

航空事故調査の経過報告について

平成22年2月26日
国土交通省 運輸安全委員会

平成20年12月1日（月）、沖縄県宮古島市の池間島灯台の東北東約8kmの海上で発生した、海上保安庁所属ベル式412型JA6713の航空事故について、事故発生以来、鋭意調査を進めてきたところである。

これまでに事実調査及び解析はほぼ終了しているが、今後さらに調査・解析を進めるとともに原因関係者からの意見聴取及び調査参加国に対する意見照会を実施するため、最終的に報告書を取りまとめるまでに、なお時間を要すると見込まれるので、本事故の概要及び本事故調査の経過を報告し、公表することとした。

なお、本経過報告の内容については、今後さらに新しい情報や状況が判明した場合、変更することがあり得る。

海上保安庁所属ベル式412型JA6713に係る航空事故調査について
(経過報告)

1. 航空事故の概要

海上保安庁（以下「同庁」という。）所属ベル式412型JA6713（以下「同機」という。）は、平成20年12月1日（月）、パトロール及び撮影訓練のため、18時11分ごろ石垣空港を離陸し、沖縄県宮古島の池間島灯台の東北東約8kmの海上において撮影訓練中、19時41分ごろ、着水し、機体を損傷した。

同機には、機長ほか乗組員4名、計5名が搭乗していたが、死傷者はなかった。

同機は大破したが、火災は発生しなかった。

(1) 航空機 型 式	ベル式412型
国籍及び登録記号	JA6713
製造年月日	平成4年4月29日
総飛行時間	7,455時間15分
(2) 出発地／目的地	石垣空港／石垣空港
(3) 航空機乗組員等に関する情報	
機 長 男性 42歳	
事業用操縦士技能証明書（回転翼航空機）	
限定事項 ベル式212型	平成5年3月30日
第1種航空身体検査証明書	
有効期限	平成21年3月7日
総飛行時間	3,668時間33分
副操縦員 男性 37歳	
事業用操縦士技能証明書（回転翼航空機）	
限定事項 ベル式212型	平成14年12月24日
第1種航空身体検査証明書	
有効期限	平成21年6月3日
総飛行時間	875時間03分

2. 航空事故調査の概要

運輸安全委員会は、平成20年12月2日、本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。

本調査には、事故機の製造国であるカナダの代表が参加した。また、設計国である米国に事故発生のお知らせをしたが、その代表等の指名はなかった。

現時点までの主な調査事項は、以下のとおりである。

- (1) 機体調査
- (2) 関係者からの口述聴取

3. 参考事項

これまでの調査結果により判明した本事故に関する事項は、以下のとおりである。

3.1 気象に関する情報

同庁所属の巡視艇（20m型）の観測記録による、事故発生当日20時30分ごろの事故現場の気象及び海象は、次のとおりであった。

天気 晴れ、北の風 5m/s、波高 0.5m、うねり なし、視程 良好

3.2 事故現場の状況

事故現場は、宮古島市の池間島灯台の東北東約8kmの海上であり、南西側約7kmに宮古島市街の明かりがあるが、他の方位は北東側約5kmにあるフデ岩灯台以外に明かりはなかった。

事故発生当日の事故現場付近での日没時刻は17時49分、月齢は2.9、月没時刻は20時39分、月没方位は西南西であった。

(付図1 事故現場見取図 参照)

3.3 損壊の状況

同機の損壊状況は以下のとおりであった。

なお、12月2日16時ごろ、同機は転覆したままの状態、海面から台船のクレーンにより台船上に吊り上げ揚収された。陸揚げして転覆状態を戻した後、同庁第十一管区海上保安本部石垣航空基地に陸送された。

(1) メイン・ローター・ブレード

4枚のメイン・ローター・ブレードのうち2枚のブレードはハブから離断し、これら2枚のブレードと識別できる破片は回収されなかった。

他の2枚のブレードは破損し、それらのうち1枚は破断していた。

(2) トランスミッション

トランスミッションの支持構造部は破損しており、メイン・ローター・マスト及び操縦系統とともに前傾し、前方に変位していた。

(3) メイン・ドライブ・シャフト及びテール・ローター・ドライブ・シャフト

トランスミッション後方にあるメイン・ドライブ・シャフトはトランスミッションから分離していた。同じくトランスミッション後方にあるテール・ローター・ドライブ・シャフトはテールブーム前方の胴体貫通部位で破断していた。

