

航空輸送の安全にかかわる情報
(令和 7 年度)

令和 8 年 9 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 7 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	21
4. 認定事業場からの不安全事故の報告	22
III. 令和 7 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 7 年度に実施した行政処分等.....	25
2. 令和 7 年度に実施した安全監査の状況	27
IV. 安全性向上に向けた今後の取組	29
別添 1 主要事案の概要及びこれに対する措置（令和 7 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 6 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の概要及びこれに対する措置	
別添 4 不安全事故報告（令和 7 年 4 月～令和 8 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^{※1}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) 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）（仮称）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	落下物防止対策の強化
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7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8件及び2件でした。

航空事故については、海上への不時着により搭乗者が死亡した事態が1件、捜索救難の結果、火口付近で機体が発見された事態が1件、機体の動揺により乗客又は客室乗務員が負傷した事態が2件、地上走行中に他機と接触した事態が1件、着陸時に滑走路と接触、鳥との衝突又は被雷により機体が重大な損傷を受けた事態が3件の計8件が、重大インシデントについては、作業車両が走行していた滑走路へ着陸のため進入した事態、上昇中、第2（右側）エンジンが意図せず停止したとともに、第1（左側）エンジンの推力も一時的に低下した事態の2件がそれぞれ発生しております。

これらの概要は、以下のとおりです。

（1）航空事故（8件）

- I. 令和7年4月6日、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→福岡市内場外離着陸場、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。
- II. 令和7年7月19日、全日本空輸 9397 便（米国 チャールストン→米国 ロサンゼルス、ボーイング式 787-10 型、JA986A、新造機、空輸飛行、計6名搭乗）が、ボーイング社敷地内から出て離陸のため誘導路を走行中、駐機中の他社機（ブリーズエアウェイズ機、エアバス式 220-300 型）と接触し、左主翼の一部を損傷した。
- III. 令和7年11月1日、スカイマーク 705 便（東京国際空港→新千歳空港、ボーイング式 737-800 型、JA737X、乗員6名・乗客177名搭乗）が、降下中、被雷し、胴体等を損傷した。
- IV. 令和7年12月8日、ジェイエア運航の JAL2151 便（大阪国際空港→青森空港、エンブラエル式 ERJ190-100STD 型、JA250J、乗員4名・乗客61名搭乗）が、降下中、機体が動揺した際、乗客1名が負傷した。
- V. 令和7年12月22日、日本航空 57 便（米国 サンフランシスコ→成田国際空港、ボーイング式 787-9 型、JA865J、乗員13名・乗客186名搭乗）が、飛行中、機体が動揺した際、客室乗務員1名が負傷した。
- VI. 令和8年1月20日、匠航空が運航する回転翼航空機（熊本県阿蘇市内場外離着陸場→同左、ロビンソン式 R44 II 型、JA10KE、3名搭乗）が遊覧飛行を実施していたが、同機から発信された捜索救難信号を受けて捜索が行われた結果、熊本県中岳（阿蘇山）火口付近において、機体が損傷した状態で発見された。

VII. 令和8年2月27日、全日本空輸114便（東京国際空港→米国 ヒューストン、ボーイング式787-9型、JA873A、乗員12名・乗客197名搭乗）がヒューストン空港に着陸した際、機体尾部が滑走路に接触し損傷した。

VIII. 令和8年3月13日、日本航空158便（三沢飛行場→東京国際空港、ボーイング式737-800型、JA301J、乗員6名・乗客155名搭乗）が三沢飛行場を離陸後、鳥と衝突し、機首部を損傷した。

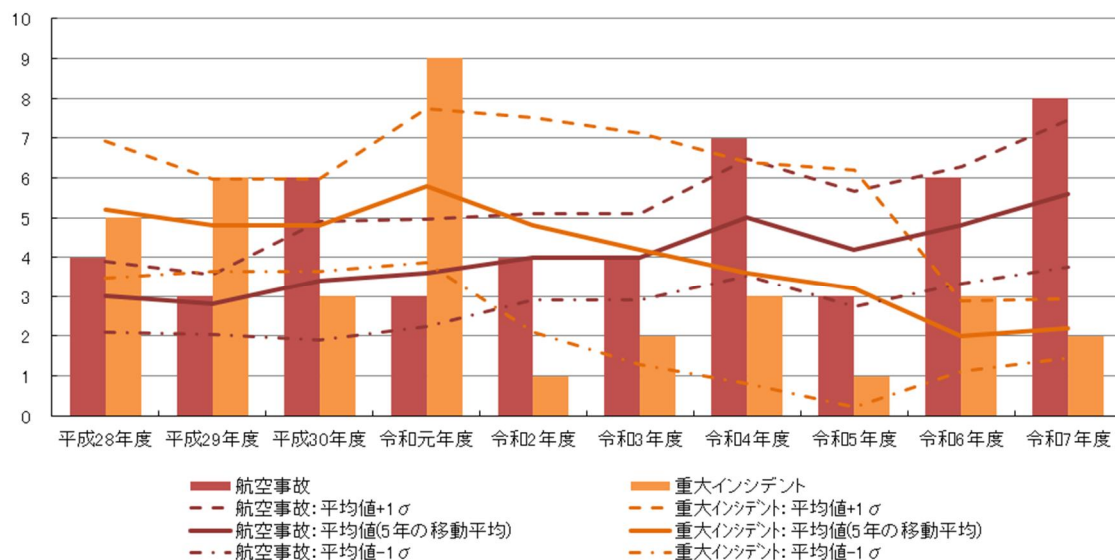
（2）重大インシデント（2件）

I. 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、稚内空港において鳥防除の作業を行っている車両が存在している滑走路に着陸した。

II. 令和7年12月11日、北海道エアシステム運航のJAL2823便（札幌飛行場→秋田空港、ATR式42-500型、JA14HC、乗員3名・乗客23名搭乗）が、上昇中、第2（右側）エンジンが意図せず停止したとともに、第1（左側）エンジンの推力も一時的に低下した。そのため、緊急事態を宣言の上、目的地を函館空港に変更し、着陸した。

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

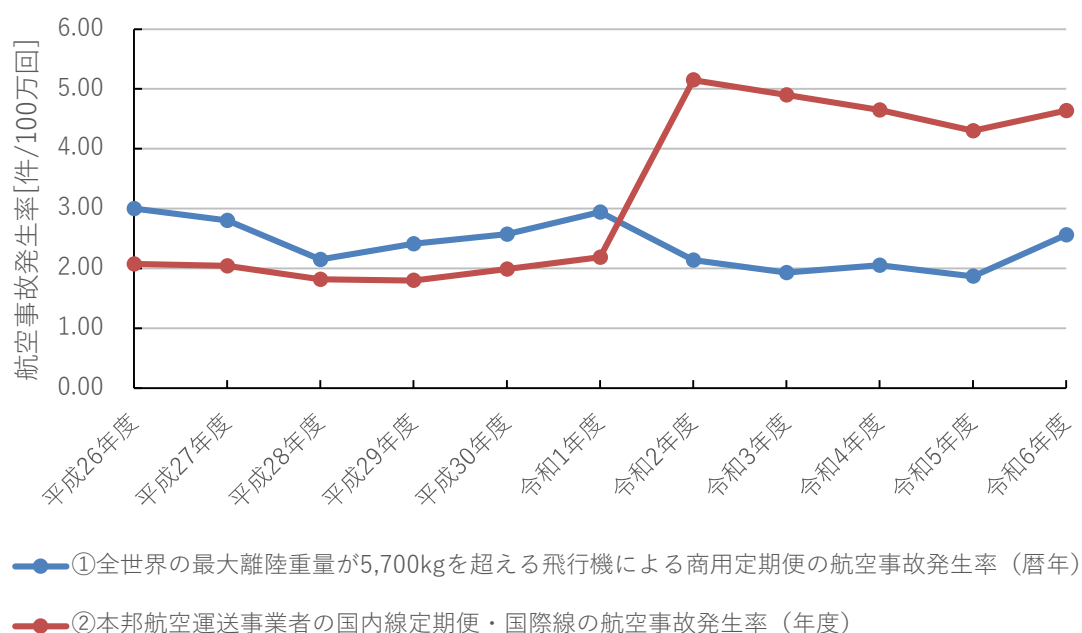
- ⑮ 航空機乗組員が負傷又は疾病により運航中に正常に業務を行うことができなかった事態
- ⑯ 物件を機体の外に装着し、つり下げ、又は曳航^{えい}している航空機から、当該物件が意図せず落下し、又は緊急の操作として投下された事態
- ⑰ 航空機から脱落した部品が人と衝突した事態
- ⑱ 前各号に掲げる事態に準ずる事態

