

2025年4～9月の部品欠落報告について

2025年4～9月における部品欠落報告の概要

1. 落下物対策総合パッケージ

航空機からの落下物については、2018年3月にとりまとめた「落下物対策総合パッケージ」に基づき、関係者（国・メーカー・航空会社等）が一丸となって対策を実施している。

→落下物対策総合パッケージの概要についてはP2

2. 羽田空港の新飛行経路における落下物の発生件数

羽田空港の新飛行経路の運用開始以降（2020.3.29～2025.9.30）において、新飛行経路における落下物事案と確認されたものは0件。

3. 部品欠落報告制度の拡充と報告件数

落下物には至らないものの、部品欠落についても情報収集を強化し、落下物の未然防止に活かすため、2017年11月、国際線が多く就航する空港について、外国航空会社も含めた全ての航空会社から航空機の部品欠落情報が報告されるよう、報告制度を拡充。本制度により2025年4～9月に報告された部品欠落件数は776個。

→部品欠落の報告制度についてはP3

→2025年4～9月の部品欠落の概要、2025年8～9月の部品欠落については、それぞれP4, P5

4. 航空会社における徹底的な機体の点検等

航空会社においては、駐機中等において徹底的な点検等を行うほか、点検等を行う際の整備士等の意識の向上のための様々な取組が実施されている。

→航空会社における取組についてはP6

5. 国における部品欠落点検に特化した機体チェックと外国航空機に対する立入検査

また、航空会社だけでなく、国自らが点検を行い、その結果を落下物の未然防止に活かすため、羽田空港においては、本邦・外国航空機を対象に2019年3月から国の職員による部品欠落点検に特化した機体チェックを実施しており、2020年度からは体制の強化を行っている。加えて、外国航空機に対しては、航空法に基づく立入検査（ランプインスペクション）の一環として、部品欠落の点検を行っている。

→国による機体チェック、ランプインスペクションについては、それぞれP7, P8

6. 航空会社・メーカー等と連携した再発防止の徹底

過去に発生した落下物事案や部品欠落については、航空会社においてメーカー等と連携して原因究明・対策検討を行い、国はその実施状況を指導・監督するとともに、他の航空会社へも情報共有や指示、必要に応じて落下物防止対策基準の拡充を行っており、再発防止を徹底している。

→落下物防止対策基準の拡充についてはP9

落下物対策総合パッケージ(概要)

- 有識者や実務者等の関係者が一堂に会した「**落下物防止等に係る総合対策推進会議**」における**2018年3月のとりまとめ**を受け、落下物対策を充実・強化。
- 今後も、**関係者が一丸となって、落下物対策を充実**。

未然防止策の徹底

「落下物防止対策基準」の策定

本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社に、落下物防止対策の事業計画への記載を義務づけ



- ・ 航空法施行規則の改正（2018年8月）通達発出（2018年9月）
- ・ 施行：本邦社（2019年1月15日）、外航社（2019年3月15日）
- ・ 落下物防止対策基準の拡充（2018年9月制定 2025年9月最新改正）

あらゆるチャネルを通じた未然防止策の徹底

- ① **対策事例をまとめた「落下物防止対策集」を作成**
 - ・ 作成・公表（2018年1月）
- ② 内外の航空会社に対して**未然防止策を徹底**



ICAOにおいて周知（2018年6月8日）

駐機中の機体チェックの強化

- ① 外国航空機に対する検査を羽田空港、成田空港に重点化
- ② 空港管理者による新たなチェック体制の構築
 - ・ 成田空港では2017年3月から、羽田空港では2019年3月から運用開始（航空機検査官が対応）
 - ・ 検査官のノウハウを活用し、検査実施者と補助要員から構成されるチームを編成し、月100機程度の機体チェックを実施。

事案発生時の対応強化

補償等の充実

- ① 被害者救済制度の拡充
 - ・ 羽田乗り入れ便への加入の義務化（60%→100%に引き上げ）
 - ・ 全国の空港への横展開
- ② 補償費立替えの枠組みを構築
- ③ 見舞金制度の創設

