

ポーラーエアカーゴ・ワールドワイド・インク所属ボーイング式 777FZB 型
N714SA 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 4 日、ポーラーエアカーゴ・ワールドワイド・インク所属ボーイング式 777FZB 型 N714SA が飛行中に右側エンジンを損傷させ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

ポーラーエアカーゴ・ワールドワイド・インク所属ボーイング式 777FZB 型 N714SA は、令和 6 年 6 月 4 日（火）、成田国際空港を離陸後、右側エンジンに不具合が発生したため引き返し、同空港に着陸した。

同機は、着陸後の点検において、右側エンジン内部部品の破損、当該エンジンのケースの穴等が確認された。

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 7 号の「発動機の破損（破片が当該発動機のケースを貫通した場合に限る。）」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 4 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 3 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、エンジンの分解調査、飛行記録装置の解析、設計・製造者からの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、令和6年6月4日（火）10時18分ごろ、成田国際空港を離陸し、上昇中、機体に異音及び振動が発生し、右側エンジンに不具合が発生したため、運航乗務員は、緊急事態を宣言し、当該エンジンを停止した上で引き返し、同空港に着陸した。

(2) 負傷者

なし

(3) 右側エンジンに関する情報

エンジン型式：ゼネラル・エレクトリック式GE90-110B1型

製造番号：907111

総使用時間：56,021時間29分

総サイクル：6,338サイクル

(4) 航空機の損壊

小破

- ・ 右側エンジン・タービンブレード及びタービンノズルガイドベーンの亀裂及び欠損
- ・ 右側エンジン・リバースカウルの亀裂
- ・ 右側エンジン・タービンケースの亀裂
- ・ 右側エンジンの後方に位置するフラップ下面、フラップ・アクチュエーターのフェアリング及びフラップペロン下面の接触痕

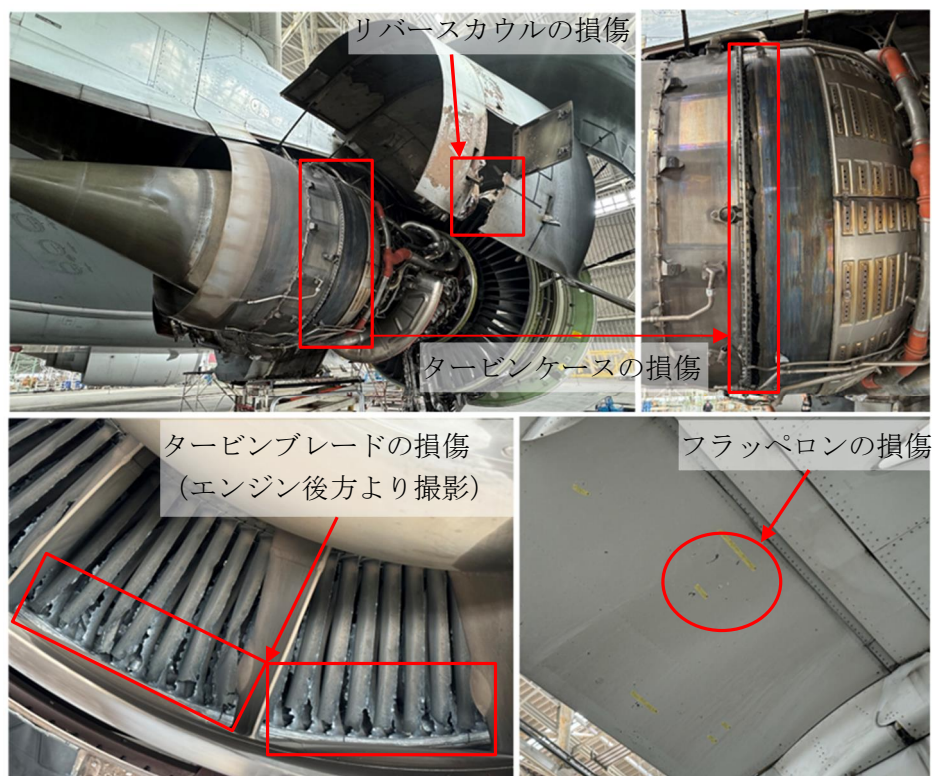


図1 同機の損傷の状況

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、エンジンの損傷に至った原因について、当該エンジンの設計国及び製造国と共に、引き続き分析を進めるほか、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。