

航空輸送の安全にかかわる情報（令和 6 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 6 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（6 件）

1. 令和 6 年 4 月 1 日、日本航空 774 便（メルボルン→成田国際空港、ボーイング式 787-8 型、JA843J、乗員 11 名・乗客 146 名搭乗）が、飛行中、機体が動揺した際に客室乗務員 4 名が負傷した。
2. 令和 6 年 5 月 13 日、匠航空の回転翼航空機（熊本県阿蘇市内場外離着陸場→同左、ロビンソン式 R44 II 型、JA718W、計 3 名搭乗）が、着陸のため、着陸場に向けて進入中、航空機後方から異音が発生し、発動機の回転数が低下したため、空き地に着陸した際、強めの接地となり搭乗者 3 名が負傷した。
3. 令和 6 年 7 月 20 日、オリエンタルエアブリッジ 79 便（福岡空港→対馬空港、ボンバルディア式 DHC-8-402 型、JA858A、乗員 4 名・乗客 36 名搭乗）が、対馬空港において着陸滑走中、鳥と衝突し、機体が損傷した。
4. 令和 6 年 9 月 4 日、日本航空 22 便（北京→東京国際空港、ボーイング式 787-9 型、JA863J、乗員 11 名・乗客 121 名搭乗）が、飛行中、機体が動揺した際に客室乗務員 1 名が負傷した。
5. 令和 7 年 1 月 8 日、全日本空輸 106 便（東京国際空港→ロサンゼルス、ボーイング式 787-9 型、JA892A、乗員 11 名・乗客 185 名搭乗）が、降下中、機体が動揺した際に客室乗務員 5 名が負傷し、うち 1 名が重傷（尾骨骨折）と診断された。
6. 令和 7 年 2 月 6 日、日本航空 68 便（成田国際空港→シアトル、ボーイング式 787-9 型、JA868J、乗員 13 名・乗客 172 名搭乗）がシアトルに着陸し誘導路を地上走行中、駐機中の他の航空機（デルタ航空機）と接触し、デルタ航空機が重大な損傷を受けたと米国の国家運輸安全委員会（NTSB）が判断した。

○重大インシデント（3 件）

1. 令和 6 年 4 月 7 日、ANA ウイングス運航の ANA389 便（東京国際空港→美保飛行場（米子空港）、ボーイング式 737-800 型、JA69AN、乗員 6 名・乗客 132 名搭乗）が、美保飛行場へ向け進入中、対地接近警報装置の警報が作動したため、当該警報に従い、緊急操作（着陸復行）を行った。
2. 令和 6 年 6 月 22 日、ANA ウイングス運航の ANA372 便（長崎空港→中部国際空港、ボーイング式 737-800 型、JA88AN、乗員 6 名・乗客 98 名搭乗）が、与圧系統に不具合が発生し、航空機内の気圧が低下した。

3. 令和6年11月28日、航空機が、千歳管制隊から滑走路01Rへの着陸許可を受けて進入中に、誘導路改良工事のため作業箇所に向かって走行していた工事車両1台が管制官の許可を受けずに同滑走路に進入した。

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6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6件、3件及び898件の合計907件の報告がありました。

