

朝日航洋(株)の航空事故に係る勧告に基づく措置の状況について

【航空事故の概要】(H22. 9. 26発生)

朝日航洋株式会社所属アエロスパシアル式AS332L型JA9635は、平成22年9月26日(日)、物資輸送のため、鹿児島県熊毛郡屋久島町の屋久杉ランド場外離着陸場を離陸し、機外荷物をつり下げて飛行中、07時50分ごろ、屋久島町紀元杉付近の山中に墜落した。同機には、機長及び同乗整備士の計2名が搭乗していたが、2名とも死亡した。同機は大破し、火災が発生した。

【当該事故の原因】

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。

※「OGEホバリング」とは、地面効果外ホバリング(メインローターによる吹き下ろしの風による地面反力を利用することができないおおむねメインローター直径の半分以上の高度におけるホバリング)のことであり、それ以下の高度におけるホバリングであるIGEホバリング(地面効果内ホバリング)より大きなエンジン出力を要する。

【同社に対する勧告内容(参考)】 (H25. 1. 25)

朝日航洋株式会社は、法令不遵守等の不安全事例がないか再点検を行うとともに、本事故を踏まえ、操縦士、整備士等の安全業務に従事する全社員に対し、最低安全高度等の基本的な安全基準を遵守することの意義及びその重要性について改めて徹底を図ること、並びに緊急連絡体制の見直しを行うこと。

【同社が講じた措置(別添)】 (H25. 4. 12)

- ・法令遵守の観点から運航・整備の各部門のすべての業務について点検を実施し、改善が必要なものについて措置を行った。
- ・最低安全高度等の安全基準を遵守することの意義及び重要性について改めて徹底するため、対象者に対して安全ミーティングを実施。今後も継続実施していく。
- ・衛星携帯電話の配置、現場連絡体制の明確化など緊急連絡体制の見直しを行った。

平成 25 年 4 月 24 日
運輸安全委員会

朝日航洋株式会社所属エアロスパシアル式 A S 3 3 2 L 型 J A 9 6 3 5
の事故に係る勧告に基づく措置の状況について

平成 22 年 9 月 26 日に発生した件名の事故調査について、原因関係者である朝日航洋株式会社から、当委員会が行った勧告に基づく措置の状況（完了報告）について報告を受けましたのでお知らせします。（別添）

この航空事故については、平成 25 年 1 月 25 日に事故調査報告書の公表とともに原因関係者に対して勧告を行っていたところです。（参考）

なお、同社からの報告は、勧告の内容を反映したものとなっています。

問い合わせ先

運輸安全委員会事務局参事官付

事故防止分析官 石井（内線 54232）

事故防止調査官 片山（内線 54237）

TEL 03-5253-8111（代表）

TEL 03-5253-8823（直通）

別 添

平成25年4月12日

運輸安全委員会

委員長 後藤昇弘 殿

朝日航洋株式会社

代表取締役社長

勧告に基づく「講ずべき措置の完了報告」の提出について

平成25年1月25日付、運委参第524号「朝日航洋株式会社所属エアロスパシアル式AS332L型JA9635の事故に係る勧告について」により弊社に発せられました事項について、講ずべき措置が完了致しましたので、ご報告申し上げます。

なお、弊社は当該事故後より、事故に関連すると思われる要因や背景などを包括的に分析するなど、安全統括管理者をはじめとする経営陣、統括部門責任者、現場を預かる責任者並びに各部門の担当者及び従事者を交え、議論を重ね対応を進めてまいりました。今回の報告にあたり、勧告を受けるまでの間に弊社が講じた措置についても、併せて参考としてご報告させていただきます。

経営トップとして、当該事故を発生させたことを深く反省し、二度とこのような事故を繰り返すことのないよう決意を新たに安全管理に努めてまいります。



講ずべき措置の完了報告

1. 勧告の内容

「朝日航洋株式会社は、法令不遵守等の不安全事故がないか再点検を行うとともに、本事故を踏まえ、操縦士、整備士等の安全業務に従事する全社員に対し、最低安全高度等の基本的な安全基準を遵守することの意義及びその重要性について改めて徹底を図ること、並びに緊急連絡体制の見直しを行うこと。」(航空事故調査委員会報告書第6項)

2. 講ずべき措置の完了状況

2-1 「法令不遵守等の不安全事故がないか再点検」の実施について

平成25年1月28日から3月6日にかけて弊社運航統括部長及び整備統括部長が、法令遵守の観点から航空事業本部の運航・整備の各部門の全ての業務について点検を行った。

点検の結果に基づき、改善が必要なものについて措置を行った。

2-2 「最低安全高度等の基本的な安全基準を遵守することの意義及びその重要性について改めて徹底を図ること」について

平成25年2月15日から3月27日まで、最低安全高度等の安全基準を遵守することの意義及びその重要性について改めて徹底するため、航空事業本部社員全員を対象として安全ミーティングを実施し、平成25年3月27日に終了した。

