

第 7 章 事故

7.1	はじめに	7- 1
7.2	事故が発生した場合の対処	7- 3
7.2.1	対処手順	7- 3
7.2.2	対処方法の注意事項	7- 4
7.3	事故状況報告制度	7- 9
7.3.1	事故状況報告書の目的	7- 9
7.3.2	報告書の提出について	7- 9
7.3.3	事故状況報告書の作成法	7-10
7.3.4	事故の調査、統計・分析	7-16

7.1 はじめに

気球は空を飛び、また巨大で燃料としてプロパンガスを積んでいます。このため、万が一にも事故が生じたら、乗員の命が危険にさらされるだけでなく、第三者に大きな被害を与えることが考えられます。従って、気球活動での事故は起こしたくないと誰もが思っていますが、現実として事故は発生しています。図 7-1 に示したのは、2008～2017 年の 10 年間に連盟に提出された事故状況報告書の件数で、年間 25 件前後の報告がされています。これは報告書として提出された件数であり、軽微な未報告の事例を含めると発生件数はもっと高いはずで、これは日本での年間フライト件数に対して、非常に高い発生率であり、本当に危惧すべき状況であると認識して下さい。また、これらの事故はほとんどが在来型の繰り返し事故であり、何らかの対策を講じることができるはずで

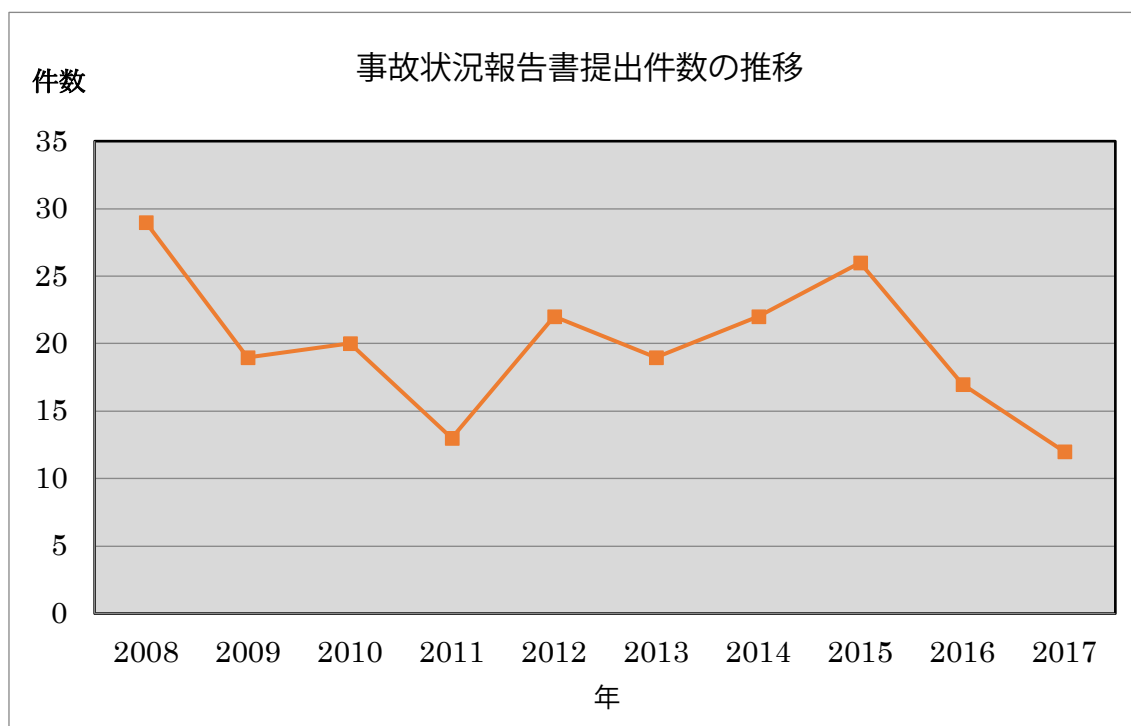


図 7-1 事故状況報告書の提出件数の推移（2008-2017 年安全委員会集計）

このような深刻な状況の中で、私達は、事故防止の原則「事故要因の予防、発見、対策」の見地から安全の先取りを目指した事故要因の予防活動に最大の努力を払う必要があります。また、不幸にも事故を起こしてしまった場合、事故の真相を究明し、事故の再発防止のための重要な指針を得ることに努める必要があります。表 7-1 に、事故発生時に、誰にどのような影響や被害があるのかを挙げてみました。第一に、パイロットは自らだけでなく、搭乗者や地上クルー、第三者（地域住民や観客など）の命を危険にさらすことになります。

