

第3章 航空事故等調査活動

1 調査対象となる航空事故・航空重大インシデント

<調査対象となる航空事故>

◎運輸安全委員会設置法第2条第1項

「航空事故」とは、次に掲げる事故をいう。

- 1 航空機については、航空法第76条第1項各号に掲げる事故
- 2 無人航空機については、航空法第132条の90第1項各号に掲げる事故であって、国土交通省令（運輸安全委員会設置法施行規則第1条）で定める重大なもの

1. 航空機に関する事故

○航空法第76条第1項

- 1 航空機の墜落、衝突又は火災
- 2 航空機による人の死傷又は物件の損壊
- 3 航空機内にある者の死亡又は行方不明
- 4 他の航空機との接触
- 5 その他国土交通省令（航空法施行規則第165条の3）で定める航空機に関する事故

・航空法施行規則第165条の3

航行中の航空機が損傷^{*1}^{*2}を受けた事態

※1 発動機、発動機覆い、発動機補機、プロペラ、翼端、アンテナ、タイヤ、ブレーキ又はフェアリングのみの損傷を除く。

※2 「大修理」に該当する場合を意味する。また、「大修理」とは、耐空性に重大な影響を及ぼす修理を意味する。

2. 無人航空機に関する事故

○航空法第132条の90第1項

- 1 無人航空機による人の死傷又は物件の損壊
 - 2 航空機との衝突又は接触
 - 3 その他国土交通省令で定める無人航空機に関する事故（※現在規定なし）
- ↓であって、

国土交通省令（運輸安全委員会設置法施行規則第1条）で定める重大なもの

・運輸安全委員会設置法施行規則第1条

- 1 無人航空機による人の死傷
- 2 無人航空機による物件の損壊であって、次に掲げるもの
 - イ 現に人がいる建造物又は車両、船舶等の移動施設の破壊
 - ロ 当該損壊により、電気供給施設、電気通信施設、交通施設、教育施設、医療施設、官公庁施設その他の公益的施設の運営に支障が生じたもの
 - ハ イ及びロに掲げるもののほか、特に異例と認められるもの
- 3 航空機との衝突又は接触

＜調査対象となる航空重大インシデント＞

◎運輸安全委員会設置法第2条第2項第2号（航空機及び無人航空機に関する重大インシデント）

「航空事故の兆候」とは、航空事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令（運輸安全委員会設置法施行規則第2条）で定める事態をいう。

○運輸安全委員会設置法施行規則第2条

3. 航空機に関する重大インシデント

- 1 次に掲げる事態^{*}。ただし、(8)、(11)、(12)にあつては、航行中の航空機について発生したものに限る。
 - (1) 機長が航行中他の航空機との衝突又は接触のおそれがあったと認めた事態
 - (2) 閉鎖中の滑走路、他の航空機等が使用中の滑走路、指示された滑走路とは異なる滑走路若しくは誘導路からの離陸又はその中止
 - (3) 閉鎖中の滑走路、他の航空機等が使用中の滑走路、指示された滑走路とは異なる滑走路、誘導路若しくは道路その他の航空機が通常着陸することが想定されない場所への着陸又はその試み
 - (4) 着陸時において発動機覆い、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
 - (5) オーバーラン、アンダーシュート及び滑走路からの逸脱（航空機が自ら地上走行できなくなった場合に限る。）
 - (6) 非常脱出スライドを使用して非常脱出を行った事態
 - (7) 飛行中において地表面又は水面への衝突又は接触を回避するため航空機乗組員が緊急の操作を行った事態
 - (8) 発動機の破損（破片が当該発動機のケースを貫通した場合に限る。）
 - (9) 飛行中における発動機（多発機の場合は、二以上の発動機）の継続的な停止又は出力若しくは推力の損失（動力滑空機の発動機を意図して停止した場合を除く。）
 - (10) 航空機のプロペラ、回転翼、脚、方向舵、昇降舵、補助翼又はフラップが損傷し、当該航空機の航行が継続できなくなった事態
 - (11) 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
 - (12) 航空機内における火炎又は煙の発生及び発動機防火区域内における火炎の発生
 - (13) 航空機内の気圧の異常な低下
 - (14) 緊急の措置を講ずる必要が生じた燃料の欠乏
 - (15) 気流の擾乱その他の異常な気象状態との遭遇、航空機に装備された装置の故障又は対気速度限界、制限荷重倍数限界若しくは運用高度限界を超えた飛行により航空機の操縦に障害が発生した事態

- (16) 航空機乗組員が負傷又は疾病により運航中に正常に業務を行うことができなかった事態
 - (17) 物件を機体の外に装着し、つり下げ、又は曳航している航空機から、当該物件が意図せず落下し、又は緊急の操作として投下された事態
 - (18) 航空機から脱落した部品が人と衝突した事態
 - (19) (2)～(18)に掲げる事態に準ずる事態
- ※ (2)～(19)については、運輸安全委員会設置法施行規則第2条において引用されている航空法施行規則第166条の4に掲げる事態である。

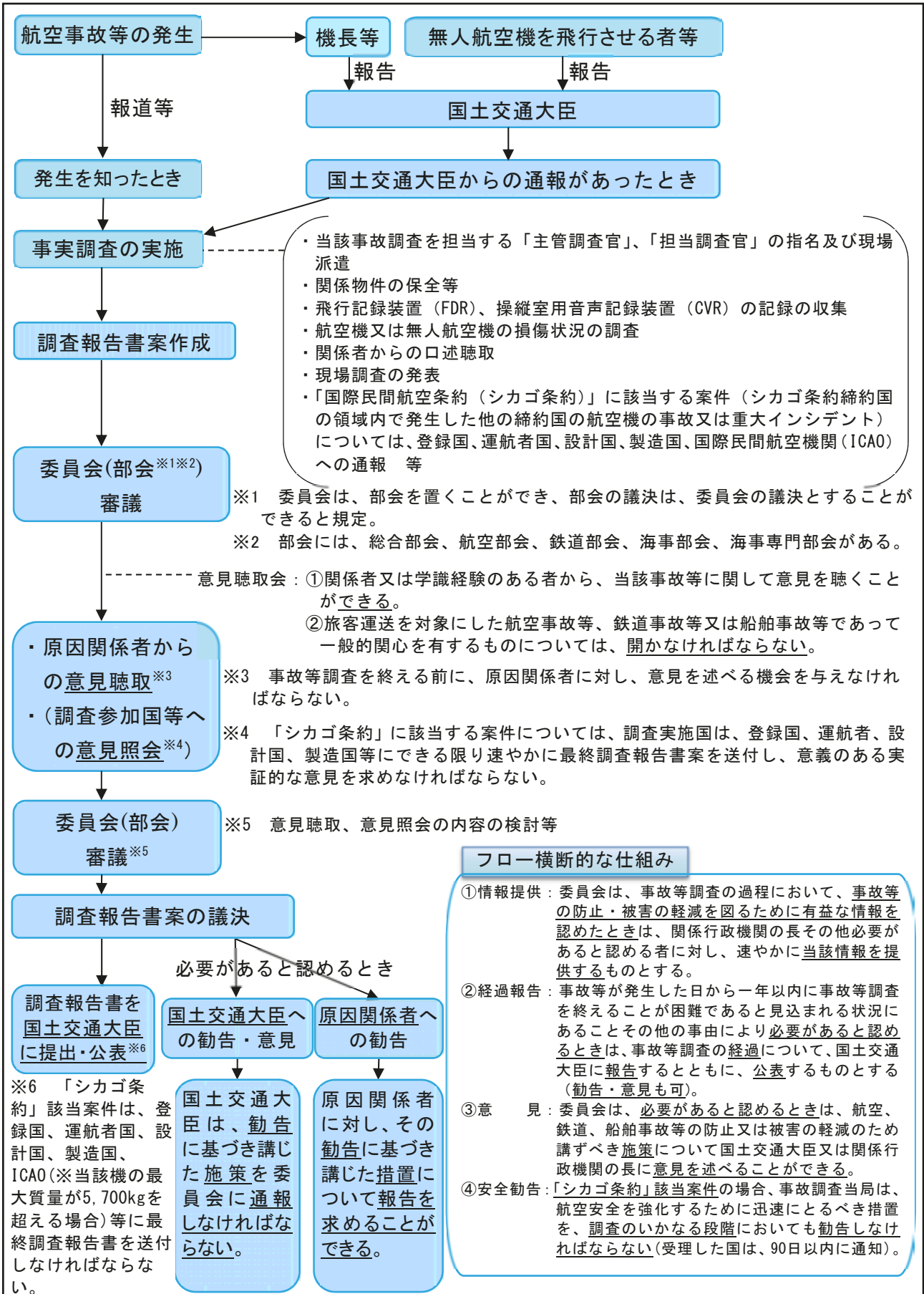
2 次に掲げる事態であって、特に異例と認めるもの

- (1) 航行中以外¹の航空機について発生した前記1の(8)、(11)、(12)の事態
- (2) 航行中以外¹の航空機が損傷^{※1※2}を受けた事態
 - ※1 発動機、発動機覆い、発動機補機、プロペラ、翼端、アンテナ、タイヤ、ブレーキ又はフェアリングのみの損傷を除く。
 - ※2 「大修理」に該当する場合を意味する。また、「大修理」とは、耐空性に重大な影響を及ぼす修理を意味する。
- (3) 航空機のプロペラ、回転翼、脚、方向舵、昇降舵、補助翼又はフラップが損傷し、当該航空機の航行の開始に支障を生じた事態
- (4) (1)～(3)に掲げる事態に準ずる事態

4. 無人航空機に関する重大インシデント

- 1 無人航空機を飛行させる者が飛行中航空機との衝突又は接触のおそれがあったと認めた事態
- 2 次に掲げる事態[※]であって、特に異例と認められるもの
(※航空法施行規則第236条の86各号に掲げる事態)
 - (1) 無人航空機による人の負傷（重傷以上を除く。）
 - (2) 無人航空機の制御が不能となった事態
 - (3) 無人航空機が発火した事態（飛行中に発生したものに限る。）

