

航空輸送の安全にかかわる情報の中間報告  
(令和7年度上半期)

令和8年3月  
国土交通省航空局

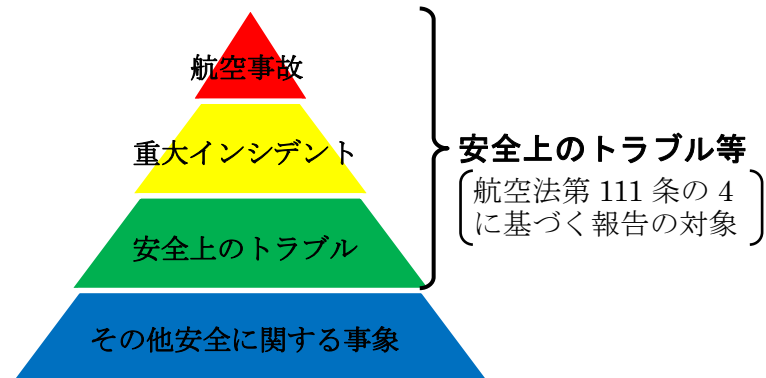
1. 航空事故・重大インシデントの発生の概況

令和7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2件、重大インシデントが1件発生しました。概要は、以下のとおりです。

- 航空事故 (2件)
  - 令和7年4月6日(日本時間です。以下同じです。)、エス・ジー・シー佐賀航空が運航する回転翼航空機(対馬空港→福岡和白病院ヘリポート、ユーロコプター式EC135T2+型、JA555H、計6名搭乗)が、海上に不時着水し、搭乗者3名が死亡した。
  - 令和7年7月19日、全日本空輸9397便(チャールストン→ロサンゼルス、ボーイング式787-10型、JA986A、計5名搭乗)が、地上走行中、当該機の左主翼翼端と、駐機していた他社機の尾部が接触した。
- 重大インシデント (1件)
  - 令和7年8月20日、ANAウイングス運航のANA4841便(新千歳空港→稚内空港、ボンバルディア式DHC-8-402型、JA854A、乗員4名・乗客70名搭乗)が、鳥防除作業車両が走行していた滑走路へ着陸のため進入した。最終進入経路上を飛行していた当該機を視認した車両が滑走路から退避している間に、当該機は着陸した。

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



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7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462件（航空事故2件、重大インシデント1件、安全上のトラブル459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25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<sup>※1</sup>（航空法施行規則の分類<sup>※2,3</sup>）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計	(参考)令和6年度		
								上半期計	総数	
航空事故	1	0	0	1	0	0	2	4	6	
重大インシデント	0	0	0	0	1	0	1	2	3	
安全上のトラブル	78	72	83	76	82	68	459	414	888	
① 航行中の構造損傷	0	2	0	0	1	1	4	1	3	
② 航行中のシステムの不具合	15	8	14	8	10	11	66	80	173	
③ 航行中の非常用機器等の不具合	2	1	1	4	4	2	14	14	22	
③ 運用限界の超過、経路・高度の逸脱	5	5	5	6	8	2	31	43	91	
④ 機器からの指示による急な操作等	12	13	8	22	16	15	86	90	171	
⑤ その他	運航規程関連	1	9	10	9	12	7	48	25	63
	整備規程関連	11	11	21	9	9	8	69	31	95
	その他	32	23	24	18	22	22	141	130	270
計	79	72	83	77	83	68	462	420	897	

(参考)

航空機使用事業者からの報告 <sup>※4</sup>	1	7	3	8	3	3	25	46	66
航空事故	0	0	0	0	0	1	1	4	5
重大インシデント	0	0	0	1	0	0	1	3	6
安全上のトラブル	1	7	3	7	3	2	23	39	55