また、家屋損壊や家畜・農作物を荒らして、他人の大切な財産に多大な被害を与えることがあります。火災、停電、電話不通などが生じれば、他者の生活を一時的にでも停止させてしまうこととなります。更に、地域住民の感情の悪化から飛行禁止区域(PZ)を作り、フライトエリアの縮小を招けば、フライトエリアを維持してきた同じ気球仲間にも大きな被害を与える結果となります。競技大会中であれば、飛行や大会の中止をしなければならなくなる場合があります。また、被害者の損害が大きい場合は、当然のことながら、高額な賠償金を支払うことや、気球保険の掛け金の上昇を招くことなども考えられます。このような事故が及ぼすフライト環境への影響や被害を常に頭に入れて、フライト環境を守る行動を取ることはバルーンニストの義務と言えます。

しかし、誰もが事故を起こしたくて起こしているわけではありません。注意を払っていても起きてしまうことがあります。従って、日頃から、事故を未然に防ぐために何をすれば良いか、また、不幸にも事故が起きてしまったら、被害を最小限に留めるために何をすればよいかを考えておくことが最も重要です。

表 7-1 事故によって生じる主な被害

誰に	具体的な被害
パイロット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自分自身の身体・生命・財産の危機、遭難 ・ 被害者への損害賠償 ・ クルーからの信頼の喪失
クルー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 身体・生命・財産の危機、遭難 ・ 気球活動への不快感、悪印象、恐怖感
第三者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 身体・生命の危機 ・ 家屋損壊などの物損 ・ 火災・停電・電話不通 ・ 家畜への被害 ・ 農作物への被害
気球関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会的な気球イメージの悪化 ・ フライトエリアの縮小、廃止 ・ 保険料上昇・契約不能 ・ 大会の中止

7.2 事故が発生した場合の対処

まずは不幸にも事故が起きた場合に、被害を最小限に留める方法について述べます。

7.2.1 対処手順

① 負傷者の救出

人命第一優先であることから、まず負傷者を救出し、応急処置を行う。

② 二次災害防止

爆発、感電、その他二次災害の危険がある時には周囲の者を安全なエリアまで避難させ、火災の延焼防止を行う。

③ 緊急連絡

現場での応急処置ができ、その後の重大な二次災害防止処置が取れたら必要な連絡を行う。主な連絡先を表 7-2 に示す。

④ 被害者への謝罪

できるかぎり早く被害者に誠意を持って謝罪を行う。

⑤ 現場の復旧

道路の封鎖など、他者に迷惑をかける状況が生じていたら、できるだけ早く復旧させる。

表 7-2 知らせる内容と連絡先

知らせる内容	主な連絡先
<ul style="list-style-type: none">・ 気球名、パイロット及びクルー名・ 事故の概略、時間、場所・ 負傷者及び被害の概要・ 今必要としている救助は？・ 事故現場への連絡方法の有無	<ul style="list-style-type: none">・ 消防（火災、救急を必要とする怪我の時）・ 警察（重大な事故、行方不明、死亡事故）・ 海上保安庁(海上に出ってしまった場合)・ 救急病院（軽い怪我等の時）・ 電力会社（電力設備に関するもの）・ 電話会社（電話設備に関するもの）・ 鉄道（鉄道設備に関するもの）・ 自衛隊・ 航空局または最寄りの飛行場・ 一般社団法人日本気球連盟 （①事務局②事故調査委員会）・ 被害者の家族

7.3.2 対処方法の注意事項

<フライト前>

(1) 連絡先リストの作成

万一の事故に備え、必要な連絡先のリスト（図 7-3 に例を示す）、電話番号を必ず保持して下さい。特に、追跡ができなくなった場合の連絡先は、事故の時にも連絡先となることがあるので重要です。必ず離陸前に少なくとも1ヶ所設定しておいて下さい。

