スカイマーク株式会社所属ボーイング式７３７－８００型
ＪＡ７３７Ｘの航空事故調査について
（経過報告）

令和８年１０月２９日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和７年１１月１日、北海道苫小牧市沖、高度約3,７００m（約１２,０００ft）において、スカイマーク株式会社所属ボーイング式７３７－８００型ＪＡ７３７Ｘが新千歳空港に向けて進入中、被雷し、着陸後の点検において機体の損傷が確認された航空事故について、令和７年１１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基に、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

スカイマーク株式会社所属ボーイング式７３７－８００型ＪＡ７３７Ｘは、令和７年１１月１日（土）、新千歳空港に向けて進入中、北海道苫小牧市沖において被雷し、レドーム、胴体前方右側及び垂直尾翼頭頂部を損傷した。

２．調査の概要

本件は発生日が１１月１日であるが、１１月２２日に損傷の程度が大修理相当と判定されたため、同日、運輸安全委員会は、航空事故として通報を受けて本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。また、令和８年７月２９日に１名の航空事故調査官を追加指名した。現時点までに関係者からの口述聴取、航空機の調査、当時の気象情報、飛行記録装置等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、０８時３７分、機長ほか乗務員５名及び乗客１７７名の計１８３名が搭乗し、同社の定期７０５便として新千歳空港に向けて東京国際空港を離陸した。

機長がＰＭ[*1]として左操縦席、副操縦士がＰＦ[*1]として右操縦席に着座し、当初の計画どおり巡航高度３７,０００ft で飛行した。

同機の運航乗務員は、飛行前のブリーフィング時に、低気圧に伴う雲域における大きな揺れ及び雷放電に注意が必要であることを認識していた。また、飛行中、ＡＣＡＲＳ[*2]により、新千歳空港への進入経路上に発雷があるとの情報を入手していた。

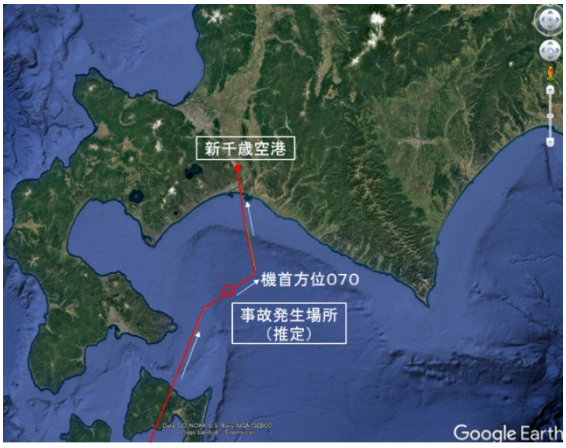

図１　推定飛行経路及び被雷地点

同機は、管制機関の誘導により、高度を下げながら飛行していた。また、機上気象レーダーを使用して緑色のエコー領域（降水強度が最も弱い領域）を選択しながら飛行していた。機長及び副操縦士の口述によれば、同機が機首方位０７０°で飛行中、機上気象レーダー上には、乱気流領域を示す斑点が同機前方に表示されていた。

その後、０９時３２分頃、高度約１２,０００ft において被雷した。

被雷後、右席の速度の計器表示が、左席及びスタンバイの計器表示より約２kt 減じた速度を表示していたことから、機長が操縦を引き継ぎ（ＰＦを交代）、同機は０９時５１分に新千歳空港に着陸した（図１　参照）。

