

個人所属グローブ式グローブG109B型（動力滑空機、複座）JA2416の  
航空重大インシデント調査について  
(経過報告)

令和7年4月24日  
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和6年5月5日、福島県福島市の福島市農道離着陸場（福島スカイパーク）において個人所属グローブ式グローブG109B型JA2416が着陸する際、プロペラブレード、プロペラスピナ及びエンジンカウル下部を地表面に接触させた航空重大インシデントについて、令和6年5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

個人所属グローブ式グローブG109B型JA2416は、令和6年5月5日（日）14時04分ごろ、福島スカイパークの離着陸地帯（滑走路14）に着陸する際、機体の姿勢が不安定となり、プロペラブレード、プロペラスピナ及びエンジンカウル下部を地表面に接触させ、滑走路上で停止した。

## 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号の「着陸時において発動機覆い、その他の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6年5月5日、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、航空機各部の損傷及び機能の調査、地上施設等の損壊状況の調査等を実施した。

### 3. 判明している主な事実情報

#### (1) 飛行の経過

同機は、慣熟飛行のため、令和6年5月5日12時36分ごろ、機長が左操縦席に、同乗者が右操縦席に着座して、花巻空港を離陸し、福島スカイパークに向けて飛行した。同機は、14時04分ごろ、福島スカイパークの離着陸地帯（滑走路14）に着陸する際、機体の姿勢が不安定となり、プロペラブレード、プロペラスピナ及びエンジンカウル下部を地表面に接触させ、滑走路上で停止した。



図1 重大インシデント機

#### (2) 負傷者

なし

#### (3) 航空機の損壊

小破：右主脚ブレーキディスクの擦過痕、右主脚タイヤ内側の擦過痕、両プロペラブレード先端の欠損、プロペラスピナの擦過痕及びエンジンカウルの擦過痕

#### (4) 気象

同離着陸場で観測された重大インシデント関連時間帯の気象観測値は次のとおりであった。

14時00分 風向 140°、風速 6kt、時折風向 180°、風速 8～10kt、  
気温 未記載、気圧 1,022hPa から1,021hPa に変化

### 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、着陸する際、同機の姿勢が不安定になった経緯など、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。

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、引き続き本航空重大インシデントの原因等の調査を進める。