

AI2010-4

# 航空重大インシデント調査報告書

個 人 所 属 JA4058

平成22年 5 月28日

運輸安全委員会

本報告書の調査は、本件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、運輸安全委員会により、航空事故等の防止に寄与することを目的として行われたものであり、本事件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」

個 人 所 属 J A 4 0 5 8

# 航空重大インシデント調査報告書

所 属 個人  
型 式 パイパー式PA-46-310P型  
登録記号 JA4058  
発生日時 平成21年10月11日 10時58分ごろ  
発生場所 徳島飛行場 誘導路N-2上

平成22年 4 月23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 豊 岡 昇  
委 員 首 藤 由 紀  
委 員 品 川 敏 昭

## 1 航空重大インシデント調査の経過

### 1.1 航空重大インシデントの概要

個人所属パイパー式PA-46-310P型JA4058は、平成21年10月11日（日）、徳島飛行場の滑走路29に着陸した後、駐機場へ向けて走行中、10時58分ごろ、誘導路N-2の工事区域に進入してかく座した。

同機には機長のみが搭乗していたが、死傷はなかった。

### 1.2 航空重大インシデント調査の概要

#### 1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成21年10月11日、当該機の損傷の程度が大修理相当と判断されたため航空事故として通報を受け、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。その後、平成21年10月30日、大修理相当に該当する機体の損傷がなかったことが判明したが、航空法施行規則第166条の4第

8号で規定する「航空機のプロペラ、回転翼、脚、方向舵、昇降舵、補助翼又はフラップが損傷し、当該航空機の航行が継続できなくなった事態」に該当することから、航空重大インシデントとして改めて通報を受けた。

#### 1.2.2 外国の代表

本調査には、航空重大インシデント機の設計・製造国である米国の代表が参加した。

#### 1.2.3 調査の実施時期

平成21年10月12日                      現場調査、機体調査及び口述聴取

#### 1.2.4 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

#### 1.2.5 調査参加国への意見照会

調査参加国に対し、意見照会を行った。

## 2 事実情報

### 2.1 飛行の経過

個人所属パイパー式PA-46-310P型JA4058（以下「同機」という。）は、平成21年10月11日、八尾空港を10時35分に離陸して飛行後、10時57分、徳島飛行場（以下「同飛行場」という。）の滑走路29に着陸し、1番スポットへ向けて走行していた。

同機の飛行計画の概要は、次のとおりであった。

飛行方式：計器飛行方式、出発地：八尾空港、移動開始時刻：10時25分、  
巡航速度：160kt、巡航高度：6,000ft、経路：SKE（信田VOR/<sup>しのだ</sup>DME）～MIKAN（位置通報点）～TSC（徳島VORTAC）、目的地：  
：徳島飛行場、所要時間：0時間25分

本重大インシデントに至るまでの経過は、機長及び航空管制官の口述によれば、概略次のとおりであった。

#### (1) 機長

38年半ほどの飛行経験があり、そのうち同機で約21年間飛行している。

同飛行場へは何度も飛行しており、当日は徳島周辺を自転車でツーリングの予定であった。出発前にノータム等を確認しないまま、八尾空港の滑走路27から離陸した。

徳島入域管制席とコンタクトして同飛行場の滑走路29にビジュアルアプローチ（視認進入）で進入した。徳島飛行場管制席（以下「タワー」という。）から040° / 08ktの風の情報を入手し、滑走路29への進入にはやや追い風になると認識していた。進入中、前後にトラフィックはなく、ラフエアーもなかった。通常どおり接地したが、地上滑走が幾分延びた。フラップを上げ、トランスポンダーをオフにした。

誘導路N-3（以下「N3」という。）の横を通過した後、タワーの指示で徳島地上管制席（以下「グラウンド」という。）と交信し、誘導路N-1（以下「N1」という。）を指示されて私もN1と言ったと思うが、うわべだけのリードバックになっていたようだ。誘導路N-2（以下「N2」という。）入口をわずかに行き過ぎてオーバーシュート気味に右折し、習慣的にいつもどおりのN2に入った。通常はN2から滑走路を出るという先入観があった。禁止区域灯や禁止標識の「×印」には気付かなかった。同機は主翼が長いのでその陰になって左席からは見えなかったのかもしれない。N2上では誘導路の状態を特に注視していたわけではなく、中心線を維持して走行したと思う。誘導路の表面は通常と同じように見えており、まさか誘導路上に穴があるなどとは想像もしておらず、工事区域にまったく気付かないまま進入してしまった。

同飛行場の滑走路29に着陸した場合はいつもN2を使っており、N1は一度も使用したことがなかった。N2に入るとき又は入ってから異常を感じたとしたら、すぐに止まっていたはずだ。

機体に不具合等はなく、座席は最適に調整された状態から動かしていなかった。当日の視程は良好で、体調も良好であった。

## (2) タワー管制官

同機はビジュアルアプローチで進入してきた。Dスポットで訓練中のヘリコプターに訓練を一時中止するよう指示し、同機に着陸許可を発出した。横風になっており、ショートファイナルで風の情報を通報した。

