

第3章 航空事故等調査活動

1 調査対象となる航空事故・航空重大インシデント

<調査対象となる航空事故>

◎運輸安全委員会設置法 第2条第1項

「航空事故」とは、次に掲げる事故をいう。

- 1 航空機については、航空法 第76条第1項各号に掲げる事故
- 2 無人航空機については、航空法 第132条の90第1項各号に掲げる事故であって、国土交通省令（運輸安全委員会設置法施行規則 第1条）で定める重大なもの

1. 航空機に関する事故

○航空法 第76条第1項

- 1 航空機の墜落、衝突又は火災
- 2 航空機による人の死傷又は物件の損壊
- 3 航空機内にある者の死亡又は行方不明
- 4 他の航空機との接触
- 5 その他国土交通省令（航空法施行規則 第165条の3）で定める航空機に関する事故

・航空法施行規則 第165条の3

航行中の航空機が損傷^{*1*}^{*2}を受けた事態

※1 発動機、発動機覆い、発動機補機、プロペラ、翼端、アンテナ、タイヤ、ブレーキ又はフェアリングのみの損傷を除く。

※2 「大修理」に該当する場合を意味する。また、「大修理」とは、耐空性に重大な影響を及ぼす修理を意味する。

2. 無人航空機に関する事故

○航空法 第132条の90第1項

- 1 無人航空機による人の死傷又は物件の損壊
- 2 航空機との衝突又は接触
- 3 その他国土交通省令で定める無人航空機に関する事故（※現在規定なし）
↓であって、

国土交通省令（運輸安全委員会設置法施行規則 第1条）で定める重大なもの

・運輸安全委員会設置法施行規則 第1条

- 1 無人航空機による人の死傷
- 2 無人航空機による物件の損壊であって、次に掲げるもの
 - イ 現に人がいる建造物又は車両、船舶等の移動施設の破壊
 - ロ 当該損壊により、電気供給施設、電気通信施設、交通施設、教育施設、医療施設、官公庁施設その他の公益的施設の運営に支障が生じたもの
 - ハ イ及びロに掲げるもののほか、特に異例と認められるもの
- 3 航空機との衝突又は接触

<調査対象となる航空重大インシデント>

◎運輸安全委員会設置法 第2条第2項第2号(航空機及び無人航空機に関する重大インシデント)

「航空事故の兆候」とは、航空事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令（運輸安全委員会設置法施行規則 第2条）で定める事態をいう。

○運輸安全委員会設置法施行規則 第2条

3. 航空機に関する重大インシデント

- 1 次に掲げる事態^{*}。ただし、(8)、(11)、(12)にあっては、航行中の航空機について発生したものに限る。
 - (1) 機長が航行中他の航空機との衝突又は接触のおそれがあったと認めた事態
 - (2) 閉鎖中の滑走路、他の航空機等が使用中の滑走路、指示された滑走路とは異なる滑走路若しくは誘導路からの離陸又はその中止
 - (3) 閉鎖中の滑走路、他の航空機等が使用中の滑走路、指示された滑走路とは異なる滑走路、誘導路若しくは道路その他の航空機が通常着陸することが想定されない場所への着陸又はその試み
 - (4) 着陸時において発動機覆い、翼端その他の航空機の脚以外の部分が地表面に接触した事態
 - (5) オーバーラン、アンダーシュート及び滑走路からの逸脱（航空機が自ら地上走行できなくなった場合に限る。）
 - (6) 非常脱出スライドを使用して非常脱出を行った事態
 - (7) 飛行中において地表面又は水面への衝突又は接触を回避するため航空機乗組員が緊急の操作を行った事態
 - (8) 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。）
 - (9) 飛行中における発動機（多発機の場合は、二又は国土交通大臣が定める数以上の発動機）の継続的な停止又は出力若しくは推力の損失（動力滑空機の発動機を意図して停止した場合を除く。）
 - (10) 航空機のプロペラ、回転翼、脚、方向舵、昇降舵、補助翼又はフラップが損傷し、当該航空機の航行が継続できなくなった事態
 - (11) 航空機に装備された一又は二以上のシステムにおける航空機の航行の安全に障害となる複数の故障
 - (12) 航空機内における火炎又は煙の発生及び発動機防火区域内における火炎の発生
 - (13) 航空機内の気圧の異常な低下
 - (14) 緊急の措置を講ずる必要が生じた燃料の欠乏
 - (15) 気流の擾乱その他の異常な気象状態との遭遇、航空機に装備された装置の故障又は対気速度限界、制限荷重倍数限界若しくは運用高度限界を超えた飛行により航空機の操縦に障害が発生した事態
 - (16) 航空機乗組員が負傷又は疾病により運航中に正常に業務を行うことができなかった事態

- (17) 物件を機体の外に装着し、つり下げ、又は曳航している航空機から、当該物件が意図せず落下し、又は緊急の操作として投下された事態
- (18) 航空機から脱落した部品が人と衝突した事態
- (19) (2)～(18)に掲げる事態に準ずる事態

※(2)～(19)については、運輸安全委員会設置法施行規則 第2条において引用されている航空法施行規則 第166条の4に掲げる事態である。

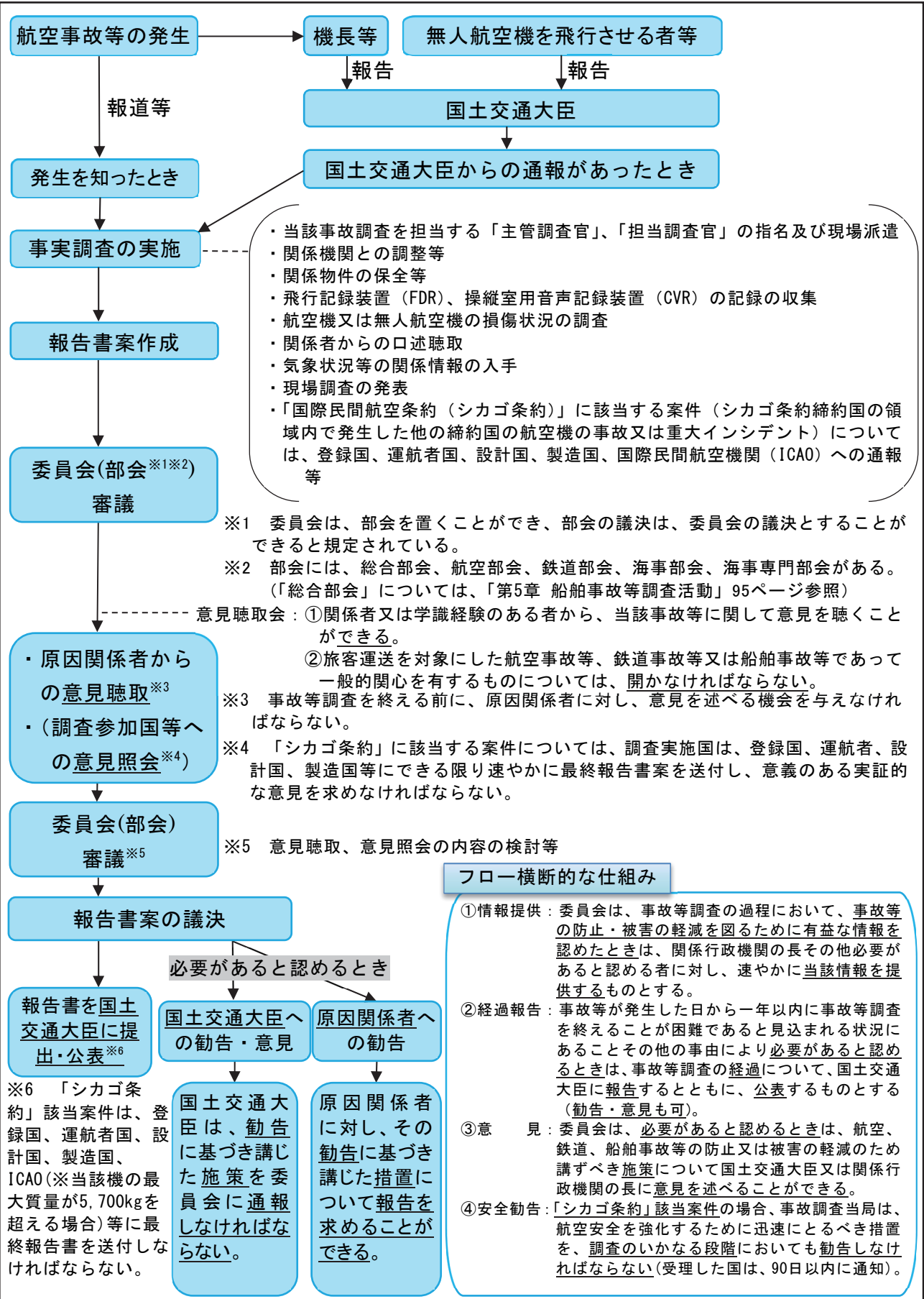
2 次に掲げる事態であって、特に異例と認めるもの

- (1) 航行中以外¹の航空機について発生した前記1の(8)、(11)、(12)の事態
- (2) 航行中以外¹の航空機が損傷^{※1※2}を受けた事態
 - ※1 発動機、発動機覆い、発動機補機、プロペラ、翼端、アンテナ、タイヤ、ブレーキ又はフェアリングのみの損傷を除く。
 - ※2 「大修理」に該当する場合を意味する。また、「大修理」とは、耐空性に重大な影響を及ぼす修理を意味する。
- (3) 航空機のプロペラ、回転翼、脚、方向舵、昇降舵、補助翼又はフラップが損傷し、当該航空機の航行の開始に支障を生じた事態
- (4) (1)～(3)に掲げる事態に準ずる事態

4. 無人航空機に関する重大インシデント

- 1 無人航空機を飛行させる者が飛行中航空機との衝突又は接触のおそれがあったと認めた事態
- 2 次に掲げる事態[※]であって、特に異例と認められるもの
(※航空法施行規則 第236条の86各号に掲げる事態)
 - (1) 無人航空機による人の負傷（重傷以上を除く。）
 - (2) 無人航空機の制御が不能となった事態
 - (3) 無人航空機が発火した事態（飛行中に発生したものに限る。）

2 航空事故等調査の流れ



3 航空事故等調査の状況

令和7年において取り扱った航空事故等調査の状況は、次のとおりです。

航空事故は、令和6年から調査を継続したものが35件、令和7年に新たに調査対象となったものが20件あり、このうち調査報告書の公表を22件行い、33件は令和8年へ調査を継続しました。

また、航空重大インシデントは、令和6年から調査を継続したものが26件、令和7年に新たに調査対象となったものが12件あり、このうち調査報告書の公表を16件行い、22件は令和8年へ調査を継続しました。

公表した調査報告書38件のうち、勧告を行ったものは0件、意見を述べたものは0件となっています。

令和7年における航空事故等調査取扱件数

(件)

