

全日本空輸株式会社所属ボーイング式787-9型JA899Aの  
航空事故調査について  
(経過報告)

令和7年1月30日  
運輸安全委員会(航空部会)

運輸安全委員会は、令和6年2月1日、中部国際空港の南南東約100kmの上空において全日本空輸株式会社所属ボーイング式787-9型JA899Aが巡航中に動揺し、客室乗務員が負傷した航空事故について、令和6年2月から原因を究明するための調査を進めてきたところであるが、これまでの調査で得られた情報をもとに、更に分析を進めるとともに、原因関係者からの意見聴取及び関係国への意見照会を行う必要がある。このため、本調査については、本航空事故が発生した日から1年以内に調査を終えることが困難であると見込まれる状況にあることから、運輸安全委員会設置法第25条第4項の規定に基づき、以下のとおり本調査の経過を報告する。

なお、本経過報告の内容については、今後、新たな情報の入手等により、修正されることがあり得る。

また、本調査は、本航空事故に関し、運輸安全委員会設置法及び国際民間航空条約第13附属書に従い、航空事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故等の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行うものであり、本航空事故の責任を問うために行うものではない。

## 1. 航空事故の概要

全日本空輸株式会社所属ボーイング式787-9型JA899Aは、令和6年2月1日(木)、東京国際空港を離陸し、バンコク国際空港に向けて飛行中、機体が動揺し、客室乗務員1名が重傷を負い、客室乗務員1名及び乗客1名が軽傷を負った。

## 2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和6年2月2日、航空事故として通報を受け、本航空事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の航空事故調査官を指名した。現時点までに関係者からの口述聴取、航空機及び気象に関する調査、飛行記録装置の記録の解析等を実施した。

## 3. 判明している主な事実情報

### (1) 飛行の経過

同機は、機長ほか乗務員10名、乗客246名、計257名が搭乗し、同社の定期849便として、00時37分、東京国際空港を離陸した。同機が、中部国際空港の南南東約100km、高度28,000ft(約8,500m)で飛行中、01時09分ごろ、機体が大きく揺れた。揺れが発生した時、客室中央付近左側通路でドリンクサービスを行っ

ていた客室乗務員Aは、体が宙に浮き、着地した際に右足首を負傷した。客室後方付近左側通路でスナック菓子を運んでいた客室乗務員Bは、体が宙に浮き、正座のような姿勢で着地した際に左足の甲を負傷した。また、4 2 F席の乗客は座席に着座した姿勢で首を負傷した。客室乗務員Aは、業務の継続が困難であったため、別の客室乗務員に業務を引き継ぎ、客室乗務員Bは業務を継続した。同機は、0 6時5 7分にバンコク国際空港に着陸した。

客室乗務員Aは、着陸後、バンコクの医療機関で骨折の可能性があるとの診断を受け、帰国後の2月2日に国内の医療機関で「右足関節外果骨折」と診断された。客室乗務員Bは、着陸後、バンコクの医療機関で「左足首甲の擦過傷及び捻挫」と診断された。4 2 F席の乗客は、帰国後の2月8日に国内の医療機関で「頸椎捻挫」と診断された。



図 事故発生時の負傷した客室乗務員及び乗客の位置

## (2) 死傷者

客室乗務員 1 名 重傷 (右足関節外果骨折)  
 客室乗務員 1 名 軽傷 (左足首甲の擦過傷及び捻挫)  
 乗客 1 名 軽傷 (頸椎捻挫)

## (3) 航空機の損壊

なし

## (4) 気象

中国大陸中部から九州南部を経て関東の東海上まで伸びる停滞前線があり、前線上の低気圧が東北東に進行していた。同機の飛行高度及び飛行経路付近では、晴天乱気流及び孤立した積雲系の雲域が予想されていた。

## 4. 今後の調査

本航空事故の原因及び本航空事故に伴い発生した被害の原因の究明並びに事故の再発防止策の検討のため、これまでの調査で得られた情報をもとに、飛行中の揺れに至った状況の詳細など、更なる分析のほか、原因関係者からの意見聴取及び関係国への意見照会を行う必要がある。

当委員会は、これまでの調査、分析等によって得られた結果を踏まえて、引き続き本航空事故の原因等の調査を進める。