2 航空事故等調査の流れ



3 航空事故等調査の状況

令和5年において取り扱った航空事故等調査の状況は、次のとおりです。

航空事故は、令和4年から調査を継続したものが33件、令和5年に新たに調査対象となったものが17件あり、このうち調査報告書の公表を21件行い、29件は令和6年へ調査を継続しました。

また、航空重大インシデントは、令和4年から調査を継続したものが21件、令和5年に新たに調査対象となったものが14件あり、このうち調査報告書の公表を17件行い、18件は令和6年へ調査を継続しました。

公表した調査報告書38件のうち、勧告を行ったものは0件、意見を述べたものは0件となっています。

令和5年における航空事故等調査取扱件数

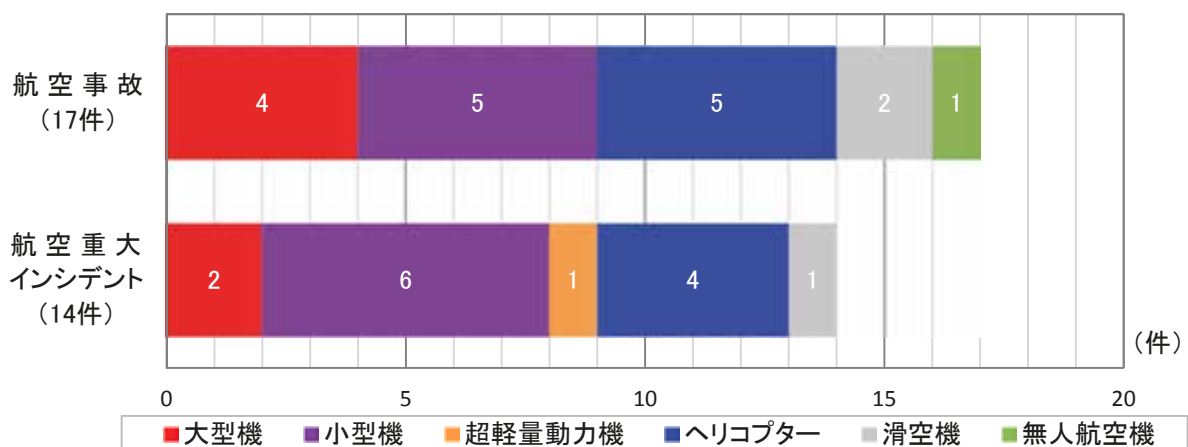
区 別	令和4年 から 継続	5年に 調査対象 となった 件数	計	(件)					
				公表した 調査 報告書	(勧告)	(安全 勧告)	(意見)	6年へ 継続	(経過 報告)
航 空 事 故	33	17	50	21	(0)	(0)	(0)	29	(7)
航 空 重 大 インシデント	21	14	35	17	(0)	(0)	(0)	18	(6)

4 調査対象となった航空事故等の状況

令和5年に新たに調査対象となった航空事故等は、航空事故が17件で前年の21件に比べ4件減少しており、航空重大インシデントが14件で前年と同数になっています。

航空機の種類別にみると、航空事故では大型機4機、小型機5機、ヘリコプター5機、滑空機2機及び無人航空機1機となっており、航空重大インシデントでは大型機2機、小型機6機、超軽量動力機1機、ヘリコプター4機及び滑空機1機となっています。

令和5年に調査対象となった航空機の種類別件数



※ 大型機とは、最大離陸重量が5,700kgを超える飛行機のことをいう。

※ 小型機とは、最大離陸重量が5,700kg以下の超軽量動力機及び自作航空機を除く飛行機のことをいう。

※ 超軽量動力機には、超軽量動力機形状の自作航空機を含む。

死亡、行方不明及び負傷者は、計13名であり、その内訳は、死亡が1名、負傷が12名となっています。

死亡・行方不明及び負傷者の状況(航空事故)

(名)

令和5年							
航空機の種類	死 亡		行方不明		負 傷		合 計
	乗務員	乗客等	乗務員	乗客等	乗務員	乗客等	
大 型 機	0	0	0	0	0	6	6
小 型 機	0	0	0	0	1	1	2
ヘリコプター	0	0	0	0	0	3	3
超軽量動力機	0	0	0	0	0	0	0
滑 空 機	1	0	0	0	0	0	1
無 人 航 空 機	0	0	0	0	1	0	1
合 計	1	0	0	0	2	10	13
	1		0		12		

※ 上記統計は、調査中の案件も含まれていることから、調査・審議の状況により変更が生じることがあります。なお、調査中の事故の死傷者数において、ホームページ上で「搭乗者」と記載している数については、当該航空機が飛行するにあたり、必要とする最低数の操縦者を「乗務員」にカウントしています。

5 令和5年に発生した航空事故等の概要

令和5年に発生した航空事故等の概要は次のとおりです。なお、概要は、調査・審議の状況により変更が生じることがあります。

(航空事故)

1	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 1. 7 宮崎空港の東北東約80km付近海上上空	日本航空(株)	JA307J ボーイング式737-800型 (大型機)
	概要	「6 公表した航空事故等調査報告書の状況」(44ページ No. 21)を参照	
2	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 1. 7 中部国際空港誘導路上	ジェットスター・ジャパン(株)	JA14JJ エアバス式A320-232型 (大型機)
	概要	同機は、成田国際空港を離陸し、福岡空港に向けて飛行を開始したが、同機に対する爆破予告に対応するため、目的地を変更して中部国際空港に着陸し、脱出スライドを使用して乗客を降機させた際、乗客のうち1名が重傷を、4名が軽傷を負った。	
3	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 1. 25 成田国際空港エプロン上	全日本空輸(株)	JA603A ボーイング式767-300型 (大型機)
	概要	同機は、成田国際空港の滑走路34Lに着陸後、エプロン内で地上走行中、スポット上で機体が滑り、周辺に駐車していた地上作業車両に接触し、機体を損傷した。	

4	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.3.2 岡山空港スポット上	オールニッポンヘリコプター(株)	JA37NH ユーロコプター式EC135T2型 (回転翼航空機)
概要	同機は、岡山空港に着陸した後、スポットに接地する際に強めの接地となった。		
5	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.4.9 群馬県吾妻郡長野原町内	個人	JA2502 PZL-ビエルスコ式SZD-55-1型 (滑空機)
概要	同機が、上記場所付近において、発見された。		
6	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.4.18 大分県宇佐市内の田んぼ	海上保安庁	JA395A テキストロン・アビエーション式 172S型 (小型機)
概要	同機は、北九州空港を離陸し、飛行中、発動機の出力が低下したため、上記場所付近に不時着した。		
7	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.5.3 富山県富山市 場外離着陸場付近	個人	JA7875 ロビンソン式R22Beta型 (回転翼航空機)
概要	同機は、能登空港を離陸し、上記離着陸場へ着陸した際、横転した。		
8	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.5.6 成田国際空港B滑走路上	ユナイテッド・パーセル・サービス・カンパニー	N580UP ボーイング式747-400F型 (大型機)
概要	同機は、上海（浦東）を離陸し、成田国際空港B滑走路に向けて進入中、強風のため着陸をやり直したのち、A滑走路に着陸した。到着後の点検において、航空機の損傷が確認された。		
9	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.6.15 京都府南丹市内の山中	朝日航洋(株)	JA9678 アエロスパシアル式AS332L1型 (回転翼航空機)
概要	同機は、上記場所付近において、機外に荷物を吊り下げて上昇しようとした際、同荷物が地上作業員に接触し、同作業員が負傷した。		
10	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.6.16 那覇空港エプロン上	個人	JA5309 セスナ式T303型 (小型機)
概要	同機は、上記場所において、エンジンを始動後、第1（左側）エンジンから焦げた臭いが発生し、同エンジンの防火区域内が高温になったことを示すライトが点灯したため、エンジンを停止した。その後、同エンジンから煙が発生していたため、消防車両による消火活動が行われ、発煙が止まった。		
11	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.6.28 下地島空港離陸直後	PDエアロスペース(株)	JX0163 PDエアロスペース式PDAS-X06型 (無操縦者航空機) (小型機)
概要	同機は、下地島空港を離陸した直後に地上操縦設備と機体との間の無線通信に不具合が発生したため、自動操縦に切り替わり飛行を継続したが、設定された飛行試験空域から逸脱する可能性が高まったことから、飛行停止装置が自動的に作動し、下地島空港の北約3km付近の海面に着水した。		

12	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 7. 14 大分県玖珠郡	個人	JU32367E6C22 (株)SamiSami ラボ社製 SAMI SAMI AGV2 (無人航空機)
概要	個人が農薬散布の訓練飛行のため無人航空機を大分県玖珠郡の離陸場所から飛行させていたところ、付近の電柱に機体が接触したため、操縦者が同機体に接近し、右手及び左側頭部に機体が接触し負傷した。		
13	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 8. 14 大分空港滑走路	本田航空(株)	JA51HA ホーカー・ビーチクラフト式G58型 (小型機)
概要	同機は、大分空港に着陸した際、機体の胴体下面が滑走路に接触し、同滑走路上で停止した。		
14	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 9. 7 釧路空港誘導路上	(独)航空大学 校	JA018C シーラス式SR22型 (小型機)
概要	同機は、帯広空港を離陸し、釧路空港において連続離着陸訓練のため進入中、誘導路を横切る形で着陸後、フェンスに当たって停止した。		
15	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 9. 29 鳥取県西伯郡大山町内の大山頂上付近上空、高さ約10m	四国航空(株)	JA6977 ベル式412EP型 (回転翼航空機)
概要	同機は、上記場所付近において、機外に吊り下げていた荷物を地上へ降ろす際、地上作業員の左足が当該荷物と木道の間に挟まれ、当該作業員が負傷した。		
16	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 11. 19 埼玉県羽生市内羽生滑空場滑走路脇の草地	個人	JA36HK ダイヤモンド・エアクラフト式HK36Rスーパーディモナ型 (滑空機)
概要	同機は、上記滑空場を離陸したが、離陸直後、発動機に不具合が発生したため着陸を試みたが滑走路脇の草地に不時着し、機体が損傷した。		
17	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 12. 18 京都府京都市伏見区内場外離着陸場	個人	JA01CG ロビンソン式R44型 (回転翼航空機)
概要	同機は、訓練飛行を終えて上記離着陸場に着陸後、同場所においてホバリング訓練中、高さ約1～3mから地面へ落下し、機体が損傷した。		