(2) 金銭の保持

フライトの時に万一の為に多少の金銭を用意しておいて下さい。例えば、事故後に帰るために交通費が生じたり、病院で手当を受ける場合には治療費を支払わなければならない時があることが考えられます。

<事故発生直後>

(1) 役割分担

事故の時は人手不足となるため、大会本部、連盟事務局や事故調査委員等との連絡が取れたらその後の関係部署への連絡等の処置を任せることも検討します。パイロットは現場に戻り、必要な事後処理を行って下さい。

(2) 迅速かつ適切な連絡

事故の連絡が速やかに適切に受けられると、人命の救助、遮断された電力線や電話線等の復旧、消火が効果的に行われ、損害も最小に抑えることができます。また、適切なマスコミ対策も可能になり、事故による誤解等も少なくできます。

(3) 連盟への連絡

フリーフライト時であれば、当事者は後述の図 7-2 事故発生時の連絡体制に従って、事故調査委員会、事務局、企画広報局の専用ラインへ至急連絡をして下さい。また大会では、大会の責任者（大会本部または競技委員長など）を通じて上記の各局へ連絡を入れて下さい。速やかなエスカレーションが重要です。繋がらない場合でも、まずは着信を入れておくことが重要です。

(4) 携帯電話での非常連絡

現在、携帯電話やPHSによる警察や消防への通報（局番なしの110番または119番）が増加しています。警視庁の調査では2001年ではこのような携帯電話での緊急通報は全体の49.7%に達し、2件に1件は携帯電話からの通報とのことです。特に気球では、着陸地点に固定電話がある場合は少なく、携帯電話による通報がほとんどであると考えられます。携帯電話を用いるとすぐに通報できますが、以下のような注意点があります。

①局番なしでかけてよい	警察への通報（110番）と救急・火災の通報（119番）は、携帯電話でも普通の電話と同様に局番なしでかければよい。また、海上保安庁も2000年より局番なしの118番で海難事故の通報を受けています。この場合も携帯電話からでも局番なしでかけることができます。
②事故の発生した場所の知らせ方	携帯電話による通報で一番困るのは場所の特定だそうです。事故の発生場所をまず正確に通報すること。地図上で事故発生場所の住所がわかればよいですが、わからない場合は以下のもののどれかを伝えて下さい。 1 民家の住居表示 2 「交通標識」の支柱に表示してある番号（交通標識管理票番号） 3 「交通信号機」の制御機に表示してある番号 4 「電柱」に表示してある番号（電柱管理票番号） 5 付近の交差点や通りの名前 6 目標物となるような大きな建物（店舗など）
③携帯番号を教える	再度連絡を取る場合があるために使用している携帯電話の番号を伝えて下さい。
④転送時に通話を切らない	119番通報の場合、事故の場所がその消防署の管轄地でない場合は管轄の消防署に転送される場合があります。この場合、少し時間がかかる場合がありますが、通話を切らずに待って下さい。
⑤通報後、携帯電話の電源を切らない	通報後に再び連絡がある可能性があるため、携帯電話の電源は切らないで下さい。

(5) 行き過ぎた連絡はしない

事故の連絡は大切ですが、軽い事故での外部機関（警察、消防署等）や家族への行き過ぎた連絡は意味がありません。返って、事故の処理時間を長くし、トラブルを招くこともあります。冷静に事故の内容を判断し、必要最小限と思われる連絡を行うことを心掛けて下さい。

(6) 第三者からの通報

軽い事故または全く事故でないのに周囲の第三者により、消防署、警察に事故通報が入ってしまう場合があります。このような場合も気球を知る者として落ち着いて対応を行って下さい。