- ・ 航空法施行規則の改正・公布（2018年8月）
- ・ 所要の要領等作成済み
- ・ 運用開始：2019年夏ダイヤ（2019年3月31日）

航空会社に対する処分等

落下物の原因者である航空会社（本邦社及び外航社）に対して処分等を行う。航空機の整備や落下物防止対策基準の遵守状況等を踏まえ措置する。

- ・ 本邦社：落下物事案にも適用される処分基準を策定（2018年3月）
- ・ 外航社：本邦社に準ずる内容で対応

情報収集・分析の強化

- ① 落下物情報の収集強化（空港事務所、警察）
 - ・ 落下物処理要領を策定（2017年6月）
- ② 落下物認定の確度向上のための技術力向上
 - ・ 氷塊の成分分析の精度向上
- ③ 外航社を含めた部品脱落の報告制度の拡充
 - ・ 羽田についても報告制度の対象とAIPに掲載（2017年11月）

航空機の部品欠落に関する報告制度

- 部品欠落とは、到着後の点検において、航空機の部品がなくなっていることが確認されたもの。
- 2017年11月、国際線が多く就航する空港について、外国航空会社も含めた全ての航空機運航者から空港運営者に対し、航空機の部品欠落情報が報告されるようAIP※において周知。

(イメージ図)



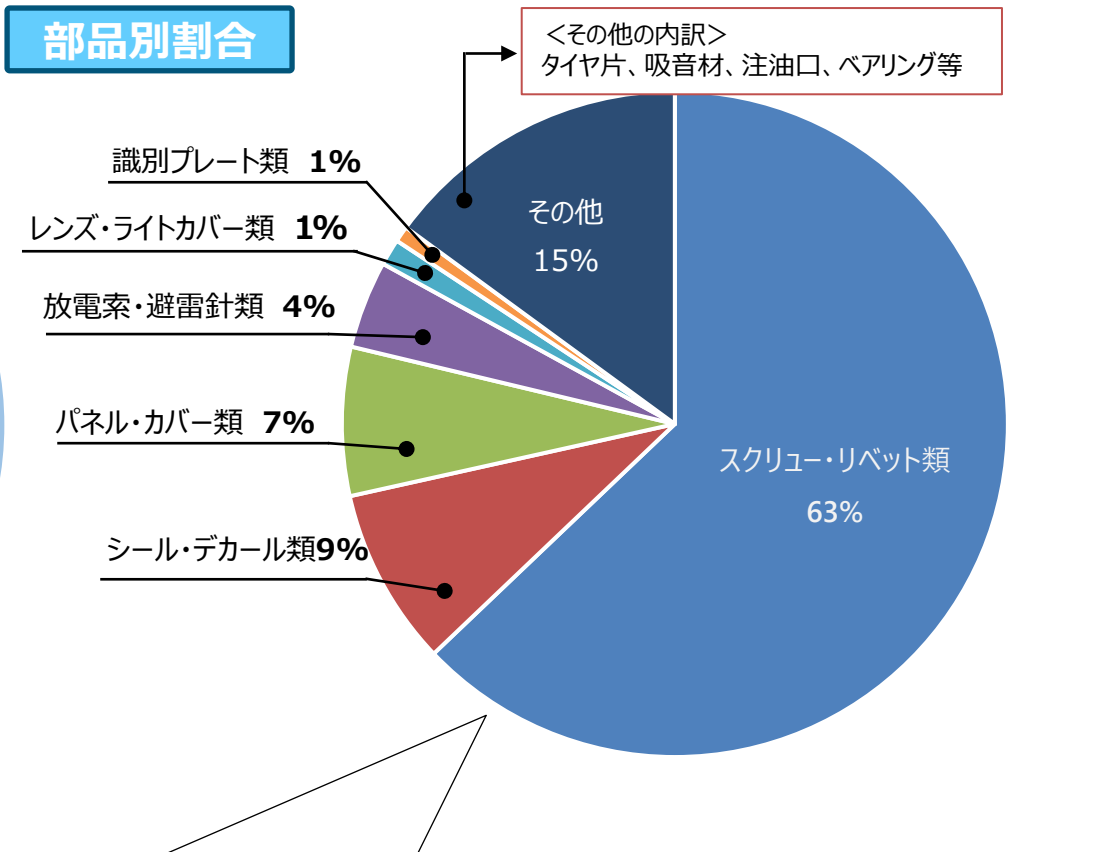
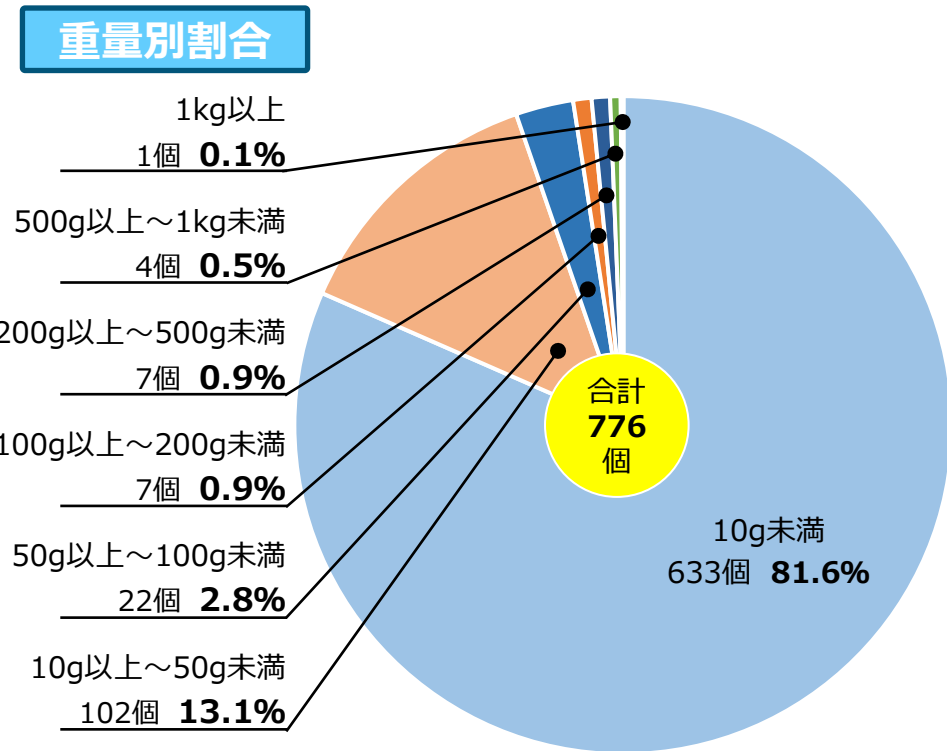
地上(空港内で発見されたものを除く。)で部品又は氷塊が発見された場合には「落下物」として認知。