(航空重大インシデント)

1	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 1. 11 那覇空港 滑走路18L	岡山航空(株)	JA35DR セスナ式T206H型 (小型機)
概要	同機は、那覇空港滑走路18Lを着陸滑走中に機体姿勢が不安定となったことから復行を実施した後、同滑走路に着陸した。飛行後点検においてプロペラ・ブレード先端に損傷が発見された。		

2	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 1. 21 長野県長野市内長野市滑空場	(公社)長野グライダー協会	JA2524 PZL-ビエルスコ式SZD-51-1” ジュニア”型 (滑空機)
概要	同機は、長野県長野市内にある長野市滑空場に着陸した際、胴体前方下面が滑走路に接触し機体を損傷した。		
3	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 3. 12 群馬県佐波郡玉村町付近	個人	JR1250 ランズ式S-6コヨーテⅡ-R582L 型 (超軽量動力機)
概要	「6 公表した航空事故等調査報告書の状況」(52ページ No. 16)を参照		
4	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 5. 22 中部国際空港	朝日航洋(株)	JA6718 アエロスパシアル式AS355F2型 (回転翼航空機)
概要	「6 公表した航空事故等調査報告書の状況」(53ページ No. 17)を参照		
5	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R5. 5. 29 高知空港の南約10km、高度約460m	本田航空(株)	JA11HA ダイヤモンド・エアクラフト式 DA42NG型 (小型機)
概要	同機は、大分空港を離陸し、高知空港に向けて進入中、第1(左側)エンジンに振動が発生し、同エンジンのカウルから滑油漏れ及びマフラーから煙のようなものが発生していることが確認されたため、同エンジンを停止させ、高知空港に着陸した。到着後の点検において、同エンジンの内部部品が破損し、クランクケースを貫通していることが確認された。		
6	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R5. 6. 20 岡南飛行場滑走路上	匠航空(株) (A機)	JA01CG ロビンソン式R44型 (回転翼航空機)
		岡山航空(株) (B機)	JA10AZ セスナ式172R型 (小型機)
概要	B機が連続離着陸訓練のため岡南飛行場に向けて進入中、A機が滑走路に進入したため、B機が復行した。		
7	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R5. 7. 3 静岡県静岡市葵区上落合付近上空、高度約150m	新日本ヘリコプター(株)	JA6686 アエロスパシアル式AS332L1型 (回転翼航空機)
概要	同機は、静岡県静岡市葵区内場外離着陸場を離陸し、物件を吊り下げて飛行中、上記場所付近において同物件の一部(木材長さ2m、幅0.2m、高さ0.14m、重量約15kg)が落下した。		
8	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R5. 7. 12 新千歳空港の南西約50km、高度約4,000m	日本航空(株)	JA614J ボーイング式767-300型 (大型機)

概要	同機は、東京国際空港を離陸し、函館空港への着陸を2回試みたが、視界不良により着陸できず、新千歳空港に目的地を変更した。上記場所付近において、残りの燃料が少なくなったため、航空交通管制上の優先権を要請の上、同空港に着陸した。		
9	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R5.7.14 岡南飛行場付近上空、高度約240m	岡山航空(株)	JA10AZ セスナ式172R型 (小型機)
概要	同機は、岡南飛行場を離陸し、連続離着陸訓練のため岡南飛行場に向けて進入中、上記場所付近において発動機が停止した。同機は発動機が停止したまま進入を継続し、岡南飛行場に着陸した。		
10	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R5.7.20 八尾空港A滑走路	朝日航空(株)	JA58GC テキストロン・アビエーション式G58型 (小型機)
概要	同機は、八尾飛行場において連続離着陸訓練を実施中、A滑走路で2回バウンドした後、再度離陸し同滑走路に着陸した。到着後の点検において、プロペラの損傷が確認された。		
11	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R5.7.20 関西国際空港B滑走路進入中	中国貨運郵政航空有限責任公司	B-5156 ボーイング式737-800型 (大型機)
概要	関西国際空港B滑走路において点検用車両が滑走路点検のため走行中、同滑走路に向けて進入中の同機が管制官より着陸許可を受けた。管制官の指示により車両が同滑走路から離脱した後、同機は同滑走路に着陸した。		
12	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R5.9.17 北海道美唄市内場外離着陸場離着陸地帯上	個人	JA4059 セスナ式172P型 (小型機)
概要	同機は、札幌飛行場を離陸し、上記場外離着陸場に着陸した際、機体の胴体後方下部が離着陸地帯に接触した。		
13	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R5.10.7 飛騨エアパーク滑走路	個人	JA4083 クリステン・インダストリー式A-1型 (小型機)
概要	同機は、飛騨エアパークにおいて、着陸時風にあおられ機首部分及び右翼が滑走路に接触した。		
14	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R5.10.19 東京ヘリポート滑走路	個人 (A機)	JA9784 アエロスパシアル式AS350B型 (回転翼航空機)
		朝日航洋(株) (B機)	JA6725 アエロスパシアル式AS355F2型 (回転翼航空機)
概要	B機が東京ヘリポート滑走路に向けて進入中、A機が同滑走路に進入したため、B機が復行した。		

6 公表した航空事故等調査報告書の状況

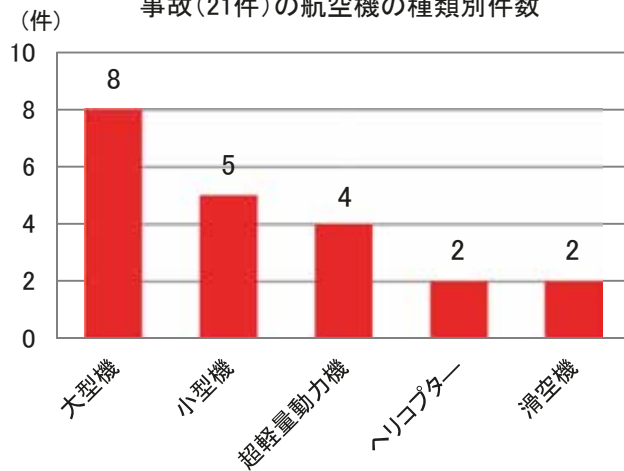
令和5年に公表した航空事故等の調査報告書は38件あり、その内訳は、航空事故21件、航空重大インシデント17件となっています。

航空機の種類別にみると、航空事故は大型機8機、小型機5機、超軽量動力機4機、ヘリコプター2機及び滑空機2機となっており、航空重大インシデントは大型機4機、小型機6機、超軽量動力機1機、ヘリコプター5機及び滑空機1機となっています。

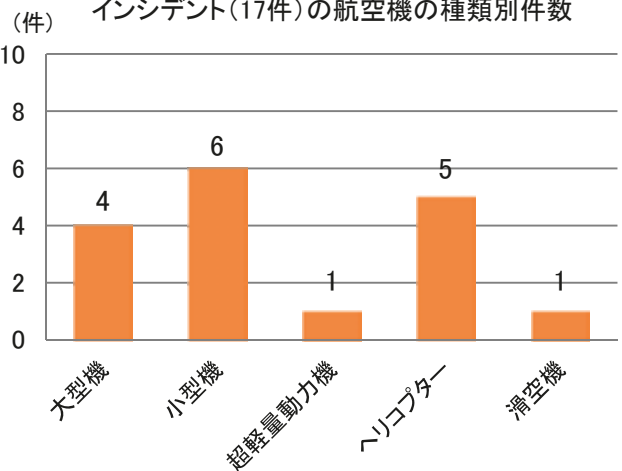
(注)航空事故等においては、1件の事故等で複数の航空機が関与することがあります。詳細は34～53ページを参照。

死亡、行方不明及び負傷者は、計20名であり、その内訳は、死亡が3名、負傷が17名となっています。

令和5年に報告書を公表した航空事故(21件)の航空機の種類別件数



令和5年に報告書を公表した航空重大インシデント(17件)の航空機の種類別件数




なお、令和5年に公表した航空事故等の調査報告書の概要は次のとおりです。

公表した航空事故の調査報告書(令和5年)

1	公表日	発生日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 2. 16	R4. 3. 21 岐阜県海津市木曾川滑空場	(一社) 東海・ 関西学生航空連 盟	JA2151 アレキサンダー・シュライ ハー式ASK13型 (滑空機、複座)
概要	同機は、単独飛行訓練のため操縦練習生のみが搭乗して岐阜県海津市木曾川滑空場から発航し、同滑空場へ着陸した際にハードランディングとなり、操縦練習生が重傷を負った。			
原因	本事故は、練習生が、ふだんより高い経路で着陸進入し、ダイブブレーキ*1が全開であったことで降下率が大きくなったため、また、速度及び進入経路の修正に集中して機首の引き操作が遅れたため、ハードランディングしてバウンドし、2回目に接地した時の衝撃により負傷したものと推定される。			
	*1「ダイブブレーキ」とは、主翼に格納されている板が、レバーを開方向に操作することにより徐々に角度を増やしながら立ち上がり、空気抵抗を増加させるとともに揚力を減少させ、降下率を増加させる装置である。			






