

「航空機落下事故に関するデータ調査（平成 16～令和 5 年）」令和 7 年度調査結果修正箇所一覧（2026 年 8 月 6 日修正）

No.	頁	修正箇所	誤	正
1	全体	用語の統一	巡行中	巡航中
2	16	3.1.4 民間航空機（小型固定翼機、有視界飛行方式） （1）事故データ	対象の 20 年間に大破した事故は 40 件発生している。事故データの内訳は離陸時 5 件、着陸時 13 件、巡航中 21 件、地上 1 件である。	対象の 20 年間に大破した事故は 40 件発生している。事故データの内訳は離陸時 4 件、着陸時 13 件、巡航中 22 件、地上 1 件である。
3	16	3.1.4 民間航空機（小型固定翼機、有視界飛行方式） （2）対象事故	民間航空機の対象事故選定基準に基づいて（1）の大破した事故データの中から標準化手順書 ⁴ を用いて選定した対象事故は 14 件である。	民間航空機の対象事故選定基準に基づいて（1）の大破した事故データの中から標準化手順書 ⁴ を用いて選定した対象事故は 15 件である。
4	23	表 3.2 民間航空機（小型固定翼機、有視界飛行方式）の事故データ（5/5） ・ No.38 事故時の状況、対象事故、除外理由、注釈	事故時の状況：離陸 対象事故：（空欄） 除外理由：離着陸 注釈：（無）	事故時の状況：巡航 対象事故：○ 除外理由：（空欄） 注釈： 注）No.38 の本事故における事故時の状況については、公開情報上明確に「離陸時」であることが判断できないため、「巡航中」の事故と分類した。
5	23	表 3.2 民間航空機（小型固定翼機、有視界飛行方式）の事故データ（5/5） ・ 合計 離陸、巡航、対象事故、除外理由	離陸：5 巡航：21 対象事故：14 除外理由：26	離陸：4 巡航：22 対象事故：15 除外理由：25
6	57	表 5.1 評価対象となる民間航空機落下事故の件数 民間航空機（小型固定翼機、有視界飛行方式） 令和 7 年度調査結果	R5：0 合計：14	R5：1 合計：15