同機は10時57分に滑走路29の通常の接地位置に着陸した。地上滑走中、N3付近を通過したころ、N1まで地上走行しグラウンドとコンタクトするよう同機に指示した。その後、タワーから右方向にあるDスポットのヘリコプターに訓練再開支障ない旨を通報し、同機のことには見ていなかった。

## (3) グラウンド管制官

約1時間前からグラウンドを担当していた。同機が滑走路29に接地するの

を見ており、タワーから同機の移管を受けたのは同機がN3付近を通過した後の滑走路上であった。同機にN1経由で1番スポットへの地上走行を指示し、同機は正しく復唱してきた。

A T I S（飛行場情報放送業務）の情報の更新時刻が迫っていたので席を離れ、タワー内にある録音装置の場所に向かった。A T I Sは毎正時ごろにタワー内の手の空いている管制官が更新するようにしている。

同機から再度呼び込まれたとき、同機がN2上で停止しているように見えたので180°ターンが可能か確認したが、このとき同機は既にかく座していた。

本重大インシデントの発生場所は、同飛行場のN2上（北緯約34度08分08秒、東経約134度35分52秒）で、発生時刻は10時58分ごろであった。

（付図1 推定飛行（走行）経路図、写真1 重大インシデント現場、写真2 禁止区域灯及び禁止標識、別添 管制交信記録 参照）

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷 な し

## 2.3 航空機の損壊に関する情報

### 2.3.1 損壊の程度

小 破

### 2.3.2 航空機各部の損壊の状況

前脚 アクチュエーター折損

胴体 エンジンカウリング下部及び前脚収納ドア損傷

（写真3 損傷状況及び前輪の痕跡 参照）

## 2.4 航空機乗組員等に関する情報

### 2.4.1 運航乗務員に関する情報

機 長 男性 71歳

事業用操縦士技能証明書（飛行機） 昭和50年12月9日

限定事項 陸上単発 昭和47年9月7日

計器飛行証明（飛行機） 昭和52年6月6日

第1種航空身体検査証明書

有効期限 平成22年4月29日

総飛行時間 2,805時間38分

最近30日間の飛行時間	8時間32分
同型式機による飛行時間	1,420時間00分
同型式機による最近30日間の飛行時間	8時間32分

#### 2.4.2 航空管制官に関する情報

グラウンド管制官	男性	23歳
航空交通管制技能証明書		
飛行場管制業務		
徳島飛行場管制所		平成19年7月9日
航空身体検査合格証		
有効期限		平成22年8月24日

#### 2.5 航空機に関する情報

##### 2.5.1 航空機

型 式	パイパー式PA-46-310P型
製造番号	4608139
製造年月日	昭和63年10月18日
耐空証明書	第一-20-563号
有効期限	平成21年12月18日
耐空類別	飛行機 普通N
総飛行時間	1,477時間04分
定期点検(500時間点検、平成21年6月11日実施)後の飛行時間	7時間41分
(付図2 パイパー式PA-46-310P型三面図、写真1 重大インシデント現場 参照)	

##### 2.5.2 重量及び重心位置

本重大インシデント発生当時、同機の重量は約1,527kg、重心位置は基準点後方約3,475mmと推算され、いずれも許容範囲(最大離陸重量1,860kg、重大インシデント当時の重量に対応する重心範囲3,421~3,736mm)内にあったものと推定される。

#### 2.6 気象に関する情報

同飛行場の本重大インシデント関連時間帯の航空気象観測値は、次のとおりであった。

11時00分 風向 350° (310° ~ 030° 変動)、風速 09kt、  
卓越視程 25km、  
雲 雲量 FEW 雲形 積雲 雲底の高さ 3,000ft、  
雲量 SCT 雲形 層積雲 雲底の高さ 5,000ft、  
雲量 FEW 雲形 不明 雲底の高さ 23,000ft、  
気温 19.8℃、露点温度 9.0℃、  
高度計規正值 (QNH) 30.15inHg

## 2.7 通信に関する情報

同機とタワー及びグラウンドとの交信状況は良好であった。

(別添 管制交信記録 参照)

## 2.8 飛行場及び地上施設に関する情報

### 2.8.1 滑走路及びN2並びに航空交通管制業務

同飛行場の標高は26ftで、滑走路は、方位11/29、長さ2,000m、幅45mである。N2は滑走路に対して斜め約30°に取り付けられた幅23mの誘導路であり、滑走路29進入端からN2入口までの距離は約1,650m、N3入口からN2入口までの距離は約650mである。滑走路29に着陸して民航空用エプロンに向かう際、N2を経由すると走行距離がやや短縮されることとなる。

同飛行場の航空交通管制業務は、海上自衛隊徳島教育航空群徳島航空基地隊が実施している。

(付図1 推定飛行(走行)経路図 参照)

### 2.8.2 灯火及び標識

本重大インシデント発生当時、滑走路側及び北側平行誘導路側からのN2入口の誘導路上には、航空機に飛行場内の使用禁止区域を示す禁止区域灯(航空赤色の5灯、それぞれ約3m間隔)が設置されていたが、天気の良い昼間であったことから点灯されてはいなかった。

