

令和 8 年 9 月 1 日
航 空 局 安 全 部
航 空 安 全 推 進 室

「航空運送分野」の安全情報（令和 7 年度）の公表

～「第 39 回航空安全情報分析委員会」の結果概要～

本年 6 月 16 日（火）に、第 39 回航空安全情報分析委員会を開催し、「航空輸送の安全にかかわる情報（令和 7 年度）」等について審議しました。その結果を取りまとめましたので、公表します。

1. 航空安全情報分析委員会について

航空法（昭和 27 年法律第 231 号）第 111 条の 4 に基づき、航空運送事業者は、航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態（安全情報^注）について、国土交通大臣に報告しなければならないこととなっています。また、同法第 111 条の 5 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。

国土交通省では、報告された安全情報についての分析及び公表を適切に実施するため、原則として 6 か月ごとに本委員会を開催しています（委員名簿は別紙 1 参照）。

注）「安全情報」とは、航空事故、重大インシデントその他の安全上の支障を及ぼす事態に関する情報を指します。

2. 議事概要

- （１）航空安全をめぐる最近の動向及び航空安全の向上のための取組について、航空局より報告するとともに、令和 7 年度に航空運送事業者より報告された安全情報について、評価・分析を行いました（議事概要は別紙 2）。
- （２）当該安全情報について取りまとめを行い、その内容を「航空輸送の安全にかかわる情報（令和 7 年度）」として公表することとしました。本報告は、以下の URL より入手可能です（概要は別紙 3）。

https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000188.html

問い合わせ先：航空局安全部航空安全推進室 白山、池田
代表 ： 03-5253-8111（内線：50146、50160）
直通 ： 03-5253-8097

航空安全情報分析委員会 委員名簿

(敬称略)

(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
(航空管制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 安全部長
古屋 孝祥 大臣官房参事官 (安全企画)
梅澤 大輔 安全政策課長
木内 宏一 大臣官房参事官 (航空安全推進)
中山 拓也 航空事業安全監査室長
小倉 一仁 空港安全室長
宮坂 淳 航空交通安全室長
江口 真 無人航空機安全課長
清水 哲 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

(令和8年6月16日現在)

第 39 回 航空安全情報分析委員会の議事概要

【議題 1】 航空安全をめぐる最近の動向

事務局から、最近の航空会社のトピックス、航空事故、重大インシデントの発生状況、航空行政の動向などについて報告を行った。

【議題 2】 航空安全情報の分析と対策

事務局から、令和 7 年度の本邦航空運送事業者による安全情報の報告の状況・安全上のトラブル等に関する評価・分析、航空会社への指導・監督状況、認定事業場からの不安全事象の報告及びこれに対する措置について報告を行った。

【議題 3】 安全性向上に向けた取組状況及び今後の取組

事務局から、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き、航空局として航空運送事業における更なる安全性の向上に向けた取組を行っていくことについて報告を行った。

【議題 4】 安全情報の公表について

事務局から、公表資料の報告を行った。

(公表資料は https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000188.html より入手可能)

【議題 5】 今後のスケジュール

第 40 回航空安全情報分析委員会は、令和 8 年度上半期に報告された安全情報に関する中間報告について評価・分析等を行うことを議題として、本年 12 月頃に開催する予定であることを報告した。

【総評】

第 39 回航空安全情報分析委員会において、令和 7 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、引き続き各事案の状況を注視しつつ、適切なフォローアップを実施していく必要があることが確認されました。

また、安全上のトラブル等の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ていくことが重要であるとの意見が示されました。

これらのご助言・ご意見を踏まえ、関係者と連携して必要な取組を進めてまいります。

航空輸送の安全にかかわる情報（令和 7 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 7 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（8 件）

1. 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。
2. 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 5 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。
3. 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。
4. 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、飛降下中、機体が動揺した際、乗客 1 名が負傷した。
5. 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。
6. 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 R44Ⅱ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搜索救難信号を受けて搜索が行われた結果、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。
7. 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。
8. 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。

○重大インシデント（２件）

1. 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。
2. 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。

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 7 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 8 件、2 件及び 921 件の合計 931 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

