＜過去15年間（2002年～2016年）の小型航空機事故の分類一覧＞

・CICTTが作成した分類用のマニュアル（Aviation Occurrence Categories, Definitions And Usage Notes, October 2013 (4.6)）に基づき分類を実施（36分類）
・2002年～2016年（計243件）の具体的な分析結果は以下のとおり

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者（法人番号）	事故概要	原因分析（報告書原文）	CICTTによる分類																																	死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GCOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
1	2016年8月6日	熊本空港	JA3628 富士重工式FA-200-180型	個人	ハードランディングによる機体損壊	本事故は、同機が着陸した際、失速に近い状態となって降下率が増大したまま接地し、ハードランディングとなったため、機体を損壊したものと考えられる。 同機が失速に近い状態となったことについては、機長がエンジン故障を想定した360°直上進入による着陸訓練の開始高度を、エンジンを使用した場合の開始高度と勘違いして低い高度から開始し、その後、途中で高度が低くなっていることに気付いたが、滑走路まで到達できると考え訓練を中止することなく継続したこと、さらに、減少した対気速度の回復操作が間に合わなかったことによるものと考えられる。			○														○																				同乗者1名軽傷
2	2016年5月5日	福島県三春町	JA21BB ｸﾗｽﾌﾘｭｰｹﾞﾙ式304CZ-17型滑空機	個人	空中分解による墜落	本事故は、JA21BBが飛行中に空中で分解したため、山林に墜落したものと推定される。 同機が空中で分解したことについては、機長が低酸素症状態で意識が混濁する中で急旋回に入り失速状態となった後、機体がきりもみ等の大きな機首下げ状態となって急降下したこと及び乱流域を通過したことが影響し、機体に空気力による過大な曲げが発生して終極荷重を超過する荷重が負荷されたことによる可能性が考えられる。 機長が低酸素症状態になったことについては、発航前に酸素開閉弁を開けることを失念して酸素が供給できない状態で飛行を開始したこと及び飛行中の酸素の供給確認を行わなかったため、酸素が供給されていないことに気付かず、自身の低酸素症の兆候にも気付かないまま上昇を続けたことによる可能性が考えられる。																	○			○																	搭乗者1名死亡
3	2016年4月10日	熊本県阿蘇市	JA2437 SNセンターエア101B型滑空機	個人	不時着失敗による墜落	本事故は、ウインチ曳航による上昇中にウインチが故障し、離脱後、十分な高度がなかったにもかかわらず機長が旋回後の着陸を試みたため、機体を樹木に接触させたことにより同機が墜落したものと推定される。 十分な高度がなかったにもかかわらず機長が旋回後の着陸を試みたことについては、機長が気圧高度計から正しく対地高度を読み取れなかったため、対地高度を実際より高く判断したことによるものと推定される。これには、対地高度を気圧高度計から読み取るための機長の事前準備が十分でなかったことが関与したものと考えられる。	○						○							○																								なし
4	2016年3月26日	大阪府八尾空港	JA3788 ムーニーM20C型	個人	着陸復行時の墜落	本事故は、同機が着陸の際、接地後にバウンドし復行を試みたが、異常な機首上げ姿勢での上昇となり、それが継続して速度が低下し、失速が間近に迫る状況でも回避できなかったため、失速しすぐにスピンに入り墜落したものと推定される。 同機が異常な機首上げ姿勢での上昇となり、それが継続し、失速が間近に迫る状況でも回避できなかったことについては、機長又は同乗者Aが操縦していたが同機の操縦できる範囲を超え、過大となった機首上げを抑え込むことができなかったこと等による可能性が考えられるが、同機の搭乗者が全員死亡したことにより、特定することができなかった。 また、同機の重量は最大重量を超過し、重心位置は最大重量に対応する後方限界よりも後方にあった。これらのことは、操縦性及び安定性等に影響し、接地後のバウンド、復行時の異常な機首上げ姿勢、低速飛行時の安定性の低下、失速及びスピンの発生に関与した可能性が考えられる。																	○																				搭乗者4名死亡
5	2016年3月23日	栃木県宇都宮市柳田町	JR1747 ウルトラライトエアクラフトチャレンジャーII-R447L型	個人	木への接触による墜落	本事故は、同機が場外離着陸場に着陸のため進入した際、低い降下経路での進入となり、木に接触し、墜落したものと推定される。 低い降下経路で進入を行ったことについては、強い降雨及び風防に当たった雨水の影響により視界が妨げられた状況であったため、高度の目測を誤ったものと考えられる。 視界が妨げられた状況において進入を行ったことについては、操縦者が天候の悪化に対応することなく、飛行を継続したことによるものと考えられる。							○																													なし
6	2016年3月17日	千葉県印旛郡栄町	JA50KM PZL-ビエルスコ式SZD-50-3プハッチ型（滑空機、複座）	個人	墜落	本事故は、同機が同滑空場に着陸した際、滑走路を右側に逸脱した後、前転して草むらに転覆したため、機体が損壊したことによるものと推定される。 　同機が滑走路を逸脱したことについては、尾輪接地時にラダーが右に操作されていたこと、及び尾輪が機首を右に向ける方向を向いていたことにより偏向し、その後のラダーによる修正操作も尾輪式飛行機の着陸装置の特性により、効果的ではなかったことによるものと考えられる。																	○																				1名死亡
7	2015年12月20日	静岡県静岡市富士山滑空場	JA4048 パイパー式PA-18-150型	（社）静岡県航空協会	着陸時の滑走路逸脱に伴う機体損傷	本事故は、同機が着陸後地上を走行中、尾輪が機体のテールスプリングから脱落したため、その後の航行が継続できなくなったことによるものと認められる。 　尾輪が機体のテールスプリングから脱落したことについては、尾輪のブラケットアッセンブリーを結合していたボルトのヘッド部分に疲労破壊が生じて破断したことによるものと推定される。 　ボルトのヘッド部分に疲労破壊が生じて破断したことについては、当該尾輪の仕様に対応した整備マニュアル、部品表、図面等の技術資料に従って適切な整備が行われなかったことが関与したものと認められる。																							○														なし
8	2015年11月22日	群馬県安中市松井田町	JA7963 ロビンソン式R22Beta型	個人	山の法面への衝突	本事故は、同機が着陸の際に脚下げ操作が行われなかったため、胴体着陸となり、機体を損傷したものと認められる。 　脚下げ操作が行われなかったことについては、機長にとって状況判断と操縦操作に余裕のない状態で進入することになったことから脚下げ操作を失念し、さらに、着陸前点検における脚下げ確認及びファイナルアプローチ中に行う脚下げの再確認も失念したことによるものと考えられる。 　機長にとって状況判断と操縦操作に余裕のない状態で進入することになったことについては、初めて操縦する機体において、機長は各装置の操作方法を事前に理解していなかったことが関与したものと考えられる。 　また、脚警報装置が故障により作動しなかった可能性が考えられ、このことが脚下げの操作の失念に機長及び同乗者が最後まで気付かなかったことに関与した可能性が考えられる。						○																															2名死亡（機長及び同乗者）
9	2015年11月16日	仙台空港	JA3762 ビーチクラフト式A36型	個人	胴体着陸による機体損傷	本事故は、同機が着陸の際に脚下げ操作が行われなかったため、胴体着陸となり、機体を損傷したものと認められる。 　脚下げ操作が行われなかったことについては、機長にとって状況判断と操縦操作に余裕のない状態で進入することになったことから脚下げ操作を失念し、さらに、着陸前点検における脚下げ確認及びファイナルアプローチ中に行う脚下げの再確認も失念したことによるものと考えられる。 　機長にとって状況判断と操縦操作に余裕のない状態で進入することになったことについては、初めて操縦する機体において、機長は各装置の操作方法を事前に理解していなかったことが関与したものと考えられる。 　また、脚警報装置が故障により作動しなかった可能性が考えられ、このことが脚下げの操作の失念に機長及び同乗者が最後まで気付かなかったことに関与した可能性が考えられる。		○																																			なし
10	2015年10月13日	熊本県阿蘇市山田	JE0146 エアコマンド式エリートR582型（ジャイロプレーン）	個人	場周飛行中の墜落	本事故は、同機が、ダウンウインドレグで降下を開始するときに、急激な降下となり、前傾姿勢で墜落したものと推定される。 　急激な降下となったことについては、対気速度の低下によってローターの回転数が低下し、揚力が低下したことによるものと推定される。																	○																			1名重傷（操縦者）

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者 （法人番号）	事故概要	原因分析 （報告書原文）	CICTTによる分類																																					死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GCOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
11	2015年9月22日	埼玉県桶川市ホンダエアポート	JA31HA セスナ式172S型	本田航空株式会社	着陸時の機体損傷	本事故は、同機が着陸する際に落着した後にバウンドし、その後、前脚から強く再接地したこと及びその反動と復行操作によって尾部が滑走路に接触したことにより機体を損傷したものと考えられる。 同機が着陸の際に落着したことについては、操縦練習生が、返し操作の開始高度が少し高いと感じていたものの、落着を防止するための復行をすることなく返し操作を継続したことによるものと考えられる。 操縦練習生が、落着を防止するための復行をすることなく返し操作を継続したことについては、返し操作を含む着陸操作を安全かつ安定して行える技量レベルではなかった可能性が考えられる。また、同社において操縦練習生の技量管理が適切に行われず、操縦練習生の操縦技量が同社が定めた単独飛行技量認定基準を満足していなかったにもかかわらず、単独飛行による操縦練習を許可したこと、及び単独飛行による操縦練習時の監督者によるモニター及び指示の方法が不十分であったことが関与した可能性が考えられる。			○																																						なし
12	2015年9月9日	北海道北見市北見地区農道離着陸場	JA2528 ホフマン式H-36ディモナ型（動力滑空機、複座）	個人	着陸時の滑走路逸脱による機体損壊	本事故は、同機が着陸時に滑走路を逸脱して樹木に衝突したため、機体を損壊したものと推定される。 同機が滑走路を逸脱して樹木に衝突したことについては、機長の方向修正の遅れ及びその修正のためのラダーペダルを踏む操作が大きかったことから機首が大きく振られ、また、エンジン出力を最大にしたことから、その後も停止することなく走行を続けたことによる可能性が考えられる。 機長の方向修正の遅れ及びその修正のためのラダーペダルを踏む操作が大きかったことについては、尾輪式と前輪式の違いを含む、大型機とは異なる同機の操縦特性についての知識や技量が十分でなかったか、前回の操縦からかなりの期間が経過していたため、すぐには同機の特性を完全には思い出せなかったことが関与していると考えられる。							○																	○															なし
13	2015年8月28日	粟国空港	JA201D バイキング式DHC-6-400型	第一航空株式会社	着陸時の滑走路逸脱による機体損傷	本事故は、同機が着陸した際、操縦業務を担当するPFであった副操縦士が、接地後に偏向を始めた機体を適切に制御できなかったため、滑走路を逸脱して空港外周の柵に衝突し、機体を損傷したことによるものと推定される。 接地後に機体が偏向を始めたことについては、PFがチェックリストを失念し、操縦以外の業務等を担当するPMであった機長が適切なモニター及び必要な指摘を行わなかったため、前輪が右側に偏向した状態で接地したことによるものと考えられる。 PFが接地後に偏向を始めた機体を適切に制御できなかったことについては、同機の航空機システムに関する知識が不十分であったため、偏向を始めた状況をよく理解できなかったことによる可能性が考えられる。またこれには、機長の不測の事態発生時の対処が不十分であったことが関与した可能性が考えられる。 PFの知識が不十分で偏向を始めた状況をよく理解できなかったことについては、同社が路線訓練に先立って行うべき座学及び知識の定着に関する訓練の効果の確認が適切に行われていなかったことによるものと考えられる。							○																	○															11名軽傷（乗務員1名及び乗客10名）
14	2015年8月25日	北海道上川郡美瑛町美瑛滑空機	JA21DA ダイヤモンド・エアクラフト式HK36TTC型（動力滑空機、複座）	個人	着陸時の機体損壊	本事故は、同機が着陸の際、滑走路に正対することができなかったため、滑走路の北側の草地に左主翼端から接触し、機体を損壊させたものと推定される。 同機が滑走路に正対することができなかったことについては、機長が、滑走路31への指定地着陸に固執したことにより、安全に着陸するための適切な判断ができなかったことによるものと考えられる。			○																																			なし
15	2015年8月19日	札幌飛行場	JA4193 パイパー式PA-28R-201型	個人	胴体着陸による機体損傷	本事故は、事業用操縦士実地試験中の同機が制限地着陸を行う際、脚を下ろさないまま、胴体着陸となったため、機体を損傷したことによるものと認められる。 胴体着陸となったことについては、機長である受験者が脚を下ろすことを失念し、かつ、下ろしていないことに気付かなかったためと考えられる。 脚を下ろすことを失念したことについては、脚下げ操作を行うタイミングにおいて、受験者が交信したタワーへの間違った応答に対し、航空従事者試験官から受けた指摘を受験者が理解できず、戸惑いを感じたことが関与した可能性が考えられる。 脚を下ろしていないことに気付かなかったことについては、受験者は減速率及び降下率が低くなっていた同機の速度及び高度処理を強く意識し、チェックリストを行う余裕もなく同機の操縦操作に集中したことによる可能性が考えられる。また、これには同乗していた試験官並びに受験者の教育訓練及び技能の証明を行った者も同機の脚が下りていないことに気付かなかったことが関与した可能性が考えられる。			○																																			なし
16	2015年8月15日	茨城県つくば市	JX0145 ISHIJIMA式MCR-01型（自作航空機、複座）	個人	墜落	本事故は、飛行中に同機の機首が上がり失速してスピンに入り回復できなかったため、墜落したものと考えられる。 同機の機首が上がり失速したことについては、同機の重心位置が正常に操縦できる範囲を後方へ逸脱したことによる可能性が考えられる。また、エレベーター・トリムが機首上げ方向の限界まで移動していたことが、同機の墜落に何らかの影響を与えた可能性が考えられる。																	○																			2名死亡（操縦者及び同乗者）
17	2015年7月26日	東京都調布市	JA4060 パイパー式PA-46-350P型	個人	墜落 個人所属パイパー式PA-46-350P型JA4060は、平成27年7月26日（日）、調布飛行場滑走路17から離陸した直後、10時58分ごろ、東京都調布市富士見町の住宅に墜落した。 同機には、機長ほか同乗者4名の計5名が搭乗していたが、機長及び同乗者1名が死亡し、同乗者3名が重傷を負った。また、住民1名が死亡し、住民2名が軽傷を負った。 同機は大破し、火災が発生した。また、同機が墜落した住宅が全焼し、周辺の住宅等も火災等による被害を受けた。	本事故は、同機が離陸上昇中、速度が低下したため、失速して飛行場周辺の住宅地に墜落したものと推定される。 速度が低下したことについては、最大離陸重量を超過した状態で飛行したこと、低速で離陸したこと及び過度な機首上げ姿勢を継続したことによるものと推定される。 最大離陸重量を超過した状態で飛行したことについては、機長が事故時の飛行前に同重量の超過を認識していたかどうかは機長が死亡しているため明らかにすることができなかった。しかしながら、そのような状態で飛行することの危険性について機長の認識が不足していたとともに、法令や規定を遵守することについての安全意識が十分でなかった可能性が考えられる。 低速で離陸したことについては、機長がそのような速度で離陸する手順を行った、又は機体の位置が滑走路末端に近づいてきたため機長が反応して離陸したことによる可能性が考えられる。 過度な機首上げ姿勢を継続したことについては、重心位置が後方限界近くにあったことにより機首上げが発生しやすい状態において、機長が速度よりも上昇を優先させて機首上げ姿勢を維持したことによる可能性が考えられる。 また、速度が低下したことについては、これらの要因に加えて、数学モデルを使用した分析の結果から、同機のエンジン出力が低下していたことによる可能性も考えられるが、これを明らかにすることはできなかった。									○							○																					3名死亡（機長、同乗者及び住民）、3名重傷（同乗者）、2名軽傷（住民）
18	2015年7月20日	北海道野付郡別海町別海フライトパーク	JA4005 セスナ式172P型	個人	離陸上昇中の失速による墜落	本事故は、同機が離陸上昇中に低高度で失速したため、失速からの回復を行うことができず操縦困難となって墜落したものと推定される。 同機が離陸上昇中に低高度で失速したことについては、上昇中のピッチ・コントロールが適切に行われず失速速度に近い低速での飛行が継続する中、低高度でフラップがフルアップになったことによるものと考えられる。 上昇中のピッチ・コントロールが適切に行われなかったことについては、機首上げになりやすい状 態の中、機長が上昇に移る前の加速を確実に行わなかったために操舵が難しい低速度であったことに加え、上昇中の速度計の監視が不適切であったことによるものと考えられる。 低高度でフラップがフルアップになったことについては、機長が低高度で取り出した航空地図がフラップレバーに当たったことによるものと考えられる。																○																					3名重傷（機長及び同乗者2名）、1名軽傷（同乗者）
19	2015年6月16日	埼玉県熊谷市くげばし場外離着陸場付近	JR7403 ASC式ツインスター-R503型（超軽量動力機、体重移動型、複座）	個人	離陸直後の墜落	本事故は、同機が離陸直後に左への傾きが過大となったため、操縦不能に陥り墜落したものと推定される。 同機が離陸直後に左への傾きが過大となったのは、右方向から強い横風を受けたこと、若しくはプロペラ回転の反トルクと右からの横風に対応するための修正操作が不十分であったこと、又はそれらの双方が関与した可能性が考えられる。																	○											○									1名重傷（訓練生）

