

航空輸送の安全にかかわる情報（令和5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5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）

1. 令和6年1月2日、日本航空運航のJAL516便（新千歳空港→東京国際空港、エアバス式A350-941型、JA13XJ、乗員12名・乗客367名搭乗）と海上保安庁機（東京国際空港→新潟空港、ボンバルディア式DHC-8-315型、JA722A、6名搭乗）が、東京国際空港において衝突し、火災が発生した。日本航空機の搭乗者17名が負傷等、海上保安庁機の搭乗者5名が死亡、1名が負傷した。
2. 令和6年2月1日、全日本空輸運航のANA849便（東京国際空港→バンコク、ボーイング式787-9型、JA899A、乗員11名・乗客246名搭乗）が、飛行中、機体が動揺した際に客室乗務員2名が負傷した。
3. 令和6年3月20日、全日本空輸運航のANA5便（ロサンゼルス→成田国際空港、ボーイング式787-9型、JA891A、乗員12名・乗客195名搭乗）が降下中に被雷し、機体が損傷した。

○重大インシデント（1件）

1. 令和5年7月12日、日本航空運航のJAL585便（東京国際空港→函館空港、ボーイング式767-300型、JA614J、乗員9名・乗客249名搭乗）が、東京国際空港を離陸し、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、残りの燃料が少なくなったため、航空交通管制上の優先権を要請の上、同空港に着陸した。

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5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、1件及び795件の合計799件の報告がありました。

