

個人所属パイパー式PA-28-161型
JA4223の航空事故調査について
(経過報告)

令和8年3月26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30日、個人所属パイパー式PA-28-161型JA4223が長崎県上五島空港（以下「同空港」という。）の滑走路35に向けて進入中、同空港敷地外の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低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

個人所属パイパー式PA-28-161型JA4223は、令和7年3月30日（日）11時55分頃、同空港の滑走路35に向けて進入中、同空港敷地外の林の樹木に接触し機体を損傷した後、他の樹木の上で停止した。同機には、機長ほか別の操縦士及び同乗者2名の計4名が搭乗していたが、負傷者はいなかった。
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7年3月30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、現地調査、引き揚げ後の機体の損傷調査、GPS航跡記録の解析等を実施した。

3. 判明している事実情報

(1) 飛行の経過

同機は、慣熟飛行のため、令和7年3月30日11時05分頃、左操縦席に機長、右操縦席に別の操縦士及び後部座席に同乗者2名が着座し、佐賀空港を離陸した。同機は、伊万里、平戸及び小値賀^{おぢか}空港上空を経由して同空港へ向かい、同空港では、連続離着陸訓練を2回実施後に着陸する計画であった。

同機は、平戸付近上空通過時に、福岡飛行援助センターから同空港近隣の福江空港の

気象情報（METAR）を得たところ（同空港では、METARの提供は行われていない。）、飛行規程の横風制限値内であったため、計画どおり同空港にて連続離着陸訓練を実施することとした。

同空港の滑走路35への進入時、向かい風が強かったが、海上域では同機の飛行は安定しており、機長は気流の乱れを感じることはなかった。

同機が海岸線に近づいた頃、下に引っ張られるように高度が低下したため、機長は高度の修正を試みた。その後、同機は海岸線上空付近で、滑走路手前にある崖の斜面の上空で高度が下がったため、機長は、エンジン出力を最大にして復行を試みたが、同機は斜面に自生した樹木の幹に左主翼が接触して失速し、左回転しながら他の樹木の上で停止した。

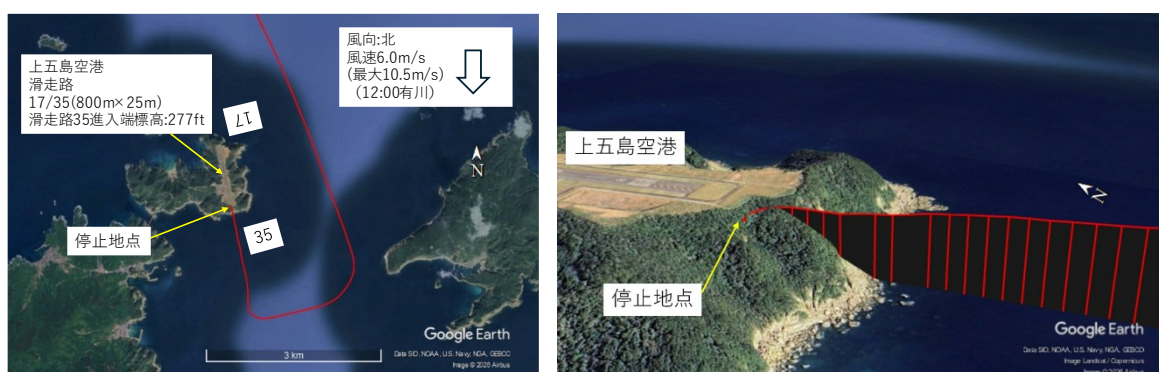


図1 上五島空港接近時から本事故時までの推定飛行経路

(2) 負傷者
なし

(3) 航空機の損壊

大破：プロペラ、機首、左右主翼端、左主翼中央部、左右エルロン、左右フラップ、左水平尾翼等の変形及び損傷。樹木接触に伴う損傷以外に機体の不具合は確認されなかった。



図2 事故発生時の機体の状況と左主翼損傷状況

(4) 気象

同空港の西南西7.6kmにある有川地域気象観測所（アメダス）の本事故関連時間帯の観測値は、次のとおりであった。

11時50分 平均風速 北北東6.5m/s（13kt）、

最大瞬間風速 北北東 12.5 m/s (24 kt) 、
気温 8.2℃、相対湿度 31%
12時00分 平均風速 北 6.0 m/s (12 kt) 、
最大瞬間風速 北 10.5 m/s (20 kt) 、
気温 9.4℃、相対湿度 31%

(5) 空港周辺の地形

同空港は海に囲まれた島の山頂を切り開いて設置された空港であり、周辺は崖に囲まれた地形となっている(図3)。このため、航空機は海上から滑走路手前にある斜面の上空を経て着陸進入をすることとなる。

「日本の空港」(有限会社ディエグラフィック、Revision No. 117 20/3/25、p. 0606-1)によると、同空港について「標高が高いなど地形的な影響により、着陸に際してダウンウォッシュなどの風の影響が強い。特に北東風時の離着陸時には注意を要する。」と記述されている。



図3 上五島空港周辺地形

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、地形が気象(空港周辺の風)に及ぼした影響、同機が樹木に接触した経緯など、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。