

航空輸送の安全にかかわる情報  
(令和 6 年度)

令和 7 年 12 月  
国土交通省航空局

## はじめに

航空法（昭和 27 年法律第 231 号）第 111 条の 5 及び航空法施行規則（昭和 27 年運輸省令第 56 号）第 221 条の 4 の規定に基づき、国土交通大臣は、毎年度、航空輸送の安全にかかわる情報を整理し、公表することとなっています。

本報告書は、令和 6 年度の本邦航空運送事業者における航空輸送の安全にかかわる情報その他参考となる情報をとりまとめたものです。

## 目次

I. 国における航空安全の向上への取組.....	3
II. 航空運送事業者における安全上のトラブル等の発生状況 .....	7
1. 本邦航空運送事業者による航空事故・重大インシデントの発生の概況.....	7
2. 航空法第 111 条の 4 の規定による報告の概況.....	11
3. イレギュラー運航 .....	22
4. 認定事業場からの不安全事故の報告 .....	23
III. 令和 6 年度における航空運送事業者等への指導監督状況 .....	25
1. 令和 6 年度に実施した行政処分等 .....	25
2. 令和 6 年度に実施した安全監査の状況 .....	28
IV. 安全性向上に向けた今後の取組 .....	30
別添 1 主要事案の概要及びこれに対する措置（令和 6 年度に発生したもの）	
別添 2 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）	
別添 3 不安全事故報告の主要な事案及びこれに対する措置	
別添 4 不安全事故報告（令和 6 年 4 月～令和 7 年 3 月）	
参考：法人番号一覧	

## I. 国における航空安全の向上への取組

航空交通は、ひとたび事故が発生すれば多くの人命が奪われる可能性が高く、その安全の確保は全ての活動において優先されるべき大前提です。このため、国では、航空事故を未然に防止するため、航空安全についての対策を着実に実施しています。

### (1) 交通安全基本計画

交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）第 22 条第 1 項の規定に基づき、令和 3 年 3 月 29 日、中央交通安全対策会議は、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間の計画期間内に講ずべき交通安全に関する施策の大綱として「第 11 次交通安全基本計画」を定めました。航空交通については、航空事故を減少させるとともに、事故につながりかねない安全上のトラブルの未然防止を図るため、以下の数値目標を設定するとともに、国がその実現を図るために講ずるべき施策を掲げています。

#### <達成すべき数値目標>

- ① 本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにする。
- ② 航空事故発生率及び重大インシデント発生率及び地上作業、施設等に起因する人の死傷又は航空機が損傷した事態の発生率に関する 21 の指標で、5 年間の実績の平均値について、年率 17%の削減を図る。

昭和 61 年以降、我が国の特定本邦航空運送事業者<sup>※1</sup>による乗客死亡事故は発生していません。この数値目標は、この記録を継続するとともに、乗客の死亡を伴わない航空事故等の発生も防止しようとするものです。この目標を達成するための施策のうち、第 11 次交通安全基本計画においては重点施策及び新規施策として以下の 9 点を掲げています。

#### <重点施策及び新規施策>

- ① 航空安全プログラムの更なる推進
- ② 航空機の安全な運航の確保
- ③ 航空機の安全性の確保

---

※1 客席数が 100 又は最大離陸重量が 50,000 kg を超える航空機を使用する本邦航空運送事業者を指します。

- ④ 航空交通環境の整備
- ⑤ 無人航空機等の安全対策
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の推進
- ⑧ 航空事故等の原因究明と事故等防止
- ⑨ 航空交通の安全に関する研究開発の推進

これらの施策の詳細及びその他の施策については、「第 11 次交通安全基本計画」(<https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku11/index.html>) を参照下さい。

## (2) 交通安全業務計画

国土交通省では、交通安全対策基本法第 24 条第 1 項の規定に従い、交通安全基本計画に基づき、交通の安全に関して国土交通省が講ずべき施策等について、毎年度、国土交通省交通安全業務計画を策定しています。この計画には陸上交通、海上交通及び航空交通の各交通モードにおいて交通の安全確保を図るために国土交通省が行うべき施策等が列挙されており、航空交通の安全に関する施策としては表 1-1 の施策が挙げられています。

これらの施策の詳細については、「国土交通省交通安全業務計画」([https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/koutu/sosei\\_safety\\_tk1\\_000003.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/koutu/sosei_safety_tk1_000003.html)) を参照下さい。

表 1-1：航空交通の安全に関する施策（令和 7 年度）

第 1 節 航空安全プログラム等の更なる推進	
1	航空安全プログラム（SSP）に基づく安全の推進
	1) 業務提供者における安全管理システム（SMS）の強化
	2) 安全に関する航空法規等の策定・見直し等
	3) 業務提供者に対する監査等の強化
	4) 安全情報の収集・分析等
	5) 安全文化の醸成及び安全監督の強化
2	国家航空安全計画（NASP）の策定
第 2 節 航空機の安全な運航の確保	
1	安全な運航の確保等に係る乗員資格基準や運航基準等の整備
2	危険物輸送安全対策の推進
3	小型航空機等に係る安全対策の推進
4	運輸安全マネジメント評価の実施
5	落下物対策の強化
6	外国航空機の安全性の確保
第 3 節 航空機の安全性の確保	
1	航空機・装備品等の安全性を確保するための技術基準等の整備
2	航空機の検査の的確な実施
3	航空機の運航・整備体制に係る的確な審査の実施
第 4 節 航空交通環境の整備	
1	増大する航空需要への対応及びサービスの充実
	1) 国内空域の抜本的再編
	2) 統合管制情報処理システム等の機能向上
	3) 小型航空機運航環境の整備
	4) 航空保安職員教育の充実
	5) 新技術や新方式の導入
	6) 飛行検査体制の充実
	7) 電子地形・障害物データ提供の充実
	8) 将来の航空交通システムの構築に向けた取組
	9) 拠点空港の整備
2	航空交通の安全確保等のための施設整備の促進
	1) データリンク通信の利用拡大
	2) 航空路監視機能の高度化
3	空港の安全対策等の推進
	1) 滑走路誤進入対策の推進
	2) 空港の維持管理の着実な実施
	3) 空港における災害対策の強化
第 5 節 無人航空機等の安全対策	

1	無人航空機の安全対策
2	「空飛ぶクルマ」の安全対策
第6節 救助・救急活動の充実	
1	捜索・救難体制の整備
2	消防体制及び救急医療体制の強化
第7節 被害者支援の推進	
1	平時における取組
	1) 被害者等への支援体制の整備
	2) 事業者における支援計画作成の促進
2	事故発生時の取組
	1) 事故発生直後の対応
	2) 中長期的対応
第8節 航空事故等の原因究明と事故等防止	
第9節 航空交通の安全に関する研究開発の推進	

## II. 航空運送事業者における安全上のトラブル等の発生状況

### 1. 本邦航空運送事業者による航空事故・重大インシデントの発生の概況

本邦航空運送事業者において令和6年度に発生した航空事故及び重大インシデントは、それぞれ6件及び3件でした。

航空事故については、機体の動揺により客室乗務員が負傷した事態が3件、着陸時に強めの接地となり搭乗者が負傷した事態、着陸滑走中に鳥と衝突し、機体が損傷した事態及び誘導路を地上走行中に駐機中の他の航空機と接触し、重大な損傷を受けた事態が1件ずつの計6件が、重大インシデントについては、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）を行った事態、与圧系統に不具合が発生し、航空機内の気圧が低下した事態及び工事車両1台が管制官の許可を受けずに同滑走路に進入した事態の3件が発生しております。

これらの概要は、以下のとおりです。

#### (1) 航空事故（6件）

- ①令和6年4月1日（日本時間、以下同じ）、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。
- ②令和6年5月13日、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R44Ⅱ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、発動機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。
- ③令和6年7月20日、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。
- ④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。
- ⑤令和7年1月8日、全日本空輸106便（東京国際空港→ロサンゼルス、ボーイング式787-9型、JA892A、乗員11名・乗客185名搭乗）が、降下中、機体が動揺した際に客室乗務員5名が負傷し、うち1名が重傷（尾骨骨折）と診断された。
- ⑥令和7年2月6日、日本航空68便（成田国際空港→シアトル、ボーイング式787-9型、JA868J、乗員13名・乗客172名搭乗）がシアトルに着陸し誘導路を地上走行中、

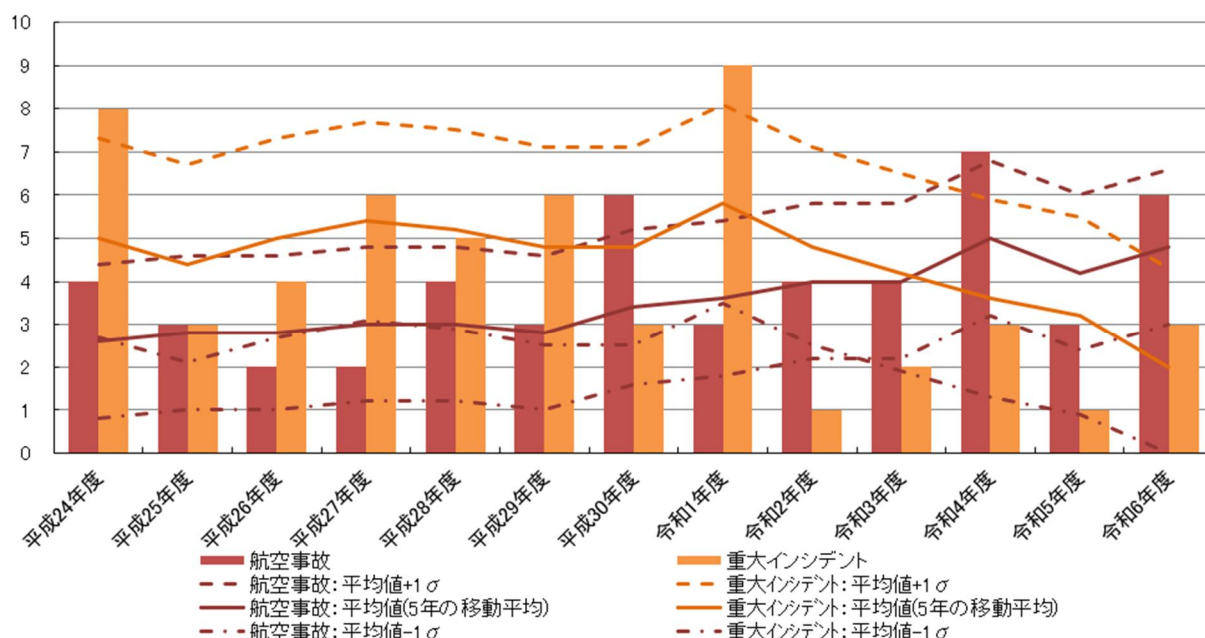
駐機中の他の航空機（デルタ航空機）と接触し、デルタ航空機が重大な損傷を受けたと米国の国家運輸安全委員会（NTSB）が判断した。

