

個人所属ソカタ式TB21型JA4022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15日、福井空港において個人所属ソカタ式TB21型JA4022が着陸時に航空機の脚以外の部分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

個人所属ソカタ式TB21型JA4022は、令和6年5月15日（水）、福井空港の滑走路18に着陸した際、全ての脚が格納方向に戻されて、胴体下面及びプロペラが滑走路面に接触した。

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号の「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6年5月15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、航空機各部の損傷及び機能の調査、気象に関する情報収集等を実施した。

本調査には、航空重大インシデント機の設計・製造国であるフランス共和国の代表及び顧問が参加している。

3. 判明している主な事実情報

(1) 飛行の経過

同機は、機長のみが搭乗して同空港を離陸したあと、連続離着陸訓練を実施するため、西側のダウンウインドレグに進入した。機長は、滑走路中央の真横付近でフラップを1段下げて離陸位置（10°）としたが、脚と着陸フラップはファイナルアプローチで下げることとし、脚上げの形態でベースレグへの旋回を開始した。

機長は、着陸前にスロットルレバーを操作した際、脚の警報音を認識したことから、直ちに脚レバーを下げて、フラップ・レバーを着陸位置（40°）に操作した。同機は、13時45分、滑走路18に主輪から接地して前輪が接地したが、直後に全ての脚が格納方向に戻されて胴体下面が接地し、目標点標識付近まで惰力で滑走したあと停止した。



図1 停止後の同機

(2) 負傷者

なし

(3) 航空機の損壊

小破：主輪のホイール、フラップ後縁及び胴体下面に擦過痕が生じるとともに、プロペラ・ブレード（2枚）が損傷。

(4) 気象

本事案発生時間帯の福井空港の気象は、次のとおりであった。

13時00分 風向 200°、風速 9kt

13時54分 風向 210°、風速 8kt

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、同機の脚が格納方向に戻された経緯など、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。