また、滑走路側の禁止区域灯を超えてN2に入った誘導路上に禁止標識(黄色の×印)が表示されていた。

工事区域以外のN2上には誘導路中心線標識(黄色の実線)が残されていた。誘導路中心線標識のすぐ脇に、平行して幅約10cmの溝が切られている部分があった。

(付図1 推定飛行(走行)経路図、写真1 重大インシデント現場、写真2 禁止区域灯及び禁止標識 参照)

### 2.8.3 工事区域

工事区域は、防衛省管理区域内にあり、滑走路側からN2に進入した場合、滑走路側の禁止区域灯から約194m進んだ位置から始まる。舗装面がはがされ砂利が出た不整地の状態で、同機がかく座した付近は舗装面からの深さが約30cmであった。

(付図1 推定飛行(走行)経路図、写真1 重大インシデント現場 参照)

## 2.9 重大インシデント現場に関する情報

### 2.9.1 重大インシデント現場の状況

重大インシデント現場は同飛行場のN2上で、滑走路中心線から約126m北側の工事区域内であった。機首を民航用エプロン側に向けて誘導路の中心線上でかく座していた。付近にブレーキの痕跡は残されていなかった。

滑走路側N2入口の禁止区域灯のうち、滑走路側から見て左から2灯目の台座のコンクリートに、何かに擦れた黒い痕跡が残されており、コンクリートの一部が欠けていた。また、台座固定用の金具が曲がっており、台座の位置がずれていた。

(付図1 推定飛行(走行)経路図、写真1 重大インシデント現場、写真2 禁止区域灯及び禁止標識、写真3 損傷状況及び前輪の痕跡 参照)

### 2.9.2 損壊の細部状況

同機は、前脚及び両主脚が滑走路側からN2の工事区域内に進入しており、前脚が後方の引き込み方向に倒れてエンジンカウリング下部が砂利に接地していた。前脚のアクチュエーターが脚の取付部で折損し、エンジンカウリング下部及び前脚収納ドアが損傷していた。

2枚のプロペラの先端部が曲がっており、スピナーの片面に傷が付いていた。

前輪タイヤの左側側面には何かに擦れた白い痕跡が残されていた。

(写真3 損傷状況及び前輪の痕跡 参照)

## 2.10 その他必要な事項

2.10.1 航空法第73条の2(出発前の確認)、航空法施行規則第164条の14(出発前の確認)及び同規則第188条(地上移動)には、以下の規定がある。(抜粋)

(1) 機長は、国土交通省令で定めるところにより、航空機が航行に支障がないことその他運航に必要な準備が整っていることを確認した後でなければ、航空機を出発させてはならない。(法73の2)

(2) 法第73条の2の規定により機長が確認しなければならない事項は、次に掲げるものとする。

三 法第99条の規定により国土交通大臣が提供する情報（以下「航空情報」という。）（施164の14）

(3) 航空機は、空港等内において地上を移動する場合には、次の各号に掲げる基準に従って移動しなければならない。

一 前方を十分に監視すること。（施188）

2.10.2 航空路誌補足版（番号165/09、2009年9月24日発行）には以下の記述があった。（抜粋）

165/09

徳島飛行場における運用制限について

徳島飛行場は、工事のため次のとおり運用制限が実施される。

誘導路に係る各項目の正確な日時及び予定期間の変更についてはノータム R J O S / C により通知される。

項目	運用制限		予定期間(JST)			備考
	施設	状態	開始年月日時	終了年月日時	日/時間帯	
A	誘導路N2	閉鎖	(1) -	平成21年10月	2100-0600 除外:祝日等	
			(2)平成21年10月	平成22年4月上旬	終日	・禁止標識及び禁止区域灯が設置される。

2.10.3 N2閉鎖に関するノータムには以下の内容が記述されていた。

ノータム番号0096/09

徳島空港のN2は、工事のため平成21年10月09日06時00分から平成22年4月11日00時00分（いずれも日本時間）まで閉鎖される。このノータムは、航空路誌補足版165/09の誘導路に係る項目A(2)に関連している。

2.10.4 航空法施行規則第114条（飛行場灯火）及び同規則第117条（飛行場灯火の設置基準）には、禁止区域灯について以下の記述がある。（抜粋）

(1) 飛行場灯火の種類は、次のとおりとする。

二十七 禁止区域灯（航空機に空港等内の使用禁止区域を示すために設置する灯火）

（施114）

(2) 飛行場灯火の位置、構造等の設置の基準は、次のとおりとする。

三 飛行場灯火は、灯火別に次の位置、性能、構造等を有するものであること。

## フ 禁止区域灯

(一) 灯器は、滑走路又は誘導路が航空機の使用を禁止する区域である場合にあってはその両端に3 m以下のほぼ等間隔に（略）配置すること。

(施117)