## (2) 重大インシデント（3件）

- ①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。
- ②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。
- ③令和6年11月28日00時00分頃、航空機が、千歳管制隊から滑走路01Rへの着陸許可を受けて進入中に、誘導路改良工事のため作業箇所に向かって走行していた工事車両1台が管制官の許可を受けずに同滑走路に進入した。

国土交通省航空局では、2.（3）にも記載のとおり、これらの航空事故及び重大インシデントについて、本邦航空運送事業者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。

図Ⅱ－1 本邦航空運送事業者による航空事故及び重大インシデントの発生件数の推移



※1つの事象に対して2以上の航空運送事業者から報告された事案については、ここでは1件として計上した。

(参考)

- 「航空事故」とは、次に掲げる事態をいいます（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）。
  - ① 航空機の墜落、衝突又は火災
  - ② 航空機による人の死傷又は物件の損壊
  - ③ 航空機内にある者の死亡（自然死、自己又は他人の加害行為に起因する死亡及び航空機乗組員、客室乗務員又は旅客が通常立ち入らない区域に隠れていた者の死亡を除く。）又は行方不明
  - ④ 他の航空機との接触
  - ⑤ その他航行中の航空機が大修理を要する損傷（発動機、発動機覆い、発動機補機、プロペラ、翼端、アンテナ、タイヤ、ブレーキ又はフェアリングのみの損傷を除く。）を受けた事態
- 「重大インシデント」とは、機長が航行中他の航空機との衝突又は接触のおそれがあったと認めた事態その他事故が発生するおそれがあると認められる次に掲げる事態をいいます（航空法第 76 条の 2 及び航空法施行規則第 166 条の 4）。
  - ① 次に掲げる場所からの離陸又はその中止
    - イ. 閉鎖中の滑走路
    - ロ. 他の航空機等が使用中の滑走路
    - ハ. 法第九十六条第一項の規定により国土交通大臣から指示された滑走路とは異なる滑走路
    - ニ. 誘導路
  - ② 前号に掲げる場所又は道路その他の航空機が通常着陸することが想定されない場所への着陸又はその試み
  - ③ 着陸時において発動機覆い、翼端その他の航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態
  - ④ オーバーラン、アンダーシュート及び滑走路からの逸脱（航空機が自ら地上走行できなくなった場合に限る。）
  - ⑤ 非常脱出スライドを使用して非常脱出を行った事態
  - ⑥ 飛行中において地表面又は水面への衝突又は接触を回避するため航空機乗組員が緊急の操作を行った事態
  - ⑦ 発動機の破損（破片が当該発動機のケースを貫通した場合に限る。）
  - ⑧ 飛行中における発動機（多発機の場合は、次のイ又はロに掲げる航空機の区分に応じ、当該イ又はロに定める数以上の発動機）の継続的な停止又は出力若しくは推力の損失（動力滑空機の発動機を意図して停止した場合を除く。）
    - イ ロに掲げる航空機以外の航空機   ニ
    - ロ 垂直離着陸飛行機及びマルチローター 垂直離着陸飛行機又はマルチローターの型式ごとに、継続的な停止又は出力若しくは推力の損失により、当該垂直離着陸飛行機又はマルチローターの航行が継続できなくなるおそれがある発動機の数として国土交通大臣が定める数
  - ⑨ 航空機のプロペラ、回転翼、脚、方向舵、昇降舵、補助翼又はフラップが損傷し、当該航空機の航行が継続できなくなった事態
  - ⑩ 航空機に装備された一又は二以上のシステムにおける航空機の航行の安全に障害となる複数の故障
  - ⑪ 航空機内における火災又は煙の発生及び発動機防火区域内における火災の発生
  - ⑫ 航空機内の気圧の異常な低下
  - ⑬ 緊急の措置を講ずる必要が生じた燃料の欠乏
  - ⑭ 気流の擾乱その他の異常な気象状態との遭遇、航空機に装備された装置の故障又は対気速度限

界、制限荷重倍数限界若しくは運用高度限界を超えた飛行により航空機の操縦に障害が発生した事態

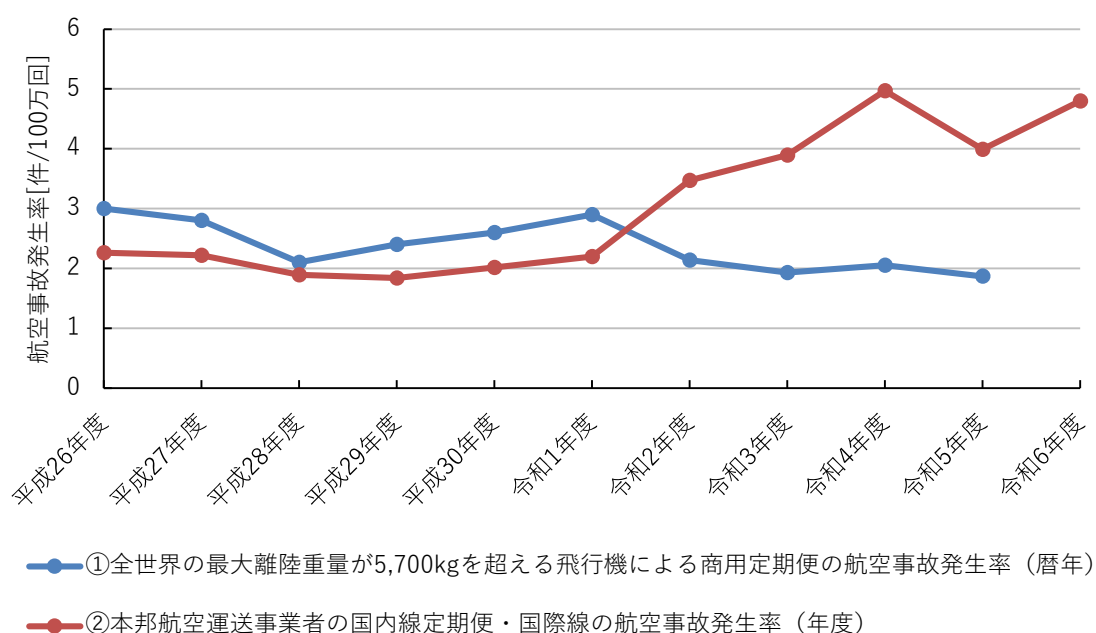
- ⑮ 航空機乗組員が負傷又は疾病により運航中に正常に業務を行うことができなかった事態
- ⑯ 物件を機体の外に装着し、つり下げ、又は曳航<sup>えい</sup>している航空機から、当該物件が意図せず落下し、又は緊急の操作として投下された事態
- ⑰ 航空機から脱落した部品が人と衝突した事態
- ⑱ 前各号に掲げる事態に準ずる事態

なお、上記に加えて、運輸安全委員会設置法（昭和 48 年法律第 113 号）及び運輸安全委員会設置法施行規則（平成 13 年国土交通省令第 124 号）の改正により、令和 2 年 6 月 18 日から、航行中以外の航空機について発生した、発動機の破損、航空機内における火炎の発生等の事態であって運輸安全委員会が特に異例と認めたものについても、重大インシデントとして同委員会による調査が行われることとなりました（運輸安全委員会設置法第 2 条第 2 項第 2 号及び運輸安全委員会設置法施行規則第 1 条第 2 号）。

（参考）

特定本邦航空運送事業者においては、昭和 61 年以降乗客の死亡事故は発生していません。また、図Ⅱ－2 に示すように、本邦航空運送事業者の航空事故発生率は、令和元年度まで国際民間航空機関(ICAO)が公表している世界の航空事故発生率よりも低い値で推移していましたが、令和 2 年度以降、上昇傾向にあります。

図Ⅱ－2 航空運送事業機における航空事故発生率（5 年の移動平均）の比較



出展：①については、ICAO によります。

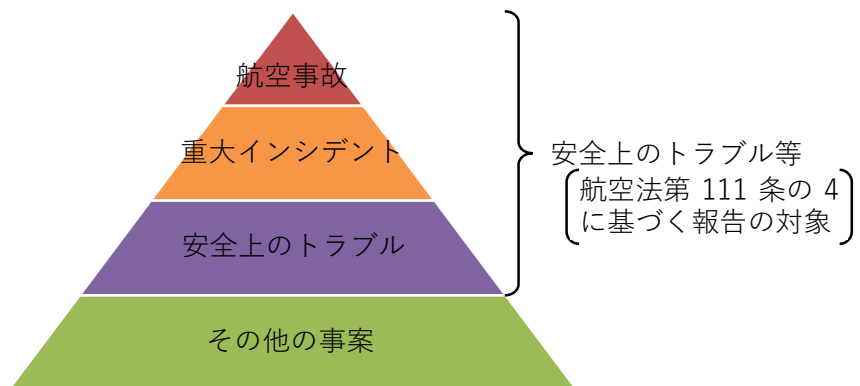
②については、航空輸送統計における運航回数に基づいて算出しています。

## 2. 航空法第 111 条の 4 の規定による報告の概況

### (1) 安全上のトラブル等の報告制度

航空法第 111 条の 4 及び航空法施行規則第 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、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。

国土交通省航空局では、このような情報を予防安全対策に有効に活用していくため、報告対象について必要な見直しを行っており、平成 26 年 10 月 1 日には、事実と異なる内容によって出発前の確認を行った事態や耐空性改善通報に従わず運航した事態等を安全上のトラブルに該当するものとして報告対象に加える一方で、「安全に関する技術規制のあり方検討会」の議論を受けて、非常装置等の軽微な故障、逆推力装置が展開後に収納できなかった事態及び発生の原因が、被雷や鳥衝突等の外的要因であることが明らかな機体構造部分の損傷等を報告対象から除外しました。また、本邦航空運送事業者において定員超過のために旅客が立ったまま航空機の運航が開始された事案が発生したため、不意の機体の動揺等により旅客が負傷する等の安全上のリスクを考慮し、平成 29 年 3 月 14 日にこのような事態を安全上のトラブルとして報告すべきことを明確にしました。さらに、航空機乗組員の不適切な飲酒に係る一連の事案の発生を受けて設置した「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」による「中間とりまとめ」（平成 30 年 12 月 25 日公表）及び「航空従事者の飲酒に関する基準について」（平成 31 年 4 月 9 日公表）を踏まえて、平成 31 年 1 月 31 日から安全上のトラブルとして報告の必要な航空機乗組員の飲酒に係る不適切事案の範囲を

拡大<sup>※2</sup>するとともに、令和元年 7 月 5 日から新たに客室乗務員、運航前整備を行う整備従事者、操縦士との通信を行う運航管理従事者の飲酒に係る不適切事案についても安全上のトラブルとして報告を求めることとしました。

(参考)

○「安全上のトラブル」とは、航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号及び第 4 号に列記された次の①から⑧までの事態を指しています。これらに該当する具体的な事態については、「航空法第 111 条の 4 に基づく安全上の支障を及ぼす事態の報告要領細則」に列記されています。

