平成３０年１２月１１日
大　阪　航　空　局

匠航空株式会社に対する業務改善勧告及び同社安全統括管理者に対する警告について

匠航空株式会社が運航する航空機について、平成 29 年 10 月 8 日に岡山県赤磐市において、上空から菓子を投下するというイベントを実施するため航空法第 81 条ただし書の許可(注 1)を受けて最低安全高度以下の高度で飛行を行いましたが、当該飛行は許可を受けた高度よりも低い高度で飛行していた事実が判明いたしました。

また、同年 7 月 17 日から 8 月 3 日までの間に岐阜県白川村において、遊覧飛行等が実施されており、この飛行については航空法第 79 条ただし書の許可(注 2)を受けていない航空機で離着陸を行い、航空法第 104 条第 1 項の規定に基づき同社が大阪航空局長から認可された運航規程(注 3)において、遊覧飛行等の航空運送事業を実施することができない機長により運航がなされていた事実が判明いたしました。

これらの事実を受け、大阪航空局においては、平成 30 年 6 月 21 日から同月 22 日まで、同年 7 月 10 日に航空法第 134 条に基づく立入検査を実施しました。

これらは、航空の安全に影響を及ぼす重大な違反行為であるとともに、自らが問題点を調査し原因を究明した上で、適切に再発防止策を講じるという安全管理システムが十分に機能しておらず、現行の運航体制下においては、航空機の運航の継続的な安全性が確保されないおそれがあると認められることから、本日、同社に対して業務改善勧告及び安全統括管理者に対して警告を行いました。

大阪航空局としては、同社において再発防止が確実に図られ安全運航のための体制が維持されるよう、引き続き厳格に指導監督を行って参ります。

注1：航空法第81条では、航空機は、離陸又は着陸を行う場合を除いて、地上又は水上の人又は物件の安全及び航空機の安全を考慮して国土交通省令で定める高度以下で飛行してはならない。但し、国土交通大臣の許可を受けた場合はこの限りではないと規定されています。

注2：航空法第79条では、航空機は、陸上にあっては空港等以外の場所において、水上にあっては国土交通省令で定める場所において、離陸し、又は着陸してはならない。但し国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りでないと規定されています。

注3：航空法第104条第1項では、本邦航空運送事業者は、国土交通省令に定める航空機の運航及び整備に関する事項について運航規程及び整備規程を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならないと規定されています。

添付資料：匠航空株式会社に対する業務改善勧告及び安全統括管理者に対する警告

問い合わせ先
大阪航空局安全統括室　航空事業安全監督官　久保田
直通：06-6949-0595、FAX ： 06-6949-1381

阪空振第９３号
阪空安第２０号
平成30年12月11日

匠航空株式会社
代表取締役　森岡　匠　殿

国土交通省　大阪航空局長
川勝　弘彦

航空機の運航における法令等の遵守について（業務改善勧告）

今般、貴社が運航する航空機について、平成30年6月21日及び22日並びに7月10日に航空法（昭和27年法律第231号。以下、「法」という。）第134条に基づく立入検査及び報告徴収を実施した結果、下記1．記載のとおり事実（以下、「本件事実」という。）が認められた。

本件事実は、下記2．記載のとおり、法第79条、法第81条及び法第104条第1項に違反するものであると認められた。

このため、下記3.に掲げる措置を講ずるよう業務の改善を勧告する。

講じた措置については、平成31年1月10日までに文書にて報告されたい。

記

１．不適切な運航が実施された事実

１－１．岡山県赤磐市で実施された不適切な運航の事実

（１）　貴社所属の航空機JA7981（ロビンソン式R44型）は、岡山県赤磐市仁堀中2006に所在する公園（以下、「公園」という。）において、上空から菓子を投下するというイベントを実施するため、平成29年10月8日13時00分から13時18分頃までの間において、多数の人がいる上空を対地約20メートルの高度で飛行し菓子を投下した。

