

スカイマーク株式会社所属ボーイング式737-800型JA73NMの  
航空事故調査について  
(経過報告)

令和3年8月26日  
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和2年8月29日、東京国際空港を離陸したスカイマーク株式会社所属ボーイング式737-800型JA73NMが、離陸上昇中に鳥衝突によって機体を損傷した航空事故について、令和2年8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、事実情報に関する情報の入手、原因の分析及び再発防止策の検討のために、さらに一定の時間を要する状況である。このため、本件調査については、本事故発生日から一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、本報告の内容については、今後、新しい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、本件航空事故に関し、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、運輸安全委員会により、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われているものであり、本事故の責任を問うために行われているものではない。

## 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JA73NMは、機長ほか乗務員5名、乗客70名、計76名が搭乗して同社の定期21便として令和2年8月29日（土）17時30分に東京国際空港を離陸し、福岡空港に向けて上昇中、鳥が衝突し機体を損傷した。

## 2. 調査の概要

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2名の航空事故調査官を指名した。本調査には、事故機の設計・製造国であるアメリカ合衆国の代表が参加している。

現時点までに、関係者からの口述聴取、機体調査等を実施した。

## 3. 判明している主な事実情報

### (1) 飛行の経過

当該機は、令和2年8月29日17時30分に、同社の定期21便として福岡空港へ向け東京国際空港の滑走路16Rを離陸した。同機には、機長がPM<sup>\*1</sup>として左操縦席に、副操縦士がPF<sup>\*1</sup>として右操縦席に着座していた。

同機は、駐機場を離れてから事故発生まで異常はなく、指定された標準計器出発方式による離陸後、管制官からの指示に従い、巡航高度FL<sup>\*2</sup>400に向け上昇していた。17時34分16秒、同機がPLUTO付近を高度8,500ft、速度240ktで上昇中、機長席の左下方に衝撃音があり、その後コックピット内に異臭が感じられたため、運航乗務員は計器類及びシステムのチェックを実施し、両エンジン、与圧等すべてにおいて異常がないことを確認した。運航乗務員は、飛行に支障はないと判断し、念のため巡航時の飛行高度をFL340に、飛行速度をこの機体の乱気流通過速度とした。

同機は、その後異常なく飛行継続し、18時47分に福岡空港に到着した。到着後の同社整備士による機体確認により、鳥衝突の痕跡（血液の付着）と機体の損傷が確認された。



図1 推定飛行経路図

## (2) 死傷者

死傷者はなかった。

## (3) 航空機の損壊

中破

損傷部は、以下のとおり。

- ・ 胴体前方左側外板：縦16.5cm、横16.5cm、深さ0.95cmの凹み。  
縦10.2cm、横6.35cm、深さ0.16cmの凹み。
- ・ 内部フレーム：屈曲が認められた。

<sup>\*1</sup> 「PF」及び「PM」とは、2名で操縦する航空機における役割分担から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。

<sup>\*2</sup> 「FL」とは、標準大気の大気圧高度で高度計規正値を29.92inHgにセットしたときの高度計の指示（単位はft）を100で除した数値で表される高度である。日本では通常14,000ft以上の飛行高度はフライトレベルが使用される。例として、FL400は40,000ftを表す。



図2 機体損壊状況（左：胴体前方左側外板、右：内部フレーム）

#### (4) 気象

東京国際空港の航空気象定時観測気象報 (METAR)

17時30分 風向200°、風速13kt、卓越視程10km以上、雲量1/8 (積雲)、  
雲底の高さ2,500ft、気温32℃、露点24℃、QNH29.80inHg

#### 4. 今後の調査

本航空事故の原因の究明及び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、飛行解析及び衝突した鳥種特定など、更なる事実確認や分析を行う必要がある。

運輸安全委員会は、引き続き、分析等によって得られた結果を踏まえて、本航空事故の原因等調査を進める。また、原因関係者からの意見聴取及び調査参加国への意見照会を行う。