

航空輸送の安全にかかわる情報（令和3年度）（要約版）

1. 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3年度に発生した航空事故及び重大インシデントは、以下のとおりです。

○航空事故（3件）

- 令和4年1月16日※1、スターフライヤー87便（東京国際空港→北九州空港、エアバス式 A320-214 型、JA24MC、乗員5名・乗客51名搭乗）が、飛行中、機体が動揺した際、乗客1名が負傷した。
- 令和4年2月15日、日本エアコミューター運航の JAL2326 便（但馬飛行場→大阪国際空港、ATR 式 42-500 型、JA04JC、乗員3名・乗客15名搭乗）が、飛行中、機体が動揺した際、乗客1名が負傷した。
- 令和4年3月26日、日本航空 669 便（東京国際空港→大分空港、ボーイング式 767-300 型、JA603J、乗員8名・乗客62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。

○重大インシデント（2件）

- 令和3年4月19日、全日本空輸 216 便（パリ→東京国際空港、ボーイング式 787-8 型、JA814A、計8名搭乗、貨物便）が、ロシア上空を飛行中、運航乗務員1名が一時的に意識不明となったため、目的地をノボシビルスクに変更した。
- 令和4年1月8日、日本エアコミューター運航の JAL3653 便（福岡空港→鹿児島空港、ATR 式 42-500 型、JA04JC、乗員3名・乗客20名搭乗）が、着陸許可を受けて進入中、管制官から滑走路手前で待機するよう指示されていた新日本航空所属機が滑走路に進入したため、管制官の指示により復行した。

2. 安全上のトラブル等の報告の状況

本邦航空運送事業者から、令和3年度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3件、2件及び1,036件の合計1,041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、次の表のとおりです。

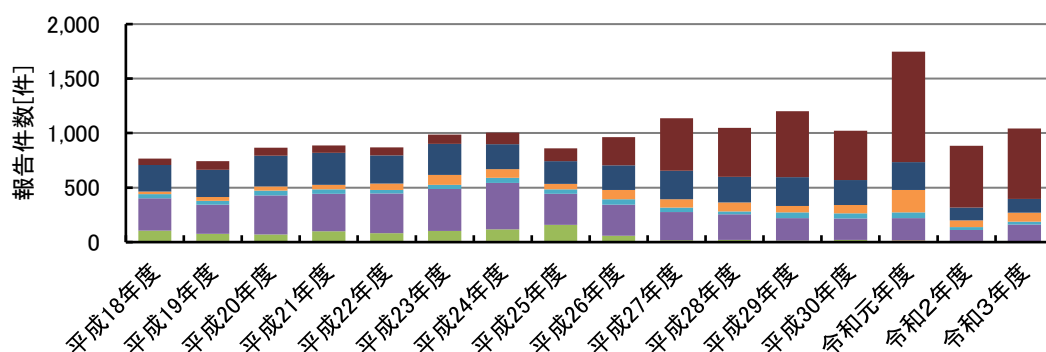
※1 本資料においては、日時は日本時間で表記しています。

安全上のトラブル等の報告件数^{※2,3}

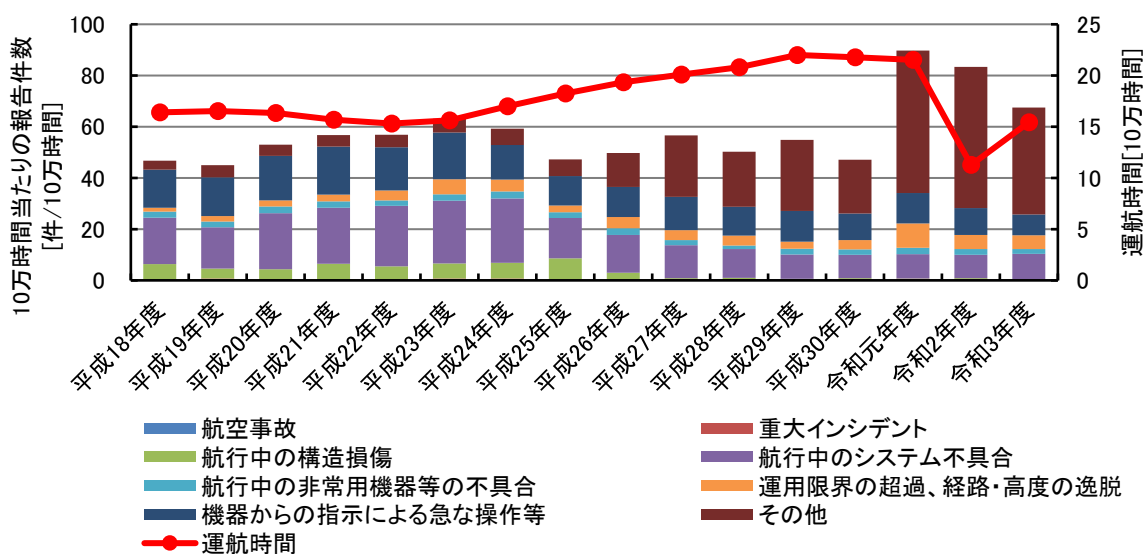
航空事故	重大インシデント	安全上のトラブル					その他
		航行中の構造損傷	航行中のシステム不具合	航行中の非常用機器等の不具合	運用限界の超過、経路・高度の逸脱	機器からの指示による急な操作等	
3	2	2	153	28	83	126	644
1,036							