<事故処置後>

(1) 保険会社への連絡

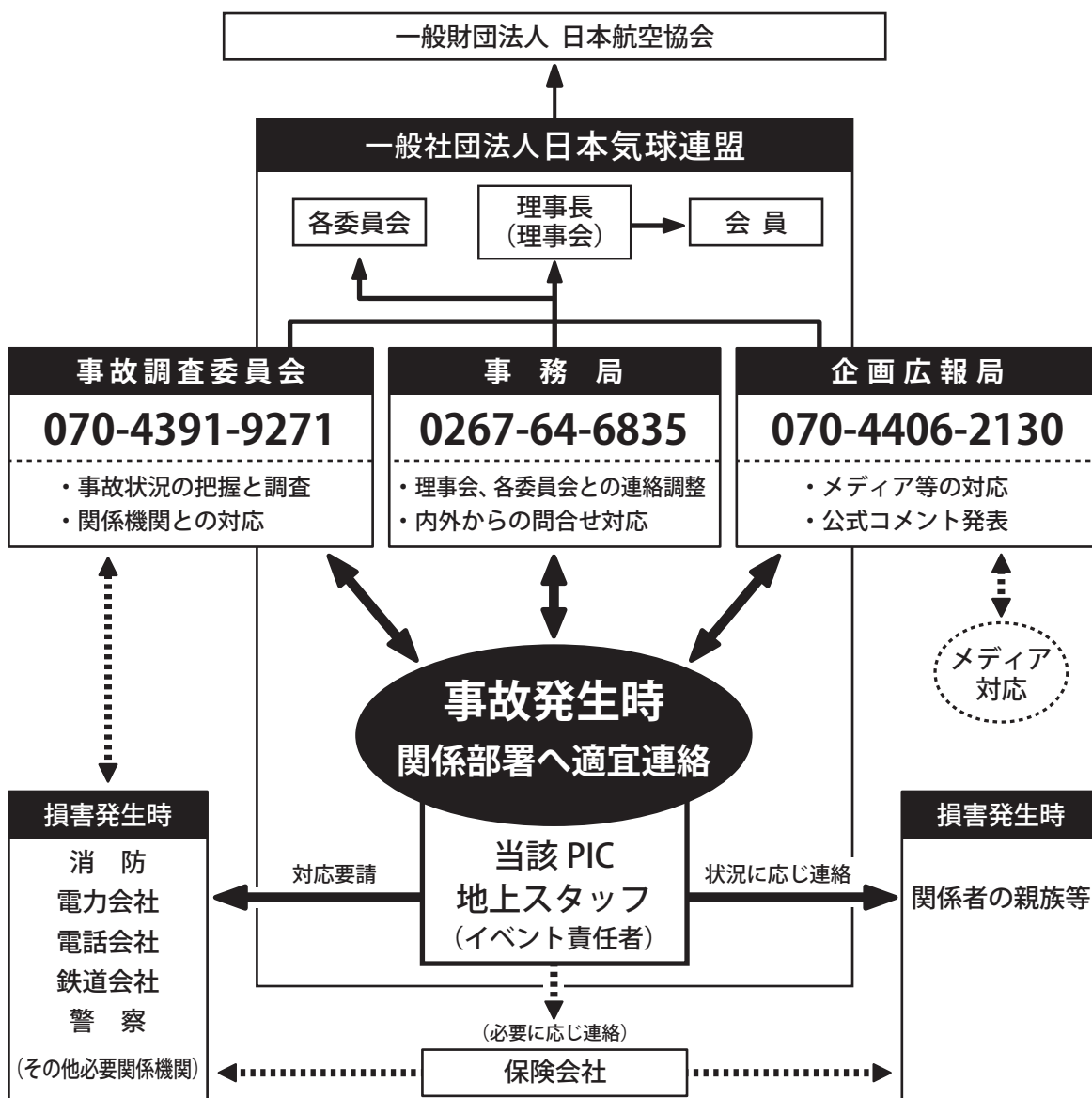
とりあえずの事故処置が終了したら、必要に応じて保険会社へ連絡を行って下さい。

(2) 事故状況報告書の提出

事故処置が終了後、フライトレポート及び事故状況報告書を作成し、連盟事務局まで送付して下さい。事故状況報告書は、早く作成することが重要で、必要な事項（事故状況報告基準 7.3.2 参照）が記載されていれば十分です。体裁は問題ではありません。フライトレポートは気球フライトの基本データを把握できるので必ず添付して下さい。

(3) 連盟の対応

連盟は事故の連絡を受けたら事故調査委員が連絡を取り合い(事故発生時の連絡体制について図 7-2 に示す)、事故の規模、状況に応じて、事故処理、事故対策を行います。また、航空協会へ連絡を入れたり、場合によっては連絡及び被害を受けた方々への挨拶等を当事者に代わり行います。