（２）　貴社は、上記（１）の行為を実施するため法第81条但し書及び法第89条但し書の規定に基づき、国土交通大臣から最低安全高度以下の飛行の許可及び物件の

投下の届出の受理を受ける必要あったことから、同年9月4日付けで法第137条第2項及び法施行規則（昭和27年7月31日、運輸省令第56号。以下「規則」という。）第240条の2第1項に基づき職権の委任を受けた大阪空港事務所長に対して、規則第175条の規定に基づく申請書及び規則第196条の2の規定に基づく届出書を提出し、同年9月13日付けで許可及び受理された。この際、法第81条但し書の申請書には、最低安全高度以下の高度で飛行を行う高度は、対地150メートルとして申請していた。

（3）　当局から貴社に対して上記（1）の飛行状況について確認したところ、貴社からは、風に対する修正を考慮して投下することにより対地で150メートル上空から菓子を投下しても目標地点に菓子を投下できると判断しており、法第81条但し書の許可どおりに150メートル上空から菓子を投下する計画であったこと、菓子の投下地点である公園の広場中央部周辺に菓子を拾う地上の人々を待機させ、上空から菓子を投下し終え、回転翼航空機を安全地帯に退避させた後に地上の人が菓子を拾いに行く想定であったこと、上記（2）により申請した高度は150メートルであったが、高度の単位を取り違えて150フィート（約45メートル）で、飛行速度は対気速度で20ノットから30ノットで飛行した旨の報告がなされた。しかしながら、上記（1）の飛行については、インターネットにおいて飛行状況が撮影された動画が掲載されており、同動画を確認しながら上記（1）の飛行を行った操縦士（以下、「操縦士A」という。）に聞き取りを行ったところ、飛行高度については約20メートルであることを認め、飛行速度については20ノットを維持できていないことを認めた。

（4）　上記（1）の飛行については、当該航空機の飛行規程に記載されている制限高度対速度包囲線図（発動機が故障状態で安全に着陸ができない高度及び速度の組合せを示した図）を確認したところ、航空機の運用を避けなければならない範囲に該当するものであった。

（5）　上記の他、操縦士Aに対する聞き取りの結果、これまでに次の点が判明した。

ア　上記（3）において高度を取り違えた理由としては、操縦士Aが上記（2）の申請書及び物件投下届出書を作成した時には本社以外で勤務しており、以前にも同様の書類を作成していたことから、日付だけを修正して内容確認を十分に実施せず貴社の運航部長経由で大阪空港事務所長に申請及び届け出を行ったこと及び上記（1）の飛行を行う直前まで別の業務に従事していたことから思い違いをしたと証言した。

イ　実際の高度の確認については、風が強かったため機体が安定せず操作に注意を払っていたこと、最後に確認した高度計の表示が150フィートであったが、その後、周囲の木を見ながら風の状況を把握していたことから、徐々に高度が下がった可能性は否定できないと証言した。

ウ　飛行速度の確認については、広場の全域に菓子を投下するため、20ノット以上の速度で移動し続けていたが、風の状況もあり更に速度をおとした可能性もあると証言した。

エ　危険度の認識については、動画を確認したところ危険であったと認識し、航空機に不具合が生じた際には安全な場所に退避することは難しかったと証言した。

オ　航空機を安定させる間に広場に人が入ってきたことを確認したが、地上側からの離脱指示はなく、また、機上においても中止の判断をすることはなく、イベントを継続する判断を行い、後席の同乗者に対して菓子の投下を許可したと証言した。

カ　地上側からは風の情報の他は特に指示等を受けておらず、動画を確認した限りでは、一度、回避して地上の人を退避させたうえで再運航するなり、中止すべきであったと証言した。

キ　上記（1）の飛行終了後、同乗者に対しては、今回は風の影響から特に高度を下げて実施しており特別な運航であった旨説明したが、会社には特に異常なしとして報告をしたと証言した。

1－2．岐阜県大野郡白川村で実施された不適切な運航の事実

（1）　貴社所属の航空機JA7981は、岐阜県大野郡白川村のイベントを実施するため、岐阜県大野郡白川村大字鳩谷地内（以下、「白川村場外」という。）において、平成29年7月17日から8月3日までの間で103回の飛行が行われ206回の離着陸が実施された。また、103回の飛行のうち、94回は航空運送事業に該当する飛行であった。

