

オールニッポンヘリコプター株式会社所属ユーロコプター式EC135T2型（回転翼航空機）
JA37NHの航空事故調査について
（経過報告）

令和6年2月29日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和5年3月2日、岡山空港において、オールニッポンヘリコプター株式会社所属ユーロコプター式EC135T2型JA37NHが、駐機スポットに強めに接地したことにより機体が損傷した航空事故について、令和5年3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、本航空事故が発生した日から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、本航空事故に関し、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、航空事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故等の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行うものであり、本航空事故の責任を問うために行うものではない。

1. 航空事故の概要

オールニッポンヘリコプター株式会社所属ユーロコプター式EC135T2型JA37NHは、令和5年3月2日（木）、撮影のため、広島ヘリポートを離陸し、燃料補給のために着陸した岡山空港の駐機スポットに接地する際に機体姿勢が不安定となり、強めに接地した。同機は大破したが火災は発生しなかった。

2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和5年3月3日、航空事故として通報を受け、本航空事故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、空港付近に設置された監視カメラに撮影されていた動画の分析、航空力学的な分析、フライトシミュレータによる検証、気象に関する情報収集等を実施した。

本調査には、事故機的设计・製造国であるドイツ連邦共和国の代表及び顧問並びにエンジンの设计・製造国であるフランス共和国の代表及び顧問が参加している。

3. 判明している主な事実情報

(1) 飛行の経過

同機は、令和5年3月2日、機長が右操縦席に、整備士が左操縦席に、報道カメラマンが後部右席に着座し、撮影のため、広島ヘリポートを09時00分ごろ離陸した。同機は、10時38分ごろ撮影後に燃料補給のため岡山空港の滑走路07に着陸し、エアタクシーでNo.1駐機スポットまで移動を開始した。

同機は、同スポットに近づくにつれて、管制塔の方向（北西）からの強い風の影響を受けるようになり、機体が安定しなくなってきたことから、機長は、同スポットの手前側約10mに接地することにした。

同機は、接地のための降下を開始したが、スキッド（降着装置）が接地したときに機体がピッチ方向に揺れ始め2回バウンドし、2回目のバウンド後に前進しながら浮揚し、右に回転し始めた。同機は、約1回転半空中で回転した後、10時41分ごろ、同スポット付近に強めに接地し、接地後も回転を続け、約270°回転後に停止した。



図 接地後の同機の状況

(2) 死傷者

報道カメラマン1名 軽傷

(3) 航空機の損壊

大破：胴体下面及び側面の損壊、キャビン内フレームの変形、水平安定板及びテールバンパーの損傷・破損等

(4) 気象

岡山空港の事故関連時間帯の定時飛行場実況気象通報式は、次のとおりであった（抜粋）。

10時00分 風向 320°（風向変動幅 270°から030°）、風速 9kt、
最大瞬間風速 19kt、卓越視程 10km以上

11時00分 風向 300°（風向変動幅 250°から360°）、風速 14kt、
最大瞬間風速 31kt、卓越視程 10km以上

4. 今後の調査

本航空事故の原因及び本航空事故に伴い発生した被害の原因の究明並びに事故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、同機の機体姿勢が不安定となり回転へ至った原因について、更なる事実確認や分析のほか、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、引き続き本航空事故の原因等の調査を進める。