

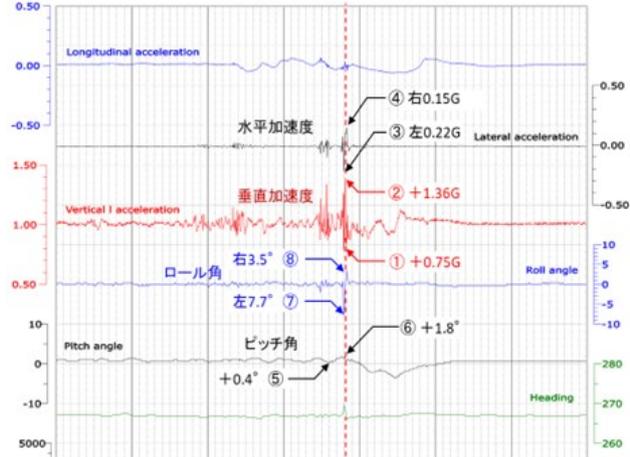
### 事例3

概要 C社所属エアバス式A320-214型は、2022年1月16日（日）、同社の定期便として、東京国際空港から北九州空港へ向けて飛行中、19時48分ごろ、岡山市上空FL280において機体が動揺して乗客1名が負傷した。晴天乱気流に遭遇し、シートベルト着用中の乗客が右脇腹を座席右側の肘掛けに打ち付け、負傷した。

#### 推定飛行経路図

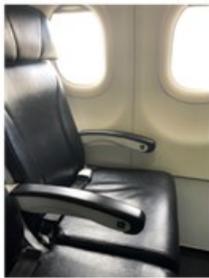


#### QAR の記録



#### 気象及び同機の動揺

##### 負傷者座席



座席23A

事故発生場所付近に雲のエコーは観測されていなかったものの、ジェット気流の影響による晴天乱気流が発生していたものと考えられる。本事故発生時、PIREPによると、同機の周辺では、19時48分ごろ、事故発生場所から北西14nmの地点、FL300において晴天乱気流が発生していた。  
※「PIREP」とは、Pilot Report の略で、パイロットが行う飛行中における飛行の安全に影響を及ぼす気象現象についての観測報告をいう。

垂直加速度は+0.75G から+1.36G の間で変化し水平加速度は左に 0.22G から右 0.15G の間で変化していた。同機の動揺は、毎時大気解析図に鉛直シア一域が示されていたこと及び雲がなかったことから、ジェット気流の影響により発生した晴天乱気流に遭遇したことによるものと考えられる。

#### 乗客の負傷

同座席の肘掛けは座面から 20cm 高さであり、比較的小柄な者だと脇腹付近の高さとなる。同乗客は、シートベルト着用サインが消灯されても、飛行中は常時シートベルトを着用して着席していたが、同機の水平加速度（左 0.22G から右 0.15G）、ロール角（左 7.7° から右 3.5°）の変化及びロールレート（4.5°/秒）の状況に照らすと、同乗客は、同機の機体が動揺した際に、身体が左から右に振られ、右脇腹を座席右側の肘掛けに打ち付け、第9肋骨骨折に至ったものと考えられる。

原因：本事故は、同機が、ジェット気流の影響によって発生した晴天乱気流に遭遇した際、機体が左方向に動揺したため、乗客が右脇腹を座席右側の肘掛けに打ち付けられ、重傷を負ったものと考えられる。

#### 再発防止に向けて

➤ 客室乗務員においては、乗客の更なる安全のために、着席中は常時、シートベルトを腰の低い位置で緩みのないように着用するよう、乗客に対して周知すること及び客室乗務員は乗客の体形等に気を配りながらシートベルトの適切な着用をよく確認することが望ましい。

本事例の事故調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。（2023年06月29日公表）  
<https://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/rep-acci/AA2023-4-1-JA24MC.pdf>