修正前後比較表

修正前	修正後
3.1.2 民間航空機（大型固定翼機、計器飛行方式） 3.1.1の調査範囲及び選定基準に基づき、民間航空機の分類ごとに標準化手順書⁴を用いて選定した「事故データ」及び「対象事故」の結果を以下に示す。 (1) 事故データ 標準化手順書⁴を用いて選定した事故データについて、大破した事故の発生日、発生場所、航空機型式、事故の概要及び事故時の状況の整理結果を表3.1に示す。 対象の20年間に大破した事故は3件発生している。事故データの内訳は離陸時0件、着陸時2件、巡航中0件、地上1件である。 (2) 対象事故 民間航空機の対象事故選定基準に基づいて(1)の大破した事故データの中から標準化手順書⁴を用いて選定した「飛行場での離陸時、着陸時及び航空路を巡航中」に相当する対象事故は2件である。対象事故の内訳は離陸時が0件、着陸時が2件、巡航中0件である。 3.1.3 民間航空機（大型固定翼機、有視界飛行方式） 民間航空機の対象事故選定基準である「離陸時、着陸時及び巡航中」に相当する大破した事故は発生していない。 3.1.4 民間航空機（小型固定翼機、有視界飛行方式） (1) 事故データ 標準化手順書⁴を用いて選定した事故データについて、大破した事故の発生日、発生場所、航空機型式、事故の概要及び事故時の状況の整理結果を表3.2に示す。 対象の20年間に大破した事故は40件発生している。事故データの内訳は離陸時5件、着陸時13件、<u>巡航中21件</u>、地上1件である。 (2) 対象事故 民間航空機の対象事故選定基準に基づいて(1)の大破した事故データの中から標準化手順書⁴を用いて選定した<u>対象事故は14件</u>である。 3.1.5 民間航空機（大型回転翼機、有視界飛行方式） (1) 事故データ 標準化手順書⁴を用いて選定した事故データについて、大破した事故の発生日、発生場所、航空機型式、事故の概要、事故時の状況等の整理結果を表3.3に示す。 対象の20年間に大破した事故は4件発生している。事故データの内訳は離陸時が0件、着陸時が0件、巡航中が4件、地上0件である。 (2) 対象事故 民間航空機の対象事故選定基準に基づいて(1)の大破した事故データの中から標準化手順書⁴を用いて選定した対象事故は1件である。 16	3.1.2 民間航空機（大型固定翼機、計器飛行方式） 3.1.1の調査範囲及び選定基準に基づき、民間航空機の分類ごとに標準化手順書⁴を用いて選定した「事故データ」及び「対象事故」の結果を以下に示す。 (1) 事故データ 標準化手順書⁴を用いて選定した事故データについて、大破した事故の発生日、発生場所、航空機型式、事故の概要及び事故時の状況の整理結果を表3.1に示す。 対象の20年間に大破した事故は3件発生している。事故データの内訳は離陸時0件、着陸時2件、巡航中0件、地上1件である。 (2) 対象事故 民間航空機の対象事故選定基準に基づいて(1)の大破した事故データの中から標準化手順書⁴を用いて選定した「飛行場での離陸時、着陸時及び航空路を巡航中」に相当する対象事故は2件である。対象事故の内訳は離陸時が0件、着陸時が2件、巡航中0件である。 3.1.3 民間航空機（大型固定翼機、有視界飛行方式） 民間航空機の対象事故選定基準である「離陸時、着陸時及び巡航中」に相当する大破した事故は発生していない。 3.1.4 民間航空機（小型固定翼機、有視界飛行方式） (1) 事故データ 標準化手順書⁴を用いて選定した事故データについて、大破した事故の発生日、発生場所、航空機型式、事故の概要及び事故時の状況の整理結果を表3.2に示す。 対象の20年間に大破した事故は40件発生している。事故データの内訳は離陸時4件、着陸時13件、<u>巡航中22件</u>、地上1件である。 (2) 対象事故 民間航空機の対象事故選定基準に基づいて(1)の大破した事故データの中から標準化手順書⁴を用いて選定した<u>対象事故は15件</u>である。 3.1.5 民間航空機（大型回転翼機、有視界飛行方式） (1) 事故データ 標準化手順書⁴を用いて選定した事故データについて、大破した事故の発生日、発生場所、航空機型式、事故の概要、事故時の状況等の整理結果を表3.3に示す。 対象の20年間に大破した事故は4件発生している。事故データの内訳は離陸時が0件、着陸時が0件、巡航中が4件、地上0件である。 (2) 対象事故 民間航空機の対象事故選定基準に基づいて(1)の大破した事故データの中から標準化手順書⁴を用いて選定した対象事故は1件である。 16

表3.2 民間航空機（小型固定翼機、有視界飛行方式）の事故データ（5/5）
Table3.2 Data on aircraft crashes of civil aircraft (small fixed-wing, visual flight) (5/5)

No	発生日	発生場所	所属	型式	事故の概要	事故時の状況				対象 事故	除外理由
						離 陸	着 陸	巡 航	地 上		
36	25.9.7	御路空港誘導路 上	独立行政法人航空大学 校	シーラス式 S22型	同機は、陸地直前に過大な機首上げ姿勢となった後に右へ大きく傾いたため、機長が姿勢を立て直すための操作を行ったが、その操作の途中で、自機の正面に航空機を視認したため、これを回避すべく右に急旋回し、東北東向きで誘導路に着地した後、そのまま直進し、空港場周縁に衝突して停止した。		○				離着陸
37	25.8.14	大分空港滑走路 上	本田航空株式会社	ボーカー・ピーチク ラフト式G58型	教官である機長回果による連続離着陸訓練中、大分空港の滑走路01に着陸した際、胴体着陸となり、機体を損傷した。		○				離着陸
38	25.6.28	沖縄県下地島空 港付近	PDエアロスペース株 式会社	PDエアロスペース式 PDAS-X06型 (自作航空機、無操縦者航空機)	試験飛行のため下地島空港滑走路17から離陸した直後に操縦系統の故障通信が途絶え、その後、下地島空港北側の海上に着水し、大破した。	○					離着陸
39 ^{注1)}	25.6.16	那覇空港	個人	セスナ式 T303型	那覇空港のエプロン上において、出発のためエンジンの機能点検を行っていたところ、第1(左側)エンジン付近から白煙が出るとともに、同エンジンの火災の可能性を示す警告灯が点灯したため、機長は同エンジンを停止させた。				○		出発前の事故
40	25.4.18	大分県宇佐市	海上保安庁	デキストロン・アビ エーション式 172S型	北九州空港を離陸後、飛行中にエンジンの出力が低下して、大分県宇佐市の農地に不時着し大破した。			○			不時着
合 計						5	13	21	1	14	25
						40				40	