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ほぼ同程度で推移していましたが、コロナ禍で運航回数が減った令和 2 年度以降、上回った傾向となっている。

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。

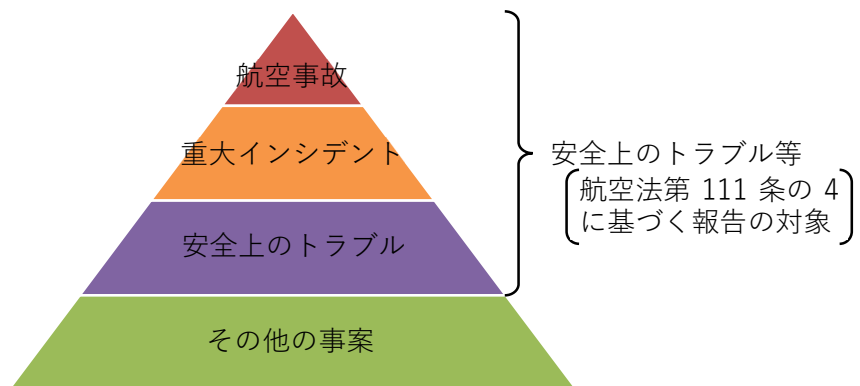
②については、航空輸送統計における運航回数に基づいて算出しています。

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^{※2}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）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、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)

遠藤 廣一	(公社)日本航空技術協会 業務部長付
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
(航空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
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安全室長
木内	宏一	大臣官房参事官（航空安全推進）
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8年6月16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7年4月1日から令和8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8件、重大インシデント2件及び安全上のトラブル921件の合計931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40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7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)}

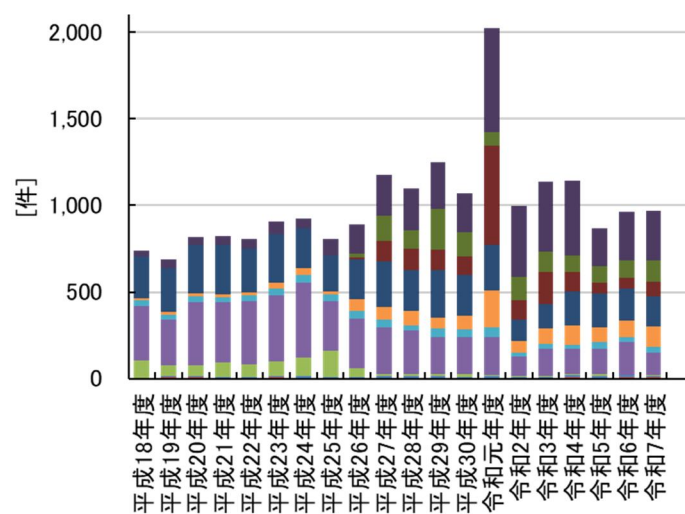
	令和7年度														(参考) 令和6年度
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計	総数	
航空事故	1	0	0	1	0	0	0	1	2	1	1	1	8	6	
重大インシデント	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	3	
安全上のトラブル	78	73	84	75	79	68	90	67	74	74	93	66	921	890	
① 航行中の構造の損傷	0	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	4	3	
② 航行中のシステムの 不具合	15	8	13	7	10	10	13	9	7	9	11	10	122	173	
③ 航行中の非常用装置 等の不具合	2	1	1	4	4	2	4	4	3	6	1	1	33	22	
④ 運用限界の超過、 経路・高度の逸脱	5	5	5	6	8	2	9	17	15	14	16	11	113	91	
⑤ 緊急操作等	12	13	8	22	15	15	18	9	16	12	13	16	169	171	
⑥ その他	運航規程関連	1	9	11	9	11	7	9	4	7	5	10	1	84	63
	整備規程関連	11	12	21	8	9	8	9	6	8	4	11	8	115	96
	その他	32	23	25	19	22	23	27	18	18	24	31	19	281	271
計	79	73	84	76	80	68	90	68	77	75	94	67	931	899	

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8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。

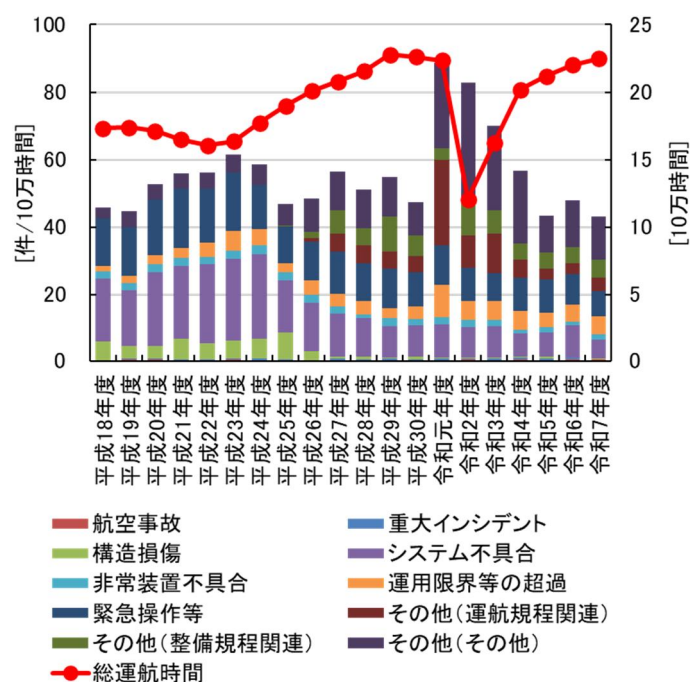
※3 複数の項目に該当するとして報告された事案については、代表的な項目において集計しています。

※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）※5,6,7



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 報告制度が創設された平成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、令和2年11月5日に重大インシデントに該当する具体的な事態の変更を行っています。