① 航行中に発生した航空機の構造の損傷

(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

(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

(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

(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

(例) 航空機衝突防止装置等の指示に基づく操作

⑥ その他安全上の支障を及ぼす事態（運航規程関連）

(例) 運用許容基準の不適切な適用、運航乗務員等による飲酒に係る不適切事案

⑦ その他安全上の支障を及ぼす事態（整備規程関連）

(例) 整備実施期限の超過、整備従事者による飲酒に係る不適切事案

⑧ その他の安全上の支障を及ぼす事態（その他）

(例) 無申告危険物の誤輸送、装備品等の誤った取付け

また、国土交通省航空局では、本邦航空運送事業者から報告された航空事故、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。）に関する情報（以下「安全情報」といいます。）に基づき、次のような取組を行っています。

---

※2 航空機乗組員が酒精飲料の影響で正常な運航ができないおそれがある状態で航空業務を行った事態は従前より安全上のトラブルとして報告が義務付けられていましたが、「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」による「中間とりまとめ」を踏まえて、平成 31 年 1 月 31 日から、

- ・ 航空機乗組員が酒気を帯びた状態で飛行勤務を行ったことが確認された事態
- ・ 航空機乗組員がアルコール検査を適切に行わずに飛行勤務を行った事態
- ・ 航空機乗組員が運航規程に定められている飲酒禁止期間内に飲酒を行った事態

についても報告を義務付けることとしました。

- ① 報告された安全情報について、航空安全監視システム（ASICSS システム）等を通じて、他の航空運送事業者等にも提供することにより、航空運送事業者等における安全性向上への取組や安全管理体制の改善を促進します。
- ② 報告された安全情報の個々の事案について航空運送事業者において適切に要因分析が行われ、対策が講じられているかを確認するとともに、安全上のトラブル等の発生傾向を把握するため統計的な分析を行うほか、安全に対する影響が大きいと考えられる事案については、詳細分析を実施します。
- ③ 「航空安全情報分析委員会」において安全上のトラブル等の発生要因やその背景等の客観的分析を行う他、機材不具合、ヒューマンエラー等への対応策を検討し、その結果を航空局の安全施策に反映するなど、予防安全対策に活用しています。

(参考)

「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部関係者で構成されています。また、分野横断的な見地からの御意見を頂くため、平成 30 年 6 月から交通管制安全情報分析委員会及び空港安全情報分析委員会の委員にも特別委員として参加して頂いています。

(委員長)

河内 啓二 東京大学 名誉教授

(委 員)

久保田 徹 (公社)日本航空技術協会 主席コンサルタント

佐藤 幸喜 (一社)日本航空宇宙工業会 常務理事

佐藤 泰弘 (公財)航空輸送技術研究センター 常務理事

田中 康浩 (公社)日本航空機操縦士協会 副会長

船引 浩平 (国研)宇宙航空研究開発機構 航空技術部門  
設備技術研究ユニット 主幹研究開発員

(特別委員)

小松原明哲 早稲田大学 理工学術院 創造理工学部 経営システム工学科 教授

(交通管制安全情報分析委員会委員長)

福手 勤 東洋大学 名誉教授

(空港安全情報分析委員会委員長)

(航空局)

石井 靖男 航空局安全部長

古屋 孝祥 大臣官房参事官(安全企画)

梅澤 大輔 航空局安全部安全政策課長

木内 宏一 大臣官房参事官(航空安全推進)

中山 拓也 航空局安全部安全政策課航空事業安全監査室長

小倉 一仁 航空局安全部安全政策課空港安全室長

宮坂 淳 航空局安全部安全政策課航空交通管制安全室長

江口 真 航空局安全部無人航空機安全課長

清水 哲 航空局安全部航空機安全課長

(オブザーバー)

(一社)全日本航空事業連合会

定期航空協会

航空連合

(敬称略)

(令和 7 年 7 月 1 日現在)

## (2) 安全上のトラブル等についての報告の状況

本邦航空運送事業者から、令和6年4月1日から令和7年3月31日までの1年間に発生した安全上のトラブル等について、航空事故6件、重大インシデント3件及び安全上のトラブル898件の合計907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。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52件の報告がありました。

### ① 安全上のトラブル等の項目別報告件数

令和6年度に発生した安全上のトラブル等に係る報告の件数を、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Ⅱ－1に示します。

表Ⅱ－1 安全上のトラブル等の報告件数（航空法施行規則の分類※3,4）

	令和6年									令和7年			令和6年度	令和5年度
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計	計
航空事故	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	6	3
重大インシデント	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	1
安全上のトラブル	74	74	67	65	75	72	104	58	72	85	72	80	898	804
① 航行中の構造の損傷	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	3	5
② 航行中のシステムの不具合	8	14	11	13	17	17	27	10	14	16	14	15	176	140
③ 航行中の非常用装置等の不具合	2	4	3	3	2	0	1	2	2	1	1	1	22	34
④ 運用限界の超過、経路・高度の逸脱	6	12	5	6	4	10	18	8	8	9	2	3	91	76
⑤ 緊急操作等	13	14	15	15	21	25	11	12	7	15	13	23	184	195
⑥ その他(運航規程関連)	4	6	2	5	5	3	9	3	9	4	7	5	62	59
⑥ その他(整備規程関連)	10	3	6	3	2	7	15	2	6	13	15	8	90	84
⑥ その他(その他)	31	21	24	20	24	10	22	21	26	27	19	25	270	211
計	76	75	68	66	75	73	104	59	72	86	73	80	907	808

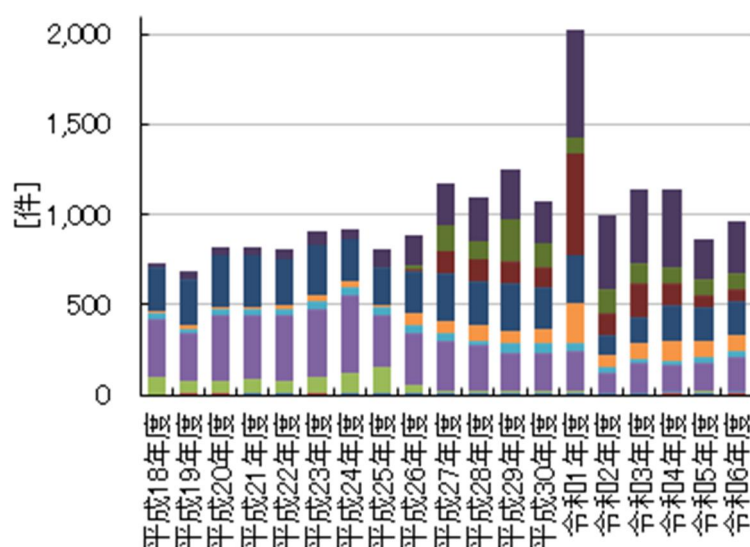
航空機使用事業者からの報告	5	8	4	7	6	3	4	1	4	4	4	2	52	61
航空事故	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	5	3
重大インシデント	0	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0	1	6	8
安全上のトラブル	4	7	2	6	4	3	2	1	4	4	4	0	41	50

また、図Ⅱ－3及び図Ⅱ－4に、安全上のトラブル等の報告制度が開始された平成18年10月1日から令和7年3月31日までの期間に発生した安全上のトラブル等についての本邦航空運送事業者による報告について、航空法施行規則第221条の2の分類別の報告件数及び10万運航時間当たりの報告件数の推移を示します。

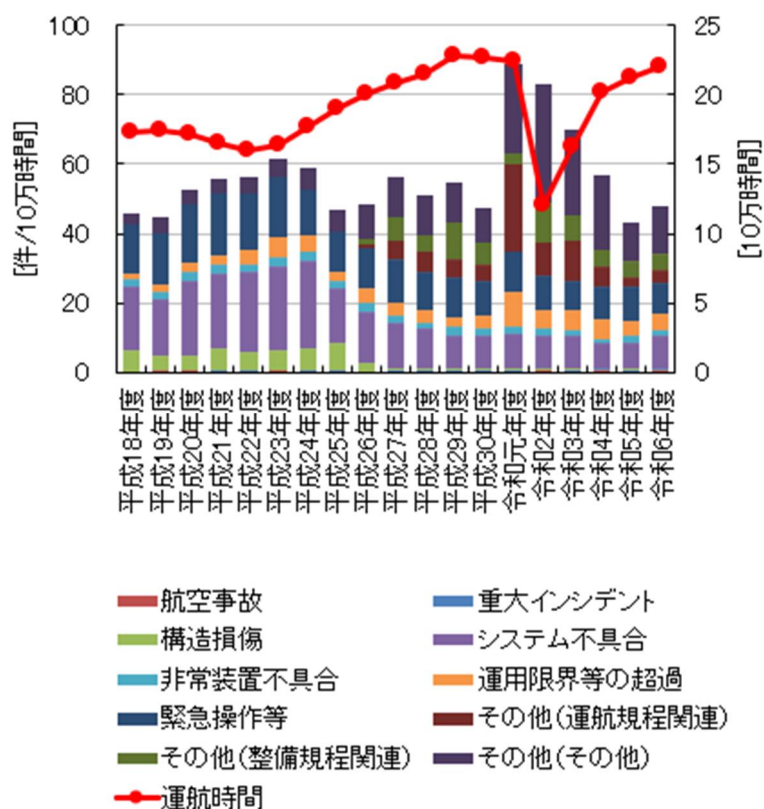
※3 複数の項目に該当するとして報告された事案については、代表的な項目において集計しています。

