

～航空局からのお知らせ～

[2025年2月28日]

★航空事故調査報告書を踏まえた注意喚起

令和7年2月20日に運輸安全委員会から小型航空機に関する事故等の調査報告書が発表され、小型機安全に関する公式X（旧ツイッター）にてお知らせしたところですが、ロビンソン R22 による着陸時に障害物と接触し横転した事故については、場外離着陸の許可（航空法第79条ただし書き許可）を取得していない場所に着陸した際に発生しております。

当該事故が発生した場所は、以前は許可されていたものの、場外実地検査において離着陸地帯及び進入表面が許可基準を満たしていないことが明らかになり、その後は許可がなされていない場所でした。（150m離れた場所に場外離着陸の許可を取得。）

場外離着陸は、地上の人、物件の安全及び航空機の安全が支障ないものと認められた上で許可するものとなっておりますので、適切な場外離着陸の許可取得及び申請内容の遵守並びに状況の変化が発生した場合には、許可条件に適合するよう措置する等、法令遵守の徹底についてよろしくお願い致します。

また、報告書によると、事故原因は着陸進入からホバリングに移行する際に風向及び風速が変動し、予期せぬ機首方位の変化が発生したことに対し、急なペダル操作に併せてコレクティブ操作で対応したため、LTE（Loss of Tail Rotor Effectiveness）となる急激な右旋回が発生し、周辺の障害物に接触したと推定されると記載がある一方、進入経路を含め許可基準を満たす場外離着陸場であれば、風向及び風速の変動による急激な機首方位の変化は避けることができた可能性が考えられるとの記載があります。

更に、同型式の飛行規程では、適切な資格を持った教官が左席から操縦することができると規定されていますが、事故当時、教官資格を有していない左席の同乗者が機長を補佐するため、サイクリック・スティックを操作していたとのことです。

今回のLTEとなる急激な右旋回は機長の操作の影響が大きく、左席からの操縦の関与は限定的であったと考えられるが、これまでの横転事項においては左席からの操縦の関与により、過大な操縦となり、横転に至った事故が多いため、教官資格を有しない者の左席操縦は避けるべきと考える旨の記載があります。

前述の法令遵守に加え、飛行規程の遵守、風向及び風速が変動した場合の操作について、適切に対応頂きますようよろしくお願い致します。

●航空事故調査報告書

<https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2025-2-1-JA7875.pdf>

※メールアドレス変更や配信停止の場合は、お手数ですが本メールに返信する形でご連絡をお願いいたします。

-----  
国土交通省 航空局 安全部安全政策課

MAIL : [hqt-kogataki@mlit.go.jp](mailto:hqt-kogataki@mlit.go.jp)

TEL : 03-5253-8111

小型航空機安全対策係（内線 50135）

特定操縦技能審査担当（内線 50136）

～X(旧 Twitter)もやっています～[https://twitter.com/mlit\\_kogataki](https://twitter.com/mlit_kogataki)

-----