※7 平成26年10月1日、平成29年3月14日、平成31年1月31日、令和元年7月5日、令和3年8月23日及び令和4年6月18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7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7年度													(参考) 令和6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	総数
全日空グループ	19	22	19	28	28	13	29	29	30	27	35	15	296	240
全日本空輸(ANA)	11	14	13	19	21	8	19	26	28	21	28	11	219	166
エアー・ジャパン(AJX)	1	1	0	2	1	2	3	0	0	3	1	0	16	6
ANAウイングス(AKX)	7	7	6	7	6	3	7	3	2	3	6	4	61	68
日本航空グループ	27	27	32	27	23	34	29	16	21	21	40	26	324	311
日本航空(JAL)	18	16	9	12	13	16	16	8	12	7	19	17	163	183
ジェイエア(JAR)	1	3	0	3	2	5	0	3	1	4	1	1	24	19
日本トランスオーシャン航空(JTA)	4	4	14	7	3	4	4	2	2	5	6	1	56	41
日本エアコミューター(JAC)	1	1	5	2	0	1	1	1	1	3	2	1	19	5
琉球エアコミューター(RAC)	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	7	1	12	14
北海道エアシステム(NTH)	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	4	0	6	6
ZIPAIR Tokyo(TZP)	3	2	1	2	4	3	2	0	3	1	0	4	25	25
スプリング・ジャパン(SJO)	0	1	3	0	0	5	5	1	1	1	1	1	19	18
日本貨物航空(NCA)	2	4	2	3	6	3	2	1	1	3	1	2	30	39
スカイマーク(SKY)	0	2	2	1	5	0	6	1	6	3	3	3	32	37
AIRDO(ADO)	0	1	1	1	2	1	3	2	0	1	3	2	20	20
ソラシドエア(SNJ)	1	2	1	1	1	0	0	3	0	2	2	2	15	26
スターフライヤー(SFJ)	5	0	6	2	1	2	1	1	2	0	0	3	23	26
Peach Aviation(APJ)	3	4	8	2	4	3	3	1	5	4	1	2	40	48
ジェットスター・ジャパン(JJP)	4	1	4	1	4	4	5	10	3	6	3	4	51	27
アイベックスエアラインズ(IBX)	11	4	3	2	1	1	2	2	3	0	0	1	30	41
フジドリームエアラインズ(FDA)	2	5	1	4	3	1	2	0	3	3	2	3	29	24
オリエンタルエアブリッジ(ORC)	1	0	1	0	1	1	3	0	2	2	1	0	12	11
天草エアライン(AHX)	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	4	4
トキエア(TOK)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	14
新中央航空(CUK)	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	4
東邦航空(THK)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	1
その他の航空運送事業者	3	0	4	3	1	4	3	1	1	3	2	4	59	26
計	79	73	84	76	80	68	90	68	77	75	94	67	931	899

③ 安全上のトラブル等の機種別報告件数

令和7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7年度													令和6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	総数
B737系列	12	13	23	17	12	12	21	11	13	13	23	16	186	206
B747系列	2	3	2	2	6	3	1	1	1	3	1	1	26	39
B767系列	4	6	5	3	9	4	7	5	4	6	3	7	63	60
B777系列	9	3	3	9	4	3	6	5	6	5	10	2	65	38
B787系列	14	11	6	12	17	14	14	6	10	7	11	11	133	162
A320系列	12	9	21	9	10	12	18	15	11	14	6	11	148	129
A350系列	0	4	5	3	2	2	3	0	2	3	5	0	29	27
A380	1	1	0	0	1	1	3	11	12	4	9	5	48	26
DHC-8-400	4	4	3	1	6	2	4	3	0	1	6	2	36	43
ERJ170/175/190	3	8	1	7	5	6	2	3	4	7	3	4	53	57
CRJ700	10	4	3	2	1	1	2	2	2	0	0	1	28	41
ATR42/72	2	2	5	4	0	3	0	1	4	5	7	1	34	33
Do228	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	4
その他の航空運送事業機※1	6	5	7	7	7	5	8	4	8	7	10	6	80	44
計	79	73	84	76	80	68	90	68	77	75	94	67	931	899

(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7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。

(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8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。

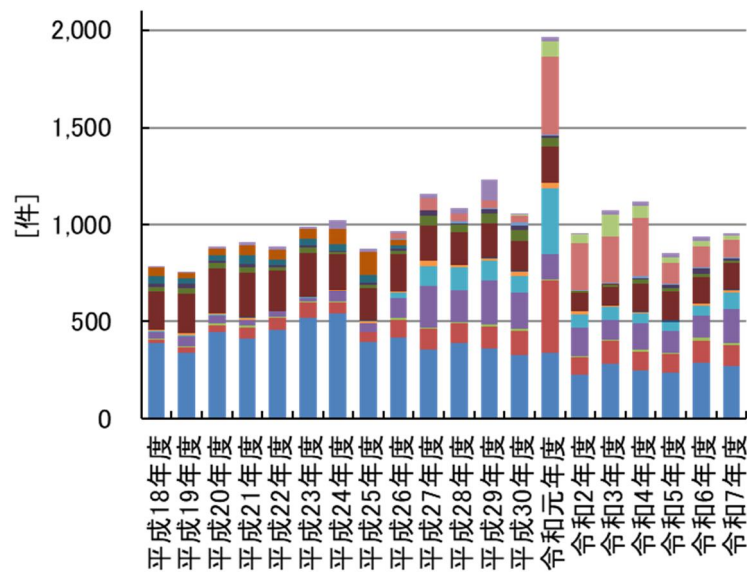
表Ⅱ－4 安全上のトラブルの内容別件数※8,9

	令和7年度													(参考)令和8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	合計	総数
機材不具合	20	16	18	14	17	13	24	27	26	28	32	22	257	264
ヒューマンファクター事案	31	32	45	31	35	30	39	20	25	29	39	22	378	291
運航乗務員	4	8	12	13	8	5	9	7	4	10	12	7	99	96
客室乗務員	1	0	1	0	1	1	2	0	0	1	2	1	10	19
整備従事者	20	12	23	10	9	16	18	7	12	13	14	12	166	107
地上作業員	4	9	7	8	12	6	7	6	8	4	9	2	82	54
製造	2	0	2	0	3	2	3	0	1	1	2	0	16	15
その他	0	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	5	0
回避操作	11	11	7	21	13	12	17	9	13	9	9	15	147	146
航空機衝突防止装置の回避指示(TCAS RA)に基づく回避操作	10	8	5	21	12	11	15	9	13	7	8	15	134	127
対置接近警報装置(GPWS)の作動に基づく回避操作	1	3	2	0	1	1	2	0	0	2	1	0	13	19
発動機の異物吸引による損傷	1	1	1	0	0	3	0	2	1	0	0	0	9	27
部品脱落	1	0	3	0	1	0	1	0	2	0	0	1	9	6
危険物の誤輸送等	12	8	7	8	10	7	5	5	5	6	9	6	88	108
アルコール事案	0	5	3	1	1	2	2	2	1	0	2	0	19	30
運航乗務員	0	1	2	0	0	1	2	0	0	0	2	0	8	18
客室乗務員	0	3	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0	8	1
運航管理者等	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
整備従事者	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	3	10
その他	2	0	0	0	2	1	2	2	1	2	2	0	14	18
計	78	73	84	75	79	68	90	67	74	74	93	66	921	890