※4 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。

図Ⅱ－３ 安全上のトラブル等の報告件数の推移（航空法施行規則の分類別） ※5,6



図Ⅱ－４ 10万運航時間当たりの安全上のトラブル等の報告件数の推移  
(航空法施行規則の分類別) ※5,6



出展：運航時間については、航空輸送統計によります。

※5 平成18年度のデータは、12か月分に換算しています。

※6 平成26年10月1日、平成29年3月14日及び平成31年1月31日に安全上のトラブルに該当する具体的な事態の変更を行っています。

② 安全上のトラブル等の航空運送事業者別報告件数

令和6年度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Ⅱ－2に示します。

表Ⅱ－2 安全上のトラブル等の報告件数（航空運送事業者別）

	令和6年										令和7年			令和6年度	令和5年度
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計	計	
全日空グループ	27	24	20	13	19	19	23	17	13	28	25	13	241	217	
全日本空輸(ANA)	16	14	16	10	14	17	19	11	10	18	14	8	167	158	
エアーアジア(AJX)	0	3	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	6	3	
ANAウイングス(AKX)	11	7	3	3	5	2	4	5	3	10	10	5	68	56	
日本航空グループ	28	19	20	26	27	19	28	20	26	23	25	39	300	276	
日本航空(JAL)	16	11	6	18	14	11	17	12	21	14	19	23	182	166	
ジェイエア(JAR)	5	4	2	2	4	4	1	1	1	3	3	3	33	30	
日本トランスオーシャン航空(JTA)	3	2	6	2	5	1	4	2	3	3	2	8	41	42	
日本エアコミューター(JAC)	1	0	0	0	1	0	2	0	0	1	0	0	5	12	
琉球エアコミューター(RAC)	0	1	0	1	2	1	0	2	0	1	0	1	9	8	
北海道エアシステム(NTH)	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	1	1	6	2	
ZIPAIR Tokyo(TZP)	3	1	6	2	1	1	2	3	1	1	0	3	24	16	
日本貨物航空(NCA)	2	4	0	3	4	6	7	1	4	4	2	2	39	29	
スカイマーク(SKY)	1	3	6	4	4	4	9	4	1	1	0	0	37	75	
AIRDO(ADO)	2	2	2	2	1	1	0	1	3	1	1	4	20	26	
ソラシドエア(SNJ)	1	3	2	1	2	2	1	1	2	1	4	6	26	22	
スターフライヤー(SFJ)	0	2	2	2	3	1	4	3	4	2	2	0	25	30	
Peach Aviation(APJ)	2	2	3	2	9	4	5	2	4	9	3	3	48	36	
ジェットスター・ジャパン(JJP)	1	4	1	2	2	1	5	0	1	1	6	2	26	19	
スプリング・ジャパン(SJO)	1	0	1	3	0	3	3	2	0	3	0	2	18	12	
アイベックスエアラインズ(IXX)	5	4	4	1	0	7	7	1	1	3	3	5	41	15	
フジドリームエアラインズ(FDA)	0	3	1	2	1	1	3	2	6	2	0	3	24	22	
オリエンタルエアブリッジ(ORC)	4	1	0	2	0	0	0	1	2	1	0	0	11	7	
天草エアライン(AHX)	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	4	1	
トキエア	0	2	1	1	1	1	7	1	2	1	0	0	17	4	
新中央航空(CUK)	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	3	2	
東邦航空(THK)	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	
その他の航空運送事業者	2	2	5	1	1	1	1	3	2	5	2	1	26	16	
航空機使用事業者	5	8	4	7	6	3	4	1	4	4	4	2	52	59	
計	81	83	72	73	81	76	108	60	76	90	77	82	959	869	

③ 安全上のトラブル等の機種別報告件数

令和6年度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Ⅱ－3に示します。

表Ⅱ－３ 安全上のトラブル等の報告件数（機種別）

	令和6年										令和7年			令和6年度 計	令和5年度 計
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
B737-700/-800	22	13	20	13	18	11	24	14	14	15	14	26	204	231	
B747系列	2	4	0	3	4	6	7	1	4	4	2	2	39	29	
B767系列	4	4	3	5	4	6	5	5	4	4	9	7	60	71	
B777系列	3	2	2	7	2	4	6	4	2	1	2	3	38	35	
B787系列	16	13	18	12	13	12	9	7	16	17	16	13	162	134	
A320系列	5	10	8	9	15	10	18	10	8	16	12	8	129	106	
A350	4	1	0	1	1	2	3	3	5	2	3	2	27	26	
A380	2	3	3	1	4	2	6	2	1	2	0	0	26	1	
DHC-8-200	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	
DHC-8-400	1	6	1	3	4	2	1	4	1	7	4	4	38	37	
ERJ170/175/190	5	7	3	4	5	5	4	3	7	5	3	6	57	50	
CRJ700	5	4	4	1	0	7	7	1	1	3	3	5	41	15	
ATR42/72	1	2	1	3	2	4	12	1	4	4	1	1	36	21	
SAAB340													0	0	
Do228	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	3	2	
その他の航空運送事業機※1	3	5	5	3	2	2	2	4	4	6	4	3	43	46	
航空機使用事業機※2	5	8	4	7	6	3	4	1	4	4	4	2	52	61	
計	81	83	72	73	81	76	108	60	76	90	77	82	959	869	

### (3) 報告された事案への対応

国土交通省航空局（地方航空局も含みます。）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年度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（以下これらを合わせて「主要事案」といいます。）

についての事案の概要、航空運送事業者による対策、国土交通省の措置等は、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。

### (4) 安全上のトラブルの内容別分類

本邦航空運送事業者から報告された個々の安全上のトラブルについて、要因を分析し、内容別に分類し、集計したものを表Ⅱ－4に示します。

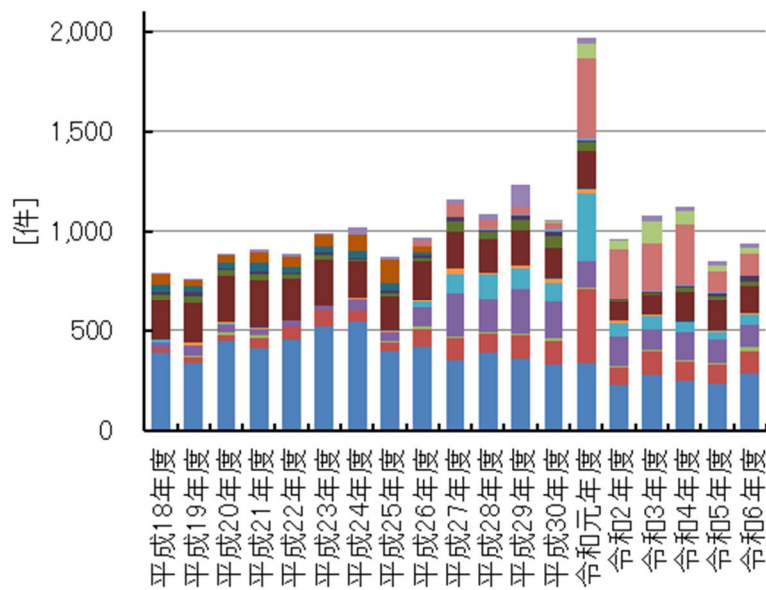
また、安全上のトラブル等の報告制度が開始された平成18年10月1日から令和7年3

月 31 日までの期間に発生した安全上のトラブルの内容別の件数及び 10 万運航時間当たりの件数の推移は、図Ⅱ－5 及び図Ⅱ－6 のとおりです。

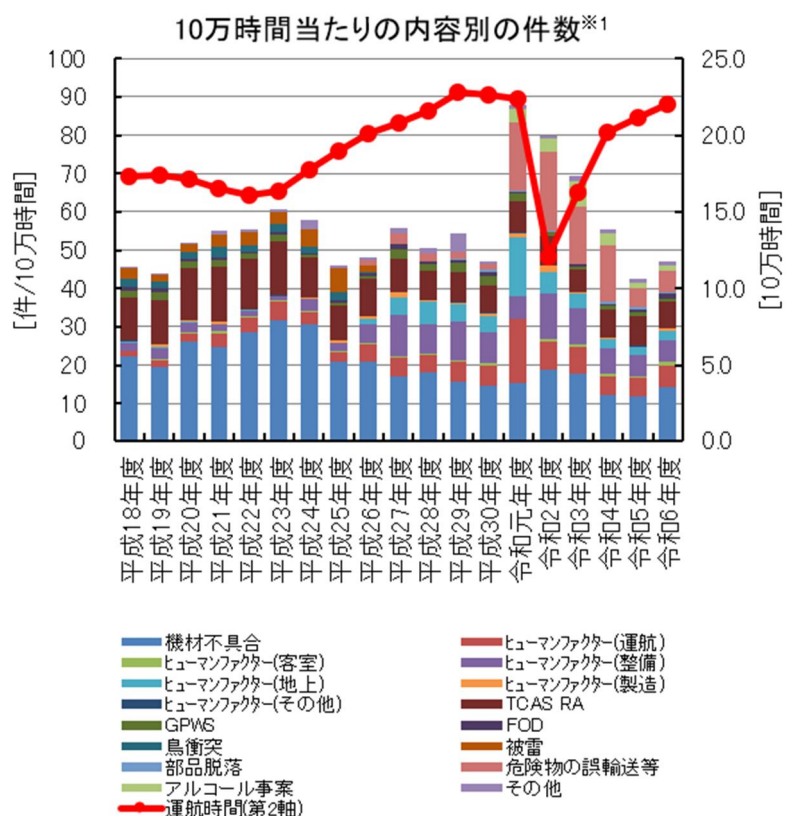
表Ⅱ－４ 安全上のトラブルの内容別件数※7,8

	令和6年												令和7年			令和6年度	令和5年度
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月				計	計
機材不具合	19	22	22	25	23	21	35	17	22	23	17	22				268	227
ヒューマンファクター事案	20	20	17	15	16	20	46	18	23	29	30	27				281	236
運航乗務員	7	11	3	8	5	10	18	8	6	8	6	5				95	79
客室乗務員	1	4	0	0	4	0	4	2	0	0	1	4				20	5
整備従事者	6	2	11	4	2	6	14	4	8	14	17	14				102	102
地上作業員	3	3	3	3	5	4	8	3	9	5	6	1				53	41
製造	3	0	0	0	0	0	2	1	0	2	0	3				11	3
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	6
回避操作	10	13	12	12	20	20	10	11	7	14	10	20				159	169
TCAS RA(TCASの回避指示)に基づく回避操作	8	9	11	12	19	20	10	10	5	12	7	17				140	151
GPWSの作動に基づく回避操作	2	4	1	0	1	0	0	1	2	2	3	3				19	18
発動機の異物吸引による損傷	2	0	3	2	3	3	3	5	1	1	2	2				27	17
部品脱落	0	1	0	0	0	1	0	1	0	2	0	1				6	9
危険物の誤輸送等	14	12	12	10	11	3	6	4	12	11	10	4				109	101
アルコール事案	8	4	0	1	1	2	1	2	4	0	3	1				27	24
運航乗務員	1	3	0	1	1	1	0	2	4	0	1	1				15	13
客室乗務員	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0				1	1
運航管理者等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0				1	1
整備従事者	7	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0				10	9
その他	1	2	1	0	1	2	3	0	3	5	0	3				21	21
計	74	74	67	65	75	72	104	58	72	85	72	80				898	804

図Ⅱ－５ 安全上のトラブルの内容別件数の推移※9,10



図Ⅱ－6 10万時間当たりの安全上のトラブルの内容別件数の推移※9.10



出展：運航時間については、航空輸送統計によります。

安全上のトラブルの内容別の件数について、機材不具合、運航乗務員及び客室乗務員等のヒューマンファクター、発動機の異物吸引による損傷、危険物の誤輸送等で増加しております。それぞれの項目について検証したところ、集中した傾向は見られませんでした。

なお、危険物の誤輸送等に係る報告については、ヘアアイロンの持ち込みが依然として多く、特に海外の空港を出発し、国内線に乗り継ぐ際に発見されているため、輸送ルールをわかりやすく解説した資料を掲載するとともに、外国人旅行者のため複数の言語にて旅客向けポスターや航空局ホームページにおいて掲載しています。さらに、モバイルバッテリーの発煙・発火等への対応を強化するため、令和7年7月8日から客室の収納棚に収納

※7 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。

※8 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。

※9 平成18年度のデータは、12か月分に換算しています。

※10 安全上のトラブルに該当する具体的な事態の変更に伴い、平成26年10月1日から分類を変更しました。

しないことなどを協力要請事項として新たに講ずることといたしました。引き続き、危険物の輸送ルールについて、政府広報動画・記事やポスターの掲示、商品パッケージのリニューアル等を通じ旅客への周知活動を実施していきます。

#### (5) 安全上のトラブル等についての評価・分析

令和7年7月に開催された第37回航空安全情報分析委員会において、令和6年度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航空局及び航空運送事業者により現時点における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。

