

航空輸送の安全にかかわる情報
(令和 6 年度上半期)

令和 6 年 12 月
国土交通省航空局

1. 航空事故・重大インシデントの発生の概況

令和 6 年 4 月 1 日から 9 月 30 日までの 6 か月間に、本邦航空運送事業者において航空事故が 4 件、重大インシデントが 2 件発生しました。概要は、以下のとおりです。

● 航空事故（4 件）

- 令和 6 年 4 月 1 日 15 時 30 分頃、日本航空 774 便（メルボルン→成田国際空港、ボーイング式 787-8 型、JA843J、乗員 11 名・乗客 146 名搭乗）が、飛行中、機体が動揺した際に客室乗務員 4 名が負傷した。
- 令和 6 年 5 月 13 日 11 時 58 分頃、匠航空の回転翼航空機（熊本県阿蘇市内場外離着陸場→同左、ロビンソン式 R44 II 型、JA718W、計 3 名搭乗）が、着陸のため、着陸場に向けて進入中、航空機後方から異音が発生し、エンジンの回転数が低下したため、空き地に着陸した際、強めの接地となり搭乗者 3 名が負傷した。
- 令和 6 年 7 月 20 日 8 時 11 分頃、オリエンタルエアブリッジ 79 便（福岡空港→対馬空港、ボンバルディア式 DHC-8-402 型、JA858A、乗員 4 名・乗客 36 名搭乗）が、対馬空港において着陸滑走中、鳥と衝突し、機体が損傷した。
- 令和 6 年 9 月 4 日 18 時 57 分頃、日本航空 22 便（北京→東京国際空港、ボーイング式 787-9 型、JA863J、乗員 11 名・乗客 121 名搭乗）が、飛行中、機体が動揺した際に客室乗務員 1 名が負傷した。

● 重大インシデント（2 件）

- 令和 6 年 4 月 7 日 21 時 25 分頃、ANA ウイングス運航の ANA389 便（東京国際空港→美保飛行場（米子空港）、ボーイング式 737-800 型、JA69AN、乗員 6 名・乗客 132 名搭乗）が、美保飛行場へ向け進入中、対地接近警報装置の警報が作動したため、当該警報に従い、緊急操作（着陸復行）を行った。
- 令和 6 年 6 月 22 日 10 時 30 分頃、ANA ウイングス運航の ANA372 便（長崎空港→中部国際空港、ボーイング式 737-800 型、JA88AN、乗員 6 名・乗客 98 名搭乗）が、与圧系統に不具合が発生し、航空機内の気圧が低下した。

2. 安全上のトラブル等の報告の概況

航空法（昭和 27 年法律第 231 号）第 111 条の 4 及び航空法施行規則（昭和 27 年運輸省令第 56 号）第 221 条の 3 の規定等に基づき、本邦航空運送事業者は、①航空事故、②重大インシデント及び③その

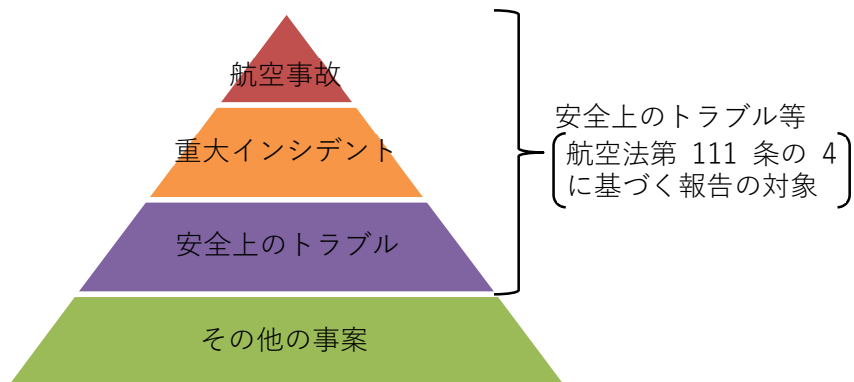
他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態

（以下「安全上のトラブル」といいます。）が発生した場合には、当該事態の概要及び

これに対する措置に加え、これらの事態が発生した要因

及び再発防止策について国

に報告することが義務付けられています。これは、航空事故等を防止する手段として、航空事故や重大インシデントの原因を究明して再発防止を図るだけでなく、安全上のトラブルのような航空事故や重大インシデントに至らなかった事案に関する情報についても航空関係者で共有し、予防安全対策に活用していくことが重要なためです。



(1) 安全上のトラブル等についての報告の概況

本邦航空運送事業者から、令和 6 年 4 月 1 日から 9 月 30 日までの 6 か月間に発生した航空事故、重大インシデント及び安全上のトラブル（以下これらをまとめて「安全上のトラブル等」といいます。）について、合計 420 件（航空事故 4 件、重大インシデント 2 件、安全上のトラブル 414 件）の報告がありました。報告された全ての事案の概要については、別冊のとおりです。これらの報告について、航空法施行規則第 221 条の 2 の分類に従って集計したものを表 1 に示します。また、この他に、航空機使用事業者から、同期間に発生した安全上のトラブル等について 35 件の報告がありました。

表1：安全上のトラブル等の報告件数※1（航空法施行規則の分類※2,3）

		4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	計	(参考)令和5年度	
									上半期計	総数
航空事故		1	1	0	1	0	1	4	0	3
重大インシデント		1	0	1	0	0	0	2	1	1
安全上のトラブル		73	69	66	61	74	71	414	414	795
① 航行中の構造損傷		0	0	1	0	0	0	1	1	5
② 航行中のシステムの 不具合		8	13	11	12	17	17	78	68	140
③ 航行中の非常用 機器等の不具合		2	4	3	3	2	0	14	13	33
③ 運用限界の超過、 経路・高度の逸脱		6	12	5	6	4	10	43	49	75
④ 機器からの指示に よる急な操作等		13	14	15	15	21	25	103	107	192
⑤ その他	運航規程関連	3	3	2	2	4	3	17	20	57
	整備規程関連	10	2	5	3	2	6	28	53	84
	その他	31	21	24	20	24	10	130	103	209
計		75	70	67	62	74	72	420	415	799

(参考)

航空機使用事業者からの報告※4	5	9	4	8	6	3	35	29	68
航空事故	1	1	1	1	0	0	4	3	3
重大インシデント	0	0	1	0	2	0	3	7	8
安全上のトラブル	4	8	2	7	4	3	28	19	57

※1 一つの要因により複数の人や機材又は運航便等に影響があった事案については、複数の報告が報告件数として計上されています。

※2 複数の項目に該当するとして報告された事案については、代表的な項目において集計しています。

※3 要因分析の進捗に伴い、続報において報告の項目が変更される場合等があります。

※4 航空運送事業を営んでいる事業者において発生した事案であっても、航空機使用事業に係る安全上のトラブル等として報告された事案については、航空機使用事業者からの報告の欄に計上しています。

(参考)

「安全上のトラブル等」とは、次に掲げる事態をいいます。(航空法施行規則第 221 条の 2)