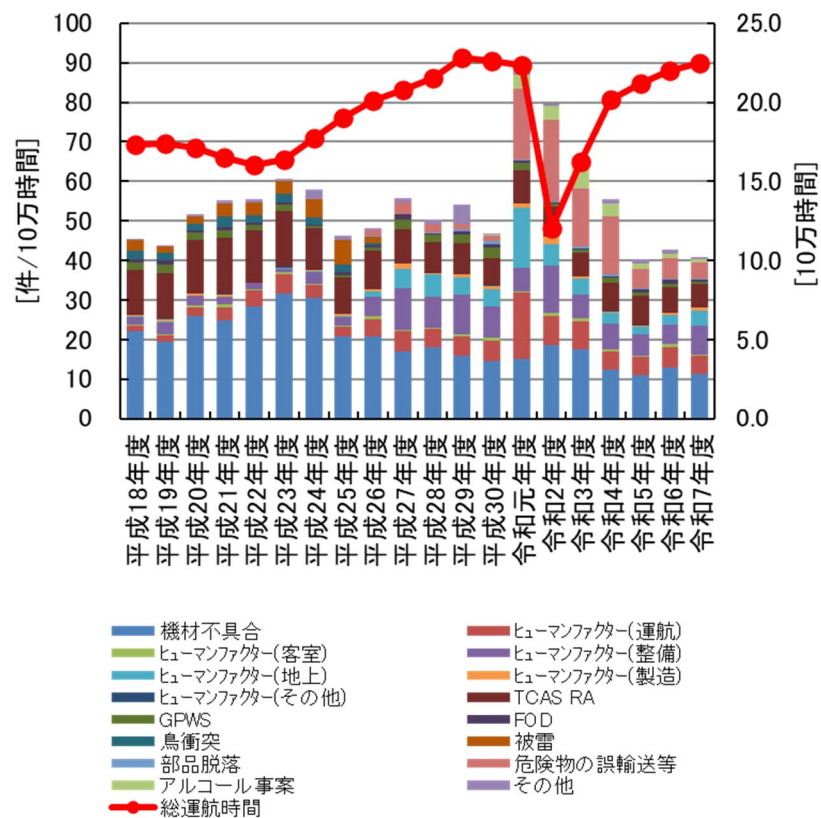
※8 複数の分類に該当する事案については、代表的な分類において集計しています。

※9 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。

図Ⅱ－５ 安全上のトラブルの内容別件数の推移^{※10,11}



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。

※10 報告制度が創設された平成18年度のデータは、12か月分に換算しています。

※11 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。

安全上のトラブルの内容別の件数について、整備従事者及び地上作業員のヒューマンファクターで増加しており、客室乗務員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減少しております。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、またその多様化及び小型化により、ペンライトやシェーバーと見間違えたという報告もあったため、旅客の認識の強化のために航空会社と連携して周知を実施していきます。さらに、ＩＣＡＯにおける国際基準の緊急改定を受け、令和８年４月２４日から機内でのモバイルバッテリーへの充電を禁止する等の基準を新たに適用することと致しました。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８年６月に開催された第３９回航空安全情報分析委員会において、令和７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、TCAS RA や 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、多角的な分析を行い、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３年度	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度
エアライン機等 ^{※12}		200	194	193	210	263
	本邦航空会社	168	160	154	146	192
	外国航空会社	32	34	39	64	71
その他		106	119	110	142	131
計		306	313	303	352	394

(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^{※13}
- ② 出発地に引き返した場合^{※12}
- 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^{※12}
- 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^{※14}

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）において公表しています。

4. 認定事業場からの不安全事象の報告

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。

※12 「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。

※13 機材の不具合又は乗員の異常によるものに限ります。

※14 滑走路点検のために閉鎖するものを除きます。

度の 12 件と比べて 16 件増加しました。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。

続いて構造関係の不具合が 21 件となっており、令和 6 年度の 28 件と比べて 7 件減少しました。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。

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7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7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）」¹⁵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。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、不利益処分等を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7年度の状況

令和7年度においては、行政指導として業務改善勧告1件及び厳重注意6件を実施しています。

（業務改善勧告 1件）

① 日本エアコミューターに対する業務改善勧告等について

（令和7年10月7日 大阪航空局）

日本エアコミューターにおいて修理の記録を整備規程に基づかないモニタリングシステムに登録するだけで済ませるなど、他社管理機を含めた16機に対し不適切な整備（不適切な修理持越し212件、整備後の法確認未実施221件等）を行っていることが判明したことを受けて、大阪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 6件）

① スプリング・ジャパンに対する厳重注意について（令和7年5月9日 航空局）

※15 令和8年4月1日付けで改正を実施。

スプリング・ジャパンにおいて、同社の貨物便に関し、機長が運航規程に定める飲酒制限に抵触する飲酒を行い、乗務前アルコール検査を逸脱した手順で実施し乗務した事案が発生したことを受けて、航空局は同社に対し、嚴重注意を発出しました。

② アイベックスエアラインズに対する嚴重注意について（令和 7 年 6 月 20 日 東京航空局）

アイベックスエアラインズにおいて、同社整備士により機体整備マニュアル等と異なる不適切な整備が行われていたことが判明したことを受けて、東京航空局は同社に対し、嚴重注意を発出しました。

③ 琉球エアコミューターに対する嚴重注意について（令和 7 年 6 月 20 日 大阪航空局）

琉球エアコミューターにおいて、必要な整備記録を作成していない不適切な整備が行われていたことが判明したことを受けて、大阪航空局は同社に対し、嚴重注意を発出しました。

④ A N A ウイングスに対する嚴重注意について（令和 7 年 8 月 29 日 航空局）

A N A ウイングスにおいて、以下の安全上のトラブル等が発生していることを受けて、令和 7 年 8 月 29 日、航空局は同社に対し、嚴重注意を発出しました。

- ・ 米子空港への進入中における緊急操作（令和 6 年 4 月 7 日）【重大インシデント】
- ・ 中部国際空港への降下中における機内気圧の低下（令和 6 年 6 月 22 日）
【重大インシデント】
- ・ 広島空港における閉鎖誘導路上での停止事案（令和 7 年 5 月 22 日）
- ・ 稚内空港における他の航空機等が使用中の滑走路への着陸事案
(令和 7 年 8 月 20 日) 【重大インシデント】

等

⑤ 日本航空に対する嚴重注意について（令和 7 年 9 月 30 日 航空局）

日本航空において、海外宿泊地で乗務前日にパイロットが過度な飲酒をしたことにより乗務便が遅延した事案が発生。当該パイロットは過度な飲酒を隠ぺいするため、アルコール検知器の検査日時のデータを改ざんしたことが判明したことを受けて、航空局は同社に対し、嚴重注意を発出しました。

⑥ 日本トランスオーシャン航空に対する嚴重注意について

(令和 8 年 2 月 27 日 航空局)

日本トランスオーシャン航空において、複数の整備士が関わる作業や勤務交代で作業を引き継ぐ際に作成しなければならない整備記録が作成されていない事実を確認。同社保有機の過去 2 年間の記録を確認した結果、170 件の同種事例が判明したことを受けて、航空局は同社に対し、厳重注意を発出しました。

2. 令和 7 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 7 年度は、令和 8 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、3,524 件（計画的監査 387 件、随時監査 3,137 件、うち無通告監査 58 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 3,067 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 88 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
安全管理 関係	新人・転入者教育において、教育計画立案時に安全保安管理本部長に訓練内容の報告を行い、承認を得ることと規定しているが、2 月から訓練を開始した被訓練者の計画・実施報告書には、計画段階における作成者・承認者とその日付の記載が無く、承認がないまま訓練が実施されていることが確認された。 また、令和 6 年 6 月から 9 月までの間に実施した新人・転入者訓練記録が所定の場所に適切に保管されていなかった。	新人・転入者に対する教育計画について、直属上長は計画を立案し、本部長からの口頭による承認は得ていたものの、書面による正式な承認を得ることを失念したまま訓練を開始した。また、所定のファイルに記録が残されていなかったことについては、ファイルが見つからなかったことで個人ロッカーに一時的に保管し、そのまま失念していた。このため承認が適切に行われるよう、手順書を改訂するとともに、部内に周知及び訓練実施日のみであった様式に計画日の欄を新たに設定した。 訓練記録の管理については保管する責任者を定めるとともに、保管手順を明確化した。

整備関係	整備規程では、航空機の運用中に不具合が発生した場合は、「飛行不具合報告及び処置記録」、「作業指示書」及び「不具合処理記録」の作成と航空日誌に記載する旨を規定しているが、2フライト連続で発生したトランスポンダーの不具合に係るそれぞれの整備記録の作成と航空日誌への記載がなかった。	当該不具合の処置が「軽微な保守」であると誤った認識から、整備記録の作成及び航空日誌への法確認の記載がなされなかったことから、次の是正処置を実施。 ・整備部員に対して、「会社に於けるすべての整備作業」に対し作業指示書が必要となること及び不具合が発生した際の対応について、規程内容に関する教育を実施。 ・航空機に不具合が発生した際の処理方法を明確にするため、「航空機不具合発生時のフローチャート」を作成の上、関係部署に周知し、社内規定化した。 ・不具合発生時においては、搭載用航空日誌に状況を記載した上で、運航部長（不在時は課長）、操縦士、整備、運航管理担当で「飛行不具合報告及び処置記録」の作成を確認することとした。
------	---	--

