

アイベックスエアラインズ株式会社所属
ボンバルディア式CL-600-2C10型JA07RJの
航空重大インシデント調査について
(経過報告)

令和5年3月30日
運輸安全委員会（航空部会）

運輸安全委員会は、令和4年4月18日、島根県大田市の上空においてアイベックスエアラインズ株式会社所属ボンバルディア式CL-600-2C10型JA07RJの機長側及び副操縦士側双方の速度表示に一時的な不具合が生じた航空重大インシデントについて、令和4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



図1 重大インシデント機

であるが、これまでの調査で得られた情報をもとに、更に事実の確認や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

アイベックスエアラインズ株式会社所属ボンバルディア式CL-600-2C10型JA07RJは、令和4年4月18日（月）、同社の定期18便として、18時51分に仙台空港を離陸し、福岡空港へ向け高度約36,000ft（約11,000m）を飛行中、島根県大田市の上空で、機長側及び副操縦士側双方の速度表示に一時的な不具合が生じた。そのため、機長は、緊急事態を宣言の上、飛行を継続し、20時39分に福岡空港に着陸した。

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10号の「航空機に装備された1又は2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」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4年4月19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、機体調査及び気象の調査等を実施した。

本調査には、本重大インシデント機の設計・製造国であるカナダの代表及び顧問が参加している。

3. 判明している主な情報

(1) 飛行の経過

同機には、機長のほか乗務員3名及び乗客34名の計38名が搭乗していた。

同機は、18時51分に仙台空港を離陸し、福岡空港へ向けて高度約36,000ftを飛行していた。島根県大田市の上空で高度24,000ftへ降下を開始したところ、機長は、機長側及び副操縦士側の速度表示がゆっくりと低下していることに気が付いた。機長は、自動操縦を解除し、機体の姿勢とエンジンの出力をモニターしながら、正常に作動していると思われた予備計器を使用して降下を継続するとともに、管制機関に対して緊急事態を宣言した。その後、速度表示は回復し福岡空港に着陸した。

航路上の天候は、仙台空港は小雨で、離陸後も高度約30,000ftまで雲中飛行であったが、それ以降は雲には入っておらず、同機の気象レーダーにも雨雲は表示されなかった。

(2) 負傷者

なし

(3) 航空機の損壊

なし

(4) 本航空重大インシデント発生時間帯の航空気象観測値

①出雲空港

20時00分 風向160°、風速5kt、CAVOK、気温12℃、露点温度8℃、
気圧1,016hPa

②石見空港

20時00分 風向330°、風速2kt、CAVOK、気温14℃、露点温度11℃、
気圧1,015hPa

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、機体の細部の状況及び気象データなど、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、引き続き本航空重大インシデントの原因等の調査を進める。