

航空重大インシデント調査報告書



令和8年1月15日
運輸安全委員会（航空部会）議決
委員長 李家賢一（部会長）
委員 高野滋
委員 堂園正人
委員 早田久子
委員 津田宏果
委員 松井裕子

所属	個人
型式、国籍登録記号	パイパー式PA-28RT-201T型、JA4128
インシデント種類	着陸時において航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態 航空法施行規則第166条の4第3号
発生日時	令和7年3月20日 12時46分頃
発生場所	東京都 大島空港 (北緯34度47分12秒、東経139度21分44秒)

1 調査の経過

重大インシデントの概要	同機は、令和7年3月20日（木）、同空港の滑走路21に着陸した際、胴体着陸となってプロペラ及び胴体下面等が滑走路面に接触した。 同機には、機長及び同乗者1名、計2名が搭乗していたが負傷はなく、プロペラ及び胴体下面等を損傷したものの火災は発生しなかった。
調査の概要	主管調査官ほか1名の調査官（令和7年3月20日指名） 意見聴取（原因関係者）及び意見照会（関係国）を実施

2 事実情報

航空機等	
航空機型式	パイパー式PA-28RT-201T型
製造番号	28R-7931260、製造年月日：昭和54年6月29日
耐空証明書	第東-2024-355号、有効期限：令和7年12月5日
乗務員等	
機長	75歳
事業用操縦士技能証明書（飛行機）	昭和51年1月14日
限定事項 陸上単発機	昭和49年5月2日
特定操縦技能 操縦等可能期間満了日	令和8年10月19日
第1種航空身体検査証明書	有効期限：令和7年12月4日
総飛行時間	435時間30分
最近30日間の飛行時間	1時間39分
同型式機による飛行時間	5時間49分 (飛行回数：7回)
最近30日間の飛行時間	1時間39分

同乗者 98歳	自家用操縦士技能証明書（飛行機）	昭和51年11月26日
限定事項 陸上単発機		昭和51年11月26日
特定操縦技能		なし
航空身体検査証明書		なし
総飛行時間（本人の口述による。）		約3,400時間
同型式機による飛行時間（本人の口述による。）		約1,500時間

気象

同空港の本重大インシデント関連時間帯の風向及び風速の観測値は、次のとおりであった。

12時00分 風向 240°、風速 10 kt、風向変動 210°～280°

12時50分 風向 230°、風速 13 kt、風向変動 210°～280°

発生した事象及び関連情報

(1) 飛行の経過

同機は、慣熟飛行のため、機長が左操縦席、同乗者が右操縦席に着座して、有視界飛行方式で機長の操縦により同空港へ飛行していた。同機は、滑走路21で運用されていた同空港に北西方向から飛来し、他の離着陸機がなかったことから、機長はベース・レグから場周経路に会合することとし、同空港への進入を開始した。

機長は、ファイナル・アプローチに旋回した後、フラップを1段下げたが脚下げ操作は行わずに入進入を続け、12時46分、同機は脚を格納した状態で着陸し、胴体着陸となった。同機は、胴体下面が滑走路面に接触した状態で滑走した後、滑走路上に停止した。