また、平成 18 年度からの報告件数の推移は、次のとおりです。

安全上のトラブル等の報告件数の推移^{※3,4,5}



10万時間当たりの安全上のトラブル等の報告件数の推移^{※3,4,5,6}



国土交通省では、これらの安全上のトラブル等について本邦航空運送事業者において適切に要因分析が行われ、必要な対策がとられていることを確認しています。

安全上のトラブルについて要因を分析し、内容別に分類すると、次の表とおりです。

- ※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があります。
- ※4 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。
- ※5 平成 26 年 10 月 1 日、平成 29 年 3 月 14 日、平成 31 年 1 月 31 日及び令和元年 7 月 5 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。
- ※6 運航時間は、航空輸送統計（令和 3 年度は速報値）によります。

安全上のトラブルの内容別分類^{※7}

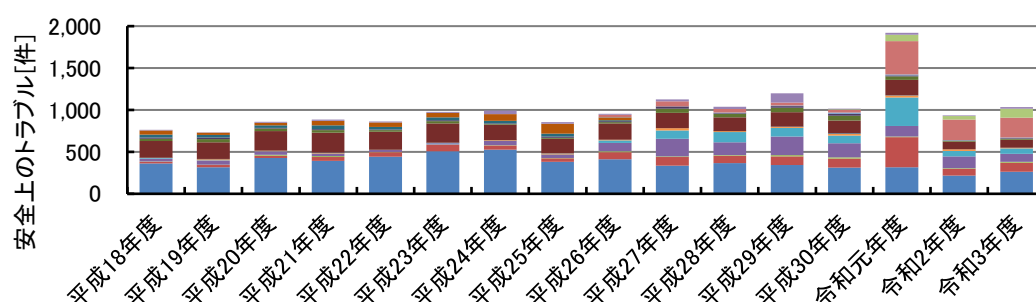
機材不具合	ヒューマン ファクター事案	回避操作	発動機の異物 吸引による損傷	部品脱落	危険物の 誤輸送等 ^{※8}	アルコール 事案	その他
265	284	108	8	5	238	109	19

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
106	10	96	66	6	0

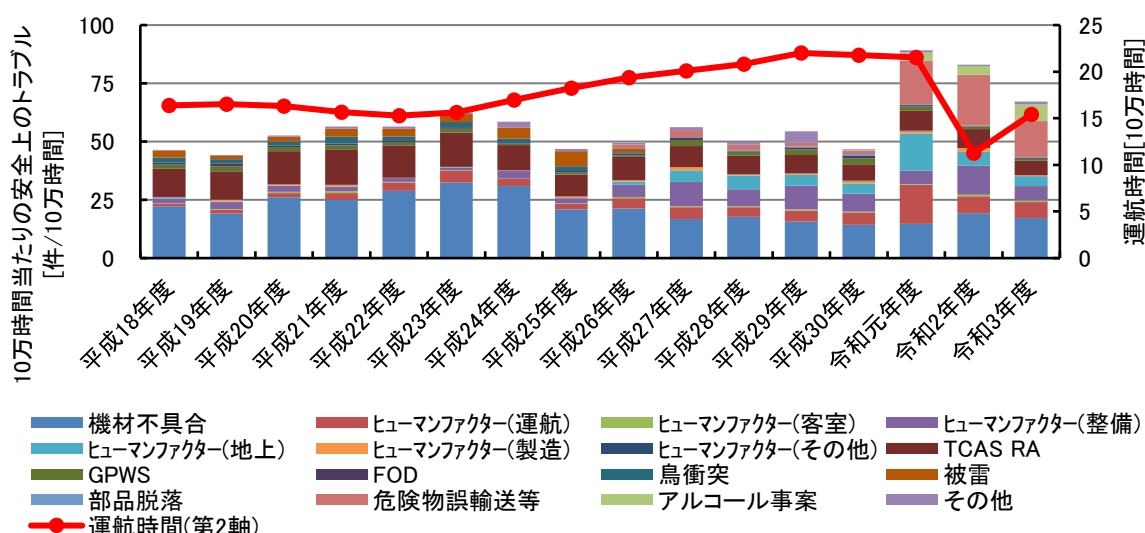
回避操作の内訳		アルコール事案の内訳 ^{※9}			
TCAS RA ^{※10}	GPWS ^{※11}	運航乗務員	客室乗務員	運航管理者等	整備従事者
96	12	1	4	104	0