(4) テールブーム及びエレベーター

テールブームの胴体取付部下側には間隙があった。左エレベーターに損傷があったが、右エレベーターに損傷はなかった。テール・ローターに損傷はなかった。

(5) 胴体

左右操縦席の天窓が割れていた。その他、機体搬送時の吊り上げ作業によるへこみ等の損傷があった。

(6) エンジン

エンジンに火災の痕跡はなかった。

(7) エマージェンシー・フロート

右前及び右中のエマージェンシー・フロート（着陸装置に装備されたガス展開式の浮体、以下「フロート」という。）には、破れて穴が開いた箇所があった。

(付図2 ベル式412型見取図、写真1 事故機（着水直後）、写真2 事故機（石垣港において搬送中） 参照）

3.4 事故発生の状況

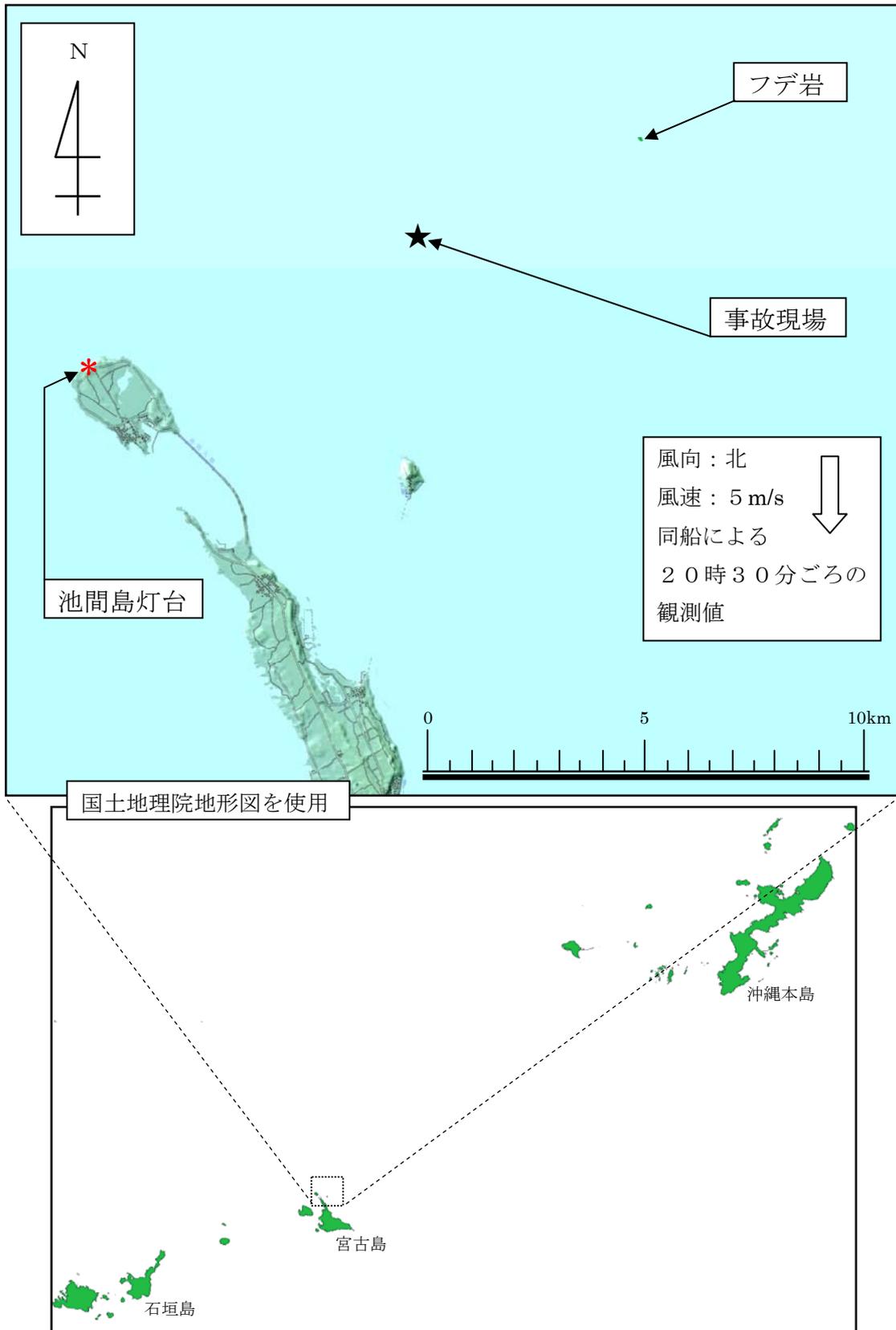
同機は、着水に至るまで正常に飛行していたものと推定される。