※事故発生時の連絡は、慌てず、関係部署へ正確な情報を伝えて下さい。
 ※情報の錯誤を防ぐため連絡担当者を統一し、メディア等の対応には企画広報局の番号を案内して下さい。

事故発生時の対応	処置	連絡先
人命救助最優先	救急搬送車の手配	消防署 (状況により警察署)
傷病者の状態確認	状況に応じた応急処置	消防署 (状況により警察署)
失火及び延焼防止	燃料系統の確実な遮断及び初期消火	消防署 (状況により警察署)
電力線接触による二次災害の防止	電力会社到着前の周囲への注意喚起	電力会社
交通妨害発生時の交通整理	必要に応じ警察出動の要請	警察署
野次馬等の整理	同上	警察署
関係機関への連絡	エリアごとに必要な機関への連絡	自治体、官公庁、連盟

図7-2 事故発生時の連絡体制図

<緊急連絡先リスト> (例)

○△エリア地区緊急連絡先一覧表

連絡先		電話番号
救急	緊急時	局番なし 119 番
	○△病院	○○○-△△-□□□□
	○○市民病院	○○○-▽▽-□□□□
警察	緊急時	局番なし 110 番
	○○警察署	○○○-△△-□□□□
	△△△警察署	○○○-△△-□□□□
	□□警察署○○分署	○○○-△△-□□□□
火災	緊急時	局番なし 119 番
電線事故	東京電力○○営業所	○○○-△△-□□□□
	東京電力□□営業所	○○○-××-□□□□
	東京電力△△営業所	○○○-△×-□□□□
	NTT 東日本○○営業所	○○○-□△-□□□□
	NTT 東日本□□営業所	○○×-△○-□□□□
	NTT 東日本△△営業所	○○○-△△-□□□□
鉄道会社	JR 東日本○○営業所	○○○-△△-□□□□
空港関係	羽田空港	○○○-△△-□□□□
	航空自衛隊○○基地	○○○-△△-□□□□
海難事故	緊急時 (海上保安庁)	局番なし 118 番
	第三管区海上保安本部	045-211-1118
自治体	○○市役所	○○○-△△-□□□□
	△△役場	○○○-△△-□□□□
気球関係	○○熱気球連絡会	代表 ○○○-△△-□□□□
	クラブ代表者	03-○○△△-□□□□
一般社団法人 日本気球連盟	事務局	0267-64-6835
	事故調査委員会	専用ライン 070-4391-9271
	企画広報局	専用ライン 070-4406-2130
	理事長	太田耕治 ○○○-△△-□□□□
	安全委員会	委員長 広田和弘 ○○○-△△-□□□□

図 7-3 事故発生時・発生後の連絡先一覧表の例

7.3 事故状況報告制度

事故処置が終了したら、事故調査委員会に報告書を提出します。事故状況報告書について以下の今節で詳しく説明をします。

7.3.1 事故状況報告書の目的

事故状況報告書は事故に遭遇したパイロットの経験を、連盟の全パイロットの共通財産として、「知ることによって防ぎ得る事故」を無くす目的の下に事故調査委員会が提出を依頼しているものです。事故調査委員会はこの事故状況報告書の統計・分析を行い、連盟内の各委員会への提言や各種安全啓蒙活動を行います。この為、事故状況報告書の内容は事実を包み隠さず述べられていることと、事故後なるべく早く提出することが重要です。また、あくまで事故状況報告書は事故原因を究明することが目的であり、事故を起こしたパイロットを罰するためのものではありません。

<事故の定義>

1) 右記の対象に対してなんらかの損害、損傷を与えた場合。	・パイロット、同乗者 ・第三者 ・機体 ・対物 ・その他
2) 対象となる気球	・自由気球(係留中の事故も含む)。
3) 事故発生の期間	インフレ～回収までの間

7.3.2 報告書の提出について

1) 提出先

一般社団法人日本気球連盟事務局

住所はホームページもしくは機関誌参照のこと。

Eメールでの送付も可。

2) 報告書の作成法 (7.3.3 に詳細を記載。)