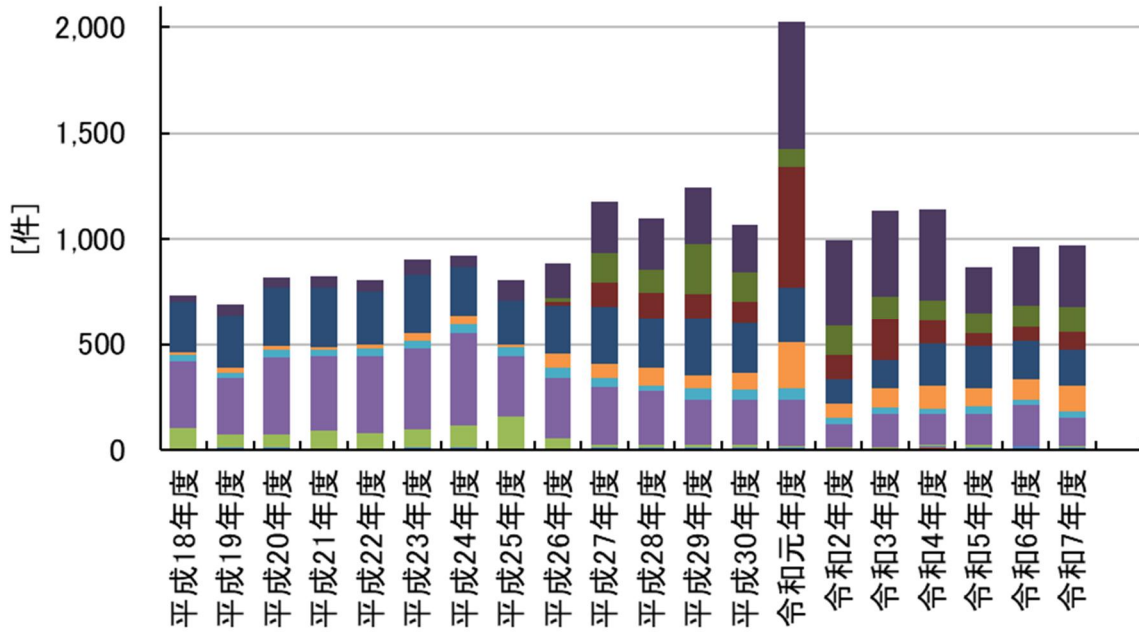
航空 事故	重大 インシデント	安全上のトラブル					
		航行中の 構造損傷	航行中の システム不具合	航行中の非常用 機器等の不具合	運用限界の超過、 経路・高度の逸脱	機器からの指示 による急な操作等	その他
8	2	4	122	33	113	169	480
		921					