注)No.39の本事故における機体の損傷程度については、公開情報上明確な記載が確認できなかった。また、航空機レーダー追跡サイトである「FlightAware」および「FlightRadar24」等において、当該機の事故後の運航記録は確認されなかった。これらの状況を踏まえ、本件は大破に分類した。

出典) 国土交通省運輸安全委員会 (2024) ^{T-10.2}
参考文献) FlightAware, <https://www.flightaware.com/> (令和8年1月8日確認)
参考文献) FlightRadar24, <https://www.flightradar24.com/> (令和8年1月8日確認)

修正後

表3.2 民間航空機（小型固定翼機、有視界飛行方式）の事故データ（5/5）
Table3.2 Data on aircraft crashes of civil aircraft (small fixed-wing, visual flight) (5/5)

No	発生日	発生場所	所属	型式	事故の概要	事故時の状況				対象 事故	除外理由
						離 陸	着 陸	巡 航	地 上		
36	25.9.7	御路空港誘導路 上	独立行政法人航空大 学校	シーラス式 S22型	同機は、陸地直前に過大な機首上げ姿勢となった後に右へ大きく傾いたため、機長が姿勢を立て直すための操作を行ったが、その操作の途中で、自機の正面に航空機を視認したため、これを回避すべく右に急旋回し、東北東向きで誘導路に着地した後、そのまま直進し、空港場周縁に衝突して停止した。		○				離着陸
37	25.8.14	大分空港滑走路 上	本田航空株式会社	ボーカー・ピーチク ラフト式G58型	教官である機長回果による連続離着陸訓練中、大分空港の滑走路01に着陸した際、胴体着陸となり、機体を損傷した。		○				離着陸
38 ^{注1)}	25.6.28	沖縄県下地島空 港付近	PDエアロスペース株 式会社	PDエアロスペース式 PDAS-X06型 (自作航空機、無操縦者航空機)	試験飛行のため下地島空港滑走路17から離陸した直後に操縦系統の故障通信が途絶え、その後、下地島空港北側の海上に着水し、大破した。			○		○	
39 ^{注1)}	25.6.16	那覇空港	個人	セスナ式 T303型	那覇空港のエプロン上において、出発のためエンジンの機能点検を行っていたところ、第1(左側)エンジン付近から白煙が出るとともに、同エンジンの火災の可能性を示す警告灯が点灯したため、機長は同エンジンを停止させた。				○		出発前の事故
40	25.4.18	大分県宇佐市	海上保安庁	デキストロン・アビ エーション式 172S型	北九州空港を離陸後、飛行中にエンジンの出力が低下して、大分県宇佐市の農地に不時着し大破した。			○			不時着
合 計						4	13	22	1	15	25
						40				40	

注)No.38の本事故における事故時の状況については、公開情報上明確に「離陸時」であることが判断できないため、「巡航中」の事故と分類した。
注)No.39の本事故における機体の損傷程度については、公開情報上明確な記載が確認できなかった。また、航空機レーダー追跡サイトである「FlightAware」および「FlightRadar24」等において、当該機の事故後の運航記録は確認されなかった。これらの状況を踏まえ、本件は大破に分類した。

出典) 国土交通省運輸安全委員会 (2024) ^{T-10.2}
参考文献) FlightAware, <https://www.flightaware.com/> (令和8年1月8日確認)
参考文献) FlightRadar24, <https://www.flightradar24.com/> (令和8年1月8日確認)