同機は、事故現場付近にて、同庁所属の巡視艇（20m型）を対象に、減速及び降下により接近して撮影訓練中、高度が低下して着水し、MRブレードが海面に衝突したことなどから、その衝撃により機体が損傷したものと推定される。

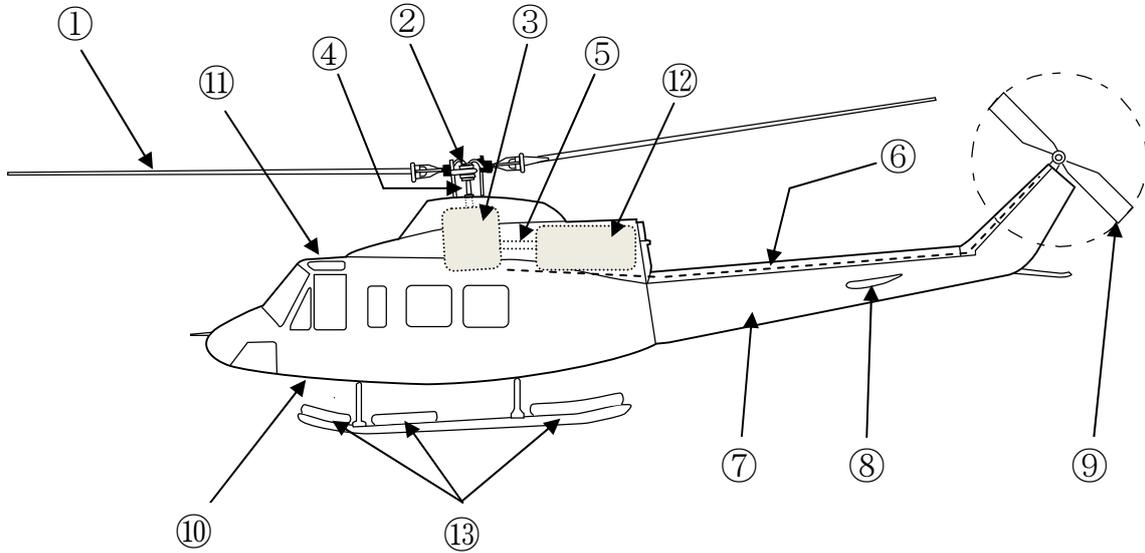
3.5 フロートの破裂及び機外への脱出

同機は、着水時にフロートを展開し、海面上にほぼ安定して浮いていたものと推定され、すべての乗組員が救命ボートへ脱出した後、フロートが破裂して転覆した。

付図1 事故現場見取図



付図2 ベル式412型見取図



- ① メイン・ローター・ブレード
- ② ハブ
- ③ トランスミッション装備位置
- ④ メイン・ローター・マスト
- ⑤ メイン・ドライブ・シャフト装備位置
- ⑥ テール・ローター・ドライブ・シャフト装備位置
- ⑦ テールブーム
- ⑧ エレベーター
- ⑨ テール・ローター
- ⑩ 胴体
- ⑪ 天窓
- ⑫ エンジン装備位置
- ⑬ フロート

写真1 事故機（着水直後）



写真2 事故機（石垣港において搬送中）