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。

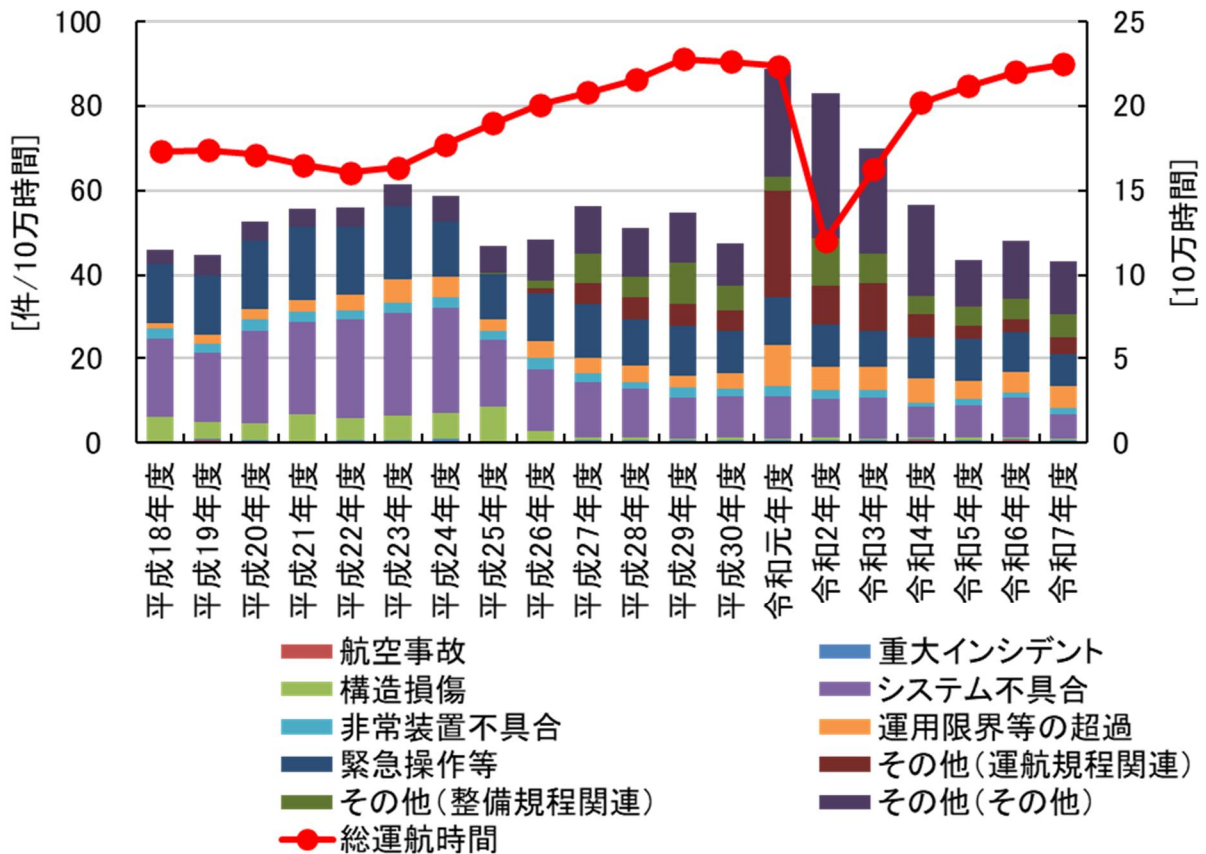
※1 複数の項目に該当するとして報告された事案については、代表的な項目において集計しています。

※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。

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



- | | |
|-------------|-------------|
| 航空事故 | 重大インシデント |
| 構造損傷 | システム不具合 |
| 非常装置不具合 | 運用限界等の超過 |
| 緊急操作等 | その他(運航規程関連) |
| その他(整備規程関連) | その他(その他) |
| 総運航時間 | |

※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、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。

※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、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。

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^{※6}

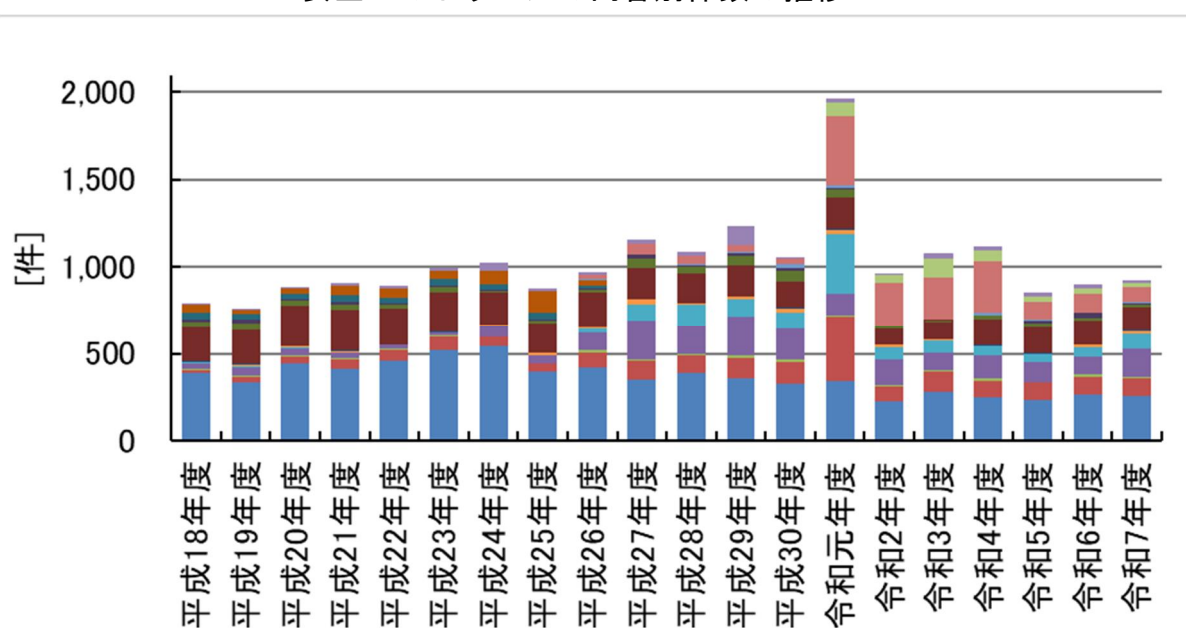
機材不具合	ヒューマン ファクター事案	回避操作	発動機の異物 吸引による損傷	部品脱落	危険物の 誤輸送等 ^{※7}	アルコール 事案	その他
257	378	147	9	9	88	19	14