	必要と考えられる再発防止策	練習生に単独飛行を行わせる際の技量認定について、規則を関係者に改めて周知し、手順どおりに技量認定が行われるようにする必要がある。また、操縦教員が状況に応じた適切な指示を行うための方法について検討することが望ましい。(報告書の「3.分析」欄を参照)		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-1-2-JA2151.pdf		
2	公表日	発生日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 2. 16	R4. 4. 03 岩手県下閉伊郡岩泉町	岩手県防災航空隊 (東邦航空(株)受託運航)	JA10TE アグスタ式AW139型 (回転翼航空機)
	概要	同機は、岩手県下閉伊郡岩泉町内で発生した林野火災の消火活動に従事中、上空から散水した水が地上の消防団員1名を直撃し、同団員が重傷を負った。		
	原因	本事故は、同機が機外吊下げ式消火バケツによる消火活動中、上空から散水した水が地上の同団員を直撃したため、同団員が負傷したものと推定される。 上空から散水した水が同団員を直撃したことについては、火災が鎮火に近づきヘリコプターと地上活動隊の消火位置が重複した際の連携が十分でなかったことによるものと考えられる。		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-1-1-JA10TE.pdf		
3	公表日	発生日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 3. 30	R3. 11. 3 北海道石狩郡新篠津村新篠津滑空場	札幌航空協会	JA100K アレキサンダー・シュライ ハー式ASK13型 (滑空機、複座)
	概要	同機は、訓練飛行の目的でウインチ曳航により新篠津滑空場から発航したが、低高度で曳航索が外れ、ハードランディングとなって機体を損傷し、搭乗していた2名が重傷を負った。		
	原因	本事故は、同機がウインチ曳航による発航中、ウインチ曳航者が索切れしたと誤解してウインチを停止したが、同機はそれを認識できないまま上昇姿勢を維持していたため、失速速度を大きく下回ってハードランディングとなり、機体が損傷し、搭乗者が負傷したものと推定される。		
	必要と考えられる再発防止策	ウインチ曳航に当たっては、発航前の通信状態の確認、ウインチ曳航の方法及び緊急時の取決めなど、安全な発航に必要な事項を関係者間の共通の認識とする必要がある。また、継続的に安全を維持するために、無線設備やウインチ等機材の点検を定期的に行い、その記録を残すなど、適切に管理する体制を構築することが望ましい。(報告書の「3.分析」欄を参照)		
報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-2-1-JA100K.pdf			

4	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 3. 30	R4. 4. 18 福岡県大牟田市三池港の西約10kmの有明海	個人	JA3803 富士重工式FA-200-160型 (小型機)
	概要	<p>同機は、訓練飛行のため、阿蘇場外離着陸場を離陸し、福岡県大牟田市三池港の西約10kmの有明海に不時着水し、その後機体は海中に水没した。同機には機長である操縦教員、操縦練習生及び同乗者の3名が搭乗し、海上を漂流しているところを救助されたが、機長及び同乗者の2名が死亡した。</p> 		
	原因	<p>本事故は、訓練飛行中に機長が自機の位置を見失い、その後、そのまま飛行を継続したため、有明海上空で燃料が枯渇して不時着水し、機長及び同乗者が溺死したものと考えられる。</p> <p>機長が自機の位置を見失ったことについては、地形慣熟が不十分であったこと及び航空図を携行していなかったことが関与した可能性が考えられる。また、その後適切な緊急対応ができないまま飛行を継続した理由については、明らかにすることはできなかった。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>本事故の発生には様々な要因が関与している可能性があるが、出発前の必要な準備として、地形慣熟、燃料搭載、航空図及び緊急時対応手順について十分な確認を行った上で、飛行計画を策定し通知するなど、安全運航のための既存のルールを確実に遵守することにより、同種事故の再発は防止できるものと考えられる。(報告書の「3. 分析」欄を参照)</p>		
報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-2-3-JA3803.pdf			
5	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 3. 30	R4. 11. 7 鹿児島空港滑走路上	日本エアコミューター(株)	JA06JC ATR式72-212A型 (大型機)
	概要	<p>同機は、同社の定期3760便として種子島空港を離陸し鹿児島空港へ着陸した際に、乗客1名が腰椎圧迫骨折の重傷を負った。</p>		
	原因	<p>本事故は、同機が着陸した際、着席していた乗客1名が、接地に伴う衝撃により、腰椎圧迫骨折の重傷を負ったものと考えられる。なお、乗客の負傷に、着陸時の気象、操縦操作、機体が関与した要因はなかったものと推定される。</p>		
報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-2-2-JA06JC.pdf			
6	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 4. 27	R4. 8. 28 熊本県阿蘇郡産山村産山場外離着陸場	個人	JX0135 ランズ式S-6コヨーテⅡ-R582L改型 (自作航空機、複座)
	概要	<p>同機は、産山場外離着陸場において離陸直後、右へ傾きながら機首下げとなり、墜落した。同機には、操縦者のみが搭乗しており、重傷を負った。同機は大破し、火災が発生した。</p> 		
原因	<p>本事故は、同機が離陸後間もなく失速したため、回復操作が間に合わずに墜落したものと推定される。同機が失速したことについては、操縦者が速度計を確認せずに、適切な離陸速度に達する前に離陸し、右ロールしたことによるものと推定される。</p>			

	必要と考えられる再発防止策	自作航空機及び超軽量動力機で飛行を行う者は、安全な飛行のために必要な準備をした上で、航空法上の申請を行って許可を取得するとともに、許可内容及び機体マニュアルの記載内容を理解し、遵守する必要がある。		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-3-1-JX0135.pdf		
7	公表日	発生日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 4. 27	R4. 10. 9 北海道空知郡南幌町	個人	JR1039 クイックシルバー式GT400S-R447L型 (超軽量動力機、単座)
	概要	同機は、操縦者1名が搭乗して飛行中、エンジンが停止し、不時着を試みた際に排水溝内の段差に衝突して機体が損傷し、操縦者が負傷した。		
	原因	本事故は、同機が飛行中にエンジンが停止したため、不時着を試みたが、排水溝内の段差に衝突して機体が損傷し、操縦者が負傷したものと推定される。 同機のエンジンが飛行中に停止したことについては、適切な整備が実施されなかったため、吸気系統にあるラバーソケットが劣化し、空気が流入したことで混合気が希薄となり、前方シリンダーがオーバーヒートし、ピストンの動きがシリンダー内で一時的に拘束されたことによるものと推定される。		
	必要と考えられる再発防止策	超軽量動力機の使用者は、メンテナンスマニュアルに従って、機体及びエンジンの点検・整備を適切に実施する必要がある。そのためには、機体入手時に機体及びエンジンの状態と来歴を確認し、使用時間を適切に管理することが重要である。また、飛行前点検等において、部品の不具合やその兆候があった場合は、飛行を中止し、必要な故障探求及び整備を実施する必要がある。		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-3-2-JR1039.pdf		
8	公表日	発生日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 6. 29	R4. 1. 16 岡山県倉敷市上空、FL280	(株)スターフライヤー	JA24MC エアバス式A320-214型 (大型機)
	概要	同機は、同社の定期87便として、東京国際空港から北九州空港へ向けて飛行中に、機体が動揺して乗客1名が負傷した。		
	原因	本事故は、同機が、ジェット気流の影響によって発生した晴天乱気流に遭遇した際、機体が左方向に動揺したため、乗客が右脇腹を座席右側の肘掛けに打ち付けられ、重傷を負ったものと考えられる。		
	必要と考えられる再発防止策	同社の客室乗務員においては、乗客の更なる安全のために、着席中は常時、シートベルトを腰の低い位置で緩みのないように着用するよう、乗客に対して周知すること及び客室乗務員は乗客の体形等に気を配りながらシートベルトの適切な着用をよく確認することが望ましい。		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-4-1-JA24MC.pdf		


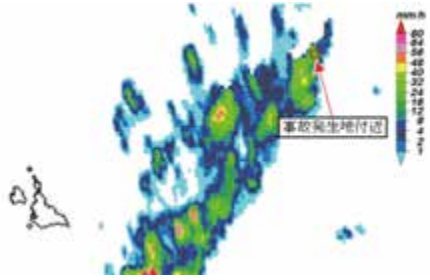
9	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 6. 29	R4. 9. 10 群馬県佐波郡玉村町	個人	JR0878 コルプ式ツインスターMk II - R503L型 (超軽量動力機、複座)
	概要	<p>同機は、レジャーのため操縦者1名が搭乗し、群馬県佐波郡玉村町付近上空を飛行中、エンジンが停止し、不時着を試みた際に樹木に接触し墜落した。同機は大破して、操縦者が重傷を負った。</p> 		
	原因	<p>本事故は、飛行中にエンジンが停止したため、河川敷へ不時着を試みた際、左翼底面が樹木に接触して墜落したものと推定される。 同機のエンジンが停止したことについては、飛行中に自作の成形板が脱落し、整備不良で取付けが緩んでいたキャブレターへ衝突したことにより、キャブレターが脱落し、エンジンへ燃料が供給されなくなったことによるものと推定される。</p>		
必要と考えられる再発防止策	同種事故の再発防止のため、操縦者は、製造者が定めるマニュアル等に従った機体の組立て及び点検・整備の実施が必要である。			
報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-4-2-JR0878.pdf			
10	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 8. 31	R3. 2. 1 成田国際空港 滑走路16R	日本貨物航空(株)	JA13KZ ボーイング式747-8F型 (大型機)
	概要	<p>同機は、成田国際空港の滑走路16Rへの着陸時に、バウンドし機体の姿勢が不安定となったため、復行したが、機体後部下面が滑走路に接触し、機体を損傷した。 同機には、機長ほか乗務員1名、計2名が搭乗していたが、負傷者はいなかった。</p> 		
	原因	<p>本事故は、同機が接地後バウンドして機体の姿勢が不安定となり復行操作を行った際、機体の速度が不十分なままピッチ角が過大となったため、機体後部下面が滑走路に接触したものと考えられる。 接地後、バウンドしたことについては、横風への対応が不十分であった可能性が考えられる。 機速が不十分なまま過大なピッチ角となったことについては、機長が接地後に反射的にスラスト・リバーサーを作動させていたため、復行操作により機速が増加するまで時間を要した状況で、残りの滑走路長などを懸念し、速やかに地上から離れようと、機体の速度を確認しないまま、機首上げ操作を行ったことによるものと考えられる。</p>		
必要と考えられる再発防止策	同社は、運航乗務員に対して、スタビライズド・アプローチ及び復行の手順について、AOM ^{*1} の規定を遵守させる必要があると考えられる。また、本事案を検証し、それらをCrew Resource Management (CRM) /Threat and Error Management (TEM) 教育・訓練の内容に反映させ、運航乗務員が適切にCRMスキルを発揮してTEMを実践できるよう、同社			