また、安全上のトラブル等の航空安全情報の分析に基づき、機材不具合への対応、ヒューマンエラー防止への取組、航空機衝突防止装置(TCAS)や対地接近警報装置(GPWS)による回避操作に係る情報共有を進め、各事案への対応を適確に行うとともに、安全情報の一層の活用により、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を進めることが必要であるとの評価を受けました。

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については、IV.に記載のとおりです。

### 3. イレギュラー運航

イレギュラー運航とは、航空機の多重システムの一部のみの不具合が発生した場合等に、乗員がマニュアルに従い措置した上で、万全を期して引返し等を行った結果、目的地等の予定が変更されるものです。一般的には、直ちに運航の安全に影響を及ぼすような異常事態ではありません。

表Ⅱ－5に、我が国におけるイレギュラー運航の発生件数の推移を示します。

表Ⅱ－５：イレギュラー運航発生件数の推移

	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度
エアライン機等※ <sup>11</sup>	166	200	194	193	210
本邦航空会社	139	168	160	154	146
外国航空会社	27	32	34	39	64
その他	81	106	119	110	142
計	247	306	313	303	352

(参考)

○次のような場合（航空事故又は重大インシデントに該当する場合を除きます。）が、イレギュラー運航に該当します。

- ① 離陸後に目的地を変更した場合※<sup>12</sup>
- ② 出発地に引き返した場合※<sup>12</sup>
- ③ 航空交通管制上の優先権を必要とする旨を通報した場合※<sup>12</sup>
- ④ 航空機が他の航空機又は物件と接触した場合
- ⑤ 航空機が滑走路から逸脱した場合
- ⑥ 滑走路を閉鎖する必要があるような運航があった場合※<sup>13</sup>

なお、エアライン機等において発生したイレギュラー運航（航空運送事業者による自社の乗員訓練、機体の試験等を実施中に発生したもの及び鳥衝突又は避雷によるものを除く。）の概要については、月毎にとりまとめ、国土交通省航空局のホームページ（[https://www.mlit.go.jp/koku/15\\_bf\\_000191.html](https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000191.html)）において公表しています。

#### 4. 認定事業場からの不安全事故の報告

認定事業場とは、航空法第 20 条の規定により国土交通大臣が認定を行った事業場のことで、航空機及び装備品の設計、製造、整備、検査を通して、技術基準への適合性の確認を行う能力について認められています。また、航空運送事業の用に供する航空機（座席数 30 席又は最大離陸重量が 15 トンを超える航空機）にあっては、より高い安全水準が求められて

※<sup>11</sup> 「エアライン機等」とは、航空運送事業の用に供する航空機であって、最大離陸重量が 5,700 kg を超える飛行機を指しています。

※<sup>12</sup> 機材の不具合又は乗員の異常によるものに限りません。

※<sup>13</sup> 滑走路点検のために閉鎖するものを除きます。

いることから、品質管理体制をはじめとする適確な作業実施能力について国に認定された認定事業場（航空機の整備及び改造の能力）で整備等を行うことが義務付けられています。

認定事業場は、認定業務において航空機の安全性に大きな影響を与える不具合事象を発見した場合、航空局に報告することが求められています。なお、認定事業場が航空運送事業者であって航空法第 111 条の 4 により報告を行った場合は、当該報告をもって不安全事象報告に代えることができます。

（参考）不安全事象報告の対象になる事象

- a. システム又は装備の不具合による火災
- b. エンジン、機体、装備品等に被害を生じたエンジン排出システムの不具合
- c. 操縦席又は客室への有毒ガスの発生
- d. プロペラコントロールシステムの不具合
- e. プロペラ又はローターのハブ又はブレードの不具合
- f. 火花が発生する場所への可燃性液体の流出
- g. 使用中に発生した構造又は材料の不具合によるブレーキの不具合
- h. 機体の一次構造における重大な不具合（疲労亀裂、コロージョン等）
- i. 構造又はシステムの不具合に起因する異常振動、バフェット
- j. エンジンフェイル
- k. 航空機の飛行性能に影響するような構造やシステムの不具合
- l. 使用中における 2 以上の電気又は油圧システムの喪失
- m. 使用中における 2 以上の姿勢、速度、高度計器の不具合
- n. 上記事象に結びつく可能性のある装備品等の重大な不具合
- o. 上記事象に結びつく可能性のある設計上の不具合（設計検査認定に限る。）
- p. 認定業務の実施において発生した業務規程違反の事例

令和 6 年度の航空運送事業機に関する不安全事象報告は 42 件（昨年度 36 件）でした。（ただし、自らが航空運送事業者として航空法第 111 条の 4 の報告を提出したものを除きます。）

上記（参考）の分類に従って集計した件数は以下のとおりでした。

- h（構造関係） 30 件（昨年度 18 件）
- k（航空機システム関係） 1 件（昨年度 0 件）
- n（装備品関係） 0 件（昨年度 1 件）
- p（業務規程違反） 11 件（昨年度 17 件）

また、報告された内容を分析し、要因ごとに分類すると以下のとおりでした。

- ・認定事業場によるヒューマンファクター事案 12 件 (昨年度 17 件)
- ・当該認定事業場以外によるヒューマンファクター事案や製造時の不具合  
2 件 (昨年度 1 件)
- ・整備中に発見された腐食、亀裂等の不具合 28 件 (昨年度 18 件)

令和 6 年度は全体で 52 件の報告があり、その内訳は、航空運送事業機が 42 件、航空機使用事業機又は自家用機が 9 件、装備品関係が 1 件でした。

航空運送事業機 42 件のうち、構造関係の不具合が 28 件と最も多く、令和 5 年度の 18 件と比べて 10 件増加しました。腐食、亀裂等が大半を占めますが、それぞれの事案については製造者の指示等に従い、認定事業場にて適切に整備処置が行われています。

続いてヒューマンファクター事案が 12 件となっており、令和 5 年度の 17 件と比べて 5 件減少しました。定められた手順を十分に確認しなかったことによる作業ミスが多く、これらによる不具合は直ちに是正され、他機での作業を含めて同様な不具合が無いことを確認し、再発防止対策が適切に行われています。

航空局では、これらの報告において適切な対応がとられているか、内容を確認するとともに、ヒューマンファクター事案が複数発生している事業者に対しては個々の対策だけでなく、更新検査等の機会を利用し、対策の実施状況を現地で確認などの直接指導を行っています。

報告された事案のうち、主要な事案の概要と講じている対策・措置を別添 3 に示します。  
また、全ての事案の概要について、別添 4 に示します。

### III. 令和 6 年度における航空運送事業者等への指導監督状況

#### 1. 令和 6 年度に実施した行政処分等

##### (1) 基本的な考え方

航空局では国際民間航空条約第 19 附属書に基づき制定した「航空安全プログラム（平成 25 年 10 月制定）」に従い、航空会社が規定違反等を起こした場合、不利益処分等を実施することで違反を抑止することとしていますが、航空会社の SMS 確立の支援のため、自社において原因究明と再発防止を図るなど適切に是正されている限り、不利益処分等

は行わないこととしています。

ただし、違反行為が意図的に行われた場合や違反行為を隠蔽していた場合、同様の違反が繰り返し起こっているような場合には、自社の安全管理により安全性を向上させることを期待することが困難であるため、航空法に基づく不利益処分や行政指導を航空会社に行い、輸送の安全確保に必要な体制を構築するよう指導・監督しています。

## (2) 令和 6 年度の状況

令和 6 年度においては、不利益処分として事業改善命令 3 件、行政指導として業務改善勧告 2 件及び厳重注意 3 件を実施しています。

### (事業改善命令 3 件)

#### ① 学校法人ヒラタ学園に対する事業改善命令について(令和 6 年 5 月 28 日 大阪航空局)

学校法人ヒラタ学園において、複数のドクターヘリ等に対し不適切な整備等を行っていることが判明したことから、大阪航空局から令和 6 年 5 月 28 日付けで同学園に対し事業改善命令及び安全統括管理者の職務に関する警告を発出しました。

#### ② 新日本航空に対する事業改善命令について(令和 6 年 8 月 23 日 大阪航空局)

新日本航空において令和 6 年 6 月 9 日の小型飛行機の航空事故及び複数の航空機に対する不適切な整備等が行われていたことが判明したことを受けて、同年 8 月 23 日付で大阪航空局は同社に対し、事業改善命令及び安全統括管理者の職務に関する警告を発出しました。

#### ③ 岡山航空に対する事業改善命令等について(令和 6 年 12 月 20 日 大阪航空局)

岡山航空において令和 6 年 6 月 9 日の小型飛行機の重大インシデント及び複数の航空機に対する不適切な整備等が行われていたことが判明したことを受けて、令和 6 年 12 月 20 日付で大阪航空局は同社に対し、事業改善命令及び安全統括管理者の職務に関する警告並びに 60 日間の認定業務停止を発出しました。

### (業務改善勧告 2 件)

#### ① オリエンタルエアブリッジに対する業務改善勧告等について

(令和 6 年 6 月 28 日 大阪航空局)

オリエンタルエアブリッジにおいて整備従事者が酒気を帯びた状態で整備し、実施した作業の一部が不適切であったこと等が確認されたことを受けて、6 月 28 日付で大

阪航空局は同社に対し、業務改善勧告及び安全統括管理者の職務に関する警告を発出しました。

② 日本航空に対する業務改善勧告について（令和 6 年 12 月 27 日 航空局）

日本航空において、運航乗務員が海外ステイ先（メルボルン）で乗務前日に過度な飲酒を行った事案（令和 6 年 12 月 1 日）が発生したこと等も踏まえ、令和 6 年 12 月 27 日付で航空局は同社に対し、業務改善勧告を発出しました。

（厳重注意 3 件）

① 日本航空に対する厳重注意について（令和 6 年 5 月 27 日 航空局）

日本航空において以下の安全上のトラブルが発生していることを受け、令和 6 年 5 月 27 日、航空局長から同社社長に対し厳重注意を発出しました。

- ・シアトル空港における滑走路誤進入事案（令和 5 年 11 月 5 日発生）
- ・サンディエゴ空港における滑走路誤進入事案（令和 6 年 2 月 6 日発生）
- ・ダラス滞在中における過度な飲酒による欠航（令和 6 年 4 月 22 日発生）
- ・福岡空港における滑走路誤進入事案（令和 6 年 5 月 10 日発生）
- ・羽田空港駐機場における翼端接触事案（令和 6 年 5 月 23 日発生）

② 全日本空輸株式会社に対する厳重注意について（令和 6 年 10 月 25 日 航空局）

全日本空輸株式会社 A N A において、令和 6 年 9 月 7 日に航空機のタイヤの不具合に対し必要な整備を行わずに出発させ、その後、約 1 ヶ月にわたり社内への組織的な報告や対応が行われなかったことが判明したことを受けて、令和 6 年 10 月 25 日付で航空局は同社に対し厳重注意を発出しました。