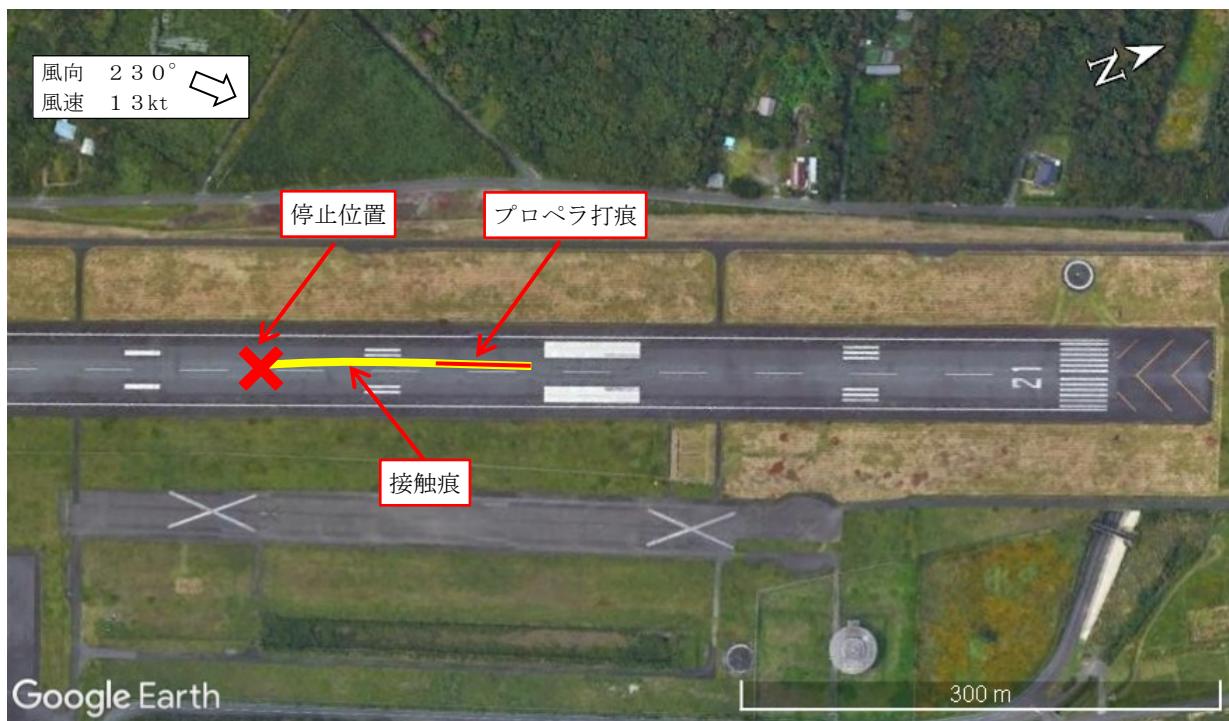


図1 推定滑走軌跡

(2) 同機に関する情報

① 機体の損傷状況

小破：プロペラ・ブレード（3枚）の損傷及び胴体下面等の擦過痕

② 脚の警報機能

同機は、油圧で作動する引込み式の着陸装置が装備されており、脚がダウンロックしていない状態で、エンジンの吸気圧力が14 inHgになる位置よりもスロットルレバーが引かれると、

警報音（断続音）が鳴るとともに計器盤に配置された警告灯が点灯する。

本重大インシデント後に実施した機体調査で同機の脚の警報機能を確認したところ、警報音及び警告灯共にスロットルレバーの位置に応じて正常に作動した。

なお、同機の警報音を伴う警告には、脚警報のほかに失速警報があるが、失速警報は警報音（連続音）のみで視覚による警告表示はない。



図2 脚の警告灯（点灯状態）

③ 着陸前の通常操作手順

同機の飛行規程では、先に脚下げ操作を実施してからフラップを操作する順番で着陸前の操作手順が定められている。

(3) 機長の口述

- ① 過去に引込み式着陸装置を装備した飛行機を操縦した経験はあるが、平成8年以降飛行しない時期があり、平成22年に飛行を再開してからは常に固定式着陸装置を装備した飛行機で飛行していた。
- ② 同乗者から依頼されて昨年から同機で飛行するようになり、初めて操縦する際に操作等の説明を受けた後は、同型式機の操縦経験を有する同乗者に毎回同乗してもらい、適宜助言を受けながら飛行していた。
- ③ これまで、同機の脚警報音及び失速警報音を聞いたことがなく、飛行中に脚の警告灯の点灯を見たこともなかった。
- ④ これまで、同機で飛行したときの着陸では、毎回ダウンウインド・レグを飛行して滑走路中央真横の通過を目安に脚下げ操作を実施していたが、今回の飛行では同機で初めてベース・レグから場周経路に会合して、そのまま脚下げ操作を失念してしまった。
- ⑤ ファイナル・アプローチに旋回後、フラップを1段下げたが、その際に高度が低く気流も少し乱れていたため、進入角等の修正に気を取られてしまった。着陸前に脚位置指示器を見て脚下げ状態であることを再確認する習慣もなかったことから、胴体着陸するまで脚が出ていないことに気付かなかつた。
- ⑥ 着陸直前（対地高度約3m）に計器盤上部の警告灯が点灯していることに気付いたが、失速警報であると思いそのまま対気速度70～75ktを維持しながら着陸を継続した。このとき、警報音が鳴っていた認識はなく、警告灯がいつ点灯したのかも分からぬ。
- ⑦ 日頃から、地上ではチェックリストを使用して手順を確認しながら操作していたが、飛行中はチェックリストを使用せず記憶だけで手順を実施しており、今回も飛行中はチェックリストを使用していなかつた。