2.10.5 国土交通省航空局が定めた航空保安業務処理規程 第10 制限区域内工事実施規程には、禁止標識について以下の記述がある。（抜粋）

1 禁止標識の色彩は、（略）誘導路及びエプロンは黄色とする。

3 誘導路及びエプロンの設置箇所については、空港長が必要と認める場合に設置しなければならない。

また、同規程によれば、「×印」の線の長さは18 m以上、線の太さは1.8 m以上とされている。

2.8.3に記述したとおり、本重大インシデントが発生した工事区域は防衛省管理区域内であったが、禁止標識については同規程を準用して設置されていた。

## 3 分析

### 3.1 乗務員の資格等

機長は、適法な航空従事者技能証明及び有効な航空身体検査証明を有していた。

### 3.2 航空機の耐空証明書等

同機は有効な耐空証明を有しており、所定の整備及び点検が行われていた。

### 3.3 気象との関連

2.1(1)及び2.6に記述したとおり、本重大インシデント発生当時、視程は良好であった。本重大インシデントの発生時刻及び同機が走行した滑走路又はN2上の進行方向をかながみると、太陽の位置は前方の視認を妨げる要因にはならなかったものと推定される。

### 3.4 同機及び機長の状況

#### 3.4.1 飛行前

2.10.3に記述したとおり同飛行場のN2は本重大インシデント発生の日前2日前から

終日閉鎖されていたが、2.1(1)に記述したとおり機長は八尾空港を出発する前に飛行に関連する航空情報を確認しなかったため、到着地である同飛行場のN2が閉鎖されていることを知らなかったものと推定される。

#### 3.4.2 管制交信

別添に記述したとおり機長はタワー又はグラウンドとの交信において何度もN1の語を使用していたが、2.1(1)に記述したとおり滑走路29に着陸した際に過去の飛行で使用経験のないN1を指示されたことを特段意識することなく、管制指示にうわべだけの復唱を行っていたものと考えられる。

#### 3.4.3 N2への進入

2.1(1)に記述したとおり、機長はこれまで何度も同飛行場を利用しており、滑走路29に着陸した際は走行距離が短縮されるN2を経由して民航用エプロンに地上走行していたため、滑走路離脱の際にN1を使用した経験はなかったものと推定される。

このこと及び3.4.1に記述したとおりN2が閉鎖中であることを知らなかったことから、機長は、滑走路29に着陸して地上滑走中、N1を経由することを指示され正しく復唱していた事実はあるものの、3.4.2に記述したようにそのことを明確に認識しないまま、同機がN2付近に差し掛かったとき過去に何度も使用経験のあるN2へと半ば反射的に右折した可能性があると考えられる。

#### 3.4.4 禁止区域灯及び禁止標識

2.8.2に記述したとおり、N2入口の禁止区域灯は2.10.4の規定に従って配置され、また、N2の禁止標識は2.10.5の規程に従って表示されていた。

2.1(1)に記述したとおり、同機は、滑走路からN2に進入した際、やや行き過ぎてオーバーシュート気味に右折したものと推定される。しかし、2.8.1に記述したとおり滑走路に対するN2の取り付け角度は約30°であることから、N2入口付近に設置されていた禁止区域灯が右主翼の陰になるほどのオーバーシュートではなかったと考えられ、機長がN2付近に差し掛かったとき半ば反射的にN2に入ろうとしたため、禁止区域灯を見落とした可能性があると考えられる。

2.8.2に記述したとおりN2入口にはコンクリートの台座に取り付けられた5灯の禁止区域灯が設置されており、2.9.1及び2.9.2に記述したことから、同機の前輪が左から2灯目の台座の右端を擦りながら台座固定用の金具の上を通過し、左右の主脚（両主輪の間隔：3.7m）は約3m間隔で設置されていた禁止区域灯の間を通り抜けたものと推定される。2.1(1)に記述したとおり、機長は前輪が台座を擦

りながら金具の上を通過したことに気付いていなかったものと推定される。

また、機長が「×印」の禁止標識に気付かなかったのは、同機がN 2にオーバーシュート気味に進入した後、誘導路中心線上を走行するようアラインさせることに注意を払っており、同中心線にアラインしたときはすでに禁止標識に近付いていたため、エンジンカウリングの陰になって「×印」の全体を見ることができず、禁止標識として認識しにくい状態であったことによる可能性があると考えられる。

同機が滑走路を走行中、機長が早い段階からN 2へ進入する意図を持っていれば、禁止区域灯及び禁止標識に気付いた可能性があったものと考えられる。

### 3.4.5 工事区域への進入

2.9.1に記述したとおり、同機がかく座した付近にはブレーキの痕跡が残されていなかった。また、2.8.3及び付図1に記述したとおり滑走路からN 2に進入した場合は工事区域まで200m以上走行することとなり、この間にオーバーシュート気味にN 2に進入したことの修正操作を行ったとしても工事区域に進入するまでには十分な時間があり、もし機長が前方に工事区域があることに気付いていれば直ちに停止し、あるいはUターンをする等の措置をとったものと考えられる。

これらのこと及び2.1(1)に記述したことから、機長は前方に工事区域があることに気付かないままN 2上の地上走行を継続したものと推定される。

機長は、使い慣れた同飛行場で通常よく利用していたN 2の地上走行であったことから、誘導路の中心を維持する程度で誘導路の路面状態等には特段の注意を払うことなく、また、出発前に航空情報を確認していなかったことからN 2が使用できない状態にあることを知らないまま走行を継続したため、工事区域の存在に気付かなかったものと考えられる。