③ Peach Aviation 株式会社に対する厳重注意について（令和 7 年 2 月 14 日 航空局）

令和 7 年 1 月 7 日の Peach Aviation 株式会社の旅客便に関し、機長が運航規程に定める禁酒時間に意図的に飲酒をし、機長及び副操縦士が乗務前アルコール検査を未実施のまま乗務した事案が発生したことを受け、令和 7 年 2 月 14 日付で航空局は同社に対し厳重注意を発出しました。

## 2. 令和 6 年度に実施した安全監査の状況

### (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航空機使用事業者（以下「航空運送事業者等」といいます。）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である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 年度は、令和 7 年 3 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 67 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、467 件（計画的監査 392 件、随時監査 75 件、うち無通告監査 33 件含む。）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 2,504 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 92 件ありました。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ことを、安全監査等を通じて確認していきます。

表Ⅲ－２：不適切事項の主な事例及び是正処置

部門	不適切事項の概要	主な是正処置
安推管理 関係	安全管理規程の詳細手順を定めた「リスクマネジメント要領」において、事業の変更が発生する場合等、安全にかかわるリスクが想定される事象に対してはハザードの特定とリスクの洗い出し、分析、評価対策を実施することとなっているが、事業計画変更の際、当該要領に基づくリスク管理が実施されていなかった。	リスク評価の対象となり得る事業の変更等の安全情報の内容について、会社として理解が不足しており、安全運航推進委員会においても議論の対象になっていなかった。 ○リスク管理の実施状況について、安全運航推進委員会において定期的に確認し審議する体制を構築した。 ○前項の運用について、リスク評価員を含む全社員に展開して理解と浸透を図った。
運航 関係	整備規程では、日本及び設計製造国の耐空性改善通報（以下、改善通報）を入手し、受領後 1 ヶ月に評価を実施することになっているが、EASA（欧州航空安全機関）から発出されている改善通報について、その評価が行われていることを確認できなかった。	今回の事例は装備品に対して発行された改善通報で、所有している装備品は本通報の対象外であったが、関連ルールが不明確であった為、対象外と判断した根拠の記録が残されていなかった。 ○装備品に対し発行された改善通報は、AD発行時点で所定の記録シートを作成して適用の有無に関して評価結果を記録することとした。

(参考：国内の航空運送事業者等一覧)

特定本邦航空運送事業者（客席数 100 又は最大離陸重量 5 万 kg を超える航空機を使用する航空運送事業者）

【14 社：本省航空局が担当】

- |               |                |                 |
|---------------|----------------|-----------------|
| ・全日本空輸        | ・エアー・ジャパン      | ・ANA ウイングス      |
| ・日本航空         | ・日本トランスオーシャン航空 | ・ZIPAIR Tokyo   |
| ・日本貨物航空       | ・スカイマーク        | ・AIRDO          |
| ・ソラシドエア       | ・スターフライヤー      | ・Peach Aviation |
| ・ジェットスター・ジャパン | ・スプリング・ジャパン※   |                 |

※令和 3 年 11 月 1 日付で春秋航空日本から社名変更。

上記以外の航空運送事業者等

【39 社：東京航空局が担当】

○定期航空運送事業者：6 社

- ・フジドリームエアラインズ
- ・アイベックスエアラインズ
- ・北海道エアシステム
- ・新中央航空
- ・東邦航空
- ・トキエア

○定期以外の航空運送事業者※<sup>14</sup>：23 社

- ・エアロトヨタ（旧朝日航洋）
  - ・アルファアビエーション
  - ・本田航空
- など

○航空機使用事業者※<sup>14</sup>：10 社

- ・アジア航測
  - ・共立航空撮影
  - ・朝日新聞社
- など

【28 社：大阪航空局が担当】

○定期航空運送事業者：5 社

- ・日本エアコミューター
- ・ジェイエア
- ・オリエンタルエアブリッジ
- ・琉球エアコミューター
- ・天草エアライン

○定期以外の航空運送事業者※<sup>14</sup>：22 社

- ・中日本航空
  - ・ヒラタ学園
  - ・西日本空輸
- など

○航空機使用事業者※<sup>14</sup>：1 社

- ・学校法人 君が淵学園

※<sup>14</sup> 令和 7 年 3 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きます。

#### IV. 安全性向上に向けた今後の取組

令和 6 年度に本邦航空運送事業者等から報告された安全上のトラブル等について、その発生した背景・要因に関する評価分析に基づいて、国土交通省航空局より航空運送事業における更なる安全性の向上に向けて次の取組を行っていくことについて報告し、その重要性及び必要性について航空安全情報分析委員会の確認を受けました。

●安全性の向上に向けた今後の取組

引き続き、安全上のトラブル等の航空安全情報の分析に基づき、機材不具合への対応、ヒューマンエラー防止への取組及び TCAS RA や GPWS による回避操作に係る情報共有を進めていくことが必要である。

また、安全情報の一層の活用により、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を進めることが必要である。

○航空安全情報を用いた予防的安全対策の充実

- ・羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会の中間とりまとめを踏まえ、航空運送事業者に対し、離着陸時及び滑走路進入時における外部監視、管制指示等の復唱・相互確認等の基本動作を徹底するよう、引き続き指導・監督を行う。
- ・滑走路誤進入事案等を含むヒューマンエラー等の予防を目的として、ヒューマンファクターが関与した安全上のトラブル事案に関する航空安全情報の更なる活用を図るなどの取組みを行うとともに、監査等を通じて各社の CRM 訓練の実施状況等を監督する。
- ・航空安全プログラム（SSP）に基づき、事業者が設定した安全指標・目標値の妥当性の確認及び達成に向けた「安全リスクマネジメント」の実施状況の監督を実施していく。
- ・交通管制及び空港運用分野のレギュレーターと連携して安全情報の総合的な分析に取り組み、当該分析を通じて得られる対応すべき危険因子（ハザード）を特定し、有効な安全対策に係る情報等についても共有を促進する。

○飲酒対策の推進

- ・飲酒に起因した不適切な事案の未然防止を図るため、発生させた航空会社に対する指導監督を徹底するとともに、それ以外の社を含め、アルコール検査等の実施状況や飲酒リスクの高い運航乗務員等の管理状況、職員に対するアルコール教育等の実施状況についても、監査等を通じて確認する。

○機材不具合への対応

- ・航空運送事業者による機材不具合の原因究明及び再発防止対策の検討が適切に実施されるよう適確に指導・監督を行うとともに、同型機等を運航する他の事業者に対しても積極的に情報共有・注意喚起等を行うことにより、未然防止・再発防止を図る。
- ・また、監査等を通じて、安全統括管理者などの経営幹部や部門長による整備の現場の状況（関係法令及び規程等に従った整備業務の実施）の把握状況及び改善対応状況、整備の現場まで安全意識・法令遵守の徹底を行き渡らせるための取り組みの実施状況を確認することにより、不適切な整備の未然防止を図る。

○地上取扱業務を含む運航の安全対策の推進

- ・グラウンドハンドリング業務について、委託している場合は委託元が委託先の業務の実施状況を適確に把握・管理できているかを含め、規程・手順等に従って適切に運用されているかを監査等を通じて確認することにより、グラウンドハンドリングに係る事案の未然防止を図る。
- ・突然の揺れに対する旅客・客室乗務員の負傷を防止するため、乗務員間の連携や、乱気流情報等を踏まえたシートベルト着用指示等の適切な対応について、各社の対応状況を確認するとともに、引き続き旅客に対して周知を実施する。

○安全監査の高度化

- ・国際民間航空機関（ICAO）が各国に対してリスクベースによる監視活動の導入を義務付ける国際標準化が令和 8 年 11 月（2026 年）に適用されることを見据え、令和 7 年度（2025 年度）は、段階的試行運用の準備活動に取り組む。

## 主要事案の概要及びこれに対する措置 (令和6年度に発生したもの)

### ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全社員に対し、当該事案概要を周知。</li> <li>・ 当該機長及び副操縦士に対する随時訓練を実施。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>		
航空局の措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>		
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	大破
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
航 空 会 社 による対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
航 空 局 の 措 置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鳥との衝突により、機体損傷。</li> <li>・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。</li> </ul>		
航 空 会 社 による対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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実施。</li> <li>・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。</li> </ul>		
航 空 局 の 措 置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全社員に対し、当該事案概要を周知。</li> <li>・全運航乗務員に対し、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周知。</li> <li>・全客室乗務員に対し、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周知。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
航 空 局 の 措 置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
備 考	運輸安全委員会が調査中。		

事 案 番 号	6-5	事 業 者 名	全日本空輸
発 生 日 時	令和 7 年 1 月 8 日 10 時 40 分頃（日本時間）	発 生 場 所	ロサンゼルス の 北 西 約 100 キロメートル 高度約 4,300 メートル
出発地/最初の着陸予定地	東京国際空港→ロサンゼルス	便 名	ANA106 便
航 空 機	ボーイング式 787-9 型 (JA892A)	機体の損壊等	なし
搭 乗 者	計 196 名 (乗務員 11 名、乗客 185 名)	負 傷 者	客室乗務員重傷（尾骨骨折）
概 要	当該機は、ロサンゼルスに向けて降下中、機体が動揺した際、客室乗務員 5 名が負傷した。病院（日本）で診断を受けたところ、客室乗務員 1 名が「尾骨骨折」との診断結果であった。（その他の 4 名は軽傷（打撲、捻挫、擦り傷等））		
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全運航乗務員に対し、当該事案概要及び乱気流への警戒心の維持について周知・徹底。</li> <li>・全客室乗務員に対し、当該事案概要及び乱気流遭遇時の身の安全の確保等について周知・徹底。</li> <li>・事故調査会および作業部会を立上げ要因分析を予定。</li> </ul>		
航 空 局 の 措 置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
備 考	運輸安全委員会が調査中。		

事 案 番 号	6-6	事 業 者 名	日本航空
発 生 日 時	令和 7 年 2 月 6 日 3 時 10 分頃（日本時間）	発 生 場 所	シアトル国際空港 Cargo7 De-icing Pad 付近
出発地/最初の着陸予定地	成田国際空港→シアトル	便 名	JAL68 便
航 空 機	ボーイング式 787-9 型（JA868J）	機体の損壊等	なし
搭 乗 者	計 185 名（乗務員 13 名、乗客 172 名）	負 傷 者	なし
概 要	<p>当該機は、シアトル空港に着陸し誘導路を地上走行中、日本航空機の右主翼と他の航空機（デルタ航空機）の垂直尾翼が接触した。</p> <p>本事案は米国の領域で発生したものであり、発生国当局である米国国家運輸安全委員会が航空事故に該当すると判断した旨確認されたことから、我が国においても航空事故として取り扱うこととした。</p>		
航 空 会 社 に よ る 要 因 分 析	米国国家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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全運航乗務員に対し、当該事案概要を周知するとともに、翼端の目視確認のみで航空機間の間隔確保可否の判断に至らないよう注意喚起。</li> <li>・米国国家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。</li> </ul>		
航 空 局 の 措 置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
備 考	米国国家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	6-7	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/最初の離陸予定地	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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が始まったことで、GPWS の作動する事態となった。</li> <li>・ 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。</li> </ul>		
航空会社による対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全運航乗務員に対して事例の周知及び注意喚起を実施。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 着陸復行に関する人間の思考について啓発周知。</li> <li>・ 余裕を持った Stabilized Approach の確立キャンペーンの実施。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 日常の技倆確認の中で、規程や基準に対して本質的な理解に基づいた判断や行動をとっていることを確認することができる体制を構築。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>		
航空局の措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>		
備考	運輸安全委員会が調査中。		