今後も基本的な安全基準を遵守することの意義及びその重要性について、航空安全大会、安全教育、CRM等で周知徹底を継続実施する。

2-3 「緊急連絡体制の見直し」について

平成25年1月28日から3月25日まで、緊急連絡体制の現状の調査及び検討を行い、以下の是正措置を実施した。

① 緊急連絡体制の現状

平成25年1月28日から2月10日の間の現状調査の結果、ヘリポートと荷吊場、荷卸場間で常時連絡出来ない現場が少ないながらも存在することが確認された。

② 連絡体制の見直しと連絡補助手段の検討

平成25年2月11日から3月10日の間に連絡体制の見直しと連絡補助手段の検討を行った結果、作業の発注者にも協力を依頼して、常時連絡出来る体制を確保することを決定した。

作業の発注者において連絡に必要な機器などが用意できない場合は、当社より衛星携帯電話の貸与を行う。

貸与用として衛星携帯電話6台を新たに購入し、各支社に平成25年3月25日までに配置した。

③ ヘリポートと荷吊場、荷卸場間の連絡体制の明確化

平成25年2月11日から3月10日の間、ヘリポートと荷吊場、荷卸場間の連絡体制の明確化の検討を行った結果、以下のとおり実施することとし、平成25年3月22日に関係者に周知した。

作業に関する施工計画書等に緊急連絡体制が記述されていない現場では、現場連絡体制表を別途作成する。

作業前打合せシートに緊急連絡体制確認項目を追加し、作業前に作業クルーが確認を行う。

弊社が定めた「物資輸送教本」に、緊急時連絡体制を追記した。

『参考』 当該事故後、勧告を受けるまでの間に弊社が講じた措置

物資輸送担当クルーをはじめとする社員からの安全対策の向上に関する意見、提案を検討し、安全管理体制の強化、機体の安全の装備及び搭乗者保護等を内容とする「屋久島事故を契機として作成した安全対策」を、平成22年11月24日に策定した。

それらのうちの主な事項の取組み状況は、次のとおりである。

(1) 人材養成・訓練・審査

① 毎年、新卒を計画的に採用し、作業別要員の育成に係わる教官等を確保するとともに、シミュレーターによる操縦訓練を導入、計画的に実施することにより、操縦士の技量の維持、向上を図っている。

② 当該事故後、物資輸送を担当する操縦士の技量維持の確認として、互乗確認飛行を実施した。

平成23年度以降は、物資輸送を担当する操縦士の技量標準化のために、同乗確認飛行を継続実施中である。

(2) 組織

① 安全を統括する部門として、従来の安全推進室と新たに設置した安全監査室から成る安全統括部を新設した。

② 統括部門の機能強化を図るため、組織変更を行った。

(3) 安全管理体制

平成23年4月の安全管理規程の届出の義務化に伴い、従来運用していた安全管理規程を全面的に見直し、改定した。

(4) 機体の安全確保のための装備及び搭乗者保護等の計画

- ① 物資輸送に配置する AS332L 型機に装備されている機上誘導員座席の安全性向上を図るため、平成 24 年 12 月までに安全性の高い座席への換装を完了した。
- ② 作業時の航空機と地上作業員との連絡体制の改善を図るため、作業現場で運用している地上移動局無線機の出力増加型無線機を新たに購入し、既に物資輸送等の現場で運用に供している。
- ③ 機体の安全確保のための装備として、物資輸送関連の機外吊り下げ装置（カーゴ・フック）をより機能的で安全性を向上させたものとするために、新型カーゴ・フックの開発を、業界他社と共同で米国のカーゴ・フック製造会社に委託している。

平成 26 年運用開始を目処として継続的に取り組んでいる。

- ④ 搭乗者保護のため、新しい運航クルー用ヘルメットを、平成 24 年 12 月から順次切り替え配布している。

(5) 運航機の動静把握設備の充実

- ① 気象情報入手手段の改善として、新システムを基地等に導入済みであるとともに、無線連絡の有効域拡大のため、新潟県内に地上無線局を設置済みである。
- ② 航空機の運航監視システムとしての動態監視システムを新たに導入し、AS332L 型機 1 機に装備して運用を開始した。

以上

運委参第 524 号
平成 25 年 1 月 25 日

朝日航洋株式会社
代表取締役社長 殿

運輸安全委員会
委員長 後 藤 昇 弘

朝日航洋株式会社所属アエロスパシアル式AS332L型JA9635の
事故に係る勧告について

本事故は、貴社所属アエロスパシアル式AS332L型JA9635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。

つり荷が地上の物件に引っ掛かったことについては、物資輸送経路上において、最低安全高度以下の飛行をしていたことが関与したものと考えられる。また、事故発生後に緊急連絡を開始するまでに時間を要した。

このため、当委員会は、本事故調査の結果を踏まえ、航空の安全を確保するため、貴社に対して、運輸安全委員会設置法第27条第1項の規定に基づき、下記のとおり勧告する。

記

貴社は、法令不遵守等の不安全事例がないか再点検を行うとともに、本事故を踏まえ、操縦士、整備士等の安全業務に従事する全社員に対し、最低安全高度等の基本的な安全基準を遵守することの意義及びその重要性について改めて徹底を図ること、並びに緊急連絡体制の見直しを行うこと。