

航空事故調査報告書（抄）

所 属 個人
型 式 ロビンソン式R 2 2 B e t a型（回転翼航空機）
登録記号 J A 2 2 C M
発生日時 平成19年5月21日 10時30分ごろ
発生場所 兵庫県^{ささやまし}篠山市
西紀場^{にしき}外離着陸場

1 航空事故調査の経過

1.1 航空事故の概要

個人所属ロビンソン式R 2 2 B e t a型J A 2 2 C Mは、平成19年5月21日（月）、レジャーのため、機長のみが搭乗して兵庫県篠山市の西紀場外離着陸場を離陸し、10時30分ごろ、同場外離着陸場に着陸する際、メイン・ローター・ブレードを格納庫の屋根に接触させ、地上に墜落した。

搭乗者の負傷 軽傷
航空機の損傷 大破 火災発生なし

1.2 航空事故調査の概要

（略）

2 認定した事実

2.1 飛行の経過

個人所属ロビンソン式R 2 2 B e t a型J A 2 2 C M（以下「同機」という。）は、平成19年5月21日、機長のみが搭乗し、10時05分ごろ、西紀場外離着陸場（以下「西紀場外」という。）を離陸した。

飛行計画の通報は、西紀場外から半径9km以内の飛行予定であったので行っていなかった。

事故に至るまでの飛行の経過は、機長及び目撃者の口述によれば、概略以下のとおりであった。

(1) 機長

西紀場外には車で午前10時頃に到着し、いつものように自分で機体を格納庫から引き出し、5分位で離陸した。離陸後は、まず東の篠山市内方面に向かい、それから西紀場外を中心に反時計回りに周辺を1周し、10時30分ごろ、西紀場外付近に到着した。いつもは周辺の田の上でいったん減速し、それからホバリングして着陸している。この日は西紀場外に向けて南から北の方向に進入したと思うが、着陸前にいったんフライパスして離着陸場周辺を周回したか、そのまま真っ直ぐ着陸しようとしたかは覚えていない。突然、「ガン」という音がしたので「アッ」と思ったが、その後のことはほとんど覚えていない。着陸時は無風状態で、エンジンや操縦系統など機体側には全く問題はなかった。自分が目測を誤ったんだと思う。

私は平成元年に近くの医院で高血圧と糖尿病と診断され、それ以来、薬の処方を受けている。昨年6月、体がふらついたので病院に行ったところ、軽度の脳梗塞と診断され、念のため2週間程入院した。また、昨年11月には肺炎で半月程度入院したが、現在は全く健康上の問題はない。高血圧と糖尿病の薬は毎日飲んでおり、事故当日の朝も、薬を飲んでからフライトした。

- (2) 目撃者
(略)

2.2 航空機乗組員に関する情報

機長 男性	62歳	
自家用操縦士技能証明書（回転翼航空機）		平成11年 2月 5日
限定事項 陸上単発ピストン機		平成11年 2月 5日
第2種航空身体検査証明書		
有効期限		平成19年 6月 4日
総飛行時間		約2,000時間
最近30日間の飛行時間		約15時間
同型式機による飛行時間		約1,800時間
最近30日間の飛行時間		約15時間

(上記の各飛行時間は機長の口述によるものである。)

2.3 航空機に関する情報 (略)

2.4 気象に関する情報 (略)

2.5 事故現場に関する情報

(略)

2.6 医学に関する情報

(1) 機長は平成元年に糖尿病と高血圧と診断され、それ以降、治療のため経口血糖降下剤及び降圧薬を服用しており、事故当日も服用していた。また、平成10年には小脳出血、平成18年には一過性脳虚血発作による左足不全麻痺、発作性心房細動及び肺炎等を罹患し、治療を受けていた。

航空局長通達である「航空身体検査マニュアル」には、不適合状態の一項目として「糖尿病（1）常時インスリン又は経口血糖降下剤を必要とするもの」と記されている。

(2) 平成18年6月2日の航空身体検査受検時に申請者が航空身体検査医に提出した「航空身体検査証明申請書」の中では、申請者本人が自己申告する「15 既往歴等」の項目においては、糖尿病、高血圧などを含む病名等27項目について該当の有無を記載しなければならないことになっているが、病歴をすべて伏せた上で全項目にわたって「無」の欄にマークが入れられていた。さらに、「16 該当するものがあればできるだけ詳細に記入すること。（場所、原因、時期等）」の項目にも「なし」の文字が記載されていた。

なお、実施した航空身体検査では、すべての検査項目で異常を示す結果がなかったため、航空身体検査証明の交付を受けていた。

3 事実を認定した理由

3.1 機長は、適法な航空従事者技能証明を有していた。また、航空身体検査証明を有していたが、2.6(1)で述べたように、機長は糖尿病治療のために経口血糖降下剤を、高血圧治療のために降圧薬を常時服用しており、小脳出血の既往歴を有していた。このような事実がありながら、2.6(2)で述べたように、航空身体検査証明申請書の中の自己申告欄の「既往歴等」及び「該当するものがあればできるだけ詳細に記入すること。（場所、原因、時期等）」には、該当する病気等は「無」と記載されていたことから、航空身体検査機関において、それらの医薬品の使用や既往歴により航空機の正常な運航ができないおそれがあるかどうかの判断がなされないまま、航空身体検査が実施され、当該航空身体検査証明が行われたものと推定される。

航空身体検査証明は、航空機の安全運航のため航空機乗組員の心身が良好な状態で

あることを確認する目的で行うものであり、申請者が自らの心身の状態を正しく自己申告することを前提としていることから、機長は現在服用している医薬品や既往歴等を正確に自己申告し、航空身体検査を受検すべきであった。

また、事故発生直後に機長は周りの人と会話をしており、事故発生時に意識障害が発生していた可能性は低いと考えられることから、機長の持病が本事故に直接関与したかどうかを明らかにすることができなかったが、飛行の安全確保のため、機長はこのような健康状態の下では飛行すべきではなかった。

3.2～3.5 (略)

4 原因

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。