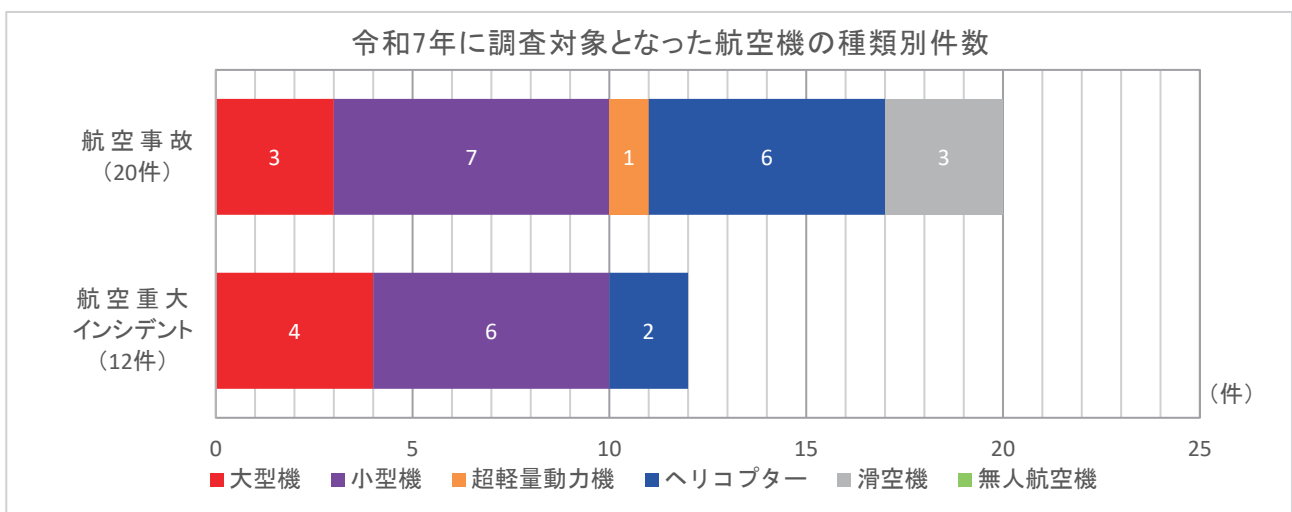
区 別	令和6年 から 継続	令和7年に 調査対象 となった 件数	計	公表した 調査 報告書	(勧告)	(安全 勧告)	(意見)	令和8年へ 継続	(経過 報告)
航 空 事 故	35	20	55	22	(0)	(0)	(0)	33	(10)
航 空 重 大 インシデント	26	12	38	16	(0)	(0)	(0)	22	(7)

4 調査対象となった航空事故等の状況

令和7年に新たに調査対象となった航空事故等は、航空事故が20件で前年の19件に比べ1件増加、航空重大インシデントが12件で前年の16件に比べ4件減少となりました。

航空機の種類別にみると、航空事故では大型機3機、小型機7機、超軽量動力機1機、ヘリコプター6機、滑空機3機となっており、航空重大インシデントでは大型機4機、小型機6機、ヘリコプター2機となっています。

令和7年に調査対象となった航空機の種類別件数



※ 大型機とは、最大離陸重量が5,700kgを超える飛行機のことをいう。

※ 小型機とは、最大離陸重量が5,700kg以下の超軽量動力機を除く飛行機のことをいう。

※ 超軽量動力機には、超軽量動力機形状の自作航空機を含む。

死亡、行方不明及び負傷者は、計20名であり、その内訳は、死亡が7名、負傷が13名となって

います。

死亡・行方不明及び負傷者の状況(航空事故)

(名)

令和7年							
航空機の種類	死亡		行方不明		負傷		合計
	乗務員	乗客等	乗務員	乗客等	乗務員	乗客等	
大型機	0	0	0	0	1	1	2
小型機	1	2	0	0	2	0	5
ヘリコプター	0	3	0	0	2	5	10
超軽量動力機	0	0	0	0	1	0	1
滑空機	1	0	0	0	1	0	2
無人航空機	0	0	0	0	0	0	0
合計	2	5	0	0	7	6	20
	7		0		13		

※ 上記統計は、調査中の案件も含まれていることから、調査・審議の状況により変更が生じることがあります。なお、調査中の事故の死傷者数において、ホームページ上で「搭乗者」と記載している数については、当該航空機が飛行するにあたり、必要とする最低数の操縦者を「乗務員」にカウントしています。

5 令和7年に発生した航空事故等の概要

令和7年に発生した航空事故等の概要は次のとおりです。

(航空事故)

1	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.3.2 茨城県坂東市 坂東フライングクラブ場外離着陸場付近	個人	JR7453 エア・ボーン式エッジX-R582型 (超軽量動力機、複座)
	概要	「6 公表した航空事故等調査報告書の状況」(58ページ No22)を参照	
2	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.3.12 仙台空港の北約2km、高度約300m	(独)航空大学 校	JA5810 ホーカー・ビーチクラフト式G58 型 (小型機)
	概要	同機は、仙台空港を離陸し、連続離着陸訓練を実施中、鳥と衝突した。到着後の点検において機体の損傷が確認された。	
3	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.3.15 宮城県柴田郡川崎町	東北エアサー ビス(株)	JA332T ユーロコプター式AS332L1型 (回転翼航空機)
	概要	「6 公表した航空事故等調査報告書の状況」(57ページ No20)を参照	
4	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.3.23 岐阜県郡上市 白鳥中臨時場外離着陸場付近	個人	JA110N ロビンソン式R22Beta型 (回転翼航空機)
	概要	上記場所付近において、同機が岐阜県郡上市場外離着陸場への着陸時に横転した。	

5	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 3. 30 長崎県上五島空港付近	個人	JA4223 パイパー式PA-28-161型 (小型機)
	概要	同機は、上五島空港にて連続離着陸訓練のため進入中、滑走路手前の空港敷地外の茂みに突っ込み、機体を大破した。	
6	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 4. 6 彦根空港の北北東約31km付近の海上	エス・ジー・シー佐賀航空(株)	JA555H ユーロコプター式EC135T2+型 (回転翼航空機)
	概要	同機は、海上に不時着水し、搭乗者3名が死亡した。	
7	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 4. 12 北海道北見地区農道離着陸場(スカイポートきたみ)	個人	JA2316 グラザー・ディルクス式DG-400型 (動力滑空機、単座)
	概要	同機は、スカイポートきたみへの着陸時、機体を損傷した。	
8	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 4. 29 島根県安来市の中海付近の岸边	個人	JA4160 ビーチクラフト式A36型 (小型機)
	概要	同機は、出雲空港を離陸した後、発動機が停止したため、島根県安来市の中海の南側の岸边(陸上)に不時着した。	
9	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R7. 7. 7 宮城県栗原市 瀬峰場外離着陸場	個人	JA3924 セスナ式172P型 (小型機)
	概要	同機は、宮城県栗原市場外離着陸場に着陸した際、滑走路からオーバーランし、同離着陸場の滑走路の先にある崖の付近で停止した。	
10	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 8. 31 妻沼滑空場の第一滑走路北東(利根川の中州)	慶應義塾大学	JA2551 アレキサンダー・シュライハー式ASK23B型 (滑空機、単座)
	概要	同機は、妻沼滑空場を離陸した直後に付近の利根川の中州に墜落し、搭乗者1名が死亡した。	
11	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 9. 2 福島県南会津郡檜枝岐村 尾瀬ヶ原	アカギヘリコプター(株)	JA9617 ベル式212型 (回転翼航空機)
	概要	上記場所付近において、同機につり下げて運搬していた荷物を地上に降ろす際に地上の作業員と荷物が接触し、同作業員が負傷した。	
12	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 9. 14 北海道美唄市内場外離着陸場	個人	JA4046 パイパー式PA-46-310P (小型機)
	概要	同機は、着陸後、地上走行中にブレーキの不具合が発生したため停止できず、駐機中の他の航空機(ビーチクラフト式A36型、JA3815)の主翼に接触し、両機体が損傷した。	
13	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R7. 10. 09 福井空港滑走路上	個人	JA3748 セスナ式172Mラム型 (小型機)
	概要	同機は、名古屋飛行場を離陸し、福井空港に着陸時、機体がバウンドし、前脚や胴体下部フレーム等が損傷した。	

14	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.10.12 千葉県野田市 関宿滑空場	個人	JA2425 グラザー・ディルクス式DG-400型 (動力滑空機、単座)
	概要	同機は、関宿滑空場の滑走路の手前に接地し機体が損傷した。	
15	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.10.18 栃木県日光市川治温泉高原地内	栃木県防災航空隊	JA09TR アグスタ式AW139型 (回転翼航空機)
	概要	上記場所付近において捜索救難業務を実施中、ローターからの吹き下ろしによって飛散した木が、地上にて同業務にあっていた関係者に当たり、負傷した。	
16	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R7.11.1 苫小牧沖海上付近、高度約3,700m	スカイマーク(株)	JA737X ボーイング式737-800型 (大型機)
	概要	同機は、東京国際空港を離陸し、降下中、上記場所付近において被雷した。その後、飛行を継続し、新千歳空港に着陸した。	
17	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R7.11.18 福岡県八女市星野村の山中	個人	JA102H シーラス式SR20型 (小型機)
	概要	同機は、佐賀空港を離陸し、八尾空港に向けて飛行していたが、捜索救難信号の発信があり、捜索が行われた結果、上記場所付近において、発見された。その後、搭乗者3名の死亡が確認された。	
18	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R7.11.24 山形県山形市内場外離着陸場 上宝沢場外離着陸場	東北エアサービス(株)	JA332T ユーロコプター式AS332L1型 (回転翼航空機)
	概要	同機は、上記場所付近において、同機に吊り下げて運搬していた荷物を地上に降ろす際に地上の作業員と荷物が接触し、当該作業員が負傷した。	
19	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R7.12.08 秋田空港の北北西約23km、高度約7,000m	ジェイエア(株)	JA250J エンブラエル式ERJ190-100STD型 (大型機)
	概要	同機は、大阪国際空港を離陸し、降下中、機体が動揺した際、乗客1名が負傷した。同機は、飛行を継続し、青森空港に着陸した。	
20	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R7.12.22 釧路空港の東約1,600km (太平洋上)、高度11,600m	日本航空(株)	JA865J ボーイング式787-9型 (大型機)
	概要	同機は、サンフランシスコを離陸し、飛行中、機体が動揺した際、客室乗務員1名が負傷した。当該機は、飛行を継続し、成田国際空港に着陸した。	

以上の内容は、調査の進捗等により変わることがあります。

(航空重大インシデント)

1	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.3.8 静岡空港の北約65km	フジビジネスジェット(株)	JA391C セスナ式525A型 (小型機)
	概要	飛行中に機内の与圧が低下したため、管制機関に緊急事態を宣言し、着陸した。	

2	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 3. 20 大島空港滑走路上	個人	JA4128 パイパー式PA-28RT-201T型 (小型機)
概要	同機は、大島空港に着陸した際、機体の胴体下面が滑走路に接触し、同滑走路上で停止した。		
3	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 4. 4 大分県稲葉ダム湖内	大分県防災航空隊	JA104W 川崎式BK117C-2型 (回転翼航空機)
概要	同機は、訓練のため稲葉ダム湖内で給水した200Lの水が入ったバケツをつり下げて飛行中、バケツが意図せず同ダム湖内に落下した。		
4	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 4. 11 岡南飛行場滑走路上	個人	JA3260 セスナ式172Gラム型 (小型機)
概要	同機は、岡南飛行場に着陸した際、プロペラが滑走路に接触した。		
5	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R7. 4. 13 中部国際空港滑走路付近	法人	JA01HJ ホンダ・エアクラフト式HA-420型 (小型機)
概要	同機は、成田国際空港を離陸し、中部国際空港に着陸した際、滑走路を逸脱し、誘導路付近の緑地帯に停止した。		
6	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R7. 7. 2 北九州空港離陸直後	個人	T7-12DW ピラタス式PC-12型 (小型機)
概要	同機は、北九州空港を離陸直後に、エンジンから異音があり、出力が低下したため、緊急事態を宣言の上、同空港に引き返し、着陸した。		
7	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R7. 7. 2 静岡県浜松市の上空、対地高度約150m	新日本ヘリコプター(株)	JA6686 アエロスパシアル式AS332L1型 (回転翼航空機)
概要	「6 公表した航空事故等調査報告書の状況」(67ページ No15)を参照		
8	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R7. 8. 20 稚内空港滑走路上	ANAウイングス(株)	JA854A ボンバルディア式DHC-8-402型 (大型機)
概要	同機は、鳥防除作業車両が走行していた滑走路へ着陸のため進入した。最終進入経路上を飛行していた同機を視認した車両が滑走路から退避している間に、同機は着陸した。		
9	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R7. 9. 12 関西国際空港誘導路上	ユナイテッド・エアーラインズ・インク	N39297 ボーイング式737-800型 (大型機)
概要	同機は、飛行中、貨物室内で火災が発生したことを示す計器表示があったため、緊急事態を宣言の上、目的地を関西国際空港に変更し、同空港に着陸した。その後、誘導路上に停止し、非常脱出スライドを使用して搭乗者を脱出させた。		
10	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R7. 11. 23 北九州空港滑走路上	海上保安庁	JA482A GENERAL ATOMICS AERO SYSTEMS式 UBC97000-15型 (小型機)
概要	同機は、北九州空港に着陸した際、機体後方のプロペラ及び垂直尾翼が滑走路に接触し、同滑走路上で停止した。		

