

フジビジネスジェット株式会社所属セスナ式525A型
JA391Cの航空重大インシデント調査について
(経過報告)

令和8年2月19日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和7年3月8日、長野県飯田市南アルプス光岳付近上空FL^{てかり}*1 280において、フジビジネスジェット株式会社所属セスナ式525A型JA391Cが水平飛行中に、客室高度^{*2}が上昇した航空重大インシデントについて、令和7年3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

フジビジネスジェット株式会社所属セスナ式525A型JA391Cは、令和7年3月8日（土）、耐空証明検査の試験飛行のため、静岡空港を離陸し、09時33分頃、FL280で水平飛行中に客室高度が上昇したことを伝える警告灯が点灯したことから、静岡空港へ引き返した。

同機には機長、副操縦士及び整備士2名の計4名が搭乗していたが、負傷者はなく、機体の損傷もなかった。

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12号に規定された「航空機内の気圧の異常な低下」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7年3月8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、飛行の解

*1 「FL」とは、標準大気の気圧高度で、高度計規正値を29.92inHgにセットしたときの高度計の指示（単位はft）を100で除した数値で表される高度である。日本では、通常14,000ft以上の飛行高度にはFLが使用される。例として、FL280は、高度28,000ftを表す。

*2 「客室高度（Cabin Altitude）」とは、飛行機の客室内の気圧を高度に換算した値のこと。機内の与圧は客室高度が8,000ftを超えないように調整される。客室高度の超過を示す警報は客室高度が10,000ft以上になると発報し、客室内の圧力の低下を知らせる。

析、航空機の設計・製造者から情報収集等を実施した。

3. 判明している事実情報

(1) 飛行の経過

同機は、耐空証明検査の試験飛行のため、機長（P F^{*3}）、副操縦士（PM^{*3}）及び2名の整備士（整備士A及び整備士B）が搭乗し、09時17分に静岡空港を計器飛行方式により離陸した。

同機は、FL 280で水平飛行を開始した約2分後、09時33分頃「CABIN ALT」（客室高度）の警告灯（赤色）が点灯し、警報音が発報した。

機長は、客室高度が10,000ft付近を上昇していることを確認し、副操縦士と共に酸素マスクを装着した。副操縦士は、管制機関へ緊急通報（PAN PAN）を行うとともに、可能な限り低い高度への降下の要求及び静岡空港へ引き返すことを通報し、FL 160への降下及び静岡空港へ戻る飛行経路の承認を得た。機長及び副操縦士は、緊急降下を開始してから、「CABIN ALT」警告灯が点灯した際のチェックリストを実施した。チェックリストが終了した頃、客室高度は14,500ft付近になり、客席の酸素マスクが自動で落下したことから、機長は客室に搭乗していた整備士A及び整備士Bに対し、酸素マスクの着用を指示した。その後、機長は計器類を確認し、AIR SOURCE SELECT ノブ^{*4}（図3）が「OFF」の位置になっていることに気付いた。機長が同ノブを「BOTH」の位置にセットすると、エンジンからの抽気により与圧が開始され、客室高度は徐々に降下し、警告灯は消灯した。

機長は、客室高度が7,000ft以下であることを確認し、管制機関へ緊急事態の取消しを通報し、機長の指示により搭乗者は酸素マスクを外した。

同機は、10時06分、静岡空港に問題なく着陸した。着陸後の点検において、同機の機体に異常は認められなかった。

(2) 負傷者

なし



図1 同機

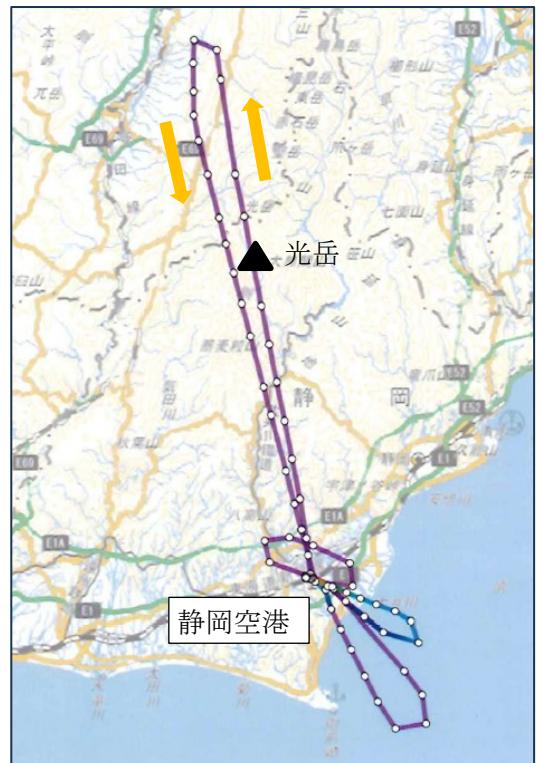


図2 同機の飛行経路



図3 AIR SOURCE SELECT ノブ (左 BOTH 右 OFF)

*3 「P F」と「PM」とは、2名で操縦する航空機において役割分担によりパイロットを識別する用語であり、P Fは、Pilot Flyingの略で、主に航空機の操縦操作を行う。PMは、Pilot Monitoringの略で、主に航空機の飛行状態のモニター、P Fの操作のクロスチェック及び操縦以外の業務を行う。

*4 「AIR SOURCE SELECT ノブ」とは機内の与圧と空調に用いるエンジンからの抽気を選択するノブで、「L、R、BOTH、OFF、EMER、FRESH AIR」の位置があり、通常は「BOTH」の位置で飛行する。

(3) 航空機の損壊

なし

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、AIR SOURCE SELECT ノブが「OFF」の位置になっていた経緯など、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。