

個人所属ガルフストリーム・エアロスペース式G-IV型N146BG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4月22日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和2年5月22日、東京国際空港の南西約120kmの上空において個人所属ガルフストリーム・エアロスペース式G-IV型N146BGが東京国際空港に向けて降下を開始した際に、左操縦席及び右操縦席の両速度計の指示が不正確となった航空重大インシデントについて、令和2年5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更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及び事故等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、本重大インシデントの責任を問うために行われたものではない。

1. 航空重大インシデントの概要

個人所属ガルフストリーム・エアロスペース式G-IV型N146BGは、チャーター便として令和2年5月22日（金）、プノンペン国際空港を離陸し、20時00分ごろ東京国際空港に向けて降下を開始した際に、左操縦席及び右操縦席の速度計の指示が不正確となった。同機は、管制上の優先措置を受けて、同空港に着陸した。

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9号に規定された「航空機に装備された一又は二以上のシステムにおける航空機の航行の安全に障害となる複数の故障」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。

運輸安全委員会は、令和2年5月24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2名の航空事故調査官を指名した。

本調査において、本重大インシデント機の登録国及び運航者国であるアメリカ合衆国

(NTSB)に重大インシデント発生を通報したが、代表の指名はなかった。今後、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予定である。

現時点までに、関係者からの口述聴取、機体の詳細調査、飛行記録装置の記録の確認、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

同機には、機長のほか運航乗務員1名及び客室乗務員1名が搭乗していた。

東京国際空港へ向けて降下を開始する約1時間前に、EICAS（エンジン計器・乗員警告システム）に2台あるデジタル・エア・データ・コンピュータのデータの不整合を示すメッセージが表示された。

降下を開始したところ、左及び右操縦席の速度計の指示は減少する一方で、スタンバイ速度計の指示が増加し、さらにオートスロットルがエンジン推力を増加させていたため、速度計の指示が不正確になったものと判断し、飛行状況に合わせて機体姿勢及び推力をコントロールするとともに、スタンバイ速度計及びスタンバイ高度計をモニターしながら飛行を継続した。速度計の指示不良時のチェックリストに従い、管制上の優先措置を求めたうえで、20時30分に東京国際空港滑走路34Lに着陸した。

(2) 負傷者

なし

(3) 航空機の損傷

なし

(4) 気象

当日の気象衛星画像等によれば、同機の飛行経路周辺には積乱雲を含む雲域が観測されていた。

4. 今後の調査

運輸安全委員会は、今後、さらに必要な事実情報の収集を行い、本重大インシデントの原因の分析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並びに登録国及び運航国への意見照会を行う。