

個人所属ロビンソン式R66型JA77ARの
航空事故調査について
(経過報告)

令和3年12月16日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和2年12月30日、静岡県島田市大代において個人所属ロビンソン式R66型JA77ARが墜落した航空事故について、令和2年12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、事実情報の入手、原因の分析及び再発防止策の検討並びに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必要があるため、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、本航空事故が発生した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、以下のとおり当該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等の防止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たものではない。

1. 航空事故の概要

個人所属ロビンソン式R66型JA77ARは、令和2年12月30日、機長1名が搭乗し15時00分ごろ津市伊勢湾ヘリポートを離陸し、小田原市上空経由で目的地である横浜市内の保土ヶ谷場外離着陸場に向かう計画で飛行中、15時33分ごろ静岡県島田市大代付近に墜落し、機長1名が死亡した。機体は大破したが、火災は発生しなかった。

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。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及び顧問が参加している。

現時点までに、目撃者からの口述聴取、機体の詳細調査、発動機監視装置等の記録の解析、詳細な気象解析、機体の設計・製造者からの情報収集等を実施した。

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12月30日、機長1名が搭乗し、15時00分ごろに津市伊勢湾ヘリポートを離陸した。その後、浜松飛行場南側の管制圏外を経由し、北東へ向けて飛行

中、15時32分ごろ、目撃者情報によると墜落地点の南側で機体姿勢が不安定となり、15時33分ごろ静岡県島田市大代付近の山中に墜落した。

墜落後の同機の状況は、墜落時の樹木との衝突により、操縦席が大きく損傷し、メインローターが一部飛散、尾部のテールローターは機体後方の樹木の上部に残された状態であった。

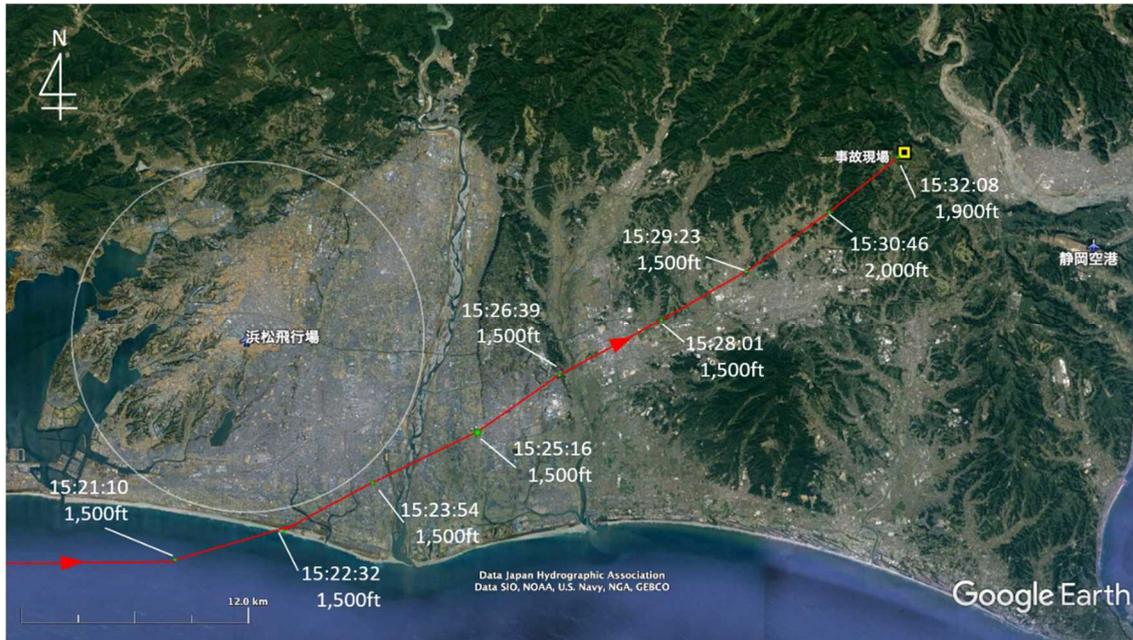


図 1 管制用レーダーによる同機の飛行航跡（浜松飛行場南～墜落現場）

(2) 死傷者

機長 1 名が死亡

(3) 航空機の損壊

大破

主な損傷部は、以下のとおり。

胴体部：操縦席は前方から潰れて変形し、胴体は右側を下に潰れて変形

トランスミッション下部が破断し変形（図 2 参照）

メインローター：2 枚ともハブ部から約 80 cm を残し飛散

テールブーム部：尾部水平安定板取付け部前で破断（図 3 参照）

尾部：テールローター部がテールブームから破断（樹木上に残置）



図 2 機体中央上部から撮影



図 3 機体後方から撮影

(4) 気象

静岡空港（事故現場から東南東へ約 1.1 km の位置）の航空気象の観測値
15時00分 風向 260°、風速 26kt 最大瞬間風速 39kt、卓越視程
10km 以上、
雲 雲量1/8 雲形 積雲 雲底の高さ2,500ft
気温 12℃、露点温度 0℃、
高度計規正值（QNH）29.25 inHg

4. 今後の調査

運輸安全委員会は、これまでの調査によって得られた情報等をもとに、同機の機体姿勢が不安定となった後に墜落した要因等について、更なる事実確認と分析を行い、本航空事故の原因及び再発防止策の検討を行う予定である。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。