（2）　貴社は上記（1）の行為を実施するため法第79条ただし書の規定に基づき、国土交通大臣から空港等以外の場所で離着陸を実施する許可を受ける必要があったことから、規則第240条第25号及び規則第240条の2第1項の規定に基づき職権の委任を受けた大阪航空局長及び中部空港事務所長に対して、平成29年6月1日付けで規則第172条の2の規定に基づき必要事項を記載した申請書を提出し、同年6月13日付けで大阪航空局長から許可され、また、同年6月5日付けで中部空港事務所長から同様に許可された。この際、法第79条ただし書の申請書には、上記（1）の離着陸を実施したJA7981は含まれていなかった。

（3）　貴社が実施した上記（1）の飛行は、法第133条の規定に基づき届出がなされた航空運送代理店業の経営する者（以下「代理店業者」という。）が白川村より依頼を受けたものであったが、同飛行の103回のうち94回は予め飛行コース及び料金を設定し、不特定多数の者を集めたものであり、一般的には遊覧飛行に相当するものであり航空運送事業に該当する飛行であった。

（4）　法第104条第1項の規定に基づき大阪航空局長の認可を受けた貴社の運航規程

及び同附属書（以下、「運航規程等」という。）では航空運送事業を実施する場合には、航空機による500時間以上の飛行時間を有したうえで必要な審査に合格し、航空運送事業の機長として発令されている者により実施する必要があったが、上記（3）の飛行うち89回は航空運送事業の機長の発令を受けていない機長Aが実施したものであった。なお、平成29年7月15日の時点では、機長Aの飛行時間は342時間32分であり、飛行時間の要件を満足していなかった。

（5） 大阪航空局においては、機長Aに対して、平成30年7月10日聞き取りを実施したところ、以下の内容を確認した。

ア 法第79条ただし書の許可の申請においてJA7981が漏れていることの認識はなく、申請手続については、機長A本人が申請書を作成し、運航部長の確認を得たうえで申請したと証言した。

イ 上記（3）の飛行については、疑問はあったものの会社の命令に従ったと証言した。

（6） また、上記（3）の飛行については、貴社の認識としては、法第2条第21項に基づく航空機使用事業に該当するものとしていた。

2．違反行為等の認定

（1） 法第81条に違反する行為

上記1－1.の事実によれば、貴社は平成29年10月8日に、使用航空機であるJA7981により公園において、回転翼航空機により上空から菓子を投下するというイベントを実施するため、大阪空港事務所長に対して法第81条但し書の申請及び法第89条但し書の届け出を行ったが、法第81条但し書の申請において飛行高度は対地で150メートルと申請し許可を受けていたが、実際の飛行高度は対地で約20メートルと許可を受けた内容から大幅に逸脱する飛行であったと認められる。（上記1－1.（1）、（3））

また、当該飛行については、当該航空機の飛行規程に記載がある制限高度対速度包囲線図では、航空機の運用を避けなければならない範囲に該当するものであり、発動機が故障した場合には地上の人に危害を加える非常に危険な行為であった認められる。（上記1－1.（4））

これらの行為は、航空法第81条に違反するものであると認められる。また、航空事故又は重大インシデントを発生させるおそれのある重大な違反行為と認められる。

（2） 法第79条に違反する行為

上記1－2.の事実によれば、貴社は、JA7981に係る法第79条ただし書の許可の手続を大阪航空局長及び中部空港事務所長に対して行わず、平成29年7月17日から8月3日までの間に白川村場外において離着陸を実施した。（上記1－2.（1）、（2））

この行為は法第79条に違反するものと認められる。

（3）　法第104条第1項に違反する行為

上記1－2（1）の飛行の実施については、白川村が代理店業者に業務委託し契約を取り交わし、その後代理店業者と貴社との間で業務委託契約が実施されており、その契約内容からは航空運送事業に該当する旨は明確ではないが、予め飛行コースを設定し、それに応じた料金を設定のうえ、不特定多数の者を集め、旅客として飛行を行っているものであり、航空運送事業に該当するものである。（上記1－2.（3））

貴社の運航規程等では、航空運送事業を実施する操縦士は航空運送事業の機長の発令を受けている必要があったが、機長Aは同発令を受けておらず、また、必要な飛行経験も有していないことから適切な要件を満足しない者が実施したものであり、重大な違反行為と認められる。（上記1－2.（4））