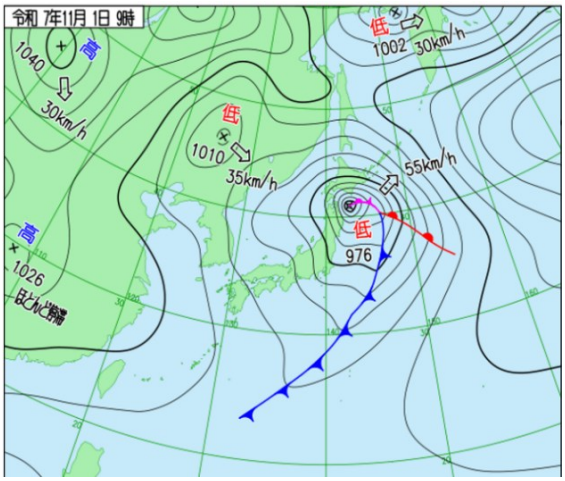

図２　事故発生時間帯の天気図

（２）負傷者

なし

（３）航空機の損壊

中破

・レドームから垂直尾翼頭頂部までの間に、リベットヘッド及び外板の溶融等を伴う損傷４６か所（うち、胴体前方右側外板：大修理）（図３　参照）

図３　胴体前方右側の損傷

*1　「ＰＦ」及び「ＰＭ」とは、２名の運航乗務員を必要とする航空機において、役割分担によりパイロットを識別する用語である。ＰＦは、Pilot Flying の略で、主に航空機の操縦を行う。ＰＭは、Pilot Monitoring の略で、主に航空機 の飛行状態のモニター、ＰＦの操作のクロスチェック及び操縦以外の業務を行う。

*2　「ＡＣＡＲＳ」とは、Aircraft Communications Addressing and Reporting System（航空機空地データ通信システム）の略で、航空機の運航に必要な情報などをデジタル・データ通信により、地上から航空機へ、又は航空機から地上へ提供する装置をいう。

（４）気象

新千歳空港の関連時間帯の定時飛行場実況気象通報式（ＭＥＴＡＲ）及び雷ナウキャスト（気象庁による雷予測）解析図（図４　参照）は、次のとおりであった。

09時30分　風向　３４０°、風速　２８kt、卓越視程　４km、雷雨性のしゅう雨　もや、
同空港の南西側約１０kmに弱い雷電、
雲量　１/８　雲形　層雲　雲底の高さ　３００ft、
雲量　３/８　雲形　層雲　雲底の高さ　５００ft、
雲量　７/８　雲形　層雲　雲底の高さ　７００ft、
気温　８℃、露点温度　７℃、高度計規正値（ＱＮＨ）　２９．３３inHg

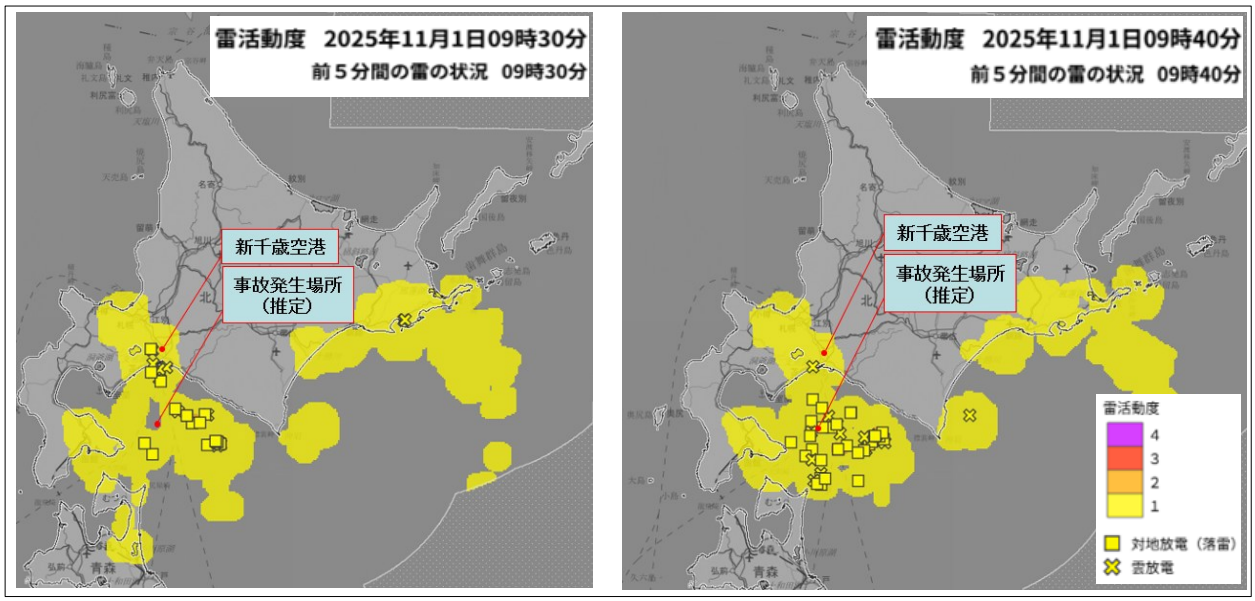

図４　雷ナウキャスト（気象庁による雷予測）の解析図

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基に、同機が被雷するに至った経緯、気象状況に関する運航乗務員の認識及び判断等について、更なる分析を行うほか、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。