11	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R7.12.11 札幌飛行場の北西約9km、高度約150m	北海道エアシステム(株)	JA14HC ATR式42-500型 (大型機)
概要	同機は、札幌飛行場を離陸し、上昇中、上記場所付近において第2(右側)エンジンが意図せず停止したとともに、第1(左側)エンジンの推力も一時的に低下した。そのため、緊急事態を宣言の上、目的地を函館空港に変更し、同空港に着陸した。		
12	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・形式
	R7.12.12 新千歳空港滑走路付近	個人	VHPFL ガルフストリーム・エアロスペース式G-V型 (大型機)
概要	同機は、新千歳空港に着陸した際、滑走路をオーバーランし、草地で停止した。		

以上の内容は、調査の進捗等により変わることがあります。

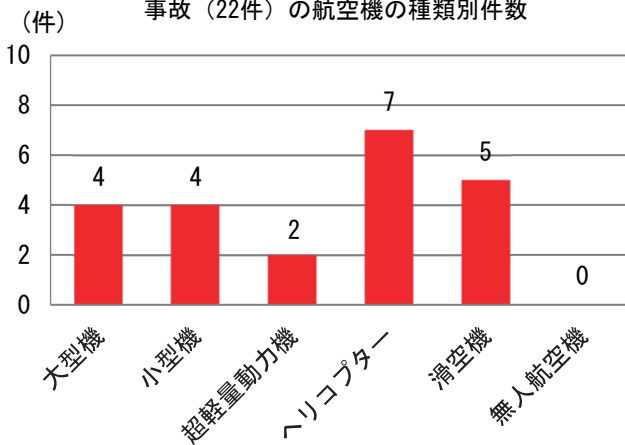
6 公表した航空事故等調査報告書の状況

令和7年に公表した航空事故等の調査報告書は38件あり、その内訳は、航空事故22件、航空重大インシデント16件となっています。

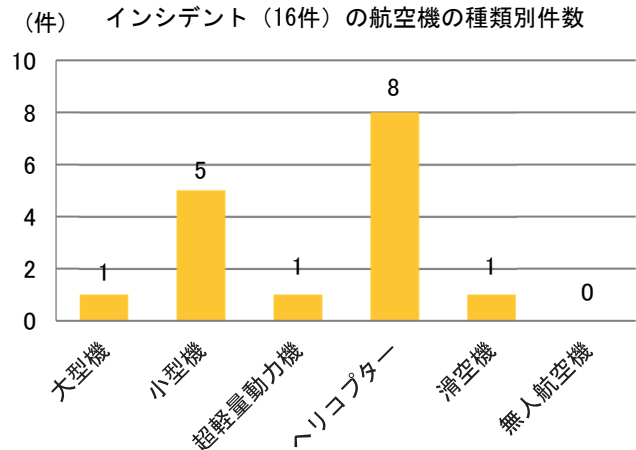
航空機の種類別にみると、航空事故では大型機4機、小型機4機、超軽量動力機2機、ヘリコプター7機及び滑空機5機となっており、航空重大インシデントでは大型機1機、小型機5機、超軽量動力機1機、ヘリコプター8機及び滑空機1機となっています。

(注)航空事故等においては、1件の事故等で複数の航空機が関与することがあります。詳細は45～68ページを参照。死亡及び負傷者は、計17名であり、その内訳は、死亡が4名、負傷が13名となっています。

令和7年に調査報告書を公表した航空事故(22件)の航空機の種類別件数




令和7年に調査報告書を公表した航空重大インシデント(16件)の航空機の種類別件数



令和7年に公表した航空事故等の調査報告書の概要は次のとおりです。



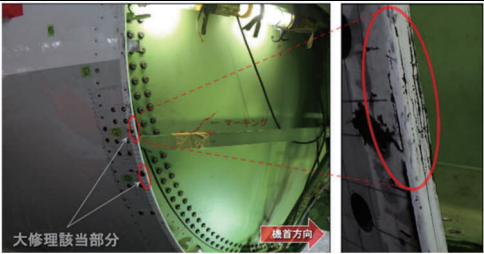
公表した航空事故の調査報告書(令和7年)

1	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.1.30	R3.10.7 神奈川県秦野市	個人	JA7975 ロビンソン式R22Beta型 (回転翼航空機)



	概要	<p>同機は、神奈川県足柄上郡大井町内の赤田ヘリポート場外離着陸場を離陸し千葉県木更津市内の木更津場外離着陸場に向け飛行中、神奈川県秦野市内の畑に墜落した。同機には機長のみが搭乗していたが死亡した。機体は大破したが、火災は発生しなかった。</p>	
	原因	<p>本事故は、同機が有視界気象状態を維持できない高度で雲中を上昇中に、ローター回転速度が低下し、機長がLOW RPM 警報^{*1}音を聴いた際、急激な操縦装置の操作を行ったため、不安定な低G飛行状態^{*2}が継続して、致命的なマスト・バンピングが発生し、操縦不能に陥って、墜落したものと推定される。</p> <p>ローター回転速度が低下したのは、雲中でキャブレター・ヒートを適切に使用せず、上昇を継続し、エンジン出力が不足したことによるものと考えられる。</p> <p>また、雲中飛行が継続されたのは、飛行前にVMC^{*3}を維持できる巡航高度が考慮されないまま出発し、かつ、飛行中に高度情報の適切な把握による修正が行われなかったためと考えられる。</p>	<p>*1 「LOW RPM 警報」とは、同型式機のNRが495rpm (97%) 未満になると、警報音と注意灯が同時に作動し、操縦者にNRの低下を知らせるものをいう。</p> <p>*2 「低G飛行状態(無重力状態)」とは、通常の荷重倍数である1.0G未満のことをいう。</p> <p>*3 「有視界気象状態 (VMC)」とは、同機が飛行していた空域においては、次の3つの飛行条件を満たす気象状態をいう。</p> <p>(1) 飛行視程が5,000m以上であること。</p> <p>(2) 航空機からの垂直距離が上方に150m、下方に300mである範囲内に雲がないこと。</p> <p>(3) 航空機からの水平距離が600mである範囲内に雲がないこと。</p>
	必要と考えられる再発防止策	<p>(1) 有視界気象状態 (VMC) の維持 意図しないIMC^{*4}での飛行を回避するためには、出発前に最寄りの飛行場などの航空気象を確認し、それに基づいてVMCを維持できる巡航高度を考慮した上で、自己の技量に応じた出発の可否を検討する必要がある。また、飛行中においても、気象状態を常に確認して、飛行判断を行うことが重要である。</p> <p>(2) キャブレター・ヒートの適切な使用 湿度が高く疑わしいときは、キャブレターに氷が付着しやすい状況であると想定し、キャブレター・ヒートを適切に使用すべきである。また、エンジンを始動した際にキャブレター・ヒートの予熱を行うとともに、水滴を確認したならば、キャブレター・ヒートの使用を再確認することが重要である。</p> <p>(3) マスト・バンピングの防止 急激な操縦操作は、重要なコンポーネントが損傷する致命的なマスト・バンピングを引き起こすことがあるため、急激な操作により低G飛行状態とならないような飛行環境を維持して飛行することが重要である。</p> <p>(4) 簡易型飛行記録装置 (FDM) ^{*5} 搭載 本事故では、同機の操縦席に搭載されていた簡易型飛行記録装置 (FDM) に該当する GoPro の動画及びメタデータにより詳細な解析が実施できた。フライトレコーダーの搭載が困難な機体においては、簡易型飛行記録装置 (FDM) の搭載により、操縦装置の操作タイミング、操縦士の視線の動き、飛行経路及び加速度等について、詳細な解析が実施できる可能性があり、事故の再発防止だけでなく、操縦訓練における事後分析及び運航記録としても活用することができることから、フライトレコーダー未搭載の航空機へ簡易型飛行記録装置 (FDM) の搭載が望まれる。なお、FDMの有効性については、運輸安全委員会ダイジェスト第42号「小型飛行機等の事故防止に向けて ～簡易型飛行記録装置 (FDM) をご存じですか～」 (https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbdigests/jtsbdigests_No42.html) を参照されたい。</p>	<p>*4 「計器気象状態 (IMC)」とは、有視界気象状態 (VMC) ではない気象状態をいう。</p> <p>*5 「簡易型飛行記録装置 (FDM)」とは、フライト・データ・モニタリング (Flight Data Monitoring) の目的で飛行中の航空機の位置、高度等の情報や操縦室内の音声、映像等を記録できる簡易型の飛行記録装置をいう。</p>

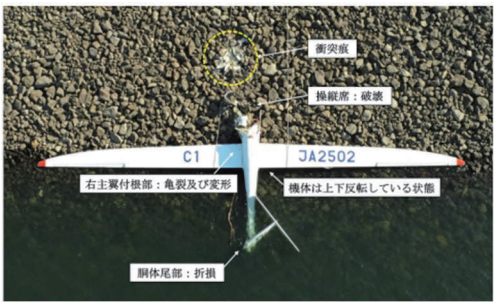

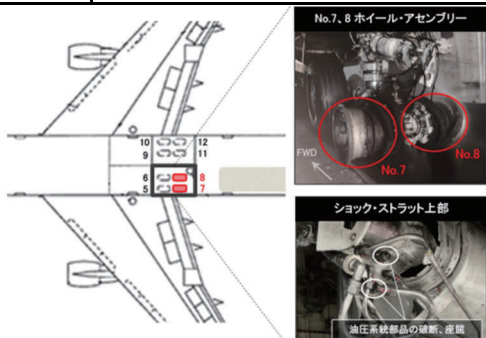
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-1-1-JA7975.pdf		
2	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 1. 30	R6. 7. 14 北海道北見市 北見地区農道離着陸場離着陸地帯上	法人	JA2469 アレキサンダー・シュライハー式ASK13型 (滑空機、複座)
	概要	同機は、単独飛行による訓練のため操縦練習生のみが搭乗し、北海道北見市内の北見地区農道離着陸場から航空機えい航により発航して、同離着陸場に着陸した際、ハードランディングとなり、操縦練習生が重傷を負った。		
	原因	本事故は、同機が接地の際にバウンドして浮揚したところ、リカバリー操作を行わずに、機首を引き起こしたままであったため、次第に迎え角が大きくなって高さ約1mからハードランディングし、操縦練習生が負傷したものと推定される。		
	必要と考えられる再発防止策	単独飛行の技能認定を行う操縦教員は、指導した事項が安定して改善されていることを確認することが必要である。		
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-1-2-JA2469.pdf		
3	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 2. 20	R5. 5. 3 富山県富山市	個人	JA7875 ロビンソン式R22Beta型 (回転翼航空機)
	概要	同機は、慣熟飛行のため、富山県富山市内の山藤臨時場外離着陸場格納庫前の舗装地 (以下「旧離着陸場」という。) を離陸し、能登空港まで往復した後、旧離着陸場に着陸する際、機体の方向制御ができなくなり、横転し機体を損傷した。同機には、機長及び同乗者1名が搭乗していたが、負傷者はなかった。		
	原因	本事故は、同機が低速の着陸進入からホバリングに移行する際、風向及び風速が変動し、予期せぬ機首方位の変化が発生したことに対し、急なペダル ^{*1} 操作に併せてコレクティブ操作で対応したため、LTE ^{*2} となる右回転が発生し、周辺の障害物にメイン・ローター及びテール・ローターが接触したことにより、横転して機体が損傷したものと推定される。		
必要と考えられる再発防止策	(1) 予期せぬヨー ^{*3} への対応 予期せぬヨーが発生する環境に遭遇することを避けるには、風向風速の変化が大きい場合、低速及びホバリングにおいては、可能な限り風に正対し、急なペダル操作やコレクティブの操作を避けることが重要である。			