(1) 航空事故 (航空法施行規則第 221 条の 2 第 1 号)

(例) 墜落、火災、航空機による人の死傷、大修理を要する航空機の損傷 等
(航空法第 76 条第 1 項並びに航空法施行規則第 165 条の 2 及び第 165 条の 3 参照)

(2) 重大インシデント (航空法施行規則第 221 条の 2 第 2 号)

(例) 閉鎖中の滑走路等への着陸の試み、オーバーラン、機内の気圧の異常な低下 等
(航空法第 76 条の 2 及び航空法施行規則第 166 条の 4 参照)

(3) 安全上のトラブル

① 航行中に発生した航空機の構造の損傷 (航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号イ)

(例) 到着後の機体点検にてテール・スキッドに接触痕を発見

② 航行中に発生したシステムの不具合 (航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号ロ)

(例) エンジントラブル、通信・電気系統のトラブル

③ 航行中に発生した非常用機器等の不具合 (航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号ハ)

(例) 火災・煙の検知器の故障

④ 運用限界の超過又は経路・高度からの逸脱 (航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号ニ)

(例) 決められた限界速度の超過

⑤ 緊急操作等を要した事態 (航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号ホ)

(例) 航空機衝突防止装置等の指示に基づく操作

⑥ その他の安全上の支障を及ぼす事態 (航空法施行規則第 221 条の 2 第 4 号)

(例) 無申告危険物の誤輸送、運用許容基準の不適切な適用、アルコールに係る不適切事案

(2) 安全上のトラブル等の航空運送事業者別の発生状況

令和 6 年 4 月 1 日から 9 月 30 日までの期間に発生した安全上のトラブル等を航空運送事業者別に集計したものを表 2 に示します。

表2：安全上のトラブル等の報告件数^{※5}（航空運送事業者別）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計	(参考)令和5年度	
								上半期計	総数
全日空グループ	27	24	20	13	19	19	122	113	217
全日本空輸(ANA)	16	14	16	10	14	17	87	81	159
エアージャパン(AJX)	0	3	1	0	0	0	4	3	3
ANA ウィングス(AKX)	11	7	3	3	5	2	31	29	55
日本航空グループ	27	16	19	25	26	19	132	135	269
日本航空(JAL)	15	8	5	17	13	11	69	74	164
ジェイエア(JAR)	5	4	2	2	4	4	21	16	26
日本トランスオーシャン航空(JTA)	3	2	6	2	5	1	19	25	42
日本エアコミューター(JAC)	1	0	0	0	1	0	2	6	11
琉球エアコミューター(RAC)	0	1	0	1	2	1	5	4	8
北海道エアシステム	0	0	0	1	0	1	2	2	2
ZIPAIR Tokyo(TZP)	3	1	6	2	1	1	14	8	16
日本貨物航空	2	4	0	3	4	6	19	13	29
スカイマーク	1	3	6	4	4	3	21	56	76
AIRDO	2	2	2	2	1	1	10	8	26
ソラシドエア	1	3	2	1	2	2	11	14	22
スターフライヤー	0	2	2	2	3	1	10	16	29
Peach・Aviation	2	2	3	1	9	4	21	13	36
ジェットスター・ジャパン	1	4	1	2	2	1	11	7	19
スプリング・ジャパン	1	0	1	1	0	3	6	8	12
アイベックスエアラインズ	5	3	4	1	0	7	20	10	15
フジドリームエアラインズ	0	3	1	2	1	1	8	12	22
オリエンタルエアブリッジ	4	1	0	2	0	0	7	4	7
天草エアライン	0	0	0	0	0	2	2	0	1
トキエア	0	2	1	1	1	1	6	1	3
新中央航空	0	0	0	1	1	0	2	0	2
東邦航空	0	0	0	0	0	1	1	0	1
その他の航空運送事業者 ^{※6}	2	1	5	1	1	1	11	5	13
計	75	70	67	62	74	72	420	415	799

(参考)

航空機使用事業者 ^{※7}	5	9	4	8	6	3	35	29	68
------------------------	---	---	---	---	---	---	----	----	----

※5 一つの要因により複数の人や機材又は運航便等に影響があった事案については、複数の報告が報告件数として計上されています。

※6 国内定期航空運送事業又は路線を定めて一定の日時により航行する航空機により行う国際航空運送事業のいずれも営んでいない航空運送事業者からの報告は、その他の航空運送事業者の欄に計上しています。

※7 航空運送事業を営んでいる事業者において発生した事案であっても、航空機使用事業に係る安全上のトラブル等として報告された事案については、航空機使用事業者の欄に計上しています。

(3) 安全上のトラブル等の機種別の発生状況

令和6年4月1日から9月30日までの期間に発生した安全上のトラブル等を機種別に集計したものを表3に示します。

表3：安全上のトラブル等の報告件数^{※8}（機種別）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計	(参考)令和5年度	
								上半期計	総数
B737-700/-800	22	13	20	13	18	10	96	139	233
B747 系列	2	4	0	3	4	6	19	13	29
B767 系列	4	4	2	5	4	5	24	31	73
B777 系列	3	2	2	8	3	4	22	20	35
B787 系列	16	13	18	11	12	13	83	68	134
A320 系列	5	10	8	7	15	10	55	52	109
A350	4	1	0	1	1	2	9	11	26
A380	2	3	3	1	4	2	15	0	1
DHC-8-200	3	1	0	0	0	0	4	3	4
DHC-8-400	1	6	1	3	4	2	17	17	38
ERJ170/175/190	5	7	3	4	5	5	29	27	47
CRJ700	5	3	4	1	0	7	20	10	15
ATR42/72	1	2	1	3	2	4	13	9	19
Do228	0	0	0	1	1	0	2	0	2
その他の航空運送事業機 ^{※9}	2	1	5	1	1	2	12	15	34
計	75	70	67	62	74	72	420	415	799

(参考)

航空機使用事業機 ^{※10}	5	9	4	8	6	3	35	29	68
-------------------------	---	---	---	---	---	---	----	----	----

(4) 報告された安全上のトラブル等への対応

国土交通省航空局（地方航空局を含みます。以下同じです。）では、これらの安全上のトラブル等の全てについて、本邦航空運送事業者等において適切な要因分析が行われ、必要な対策がとられていることを確認しています。令和6年4月1日から9月30日までの期間に本邦航空運送事業者において発生した安全上のトラブル等のうち、

- ① 航空事故及び重大インシデント
- ② 重要度が高く、要因や再発防止策等について情報共有の必要性が高いと認められた主要な安全上のトラブル

（以下①及び②を合わせて「主要事案」といいます。）についての事案の概要、航空運送

※8 一つの要因により複数の人や機材又は運航便等に影響があった事案については、複数の報告が報告件数として計上されています。

※9 飛行機による国内定期航空運送事業及び路線を定めて一定の日時により航行する飛行機により行う国際航空運送事業のいずれも営んでいない航空運送事業者からの報告は、その他の航空運送事業機の欄に計上しています。