事 案 番 号	6-8	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
航 空 会 社 による対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全運航乗務員に対し、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。</li> <li>・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実施。</li> <li>・機外へ排出する空気量を調整するバルブのマニュアル操作での制御に係る定期的な演練の実施、知識付与資料の作成を実施予定。</li> <li>・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実施。</li> <li>・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。</li> </ul>		
航 空 局 の 措 置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
備 考	運輸安全委員会が調査中。		

事 案 番 号	6-9	事 業 者 名	スプリング・ジャパン
発 生 日 時	令和 6 年 11 月 28 日 00 時 00 分頃	発 生 場 所	新千歳空港着陸進入中
出発地/最初の着陸予定地	成田国際空港／新千歳空港	便 名	SJ0407 便
航 空 機	エアバス式 A321-231 型 (JA82YA)	機 体 の 損 壊 等	なし
搭 乗 者	乗員 2 名	負 傷 者	なし
概 要	当該機が、千歳管制隊から滑走路 01R への着陸許可を受けて進入中に、誘導路改良工事のため作業箇所に向かって走行していた工事車両 1 台が管制官の許可を受けずに同滑走路に進入した。		
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運航乗務員に対し、グループミーティングを通じて、当該事案の周知、外部監視の徹底等のリマインド、着陸判断についてのディスカッション等を実施。</li> <li>・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。</li> </ul>		
航 空 局 の 措 置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
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					
6-10	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					
6-11	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)					

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					
6-12	R6. 10. 9	東京国際空港で離陸滑走中、機体振動に加えエンジンの不具合を示す計器表示があったことから、離陸を中断し、駐機場に引き返した。 当該エンジンの内視鏡検査の結果、低圧タービンの部分的な欠損と、その後段の損傷を確認したことから、当該エンジンを交換した。	○エンジン製造者での分解検査の結果、低圧タービンノズルの後端部に発生した亀裂が進展し、一部欠損に至ったと推定。 ○当該ノズルは、隣り合う部品同士が密着し互いの動きが拘束され、応力集中が発生し亀裂に至ることが知られており、エンジン製造者より対策（検査および改修）が打ち出されている。	○同社の全ての同型エンジン（全 29 台）に対し当該部の内視鏡検査を実施し、同様に亀裂の発見されたエンジン 2 台を交換した。 ○当該ノズルの応力集中を緩和する改修を実施するまでの間、250 飛行回数毎の内視鏡検査を継続する。	○会社の要因分析及び対策内容を引き続きフォローする。 ○同型エンジンを装備する本邦他社に対し、事例周知・注意喚起を実施した。
全日本空輸					
ボーイング式 777-300ER 型 (JA791A)					

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					
6-13	R6.10.21	10月17日、巡航中に No.2 電波高度計の不具合を示す計器表示があったことから、次便以降は同高度計に運用許容基準を適用し、不作動としていた。10月21日、巡行中に No.1 電波高度計の不具合を示す計器表示があったことから、一時的に電波高度計が両システムとも使用できなくなったが、那覇空港への進入中に不具合は解消した。那覇空港到着後に No.1 電波高度計の作動試験にて不具合がないことを確認し、運航を継続した。後日、電波高度計無線機を2台とも交換した。	○取下ろした電波高度計無線機は、双方とも内部基板に損傷が発見された。 ○エアバス社からの情報によると、当該貨物改造機では、床上貨物室より落下した水滴が床下に装備する電波高度計無線機内部に進入し、基板に損傷を与えた可能性があることから対策（改修）が打ち出されている。	○製造者発行の技術情報を採用し、当該機に対して当該無線機の上に雨樋を追加する改修を次回の重整備にて実施する（2025年8月予定）。 ○床上貨物室の排水口が詰まると他の隙間などより床下に水滴が落下する可能性があることから、詰まりを除去した。今後、排水口の点検と清掃を定期的実施する。	○会社の要因分析及び対策内容を確認した。対策内容を引き続きフォローする。 ○本邦において同型機は当該社のみが運航している。
スプリング・ジャパン					
エアバス式 A321-231 型 (JA83YA)					

機器からの指示による急な操作等（航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号ホ）

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 - 14	R7. 2. 18				
ANA ウイングス		福岡空港へ着陸進入中、対地接近警報装置の機首上げの警報が作動し、作動後に旋回角を深めたところ、同装置のバンク角の警報が作動した。	○北西風が卓越する中、場周経路（ベース）で適切な偏流角を取らなかったことで場周経路（ベース）がさらに遠くなり進入角が低くなった中、自動操縦の追従性能による影響で設定した降下率よりも低い降下率になったこと、自動操縦の解除後の機首角の是正操作に傾注したことで最終旋回の開始が遅れ山に近づき、機首上げの警報が作動した。 ○最終進入コースに乗せるため、更に機体の傾きを深めた結果、バンク角の警報が作動した。	○機長及び副操縦士に対し、座学訓練、技倆指導、技倆確認飛行を実施した。 ○社内の同型機の運航乗務員を含む全ての乗員に対し、本事例の周知及び注意喚起を実施した。	○会社の要因分析及び対策内容フォローした。
ボーイング式 737-800 型					

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 - 15	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ジャ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 - 16	R6. 10. 25	高度 37000ft で巡行中、管制機関(福岡管制部)から高度 35000ft への降下指示があった。機長は、管制指示高度を正しく復唱したものの、副操縦士は、高度 25000ft への降下指示と認識し、フライトコントロールユニットに高度 25000ft をセットし、降下を開始した。 降下中、管制機関(福岡管制部)から周波数変更の指示があり、他の管制機関(神戸管制部)に移管がされた後、同管制機関から高度 25000ft への降下指示があった。 高度 35000ft を下回ってから高度 25000ft への降下指示を受けるまで、高度逸脱となった。	○管制指示高度の聞き間違いにより副操縦士がフライトコントロールユニットに誤った高度を入力し、またその誤りに機長が気づけなかった。  ○機長は高度 35000ft と復唱した後、悪天域を抜けたことの報告に傾注したこと、及び副操縦士が高度 25000ft と言いながらフライトコントロールユニットに同高度を入力したのを見た時、機長は「降下する」という情報の印象が強く残ったことで誤導情報効果による記憶のすり替わりが生じたものと考えられる。また、250 と 350 の発音が類似していることも記憶のすり替わりを助長したと考えられる。  ○副操縦士は管制から指示された高度を 25000ft と誤認してそのまま思い込みから抜け出せず機長の復唱を注意深くモニターできないまま操作してしまった。また、関西国際空港へ降下する際、通常指示される高度を下回る高度 25000ft の指示が来たことに疑問を持たなかった。これは、警戒心の緩みなどによって一時的に状況認識が低下したことが原因と思われる。	○機長及び副操縦士に対し随時ブリーフィングを実施し、過去不具合事例のレビュー等を実施した。  ○機長及び副操縦士に対しモニターフライトを実施し、随時ブリーフィングで実施した内容について、理解し適切に実践されているかを確認した。  ○社内文書を発行し、警戒心の緩みがコミュニケーションや状況認識に悪影響を及ぼすことや誤導情報効果による影響について周知し注意喚起した。  ○パイロットミーティングにて、事例や要領の確認を行うとともにディスカッションを実施した。	○会社 の 要 因 分 析 及 び 対 策 内 容 を フ ォ ロ ー し た。
ジェットスター・ジャパン					
エアバス式 A320-232 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 - 17	R7.3.11				
ピーチアビエーション		運航乗務員にて鳥衝突の痕跡があることを確認したため、整備委託先にて鳥衝突後の点検を実施した。 その結果、レドームにダメージを確認したが、マニュアルに基づき、持ち越し可能な不具合であると判断し、恒久処置であるレドーム交換を600 飛行時間持ち越した。その後、領収検査員にて領収を行い、運航便に復帰した。 翌日、関連整備記録を再確認していたところ、当該不具合は持ち越しが許容されないものである可能性が浮上したため、エアバス社へ問い合わせを行い、その結果、レドーム交換作業が必要であるとの回答を得た。 結果として、以降の2 便において、持ち越しが許容されない不具合を持ち越して運航を行った。	○マニュアルで要求される点検箇所には、作業を持ち越せる部分と、持ち越せない部分があり、当該損傷は後者にあったが、これをよく確認せず作業を持ち越した。  ○領収検査員は慣れや経験による思い込みによって、マニュアルの一部に焦点を当てて確認していたため、当該損傷箇所が持ち越せないことに気づかなかった。  ○マニュアルで指定された点検箇所の記述が、手順項ではなく作業準備項に記載されており、理解しにくい記載構成となっていた。	○注意文書を発行して、整備部員全員に対し、事例の周知及び注意喚起すると共に、再発防止の徹底を啓発した。  ○全ての領収検査員に対して特別教育を実施し、本事例をもとにケーススタディと注意喚起を実施した。  ○エアバスに整備マニュアルの改定を依頼し、点検手順項にも交換することが記述される改訂がなされた。また、このことについて、改めて周知するとともに注意喚起を行った。  ○整備委託先において、本事例の周知文書の発行と要因に関する注意喚起がなされた。	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。
エアバス式 A320-251N 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<sup>1</sup>)

別添2

・1. 航空事故(航空法施行規則第 221 条の 2 第 1 号)

なし

・2. 重大インシデント(航空法施行規則第 221 条の 2 第 2 号)

なし

3. 安全上のトラブル

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					
5-6	R5.10.25	離陸後、Landing Gear Control Lever が Up Position に動かせないため空港に引き返した。Down Lock Release Button による Landing Gear Control Lever 操作を実施したところ、Landing Gear の Up/Down が正常に行われることが確認された。関連する EICAS Message の表示や Maintenance Message の記録はなかった。	<u>取り卸した Landing Gear Control Lever について、Solenoid に電源を供給した際に作動が不安定であることが確認されたため、当該 Solenoid の不作動が原因と推定される。</u>	<u>○Solenoid の電源供給の不具合による同種事象は自社及び他社でもあるが、Maintenance Message の記録がなかった事例報告はないことを確認した。</u>  <u>○上述事象に対しては、Embraer 社より対策が実施されており、当該対策内容に基づき、運航部門に対して以下を周知した。</u>  <u>(運航部門への周知事項)</u> <u>EICAS Message “LG WOW SYS FAIL”を伴わない Landing Gear Control Lever の Lock が発生した場合、Quick Reference Handbook (QRH)に従って Down Lock Release Button を使用して Landing Gear Control Lever の Up が可能であり、その後の Landing Gear Operation に影響しない旨の周知を実施した。</u>  <u>○Solenoid の不具合に関しては、引き続き発生状況をモニターして Vender に品質改善を要請していく。</u>	<u>○会社の要因分析及び対策内容を確認した。</u>
ジェイエア					
エンブラエル式 ERJ170-100STD 型					