到着後の点検において部品がなくなっていることを確認した場合、「部品欠落」として認知。

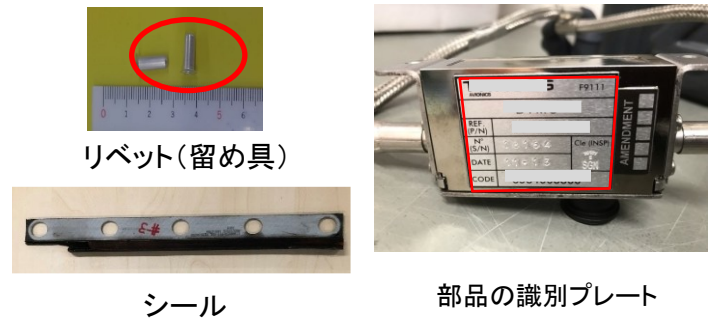
■ 報告制度の対象空港

従来より報告制度を設けていた成田空港に加え、2017年11月より、羽田、関西、中部、福岡、那覇、新千歳の6空港で制度開始。

○ 部品欠落の報告制度により、羽田空港を含む7空港において2025年4月～9月に報告された欠落部品の総計は776個であり、そのほとんどは50g未満で、約8割は10g未満である。



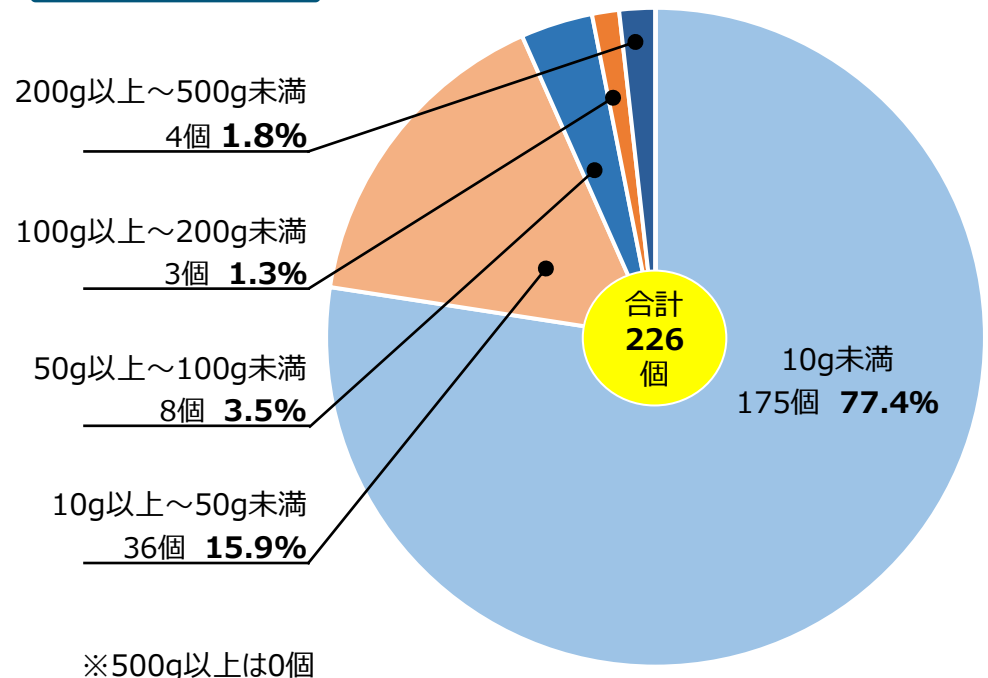
部品欠落の例



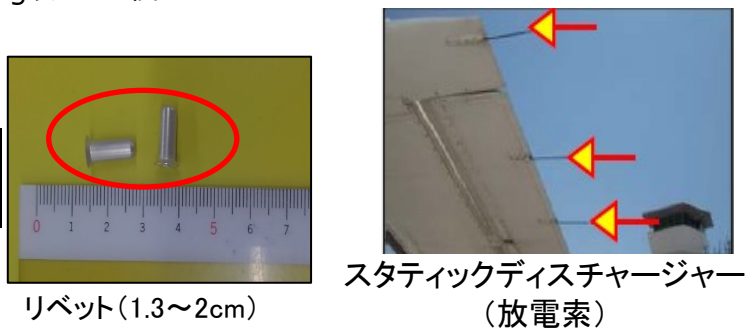
- 部品欠落報告の約6割はスクリー、リベット等の留め具であり、重さは0.1g～190g程度
- シール、デカル類の材質はアルミニウム、プラスチック等であり、重さは1g～350g程度
- パネル・カバー類の材質は複合材等、カバー類はプラスチック等であり、重さは1g～800g程度
- 放電索・避雷針類の材質はアルミニウム、複合材等であり、重さは1g～50g程度
- レンズ、ライトカバー類の材質はガラス、プラスチックであり、重さは10g～600g程度
- 識別プレート類の材質はアルミニウム等であり、重さは1g～20g程度

- 部品欠落の報告制度により、羽田空港を含む7空港において2025年8月～9月に報告された欠落部品の総計は226個であり、そのほとんどは50g未満で、約8割が10g未満である。（前年度同期間は194個）
- また、欠落部品の多数を占める10g未満の部品についても、各航空会社において、落下物防止対策基準に従って、欠落事例を分析し必要な再発防止策が進められている。