※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の状況

令和 7 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<sup>※5</sup>（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6年度	
								上半期計	総数
全日空グループ	19	22	18	28	29	13	129	122	241
全日本空輸(ANA)	11	14	12	19	22	8	86	87	167
エアージャパン(AJX)	1	1	0	2	1	2	7	4	6
ANA ウイングス(AKX)	7	7	6	7	6	3	36	31	68
日本航空グループ	27	27	31	27	24	34	170	134	311
日本航空(JAL)	18	16	9	12	13	16	84	77	183
ジェイエア(JAR)	1	3	0	3	2	5	14	7	19
日本トランスオシャン航空(JTA)	4	4	14	7	3	4	36	19	41
日本エアコミューター(JAC)	1	1	5	2	0	1	10	2	5
琉球エアコミューター(RAC)	0	0	0	0	2	0	2	5	14
北海道エアシステム	0	0	0	1	0	0	1	2	6
ZIPAIR Tokyo(TZP)	3	2	1	2	4	3	15	14	25
スプリング・ジャパン(SJO)	0	1	2	0	0	5	8	8	18
日本貨物航空(NCA)	2	4	2	3	7	2	20	19	39
スカイマーク(SKY)	0	2	2	1	5	0	10	22	37
AIRDO(ADO)	0	1	1	1	2	1	6	10	20
ソラシドエア(SNJ)	1	2	1	1	1	0	6	11	26
スターフライヤー(SFJ)	5	0	6	2	1	2	16	10	25
Peach Aviation(APJ)	3	4	8	2	4	3	24	22	48
ジェットスター・ジャパン(JJP)	4	1	4	1	4	4	18	11	26
アイベックスエアラインズ(IBX)	11	3	3	2	1	1	21	21	41
フジドリームエアラインズ(FDA)	2	5	1	5	3	2	18	8	24
オリエンタルエアブリッジ(ORC)	1	0	1	0	1	1	4	7	11
天草エアライン(AHX)	1	1	0	1	0	1	4	2	4
トキエア(TOK)	0	0	0	0	0	0	0	6	14
新中央航空(CUK)	0	0	0	0	0	0	0	2	3
東邦航空(THK)	0	0	0	0	0	0	0	1	1
その他の航空運送事業者 <sup>※6</sup>	3	0	5	3	1	4	16	12	26
計	79	72	83	77	83	68	462	420	897

(参考)

航空機使用事業者 <sup>※7</sup>	1	7	3	8	3	3	25	46	66
------------------------	---	---	---	---	---	---	----	----	----

## (3) 安全上のトラブル等の機種別の発生の状況

令和7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

※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、航空機使用事業の欄に計上しています。

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<sup>※8</sup>（機種別）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計	(参考)令和6年度	
								上半期計	総数
B737-700/-800	12	13	23	17	12	12	89	97	205
B747 系列	2	3	2	2	7	2	18	19	39
B767 系列	4	6	5	3	9	4	31	26	60
B777 系列	9	3	3	9	4	3	31	20	38
B787 系列	14	11	6	12	18	14	75	84	163
A320 系列	12	9	20	9	10	12	72	57	128
A350	0	4	5	3	2	2	16	10	28
A380	1	1	0	0	1	1	4	15	26
DHC-8-200/-300	0	0	0	0	0	0	0	4	4
DHC-8-400	4	4	3	1	7	2	21	17	43
ERJ170/175/190	3	8	1	8	5	7	32	15	43
CRJ700	10	3	3	2	1	1	20	21	41
ATR42/72	2	2	5	4	0	3	16	13	33
Do228	0	0	0	0	0	0	0	2	3
その他の航空運送事業機 <sup>※9</sup>	6	5	7	7	7	5	37	20	43
計	79	72	83	77	83	68	462	420	897

(参考)

航空機使用事業機 <sup>※10</sup>	1	7	3	8	3	3	25	46	66
-------------------------	---	---	---	---	---	---	----	----	----

#### (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7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6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。

※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。

(5) 安全上のトラブルの内容別分類

令和7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<sup>※11,12,13</sup>

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	計	(参考)令和6年度	
								上半期計	総数
機材不具合	20	16	19	14	18	14	101	131	264
ヒューマンファクター事案 <sup>※14</sup>	31	31	43	31	36	28	200	109	289
運航乗務員	4	8	12	13	9	5	51	44	96
客室乗務員	1	0	0	0	1	1	3	9	20
整備従事者	20	11	23	10	9	14	87	31	104
地上作業員	4	9	6	8	12	6	45	21	54
製造	2	0	2	0	3	2	9	4	15
その他	0	3	0	0	2	0	5	0	0
回避操作	11	11	7	21	14	12	76	74	146
TCAS RA <sup>※15</sup> に基づく回避操作	10	8	5	21	13	11	68	66	127
GPWS <sup>※16</sup> の作動に基づく回避操作	1	3	2	0	1	1	8	8	19
発動機の異物吸引による損傷	1	1	1	1	0	4	8	13	27
部品脱落	1	0	3	0	1	0	5	2	6
危険物の誤輸送等 <sup>※17</sup>	12	8	8	8	10	7	53	62	108
アルコール事案	0	5	2	1	1	2	11	16	30
運航乗務員	0	1	2	0	0	1	4	7	18
客室乗務員	0	3	0	1	0	1	5	0	1
運航管理者等	0	0	0	0	0	0	0	0	1
整備従事者	0	1	0	0	1	0	2	9	10
その他	2	0	0	0	2	1	5	7	18
計	78	72	83	76	82	68	459	414	888

