

独立行政法人航空大学校所属ホーカー・ビーチクラフト式G 5 8 型
J A 5 8 1 0 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 1 2 日、仙台空港付近において独立行政法人航空大学校所属ホーカー・ビーチクラフト式G 5 8 型 J A 5 8 1 0 が飛行中に鳥と衝突した航空事故について、令和 7 年 8 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

独立行政法人航空大学校所属ホーカー・ビーチクラフト式G 5 8 型 J A 5 8 1 0 は、令和 7 年 3 月 1 2 日（水）、機長及び訓練生 2 名が搭乗し、仙台空港において連続離着陸訓練を実施するため同空港の場周経路を飛行中に、鳥と衝突し、機体を損傷した。

2. 調査の概要

同年 8 月 1 日、機体の損傷の程度が大修理となることが判明し、事故に該当する旨の通報を運輸安全委員会が受けたため、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、鳥衝突に関する情報収集等を実施した。



図 1 事故機

3. 判明している主な事実情報

(1) 飛行の経過

同機は、機長及び訓練生 2 名が搭乗し、訓練のため、0 9 時 1 3 分頃、仙台空港を離陸した。

同機は、同空港の南東に位置する訓練空域において空中操作の訓練を実施後、連続離着陸訓練を実施するため、同空港へ向けて飛行し、教官である機長が右操縦席、訓練生 A が左操縦席、訓練生 B が後席右側に着座し、訓練生 A の操縦により、同空港で連続離

着陸訓練を開始した。1回目の連続離着陸を実施後、高度約1,000ft、指示対気速度120～130ktで北側場周経路を飛行中の10時55分頃、鳥（トビ）と衝突した。

その後、訓練を中止し、機長は操縦を訓練生Aから引き継ぎ、同機を場周経路から一旦外して、仙台空港の飛行場管制所及び航空大学校へ鳥と衝突した旨の無線連絡を行い、同機は10時57分頃に同空港へ着陸した。鳥の衝突による操縦への影響はなかった。

機長及び訓練生の口述並びに同機の飛行記録装置の記録によれば、飛行経路は図2のとおりであった。



図2 事故機の推定飛行経路

(2) 死傷者
なし

(3) 航空機の損壊

中破：左主翼前縁外板の変形、左主翼サブ・スパー*1の変形



図3 損傷箇所（左主翼前縁外板）



図4 損傷箇所（左主翼サブ・スパー）

*1 「サブ・スパー」とは、主翼の主桁が1本桁構造となっている同型式機において、主翼の前縁形状を形作るために使われる補助桁のことである。

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、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。