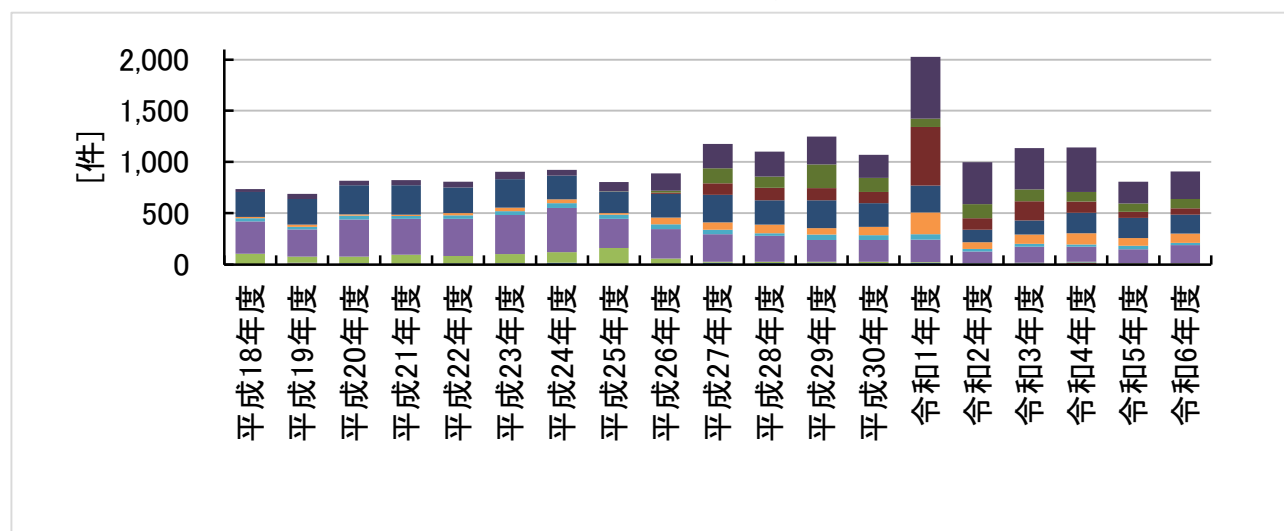
これらの報告を事態の種類別に分類すると、次の表のとおりです。

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	
6	3	3	176	22	91	184	422
898							

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}



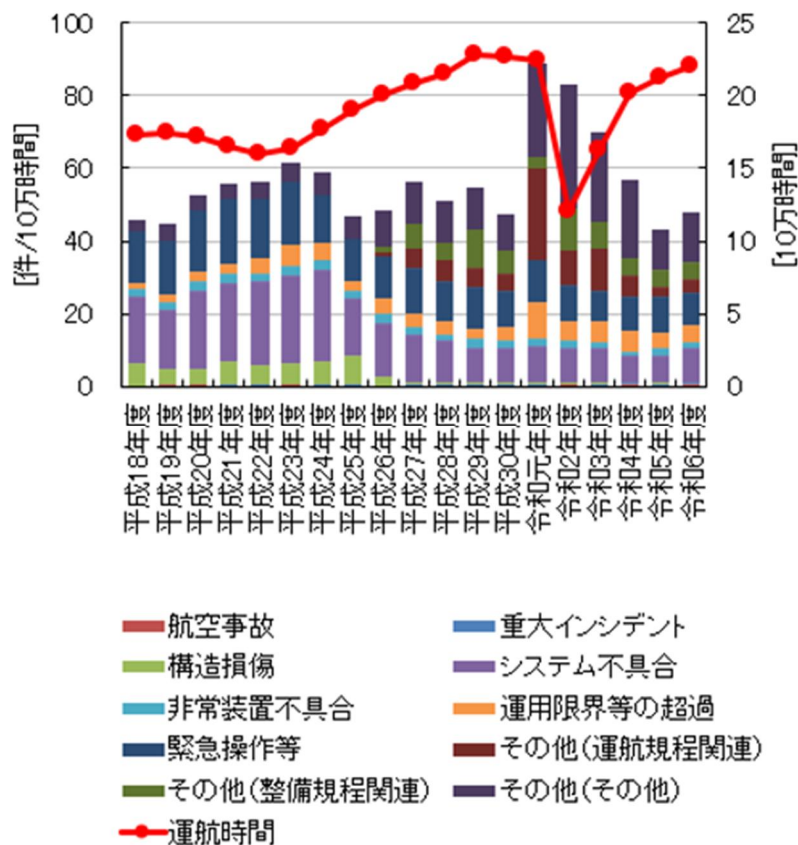
※1 複数の項目に該当するとして報告された事案については、代表的な項目において集計しています。

※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等があります。

※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
268	281	159	27	6	109	27	21