※10 航空運送事業を営んでいる事業者において発生した事案であっても、航空機使用事業に係る安全上のトラブル等として報告された事案については、航空機使用事業機の欄に計上しています。

事業者による対策、国土交通省航空局の措置等は、別添 1 のとおりです。また、令和 5 年度までの主要事案のうち、これまでに進展のあったものを別添 2 に示します。

(5) 安全上のトラブルの内容別分類

令和 6 年 4 月 1 日から 9 月 30 日までの期間に本邦航空運送事業者において発生した個々の安全上のトラブルの要因を分析し、内容別に分類し、集計したものを表 4 に示します。

表 4：安全上のトラブルの内容別件数^{※11,12,13}

	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	計	(参考)令和 5 年度	
								上半期計	総数
機材不具合	20	21	22	24	23	20	130	116	225
ヒューマンファクター事案 ^{※14}	19	19	16	13	16	17	100	118	237
運航乗務員	7	11	3	6	5	9	41	40	82
客室乗務員	1	4	0	0	4	0	9	3	5
整備従事者	5	1	10	4	2	5	27	59	102
地上作業員	3	3	3	3	5	3	20	13	39
製造	3	0	0	0	0	0	3	1	3
その他	0	0	0	0	0	0	0	2	6
回避操作	10	14	12	12	20	22	90	94	165
TCAS RA に基づく回避操作	8	9	11	12	19	21	80	83	150
GPWS の作動に基づく回避操作	2	5	1	0	1	1	10	11	15
発動機の異物吸引による損傷	2	0	3	2	3	3	13	6	17
部品脱落	0	1	0	0	0	1	2	6	9
危険物の誤輸送等 ^{※15}	14	12	12	10	11	4	63	52	103
アルコール事案	7	1	0	0	0	2	10	12	22
運航乗務員	0	0	0	0	0	1	1	6	15
客室乗務員	0	0	0	0	0	0	0	1	1
運航管理者等	0	0	0	0	0	0	0	1	2
整備従事者	7	1	0	0	0	1	9	4	4
その他	1	1	1	0	1	2	6	10	17
計	73	69	66	61	74	71	414	414	795

(6) 安全上のトラブル等についての評価・分析

令和 6 年 12 月 19 日に開催された第 36 回航空安全情報分析委員会^{※16}において、令和 6 年 4 月 1 日から 9 月 30 日までの期間に航空運送事業者等において発生した安全上のトラブル等について審議した結果、それぞれの事案について関係者により必要な対応がとられており、引き続き適切にフォローアップを行っていくべきことが確認されました。

※11 複数の分類に該当する事案については、代表的な分類において集計しています。

※12 要因分析の進捗に伴い、分類を変更する場合等があります。

※13 一つの要因により複数の人や機材又は運航便等に影響があった事案については、複数の報告が報告件数として計上されています。

※14 例えばヒューマンファクター事案（運航乗務員）には、運航乗務員のヒューマンファクターが関与した事案のみならず、運航乗務員にかかわる間接部門のヒューマンファクターが関与した事案も含まれています。

※15 危険物の誤輸送等には、危険物の漏洩^{えい}を含みます。

※16 「航空安全情報分析委員会」は、航空運送事業者等から報告された安全情報を評価・分析し、安全性の向上のため講ずべき予防安全対策について審議・検討するために設置された委員会で、航空技術に関する専門家や学識経験者及び航空局安全関係者で構成されています。

安全情報の分析に基づく国土交通省航空局の今後の取組みについては、4. に記載のとおりです。

3. 航空運送事業者等への指導監督状況

(1)安全監査の基本的な考え方

航空局では、本邦航空運送事業者及び本邦航空機使用事業者（以下「航空運送事業者等という。」）の本社、運航・整備の基地及び訓練施設及び実際の運航便に対して立入り検査を行い、会社の業務が適切に行われていることを管理部門から現場に至るまで確認し、規定に従っていない事案など是正が必要だと認められた場合には、その都度改善するよう指導しています。

(2)安全監査の実施状況

令和6年度上半期は、令和6年9月末時点で休止中又は事業を開始していない事業者を除く航空運送事業者70社（うち定期航空運送事業者は25社）及び航空機使用事業者11社の本社・基地を対象に、217件の安全監査を行いました。また、航空運送事業者等を対象に、実際の運航便に搭乗して行う監査を1,100回行いました。

この結果、不適切として会社に対し是正を求めた事案（不適切事項）は61件ありました。これらの安全監査で認められた不適切事項の主な事例を表5に示します。

航空局では引き続き不適切事項への対策が着実に講じられているかどうか、安全監査等を通じて確認していきます。

表 5：不適切事項の主な事例及び是正処置（本邦航空運送事業者）

部門	不適切事項の概要	主な是正処置
安全管理 関係	同社の運航規程では、「勤務時間ならびに休養に係る記録の保管を適切に行わなければならない」と規定されていたが、乗務割の基準に抵触は見られなかったものの、休養日に実施された勤務の実績が適切に記録されていなかった。	勤務指示を行う管理職の意識面の不十分さや勤務上の取扱いが不明確な場合の対応手順が不十分であったことから、以下の対応を行った。 ① 勤務指示を行う管理職への対応 ・所属員の勤務管理にあたって労務のみならず運航規程遵守の観点も十分念頭に置いた勤務指示を行うよう注意喚起した。 ・管理職の人事異動のタイミングも考慮し、配属時の教育や定期的な会議を活用して適切な勤務管理に係る注意喚起を行う。 ② 乗務管理部署（スケジュール担当部署）の対応 ・勤務上の取扱いが不明確な場合、乗務管理担当部署において、担当部門の管理職に、勤務の取扱いを確認するよう社内手順書へ追記した。
整備関係	同社の整備規程では、主要な装備品ごとの使用時間等の起算点や期限等を定めているが、使用期限の超過は見られなかったものの、装備品の使用時間等の管理を行うシステム上に入力された一部の装備品の使用時間の起算点や期限に誤りが確認された。	システムに入力されている全ての装備品の使用時間等の起算点や期限等を再点検し問題がなかったことを確認した。また、規定を改定し、システムへの入力及び修正については組織的に確認するようにした。

4. 安全性向上に向けた今後の取組み

第 36 回航空安全情報分析委員会において、令和 6 年 8 月に開催した第 35 回航空安全情報分析委員会において重要性及び必要性が確認された「安全性向上に向けた今後の取組み」について、その進捗を報告し、安全上のトラブル等の航空安全情報の分析に基づく、ヒューマンエラー防止への取組み、機材不具合への対応、安全情報の一層の活用による個々の航空運送事業者の特徴に応じた監査を実施するなど、更なる輸送の安全確保に向けた取組みを進めることが必要であるとの評価を受けました。

主要事案の概要及びこれに対する措置
(令和 6 年度上半期に発生したもの)

