

航空事故調査報告書



令和7年8月8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

委員 松井 裕子

所属	個人
型式、識別記号	ランズ式S-6SコヨーテII型 (超軽量動力機、複座)、識別記号なし
事故種類	墜落 (本件は、航空重大インシデント(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(航空法施行規則第166条の4第2号))として通報されたものであるが、その後の調査により、航空機が墜落したことが判明したことから、航空事故として取り扱うこととしたものである。)
発生日時	令和4年6月26日 10時10分ごろ
発生場所	茨城県かすみがうら市 (北緯36度08分33秒、東経140度15分09秒)

1. 調査の経過

事故の概要	同機は、令和4年6月26日(日)、茨城県かすみがうら市新治字江古田の草地(以下「同草地」という。)に進入中に風の影響を受けて左に流され、左上方向に復行した際に、右主翼を樹木に接触させ、同草地に隣接するぶどう畑に墜落した。 同機には、操縦者及び同乗者1名が搭乗していたが、負傷はなかった。
調査の概要	主管調査官ほか2名の調査官(令和4年6月27日指名) 意見聴取(原因関係者)及び意見照会(国土交通省航空局)を実施

2. 事実情報

航空機等	航空機型式：ランズ式S-6SコヨーテII型 製造番号：0801899、製造年月日：不明 種類：超軽量動力機(舵面操縦型、3舵式、複座、陸上型、密閉式)
乗組員等	操縦者70歳 総飛行時間：不明。操縦者の口述によればジャンプ飛行は約30年前から約20,000回の経験がある。日本航空協会の資格技量認定証を平成9年3月25日に取得。超軽量動力機で約30年の飛行経験があり、その他、自家用操縦士免許(飛行機、昭和58年2月23日取得)で約270時間の飛行経験、及び動力滑空機(昭和61年5月

12日取得)では、約170時間の飛行経験を有している。

気象

本事故発生現場の南西約5.2kmに位置する土浦地域気象観測所の事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

10時10分 風向 南南東、平均風速 2.3m/s、最大瞬間風速 南東、4.3m/s

航空法の許可の有無

当該操縦者については、以下の許可申請はいずれもなかった。

- | | |
|-----------------------------|---|
| (1) 航空法第11条第1項ただし書(試験飛行)の許可 | 無 |
| (2) 航空法第28条第3項(業務範囲外行為)の許可 | 無 |
| (3) 航空法第79条ただし書(離着陸の場所)の許可 | 無 |

発生した事象及び関連情報

(1) 飛行の経過

操縦者の口述によれば、飛行の経過は概略次のとおりであった(図1 参照)。



図1 推定飛行経路

(転移表面及び進入表面は、同草地で過去に航空法第79条ただし書の許可を受けた際の許可申請書を基に運輸安全委員会が作図)

本事故発生当日、09時30分ごろ、操縦者は、茨城県かすみがうら市の同草地に到着し、同機の外部点検やエンジン試運転を実施して異常がないことを確認した。

10時00分ごろ、同機は、操縦者が左席、同乗者が右席に着座し、ジャンプ飛行に向かうため、同草地の西端まで地上走行を開始した。

同機は、西端から東側に向かって滑走を開始し、速度約50mile/h(約80km/h)、離陸滑走距離が約100mの地点で浮揚した。浮揚後、同機の速度が大きかったため、接地予定地点に接地できないと操縦者は考え、同機を対地高度約500ft(約150m)まで上昇させた。

その後、操縦者は、同草地に着陸するため左旋回により場周経路へ入り、同機を高度約250ft(約80m)まで降下させてから、フラップ30°で進入させた。進入中、同機は、横風を受けて左に流され、同草地内の着陸予定場所の中心からそれた。そのため、操縦者は、エンジンの出力を最大にして左上方向に復行したところ、正面に樹木を視認したため回避操作を行ったものの、右主