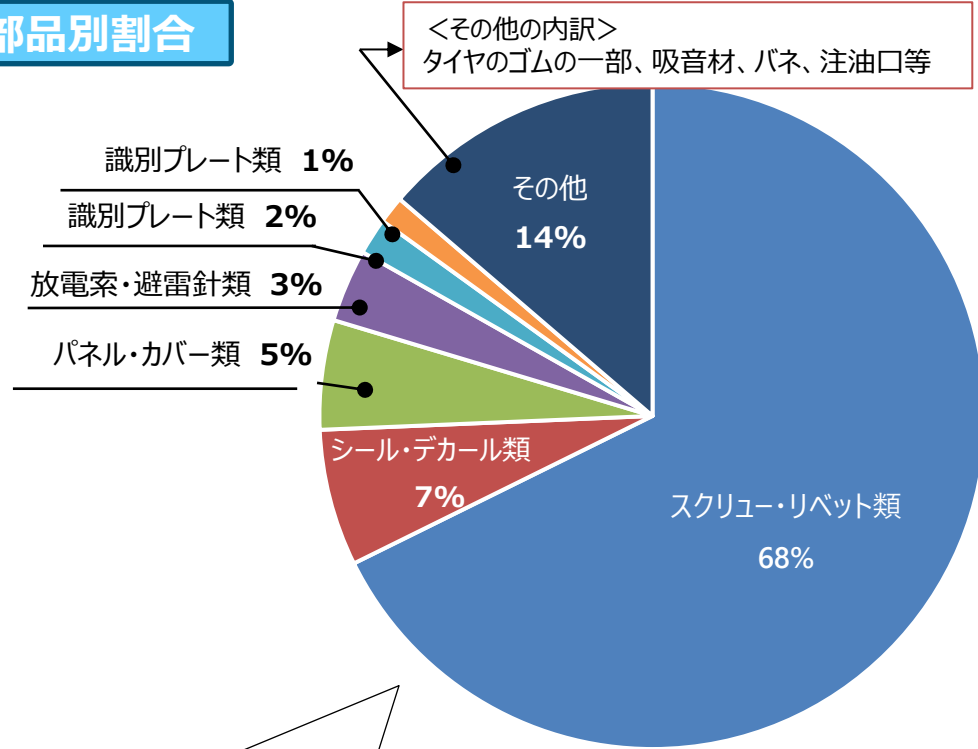
重量別割合



部品欠落の例



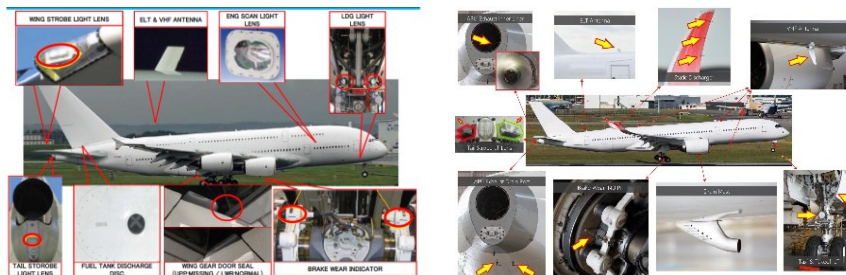
部品別割合



- 部品欠落報告の約7割はスクリュー、リベット等の留め具であり、重さは0.1g～190g程度
- シール、デカル類の材質はアルミニウム、プラスチック等であり、重さは1g～135g程度
- パネル類の材質は複合材等、カバー類はプラスチック等であり、重さは2g～80g程度
- 放電索、避雷針類の材質は複合材等であり、重さは1g～30g程度
- 識別プレート類の材質はアルミニウム等であり、重さは10g～20g程度
- レンズ、ライトカバー類の材質はプラスチックであり、重さは90g～300g程度

- 落下物の未然防止のため、各航空会社において、部品欠落が起こりやすい箇所の点検強化や点検を行う整備士等の意識向上のための取組が行われており、各航空会社の取組等については、他の航空会社や航空機メーカー等との間で情報共有・水平展開を行っている。
- 部品欠落が発見された場合には、スクリーやシール等の小部品類であっても、航空会社において、メーカーと連携して原因究明・対策検討を行うとともに、航空局においても、これらのプロセスを随時監視・監督している。

