

AA2023-2

航空事故調査報告書

I 札幌航空協会所属

アレキサンダー・シュライハー式ASK13型（滑空機、複座）

JA100K

発航時のハードランディング

II 日本エアコミューター株式会社所属

ATR式72-212A型

JA06JC

着陸時の乗客の負傷

III 個人所属

富士重工式FA-200-160型

JA3803

不時着水による人の死亡

令和5年3月30日

本報告書の調査は、本件航空事故に関し、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、運輸安全委員会により、航空事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行われたものであり、事故の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会
委員長 武田展雄

《参 考》

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「3 分 析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

- ① 断定できる場合
・・・「認められる」
- ② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」
- ③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」
- ④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

II 日本エアコミューター株式会社所属
ATR式72-212A型
JA06JC
着陸時の乗客の負傷

航空事故調査報告書

令和5年2月24日

運輸安全委員会（航空部会）議決

委員長 武田展雄（部会長）
委員 島村 淳
委員 丸井祐一
委員 早田久子
委員 中西美和
委員 津田宏果

| | |
|---------|------------------------------------|
| 所属 | 日本エアコミューター株式会社 |
| 型式、登録記号 | ATR式72-212A型、JA06JC |
| 事故種類 | 着陸時の乗客の負傷 |
| 発生日時 | 令和4年11月7日 09時49分ごろ |
| 発生場所 | 鹿児島空港滑走路（北緯31度47分42秒、東経130度43分30秒） |

1. 調査の経過

| | |
|-------|--|
| 事故の概要 | 同機は、同社の定期3760便として種子島空港を離陸し鹿児島空港へ着陸した際に、乗客1名が腰椎圧迫骨折の重傷を負った。 |
| 調査の概要 | 主管調査官ほか2名の調査官（令和4年11月18日指名）意見聴取（原因関係者）及び意見照会（関係国）を実施した。 |

2. 事実情報

| |
|--|
| 航空機等 航空機型式：ATR式72-212A型 製造番号：第1524号、製造年月日：平成30年10月2日 耐空証明書：第2018-039号、有効期限：平成30年10月29日から整備規程（日本エアコミューター株式会社）の適用を受けている期間 |
| 乗組員等 機長 58歳 定期運送用操縦士 限定事項 ATR式ATR42/72型 |
| 気象 鹿児島空港航空気象観測値 10時00分 風向060°、風速3kt、視程10km以上、雲FEW2,500ft、BKN3,000ft 気温17℃、露点温度11℃、気圧1,022hPa |
| 発生した事象及び関連情報 (1) 飛行の経過 運航乗務員及び客室乗務員の口述によれば、鹿児島空港の滑走路付近の風は、横風3～4ktであり、大きな気流の乱れはなかった。同機は適正な速度で滑走路34へ進入し、特に強い接地だったという印象もなく、ふだんと変わらない着陸であった。同機は駐機スポットへ移動し、客室乗務員が乗客の降機を確認していたところ、座席番号7Aにうずくまるように座ったままの乗客から「着陸時に腰を痛めた。」との申出があった。客室乗務員は、同乗客に車椅子の利用及び病院での受診を勧めたが、同乗客は、徒歩で乗降スロープを降り、ターミナルビルまで移動した。 |



図1 負傷した乗客の着席位置



図2 事故機と乗降スロープ

(2) 飛行後の状況

同乗客は、同社社員の案内により、空港近くの病院で診察及びレントゲン検査を受けたところ、「腰部捻挫」と診断された。しかし、11月9日ごろから腰の痛みが増したため、11月11日に同乗客が改めて別の病院で診察及びMRI検査を受けたところ、「第2腰椎圧迫骨折（11月7日に航空機内で受傷）」と診断された。

同乗客は、第2腰椎圧迫骨折の既往歴があり、ふだんから腰ベルトを着用していたが、空港の保安検査で反応した経験から、同機への搭乗に際しては、円滑に保安検査を通過するために、あらかじめ腰ベルトを外していた。また、保安検査通過後も腰ベルトを着用せずに搭乗した。同乗客は、時々飛行機を利用しており、ふだんの離着陸時は、衝撃に備えて姿勢を意識していたが、当該便の着陸時には眠っていた。

(3) クイックアクセスレコーダー（QAR）の記録

着陸時の垂直加速度は、+1.53Gであった。

(4) 機体について

本事故後、機体及び座席の状態を調査したが、不具合は認められなかった。

3. 分析

(1) 着陸時の気象の影響について

本事故発生時の鹿児島空港の気象状況は、視界良好で、風向風速も60°から3ktで大きな気流の乱れもなかったことから、気象の影響はなかったものと推定される。

(2) 着陸時の操縦操作の影響について

QARの記録から着陸時の垂直加速度は、+1.53Gであり、その他の飛行データにも異常は認められなかった。乗務員の口述でもふだんと変わらない着陸であったと述べていることから、本事故に操縦操作の影響はなかったものと推定される。

(3) 機体の関与について

機体の調査結果から、本事故に機体の関与はなかったものと推定される。

(4) 負傷した乗客について

同乗客は、第2腰椎圧迫骨折の既往歴があること、ふだんから着用している同部位をサポートする腰ベルトを着用していなかったこと、着陸時に眠っていて、着陸の衝撃に備える姿勢がとられなかったことが、第2腰椎圧迫骨折に関与した可能性が考えられる。

4. 原因

本事故は、同機が着陸した際、着席していた乗客1名が、接地に伴う衝撃により、腰椎圧迫骨折の重傷を負ったものと考えられる。なお、乗客の負傷に、着陸時の気象、操縦操作、機体が関与した要因はなかったものと推定される。