(6) 安全上のトラブル等についての評価・分析

令和8年1月22日に開催された第38回航空安全情報分析委員会<sup>※18</sup>において、令和7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

※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 航空機衝突防止装置（TCAS：Traffic Alert Collision Avoidance System）による回避指示（RA：Resolution Advisory）のこと。

※16 対地接近警報装置（GPWS：Ground Proximity Warning System）のこと。

※17 危険物の誤輸送等には、危険物の漏洩<sup>えい</sup>を含みます。

※18 「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あり、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。

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。

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、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は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7年度上半期は、令和7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59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、263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1,387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37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	安全管理規程に明記されている「安全管理体制を社内に浸透させるための教育」および「ヒューマンファクターズに関する訓練」について、実施した記録が確認出来なかった。	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 別途教育資料を作成し、今年度内に全社員に対して実施中。</li><li>・ 担当者間の引継ぎについて、関係者間でその重要性をリマインドした。</li><li>・ 安全推進会議で、規程中の教育訓練の計画・実施状況を確認すると共に、内部監査にて安全管理規程上必要な取り組みが適切に実施されているか確認することとした。</li></ul>
運航関係	旅客取扱業務の委託先は空港業務委託管理細則に定められているが、同業務のうち手荷物仕分け業務（手荷物受託後に手荷物仕分け場において便毎に定められたコンテナやカート等の器材に仕分ける業務）について、委託先として同細則に定められていない別の委託先が当該業務を実施していた。	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 空港業務委託管理細則に区分されている職務の範囲と内容の定義が他の規程類に分散していたため、これを事業所毎委託先一覧（社内規定）にまとめて明確化し、日常管理等を行うこととした。</li><li>・ 届出内容と実態の一致に関する総点検を行ったところ、他空港でも同様事例が見られたことから、順次、空港業務委託管理細則の届出手続きを行う。</li></ul>

#### 4. 安全性向上に向けた今後の取組

第38回航空安全情報分析委員会において、令和7年7月に開催した第37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」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、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7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	7-1	事業者名	エス・ジー・シー佐賀航空
発生日時	令和7年4月6日	発生場所	壱岐空港の北北東約31km付近の海上
出発地/最初の着陸予定地	対馬空港/福岡和白病院ヘリポート	便名	—
航空機	ユーロコプター式 EC135T2+型 (JA555H)	機体の損壊等	テール・ローターのコントロール・ロッドの前方部が破断等
搭乗者	乗員2名、乗客4名	死傷者	搭乗者3名死亡
概要	当該機は、海上に不時着水し、搭乗者3名が死亡した。		
航空会社による要因分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>・テール・ローターのコントロール・ロッドが破断したことにより操縦系統に影響を与えたため、機体のコントロールが困難になり不時着水をせざるを得なかったと推定される。</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>・保有する回転翼機に対して事故機で破断した部品に相当する箇所の点検を実施するとともに、固定翼機を含めた全機材で操縦系統の点検・作動確認及びエンジンの試運転を行い、各システムの正常な機能を確認した。</li> <li>・操縦士、運航管理担当者、整備士といった各職種に対し、操縦系統の異常発生時の対応や不時着水に関する座学教育を行うとともに、確認飛行を実施した。</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>・同型機の所有者に対し、機体制御に係る重要な部位(テール・ローター・コントロール・ロッド)の検査等を指示</li> <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	7-2	事業者名	全日本空輸、他社
発生日時	令和7年7月19日(日本時間)	発生場所	チャールストン国際空港 誘導路上
出発地/最初の着陸予定地	チャールストン/ロサンゼルス	便名	ANA9397 便
航空機	全日本空輸:ボーイング式 787-10 型 (JA986A)、新造機 他社:A220-300 型	機体の損壊等	全日本空輸機:左主翼(ウイングチップ) 他社機:尾翼(ラダーの一部)
搭乗者	全日本空輸:乗務員2名、乗客3名 他社:確認中	死傷者	なし
概要	チャールストン国際空港において、離陸のために地上走行中、全日本空輸機の左主翼翼端と、目的地(ノーフォーク)が雷雨のため当該空港に着陸し駐機していた他社機の尾部が接触した。		
航空会社による要因分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>・米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。</li> </ul>		
航空会社による対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該機長及び副操縦士に対し、技量指導や臨時路線審査を実施した。</li> <li>・事案情報を全運航乗務員へ周知及び注意喚起を実施した。</li> <li>・米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>・米国家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	7-3	事業者名	ANA ウイングス
発生日時	令和 7 年 8 月 20 日	発生場所	稚内空港滑走路
出発地/最初の着陸予定地	新千歳空港/稚内空港	便名	ANA4841 便
航空機	ボンバルディア式 DHC-8-402 型 (JA854A)	機体の損壊等	なし
搭乗者	乗員 4 名、乗客 70 名	負傷者	なし
概要	当該機は、稚内飛行場対空援助局(稚内 RADIO)に通信設定しないまま着陸した。(当時、同空港では鳥防除のための車両が滑走路を走行していたが、当該機の進入を目視確認した当該車両が滑走路から退避している間に当該機が着陸した。)		
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>・全運航乗務員に対し本件を周知し注意喚起を行った。</li> <li>・緊急運航部長通達により、全運航乗務員に対して、暫定的な措置として昼間を含む VFR(有視界飛行方式)での運航を禁止するとともに、離着陸時における「(Runway) Clear」「Clearance」「Checklist」を口頭で相互確認する手順を徹底するよう指示した。</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

