

個人所属セスナ式172P型JA4059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8月29日  
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和5年9月17日、北海道美唄市内場外離着陸場において個人所属セスナ式172P型JA4059が着陸時において航空機の胴体後方下部が地表面に接触した航空重大インシデントについて、令和5年11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、航空重大インシデントの原因を究明し、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

個人所属セスナ式172P型JA4059は、令和5年9月17日（日）、北海道美唄市内場外離着陸場（美唄スカイパーク）に着陸した際、胴体後方下部が離着陸地帯（以下「滑走路」という。）に接触した。

### 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3号中に規定された「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」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11月24日、航空重大インシデント発生の通報を受け、本航空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。現時点までに関係者からの口述聴取、航空機の調査、機内に持ち込まれていた航空用GPS機器の記録の分析等を実施した。

### 3. 判明している主な事実情報

#### (1) 飛行の経過

同機は機長の慣熟飛行のため、9月17日13時06分ごろ、同場外へ向けて札幌飛行場を離陸した。左操縦席に機長が、右操縦席及び左右の後部座席に、それぞれ操縦士の資格を有する同乗者3名が着座していた。同機は、同場外近傍の空域で空中操作の訓練を行い、13時51分ごろ、美唄フライトサービスから「RUNWAY IS CLEAR (滑走路はクリアーです)」の情報を得た。同機は、滑走路20の左ダウンウィンドレグを1,000ftで飛行した。機長によると、ファイナルレグでフラップを20°まで下げ、進入時の風は強くなく、正対しており、揺れ等はなかった。13時54分ごろ、同機は、滑走路に強く接地し、2回跳ね上がった後、滑走路上で減速した。同場外のエプロンに駐機後、機長及び同乗者は同機の外部点検を実施したが、同機の損傷に気付かなかった。



図1 推定飛行経路  
(航空用GPS機器の記録による)

その後、機長は同乗者3名を乗せて札幌飛行場に帰航した。機長及び同乗者は、札幌飛行場の駐機場に同機を係留する際、尾部のタイダウンリングがなくなっていることに気付き、胴体後方下部の損傷を認識した。同機のタイダウンリングは、翌日、同場外の滑走路上で発見され、その横には同機によるものと思われる擦過痕が残っていた。

(2) 負傷者  
なし

(3) 航空機の損壊

胴体後方下部外板の擦過痕及び損傷、テールコーンバルクヘッドの擦過痕、尾部タイダウンリングの折損、ラダー下部フェアリングの擦過痕及び一部欠損、ラダー固定タブの損傷



図2 同機

(4) 気象

本航空重大インシデント発生当日、同場外の約3.9km 南西にある美唄地域気象観測所の14時00分の観測値は次のとおりであった。

風向 南南西、平均風速 4.9m/s、気温 25.8℃、降水量 0mm

#### 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、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。