

匠航空株式会社所属ロビンソン式R 4 4 II型（回転翼航空機）
J A 4 0 0 C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5月29日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和6年6月10日、匠航空株式会社所属ロビンソン式R 4 4 II型 J A 4 0 0 Cが飛行中にエンジンが停止し、不時着した航空重大インシデントについて、令和6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基に、更に事実の確認や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

匠航空株式会社所属ロビンソン式R 4 4 II型 J A 4 0 0 Cは、令和6年6月10日（月）、機体空輸のため兵庫県相生市付近上空を飛行中、突然エンジンが停止した。機長はオートローテーションの操作を行い、同機は同市内の学校のグラウンドに不時着した。

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8号中の「飛行中における発動機の継続的な停止」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6月10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、機体の調査、各種規程類の調査、エンジンの設計・製造者によるエンジンの分解調査等を実施した。

本調査には、航空重大インシデント機の設計・製造国であるアメリカ合衆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、機体空輸のため、事業用操縦士技能証明を有する機長が左操縦席に、自家用操縦士技能証明を有する操縦士が右操縦席に着座し、右席操縦士の操縦で、14時28分ごろ、岡山県岡南飛行場へ向け、名古屋飛行場を離陸した。

同機は、15時53分ごろ、兵庫県相生市付近上空を、高度約4,500ft、対気速度約100ktで巡航飛行中、突然エンジンが停止した。機長は右席操縦士から直ちに操縦を交代し、オートローテーションの操作を行った。機長はオートローテーション中、数回エンジンの再始動を試みたが成功しなかったため、飛行の継続を断念し、オートローテーションにより同市内の高等学校のグラウンドに着陸した。



図1 着陸後の同機（目撃者撮影）

(2) 負傷者

なし

(3) 航空機の損壊

機 体：損傷なし。

エンジン：外観に異常は確認されなかったが、エンジンを手回しで回転させることはできなかった。

(4) 気象

機長及び右席操縦士の口述によれば、本航空重大インシデント関連時間帯の不時着地周辺の気象は次のとおりであった。

天気 晴れ、風向 南西、風速 約10kt

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基に、エンジン内部の調査、不具合が生じた原因など、更なる事実確認や分析のほか、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。