

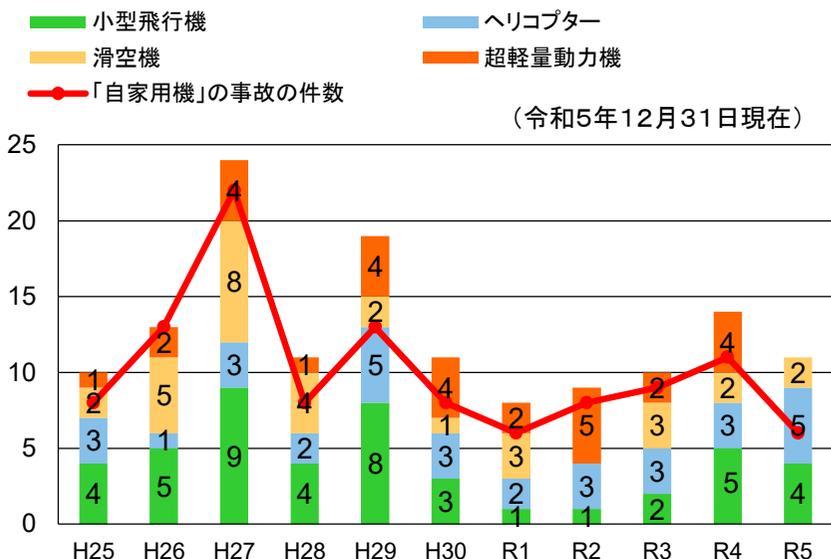
小型航空機等による航空事故等の発生状況

令和6年2月26日
国土交通省 航空局

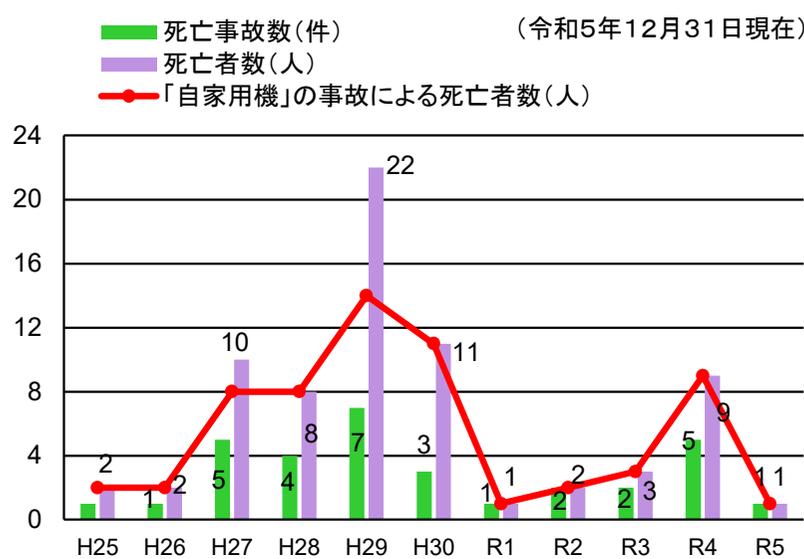
1 小型航空機等の航空事故等の発生状況

- 小型航空機による航空事故は、令和4年において14件発生（うち死亡事故は5件）。令和5年においては11件の事故が発生し、うち死亡事故が1件発生。
- 引き続き、更なる安全対策の推進が必要

○近年の小型航空機による航空事故件数



○近年の小型航空機による死亡事故等



個人に係る航空事故発生率の日米比較

	日本	米国
H30	3.34	5.87
R1	0.00	5.59
R2	8.05	5.58
R3	13.88	5.24
R4	14.81	5.34

※10万運航時間あたりの航空事故発生件数。統計方法が異なる可能性があるため、参考値。
 日本：令和5年度航空安全プログラム実施計画より
 米国：NTSB「US Civil Aviation Accident Statistics 2003-2022」より

令和5年における傾向

- 令和5年の小型航空機による航空事故は、発生件数(11件)及び死亡事故・死亡者数(1件・1人)で前年から減少
- 令和5年はヘリコプターによる事故が5件発生し前年より増加、一方で超軽量動力機による事故は発生せず