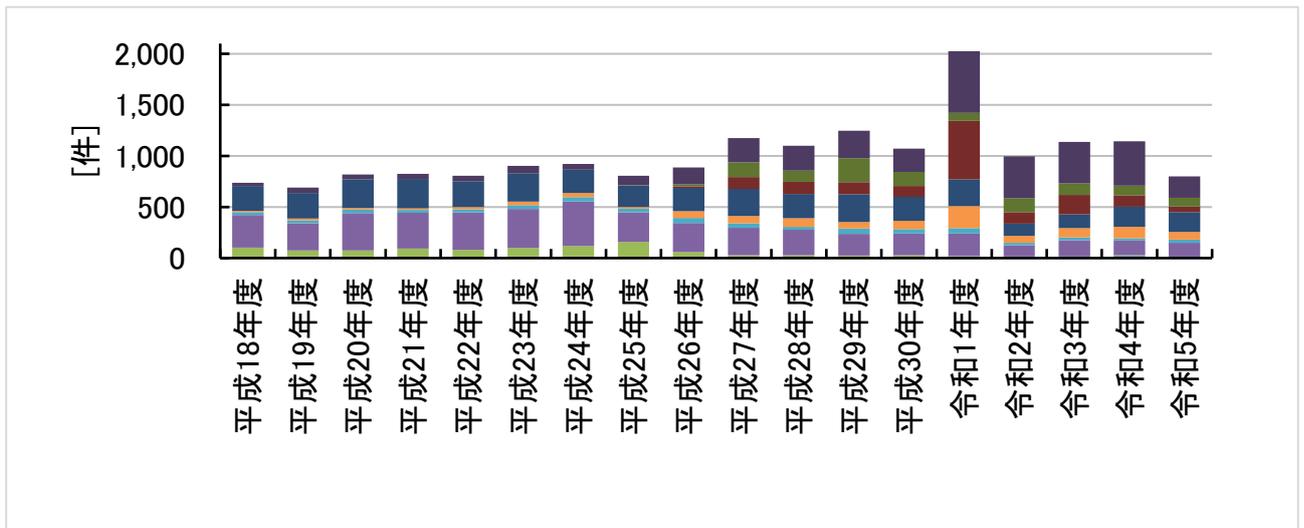
これらの報告を事態の種類別に分類すると、次の表のとおりです。

安全上のトラブル等の報告件数^{※1,2}

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	1	5	140	33	75	192	350
795							

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}



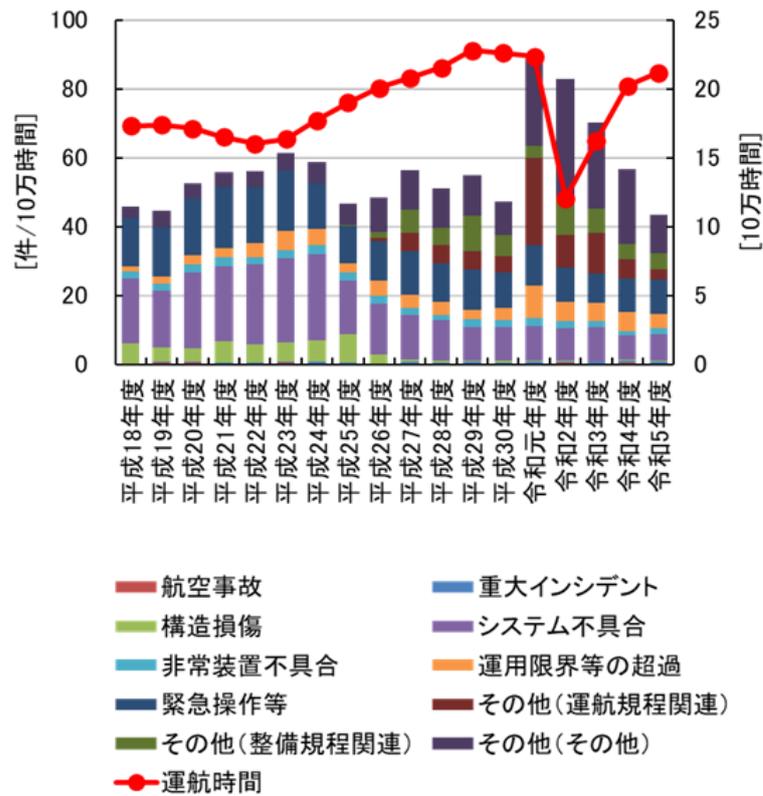
※1 複数の項目に該当するとして報告された事案については、代表的な項目において集計しています。

※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があります。

※3 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。

※4 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。

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}



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、次の表のとおりです。

安全上のトラブルの内容別分類^{※5}

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 ^{※6}	アルコール 事案	その他
225	237	165	17	9	103	22	17
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		
82	5	102	39	3	6		
回避操作の内訳				アルコール事案の内訳 ^{※7}			
TCAS RA ^{※8}	GPWS ^{※9}	運航乗務員	客室乗務員	運航管理者等	整備従事者		
150	15	15	1	2	4		

※5 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。

※6 危険物の誤輸送等には、危険物の漏洩^{えい}を含みます。

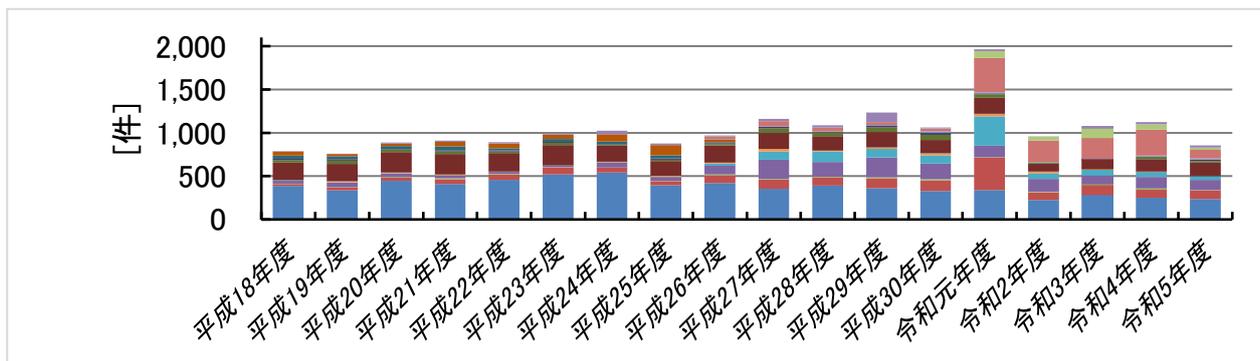
※7 客室乗務員、運航管理者等及び整備従事者によるアルコールに係る不適切事案については、令和元年7月5日から報告の対象となりました。同日から令和元年12月31日までの間に発生したものについては、経過措置により報告されていない場合があります。

