

## 第5章 まとめ

### 事故防止のために必要なこと

#### ～規則を遵守し、基本に忠実に～

第3章・第4章の内容から、事故等防止に向けてのポイントを整理して以下に示します。  
安全運航の参考にしていただけますと幸いです。

#### ◎操縦操作関係

- 安全を確保するために設定された規程、基準の遵守
- バウンドが生じた場合の判断と対応操作のための復行訓練、対処方法等の再確認
- チェックリストによる確実な操作、飛行局面に応じた機体の状態の確認
- 不慣れな機体の飛行前における、操作方法等の十分な理解
- 周囲の環境、機体の性能、操縦者の経験等に応じた安全マージンの確保

#### ◎安全管理関係

- 訓練生と教官との健全なコミュニケーションの維持
- 訓練要領の明確化、訓練環境の準備
- 教官アシストの目的や実施要領の訓練生への明示
- 単独飛行の技量認定における、規定された手順の遵守
- 操縦士間、搭乗者間で役割分担の明確化

#### ◎気象関係

- 気象状況への対応の事前検討、乗務員間での共有
- 気象情報の積極的な入手、慎重な判断
- 機体の挙動が予測と異なる場合の積極的な着陸復行

#### ◎規程関係

- 運航規程及び基準の理解、遵守

#### ◎機体関係

- 整備に係る規程の遵守、適切な整備・点検

## 事故防止分析室長のひとこと

ARC に係る事案は、他の事故等と比べ機体の損傷、搭乗者の負傷の程度が小さなものが多いこと、またその原因も操縦士自身の技量によるところが大きいこと、特に個人機においては組織としてその防止対策が検討されることは少なく、操縦士自身が訓練を重ね技量を向上させることが第一の事故防止対策として考えられている場合があります。しかしながら、同事案は滑走路付近の低高度で発生し、時間的に回避する余地も少ないため、**一步間違えれば地表との衝突により大事故に直結することもある非常に危険な事案**です。

本ダイジェストでもいくつかの事例を紹介したように、操縦訓練であれば監督者等の監視、アシストが適切に行われ、また通常の運航においても飛行前の確認、準備が確実に行われていれば防ぐことができた事例も多く見られ、**個人に任せない組織的な安全対策とリスク管理が必要**になってきます。そのうえで、操縦する個人も、組織的な安全管理が行われている環境で、安心して安全に自らの技量向上を図っていくことが重要です。

航空機の運航者の皆様におかれましては、このダイジェストも参考に、通常の飛行における**規程に沿った基本的な操作手順の実施**の重要性について改めてご認識をいただくとともに、**操縦技術の向上**はもとより、気象状況や航空交通の状況等通常とは異なる周囲の**環境の変化にも柔軟に対応できる安全運航の知識、経験の習得**に努めていただければと思います。

## 参考

本ダイジェストの対象とした ARC 事故等に係る報告書は、以下の URL からご覧いただけます。

[10 年間（2014-2023）に発生した ARC 事故](#)

[10 年間（2014-2023）に発生した ARC 重大インシデント](#)

また、その後も事故等は多く発生しております。最近の報告書は以下のとおりです。

[最近の ARC 事案（2024 年公表分）](#)

### 航空事故の防止には

このダイジェスト以外でも、運輸安全委員会で公表している航空事故や重大インシデントの調査報告書を、事例研究などに是非ご活用ください。また、航空局でも小型航空機の安全に関する情報発信を行っていますので、以下に掲載されている資料も、あわせてご参照ください。

国土交通省 小型航空機の安全情報

[https://www.mlit.go.jp/koku/15\\_bf\\_000061.html](https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000061.html)

〒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：総務課事故防止分析室

TEL : 03-5367-5026

URL : <https://jtsb.mlit.go.jp/index.html>

e-mail : [hqt-jtsb\\_bunseki@gxb.mlit.go.jp](mailto:hqt-jtsb_bunseki@gxb.mlit.go.jp)

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