小型航空機の事故は昨年よりも減少したものの、依然として発生はしているため、
引き続き安全対策の推進が必要

(参考) 令和5年における小型航空機等による航空事故一覧

発生日順に記載しております。また航空機の種類で色を分けています。

飛行機
回転翼
滑空機

発生日	発生時刻	発生場所	運航者	機番	航空機型式	型式の分類	乗員数	概要	死傷者	機体の損壊等
2023年3月2日	10時38分頃	岡山空港スポット上	オールニッポンヘリコプター	JA37NH	ユーロコプター式 EC135T2型	回転翼航空機	3	当該機は、10時38分頃、岡山空港に着陸した後、スポットに接地する際に強めの接地となった。	1名軽傷	胴体の左側後方下部及び降着装置の変形等
2023年4月9日	13時24分頃	群馬県吾妻郡長野原町内	個人	JA2502	PZL-ビエルスコ式 SZD-55-1型	滑空機	1	当該機が、発生場所付近において、発見された。	1名死亡	胴体前部損傷及び機体尾部折損等(大修理相当)
2023年4月18日	10時02分頃	大分県宇佐市内	海上保安庁	JA395A	テキストロン・アビエーション式 172S 型	飛行機	2	当該機は、4月18日9時19分北九州空港を離陸し、飛行中、発動機の出力が低下したため、不時着した。	2名軽傷	胴体後方下部の損傷
2023年5月3日	15時30分頃	富山県富山市場外離着陸場付近	個人	JA7875	ロビンソン式 R22Beta型	回転翼航空機	2	当該機は、5月3日14時54分頃能登空港を離陸し、15時30分頃場外離着陸場へ着陸した際、横転した。	なし	胴体フレームの変形等
2023年6月15日	13時30分頃	京都府南丹市内の山中	朝日航洋	JA9678	アエロスパシアル式 AS332L1 型	回転翼航空機	2	当該機は、6月15日13時30分頃、上記場所付近において、機外に荷物を吊り下げて上昇しようとした際、当該荷物が地上作業員に接触し、当該作業員が負傷した。	作業員1名が重傷	なし
2023年6月16日	11時32分頃	那覇空港エプロン上	個人	JA5309	セスナ式 T303 型	飛行機	1	当該機は、令和5年6月16日11時32分頃、エンジンを始動後、第1(左側)エンジンから焦げた臭いが発生し、当該エンジンの防火区域内が高温になったことを示すライトが点灯したため、エンジンを停止した。その後、当該エンジンから煙が発生していたため、消防車両による消火活動が行われ、発煙が止まった。	なし	第1(左側)エンジンの防火区域内に火災の痕跡
2023年8月14日	10時28分頃	大分空港滑走路上	本田航空	JA51HA	ホーカー・ビーチクラフト式 G58 型	飛行機	3	当該機は、8月14日10時28分大分空港に着陸した際、機体の胴体下面が滑走路に接触し、同滑走路上で停止した。	なし	胴体下部の損傷等
2023年9月7日	14時38分頃	釧路空港誘導路上	航空大学校	JA018C	シーラス式 SR22 型	飛行機	4	当該機は、帯広空港を9月7日13時17分に離陸し、釧路空港において連続離着陸訓練のため進入中、誘導路を横切る形で着陸後、フェンスに当たって停止した。	なし	胴体右側主翼付根部、右主翼、主脚及び前脚の損傷等
2023年9月29日	10時25分頃	鳥取県西伯郡大山町内の大山頂上付近上空、高さ約10メートル	四国航空	JA6977	ベル式 412EP 型	回転翼航空機	2	当該機は、9月29日10時25分頃、機外に吊り下げていた荷物を地上へ降ろす際、地上作業員の左足が当該荷物と木道の間に挟まれ、当該作業員が負傷した。	地上作業員1名が重傷	なし
2023年11月19日	11時27分頃	埼玉県羽生市内羽生滑空場滑走路脇の草地	個人	JA36HK	ダイヤモンド・エアクラフト式 HK36R スーパーディモナ型	滑空機	1	当該機は、11月19日11時27分頃埼玉県羽生市内羽生滑空場を離陸したが、離陸直後、発動機に不具合が発生したため着陸を試みたが滑走路脇の草地に不時着し、機体が損傷した。	なし	胴体尾部の折損等
2023年12月18日	12時15分頃	京都府京都市伏見区内場外離着陸場	個人	JA01CG	ロビンソン式 R44 型	回転翼航空機	2	当該機は、12月18日12時10分、訓練飛行を終えて京都府京都市伏見区内場外離着陸場に着陸後、同場所においてホバリング訓練中、高さ約1~3メートルから地面へ落下し、機体が損傷した。	なし	胴体下部の構造部材及びテールプームの破断等