同機は、工事区域に進入して前脚を損傷してかく座したため、航行が継続できなくなったものと推定される。

### 3.5 管制官の状況

管制交信記録（別添）によれば、機長は、滑走路29に接地した後、タワーからのN 1の地上走行指示に対して正しく復唱し、グラウンドに移管された後、交信を開始する際に自らN 1を経由して民航空ターミナルまで地上走行したい旨を送信していた。それを受けてグラウンド管制官は、N 1を経由して1番スポットまでの地上走行許可を発出し、機長はN 1を経由して1番スポットに向かう旨を正しく復唱していた。

このように、誘導路を示す交信のすべてにおいてN 1の語が使用されており、その内容に誤りがなかったことから、グラウンド管制官は同機がN 2に進入することを予期することが困難であったものと推定される。

しかしながら、同機がタワーからグラウンドに移管された後、2.1(3)に記述したとおり滑走路を走行中であつたにもかかわらずグラウンド管制官は同機を継続して監視することなく席を離れたが、このとき引き続いて同機を監視していれば、また、やむを得ず席を離れる場合でも他の管制官に同機の監視を依頼するなどしていれば、N2に進入しようとした又はN2上を走行中の同機に気付いて、本重大インシデントの発生を未然に防ぐことができた可能性があつたものと考えられる。

### 3.6 再発防止

2.10.1(1)及び(2)に記述したとおり、機長は航空機を出発させる前に航空情報を確認しなければならないことが規定されているが、3.4.1に記述したとおり、同機の機長はこれを行わなかつたものと推定される。出発地や到着地、途中経路等に関連する航空情報の確認は、操縦者として最も基本的な事項の一つであることから、毎回の確認をおろそかにせず最新情報の入手に努めなければならない。

また、機長は、3.4.3に記述したとおり同機がN2付近に差し掛かつたとき半ば反射的にN2へと右折した可能性があると考えられる。その後機長は、3.4.4に記述したとおりN2入口に配置されていた禁止区域灯に気付かないまま同機の前輪が台座固定用の金具を乗り越え、その先の禁止標識の存在にも気付かずN2上の走行を続け、3.4.5に記述したとおり前方の工事区域の存在にすら気付くことなくそのまま工事区域に進入したものと推定される。2.10.1(3)に記述したとおり、航空機の地上移動に当たっては前方を十分に監視しなければならないが、機長は地上走行時の前方監視が不十分であつたものと推定される。このように、着陸後も本重大インシデントの発生を未然に防ぐための機会が幾度もあつたにもかかわらず通り抜けてしまった。機長は、同飛行場に慣れているがゆえに地上走行時の注意力が不足していたものと考えられる。