（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※ | |

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^{※16}：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^{※14}：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
- ・琉球エアーコミューター
- ・天草エアライン

○定期以外の航空運送事業者^{※14}：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^{※14}：1 社

- ・学校法人 君が淵学園

※16 令和 8 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7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さら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るとともに、これらの分析結果に基づき、リスクの高い分野を重点的に抽出した上で、予防的な安全対策の強化を図る必要がある。

また、航空安全プログラム（SSP）の改訂に伴い、安全情報の一層の活用を通じて、事業者ごとのリスク特性を踏まえたリスクベース監視を推進し、監査内容・頻度の最適化を図るとともに、対策の実効性を継続的に評価することにより、更なる輸送の安全確保に向けた取組を推進する必要がある。

○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。
- ・健康管理部門及び乗員管理部門等の関係部署間の連携状況を確認し、飲酒リスクが高いと認められる者に対する医療機関の受診指導、カウンセリング及び継続的なモニタリング等の対応が適切に行われているか検証する。
- ・アルコール教育については、その実施状況のみならず、理解度評価や事後フォロー等を通じて実効性が確保されているかを確認する。

○地上取扱業務における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。

○地上取扱業務における運航の安全対策の推進

- ・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（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。

○安全監査の高度化

- ・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が令和 8 年 11 月（2026 年）に適用されることから、令和 8 年度（2025 年度）は、段階的試行運用及び令和 9 年度からの本格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7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	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 13 時 47 分頃	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／福岡和白病院場外離着陸場	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	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	・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。 ・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	・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。 ・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。 ・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	・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 ・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	7-2	事 業 者 名	全日本空輸、ブリーズエアウェイズ(米国)
発 生 日 時	令和7年7月 19 日 10 時 54 分頃 (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 ブリーズエアウェイズ: A220-300 型 (N247BZ)	機体の損壊等	全日本空輸機: 左主翼(ウイングチップ) ブリーズエアウェイズ機: 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 ブリーズエアウェイズ: 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、駐機していたブリーズエアウェイズ機の尾部が接触した。		
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	・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。 ・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。 ・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。		
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。 ・米国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。		
備 考	・米国国家運輸安全委員会が調査中。		

事 案 番 号	7-3	事 業 者 名	スカイマーク
発 生 日 時	令和7年 11 月 1 日 9 時 40 分頃	発 生 場 所	苫小牧沖海上付近、高度約 3,700m
出発地/最初の着陸予定地	東京国際空港／新千歳空港	便 名	SKY705 便
航 空 機	ボーイング式 737-800 型(JA737X)	機体の損壊等	胴体等
搭 乗 者	乗務員6名、乗客 177 名	死 傷 者	なし
概 要	当該機は降下中、上記場所付近において被雷した。その後、飛行を継続し、新千歳空港に着陸した。		
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	・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	7-4	事 業 者 名	ジェイエア
発 生 日 時	令和7年 12 月 8 日 8 時 30 分頃	発 生 場 所	秋田空港の北北西約 23km、 高度約 7,000m
出発地/最初の着陸予定地	大阪国際空港／青森空港	便 名	JAL2151 便
航 空 機	エンブラエル式 ERJ190-100STD 型 (JA250J)	機体の損壊等	なし
搭 乗 者	乗員4名、乗客 61 名	死 傷 者	乗客1名が重傷(腰椎圧迫骨折)
概 要	当該機は、降下中、機体が動揺した際、乗客1名が負傷した。その後、飛行を継続し、青森空港に着陸した。		
航 空 会 社 に よ る 要 因 分 析	・本事案は、気象予測の範囲内では顕著な揺れを事前に特定することが困難であった状況の下、運航乗務員及び客室乗務員による基本的な予防措置は実施されていたものの、突発的な揺れの発生により十分な対応が困難であった。 ・飛行中に他機から提供された乱気流情報について、システム設定不具合により当該便へ共有されなかったことから、有用な情報が適時に活用されなかった。 ・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	・運航乗務員、客室乗務員及び運航管理者等へ事例周知並びに手順の見直し及び所要の手順を確実にとることを周知。 ・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。		
備 考	・運輸安全委員会が調査中。		

事 案 番 号	7-5	事 業 者 名	日本航空
発 生 日 時	令和7年12月22日13時27分頃(日本時間)	発 生 場 所	釧路空港の東約1,600km(太平洋上)、 高度約11,600m
出発地/最初の着陸予定地	サンフランシスコ/成田国際空港	便 名	JAL57 便
航 空 機	ボーイング式 787-9 型(JA865J)	機体の損壊等	なし
搭 乗 者	乗員13名、乗客185名	死 傷 者	客室乗務員1名が重傷(右内側楔状骨折等)
概 要	当該機は、飛行中、機体が動揺した際、客室乗務員1名が負傷した。その後、飛行を継続し、成田国際空港に着陸した。		
航空会社による 要因分析	・直接要因: 下から突き上げるような揺れに遭遇し、右足甲からつま先に体重がかかり、足先が丸まった状態で左前方向に転倒したこと。 ・間接要因: ベルトサインが点灯した際、直ちに着席する行動が取れていなかったこと。 ・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	・事例周知及びベルトサイン点灯時の基本手順の徹底するよう注意喚起を実施。 ・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	7-6	事 業 者 名	匠航空
発 生 日 時	令和8年1月20日(時刻確認中)	発 生 場 所	熊本県中岳(阿蘇山)火口付近
出発地/最初の着陸予定地	熊本県阿蘇市内場外離着陸場/同左	便 名	なし
航 空 機	ロビンソン式 R44 II 型(JA10KE)	機体の損壊等	胴体、尾部等の損傷(詳細確認中)
搭 乗 者	乗員1名、乗客2名	死 傷 者	(確認中)
概 要	当該機は、遊覧飛行を実施していたが、同機から発信された捜索救難信号を受けて捜索が行われた結果、上記場所付近において、発見された。		
航空会社による 要因分析	・機体回収が行われておらず、引き続き事故原因は調査中。 ・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	・運航部門は不時着を考慮した経路選定や事前確認の徹底を周知し、モバイルバッテリーの機内持込禁止や耐火バッグ搭載を実施した。整備部門は原因分析を進めつつ、オーバーホール後使用時間上限の見直しやオイル分析頻度短縮で安全性を強化した。 ・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	7-7	事 業 者 名	全日本空輸
発 生 日 時	令和8年2月27日22時53分頃(日本時間)	発 生 場 所	ヒューストン空港(米国)
出発地/最初の着陸予定地	東京国際空港/ヒューストン空港	便 名	ANA114 便
航 空 機	ボーイング式 787-9 型(JA873A)	機体の損壊等	機体尾部の損傷
搭 乗 者	乗員12名、乗客197名	死 傷 者	なし
概 要	当該機は、ヒューストン空港に着陸した際、機体尾部が滑走路に接触し損傷した。		
航空会社による 要因分析	・社内航空機事故調査会及び作業部会を設置し調査中 ・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	・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。		
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。 ・米国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。		
備 考	・米国国家運輸安全委員会が調査中。		

