

シルバーエアー所属ボンバルディア式BD-700-1A10型N829RAの
航空重大インシデント調査について
(経過報告)

令和3年2月18日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和2年2月20日、沖永良部島上空においてシルバーエアー所属ボンバルディア式BD-700-1A10型N829RAの機内の気圧が異常に低下した航空重大インシデントについて、令和2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基に、更に事実の確認や分析を進めるとともに、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。したがって、本件調査については、本重大インシデント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、本経過報告の調査は、本件航空重大インシデントに関し、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、本事案の責任を問うために行われたものではない。

また、本報告の内容については、今後、新しい情報や状況が判明した場合に変更することがあり得る。

1. 航空重大インシデントの概要

シルバーエアー所属ボンバルディア式BD-700-1A10型N829RAは、チャーター便として令和2年2月20日（木）15時54分ごろ東京国際空港を離陸し、タンソンニャット空港（ベトナム）へ向けてFL400*1を飛行中、機内の気圧が異常に低下したことを示す計器表示があったため、緊急事態を宣言し、高度約10,000ftまで緊急降下を実施した。機長は、目的地を那覇空港に変更し、18時32分に同空港へ着陸した。

2. 調査の概要

本件は、航空法施行規則の一部を改正する省令（令2国土交通省令88）による改正前の航空法施行規則（昭27運輸省令56）第166条の4第11号に規定された「航空機内の気圧の異常な低下」に該当し、航空重大インシデントとして取り扱われることとなったものである。

*1 「FL」とは、標準大気の大気圧力高度で、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FLが使用される。例として、FL400は高度40,000ftを表す。

運輸安全委員会は、令和2年2月21日、本重大インシデント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、重大インシデント機の設計・製造国であるカナダ国の代表及び顧問並びに登録国及び運航者国であるアメリカ合衆国の代表が参加した。

現時点までに関係者からの口述聴取、機体の詳細調査、飛行記録装置等の記録の解析、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2月20日、機長ほか乗員3名乗客1名の計5名が搭乗し、チャーター便として、15時54分に東京国際空港を離陸した。FL400で飛行中、機内の気圧が異常に低下したことを示す計器表示があったため、機長は、緊急事態を宣言し、高度約10,000ftまで緊急降下を行った。緊急降下中、FL250になったころ客室高度が14,000ftを超過した。機長は、目的地を那覇空港に変更し、18時32分ごろ同空港へ着陸した。

(2) 負傷者

なし

(3) 航空機の損壊

なし

(4) 気象

VMCで乱気流はなかった。

4. 今後の調査

運輸安全委員会は、これまでの調査及び分析等によって得られた情報を基に、さらなる事実確認を行い、本重大インシデントの原因及び再発防止策の検討を行う必要がある。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。