操縦者は、慣れた空港等であっても、安全に関わる基本的な事項を忠実に堅持する姿勢を保ち続けることが必要である。

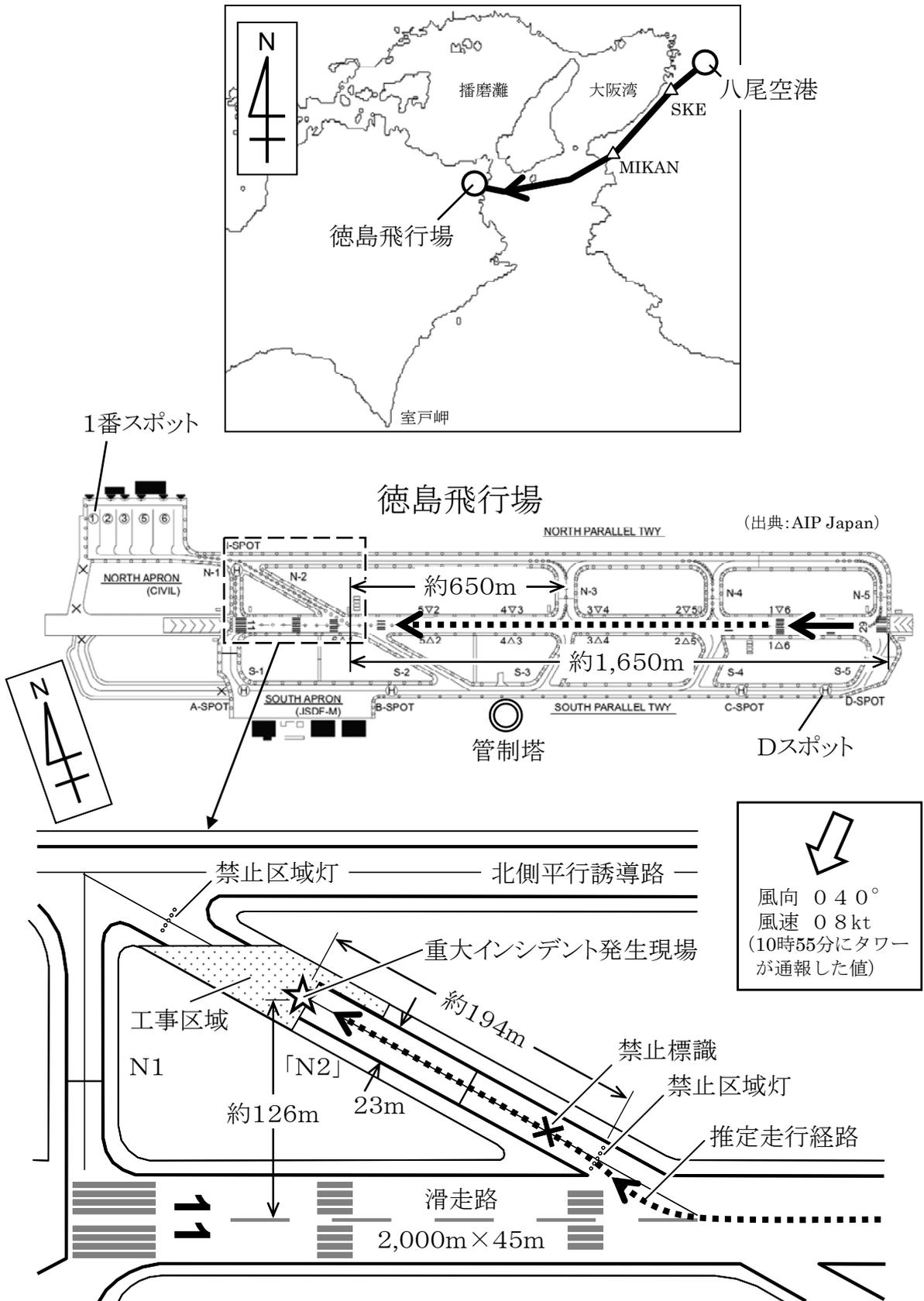
## 4 原因

本重大インシデントは、同機が滑走路29に着陸した後、駐機場へ向けて走行中、機長が閉鎖中の誘導路に入り込み、誘導路と段差のある不整地の工事区域に進入して前脚が損傷してかく座したため、航行が継続できなくなつたものと推定される。

機長が閉鎖中の誘導路に入り込んだのは、出発前に航空情報を確認しなかつたこと

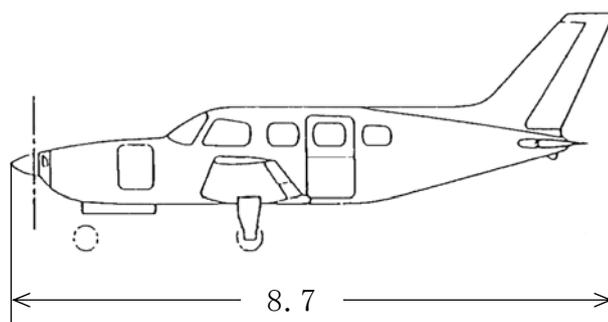
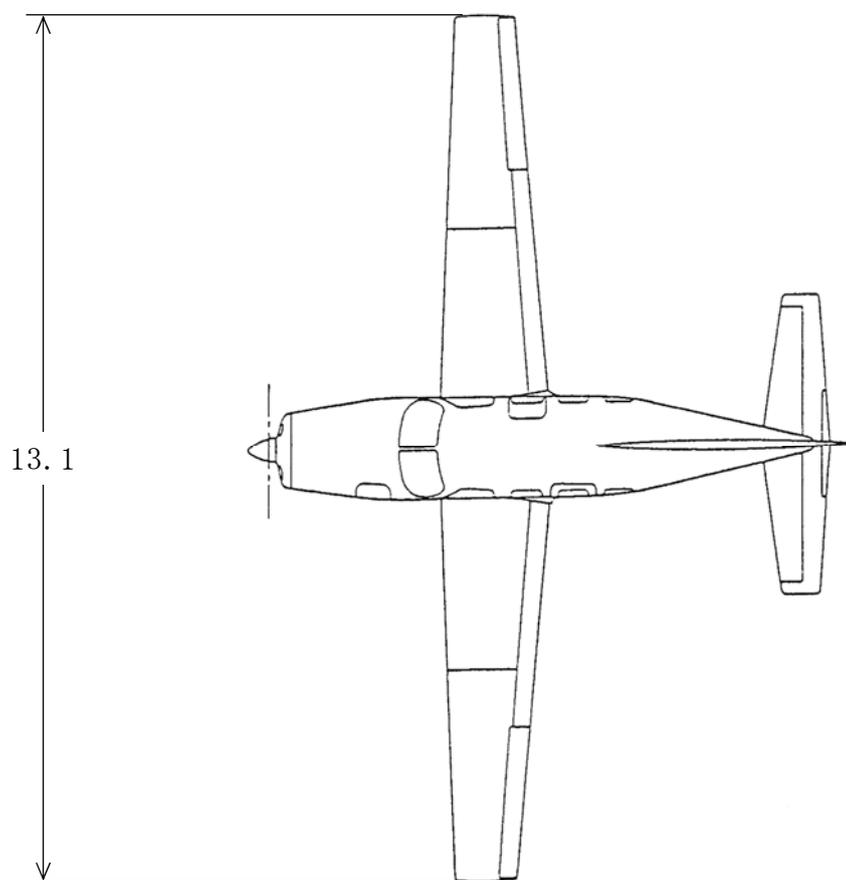
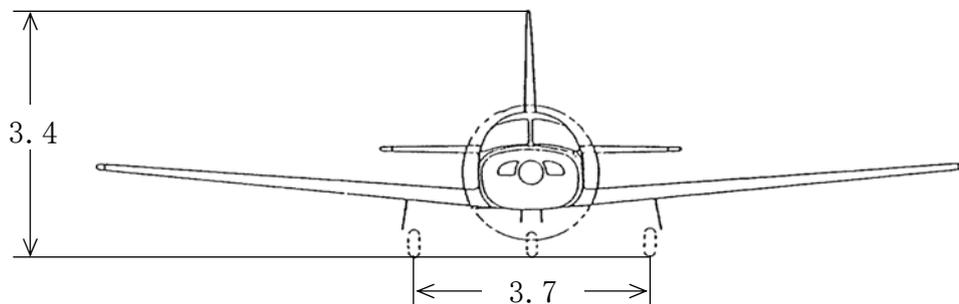
及びこれまで何度も同飛行場を利用し同飛行場に慣れているがゆえに地上走行時の注意力が不足していたことによるものと考えられる。

