

# 航空事故調査の経過報告について

平成18年5月26日

国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会

平成17年5月3日(火)、静岡県静岡市清水区草薙で発生した、静岡県警察本部所属アグスタ式A109K2型JA11PCの航空事故について、当委員会において事故発生以来、鋭意調査を進めているところである。基本的な調査はほぼ終了しているが、今後、航空・鉄道事故調査委員会設置法第19条に基づく原因関係者に対する意見聴取を実施し、さらに、国際民間航空条約に基づく調査参加国であるイタリア共和国及びフランス共和国に対する意見照会を実施することとなり、最終的に報告書を取りまとめるまでになお時間を要すると見込まれる。しかしながら、同様の事象の発生防止の観点から、本事故の概要及び本事故調査の経過を報告し、公表することとした。

なお、本経過報告の内容については、今後更に新しい情報や状況が判明した場合、変更することがあり得る。

静岡県警察本部所属

アグスタ式A109K2型JA11PCの航空事故に係る航空事故調査について  
(経過報告)

1. 航空事故の概要

- (1) 発生場所 静岡県静岡市清水区草薙くさなぎ
- (2) 発生日時 平成17年5月3日 16時28分ごろ
- (3) 運航者 静岡県警察本部地域部地域課航空隊
- (4) 航空機 型式 アグスタ式A109K2型(回転翼航空機)  
国籍及び登録記号 JA11PC  
製造年月日 平成12年12月4日
- (5) 運航目的 交通渋滞調査
- (6) 出発地/目的地 静岡飛行場/静岡飛行場
- (7) 搭乗者数 5名
- (8) 死傷者数 5名
- (9) 航空機的主要損傷
- |               |          |
|---------------|----------|
| 胴体            | 破壊、焼失    |
| テール・ブーム       | 破断し後部が分離 |
| メイン・ローター・ブレード | 破壊、焼損    |
| テール・ローター・ブレード | 損傷       |
| 左舷エンジン        | 損傷、焼損    |
| 右舷エンジン        | 損傷       |
| トランスミッション     | 損傷、焼損    |
- (10) 運航乗務員
- |                     |            |
|---------------------|------------|
| 機長 男性 59歳           |            |
| 事業用操縦士技能証明書(回転翼航空機) | 昭和56年6月18日 |
| 限定事項 陸上多発タービン機      | 昭和56年6月18日 |
| 第1種航空身体検査証明書        |            |
| 有効期限                | 平成17年7月11日 |
| 総飛行時間               | 9,101時間10分 |
| 最近30日間の飛行時間         | 31時間40分    |
| 同型式機による飛行時間         | 398時間10分   |
| 最近30日間の飛行時間         | 7時間25分     |

(11) 概要

静岡県警察本部所属アグスタ式 A 1 0 9 K 2 型 J A 1 1 P C は、平成 1 7 年 5 月 3 日（火）交通渋滞調査のための飛行中、16 時 2 8 分ごろ、静岡県静岡市清水区草薙 3 丁目 3 0 番地の住宅地に墜落した。

同機には、機長のほか同乗者 4 名、計 5 名が搭乗していたが、全員死亡した。同機は、大破し、火災が発生した。

## 2 . 事故調査の概要

航空・鉄道事故調査委員会は、平成 1 7 年 5 月 3 日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか 2 名の航空事故調査官を指名した。また、平成 1 7 年 5 月 1 8 日、航空事故調査官 1 名を追加指名した。

本調査には、事故機の設計・製造国であるイタリア共和国及び事故機に搭載されているエンジンの設計・製造国であるフランス共和国の代表が参加した。

現時点までの主な調査事項は、以下のとおりである。

- (1) 現場調査及び機体調査
- (2) 関係者からの口述聴取
- (3) 計器の分解調査
- (4) イタリア事故調査当局（ANSV）及びフランス事故調査当局（BEA）への依頼によるエンジン、トランスミッション及びメイン・ローター・ヘッドの分解調査
- (5) アグスタ社によるシミュレーター再現試験

## 3 . 参考事項

### (1) エンジン分解調査の概要

左舷エンジンについて、ガスゼネレーター及びパワー・タービンの回転体とその外周に回転傷の痕跡はなかった。

右舷エンジンについて、ガスゼネレーターの遠心式コンプレッサーにケース変形による曲がりが見られ、ケース内側に回転傷が見られたが、パワー・タービンの回転体とその外周に回転傷の痕跡はなかった。

### (2) トランスミッション及びメイン・ローター・ヘッドの分解調査の概要

メイン・ローター駆動系統は、変形した補機駆動ギアによる拘束を除き、回転に拘束はなかった。メイン・ローター制御系統の破壊の破断面に疲労破壊の痕跡は認められなかった。メイン・ローター・ブレード取付部の動きに拘束はなかった。

### (3) 飛行経路及び飛行高度について

同機は、静岡飛行場を離陸後、東名高速、国道 1 号線に沿って西進し、浜松市

方面を飛行した。その後、東に向かい静岡市、富士市を經由し、北上して御殿場市方面を飛行した。南下して、沼津市から富士市を經由し、海岸線に沿って清水区に入った。

清水区に入ってから、「いつもより高度が低い」という目撃情報が多くあった。