

個人所属ロビンソン式R 2 2 B e t a 型（回転翼航空機） J A 1 1 0 N の
航空事故調査について（経過報告）

令和 8 年 2 月 1 9 日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和 7 年 3 月 2 3 日、岐阜県郡上市の白鳥中臨時場外離着陸場（以下「同場外」という。）付近において個人所属ロビンソン式R 2 2 B e t a 型 J A 1 1 0 N が着陸した際、機体を損傷した航空事故について、令和 7 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 2 5 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 1 3 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

個人所属ロビンソン式R 2 2 B e t a 型 J A 1 1 0 N は、令和 7 年 3 月 2 3 日（日）、岐阜県郡上市の同場外付近の駐車場に着陸する際、機体を損傷した。

2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和 7 年 3 月 2 3 日、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、航空機の損傷の調査、事故現場の痕跡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、機長が右席、同乗者が左席に着座し、10 時 20 分頃に岐阜県美濃加茂市の美濃加茂蜂屋臨時場外離着陸場を離陸した。

その後、同機は下呂市周辺を飛行した後、事故現場となった駐車場に着陸するために降下した。しかし、駐車場には複数の車両が停車していたため、空いている場所への着

陸を試みた。

接地後、機首が上がると同時に機体の後方にある田んぼに滑落し、横転した状態で停止した。

なお、当日に通報されていた飛行計画の目的地は同場外とされていたが、航空法第79条ただし書の許可のために申請され、許可を受けていた同場外の離着陸地帯の場所は、事故現場となった駐車場ではなかった（図4参照）。また、機長は過去に事故現場となった駐車場に離着陸を行ったことがあった。

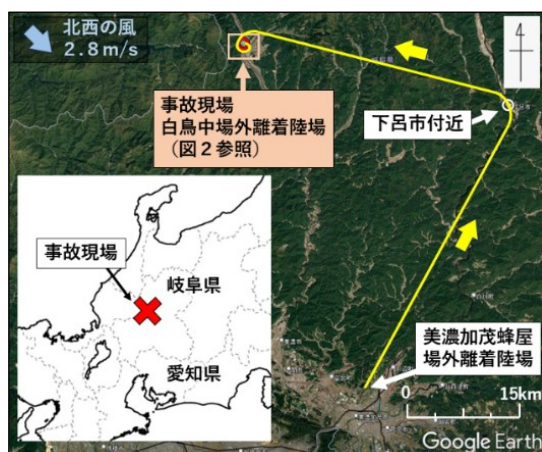


図1 推定飛行経路（全体）



図2 推定飛行経路（事故現場）



図3 事故現場の状況

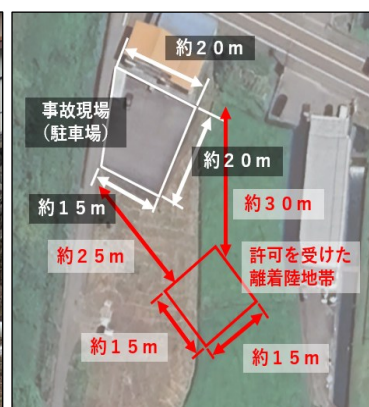


図4 離着陸場の状況（推定）

(2) 死傷者

機長及び同乗者は軽傷を負った。

(3) 航空機の損壊（図5参照）

大破：

- ① 機体フレームのゆがみ
- ② テールコーンの変形
- ③ テールローター・ブレードの折損
- ④ メインローター・マストのゆがみ
- ⑤ メインローター・ブレードの折損

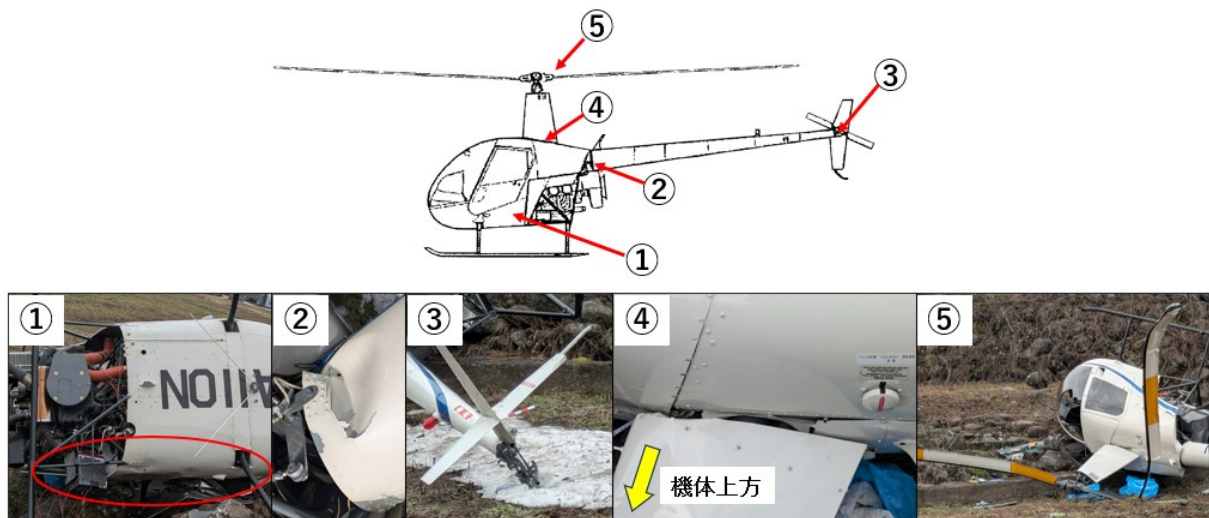


図5 主要な機体損傷

(4) 気象

事故現場から北北西約5.8kmに位置する地域気象観測システム(長滝)による事故関連時間帯の気象状況は次のとおりであった。

11時00分 風向 北西、風速 2.8m/s、気温 12.6℃

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、許可を受けた離着陸地帯と現況の差異、駐車場に着陸した経緯など、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。

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。