注<sup>1</sup> 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 4 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	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					
5-18	R6.3.29				
全日本空輸		エンジンのファンブレード交換後に必要とされている振動検査を未実施のまま運航便に供した。その後の整備記録の確認により当該検査の未実施が判明したが、それまでの間に2便運航していた。運航便のエンジン振動値を解析したところ、運航許容の範囲内だったが、ファンブレード交換直後では調整が必要な数値だったため、必要な調整をして振動検査を実施したうえで再度運航に供した。	○3月 26 日夜間から 28 日にかけてファンブレード交換を含む整備作業が計画され、3つのシフト(順番にシフトA→シフトB→シフトC)にわたって対応することとなっていた。  ○当初の整備計画案では、28 日に振動検査を予定していたが、当該検査と一緒に実施する予定だった別の検査が不要となったことに伴って、27 日に確定した整備計画では、28 日に予定していた検査の項目も削除された。  ○26 日夜間整備を担当したシフト A は 28 日に振動検査を行う旨を口頭でシフト B に申し送りをしたが、シフト B は確定した整備計画を確認せず、28 日の整備計画に振動検査が含まれていると思い込み、シフト C には振動検査の申し送りを行わなかった。その結果、シフト C は、振動検査を行わないまま、全ての整備作業が完了したと管理者に連絡した。  ○29 日の出発前整備担当の確認主任者は、整備記録上での未実施項目を確認する際、前便到着後(26 日)に遡って確認を行うようシステム設定を行わなかったため、未実施項目があることを確認できなかった。	○教育資料への以下の事項の反映 ・ライン整備計画から工程表への確実な反映方法を検討し、整備計画漏れが発生しない方法(ライン整備計画からの計画漏れ防止チェックリスト)を統一するための手順。  ・ドック整備部門振り分けられたライン整備作業の管理を行う者(以下、ライン整備作業の管理者)が、工程管理を行う上で「計画」「進捗管理」「作業完遂の確認」のための最終工程のチェック方法を標準化し、手順・管理方法等ならびに、整備計画の未実施の項目が発見された場合は、ライン生産管理部門に再確認のうえ判断すること。  ・シフト毎に作業ステータスが変更となるケースを含め、ライン整備計画が確実に工程表に反映されているのかを確認すると共にその必要性  ○ライン整備作業の管理者に対し、教育資料を使用し、補完訓練を行い確実な業務が行われるよう訓練した。  ○ライン整備作業の管理者の職務と権限を明確にするために規定改正を行い、規定の変更点を上記訓練の際に説明を行うと共に業務連絡により周知を図った。  ○出発前整備完了確認に際し、到着確認から出発確認の間に計画・実施された作業に対して、当該便の整備情報を抽出する際の方法、注意点等について、確認主任者業務訓練資料および確認主任者定期訓練資料に反映した。	○会社内の要因分析及び対策内容を確認した。
ボーイング式 777-200 型					

## 不安全事故報告の主要な事案及びこれに対する措置

報告日	概 要	原 因	認定事業場による対策	航空局の措置
認定事業場				
型式				
R6. 4. 25	<p>令和4年4月4日に実施した整備作業において、両エンジン(プラット・アンド・ホイットニー・カナダ式 PW206B2 型)のギヤボックスに取り付く始動発電機および燃料管制器の回転軸受けのシール交換において、始動発電機の回転軸受けにはマグネティック・シールを、燃料管制器の回転軸受けにはリップ・シールを取り付けるべきところ、全ての回転軸受けにリップ・シールを取り付け、作業を完了させた。</p> <p>その後(令和6年4月)、委託元の航空運送事業者による整備作業中に誤りであることが判明し、当該委託元からの連絡で誤部品の取り付けが判明した。</p>	<p>始動発電機および燃料管制器の回転軸受けのシールは、IPC(製造者発行の部品表)と複数の SB(製造者発行の技術指令書)の実施状況により取付けるシールのタイプが異なっている。</p> <p>作業指示を行う整備責任者は、SBの実施状況から燃料管制器の回転軸受けのシールはリップ・シールを適用することを確認していたが、始動発電機の回転軸受けに取付けるマグネティック・シールは、燃料管制器の回転軸受けのリップ・シールと共通規格品(どちらも取付け可能)であることから、IPC や SB の実施状況に対応した使用可能な P/N(部品番号)の詳細確認を行わなかった。</p>	<p>1. 始動発電機および燃料管制器の回転軸受けのシールは、複数の SB の実施状況により異なり、分かりにくいことから、本事例を現場作業者や検査員を対象として周知すると共に、メンテナンスマニュアルや IPC に明示されている関連 SB 等について全ての内容を確認した上で処置判断を行うことを注意喚起した。</p> <p>2. 今年度のヒューマンファクターズリカレント訓練にて、全受講対象者(現場作業者及び検査員含む)に対して改めて人間の認知に潜むリスクについてリマインド教育を行った。</p> <p>3. 作業手順書において「異なる P/N の交換指示は、P/N を明記」とするとともに、「交換指示が正しいかを担当検査員がダブルチェックする」よう社内規定を改訂した。</p> <p>4. 不具合処置の作業記録において、交換前と交換後で異なる P/N のものを使用した場合には、交換前の装備品等の P/N 及び交換後の装備品等の P/N を明記するよう社内規程に規定した。</p>	当該認定事業場の要因分析及び対策内容を確認した。
航空機整備改造				
EC135P2+				

## 不安全事象報告(令和 6 年 4 月～令和 7 年 3 月)

報告日	型式	事態の概要
4/10	Bell412EP	左側メイン・ビーム・ウェブに亀裂が発見された。
4/17	装備品	マニュアルと異なる向きに部品を取り付けた。
4/24	ATR42-500	右側主翼下面にへこみが発見された。
4/24	747-8F	右側水平尾翼のウェブ付近に亀裂が発見された。
4/25	EC135P2+	マニュアルと異なる部品番号のシールを取り付けた。
4/30	747-8F	胴体の縦通材に亀裂が発見された。
5/9	DHC-8-402	左側エンジンナセルに腐食が発見された。
5/17	AW139	製造者の技術指示書による作業の一部が未実施であった。
5/20	A320-232	マニュアルの許容値を超えていたが必要な整備処置を実施していなかった。
5/21	—	内部監査において資格要件に満たない作業者が認定業務を実施していることが判明した。
5/29	412EP	左側メイン・ビーム・ウェブに亀裂が発見された。
5/31	737-800	胴体右側のフレームフィッティングのファスナーの穴周辺に亀裂が発見された。
6/14	A320-214	右主翼下面の後方主桁に腐食が発見された。
6/27	Bell505	整備が完了していない状態で航空機整備検査認定による飛行試験を行った。
7/1	777-300ER	胴体内構造部のリベット交換時に周辺のリベットもあわせて交換するところ交換していなかった。
7/5	747-8F	胴体の縦通材に亀裂が発見された。(ほか 3 件に同様不具合)
7/15	767-300	水平尾翼中央部上面に亀裂が発見された。

報告日	型式	事態の概要
7/19	747-8F	右外側昇降舵の前方主桁に亀裂が発見された。
7/24	747-8F	胴体の縦通材に亀裂が発見された。
7/29	EC135T2+	定期整備で計画されていた点検が未実施だったため、マニュアルで指定された実施期限を超過した。
8/7	747-8F	左側主翼前縁部に亀裂が発見された。
8/7	747-8F	胴体の縦通材に亀裂が発見された。（ほか 1 件に同様不具合）
8/7	G-V	飛行中に客室与圧の不具合が発生し、到着後の点検で関連装備品の不具合が確認された。
8/9	747-8F	胴体の縦通材に亀裂が発見された。
8/16	787-8	客室の酸素マスク収納後の作動確認および必要な修理持ち越し処置を実施せず航空機を出発させた。
9/4	737-800	客室の座席ベルトを座席に取り付けるための部品の取り付け方向を間違えた。
9/19	737-800	右側水平尾翼のアクセスパネルの一部スクリューを取り付けていなかった。
9/26	DHC-8-402	左側補助翼の後縁部に被雷による損傷が発見された。
10/16	767-300	防氷系統の漏洩試験を実施後、抽気バルブを閉じたまま作業を完了させた。
10/17	737-800	胴体前方のフレーム付近にとりつくストラップの取り付け位置が、製造段階で間違えて取り付けられていたことを発見した。
10/23	737-800	胴体およびドア周辺に被雷による損傷が発見された。
11/1	737-800	胴体前方のフレーム付近にとりつくストラップの取り付け位置が、製造段階で間違えて取り付けられていたことを発見した。
11/5	EC135P3	定期整備においてエンジンの防錆処置が未実施であった。
11/22	737-800	補助揚力装置の点検においてマニュアルの適用を誤り、必要な非破壊検査が実施されていなかった。

報告日	型式	事態の概要
11/29	767-300	水平尾翼中央部上面に亀裂を発見した。
12/7	EC225LP	非常口サインのバッテリー交換後に必要な作動試験を実施していなかった。
12/14	737-800	右側水平尾翼の後方主桁付近に腐食が発見された。
12/16	EC225LP	交換指示のあった位置と異なる部品を交換した。
12/20	767-300	右側主翼の後方主桁付近に腐食が発見された。
1/6	747-8F	胴体の縦通材に亀裂が発見された。
1/17	DHC-8-402	胴体に被雷による損傷が発見された。
1/21	737-800	右側主翼下面付近に腐食が発見された。
2/8	A320-214	製造者から個別に修理方法の指示を受けた修復作業の一部を別のマニュアルに従って持ち越したため、当該修理方法の指示と不整合が生じた。
2/12	737-800	右側水平尾翼の後方主桁付近に腐食が発見された。
3/8	737-800	マニュアルと異なる部品番号のライトカバーを取り付けた。
3/14	787-9	客室座席のシートベルトを不具合により取り外し後、良品を取り付けずに航空機を出発させた。
3/14	A320-251	エンジンの整備作業においてナットの固定がマニュアルどおりに行われなかった。
3/31	737-800	右側主翼の翼端下面に腐食が発見された。

注) 航空運送事業の用に供する航空機に関するものに限る。ただし、自らが運送事業者として法第 111 条の 4 の報告を提出したものを除く。

参考 法人番号一覧

事業者名	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
エアロトヨタ株式会社 (旧：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
オリエンタルエアブリッジ株式会社	法人番号 9310001008713
学校法人君が淵学園	法人番号 7330005001391
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
株式会社ジャネット	法人番号 5090001004565
新中央航空株式会社	法人番号 6050001025250
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・ジャパン株式会社	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
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
西日本空輸株式会社	法人番号 2290001009357
日本貨物航空株式会社	法人番号 5010401051099
日本エアコミューター株式会社	法人番号 1340001007760
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
学校法人ヒラタ学園	法人番号 1120105000270
株式会社フジドリームエアラインズ	法人番号 6080001011660
フジビジネスジェット株式会社	法人番号 1080001023099
株式会社北海道エアシステム	法人番号 2430001024432
琉球エア・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