

航空重大インシデント調査の経過報告について

平成20年2月7日

国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会

平成19年12月18日（火）、出雲空港で発生した、日本エアコミューター所属サーブ・スカニア式SAAB340B型の航空重大インシデントについては、当委員会において重大インシデント発生以来、鋭意調査を進めているところである。

調査は継続中であり、最終的に報告書を取りまとめるまでになお時間を要すると見込まれる。しかしながら、同様の事象が発生することを防止するために、重大インシデントの概要及び調査の経過を報告し、公表することとした。

なお、本経過報告の内容については、今後更に新しい情報や状況が判明した場合、変更することがあり得る。

日本エアコミューター株式会社所属サーブ・スカニア式S A A B 3 4 0 B型
J A 0 0 1 Cに係る航空重大インシデントについて
(経過報告)

1. 航空重大インシデントの概要

日本エアコミューター株式会社所属サーブ・スカニア式S A A B 3 4 0 B型 J A 0 0 1 Cは、平成19年12月18日(火)11時26分ごろ、同社の定期2345便として出雲空港滑走路25に着陸した際、同滑走路右側(北側)に逸脱して走行し、エプロン上で停止して自ら地上走行できなくなった。

- | | |
|-----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| (1) 発生場所 | 出雲空港滑走路 |
| (2) 発生時刻 | 平成19年12月18日(火)11時26分ごろ |
| (3) 運航者 | 日本エアコミューター株式会社 |
| (4) 航空機 | 型式
サーブ・スカニア式S A A B 3 4 0 B型
国籍及び登録記号
J A 0 0 1 C
製造年月日
平成9年5月13日 |
| (5) 運航形態 | 日本エアコミューター定期2345便 |
| (6) 出発地/目的地 | 伊丹空港/出雲空港 |
| (7) 搭乗者数 | 37名 |
| (8) 負傷者 | なし |
| (9) 飛行記録装置(DFDR)及び操縦室用音声記録装置(CVR) | |

同機には、DFDR及びCVRが搭載されており、本重大インシデント発生当時の記録が残されていた。

2. 重大インシデント調査の概要

航空・鉄道事故調査委員会は、平成19年12月18日、本重大インシデント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。

本調査には、重大インシデント機の設計・製造国であるスウェーデン国の代表が参加した。

現時点までの主な調査事項は、以下のとおりである。

- (1) 現場調査及び機体調査
- (2) 関係者からの口述聴取
- (3) DFDR及びCVR記録の解析

3. 調査により判明した事項

これまでの調査により判明した本重大インシデントに関する事項は、以下のとお

りである。

- (1) 機体のブレーキ系統及びステアリング系統の機能には、本重大インシデントに関連するような不具合は発見されなかった。
- (2) DFDR記録によると、滑走路への接地直前に左プロペラのみ回転速度が低下しており、エンジンの運転状態の変化から見ると、左プロペラはフェザー状態になったものと推定される。このことについては、滑走路への接地直前における左右のパワーレバーの角度は同様に増減しているものの、左パワーレバーが右パワーレバーに比べて約10度後退した位置で増減しており、この増減の過程で一時的にオートコースン・システムが作動する条件が満たされたことによるものと推定される。

(注) SAAB 340B型には、離陸時や着陸復行時に片側のエンジンが不作動になった場合に、パイロットの操作を軽減するために、その不作動側のプロペラをフェザー状態にするオートコースン・システムが採用されている。

- (3) 接地後、左右のパワーレバーはグラウンド・アイドル位置になり、更に数回にわたってリバースとなる位置まで後退していた。しかしながら、左プロペラはオートコースン・システムが解除される条件が満たされなかったためフェザー状態を保ち、右プロペラと右エンジンのみが、パワーレバーの動きに対応してディスク状態又はリバース状態になったために、機首が右方向に偏向する傾向を助長したものと推定される。

4. 今後の主要調査項目

- (1) DFDR及びCVR記録の精査
- (2) 操縦操作の確認
- (3) シミュレーターを使用した検証
- (4) 調査参加国との協議