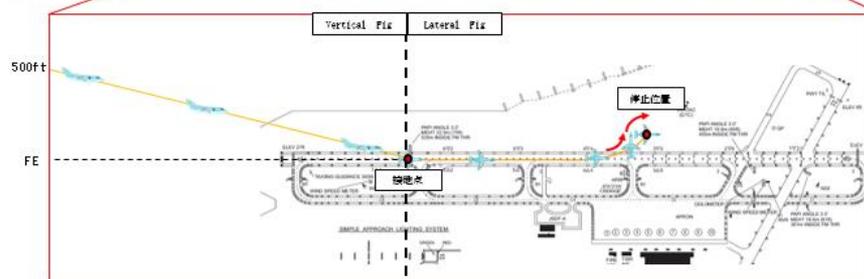
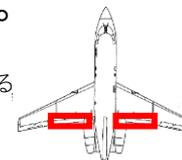


## 1 事故概要

- 令和7年9月19日（金）11時52分頃、新潟救難隊所属のU-125A救難捜索機が、新潟空港B滑走路において、胴体着陸し、機体を損壊したものの。
- 滑走路延長線上から距離をとった着陸のための経路によりノーフラップ形態（翼の補助高揚力装置（フラップ）を降ろさない形態）で進入し脚を下げずに着陸し、滑走路を逸脱。
- 乗組員5名は停止後、エンジンを止め機外に脱出。怪我等なし。
- ※ 着陸後、滑走路に部品等が散乱したため、部品等を回収する必要が生じ、滑走路が約4時間閉鎖となり、民間航空機の運航に影響（欠航：15便、目的地変更：2便）が生じた。
- 事故後、全てのU-125A及び同型機の訓練飛行を見合わせていたが、所要の教育と点検を実施し、10月14日（火）に見合わせを解除した。

【フラップ】  
揚力を発生させるための補助翼



## 2 事故原因（調査結果）

本事故は、脚を下げずに着陸を行い、事故機胴体下面と滑走路が接触し滑走路から逸脱するとともに機体を損壊したものの

### ○ 主な要因

- 1 事故機機長が脚下げの指示及び脚下げの確認を行わないまま着陸したこと
- 2 事故機副操縦士が着陸前の最終点検（チェックリストと呼ばれる手順書に基づく最終確認）を正規の手順で実施しなかったこと
- 3 事故機機長がノーフラップ形態による着陸への計画変更の際に実施要領等を事故機乗組員に説明せず、乗組員間の相互補完が可能な状態を築くことができなかったこと

## 3 再発防止策

### ○ 基本手順の確実な実施

- ・ 各種チェックリスト及びスタンダードコールアウト（発唱による確認動作の要領）の教育及び確実な履行
- ・ 入念な飛行訓練準備と訓練実施前及び計画変更時の確実なブリーフィング、手順確認（脚下げ等の形態変更の時期を含む。）の実施

### ○ 適切な訓練管理の実施

- ・ 教官操縦士による全操縦士の能力掌握及び各種資格検定要領の見直し
- ・ 掌握した内容に基づく的確な操縦教育の実施
- ・ 上記を踏まえた教官操縦士ミーティングの実施による継続した技量把握及び訓練管理

### ○ 安全な運航管理の実施

- ・ 乗組員の適切な人事管理
- ・ 操縦技量や飛行頻度（直近の機長又は副操縦士としての飛行頻度や訓練内容）、操縦能力を考慮した訓練計画の作成または変更
- ・ 部隊特性に応じたヒューマン・ファクターズ（※1）教育の継続的な実施によるノンテクニカル・スキル（※2）に関する隊員の理解の深化

（※1）人間が関わる機械やシステムを安全かつ効率的に機能させるために必要な、人間の能力や特性、限界等に関する知見や手法等

（※2）操縦に関する専門的な知識・技術ではなく、適切な状況認識やコミュニケーションなど、業務を安全かつ効率的に行うために必要な認知的・社会的な能力