・ 1. 航空事故（航空法施行規則第 221 条の 2 第 1 号）

事 案 番 号	6-1	事 業 者 名	日本航空
発 生 日 時	令和 6 年 4 月 1 日 15 時 30 分頃	発 生 場 所	成田国際空港の南東約 150km、高度約 5,200m
出発地/最初の着陸予定地	メルボルン／成田国際空港	便 名	JAL774 便
航 空 機	ボーイング式 787-8 型 (JA843J)	機体の損壊等	なし
搭 乗 者	乗員 11 名、乗客 146 名	負 傷 者	客室乗務員 1 名重傷（右下腿骨折） 客室乗務員 3 名軽傷（捻挫）
概 要	当該機は、着陸に向け成田国際空港への降下中、上記場所付近において機体が動揺した際、客室乗務員 4 名（内 1 名が重傷）が負傷した。		
航 空 会 社 に よ る 要 因 分 析	・ 運輸安全委員会により原因究明等が行われており、その調査に協力していく。		
航 空 会 社 による対策	・ 全社員に対し、当該事象概要を周知。 ・ 当該機長及び副操縦士に対する随時訓練を実施。 ・ シートベルトサイン点灯時刻等の安全上重要な情報は、運航乗務員と客室乗務員間で密にコミュニケーションをとるよう運航及び客室の各乗務員へ再周知を実施。 ・ 2024 年度定期安全教育のモックアップ実技において、機内サービス中のタービュランス遭遇を設定し、客室乗務員に対しアームレストやギャレーの構造物に掴まり、身を守る姿勢を取らせる等の訓練を実施。 ・ 運輸安全委員会の調査状況等を踏まえ、必要な対策を講じる。		
航 空 局 の 措 置	・ 会社の要因分析及び再発防止策を引き続きフォローする。 ・ 運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、航空会社に対し必要なフォローを実施する。 ・ 各航空会社に対し、飛行中の乱気流による旅客・客室乗務員の負傷事故の未然防止・被害軽減を図るための対応の徹底を要請した。		
備 考	運輸安全委員会が調査中。		

事 案 番 号	6-2	事 業 者 名	匠航空
発 生 日 時	令和 6 年 5 月 13 日 11 時 58 分頃	発 生 場 所	熊本県阿蘇市内場外離着陸場進入中
出発地/最初の着陸予定地	カドリードミニオン場外離着陸場／カドリードミニオン場外離着陸場	便 名	－
航 空 機	ロビンソン R44 II (JA718W)	機体の損壊等	なし
搭 乗 者	乗員 1 名、乗客 2 名	負 傷 者	運航乗務員 1 名が重傷（胸椎骨折等） 同乗者 2 名が重傷（1 名が腰椎の骨折、 1 名が左踵及び肋骨骨折等）
概 要	当該機は、熊本県阿蘇市内場外離着陸場を離陸し、着陸のため、同離着陸場に向けて進入中、航空機後方から異音が発生し、エンジンの回転数が低下したため、空き地に着陸した際、強めの接地となった。		
航 空 会 社 に よ る 要 因 分 析	・オートローテーションでの着陸において、確実に人がいない空き地へと向かう途中の経路上に樹木があり、樹木を超える際に揚力を失い落着した。 ・運輸安全委員会により原因究明等が行われており、その調査に協力していく。		
航 空 会 社 による対策	・各遊覧飛行を行う場所の運航環境に沿った対応マニュアル（運航要領）の作成を行い、不時着場の選定をより細かく行った。また、遊覧飛行時の旅客待機場所について、離離着陸経路から緊急事への対応を考え、問題ない場所であるかの確認を行った。 ・運航部門は、各拠点の運航環境に沿った対応マニュアルの作成を行い、緊急時の着陸訓練を実施。 ・整備部門は、確認整備士による全ての機体の再点検を実施。 ・運輸安全委員会の調査状況等を踏まえ、必要な対策を講じる。		
航 空 局 の 措 置	・会社の要因分析及び再発防止策を引き続きフォローする。 ・運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、航空会社に対し必要なフォローを実施する。		
備 考	運輸安全委員会が調査中。		

事 案 番 号	6-3	事 業 者 名	オリエンタルエアブリッジ
発 生 日 時	令和 6 年 7 月 20 日 8 時 11 分頃	発 生 場 所	対馬空港滑走路上
出発地/最初の着陸予定地	福岡空港／対馬空港	便 名	ORC79 便
航 空 機	ボンバルディア式 DHC-8-402 型 (JA858A)	機体の損壊等	機体、プロペラ
搭 乗 者	乗員 4 名、乗客 36 名	負 傷 者	なし
概 要	当該機は、対馬空港に着陸し、滑走中、鳥と衝突した。到着後の点検において機体の損傷が確認された。		
航 空 会 社 に よ る 要 因 分 析	・鳥との衝突により、機体損傷。 ・運輸安全委員会により原因究明等が行われており、その調査に協力していく。		
航 空 会 社 による対策	・全社員に対し、社内文書にて、鳥衝突による航空事故が発生した事を周知するとともに、過去に発行した鳥衝突等に係る注意喚起を再度周知した。 ・運輸安全委員会の調査状況等を踏まえ、必要な対策を講じる。		
航 空 局 の 措 置	・会社の要因分析及び再発防止策を引き続きフォローする。 ・運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、航空会社に対し必要なフォローを実施する。		
備 考	運輸安全委員会が調査中。		

事 案 番 号	6-4	事 業 者 名	日本航空
発 生 日 時	令和 6 年 9 月 4 日 18 時 57 分頃	発 生 場 所	ソウルの東約 200km、高度約 12,500m
出発地/最初の着陸予定地	北京／東京国際空港	便 名	JAL22 便
航 空 機	ボーイング式 787-9 型 (JA863J)	機体の損壊等	なし
搭 乗 者	乗員 11 名、乗客 121 名	負 傷 者	客室乗務員重傷（右第 10 肋骨骨折）
概 要	当該機は、北京を離陸し、上記場所付近を飛行中、機体が動揺した際、客室乗務員 1 名が客席の仕切りに右脇腹を強打した。		
航 空 会 社 に よ る 要 因 分 析	・ 運輸安全委員会により原因究明等が行われており、その調査に協力していく。		
航 空 会 社 に よ る 対 策	・ 全社員に対し、当該事象概要を周知。 ・ 客室乗務員との確実なコミュニケーションの重要性について全運航乗務員に周知。 ・ 突然の揺れによる客室乗務員の負傷を防止するための留意点と今後揺れへの対応強化月間として取り組みを推進することについて全客室乗務員に周知。 ・ 揺れや特別な気象現象に対する情報共有の継続について運航管理部門内に再周知。 ・ 運輸安全委員会の調査状況等を踏まえ、必要な対策を講じる。		
航 空 局 の 措 置	・ 会社の要因分析及び再発防止策を引き続きフォローする。 ・ 運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、航空会社に対し必要なフォローを実施する。 ・ 各航空会社に対し、飛行中の乱気流による旅客・客室乗務員の負傷事故の未然防止・被害軽減を図るための対応の徹底を要請した。		
備 考	運輸安全委員会が調査中。		

