

運委参第360号  
平成26年11月27日

株式会社北海道エアシステム  
代表取締役社長 殿

運輸安全委員会  
委員長 後藤 昇弘

株式会社北海道エアシステム所属サブ式S A A B 3 4 0 B型  
J A 0 3 H Cの重大インシデントに係る勧告について

当委員会は、本重大インシデントの調査結果を踏まえ、同種事故の再発防止に資するため、運輸安全委員会設置法第27条第1項の規定に基づき、貴社に対し、下記のとおり勧告する。

また、同条第2項の規定に基づき、講じた措置についての報告を求める。

## 記

### (1) モード呼称確認の確実な実行

機長及び副操縦士は、MDA 600ftからの復行時及びゴーアラウンドモードからHDG/IASモードへの変更時に、横及び縦のモードが共に正しく変化したことの確認を行わなかったため、運航乗務員の意図（復行）とFDコマンドバーの指示（600ft維持）との間に顕著な差が生じていることを認識できなかったものである。

AOMには、AP/FDシステムを使用中にモードを変更したときは、EADIのモード表示を確認し、適切な呼称を行うことが定められているが、貴社においては、復行時には必ずしもこれによらずモードの呼称を「可能な範囲で行うこと」としていた。

また、AOMの別の箇所では、AP/FDシステムを使用する場合にはPF及びPMの双方がモード表示を確認し呼称することとなっているが、FTGでは必ずしもそのようになっておらず、曖昧で一貫性のない表現と

なっていた。

これらのことから、貴社においては、モードの呼称確認の重要性や手順等がAOMを反映した形で標準化されておらず、それに関する教育訓練も十分ではなかったものと考えられる。

AP/FDシステムを使用する場合には、いかなる飛行フェーズであっても、その動作を十分理解した上で、目的に応じたモード選択と所望のモードが得られたことの確認が重要である。復行時のように多くの操縦操作が集中するときこそ、その操作を確実なものとするため、モードの呼称確認が行われなければならない。

貴社は、AP/FDシステム使用中のモード変更又はモード自動変化時の確認と呼称について、AOMの内容を運航乗務員に確実に遵守させるべきであり、関連するFTGの見直しについても検討する必要がある。

(2) オートフライトシステムの適切な使用及び技量維持

機長は、FDコマンドバーの指示に違和感を抱きつつも従った可能性が考えられ、基本計器の確認をしていなかったものと推定される。また、副操縦士は、地表面に接近する危険が切迫した状況であったにもかかわらず、オートフライトシステムのモード変更により同機を上昇させようとしたものと考えられる。これらのことから機長及び副操縦士には、オートフライトシステムへの過度な依存があったものと考えられる。

そのため、貴社においては、シミュレーターの利用も含め、ローデータによる手動操縦訓練の機会を増やすことが重要である。また、貴社は、オートフライトシステムに過度に依存することにより生ずる問題点について明らかにし、具体的な対応策を運航乗務員に周知することについて検討する必要がある。