事 案 番 号	7-8	事 業 者 名	全日本空輸
発 生 日 時	令和8年3月 13 日 19 時 33 分頃	発 生 場 所	三沢飛行場の西約6km 付近、 高度約 610m
出発地/最初の着陸予定地	三沢飛行場／東京国際空港	便 名	JAL158 便
航 空 機	ボーイング式 737-800 型 (JA301J)	機体の損壊等	機首部右側外板の損傷
搭 乗 者	乗員6名、乗客 155 名	死 傷 者	なし
概 要	当該機は、三沢飛行場を離陸後、上記場所付近で鳥と衝突し、機首部を損傷した。		
航 空 会 社 に よ る 要 因 分 析	・損傷の状況から、離陸後の鳥衝突による発生と断定。 ・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	・関係部門において周知を実施。 ・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。		

・ 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	7-9	事業者名	ANA ウイングス
発生日時	令和7年8月 20 日 11 時 18 分頃	発生場所	稚内空港滑走路上
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	・全運航乗務員に対し本件を周知し注意喚起を行った。 ・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。 ・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	7-10	事業者名	北海道エアシステム
発生日時	令和7年 12 月 11 日 12 時 37 分頃	発生場所	札幌飛行場の北西約 9km、高度約 150m
出発地/最初の着陸予定地	札幌飛行場／秋田空港	便名	JAL2823 便
航空機	ATR 式 42-500 型 (JA14HC)	機体の損壊等	なし
搭乗者	乗員3名、乗客 23 名	負傷者	なし
概要	当該機は、札幌飛行場を離陸し、上昇中、第 2（右側）エンジンが意図せず停止したとともに、第 1（左側）エンジンの推力も一時的に低下した。そのため、緊急事態を宣言の上、目的地を函館空港に変更し、着陸した。		
航空会社による要因分析	・右エンジンは雪の吸入により燃焼が消失し停止、左エンジンも雪吸入や出力制御・空気流れによるストールで一時停止した可能性がある。機長は両発停止を認識できず対応が遅れ、速度低下により地表接近に至った。 ・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	・冬季の再発防止として、インテークのプラグ装着と雪氷除去の徹底、ホテルモード使用禁止を指示した。あわせて運航乗務員の状況認知や操縦・CRM^{※17}を再評価し、訓練強化を検討中。また、関係乗務員は当面の間乗務停止中とした。 ・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。		

※17 CRM(Crew Resource Management)、航空機の運航において、乗務員が利用可能な人的・物的資源及び情報を有効に活用し、安全かつ効率的な運航を実現するためのマネジメント手法。

3. 安全上のトラブル

航空機の構造が損傷を受けた事態(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							
7-14	R7.10.9	日本トランスオーシャン航空 ボーイング式 737-800 型	○ドック整備作業で、左側水平尾翼の内部に腐食が発見され、腐食を除去したところ、その大きさが大修理と判断される大きさであった。 ○Boeing 社の指示に従い、恒久修理として Splice Repair (補強板を用いた修理)を実施。	○排水孔等の穴から進入した外気が上空で冷やされ結露した水分が当該部位にたまり、腐食を引き起こしたと推定する。現状取っている右記の対策以外の追加対策については Boeing と協議中。	○経過観察通報を発行し 6600FC (Flight cycle: 飛行回数) 毎の点検を実施する。 ○ Boeing 社が発行する整備計画書 (MPD) に定める当該部位の点検項目は初回及び繰り返し点検は 9 年 / 18000FC であるが、JTA ではこれまでも腐食を多数経験していることから繰り返し点検の間隔を 6600FC 又は 40 ヶ月のいずれか早いほうとして設定している。 ○当該部位の検査においては CIC (腐食防止剤) の塗布状況、塗装の状態に問題がないかを確認するための Bulletin を発行している。 ○当該機では恒久修理時従来とは異なり性質の異なる 2 種の CIC を塗布した。	会社の要因分析及び対策内容を引き続き確認する。	

運用限界の超過又は予定された経路若しくは高度からの著しい逸脱が発生した事態
(航空法施行規則第 221 条の2第3号二)

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
7-15	R8.3.31	当該機は、成田空港への最終進入中に強風及びウィンドシアが予報される中、大きな上下動を伴う乱気流に遭遇し、接地直前に Go Around を実施した。この際、機体が一度接地した状態で操作されたため TOGA スイッチによる自動モードが作動せず、適切な推力及び姿勢制御が遅れた。また、同時に操縦室右前方窓にクラックが発生し大きな音が生じたことから、乗員の状況認識にも影響が生じた。その結果、機首上げが十分に行われないまま低高度での加速が継続し、Flap20 及び Flap5 において最大約 23kt、約 34 秒間にわたり Vfe (フラップ使用時最大速度 Maximum Flap-Extended Speed) を超過し、フラップの自動引上げが作動した。	【要因】 ○接地後の Go Around において基本操作が適切に実施されなかった (PF (操縦担当操縦士)) 接地後の Go Around では、Manual Control により適切に推力を設定し、ピッチ角約 15 度に向けて機首上げを行う必要があるが、当該操作が十分に実施されなかった。 ○適切なモード確認を行わず、Guidance Cue に従った (PF) Go Around 中のピッチ及びロールのモードは着陸復行のための自動操縦モード (TOGA Mode) ではなく、進入方位捕捉モード (LOC Mode) 及び降下経路捕捉モード (G/S Mode) のままであった。このため、表示された Guidance Cue は Go Around 時に従うべき指示ではなかったが、モードの確認が不十分なままこれに従った。 ○モニタリング機能が低下した (PM (監視担当操縦士)) 激しい機体動揺や操縦室窓の損傷といった予期しない事象に加え、Go Around 実施後 ATC (航空交通管制) との通信、Configuration 変更、高度設定変更等のタスクが短時間に集中したことにより、一時的にモニタリング機能の低下が認められた。 【背景要因】 ○Gust を伴う気流の擾乱があった可能性が高く、機体の激しい揺動等に結びついている可能性が高い。 ○着陸復行開始直後に Window Crack と大音響にともなう Startle ^{※18} / Surprise ^{※19} 状態に陥り、一時的な Monitor 機能低下等に結びついている可能性が高い。	(個人対応) 当該機長、副操縦士に対する随時訓練として、以下の内容を実施した。 ○地上訓練4時間 ・運用限界超過に至った経緯及び要因を整理するとともに、Surprise / Startle 及び状況認識低下への対処を討議。 ・TEM ^{※20} 及び CRM ^{※17} の観点から、Assertion の重要性及び Non-Technical Skills の強化に関する Review。○Full Flight Simulator (FFS) 2時間 ・事例を再現し当時の状況・操作を演練しながら座学で Review した知識が有効に活用・発揮されていることの確認。 ・Approach 中の風の急変、ATC の急な介入等の Threat を加えた Scenario Based Training として、MCC (Multi-Crew Cooperation 複数操縦士による連携) や Flight Crew Briefing を活用した Countermeasures 構築、的確な Monitoring が実践されていることの確認。 (全体対応) 全運航乗務員に対し、当該事例を踏まえ、Surprise ^{※18} / Startle ^{※19} への対応及び「Fly First」の徹底、並びに接地前後における Go Around 実施時の基本操作に関する注意喚起を実施。	会社の要因分析及び対策内容を引き続き確認した。

※17 CRM (Crew Resource Management)、航空機の運航において、乗務員が利用可能な人的・物的資源及び情報を有効に活用し、安全かつ効率的な運航を実現するためのマネジメント手法。

※18 操縦者の予想に反する突然の激しい事象に直面して生じる、意図しない筋肉の反射、心拍数や血圧の増大等。

※19 操縦者が予想に反する予期せぬ事象に遭って、心的な影響を受けている状態。

※20 TEM (Threat and Error Management) : 運航に影響を及ぼす脅威 (Threat) 及びエラー (Error) を把握し、それらが事故やインシデントにつながることを防ぐための安全管理手法。