		<p>(2) 場外離着陸場許可の確実な申請 不測の事態により、機体姿勢が不安定な状態になっても障害物への接触を防ぐためには、制限表面、離着陸地帯等の要件を厳守して離着陸場の整備と申請を行い、許可を受け運用する必要がある。</p> <p>*3 「ヨー(yaw)」とは、物体の鉛直軸に対する回転または回転運動をいい、偏揺れと訳される。</p>		
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-2-1-JA7875.pdf		
4	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 2. 20	R5. 8. 14 大分空港滑走路上	本田航空㈱	JA51HA ホーカー・ビーチクラフト式 G58型 (小型機)
	概要	<p>同機は、教官である機長同乗による連続離着陸訓練中、大分空港の滑走路01に着陸した際、胴体着陸となり、機体を損傷した。 同機には、教官及び訓練生2名が搭乗していたが、死傷者はいなかった。 同機は大破したが、火災は発生しなかった。</p>		
	原因	<p>本事故は、同機がシングルエンジン訓練での連続離着陸訓練中、脚下げ操作が行われないまま接地したため、胴体着陸となり、機体を損傷したものと認められる。 脚下げ操作が行われなかったことについては、同機が、技能審査前の技量確認の訓練であったことから訓練生が緊張し、教官が助言等を控えていたことに加え、先行機との間隔確保のために遅らせていた脚下げ操作時機にパイロットが予期しない管制指示が重なり、対応していたことが関与したものと考えられる。 また、脚下げ状態の確認が行われなかったことについては、脚下げ状態を確認するチェックリスト及びコールアウトが適切に実施されていなかったこと並びに脚下げ状態の確認時機にパイロットが予期しない管制指示が重なったことが関与したものと考えられる。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>同社は、Ready for check であっても安全に関する必要な事項については、躊躇することなく確認を行うこと、チェックリスト及びコールアウトの確実な実施という基本動作の徹底、シングルエンジン訓練中の警報慣れに対する注意など、脚下げ操作が行われなかったこと及び脚下げ状態の確認が実施されなかったことについて再発防止策を検討する必要がある。(調査報告書の「3. 分析」欄を参照)</p>		
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-2-2-JA51HA.pdf		
5	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 2. 20	R6. 3. 20 成田国際空港の東南東約77km、高度約1,500m	全日本空輸㈱	JA891A ボーイング式787-9型 (大型機)
	概要	<p>同機は、同社の定期5便としてロサンゼルス国際空港を離陸し、成田国際空港に向けて降下中に被雷し、胴体前方右側を損傷した。 同機には、機長ほか乗務員11名及び乗客195名の計207名が搭乗していたが、死傷者はいなかった。</p>		
	原因	<p>本事故は、同機が飛行中に被雷したため、胴体前方右側を損傷したものと認められる。同機が被雷したことについて、運航乗務員が被雷地点において急速に落雷の可能性が高くなっていたことを事前に予測し、回避することは困難であったものと推定される。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>より高い精度の被雷予測情報に基づく被雷リスクの回避など、より一層の被雷対策に取り組むことが望ましい。</p>		

	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-2-3-JA891A.pdf		
6	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 3. 27	R2. 6. 29 兵庫県神崎郡福崎町 高岡場外離着陸場	中日本航空(株)	JA9383 富士ベル式204B-2型 (回転翼航空機)
	概要	<p>同機は、機体空輸のため、奈良県ヘリポートを離陸し、兵庫県神崎郡福崎町の高岡場外離着陸場に着陸した際に、エンジン出力が急激に低下して、ハードランディングとなり、機体が損傷した。</p>  <p>機体下部スピーカー損傷 電動ミラー損傷 前方・後方クロス・チューブ変形 外側に約10cm 客室床面上方へ変形 前後左右クロス・チューブ及び機体取り付け部損傷 機体下部スピーカー損傷 左右ステップ損傷 クロス・チューブに挿脱痕あり</p> <p>※ 機体が正常な状態での地上高:スピーカー 220mm、前方ミラー 200mm (燃料満載状態)</p>		
	原因	<p>本事故は、同機が場外離着陸場に入中、エンジンのサージング*1が発生し、降下中にエンジン出力が急激に低下して許容を超える降下速度で接地したため、ハードランディングとなり、機体が中破したものと推定される。</p> <p>エンジン出力が急激に低下したことについては、軸流コンプレッサー内のブレードの一部に疲労破壊が発生したことによるものと推定されるが、軸流コンプレッサー内のブレードの疲労破壊については、No. 1ベアリングの不具合とブレードの疲労破壊のどちらが先に発生したのかは特定できなかった。</p> <p>*1 「サージング (サージ)」とは、エンジン内の空気の流れが不安定となり、コンプレッサーだけでなくエンジン全体に影響を及ぼす不安定な動作の現象 (連続した異音、エンジン回転数の変化等) をいい、コンプレッサーから燃焼室への流入空気が不安定となること又は燃焼室の下流の損傷等により空気流が逆流することにより発生する。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>単発のヘリコプターについては、特に低速又はホバリング中にエンジンの不具合が発生した場合は、速やかな着陸操作が必要である。また、着陸の際は、エンジン出力の低下による降下速度の増加を予想しつつ、接地時の機体の横転を防ぐための姿勢制御を優先させ、接地前のコレクティブの上げ操作は、接地速度を軽減するため、可能な限り接地直前に行うことが重要である。</p>		
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-3-1-JA9383.pdf		
7	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 4. 24	R5. 1. 7 中部国際空港	ジェットスター・ジャパン(株)	JA14JJ エアバス式A320-232型 (大型機)
	概要	<p>同機は、成田国際空港を離陸し、福岡空港に向けて飛行を開始したが、同機に対する爆破予告に対応するため、目的地を変更して中部国際空港に着陸した後、誘導路上で脱出スライドを使用して乗客を降機させた際、乗客のうち1名が重傷を、4名が軽傷を負った。</p>  <p>3.95m 12'11" R1 3.75m 12'3" R2 37.57m 123'3" 誘導路 幅:360' 6ft (108.00METAR)</p>		
	原因	<p>本事故は、スライドを用いた警戒降機中の乗客が、仰向けの姿勢でスライドを滑降したため、腰から着地して負傷したことにより発生したと認められる。</p> <p>スライドを仰向けの姿勢で滑降したことについては、滑降する姿勢を安全のしおり等により周知していなかったことが関与したと考えられる。</p>		

	必要と考 えられる 再発防止 策	スライドを装備した旅客機を運航する航空運送事業者においては、乗客に対してスライド滑降時にとるべき姿勢を確実に周知するとともに、地上援助者の要請を確実に 行うことが重要である。(調査報告書の「3.分析」欄を参照)		
	調査 報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-4-1-JA14JJ.pdf		
8	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.4.24	R6.5.25 熊本県阿蘇郡産山村	(大)九州工業大 学	JA2189 アレキサンダー・シュライ ハー式ASK13型 (滑空機、複座)
	概要	同機は、訓練飛行のため、熊本県阿蘇市の阿蘇場外離着陸場を航空機曳航により離 陸したが、曳航中に索が大きく緩んだため離脱し、不時着を試みたところ、樹木に主翼 が接触して墜落し、機体を損傷した。		
	原因	本事故は、同機が不時着を試みた際、不時着地に下り勾配があったため、高度を落と しきれず飛び越して、樹木に主翼が接触して落下し、機体を損傷させたことによるも のと推定される。 同機が不時着を試みるようになったことについては、曳航機が過大な速度で曳航し、 上昇率が低下したことにより、追従が乱れて曳航索が緩み、危険を感じた同機の機長 は曳航索を離脱したが、離脱した高度が低く、同場外へ戻ることが困難であったため と推定される。 同機が過大な速度かつ低い高度で曳航されたことについては、同機及び曳航機の機 長の間で、同機の航空機曳航における対気速度限界が飛行前の打合せで確認されな かったため、曳航機の機長が、同機の帰投高度、対気速度限界を考慮せずに曳航した ことによるものと考えられる。		
	必要と考 えられる 再発防止 策	航空機曳航で飛行する際、曳航機の機長は、索切れなどの緊急事態が発生すること も考慮し、常に滑空場に帰投するための十分な高度を確保しながら曳航する必要がある。 また航空機曳航する際の打合せにおいて、滑空機の機長は曳航機の機長との間で お互いに航空機曳航における対気速度限界を確認し、この速度以下で飛行する必要が ある。		
	調査 報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-4-2-JA2189.pdf		
9	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.4.24	R6.7.20 長崎県対馬市 対馬空港	オリエンタルエ アブリッジ(株)	JA858A ボンバルディア式DHC-8-402型 (大型機)
	概要	同機は、同社の定期79便として対馬空港に 着陸した際に鳥と衝突し、機体が損傷した。 同機には、機長ほか乗務員3名、乗客36名の計 40名が搭乗していたが、負傷者はいなかつ た。		
	原因	本事故は、同機が着陸滑走中に鳥と衝突したため、機体を損傷したものと認められ る。		
	調査 報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-4-3-JA858A.pdf		
				

