

# 航空事故調査報告書

I 奈良県防災航空隊所属

ベル式412EP型（回転翼航空機） JA20NA

ホイスト作業中における要救助者の負傷

II 一般社団法人静岡県航空協会所属

PZL-ビエルスコ式SZD-51-1 “ジュニア”型（滑空機、単座）

JA2549

アンダーシュートによる機体損壊

III ANAウイングス株式会社所属

ボンバルディア式DHC-8-402型 JA462A

着陸進入中の落雷による損傷

IV 個人所属

セスナ式172Mラム型 JA3853

高電圧送電線用鉄塔への衝突

V 個人所属

ロビンソン式R44II型（回転翼航空機） JA44AT

樹木への接触による機体の損壊

平成27年4月23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 後藤 昇 弘

《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」

V 個人所属

ロビンソン式R 4 4 II型 (回転翼航空機)

J A 4 4 A T

樹木への接触による機体の損壊

# 航空事故調査報告書

所 属 個人  
型 式 ロビンソン式R 4 4 II型（回転翼航空機）  
登録記号 J A 4 4 A T  
事故種類 樹木への接触による機体の損壊  
発生日時 平成26年7月26日 14時45分ごろ  
発生場所 三重県鳥羽市浦村町タラサ場外離着陸場

平成27年4月10日  
運輸安全委員会（航空部会）議決  
委 員 長 後 藤 昇 弘（部会長）  
委 員 遠 藤 信 介  
委 員 石 川 敏 行  
委 員 田 村 貞 雄  
委 員 首 藤 由 紀  
委 員 田 中 敬 司

## 1 調査の経過

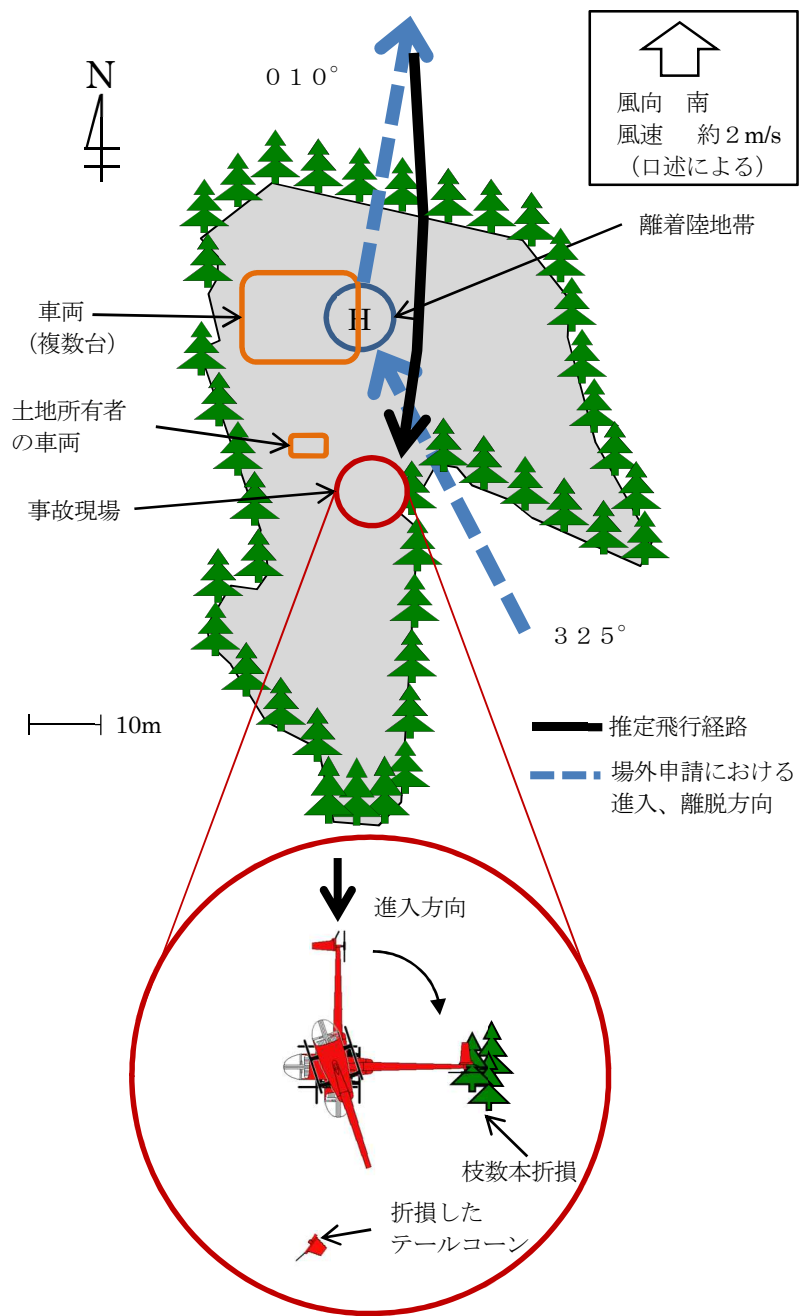
運輸安全委員会は、平成26年7月26日、本事故の調査を担当する主管調査官ほか1名の航空事故調査官を指名した。事故機の設計・製造国である米国に航空事故の発生を通知したが、代表の指名はなかった。  
原因関係者からの意見聴取及び関係国への意見照会を行った。