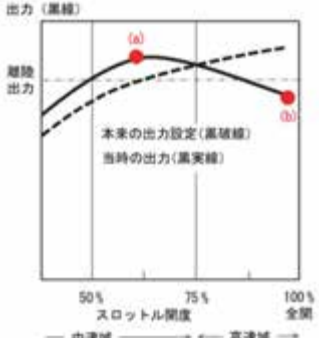
		<p>のCRM/TEM教育・訓練を強化していく必要があると考えられる。</p> <p>*1「AOM」とは、航空機の性能、運用及び乗員の操作に関する規定で、機種ごとに設定されており、航空機メーカー発行のマニュアルを基に、航空会社が検討を加えて発行している。運用限界、通常操作、緊急・故障時操作、諸系統及びその操作、性能、特殊運航、ウェイト・アンド・バランス等を規定している。</p>			
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-5-1-JA13KZ.pdf			
11	公表日	発生日・発生場所	所属	登録記号・型式	
	R5. 8. 31	R4. 9. 22 大阪府八尾市 八尾空港	個人	JA3969 セスナ式172P型 (小型機)	
	概要	<p>同機は、八尾空港に着陸し、スポットへ向けて地上走行中、エプロン付近に設置されたエプロン照明灯の支柱に付帯する機器収納箱に接触し、左主翼前縁が損傷した。同機には2名が搭乗していたが、負傷者はいなかった。</p>			
	原因	<p>本事故は、同機がGSE通行帯*1へ誤って進入したため、左主翼前縁がエプロン照明灯の支柱に付帯する機器収納箱に接触し、損傷したものと推定される。</p> <p>同機がGSE通行帯へ誤って進入したことについては、同機を操縦していた同乗操縦士が、スポットの使用時間が迫る中、Hスポット列の入口を見逃し、さらに、停止して新たな移動経路を確認することなく走行を継続したことに加えて、GSE通行帯が車両用通路であり、航空機が通行する区域ではないということの認識がなかったことによるものと推定される。</p> <p>*1「GSE通行帯」とは、空港地上支援車両（GSE）が走行するために設けられた通路をいう。</p>			
	必要と考えられる再発防止策	<ol style="list-style-type: none"> 1. 航空機の操縦を行っている者は、スポットまでの移動経路、スポットの位置、航空機が走行可能な区域を十分に確認した上で地上走行を行う必要がある。 2. 航空機の操縦を行っている者は、移動経路を誤った場合、管制機関等へ自機の状況を共有し、駐機するスポットまでの移動経路を十分に確認した上で地上走行を行う必要がある。 			
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-5-2-JA3969.pdf			
12	公表日	発生日・発生場所	所属	登録記号・型式	
	R5. 8. 31	R4. 12. 10 岡山県岡山市岡南飛行場の西約0.5nm(900m)、高度約150ft(45m)	岡山航空㈱	JA123R セスナ式172R型 (小型機)	
	概要	<p>同機は、同飛行場への着陸進入時に鳥と衝突し、機体を損傷した。</p> <p>同機には機長ほか乗客3名の計4名が搭乗していたが、死傷者はいなかった。</p>			
	原因	<p>本事故は、同機が着陸進入中に鳥と衝突したため、機体を損傷したものと推定される。なお、同機に衝突した鳥の種類は、機体に付着した血痕が採取されなかったことから、</p>			

		特定することができなかった。		
	必要と考えられる再発防止策	鳥の生態に応じた効果的な鳥衝突防止対策を進めるため、航空機と衝突した鳥の死骸及び血痕は、検体として採取し鳥の種類を特定するなど適切に取り扱うことが推奨される。（報告書の「3.分析」欄を参照）		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acc/AA2023-5-3-JA123R.pdf		
13	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 8. 31	R4. 12. 26 熊本県天草飛行場滑走路上	(株)Japan General Aviation Service	JA01TC シーラス式SR20型 (小型機)
	概要	同機は、熊本県天草飛行場の滑走路31に連続離着陸訓練のため進入した際に復行を試みたものの、前脚から滑走路に接地し、機体を損傷した。		
	原因	本事故は、同機が、復行を試みた際に機首が下がったため、前脚から滑走路に接地した後、破断した前脚が胴体下面に衝突したことで胴体右側中央下部構造部（ロンジロン）を損傷したものと推定される。 機首が下がったことについては、同機が復行を試みた際に、訓練生が操縦桿を前方に押したことによるものと考えられ、右席の訓練生が右手で操作していた操縦桿に対してパワー・レバーに対して行う操作を行った可能性が考えられる。		
	必要と考えられる再発防止策	1. 同社は、訓練生が右席で操縦訓練を行う場合に左右の手によって操作する対象が異なること、計器の見え方が異なることなど、左席で操縦を行う場合との相違点を整理し、事前に十分な準備を行った上で操縦訓練に臨める環境を用意することが必要と考えられる。 2. 同社は、訓練生が右席で操縦訓練を行う場合に注意すべき点を検証し、訓練生に右席で操縦させる場合の要領を明確化するとともに、操縦訓練中の教官のテイク・オーバーについて、再教育することが必要である。		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acc/AA2023-5-4-JA01TC.pdf		
14	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 9. 28	R2. 7. 19 北海道空知郡南富良野町	個人	JA3825 セスナ式172Nラム型 (小型機)
	概要	同機は、札幌飛行場を離陸し、操縦訓練を行っていたところ、北海道空知郡南富良野町の山腹に墜落した。同機に搭乗していた2名が重傷を負った。機体は大破したが、火災は発生しなかった。		
原因	本事故は、山岳地帯において、十分な対地高度を確保せず低速で操縦訓練を行った際、意図せず山に近づき、回避が間に合わずに山腹に墜落したものと考えられる。			



		十分な対地高度を確保せずに操縦訓練を行った際、意図せず山に近づき回避が間に合わなかったことについては、安全な飛行への意識が不足していたことによるものと推定される。		
	必要と考えられる再発防止策	本事故と同種事故の再発を防止するため、訓練飛行を実施する際は、訓練内容により安全な訓練実施場所を選定するとともに十分な対地高度を確保した上で、訓練飛行を実施する必要があるものと考えられる。（報告書の「3.分析」欄を参照）		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acc/AA2023-6-1-JA3825.pdf		
15	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.10.26	R4.3.26 岐阜県中津川市上空、高度約8,500m (FL280)	日本航空(株)	JA603J ボーイング式767-300型 (大型機)
	概要	同機は、同社の定期669便として、東京国際空港を離陸し大分空港に向けて飛行中、機体が動揺し客室乗務員1名が転倒して負傷した。		
	原因	本事故は、同機が予測することが困難な乱気流に遭遇し動揺したことにより、後方ギャレーで作業中の客室乗務員1名が浮揚して、体勢を崩した状態で転倒し、負傷したものと考えられる。		
	必要と考えられる再発防止策	同社内において、本事故の事例及び過去の同様事例の特徴と対策等について、再周知を行うとともに注意喚起することは、同種事故の再発を防止する上で有用と考えられる。（報告書の「3.分析」欄を参照）		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acc/AA2023-7-1-JA603J.pdf		
16	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.10.26	R4.6.25 徳島県吉野川市の上空、FL170	ANAウイングス(株)	JA854A ボンバルディア式DHC-8-402型 (大型機)
	概要	同機は、運送の共同引受による全日本空輸(株)の定期1626便として、熊本空港から大阪国際空港へ向けて飛行中、機体が動揺して客室乗務員1名が負傷した。		
	原因	<p>本事故は、同機が、ベルトサイン消灯中に対流雲^{*1}による気流のじょう乱に遭遇し大きく動揺したため、機体後部にあるギャレーでしゃがんで作業をしていた客室乗務員の身体が宙に浮き、体勢を崩した状態で床に落下し、負傷したものと推定される。</p> <p>同機が対流雲による気流のじょう乱に遭遇したことについては、機上気象レーダーに表示された対流雲からの回避操作が十分ではなかったことに加え、機上気象レーダーでは覚知することが困難な発達途上の対流雲があった可能性もあり、これらから適切な距離を確保することができなかった可能性が考えられる。</p>		
		 <p>13時20分 13時30分</p>		
必要と考えられる再発防止策	<p>*1「対流雲」とは、鉛直方向に上昇気流が発生しているときにできる雲のことである。</p> <p>同社は、全運航乗務員に対して、本事案の概要を周知し、エコー^{*2}の回避方法及び、ベルトサインの運用方法について再確認させることが望ましい。</p> <p>*2「エコー」とは、気象レーダー装置から発射された電波が、雨粒や氷粒などに反射し、</p>			

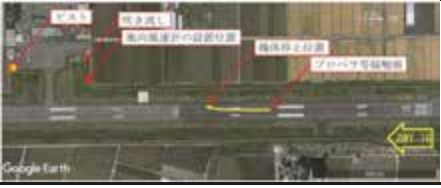


		レーダー装置で受信された反射波をいう。この反射波から降水域の分布や強度などを観測することができ、この降水域をエコーと呼ぶこともある。		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-7-2-JA854A.pdf		
17	公表日	発生日月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 10. 26	R4. 7. 16 那覇空港から南西約120kmの上空、FL260付近	(株)ソラシドエア	JA807X ボーイング式737-800型 (大型機)
	概要	同機は、同社の定期41便として、那覇空港から新石垣空港へ向けて飛行中、機体が動揺し、客室乗務員1名が負傷した。		
	原因	<p>本事故は、同機が発達中の対流雲^{*1}の上を通過した際に生じた身体を下に押さえつけるような動揺により、客室乗務員が左足を下にした横座りのような体勢で転倒したため、左足を負傷したものと推定される。同機が発達中の対流雲の上を通過したことについては、下方に見えていた雲が急速に発達する可能性を予想することができず、上空を通過したことによるものと推定される。</p>  <p>^{*1}「対流雲」とは、鉛直方向に上昇気流が発生しているときにできる雲のことである。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	積乱雲を回避するために、飛行前の気象情報の入手と分析による飛行経路の選択、飛行中の気象状況の変化を把握し、目視だけでなく機上気象レーダーにより雲の状態等を把握するなど、より安全に回避する方法を選択する手法について、改めて確認することが必要と考えられる。（報告書の「3.分析」欄を参照）		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-7-3-JA807X.pdf		
18	公表日	発生日月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 10. 26	R4. 10. 3 美保飛行場の南東約56km、高度約11,300m (FL370)	日本トランスオーシャン航空(株)	JA07RK ボーイング式737-800型 (大型機)
	概要	同機は、那覇空港から小松飛行場に向けて飛行中、機体が動揺し、客室乗務員1名が負傷した。		
	原因	<p>本事故は、同機が巡航中、機体が横方向に大きく動揺したため、客室後方通路に立っていた客室乗務員の右足裏に大きな荷重がかかり、重傷を負ったものと推定される。機体が横方向に動揺したことについては、運航乗務員が事前に確認した気象資料では予想されていなかった局所的な風速の変化が生じていた空域を飛行したことによるものと考えられる。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	同社で実施されている同種事故の再発防止策を継続して実施することが望ましい。（報告書の「3.分析」欄を参照）		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-7-4-JA07RK.pdf		