12	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.7.31	R5.4.9 群馬県吾妻郡長野原町	個人	JA2502 PZL-ビエルスコ式SZD-55-1型 (滑空機、単座)
概要	<p>同機は、訓練のため、長野県長野市にある長野市滑空場をウインチえい航により発航した後、群馬県吾妻郡長野原町横壁付近の湖の岸壁法面に墜落した。同機には、機長のみが搭乗していたが死亡した。同機は大破したが火災は発生しなかった。</p> 			
原因	<p>本事故は、同機がリッジ・ソアリング中に、尾根の風下側の下降気流に入り高度が低下し、帰路経路上の尾根を越えることができなくなったため、場外着陸^{*1}を試み、その際に失速してスピンに入り、回復できずに墜落したものと考えられる。</p> <p>同機が失速してスピンに入ったことについては、場外着陸の直前に障害物を避けようとして過大な修正操作となったことによるものと考えられる。</p> <p>*1 「場外着陸」とは、目的地以外の場所に着陸することをいう。滑空機は、航空法第79条の規定により、空港等以外の場所において離着陸することについて国土交通大臣の許可を必要としない。</p>			
必要と考えられる再発防止策	<p>(1) 滑空機で飛行する際は、不測の事態に備えて、場外着陸適地を事前に設定しておくことが推奨される。</p> <p>(2) リッジ・ソアリングの尾根付近における旋回は、尾根の風下側の下降気流に入らないように、尾根方向（風下側）への旋回は避け、尾根から離れる方向（風上側）に行うことが重要である。</p> <p>(3) 滑空機での飛行中、目的地の着陸場所への到達が困難になった場合には、早めに場外着陸を決心し、適切な手順で実施することが重要である。</p>			
調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-6-1-JA2502.pdf			
13	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.7.31	R6.8.12 成田国際空港	アトラスエア・インク	N404KZ ボーイング式747-400F型 (大型機)
概要	<p>同機は、成田国際空港を離陸直後、油圧システム及び機内の与圧に不具合が発生したことを示す計器表示があったため、同空港へ引き返して着陸した。</p> <p>着陸後の点検で、機体構造部等に損傷が確認された。</p> <p>同機には、機長及び副操縦士のほか、同乗者5名の計7名が搭乗していたが、死傷者はいなかった。</p> 			
原因	<p>本事故は、同機が地上滑走中に、No.7及び8タイヤが損傷し、同主脚のホイールがむき出しの状態での離陸滑走を続けたことにより、破断した同主脚ホイールの破片が同主脚格納室の天井部圧力隔壁に衝突し、損傷したことによるものと推定される。</p> <p>No.8タイヤが損傷したことについては、まず、No.7タイヤの圧力が減少し、それに伴いNo.8タイヤへの負荷が増加し、当該タイヤがたわんだ状態となったこと、No.7タイヤの断片やホイールの破片が当該タイヤを傷つけたことによる可能性が考えられる。</p> <p>No.7タイヤの損傷の原因については、No.7タイヤ圧減少の可能性が考えられるが、減少の原因については明らかにすることはできなかった。</p>			





	必要と考えられる再発防止策	タイヤ圧が低下している傾向を適切に把握し、タイヤ交換や不具合探求につなげることが望ましい。このために、タイヤ圧の異常が発生した場合に、運航乗務員がリアルタイムで状況を認識することができるTPISを装備することも有効である。			
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-6-2-N404KZ.pdf			
14	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式	
	R7.8.28	R4.6.26 茨城県かすみがうら市	個人	none ランズ式S-6SコヨーテII型 (超軽量動力機、複座)	
	概要	<p>同機は、茨城県かすみがうら市新治字江古田の草地に進入中に風の影響を受けて左に流され、左上方向に復行した際に、右主翼を樹木に接触させ、同草地に隣接するぶどう畑に墜落した。</p> <p>同機には、操縦者及び同乗者1名が搭乗していたが、負傷はなかった。</p>			
	原因	本事故は、同機が着陸進入中、横風の影響を受けて機体が左に流され、左上方向に復行した際、樹木を回避できず、右主翼前縁部が樹木に接触したため、右回転して飛行を継続することができなくなり、同畑に墜落したものと推定される。			
	必要と考えられる再発防止策	<p>超軽量動力機の使用者は、航空法に基づく許可を取得し、安全基準が満たされた場所で飛行するとともに、その許可に付された条件を遵守することが重要である。</p> <p>航空法第11条第1項ただし書の許可においては機体の健全性が、同法第28条第3項の許可においては操縦者の操縦技量について、同法第79条ただし書の許可においては離着陸地帯、進入表面等の離着陸場所の安全性について審査の上、許可が行われることとなる。</p> <p>超軽量動力機が飛行しようとする場合に必要となるこれらの許可は、超軽量動力機愛好家にとっては、その健全な航空活動の観点から、最低限の安全を担保するために必要不可欠なものであり、その意義を十分理解し、手続を無視することなく、必ず許可を取得するとともに許可条件を遵守することにより飛行の安全性の確保に努める必要がある。(調査報告書の「3.分析」欄を参照)</p>			
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-7-1-none.pdf			
15	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式	
	R7.8.28	R6.4.12 静岡県静岡市葵区	新日本ヘリコプター(株)	JA6686 アエロスパシアル式AS332L1型 (回転翼航空機)	
概要	<p>同機は、生コンクリートの輸送のため、静岡県静岡市葵区内の中河内場外離着陸場から送電鉄塔の建設現場の荷つり・荷下ろし場へ飛行した際、ステージ^{*1}から約50ft(約15m)付近の高さに進入したところ、ダウンウォッシュ^{*2}により、ステージに置かれていた型枠材が浮き上がり、待避していた地上作業員の足に接触し、同作業員が重傷を負った。その他の人員にけがはなく、機体の損傷はなかった。</p> <p>^{*1}「ステージ」とは、荷つり・荷下ろしのために設置された工事用の作業台をい</p>				

		<p>う。</p> <p>*2 「ダウンウォッシュ」とは、ヘリコプターのメインローターが揚力を発生させる際の誘導流によってメインローター後方（下方）に形成される下降気流をいう。</p>		
原因	<p>本事故は、同機が生コン用ホッパータンク*3 上空へ低速で進入中、型枠材の付近に強いダウンウォッシュが送り込まれ、曲面形状の型枠材が意図せず浮き上がり、近傍にいた地上作業員に接触したため、同作業員が負傷したものと推定される。</p>			
必要と考えられる再発防止策	<p>*3 「生コン用ホッパータンク」とは、ヘリコプターがつり下げた生コンバケットから生コンを一度流し込むための装置をいう。</p> <p>(1) ヘリコプターによって吹き出されるダウンウォッシュは、ローターの推力及び機体姿勢の変化、並びに周辺の風及び地上構造物の影響を受け、急激に増加する可能性があるため、ヘリコプターが低速で通過する場所では、飛散防止対策を確実に行う必要がある。また、作業に従事する者は、メインローターの直下付近及び飛散物の近傍から可能な限り離れた位置で待避しておく必要がある。</p> <p>(2) 作業中に不安全事象が発生した場合は、作業を一時中止して、負傷者がいれば必要な処置を行った後、作業環境が適切に維持され、作業の継続が可能か判断する必要がある。</p>			
調査報告書	<p>https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-7-2-JA6686.pdf</p>			
16	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 8. 28	R6. 5. 31 神戸空港	(学)ヒラタ学園	JA212H テキストロン・アビエーション式G58型 (小型機)
概要	<p>同機は、計器飛行証明取得に向けた訓練中、神戸空港の滑走路09に着陸した際に胴体着陸となり、機体を損傷した。</p> <p>同機には、機長ほか2名の訓練生の計3名が搭乗していたが、負傷者はいなかった。</p>			
原因	<p>本事故は、同機が、訓練飛行中に連続離着陸中の復行に伴い着陸装置が上げられた後、着陸装置を下ろした状態で飛行することになっていた周回経路を經由して同滑走路に着陸する際に、着陸装置が下りていなかったため、胴体着陸となり、機体を損傷したものと認められる。</p> <p>着陸装置が下りていなかったことについては、訓練生Aによる着陸装置の確認を含むNORMAL LANDING チェックリストの実施がなされず、更に機長による訓練生のチェックリストの実施状況の確認及び機長自身によるNORMAL LANDING チェックリストの項目の確認がなされなかったため、両者とも着陸装置が下りていないことに気付かなかったことによるものと推定される。</p>			
必要と考えられる再発防止策	<p>同学園は、連続離着陸中に周回経路を飛行する場合のチェックリストの運用について、その実施時期及び内容について検討することが必要である。(調査報告書の「3. 分析」欄を参照)</p>			
調査報告書	<p>https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-7-3-JA212H.pdf</p>			
17	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 10. 2	R6. 10. 27 宮城県栗原市 瀬峰場外離着陸場	個人	JA4098 セスナ式172P型 (小型機)


<p>概要</p>	<p>同機は、宮城県栗原市の瀬峰場外離着陸場に着陸した際、滑走路をオーバーランして草木の生えた急斜面を滑落し、主翼、胴体、垂直尾翼等を損傷した。</p> 			
<p>原因</p>	<p>本事故は、同機が着陸後、滑走路内で止まることができずにオーバーランしたため、急斜面を滑落し、草木との衝突及び前転した際の衝撃により機体が損傷したものと認められる。</p> <p>同機が滑走路内で止まることができずにオーバーランしたことについては、進入速度が大き過ぎたため、ほぼ目標どおりの位置に一旦接地したものの浮き上がり、再度接地した位置が滑走路中央手前付近で接地時の速度も大きかったことによるものと考えられる。</p>			
<p>必要と考えられる再発防止策</p>	<p>着陸性能上余裕のない滑走路に着陸する際には、操縦者は、進入速度に十分配慮して進入するとともに、所定の着陸性能を発揮できる条件にあるか判断し、条件を満たしていない可能性があるとは判断した場合は、躊躇なく復行することが重要である。(調査報告書の「3.分析」欄を参照)</p>			
<p>調査報告書</p>	<p>https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-8-1-JA4098.pdf</p>			
<p>18</p>	<p>公表日</p>	<p>発生年月日・発生場所</p>	<p>所属</p>	<p>登録記号・型式</p>
<p>R7.10.30</p>	<p>R5.4.18 大分県宇佐市</p>	<p>海上保安庁</p>	<p>JA395A テキストロン・アビエーション 式172S型 (小型機)</p>	
<p>概要</p>	<p>同機は、北九州空港を離陸後、飛行中にエンジンの出力が低下して、大分県宇佐市の農地に不時着し大破したが、火災は発生しなかった。</p> <p>同機には、訓練生及び教官が搭乗しており、2名とも、軽傷を負った。</p> 			
<p>原因</p>	<p>本事故は、同機のエンジン出力が低下して高度を維持することができなくなったため、農地に不時着した際に、前方に反転して垂直尾翼が地面に衝突し大破したことによるものと推定される。</p> <p>同機のエンジン出力が低下したことについては、エンジンの吸気ホースが外れたことにより、自然吸気状態になったため、エンジンが不完全燃焼の状態になったことによるものと推定される。</p> <p>エンジンの吸気ホースが外れたことについては、前日に行った整備作業において外した当該吸気ホースの取付けが適切ではなかった可能性が考えられる。</p>			

