

## 航空輸送の安全にかかわる情報の中間報告（令和 2 年度上半期） （要約版）

### 1. 航空事故・重大インシデントの発生の状況

本邦航空運送事業者において令和 2 年度上半期に発生した航空事故は、以下のとおりです。重大インシデントは、発生しませんでした。

#### ○航空事故（2 件）

- 令和 2 年 4 月 12 日、ANA ウイングスが運航する全日空 430 便（福岡空港→大阪国際空港、ボーイング式 737-800 型、JA64AN、乗員 6 名・乗客 20 名搭乗）が、松山空港の南南西約 30 km 付近を飛行中に機体が動揺し、客室乗務員 1 名が重傷（骨盤の一部の骨折）を負った。
- 令和 2 年 8 月 29 日、スカイマーク 21 便（東京国際空港→福岡空港、ボーイング式 737-800 型、JA73NM、乗員 6 名・乗客 70 名搭乗）が東京国際空港を離陸し、上昇中、鳥と衝突し、機体の外板等を損傷した。

### 2. 安全上のトラブル等の報告の概況

本邦航空運送事業者から、令和 2 年度上半期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、それぞれ 2 件、0 件、453 件の合計 455 件の報告がありました。

これらの報告を事態の種類別に分類すると、表 1 のとおりです。

表 1 安全上のトラブル等の報告件数<sup>※1,2</sup>

航空事故	重大インシデント	安全上のトラブル							
		航行中の構造損傷	航行中のシステム不具合	航行中の非常用機器等の不具合	運用限界の超過、経路・高度の逸脱	機器からの指示による急な操作等	その他		
							運航規程関連	整備規程関連	その他
2	0	3	49	15	30	60	76	71	149
		453							

国土交通省では、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 2 年度上半期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 2 に示します。

※1 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。

※2 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。

表2 安全上のトラブルの内容別分類件数<sup>※3,4</sup>

機材不具合	ヒューマン ファクター 事案	回避操作	発動機の 異物吸引 による損傷	部品脱落	危険物の 誤輸送等	アルコール 事案	その他
105	171	53	1	2	86	32	1

ヒューマンファクター事案の内訳					
運航乗務員	客室乗務員	整備従事者	地上作業員	製造	その他
50	2	79	32	8	0

回避操作の内訳		アルコール事案の内訳			
TCAS RA <sup>注5</sup>	GPWS <sup>注6</sup>	運航乗務員	客室乗務員	運航管理者等	整備従事者
49	4	2	26	2	2

### 3. 安全上のトラブルの評価・分析と今後の取組み

第28回航空安全情報分析委員会において、令和2年度上半期に航空運送事業者等において発生した安全上のトラブル等について審議した結果、それぞれの事案について関係者により必要な対応がとられており、引き続き適切にフォローアップを行っていくべきことが確認されました。

また、新型コロナウイルス感染症による影響にも留意しつつ、安全上のトラブル等の航空安全情報の分析に基づく、機材不具合への対応、ヒューマンエラー防止への取組み及び航空機衝突防止装置の回避指示（TCAS RA）や対地接近警報装置（GPWS）の回避指示による回避操作に係る情報の収集・共有を進めるとともに、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みを進めることが必要であるとの評価を受けました。

※3 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。

※4 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。

※5 TCAS RA とは、航空機衝突防止装置の回避指示に基づく回避操作を指しています。

※6 GPWS とは、対地接近警報装置の回避指示に基づく回避操作を指しています。