19	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.11.30	R2.12.30 静岡県島田市大代	個人	JA77AR ロビンソン式R66型 (回転翼航空機)
	概要	<p>同機は、三重県の津市伊勢湾ヘリポートを離陸し、神奈川県横浜市の保土ヶ谷今井場外離着陸場に向け飛行中、静岡県島田市大代付近の山林に墜落した。同機には、機長のみが搭乗していたが死亡した。機体は大破したが火災は発生しなかった。</p> 		
原因	<p>本事故は、同機が強風下に山岳地域を飛行中、ロール状の熱対流による下降気流に遭遇し、低G飛行状態となった際、適切に姿勢が制御されずにマスト・バンピングが発生し、操縦不能に陥ったため、墜落したものと推定される。マスト・バンピングが発生し、操縦不能に陥ったことについては、対気速度を維持したまま、乱気流に遭遇したことによるものと考えられる。</p>			
必要と 考えられ る再発防 止策	<p>1. セミリジット・ローター式*1 ヘリコプターを操縦する者は、操縦不能に至るようなマスト・バンピングの発生を防ぐため、次について留意する必要がある。</p> <p>(1) 低G飛行状態を回避するため、乱気流の発生地域を考慮し、適切な対気速度及び飛行高度を設定して飛行する必要がある。特に、気温上昇時には、ロール状の熱対流による強い下降気流が発生すること、さらに、山岳地域においては、地形の影響によって、下降気流が平地より大きくなる傾向があるため、乱気流を感じてからではなく、乱気流の発生地域へ入る前にあらかじめ減速して飛行することが重要である。</p> <p>(2) 低G飛行状態となった場合は、右ロールの発生を予測し、飛行規程のとおり、適切な回復操作に備えることが重要である。</p> <p>2. 機長は、出発前の確認の際、当該飛行に必要な気象情報を得て、運航を妨げる気象状況が予想される場合は、出発を取りやめるか、無理のない飛行計画により運航を行うことが重要である。</p> <p>*1「セミリジット・ローター式」とは、ブレードがハブに固定しているが、フラッピングとフェアリングには自由度がある半関節型のローター系統をいい、ティーターリング型、アンダースリング（シーソー）型がある。</p>			
報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acc/AA2023-8-1-JA77AR.pdf			
20	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.11.30	R3.11.7 山口県山口市 深溝場外離着陸場	個人	JR1347 クイックシルバー式MX II スプリント Top-R582L型 (超軽量動力機、複座)
	概要	<p>同機は、山口県山口市深溝場外離着陸場で離陸中止操作中に浮揚した直後、ハードランディングした。同機には、操縦者のみが搭乗していたが、重傷を負った。</p>		
原因	<p>本事故は、離陸中止操作として操縦者がスロットルレバーを戻した際、中速域で意図とは反対にエンジン出力が離陸出力まで増加し、急に機首を上げて浮揚したため、操縦者が直ちに着陸させようとして操縦桿を前に倒したことにより、機首下げ状態になって前輪から強く接地し、衝撃により機体が損傷するとともに、操縦者が負傷したものと考えられる。</p> <p>中速域でエンジン出力が離陸出力まで増加し、急に機首を上げて浮揚したことについては、高速域と中速域で出力が逆転しており、高速域で離陸出力未満となる状態において、スロットルレバーがゆっくりと全開の位置から戻され</p>			




		<p>たため、スロットルレバーが中速域に差し掛かった時に離陸出力を超えた可能性が考えられる。</p> <p>高速域と中速域で出力が逆転したことについては、キャブレターの部品を交換する際に、エンジンの設計・製造者が発行するメンテナンスマニュアルとパーツカタログで指定されていない部品を使用したこと等の整備不良による可能性が考えられる。</p>			
	必要と考えられる再発防止策	<p>超軽量動力機の使用者は、機体及びエンジンの設計・製造者が発行するメンテナンスマニュアル及びパーツカタログに従い、指定された部品を使用して適切に整備し、また、操縦する際は、フライトマニュアルに規定された操作方法を遵守することが重要である。</p>			
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-8-2-JR1347.pdf			
21	公表日	発生日月日・発生場所	所属	登録記号・型式	
	R5.11.30	R5.1.7 宮崎空港の東北東約80km付近海上上空	日本航空(株)	JA307J ボーイング式737-800型 (大型機)	
	概要	<p>同機は、同社の定期687便として東京国際空港を離陸し、宮崎空港へ着陸のため進入中、機体が動揺した際に、乗客1名が脇腹を座席の肘掛けに強打して負傷した。</p>			
	原因	<p>本事故は、同機がベルト着用サインを点灯したうえ積雲の雲頂をかすめたとき、機体の並進運動及び偏揺れによって水平加速度が変化することで、座席39Hに着席していた乗客の上半身が左側へ振られたため、左脇腹を座席の肘掛けに強打して負傷したものと推定される。</p>			
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-8-3-JA307J.pdf			

公表した航空重大インシデントの調査報告書(令和5年)



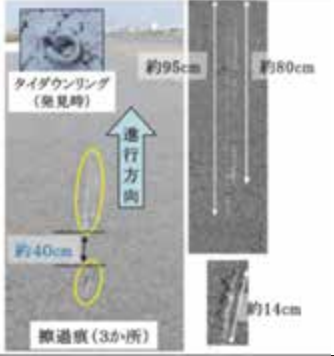
1	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 1. 19	R3. 3. 13 岡山県 岡南飛行場	岡山航空㈱	JA01HJ ホンダ・エアクラフト式HA-420 型 (小型機)
概要	<p>同機は、岡山県岡南飛行場の滑走路27に着陸した際に滑走路を左側（南側）に逸脱して草地で停止し、自力走行できなくなった。 同機には、機長ほか訓練生1名、計2名が搭乗していたが、負傷者はいなかった。</p>			
原因	<p>本重大インシデントは、同機が、着陸滑走中にタイヤが横滑り状態となって進行方向を制御できなくなったため、滑走路から逸脱して草地に停止し、自力走行できなくなったものと考えられる。 タイヤが横滑り状態となって進行方向を制御できなくなったことについては、進行方向の過大な修正操作により、機体の傾き及び大きな横方向の加速度が発生してタイヤが横滑り状態となり、ステアリング制御能力及び主脚のブレーキ制動能力が小さくなって進行方向を制御できなくなったものと考えられる。</p>			
報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inc/ai2023-1-1-ja01hj.pdf			
2	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 2. 16	R4. 3. 6 大阪府八尾市 八尾空港	個人	JA007Z ソカタ式TBM700型 (小型機)
概要	<p>同機は、八尾空港A滑走路に着陸する際、同滑走路上でバウンド*1を繰り返したのち復行し、同滑走路に着陸した。着陸後の点検において、プロペラブレード先端の損傷及び滑走路上の擦過痕が確認された。 同機には機長1名が搭乗していたが、負傷はなかった。</p>			
原因	<p>本重大インシデントは、同機が、強い北西風が吹く状況下で降下率が減らないまま通常よりも大きい衝撃で接地してバウンドした後、適正な姿勢を維持できず機首が下がった状態で再接地したことにより発生したものと考えられる。 機首が下がった状態で再接地したことについては、バウンド後における機体姿勢の変化が適切に認識されなかったことによるものと考えられる。</p>			
必要と考えられる再発防止策	<p>操縦士は、降下率が減らないまま通常よりも大きい衝撃で接地した後にバウンドが生じた場合は、ちゅうちょすることなく復行することが必要である。</p>			
報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inc/ai2023-2-2-ja007z.pdf			




3	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 2. 16	R4. 4. 23 福井空港	(一社) 東海・ 関西学生航空連 盟	JA01KT シャイベ式SF25C型 (動力滑空機、複座)
	概要	同機は、福井空港の滑走路18に着陸した際、激しく接地してプロペラ・ブレード先端部及び右主輪カバーが滑走路面に接触した。 同機には、操縦教員である機長及び操縦練習生の計2名が搭乗していたが、負傷者はいなかった。		
	原因	本重大インシデントは、同機が、接地直前に風向風速が変化して背風成分が増加したため、揚力が減少して滑走路に激しく接地し、プロペラ・ブレード先端部及び右主輪カバーが滑走路面に接触した可能性が考えられる。		
報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inc/ai2023-2-1-JA01KT.pdf			
4	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 3. 30	R1. 12. 23 新千歳空港の南2. 3kmの上空、高度約240ft	個人 (SINO JET 受託運航)	B-3203 エンブラエル式ERJ190-100ECJ 型
	概要	同機は、機長ほか乗務員4名、同乗者19名、計24名が搭乗し、目的地である新千歳空港への最終進入中、気圧高度約240ft (対地高度約165ft) で複数の系統から電力供給を受けている操縦室内の全てのディスプレイ・ユニットの表示が一時的に消えた。同機はそのまま着陸した。		
	原因	本重大インシデントは、同機が同空港への最終進入中、IDG*1 2がGCU (Generator Control Unit) 2の周波数異常の誤検出により電源系統から切り離され、その後、IDG1もGCU1の電圧低下の誤検出により電源系統から切り離されたことにより、2系統ある同機の主電源が2系統とも喪失したものと推定される。 両IDGが周波数及び電圧の誤検出で切り離されたことについては、これらの異常を誤検出する不具合を修正するための二つの技術通報で示されたGCUの改修が、いずれも未実施であったことが関与したものと考えられる。 *1「IDG」とは、Integrated Drive Generatorの略で、左右のエンジン・ギヤ・ボックスに取り付けられており、400Hz、115/200VAC、30/40KVAの安定した3相交流電力を供給する発電機である。		
報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inc/ai2023-3-2-B-3203.pdf			
5	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 3. 30	R3. 8. 26 熊本空港	(学) 君が淵学 園 (崇城大学) (A機)	JA31UK セスナ式 172S 型 (小型機)
			熊本県防災消防 航空隊 (B機)	JA90MT エアバス・ヘリコプターズ式 AS365N3 型 (回転翼航空機)
概要	熊本空港において、A機は、着陸許可 (タッチアンドゴー*1 の許可) を受けて滑走路25へ最終進入中、出発機のB機が離陸を中止したため、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。 *1「タッチアンドゴー」とは、航空機が着陸後に滑走路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。			