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者（法人番号）	事故概要	原因分析（報告書原文）	CICTTによる分類																																	死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GOOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
20	2015年6月10日	岡山県岡南飛行場	JA021R セスナ式525A型	個人	オーバーランによる機体の損傷	本事故は、同機が着陸時に速度が過大であったこと、及びブレーキ使用開始が遅れたことにより、滑走路をオーバーランして池の中に落ち、機体が損傷したものと推定される。 同機が着陸時に速度が過大であったこと、及びブレーキ使用開始が遅れたことについては、機長が風の情報を思い違いし、早く着陸することを優先して降下計画に無理のあった追い風となる滑走路を選択し、時間的余裕を失ったこと、及び滑走路上で視認した鳥への対応に追われたことが関与した可能性が考えられる。																									○												なし
21	2015年6月7日	兵庫県三木市細川町	JA7926 シュワイザー式269C-1型（回転翼航空機）	個人	地面との接触による機体損壊	本事故は、機長の安全への配慮を欠いた行為により同機の機首が下がり、高度が低下した際に、機長の操作が不適切であったため、同機の機体尾部が地面に接触し横倒しとなり、機体が損壊するとともに同乗者が負傷したことによるものと考えられる。							○																															1名重傷（同乗者）
22	2015年5月30日	長野県諏訪市霧ヶ峰滑空場	JA07KD シェンプ・ヒルト式デュオ・ディスカス型（滑空機、複座）	個人	発航時の墜落	本事故は、同機の発航時に曳航索のヒューズが破断し、機長が旋回着陸を試みた際、低高度で高度が大きく低下したため、墜落したものと考えられる。 ヒューズが破断したことについては、誤って低強度のヒューズが装着されたことによるものと推定 される。 旋回中に高度が大きく低下したことについては、高度に余裕がない中での旋回であったため、操縦のバランスを欠き、横滑りが発生したことによる可能性が考えられる。また、下降風が関与した可能性も考えられる。	○														○				○																			2名重傷（機長及び同乗者）
23	2015年5月30日	北海道樺戸郡浦臼町	JA20TD シェンプ・ヒルト式ディスカスbT型（動力滑空機、単座）	個人	場外着陸を試みた際の墜落	本事故は、機長が牧草地に場外着陸を試みた際、直線の最終進入経路を確保できないまま、低高度において左旋回中に高度が大きく低下したため、墜落したものと考えられる。 低高度において左旋回中に高度が大きく低下したのは、高度に余裕がなくなっていたため、左旋回しつつ機首上げを行い対気速度が低下したこと、又は、旋回中に操舵の調和が取れず左に滑り落ちたことによる可能性が考えられる。								○																													1名死亡（機長）
24	2015年5月23日	千葉県柏市　利根川河川敷	JR0552 マックスエアー式ドリフターXP-R503 Vert L型（超軽量動力機、舵面操縦型、複座）	個人	不時着時の機体損傷	本事故は、同機のエンジンが飛行中に停止し草むらに不時着した際、機体を損傷したものと考えられる。エンジンが飛行中に停止したことについては、クーリングファンを駆動させるV-ベルトが破断し、エンジンの冷却が不十分になり高温になったことによるものと考えられる。																											○										なし
25	2015年5月17日	福島県福島市ふくしまスカイパーク	JA2406 ホフマン式H-36ディモナ型（動力滑空機、複座）	個人	着陸時の機体損傷	本事故は、同機が着陸滑走の際、滑走路から逸脱し、滑走路と平行に設置された側溝で主脚取付けベルトのボルトが破断したため、主輪のフェアリングにより機体を損傷させたものと考えられる。同機が滑走路から逸脱したことについては、突風を伴った横風に対する操縦操作が適切でなかったことにより、右車輪ブレーキの片効き状態になったためと考えられる。																							○													なし
26	2015年5月1日	岐阜県高山市丹生川町	JA2569 グローブ式グローブG109B型（動力滑空機、複座）	ウエイブソアリング飛驒	山の斜面への衝突	本事故は、同機が山の斜面に上昇しながら接近しつつあるとき、反転できない対地高度となり勾配に対応した上昇もできなかったため、その斜面に衝突したものと推定される。 反転できない対地高度となったのは、山の斜面に接近し過ぎたこと及び下降気流に遭遇しても余裕をもって回避できる十分な高度で飛行していなかったことによる可能性が考えられる。							○																							○						なし
27	2015年4月26日	山梨県韮崎市龍岡町韮崎滑空場	JA2446 シャイベ式SF34B型（滑空機、複座）	特定非営利活動法人韮崎市航空協会	着陸時の機体損傷	本事故は、同機が同滑走路において場外着陸を模擬した着陸訓練を実施した際に、訓練継続に必要な高度以下にもかかわらず訓練を継続したことにより、同滑走路に正対する安定した着陸姿勢をとれなかったため、左主翼端を同滑走路手前の地面に接触させ、その後ハードランディングとなり、機体を損傷したことによるものと推定される。 同機が訓練継続に必要な高度以下で訓練を継続したことについては、訓練生が高度判断に難しさを感じていた中で、教官が飛行の安全確保を最優先とした適切な判断、助言、操作を行わなかったためと推定される。また、同機が訓練継続に必要な高度以下になったことについては、同滑空場周辺に発生した下降気流が関与した可能性が考えられる。			○																																		なし
28	2015年4月26日	鹿児島空港	JA3857 セスナ式172RG型	個人	胴体着陸	本事故は、同機が着陸の際に、機長が脚下げ操作を行わなかったため、胴体着陸となり、胴体下面を損傷したものと推定される。 機長が脚下げ操作を行わなかったことについては、一度脚下げを行った後に脚上げを行ったことを失念したことによりチェックリストの脚下げの確認を飛ばしたことによるものと考えられる。 また、機長が接地まで脚が下りていると思っていたことについては、脚警報音が鳴らなかったことが関与した可能性が考えられる。			○																							○										なし
29	2015年3月6日	三重県北牟婁郡紀北町	JA6741 アエロスパシアル式AS332L1型（回転翼航空機）	新日本ヘリコプター株式会社	ホバリングから離脱中の送電線との衝突、墜落	本事故は、同機が前進基地荷吊り場でのホバリングから離脱し上昇した際、上空に張られた送電線から十分な距離を保って飛行しなかったため、送電線に衝突して機体を損壊し墜落したものと推定される。 同機が送電線から十分な距離を保って飛行しなかったことについては、衝突する直前まで機長が送電線を視認していなかったか、又は、送電線までの距離を判別できず、機長が思っていた以上に送電線に接近した可能性が考えられる。								○																												2名死亡（機長及び搭乗整備士）
30	2015年2月1日	埼玉県加須市新川通　読売加須滑空場	JA2531 シェンプ・ヒルト式ディスカスb型（滑空機、単座）	個人	着陸時の機体損傷	本事故は、着陸間際に意図せず機首上げになった同機の機首を抑えようと、機長が操縦桿を引く力を緩めたところ、急激な機首下げ状況が発生して、ハードランディングしたことにより、機体を損傷したものと考えられる。 同機が意図せず機首上げになったことについては、機長が減速を開始した時期がやや遅く、操縦桿を引き起こす力もやや大きかったことによるものと考えられる。この時、ガストの影響があった可能性も考えられる。 急激な機首下げが発生したことについては、機長が操縦桿を引く力を緩めて機首上げを抑えようとしたものの、結果的に操縦桿を押した状態になった可能性が考えられる。			○																																		なし
31	2014年11月16日	北九州空港	JA4017 ムーニー式M20K型	個人	着陸復行時における護岸壁への衝突	本事故は、同機が着陸復行を行った際、単発機のプロペラ特性の影響に適切に対応できなかったため左に偏向し、かつ、着陸復行に必要な速度及び揚力が増加しなかったため低速度低高度のまま飛行して、地上高約2mの護岸壁に機体の左前方から衝突したものと考えられる。 単発機のプロペラ特性の影響に対応できなかったことについては、低速時における急激な出力の増加により機体の進行方向が左に偏向したことに対して、機長はロールコントロールに気をとられるとともに、ピッチコントロールにも苦労し、右ラダーペダルを踏むなどの適切な対応ができなかった可能性が考えられる。 速度及び揚力が増加しなかったことについては、機長がエンジン出力を上げた直後、失速速度に近い状態でフラップ上げ操作を行ったため、フラップが上がるに伴い増加した機首上げモーメントに機長が適切に対応することができず、迎え角が過大となり、速度が増加せず、揚力も増加しなかった可能性が考えられる。 機長が適切なラダー操作及びフラップ操作ができなかったことについては、同型機の着陸復行の訓練経験がなかったことが関与した可能性が考えられる。							○																														2名重傷（機長及び同乗者）
32	2014年11月8日	長野県諏訪市霧ヶ峰滑空場	JA2320 アレキサンダー・シュライハー式ASK18型（滑空機、単座）	諏訪市グライダー協会	不整地への着陸による機体損傷	本事故は、同機が発航時に、曳航速度が低い場合の緊急操作である曳航索離脱後もすぐに着陸しなかったため、滑空場の中間にある不整地に接地し、機体が損傷したものと推定される。														○																						なし
33	2014年10月12日	鹿児島県指宿市西方	N176CD シーラス式SR20型	KOREA PILOT SCHOOL（個人受託運航）	不時着時の機体損傷	本事故は、飛行中に同機のエンジンが停止し空中始動できなかったため、不時着した際に機体を損傷したものと推定される。 同機のエンジンが停止したことについては、使用中の後方増槽タンクの燃料枯渇によりエンジンに不調が発生し、機長が残燃料のある前方増槽タンクの燃料セレクターバルブを開にしたが、後方増槽タンクの燃料セレクターバルブを閉としなかったため、空となった後方増槽タンクからの空気がエンジン駆動燃料ポンプの吸引により燃料配管内に混入し、やがて燃料の供給ができなくなったことによる可能性が考えられる。 停止したエンジンを空中始動できなかったことについては、燃料配管内に混入した空気がエンジン駆動燃料ポンプの燃料吸引を阻害しエンジンを再始動しにくい状況にしたことによる可能性、及び補助燃料ポンプが十分に機能せずエンジン駆動燃料ポンプの燃料吸引を阻害する空気を速やかに除去することができなかったことによる可能性が考えられる。										○																											なし

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者（法人番号）	事故概要	原因分析（報告書原文）	CICTTによる分類																																		死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GCOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
34	2014年10月12日	調布飛行場	JA59FB パイパー式PA-28R-201T型	個人	胴体着陸による機体損傷	本事故は、同機の発電機が飛行中に故障し、機長がこれに気付くのが遅れて、バッテリーのみを使用した飛行が継続された結果、バッテリー電圧が低下していた状態であったにもかかわらず、非常脚下げ操作が行われなかったため、脚が下がらず胴体着陸となり機体を損傷したことによるものと推定される。 非常脚下げ操作が行われなかったことについては、機長が、通常操作で脚が下がっていると思い込み、同機の飛行規程に記載された非常操作手順の確認及び実施が適切に行われなかったことによるものと考えられる。 機長が、発電機故障に気付くのが遅れたことについては、同機の発電機アナンシエーターライトが故障により点灯しない状況であったこと、及び機長が右前席に着座していたため、左前席前方の計器盤に装備されている電流計が確認しづらい状況であったことが関与した可能性が考えられる。																												○											なし
35	2014年8月24日	埼玉県鴻巣市原馬室	JR1603 クイックシルバー式MXLⅡ Top-R582L型（超軽量動力機、舵面操縦型、複座）	個人	離陸直後の失速による墜落	本事故は、同機が最大出力より低いエンジン出力で離陸し、機首上げ姿勢のまま低速で上昇したため、失速しやすい状況が生じ、更に少しエンジン出力を絞ったところで失速し操縦不能となり回復できずに墜落したものと推定される。																			○																			1名重傷（操縦者）
36	2014年8月17日	静岡県静岡市富士川滑空場付近	JA2549 PZL-ビエルスコ式SZD-51-1“ジュニア”型（滑空機、単座）	一般社団法人静岡県航空協会	アンダーシュートによる機体損壊	本事故は、同機が最終進入中、降下率の大きい降下を続けたため、アンダーシュートして滑走路の手前の畑に接地し、機体を損壊したものと推定される。 降下率の大きい降下を続けたことについては、気流の乱れに遭遇したこと、ラダー操作により横滑りしたこと、又はエアブレーキの開きにより空気抵抗が増加したことのいずれかが単独で又はそれらが複合的に関与した可能性が考えられる。																		○											○			○					なし
37	2014年7月27日	埼玉県鴻巣市小谷	JR1096 ビーバー式RX550-R503L型（超軽量動力機）	個人	復行時の墜落	本事故は、着陸復行中、失速速度に近い低速の機首上げ状態において、操縦者がエンジン出力を増加させた際、左ラダーを大きく踏み込んだために、同機が高度を失いながら急激に左に傾き、墜落に至ったものと考えられる。同機が失速速度に近い低速の機首上げ状態において、操縦者が左ラダーを大きく踏み込んだことについては、トレーラーへの衝突を回避しようとしたことによるものと考えられる。同機がトレーラーに近づいて行ったことについては、強い右横風を受けて右に偏向した同機を操縦者が適切に操舵できなかったことによるものと考えられる。また、トレーラーが本来障害物があってはならない範囲に置いてあったことが復行操作に関与したと考えられる。		○																○																					1名軽傷
38	2014年7月26日	三重県鳥羽市浦村町タラサ場外離着陸場	JA44AT ロビンソン式R44Ⅱ型（回転翼航空機）	個人	樹木への接触による機体の損壊	本事故は、同機が離着陸地帯ではなく、周辺の障害物から十分な間隔の確保されていない場所でホバリングし、方向転換する際に機長が自機と樹木との距離の目測を誤ったため、テールコーンが樹木に接触し、機体が損壊したものと推定される。 本事故が発生したことについては、機長が場外申請どおりの運航を行っていなかったことが関与したと考えられる。							○																															なし
39	2014年6月15日	北海道北見農道離着陸場滑走路付近	JA2523 PZL-ビエルスコ式SZD-50-3″ブハッチ″型（滑空機）	特定非営利活動法人エアロスポーツきたみ	アンダーシュートによる機体損傷	本事故は、同機が着陸進入中、ダイブブレーキによる接地位置の修正を適切に行うことができなかったため、通常の進入経路より低くなり離着陸場の手前の柵及び土手に衝突し機体が損傷したものであると考えられる。							○																										○			なし
40	2014年6月14日	栃木県宇都宮市鬼怒川滑空場	JA25CH シャイベ式SF25Cファルケ型（動力滑空機、複座）	個人	曳航索と滑空機との接触	本事故は、同滑空場離着陸帯34に進入中のA機が、離着陸帯16からウインチ曳航により発航したC機から切り離された落下中の曳航索に接触したため、損傷したものと考えられる。 A機が曳航索に接触したことについては、機長と発航管理者の飛行前の打合せが不十分であったこと、発航管理者が飛行中のA機と連絡できなかったこと、及び同一離着陸帯において航空機曳航とウインチ曳航による滑空機発航を時間帯を区分しないで実施したことが関与したものと考えられる。こうした複数要因の背景には、同部関係者の安全性確保に関する意識が十分でなかったことがあった可能性が考えられる。							○																															なし
41	2014年5月12日	福島県福島市飯坂町中野地内	JA111L エクストラ式EA300/L型	個人	不時着時の機体損壊	本事故は、同機がシークエンスで機長及び同乗者が予想した以上に燃料を消費し、ダウンウィンドレグに入る時点で燃料がほぼ枯渇したため、同場外まで飛行するのに必要なエンジン出力が得られず、不時着した際に機体を損壊したことによるものと推定される。 予想した以上に燃料を消費し、燃料がほぼ枯渇したことについては、機長及び同乗者ともに過去の使用実績値に基づく燃料消費率を適切に把握せず、余裕をもった飛行計画を立てていなかったことによるものと考えられる。											○																										1名重傷（同乗者）、1名軽傷（機長）
42	2014年5月6日	北海道茅部郡鹿部飛行場	JA2529 シャイベ式SF25C型（動力滑空機、複座）	個人	ハードランディングによる機体損傷	本事故は、着陸する際に、同機が高起こしとなった後、ハードランディングとなったため、機体を損傷したものと推定される。同機が高起こしとなった後、ハードランディングしたことについては、フレアー操作を中止する時期が遅く、スポイラーを閉じる時期とそれに応じた操作量が適切でなかった等、高起こし後の対処が適切でなかったため、対気速度が急減し、揚力が急激に低下したことによるものと考えられる。			○																																		1名軽傷（機長）
43	2014年3月5日	愛知県豊田市篠原町	JA3853 セスナ式172Mラム型	個人	高電圧送電線用鉄塔への衝突	本事故は、同機が有視界飛行方式で名古屋飛行場から御前崎方面へ向かう途中、最低安全高度を下回る高度で飛行したため、経路上の丘陵地帯の尾根に設置された高電圧送電線用鉄塔に衝突したと推定される。 同機が最低安全高度を下回る高度で飛行したことについては、当日の気象状態は視程が非常に悪く、雲も低い状態であったため、高度を下げて地表を視認しようとした可能性が考えられる。 機長は、有視界気象状態を維持して飛行することは困難であることを承知しながら、日程にゆとりがなかったため、飛行を強行したものと考えられる。							○																							○							2名死亡（機長及び同乗者）
44	2013年12月31日	沖縄県名護市古宇利大橋付近海上	JA106Y ロビンソン式R44Ⅱ型	アイラス航空株式会社	海面への衝突	本事故は、遊覧飛行中の同機が過大な速度及び降下率で海面近くまで降下したため、穏やかで透明度の高い海面上における高度判断を誤り、降下から上昇へ移行する時機が遅れ、海面に突入し機体を損傷させたことによるものと推定される。 同機が過大な速度及び降下率で海面近くまで降下したのは、同社に詳細な飛行要領を定めた標準作業手順書が用意されておらず飛行要領がそのときどきの機長の判断に委ねられていたこと及び機長が遵守すべき法令や規則を守ろうとせず安全への配慮を著しく欠いていたことによるものと推定される。							○																															3名負傷（機長及び乗客2名）
45	2013年10月26日	松山空港滑走路上	JA4159 ビーチクラフト式A36型	個人	着陸時の機体損傷	本事故は、同機が夜間着陸する際、機長による接地直前の機首上げ操作が遅れ、同機は、機首上げしない状態で前脚から滑走路に接地したことから、前脚を含む機体が損傷したことによるものと推定される。 機長による接地直前の機首上げ操作が遅れたことについては、機長が滑走路面までの高さの判定を誤ったことによるものと考えられる。また、同機の計器灯は点灯していない状態であったことから、機長は、フレアーに入る前の同機の速度を確認できなかったものと考えられ、このことも機長の機首上げ操作の遅れに関与したものと考えられる。			○																																			なし
46	2013年9月23日	千葉県八千代市尾崎	JA3492 富士重工式FA-200-160型	個人	不時着時の機体損壊	本事故は、同機の左燃料タンクとサンプタンクの間に取り付けられている逆流防止弁が閉位置で固着したため、右燃料タンクの燃料のみを使い、それが枯渇したことで燃料供給が止まり、エンジンが停止し、不時着を余儀なくされ、不時着時に機体が損壊したものと推定される。 左逆流防止弁が閉位置で固着したことについては、弁の経年劣化及び異物の存在の複合による可能性が考えられるが、その特定には至らなかった。 なお、飛行前点検において確認された燃料片減りが一時的現象と誤って判断されたことが本事故に関与した可能性が考えられる。											○															○											1名軽傷
47	2013年9月16日	奈良県五條市西吉野町	JA20NA ベル式412EP型（回転翼航空機）	奈良県防災航空隊	ホイスト作業中における要救助者の負傷	本事故は、同機が要救助者と救助隊員を同時に吊り上げる瞬間、要救助者が身体を支えようと自身と救助隊員を連結していたカラビナAをつかんだため、救助隊員のカラビナBに指を挟まれ負傷したものと推定される。 要救助者がカラビナをつかんだことについては、要救助者の状況に応じた安全確認、救助手法、及び救助資機材の選定について、防災航空隊の対応が十分ではなかったことが関与した可能性が考えられる。									○																											1名重傷（要救助者）

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者 （法人番号）	事故概要	原因分析 （報告書原文）	CICTTによる分類																																					死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GCOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
48	2013年9月14日	埼玉県熊谷市妻沼滑空場、高度約300m	JA22WP-JA22RW ロラデン・シュナイダー式LS4-b型（滑空機）、アレキサンダー・シュライハー式ASK21型（滑空機）	個人、個人	航空機同士の空中接触	本事故は、競技のため第一滑空場から発航したJA22WPが、JA22RWが発航中の隣接する第二滑空場上空を斜めに横切ったため、上昇中のJA22RWと空中接触したものと推定される。 JA22WPが、JA22RWが発航中の隣接する第二滑空場上空を斜めに横切ったのは、JA22WPの機長が競技会での勝負に意識が向いて上昇気流の発見に気をとられ、隣接する滑空場の上空を避ける意識が希薄になったことによるものと推定される。 また、JA22WPの機長が隣接する滑空場の上空を避ける意識が希薄になったことについては、発航機は隣接する滑空場の上空を飛行しない慣例が規則等に明示されていなかったことが関与した可能性が考えられる。																																								なし
49	2013年8月18日	茨城県稲敷郡阿見町　阿見飛行場南側草地	JA4152 ビーチクラフト式A36型	個人	失速による墜落	同機は大破したが、火災は発生しなかった。 本事故は、同機が最終進入経路を飛行中、失速警報が作動する低速度の状態から復行を試みた際に失速したため、墜落して機体を大破するとともに、搭乗者全員が負傷したものと推定される。 同機が失速したことについては、機長がエンジンパワーを増加させた際、ラダー操作を行わず、エルロン操作だけで水平姿勢を保持しようとしたため、三舵の調和がとれた操縦ができず、機首方向及び適切な姿勢を維持できなかったことによるものと考えられる。																		○																				2名重傷（機長及び同乗者）、2名軽傷（同乗者）
50	2013年7月21日	但馬飛行場南側の山中	JA4175 ガルフストリーム・エアロスペース式AG-5B型	個人	オーバーランによる機体の損傷	本事故は、飛行中にエンジン出力が低下した同機が緊急着陸する際、追い風の中、エンジンの出力制御が行われずに高速で進入し、適切な操縦がなされなかったため、滑走路をオーバーランし、崖下に落下して機体を損傷したものと推定される。 同機がエンジンの出力制御が行われずに高速で進入し、適切な操縦がなされなかったことについては、機長の飛行に関する知識及び技量が適切に維持されておらず、冷静かつ適切な対処がなされなかったことによるものと考えられる。 エンジン出力が低下したことについては、シールテープの不適切な使用のため燃料セレクター・バルブ内部に異物が入り込み、エンジンへの燃料供給が阻害された可能性が考えられるが、その原因を特定することはできなかった。		○																										○				○		なし
51	2013年6月9日	栃木県宇都宮市柳田町	JR1003 ウルトラライト・エアクラフト式チャレンジャーⅡ-R503L型	個人	墜落	本事故は、同機の速度が減少して徐々に操縦性が低下し、風の影響を受け、操縦者が同機を制御することが困難となったため、同機の右主翼が電信柱に衝突し墜落したものと考えられる。 同機の速度が減少したことについては、操縦者がパワーを絞りそのまま飛行を続けたこと、及び操縦桿の操作に集中し速度の確認を怠ったことによるものと考えられる。																		○																				1名重傷（操縦者）
52	2013年3月16日	愛媛県松山市浅海原山本	JA23TN ロビンソン式R22Beta型	個人	不時着時の機体損壊	本事故は、同機が目的空港に向かって巡航中、エンジン及びローターの回転数が上昇した際、機長がその事態に対処することができなかったため、付近の竹林を目指して不時着を行い、その際に機体が損傷したものと考えられる。 機長がその事態に対処できなかったのは、エンジン及びローターの回転数を計器の指示により確認することなく、ローターが過回転している状態をエンジンが過回転して制御不能な状態と判断したためと考えられる。 エンジン及びローターの回転数が上昇したことについては、何らかの理由で発電機のスイッチがオフの位置になり、発電機から電力が供給されず、バッテリーの電力が消耗し、ガバナーの動作に必要な電力が供給されず、ガバナーの動作が停止したことが関与した可能性が考えられる。しかしながら、発電機のスイッチがオフになった時期を特定することができなかったことから、この回転数の上昇の理由は明らかにすることはできなかった。																		○																				1名負傷（機長）
53	2013年3月15日	北海道河西郡中札内村　カムイエクウチカウシ山の北約1.7kmにある標高1,903mの山の北西斜面	JA2405 ホフマン式H-36ディモナ型（動力滑空機、複座）	個人	山の斜面への衝突	本事故は、同機が日高山脈を越えようとして飛行中、山脈の稜線から吹き下ろす下降気流に遭遇し、稜線を越えるための安全な高度以下に下がってしまったため、山の斜面に衝突して機体が大破し、機長及び同乗者が死亡したものと推定される。 同機が安全な高度以下に下がってしまったことについては、機長が下降気流に遭遇し対地速度が減少する中、最終的に稜線を越えるための安全な高度を確保できるものと判断して事故現場となる九ノ沢の谷に余裕のない高度で進入したこと、及び機長の予想以上に下降気流が強くなり、同機の上昇性能では降下を止めることができなかったことによるものと考えられる。						○																																2名死亡（搭乗者）
54	2012年11月19日	滋賀県大津市北比良地内　釈迦岳荷吊り荷下ろし場	JA9965 アエロスパシアル式AS332L1型	中日本航空株式会社	荷吊り作業中における地上作業員の負傷	本事故は、同機が小屋を吊り上げようとしたとき、庇に引っ掛かったワイヤーで小屋が片吊り状態になって移動し、そこに走り出てきた地上作業員と接触したため、地上作業員が谷側へ転落して負傷したものと推定される。 片吊り状態になった小屋が地上作業員と接触したことについては、搭乗員側と地上員側の間で吊り上げ作業実施方法に関する認識に相違があったことによるものと考えられ、これは、同航空会社が事前に行った安全教育において、地上員に安全を確保する上で重要な事項をよく理解させていなかったことによるものと考えられる。								○														○																1名重傷（地上作業員）
55	2012年10月16日	粟国空港滑走路上空	JA5324 ブリテン・ノーマン式BN-2B-20型	第一航空株式会社	離陸直後の鳥衝突	本事故は、同機が離陸直後、鳥と衝突したため、右主翼の前縁部を損傷したものと認められる。				○																																		なし
56	2012年9月15日	千葉県山武郡九十九里町カワシマ場外離着陸場	JA120H ユーロコプター式EC120B型	個人	離陸時の横転	本事故は、芝地に駐機中の同機がホバリングに移行する際、芝の根に拘束された右スキッド後部を支点に右に横転したため、機体を損傷させたことによるものと推定される。 機体が横転したことについては、機長が離陸前に、同機に揚力が発生してからラダーの作動確認をしたとき、右スキッドの後部に引っ掛かった感覚があったので、機体を左右に少し動かし引っ掛かりの有無を確認する際、思わずいつもどおりコレクティブ・ピッチの引き上げ操作をしたことによるものと推定される。																	○																				2名軽傷（同乗者）
57	2012年8月18日	茨城県稲敷郡河内町　大利根場外離着陸場	JA3814 セスナ式172Nラム型	個人	滑走路逸脱による地上作業者との衝突	本事故は、同機が大利根場外離着陸場においてタッチアンドゴー実施中に滑走路を逸脱したため、草刈りをしていた作業者と衝突したことによるものと推定される。 同機が滑走路を逸脱したことについては、機長が進行方向修正のための左ラダー操作中に離陸のためスロットルレバーをフルパワーにしたため、単発プロペラ機の特性により機首が左に偏向し、機長がこれを適切に修正できなかったことによるものと推定される。 機首の偏向を適切に修正できなかったことについては、機長には着陸時にバウンドしたことなどによる心理的動揺があったためである可能性が考えられる。また、機長は何らかの予測しない事態が発生した場合、時間的及び心理的に余裕が少ない場合などの状況でも適切な対応ができるほどには技量が定着していなかった可能性が考えられる。 さらに、同機は重量及び重心位置が運用限界を超過しており、これが同機の挙動や操縦性に関与した可能性が考えられる。																							○														1名死亡：作業者
58	2012年6月29日	静岡県榛原郡川根本町長島ダム上流場外離着陸場	JA6817 ベル式412EP型	国土交通省中部地方整備局（中日本航空株式会社受託運航）	ハードランディング	本事故は、同機が着陸した際にハードランディングとなったため、搭乗者が負傷したものと推定される。 ハードランディングとなったのは、同機が、大きな降下率の中、前進対気速度を減少させ続けたため、吹き下ろし流がメインローターの外周で上面に回り込む大きな渦となるボルテックス・リング・ステートの状態となり、コレクティブピッチレバーを引き上げてもそれに応じた揚力を発生させることができず、降下率を減少させることができなかったためと考えられる。 同機が、大きな降下率の中、前進対気速度を減少させ続けたのは、背風の中、高角度で進入し、そのまま着陸しようとしたことによるものと考えられる。			○															○																				1名重傷（機長）、1名軽傷（同乗者）
59	2012年6月18日	茨城県龍ケ崎市半田町 竜ヶ崎飛行場上空高度約200ft	JA4135 セスナ式172P型	アイベックスアビエイション株式会社	離陸上昇中の鳥衝突	本事故は、同機が竜ヶ崎飛行場での離着陸訓練において、離陸直後の上昇中に鳥と衝突したため、機体を損傷したことによるものと推定される。				○																																		なし
60	2012年5月13日	群馬県佐波郡玉村町の利根川河川敷	none ソレール式SNS8ハイパーライトR277L型（舵面操縦型、単座）	個人	不時着時の機体損壊	本事故は、同機が飛行中、エンジンが停止したことから不時着を試みた際、脚が砂地にとられて機体前部が地面に衝突したため、損壊したことによるものと推定される。 エンジンが停止したことについては、エンジンの運用上の最大回転数を超えて使用したため、ピストンとシリンダー間が潤滑不足になったことによるものと考えられる。																																						1名軽傷（操縦者）