必要と考 えられる 再発防止 策	<p>同庁及びエンジンの設計・製造者は、次の再発防止策を講じる必要がある。</p> <p>(1) 同庁は、同機の整備の実施に際し、航空機及びエンジンの設計・製造者が定める耐空性を継続するための指示書である、メンテナンス・マニュアルに従って整備を行う必要がある。</p> <p>(2) STC保有者である同機のエンジンの設計・製造者は、FADECが適切に燃料を制御できるようにするとともに、吸気ホースが外れるなどにより、吸気管内圧力が下がったことを警報等により操縦士が認識できるよう、設計変更等を行い、改善する必要がある。</p> <p>また吸気ホースが外れても正確なエンジン出力値が表示されるよう、FADECのソフトウェアを改修する必要がある。(調査報告書の「3.分析」欄を参照)</p>			
	調査 報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-9-1-JA395A.pdf		
19	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 10. 30	R5. 11. 19 埼玉県羽生市 羽生滑空場	(特非)羽生ソア リングクラブ	JA36HK ダイヤモンド・エアクラフト式 HK36Rスーパーディモナ型(動 力滑空機、複座)
	概要	<p>同機は、埼玉県羽生市内の羽生滑空場を離陸直後にエンジンの出力が低下したため、同滑空場脇の草地に不時着を試み、着陸時に機体を損傷した。</p>		
	原因	<p>(1) 本事故は、同機が離陸後、エンジンの出力が低下したため滑走路に戻ろうとして、不時着を試みた際、不時着直前に左翼端が滑走路脇の地面と接触し、機体が左回転しながら接地したことにより、胴体尾部を折損したものと考えられる。同機が1回目の飛行でエンジンに異変があったにもかかわらず、地上でエンジン整備マニュアルに従った点検を行わずに上空でエンジンの作動状況を確認しようと再度離陸したことが起因したと考えられる。</p> <p>(2) 同機のエンジンは、オリフィスが外されており、その状態においてフィルターに目詰まりが生じたため、燃料圧力が上がらず、離陸時に必要となる量の燃料が供給されなかったことにより、出力が低下したものと考えられる。フィルターの目詰まりについては、燃料供給ノズル先端の不織布や燃料缶内の腐食による可能性が考えられ、フィルターの点検等を行わなかったため目詰まりが解消されなかったと推定される。</p> <p>(3) なお、同機の燃料圧力警告灯は、燃料圧力センサーが取り外されていたことにより作動しない状態であったことから、機長は燃料圧力の低下を把握することができなかったものと推定される。</p>		
	必要と考 えられる 再発防止 策	<p>(1) エンジンの不調等で離陸を中止した場合は、機体及びエンジンの整備マニュアルに従った適切な点検・整備及び故障探求を行う必要がある。</p> <p>また、整備作業を実施する際は、機体及びエンジンの整備マニュアルに従い手順どおり実施し、整備士が適切に確認したうえで、整備記録を正確に記入することが必要である。</p> <p>(2) 航空機の利用者は、機体及びエンジンの整備マニュアルに従い適切に日常点検及び定時整備を行うとともに、製造者が認めた形態から乖離するような整備、改造を行う場合は、製造者への確認など、問題がないことを十分確認することが必要である。</p> <p>(3) 燃料の補給及び保管に当たっては、携行缶の腐食や給油ノズル先端に異物の付着がないことの確認など、異物の混入を防止するために十分な管理を行うことが必要である。</p>		




	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-9-2-JA36HK.pdf				
20	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式		
	R7. 10. 30	R7. 3. 15 宮城県柴田郡川崎町	東北エアサービス(株)	JA332T ユーロコプター式AS332L1型 (回転翼航空機)		
	概要	<p>同機は、宮城県柴田郡川崎町内における送電線鉄塔の建設現場付近において、機外につり下げた荷物を荷下ろしするために降下中、地上作業員が、同機のダウンウォッシュ*1により身体のバランスを崩し、崖から滑落して負傷した。</p> <p>*1 「ダウンウォッシュ」とは、ヘリコプターのメインローターが吹き下ろす気流のことをいう。</p>				 
	原因	<p>本事故は、同機のダウンウォッシュの影響を受けて、合図員が、身体のバランスを崩し、崖から滑落して負傷したことによるものと推定される。</p> <p>合図員が負傷したことについては、合図員が、地上誘導を行うための合図場所について、機上誘導員から見える位置とすることを意識するあまり、滑落する危険性が高い場所を選定したことによるものと推定される。</p>				
必要と考えられる再発防止策	<p>A社が事前教育に用いる手引における合図位置の選定に関する説明においては、機上誘導員から見える位置を選定することのみならず、合図員自身が退避経路の選定等を含め、自身の安全確保を講じる必要があることについても考慮した記載とすることが望ましい。</p> <p>複数の会社が混在して作業を行う場合のヘリコプターによる物資輸送作業における災害防止の観点から、A社の地上作業員に対する事前教育については、ダウンウォッシュの影響を受けることによるリスクがあることを確実に周知し、その影響を軽視しないよう啓発する必要がある。</p> <p>B社は、作業現場における現場代理人として、そのリスクを適切に管理するために、作業開始前のミーティングの内容を把握し、必要に応じて事前に転落防止柵を設置するなど、地上作業員の安全を確保する必要がある。</p>					
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-9-3-JA332T.pdf				
21	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式		
	R7. 11. 20	R5. 12. 18 京都府京都市 JPD京都場外離着陸場	匠航空(株)	JA01CG ロビンソン式R44型 (回転翼航空機)		

	概要	<p>同機は京都府京都市内のJPD京都場外離着陸場において、操縦練習生によるホバリング訓練中に落下し、機体を損傷した。</p> <p>同機には、操縦教員である機長と操縦練習生が搭乗していたが、死傷者はいなかった。</p> <p>同機は大破したが、火災は発生しなかった。</p>			
	原因	<p>本事故は、同機がホバリング訓練中、過大な機首上げ姿勢となったため、TRブレードが地面に接触し、右回転しながら落下して機体を損傷したものと推定される。</p> <p>同機が過大な機首上げ姿勢となったことについては、テイクオーバー後の修正操作が適正量ではなかったためと推定される。</p>			
	必要と考えられる再発防止策	<p>(1) 飛行教官は、ヘリコプターの操縦訓練初期において操縦練習生が強い力で操縦装置を動かしたり、間違った操作をしたりすることを予想し、オーバーコントロールの兆候を認めた段階で操縦を交代するなど、早めの修正に備える必要がある。</p> <p>同社は、飛行教官に対し、操縦練習生が予期せぬ操作をすることがあること、また、その場合であっても、飛行教官は、リスクを許容できるレベルとなるように管理することが求められていることを周知する必要がある。</p> <p>(2) 飛行教官は、操縦練習生に操縦装置を操作させる前に、小型ヘリコプターの操縦応答が極めて敏感であることを教育し、決して操縦装置を大きく動かしたり、急に動かしたりしないように指導する必要がある。(調査報告書の「3.分析」欄を参照)</p> <p>(3) 同社は、飛行教官がレスンプランを変更する場合、操縦練習生が余裕をもって準備ができるように配慮することが望ましい。また、同社のレスンプランの一部において、岡南飛行場を使用した場合の記載となっていることから、同場外で用いている教材の内容を、レスンプランに反映することが望ましい。</p>			
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-10-1-JA01CG.pdf			
22	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式	
	R7.12.18	R7.3.2 茨城県坂東市 坂東フライングクラブ場外離着陸場付近	個人	JR7453 エアール・ボーン式エッジX-R582型 (超軽量動力機、複座)	
	概要	<p>同機は、レジャーのため、茨城県坂東市小山の坂東フライングクラブ場外離着陸場を離陸した直後に、付近の雑木林に墜落した。</p> <p>同機には、操縦者のみが搭乗しており、重傷を負った。同機は中破したが、火災は発生しなかった。</p>			
	原因	<p>本事故は、同機の離陸上昇開始直後にエンジンの出力が低下した際に、操縦者がPILOT HANDBOOKに示されている緊急手順を逸してエンジンの出力回復を優先したため、機体姿勢が不安定なまま失速に陥り、墜落に至ったものと推定される。</p> <p>同機のエンジン出力が低下したことについては、同エンジンの後方側ピストン及びシリンダーに、局所的な焼付きが生じたためと推定される。</p> <p>焼付きが生じたことについては、エンジンを同機へ取り付ける際に、シリンダー・ヘッドとラジエーター・マウントを共締めしているスタッドのナット(2か所)に、マ</p>			

		<p>マニュアルで定められたトルクが掛けられなかったことで、前方側の燃焼室から圧縮混合気や排気が吹き抜けて適正な出力が得られない状態となったこと、また、前方側と後方側でキャブレター・ピストンのアイドル回転数調整の差異によって、両気筒間での負荷の不釣り合いが生じたためと考えられる。</p>
<p>必要と考 えられる 再発防止 策</p>		<p>超軽量動力機の操縦者は、製造者が定める飛行規程やこれに準ずるマニュアルの内容を十分理解し、飛行前点検や通常手順、緊急手順を適切に行えるように、繰り返し確認をすることが重要である。また、超軽量動力機の操縦者を含む使用者は、機体、エンジン及び装備品の製造者が定めるマニュアルの手順に従って、適切に点検や整備を実施することが重要である。これに加え、飛行時間や整備及び改造に関する事項などを記録及び管理するとともに、定期的に、安全管理者など、整備についての十分な知識を有する者とこれを共有して、助言を受けることが望ましい。また、長らく飛行をしなかった場合などにも、実施すべき整備などについての助言を、同様に受けることが望ましい。</p> <p>超軽量動力機の安全管理者は、サーキュラーNo.1-007「超軽量動力機又はジャイロプレーンに関する試験飛行等の許可について」に定められる、航空機の現状の確認や飛行許可申請をする機体の整備・管理状況の確認、超軽量動力機等の安全運航のために必要な機体の点検及び整備等についての指導など、安全管理者の業務を適切に実施する必要がある。</p> <p>なお、操縦者等は、超軽量動力機等に関連する法令や規則を確認し、遵守しなければならぬ。このため、飛行に必要となる有効な許可の有無や、その有効期限などを把握しておく必要がある。</p>
<p>調査 報告書</p>		<p>https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-11-1-JR7453.pdf</p> 

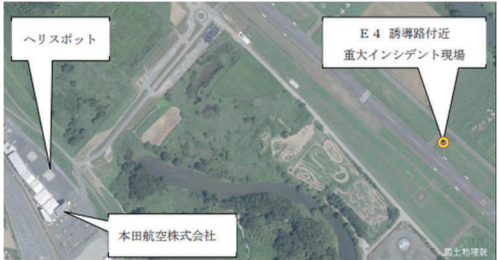
公表した航空重大インシデントの調査報告書(令和7年)

1	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.1.30	R5.7.3 静岡県静岡市葵区上落合付近上空、高さ約150m	新日本ヘリコプター(株)	JA6686 アエロスパシアル式AS332L1型 (回転翼航空機)
概要	<p>同機は、静岡県静岡市葵区の中河内場外離着陸場に隣接した荷つり場を離脱し、荷物をつり下げて輸送中、当該荷物に付着していた枕木が山林に落下した。</p>			
原因	<p>本重大インシデントは、枕木が、荷物の自重によって圧着し、荷物と一緒に持ち上がり、そのまま飛行に至った後、飛行中の振動などにより落下したことによるものと推定される。</p> <p>枕木が荷物と一緒に持ち上がり、そのまま飛行に至ったことについては、枕木が荷物に付帯して輸送されるか否かについて関係者間で情報共有されていなかったことによるものと考えられる。</p>			
必要と考えられる再発防止策	<p>機長、搭乗整備士及び地上作業員は、飛行前につり上げる荷物の対象範囲を確認し、輸送品目録に記載して把握するとともに、荷物をつり下げる際は、相互に十分な意思疎通を図りつつ荷物の状態を確認し、異常がある場合は輸送を中断することが必要である。</p>			
調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inc/2025-1-1-JA6686.pdf			
2	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.1.30	R5.10.7 岐阜県高山市 飛驒エアパーク (場外離着陸場)	個人	JA4083 クリステン・インダストリー式 A-1型 (小型機)
概要	<p>同機は、岐阜県高山市の飛驒エアパークに着陸して滑走中に、右翼端が滑走路面に接触するとともに、停止する際に機体が倒立して機首部分が滑走路面に接触した。</p> <p>同機は小破したが、搭乗していた機長に負傷はなかった。</p>			
原因	<p>本重大インシデントは、同機が、減速により着陸滑走中の横風に対する方向制御が困難となり、風見効果による偏向を契機にグラウンドループの挙動が現れて左へ大きく偏向したため、遠心力の作用及び横風にあおられたことにより機体が右に傾き、右翼端が滑走路面に接触したものと考えられる。</p> <p>同機は、停止寸前まで減速したとき、右に傾いて左翼を持ち上げられていた水平尾翼が、左からの横風にあおられて浮き上がり、機体後部が持ち上げられて前傾したため、倒立した可能性が考えられる。</p>			
必要と考えられる再発防止策	<p>小型で軽量の機体、特に尾輪式の機体は、地上滑走においては風による影響が大きいことから、出発前の気象情報の確認において、飛行の可否を慎重に判断するとともに、飛行中も気象状況の変化に注意し、目視による吹き流しの確認だけでなく、協力が得られる状況ではピスト等から気象情報を入手して、使用滑走路の選定を含め、着陸の可否を慎重に判断することが重要である。</p>			



