

海上保安庁所属アグスタ式AW139型（回転翼航空機）JA974Aの
航空事故調査について
（経過報告）

令和7年10月2日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和6年10月2日、海上保安庁所属アグスタ式AW139型（回転翼航空機）JA974Aが、波照間空港の滑走路21に進入する際、滑走路の西側にある雑木林の樹木に接触し、機体を損傷した航空事故について、令和6年10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、更に事実の確認や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

海上保安庁所属アグスタ式AW139型JA974Aは、令和6年10月2日（水）、波照間空港から石垣島への急患輸送に対応するため、波照間空港の滑走路21に進入する際、滑走路の西側にある雑木林の樹木に接触し、機体を損傷した。

同機には、機長、副操縦員ほか乗組員4名、医師1名の計7名が搭乗していたが、負傷者はなかった。

同機は中破したが、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6年10月4日、事故発生の通報を受け、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、機体の損壊状況の調査並びにMPFR^{*1}データ及び

^{*1} 「MPFR」とは、Multi-Purpose Flight Recorder の略で、飛行記録装置（FDR）及び操縦室用音声記録装置（CVR）の機能を持つ一体型記録装置のことをいう。

F L I R^{*2}画像の解析を実施した。

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、波照間島からの急患輸送に対応するため、右操縦席に機長、左操縦席に副操縦員、後部座席に乗組員等5名が着座し、令和6年10月2日、01時00分頃、機長の操縦により新石垣空港^{*3}を離陸し、波照間空港に向け飛行を開始した（図1参照）。

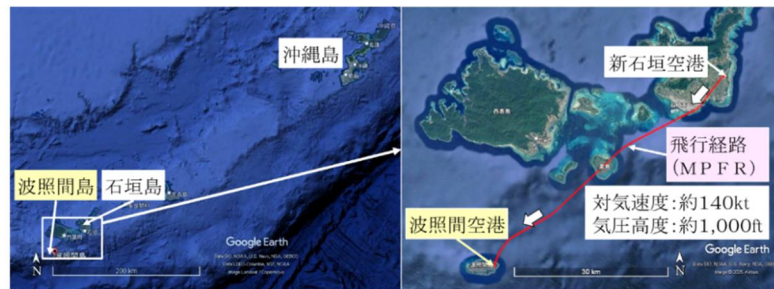


図1 飛行経路

なお、波照間空港では、次の灯火が点灯していた。

- ・滑走路末端識別灯
- ・簡易型PAPI (Precision Approach Path Indicator: 進入角指示灯)
- ・ヘリコプターの接地点を示す、簡易式ヘリポート夜間灯火

同機は、波照間空港への接近時から本事故時まで、滑走路21に向かって、同滑走路の延長線より右側を飛行していた（図2参照）。

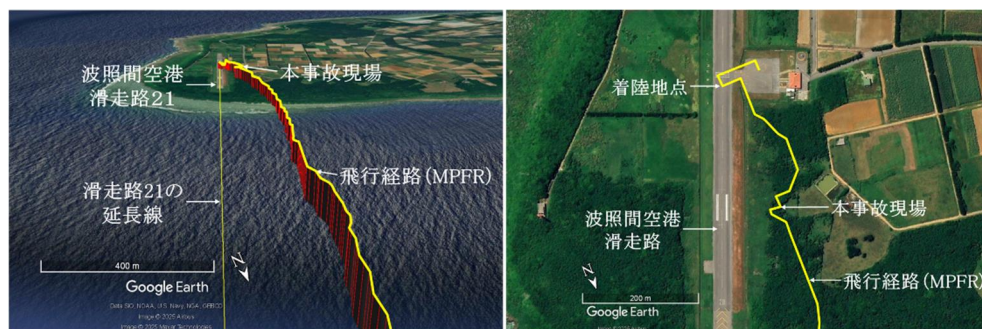


図2 波照間空港への接近時から本事故時までの飛行経路

同機は、接地目標地点（滑走路と誘導路の交点）の約240m手前において、着陸のための減速及び降下を開始したが、その直後、機長は、大きな降下率を体感したため、コレクティブピッチ・レバーを引き上げた。なお、機長によれば、降下した際、前方の窓から草木が一瞬見えたとしている。その後、同機は再浮揚し、接地目標地点まで飛行後に着陸し、エプロンまで地上滑走した。

機長は、エンジン停止後に、機体へ樹木が絡まりついていること及び樹木との接触に

^{*2} 「F L I R」とは、Forward Looking Infra-Redの略で、同機の機首に装備された赤外線カメラ及びその構成品のことをいう。

^{*3} 「新石垣空港」は、空港法施行令（昭和31年政令第232号）の一部改正により、令和7年9月5日付けで「石垣空港」に名称が変更されているが、本経過報告では本事故時の名称を使用する。

よと思われる機体の損傷があることを認めた。

(2) 死傷者

なし

(3) 航空機の損壊（図3参照）

中破：1次構造部材であるテールブームの損傷（複数箇所にへこみ）

キャビン左側ステップの破断

メインローター・ブレード全5枚損傷

胴体に多数の打痕、変形、草木の付着、ほか



図3 機体の主な損傷状況等

(4) 気象

機長の口述によれば、本事故関連時間帯の事故現場付近の気象は、次のとおりであった。

天気 曇り、風向 南西、風速 約15～20kt、視程 約10km

また、本事故当日の月齢は29.0、月の入りは前日の18時13分であった。

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、同機が滑走路21に向かって、同滑走路の延長線より右側を飛行した状況の詳細など、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。

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。