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者 （法人番号）	事故概要	原因分析 （報告書原文）	CICTTによる分類																																		死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GOOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
61	2012年4月28日	岡山県瀬戸内市邑久滑空場付近の吉井川	JA21KA-JA2376 シャイベ式SF25C型（複座）、シェンプ・ヒルト式ディスカスb型（単座）	個人	曳航中離陸直後の着水	本事故は、A機が、B機を曳航して離陸上昇中、B機が失速して川に着水し、A機も曳航索に引かれて失速して川に着水したため、両機が損傷したものと推定される。 B機が失速したことについては、A機がB機を曳航するのに必要な速度まで加速する前に上昇したため、A機より常用速度の下限が高いB機が機首上げ姿勢となって抵抗が大きい状態が継続し、十分な速度が得られなかったことによるものと考えられる。 A機がB機を曳航するのに必要な速度まで加速する前に上昇したことについては、気流の乱れ、又は機長の機首上げ操作による可能性が考えられる。																		○				○																			なし
62	2012年2月19日	北海道空知郡南富良野町　狩振岳場外離着陸場	JA710H ユーロコプター式EC120B型	日本ヘリシス株式会社	離陸時の横転	本事故は、同機が離陸する際にダイナミックロールオーバーとなって横転したため、機体を損傷したものと推定される。 同機がダイナミックロールオーバーとなって横転したのは、右側スキッドが障害物に拘束された状況で離陸操作を続けたためと考えられる。 同機が離陸する際に障害物に拘束された状況となったのは、離陸前に雪面上に突出し同機を拘束したはい松の枝と考えられる障害物によって離着陸地帯が使用するのに不適切な状態であったことが、地上で気付かれなかったためと推定される。 右側スキッドを拘束された状態で離陸操作を続けたのは、機長の積雪状態の山頂で離着陸するための知識及び技能が不足していたことが関与し、機長が一度離陸操作を中止した後に地上誘導員に連絡して障害物の確認を依頼するとともに再離陸では再びローリングしないことを確認しながら操作するなど、接地面の障害物に対する慎重な配慮が不足したことによる可能性が考えられる。	○																○																							なし
63	2012年1月18日	沖縄県石垣市北小島付近海上高度約1,000ft	JA720A ボンバルディア式DHC-8-315型	海上保安庁	飛行中の鳥衝突	本事故は、同機が哨戒飛行中に北小島付近海上の高度約1,000ftで鳥と衝突したため、機体を損傷したことにより発生したものと認められる					○																																	なし
64	2012年1月4日	茨城県水戸市森戸町	JR7327 マックス・エンタープライズ式アクシス-R503型（体重移動操縦型、複座）	個人	地上走行中前転負傷	本事故は、同機が着陸し滑走中、左後方から吹いた突風により機体後方が持ち上げられた後、地面に衝突したため、機体が損傷し、操縦者が骨折したことによるものと推定される。																		○																					1名重傷（操縦者）
65	2011年10月3日	神奈川県愛甲郡清川村	JA508A ユーロコプター式AS350B3型	東邦航空株式会社	操縦不能による墜落	本事故は、同機が、吊り索をテールローターに接触させ、尾部を損傷するとともにテールローター推力を喪失したが、飛行規程に従ったできる限り早い緊急着陸をすることなく不時着場を探している間に、尾部の損傷が拡大して、垂直安定板を含む尾部が破断したため、操縦不能となって墜落したものと考えられる。 同機の吊り索がテールローターに接触したことについては、バックミラーで吊り索の状況をよく確認しないまま速度が過大になるとともに飛行経路を下方に修正した際に荷重倍数が減少したため吊り索先端部と尾部との間隔が減少したこと、及びバラスト量の不足で吊り索先端部の動きが不安定となっていたことが関与した可能性が考えられる。 飛行規程に従ったできる限り早い緊急着陸をしなかったことについては、事前に適当な不時着場を選定するとともにこの状況ではどこに緊急着陸するかという心積もりを持って飛行していなかったこと、及び機体の損傷が拡大して操縦不能に至ることを予期せずに飛行を続けていたことによるものと考えられる。														○				○																					1名死亡（機長）、1名重傷（機上誘導員）
66	2011年10月3日	調布飛行場滑走路上	JA3959 セスナ式TU206G型	共立航空撮影株式会社	着陸時の前脚損傷	共立航空撮影株式会社所属セスナ式TU206G型JA3959は、平成23年10月3日（月）、航空写真撮影のため、調布飛行場を09時20分ごろ離陸し、10時08分ごろ調布飛行場に着陸した際に前脚を損傷し、滑走路を逸脱して停止した。 同機には、機長及びカメラマンの計2名が搭乗していたが、死傷者はいなかった。 同機は中破したが、火災は発生しなかった。 原因　本事故は、同機が最初の接地後にバウンドし、2回目の接地時に主脚より先に前脚が接地してポーポイズ状態となったため、前脚及び取付構造部等を損傷したものと推定される。 最初の接地でバウンドしたのは、同機の降下率があまり減少しないまま主脚が接地したことによる反発力と、同機の速度が十分減速されなかったために残った揚力が相乗したことによるものと考えられる。 ポーポイズ状態となったのは、高くバウンドした同機を再接地させるために機長が機首下げ操作を行ったことにより、主脚より先に前脚が接地したことによるものと推定される。また、再接地前にエンジン出力を増加させる操作が行われず、同機の降下率が減少しなかったことが前脚及び取付構造部の損傷に関与した可能性があるものと考えられる。		○																																					なし
67	2011年9月22日	香川県東かがわ市引田	JA6522 ユーロコプター式AS350B3型	四国航空株式会社	火災（荷物室からの出火）	本事故は、同機の後方荷物室で火災が発生し、不時着したものと推定される。 後方荷物室で火災が発生したことについては、発火源を特定することはできなかったが、後方荷物室内に装備されたストロボライト・パワーサプライに接続する配線から出火し、付近に積載していた可燃物に延焼した可能性があると考えられる。 同配線から出火した可能性があると考えられることについては、同配線が積載物の移動により損傷を受けず、かつ、配線の破損又は破壊によっても火災発生の危険を生じさせないように、配線を十分保護する設計及び構造となっていなかったことによるものである。 また、後方荷物室の積載物は、ネットによる移動防止措置が施されていなかったため、積載物の移動による損傷から十分保護されていなかった配線を損傷した可能性が考えられる。									○																													なし
68	2011年8月31日	茨城県石岡市高浜の用水路	JR1417 スポーツアビエーション・エアクラフト式アベンジャー-R447L型（単座）	個人	墜落	本事故は、同機が水平飛行中、エンジン出力の低下により高度が低下し不時着を試みた際、不時着しようとした地点の手前にあった配電線に気付かずこれに接触したため、用水路に墜落し大破したことによるものと考えられる。 エンジン出力が低下した理由については明らかにできなかった。																										○										1名軽傷（操縦者）
69	2011年7月28日	北海道河西郡芽室町剣山山中	JA4215 ビーチクラフト式A36型	独立行政法人航空大学校帯広分校	山腹への衝突	本事故は、有視界飛行方式下での基本計器飛行訓練としてフードを装着した学生の操縦する同機が、教官の指示どおりに飛行して山岳地帯に進入し、山を覆う雲に接近又は入ったため、機外目標を失い、山との間隔が教官が考えていたよりも近づいていることに気付かず、地表に異常に接近し、教官が学生から操縦を代わり山を回避しようとしたが、適切な方向に回避することができず、山腹に衝突したものと推定される。 教官が山を覆う雲に接近又は入ったのは、何らかの意図を持って行われた行為であった可能性が考えられるが、本人死亡のためその意図を明らかにすることはできなかった。 同校においてこのような事態が発生したことについては、安全管理体制が適正に機能せず、同校の理念から離れ、管理職と現場との間で安全に対する意識のずれが生じ、不安全行動を見過ごしてしまうような職場環境・組織風土であったという組織的な問題が関与した可能性が考えられる。						○																															3名死亡（機長である教官、学生及び教育研究飛行の教官）、1名重傷（学生）
70	2011年7月26日	静岡市清水区の興津川河口から富士川河口沖の駿河湾	JA22DB エクストラ式EA300/200型	個人	海上への墜落	本事故は、姿勢指示器のない同機が悪天に遭遇し、外部の目標物を視認できない雲中等を飛行したため機長が空間識失調に陥り、海面に墜落した可能性が考えられる。 なお、飛行中に同機の操縦系統に何らかの異常が起こり姿勢が変化した可能性及び落雷の影響で通常の飛行ができなくなった可能性も否定できないが、機長は行方不明となり、同機の一部しか発見されなかったことから、墜落の原因を特定することはできなかった。						○																							○							1名死亡
71	2011年7月24日	但馬飛行場エプロン内	JA4123 ソカタ式TB21型	個人	地上走行中の左主翼損傷（地面接触）	本事故は、機長及び同乗者が、同機の脚がダウン・ロックされていない状態で地上走行を開始したため、各脚シリンダーにおける相互の荷重バランスが崩れて左主脚が折り畳まれ、左主翼が地面に接触して破損したことによるものと推定される。 脚がダウン・ロックされていない状態で地上走行を開始したことについては、機長及び同乗者が、直前の飛行において脚昇降装置が正常に作動せず非常脚下げ装置を使用していたにもかかわらず、所要の整備を行わなかったこと、及びその後の飛行前点検において脚指示灯が脚のダウン・ロックが外れていることを指示していたにもかかわらず、その意味を正しく理解していなかったことによるものと推定される。															○																					なし

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者 （法人番号）	事故概要	原因分析 （報告書原文）	CICTTによる分類																																		死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GCOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
72	2011年7月14日	福井県鯖江市小泉鯖江小泉場外離着陸場	JA007J ロビンソン式 R22Beta型	個人	着陸時の横転	本事故は、同機が接地後にバランスを崩し、離着陸地帯の南側法面に横倒しになったため、乗員が負傷するとともに機体が損傷したものと考えられる。 同機がバランスを崩し、離着陸地帯の南側法面に横倒しになったことについては、機長が意図せずコレクティブ・ピッチレバーを引き上げ、この際の方向維持に必要となる左ラダーペダルの踏み込みが不足し、機体が急速に右旋転に入ったことによるものと考えられる。 機長が意図せずコレクティブ・ピッチレバーを引き上げ、この際の方向維持に必要となる左ラダーペダルの踏み込みが不足したことについては、技量の維持が十分ではなかった可能性が考えられる。			○														○								○															1名重傷（機長）、1名軽傷（同乗者）
73	2011年7月10日	ホンダエアポート上空、高度約11,000ft	JA55DZ セスナ式208B型	東京スカイダイビングクラブ	スカイダイバーと航空機との接触	本事故は、ジャンパーAが同機からダイビングを行った際、基本的な手順によることなくダイビングを開始したため、ジャンパーAの両脚が同機の左側水平安定板と接触し、機体を損傷させたものと推定される。 ジャンパーAが同機の左側水平安定板と接触したことについては、同機はフルパワーで上昇中であり速度が通常に比べ大きかったこと、同機はフルパワーでありプロペラ後流による水平尾翼付近の気流も強いものであったこと、更にウイングスーツを着用時の適切な操作を欠いたことにより通常以上の風圧を受けたことによる可能性が考えられる。																						○																	1名軽傷（スカイダイバー）
74	2011年6月12日	北海道石狩郡新篠津村　新篠津滑空場	JA2168 スポルタビア式 SF25C型（動力滑空機、複座）	個人	着陸時機体損傷	本事故は、同機が、機首上げが不十分なまま滑走路上に激しく接地したため、乗員が負傷し、機体が損傷したものと推定される。 同機が、機首上げが不十分なまま滑走路上に激しく接地したことについては、大きな機首下げ角及び大きな降下率を修正するだけの十分な高度の余裕がなかったことによるものと考えられることに加え、気流の乱れを伴う下降気流が関与して舵の効きが悪くなった可能性が考えられる。 同機が大きな機首下げ角及び大きな降下率となったことについては、機長が、予定の進入経路より上方へ偏移したのを修正しようと急激にスポイラーを開いたことによるものと考えられる。			○																																				1名重傷（機長）、1名軽傷（同乗者）
75	2011年3月24日	熊本空港滑走路上	JA33UK セスナ式172S型	本田航空株式会社	着陸時の機体損傷	本事故は、同機が最初の接地後にバウンドし、2回目の接地時にピッチダウン姿勢で前脚から強く接地したため、プロペラ及び機体構造を損傷したものと推定される。 同機が2回目の接地時に前脚から接地したことについては、練習生が操縦輪を押したか、ピッチが下がるのを適切に支えられなかった可能性が考えられる。			○																																				なし
76	2011年2月18日	八尾空港滑走路上	JA8828 フェアチャイルド・スウェリンジェン式 SA226-AT型	昭和航空株式会社	着陸時機体損傷	本事故は、同機が着陸時に滑走路進入端を通過する頃に、追い風成分の増加等、急激な気流の変化のために揚力が低下して同機が急激に沈下し、さらに左に傾いて、左主車輪が滑走路に激しく接地したため、機体が損傷したことによるものと推定される。 左に傾いたことについては、右からの横風が強い進入において、風速の変動に伴い機体が左にあおられたことに加えて、クラブからウイングローへの移行の影響が適切に修正されなかったことによると考えられる。			○																																				なし
77	2011年1月3日	熊本空港から北東約14kmの矢護山南南東斜面	JA701M パイパー式PA-46-350P型	個人	山腹への衝突	本事故は、同機が有視界飛行方式で熊本空港から北九州空港へ向かう際、離陸後、山岳地帯に向かって低い上昇率のまま雲中飛行を行ったため、経路上の山腹に衝突し機体が大破し、機長及び同乗者が死亡したものと推定される。 同機が山岳地帯に向かって低い上昇率のまま雲中飛行を行ったことについては、機長が熊本空港周辺山岳地帯の地形を十分に把握していなかったこと等が関与した可能性が考えられるが、明確な理由は明らかにすることはできなかった。						○																							○								2名死亡（機長及び同乗者）
78	2010年12月2日	仙台空港滑走路12上	JA3891 ビーチクラフト式 A36TC型	個人	胴体着陸	本事故は、同機が仙台空港滑走路12に接地後、着陸装置が格納され始めたため、機体を損傷させたものと推定される。 着陸装置が格納を始めたことについては、機長が着陸装置を出し忘れたかもしれないと感じ、脚レバーを誤って上げ位置に操作したことによるものと推定される。			○																																				なし
79	2010年11月5日	宮崎空港滑走路上	JA4167 ビーチクラフト式 A36型	独立行政法人航空大学校	着陸時のかく座	本事故は、同機が着陸したときにバウンドした際、着陸復行を行うことなくポーポイズの状態となり、最終的にノーズギアから滑走路に強く接地したため、機体が損傷して滑走路上でかく座したことによるものと推定される。 同機が着陸時にバウンドしたことについては、同練習生が同進入端の上空でエンジン出力をアイドルに減じたものの、速度がやや速く、そのまま通常どおりフレアーをすると接地位置が延びてしまうと判断し、フレアーを少なめに行ったことによるものと考えられる。その結果、速度及び降下率が減少せず、揚力が残った状態で接地したことと、着陸装置が接地したときの反動とでバウンドしたものと考えられる。 同機がバウンドしたにもかかわらず着陸復行を行わなかったことについては、同練習生がバウンドをしたときにちゅうちょせず着陸復行を行う知識及び技能を身に付けていなかったことによるものと考えられる。			○																																				なし
80	2010年9月26日	鹿児島県熊毛郡屋久島町紀元杉付近の山中	JA9635 アエロスパシアル式 AS332L型	朝日航洋株式会社	機外荷物つり下げ飛行中における墜落	本事故は、同機が山岳地の谷間上空を機外荷物をつり下げて飛行中、引き返そうとして左旋回中に斜面に接近し、つり荷が樹木又は岩等の地上の物件に引っ掛かったため、墜落し、機体が大破して火災が発生し、機長及び同乗整備士が死亡したものと考えられる。 同機が左旋回中に斜面に接近し、つり荷が樹木又は岩等の地上の物件に引っ掛かったことについては、実施可能であったOGEホバリングを実施しなかったこと、本物資輸送経路上において最低安全高度を大幅に下回った高度を飛行していたこと、左旋回を行った際に飛行高度と雲底の高さとの間隔が小さかったことから上昇を抑えたこと、及びつり荷と樹木との間隔の目測を誤ったことによる可能性が考えられる。								○																														2名死亡（機長及び同乗整備士）
81	2010年9月11日	茨城県筑西市	JR7423 エアロス式 AEROS2-R912型	個人	墜落	本事故は、同機がエンジン出力最大で上昇中に翼のピッチが過大となり機速が減少し、操縦者が機速減少を修正しようとしてベース・バーを引き、それに続けてエンジン出力を下げたため、同機は後進して急激に翼前方が下がり、タンブリングに陥って墜落したものと推定される。 翼のピッチ角が過大になったことについては、操縦者が同機の限界事項等を十分に理解せず、1名搭乗時の飛行では使用制限のある最大出力で離陸、上昇したことによるものと推定される。																○																					1名重傷（操縦者）
82	2010年8月23日	兵庫県神戸空港滑走路上	JA3820 ﾋﾞｰﾁｸﾗﾌﾄ式A36型	個人	胴体着陸	本事故は、同機が着陸の際に、機長が着陸装置を降ろすことを失念したため、胴体着陸となり機体を損傷したことによるものと推定される。 機長が着陸装置を降ろすことを失念したのは、着陸装置を降ろしていると機長が思い込んでいたことによるものと推定される。 機長が、着陸装置を降ろしていると思い込んだことについては、チェック・リストを使用せずに着陸操作を実施したことが関与した可能性が考えられる。 また、着陸装置の警報音に気付かなかったのは、機長が着陸装置の警報音を失速警報音と捉えていた可能性が考えられる。			○																																				なし
83	2010年8月18日	香川県仲多度郡多度津町佐柳島付近	JA6796 ベル式412EP型	海上保安庁	電線接触墜落	本事故は、同機が、小島・佐柳島の間を南から北に通過するときに、島間にあった架空線（佐柳線）に接触したため、墜落したものと推定される。 同機が佐柳線に接触したことについては、当時の機長及び副操縦士が島間の低空飛行における障害物に対する認識を欠いていたこと及び航空障害灯を視認していなかったことによる可能性が考えられる。 機長及び副操縦士が島間の低空飛行における障害物に対する認識を欠いていたことについては、手島から高見島までの島間には架空線がなかったため、それまでと同じ飛行との認識のままでいたことが、機長及び副操縦士が航空障害灯を視認していなかったことについては、佐柳島航空障害灯の閃光の視認性が当該鉄塔の右斜め前方にある樹木によって低下していたことが、それぞれ関与した可能性が考えられる。						○								○																								5名死亡（機長及び同乗者4名）
84	2010年8月1日	熊本県山鹿市鹿本町	JA22NE ロビンソン式 R22Beta型	個人	墜落	本事故は、同機が最終進入中にMRの揚力をほぼ喪失する破局的な失速により操縦不能となったため、減速できないまま大きな降下率で地面に墜落し、機体が大破して、機長及び同乗者が死亡したものと推定される。 MRの揚力をほぼ喪失する破局的な失速により操縦不能となったのは、操縦者がMR低回転の状況でC／Pを引き上げたため、負荷が大幅に増大し、必要馬力が利用馬力を超えてMRブレードの迎角が失速角となり、急激にMR回転が低下したことによる可能性が考えられる。																○																					2名死亡（機長及び同乗者）

