

運委参第 318 号
平成 24 年 9 月 28 日

国土交通大臣 羽田 雄一郎 殿

運輸安全委員会

委員長 後藤 昇弘

個人所属パイパー式 P A - 4 6 - 3 5 0 P 型 J A 7 0 1 M の航空事故に係る
勧告について

本事故は、機長が有視界飛行方式による飛行にもかかわらず山岳地帯に向かって低い上昇率のまま雲中を上昇したため、経路上の山腹に衝突したものと推定される。出発に際しては最新の空港周辺の気象情報は無線により入手していたものと考えられるが、熊本空港の気象官署では気象ブリーフィングを受けず、離陸したものと推定される。

過去 5 年間に、小型機（回転翼航空機を含む）が有視界飛行方式による飛行にもかかわらず、雲中等を飛行したため事故に遭遇した事案が 4 件（① 平成 22 年 7 月 北海道松前郡福島町岩部岳東方の山中に墜落したセスナ式 T U 2 0 6 G U 型 J A 3 9 0 2、② 平成 21 年 7 月 兵庫県但馬飛行場の南東約 1.5 km で墜落したロビンソン式 R 4 4 II 型 J A 3 2 C T、③ 平成 20 年 7 月 青森県下北郡大間町大間崎沖の海面に墜落したアエロスパシアル式 A S 3 5 0 B 型 J A 9 7 5 5、④ 平成 19 年 11 月 岐阜県中津川市恵那山山頂付近に墜落したセスナ式 4 0 4 型 J A 5 2 5 7）発生している。

これらの事案においても、事前の気象情報の把握不十分、悪気象条件に遭遇しても引き返すなどの適切な対応をとらなかったことなどが推定されている。

国土交通省航空局は、平成 14 年度に有視界飛行方式で飛行する際の気象状態評価時の留意点について、同局運航課長通達「有視界飛行方式による運航の安全確保について」（平成 14 年 4 月 30 日付け国空航第 86 号）を（社）全日本航空事業連合会

及び（社）日本航空機操縦士協会に対して発行している。同通達は適切な内容であると考えられるが、上述のとおり、通達発行後にも有視界飛行方式にもかかわらず雲中飛行を行って事故となる事案が後を絶っていない。

これらのことから、当委員会は本事故の調査結果を踏まえ、運輸安全委員会設置法第26条第1項の規定に基づき、下記のとおり勧告する。

記

有視界飛行方式における雲中飛行事故を防止するため、次の内容を操縦者団体に改めて周知するとともに、新たに導入された特定操縦技能審査制度（平成24年国土交通省令第22号）の機会等を利用して操縦者個人への徹底を図ること。

- (1) 最新気象情報に基づき全経路で有視界気象状態維持可能と判断した場合のみ出発
- (2) 気象の変化が予想される場合の代替案の検討及び飛行中の継続的な気象情収集
- (3) 予期せぬ天候悪化時の引き返し又は着陸の早期判断