1. 事故の概要及び推定原因

発生日時: 令和4年4月18日 15時45分ごろ

発生場所: 福岡県大牟田市三池港の西約10kmの有明海

概要: 個人所属富士重工式FA-200-16型JA3803は、令和4年4月18日13時45分ごろ、訓練飛行のため、阿蘇場外離着陸場を離陸し、15時45分ごろ上記場所に不時着水し、その後機体は海中に水没した。同機には機長、操縦練習生及び同乗者の3名が搭乗し、海上を漂流しているところを救助されたが、機長及び同乗者の2名が死亡した。

原因: 訓練飛行中に機長が自機の位置を見失い、その後、そのまま飛行を継続したため、有明海上空で燃料が枯渇して不時着水し、機長及び同乗者が溺死したものと考えられる。機長が自機の位置を見失ったことについては、地形慣熟が不十分であったこと及び航空図を携行していなかったことが関与した可能性が考えられる。また、その後適切な緊急対応ができないまま飛行を継続した理由については明らかにすることはできなかった。



2. 運輸安全委員会による分析(事故調査報告書の概要)

- <不時着水について>
 - 機体やエンジンに不具合はなく、燃料枯渇によりエンジンが停止したためと推定。
- <自機の位置を見失ったことについて>
 - 機長は十分な慣熟飛行を行っておらず、地文航法に必要な地形の特長の把握や自機の位置を見失った際の対処手段などを十分に習得していなかった。
- <自機の位置を見失った際の対応について>
 - 航空図等を携行しておらず、周囲のVOR周波数を調べることができなかった。
 - 緊急用周波数で管制機関に呼び掛け誘導してもらうなどの支援を求めなかった。
- <飛行計画について>
 - 飛行計画として目的地、飛行所要時間、燃料搭載量などが通報されていれば、早期に捜索救難活動が行われた可能性。

3. 再発防止策(事故調査報告書)

地形慣熟、燃料搭載、航空図及び緊急時対応手順について十分な確認を行った上で、飛行計画を通知するなど、安全運航のための既存のルールを確実に遵守することにより、同種事故の再発は防止できるものと考えられる。

4. 国土交通省航空局による対応

- 既存ルールの徹底に関する注意喚起文書の発出**

出発前の必要な準備のほか、航空身体検査時の自己申告を含め、安全運航のための既存ルールの遵守を徹底し、安全運航の確保に万全を期するよう関係機関及び関係団体に通知。

小型航空機の安全運航のための既存ルールの確実な遵守について(令和5年3月30日付け事務連絡)
- SNS等を用いた情報発信**

迅速な情報発信として、Twitterにおいて小型航空機の安全運航の確保について注意喚起の情報発信を実施

Twitter: 令和5年3月30日発信
- 安全運航セミナー**

令和5年10~11月に、6回に分けて実施した安全運航セミナーにおいて、事例、分析内容、再発防止策等を説明し、同様事例の再発防止を図った。

1. 事故の概要及び推定原因

発生日時: 令和2年12月30日

発生場所: 静岡県島田市大代

概要: 個人所属ロビンソン式R66型JA77ARは、三重県の津市伊勢湾ヘリポートを離陸し、神奈川県横浜市の保土ヶ谷今井場外離着陸場に向け飛行中、静岡県島田市大代付近の山林に墜落した。同機には機長のみが搭乗していたが死亡した。機体は大破したが火災は発生しなかった。

※2023年11月30日 事故調査報告書公表

2. 原因(事故調査報告書の概要)

同機が強風下に山岳地域を飛行中、ロール状の熱対流による下降気流に遭遇し、低G飛行状態となった際、適切に姿勢が制御されずに**マスト・バンピングが発生し、操縦不能に陥ったため、墜落したものと推定される**。マスト・バンピングが発生し、操縦不能に陥ったことについては、対気速度を維持したまま、乱気流に遭遇したことによるものと考えられる。

3. 再発防止策(事故調査報告書)

- 低G飛行状態を回避するため、乱気流の発生地域を考慮し、適切な対気速度及び飛行高度を設定する必要がある。
- 低G飛行状態となった場合は、右ロールの発生を予測し、飛行規程のとおり適切な回避操作に備えることが重要。
- 出発前の確認の際、当該飛行に必要な気象情報を得て、運航を妨げる気象状況が予想される場合は、出発を取りやめるか、無理のない飛行計画により運航を行うことが重要



4. 国土交通省航空局による対応

SNS等を用いた情報発信

運輸安全委員会のXの発信を受け、当局のXにおいても注意喚起の情報発信を実施

X(旧:Twitter、令和5年11月30日発信)