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者 （法人番号）	事故概要	原因分析 （報告書原文）	CICTTによる分類																																					死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GCOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
85	2010年7月28日	北海道松前郡福島町岩部岳東方の山中	JA3902 セスナ式TU206G型	中日本航空株式会社	山の尾根への衝突	本事故は、同機が札幌飛行場へ向けて有視界飛行方式による飛行中、渡島半島の山岳地帯上空において、機長が地表を引き続き視認することができなくなったため、同機が最低安全高度を維持できなくなり、尾根付近の立木に衝突して墜落し、機体が大破し、機長及び同乗者が死亡したものと考えられる。 機長が地表を引き続き視認することができなくなったことについては、機長が引き返す判断をする時機が遅過ぎたことによるものと考えられる。							○																											○						2名死亡（機長及び同乗者）
86	2010年7月25日	埼玉県秩父市大滝の山中	JA31TM ユーロコプター式AS365N3型	埼玉県（本田航空株式会社受託運航）	墜落	本事故は、同機が、降下隊員のホイスト降下中に、位置を調整するため左に移動した際、適切な見張りが行われず、フェネストロンが樹木と接触したため、方向保持不能となり、メイン・ローターも樹木に接触して墜落したものと推定される。 フェネストロンが樹木と接触したことについては、十分な長さのあるホイスト・ケーブルの利点を活用せず、同機の対地高度を下げたことが関与したものと推定される。									○						○																								5名死亡（機長、LST操縦士、航空隊員2名及び消防隊員1名）
87	2010年6月24日	鳥取県東伯郡北栄町	JA80DG ﾃﾞｨｰ･ｼﾞｰ式DG-800B型（動力滑空機、単座）	個人	着陸時機体損傷	本事故は、機長が、着陸進入中に敷地内に到達できないほど低くなっていることに気付くのが遅れ、また気付いた後にエアブレーキの戻しが不十分なまま水平以上の大きな機首上げ操作をしたため、十分な降下率の修正ができないまま、下がった状態の胴体後部を同滑空場敷地縁辺部に強く接触させた後、前のめりになって接地し、機体が損傷したものであると考えられる。 敷地内に到達できないほど低くなっていることに気付くのが遅れたのは、進入目標を通常より大幅に手前となる同滑空場敷地縁辺部に設定したことが関与したものと考えられる。			○					○																																なし
88	2010年6月13日	茨城県筑西市上空	JX0108 ｱﾏﾉ式A-1型（自作航空機、単座）	個人	墜落	本事故は、飛行特性を全く知らない自作航空機に初めて搭乗した同操縦者が、同機で地上走行を行っていたときに浮揚してそのまま飛行し、飛行中に失速を試みた後、同機がテール・スライドしたことにより過大な負荷を受けたため、機体が空中で破壊して墜落したものと考えられる。																		○																				1名死亡（操縦者）
89	2010年6月12日	三重県松阪市高須町　高須滑空場	JA2553 ヴァレンティン式タイフーン17EⅡ型（複座）	個人	着陸時機体損傷	本事故は、同機が着陸の際にフラップ＋15°で進入中、フレアーする直前の高度約3～5mで急にノーズが下がって沈下したため、ハードランディングしたことにより機体を損傷し、機長及び同乗者が重傷を負ったものと推定される。 同機のノーズが急に下がって沈下したことについては、ウインドシアー及び群生するあしの影響で発生した気流の乱れにより、急激な沈下を引き起こした可能性が考えられる。			○																																		○	2名重傷（機長及び同乗者）
90	2009年11月7日	長野県長野市若穂綿内芦ノ町 長野市滑空場	JA2540 PZLﾋﾞｴﾙｽｺ式SZD-50-3ﾌﾟﾊｯﾁ型（滑空機、複座）	社団法人長野県航空協会	着陸時機体損傷	本事故は、同機がウインチ曳航による離陸直後、必要な加速が得られず曳航索から離脱し、着陸のための対応操作を行った際、操縦教員が、エアーブレーキを無意識に引いたことにより大きな降下率で接地したため、機体を損傷するとともに操縦教員及び操縦練習生が負傷したものと推定される。			○												○				○																				1名軽傷（操縦教員）、1名重傷（操縦練習生）
91	2009年10月30日	鹿児島県鹿児島空港滑走路上	JA4165 ﾋﾞｰﾁｸﾗﾌﾄ式A36型	独立行政法人航空大学校	胴体着陸	本事故は、同練習生が脚下げ操作を失念し、その後の確認手順においても気付かず、着陸装置が格納された状態で着陸したため、胴体下面を滑走路に接触させながら滑走し、機体を損傷させたことによるものと推定される。 脚下げ操作を失念し、その後も気付かなかったことについては、脚下げを行う時機に管制官からショート・アプローチを行うよう指示を受けたことにより、通常の操作時と手順が変わったこと、指示の理由や先行機との間隔設定に同練習生の意識が向いていたこと、及び確認行為の形骸化が関与した可能性が考えられる。			○																																				なし
92	2009年10月11日	美瑛岳の東約6kmの山中	JA2503 バレンティン/FFT式KIWI型（単座）	個人	不時着時機体損傷	本事故は、同機が強風により山の近くまで流され、気流の擾乱に遭遇してキャノピーが破損し、飛行の継続が困難となり、不時着した際、立木に衝突したため、機体を損傷したことによるものと推定される。 同機が気流の擾乱に遭遇したことについては、同機長が事前に高層の気象情報を入手し、滑空機の性能を十分理解した上で、引き返すために必要な高度と到達距離を考慮していなかったことにより、山及び山の風上側に発生する積雲に接近したことによるものと考えられる。 キャノピーが破損したことについては、同機長がシートベルトを確実に締めていなかったため、気流の擾乱に遭遇した際に頭部をキャノピーに強打したことによるものと推定される。								○																							○							1名軽傷（機長）
93	2009年10月10日	愛媛県松山空港滑走路上	JA4079 ﾊﾟｲﾊﾟｰ式PA-28R-201T型	個人	胴体着陸	本事故は、同機が着陸の際に、機長が着陸装置を出すことを失念したため、胴体着陸となり、機体を損傷したものと推定される。 機長が着陸装置を出すのを失念したことについては、着陸前に、無理な高度処理を行い通常のトラフィック・パターンを形成しなかったことから、機長が余裕を失い、さらにはランディング・チェックリストの項目を実施しなかったためと推定される。			○																																				なし
94	2009年9月11日	岐阜県高山市（北アルプス奥穂高岳付近）	JA96GF ベル式412EP型	岐阜県防災航空隊	墜落	本事故は、同機が訓練や出動実績のない北アルプス山岳局地の救助活動中において、ロバの耳頂上付近でのホバリング中に高度が下がり、後方に移動したため、MRBが付近の岩壁に接触し、墜落したものと推定される。 同機の高度が低下し、MRBが岩壁に接触したことについては、次の(1)、(2)のいずれか、又は双方が関与した可能性が考えられる。 (1) 山岳地特有の気流の乱れの影響と高度が下がって機体が動いたことで、最初のホバリングで捉えていたと思われる目標（谷向こうの山）との距離感の保持が困難となったこと。 (2) 同機の事故当時の全備重量は、地面効果外ホバリング可能最大重量とほぼ同じであったことに加えて、高高度で、山岳局地特有の気流の変化や横風等のエンジン出力や飛行性能に影響を及ぼしやすい不利な条件下での飛行であったことから、エンジン出力不足などによって機体が降下し、機首方位の維持も困難となったこと。 訓練や出動実績のない北アルプス山岳局地に同機が出動したことについては、同センターと県警航空隊との北アルプス山岳救助活動の分担について明文化された規定がなく、同センターがその分担について明確な認識を有していなかったことが関与した可能性が考えられる。						○																																3名死亡（機長、整備士及び消防吏員）
95	2009年9月5日	静岡県静岡市清水区三保場外離着陸場	JA33TH ﾛﾋﾞﾝｿﾝ式R44型	個人	着陸時機体損傷	本事故は、機長が、同機の接地前に崩した姿勢を立て直した後、状況をよく確認せずに早く接地させようとコレクティブを性急に下げ位置としたため、ハードランディングし、機体が損傷したものと推定される。 機長が状況をよく確認せずに早く接地させようとしたことについては、息のある横風と後方に移動した重心位置への対応が不適切となって同機の姿勢を崩し、操縦に強い不安を抱いたことが関与した可能性が考えられる。			○																																				なし
96	2009年8月9日	大阪府大阪市此花区	JA100M ﾛﾋﾞﾝｿﾝ式R22Beta型	個人	着地機体損傷	本事故は、機長が、降下後ホバリングに移行するオートローテーションの訓練中、目標地点に到達する前に同機を強く接地させたため、同機が大破したことによるものと推定される。 機長が、目標地点に到達する前に同機を強く接地させたことについては、次のことが関与した可能性が考えられる。 (1)目標地点に正対したときには、高度が低くなっており、到達が困難な状況となっていたにもかかわらず、進入を継続する判断をしたこと。 (2)疲労の蓄積により、地表面の接近に対する認知及び対応に遅れが生じたこと。 (3)目標地点に集中するあまり、周辺に対する注意力が散漫となり、地表面との距離感を失ったこと。			○																																				なし
97	2009年8月3日	滋賀県高島市今津町の山中、標高約500m付近	JA9690 ｱｴﾛｽﾊﾟｼｱﾙ式AS332L型	朝日航洋株式会社	地上作業員負傷	本事故は、同機が資材の吊り上げのため乙33作業場に徐々に降下した際、作業場所周辺の内部が朽ちていた立木が、同機のダウンウォッシュにより折れて地上の作業員に当たったため、作業員Aが負傷したことにより発生したものと推定される。									○																													1名重傷（作業員）
98	2009年7月20日	兵庫県但馬飛行場の南東約15km	JA32CT ﾛﾋﾞﾝｿﾝ式R44Ⅱ型	個人	墜落	本事故は、同機が目的地飛行場へ飛行中、機長が雲のため有視界気象状態を維持することができなくなり、山に接近したことに気付かなかったため、そのまま飛行を続け、山腹に衝突して機体が大破し、機長及び同乗者が死亡したものと推定される。 本事故の発生については、飛行前及び飛行中に十分な気象情報の確認を行わなかったこと、並びに飛行中、雲に覆われた状態で山岳地帯を飛行することが予想された状況で、引き返し又は目的地変更等について安全の確保を優先した判断を行わなかったことが関与したものと考えられる。						○																									○							2名死亡（機長及び同乗者）

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者 （法人番号）	事故概要	原因分析 （報告書原文）	CICTTによる分類																																			死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GCOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
99	2009年4月27日	大阪府八尾空港滑走路27付近	JA7987 ﾛﾋﾞﾝｿﾝ式R22Beta型（回転翼航空機）	大阪航空株式会社	不時着時機体損傷	本事故は、オートローテーション・パワー・リカバリー訓練での進入中、発動機が停止したことから、機長は、訓練生から操縦を替わって接地操作を行ったが、降下率の大きなハードランディングとなったため、機体を損傷したものと推定される。 発動機が停止したことについては、同訓練実施時のスロットルが急激に絞られたことが関与した可能性が考えられる。 ハードランディングとなったことについては、背風成分の存在によりフレアーの効果が不足したこと、及び訓練生がコレクティブを持っていたことにより機長は最善なコレクティブ操作ができなかった可能性が考えられる。			○																																					なし
100	2009年4月5日	岐阜県高山市丹生川町　飛騨場外離着陸場（飛騨エアパーク）	JA28TT ﾃﾞｨｰ･ｼﾞｰ式DG-800B型（動力滑空機、単座）	個人	離陸時機体損傷	本事故は、同機が飛騨エアパークにおいて、強い横風が吹く中で離陸滑走を開始したため、風見効果で右に偏向し、方向制御ができないまま滑走路を逸脱し、ビニールハウス及び軽トラックのほろの支柱に衝突し、機体を損傷したものと推定される。 強い横風が吹く中で離陸滑走を開始したことについては、機長がその日のうちに飛行したいという強い意欲があり、風の状況を十分確認するなどの注意を払わなかったことによるものと考えられる。また、方向制御ができないにもかかわらず離陸滑走を継続したことについては、機長が、強い横風の影響を過小評価したためと考えられる。							○									○								○															なし
101	2009年3月29日	茨城県猿島郡五霞町川妻　利根川河川敷	JR1397 ﾗﾝｽﾞ式S-6型	個人	墜落	個人所属ランズ式Ｓ－6ESコヨーテⅡ型JR1397（以下「同機」という。）は、平成21年3月29日（日）、2名が搭乗し、守谷場外離着陸場（以下「守谷場外」という。）を13時30分ごろに離陸し、関城場外離着陸場（以下「関城場外」という。）を経由して、五霞場外離着陸場（以下「五霞場外」という。）に着陸した。 その後、同機は、五霞場外を離陸し、旋回時し失速、14時58分ごろ五霞場外から約200m離れた草地に墜落し、搭乗者2名が死亡した。機体は大破した。																	○																					2名死亡（搭乗者）
102	2009年2月10日	群馬県利根郡みなかみ町	JA6055 ﾍﾞﾙ式206L-3型	新日本ヘリコプター株式会社	電線接触墜落	本事故は、同機が送電線の巡視飛行中に、上部で交差する別の送電線の1本と接触したため、制御できない操縦状態に陥り、墜落したものと推定される。 同機が別の送電線と接触したことについては、機長と巡視員のコミュニケーションが不十分な状態で、機長が正確な現在地を把握していなかったにもかかわらず前進を継続したこと及び送電線の発見が遅れたことが関与したものと考えられる。						○																																2名重傷（機長及び巡視員）
103	2008年12月28日	栃木県下都賀郡藤岡町	JA2382 ｱﾚｷｻﾝﾀﾞｰ･ｼｭﾗｲﾊｰ式ASK23B型（滑空機、単座）	個人	立木衝突墜落	本事故は、同機が同滑空場への最終進入中、高度が低かったにもかかわらず同機長がエアブレーキを開いたため、高度を失って最終進入経路下にある立木の頂部に同機の右主翼が衝突したことにより墜落したものと考えられる。 同機長がエアブレーキを開いた理由は、明らかにすることができなかった。							○																															1名死亡（機長）
104	2008年12月6日	東京都大島空港滑走路上	JA3510 ﾊﾟｲﾊﾟｰ式PA-28R-200型	個人	着陸時機体損傷	本事故は、同機が着陸の直前に風向風速が急激に変動する気流に遭遇したため、落着し、機体を損傷したことによるものと考えられる。			○																																	○	なし
105	2008年12月1日	沖縄県宮古島市の池間島灯台の東北東約8kmの海上	JA6713 ﾍﾞﾙ式412型	海上保安庁	着水機体損傷	本事故は、夜間における海上での同船を対象とした撮影訓練中、低空飛行のホバリングに移行する際に同機の高度が低下して着水し、MRブレードが海面に衝突したため、その衝撃により機体が損傷したものと推定される。 同機の高度が低下して着水したことについては、夜間の外部景観による高度確認が困難な状況において、機長が進入対象である同船までの距離の目測を誤ったこと、及び高度確認のための機長と副操縦員との適切な連携がなされなかったことにより、機長が高度の低下に気付くのが遅れたことによるものと考えられる。						○																																なし
106	2008年11月8日	鹿児島県枕崎市枕崎飛行場付近	JX0018 ｽｽﾞｷ式SG-5型（自作航空機、単座）	個人	不時着時機体損傷	本事故は、同機が不時着した際、不時着地の表面が軟らかく凹凸があり、円滑な地上滑走ができなかったため、機体が大破したものと推定される。 同機が不時着したことについては、離陸上昇中の低高度において、気流の乱れに遭遇し、突然、操縦者が意図しない機体姿勢の右への変化が生じたことが関与したものと推定される。																○												○								1名軽傷（操縦者）
107	2008年11月2日	宮崎県えびの市川内川河川敷えびの京町場外離着陸場	JR7092 ﾋﾞｯｸﾊﾞｰﾄﾞ式FR-250型（超軽量動力機、体重移動型、単座）	個人	墜落	本事故は、操縦訓練を受けていない操縦者が、飛行可能な機体を使用して地上滑走を行っている際に、コントロールバーを押したことにより機体が浮揚し、機体のコントロールができなかったため、付近の川に墜落し操縦者が死亡したものと考えられる。																○																				1名死亡（操縦者）
108	2008年10月23日	秋田県仙北市田沢湖生保内場外離着陸場	JA6117 ｱｴﾛｽﾊﾟｼｱﾙ式SA315BｱﾙｳｪｯﾄⅢ型	東邦航空株式会社	着陸時機体損傷	本事故は、同機が接地の際、離着陸地帯付近に十分な飛散物対策が取られずにシートが置かれていたため、同機のダウンウオッシュによってそれが舞い上げられ、メインローター回転面に吸い込まれたことによりブレードの位置関係が崩れ、スペーシングケーブル取付部のリンクの破断によってスペーシングケーブルが脱落し、メインローターシステムのバランスが崩れ、振動が発生し、接地時に機体を損傷したものと推定される。 十分な飛散物対策が取られていなかったことについては、同社の飛散物の処置方法に関する規定が具体性に欠けていたことが関与した可能性があるものと考えられる。	○						○																															なし
109	2008年10月8日	香川県高松空港滑走路上	JA5327 ﾋﾞｰﾁｸﾗﾌﾄ式58型	朝日航空株式会社	胴体着陸	本事故は、同機が計器進入訓練に伴うタッチ・アンド・ゴーを実施中、着陸後の離陸滑走において着陸装置が格納されたため、胴体で滑走し、機体を損傷したことによるものと推定される。 離陸滑走において着陸装置が格納されたことについては、左操縦席で同機を操縦していた訓練生が、誤って脚ハンドルを上げ位置に操作した可能性が考えられる。			○																																			なし
110	2008年9月26日	東京都調布飛行場	JA3519 ｾｽﾅ式T210K型	個人	着陸時機体損傷	本事故は、同機が、着陸時にバウンドを繰り返し、機長は着陸復行を試みたが再離陸できなかったため、滑走路を逸脱し、草地の上り段差に衝突及び草地上を横滑りして損傷したものと推定される。 同機が着陸時にバウンドしたことについては、機長が行った機首の引き起こし操作が十分でなく接地姿勢が確立できていなかったことによるものと推定される。 また、再離陸できなかったことについては、機長が操作手順を十分に確認しないまま同機を操縦し、着陸復行の操作を規定どおりに行わなかったことによるものと推定される。			○																					○															
111	2008年8月19日	大阪府八尾市志紀町	JA3721 ｾｽﾅ式TU206F型	第一航空株式会社	不時着時機体損傷	本事故は、機長が着陸進入中に同機の補助燃料ポンプを使用したことにより、燃料／空気比が過剰に濃厚となりエンジンが停止したため、不時着し、その際、同機が地上の物件に衝突して大破したものと推定される。 機長が着陸進入中に補助燃料ポンプを使用したことについては、製造者からの安全情報が同社内で周知されず、同機の補助燃料ポンプの正しい使用方法が十分に理解されていなかったこと、同機の不具合情報が口頭で不正確に伝達されたこと、及び同運用基準に規定されていない操作が安易に扱われたことが関与したものと推定される。							○																				○											1名軽傷（同乗者）
112	2008年8月3日	東京都神津島空港	JA3920 ﾊﾟｲﾊﾟｰ式PA-32R-301T型	個人	胴体着陸	本事故は、同機が神津島空港に着陸する際、機長が脚下げ操作を失念したため、胴体着陸し、機体が損傷したものと推定される。 脚下げ操作を失念したことについては、最終進入時、機長は、急いで高度を下げなければいけないと気が急き、高度処理に気をとられ、また、ランディング・チェックを実施しなかったためと考えられる。			○																																			なし
113	2008年7月26日	長崎県長崎空港B滑走路東側約200mの海上	JA4106 ｿｶﾀ式TB10型	個人	火災不時着水	本事故は、LHフロント・マニホールドが左前方接続パイプとともに外れたため、高温の排気ガスがエンジンルーム内に噴出し、エグゾーストパイプ左側付近のカウリング及びホースを焼いて火災になり、高温の排気ガスと火災により発生した煙がキャブレターを通ってエンジン内に入り、飛行に必要な推力を得られなくなり不時着水して大破したものと推定される。 同機の左前方接続パイプが外れたことについては、クランプの過度の締め付けにより接続パイプに発生したき裂に腐食作用が影響し、き裂を成長させたことが関与したものと推定される。																										○												