	原因	<p>本重大インシデントは、先行出発機であるB機が離陸を中止したことを視認した飛行場管制席を担当していた航空管制官が、後続到着機であるA機に対して発出した復行指示をA機が聞き取れず、タッチアンドゴーを実施したことにより発生したものと推定される。A機が復行指示を聞き取れなかったことについては、A機の操縦教員である機長が操縦を行った操縦練習生への指導に傾注していたことによるものと考えられる。</p>		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inc/ai2023-3-1-JA31UK_JA90MT.pdf		
6	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 4. 27	R1. 11. 30 東京国際空港滑走路34L (A滑走路) 上	ピーチ・アビエーション(株)	JA806P エアバス式 A320-214 型 (大型機)
	概要	<p>同機が、着陸許可を受けて東京国際空港滑走路34Lに着陸進入中、作業車両が同滑走路に進入した。</p> 		
	原因	<p>本重大インシデントは、同機が着陸許可を受けて東京国際空港のA滑走路に進入中、作業車両が管制官からの許可を受けないまま同滑走路に進入し、横断したため、同機が作業車両が存在する滑走路に着陸するに至ったことによるものと推定される。作業車両が許可を受けないまま同滑走路に進入し、横断したことについては、同業者らが滑走路の横断には管制官からの許可が必要であるという理解が不十分だったこと、及び参照していた図面において、A・B滑走路の交差部分が閉鎖状態を示す表記になっていたことが関与したものと考えられる。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>関係者においては、工事関係者の教育・資格管理、使用する図面の記載方法、滑走路に進入する際の停止位置、安全管理活動などについて再発防止策を検討し、導入していく必要があると考えられる。(報告書の「3.分析」欄を参照)</p>		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inc/ai2023-4-1-JA806P.pdf		
7	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 4. 27	R4. 1. 8 鹿児島空港	新日本航空(株) (A機)	JA4061 セスナ式 172P 型 (小型機)
			日本エアコミューター(株) (B機)	JA04JC ATR 式 42-500 型 (大型機)
概要	<p>鹿児島空港において、A機は、B機が着陸許可を受けて最終進入中の滑走路34に、航空管制官から許可を得ないまま進入した。</p> 			

	原因	<p>本重大インシデントは、B機が着陸許可を受けて滑走路に進入中、滑走路手前での待機を指示されていたA機が、滑走路に進入したことにより発生したものと認められる。</p> <p>滑走路手前での待機を指示されたA機が滑走路に進入したことについては、訓練生A（A機の操縦士）が、待機の指示を理解できないまま、自らの期待する滑走路進入の指示を受けたと推測したことによるものと推定される。</p>			
	必要と考えられる再発防止策	<p>関係者においては、特に滑走路使用に係る管制官との無線交信について、単独飛行に必要な技能が訓練生に定着していることを確実に認定するための再発防止策を検討し、導入する必要があると考えられる。（報告書の「3.分析」欄を参照）</p>			
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inc/ai2023-4-2-ja4061-ja04jc.pdf			
8	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式	
	R5. 7. 27	R4. 3. 7 熊本空港	熊本県防災消防航空隊（天草エアライン(株)受託運航） （A機） （学）君が淵学園（崇城大学） （B機）	JA90MT エアバス・ヘリコプターズ式AS365N3型 （回転翼航空機） JA47UK テキストロン・アビエーション式172S型 （小型機）	
	概要	<p>熊本空港において、A機は、同空港を離陸する際、B機が着陸の許可（タッチアンドゴー*1の許可）を受けて進入中の滑走路07に、管制許可を得ないまま進入した。</p> <p>*1「タッチアンドゴー」とは、航空機が接地後に滑走路路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。</p>			
	原因	<p>本重大インシデントは、B機がタッチアンドゴーの許可を得て進入中の滑走路に、滑走路手前で待機するよう指示されたA機が、滑走路上で待機の指示と誤って認識し進入したことにより発生したものと認められる。</p> <p>A機が滑走路上で待機の指示と誤って認識し進入したことについては、管制指示への思い込みによる誤った認識を修正することができなかったことによるものと推定される。</p>			
	必要と考えられる再発防止策	<p>1. 運航乗務員は、「LINE UP AND WAIT（滑走路上で待機）」及び「HOLD SHORT OF RUNWAY（滑走路手前待機）」の二つの管制用語の違いを明確に意識し、正確に聴取することが重要である。</p> <p>2. 熊本県防災消防航空隊は、安全運航のために2名操縦士による運航を行うに当たり、操縦士間の円滑なクルーコーディネーションのため、相互確認が必要なタスクについて確認方法を明確化するとともに、アサーションしやすい環境づくりを推進するなど、引き続き、2名操縦士体制の利点をいかした安全運航の方策を検討していくことが望まれる。</p>			
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inc/ai2023-5-1-ja90mt-ja47uk.pdf			

9	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 9. 28	R2. 4. 17 帯広空港	(独)航空大学校	JA017C シーラス式SR22型 (小型機)
	概要	<p>同機は、帯広空港に着陸した際に前脚が損傷し、滑走路上に停止した。その後、地上走行が継続できなくなった。</p> 		
	原因	<p>本重大インシデントは、同機が前脚オレオ^{*1}のシリンダーとピストンロッドが分離した状態で着陸し、着陸滑走中、機体が過剰に前傾したことにより発生したものと認められる。</p> <p>当該オレオのシリンダーとピストンロッドが分離したことについては、同機に取り付けられていたオレオの製造作業において、ピストンロッドとピストンロッド・ロックナットの組立て作業が適切に行われていなかったため、離着陸を繰り返すうちにピストンロッド・ロックナットがピストンロッドから外れたことによるものと考えられる。</p> <p>^{*1}「オレオ」とは、離着陸や地上走行時に前脚を通じて機体に加わる衝撃を緩和するための装置のことをいう。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>オレオの製造者にあつては、オレオの組立てが確実に行われるよう、製造手順の改善を行うこと。(報告書の「3.分析」欄を参照)</p>		
報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inc/IAI2023-6-1-JA017C.pdf			
10	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 9. 28	R4. 4. 18 島根県大田市の上空、高度FL360付近	アイベックスエアラインズ(株)	JA07RJ ボンバルディア式CL-600-2C10型 (大型機)
	概要	<p>同機は、同社の定期18便として、仙台空港を離陸し、福岡空港へ向けて島根県大田市の上空をFL360^{*1}で飛行中、機長側及び副操縦士側両方の速度表示に一時的な不具合が生じた。そのため、機長は、緊急事態を宣言の上、飛行を継続し、福岡空港に着陸した。</p> <p>^{*1}「FL」とは、標準大気気圧高度で、高度計規正值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、FL360は高度36,000ftを表す。</p>		
	原因	<p>本重大インシデントは、同機がFL360を飛行中、左右のピトー系統が閉塞したため、機長側及び副操縦士側両方の速度表示に一時的な不具合が発生したものと推定される。</p> <p>ピトー系統が閉塞したことについては、同機が氷晶のある空域を飛行したことによる可能性が考えられる。</p> 		
	必要と考えられる再発防止策	<p>本重大インシデント発生時は、夜間であり、地形等の視認情報が得られない中での運航にもかかわらず、運航乗務員の冷静な対応により飛行を継続し安全に着陸した。氷晶のある空域については、気象予測及び機体の気象レーダーで検知することは困難であり、飛行中に突然遭遇する可能性が考えられ、過去には運航乗務員の誤った対応により重大</p>		

		事故に至った事案もあることから、同様の事態が発生しても適切に対処できるように備えておく必要がある。		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inci/AI2023-6-2-JA07RJ.pdf		
11	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 9. 28	R4. 4. 22 関西国際空港	海上保安庁	JA687A ユーロコプター式EC225LP型 (回転翼航空機)
	概要	関西国際空港において、同機が航空管制官から着陸許可を受けてヘリコプター用離着陸地点（ヘリパッド）へ進入中、別の航空管制官から立入り許可を受けていた点検車両が、同ヘリパッドに進入した。		
	原因	本重大インシデントは、同機がタワーから着陸許可を受けてヘリパッドへ進入中、関西エアポート株式会社所属点検車両（以下「B車」という。）がグラウンドから立入り許可を受けて同ヘリパッドに進入したことにより発生したものと認められる。グラウンドがB車に同ヘリパッドへの立入りを許可したことについては、タワーとグラウンドの間で、同ヘリパッドの使用に係る承認を含む調整が相互に明示的に行われなかった中で、グラウンドがタワーからB車のヘリパッド立入りを承認されたと認識したことによるものと推定される。		
	必要と考えられる再発防止策	管制席間で承認に係る調整を行う場合、承認を求める管制官はその旨を明示し、調整を受けた管制官はその調整に対する承認又は不承認を明示することが重要である。（報告書の「3. 分析」欄を参照）		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inci/AI2023-6-3-JA687A.pdf		
12	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5. 9. 28	R4. 10. 18 大阪府八尾市 八尾空港	朝日航空㈱	JA80AP セスナ式172S型 (小型機)
	概要	同機は、教官である機長同乗による訓練生の連続離着陸訓練中、八尾空港滑走路27に着陸する際、機体姿勢が不安定となり復行を行ったが、機体後部下面が滑走路面に接触した。 同機には、教官及び訓練生が搭乗していたが、負傷はなかった。		
	原因	本重大インシデントは、同機が訓練中、フレア開始後にフローティングとなり復行基準に該当した以降も、復行を決心することなく進入を継続したため、着陸操作時に沈下が急激に大きくなり復行を行ったが、復行操作後も機体の沈下が止まらず、上昇に転じる前に機体後部下面が滑走路面に接触したことによるものと考えられる。 復行基準に該当した以降も、復行を決心することなく進入を継続したことについては、教官が訓練生の操縦をアシストする中で、訓練生に着陸を経験させたいという意図が関与したものと考えられる。		
	必要と考えられる再発防止策	1. 同社は、以下について再発防止策を検討する必要がある。 (1) 復行基準に該当した場合は、復行すること。 (2) 操縦のアシストについて、その目的や実施要領を明示すること。 2. 同社は、飛行データの記録について、常に記録できる状態を維持しておくことが望ましい。 (報告書の「3. 分析」欄を参照)		

