

## 航空輸送の安全にかかわる情報（令和 4 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 4 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）

- 令和 4 年 6 月 23 日<sup>※1</sup>、ジェットスター・ジャパン運航の JJP423 便（成田国際空港→高知空港、エアバス式 A320-232 型、JA05JJ、乗員 6 名・乗客 148 名搭乗）が、高知空港に着陸した際、客室乗務員 1 名が負傷（第一仙椎亀裂骨折）した。
- 令和 4 年 6 月 25 日、ANA ウイングス運航の NH1626 便（熊本空港→伊丹空港、ボンバルディア式 DHC-8-402 型、JA854A、乗務員 4 名・乗客 70 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（仙骨骨折）した。
- 令和 4 年 7 月 16 日、ソラシドエア運航の SNJ41 便（那覇空港→新石垣空港、ボーイング 737-800 型、JA807X、乗務員 6 名・乗客 127 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（左足甲（小指中足骨）の骨折）した。
- 令和 4 年 10 月 3 日、日本トランスオーシャン航空運航の JTA36 便（那覇空港→小松飛行場、ボーイング式 737-800 型、JA07RK、乗務員 6 名・乗客 100 名搭乗）が飛行中、機体が動揺した際に客室乗務員 1 名が骨折した。
- 令和 4 年 11 月 7 日、日本エアコミューター運航の JAL3760 便（種子島空港→鹿児島空港、ATR 式 72-212A 型、JA06CJ、乗員 4 名・乗客 42 名搭乗）が、鹿児島空港へ着陸した際、着陸の衝撃により乗客 1 名が骨折した。
- 令和 5 年 1 月 7 日、ジェットスター・ジャパン運航の JJP501 便（成田国際空港→福岡空港、エアバス式 A320-232 型、JA14JJ、乗員 6 名・乗客 136 名搭乗）が、成田国際空港を離陸したが、爆破予告の情報を受けたため、目的地を中部国際空港に変更し、同空港に着陸した。着陸後、誘導路上にて搭乗者を脱出用スライドを使用して降機させた際、一部の搭乗者が負傷した。
- 令和 5 年 1 月 7 日、日本航空運航の JAL687 便（東京国際空港→宮崎空港、ボーイング式 737-800 型、JA307J、乗員 6 名・乗客 134 名搭乗）が東京国際空港を離陸し、宮崎空港に向けて進入中、乗客 1 名が胸を座席の肘掛けに打ち付け負傷した。当該機は、飛行を継続し、同空港に着陸した。
- 令和 5 年 1 月 25 日、全日本空輸運航の ANA8512 便（香港→成田国際空港、ボーイング式 767-300 型、JA603A、計 2 名搭乗、貨物便）が成田国際空港に着陸し、地上走行中、スポットへ向けて旋回する際にスリップし、スポット周辺に停車していた車両と接触したため、機体が損傷した。

※1 本資料においては、日時は日本時間で表記しています。

## ○重大インシデント（3件）

- 令和4年4月18日、アイベックスエアラインズ IBX18 便（仙台空港→福岡空港、ボンバルディア式 CL-600-2C10 型、JA07RJ、乗員4名・乗客34名搭乗）が、飛行中、機長席側及び副操縦士席側の速度計に不具合が発生したため、緊急事態を宣言の上、福岡空港に着陸した。
- 令和4年5月20日、フジドリームエアラインズ FDA7994 便（広島空港→百里飛行場、エンブラエル式 ERJ170-200STD 型、JA10FJ、乗務員4名・乗客43名搭乗）が、管制官から着陸許可を受けて百里飛行場の西側滑走路へ進入中、管制官が同滑走路に車両が存在することを確認したため、当該機に復行を指示した。
- 令和4年10月15日、海上保安庁機が能登空港に着陸し、駐機場に向かうため滑走路を地上走行している際、遠隔地より対空援助業務を行う運航情報官から滑走路はクリアーであることを意味する情報を受けたジャネット運航の回転翼航空機（ベル式 206B 型、JA6113）が、同滑走路から離陸した。

