

# 安全報告書

2021年度版

アカギヘリコプター株式会社

(この報告書は、航空法第111条の6に基づき公表するものです。)

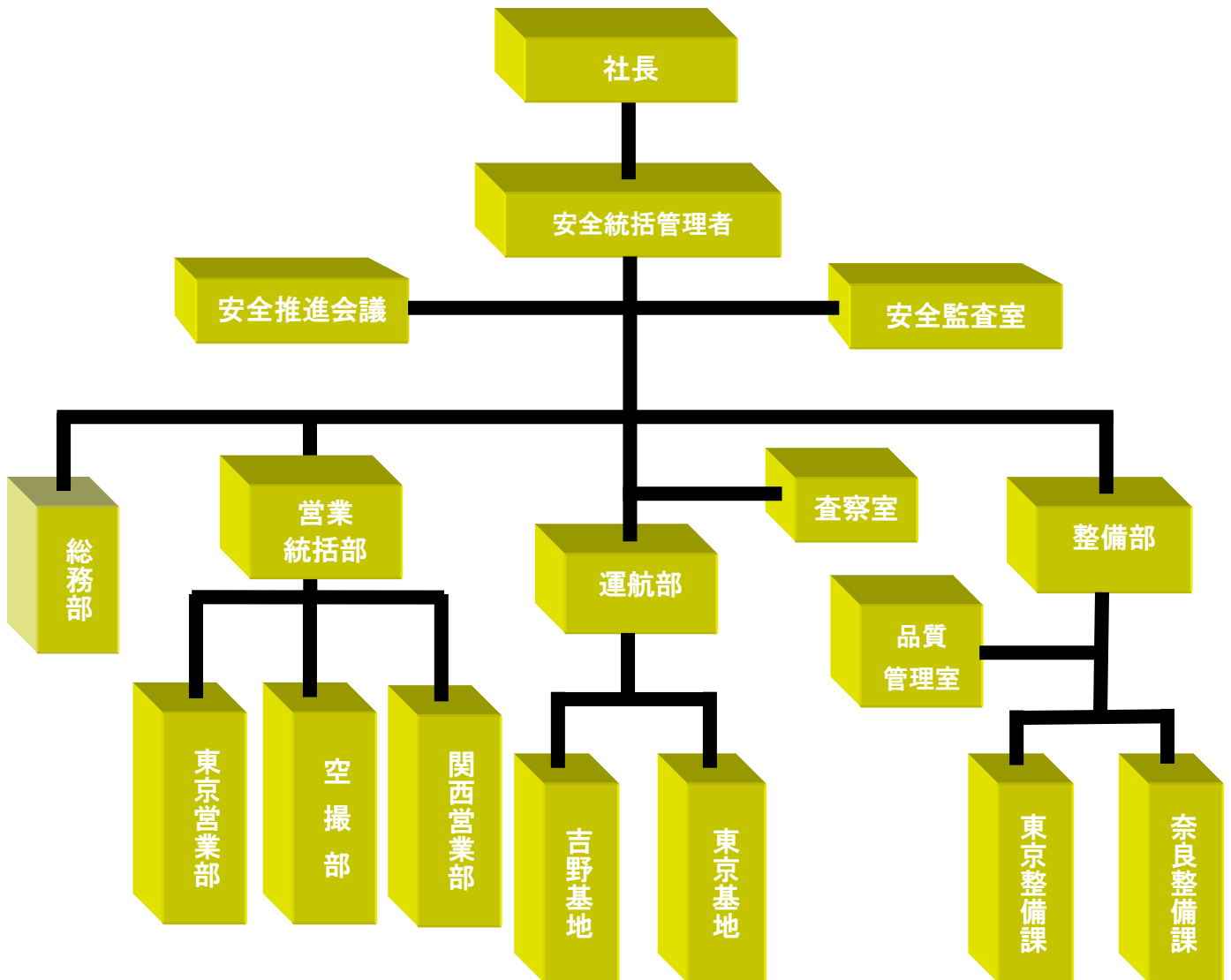
2022. 6. 1

1. アカギヘリコプターの安全に対する基本方針

- (1) 安全は、会社経営の基盤であり、その維持は最優先の課題である。
- (2) 安全は、組織全体、経営トップから社員一人一人までその責任がある。
- (3) 安全の確保には、相互の信頼と各自の責任に対する自覚が必要である。