3) 提出の期限

原則として**事故後 15 日以内にフライトレポート添付の上**、提出して下さい。但し本人が事故により報告書の記載が不能な場合はこの限りではありません。

4) 事故状況報告書を提出しなければならない事故の程度

- ・パイロット、同乗者、第三者が通院、入院を必要とする傷害を受けた場合
- ・保険を使用した場合

- ・ 機体に大きな損傷を受けた場合
- ・ 第三者より警告を受けた場合
- ・ その他、事故調査委員会が提出を指示した場合

5) 提出を怠った場合の処置

事故調査委員会の要請にも関わらず提出を怠った場合、安全委員会が技能証の停止，又は取消を行う場合があります。

7.3.3 事故状況報告書の作成法

次ページに事故状況報告書のフォーマットとその記入例について次ページに掲載しました。このフォーマットに関しては事故調査委員会のホームページからも入手できます。

事故調査委員会ホームページ
<http://www.jballoon.jp/jiko/index.html>

ただし、表 7-3 の項目が記載されていれば、書式は自由です。**形式よりも提出の迅速性と内容の正確性の方を優先して下さい。**

表 7-3 事故状況報告書の必要記入項目

必要記入項目	内容
1) 発生日時	日付だけでなく時間まできちんと
2) 発生場所	住所、地名、デジット（使用地図に座標があれば）
3) パイロット情報	<ul style="list-style-type: none"> ・ 氏名及び年齢 ・ 連盟会員番号 ・ 技能証情報（技能証番号、技能証取得の年月日） ・ 飛行時間情報（総飛行時間、総 PIC 飛行時間、最近 30 日の PIC 飛行時間、最近 90 日の PIC 飛行時間、最近 1 年間の PIC 飛行時間） ・ 主なフライト地 ・ パイロットのコンディション
4) 機体情報	<ul style="list-style-type: none"> ・ 登録情報（番号(JA-No.)、名称、体積、登録期限） ・ 球皮（メーカー名、種類、リップ構造） ・ パーナー（メーカー名、種類、リジッド or フロート） ・ ゴンドラ（メーカー名、種類） ・ 燃料容器（残量計、材質、バルブ） ・ 機体使用情報（飛行時間と使用回数）
5) 飛行状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 同乗者数、構成（P2、Pu/t、Pass） ・ 飛行目的 ・ 離着陸時間及び飛行時間 ・ 総離陸重量 ・ 燃料重量 ・ 最高高度
6) 事故状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ プロセス（インフレ時、離陸時、飛行中、離着陸時） ・ 事故区分（機体、同乗者、第三者、対物、その他） ・ 損傷程度 ・ 保険（使用の有無、金額） ・ 対外対応（警察、病院、電力会社）
7) 気象条件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 天気、風速、視界、その他

事故状況報告書(1/2) **(記入例)** 事故調査委員会受取日 2004年 2月 19日

この事故状況報告書は、PICが記入して事故調査委員会へ送付して下さい。整理番号 _____
 大会中における事故の場合は、大会役員経由で送付して下さい。 分類コード _____

1. 事故概要
 発生日時： 2004年 2月 11日 午前 / 午後 8:15 頃
 場所： 宮城県球造郡○○町△△ 田んぼ
 概要： 強風下での着陸時に、引きずられた後、前方の電線に球皮が被ってしまった。また、クルー2名は着陸時の衝撃でゴンドラから飛び出し、打撲をした。

2. 機長
 氏名： 風船 太郎 会員番号： HG239 技能証番号： A122
 技能証取得年月日： 1995年 12月 31日
 総飛行時間： 214 h 30 min 最近30日間PIC飛行時間： 3 h 20 min
 総PIC時間： 175 h 45 min 最近90日間PIC飛行時間： 10 h 15 min
 主たるフライトエリア： 渡良瀬 最近1年間PIC飛行時間： 25 h 40 min

3. 機体
 機体登録番号： JA-A-5021 体積： 2250 m³ クラス： AX-8
 メーカー名 球皮： A社製○○○○ TYPE: 12ゴア パラシュート
 バナー： B社製△△△△ TYPE: ダブル
 ゴンドラ： C社製×××× TYPE: _____
 シリンダー： アルミ TYPE: _____ 搭載本数 3 本
 総飛行時間： 120 h 20 min 総飛行回数： 115 回 登録期限 2004年 9月

