

エス・ジー・シー佐賀航空株式会社所属ユーロコプター式EC135T2+型（回転翼航空機）
JA555H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4月6日、壱岐空港の北北東約31kmの海上において、エス・ジー・シー佐賀航空株式会社所属ユーロコプター式EC135T2+型JA555Hが不時着水した結果、搭乗者が死傷し機体が損傷した航空事故について、令和7年4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

エス・ジー・シー佐賀航空株式会社所属ユーロコプター式EC135T2+型JA555Hは、令和7年4月6日（日）、患者輸送のため、対馬空港から福岡和白病院場外離着陸場へ向けて飛行中、13時47分頃、壱岐空港の北北東約31kmの海上において、不時着水した際、機体が横転し大破した。同機には、機長ほか整備士、医師、看護師、患者及び付添人の計6名が搭乗していたが、3名が死亡し、2名が重傷、1名が軽傷を負った。

2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和7年4月6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、整備記録の分析、航空管制用レーダーの記録の分析、テール・ローター・ブレードの変形荷重の解析、気象に関する情報収集等を実施した。また、令和7年5月2日、事故機においてテール・ローターのコントロール・ロッドの前方部が破断していることが判明し、同箇所が平成19年12月に静岡県静岡市で発生した同型式機の事故と同一箇所であり、これが破断した場合、事故等が発生するおそれがあることから、航空局安全部安全政策課長宛て情報提供を行った。

本調査には、事故機的设计・製造国であるドイツ連邦共和国及びフランス共和国から、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、機長ほか整備士、医師及び看護師の計4名が搭乗し、令和7年4月6日(日)、12時34分に福岡和白病院を離陸した。13時10分に対馬空港に着陸し、患者及び付添人を搭乗させ、計6名が搭乗して、13時30分に福岡和白病院場外離着陸場に向けて離陸した。同機は、13時47分頃、高度約500ft、対気速度約110ktで飛行中、機体後方から短時間の異音及び振動が発生した。機長は、異音及び振動により、空中分解する可能性を考え、緊急用フロートを展開して不時着水を行った。同機は、不時着水を行った際、横転して、機体のほとんどが水没状態となった。機長及び整備士は、操縦席の前方の破損した窓から脱出し、看護師は後部ドアから脱出することができたが、患者、付添人及び医師の計3名は、機内で死亡した。脱出した3名は、横転して僅かに浮いていた機体の上で漂流し、17時30分頃救助された。



図1 同機の推定飛行経路

(2) 死傷者

医師、患者及び付添人	: 死亡 (溺死)
機長、整備士	: 重傷
看護師	: 軽傷

(3) 航空機の損壊 (付図_図1及び図2参照)

大破

- ・ 4本全てのメイン・ローター・ブレードが損壊
- ・ 操縦席前方窓損壊
- ・ 緊急用フロート損傷
- ・ 脚装置の左右後部破断
- ・ テール・ローター損傷

(4) テール・ローター関連の主な損傷（付図_図3及び図4参照）

- ・ ヨー・コントロール・ロッドの破断
- ・ テール・ドライブ・シャフトの破断
- ・ テール・ローター・ブレード1枚の破断
- ・ テール・ローター・ブレード4枚の変形

(5) 気象

事故現場の南南西31kmに位置する壱岐空港の事故関連時間帯の航空気象の観測値は、次のとおりであった。

14時00分 風向 220°、風速 13kt、卓越視程 10km以上、
顕著な雲なし、気温 16℃、露点温度 8℃、
高度計規正值（QNH） 29.93inHg

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、飛行中に機体後方から発生した短時間の異音及び振動、ヨー・コントロール・ロッドの破断原因に関する検討並びに不時着水時の機体損傷に関する分析のほか、再発防止策及び被害軽減策を検討し、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。