※8 TCAS RA とは、航空機衝突防止装置の回避指示を差します。

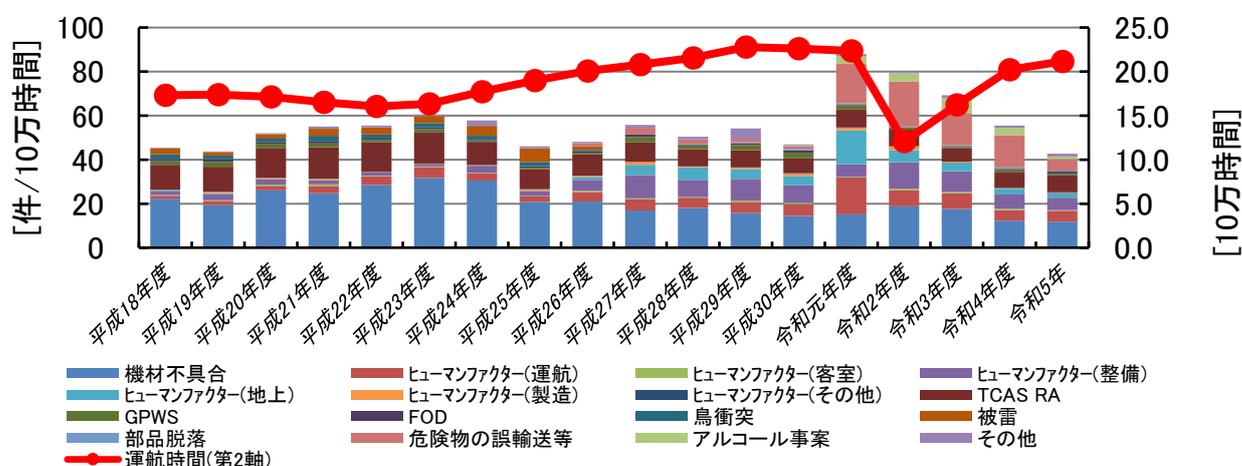
※9 GPWS とは、対地接近警報装置の警報を差します。

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の推移^{※3,10}



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^{※3,10}



安全上のトラブルの内容別の件数について、発動機の異物吸引による損傷、整備従事者及び運航管理者等のアルコール事案並びに運航乗務員及び整備従事者のヒューマンファクター事案で、増加率が高くなっております。それぞれの項目について、コロナ禍前の水準に近づく件数であり、運航規模の回復によるものと推定されます。

一方で、危険物の誤輸送等に係る報告については、昨年度 296 件の報告がありましたが令和 5 年度においては 103 件と約 3 分の 1 に減少しております。減少の主な理由としては、令和 2 年 4 月以降、コロナ感染予防商品として、腐食性物質である亜塩素酸ナトリウム液（危険物に該当）を含む空間除菌剤が機内に持ち込まれた事案が多数報告されておりましたが、令和 5 年度においては年間で 7 件と非常に少ない報告件数となっております。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。

※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。

3. 安全上のトラブルの評価・分析と今後の対策

第35回航空安全情報分析委員会において、令和5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、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、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。

なお、令和5年度に発生した航空事故、重大インシデントについては、それぞれ以下のとおり、航空運送事業者による要因分析と対策及び航空局による措置が取られています。

1. 航空事故（航空法施行規則第 221 条の 2 第 1 号）

1 概要	空港で航空機同士が衝突し、火災が発生した。
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	・航空局の指示により、基本動作の徹底、パイロットによる外部監視の徹底等を行った。 ・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	・航空の安全・安心確保に向けた緊急対策（航空事業者等への基本動作の徹底指示等） ・羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会による中間とりまとめ ・運輸安全委員会の最終報告等により、新たな事実等が判明した際は、必要に応じて更なる安全・安心対策について検討を行う

2 概要	飛行中、気流の擾乱による機体の揺れに遭遇し、客室乗務員 1 名が負傷した。
航空会社による要因分析	・当初計画されていた飛行高度に乱気流が予想され、この点に両操縦士が傾注することとなったが、前線に伴う雲や積乱雲等の重要な気象情報についてもより詳しく分析・評価しておくべきだった。 ・月明かりはあったものの、薄い雲中を夜間飛行中、目視判定が困難な状況下で操縦士（モニタリング担当）は自らの航法表示装置の縮尺を都度適切に設定することが望ましかった。 ・両操縦士ともに、雲中となって先が見通せなくなった状況を不安全要因と認識できずに、気象レーダーを頼りに雲や悪天域を回避していたが、シートベルト着用サインが消灯の状態、薄い雲のその先にあった積雲系の雲を回避できずに揺れに遭遇した。 ・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	・全運航乗務員に向けた定期訓練において、直近の乱気流受傷事例を紹介するとともに、「躊躇せず、可能な限り早く」シートベルト着用サインを点灯させる・アナウンスで客室全体に素早く注意喚起する等の対策を再展開した。 ・2024 年度の運航乗務員定期緊急訓練の中で、乱気流を取り上げるカリキュラムを設定した。 ・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、必要な追加措置を実施する。

3 概要	空港進入中に被雷し、機体が損傷した。
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	・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。

2. 重大インシデント（航空法施行規則第 221 条の 2 第 2 号）

1 概要	<p>空港への着陸を試みたが視界不良により着陸できず目的地を変更し、残燃料が少なくなった。</p>
航空会社による要因分析	<ul style="list-style-type: none"> ・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、着陸できない場合に代替空港に向かう事態までを考慮した Fuel Management が一部十分に実施できなかった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。
航空会社による対策	<p><個人への対策></p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・着陸時点で Final Reserve Fuel を確保する重要性の再確認 ・「MAYDAY FUEL」宣言の重大度に関する再確認 <p><組織的な対策></p> <ul style="list-style-type: none"> ・全グループ社員に事象概要周知文書を発行 ・Final Reserve Fuel の明確化、現場への浸透促進 ・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
航空局の措置	<ul style="list-style-type: none"> ・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。