・ 2. 重大インシデント（航空法施行規則第 221 条の 2 第 2 号）

事 案 番 号	6-5	事 業 者 名	ANA ウイングス
発 生 日 時	令和 6 年 4 月 7 日 21 時 25 分頃	発 生 場 所	美保飛行場（RWY07）進入中
出発地/最初の着陸予定地	東京国際空港／美保飛行場（米子空港）	便 名	ANA389 便
航 空 機	ボーイング式 737-800 型（JA69AN）	機体の損壊等	なし
搭 乗 者	乗員 6 名、乗客 132 名	負 傷 者	なし
概 要	当該機は、東京国際空港を離陸し、美保飛行場に向けて進入中、対地接近警報装置（GPWS）の警報が作動したため、当該警報に従い着陸復行し、21 時 34 分同飛行場に着陸した。		
航 空 会 社 に よ る 要 因 分 析	・ 進入計画について、機長、副操縦士の認識の一致がなされておらず、機位を把握できないまま、不適切な地点での降下を開始したことで、GPWS の作動する事態となった。 ・ 運輸安全委員会により原因究明等が行われており、その調査に協力していく。		
航 空 会 社 による対策	・ 全運航乗務員に対して事例の周知及び注意喚起を実施。 ・ レジリエンスの向上に向けて、部門内で本事案に係るハンガートーク・ディスカッションを実施。 ・ 着陸復行に関する人間の思考について啓発周知。 ・ 余裕を持った Stabilized Approach の確立キャンペーンの実施。 ・ 想定していないタイミングでの GPWS の作動に対する知識付与、演練の設定。 ・ 規程や基準に対して、本質的な理解に基づいた判断、行動をとっていることを日常技倆の中で確認できる体制構築。 ・ 社内でインシデントに係る検討会を設置し、引き続き対策の検討等を行う。 ・ 運輸安全委員会の調査状況等を踏まえ、必要な対策を講じる。		
航 空 局 の 措 置	・ 会社の要因分析及び再発防止策を引き続きフォローする。 ・ 運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、航空会社に対し必要なフォローを実施する。		
備 考	運輸安全委員会が調査中。		

事 案 番 号	6-6	事 業 者 名	ANA ウイングス
発 生 日 時	令和 6 年 6 月 22 日 10 時 30 分頃	発 生 場 所	和歌山県日高郡みなべ町付近上空、高度約 7,600m
出発地/最初の着陸予定地	長崎空港／中部国際空港	便 名	ANA372 便
航 空 機	ボーイング式 737-800 型（JA88AN）	機体の損壊等	なし
搭 乗 者	乗員 6 名、乗客 98 名	負 傷 者	なし
概 要	当該機は、長崎空港を離陸し、上記場所付近において与圧系統に不具合が発生し航空機内の気圧が低下したため、緊急事態を宣言し、高度約 3,000 メートルまで降下した。その後、航空機内の気圧が正常の範囲内となったため、同宣言を取り消し、当該機は 10 時 56 分中部国際空港に着陸した。		
航 空 会 社 に よ る 要 因 分 析	・ 与圧系統をコントロールするパネルに不具合が発生した。 ・ 機外へ排出する空気量を調整するバルブマニュアル操作、モニターに不足があった。 ・ 運輸安全委員会により原因究明等が行われており、その調査に協力していく。		
航 空 会 社 による対策	・ 全運航乗務員に対して事例の周知及び突然の与圧系統のトラブルに備えた各種規程類の再確認などの注意喚起を実施。 ・ 機外へ排出する空気量を調整するバルブをマニュアル操作で制御することはセンシティブであるため、操作制御に係る演習を実施しており、今後、定期的な演練、知識付与資料の作成を行う。 ・ 機材側の対応として、不具合が疑われている部品に係る修理履歴を確認し、予防措置として部品交換を行った。 ・ 社内でインシデントに係る検討会を設置し、引き続き対策の検討等を行う。 ・ 運輸安全委員会の調査状況等を踏まえ、必要な対策を講じる。		
航 空 局 の 措 置	・ 会社の要因分析及び再発防止策を引き続きフォローする。 ・ 運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、航空会社に対し必要なフォローを実施する。		
備 考	運輸安全委員会が調査中。		

3. 安全上のトラブル

航行中の構造損傷（航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号イ）

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
航空機					
6-7	R6.6.26	救急要請を受けて、浦添総合病院ヘリポートから離陸し名護市上空を飛行中、右前方客室ドアのスライド窓と固定窓の一部が脱落した。当該機は飛行を中止し、近隣の名護市消防署ヘリポートに着陸した。 当該落下物は、名護市の北部病院付近の路上などで発見された。	スライド窓レールの接着の経年劣化により接着が剥がれたことにより、風圧に耐えきれず脱落に至ったと推定	○同社の同型機に対し一斉点検を実施し、全機異常のないことを確認した。 ○機体メーカーに対し、本不具合について報告し、再発防止対策の検討を要請した。	○会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。 ○同型機を運航する他社に対し、事例周知・注意喚起を実施し、一斉点検を指示した。 ○設計製造国の航空当局に対し、本不具合について情報共有し、再発防止対策の検討を要請した。
鹿児島国際航空					
アグスタ式 AW109SP 型 (JA01KG)					

航行中のシステム不具合（航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号ロ）

事案番号		発生日		概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名							
航空機							
6-8	R6.6.22	青森空港から離陸上昇中、左エンジンの損傷及び火災を示す計器表示があったため、消火ハンドルを操作して当該エンジンを停止し、青森空港に引き返した。 到着後に当該エンジンを検査した結果、排気部に多数の金属片が確認されたが、火災発生の痕跡はなかった。	○内視鏡検査の結果、第2段高圧タービンブレードが破断したことにより、他のブレード等が二次的に損傷したものと推定。 ○エンジンメーカーによる詳細な解析の結果、ブレード根元部に疲労亀裂が進展した結果破断に至ったことが確認された。 ○エンジンメーカーは一時対策として高圧タービン部の分解時に当該ブレードの交換を推奨する技術指令を发出。引き続き更なる解析及び対策検討を実施中。	○同社の同型エンジンに対し内視鏡点検を一斉に実施し、全台異常のないことを確認した。 ○暫定対策として、同型エンジンに対する内視鏡点検の繰返し点検間隔を短縮した。 ○エンジンメーカーの推奨に基づき、高圧タービン部の分解時にブレード交換を今後実施する。 ○引き続き、今後の解析結果を踏まえ、更なる対策を検討する。	○会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。 ○同型式エンジンを装備した機体を運航する他社に対し、事例周知・注意喚起を実施した。 ○設計製造国の航空当局に対し、本不具合について情報共有し、再発防止対策の検討を要請した。		
ジェイエア							
エンブラエル式 ERJ170-100STD 型(JA216J)							