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
7-4	R7.6.22	○オイルフィルター交換時に、作業基準に指定のない潤滑剤が使用されていたことが当該機の出発後に判明した。 ○当該機の到着後、ボーイング社からの指示に従い、誤った潤滑剤を塗布した箇所を清掃し、正しい潤滑剤を塗布した。	○当該作業に使用されるべき潤滑剤は前年に変更されており、名称末尾が「SPRAY」から「PLUS」に変わっていたが、整備基地において旧品の撤去および新品への更新が適切に行われていなかった。 ○作業にあたった整備士が、マニュアルに記載された名称を部分的にしか確認せず、適合性の判断を誤ったことによるものである。	○即時処置:全整備基地から旧潤滑剤を完全に撤去し、作業基準で認められていない材料が配備されていないか確認した。また、品質保証部から注意喚起を発行し、情報の共有と再発防止を図った。 ○再発防止策:各整備基地の配置品を定期的に見直すためのガイドラインを策定し、統一した手順で管理する運用へ変更した。さらに、「材料の適合性」を確実に確認するよう、使用材料と作業基準を照会する手順を要領上で明確化すると共に、整備士の訓練資料に適合性確認のポイントを追記した。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。

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					
7-5	R7.9.29	<p>○管制から「7分以内に高度35000フィートまで下降せよ」の指示が出されたため、運航乗務員は同内容を復唱していたが、右記の原因により認識が34000フィートにすり替わり、同高度へ降下した。</p> <p>○降下後、管制から当初指示された高度まで上昇するよう指示があり、これに従って、高度35000フィートへ上昇した。</p>	<p>○通常は34000フィートが指示されることが多いこと。</p> <p>○当該機の先行機に対する管制指示が、34000フィートへの降下であり、また当該機の7分後の到達予想地点は先行機が指示された地点であったこと。</p> <p>○運航乗務員間で相互確認を実施している間、耳からの記憶にのみ依存した状況であった為、操縦計器に高度をセットするまでに過去の経験や周囲の情報に置き換わるリスクが高かったこと。</p>	<p>(個人対応)</p> <p>○機長、副機長に対して事象の振り返りや記憶のすり替わりに関する座学訓練を実施した。</p> <p>(組織対応)</p> <p>○全運航乗務員へ当該事象の周知を実施した。</p> <p>○各種の会議体等を活用したディスカッション及び定期訓練などを通じて、ヒューマンエラーの発生を低減させる様々な取り組みを継続的に実施する。</p>	<p>会社の要因分析及び対策内容を確認した。</p>
全日本空輸					
ボーイング式 787-9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					
7-6	R7.5.23	<p>○貨物重量の入力作業において、計量担当者が本来入力すべき貨物実重量(732kg)ではなく、運搬用台座車両(以下ドーリー)を含めた総重量(2,287kg)を入力した。</p> <p>○この結果、実重量より1,555kg過大な重量データに基づき運航された。目的地到着後、荷主代理店からの問い合わせによって誤入力が判明した。</p>	<p>○マニュアルに定められた、計量結果とシステム出力結果を照合するダブルチェックの手順が遵守されなかった。担当者はダブルチェックの重要性を十分に認識しておらず、もう1名の担当者も他作業に追われ適時に照合を行わなかった。</p> <p>○当該空港ではドーリーに載せた形態での搬入が月に1回程度と少なく、作業手順への不慣れや認識不足があった。</p>	<p>○当該空港での対応:関係者に対し、本事例の詳細とダブルチェックの重要性に関する再教育を実施した。重量管理シートを改修してダブルチェック欄を新設し、管理職が定期的に再発防止策の有効性を確認する体制を構築した。</p> <p>○全社的な対応:国内外の全空港へ事例を共有し、注意喚起を行った。貨物インストラクター養成教育、国内空港全スタッフを対象とした貨物リカレント教育において、事例の再周知、基本手順の教育を行った。</p>	<p>会社の要因分析及び対策内容を確認した。</p>
日本航空					
ボーイング式 767-300型					