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者 （法人番号）	事故概要	原因分析 （報告書原文）	CICTTによる分類																																			死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GCOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
114	2008年7月20日	埼玉県北埼玉郡大利根町　読売大利根滑空場	JA2130 ｱﾚｷｻﾝﾀﾞｰ・ｼｭﾗｲﾊｰ式ASK13型（滑空機、複座）	個人	墜落	本事故は、同機が同滑空場からウインチ曳航により離陸した直後に、曳航員がウインチ曳航を中止したため、練習生による機首下げ操作が開始される間に同機の速度が低下し、この時の高度が低く索離脱後の降下中に安全な速度まで増速することができなかったことにより、同滑空場内に墜落したものと考えられる。 曳航員がウインチ曳航を中止したことについては、両ドラムが同時に接続され、曳航していない左ドラムが索を巻き取っているのに気付いたことによるものであり、左ドラムが索を巻き取っていたことについては、曳航員による左セレクター・レバーの解除操作が確実に行われず、左セレクター・レバーが接続と解除との中間位置にとどまったままであったことによるものと推定される。 左セレクター・レバーが中間位置にとどまったままで両ドラムが同時に接続されたことについては、取り付けられていたストッパーの長さが短かったことによるものと推定される。	○													○				○																						1名重傷（操縦練習生）
115	2008年7月6日	青森県下北郡大間町大間崎沖の海面	JA9755 ｱｴﾛｽﾊﾟｼｱﾙ式AS350B型	小川航空株式会社	墜落	本事故は、同機が、海面上を低高度で飛行中、濃い霧の中に入り、操縦士Aが、姿勢判断の基準となる水平線を見失って、姿勢の維持ができなくなったため、海面に墜落したものと考えられる。同機は水没し、機長及び操縦士Aが死亡し、同乗者2名が行方不明となった。 姿勢の維持ができなくなったことについては、操縦士Aが空間識失調に陥った可能性があると考えられる。							○									○																	○					4名死亡
116	2008年5月2日	岐阜県高山市丹生川（にゅうかわ）町　飛騨農道離着陸場（飛騨エアパーク）	JA2569 ｸﾞﾛｰﾌﾞ式ｸﾞﾛｰﾌﾞG109B型（動力滑空機：複座）	個人	着陸時機体損傷	本事故は、同機が、着陸時にバウンドを繰り返した後に復行をしようとしたが、再離陸できなかったため、立木に衝突し大破したことによるものと推定される。 同機が着陸時にバウンドしたことは、機長が右席操縦におけるエアブレーキ操作を適正にできなかったこと、また再離陸できなかったことは、機長が行った復行の操作が適正ではなかったことによるものと推定される。			○					○																													2名軽傷（機長及び同乗者）
117	2007年12月9日	静岡県静岡市葵区南沼上	JA31NH ﾕｰﾛｺﾌﾟﾀｰ式EC135T2型	オールニッポンヘリコプター株式会社	墜落	本事故は、同機が飛行中に同ロッドが破断したため、TRの操縦が不能となり、事故現場付近上空まで飛行し、減速後、右旋転に移行し、急激に高度を失って墜落し、機長が死亡し、同乗整備士が重傷を負ったものと推定される。 同ロッドが破断したことについては、同ロッドとヨー・アクチュエーターとの締結部の緩み、ボール・ピボットの固着及び固着による共振現象により、同ロッドに疲労強度を超える繰り返し曲げ荷重が作用したことによるものと推定される。 ボール・ピボットが固着していたことについては、内側リングと外側リングとの接触面における腐食により生成された赤さびが両リングのすき間で体積膨張したため、両リングの動きが拘束されたことによるものと推定される。 同機が墜落したことについては、機長が、減速操作したところ右旋転に移行したことから、復行しようとしてエンジン出力を増加する操作をしたため、同機は、右旋転が加速して操縦不能となり、急激に高度を失ったことによるものと推定される。 機長が死亡したことについては、ショルダー・ハーネスを装着していなかったため、墜落時の衝撃により上体が前屈し、サイクリック・スティックに胸部を強打して心臓を損傷したことによるものと推定される。																										○											1名死亡（機長）、1名重傷（整備士）
118	2007年12月2日	千葉県長生郡白子町	JR7380 ｺｽﾓｽ式ﾌｪｰｽﾞⅡ C16-R582型（超軽量動力機、複座、体重移動型）	個人		本事故は、操縦者が機体の組み立て時にトライク部をグライダー部の正規の位置より後方に取り付けた状態で飛行したため、同機は操縦が困難な状態となり急な右旋回に入り、失速して墜落し、操縦者が死亡したことによるものと推定される。 なお、取付位置が正規の位置と異なっていたことについては、機体の組み立てに不慣れであったこと及び組み立て時にユーザーズ・マニュアルを見ていなかったと考えられることから、操縦者がこれを誤ったものと考えられる。																								○											1名死亡（操縦者）
119	2007年11月15日	岐阜県中津川市恵那山山頂付近	JA5257 ｾｽﾅ式404型	昭和航空株式会社	墜落	本事故は、同機が、雲で覆われた恵那山山頂に連なる峰に向い、回避操作をすることなく飛行を継続したため、峰の立木に衝突し、墜落、大破したことによるものと考えられる。同機の機長及び航測員が死亡し、整備士が重傷を負った。 同機は、峰の立木に衝突する前に雲に入った可能性が考えられるが、機長が、雲のある方向に向かって飛行をした理由については、明らかにすることができなかった。							○																									○					2名死亡（機長、航空測量員） 1名重傷（整備士）
120	2007年11月10日	宮崎県都城市大淀川河川敷場外離着陸場付近	JA21FX ｻﾞｸﾛﾄ・ﾚﾓﾝﾄｳﾌ・ｲ・ﾛﾄﾞｸｳﾂｲ・ｽﾌｼｪﾝﾄｳ・ﾛﾄﾆﾁｪｺﾞ・ｴﾄﾞｳｱﾙﾄﾞ・ﾏﾙｶﾞﾝｽキ式MDM-1"ﾌｫｯｸｽ"型	個人	着陸時機体損傷	本事故は、同機が、展示曲技飛行の最終段階で着陸のための最終進入を行った際、滑走路までの距離及び高度が不適切な状態で失速速度に近づき、速度を回復するために機首下げを行ったが、降下率が過大となり、機首上げを行ったものの、その効果が得られなかったため、滑走路手前でハードランディングとなり、機体が大破したことによるものと推定される。 同機が着陸時にバウンドしたことは、機長が右席操縦におけるエアブレーキ操作を適正にできなかったこと、また再離陸できなかったことは、機長が行った復行の操作が適正ではなかったことによるものと推定される。			○													○												○				1名軽傷（機長）
121	2007年10月30日	埼玉県熊谷市妻沼滑空場	JA2312 ﾕﾋﾞ／ｱﾚｷｻﾝﾀﾞｰ・ｼｭﾗｲﾊｰ式ASK13型（滑空機、複座）	東海大学	墜落	本事故は、同機がウインチ曳航により離陸した直後に、同機が曳航索を追い越し自然離脱に至り、対応操作が遅れたため、失速して機首から墜落し、搭乗者2名が重傷を負ったことによるものと推定される。 同機が曳航索を追い越したことについては、曳航索の同機を引く速度が急激に減少したことによる可能性が考えられるが、その原因は明らかにすることは出来なかった。													○				○																			2名重傷（操縦教員、操縦練習生）
122	2007年10月27日	大阪府堺市堺区	JA102D ﾛﾋﾞﾝｿﾝ式R22BETA型	大阪航空株式会社	墜落	本事故は、同機の飛行中にマスト・バンピングが発生し、メイン・ローター・ブレードがテール・コーンを叩き、メイン・ローターの回転が低下したため、機体が操縦不能状態となり、墜落したことによるものと考えられる。 マスト・バンピングが発生したことについては、体験飛行中に後方からの強い突風を受けた際、右席に着座した無資格の同乗者が本件機長による機体の回復操作を困難とする急激な操縦操作を行ったことが関与した可能性が考えられる。																○																			2名死亡（機長及び同乗者）
123	2007年10月18日	北海道空知郡南幌町（そらちぐんなんぽろちょう）	JA6775 ﾍﾞﾙ式412EP型（回転翼航空機）	北海道総務部危機対策局防災消防課防災航空室	降下隊員の負傷	本事故は、ホバリング中の回転翼航空機からレグバッグ降下訓練を行った際、降下隊員が地上約5mで一旦停止後、右手がロープから離れたことにより降下を制動することができなくなり落下したため、重傷を負ったことによるものと推定される。 降下隊員の右手がロープから離れたことは、よれて絡まったロープを、右手のみで解こうとした際に、確実に降下を停止させる作業姿勢がとられていなかったことが関与したものと推定される。									○																									1名重傷（隊員）
124	2007年9月29日	埼玉県児玉郡美里（みさと）町 美里場外離着陸場付近	JR0806 ｸｲｯｸｼﾙﾊﾞｰ式GT400S-R447L型	個人	墜落	本事故は、操縦者が同機の地上での慣熟訓練中に意図せず離陸したため、計器に対する適切な注意配分と適切な操縦操作ができず墜落したことによるものと考えられる。これにより操縦者は重傷を負い、機体は損壊した。																	○																			1名重傷（操縦士）
125	2007年9月1日	宮崎県宮崎空港南東約1nmの海上	JA3863 ﾋﾞｰﾁｸﾗﾌﾄ式A36型	個人	接水墜落	本事故は、変化の速い気象状況において、局地的な強雨の中を飛行し、有視界気象状態が維持できなくなり、悪天気象域から脱出しようと右旋回を行った際、高度が低くなり過ぎたが、エンジン出力を増加することなく右旋回を行ったため、右主翼が接水して墜落したことによるものと推定される。 なお、変化の速い気象状況で飛行したことについては、機長のこの地域では豊かな飛行経験があるとの自信過剰が関与したものと考えられる。							○																									○					1名重傷（機長）
126	2007年7月28日	宮城県仙台市霞の目飛行場	JA2463 ｱﾚｷｻﾝﾀﾞｰ・ｼｭﾗｲﾊｰ式ASK23B型（滑空機、単座）	東北大学	発航時の墜落	本事故は、同機のウインチ発航開始直後に曳航索安全装置が破断し、練習生Aがその後の同機の姿勢を適切に保持することができなかったため、機首が急角度で下を向いた状態で墜落したことによるものと推定され、練習生Aは死亡した。 同機の姿勢を適切に保持できなかったことについては、曳航索安全装置が破断した後に発生した低重力環境を練習生Aが失速と錯誤し、過大な機首下げ操作を継続した可能性が考えられる。	○												○				○																			1名死亡（操縦練習生）
127	2007年7月7日	愛知県知多郡阿久比町知多飛行クラブ場外離着陸場	JR1760 ｸｲｯｸｼﾙﾊﾞｰ式GT500-R532L型	個人	着陸時機体損傷	本事故は、操縦者が着陸の際、離着陸地帯末端を接地目標位置として進入し、接地操作時の過度な引き起こしで失速し、墜落したため、機体は損壊し、操縦者が重傷を負ったことによるものと考えられる。																	○																			1名重傷（操縦者）

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者 （法人番号）	事故概要	原因分析 （報告書原文）	CICTTによる分類																																					死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GCOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
128	2007年6月4日	長野県松本市奥穂高岳鞍部付近	JA9826 ｱｴﾛｽﾊﾟｼｱﾙ式SA315BｱﾙｳｪｯﾄⅢ型	東邦航空株式会社	物資つり上げ中に小屋に衝突	本事故は、同機が、物資を吊り上げる際に、同機の位置及び飛行姿勢が急変して、傾斜して高くなっていた雪面にメイン・ローター・ブレードを接触させ、更に機体を後退させる際にテイル・ローター・ブレードを雪面に接触させたために3枚全てのブレードが破断してヨー・コントロール不能となり、機体が旋転して冬期小屋の屋根に衝突したことによるものと推定される。 同機の位置及び飛行姿勢が急変したのは、風向風速の瞬間的な変化による可能性が考えられ、飛行姿勢が急変したのは、その他に吊り荷を雪上で引きずったことも関与した可能性が考えられる。機体を後進させたのは、機長が衝突を回避して、フックを外し易くしようとしたことによるものと推定される。								○		○																															1名軽傷（操縦者）
129	2007年6月2日	岐阜県中津川市岐阜中津川場外離着陸場の北約1.3km付近	JA9991 ﾍﾞﾙ式412型	東邦航空株式会社	燃料枯渇墜落	本事故は、同機が緑化資材を散布後中津川場外に戻る途中、燃料が枯渇したため、山中に墜落し、機体を大破させるとともに機長が死亡したことによるものと推定される。 飛行中に燃料が枯渇したのは、FUEL LOW注意灯点灯時期を基準とし、安全に着陸できる最低燃料量が確保できるような燃料管理が行われず、FUEL LOW注意灯が点灯した後残燃料量に余裕のあるうちに機長が燃料補給を行わなかったためと推定されるが、これには、作業効率を優先させた運航、作業に目途をつけたいという機長の心理及び単独飛行している機長以外の者の燃料管理への不参加が関与したものと考えられる。												○																													1名死亡（機長）
130	2007年5月21日	兵庫県篠山（ささやま）市　西紀（にしき）場外離着陸場	JA22CM ロビンソン式R22Beta型	個人	格納庫の屋根に接触墜落	本事故は、同機が西紀場外に着陸するためにホバリングに移行した際に、機長による操縦操作が不適切だったため、同敷地内の増設格納庫屋根に接触して、地上に墜落、横転し、機体を損傷させたことによるものと推定される。								○																															1名軽傷（機長）
131	2007年5月20日	茨城県筑西市明野場外離着陸場	JA3812 ｾｽﾅ式172N型	個人	滑走路逸脱	本事故は、同機が着陸した際に、離着陸地帯中央を過ぎて接地しさらにバウンドしたことから、機長が復行を試みたが、離着陸地帯内では浮揚せずオーバーランし、その先にあった段差に衝突して転覆したため、機体を損傷したことによるものと推定される。 接地点が延びたことは追い風の影響をふくめて過大な対地速度が、オーバーランしたことは、そのことに加えて、着陸復行の決断が遅れ、復行開始時における使用可能な離着陸地帯の長さが不十分だったことが関与したものと推定される。			○					○																○								○				なし
132	2007年5月12日	三重県松坂市	JR0833 ゼンエアー式STOL-CH701-R532L型	個人	発動機停止	本事故は、同機が飛行中に、エンジン内のベアリングが損傷したことによりシムが破損し、その破片がロータリーバルブをロックし、エンジンの吸排気ができなくなったため、エンジンが停止し、その後、最寄りの埋立地に不時着を試みたところ、窪みに衝突したことにより、機体が損傷し、操縦者が重傷を負ったものと推定される。 異物混入によるエンジン停止については、整備が適正に行われていなかったことが関与した可能性が考えられる。								○																				○								1名重傷（操縦者）
133	2007年5月12日	長野県長野市	JA2409 ｱﾚｷｻﾝﾀﾞｰ･ｼｭﾗｲﾊｰ式ASK23B型	個人	送電線に衝突墜落	本事故は、同機が天王山から太郎山にかけてのリッジ・ソアリング中に、送電線を一時的に見失い、その間に送電線に近付きすぎたために、再び視認した際に回避操作を行ったが間に合わず、送電線に衝突し、墜落したことによるものと推定される。							○																															1名軽傷（機長）
134	2007年4月9日	富山県富山市水晶岳付近	JA9203 富士ベル式204B-2型	アカギヘリコプター株式会社	斜面に衝突し大破	本事故は、機長が、霧と降雪で離陸に必要な視程が確保されていない状況で離陸のためのホバリングを行い、自機の姿勢、高度、位置及び針路が把握できないまま視程の良いところに行こうと旋回したため、ビジュアル・キューを失った中で姿勢の保持ができず、高度が低下し、機首を下げた姿勢で斜面に衝突し機体が大破したことによるものと推定され、機長と乗客の計2名が死亡し、その他の乗客5名及び同社の社員3名が重傷を負った。 また、本事故の発生には次の事由が関与したものと考えられる。 （1）離陸後、飛行姿勢が保持できなかったことについては、機長の基本的な計器による飛行の能力が劣っていたこと及び風下側に旋回したため気流の影響を受けたこと (2) 乗客が死亡し、その他の乗客及び同社の社員が負傷したことについては、座席の一部が取り外されていたため座席がない乗客と社員がいたこと 、及び離陸を急いでいたため、座席に着座した乗客でシートベルト装着をしなかった乗客やシートベルトを装着していなかった可能性のある乗客がいたこと （3）離陸に必要な視程が確保されていない状況に陥ったことについては、同機と地上で待機していた乗客との間に通信手段がなかったため、乗客にあらかじめ離陸地点への移動を依頼できなかったことから、離陸地点で乗客を待つ間に天気が悪化したこと							○																								○						2名死亡（機長及び乗客） 8名重傷（乗客）
135	2006年10月19日	福島県福島市ふくしまスカイパーク場外離着陸場	JA3743 パイパー式PA-28R-200型	個人	着陸時機体損傷	本事故は、同機がふくしまスカイパーク場外離着陸場の滑走路14に着陸した際、機長の引き起こし操作が適切でなかったため、大きな降下率で接地し、機体を損傷させたことによるものと推定される。			○																																			なし
136	2006年8月13日	茨城県常総市	none 自作航空機（タイタン社製トルネードⅡ型（推定）、複座	個人	不時着時転覆	本事故は、同機が、有視界気象状態が維持できるかどうかを確認せずに離陸し、雲上飛行を行い、雲中を降下した後、水田に不時着した際、転覆したため、機体を大破したことによるものと推定される。							○																								○						なし
137	2006年8月1日	埼玉県深谷市	none パラシュート型超軽量動力機	個人	電柱に衝突	本事故は、同機が飛行中、河川敷上空を離れ、建物の点在する地域で低高度の旋回を行った際、前方の電柱を避けきれずに衝突し、操縦者が重傷を負ったことによるものと推定される。 前方の電柱を避けきれなかったことについては、操縦者が十分な高度の余裕を保たずに飛行したことが関与したものと推定される。							○																															1名重傷（操縦者）
138	2006年7月26日	茨城県筑西市	JA9490 ベル式206B型	アカギヘリコプター株式会社	送電線に接触墜落	本事故は、同機が薬剤散布飛行中に送電線に接触したため、墜落し、機体が大破するとともに、機長が負傷したことによるものと推定される。 送電線に接触したことについては、送電線の存在に対する機長の認識が希薄となり、散布飛行の送電線に対する角度が直角に近い角度となったため送電線を回避することに余裕がなくなっていたこと、及び通りかかった車への薬剤飛散防止に注意が奪われたため送電線の発見が遅れたことが関与したものと推定される。 機長が、送電線の存在に対して認識が希薄になったことについては、事故時の散布飛行が当初の計画とは異なり、散布漏れを指摘された結果急きょ決定した補正散布であったことが関与したものと推定される。							○								○																								1名重傷（機長）
139	2006年7月15日	静岡県静岡市清水区 三保場外離着陸場	JA203X ｱﾕﾛﾓｯﾄ･ｲﾝﾄﾞｳｽﾄﾘｱ･ﾒｶｴｺ･ﾒﾀﾙｰﾙｼﾞｶ式AMT-200型	個人	着陸時の機体損傷	本事故は、同機が離着陸地帯に着陸した際、左主翼翼端付近が草に接触して機首が左偏向して離着陸地帯を逸脱しそうになり、これを修正しようとしてパワーを増加させたものの修正できず、離着陸地帯とショルダー相当部の境界付近でかく座し、機体を中破させたことによるものと推定される。 機長が離着陸地帯の舗装幅の狭い部分に機体を接地させたこと及び同乗者が操縦を引き継いだ後も状況が悪化したことについては、機長と同乗者との打合せを含めて、飛行準備が十分でなかったこと、ローパスして離着陸地帯の状況を確認しなかったこと、及び三保場外の離着陸地帯の維持管理が十分でなかったことが関与した可能性が考えられる。			○																					○															なし
140	2006年6月30日	東京都東京湾上空	JA8576 セスナ式560型	読売新聞東京本社	後方乱気流による上下動	本事故は、同機が飛行中、同機の先行機（場合によっては先々行機又はその複合）により発生した後方乱気流により機体が上下動したために、社用搭乗者の1人が骨折したことによるものと推定される。 社用搭乗者が骨折したのは、当該部位の既往の骨折が関与したものと推定される。																																○					1名重傷（操縦者）
141	2006年6月24日	長野県長野市	JA2475 PZLービエルスコ式SZD－51－ジュニア型	長野市グライダー協会	不時着時の機体損傷	本事故は、同機が同市街地中心より北西約3kmの地点で高度約1,400mまで上昇し、飯縄山に向かっての滑空中に、地形が登り勾配であったので、対地高度を著しく失ったこと及び機長が見かけの降下角が大きくなる錯覚に陥ったことから、同滑空場に引き返す時機を逸し、スキー場の駐車場に不時着する際に激しく接地したため、機体が中破するとともに、機長が負傷したことによるものと推定される。			○																																			1名重傷（機長）
142	2006年5月25日	大阪府八尾空港	JA4321 ビーチクラフト式B36TC型	株式会社ノエビアアビエーション	胴体着陸	本事故は、訓練生が接地滑走中、主脚のセーフティスイッチが地上を検知する以前に誤って脚上げ操作を行い、この状態において、教官が、反射的にスロットルを全開にしたことにより安全装置が解除され脚が上がり始め、急激な機首上げ姿勢となり、離陸可能な速度に到達できなかったことから、胴体着陸となり、胴体滑走中、滑走路灯に右翼が衝突したため、機体を損傷したものと推定される。			○																																			なし

