

航空事故調査報告書

令和7年4月4日

運輸安全委員会（航空部会）議決

委員長 李家賢一（部会長）
委員 高野 滋
委員 丸井 祐一
委員 早田 久子
委員 津田 宏果子
委員 松井 裕子



所属	オリエンタルエアブリッジ株式会社
型式、登録記号	ボンバルディア式DHC-8-402型、JA858A
事故種類	鳥衝突による機体損傷
発生日時	令和6年7月20日 08時11分
発生場所	長崎県対馬市 対馬空港 (北緯34度17分05秒, 東経129度19分50秒)

1. 調査の経過

事故の概要	同機は、令和6年7月20日（土）、同社の定期79便として対馬空港に着陸した際に鳥と衝突し、機体が損傷した。同機には、機長ほか乗務員3名、乗客36名の計40名が搭乗していたが、負傷者はいなかった。
調査の概要	主管調査官ほか1名の調査官（令和6年7月22日指名。同26日に1名追加指名） カナダ（機体の設計・製造国）の代表及び顧問 意見聴取（原因関係者）及び意見照会（関係国）を実施

2. 事実情報

航空機等 航空機型式：ボンバルディア式DHC-8-402型 製造番号：4385、製造年月日：平成23年10月04日 耐空証明書：第東-24-328号 有効期限：平成24年10月11日から整備規程（全日本空輸株式会社）の適用を受けている期間
乗組員等 機長 67歳 定期運送用操縦士技能証明（飛行機） 平成10年 4月 9日 限定事項 ボンバルディア式DHC-8型 令和4年 6月17日 第1種航空身体検査証明書 有効期限：令和6年 8月14日
気象 対馬空港の重大インシデント関連時間帯の航空気象の観測値は次のとおりであった。 08時00分 風向 240°、風速 7kt、最大 19kt、風向変動 170°～290°、 卓越視程 10km以上
発生した事象及び関連情報 (1) 飛行の経過 同機は、同社の定期79便として、機長が左操縦席、副操縦士が右操縦席に着座し、福岡空港を

07時47分に離陸した。同機は、08時11分対馬空港の滑走路32に着陸したが、着陸滑走中、誘導路T-2付近にて滑走路右側の地上にいた鳥が飛び立ち、機長及び副操縦士はそれに気付いたが、回避する間もなく鳥が右プロペラに衝突した。鳥衝突時の同機は約75ktであった。

(2) 航空機の損傷に関する情報

損傷の程度：中破（大修理相当）

- ・右胴体フレームX258.50付近、ストリンガー12Sと13Sの間（アイスシールド*1の内側）に横14.5cm、縦13.0cm、深さ0.5cmの凹み。
- ・右胴体、上記凹みを覆うアイスシールドに割れを含む損傷。
- ・右プロペラ2番ブレードの先端、約8.0cm欠損
- ・上記アイスシールドとその周辺、右プロペラ2番ブレードの先端にはそれぞれ鳥の血痕が付着していた。

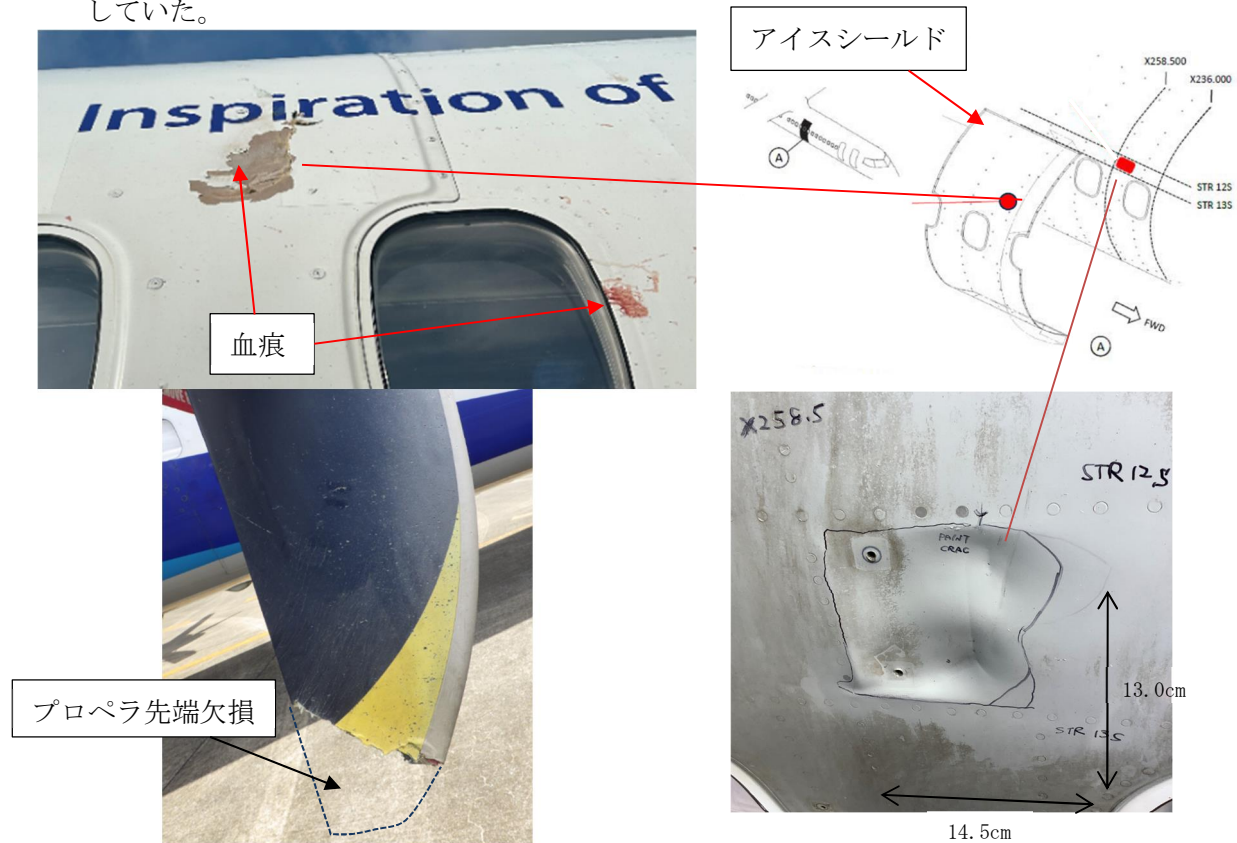


図1 機体の損傷箇所

(3) 鳥に関する情報

同機に衝突した鳥（トビ、全長約40cm、体重約1kg）の死骸は概ね3つに分断され、衝突地点付近の滑走路上で発見された。

(4) 同空港の鳥衝突対策

同空港では、鳥衝突対策として、全ての定期便が到着する30分前から約5分前まで、及び出発のためのエンジン始動まで、滑走路を巡回し、銃器や花火を用いて鳥の追い払いを実施していて、事故機の到着前にもこれに従った対策を講じていた。

3. 分析

同機は、着陸滑走中、右プロペラに鳥が衝突し、衝突した鳥はプロペラの回転力により加速され、胴体に衝突し、機体を損傷したものと認められる。

*1 「アイスシールド」とは、プロペラから飛散する氷塊により胴体が損傷しないよう、胴体中央部左右のプロペラ回転面に取り付けられたアラミド繊維強化樹脂複合材で作られた防護板のことである。

機長は滑走路右側の地上にいた鳥が飛び立つのに気付いたが、着陸滑走中であり、鳥を回避することは困難であったものと考えられる。

4. 原因

本事故は、同機が着陸滑走中に鳥と衝突したため、機体を損傷したものと認められる。