教育訓練の強化等による点検精度・意識の向上



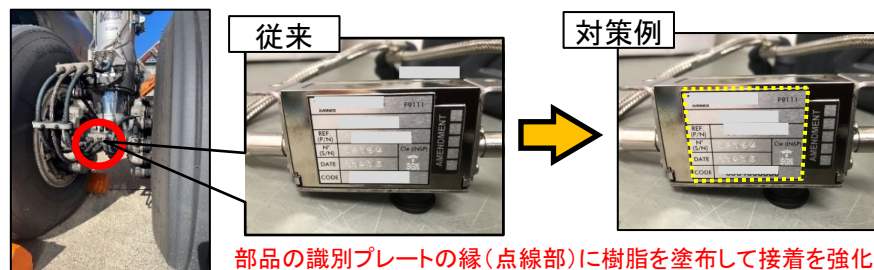
ハザードマップを活用した重点点検の徹底



航空会社と航空機メーカーが情報共有を行う会議

部品欠落情報を踏まえた対策事例

航空会社においては、駐機中の機体を含めた徹底的な点検等により発見した部品欠落や他社の部品欠落情報も踏まえ、小部品類であっても、メーカーと連携して、再発防止策が進められている。



部品の識別プレートの縁(点線部)に樹脂を塗布して接着を強化

主脚構成部品のラベルの接着強化
(プレートの大きさ 4cm×3cm、重量 1g)



メーカーの確認を受けたうえで塗装に変更

燃料給油圧力制限のデカルの塗装化
(大きさ 1000cm²)

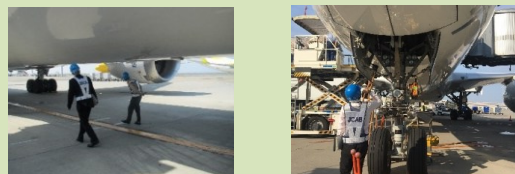
概要

- 羽田空港において、本邦・外国航空機を対象に、2019年3月から空港管理者(国)による部品欠落点検に特化した機体チェックを実施。
- 航空機の機体に精通した職員(航空機検査官職種や機体チェック研修を受講した者等)で構成されるチームにより実施。
- 新飛行経路運用開始に伴い、2020年度よりチェック要員を増員(2チーム→3チーム)するなど機体チェック体制を強化。
- 年間の実施目標機数は羽田空港における1日の発着回数と同程度(※)。

※2025年度の目標機数は1,300機程度。

機体チェックの流れ

機体チェックの実施



機体の胴体・主翼(エンジン含む)・脚などに部品欠落・着氷等がないか点検

傾向を踏まえた機体チェックを計画

蓄積された不具合事例を分析し、型式や航空機の部位毎の傾向を把握

部品欠落発見

国による機体チェックにより確認された事例

原因究明・対策検討

・航空会社において、メーカー等と連携した原因究明・対策検討

再発防止の徹底

・他の航空会社への事例の情報共有・注意喚起を行い、同様の事例の再発を防止
・必要に応じ、落下物防止対策基準への対策追加
・航空会社における再発防止策の実施

機体チェックの実施状況 (2025年4月1日～2025年9月30日)

