

学校法人君が淵<sup>きみ</sup>学園<sup>ふち</sup>所属セスナ式172S型JA31UK及び  
熊本県防災消防航空隊所属エアバス・ヘリコプターズ式AS365N3型JA90MTの  
航空重大インシデント調査について  
(経過報告)

令和4年8月25日  
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和3年8月26日、熊本空港において、熊本県防災消防航空隊所属エアバス・ヘリコプターズ式AS365N3型JA90MTが使用中の滑走路に、学校法人君が淵学園所属セスナ式172S型JA31UKが着陸した航空重大インシデントについて、令和3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、これまでの調査で得られた情報をもとに、さらに分析を進め、調査結果について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。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、航空事故等の防止に寄与することを目的として行うものであり、本事案の責任を問うために行うものではない。

## 1. 航空重大インシデントの概要

令和3年8月26日（木）、熊本空港において、学校法人君が淵学園所属セスナ式172S型JA31UK（以下「A機」という。）は、着陸許可（タッチアンドゴー<sup>\*1</sup>の許可）を受けて滑走路25へ最終進入中、出発機の熊本県防災消防航空隊所属エアバス・ヘリコプターズ式AS365N3型JA90MT（以下「B機」という。）が離陸を中止したため、A機は航空管制官から復行を指示されたが、B機が使用中の滑走路でタッチアンドゴーを行った。

## 2. 調査の概要

本件は、航空法施行規則（昭27運輸省令56）第166条の4第2号中に規定された「他の航空機が使用中の滑走路への着陸」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3年8月26日、本重大インシデントの調査を担当する主管調査

---

\*1 「タッチアンドゴー」とは、航空機が着陸後に滑走路面上において停止又は滑走路を離脱することなく、再び離陸することをいう。

官ほか3名の航空事故調査官を指名した。現時点までに、関係者からの口述聴取、航空機及び管制施設の調査、飛行記録装置等の記録の解析等を実施した。

本調査には、重大インシデント機的设计・製造国であるフランス共和国の代表及び顧問が参加している。

### 3. 判明している主な事実情報

#### (1) 飛行の経過

B機は、操縦士実地試験（以下「試験」という。）のため、受験者（機長）が右操縦席に、操縦士が左操縦席に、航空従事者試験官が後方左席に着座し、同空港の場周経路\*2を周回していた。一方、A機は、訓練のため、操縦教員（機長）が右操縦席に、操縦練習生が左操縦席に着座し、12時59分ごろに同空港を離陸し、B機の後続機として同空港の場周経路に入った。

先行着陸機として滑走路上に一旦停止していたB機が再度離陸したため、航空管制官がA機にタッチアンドゴーを許可したところ、B機が離陸を中止した。航空管制官は、B機の離陸中止を確認したため、A機に復行を指示したが、A機は復行せず、13時05分ごろB機が使用中の滑走路に接地し、タッチアンドゴーを実施した。

#### (2) 死傷者

なし

#### (3) 航空機の損壊

なし



図1 A機



図2 B機

#### (4) 気象

本事案発生時間帯の同空港の卓越視程は10km以上（同空港北東方向の視程：4,000m）、弱いしゅう雨性の雨が報じられていた。

### 4. 今後の調査

本航空重大インシデントの原因の究明及び事故等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に基づく、A機が復行しなかった経緯、B機が離陸を中止した経緯、及び管制指示等の状況などについての更なる分析のほか、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。

本委員会は、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、引き続き本航空重大インシデントの原因等の調査を進める。

\*2 「場周経路」とは、着陸する航空機の流れを整えるために、滑走路周辺に設定された飛行経路である。