

個人所属ロビンソン式R 2 2Beta 型（回転翼航空機）
J A 7 8 7 5の航空事故調査について
（経過報告）

令和6年4月25日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和5年5月3日、富山県富山市の場外離着陸場の格納庫前において、個人所属ロビンソン式R 2 2Beta 型J A 7 8 7 5が、機体の方向制御ができなくなり、横転し機体が損傷した航空事故について、令和5年5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もとに、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、本航空事故が発生した日から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、以下のとおり当該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、本航空事故に関し、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、航空事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故等の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行うものであり、本航空事故の責任を問うために行うものではない。

1. 航空事故の概要

個人所属ロビンソン式R 2 2Beta 型J A 7 8 7 5は、令和5年5月3日（水）、訓練飛行のため、山藤臨時場外離着陸場（以下「山藤場外」という。）を離陸し、能登空港までを往復した後、山藤場外の格納庫前のスポットに接地する際に機体の方向制御ができなくなり、横転し機体が損傷した。同機には2名が搭乗していたが、負傷者はいなかった。

2. 調査の概要

運輸安全委員会は、令和5年5月3日、本航空事故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、山藤場外付近に設置された監視カメラで撮影されていた動画の分析、気象に関する情報収集等を実施した。

本調査には、事故機の設計・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5年5月3日、機長が右操縦席に、同乗者が左操縦席に着座し、訓練飛

行のため、山藤場外を12時20分ごろ離陸した。同機は、13時00分ごろ能登空港に着陸後、14時54分ごろ能登空港を離陸し山藤場外に向かった。

15時32分ごろ、同機は、山藤場外の格納庫前のスポットに南から進入中、接地直前に北西からの強い風の影響を受け、機体の方向制御ができなくなり、東側のぶどう棚に寄りかかる状態で横転した。



図 同機の横転状況

(2) 死傷者
なし

(3) 航空機の損壊

中破：胴体右側面の損壊、メイン・ローター・ブレードの変形、テール・ローター・ブレードの先端部折損及びテール・ブーム取付け部損傷等

(4) 気象

事故現場の東北東11kmに位置する富山空港の事故関連時間帯の航空気象の観測値は、次のとおりであった（抜粋）。

15時00分 風向 010°、風速 09kt、CAVOK*、
気温 24℃、露点温度 08℃、気圧 1,022hPa

16時00分 風向 300°、風速 09kt、風向変動 250°～320°、
CAVOK、気温 24℃、露点温度 08℃、気圧 1,022hPa

4. 今後の調査

本航空事故の原因及び本航空事故に伴い発生した被害の原因の究明並びに事故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もとに、同機の機体の方向制御ができな

* 「CAVOK」とは、「Ceiling And Visibility OK」の略であり、視程が良く、低い雲がない良好な気象状態のことをいう。

くなり、横転に至った原因について、更なる事実確認や分析のほか、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。

本委員会は、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、引き続き本航空事故の原因等の調査を進める。