新日本航空株式会社所属セスナ式１７２Ｐ型ＪＡ４０６１の
航空事故調査について
（経過報告）

令和７年５月２９日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和６年６月９日、新日本航空株式会社所属セスナ式１７２Ｐ型ＪＡ４０６１が鹿児島空港滑走路３４に向けて進入中、同空港付近の山中の樹木に接触して不時着し、機体を損傷した航空事故について、令和６年６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基に、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、以下のとおり本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

新日本航空株式会社所属セスナ式１７２Ｐ型ＪＡ４０６１は、令和６年６月９日（日）、機長及び同乗操縦士が搭乗し、鹿児島空港滑走路３４に向けて進入中、最終進入コースを右にそれ、同空港付近の山中の樹木に接触し、機体を損傷した。

２．調査の概要

運輸安全委員会は、令和６年６月９日、本航空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。現時点までに関係者からの口述聴取、航空機の損傷状況及び整備記録の調査、同機のマニュアル類の調査等を実施した。

３．判明している主な事実情報

（１）飛行の経過

同機は、慣熟飛行のため、令和６年６月９日０９時５４分ごろ、機長が左操縦席に、同乗操縦士が右操縦席に着座し、鹿児島空港から離陸した。

同機は、鹿児島西岸から指宿（いぶすき）まで飛行し、その後、同空港に帰投し、３回の連続離着陸訓練を計画していた。

鹿児島空港への帰投時、同空港は計器気象状態であったため、同機は、航空管制官に特別有視界飛行方式*1での飛行を要求した。

同機は、同空港滑走路３４への進入中、最終進入コースを右にそれ、１１時０６分ごろ、同空港付近の山中の樹木に接触し、機体を損傷した。

これまでのところ、機体に異常は確認されていない。

（２）死傷者

なし

（３）航空機の損壊

大破：左主翼端損傷、プロペラ・ブレード先端部の欠損及び前方への曲がり、右主翼ストラット折損等

図１　機体の損傷状況

＊1 「特別有視界飛行方式」とは、計器気象状態において、操縦士が管制機関からの許可を受けて、管制圏（特別管制空域を除く）又は情報圏を有視界飛行方式で飛行することをいう。航空法施行規則により、次の基準に従って飛行する。①雲から離れて飛行すること。②飛行視程１，５００ｍ以上を維持して飛行すること。③地表又は水面を引き続き視認できる状態で飛行すること。

（４）気象

機長及び同乗操縦士が出発前に確認した同空港の運航用飛行場予報気象通報式（ＴＡＦ）（抜粋）は次のとおりであった。

08時06分発表　０９日０９時から１０日１５時まで
風向　２８０°、風速　８kt、卓越視程　１０km以上、
雲　雲量　ＦＥＷ[*2]　雲底の高さ　８００ft、
雲量　ＳＣＴ[*2]　雲底の高さ　１，５００ft、
雲量　ＢＫＮ[*2]　雲底の高さ　３，０００ft、
０９日０９時から１２時までの間、一時的に以下の変化が予想される。
雲　雲量　ＦＥＷ　雲底の高さ　５００ft、
雲量　ＢＫＮ　雲底の高さ　８００ft、
雲量　ＢＫＮ　雲底の高さ　１，５００ft、

同空港で観測された事故関連時間帯の気象観測値は次のとおりであった。
11時00分　風向　２００°、風速　４kt、風向変動　１４０°～２４０°、
卓越視程　３，０００m、弱いしゅう雨、もや、
雲　雲量　２／８　雲形　層雲　雲底の高さ　２００ft、
雲量　５／８　雲形　層雲　雲底の高さ　５００ft、
雲量　６／８　雲形　層雲　雲底の高さ　７００ft、
気温　２３℃、露点温度　２２℃、
高度計規正値（ＱＮＨ）　２９．７２inHg
11時16分　風向　２１０°、風速　６kt、風向変動　１６０°～２６０°、
卓越視程　７，０００m、弱いしゅう雨、もや、
雲　雲量　２／８　雲形　層雲　雲底の高さ　２００ft、
雲量　５／８　雲形　層雲　雲底の高さ　５００ft、
雲量　６／８　雲形　層雲　雲底の高さ　７００ft、
気温　２３℃、露点温度　２３℃、
高度計規正値（ＱＮＨ）　２９．７２inHg

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基に、同機を出発させるに至った経緯や同機が最終進入コースを右にそれた経緯など、更なる分析のほか、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。

*2　「ＦＥＷ」、「ＳＣＴ」及び「ＢＫＮ」とは、気象通報式において、ある雲の雲層によって覆われた部分の全天空に対する見かけ上の割合（雲量）を報じるコードである。「ＦＥＷ」は１/８～２/８、「ＳＣＴ（Scattered）」は３/８～ ４/８、「ＢＫＮ（Broken）」は５/８～７/８の雲量を表す。雲量が８/８の場合、「ＯＶＣ（Overcast）」と表される。

当委員会は、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。