**主要事案の概要及びこれに対する措置**  
 (令和6年度以前に発生したもののうち進展のあったもの<sup>※注19)</sup>)

・1. 航空事故(航空法施行規則第 221 条の 2 第 1 号)

事案番号	6-3	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	OC79 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>・航空事故調査報告書においても、「機長は滑走路右側の地上にいた鳥が飛び立つのに気付いたが、着陸滑走中であり、鳥を回避することは困難であったものと考えられる。」と結論づけられた。</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>・運輸安全委員会による航空事故調査報告書が公表され、同社において新たに講じる措置及び対策はないことを確認した。</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が適切に実施されていることを確認した。</li> </ul>		
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和7年4月24日に運輸安全委員会から航空事故調査報告書が公表された。</li> </ul>		

・2. 重大インシデント(航空法施行規則第 221 条の 2 第 2 号)

対象なし。

注<sup>19</sup> 令和6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6年度）」のとりまとめ時点からの変更点を下線で示します。

### 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					
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 段高圧タービンプ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ため破断に至ったことが確認された。 ○火災を示す計器が作動したシナリオについては、ブレード破断によるエンジン回転数の低下に伴い冷却空気の流量が減少したためと考えられる。	○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。 ○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恒久対策として実施することとした。	○会社の要因分析及び再発防止対策を確認した。 ○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（検査及び改修）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。 ○上記対応及び点検手順やツールの改善を行い、亀裂の事前検知が可能となるため、本件はクローズとする。	○会社の要因分析及び対策内容を確認した。 ○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	<p>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。</p> <p>後日、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。</p> <p>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。</p> <p>後日、電波高度計無線機を2台とも交換した。</p>	<p>○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見された。</p> <p>○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。</p>	<p>○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。</p> <p>○保有する同型機2機（JA81YA、JA82YA）についても、リスクを排除する目的として同改修を順次進めていく。</p> <p>○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2ヶ月毎に実施することとした。</p>	<p>○会社の要因分析及び対策内容を確認した。</p> <p>○同型機は当該社のみが運航している。</p>

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	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。	<p>○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。</p> <p>○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。</p>	<p>○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。</p> <p>○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。</p>	○会社の要因分析及び対策内容を確認した。
ANA ウイングス 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 - 17	R7. 3. 11	<p>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。</p>	<p>○マニュアルで要求される点検個所には、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つたが、これをよく確認せず作業を持ち越した。</p> <p>○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、当該損傷個所が持ち越せないことに気づかなかった。</p> <p>○マニュアルで指定された点検個所の記述が、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。</p>	<p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○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。また、ピーチアビエーション運航便についても技術支援（コントロールスタッフによる支援）が受けられること及び整備記録類の相互確認体制サポートを行うことについて規定化した。</p>	<p>○会社の要因分析及び対策内容を確認した。</p>
ピーチアビエーション					
エアバス式 A320-251N 型					

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
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
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
中日本航空株式会社	法人番号 3180001031924
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
フジビジネスジェット株式会社	法人番号 1080001023099
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
本田航空株式会社	法人番号 5030001056587
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