チェック機体数 682機

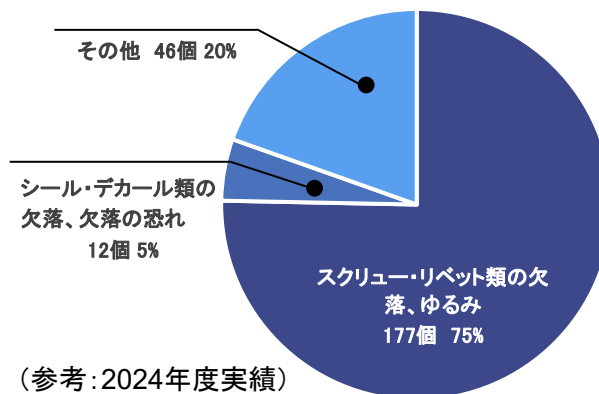
部品欠落を発見

141個

部品欠落になる恐れ
のあった状態を発見

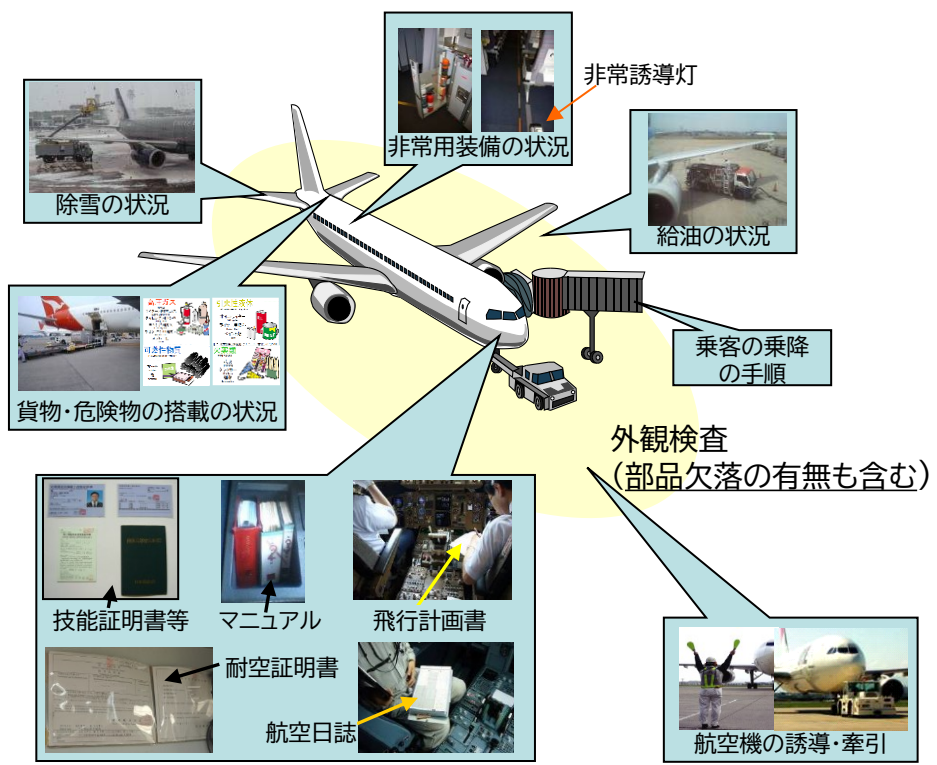
94個

不具合別の割合 (計235個)



(参考:2024年度実績)
チェック機体数:1,335機
部品欠落を発見:152個
欠落になる恐れのあった状態を発見:299個

- 国際民間航空条約に則り航空法第134条第2項の立入検査の一環として、我が国に乗り入れる外国航空機による航空輸送の安全を確保すべく、外国航空機への立入検査(ランプインスペクション)を実施している。
- 航空機が空港に到着後、出発するまでの間に、携帯・搭載が義務づけられている書類(パイロットの技能証明書など)の確認、非常用装備(客室内の消火器など)の確認及び外観検査等を行い、安全性が担保されていることを総合的に確認。外観検査の一環として、部品欠落の有無の確認も実施している。



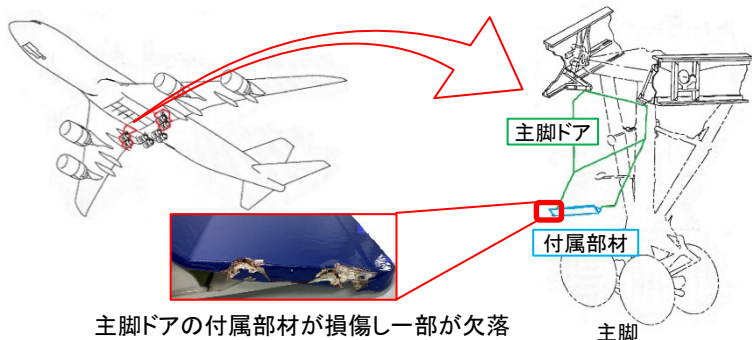
ランプインスペクション実施状況			
	実施件数	対象運航国・地域数	対象航空会社数
2025年度 (4月1日～10月31日)	274(66)	42(17)	104(26)
2024年度【参考】	401(94)	42(15)	101(20)