	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inc/ai2025-1-2-JA4083.pdf		
3	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 2. 20	R6. 3. 31 三重県津市内場外離着陸場（香良洲飛行場）	個人	JR0832 B&A式TB7 STOL-SV2S-802L型 （超軽量動力機、複座）
	概要	<p>同機は、三重県津市内の場外離着陸場に着陸した際、離着陸地帯からオーバーランし、隣接する太陽光発電施設の外柵を倒し、ソーラーパネルに衝突して停止し、自力走行できなくなった。</p> <p>同機の機体前方部並びに同施設の外柵及びソーラーパネルが損傷した。</p> <p>同機には操縦者1名が搭乗していたが、負傷はなかった。</p>		
	原因	<p>本重大インシデントは、同機が同場外に着陸する際に、操縦者が風速を誤認したことにより、通常よりも大きな降下角での進入となり、離着陸地帯の終端近くに、通常よりも速い速度で接地したため、オーバーランしたものと推定される。</p> <p>同機が離着陸地帯の終端近くに接地したことについては、操縦者がエンジン停止に備えた着陸の練習中に、高度の修正に傾注し、復行判断が遅れ、エンジンを再始動できないまま接地したものと推定される。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>超軽量動力機の操縦者は、エンジン停止に備えた着陸の練習を行うに当たり、着陸が困難な場合には早めに復行判断を行うとともに、飛行マニュアル等を参照し、復行に必要な推力がすぐに得られるよう、エンジンを実際には停止させずに出力をアイドルに絞って行う等、十分安全に配慮して行う必要がある。</p> <p>また、超軽量動力機の操縦者は、上空からの吹き流しの目視確認のみならず、地上との無線交信を活用し、風の状況を正確に把握して着陸を計画する必要がある。（調査報告書の「3. 分析」欄を参照）</p>		
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inc/ai2025-2-1-JR0832.pdf		
4	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 3. 27	R5. 7. 12 新千歳空港の南南西約78kmの上空、高度約13,000ft	日本航空(株)	JA614J ボーイング式767-300型 （大型機）
	概要	<p>同機は、同社の定期585便として、東京国際空港を出発し、目的地であった函館空港において2回復行した後、目的地を新千歳空港に変更して飛行中、残存燃料が少なくなったため、緊急事態を宣言し、新千歳空港に着陸した。</p>		
原因	<p>本重大インシデントは、同機が、飛行計画上のオルタネート・フューエルの計算根拠となっていた滑走路とは異なる滑走路に着陸する場合に必要なオルタネート・フューエルが搭載されているとの考えの下で同機運航乗務員による燃料の管理が行われていたため、函館空港から新千歳空港に目的地を変更して飛行中、新千歳空港着陸時の残存燃料がファイナル・リザーブ・フューエルを下回ることが判明し、緊急事態を宣言したも</p>			

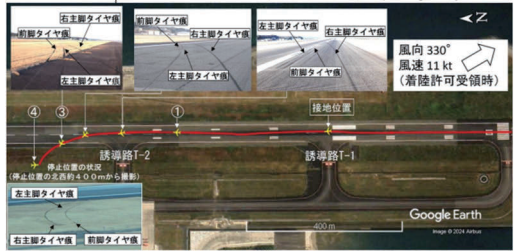


		のと推定される。		
	必要と考えられる再発防止策	同社は、飛行計画のオルタネート・フューエルの算定方法について、運航乗務員に再度周知することが必要と考えられる。（調査報告書の「3.分析」欄を参照）		
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inci/AI2025-3-1-JA614J.pdf		
5	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.4.24	R5.9.17 北海道 美唄市農道離着陸場	個人	JA4059 セスナ式172P型 (小型機)
	概要	同機は、北海道美唄市農道離着陸場に着陸した際、胴体後方下部が離着陸地帯に接触した。 同機は損傷したが、搭乗していた機長ほか同乗者3名に負傷はなかった。		
	原因	本重大インシデントは、同機の進入速度が小さく不安定な進入となったため、大きな機首上げ姿勢で接地して機体尾部を滑走路面に接触させたものと考えられる。		
	必要と考えられる再発防止策	着陸進入時は、飛行規程に定められている手順の遵守、特に対気速度の正確な制御に注意を払うことが重要である。		
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inci/AI2025-4-1-JA4059.pdf		
6	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.6.26	R6.2.17 埼玉県比企郡川島町 ホンダエアポート内	埼玉県防災航空隊（本田航空株式会社受託運航）	JA03FD アグスタ式AW139型 (回転翼航空機)
	概要	同機は、機外ホイスト装置のケーブル交換に伴う荷重試験を実施するため、ホバリング中、負荷としてつり下げたおもりがケーブルとともにホンダエアポート内に意図せず落下した。		
	原因	本重大インシデントは、ケーブル交換時にケーブルがドラムに正しく取り付けられていない状態で荷重試験を行ったため、ケーブルがフルアウトまで巻き出された際にドラムから抜け、おもりと共に落下したものと推定される。 ケーブルがドラムに正しく取り付けられていなかったことについては、ケーブル交換が作業手順どおりに行われなかったためと考えられる。		
	必要と考えられる再発防止策	整備作業においては、ケーブル交換に限らず、常に作業手順を確認し、これに忠実に従う必要がある。また、ケーブルをより確実に固定するため、整備士は、ケーブルの差し込み量のみで奥まで差し込まれているかを確認するのではなく、新たに改訂されたAMPのとおり、ネジ穴を通してケーブルを目視確認することが必要である。（調査報告書の「3.分析」欄を参照）		
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inci/AI2025-5-1-JA03FD.pdf		
7	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.6.26	R6.7.7 福島県福島市 福島市農道離着陸場（福島スカイパーク）	法人	JA4101 セスナ式172P型 (小型機)



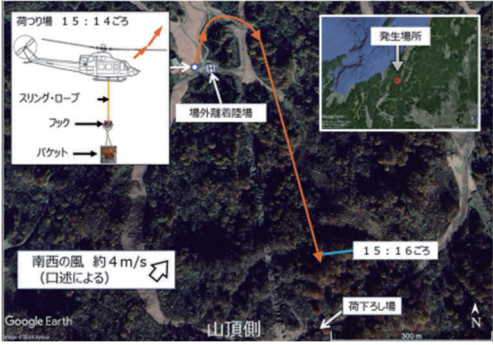
概要	<p>同機は、福島スカイパークに着陸した際、機体後部下面が離着陸地帯（滑走路）に接触した。同機には、機長、操縦練習生及び同乗者の計3名が搭乗していたが、負傷者はいなかった。</p>			
原因	<p>本重大インシデントは、同機が、フレアー^{*1}を開始した前後に滑走路上の風向が北西から南に変化したため、機首を上げた状態で急速に揚力を失い、通常より大きな降下率で接地し、機体後部下面が滑走路面に接触したものと考えられる。</p> <p>接地直前に通常より大きな降下率となったことから、機長及び操縦練習生は、回避操作を行う時間がなかったものと考えられる。</p> <p>^{*1} 「フレアー」とは、航空機が滑走路に接地する直前に機首を上げて、速度と降下率を低減し着陸時のショックを和らげる操作のことをいう。</p>			
必要と考えられる再発防止策	<p>操縦士が、着陸の直前に吹き流し^{*2}の動きを注視し、その動きから風向の変化を把握することは困難である。風向が変化している状況において無線により運航支援者等から風の情報を得ることは、操縦士が風向の変化を把握するために有効である。</p> <p>^{*2} 「風向指示器（吹き流し）」とは、航空機が進入・出発の飛行コースを判断する際に風向きを確認するための機器のことである。吹き流しの傾きでおおよそその風速も分かる。吹き流しが横になびく場合、20kt程度の風が吹いていると判断できる。</p>			
調査報告書	<p>https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inc/2025-5-2-JA4101.pdf</p>			
8	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
R7.7.31	R5.6.20 岡山県岡山市 岡南飛行場	匠航空(株) (A機)	JA01CG ロビンソン式R44型 (回転翼航空機)	
		岡山航空(株) (B機)	JA10AZ セスナ式172R型 (小型機)	
概要	<p>岡南飛行場において、B機は、岡南フライトサービス^{*1}から滑走路はクリアーである旨の情報提供を受け、タッチアンドゴー^{*2}訓練のために進入中であつたが、同フライトサービスから滑走路手前で待機するよう情報提供されていたA機が、同滑走路に進入したため復行した。</p> <p>^{*1} 「フライトサービス」とは、飛行場、ヘリポート、滑空場等で、航空機と飛行援助に関する通信を行うために開設されている無線局のことをいう。</p> <p>^{*2} 「タッチアンドゴー」とは、航空機が接地後に滑走路面上において停止又は滑走路を離脱することなく、再び離陸することをいう。</p>			 <p style="text-align: center;">A機</p> <p style="text-align: center;">B機</p>

	原因	<p>本重大インシデントは、B機がタッチアンドゴーのため滑走路に進入中、滑走路手前での待機を情報提供されていたA機が、誤って滑走路に進入したことによるものと認められる。</p> <p>滑走路手前での待機を情報提供されたA機が誤って滑走路に進入したことについては、操縦練習生Aが、滑走路手前での待機の情報提供を滑走路上での待機の情報提供と取り違えて認識したことによるものと推定される。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>操縦教員は操縦練習生の単独飛行に係る技能認定の際、以下のことも考慮し、管制機関等との交信の技能の有無を確認することが重要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> 初めての単独飛行時の緊張及び操縦に意識が集中するような環境下においても、適切に管制機関等との交信が行えること。 他の航空機と管制機関等との無線交信をモニターし、他の航空機の動向が把握できること。 		
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inci/AI2025-6-3-JA01CG JA10AZ.pdf		
9	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.7.31	R6.1.28 大分空港	本田航空(株)	JA924H ホンダ・エアクラフト式HA-420型 (小型機)
	概要	<p>同機は、大分空港の滑走路01に着陸した際に、進行方向が左に偏向し、同滑走路を逸脱して緑地帯で停止し、自力走行できなくなった。</p> <p>同機には、機長ほか訓練生及び同乗者1名の計3名が搭乗していたが、負傷者はいなかった。</p>		
	原因	<p>本重大インシデントは、同機が大分空港の滑走路01に着陸した際、地上滑走中の同機の左方向への偏向に対する的確な対応操作が行われなかったため、滑走路から逸脱し、緑地帯に進入して停止し、自力走行できなくなったものと考えられる。</p> <p>地上滑走中の同機の左方向への偏向に対する的確な対応が行われなかったことについては、訓練生が、ラダー・ペダルの操作を躊躇したこと及び機長がテイクオーバーしなかったことによるものと推定される。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>同社は、新しい型式の航空機の操縦の教育訓練を実施するに当たり、教官業務を行うための訓練も含め、安全を最優先とした訓練計画を作成した上で実施する必要がある。(調査報告書の「3.分析」欄を参照)</p>		
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inci/AI2025-6-1-JA924H.pdf		
10	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.7.31	R6.5.5 福島県福島市 福島市農道離着陸場 (福島スカイパーク)	個人	JA2416 グローブ式グローブG109B型 (動力滑空機、複座)
	概要	<p>同機は、福島スカイパークの離着陸地帯(滑走路14)に着陸する際、機体の姿勢が不安定となり、プロペラブレード、プロペラスピナ及びエンジンカウル下部を地表面に接触させ、滑走路上で停止した。</p>		
	原因	<p>本重大インシデントは、同機が着陸滑走中、ブレーキを強く作動させたため、主脚タイヤがロックされ、機体後部が持ち上って前傾し、ノーズオーバーとなり、プロペラブレード、プロペラスピナ及びエンジンカウル下部を滑走路に接触させたことによるものと推定される。</p>		