4. 飛行状況
 乗員： PIC+ 2名 (P2 名・Pu/t 1名・Pass 1名)
 飛行目的： トレーニングフライト 離陸時間： 午前 / 午後 7時 30分
 総離陸重量： 500 Kg 着陸時間： 午前 / 午後 8時 15分
 燃料重量(容器重量除く)： 105 Kg 飛行時間： 0時間 45分
 地上気温： 10 °C 球皮内最高温度： 95 °C 最高高度： 2000 ft(m)
 気象 天候 晴れ 雲底： 4000ft 視程： 良好
 風速： 離陸時： 0 m/s 上空 10 m/s(2000 ft) 着陸時 5 m/s

5. 事故状況
 事故発生時点(該当に○)
 レイアウト中、インフル中、離陸時、飛行中、中間着陸アプローチ時、中間着陸時、中間着陸
 離陸時、最終着陸アプローチ時、最終着陸時、回収作業中、係留中、その他 _____
 損害と対応
 乗員： 胸部打撲 1名(Pu/t)、 頭部打撲 1名(Pass) → 救急車にて病院に搬送
 機体： 電線から球皮撤去時に一部裁断。
 対人： 無し
 対物： 電線が球皮の重みでゆがんだ
 保険の使用有無： 無し、予定 (内容： 負傷者の治療費+球皮修理代 金額(推定 25万 円)
 連絡の有無： 無し、済み (警察、消防、電力会社、その他 _____)

(裏面に続く)

事故状況報告書(2/2)

6. 事故状況説明（地図、飛行概要図、天気図なども記入）

* 事実のみを記入して下さい。

Pu/t 1名、Pass 1名とのトレーニングフライト。Pu/t はトレーニング終盤であったので、準備から全てを任せた。離陸前に、パイバルを飛ばし、風向風速の概要を見た。高度が上がる程、風が強くなっていることがわかった。しかし、地上風は、ほぼ無風であったので、準備を開始し、インフレは簡単に終了した。離陸後、平野の開けた方向の風に乗るため、2000ft まで上昇する。この時、GPS では40km/h のスピードが出ていることが示されていた。このまま、長い時間飛行すると、地上風も出て来ると考え、Pu/t に降下の指示を出した。500ft まで降下した所で、地上風が強くなっていることがわかった。このまま、アプローチに入ろうとしたが、集落と電線があったため、200ft 程度でレベルフライトを行う。この時点で、地上風が4m/s 程になっていたため、Pu/t からバーナー操作を交替した。その後、広い田んぼの真ん中を狙ってアプローチをし、着陸後なるべく引きずられないよう、地上より5m 上からリップラインを引きリップを全開で降ろした。接地後、50m 程と予想以上に引きずられた。この間は、P1 はリップラインを引き切った状態でゴンドラ内にいた。停止後、他の2名がゴンドラ内にいないことにP1 は気づき、後ろを見ると、Pu/t と Pass は田んぼに投げ出されて倒れていた。また、球皮の一部が前方の農道沿いに立っている電線に引っかかってしまった。Pu/t と Pass は、地域の住民が呼んだ救急車で病院に運ばれ、胸部打撲と診断された。球皮は、電力会社に連絡を取り、担当者立ち会いの下で回収を行った。

7. PIC の事故分析

強風下の着陸では接地時に強い衝撃があるにも関わらず、乗員に対してゴンドラ内にしっかり捕まるように指示を出すことを忘れていた。また、地上風がすぐに強くなるだろうと予想していたにも関わらず、地上風が離陸時に無風であったために安易にフライトを行ってしまった。緊急時の指示ミスと気象変化に対するフライトプランの甘さが第一の原因であると考えられる。また、電線に球皮を引っ掛けてしまったことは、球皮の熱気が抜ける前にクルーが振り落とされたことにより、気球の荷重が軽くなり浮力が生じてしまい、想定していた距離よりもかなり大幅に引きずられる形になったためである。PIC のリップラインの引き方がまだ不十分であったと考えられる。

報告書記入日 2004年 2月 12日 記入者氏名(自筆) 風船 太郎
記入者連絡先 宮城県仙台市気球町 5-6-17 TEL.022-717-0000

8. インストラクター又は事故調査委員会コメント記入欄

離陸後すぐに風が強くなる場合が予測される場合は、すみやかに着陸をするか、フライトを取り止める判断力を持ってもらいたい。また、ハーネスを各自していれば、ゴンドラから飛び出ることなく、指示ができない状況でも怪我を未然に防ぐことができたと考えられる。また、ハーネスで固定されることにより、安定した姿勢でリップラインを引くことができるので、最後までしっかりデフレーションができる。電線被害への事後処置は適切に行われ、被害を最小限にとどめたと考えられる。