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
95	20	102	53	11	0

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
140	19	15	1	1	10

※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。

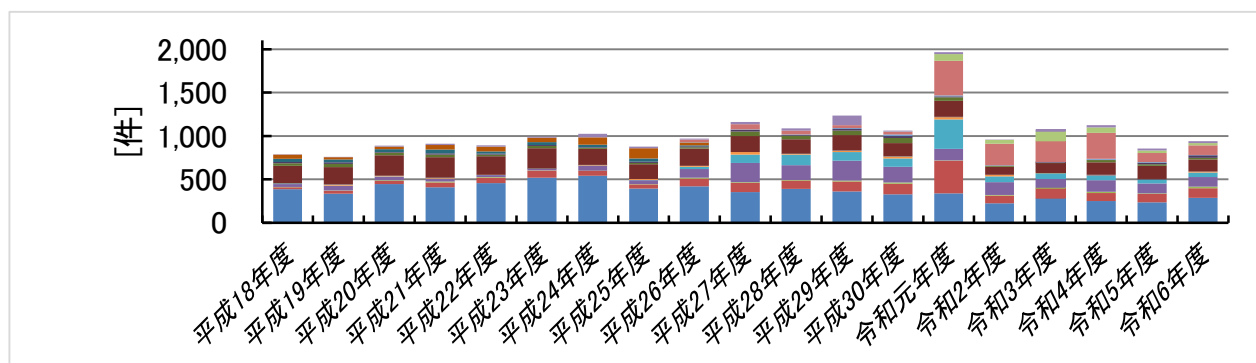
※7 客室乗務員、運航管理者等及び整備従事者によるアルコールに係る不適切事案については、令和元年7月5日から報告の対象となりました。同日から令和元年12月31日までの間に発生したものについては、経過措置により報告されていない場合があります。

※8 TCAS RA とは、航空機衝突防止装置の回避指示を差します。

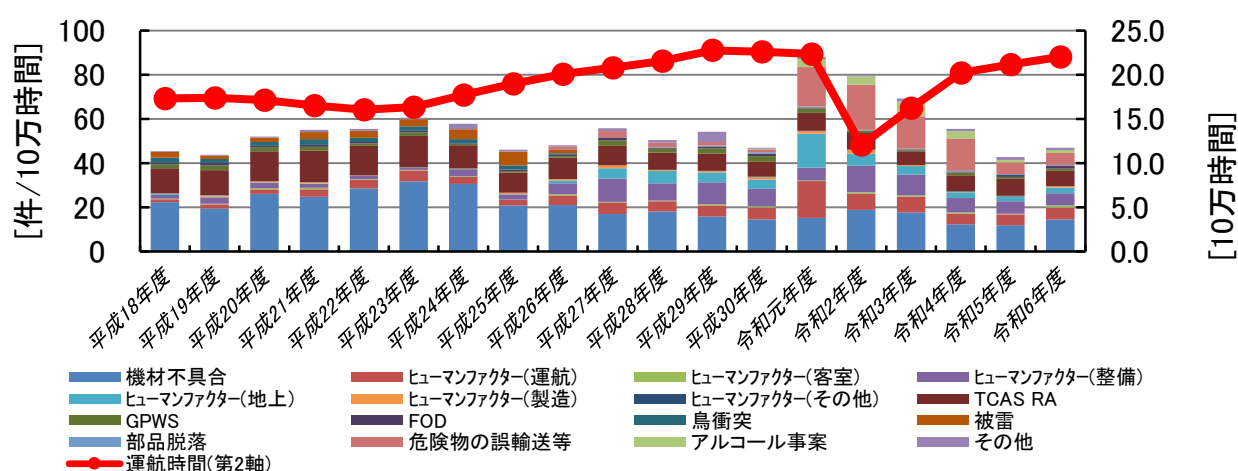
※9 GPWS とは、対地接近警報装置の警報を差します。

また、平成 18 年度からの内容ごとの件数の推移は、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、機材不具合、運航乗務員及び客室乗務員等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増加しております。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、特に海外の空港を出発し、国内線に乗り継ぐ際に発見されているため、輸送ルートをわかりやすく解説した資料を掲載するとともに、外国人旅行者のため複数の言語にて旅客向けポスターや航空局ホームページにおいて掲載しています。さらに、モバイルバッテリーの発煙・発火等への対応を強化するため、令和 7 年 7 月 8 日から客室の収納棚に収納しないことなどを協力要請事項として新たに講ずることといたしました。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。

※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. 安全上のトラブル等の評価・分析と今後の対策

第 37 回航空安全情報分析委員会において、令和 6 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。