	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inc/ai2023-6-4-JA80AP.pdf		
13	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.11.30	R4.12.12 佐賀空港	エス・ジー・シー佐賀航空(株)	JA4121 セスナ式172P型 (小型機)
	概要	同機は、訓練飛行のため、佐賀空港に着陸進入中、滑走路に車両が進入したため、復行した。		
	原因	<p>本重大インシデントは、同車両が滑走路立入り許可を得ていないにもかかわらず、同機が着陸進入中の滑走路に進入したことにより発生したものと推定される。</p> <p>同車両が滑走路に進入したことについては、バードスイープ*1 担当者が早期にバードスイープを完了させようと、滑走路進入の待機指示を確認しないまま、許可を得たと誤認したことによるものと推定される。</p> <p>*1「バードスイープ」とは有害鳥獣排除業務のことで、空港に飛来する鳥などが航空機に衝突しないよう、銃器や花火を用いて追い払う業務のことをいう。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	滑走路に進入する際には許可が得られたことを確実に確認することが必要である。(報告書の「3.分析」欄を参照)		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inc/ai2023-7-1-JA4121.pdf		
14	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.12.21	R4.5.20 百里飛行場	(株)フジドリームエアラインズ	JA10FJ エンブラエル式ERJ170-200STD型 (大型機)
	概要	百里飛行場において、車両が存在する滑走路21Rへ、航空管制官から着陸許可を受けた同機が、着陸を試みた。		
	原因	<p>本重大インシデントは、同車両が立入り許可を受けて滑走路21R及びその周辺においてバリア点検を行っていた際、管制官Aが同機に同滑走路への着陸を許可したため、同機が着陸を試みたものと認められる。</p> <p>管制官Aが、同車両が立ち入っている同滑走路への着陸を同機に許可したことについては、管制官Aが同車両の存在を失念したこと、及び地上管制席を担当していた管制官Bも同車両の存在を失念し、管制官Aの業務を補完できなかったことによるものと推定される。</p> <p>管制官A及び管制官Bが同車両の存在を失念したことについては、同車両の同滑走路への立入りが包括的に許可され、約40分間、同車両と同飛行場管制所との間の無線交信が発生しなかったこと、同飛行場管制所で複数の実地訓練が行われ、業務を相互補完する体制が弱くなっていたことなどが関与したものと考えられる。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>飛行場管制席の業務に従事する管制官は、滑走路やその周辺の障害の状況を確実に継続的に把握し、必要に応じて適切な処理を行えるよう常に備えておくことが重要である。</p> <p>また、長時間にわたる車両の滑走路立入りを包括的に許可する場合には、定点通報を指示する等の失念防止のために有効な措置を検討し講じる必要がある。</p> <p>(報告書の「3.分析」欄を参照)</p>		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inc/ai2023-8-1-JA10FJ.pdf		

15	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.12.21	R4.10.15 能登空港	(株)ジャネット (A機)	JA6113 ベル式206B型 (回転翼航空機)
			海上保安庁 (B機)	JA871B テキストロン・アビエーション 式B300C型 (小型機)
	概要	<p>A機は、能登空港において、B機が駐機場に向けて地上走行している滑走路から離陸した。</p> 		
	原因	<p>本重大インシデントは、着陸したB機が滑走路を離脱していないにもかかわらず、A機が同滑走路から離陸したことにより発生したものと認められる。</p> <p>A機が離陸したことについては、滑走路に他機はいないという思い込みがあったことに加えて、反復継続する遊覧飛行のスケジュールを守りたいとの思いから、滑走路の目視による安全確認を十分に行わなかったことによるものと考えられる。</p> <p>A機の機長が滑走路にB機がないと思い込んだことについては、能登レディオが、ワークロードが高まっていた中で着陸したB機が存在を失念し、滑走路に他の航空機がないことを確実に確認する手順を踏まないまま、A機に「RUNWAY IS CLEAR」の情報を提供したことが関与したものと推定される。</p>		
必要と考えられる再発防止策	<p>航空機の乗組員は、離着陸に際し、自ら滑走路を目視により確実に確認しなければならず、これを実行する手順の徹底が必要である。さらに、複数機が空港等を使用している場合における各航空機の乗組員は、航空交通の状況について共通認識を持つため、飛行場対空援助業務により提供される情報だけではなく、他の航空機の無線交信を可能な限り聴取することにより、他の航空機の動向把握に努めることが望ましい。</p> <p>また、遊覧飛行等の短時間で反復継続する運航にあつては、余裕をもった計画とすることが重要である。</p> <p>飛行場対空援助業務に従事する者が「RUNWAY IS CLEAR」の情報を提供する場合は、滑走路に關係する航空機がないことを確実に確認する手順の徹底が必要である。 (報告書の「3.分析」欄を参照)</p>			
報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inci/AI2023-8-2-JA6113 JA871B.pdf			
16	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.12.21	R5.3.12 群馬県佐波郡玉村町	個人	JR1250 ランズ式S-6コヨーテII-R582L 型 (超軽量動力機、複座)
	概要	<p>同機は、レジャーのため、群馬県佐波郡玉村町付近上空を飛行中、エンジンの出力が低下したため、河川敷に不時着した。</p> <p>同機には操縦者1名が搭乗していたが、負傷はなく、機体に損傷はなかった。</p> 		
原因	<p>本重大インシデントは、同機が飛行中、エンジンへ供給される燃料が減少したため、エンジンの継続的な出力の損失に至ったものと推定される。</p>			

		<p>飛行中にエンジンへ供給される燃料が減少したことについては、燃料フィルターに異物が付着したことにより流れる燃料が阻害され、さらに、燃料ポンプ内の逆止弁が完全には閉じていなかったことにより燃料が十分に加圧されなかったことによるものと推定される。</p> <p>飛行中のエンジンの継続的な出力の損失に至るまでに、燃料フィルターへの異物の付着及び燃料ポンプの性能低下を認識できなかったことについては、製造者が定めるマニュアルに従った適切な点検・整備が実施されなかったことによるものと考えられる。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>超軽量動力機の使用者は、製造者が定めるマニュアルに従った適切な点検・整備を実施する必要がある。また、点検・整備を実施した場合は、整備記録を残す必要がある。（報告書の「3.分析」欄を参照）</p>		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inci/AI2023-8-3-JR1250.pdf		
17	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R5.12.21	R5.5.22 中部国際空港	朝日航洋(株)	JA6718 アエロスパシアル式AS355F2型 (回転翼航空機)
	概要	<p>同機は、中部国際空港に着陸する際、航空管制官から指示された滑走路とは異なる、誘導路上に設けられたヘリコプター用離着陸地点（ヘリパッド）に着陸した。</p>		
	原因	<p>本重大インシデントは、同機が、タワーから滑走路36への着陸を許可された際、Tヘリパッドへの着陸を許可されたと誤解したため、同ヘリパッドへ着陸したものと推定される。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>操縦士は、管制用語に係る十分な知識を身に付け、航空管制官からの送信内容を正確に認識することが重要である。（報告書の「3.分析」欄を参照）</p>		
	報告書	https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-inci/AI2023-8-4-JA6718.pdf		

7 令和5年に行った情報提供（航空事故等）

令和5年に行った情報提供はありませんでした。

コラム

国際航空事故調査員協会年次会合（ISASI2023）への参加

航空事故調査官・事故防止分析室

国際航空事故調査員協会（ISASI : International Society of Air Safety Investigators）は、国際的な航空事故調査関係者の情報共有と技術の向上を目的とした団体で、各国の航空事故調査機関のほか、航空会社、航空機メーカー、運航/客室乗務員団体等で構成されています。毎年年次会合を開催しており、令和5年（2023年）は、8月に米国テネシー州の州都ナッシュビルで開催されました。ナッシュビルは、カントリーミュージックの聖地として知られ、音楽の博物館や有名なコンサートホール、多数の音楽スタジオなどが存在し、特に音楽産業が際立った街で、世界中から音楽ファンが集まります。中心部のブロードウェイは、昼も夜も演奏が鳴り止まないとても印象的なエリアです。

ISASI2023は、約30の国と地域から325名が参加しており、特異な事故調査事例の紹介や、事故調査手法など、幅広い分野から3件の基調講演と25件の発表がありました。中でも、各国の事故調査手法について紹介した発表の中で登場した新しい分析手法については、当委員会としても研究を行い、取り入れていきたいと考えています。他にも、近年、民間企業による宇宙開発が活発な米国のFAA（連邦航空局）からは、宇宙事故調査のあり方についての講演がありました。また、同時に開催されたアジア航空事故調査員協会（AsiaSASI）の会合や、政府航空事故調査機関（GASIG）の会合にも参加し、それぞれ活動状況や航空事故調査関連情報の交換を行いました。当委員会は、1974年に航空事故調査委員会が発足した当時から年次会合に参加しており、2010年に札幌で行われた年次会合では、開催を支援しています。

本会合を通して得られた知見や情報を当委員会の事故調査にも活用することで、調査技術の更なる向上を図り、引き続き適確な事故調査を行ってまいります。

また、今回の会合には若手職員に国際会議への参加を経験させる目的で、事故防止分析室から採用2年目の職員が1名参加しました。事故調査に関する知見や情報を得たほか、他国の調査官との多くの出会いもあり、今後のキャリア形成に実り多い出張となりました。この会議で若手職員が得た知見や国際交流の経験が、日々の業務に生かされるとともに、将来的に航空事故調査官としての活躍につながることを期待します。



ナッシュビルのブロードウェイ



ISASI2023の会場の様子