

個人所属クリステン・インダストリー式A-1型JA4083の
航空重大インシデント調査について
(経過報告)

令和6年9月26日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和5年10月7日、岐阜県高山市の飛騨場外離着陸場において個人所属クリステン・インダストリー式A-1型JA4083が着陸時に航空機の右翼端及び機首部分が地表面に接触した航空重大インシデントについて、令和5年10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、更に分析を進めるとともに、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。このため、本件調査については、本航空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、航空重大インシデントの原因を究明し、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

個人所属クリステン・インダストリー式A-1型JA4083は、令和5年10月7日（土）、岐阜県高山市の飛騨場外離着陸場（飛騨エアパーク）に着陸して滑走中に、右翼端が滑走路面に接触するとともに、停止する際に機体が倒立して機首部分が滑走路面に接触した。

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3号中に規定された「着陸時において翼端その他の航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態」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5年10月7日、本航空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。現時点までに関係者からの口述聴取、航空機の調査等を実施した。

本調査には、航空重大インシデント機の設計・製造国であるアメリカ合衆国の代表が参加している。

3. 判明している主な事実情報

(1) 飛行の経過

同機は、滑空機をえい航するため、機長のみが搭乗して同場外を離陸し、上空で滑空機を切り離れたあと、同場外の滑走路10に着陸した。

同機は、着陸滑走中に左へ偏向し始めたことから、機長は方向を修正しながら滑走を続けたが、減速するにつれて左への偏向を修正することができなくなった。

同機は、左へ大きく偏向するとともに、機体が右へ傾いて右翼端を滑走路面に接触させながら滑走路の左端付近まで滑走した。その後、機体が緩やかに前傾してプロペラ及びスピナーが滑走路に接触し、同機は倒立した状態で停止した。



図1 倒立した同機

(2) 負傷者

なし

(3) 航空機の損壊

右翼端に擦過痕が生じるとともに、プロペラ・ブレード（2枚）及びスピナーが損傷した。

(4) 気象

本事案発生時間帯の同場外の風は、機長による吹き流し（風向指示器）の目視観測では、風向が北又は北北西で、風速約5m/s（約10kt）であった。

また、同場外の管理棟事務所の近傍に設置されている風向・風速計の観測記録（10分平均値）では、北風8m/s（約16kt）であった。

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をもとに、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。