

4. まとめ

本号で紹介した事故調査事例（3事例）及びそのほかの調査・公表した小型機の事故等調査から導かれた発生状況及び再発防止に向けての教訓について、以下のとおりまとめました。

■ 小型機事故等の発生状況

◆ 運航段階の状況

着陸時と航行中で約9割

発生時の運航段階別にみると、着陸時 39 件(52.7%)、航行中 25 件(33.8%)、離陸時 5 件(6.8%)などとなり、着陸時及び航行中で全体の9割近くを占めています。

◆ 運航目的の状況

レジャー、操縦訓練、慣熟飛行で約7割

発生時の運航目的別にみると、レジャー21件(28.4%)、慣熟飛行16件(21.6%)、操縦訓練15件(20.3%)などとなり、これら3区分で全体の約7割を占めています。

◆ 原因分類の状況

約8割が人的要因により発生

人的要因が38件(51.4%)、人的、環境的要因が18件(24.3%)、人的、機械的要因が5件(6.7%)などとなり、約8割が「人的要因、または人的要因が関連する複合要因」となっています。

■ 事故調査事例から得られた教訓

◆ 気象、有視界飛行方式について

教訓① 有視界飛行方式による出発の判断は、気象情報を考慮し慎重に行うこと。

教訓② 機長は、経路上に雲がある場合、仮にGPS等を搭載していたとしても、有視界飛行方式では雲に入ってはならず、有視界飛行方式が維持できない環境においては、早期に出発地に引き返す、計器飛行方式に変更する等の対応をとるべきである。

◆ 操縦訓練について

教訓③ 操縦訓練に当たっては、適切なフレアー高度、着陸姿勢等を練習生に習得させるため更なる教育技法を研究開発し、それらを共有して教育に当たることが必要である。

教訓④ 滑走路進入端通過後に異常な沈下を感じた場合や接地時にバウンドをしたような場合には、ちゅうちよすることなく着陸復行できるよう、実機訓練も含めた適切な訓練が必要である。

事故防止分析官のひとこと

小型機の操縦においては、確認行為の不足や不適切な操縦操作、判断誤り、失念、思い込みといった人的な要因による事故が多く発生しています。また、計器に頼らずに飛行する有視界飛行方式が選択されることが多いことから、操縦者には視程の悪い空域に入らないようにする心掛けと対策が常に求められていると言えます。

レジャーなどの目的で非日常的に小型機を操縦される方はもちろんのこと、事業用に日常的に操縦される方におかれましても、操縦桿を握るときには必ず初心に立ち返ること、研修や訓練への参加などによる安全意識向上のための自己啓発を続けて頂くことが、多くの事故等の防止につながるのではないかと思います。



ご意見お待ちしております

〒100-8918

東京都千代田区霞が関2-1-2

国土交通省 運輸安全委員会事務局

担当：参事官付 事故防止分析官

TEL 03-5253-8111(内線 54234)

FAX 03-5253-1680

URL

<http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html>

e-mail jtsb_analysis@mlit.go.jp