## 2 事実情報


**2.1 飛行の経過**  
機長及び事故を目撃した場外離着陸場の土地所有者の口述によれば、飛行の経過は概略次のとおりであった。  
平成26年7月26日（土）14時45分ごろ、個人所属のロビンソン式R 4 4 II型J A 4 4 A Tは、機長及び同乗者1名が搭乗して、三重県鳥羽市所在のタラサ場外離着陸場に進入した。機長は、南風であったことから、北側から進入し、同場外に着陸しようとしたが、離着陸地帯付近に複数の車両が駐車していたため、地上にいた土地所有者から指示された同場外の南側でホバリングした。  
機長は、ホバリング状態で次の離陸のために機首が発発方向である北側を向くように同機を方向転換させようとした。機長は、同機を方向転換させるにあたり、西側には土地所有者の車両が止まっていたため、東側にあった樹木との距離を確認した上で、右回りで同機を方向転換させたところ、テールコーンが何かにつかった音がした。機長は、その後どのように接地したのか覚えていない。機長は、接地後に降機して確認したところ、テールコーンが折損し機体後方に落下しており、東側の樹木の枝数本が地上に落ちていた。  
土地所有者は、同場外に隣接するホテル利用客に同場外がある場所の土地使用を認めている。同場外を使用する連絡があった場合には、土地所有者は、搭乗者をホテルまで送迎するため車両で同場外に迎えに行っている。土

地所有者は、当日午前中に機長から同場外の使用の連絡を受けた。その際、通常離着陸をしている場所付近に複数の車両が駐車していることを知っていたため、車両から離れた敷地南側に機体を着陸させるよう機長に伝えた。土地所有者は、回転翼航空機の離着陸に許可が必要なことは聞いていたが、その内容までは聞いていなかったことから、離着陸する場所が決まっていることや、地上保安要員が必要なことなどは知らず、空いているところに着陸させてよいと思っていた。

土地所有者は、同機の到着予定時刻に同場外に行ったところ、同機が北側から進入してきたため、同機に対してもっと南側に着陸するよう手を振って知らせた。その後、着陸場所付近で同機が方向転換している際、何かにつづったような音が聞こえ、同機はふらつきながら、接地した。



機長及び土地所有者の口述による事故現場推定図

2.2 死傷者	なし
2.3 損壊	航空機の損傷の程度：中破 ・胴体下部フレームの湾曲 ・メインローターの欠損 ・テールコーンの折損
2.4 乗組員等	機長 男性 42歳 自家用操縦士技能証明書（回転翼航空機） 平成19年5月18日 第2種航空身体検査証明書 有効期限：平成26年10月10日 総飛行時間 230時間 同型式機による飛行時間 170時間
2.5 航空機等	航空機型式：ロビンソン式R44Ⅱ型 製造番号：10014、製造年月日：平成14年11月22日 耐空証明書 第大-2014-135号、有効期限：平成27年6月17日  事故機及び折損したテールコーン
2.6 気象	天気 晴れ、風向 南、風速 約2m/s、視程 良好（機長及び土地所有者の口述による）
2.7 その他必要な事項	航空法第79条ただし書に基づく許可 同機が許可を受けていた、同場外にかかる航空法第79条ただし書に基づく許可申請（以下「場外申請」という。）には、離着陸地帯の方位、及び離着陸地帯付近への立入禁止の方法が以下のとおり記載されている。 ①離着陸地帯の方位：進入325° 離脱010° ②立入禁止の方法：地上保安要員を配置する。

### 3 分析

3.1 気象の関与	なし
3.2 操縦者の関与	あり
3.3 機材の関与	なし
3.4 判明した事項の解析	(1) 同機の損壊状態及び周辺の障害物の状況から、同機は、機首を北側に方向転換した際、機体東側にあった樹木にテールコーンが接触し、損壊したものと推定される。 (2) 機長は、東側にあった樹木との距離を確認した上で方向転換させたと言述しているが、同機は樹木に接触したと推定されることから、機長は、自機と樹木との距離の目測を誤ったものと推定される。 (3) 機長は、南風であったことから、北側から進入したと言述しているが、同場外は、場外申請において離着陸経路を325°の方向に進入し、010°の方向に出発する一方向に限定して運用することとなっており、場外申請

	<p>どおりの運航が行われていなかったものと推定される。</p> <p>(4) 機長及び土地所有者は、離着陸地帯に車両が駐車していたため、同機を離着陸地帯ではなく、同場外の南側に着陸させようとしたと口述していることから、離着陸地帯付近への立入禁止の措置がとられておらず、場外申請どおりの運航が行われていなかったものと推定される。</p> <p>(5) 同機が場外申請どおりの方向から進入し離着陸地帯に着陸していれば、方向転換の必要はなく、また、障害物との間隔が十分に確保され樹木に接触することはなかったと考えられることから、本事故が発生したことについては、機長が場外申請どおりの運航を行っていなかったことが関与したと考えられる。</p>
--	--

#### 4 原因

本事故は、同機が離着陸地帯ではなく、周辺の障害物から十分な間隔の確保されていない場所でホバリングし、方向転換する際に機長が自機と樹木との距離の目測を誤ったため、テールコーンが樹木に接触し、機体が損壊したものと推定される。

本事故が発生したことについては、機長が場外申請どおりの運航を行っていなかったことが関与したと考えられる。