付図 航空機の損壊及びテール・ローター関連の主な損傷



図1 同機の損壊の状況（右前方）



図2 同機の損壊の状況（左後方）

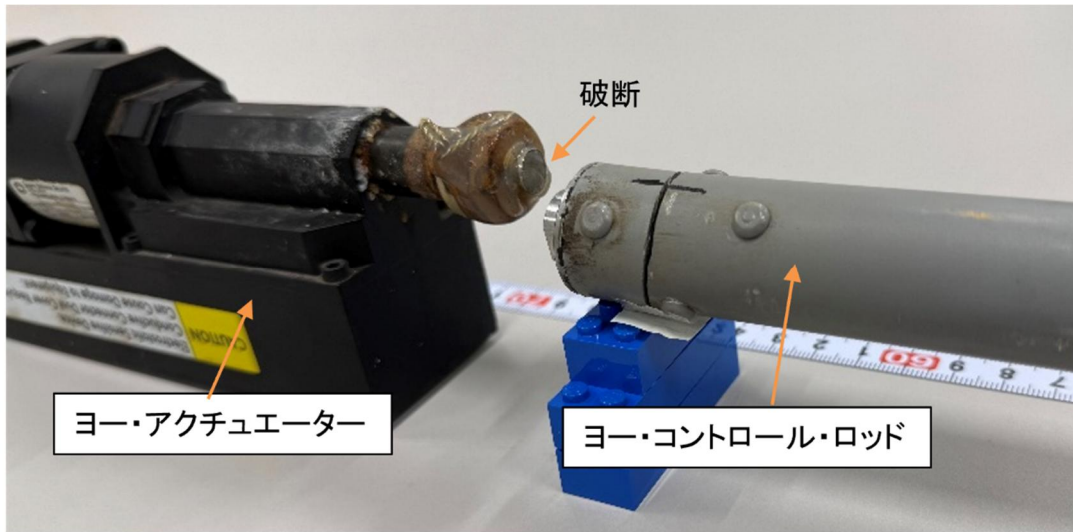


図3 ヨー・コントロール・ロッドの破断

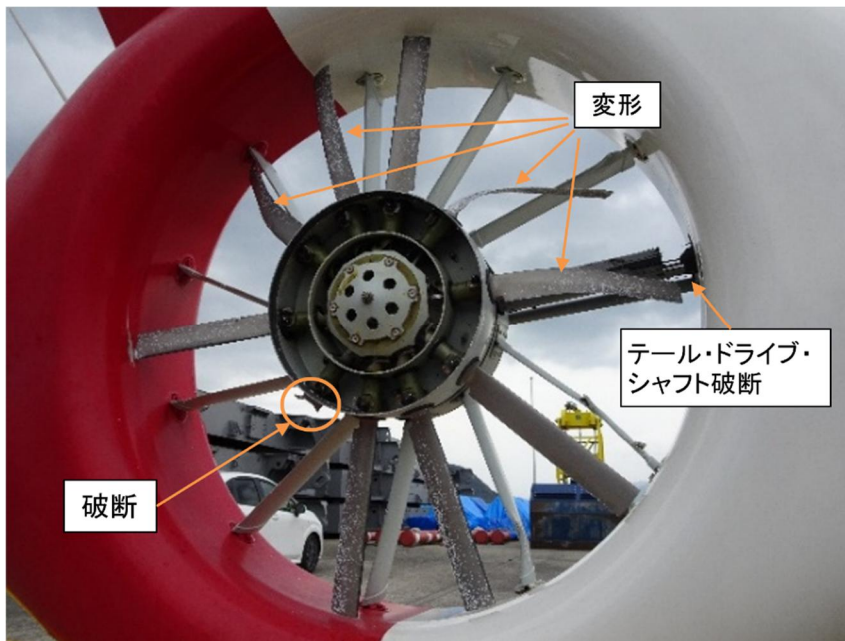


図4 テール・ドライブ・シャフト破断及びテールブレードの変形・破断