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者 （法人番号）	事故概要	原因分析 （報告書原文）	CICTTによる分類																																					死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GCOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
143	2006年5月3日	兵庫県豊岡市但馬飛行場	JA201X ｱｴﾛﾓｯﾄ･ｲﾝﾄﾞｳｽﾄﾘｱ･ﾒｶﾆｺ･ﾒﾀﾙｰﾙｼﾞｶ式AMT－200型	個人	離陸時に失速墜落	本事故は、同機が離陸上昇中、飛行場に引き返すため滑走路末端付近の低高度で過大なバンクで急旋回したことから失速しスピンに陥り、回復に必要な対地高度が不十分であったため、回復することができないまま墜落したことによるものと推定され、同機は大破炎上するとともに機長及び同乗者が死亡した。 同機が低高度で引き返しを試み、過大なバンクで急旋回したことについては、同機のエンジン運転状況に何らかの異常が発生したことが関与したものと推定されるが、異常の内容及びその原因についてはこれを明らかにすることはできなかった。																			○																				2名死亡（機長及び同乗者）
144	2006年5月3日	群馬県邑楽郡板倉町 板倉滑空場	JA2291 ロラデン・シュナイダー式　LS3－a型	個人	立木に衝突墜落	本事故は、機長が、同機を滑空場に着陸させようとした際、高度が低くなり、滑走路に斜めに進入したが滑走路に到達できず、隣接する草地に接地する直前に左翼端を灌木に接触させたため、機首が反転して落下し、同機を中破させたことによるものと推定される。							○																											○			なし
145	2006年3月12日	茨城県猿島郡五霞町	none 自作航空機	個人	墜落	本事故は、操縦者が迎え角の大きい状態で旋回のためバンクをとった際、同機が大きなサイド・スリップにより姿勢を崩し、その状態から回復できないまま、利根川に墜落し、機体が大破するとともに、操縦者が死亡したことによるものと考えられる。 同機が、姿勢を回復できなかったことについては、操縦者が新しい機体の飛行経験が少なく、エンジンを自動車用エンジンに換装した同機の飛行特性及び操縦要領に不慣れだったこと、失速とサイド・スリップの違いを正しく理解していなかったため、サイド・スリップに対して正しい回復操作を行えなかったことが関与したものと考えられる。																	○																				1名死亡（操縦者）
146	2006年3月12日	群馬県板倉滑空場	JA2845 ダイヤモンド・エアクラフト式HK36TTCスーパーディモナ型	社団法人日本グライダークラブ	アンダーシュートによる機体損傷	本事故は、同機が最終進入中にパスが低くなったため、滑走路手前の灌木等に機体が接触し、滑走路に接地した際、機体を損傷したことによるものと推定される。 同機のパスが低くなったことについては、機長が同型式機の操縦操作への慣熟が充分でなくパスの正確な高度判定ができていなかったこと、追い風や下降流の影響をうけた際の適切な対応ができなかったこと、及び教官が助言や援助を適時に行わなかったことが関与したものと推定される。							○																											○			なし
147	2006年3月6日	茨城県守谷市	JE0108 エアコマンド式532－2型	個人	原因不明	本事故は、同機が水平飛行中に急に機首を下げて墜落したため、機体が大破し、操縦者が死亡したことによるものと推定される。 同機が飛行中に機首を下げたことについては、操縦者に何らかの身体的異常が突発的に発生し、操縦桿を前方に押した可能性が考えられるが、明らかにすることはできなかった。																			○			○																1名死亡（操縦者）
148	2006年2月8日	長崎県壱岐市 壱岐空港滑走路02終端場外	JA3870 セスナ式R182型	有限会社ジャプコン	滑走路逸脱	本事故は、同機が強い横風で乱気流の下、着陸を試みた際、接地点が大幅に延びたことによりオーバーランとなり、その後仰向けに転覆したため、機体を損傷したことによるものと推定される。 同機がオーバーランとなったことについては、滑走路中間地点を大きく越えた地点に、通常より速めの速度で着地した際バウンドし、あまり減速されないまま残余の距離が短い地点に再接地したためと推定される。			○																											○			○			2名軽傷（機長及び同乗者）
149	2006年1月10日	大阪府関西国際空港から北西約6nmの海上	JA9532 ベル式212型	海上保安庁	吊り上げ中の救難士負傷	本事故は、同機が同船から機動救難士2名を同時に吊り上げる際、斜めに引いてしまう結果になったことから、1名が体勢を崩して左腕に掛けていたロープが同船前方デッキの構造物に引っ掛かった状態で2名が船外に振り出され、同船の手摺り越しにぶら下がる状態となり、その結果2名分の体重がロープを腕に掛けていた救難士の左腕に掛かったため、その左腕を負傷したことによるものと推定される。								○																											1名重傷（機動救難士）
150	2006年1月4日	茨城県水戸市	JR1435 アビアシュド式ミストラルJ－R532L型	個人	不時着時の機体損傷	本事故は、同機が飛行中、後方シリンダー内の燃焼温度が上昇して、ピストンに熱膨張が生じ、ピストンがシリンダー壁に強く擦れて、一時的に動きが拘束されたことによりエンジンが停止したため不時着を試みたが、不時着予定地点の手前にある電話線に車輪を引っかけ、その場で横転して水田に落下し、機体を大破したことによるものと推定される。							○																				○								なし
151	2005年12月30日	広島県広島西飛行場内	JA3682 ビーチクラフト式C23型	個人	着陸時の機体損傷	本事故は、同機が着陸の際、大きな降下率で降下し落着したことからバウンドし、再度接地した際に右主脚を損傷したため、滑走路を逸脱し、金網や格納庫衝突防止ポールに衝突後、格納庫に接触して停止し、機体を大破したことによるものと推定される。			○					○																	○										なし
152	2005年12月18日	栃木県河内郡上河内町鬼怒川滑空場	JA20BB ダイアモンド・エアクラフト式HK36TTCスーパーディモナ型	個人	着陸時の機体損傷	本事故は、訓練生が同機を操縦して接地する直前に、機長が機首の引き起こし操作をしようとして、操縦桿の引き起こし操作と間違ってエア・ブレーキ・レバーを引いたため、機首下げ姿勢で激しく地面に接地したことにより、機体を損傷するとともに、機長が重傷を負ったことによるものと推定される。			○																																1名重傷（機長）
153	2005年11月18日	長野県木曽郡木曽町新開　場外離着陸場	JA9303 アエロスパシアル式AS350B型	朝日航洋株式会社	着陸時の機体損傷	本事故は、機長が着陸のためホバリングに移行し、機体の降下率を減少させようとコレクティブ・ピッチ・レバーを引き上げたが十分引け上げられず、必要な出力を得ることができなかったため、機体がハードランディングし、損傷したことによるものと推定される。			○																																なし
154	2005年10月28日	東京都西東京市向台町	JA3816 パイパー式PA－28RT－201型	個人	不時着時の機体損傷	本事故は、同機が、飛行中使用していた右翼タンクの燃料が枯渇し、エンジンの出力が低下したため、不時着を行った際、機体が大破するとともに、機長が重傷を負ったことによるものと推定される。 右翼タンクの燃料が枯渇したことは、機長が、燃料タンクのセレクターを飛行中適切に操作をしなかったことによるものと推定される。 機長が、燃料セレクターを適切に操作しなかったことは、飛行規程に定められた当該手順を実施していなかったことによるものと推定され、これには、誤操作や手順の失念を防止するために着陸前にチェックリストを使用するという習慣がなかったことも関与したものと推定される。 また、エンジンの出力が低下し、不時着を行ったのは、機長が、「飛行中の発動機の出力低下」時の非常操作手順ができなかったことによるものと推定される。 非常操作手順ができなかったのは、長い期間訓練をしていなかったことが関与したものと推定される。											○																									1名重傷（機長） 1名軽傷（同乗者）
155	2005年10月21日	石川県金沢市	G-KIRK パイパー式J3C一65型	個人	不時着時の機体損傷	本事故は、同機が飛行中にエンジン不調となり、工事中の道路上に不時着をしようとした際、道路上に駐車していた自動車数台に衝突したため、機体を損傷したことによるものと推定される。 エンジン不調になったことについては、キャブレター・インレット・スクリーンの大部分が異物により目詰まりしたため、燃料の流れが制限されたことによるものと推定される。 燃料の流れが制限されるほどの量の異物がインレット・スクリーン周辺に堆積したことについては、それらを除去するための洗浄を行ったが、十分ではなかったことによるものと推定される。							○				○																○								1名軽傷（機長）
156	2005年10月18日	富山県下新川郡宇奈月町音沢谷	JA9690 アエロスパシアル式AS332L型	朝日航洋株式会社	吊り下げ作業時の地上	本事故は、誘導員の指示に従い同機が吊荷を下ろした後、再び同吊荷の位置の修正をしようとした際に、誘導員の方向に吊荷が動いたため、誘導員の右足が吊荷と作業現場上に設置されたH形鋼との間に挟まれ、誘導員が負傷したことによるものと推定される。								○																										2名軽傷
157	2005年10月18日	三重県一志郡美杉村下之川鳥谷	JA6119 アエロスパシアル式SA315B型アルウエットⅢ型	JA6119 アエロスパシアル式SA315B型アルウエットⅢ型	操縦障害	本事故は、同機が、株から完全に切り離されていなかった木材の搬出作業中に、同乗操縦士が株から木材を切り離そうと何度も吊り上げを試みていた間に、同機の飛行姿勢が変動して前傾姿勢に陥り、木材につながったワイヤーに拘束された状態でコレクティブを増加させたため、そのまま地面に衝突したことにより、同機が大破し、操縦士が負傷したことによるものと推定される。								○																										2名重傷（機長及び同乗者）
158	2005年9月27日	秋田県大仙市	JA7670 ヒューズ式269C型	個人	発動機停止後墜落	本事故は、同機が着陸進入中にエンジンが停止し、オートローテーションによる不時着操作ができず、農道に墜落したため、火災が発生し、機体を焼失するとともに機長及び訓練生が死亡したことによるものと推定される。 なお、本事故の発生については、次のことが関与したものと考えられる。 (1) エンジン停止後、オートローテーション操作ができなかったのは、エンジン停止時の飛行高度と速度の組み合わせが、制限高度－速度包囲線図の禁止エリアに入っていたこと (2) 着陸進入中にエンジンが破損し停止したのは、№1コネクティング・ロッドのキャップが破断したことに起因すること。なお、破断の原因については、明らかにすることはできなかった。																											○								2名死亡（機長及び訓練生）

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者（法人番号）	事故概要	原因分析（報告書原文）	CICTTによる分類																																		死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GOOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
159	2005年8月31日	埼玉県大里郡妻沼町（平成17年10月1日より熊谷市）	JA60CT アレキサンダー・シュライハー式ASK21型	千葉工業大学	墜落	本事故は、機長が第3旋回を実施した後、機首を滑走路方向に向け急降下させ、その降下から回復する機首上げ操作のタイミングが遅れたため、滑走路手前の利根川に墜落し、機体が大破するとともに、機長が重傷を負い同乗者が死亡したことによるものと推定される。 なお、機首上げ操作のタイミングが遅れたことについては、風が静穏で水面が鏡面状態になっており、高度を判断するための比較対象物がなく、更に急降下したことにより速度が増加し、その結果必要とする操舵力が増大したこと、及び機長が同乗者に過大な加速度を加えることを懸念したことが関与した可能性が考えられる。																			○																○			1名死亡（同乗者） 1名重傷（機長）
160	2005年8月20日	山形県西村山郡西川町	JA6117 アエロスパシアル式SA315アルウエットⅢ型	東邦航空株式会社	吊り下げ物資衝突による	本事故は、機長が同機の経路を適切に維持せず、技術者と安全上十分な距離をとって飛行しなかったため、吊り下げた物資が技術者に衝突し、同技術者が死亡したものと推定される。 なお、機長が、荷降ろし地の確認を行うとともに飛行姿勢を正しく保持するため進行方向に意識が向き、同機の近傍に対する注意配分が不足したこと及び同社の物資輸送時の連絡体制が確立されていなかったことが本事故に関与した可能性が考えられる。										○																											1名死亡（主任技術者）
161	2005年8月20日	千葉県野田市	JA00HY アレキサンダー・シュライハー式ASW24トップ型	個人	地面に衝突	本事故は、機長が、関宿滑空場に隣接した東側で上昇気流をとらえようと低速で急旋回したため、誤ってスピンに陥り、低高度であったことからスピンから回復できず地面に衝突し、機体が大破するとともに、機長が死亡したことによるものと推定される。																			○																			1名死亡（機長）
162	2005年7月24日	静岡県浜北滑空場	JA2201 グラスフリューゲル式クラブリブレ205型	個人	発航時の失速	本事故は、同機がウインチ曳航により発航中に適切な速度を獲得しないうちに上昇姿勢を取ったことにより同機の姿勢が不安定となり、その後の修正操作が機首を下げることなくエルロンだけで行われたため、何度か修正しているうちに右翼が失速状態になり、裏返しとなって地面に衝突し、機体が大破するとともに、機長が死亡したことによるものと推定される。											○							○																			1名死亡（機長）
163	2005年7月22日	千葉県野田市関宿滑空場	JA2703 ダイヤモンド・エアクラフト式HK36TTC型スーパーディモナ型	個人	曳航離陸直後の墜落	本事故は、A機がB機を曳航して離陸直後、B機がA機より高い高度に上がり、A機の尾部を吊り上げたため、A機は墜落し機体を損傷したことによるものと推定される。 B機がA機の尾部を吊り上げるような高度に上がったのは、機長BがB機のキャノピーの不完全なロックを確実にするために、操縦桿から手を離したこと及びA機から目を離し前方の監視がおろそかになったことによるものと推定される。 なお、トリムの設定及び堤防越えの気流が航空機の上昇率を変化させ、B機の占位保持を困難にすることに関与した可能性が考えられる。												○																									1名軽傷（機長）
164	2005年7月15日	茨城県稲敷郡河内町	JA4097 パイパー式PA－18－150型	個人	地上走行中の接触	本事故は、同機が、着陸後の減速が十分でないまま駐機場に向かって滑走路から出たとき、機体の揺れにより機長が意図せずスロットルレバーを前方に動かしてエンジン出力が増加したことから、機体の走行速度が増すとともに進行方向が左に偏位し、機長が適切な回避措置を取ることができなかったため、駐機中の他の航空機に接触し、機体を損壊させたことによるものと推定される。												○				○																					なし
165	2005年5月30日	北海道紋別空港滑走路上	JA4084 パイパー式PA－46－350P	個人	着陸時機体損傷	本事故は、同機が着陸進入中、経路及び速度が不適切になったが、機長はゴー・アラウンドすることなくパワー・オフのまま進入を継続し、滑走路にアラインしようとして低速で極めて低い対地高度で大きなバンクを取ったため、失速に陥り、オーバーランに強い衝撃を伴って接地し、機体を損傷したことによるものと推定される。 なお、機長がゴー・アラウンドすることなく進入を継続したことについては、緊急状態を想定した訓練に対する認識が不足していたこと等から、進入中断を決心するタイミングを失したことが関与したものと推定される。			○														○																○			なし
166	2005年5月17日	大分県竹田市久住滑空場	JA21KK PZL－ビエルスコ式SZD－50－3”プハッチ”型	九州工業大学	発航時に失速し機体損傷	本事故は、同機がウインチ曳航による発航中、強い追い風のもとにおける離陸上昇であったことから対気速度が十分に得られず、失速してきりもみに陥り低高度であったため回復できず、地面に衝突し、機体が大破するとともに、操縦教員及び操縦練習生が死亡したことによるものと推定される。											○							○																			2名死亡（操縦教員及び操縦練習生）
167	2005年5月3日	静岡県静岡市清水区	JA11PC アグスタ式A109K2型	静岡県警察本部	墜落	本事故は、同機が交通渋滞調査飛行において静浜飛行場に向け残燃料が少ない状態のまま低高度で飛行中、両エンジンが出力停止し、オートローテーションの状態にならず、MR回転数が低下し、操縦不能となったため、墜落したことによるものと推定され、同機は大破、炎上し、搭乗者5名全員が死亡した。 両エンジンが出力停止した原因、及びオートローテーションの状態にならなかった原因について明らかにすることはできなかった。 また、燃料が少ない状態で飛行を継続していたこと、及び低高度で飛行していたことが事故発生に関与していたものと考えられるが、これらの理由について明らかにすることはできなかった。													○			○																					5名死亡（機長及び同乗者4名）
168	2005年4月21日	兵庫県豊岡市但馬飛行場	JA22AR ビッツ式S－2C型	有限会社エアロック	墜落	本事故は、同機が低高度にて曲技飛行訓練を実施していた際に回復操作を開始するタイミングが遅れたため、地面に衝突し、機体を損傷するとともに、機長が死亡したことによるものと推定される。						○											○																			1名死亡（機長）
169	2005年3月16日	東京都新島空港滑走路上	JA3510 パイパー式PA－28R－200型	個人	先行機との間隔不足	本事故は、同機の機長が、新島空港滑走路29に先行機に引き続き進入した際、着陸操作に専念するあまり先行機の着陸後の動向確認ができなかったため、先行機が滑走路を離脱する前に着陸したことによるものと推定される。																									○											なし
170	2005年3月2日	高知県安芸郡馬路村	JA3836 パイパー式PA－28－161型	個人	山腹に衝突大破	本事故は、同機が、山腹に衝突し、機体が大破、炎上して、機長が死亡したことによるものであるが、同機が、事故地点に飛行し、山腹に衝突したことについては、その原因を明らかにすることはできなかった。						○																														1名死亡（機長）
171	2005年1月10日	新潟県佐渡島鴻ノ瀬鼻の南東約9kmの海上	JA6903 シコルスキー式S－76C型	海上保安庁	非常着水時に覆没	本事故は、同機が、船上から遭難者吊り上げ救助訓練を実施中、№1エンジンの停止により非常着水し覆没したため、搭乗員が重傷を負ったことによるものと推定される。 №1エンジンが停止したことについては、着氷による氷の破片がエンジン内に吸い込まれた可能性が考えられるが、同機のエンジンは回収されなかったので、原因を特定することはできなかった。									○																	○									1名重傷 1名軽傷
172	2005年1月9日	東京都大島空港	JA3438 ビーチクラフト式E33型	個人	胴体着陸	本事故は、機長が脚下げ操作を失念し、着陸直前に脚下げ操作を行ったが、前脚のダウン・ロックが完了する前に接地したため、前脚が展開位置に固定されず、格納方向に戻され、機首部下面を滑走路に接触させながら滑走し、機体を損傷させたことによるものと推定される。			○																																	なし
173	2005年1月8日	群馬県邑楽郡板倉町	JA2566 シェンプ・ヒルト式ベントゥス2a型（滑空機、単座）	個人	墜落	本事故は、機長が、追い風の滑走路上を低高度で通過後、風にほぼ正対する滑走路に着陸しようとして、同機が左上昇旋回中、外滑り状態で、バンク角が深くなり、低高度で失速状態に陥ったため、地面に衝突し、機体が大破するとともに、機長が死亡したことによるものと推定される。																	○																			1名死亡（機長）
174	2004年12月25日	東京都調布飛行場	JA121G パイパー式PA－46－350P型	個人	アンダーシュートによる機	本事故は、同機が着陸しようとした際、機長が接地の目標を指示標識付近に設定し、適切な進入速度を維持せずに減速操作を続け、滑走路進入端の手前約300mでスロットルをアイドルとしたため、滑走路進入端の手前で沈下率が増大して、草地に接地し、機体を損傷したことによるものと推定される。 なお、沈下率が増大したことについては、機長は、フラップ36°を使用して着陸しようとしていたが、フラップ36°にセットされなかったことに気付かずにフラップ20°で着陸したことが関与したものと推定される。																																○			なし
175	2004年12月24日	佐賀県有明海海上	JA44RH ロビンソン式R44型	エス・ジー・シー佐賀航空株式会社	海面に墜落	本事故は、機長が空間識失調に陥ったことが考えられ、機体の制御能力を喪失して大きな速度と降下率で海面に墜落したため、機体が大破するとともに搭乗者全員が死亡したことによるものと考えられる。 機長が空間識失調に陥ったと考えられることについては、夜間で降雨のある中飛行視程が低下し、航空機の姿勢保持の基準となる地上目標を見失ったこと、及びロビンソン式R44型機固有の特性である敏感な操縦特性に起因する機体の動きが関与した可能性が考えられる。						○																								○					3名死亡（機長及び同乗者2名）
176	2004年12月9日	佐賀県佐賀空港	JA3851 パイパー式PA－28RT－201T型	個人	着陸滑走中の機体損傷	本事故は、着陸滑走中突然同機の機首が左を向き、その後右に機首を向けて横滑りしながら左主脚に荷重を掛けて大きく右に振られ、左主脚のブレースが湾曲・折損し、かく座したため、機体を損傷したものと推定される。 左主脚のブレースが湾曲・折損したことは、同機が右に振られた際、ブレースに過大な荷重が掛かったためと推定される。同機が右に振られるに至った、同機の着陸滑走中の一連の動きについては、原因を明らかにすることはできなかった。															○																					なし