付図1 推定飛行（走行）経路図



付図2 パイパー式PA-46-310P型三面図

単位：m



# 写真1 重大インシデント現場

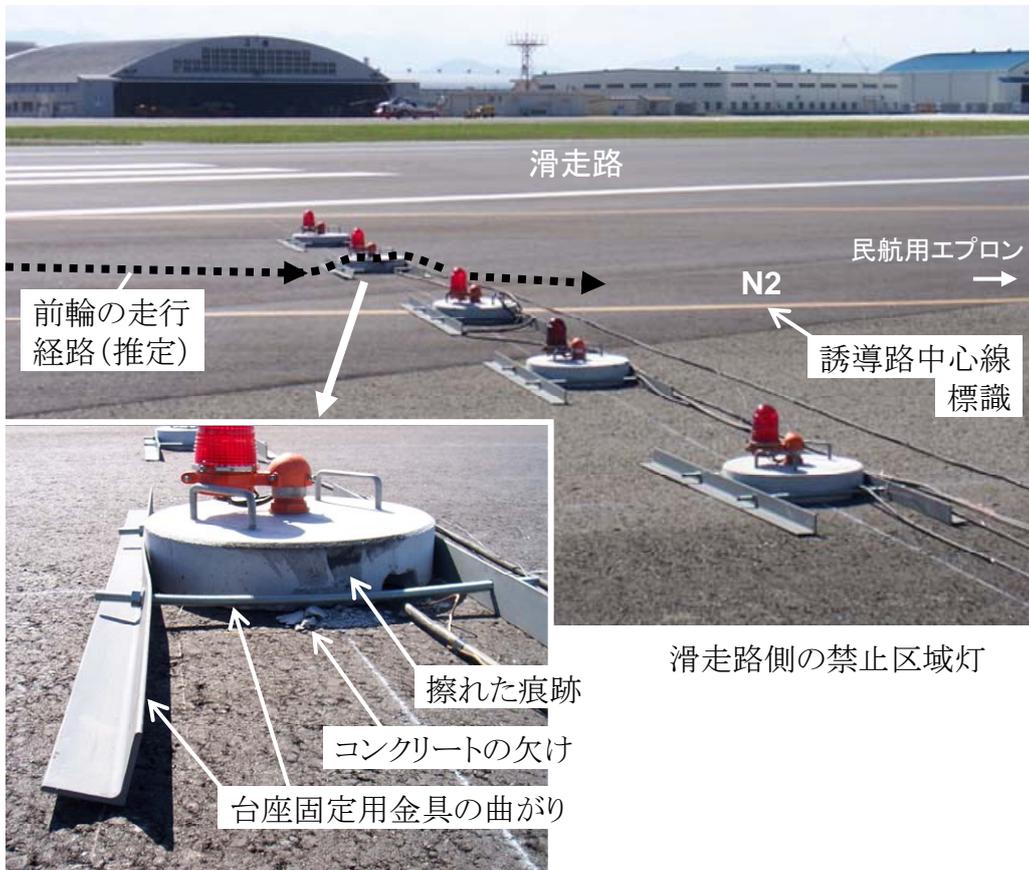


同機



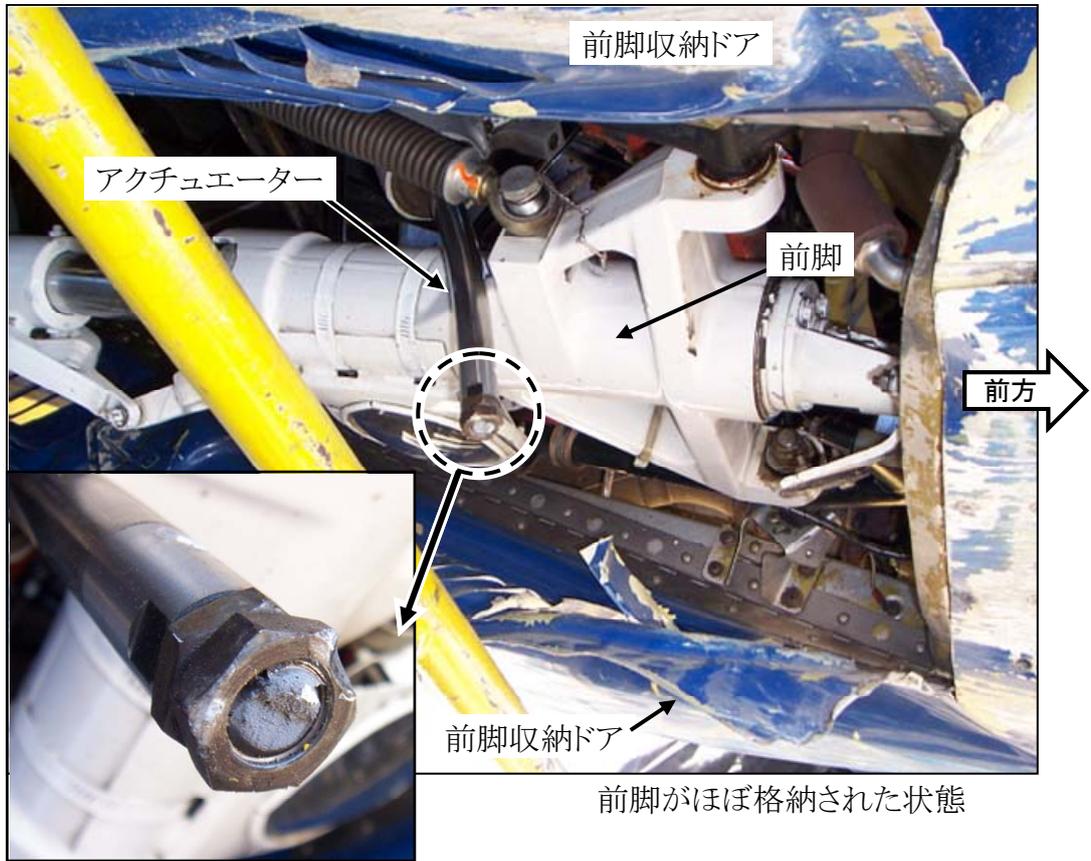
工事区域

## 写真2 禁止区域灯及び禁止標識



禁止標識

### 写真3 損傷状況及び前輪の痕跡



アクチュエーター折損部



## 別添 管制交信記録

日本時間	発声者	交信内容
		[ 略 ]
10:52:47	APP	JA4058, turn right heading 280.
10:52:51	JA4058	*.. heading 280, 4058.
10:53:29	JA4058	Tokushima Radar, JA4058, field insight, 5.6 DME.
10:53:36	APP	4058, roger, ah..6 mile east of Tokushima, cleared for visual approach, runway 29, but surface wind 040 at 9. Caution slightly tail wind, contact Tokushima Tower 126.2.
10:53:49	JA4058	*.. tail wind, roger, contact Tokushima 126.2, 4058, good day.
		[ APP→TWR 周波数変更 ]
10:54:00	JA4058	Tokushima Tower, JA4058, to 4 miles on final, runway 29.
10:54:06	TWR	JA4058, Tokushima Tower, runway 29, cleared to land, 040 at 8.
10:54:12	JA4058	040 at 8, cleared to land, gear down three green, 4058.
10:55:12	TWR	Wind 040 at 8, caution cross wind.
10:56:37	TWR	Caution birds on the ground near the South-three.