(4) 同乗者

同乗者は、同機の所有者から依頼されて同機の管理を行っており、自身は操縦を引退していたことから、同機を飛行させる際は機長に操縦を依頼していた。

同乗者の口述によれば、本重大インシデントが発生したときの進入では、ファイナル・アプローチで高度が低くなつたことが気になり、機長に進入角の修正を促す助言を行つた後、機長の修正操作の監視に意識が集中し、脚が下げられていないことに気付かなかつたとのことであつた。

(5) チェックリスト

チェックリストは、パイロットの経験や機体に関する習熟度に関わらず、飛行における重要な手順の間違いや失念を防ぐ手段として広く活用されている。

また、チェックリストを活用することについては、運輸安全委員会が公表した同種事例（胴体着陸）の報告書（報告書番号A I 2 0 2 5 - 2 - 2、A I 2 0 2 5 - 7 - 2等）においても、その重要性について述べている。

3 分析

(1) 脚下げ操作の失念について

機長は、これまでの同機による飛行では、ダウンウインド・レグを飛行して滑走路中央真横の通過を目安に脚下げ操作を行つていたが、本重大インシデントが発生した飛行ではダウンウインド・レグを飛行せずにベース・レグから場周経路に会合したため、脚下げ操作を連想させるきっかけがなくなつて脚下げ操作を失念したものと推定される。その後、ファイナル・アプローチでフラップ操作を実施し、そのまま着陸前の操作手順が進行したため、フラップ操作後は脚下げ操作に思い至ることなく進入を継続したものと推定される。また、機長は平成22年に飛行を再開してから、常に着陸装置が固定式の機体で飛行していたことから、着陸時の脚下げ操作が手順として身についていなかつたものと考えられ、このことが脚下げ操作の失念に関与したものと考えられる。

機長は、着陸直前に警告灯が点灯していることに気付いたが、警告灯の意味を正しく理解していないなかつたことから、脚が下げられていないことに思い至ることなく着陸を継続したため、同機は胴体着陸となってプロペラ及び胴体下面等が滑走路面に接触したものと推定される。

なお、機体調査で同機の脚の警報機能に異常がなかつたことから、着陸前に脚の警告灯が点灯した際、同時に警報音も鳴っていたものと推定され、機長は着陸に意識が集中していたため、警報音を認識できなかつたものと考えられる。

(2) 飛行中における各種操作の確認について

機長は、飛行中にチェックリストを用いる習慣がなく、各種操作を記憶だけに頼つて実施していただけ、脚下げ操作を失念していることに気付く機会がなく、脚の警告灯の意味も正しく理解していないなかつたことから、胴体着陸するまで脚を下げていないことに気付かなかつたものと推定される。

運輸安全委員会が同種事例の報告書（報告書番号A I 2 0 2 5 - 7 - 2）で述べたとおり、人間は同時に複数の仕事を行うことができず、見落としや勘違いをなくすことは困難であることから、飛行における重要な操作の点検では、チェックリストを活用することが必要である。また、着陸前に脚やフラップ等が着陸形態に整つていることを最終確認する行為を習慣化することも、操作の失念等に起因する着陸時の不測の事態を防止する上で有効である。

(3) 警報機能の理解について

機長は、脚の警告灯を失速警報と誤認しており、同機の各種警報機能に関する理解が不足していたものと認められる。

航空機の警報は、パイロットが直ちに対応することが求められる状況を警告するものであることから、パイロットは瞬時に状況を正しく認識するため、機体の各種警報機能について十分に理解しておく必要がある。そのため、パイロットは飛行規程等を学習して知識の拡充を図るとともに、空中操作等の訓練を行つて、音や表示による警告を含む機体の仕様、性能、飛行特性等につ

いて十分に習熟し、自ら操縦する機体に精通することが重要である。

4 原因

本重大インシデントは、機長が脚下げ操作を失念し、脚が下げられていないことに気付かないまま進入を継続したため、同機は胴体着陸となってプロペラ及び胴体下面等が滑走路面に接触したものと推定される。

5 再発防止策

必要と考えられる再発防止策

(1) チェックリストの活用

チェックリストは、パイロットの経験や機体に関する習熟度に関わらず、飛行における重要な手順の間違いや失念を防ぐ手段であり、地上だけでなく飛行中においても、常にチェックリストを活用することが必要である。

(2) 警報機能の理解

パイロットは、瞬時に状況を正しく認識するため、機体の各種警報機能について十分に理解するとともに、仕様、性能、飛行特性等について十分に習熟し、自ら操縦する機体に精通することが重要である。