

7. まとめ

7-1 雲中飛行等による事故の傾向・まとめ

- 全数41件の事故の7割以上が死亡事故、また、搭乗者の7割以上が死亡、人的被害に直結する可能性。
- 事故の多くが、低標高（900m未満）並びに離陸後、比較的早い経過時間で発生している傾向にある。
- 事故の背景にある「人的要因」として、操縦士の「判断」と「空間識失調」の関与が多い傾向にある。
- 事故発生に関与したと考えられる操縦士の判断として、「飛行の継続」、「気象情報確認不十分」、及び「引き返し判断の遅れ」が多いと考えられる。

最後に、事故の発生状況や事故事例等から得られた事故防止のための教訓等をまとめました。

7-2 あらためて考えていただきたいこと

(前提) VFRによる飛行は離着陸および飛行中とも常に気象条件に制約を受け、定められた有視界気象状態のもとでのみ飛行が可能である。

(国土交通省航空局監修 AIM-J Effective for 2020 July1~December31 より)

出発前

最新の気象情報を入手すること

代替経路等は出発前に検討すること

全経路において、VMCの維持が可能な場合に限り、出発させること

飛行中

地表との十分な間隔を確保すること

継続的な気象情報の収集に努めること

携帯用GPS受信機を使用する場合、それに依存して飛行経路の維持及び選択を行い、地表を視認することが困難な地域に進入する可能性があるため、その使用には十分に注意すること

緊急時

天候悪化に気づいたら飛行継続の可否を判断し、雲に入る前に反転、万一雲に入っても計器を見ながら反転し、出発地に引き返すか、最寄りの適当な飛行場等に着陸すること

空間識失調の危険性に関する理解を深め、必要な場合は直ちに基本的な計器による飛行に切り替えるとともに、自動飛行装置を有している場合には適切に使用すること等、具体的な空間識失調対策を日頃から身につけておくこと

その他

有視界飛行方式による飛行の安全確保のための注意事項については、安全講習会の場やホームページ等を活用して周知の徹底を図ること。

事故防止分析官のひとこと

VFR機が有視界気象状態を維持できない状況で飛行することは、航空法により禁止されています。このため、雲中飛行等の事故は、本来あってはならない事故です。しかしながら、これまで繰り返し発生していることから、本ダイジェストでは、雲中飛行等事故について分析をしました。

このような行為は、法律で禁止されているというだけでなく、大変危険であり、事故につながる可能性が高いものです。操縦士は、日頃から、気象情報の確認と気象状況の変化に対する速やかな判断を意識して飛行してください。予期しない天候悪化の兆候が見られるような場合には、時期を失せず早期の飛行継続の可否を決定し、出発地に引き返すか、又は飛行経路上周辺の適当な飛行場等に着陸することが重要です。事故の発生を他人ごととは思わず、「自分ごと化」して捉えることが、何よりもの事故防止策と考えます。

〒160-0004
東京都新宿区四谷1丁目6番1号
四谷タワー15F
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 03-5367-5030 FAX 03-3354-5215
URL <http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html>
e-mail hqt-jtsb_analysis@gxb.mlit.go.jp

「運輸安全委員会ダイジェスト」に関する意見や、出前講座のご依頼をお待ちしております。