	必要と考 えられる 再発防止 策	尾輪式着陸装置の航空機は、ノーズオーバーを起こさないよう、機体の完全停止は、十分減速してから行うべきである。(調査報告書の「3.分析」欄を参照)		
	調査 報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inci/AI2025-6-2-JA2416.pdf		
11	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.8.28	R3.12.22 群馬県桐生市付近上空、高度約 1,150ft	朝日航洋(株)	JA9584 ベル式412型 (回転翼航空機)
	概要	<p>同機は、群馬県桐生市の山林上空を飛行中、機外につり下げたバケット内の生コンクリートを落下させた。</p> 		
	原因	<p>本重大インシデントは、同機が生コンを搭載したバケットをつり下げて飛行中、意図せず扉が開いたため、バケット内の生コンが落下したものと認められる。意図せず扉が開いたことについては、ソレノイドバルブの排気経路が異物により一時的に閉塞した状態で、バルブ内の制御用炭酸ガスが排気経路側にリークしたことにより、排気経路内と給気経路内の内圧が上昇し、エアオペレートバルブのスプールが切り替わり、扉が開いた可能性が考えられるが、特定することはできなかった。</p>		
	必要と考 えられる 再発防止 策	<p>生コン輸送を行う際は、同社が定める飛行作業実施規程を遵守しつつ、バルブの動作不良を防ぐために、給気経路及び排気経路内への異物の混入を防止し異物が混入した場合の早期発見が行えるようバケットの定期的な点検整備を行うこと、並びにバルブに異物が混入してもバケットが開いて内容物が落下することに至らないような設計上の改良が必要である。(調査報告書の「3.分析」欄を参照)</p>		
	調査 報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inci/AI2025-7-1-JA9584.pdf		
12	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7.8.28	R6.5.15 福井県坂井市 福井空港	個人	JA4022 ソカタ式TB21型 (小型機)
	概要	<p>同機は、福井空港の滑走路18に着陸した際、全ての脚が格納方向に戻されて、胴体下面及びプロペラが滑走路面に接触した。同機には、機長のみが搭乗していたが、負傷はなかった。</p> 		
原因	<p>本重大インシデントは、機長が着陸直前に脚下げ操作を実施したため、作動が間に合わずに脚下げ途中の状態での接地し、固定されていない脚が自重を支えることができずに格納方向に戻されて胴体着陸となり、胴体下面及びプロペラが滑走路面に接触したものと考えられる。同機が、脚下げ途中の状態での接地したことについては、機長が意図的に脚下げ時期</p>			

		<p>を遅らせて進入を行っていたが、ファイナルアプローチで進入角及び速度の修正操作が重なったことで脚下げ操作を失念し、脚を下げていないことに気付いた際に着陸復行せず、脚下げ操作を行って脚のダウンロックを確認しないまま、着陸を継続したことによるものと考えられる。</p>		
必要と考えられる再発防止策	<p>(1) チェックリストの活用 「AIM-J第81号」の記載のとおり、人間は同時に複数の仕事を行うことができず、見落としや勘違いをなくすることは困難であり、飛行における重要な操作の点検では、チェックリストの活用が必要である。また、チェックリストはどのような状況でも必要な操作を遺漏なく確実にを行うためのものであることから、飛行の節目における各種操作は、チェックリストの実施も手順に含めて余裕のある実施時機を計画することが必要である。</p> <p>(2) 着陸復行の判断 パイロットは、常に緊張感を持って操縦することが重要であり、安全に着陸できない可能性がある場合は、躊躇なく着陸復行を行うことが重要である。 また、ファイナルアプローチの段階でチェックリストが終了していない状況では、改めて着陸準備をやり直すために着陸復行を考慮することが重要である。</p>			
調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inci/AI2025-7-2-JA4022.pdf			
13	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 8. 28	R6. 10. 10 新潟県上越市	新日本ヘリコプター(株)	JA6412 ベル式412EP型 (回転翼航空機)
	概要	<p>同機は、新潟県上越市安塚区須川地内の上空を飛行中、機外につり下げていたバケットから生コンクリートを意図せず落下させた。なお、地上の人又は物件への被害はなかった。</p>		
	原因	<p>本重大インシデントは、同機が生コンを入れたバケットをつり下げて飛行中、意図せずバケットの底板が開いたことにより、バケット内の生コンが落下したものと推定される。 意図せずバケットの底板が開いたことについては、当該バケットの使用実績の増加に伴い、リンクの支点の入り込みが浅くなってロックが適切に働かず、機体が右旋回した際の遠心力により底板に掛かる荷重が増加したことで、底板が荷重に耐えられなくなったことによるものと考えられる。</p>		
	必要と考えられる再発防止策	<p>リンクのみで底板を支えているバケットは、定期的にリンクの状態を点検し、必要に応じてリンク調整を行うことを徹底する必要がある。また、不測の事態に備えてバケットの底板が意図せず開くことがないようなロック機構を取り付けることが望ましい。(調査報告書の「3.分析」欄を参照)</p>		
調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inci/AI2025-7-3-JA6412.pdf			
14	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式
	R7. 10. 30	R6. 8. 8 神戸空港滑走路上	(学)ヒラタ学園	JA824H ユーロコプター式EC135P2+型 (回転翼航空機)



	概要	<p>同機は、神戸空港に着陸する際、航空管制官から誘導路上に設けられたヘリコプター用離着陸地点（ヘリパッド）への着陸を指示されていたが、滑走路に着陸した。</p>			
	原因	<p>本重大インシデントは、同機が同空港に着陸した際、機長が、同学校の課目実施要領の諸元に基づく飛行を行うことに傾注したことから、連続離着陸訓練を行っているときと同様に、滑走路を目掛けて進入する感覚となり、ヘリパッドへの着陸から滑走路への着陸に意識がすり替わってしまったため、滑走路に着陸したものと推定される。</p>			
	必要と考えられる再発防止策	<p>空港において複数の着陸場所がある航空機は、着陸しようとしている地点が管制官の指示と異なっていないことを確認する必要がある。また、管制官は、正しい復唱をした航空機であっても、指示の内容と異なる動きをする事態が本件のみならず過去にも発生している現状を踏まえて継続的視認に努めることが重要である。（調査報告書の「3.分析」欄を参照）</p>			
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inci/AI2025-8-1-JA824H.pdf			
15	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式	
	R7.10.30	R7.7.2 静岡県浜松市の上空、対地高度約150m	新日本ヘリコプター(株)	JA6686 アエロスパシアル式AS332L1型 (回転翼航空機)	
	概要	<p>同機は、物資輸送のため、浜松市天竜区春野町にある鉄塔付近の荷つり場から、春野場外離着陸場に向けて、物資を機外につり下げて飛行中、荷崩れ防止のために装着していた固縛材が意図せず山林に落下した。</p> <p>同機には、機長ほか整備士2名、計3名が搭乗していたが、負傷者はいなかった。</p>			
	原因	<p>本重大インシデントは、同機が荷物をつり上げた後の前進飛行中に、荷物Aの両端に装着されていた固縛材が風圧を受け、そのうちの一端の固縛材が意図せず脱落したものと認められる。</p> <p>荷物に取り付けられた固縛材が風圧を受けて脱落したことについては、荷物を固縛材でこん包する際、手順の一部が実施されていなかったことによるものと推定される。</p>			
	必要と考えられる再発防止策	<p>同社は、次について作業前に確認する必要がある。</p> <p>① 荷物のこん包状態が適切であることを、確認すること。</p> <p>② 荷つり作業に従事する者全員が、安全教育を受講していること。（調査報告書の「3.分析」欄を参照）</p>			
	調査報告書	https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inci/AI2025-8-2-JA6686.pdf			
16	公表日	発生年月日・発生場所	所属	登録記号・型式	
	R7.12.18	R6.7.28 茨城県結城郡八千代町上空	個人	JA02KG アグスタ式A109E型 (回転翼航空機)	

<p>概要</p>	<p>同機は、無線機器の動作確認のため茨城県結城市内所在の場外離着陸場を離陸し、茨城県結城郡八千代町上空を飛行中、操縦系統の一部の不具合により航空機の操縦に障害が発生したため、緊急事態を宣言し、グラウンドに着陸した。</p>	
<p>原因</p>	<p>本重大インシデントは、同機が飛行中、シザーズのローワー・リンクとアッパー・スワッシュ・プレートの締結に使用されていたセルフ・ロック・ナット及びコッター・ピンの機能が最終的に喪失したため、ナット及びワッシャーとともにシザーズのローワー・リンクがアッパー・スワッシュ・プレートから外れ、操縦障害が生じたことによるものと推定される。</p> <p>セルフ・ロック・ナット及びコッター・ピンの機能が喪失したことについては、シザーズの取付け時の作業が適切に実施されず、作業実施後の確認も不足していたことによる可能性が考えられる。</p>	
<p>必要と考えられる再発防止策</p>	<p>シザーズのコッター・ピンの取付作業を含め、航空機の整備作業に当たっては、作業者が適切に作業し、作業実施後に確認することが重要である。(調査報告書の「3.分析」欄を参照)</p>	
<p>調査報告書</p>	<p>https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-inc/2025-9-1-JA02KG.pdf</p>	

7 令和7年に行った情報提供（航空事故等）

令和7年に行った情報提供は1件であり、その内容は次のとおりです。

壱岐空港の北北東約31km付近の海上において発生したエス・ジー・シー佐賀航空株式会社所属ヘリコプター事故に関する情報提供

(令和7年5月2日情報提供)

(航空事故の概要)

エス・ジー・シー佐賀航空株式会社所属ヘリコプターJA555H（ユーロコプター式 EC135T2+型）は、令和7年4月6日、患者輸送のため、対馬空港から福岡和白病院に向けて飛行中、13時47分ごろ、壱岐空港の北北東約31km付近の海上に不時着水し、搭乗者6名中3名が死亡し3名が負傷した。

(情報提供)

現在までの調査の結果、事故機においてテール・ローターのコントロール・ロッドの前方部が破断していたことが判明した。（別紙参照）

当該部品は機体を制御する上で重要な部品であり、これが破断した場合、事故等が発生するおそれがあることから、本日付けで首席航空事故調査官から航空局安全部安全政策課長あて情報提供を行った。破断の原因等については、今後詳細な調査を行う。

なお、同箇所については、平成19年12月、静岡県静岡市で発生したオールニッポンヘリコプター株式会社所属ユーロコプター式EC135T2型JA31NH航空事故において破断しており、JA31NHの事故の後、当該ロッドはアルミ製からスチール製に材質変更され、当該ロッドの延長にあるボール・ピボットの400時間又は12か月のどちらか早い間隔での点検が求められている。

別紙を含む情報提供の内容は、当委員会ホームページに掲載されています。

<https://jtsb.mlit.go.jp/iken-teikyō/JA555H20250502.pdf>