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者（法人番号）	事故概要	原因分析（報告書原文）	CICTTによる分類																																					死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GCOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
177	2004年11月27日	大阪府大阪市平野区瓜破	JA3435 ビーチクラフト式E33	個人	着陸復行時の送電線への衝突墜落	本事故は、同機が着陸装置の下りていることを確認するために八尾空港滑走路上をローパス後、着陸復行をした際、エンジン出力が増加しなかったため、高度を獲得することができず、送電線に衝突し墜落して機体を大破するとともに、搭乗者が負傷したことによるものと推定される。 なお、エンジン出力が増加しなかったことについては、エンジン調査の結果、異常が発見されなかったことから、機長が実施した着陸復行の操縦操作が適切ではなかったものと考えられる。							○																																			2名重傷（機長及び同乗者）、1名軽傷（同乗者）
178	2004年10月27日	北海道札幌飛行場	JA4060 パイパー式PA－46－350P型	個人	着陸復行時の失速	本事故は、同機が着陸後、滑走路中心線より左方向に偏向した際、滑走路灯を回避しようと再離陸を試みたが、速度が不十分のまま引き起こしたため、失速状態となり滑走路西側の草地に機首部から接地し、機体を損傷したことによるものと推定される。 なお、滑走路中心線より左方向に偏向したことは、横風に対するラダー及びエルロン操作が適切でなかったことが関与したことが考えられる。																	○																							なし
179	2004年9月30日	和歌山県南紀白浜空港	JA725D ワコークラッシックエアクラフト式YMFワコーF5C型	個人	着陸時の機体損傷	本事故は、同機が、着陸した際、グラウンドループに陥り左下翼を滑走路に接触させたため、機体を損傷したことによるものと推定される。 グラウンドループに陥ったことについては、機長は、尾輪式の航空機による横風時の着陸の経験が十分でなかったことから、同機が滑走路に接地した際に、機長の風の変化に対する操縦操作が適切に行われなかったことが関与したものと考えられる。			○														○																							なし
180	2004年9月20日	兵庫県三原郡南淡町	JA4180 ソカタ式TB10型	個人	山腹に衝突大破	本事故は、機長が飛行中に、雲のため有視界気象状態を維持することができなくなり、山に接近したことに気付くのが遅れたため、山腹に衝突して機体が大破するとともに、搭乗者が死亡したことによるものと推定される。 機長が、雲のため有視界気象状態を維持することができなくなったことについては、出発時に、経路上の気象情報を的確に確認しなかったこと、及び飛行中に天候が悪化したにもかかわらず引き返し又は目的地変更等、安全確保を優先した判断を行わなかったことが関与したものと推定される。							○																									○								2名死亡（機長及び同乗者）
181	2004年9月14日	神奈川県綾瀬市厚木飛行場	JA6757 マクドネル・ダグラス式MD900型	朝日航洋株式会社	大破	本事故は、同機が飛行中にファン・アッセンブリーのTTストラップの1本が破断したことを発端としてペダルによる方向の操縦ができなくなり、不時着する際操縦が困難となったため、制御できない旋転に陥って落着し、機体が大破したことによるものと推定される。 事故の発端となったTTストラップが破断したことについては、TTストラップに働くねじり荷重と引張り荷重により、スプール・フランジの外縁と繊維が接する位置に、設計時には想定していなかった大きさの圧縮及びせん断ひずみが繰り返し発生したため、これらにより複合材がこの部分から疲労して、強度不足に至ったことによるものと推定される。																	○									○													2名軽傷（機長及び整備士）
182	2004年9月12日	群馬県邑楽郡明和町	JR1677 ランズ式S－6コヨーテⅡ－R582L型	個人	墜落	本事故は、同機が、通常より大きなピッチ角で離陸、上昇し、続いて大きな角度の右旋回となったため、失速に陥り、同機の高度が低かったことから回復する余裕もなく墜落し、機体が大破するとともに、操縦者及び同乗者が重傷を負ったことによるものと推定される。 なお、通常より大きなピッチ角で離陸、上昇し、続いて大きな角度の右旋回となったことについては、その原因を明らかにすることはできなかった。																	○																						2名重傷（機長及び同乗者）
183	2004年9月11日	兵庫県養父市	JA3708 セスナ式172M型	個人	斜面に墜落	本事故は、航空機の上昇性能を上回る斜度を有する谷間の左右の稜線を越えることができず、継続して上昇したため、斜面に墜落して、機体を大破するとともに、搭乗者が負傷したことによるものと推定される。 なお、航空機の上昇性能を上回る斜度を有する谷間の左右の稜線を越えることができず、継続して上昇したことについては、地形に対応して安全に飛行できる高度及び経路の設定について事前の準備が不足したことが関与したものと推定される。							○																																1名重傷（同乗者） 1名重傷（機長）
184	2004年8月22日	大阪府八尾空港	JA4277 セスナ式172R型	大阪航空株式会社	滑走路逸脱	本事故は、操縦練習生が、初めての単独飛行を実施中、タッチ・アンド・ゴー訓練の接地の後、離陸のためエンジン出力を増加した際、機体が左方向に偏向したため、滑走路を逸脱し、前脚が排水溝にはまり取付部から脱落するとともに、機体を損傷したことによるものと推定される。 同機が滑走路を逸脱したことについては、練習生がフラップを離陸位置まで上げることを失念したことが関与したものと推定される。								○								○							○																なし
185	2004年7月20日	埼玉県比企郡川島町	JA31KN ユーロコプター式AS365N3型	埼玉県防災航空隊	航空機からの落下	本事故は、リペリング降下訓練中、降下員がリペリング・ロープにより降下しようとした際、降下員の装着したリペリング・ロープに大型カラビナが確実に装着されていなかったため、機体のリペリング・フックに結合した大型カラビナからリペリング・ロープが外れて降下員1名が落下し、死亡したことによるものと推定される。									○																													2名死亡（隊員）
186	2004年6月2日	山形県山形空港	JA9445 アエロスパシアル式AS350B型	雄飛航空株式会社	大破	本事故は、同機が、着陸のため空中で待機中、燃料が枯渇し、オートローテーションで滑走路脇に不時着する際に、引き起こしの時機が遅れたため、十分な減速ができないまま強い衝撃で接地し、機体を大破したものと推定される。 空中で待機中に燃料が枯渇したのは、機長が、燃料注意灯が点灯した後も、写真撮影を継続したことが関与したものと推定される。			○									○																										1名死亡（カメラマン） 1名重傷（機長）
187	2004年5月26日	茨城県稲敷群阿見町阿見飛行場	JA3873 ビーチクラフト式A36型	個人	胴体着陸	本事故は、同機の最終進入において、機長が脚下げ操作を失念したため、胴体着陸し、機体を損傷したことによるものと推定される。 なお、脚下げ操作を失念したことについては、機長が着陸を急ぎ、標準的な操作手順に従わなかったため、通常より最終進入に修正操作が集中したこと、及び、最終進入に入って突然、太陽位置が正面となり、機長がまぶしさに気を取られたことが重複して関与したものと推定される。			○																																				なし
188	2004年5月16日	福井県敦賀市	JA18KH ロビンソン式R44型	個人	墜落	本事故は、同機が、低高度のOGE（地面効果外）で海面上をホバリング旋回中に、雨のため視界が悪く、機長が正確な高度判定ができなくなり、降下したことから、セットリング・ウィズ・パワーの状態に陥ったため、この状態から回復することができず、海面に墜落し、機体を損傷したことによるものと推定される。														○		○																						なし
189	2004年5月8日	愛知県東加茂郡足助町	none ベンセン式B8VW1800型	個人	斜面衝突	本事故は、操縦者が、下山場外の滑走路内でジャンプ飛行訓練を実施しようとしたが、滑走路内に着陸せずそのまま飛行し、下山場外から北西約9kmの斜面と電線に挟まれた道路上空に達した際、飛行経験が少なく、操縦操作が不適切であったため、斜面の松の木にローターを接触させ斜面に衝突して、機体を損傷し、操縦者が負傷したことによるものと推定される。							○																																1名重傷（操縦者）
190	2004年5月6日	秋田県由利郡象潟町	JR1634 スポーツライト式タロンXP-H2706L型	個人	不時着大破	本事故は、同機が、鳥海山の西北西側5合目山腹付近上空を飛行中、飛行高度及び機速が低下したことから、操縦者は、昇降舵及びスロットルを操作して、飛行高度及び機速の低下を防ごうとしたが、回復できなかったため、鳥海ブルーラインの道路脇に不時着した際に、機体を大破したことによるものと推定される。			○														○																						なし
191	2004年3月7日	長野県木曽郡南木曽町	JA9910 アエロスパシアル式AS355F1型	中日本航空株式会社	墜落	本事故は、同機が、交通事故現場へ報道取材に向かい飛行中、送電線の存在に気付かなかったため、送電線に接触し、機体を損傷して操縦不能となり、河川敷に墜落して機体が大破するとともに、搭乗者が死亡したことによるものと推定される。 同機の機長が、送電線の存在に気付かなかったことについては、次に掲げる要因が関与したものと推定される。 (1) 送電線に航空障害標識が設置されていなかったため、鉄塔及び送電線が背景に溶け込み、それらの発見が難しかったこと (2) 取材現場付近の送電線の場所を確実に把握していなかったこと (3) 取材現場付近において高度を下げた際、機外の見張りが十分でなかったこと							○																																4名死亡（機長ほか同乗者3名）
192	2004年3月2日	山梨県韮崎市	JA2424 シャイベ式SF25Cファルケ型	日本航空学園	墜落	本事故は、同機が離陸した際に、操縦教員がエンジン出力を大きく絞り旋回しながら上昇姿勢を維持したため、同機は速度が減少して沈下を始め、エンジンのスロットルを開いたが、低高度であったことから、沈下状態からの回復が間に合わず、墜落して、機体を大破するとともに、操縦教員及び操縦練習生が負傷したことによるものと推定される。 なお、同機が離陸した際に、操縦教員がエンジン出力を大きく絞ったことについては、操縦教員が、同機が離陸した際に発生した異音を抑えることに気を取られたことによるものと推定される。また、操縦教員及び操縦練習生が負傷したことについては、ショルダー・ハーネスを装着していなかったことが関与したものと推定される。																	○																						1名重傷（操縦教員） 1名軽傷（操縦練習生）

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者（法人番号）	事故概要	原因分析（報告書原文）	CICTTによる分類																																		死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GOOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
193	2004年2月24日	兵庫県神戸市南東約10kmの海上	JA4006 パイパー式PA-32R-301T型	個人	海上不時着	本事故は、同機が、飛行中、機長がエンジン出力が低下したと感じ、高度が維持できなくなったため、エンジン・トラブルと判断して、海上に不時着水し、機体を損傷したことによるものと推定される。 なお、機長がエンジン出力が低下したと感じ、高度が維持ができなくなったことについては、その原因を明らかにすることはできなかった。																											○								1名軽傷（機長）
194	2004年2月1日	埼玉県北埼玉郡大利根町	JA21TT PZLーシフィドニク式PWー5゛スムイク゛型	個人（学生航空連盟所属）	墜落	本事故は、同機が、ウィンチ曳航により発航中、右にわずかに傾いたが操縦者が回復操作を行わなかったため、傾きが大きくなり横転しながら川に墜落し、機体を損傷して操縦者が負傷したことによるものと推定される。															○			○																				1名重傷（操縦者）
195	2004年1月22日	山梨県甲府市	JA3875 セスナ式172P型	国際航空輸送株式会社	墜落	本事故は、機長が、写真撮影のための飛行中、低高度、低速度で左へ急旋回した際、障害物を避けるため、エンジン出力を増すことなく急激に上げ舵操作を行い、機体が失速に陥り、高度が低過ぎたため、回復操作が間に合わず、墜落し機体を大破するとともに、搭乗者全員が死亡したことによるものと推定される。 事故直前に、機長が機体を低高度、低速度の状態で飛行を継続したことについては、以下のことが関与したものと推定される。 (1) 機長は、人文字写真撮影に有利な低高度、低速度での飛行の要請を断れず、航空法規及び同社の運航基準に基づく実務飛行作業実施基準を遵守していなかったこと (2) 訓練教官が、飛行中、機長に対し、航空法規、運航基準等の遵守について、適切に指導をしていなかったこと (3) 同社において、機長及び訓練教官を含む運航乗務員に対して行われる航空法規、運航基準等の遵守に関する教育訓練が、徹底されていなかったこと (4) 同社において、写真撮影飛行等を実施するための訓練の実施要領が定められておらず、訓練は訓練教官個々人の判断に依存していたこと		○														○		○																						3名死亡（機長及び同乗者2名）
196	2004年1月10日	栃木県小山市	JA2987 グラザー・ディルクス式DGー400型	個人	ハードランディング	本事故は、同機が、小山絹滑空場から離陸後の上昇飛行中に、エンジンが停止し、再始動できなかったことから、同滑空場へ引き返して着陸の際、機長のフォワード・スリップからの回復操作が遅れたため、同機が激しく滑走路に接地し、機体を損傷して、機長が重傷を負ったことによるものと推定される。			○																									○										1名重傷（機長）
197	2003年10月31日	栃木県芳賀郡茂木町	RA2821K スホーイ式SU-26型	個人	墜落	本事故は、同機が、競技のため低く張り渡されたテープを目掛けて背面で飛行した際、コースを斜めに飛行しながら降下したため、コースを左に逸脱し、隣接する照明塔などに衝突して墜落し、機体を大破するとともに、機長が重傷を負ったことによるものと推定される。						○											○																						1名重傷（機長）
198	2003年9月16日	長崎県対馬空港	JA74KU ソカタ式TB21型	株式会社同仁化学研究所	斜面衝突	本事故は、同機が、最終進入で高度が急激に低下し、修正操作が間に合わなかったため、斜面に衝突して機体が大破するとともに、搭乗者が死亡したことによるものと推定される。 なお、最終進入で高度が急激に低下したことについては、その原因を明らかにすることはできなかった。							○																									○			3名死亡（機長ほか同乗者2名）
199	2003年8月10日	東京都調布飛行場	JA4038 ﾊﾟｲﾊﾟｰ式PA-46-310P型	個人	衝突	本事故は、同機が、駐機場において暖機運転中、機長によるパーキング・ブレーキのセットが確実でなかったため、自走し始め、機長は外部監視が不十分であったことから自走に気付かず、同機が、前方のスポットに駐機中の航空機に衝突し、これを損壊させたことによるものと推定される。											○																										なし
200	2003年8月5日	愛知県名古屋空港	JA4200 ﾊﾟｲﾊﾟｰ式PA-46-350P型	個人	ウェイクタービュランス	本事故は、同機が、着陸の際、先行して離陸した出発機の左翼から発生したウェイクタービュランスに遭遇したため、いったん接地後、浮揚し、再び接地したときに両主脚を折損するとともに、左主翼端付近の後桁を湾曲させ、機体を損傷したことによるものと推定される。 なお、ウェイクタービュランスに遭遇したことについては、次のことが関与したと考えられる。 (1) 機長が、ウェイクタービュランスの危険性を十分に考慮せず、出発機との間隔を十分に取らずに着陸を行ったこと (2) 同機の接地点が、機長の着陸時の操縦操作により同機がフローティング状態になったことから、滑走路の進行方向前方に延びたこと (3) 出発機が浮揚した後から同機が最初に接地したころまでの風が左からの横風成分を含むものであったことから、ウェイクタービュランスが、出発機のローテーション地点から浮揚地点付近にかけて留まっており、同機が最初に接地した地点が、この付近であったこと			○																											○						なし
201	2003年7月11日	宮崎県宮崎市	JA4166 ビーチクラフト式A36型	独立行政法人航空大学校	発動機故障、墜落	本事故は、同機が宮崎空港のダウンウィンド・レッグに向かって飛行中、突然エンジンが停止したため、滑空により水田に不時着しようとしたが、不時着間際に右主翼が電柱に衝突して仰向けの状態で水田に墜落し、機体が大破するとともに、搭乗者が死傷したことによるものと推定される。 エンジンが停止したことについては、飛行中、カウンター・ウェイトのピン及びプレートを押さえているリテーニング・リングが脱落し、ピンが抜け出し、これがエンジン内部を移動している間にカム・シャフトにかみ込み、同シャフトが破断したため、エンジンの燃焼が継続できなくなったことによるものと推定される。 飛行中に、リテーニング・リングが脱落したことについては、以下の(1)及び(2)が関与したものと推定され、また、以下の(3)が関与した可能性が考えられる。 (1) エンジン修理会社（以下「同社」という。）で実施されたエンジンのオーバーホール作業において、カウンター・ウェイトのピン孔にプレートを取り付ける際、プレートが斜めに取り付けられ、この結果、リテーニング・リングが適切にリング溝に入っていなかったこと (2) 同社の作業手順書が、エンジン製造者発行のオーバーホール・マニュアルに従って改訂されていなかったため、作業者は、リテーニング・リングが適切にリング溝に入っていることを確認するためのイヤー開口部の寸法を計測しなかったこと							○																					○								3名死亡（操縦教員及び操縦練習生2名） 1名重傷（操縦練習生）
202	2003年6月20日	熊本県球磨郡多良木町	JA771C アメリカンチャンピオン式7GCBC型	個人	滑走路逸脱	本事故は、同機が接地した際にバウンドして機首上げ姿勢で浮揚し、機長が、エンジン出力を少し増加し、機体のピッチ姿勢を水平にした後、十分な滑走路長が残されていない状況で、十分に減速操作をしないまま再接地し、その後も十分に減速操作を行わなかったため、滑走路から逸脱し、空き地を越えて、雑木林に突っ込み、機体を損傷したことによるものと推定される。			○				○																	○											1名軽傷（機長）
203	2003年6月6日	山梨県韮崎市	JA2177 シャイベ式SF28Aダンデム・ファルケ型	個人	発動機停止	本事故は、同機が、飛行中、自機の位置が分からなくなり、出発地へ引き返す途中、搭載していた燃料を枯渇させたため、エンジンが停止し、滑空を行ったが、出発地に到達する手前の地点で、前方の電線を越えるために上昇した後に失速し、河川敷に不時着した際に、機体を中破し、機長及び同乗者が重傷を負ったことによるものと推定される。 燃料を枯渇させたことについては、以下のことが関与したものと推定される。 (1) 機長が、出発前に、燃料搭載量と動力飛行が可能な時間について計算を間違えたか、又は機長の何らかの思い込みにより、動力飛行が可能な時間を過大に見積もったこと (2) 機長が、出発前に、飛行経路上の気象に関する情報の確認を的確に行わなかったため、強い風により飛行コースから北へ流されたものと考えたこと、及び目的地に到達できない場合の代替飛行場の検討を行わなかったこと (3) 機長が、最初に自機の位置が分からなくなったとき、速やかに自機の位置を確認できるような対応を取らず、位置が分からないまま1時間以上にわたり飛行を継続したことにより燃料を消費したこと (4) 機長が、自機の位置が分からなくなった後、燃料油量計を確認しないまま、出発地への飛行を続け、残存燃料に対して余裕のあるうちに代替飛行場又は適切な不時着場を選定しなかったこと							○				○						○																				2名重傷（機長、同乗者）
204	2003年5月5日	秋田県仙北郡協和町	JR1503 S＆K式ﾚｯﾄﾞﾌｫｯｸｽーR503L	個人	立木に衝突	本事故は、同機が、着陸しようとして進入中、場周経路の第4旋回地点付近で飛行コースが外側に膨らみ、それを修正するために右にバンクをとり過ぎたため、横滑りが生じて高度が急激に低下し、進入経路の東側にあった杉に衝突した後、地上に落下し、機体を損傷するとともに操縦者が重傷を負ったことによるものと推定される。							○																												1名重傷（操縦者）

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者 （法人番号）	事故概要	原因分析 （報告書原文）	CICTTによる分類																																		死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GCOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
205	2003年5月4日	京都府竹野郡網野町の沖合	JA4227 アメリカンチャンピオン式8KCAB型	個人	墜落	本事故は、教官の指導の下、訓練生が曲技飛行の訓練を実施中、同機が、背面スピンの状態となり、その状態から回復できなかったため、海上に墜落し、その際、機体を損傷し、訓練生及び教官が死亡したことによるものと推定される。なお、背面スピンの状態となったことについては、背面スピンの訓練を意図して行っていた可能性と、意図せずに背面スピンに入った可能性が考えられるが、それらのいずれであるかを明らかにすることはできなかった。																		○																					2名死亡（訓練生及び教官）
206	2003年4月29日	沖縄県国頭郡本部町	JR1646 キットホックス式MODELⅣ-R532L型	個人	墜落	本事故は、同機が、低高度を低速で飛行中に電線を避けようとして、急激な上昇操作を行ったため、失速し、低高度であったことから、失速から回復することができず、墜落し、機体が大破炎上するとともに、操縦者が死亡したことによるものと推定される。		○															○		○																				1名死亡（操縦者）
207	2003年3月24日	茨城県那珂郡緒川村	JA8604 ｶﾞﾙﾌｽﾄﾘｰﾑｺﾏﾝﾀﾞｰ式695型	アジア航測株式会社	墜落	本事故は、同機が耐空証明検査前の確認飛行を実施中、錐もみに陥り、錐もみから回復できなかったため、墜落し、機体を大破するとともに、機長及び同乗者が死亡したことによるものと推定される。 同機が錐もみに陥ったことについては、左エンジンのオイル・タンクのキャップが正常にロックされた状態でなかったと推定されるため、エンジンの油温及び油圧の異常が発生して、対気速度が失速速度近くまで低下したことが推定され、この際に、機長が、対気速度を回復するため右エンジンの出力を増したことによりヨーイング・モーメントが発生し、最小操縦速度及び安全片発不作動速度以下であったと推定されることから、機体を制御できなかったこと、又は、機長が低酸素状態となり、インキャパシテーションに陥り、対気速度の低下に対処できなかったことによる可能性が考えられる。 同機が錐もみから回復できなかったことについては、同機は錐もみが禁止されており、機長が同機の錐もみからの回復操作に習熟することができなかったこと、錐もみが継続し、発達した錐もみとなって同機の設計上の制限を超過する飛行状態となり、通常の操作では同機の動きを制御できなくなっていたこと、また、同機はエンジンの出力を下げることなく錐もみ状態にあり、これが錐もみからの回復を困難にしていたこと、機長がインキャパシテーションに陥っていたこと等による可能性が考えられるが、いずれによるものかを明らかにすることはできなかった。																		○			○						○												2名死亡（機長及び整備士）
208	2003年3月23日	茨城県稲敷郡河内町	JA3963 ｾｽﾅ式172P型	個人	オーバーラン	本事故は、操縦教員が同乗して離着陸訓練を実施中、着陸に続く離陸の際、操縦教員がエンジン出力の低下を疑わせるようなエンジン音の変化を感知し、浮揚後に離陸中止の操作を行ったが、接地したときに滑走路終端までの距離が短かったため、同機は滑走路内で停止できず、オーバーランして走行した後に地面の段差に衝突し、機体を損傷したことによるものと推定される。 なお、エンジン出力の低下を疑わせるようなエンジン音の変化が生じた理由については、明らかにすることはできなかった。																									○													なし
209	2003年2月14日	熊本県熊本空港	JA4066 ｾｽﾅ式172P型	熊本航空株式会社	滑走路逸脱	本事故は、同機が着陸した際、左主脚チューブラー・ストラットが破断したため、機体が左に偏向して滑走路から逸脱し、その際に機体を損傷したことによるものと推定される。 左主脚チューブラー・ストラットが破断したことについては、以下の要因が関与したものと考えられる。 (1) 長期間の使用により、緩衝リングが経年変化したこと (2) 緩衝リングのブッシングが、インボード側にほとんど抜け出したこと																									○		○											なし
210	2003年2月8日	栃木県小山市中河原　小山絹滑空場	栃木県小山市中河原　小山絹滑空場	個人	ハードランディング	本事故は、同機が、小山絹滑空場に着陸しようとして進入した際、高度が通常より高くなり、機長は、同機を右バンクのフォワード・スリップに入れて高度処理をしたが、同機の沈下速度が大きくなり、フォワード・スリップからの回復操作が遅れたため、同機が滑走路面に激しく接地し、機体を損傷し機長が負傷したことによるものと推定される。			○																																		1名重傷（機長）
211	2003年1月26日	愛知県海部郡立田村	JR7168 ホームビルト三河式トライクーG25型	個人	水面接触	本事故は、同機が立田場外付近で場周経路を飛行中、木曽川の水面近くを低高度で飛行し、誤って主車輪が水面に接触したため、同機が水没し、操縦者が、自力で機体から離れた後、溺死したことによるものと推定される。							○										○																				1名死亡（操縦者）
212	2003年1月1日	長野県小県郡真田町	JA9314 富士ベル式204B－2型	アカギヘリコプター株式会社	横転	本事故は、同機が乗客の降機中にコレクティブ・バウンスに類似した異常振動に陥り、回復困難となったため、機長が乗客の安全を考えて機体を横転させた際、機体を大破するとともに、機長及び整備士が重傷を負ったことによるものと推定される。 なお、同機が異常振動に陥ったことについては、傾斜地へ接地したことにより、コレクティブ・ピッチ・レバーをつり気味に操作したこと並びにその状態で乗客の移動及び荷物の積み降ろしが行われ、乗客の移動等に伴う振動や重量重心位置の変動が発生したことが関与したものと考えられる。																							○														2名重傷（機長及び整備士）
213	2002年12月22日	熊本県阿蘇郡南小国町	JA22TN ロビンソン式R22 Beta型	個人	横転	本事故は、外国人の同乗者が離陸に際し、強い不安を感じ、離陸直後にサイクリック・スティックにつかまり、機長の制止も日本語のため理解できず、固くつかまり続けたため、同機は低高度で姿勢の制御が困難となり、尾部を地面に接触させ、横転し大破したことによるものと推定される。 なお、同乗者が、飛行に不安を感じてサイクリック・スティックにつかまったのは、左側ドアが完全には閉じられていなかった可能性があること及び、あらかじめ機長が、飛行の安全に関する注意事項を伝達していなかったことが関与したものと考えられる。																	○											○									1名重傷（同乗者）
214	2002年11月19日	長崎県長崎空港A滑走路上	JA5299 ビーチクラフト式58型	エアフライトジャパン株式会社	胴体着陸	本事故は、左エンジン模擬不作動状態での訓練中、訓練生が脚下げ操作を失念し、また、教官も脚下げ操作の確認を失念したため、脚上げのまま滑走路へ進入し、胴体着陸となり機体を損傷したことによるものと推定される。 なお、訓練生及び教官が脚下げ操作及びその確認を失念したことについては、以下のことが関与したものと推定される。 (1)　左エンジン模擬不作動状態で最終進入中、脚下げ操作のための警報音が連続して鳴動していたが、この警報音は、周回進入中も左エンジン出力を絞っていたことから鳴動し続けていたため、教官及び訓練生は、脚下げをしなければならない時期に至っても、脚下げ操作をすべきことに気付かなかったこと (2) 左エンジン模擬不作動状態での訓練中、操縦の難しい飛行形態であり、かつ操作が煩雑だったこと、及び脚下げ操作の地点が変更となり、脚を下げるべき時期に交通が輻輳していたこと等により、ほかの操作に意識が集中していた。これらのことから、ノーマル・トラフィック・パターン等の手順に基づく脚位置灯及び GEAR UPアナウンシエーターについての基本的な点検、確認及びランディング・チェック・リストの呼唱、確認並びに最終進入における点検確認が訓練生により行われなかったこと、並びに訓練生に対してそれらを実施することの指導等が教官により行われなかったこと			○																																		なし
215	2002年11月5日	奈良県吉野郡川上村	JA021N ユーロコプター式AS350B3型	中日本航空株式会社	墜落	本事故は、同機が木材の搬出作業において2本の木材をつり上げる際、同機に下方向の過大な衝撃が加わったことに加えて、機長が急激にコレクティブ・ピッチ・レバーを更に上方に引いてしまったため、同機が大きくバランスを崩し、高度に余裕もなかったことから回復が困難な状態に陥り、墜落し機体を大破したことによるものと推定される。 下方向に過大な衝撃が加わったことについては、2本の木材をつり上げる際に、1本の木材が他の1本の木材に乗り上げたままつり上げられ、途中で前者の木材が滑ったことによると推定される。 機長が急激にコレクティブ・ピッチ・レバーを更に上方に引いてしまったことについては、同機に加わった下方向の過大な衝撃により、機長の身体が浮き上がってしまったことによると推定される。									○																												1名軽傷（機長）
216	2002年8月18日	愛知県海部郡弥富町	JR1468 クイックシルバー式MXⅡJ－R503L型（超軽量動力機、複座）	個人	墜落	本事故は、同機がタッチ・アンド・ゴーに引き続く上昇中、過大なピッチ角を保持したことにより、速度が失速速度付近まで減少し、さらに旋回操作を行ったため、失速状態となり、低高度であったため、失速から回復することができず墜落し、操縦者が死亡したことによるものと推定される。																		○																			1名死亡（操縦者）