翼前縁部を樹木に接触させた。

その後、同機は、右回転して飛行を継続することができなくなり、同草地北側に隣接したぶどう畑（以下「同畑」という。）に張られているぶどう棚の鋼線に引っ掛かった状態で停止した（図2 参照）。

操縦者の口述によれば、樹木に接触した後、反射的にエンジンの出力を絞って、機体の制御を行おうとしたが、制御できない状態で同畑に落下した。

なお、操縦者は、同草地での超軽量動力機の飛行経験は長かったが、ジャンプ飛行をする際に許可が必要であるとの認識はなかったと口述している。また、同機を令和3年12月に中古で入手し、同機において約40回のジャンプ飛行経験があった。



図2 同機
（事故後に主翼を取り外した状態）

(2) 機体の損壊状況

同機は、前脚取付け部、右主翼前縁及び主翼構造（翼端部から中央部付近）が損壊した。

また、ぶどう棚の支柱が胴体下面から刺さって構造フレームが折損した。

(3) 離着陸の場所の安全要件について

同機が接触した樹木は転移表面（5分の1こう配）を約15m突出しており、同草地西側の竹林は最終進入経路上の進入表面（20分の1こう配）を約16m突出し、航空法第79条ただし書の規定による離着陸地帯等の要件を満たしていなかったことが確認された。

なお、同草地については、令和元年10月20日、同草地を離陸した自作航空機の墜落による死亡事故が発生しているが、当該事故の飛行の際も、航空法79条ただし書の許可等の航空法上必要な許可は取得されていなかった。

3. 分析

同機は、着陸進入中、横風の影響を受けて機体が左に流された際、樹木を回避する操作を行ったものの、避けきれず、右主翼前縁部が樹木に接触したため、右回転して飛行を継続することができなくなり、同畑に墜落したものと推定される。

同機が樹木を回避できず、接触したことについては、樹木の高さが転移表面を大きく超えていたこと及び操縦者が周辺の障害物が飛行に与える影響を認識することなく離着陸を行っていたため、障害物の存在に気付くのが遅れたことによるものと推定される。

同機は、安全な飛行のため、航空法に基づく許可を取得し、安全基準が満たされた場所で飛行すべきであった。

超軽量動力機の利用者は、ジャンプ飛行を行う際も航空法に基づく許可を取得し、許可に付された条件を遵守することが重要である。

4. 原因

本事故は、同機が着陸進入中、横風の影響を受けて機体が左に流され、左上方向に復行した際、樹木を回避できず、右主翼前縁部が樹木に接触したため、右回転して飛行を継続することができなくなり、同畑に墜落したものと推定される。

5. 再発防止策

必要と考えられる再発防止策

分析で示したとおり、超軽量動力機の利用者は、航空法に基づく許可を取得し、安全基準が満たされた場所で飛行するとともに、その許可に付された条件を遵守することが重要である。

航空法第11条第1項ただし書の許可においては機体の健全性が、同法第28条第3項の許可にお

いては操縦者の操縦技量について、同法第 7 9 条ただし書の許可においては離着陸地帯、進入表面等の離着陸場所の安全性について審査の上、許可が行われることとなる。

超軽量動力機が飛行しようとする場合に必要となるこれらの許可は、超軽量動力機愛好家にとっては、その健全な航空活動の観点から、最低限の安全を担保するために必要不可欠なものであり、その意義を十分理解し、手続を無視することなく、必ず許可を取得するとともに許可条件を遵守することにより飛行の安全性の確保に努める必要がある。

なお、超軽量動力機等の事故に関する事項は、下記の運輸安全委員会資料も参照のこと。

- (1) 運輸安全委員会ダイジェスト第 3 9 号（令和 4 年 3 月）航空事故分析集「～空を安全に楽しむために～超軽量動力機等の安全な飛行」
(https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_No39.html)
- (2) 超軽量動力機等の安全な飛行のために
(<https://jtsb.mlit.go.jp/guide/microlight.html>)