※ ()は羽田空港における数字を表す。

- 近年発生した以下の部品欠落事案等を踏まえ、メーカー等と連携し、当該事案の再発防止対策を国内外の航空会社に義務付けるべく落下物防止対策基準の改正を実施。
- 引き続き落下物事案の未然防止・再発防止を図るため、メーカー等と連携し、落下物防止対策基準の充実・強化を図っていく。
- さらに、部品欠落の大部分をスクリー等の小部品類が占めていること等を踏まえて、小部品類も含めた欠落事例の情報収集・詳細分析等を通じて、落下物防止に資するさらなる対策策定に向けた取組を進めているところ。

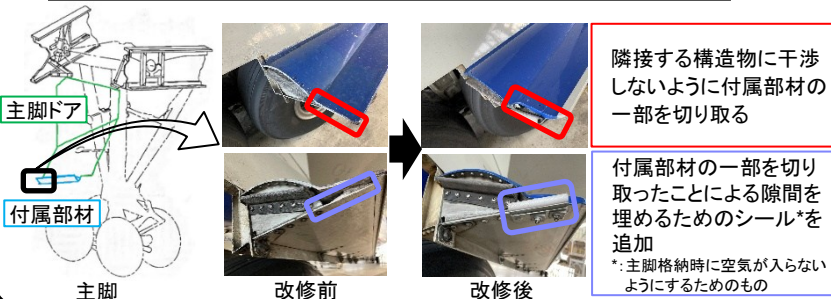
(追加対策1) ボーイング747-8F型機の主脚ドアの付属部材

主脚ドアの付属部材の一部欠落(国内事例)



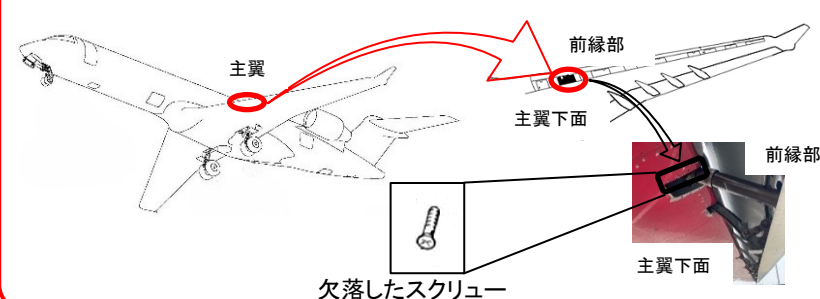
主脚ドアの付属部材が主脚格納中に隣接する構造物に干渉し、損傷したことにより、欠落したものと推定

航空会社に対し、隣接する構造物に干渉しないように主脚ドアの付属部材を改修することを義務付け



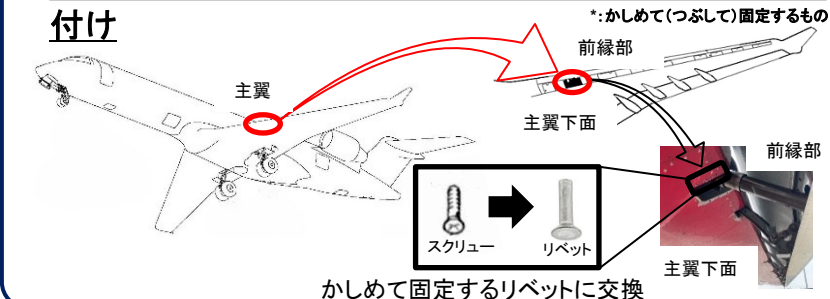
(追加対策2) ボンバルディアCL-600-2C10型機の主翼下面パネルの部品

主翼前縁部の下面パネルの内側に取り付けられているシールを固定するスクリー(ネジ)の欠落(国内事例)



シール及び機体の振動の影響により、スクリーが緩み欠落したものと推定

航空会社に対し、スクリーが欠落しないよう、シールを取り外し、スクリーからリベット*への交換を義務付け



部品欠落・
欠落の恐れ
発見

原因究明
対策検討

再発防止
徹底