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者 （法人番号）	事故概要	原因分析 （報告書原文）	CICTTによる分類																																		死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GOOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
217	2002年8月4日	福島県いわき市小名浜港	JA2197 スポルタビア式RF5B型	個人	墜落	本事故は、同機が、海岸付近で濃い霧の中を飛行し、有視界気象状態の維持ができなくなり、更に低い高度で海面及び海岸線を視認しながら飛行していた際、濃い霧による低視程のため同機の飛行方向に停泊中であったタンカーを発見するのが遅れたため、回避操作が間に合わず同タンカーに衝突して海面に墜落したことによるものと考えられる。 なお、本事故には、同機の機長が、飛行前及び飛行中に飛行経路上の気象情報の確認を行わなかったこと、及び濃い霧に遭遇した際に引き返すなどの判断をしないまま、飛行を継続したことが関与したものと考えられる。							○																											○						1名死亡（機長）
218	2002年7月31日	大阪府八尾空港	JA008N ロビンソン式R44型	個人	墜落	本事故は、同機が着陸後、駐機場へホバリング・タクシーした際、機体姿勢の安定を失ったため、旋転状態から回復できず墜落したことによるものと推定される。 本事故には、風の影響があったことが関与した可能性があるほか、機長の体調の変化が関与した可能性が考えられるが、明らかにすることはできなかった。																		○		○																	2名死亡（機長及び同乗者）
219	2002年7月30日	秋田県本荘市赤田	JA9723 ヒューズ式369E型	株式会社エースヘリコプター	墜落	本事故は、同機が薬剤散布飛行中、電柱を支えるワイヤーにTRB及びスタビライザーを接触させ、同部分が破断分離したため、機体のヨー・コントロールを喪失して墜落し、機体を損傷して機長が重傷を負ったことによるものと推定される。 なお、同機がワイヤーに接触したのは、機長が事前に事故現場付近の障害物等の確認を地上からも上空からも実施しなかったため、ワイヤーの存在を認識していなかったことによるものと推定される。							○								○																							1名重傷（機長）
220	2002年7月29日	群馬県群馬郡榛名町	JR0582 菱和式つばさW1－1－G25B型（超軽量動力機、単座）	個人	墜落	本事故は、同機が追い風の中での着陸進入中、操縦者が機速を減少させすぎ、その際に急激な機首上げ及び右旋回操作を行ったため、失速状態となり、回復操作を行う高度の余裕がないまま墜落し、操縦者が重傷を負ったことによるものと推定される。 操縦者が機速を減少させすぎたことについては、同空き地が狭隘で長さが短かったことが関与したと考えられる。																		○																					1名重傷（操縦者）
221	2002年7月28日	千葉県東葛飾郡関宿町	JA2501 PZL－ﾋﾞｴﾙｽｺ式SZD－50－3”プハッチ型（滑空機、複座）	個人	墜落	本事故は、操縦練習生が同機のエアブレーキを確実にロックせず、操縦教員も当該ロックを十分に確認しなかったことにより、曳航による上昇中に当該エアブレーキが展開し、通常よりも上昇率が小さかったことから、操縦教員が曳航索を切り離した後、速度が十分ではなく、かつ、当該エアブレーキの影響で失速速度が大きい状態で旋回したため、失速状態となり、低高度であったことから回復できず、墜落して機体を損傷したことによるものと推定される。																○				○																			1名重傷（操縦練習生） 1名軽傷（操縦教員）
222	2002年7月16日	埼玉県川越市古谷本郷	JA9386 ヒューズ式369D型	株式会社エースヘリコプター	墜落	本事故は、同機が離陸後上昇中の低高度でエンジンが停止したため、機長が、機体の降下及び姿勢制御をすることができないまま墜落したことによるものと推定される。 同機のエンジンが停止したことについては、同乗の整備士が、離陸直後、暑かった操縦室に、外気を取り入れようとエアーベント・ノブと誤って、表示の色は異なるが、配置の高さ、形状及び操作方法がほぼ同じである燃料シャットオフ・バルブ・ノブを引いてしまったため、エンジンに燃料が供給されなくなったことによるものと推定される。 なお、同乗の整備士が誤操作をしたことについては、操作の際、声を出すなどの方法を講じて機長の了承を得なかったことも関与したものと推定される。												○																											2名重傷（機長及び整備士）
223	2002年7月14日	静岡県富士宮市北山	JA888Y ロビンソン式R22Beta型	個人	横転	本事故は、同機が周回飛行の着陸最終段階でホバリングへ移行しようとした際、風に対する不適切な対応操作に起因する左旋転を機長が止めることができなかったため、機体姿勢が不安定となり、スキッド等が地面と接触してさらに右横転し、機体を損傷したことによるものと推定される。			○																																			なし
224	2002年7月7日	福井県吉田郡永平寺町千石平場外離着陸場	JR1535 クイックシルバー式GT400SR－R503L型（超軽量動力機、単座）	個人	斜面衝突	本事故は、同機が風向が変動する左後方からの追い風で着陸しようとした際、着地直前に西斜面から吹き上げる上昇風を受け、機体が右に傾き回復操作を行ったが機体をコントロールできなかったため、斜面に衝突して機体を大破するとともに操縦者が重傷を負ったことによるものと推定される。			○					○																									○					1名重傷（操縦者）
225	2002年6月28日	奈良県宇陀郡御杖村	JA6143 ｱｴﾛｽﾊﾟｼｱﾙ式SA315BｱﾙｳｴｯﾄⅢ型	アカギヘリコプター株式会社	墜落	本事故は、機長がロギングの荷下ろし作業において、木材の切離し時に機体を完全に静止させないなど、操縦操作が不適切であったことにより、離脱上昇中に反転した際、機体側ワイヤーがクレーン側ワイヤーに絡まり、ほどけない状態となって引き合ったため、機体に異常な拘束力が作用、機首が下がった反動でメイン・ローター・ブレードがテール・ブームを叩き、テール・ローター・ドライブシャフト等を切断し、大きく機体のバランスを失い墜落したことによるものと推定される。 機体のバランスを失ったことについては、メイン・ローター・ブレードがテール・ブームを叩き、テール・ローター・ドライブシャフト等を切断した際、メイン・ローターのピッチが変わったか、回転が落ちたことによるものと考えられる。 なお、本事故においては、荷下ろし場において、同機が進入及び離脱経路に近接した場所にクレーンが配置されたままであるなど、作業環境に対する安全認識が不十分であったことが関与したものと考えられる。								○																													1名重傷（機長）
226	2002年6月23日	大分県日田郡上津江村	JR1068 ﾏｯｸｽｴｱｰ式ﾄﾞﾘﾌﾀｰXP-R503L型	個人	地面衝突	本事故は、同機が追い風の中を大きな降下角で進入したが、適切な引き起こし操作ができず、操縦者が一旦は着陸復行を決断したが、目前の電線を考慮して着陸を強行したことにより接地点が延びたため、十分な停止距離を得ることができず、駐車場のフェンスに激突し、操縦者が重傷を負ったことによるものと推定される。			○					○																	○									○				1名重傷（操縦者）
227	2002年6月23日	山梨県南巨摩郡南部町	JA4068 ｿｶﾀ式TB21型	個人	斜面衝突	本事故は、機長が有視界飛行方式による飛行が困難な気象状況の下、川沿いの飛行経路で地点標定を誤ったため、支流の渓谷に入り込み、山との衝突を避けようとして回避操作中雲に覆われた山の斜面に衝突し、墜落炎上したことによるものと推定される。 本事故の発生については、出発時及び飛行中に気象情報の確認を行わなかったこと並びに飛行中雲が低く垂れこめ霧に覆われた状態で山岳地帯を飛行することが予想された状況で、引き返し又は目的地変更について安全の確保を優先した判断を行わなかったことが関与したものと推定される。						○																											○					3名死亡（機長及び同乗者2名）
228	2002年6月12日	新潟県東蒲原郡上川村	JA6172 ベル式206L－4型	新潟県警察本部	墜落	本事故は、同機が、最大許容全備重量に近い重量で高出力、低速度、低高度で捜索飛行を実施中、不測の右ヨーイングに入り、機長及び右席の操縦士が回復操作をしたが、高度の余裕がなかったため、回復できず、山の斜面に墜落し、機体を損傷したことによるものと推定される。 同機に不測の右ヨーイングが生起したことについては、最大許容全備重量に近い重量で高出力、低速度というLTE（テール・ローターの機能喪失）に入る可能性のある条件下で飛行し、操縦士が機外の確認に意識が向き、やや注意がそがれたこと、あるいは変動していた風の影響を受けたことが関与した可能性が考えられる。															○		○																					1名重傷（機長） 2名軽傷（操縦士及び整備士）
229	2002年6月2日	栃木県宇都宮市柳田町	JA2565 ｱﾚｷｻﾝﾀﾞｰ・ｼｭﾗｲﾊｰ式ASW24型（滑空機、単座）	個人	墜落	本事故は、同機が宇都宮場外に低高度で着陸進入しようとした際、大きなバンク角を取ったこと、及び樹木を避けようとして操縦桿を引いたことによって失速したため、墜落し、機体を損傷して機長が負傷したことによるものと推定される。 なお、着陸進入時に低高度となったのは、機長が高度計を0ftに規正した小山絹滑空場と宇都宮場外付近との標高差により高度計の指示値が実際の対地高度よりも高く表示されることを失念していたこと、及び宇都宮場外に着陸した経験がなかったため目測による対地高度の判定を誤ったことによるものと推定される。																	○																					1名重傷（機長）
230	2002年5月24日	山梨県韮崎滑空場	JA007Y ロビンソン式R22Beta型	株式会社ジャネットエアーサービス	ハードランディング	本事故は、同機が体験飛行を実施中、ペダル・ターンによる上昇反転飛行を実施した際、開始高度が低かったこと及び上昇して獲得する高度が少なかったことにより反転降下を開始する時の対地高度が低くなり、また、降下時に深い機首下げ姿勢となったことにより降下率が大きくなったことから、水平飛行に移行するまでの高度の余裕がなくなったため、滑走路面に強く接地し、メイン・ローター・ブレードがテール・ブームを切断するとともに、横転して機体を損傷したことによるものと推定される。																	○																					なし
231	2002年5月19日	埼玉県北葛飾郡庄和町宝珠花滑空場	JA2300 ﾕﾋﾞ／ｱﾚｷｻﾝﾀﾞｰ・ｼｭﾗｲﾊｰ式ASK13型（滑空機、複座）	明治大学	ハードランディング	本事故は、機長が、初期上昇段階で、通常より上昇角が大きめであったため、ウインチの緊急停止に伴い失速寸前となった際、機速の回復を図ろうと大きな機首下げを行ったものの、十分な揚力が得られず、接地時にハードランディングして機体を損傷したことによるものと推定される。	○		○											○				○																					1名重傷（機長） 2名軽傷（操縦士及び整備士）

	発生年月日	発生場所	登録記号/形式	運航者 （法人番号）	事故概要	原因分析 （報告書原文）	CICTTによる分類																																					死傷の内容
							ADRM	AMAN	ARC	ATM/CNS	BIRD	CABIN	CFIT	CTOL	EVAC	EXTL	F-IN	F-POST	FUEL	GCOL	GTOW	ICE	LALT	LOC-G	LOC-I	LOLI	MAC	MED	NAV	OTHR	RAMP	RE	RI	SCF-NP	SCF-PP	SEC	TURB	UIMC	UNK	USOS	WILD	WSTRW	
232	2002年5月5日	愛媛県松山空港の西南西１6㎞付近海上	JA7927 ロビンソン式R44型	個人	墜落	本事故は、機長が、出発前及び飛行中において、飛行経路上及び目的地の気象状態に対する判断を適切に行わないまま飛行を継続し、有視界気象状態の維持が困難となる濃霧に遭遇した際、地表（水面）確認のため高度を下げ過ぎたか、空間識失調に陥り飛行姿勢の把握ができなくなったため、海上に墜落したことによるものと考えられる。							○																								○					2名死亡（機長及び同乗者）
233	2002年5月3日	広島県高田郡向原町大字坂	JR1491 クイックシルバー式MXLⅡTop－R582L型	個人	樹木に衝突	本事故は、同機が場外離着陸場への着陸のための進入中、横方向からの突風により流されたため、風下側の樹木に衝突し、その際、同乗者がシートベルトを適切に締めていなかったため、衝突の衝撃により座席から地表に落下し重傷を負ったことによるものと推定される。								○																						○					1名重傷（同乗者）
234	2002年5月3日	静岡県庵原郡蒲原町富士川滑空場付近海上上空	JA2480 ﾚｯﾄﾞ･ﾒﾄﾞﾆｰ･ﾎﾟﾄﾞﾆｸ･ｸﾘﾋﾞｰﾁｪ式L-23ｽｰﾊﾟｰｸﾞﾗﾆｸ型（滑空機、複座）	社団法人静岡県航空協会	機体損傷	本事故は、同機による失速訓練の回復操作において、操縦教員が同機の設計運動速度以上の速度で引き起こしの操作を行ったため、制限荷重を超える上向きの荷重が同機に加わり、主翼を損傷させたことによるものと推定される。 操縦教員が設計運動速度以上の速度で引き起こしの操作を行ったのは、操縦練習生による失速からの回復操作が不適切であり、同機が失速から回復することなく落下し、その後、操縦教員が失速回復操作の一環で機首下げの操作を行った過程で、速度が増加したことによると考えられる。 なお、同機が失速から回復することなく落下したことについては、ディープ・ストールに陥っていた可能性が考えられる。	○																		○																	なし
235	2002年3月13日	埼玉県大里郡妻沼町の妻沼滑空場	JA38HM PZL-ビエルスコ式SZD-50-3プハッチ型	個人	地面に衝突	本事故は、同機が着陸進入中、急激な気流の沈下帯に遭遇したため、高度を失い、滑空場手前の空き地に接地後、滑空場境界のパイプ・バリケードに衝突し、機体を損傷したことによるものと推定される。								○																									○		○	なし
236	2002年3月11日	山梨県北巨摩郡双葉町内場外離着陸場	JA2439 ヴァレンティン式タイフーン17EⅡ	個人	オーバーラン	本事故は、機長が、離陸前にエアーブレーキ・レバーのロックを失念したまま離陸を行ったため、同機は、浮揚直後、エアーブレーキが開いて上昇できなくなり、滑走路に接地した後、オーバーランしてフェンスを突き破り、農業用水路に衝突して機体を損傷したものと推定される。 なお、機体が損傷したことについては、接地後、機長が、エアーブレーキが開いていたのを視認した時点で、スロットルを戻さなかったこと及び車輪ブレーキを適切に操作しなかったことが関与したものと考えられる。								○																○											なし
237	2002年3月1日	北海道帯広市美栄町	JA4055 スリングスビー式T67M MKⅡ型	独立行政法人航空大学校帯広分校	墜落	本事故は、スピンからの回復訓練中、方向舵及び昇降舵の操作に調和を欠いたため回復できず、防風林に墜落し、その際、機体を損傷し操縦教員が死亡、練習生が重傷を負ったことによるものと推定される。 本事故の発生には、次に述べる要因が関与したことが考えられる。 （1）スピンからの回復操作中、パワーをアイドルのままとせず、パワーを使用したこと。 （2）T67M型機での技量保持訓練は、学生訓練の直前及び学生訓練の中間に実施 していたが、スピンに対する慣熟が不足していた可能性が考えられること。																○																			1名死亡（操縦教員） 1名重傷（操縦練習生）
238	2002年2月27日	東京都御蔵島村	JA6166 ｱｴﾛｽﾊﾟｼｱﾙ式SA315BｱﾙｳｪｯﾄⅢ型	東邦航空株式会社	不時着	本事故は、同機が、建設資材の物輸中、つり下げていたコンテナ・バッグの底部が開いたため、中に詰められていた砂利袋が一気に落下し、軽くなったコンテナ・バッグが後方に流されてテール・ローター・ブレード等に接触し、テール・ローターの機能を喪失し、オートローテーションにより不時着を試みた際、メイン・ローター・ブレードで樹木を切断して落下し、中破したものと推定される。 コンテナ・バッグの底部が開いたことは、荷造り時及び物輸前の荷造り状態の点検が不十分であったことが関与したものと推定される。									○																										なし
239	2002年1月24日	三重県桑名郡長島町	JA9225 川崎ヒューズ式369HS型	個人	墜落	本事故は、機長が必要な離陸前の操縦装置の作動点検を十分実施せず、ペダル・ロック・ピンの取り外しを失念したままテール・ローター・コントロール・ペダルが操作できない状態で離陸したため、機体が水平に回転し水田に墜落し、横転して機体を損傷したことによるものと推定される。 機体が水平に回転し始めた時、ただちに離陸操作を中止しなかったのは、台車上から離陸時、台車に接続されたけん引車に機体の尾部が接触するのを避けようとしたことによるものと推定される。																									○									2名重傷（機長及び同乗者）
240	2002年1月10日	三重県安芸郡三郷村	JA6715 川崎式BK117B-2型（回転翼航空機）	新日本ヘリコプター株式会社	機体損傷	本事故は、同機が、離陸するため、ホバリングに移行した直後、右旋転が始まって機長が旋転を止めようとしたものの、機首方位がホバリング開始時と反対の方向を向いたころから旋転速度が速くなり、機長が接地させようとしたが、機体の姿勢制御が困難となったため、機首下げ及び右バンクの姿勢で旋転速度のあるまま激しく接地し、機体を損傷したことによるものと推定される。 なお、同機がホバリング後、機体の姿勢制御が困難となったことについては、機長が失念により、ホバリング開始前にニュートラル・ホルダーをサイクリック・スティックから外さないまま飛行したことによる可能性が高いと考えられる。 一方、機長の口述どおり、飛行前にニュートラル・ホルダーは外されていたとすれば、テール・ローターがメイン・ローターの渦及び風の影響を受けたことにより、テール・ローターの効果が低下する状況に陥ったこと等による可能性も考えられる。																○																			4名重傷（機長及び同乗者3名」）
241	2002年1月7日	茨城県新治郡新治村	JA7893 ロビンソン式R22Beta型	個人	機体損傷	本事故は、同機が飛行中、搭載していた燃料を使い切ったためエンジンが停止し、オートローテーションにより不時着を試みたが、接地後に機体が前方が沈み込み、メインローターが地面やテールコーン後部をたたき、機体が横転して損傷したことによるものと認められる。なお、機体前方が沈み込んだことについては、接地場所がよく耕された畝のある畑であったためと推定される。また、MCP（連続最大出力）で飛行して燃料消費が増加した際、早い段階で目的地を変更するか、もしくは、飛行計画の段階で搭載燃料に対して十分余裕のある着陸地点を選定していれば、事故には至らなかったものと推定される。										○																									なし
242	2002年1月6日	長野県大町市鹿島槍ヶ岳	JA9826 ｱｴﾛｽﾊﾟｼｱﾙ式SA315BｱﾙｳｪｯﾄⅢ型	東邦航空株式会社	航空機から落下	本事故は、同機が救助活動中、遭難者を収容したネットに救助隊員Aが乗り込んでネットを浮揚させた時、ネットが圧雪部の段差に当たり、中にいた人員が大きな衝撃を受けたため、救助隊員Aが逆さ宙づりとなり、ネットから雪面に落下し死亡したことによるものと推定される。 なお、本事故には以下の要因が関与したものと推定される。 （1）救助隊員Aが安全確保のための作業手順を実施せず、自分の安全を十分確保しないまま、同機につり上げを開始させたこと。 （2）航空機側で、救助隊員Aの状況について安全確認が十分実施できなかったこと。 （3）同機が垂直上昇操作中、ネットがヘリコプターのカーゴ・フックの直下からずれたため振り子運動が生起し、圧雪部北側の段差に当たり、ネットに大きな衝撃を与えたこと。									○																										1名死亡（救助隊員）
243	2002年1月4日	熊本県球磨郡球磨村	JA4080 ｾｽﾅ式172P型	個人	山林に衝突	本事故は、夜間飛行に不慣れな機長が、有視界飛行により夜間山岳地帯を飛行中、機位を喪失し、空間識失調に陥ったため、飛行姿勢の把握・維持が適切にできずに失速し、山林に墜落したことによるものと推定される。 なお、本事故には、出発時の気象情報の確認を行わなかったこと、及び夜間飛行における経路上の地上灯火の視認の可能性、本人の夜間飛行に関する知識・経験等に照らし、夜間飛行の実施の可能性に関する判断が不適切であったこと、並びに車載用GPSに依存して飛行することを前提に飛行の判断を行ったことが関与したものと推定される。						○																													2名死亡（機長及び同乗者） 2名重傷（同乗者2名）