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
99	10	166	82	16	5

回避操作の内訳		アルコール事案の内訳 ^{※8}			
TCAS RA ^{※9}	GPWS ^{※10}	運航乗務員	客室乗務員	運航管理者等	整備従事者
134	13	8	8	0	3

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^{※3,11}



※6 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。

※7 危険物の誤輸送等には、危険物の漏洩^{えい}を含みます。

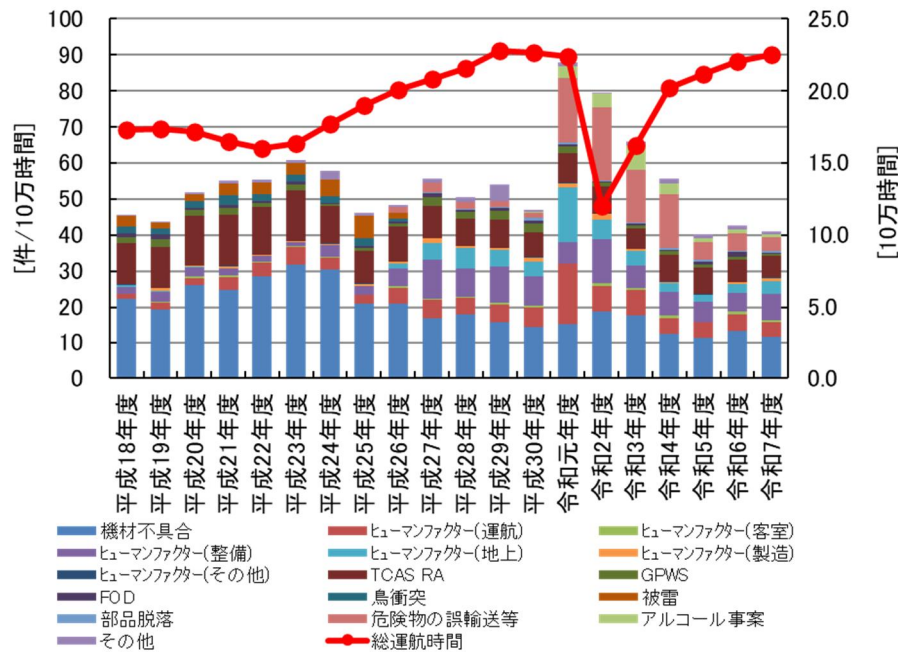
※8 客室乗務員、運航管理者等及び整備従事者によるアルコールに係る不適切事案については、令和元年 7 月 5 日から報告の対象となりました。同日から令和元年 12 月 31 日までの間に発生したものについては、経過措置により報告されていない場合があります。

※9 TCAS RA とは、航空機衝突防止装置の回避指示を差します。

※10 GPWS とは、対地接近警報装置の警報を差します。

※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。

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、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。

3. 安全上のトラブルの評価・分析と今後の対策

第39回航空安全情報分析委員会において、令和7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。