原因とされる、マスト・バンピングの危険性について、メールマガジンを発行

メルマガ(令和5年12月22日発行)

安全運航セミナー

今後、安全運航セミナー等を通じて事例紹介を行い、マスト・バンピングについて認識を深め、同様事例の再発防止を図ることとする。

そのほか、国土交通省航空局による対応

上記以外の事故及び重大インシデントにおいても、事故調査報告書を受けて、令和5年10~11月に、6回に分けて実施した安全運航セミナーにおいても、事例、再発防止策等を説明し、注意喚起を図った。

日本航空516便と海上保安庁機の衝突について

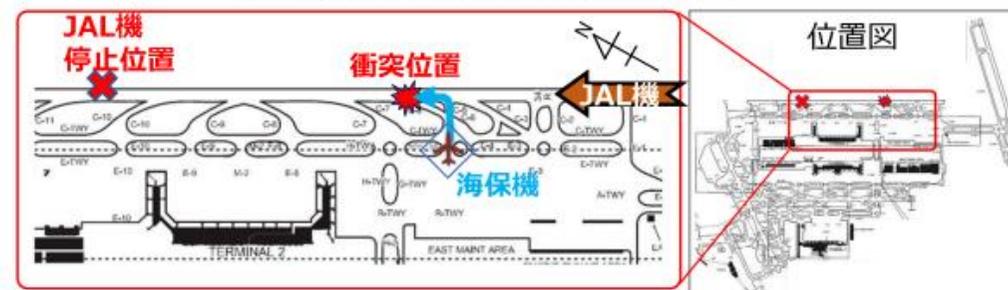
1. 事故概要

1月2日17:47頃、日本航空JAL516便（新千歳発羽田行き）が海上保安庁所属JA722A（被災地への支援物資輸送準備中）とC滑走路で衝突

日本航空 JAL516便（エアバス式A350-900）
乗員12名 乗客367名（うち幼児8名）
総計379名【全員生存（負傷等15名*）】
※打撲1名、捻挫1名、体調不良によるクリニック受診13名

海上保安庁所属 JA722A（ボンバルディア式DHC8-300）
乗員6名【1名生存、5名死亡】

＜日本航空機と海上保安庁機の衝突の概況＞



2. 滑走路の運用状況・旅客への影響

A・B・D滑走路は2日21時29分に運用再開
C滑走路は8日0時00分に運用再開
2日から9日までに欠航1491便、影響旅客数約26万人

3. 調査及び捜査の状況等

2日より、運輸安全委員会の調査、警視庁の捜査開始。現場検証を終了し、順次関係者への聞き取りを進めているところ
運輸安全委員会による調査及び警視庁による捜査に全面的に協力
3日、日本航空機及び海上保安庁機など管制機関のやりとりを公表
6日までに、運輸安全委員会は、日本航空機及び海上保安庁機それぞれのフライトレコーダー及びボイスレコーダーを回収・解析中

4. 国土交通省の対応

(1) 航空局の対応

事故直後に対策本部を設置
2日、本邦航空会社に対し、最大限の運航の検討、空港ターミナル会社に対し、滞留旅客への必要な支援を指示
3日、航空会社及び管制機関へ、基本動作の徹底及び管制指示を受けた場合の確実な復唱を含む安全運航のための手順徹底を指示
6日、羽田空港において滑走路への誤進入を常時レーダー監視する人員を配置
9日、緊急対策を公表
12日、外部有識者を含めた検討委員会の詳細を発表

(2) 海上保安庁の対応

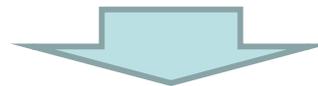
事故直後に海上保安庁及び第三管区海上保安本部に対策本部を設置
2日、全管区海上保安本部あて、航空機の安全運航の徹底を指示
5日、全管区海上保安本部等あて、船艇・航空機の緊急安全対策の実施を指示

第1ステップ 令和6年1月9日(火)発表

航空の安全・安心確保に向けた緊急対策

【緊急対策】

1. 管制機関及び航空事業者等への基本動作の徹底指示
2. 管制官による監視体制の強化
3. パイロットによる外部監視に徹底、視覚支援
4. 滑走路進入に関するルールの徹底
5. 関係者間のコミュニケーションの強化



第2ステップ 令和6年1月12日(金)詳細発表

羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会

【主な検討事項】

1. パイロットと管制官に対する注意喚起システムの強化の必要性
2. パイロットと管制官の交信の見直しの必要性 等



第3ステップ

運輸安全委員会の調査報告を受けた抜本的対策