

匠航空株式会社所属ロビンソン式R44型JA01CG（回転翼航空機）及び
岡山航空株式会社所属セスナ式172R型JA10AZの
航空重大インシデント調査について
（経過報告）

令和6年5月30日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和5年6月20日、岡山県^{岡山}岡南飛行場において、岡山航空株式会社所属セスナ式172R型JA10AZが進入中の滑走路に、匠航空株式会社所属ロビンソン式R44型JA01CGが進入した航空重大インシデントについて、令和5年6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もとに、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、本件調査については、本航空重大インシデントが発生した日から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、以下のとおり当該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、本航空重大インシデントに関し、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、航空事故等の防止に寄与することを目的として行うものであり、本事案の責任を問うために行うものではない。

1. 航空重大インシデントの概要

令和5年6月20日（火）、岡南飛行場において、岡山航空株式会社所属セスナ式172R型JA10AZが、岡南フライトサービスから滑走路はクリアーである旨の情報提供を受けタッチアンドゴー^{*1}訓練のために進入中であつたが、同フライトサービスから滑走路手前で待機するよう情報提供されていた匠航空株式会社所属ロビンソン式R44型JA01CGが、同滑走路に進入した。

2. 調査の概要

本件は、航空法施行規則（昭27運輸省令56）第166条の4第2号中に規定された「他の航空機が使用中の滑走路への着陸の試み」に該当し、航空重大インシデントとして取り扱われることとなったものである。

運輸安全委員会は、令和5年6月20日、本航空重大インシデントの調査を担当する主管

*1 「タッチアンドゴー」とは、航空機が接地後に滑走路において停止又は滑走路を離脱することなく、再び離陸することをいう。

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、飛行訓練状況の調査等を実施した。

本調査には、航空重大インシデント機的设计・製造国であるアメリカ合衆国の代表が参加している。

3. 判明している主な事実情報

(1) 飛行の経過

岡山航空株式会社所属セスナ式172R型JA10AZ（以下「A機」という。）は、同飛行場においてタッチアンドゴー訓練を実施するため、岡南フライトサービス（以下「フライトサービス」という。）から滑走路はクリアである旨の情報提供を受けて滑走路に進入していた。

匠航空株式会社所属ロビンソン式R44型JA01CG（以下「B機」という。）は、単独飛行訓練のため、練習生が右操縦席に着座し、地上移動に関する情報提供をフライトサービスに要請した。フライトサービスは、B機に待機位置まで地上移動を行うように情報を提供し、B機は地上移動を開始した。場周経路上にはタッチアンドゴー訓練を実施予定のA機がいたため、フライトサービスはB機に対し、滑走路手前で待機する必要がある旨、情報提供したが、B機は滑走路へ進入した。

タッチアンドゴー訓練のため進入していたA機は、フライトサービスの情報提供により復行した。



図1 A機



図2 B機

(2) 負傷者

なし

(3) 航空機の損壊

なし

(4) 気象

同飛行場の重大インシデント発生時間帯の航空気象定時観測気象報は、次のとおりであった。

13時00分 風向 070°、風速 7kt、卓越視程 30km、
雲 雲量 1/8～2/8 雲形 層雲 雲底の高さ 3,000ft、

雲量 3/8～4/8 雲形 不明 雲底の高さ 不明
気温 27℃、露点温度 16℃
高度計規正值 (QNH) 29.76 inHg

4. 今後の調査

本航空重大インシデントの原因の究明及び事故等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もとに、B機が滑走路進入に至った経緯など、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。

本委員会は、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、引き続き本航空重大インシデントの原因等の調査を進める。