		[ 10時57分ごろ、同機が着陸 ]
10:56:56	TWR	JA4058, taxi to South..correction, <b>North-one</b> taxiway, contact Ground.
10:57:02	JA4058	<b>North-one</b> taxiway, contact Ground, 4058, good day.
10:57:07	TWR	JA109R, no traffic, report complete.
10:57:11	JA109R	Roger, report complete.
		[ TWR→GND 周波数変更 ]
10:57:18	JA4058	Tokushima Ground, good morning, JA4058, request taxi to civil terminal via <b>North-one</b> taxiway.
10:57:25	GND	JA4058, Tokushima Ground, good morning, taxi to..num..spot number one via <b>North-one</b> .
10:57:32	JA4058	Via <b>North-one</b> spot..number one, 4058.
		[ 10時58分ごろ、重大インシデント発生 ]
10:58:29	JA4058	Tokushima Ground, JA4058, え〜と〜、お〜
10:58:39	GND	JA4058、その位置で、え〜180° ターン可能でしょうか？
10:58:43	JA4058	え〜と、このタクシーウェイの方へ入ってしまいまして、ノーズを突っ込んでトラブルしました。よろしく。
		[ 以下略 ]

- 凡例
- JA4058 : 同機
  - JA109R : 同飛行場のDスポットで訓練を実施していたヘリコプター
  - APP : Tokushima Approach (124.0MHz) : 徳島入域管制席
  - TWR : Tokushima Tower (126.2MHz) : 徳島飛行場管制席(タワー)
  - GND : Tokushima Ground (118.0MHz) : 徳島地上管制席(グラウンド)
  - \* : 識別不能な部分
  - [ ] : 注釈挿入