その他（航空法施行規則第 221 条の 2 第 4 号）

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
航空機					
6-9	R6.5.10				
日本航空		福岡空港において、ジェイエア機が離陸滑走中に、地上走行中の JAL 機が滑走路手前の停止線を越えたことから、管制官の指示によりジェイエア機が離陸を中止した。ジェイエア機は機体の点検のため欠航した。	○JAL 機は、滑走路 34 からの離陸に向けて地上走行中に、地上走行の指示に付随した滑走路を走行する予定であるとの管制からの補足情報を受け取った。この補足情報に疑問を持ち、管制に滑走路に入った後の走行の方向や経路を確認した。それに対し管制から、滑走路手前での待機の指示に続いて滑走路に入ったあとの予定経路の説明があったが、その説明を滑走路進入の管制指示と誤認し、停止線を越えて滑走路に接近した。 ○主な背後要因は以下のとおり。 ・ 予期していなかった滑走路を走行するという情報に傾注した。 ・ 離陸予定滑走路が離陸までに時間を要する滑走路 34 に変わったことから更なる遅延が予想されタイムプレッシャーがかかっていた可能性 ・ 運航効率を考えて滑走路変更に伴うプロシーチャーを完了せずに出発した。	（１）緊急対応 ○ 事例周知・注意喚起に加え、滑走路誤進入に対する注意点の理解度確認 ○ 経営トップからの安全メッセージ（一拍置こう、声をかけよう）発出。経営陣による現場巡回・ダイレクトトークを実施。 ○ 福岡空港においては滑走路を経由しての地上走行の運用があることの補足情報追加 （２）短期対応 ○ 滑走路誤進入を防止するための注意点の理解・定着を図るための緊急安全討議の実施 ○ 規定類の滑走路誤進入防止に関する記載を整理・明確化する改訂を実施 （３）中長期対応 ○ 教育・訓練の実施・改善検討 ・ 定期訓練における滑走路誤進入に関する項目を追加 ・ 継続的な CRM 強化に向けた取組の実施 ○ 管制機関との意見交換の実施	本事案を含めて安全上のトラブルが発生していることを受け、会社に対し厳重注意を実施した。監査等を通じて会社の再発防止策の実施状況を確認している。
ボーイング式 787-8 型					

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
航空機					
6-10	R6.6.26				
日本航空		羽田空港からバンコクへ向けて離陸上昇中、左側エンジンの振動が高い旨の計器表示があったことから、羽田空港へ引き返した。当該便は機材を変更のうえ再就航した。	○当該機は、同社のエンジン整備センターから羽田航空機整備センターに出荷されたエンジンへ事案前日に交換を実施したが、エンジン整備センターにおいて作動試験を実施していない場合には機体取付後に振動測定試験が必要だったにもかかわらず、同試験を実施しなかった。 ○同試験を実施しなかったのは、 ・当該エンジンに添付されていた良品タグには「RFI (Ready For Install)」の表記はされていたが、振動測定試験の要否は明記されていなかったこと ・エンジン整備センターから羽田航空機整備センターに対し、当該エンジンの出荷形態についての情報をメールで伝達されていたが、組織的な手続きではなかったため、現場まで伝達されなかったことなどが要因である。	○他の同型エンジンについて調査し、同様の問題がないことを確認した。 ○エンジン交換作業に必要な情報をメール等の運用によらず良品タグに明記し、作業者に確実に伝達できるようにした。 ○他の作業について、現場が整備作業の有無を判断するために必要な情報を各部門間でメールだけで伝達しているものがないことを確認した。	監査等を通じて会社の再発防止策の実施状況を確認している。
ボーイング式787-9 型					

主要事案の概要及びこれに対する措置

(令和 5 年度以前に発生したもののうち進展のあったもの^{注16)})

1. 航空事故（航空法施行規則第 221 条の 2 第 1 号）

事 案 番 号	4-3	事 業 者 名	ソラシドエア
発 生 日 時	令和 4 年 7 月 16 日 8 時 37 分	発 生 場 所	那覇空港より南西約 120 キロメートル 高度約 7,800 メートル
出発地/最初の着陸予定地	那覇空港／新石垣空港	便 名	SNJ41
航 空 機	ボーイング式 737-800 型 (JA807X)	機 体 の 損 壊 等	なし
搭 乗 者	計 135 名	死 傷 者	客室乗務員 1 名が重傷（左足甲（小指中足骨）の骨折）
概 要	当該機は、那覇空港を離陸し、新石垣空港に向け上昇中、上記場所付近で機体が動揺したことにより客室乗務員が転倒し、負傷した。		
航 空 会 社 に よ る 要 因 分 析	飛行記録データから、揺れの前後では比較的スムーズな状態であったが、揺れの発生後に風と外気温度の急激な変化が記録されており、予期せぬ揺れにより客室乗務員が負傷した可能性があるものと推定される。		
航 空 会 社 に よ る 対 策	・同社全員に対し、事故概要及び「飛行の安全」、「お客様の安全」及び「作業の安全」の徹底の注意喚起をした。 ・客室乗務員に対し、機内サービス中の揺れに対する対処方法（本事案の両手でトレイを持っていた場合の対処を含む。）の周知及び客室乗務員業務マニュアルに安全確保の具体的な手順の追加設定した。 ・運航乗務員に対し、気象情報の詳細な分析と予測による安全策の実施、機上気象レーダーを使った雲の状態の把握と回避方法の決定、発達した雲を回避時は、垂直回避は最後の手段とすること及び客室サービス中の客室乗務員と連絡を密にして、注意喚起を行うことでリスク認識を共有することなどについて周知した。		
航 空 局 の 措 置	・航空会社の要因分析及び再発防止策が適切に実施されていることを確認した。		
備 考	令和 5 年 10 月 26 日に運輸安全委員会から航空事故調査報告書（AA2023-7）が公表された。		