航空事故の発生件数は増加しており、7件が搭乗者の負傷、残りの1件が地上走行中に車両と衝突し機体が損傷したものでした。搭乗者が負傷した7件のうち、6件が飛行中又は着陸時に生じた機体の動揺等により乗客（飛行中1件、着陸時1件）又は客室乗務員（飛行中3件、着陸時1件）が骨折を受傷したものの、1件が着陸後に誘導路上にて脱出用スライドを使用して降機した際に乗客が骨折を受傷したものでした。重大インシデントについては、複数の速度計の故障、車両が使用中の滑走路への着陸の試み、他の航空機が使用中の滑走路からの離陸がそれぞれ1件ずつでした。

国土交通省では、2.にも記載のとおり、これらの航空事故及び重大インシデントについて、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きています。なお、発生件数が増加している定期便の航空事故のほとんどが飛行中の乱気流による搭乗者の負傷であることを踏まえ、これら航空事故の発生状況等を分析し、従来からの適切なシートベルトの着用等に係る注意喚起のみならず、航空事故事例の共有及び負傷防止のための具体的対策の共有などによる注意喚起を本邦航空運送事業者に対して実施しました。また、脱出スライドを使用した緊急脱出時の航空事故事案では旅客の脱出を地上で支援する援助者がいなかったことを踏まえ、特定本邦航空運送事業者に対して、非常口座席にアサインされた旅客の有無に関係なく援助者を確保する手順の設定等を推奨するガイダンスを示し、対策を講じさせるとともに、一般利用者に対しては、国土交通省ホームページやSNSにより非常脱出時の留意点などの啓発を実施しました。

## 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4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、3件及び1,095件の合計1,106件の報告がありました。

