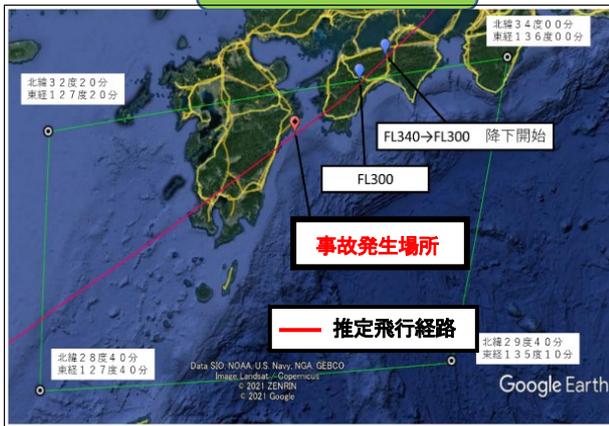


事例2

概要 B社所属エアバス式A320-232型機は、2019年12月25日（水）、同社の定期便として、函館空港から台湾桃園国際空港へ向けて飛行中、16時12分ころ、ジェット気流付近のウィンドシアーに遭遇して機体が大きく動揺して客室乗務員1名が重傷を、乗客1名及び客室乗務員2名が軽傷を負った。

※「ウィンドシアー」とは、局地的に風向や風速が急激に変化する現象をいう。

推定飛行経路図



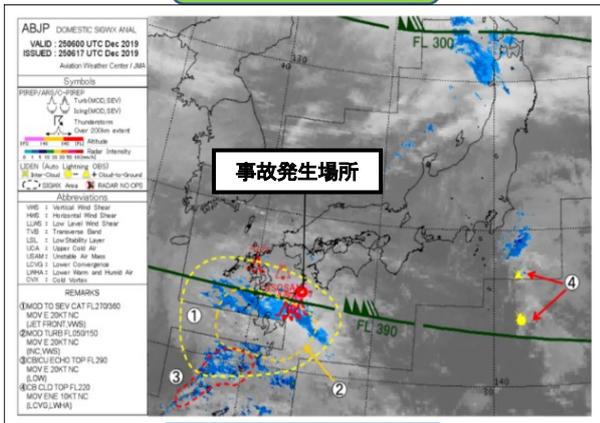
気象及び同機の動揺

事故発生場所付近では上層雲のトランスバースライン及び鉛直シアー域が観測されていることから、ジェット気流に沿って強いウィンドシアーが存在していたものと推定される。同機はこのウィンドシアーに遭遇したことにより大きく動揺したものと推定される。この動揺により、客室後方から前方のジャンプシートに戻るため通路を移動しようとしていた前任客室乗務員が転倒して右足首を骨折したものと推定される。

運航乗務員の判断

運航乗務員は、飛行前に確認した気象データ、機上気象レーダーの表示及び機上気象報告によって、乱気流に遭遇することはあってもそれほど強い乱気流に遭遇することはないと予測していたものと考えられる。しかし、14時00分に気象庁から発出されたシグメット情報を入手できていれば、運航乗務員が飛行高度及び飛行経路の変更並びにシートベルト着用及び客室へ安全情報提供の要否及びタイミングについて先行的に判断するために有用であったものと考えられる。

国内悪天解析図

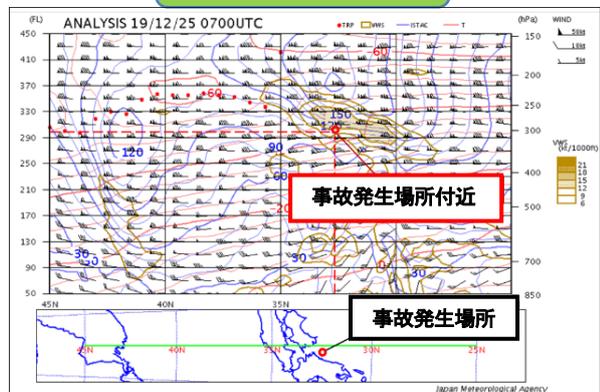


同社の運航支援体制

オペレーションコントロールセンター（OCC）は、気象庁が14時00分に発出したシグメット情報を入手していなかったものと考えられる。シグメット情報は、運航の安全に係る重要な天候の変化等に関する情報であるので、OCCがその情報を適時的に取得し、運航乗務員に対して適宜提供することが、同様の事故を防ぐ上で有用であるものと考えられる。

※「シグメット情報」とは航空機の運航に重大な影響を与える気象現象の発現が予想又は観測され継続する場合に発出される情報

毎時大気解析図



オートパイロットの解除

同機が大きく動揺したとき、副操縦士は、意図せずサイドスティックを前方に操作したものと考えられ、その操作量が機体に設定されたオートパイロット解除の閾値（前方に5°）を超えたためオートパイロットが解除されたものと考えられる。オートパイロットが解除されたことが、その後の同機の挙動に影響を与えたものと考えられる。

原因：本事故は、同機がジェット気流付近のウィンドシアーに遭遇して大きく動揺したため客室通路を移動中であつた客室乗務員が転倒し、重傷を負ったものと推定される。

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。（2022年03月24日公表）

<https://www.mlit.go.jp/jtbs/aircraft/rep-acci/AA2022-1-1-B50001.pdf>