注¹⁶ 令和 5 年度以前の主要事案については、「航空輸送の安全にかかわる情報の報告（令和 5 年度）」のとりまとめ時点からの変更点を下線で示します。

事 案 番 号	4-7	事 業 者 名	全日本空輸
発 生 日 時	令和 5 年 1 月 25 日 07 時 38 分頃	発 生 場 所	成田国際空港
出発地/最初の着陸予定地	香港／成田国際空港	便 名	ANA8512
航 空 機	ボーイング式 767-300 型 (JA603A)	機体の損壊等	胴体前方下部の外板の損傷等 (大修理)
搭 乗 者	乗員 2 名	負 傷 者	なし
概 要	当該機は、成田国際空港に着陸し駐機場（スポット 222 番）の進入のため方向転換した際にスリップし、周辺に停車していたメインデッキローダー車と接触したため、機体が損傷した。使用した駐機場の路面は、凍結状態であった。		
航 空 会 社 に よ る 要 因 分 析	・凍結した路面によりブレーキによる機体制御ができなかったと考えられる（横風による影響も推定される）が、凍結した駐機場の使用可否の判断、並びに路面への凍結防止剤の散布方法及びその確認等について標準化がされていなかった。また、運航乗務員に対して駐機場の路面状態が伝えられていなかった。		
航 空 会 社 による対策	(1) 本事故発生当日付けで、自社内の関係各長に対し、滑りやすいランプエリアでの安全確保について、注意喚起文書を発出した。 (2) 令和 5 年度の冬期運航について、以下の措置を講じた。 ① スポットへの進入可否判断基準等を設定 各空港において、航空機の地上走行が危険であると判断される場合は、スポット進入を不可とした。また、凍結防止剤の散布範囲を規定するとともに、関係者へ教育訓練を行った。 ② 運航乗務員への情報提供 運航支援者は、スポット進入が危険な状態であった場合又はスポットの路面が凍結している状態であった場合に運航乗務員へ当該情報を提供することとした。 ③ 航空機導入線付近の除雪又は凍結防止剤の散布 空港会社に対し、スポットに接続する航空機導入線付近について、除雪又は凍結防止剤の散布を要請した。		
航 空 局 の 措 置	航空会社の要因分析及び再発防止策が適切に実施されていることを確認した。 国土交通省航空局が講じた措置は、以下のとおり。 航空局は、主催する会議等において、航空会社及び空港管理者に対し、同社及び空港会社において講じた本事故に関連する対策等を共有した。また、全国の空港管理者に対し、自空港に就航している航空会社等と連携し、自空港の環境や運用の実態を踏まえ、冬期運航に向けた対策を協議するよう周知した。		
備 考	令和 6 年 9 月 26 日に運輸安全委員会から航空事故調査報告書（AA2024-7-2）が公表された。 <その他の措置> 空港会社が講じた措置 ① エプロンの調査等について、滑走路面状態評価等実施ガイダンスの手順により適切に実施及び記録することを運用管理部業務マニュアルに規定し、運用管理部社員に再教育を実施した。 ② エプロンの調査等の結果を踏まえ、スポットの閉鎖、除雪、凍結防止剤の散布等の措置を多角的に検討するとともに、必要な措置について社員が迅速に判断できるように運用管理部業務マニュアルに判断基準を規定した。		

2. 重大インシデント（航空法施行規則第 221 条の 2 第 2 号）

事 案 番 号	1-10	事 業 者 名	Peach・Aviation
発 生 日 時	令和元年 11 月 30 日 1 時 03 分頃	発 生 場 所	東京国際空港 3 4 L（A 滑走路）上
出発地/最初の着陸予定地	ソウル（仁川）／東京国際空港	便 名	APJ808
航 空 機	エアバス式 A320-214 型（JA806P）	機体の損壊等	なし
搭 乗 者	乗務員 6 名、乗客 164 名（計 170 名）	負 傷 者	なし
概 要	当該機は管制官から着陸許可を受け、東京国際空港 A 滑走路に進入中、作業用車両が同滑走路の横断許可を受けずに、同滑走路に進入した。当該機は、車両が同滑走路を横断した後、同滑走路に着陸した。		
航 空 会 社 に よ る 要 因 分 析	本重大インシデントは、APJ808 便が着陸許可を受けて東京国際空港の A 滑走路に進入中、作業車両が管制官からの許可を受けないまま同滑走路に進入し、横断したため、同機が作業車両の存在する滑走路に着陸するに至ったことによるものと考えられる。 なお、本調査報告書で APJ808 便に対する問題点は指摘されていない。		
航 空 会 社 による対策	本事案における事業者の対策は無し。		
航 空 局 の 措 置	運輸安全委員会が公表した重大インシデント報告書において、原因は以下のとおり。 （原因） 本重大インシデントは、APJ808 便が着陸許可を受けて東京国際空港の A 滑走路に進入中、作業車両が管制官からの許可を受けないまま同滑走路に進入し、横断したため、同機が作業車両が存在する滑走路に着陸するに至ったことによるものと推定される。 作業車両が許可を受けないまま同滑走路に進入し、横断したことについては、同業者らが滑走路の横断には管制官からの許可が必要であるという理解が不十分だったこと、及び参照していた図面において、A・B 滑走路の交差部分が閉鎖状態を示す表記になっていたことが関与したものと考えられる。 上記より、講じた措置は以下のとおり。 （1）国土交通省航空局により講じられた措置 空港運用業務指針を改正し、工事関係者が航空機走行区域等に立入り車両を運転する際の条件を明記した。（令和 3 年 1 2 月 1 5 日改正） （2）東京空港事務所は、次のとおり再発防止策を講じた。 a. 運航情報官は、本重大インシデント発生後、工事監督者である東京空港事務所の関係課等に対し、「A 滑走路又は B 滑走路の閉鎖を伴う作業を実施する際は、A・B 滑走路の交差部分について、一方の滑走路の進入が許可されていても、もう一方の滑走路には無断で立ち入ってはならず、管制官の許可が必ず必要（A・B 滑走路が同時に閉鎖されていても A・B 滑走路の交差部分を横断する際は、管制官の許可が必要。）」ということを元請会社及び下請会社に徹底するよう周知した。 b. 東京国際空港制限区域安全管理規程及び航空機移動区域等の運用制限実施要領を改正した。（規程：令和 3 年 9 月 3 0 日改正、要領：令和 3 年 9 月 3 0 日改正） (a) 工事車両運転者に対する安全講習及び試験を義務付けた。 (b) 工事運転講習受講者、試験合格者の運転資格は、「運用中の滑走路及びその付近の運転」には適用されず、工事関係者による運用中の滑走路付近の立ち入りを原則禁止とした。 (c) A・B 滑走路の交差部及び交差部付近の作業及び走行については、標準 I D カード所有者の運転若しくは誘導による場合を除き、両滑走路の閉鎖時間でなければ実施できないことにした。 その他対策の詳細は、調査報告書を参照。		
備 考	令和 5 年 4 月 27 日に運輸安全委員会から調査報告書（AA2023-4）が公表された。 <その他の措置> 元請会社は、次のとおり、再発防止策を講じた。 a. 東京国際空港の作業に携わる社員及び委託先を含む全作業者を対象に、東京国際空港制限区域内工事安全講習資料の重要ポイントの詳細説明を行い、確認試験を実施することとした。 b. 運用している滑走路は横断せず、誘導路も極力横断しない作業計画書を作成するとともに、無線連絡箇所や安全配慮が必要な箇所を図示することとした。		