これらの行為は、法第104条第1項に違反したものと認められる。

3．講ずるべき措置

航空運送事業及び航空機使用事業は、安全確保が最大の使命であり、絶えず安全性の向上に努めなければならない。

しかしながら、上記2．のとおり、今般、貴社において航空の安全に影響を及ぼす重大な違反行為が認められたところであり、貴社の現行の運航体制下においては、航空機の運航の継続的な安全性が確保されないおそれがあると認められる。

また、これらの違反行為はいずれも外部からの指摘が発端となって発覚したものであること、貴社からの違反行為に関する報告が十分な内容ではなく、当局が再三にわたり報告を求め、更には当該違反行為を行った操縦士の発言と齟齬が確認されたこと等に鑑みれば、貴社自らが問題点を調査し原因を究明したうえで、適切に再発防止策を講じるための安全管理システムが十分に機能していないことが認められる。

航空の安全を確保するためには、航空事業者が定める安全方針の達成に向けて、安全管理システムを統括する安全統括管理者を中心として、各部門及び全従業員が一丸となって取り組むことが必要である。このため、貴社における航空の安全を確保するための安全管理システムの再構築等を求めるため、以下の措置を講じることを勧告する。

（1）　安全意識の再徹底及びコンプライアンス教育の実施

全社員に対して安全意識の再徹底を図ること。また、法令及び規程等の遵守について、その重要性を十分に認識させるための教育を行うとともに、これを継続して実施すること。

（2）　安全管理体制の適切な整備

全社的に安全運航を最優先する意識の醸成を図り、安全に影響のある事案が発生した場合には、各部門長及び安全統括管理者あて迅速に正確な報告がなされるとともに、会社として正確な情報を基に事案の要因分析及び分析結果に基づく再発防止策を確実

に実施するための体制を構築すること。

（3）　運航体制の抜本的な見直し

運航部長が中心となって適切な業務実施体制を構築し、以下の点を含めて改善すること。

ア　運航部長は飛行依頼があった内容を十分に把握した上で、航空機乗組員への飛行命令の発出を適切に実施すること。

イ　航空機乗組員は、運航前に必要な情報を確認した上で適切に運航する体制を構築すること。また、疑義が生じた場合は運航部長若しくは安全統括管理者に報告し必要な判断を仰ぐなど、疑義が生じたままで運航を行わないこと。

ウ　運航中に発生した事案については、些細なことでも運航管理担当者に逐一報告し、運航部長及び安全統括管理者が内容を把握できる体制を構築すること。

エ　出張先における勤務状況及び運航状況については、本社で適切に把握及び管理すること。

オ　運航に関する申請及び届出等の手続きについては、内容に漏れ若しくは不備がないよう、作成者以外が内容確認するなど、手順を整備すること。

以上

阪空安第１９号
平成 30 年 12 月 11 日

匠航空株式会社
　取締役　安全統括管理者　あて

国土交通省　大阪航空局
安全管理官　若狭　満

警　告　書

今般、貴社においては、航空法第 79 条、同法第 81 条及び同法第 104 条第 1 項の違反が認められ、これらの違反は航空の安全に影響を及ぼす重大な違反行為であり、貴社の現行の運航体制下においては、航空機の運航の継続的な安全性が確保されないおそれがあると認められたことから、平成 30 年 12 月 11 日、業務改善勧告を発出したところである。

これらの違反行為はいずれも外部からの指摘が発端となって発覚したものであること、貴社からの違反行為に関する報告が十分な内容ではなく、当局が再三にわたり報告を求め、更には当該違反行為を行った操縦士の発言と齟齬が確認されたこと等に鑑みれば、貴社自らが問題点を調査し原因を究明したうえで、適切に再発防止策を講じるための安全管理システムが十分に機能しておらず、安全統括管理者がその職務を怠っていたものと認められる。

航空の安全を確保するためには、航空事業者が定める安全方針の達成に向けて、安全管理システムを統括する安全統括管理者を中心として、各部門及び全従業員が一丸となって取り組むことが必要である。

このため、貴殿に対して航空の安全を確保するための安全管理システムの再構築等を求めるため、改善措置を講じるよう警告する。

なお、改善措置が実施されない場合など、この警告に違反した場合には、貴殿に対して安全統括管理者の解任を命令することがあることを申し添える。