

法人所属ホンダ・エアクラフト式HA-420型  
JA01HJ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3月26日  
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和7年4月13日、中部国際空港において、法人所属ホンダ・エアクラフト式HA-420型JA01HJが着陸時に滑走路から逸脱した航空重大インシデントについて、令和7年4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、本件調査については、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

法人所属ホンダ・エアクラフト式HA-420型JA01HJは、令和7年4月13日(日)、機長及び同乗者の計2名が搭乗し、22時07分頃、中部国際空港（以下「中部空港」という。）の滑走路36に着陸した際、進行方向が偏向し、滑走路右側の草地に逸脱して停止した。

## 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4号中の「滑走路からの逸脱（航空機が自ら地上走行できなくなった場合）」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4月14日、航空重大インシデント発生の通報を受け、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、飛行記録



図1 同機

装置等の記録の解析、航空機的设计・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的设计・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7年4月13日の夕方、岡山空港から成田国際空港（以下「成田空港」という。）へ人員輸送した後、駐機・格納場所である中部空港へ戻るため、機長が左操縦席、同乗者が右操縦席に着座し、21時09分に成田空港を離陸した。機長は中部空港に悪天域がかかっているのを事前に認識し、出発予定時刻を約30分遅らせ、悪天域が中部空港を抜けつつあるのを確認してから成田空港を出発していた。

同機はILS進入方式で中部空港の滑走路36に進入し、22時01分頃、管制官から着陸許可を受けた。機長は着陸進入中、高度約550ftで同滑走路を視認した。22時07分頃、同機は滑走路36の進入端から約250mの地点に接地したが、着陸滑走中に進行方向が左右へ振れた後、滑走路を逸脱して右側の草地に入り、自力走行できない状態となった。

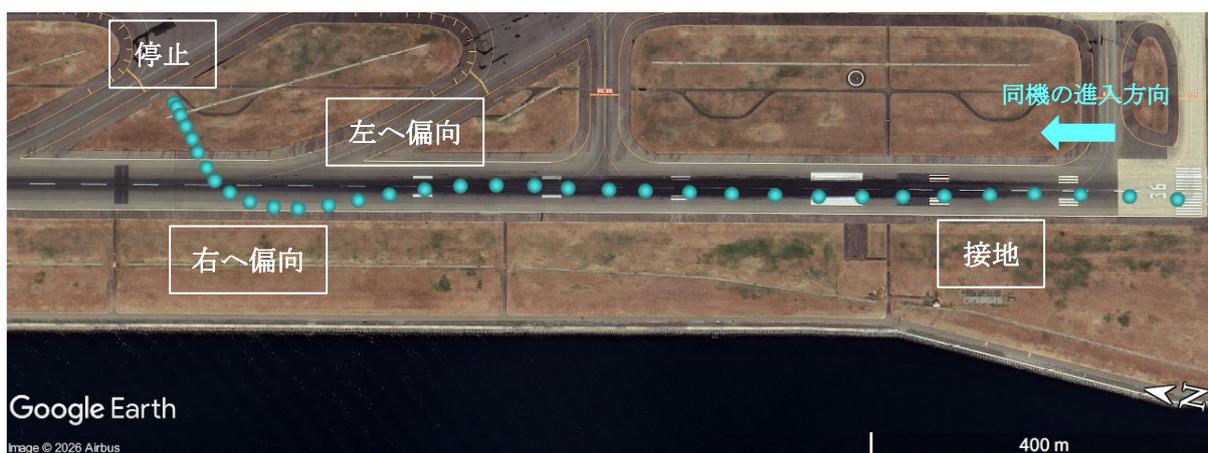


図2 着陸滑走時の同機の航跡（1秒毎）

#### (2) 負傷者

なし

#### (3) 航空機の損壊

小破：右主脚扉取付部の破損、右主脚上げ下げ機構の損傷、右主翼下面外板の損傷

#### (4) 関連システムの作動点検

同機のステアリング系統、ブレーキ系統、各タイヤの状態、ラダーペダルの動作、ス

ピードブレーキの動作、WOW\*1、及びアンチスキッドコントロールシステムの健全性を確認した。

(5) 気象

重大インシデント発生時間帯の中部空港の航空気象定時観測気象報は、次のとおりであった。

22時00分 風向 300°、風速 21kt、  
 卓越視程 4,000m、現在天気 弱いしゅう雨性の雨、もや、  
 雲 雲量 1/8 雲形 層雲 雲底の高さ 300ft、  
     雲量 5/8 雲形 層雲 雲底の高さ 600ft、  
     雲量 7/8 雲形 層雲 雲底の高さ 900ft、  
 気温 10℃、露点温度 10℃、  
 高度計規正值 (QNH) 29.58 inHg  
 一時的に 卓越視程 3,000m、弱いしゅう雨性の雨、もや、  
     雲 雲量 1/8～2/8 雲底の高さ 300ft、  
     雲量 5/8～7/8 雲底の高さ 500ft

また、重大インシデント発生時間帯の中部空港滑走路36側の瞬間風向風速は、次のとおりであった。

表1 重大インシデント発生時間帯の瞬間風向風速 (6秒毎)

時刻 (時:分:秒)	瞬間風向 (真方位°)	瞬間風速 (kt)
22:06:30	293	23
22:06:36	297	23
22:06:42	299	23
22:06:48	298	25
22:06:54	299	25
22:07:00	301	25
22:07:06	301	24
22:07:12	299	23
22:07:18	299	24
22:07:24	302	24
22:07:30	302	24

(6) 滑走路のグルーピング及び路面の状況

中部空港の滑走路面はWETであったが、滑走路全長 (3,500m) にわたり幅40mのグルーピングが施されており、同機が着陸滑走中に偏向した位置付近も幅6mm、深さ4～5mmのグルーピングが施されていた。本重大インシデント発生後に滑走路点検をした中部国際空港(株)によると、グルーピングが施された部分に水たまりは見られず、滑走路のショルダー部分にうっすらと水膜を張った箇所が散在していた。

\*1 「WOW」とは、Weight On Wheels の略で、前脚及び主脚にかかる荷重で作動するセンサーによって、航空機が地上にいるか、空中にいるかを示すものである。

#### 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、同機が滑走路を着陸滑走中に逸脱した経緯など、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。