修正前

5 まとめ

原子力事業者は、原子炉施設への航空機の落下を「想定される外部人為事象」として設計上の考慮をするか否かの判断をするため、航空機落下確率評価を実施している。本件は、当該評価に用いるデータとして、平成16年（2004年）1月から令和5年（2023年）12月までの20年間についての航空機落下事故に関するデータについて、標準化手順書⁴を用いて調査を実施し、その結果をまとめた。以下にその概要を示す。

(1) 民間航空機落下事故データ及び民間航空機運航実績データ

平成16年（2004年）1月から令和5年（2023年）12月までの20年間において、評価対象となる民間航空機落下事故の件数は表5.1のとおりである。また、同20年間における国内線及び国際線の民間航空機運航実績データは表5.2のとおりである。表5.1及び表5.2には、以前の調査結果との比較のため、令和6年度NRA技術ノート³のデータを参考に併せて記載している。

令和7年度調査結果に係る調査の結果、令和6年度NRA技術ノート³と比較して、民間航空機の落下事故件数は大きな変動がないこと、また、離着陸回数等運航実績も大きな変動がないことが分かった。このことから、令和7年度調査結果のデータを用いて民間航空機落下確率を評価したとしても、令和6年度NRA技術ノート³のデータを用いた場合に比べ、全体的に大きな変動がないと考えられる。

表 5.1 評価対象となる民間航空機落下事故の件数

Table 5.1 The number of civil aircraft crashes subjected to evaluation

航空機の分類	令和7年度調査結果			(参考) 令和6年度NRA技術ノート ³ (H15～R4)
	H16～R4	R5	合計	
民間航空機 (大型固定翼機、 計器飛行方式)	2	0	2	2
民間航空機 (大型固定翼機、 有視界飛行方式)	0	0	0	0
民間航空機 (小型固定翼機、 有視界飛行方式)	14	<u>0</u>	<u>14</u>	16
民間航空機 (大型回転翼機、 有視界飛行方式)	1	0	1	1
民間航空機 (小型回転翼機、 有視界飛行方式)	17	0	17	17

57

修正後

5 まとめ

原子力事業者は、原子炉施設への航空機の落下を「想定される外部人為事象」として設計上の考慮をするか否かの判断をするため、航空機落下確率評価を実施している。本件は、当該評価に用いるデータとして、平成16年（2004年）1月から令和5年（2023年）12月までの20年間についての航空機落下事故に関するデータについて、標準化手順書⁴を用いて調査を実施し、その結果をまとめた。以下にその概要を示す。

(1) 民間航空機落下事故データ及び民間航空機運航実績データ

平成16年（2004年）1月から令和5年（2023年）12月までの20年間において、評価対象となる民間航空機落下事故の件数は表5.1のとおりである。また、同20年間における国内線及び国際線の民間航空機運航実績データは表5.2のとおりである。表5.1及び表5.2には、以前の調査結果との比較のため、令和6年度NRA技術ノート³のデータを参考に併せて記載している。

令和7年度調査結果に係る調査の結果、令和6年度NRA技術ノート³と比較して、民間航空機の落下事故件数は大きな変動がないこと、また、離着陸回数等運航実績も大きな変動がないことが分かった。このことから、令和7年度調査結果のデータを用いて民間航空機落下確率を評価したとしても、令和6年度NRA技術ノート³のデータを用いた場合に比べ、全体的に大きな変動がないと考えられる。

表 5.1 評価対象となる民間航空機落下事故の件数

Table 5.1 The number of civil aircraft crashes subjected to evaluation

航空機の分類	令和7年度調査結果			(参考) 令和6年度NRA技術ノート ³ (H15～R4)
	H16～R4	R5	合計	
民間航空機 (大型固定翼機、 計器飛行方式)	2	0	2	2
民間航空機 (大型固定翼機、 有視界飛行方式)	0	0	0	0
民間航空機 (小型固定翼機、 有視界飛行方式)	14	<u>1</u>	<u>15</u>	16
民間航空機 (大型回転翼機、 有視界飛行方式)	1	0	1	1
民間航空機 (小型回転翼機、 有視界飛行方式)	17	0	17	17

57