事 案 番 号	1-11	事 業 者 名	ジェットスター・ジャパン
発 生 日 時	令和元年 12 月 14 日 3 時 35 分頃	発 生 場 所	マニラ国際空港 滑走路 13
出発地/最初の着陸予定地	マニラ国際空港／成田国際空港	便 名	JJP40
航 空 機	エアバス式 A320-232 型 (JA13JJ)	機体の損壊等	なし
搭 乗 者	乗務員 6 名、乗客 140 名 (計 146 名)	負 傷 者	なし
概 要	滑走路から離陸開始直後に Runway Threshold 付近で機体が右に偏向し、前輪および右主車輪が滑走路面を逸脱し芝生の中に入った状態で停止し、以降の自走が不可能となった。		
航 空 会 社 に よ る 要 因 分 析	(1) 離陸出力 (TOGA) Set 前の両エンジンの安定性 (Stabilize) の確認が行われなかった。 (2) 適切なタイミングおよび手順通りに離陸中止 (Reject T/O) が出来なかった。 (3) 離陸出力設定 (T/O Power Set) 時に、PF が設定した両エンジン出力がアンバランス (Asymmetry Thrust Setting) であったが、PM のエンジンパラメーターに対する確認と Call (助言) が実施されていなかった。 (4) 新たに発行された NOTAM 記載内容の疑義をタイムリーに解消できず、運航乗務員に適切な情報提供ができなかった。 (5) Runway 逸脱後、動揺している中、管制官から指示もあり機体の移動を試みて高出力 (High Thrust) に入れた。		
航 空 会 社 による対策	<u>上記要因に対する対策 (組織的対策)</u> (1) 初期訓練及び定期訓練のシナリオに離陸開始後の低速時(10kt 以下)でのエンジン異常やエンジン故障のケースへの対応を追加して実施した。 (2) 初期訓練及び定期訓練において、両エンジン出力がアンバランスな状況下に於ける Airbus 推奨手順を当社の Manual に取り入れるとともに SIM 訓練に追加して実施した。 (3) 初期訓練及び定期訓練において、離陸時のエンジン異常を適切なタイミングで発見出来るよう、PM のエンジンパラメーター確認の重要性を強調する内容を追加した。 (4) 地上運航従事者の安全意識に係る教育を実施するとともに、NOTAM 上の疑義解消に関わる組織的対応方法の明確化等を行った。 (5) 初期訓練及び定期訓練における Runway 逸脱後、出力を入れないことを訓練に取り入れると共に、Manual を改訂した。 <u>(個人対策)</u> (1) 機長及び副操縦士に対し、座学訓練及び SIM 訓練、実運航での路線訓練を実施した。 (2) 運航管理者及び運航支援者に対し、本事案のレビュー、NOTAM に疑義が生じた場合の運航管理者が行うべき対応等を含めた再教育を実施した。		
航 空 局 の 措 置	フィリピン当局の調査報告書も踏まえ、会社の要因分析及び再発防止策を確認した。		
備 考	フィリピン当局にて調査報告書 (サマリー) が公表された。 https://caap.gov.ph/wp-content/uploads/2023/10/JA13JJ-S.-Incident.pdf		

3. 安全上のトラブル

航行中のシステム不具合（航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号ロ）

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
航空機					
5-7	R5.11.25	羽田空港に向けて降下中、右エンジンがフレームアウトした。エンジン再始動し、羽田空港へ通常着陸した。	○エンジンの点検及び作動点検を実施したが不具合は確認されなかったため、燃料管制装置を交換した。 ○エンジンメーカーの見解によれば、これまでの経験から燃料管制装置内部にある部品が要因となっており、一時的に燃料の制約が発生することによることが考えられるとのことであった。	エンジンメーカーより改良型への燃料管制装置の交換を指示する技術指令が発行されたことから、当該技術指令に従い交換を実施した。	○会社の要因分析及び対策内容を確認した。 ○同型機を運航している本邦他社等に対し、情報共有を行った。
フジビジネスジェット					
セスナ式 525A 型 (JA359C)					

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
航空機					
5-8	R6.1.26	到着後の次便に向けた出発前の点検中にスポイラーのケーブルの破断及びプーリーの損傷等を発見した。	○不具合発見前の運航便では正常に作動していたことから、到着後に本事象に至ったものと推定。 ○ケーブルの破断は、異物等による外部要因によりケーブルに損傷が生じ、その損傷箇所が繰返し荷重により疲労破断したものと考えられる。その結果、プーリーの損傷等につながったものと考えられる。 (機体メーカーからも同様の見解が示された)	○当該社の同型機全機に対し、当該不具合発生部位に対し目視による一斉点検を実施し、不具合がないことを確認した。 ○作業指示書の参考資料に当該事象及びケーブルの詳細点検の注意点を記載すると共に、定期点検時に点検結果を記録し航空機毎のケーブルの状況を監視する対策を行うこととしている。	○会社の要因分析及び対策内容を確認した。 ○同型機を運航している本邦他社に対し、情報共有を行った。
ソラシドエア					
ボーイング式 737-800 型 (JA811X)					

その他（航空法施行規則第 221 条の 2 第 4 号）

事案番号	発生日	概要	原因	航空会社による対策	航空局の措置
事業者名					
航空機					
4-26	R4.11.10	機体整備委託先による重整備実施中、第1エンジン逆推力装置の内側消音パネル外側表面に凹み傷が発見され、暫定修理を実施したが、構造修理マニュアル上、当該損傷箇所は修理ができないエリアであることが判明した。	マニュアルの読み込みが不足しており、また、当該損傷箇所の参照図に修理不可の注釈が無かったため、修理可能と誤認してしまった。	<u>○機体整備委託先において、作業開始前に修理適用範囲を確認するための手順を追加した。</u> <u>○航空会社において、整備士向けの事例集に本事例を追加し、領収検査員に対して共有した。また、当該消音パネルは修理不可であることをマニュアル上明確にするようメーカーに検討を依頼した。</u>	<u>○会社の要因分析及び対策内容を確認した。</u>
日本航空					
ボーイング式 787-8 型 (JA840J)					

参考 法人番号一覧

法人名	法人番号
アイベックスエアラインズ株式会社	法人番号 5010601030068
アカギヘリコプター株式会社	法人番号 9010601035625
朝日航洋株式会社	法人番号 7010601041419
天草エアライン株式会社	法人番号 7330001015387
株式会社エアー・ジャパン	法人番号 7010801013977
エス・ジー・シー佐賀航空株式会社	法人番号 8300001001348
オリエンタルエアブリッジ株式会社	法人番号 9310001008713
株式会社オンリーユーエア	法人番号 6400001008855
鹿児島国際航空株式会社	法人番号 8340001000833
株式会社ジェイエア	法人番号 4120901030138
ジェットスター・ジャパン株式会社	法人番号 3040001076850
静岡エアコミュータ株式会社	法人番号 2080001002614
新中央航空株式会社	法人番号 6050001025250
新日本航空株式会社	法人番号 3340001007271
スカイマーク株式会社	法人番号 7010801019529
株式会社スターフライヤー	法人番号 6290801006558
スプリング・ジャパン	法人番号 7010601043349
全日本空輸株式会社	法人番号 1010401099027
株式会社ソラシドエア	法人番号 2350001002669
匠航空株式会社	法人番号 1260001007793
東邦航空株式会社	法人番号 7010601031312
トキエア株式会社	法人番号 4010001211244
日本エアコミューター株式会社	法人番号 1340001007760
日本貨物航空株式会社	法人番号 5010401051099
日本航空株式会社	法人番号 7010701007666
日本トランスオーシャン航空株式会社	法人番号 3360001001727
株式会社フジドリームエアラインズ	法人番号 6080001011660
学校法人ヒラタ学園	法人番号 1120105000270
株式会社北海道エアシステム	法人番号 2430001024432
琉球エアー・コミューター株式会社	法人番号 7360001002234
株式会社 AIRDO	法人番号 6430001021797
ANA ウイングス株式会社	法人番号 8010801020386
Peach・Aviation 株式会社	法人番号 7120101047384
株式会社 ZIPAIR Tokyo	法人番号 6040001105648