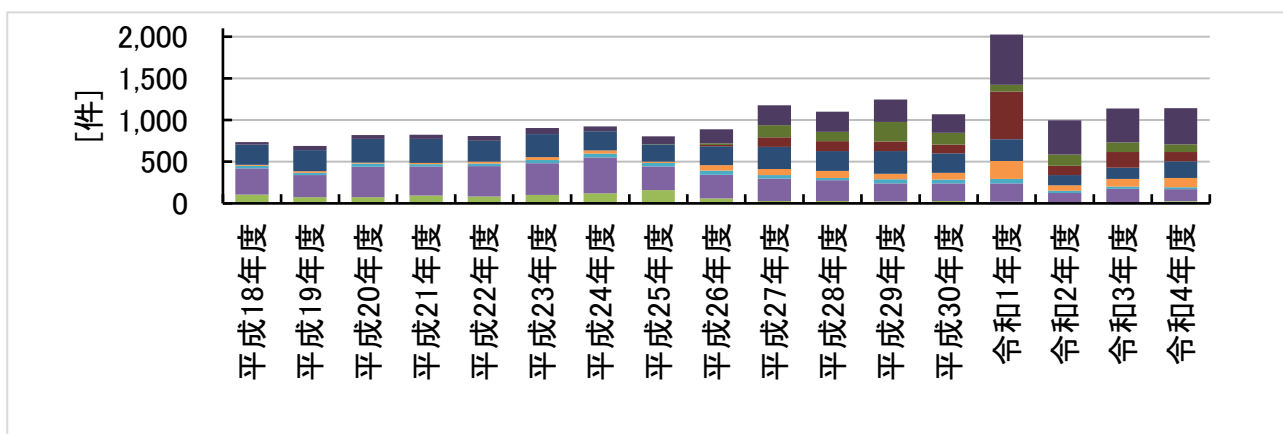
これらの報告を事態の種類別に分類すると、次の表のとおりです。

### 安全上のトラブル等の報告件数<sup>※2,3</sup>

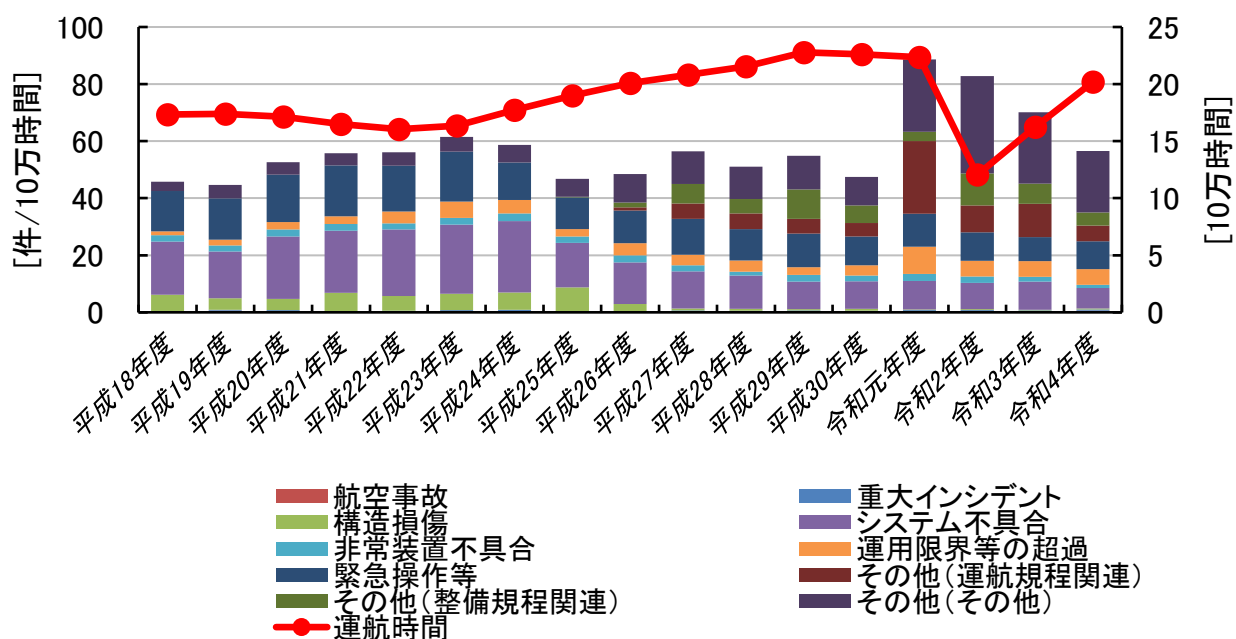
航空事故	重大インシデント	安全上のトラブル					
		航行中の構造損傷	航行中のシステム不具合	航行中の非常用機器等の不具合	運用限界の超過、経路・高度の逸脱	機器からの指示による急な操作等	その他
8	3	2	139	22	102	197	633
1,095							

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<sup>※4,5</sup>



### 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<sup>※3,4,5,6</sup>



- ※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 4 年度は速報値）によります。

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、次の表とおりです。

安全上のトラブルの内容別分類<sup>※7</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 <sup>※8</sup>	アルコール 事案	その他
241	284	170	3	13	296	65	23

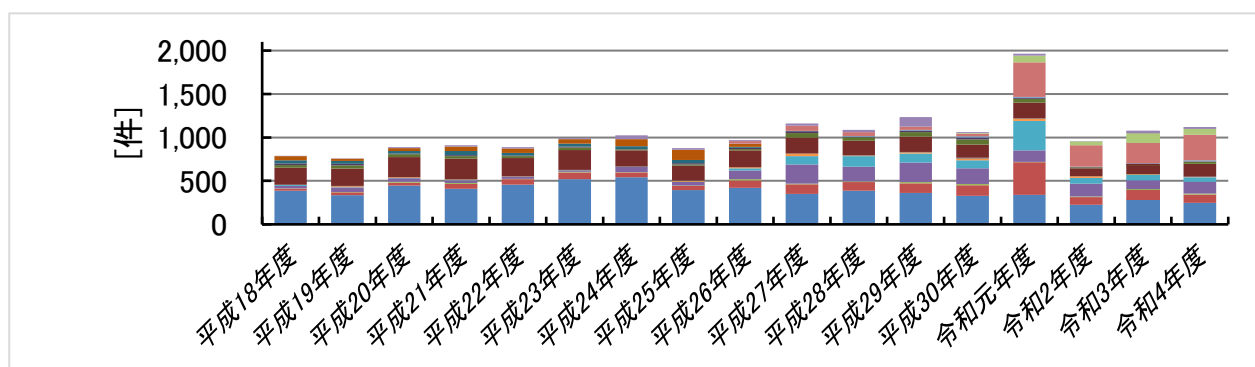
ヒューマンファクター事案の内訳					
運航乗務員	客室乗務員	整備従事者	地上作業員	製造	その他
82	12	129	51	4	6