緊急の操作その他の航行の安全上緊急の措置を要した事態

(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						
7-12	R7.9.29		○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。 ○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。	○通常は 34000 フィートが指示されることが多いこと。 ○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。 ○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。	(個人対応) ○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。 (組織対応) ○全運航乗務員へ当該事象の周知を実施した。 ○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。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
全日本空輸						
ボーイング式 787-9 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					
7-11	R7.6.22				
スカイマーク		○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及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き確認せず、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。
ボーイング式 737-800 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					
7-13	R7.5.23	○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。 ○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。	○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。 ○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。	○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。 ○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。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
日本航空 ボーイング式 767-300 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					
7-16	R8.1.13	○定例整備作業において、作業基準の一部が未確認のまま作業が実施され、トルクレンチを使用しないボルト締結及び指定材料の未塗布の状態での復旧作業が完了した。 ○確認主任者は、作業基準(AMM)を整備事務所で確認していたが、担当する機材が到着しそうであったことから、読んでいた AMM から呼び出される別の AMM については、iPad で見ながら作業を実施することとした。 ○確認主任者は、Inspection の項目は読んだが、画面を最後までスクロールしなかったため、復旧にかかる手順は読まなかった。このため、ボルトとワッシャーに塗布するコンパウンドを使わず、トルクレンチも用いないで締結し、作業を完了させて、別の機体の作業の支援に入った。その後、当日の作業の完了とともに、整備記録を作成した。 ○整備部で実施している整備記録の自主確認作業により、計測器の使用記録と材料の使用記録がないことが判明。 ○同機は、不適切な整備状態のまま約86時間(55 フライトサイクル)運航を継続していた。	○確認主任者としての確認不足 作業準備段階において作業基準の一部のみを確認し、作業全体を把握しないまま実施可能と判断したことにより、必要な資材及び計測器の確認が不十分であった。 また、整備記録の確認が不十分であったため、資材及び計測器の未使用を把握できなかった。 ○認定作業者としての中間検査・完成検査の不足 作業中、他の作業者の作業が気になりとなって、作業を急ぎたいという思いから、自身の作業全体を確認することをせず、作業基準の一部のみ確認したまま作業を完了し、完成検査としての作業基準どおりに実施されている	○個別対応 当該作業者に対し、確認主任者及び認定作業者としての責任、基本動作の徹底、作業計画段階での判断及び作業中の見直し・確かめに関する特別教育を実施 ○組織的対応 整備部長通達により、作業基準に対する消込資料(紙または電子)の提出を義務化し、手順遵守状況の定着確認を実施している。	会社の要因分析及び対策内容をフォローする。
Peach・Aviation					
エアバス式 A320-251N 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					
7-17	R8.2.12	当該便において、NOTOC ²¹ へ記載すべき保冷コンテナ冷却用ドライアイス22kgが未記載のまま離陸した。 繁忙による作業遅延と情報共有不足、確認手順の形骸化が重なり、出発後に未記載が判明した。	○入力、記録に関する不備 プラン作成時に保冷コンテナ用ドライアイスの重量が記載されず、そのまま引き継がれたことに加え、NOTOC作成時にも必要な情報の確認が行われず、未搭載と誤認して記載された。	○入力、記録不備への対応 冷却用ドライアイスの有無・数量について、プラン作成段階で必ず記入する手順を明確化し、搭載がある場合は事前に NOTOC へ仮登録する手順を追加。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
全日本空輸			○報共有、引継ぎの不備 ドライアイスの存在は把握されていたものの、進捗管理担当者から NOTOC 作成者への引継ぎが行われず、必要な情報が作業工程間で適切に共有されなかった。	○情報共有、引継ぎ不備への対応 NOTOC 作成に必要な情報が確実に引き継がれるよう、進捗管理担当者による書類確認及び情報整備の手順を追加。	
ボーイング式 787-9 型			○確認工程(チェック機能)の不備 保冷コンテナ(ULD)の使用が認識されていたにもかかわらず、ドライアイスの搭載確認が最終確認工程において実施されず、誤りを是正できなかった。	○確認工程(チェック機能)への対応 NOTOC 作成者及びダブルチェック担当者に対し、冷却用ドライアイスの搭載有無を確認する項目を追加し、チェック機能を強化。	
		○教育・訓練体制の不備 当該手順は設定されていたものの、教育内容及び訓練体系が十分に整備されておらず、作業者に対する具体的な理解・定着が不十分であった。	○教育・訓練体制への対応 新たに整理した手順を反映した教育資料を作成し、全作業員に対して対面による教育を実施した。		

※21 NOTOC (Notification to Captain) 航空機に搭載される危険物、特別取扱貨物等について、その内容や数量、搭載位置等を機長に通知する文書。

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※22)

・1. 航空事故(航空法施行規則第 221 条の2第1号)

事 案 番 号	6-6	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	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。 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。		
航 空 会 社 に よ る 要 因 分 析	本事案は、他機との間隔について明確な判断基準を持たないまま目視に依存して進行した結果、適切な Separation が確保されていると誤認したことにより発生した。 具体的には、PF(操縦担当操縦士)が他機との間隔判断を PM(監視担当操縦士)の報告に依存し、自ら安全側に立って機体停止等の対応を行わなかったこと、さらに PM も位置関係を正確に把握できず、客観的根拠に基づく判断や疑義の表明が不十分であったことが重なった。 また、予期しない管制指示に伴う長時間の地上走行により潜在的なタイムプレッシャーが生じ、PF 及び PM 双方の判断及び安全意識に影響を与えた可能性がある。		
航 空 会 社 による対策	(1)個人対応 ・当該乗員に対し、事例を踏まえた座学及びシミュレータ訓練を実施し、地上滑走時の状況認識及び TEM※20 / CRM※17 の適用能力を確認 ・加えて、路線審査及びラインモニターにより、実運航における適切な行動の定着を確認 (2)全体対応 ・当該事案を全運航乗務員に周知し、翼端の目視確認のみによる間隔判断の危険性について注意喚起を実施 ・事案周知(速報・確定版)及び Company Order により、地上走行時の判断基準及び注意事項を明確化 ・機種間移行訓練において、機体寸法(翼端)の認識・理解に関する訓練を新たに規定化 ・副操縦士昇格訓練において地上走行訓練を追加し、状況認識能力の向上を図った		
航 空 局 の 措 置	・会社の要因分析及び再発防止策を確認した。 ・また、NTSB(米国国家運輸安全委員会)の調査報告書を確認し、追加の対応や再発防止対策は必要ないことを確認した。		
備 考	・令和7年 10 月 14 日にNTSBから航空事故調査報告書が公表された。		

※17 CRM(Crew Resource Management)、航空機の運航において、乗務員が利用可能な人的・物的資源及び情報を有効に活用し、安全かつ効率的な運航を実現するためのマネジメント手法。

※20 TEM (Threat and Error Management) : 運航に影響を及ぼす脅威 (Threat) 及びエラー (Error) を把握し、それらが事故やインシデントにつながることを防ぐための安全管理手法。

