

個人所属セスナ式172Gラム型JA3260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11日、岡山県岡山市の岡南飛行場<sup>こうなん</sup>において個人所属セスナ式172Gラム型JA3260が着陸する際、プロペラブレードが滑走路に接触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

個人所属セスナ式172Gラム型JA3260は、令和7年4月11日（金）、岡南飛行場に着陸する際、プロペラブレードが滑走路に接触した。

### 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号中の「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7年4月11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、航空機の調査、航空重大インシデント現場の調査等を実施した。



図1 重大インシデント機

### 3. 判明している主な事実情報

#### (1) 飛行の経過

同機は、レジャーのため機長が左操縦席に、同乗者1名が右操縦席に着座し、11時55分、岡南飛行場を離陸して連続離着陸を2回実施した後、岡山空港に向かい、12時30分に着陸した。その後、同機は、14時40分に岡南飛行場に向けて岡山空港を離陸し、岡山駅上空で岡南フライトサービスから使用滑走路27であることと風向・風速等の気象情報を入手した。

岡南フライトサービスは、同機がベースレグに進入する手前で（図2の①）「ランウェイ イズ クリアー」及びファイナルレグに進入した際に（図2の②）「チェック クロス ウインド、180°～190° / 8～9kt」を通報した。

同機は、左からの横風に対応するため、左のウイングロー\*1により滑走路進入端まで進入角指示灯の指示より少しだけ高めに進入した。

同機は、14時55分頃、目標点標識の少し手前、滑走路中心線付近に左右の主脚がほぼ同時に接地した後、着陸滑走した。

約10m滑走后、機首が左に偏向し始めて進行方向に横滑りし、右主翼が接地しそうになるように機体が傾き、プロペラブレードを滑走路に接触させた。その後、同機は姿勢を回復し、通常どおり駐機場まで自走した。

(2) 負傷者  
なし

(3) 航空機の損壊  
プロペラブレード先端部の損傷及び湾曲

(4) 気象

岡南飛行場における本航空重大インシデント発生時間帯の航空気象の観測値は、次の

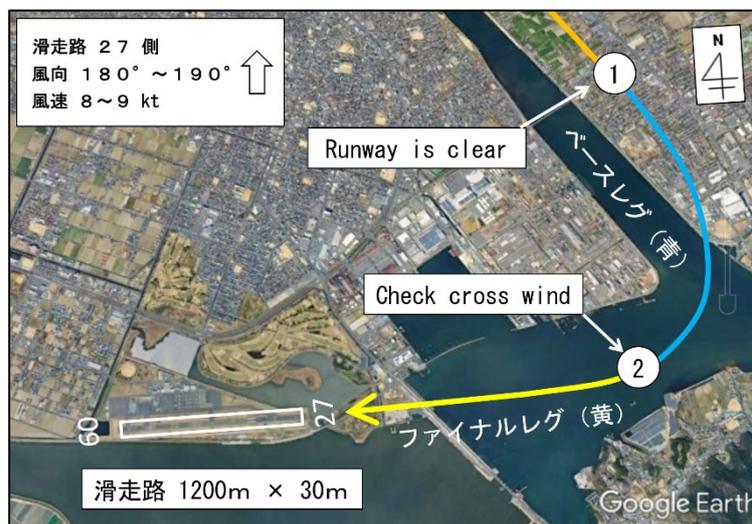


図2 推定飛行経路（機長及びフライトサービスの口述に基づく）



図3 接触したプロペラブレード

\*1 「ウイングロー」とは、横風に流されないために風上側の翼を下げるように補助翼（エルロン）を操作し、それによって風上側に旋回しないように、逆（風下側）へ方向舵（ラダー）を操作して、横滑りを行いながら進入する方法のことをいう。

とおりであった。

14時55分 風向 196°、風速 8kt、気温 20℃、露点温度 13.2℃、  
高度計規正值 (QNH) 1,007hPa

#### 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、同機のプロペラブレードが滑走路に接触した経緯など、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。