また、平成 18 年度からの内容毎の件数の推移は、次のとおりです。

安全上のトラブルの内容別件数^{※5,7,8,12}



10万時間当たりの安全上のトラブルの内容別件数^{※5,6,7,8,12}



- 機材不具合
- ヒューマンファクター(運航)
- ヒューマンファクター(客室)
- ヒューマンファクター(整備)
- ヒューマンファクター(地上)
- ヒューマンファクター(製造)
- ヒューマンファクター(その他)
- TCAS RA
- GPWS
- FOD
- 鳥衝突
- 被雷
- 部品脱落
- 危険物誤輸送等
- アルコール事案
- その他
- 運航時間(第2軸)

※7 内容別の件数は、今後の要因分析の進捗により変更されることがあります。

※8 危険物の誤輸送等には、危険物の漏洩を含みます。

※9 客室乗務員、運航管理者等及び整備従事者によるアルコールに係る不適切事案については、令和元年7月5日から報告の対象となりました。同日から令和元年12月31日までの間に発生したものについては、経過措置により報告されていない場合があります。

※10 TCAS RA とは、航空機衝突防止装置の回避指示を差します。

※11 GPWS とは、対地接近警報装置の警報を差します。

※12 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。

令和 3 年度は、引き続き新型コロナウイルス感染症の影響による運航規模の大幅な縮小が続きましたが、令和 2 年度と比較すると若干の回復傾向がみられました。このため、安全上のトラブル等の報告件数も令和 2 年度に比べ増加しました。

内容別にみると、機材不具合に係る報告が若干増加したほか、アルコールに係る事案が増加しました。

機材不具合に係る報告が増加した原因としては、主に一次構造部材に腐食や亀裂などが確認された事案であり、同じ機体で複数の不具合（腐食や亀裂など）が発見されたものや水平展開の結果、他の同型式の機体で同様の不具合が発見されたものなどが数多く報告されました。いずれも航空機製造者に修理方法を問い合わせるなどして、適切に対応されていることを確認しています。また、アルコールに係る事案については、運航乗務員や客室乗務員が関わる報告件数は減少したものの、運航管理者に係る報告件数が大きく増加しました。その主な要因としては、ある事業者の一部の空港支店において使用されていた検知器がメーカーの定めた使用期限を超過した状態で使用され、当該検知器の台数が多数であったため報告件数が大きく増加したものでした。なお、使用期限を超過した状態で使用されていたすべての検知器について確認した結果、健全性が維持されていたことは確認されています。対策としては、直ちに別の有効な検知器を使用することに変更するとともに、それまで空港毎に管理していた検査器の管理を一元化するなど、管理体制の見直しを行うこととしました。

令和 2 年 2 月以降急激に増加した危険物の誤輸送、特に危険物に該当する空間除菌剤が機内に持ち込まれる事案については、令和 3 年度は令和 2 年度よりも減少しました。

（前頁の表においては、「危険物誤輸送等」に分類されています。）これは各本邦航空運送事業者による旅客への周知や国土交通省から空間除菌剤の製造者に対し購入者への周知を依頼したことによる効果によるものと考えられます。

3. 安全上のトラブルの評価・分析と今後の対策

第 31 回航空安全情報分析委員会において、令和 3 年度の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、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み、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、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ています。