※22 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。

・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	5-1	事 業 者 名	日本航空
発 生 日 時	令和5年7月 12 日9時 35 分頃(日本時間)	発 生 場 所	新千歳空港の南約 46km
出発地/最初の着陸予定地	東京国際空港／函館空港	便 名	JAL585
航 空 機	ボーイング式 767-300 型(JA614J)	機 体 の 損 壊 等	なし
搭 乗 者	乗員9名、乗客 249 名	負 傷 者	なし
概 要	当該機は、函館空港への着陸を2回試みたが、視界不良により着陸できず、新千歳空港に目的地を変更したが、巡航中、社内規定に定める着陸時に残存させる予備燃料 4300lbs(1500ft で 30 分間待機が可能な燃料)を下回る可能性があると判断し、管制に対して「MAYDAY FUEL」を宣言し、新千歳空港に着陸した。着陸時の残存燃料は 3400lbs(約 25 分間待機が可能な燃料)であった。		
航 空 会 社 に よ る 要 因 分 析	・函館空港の天候が予想外に悪化したことに起因し、着陸に向けた2回の進入を決定するにあたり、代替空港へのダイバートを含む燃料余裕の確保を十分に考慮できず、Fuel Management が一部十分に実施できなかったことに加え、高ワークロード下における判断及びバイアスの影響等の複合的な要因が積み重なって発生した。 ・Final Reserve Fuel について、その設定背景や重要度についての理解、着陸時の残存燃料が Final Reserve Fuel 未満となる事態を未然に防ぐための対応が組織的に十分ではなかったことに加え、運用基準(Decision Fuel 等)及び代替空港に係る燃料計算根拠の理解が十分に浸透していなかった。		
航 空 会 社 による対策	<個人への対策> 実運航におけるより慎重な各種の判断、検討の必要性をレビューする機会とすべく、以下の項目について所属組織内での振り返りを実施。 ・飛行計画段階における搭載燃料判断プロセス ・進入/着陸復行後、再度進入の可否を判断する際の確認ポイント、考え方(代替空港を含めたダイバート判断の観点を含む。) ・着陸時点でFinal Reserve Fuelを確保する重要性の再確認 ・「MAYDAY FUEL」宣言(Final Reserve Fuelについて、その設定背景や重要度についての理解)の重大度に関する再確認(重大インシデントとしての位置付けを含む。) <組織的な対策> ・全グループ社員に事象概要周知文書を発行(速報及び確定情報を含めた全社的共有を実施) ・Final Reserve Fuelの明確化、現場への浸透促進(運航規程改訂による基準の明確化を含む。) ・Alternate Fuel計算時の使用滑走路に関する考え方を整理、改訂 ・Decision Fuel(Fuel Management)の考え方の再整理と現場への浸透促進(ダイバート判断時点の明確化を含む。)		
航 空 局 の 措 置	・会社の要因分析及び再発防止策を確認した。 ・運輸安全委員会の事故調査報告書を確認し必要な対策が取られていることを確認した。		
備 考	・令和7年3月 27 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。		

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					
4-16	R5.3.26	空港への着陸進入中、ワイパー作動中に操縦室左前方窓の全面にひび割れが発生した。到着後に、ワイパーのゴム部分が上部に飛び出していることが確認されたことから、当該窓及びワイパーを交換し、機能試験を実施して問題がないことを確認した。	本事案は、ワイパーブレード端部金具の脱落によりゴム部がずれ、金属部が風防と直接接触した状態で作動したことにより、風防表面に傷が発生し、これを起点として応力によりひび割れに至ったものである。 当該金具の脱落は、経年劣化によりワイパーブレードのゴムが収縮し保持力が低下したことにより発生したものであり、不完全な固定状態及び作動時の風圧により金属部が接触したことが原因と考えられる。	本事案に対し、同型機について端部金具及びワイパーブレードの一斉交換を実施するとともに、定期点検によりゴム部の収縮状態を確認し、基準を下回る場合の交換を行う措置を導入した。 さらに、製造者の推奨に基づき、従来の定期点検から飛行時間ベースの交換管理(940飛行時間毎)へ運用を変更し、劣化進行前にブレード及び端部金具を計画的に交換する体制とした。 これにより、経年劣化によるゴム収縮及び部品脱落を未然に防止することで、同種事象の再発防止を図っている。	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
日本航空					
エアバス式 A350-941 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					
5-15	R6.3.22	機体電源喪失時に非常用の油圧を発生させるラムエア・タービンの作動点検を実施したところ、当該ラムエア・タービンの油圧が規定値を下回っていることを確認したため、当該ラムエア・タービン交換した。	取り卸されたラムエア・タービンの点検結果において、アンチスタルバルブの調整限界超過、不動部シール類の摩耗による外部漏れ、及び油圧系の汚染が確認された。 これらは、各部品の経年劣化に伴う性能低下及び密封機能の喪失に起因するものと推定される。	当該不具合については、当該事業者及び世界的にも発生事例が極めて少なく、発生頻度は低い事象と評価される。 また、他機での機能試験においては、ラムエア・タービンの出力は規定範囲内下限付近ではあるものの必要な性能は維持されていたことが確認されている。 以上を踏まえ、現時点では整備間隔の短縮や追加対策は不要と判断しているが、引き続き同種不具合の発生状況についてモニタリングを実施する	会社の要因分析及び対策内容を確認した。
ジェットスター・ジャパン					
エアバス式 A320-232 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				
R7.12.5	令和7年12月2日、到着後、A社整備士が両Engine Cowl下面のOil Leakを発見したため、詳細点検を実施した。点検の結果、No.1 Engine Reduction Gearbox Scavenge Oil Filter Coverに取りつくべきPackingが装着されていないことが判明した。調査したところ令和7年12月1日まで認定事業場が実施した重整備作業において、当該部位のFilter交換を実施していた。事態の処置として、A社にて当該Packingを取り付け、Engine RunによるLeak Checkを実施し、No Leakを確認した。	・認定事業場において、作業責任者と作業者の2名で当該作業を含む複数のFilter交換作業を実施しており、作業責任者は他のFilter交換を実施していた作業者の作業状況確認のため、自ら作業していた当該Filter Housingを取り付ける直前に作業を中断し、作業者の実施した作業の確認(Packingの取付確認も含む)を実施したことで、自身のFilter HousingにもPackingを装着したものだと思い込んでしまい、Packingの取付けを失念してしまった。 ・Filter Housing 取付時の確かめ・見直しが不足していた。 ・マニュアルの消し込みがステップ毎に実施できていなかった。 ・取り外したPackingをCutするなど、新品との区別をする処置を実施していなかったため、新品のPackingが残されていることに気付けなかった。	・マニュアル・規程の遵守、ステップ毎のマニュアルの確実な消し込み、指差呼称の実践について、周知徹底を実施した。 ・担当部長による講話の実施。また、当該事例について、ディスカッションを実施した。 ・当該作業に係る確かめ・見直しポイントを明示したものを作業カードに添付した。 ・確かめ・見直しのタイミングで写真を撮って、デブリーフィング時にも振り返ることで、意識的な確かめ・見直しが実践できる取組みを実施する。 ・マニュアル消し込みの目的とタイムリーなマニュアル消し込み及び確かめと見直しの重要性について周知した。 ・本事例と取り外したPackingは使用済であることを明確にするためCutするよう取扱いを反映し、ブリーフィング等で確認できるようにした。また、作業の実施漏れがないか作業現場で確認についても反映を実施した。 ・本事例について、Warning Boardに反映し、作業前に確認できるようにした。	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				
ATR 42-500				

不安全事故報告(令和7年4月～令和8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。
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及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。

報告日	型式	事態の概要
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取り付くストラップの取付位置が、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	胴体及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取り付くストラップの取付位置が、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。
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

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
エアロトヨタ株式会社	法人番号 7010601041419
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
岡山航空株式会社	法人番号 4260001000960
オリエンタルエアブリッジ株式会社	法人番号 9310001008713
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
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
セントラルヘリコプターサービス株式会社	法人番号 3180001063075
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
中日本航空株式会社	法人番号 3180001031924
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
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
マイクロジェット株式会社	法人番号 1020001149973
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
株式会社 FPG Air (旧 株式会社オンリーユーエア)	法人番号 6400001008855
Peach・Aviation 株式会社	法人番号 7120101047384
株式会社 ZIPAIR Tokyo	法人番号 6040001105648