回避操作の内訳		アルコール事案の内訳 <sup>※9</sup>			
TCAS RA <sup>※10</sup>	GPWS <sup>※11</sup>	運航乗務員	客室乗務員	運航管理者等	整備従事者
145	25	51	10	1	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<sup>※5,7,8,12</sup>



※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<sup>えい</sup>を含みます。

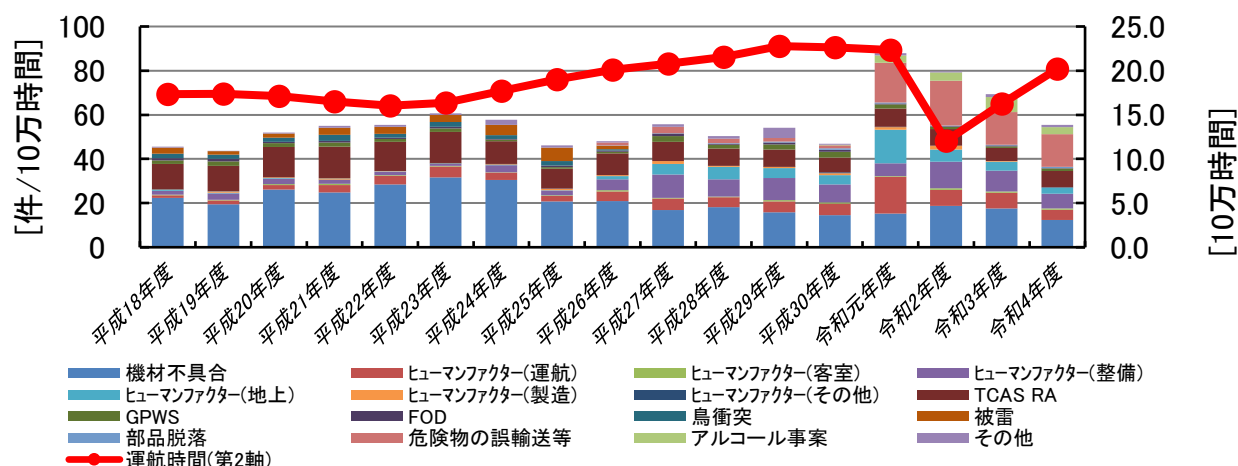
※9 客室乗務員、運航管理者等及び整備従事者によるアルコールに係る不適切事案については、令和元年 7 月 5 日から報告の対象となりました。同日から令和元年 12 月 31 日までの間に発生したものについては、経過措置により報告されていない場合があります。

※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。

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



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4年度の運航時間は令和3年度よりも4分の1程度増加し、コロナ禍前の9割程度となりました。一方、安全上のトラブル等の報告件数については、令和3年度と同程度であったため単位運航時間当たりとしては2割程度減少しました。

内容別にみると、回避操作に係る報告、部品脱落に係る報告、危険物の誤輸送等に係る事案が比較的高い割合で増加しました。

回避操作に係る報告については、対地接近警報装置（GPWS）又は航空機衝突防止装置（TCAS）の指示に基づく回避操作の報告が大半でした。報告件数が増加した主な要因としては運航時間の回復が考えられるところ、いずれも指示に従って修正操作を行うなどして、適切に対応されていることを確認しています。また、部品脱落に係る事案については、13件中11件が重量1kg未満の部品であり、重量1kg以上の部品であった2件についても部品を改修し、原因究明活動を実施しつつ、同じ部品を装備する航空機の運航者への注意喚起及び点検要請、当該部品製造国当局と連携した対応等の再発防止策を講じています。危険物の誤輸送等に係る報告については、200件余りが輸送を行う航空会社に起因するもの以外の旅客手荷物関係の事態であり、そのうちの約3割は海外から出発した旅客が国内にて乗り継ぐ際に無申告危険物を発見したというものです。同様の事態発生を防止するため、危険物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ます。

### 3. 安全上のトラブルの評価・分析と今後の対策

第33回航空安全情報分析委員会において、令和4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、コロナ禍による運航環境の大幅な変化（コロナ禍の運休・減便、及びポストコロナの需要回復・拡大）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ました。