インストラクター又は大会役員 受取日 2004年 2月 15日
インストラクター又は大会役員 氏名(自筆) 気球 次郎

報告の内容は、今後の安全フライトに役立てる予定です。ご協力ありがとうございました。
事故調査委員会

事故調査委員会 AR-01-R1

事故状況報告書(1/2)

事故調査委員会受取日 年 月 日

この事故状況報告書は、PIC が記入して安全委員会事故担当へ送付して下さい。 整理番号
 大会中における事故の場合は、大会役員経由で送付して下さい。 分類コード

1. 事故概要
 発生日時： 年 月 日 午前/午後 : 頃
 場所 :
 概要 :

2. 機長
 氏名： 会員番号： 技能証番号：
 技能証取得年月日： 年 月 日
 総飛行時間 : h min 最近 30 日間 PIC 飛行時間 : h min
 総 PIC 時間 : h min 最近 90 日間 PIC 飛行時間 : h min
 主たるフライトエリア： 最近 1 年間 PIC 飛行時間 : h min

3. 機体
 機体登録番号： JA-A- 体積： クラス： AX-
 メーカー名 球皮 : TYPE:
 バナー : TYPE:
 ゴンドラ : TYPE:
 シリンダー : TYPE: 搭載本数 本
 総飛行時間 : h min 総飛行回数 : 回 登録期限 年 月

4. 飛行状況
 乗員 : PIC+ 名 (P2 名・Pu/t 名・Pass 名)
 飛行目的 : 離陸時間 : 午前/午後 時 分
 総離陸重量 : Kg 着陸時間 : 午前/午後 時 分
 燃料重量 (容器重量除く) : Kg 飛行時間 : 午前/午後 時 分
 地上気温 : °C 球皮内最高温度 : °C 最高高度 : ft(m)
 気象 天候 雲底 : 視程 :
 風速 : 離陸時 : m/s 上空 m/s(ft) 着陸時 m/s

5. 事故状況
 事故発生時点 (該当に○)
 レイアウト中、インフレ中、離陸時、飛行中、中間着陸アプローチ時、中間着陸時、中間着陸
 離陸時、最終着陸アプローチ時、最終着陸時、回収作業中、係留中、 その他
 損害と対応
 乗員 :
 機体 :
 対人 :
 対物 :
 保険の使用有無 : 無し、予定 (内容 : 金額 (推定 円)
 連絡の有無 : 無し、済み (警察、消防、電力会社、 その他)

(裏面に続く)

事故状況報告書(2/2)

6. 事故状況説明（地図、飛行概要図、天気図なども記入）

*事実のみを記入して下さい。

7. PICの事故分析

報告書記入日 _____ 年 _____ 月 _____ 日 記入者氏名（自筆） _____

記入者連絡先 _____ TEL _____

8. インストラクター又は事故調査委員会コメント記入欄

インストラクター又は大会役員 受取日 _____ 年 _____ 月 _____ 日

インストラクター又は大会役員 氏名（自筆） _____

報告の内容は、今後の安全フライトに役立つ予定です。ご協力ありがとうございました。

事故調査委員会

事故調査委員会 AR-01-R1

7.3.4 事故の調査、統計・分析

事故の調査は、事故状況報告書の提出状況に関わらず、事故調査委員会が自らの判断で行う場合があります。

また、報告された事故状況報告書を基にした事故の統計・分析は事故調査委員会によって行われ、機関誌、ホームページ、セミナー等で報告されます（表 7-4 参照）。

表 7-4 事故調査委員会による統計・分析資料及び講習会

①機関誌	連盟機関誌に掲載
②最新の統計・分析資料	現在、最新の統計・分析資料は事故調査委員会ホームページで公開されています。 事故調査委員会ホームページ http://www.jballoon.jp/jiko/index.html <事故調査委員会 問い合わせ先> http://www.jballoon.jp/postmail_jiko/postmail.html