2. 安全確保に関する組織及び人員

(1) 当社組織の概要



(2) 安全に関する組織と機能

① 安全推進会議

安全推進会議は会社全体の安全に関する全ての問題を対象とし、安全対策を策定します。安全推進会議のメンバーは、安全統括管理者、各部長、安全監査室長及び安全統括管理者が指名した者で構成されています。安全推進に係る事項について安全監査室員(各部、各基地安全管理担当者)に周知・確認及び検討するために安全推進連絡会議を定期的に行っています。

② 安全監査室

安全統括管理者の指示を受けて、安全に関する情報の収集、分析及び指導など具体的な安全推進活動を行うとともに各部門の活動状況を把握し、適切な措置を講じています。

(3) 航空機乗組員及び整備従事者の数 (2022. 4. 1 現在)

① 航空機乗組員 : 15 名 (正社員 11 名・嘱託 4 名)

② 整備従事者 : 34 名 (正社員 32 名・嘱託 2 名)

(4) 運航管理担当者数

運航管理担当者 : 19 名 (専従者 4 名・操縦等兼務 15 名)

3. 運航の支援体制

(1) 航空機乗組員、整備従事者及び運航管理担当者の定期訓練及び審査内容  
国土交通省航空局で定めた「運航規程審査要領(空航第58号)」「整備規程審査要領(空機第73号)」及び「航空運送事業及び航空機使用事業の許可及び事業計画変更の許可審査要領(空機第68号及び空機第69号)」に基づき実施しています。

(2) 運航の問題点の把握と共有、フィードバック体制並びに安全に関する  
社内の取組み

① 報告制度

ア. 義務報告制度

国が定める義務報告制度だけでなく、独自に義務報告制度を定め  
安全対策に活用しています。

イ. 自発報告制度

担当者が自発的に報告する「安全レポート」・「ヒヤリハット」・  
「出張報告」などにより、安全情報の収集が容易に出来るようにし  
て安全対策に活用しています。

② 安全教育

定期的を実施する全社的安全教育の他、部門ごとの安全教育・安全  
ミーティングにより継続的に安全教育を実施しています。また、安全  
情報等を紹介する「安全 NEWS」の発行や「各種安全セミナー」へ積極  
的に参加を促し、安全意識を高める活動をしています。

③ 安全ミーティング

部門ごと適宜に「安全ミーティング」を実施し、些細なことでも  
直ちに話し合いが出来る環境づくりをしています。

4. 保有機に関する情報

(1) 保有機の種類

- |   |           |            |
|---|-----------|------------|
| ① | アエロスパシアル式 | AS350B 型   |
| ② | アエロスパシアル式 | AS350B 1 型 |
| ④ | ユーロコプター式  | AS350B3 型  |
| ⑤ | カマン式      | K-1200 型   |
| ⑥ | 富士ベル式     | 204B-2 型   |

⑦ カモフ式

KA-32A11BC



(2) 機種別機数及び平均年間飛行時間

機 種	機数	年飛行時間 2021 年度	年飛行時間 2020 年度
アエロスパシアル式 AS350B 型、B1 型	3	2 0 4 時間	2 1 5 時間
ユーロコプター式 AS350B3 型	3	8 5 1 時間	8 9 9 時間
カマン式 K-1200 型	3 → 2	7 1 6 時間	1 0 7 0 時間
富士ベル式 204B-2 型	2	2 1 6 時間	2 8 9 時間
カモフ式 Ka-32A11BC	1	1 3 2 時間	3 0 時間
合計	12 → 11	2 1 1 9 時間	2 5 0 3 時間

2022. 4. 1 現在

(3) 全体の平均機齢、機種別導入時期及び機種別平均機齢

全体の平均機齢 24年

機 種	導入時期	平均機齢
アエロスパシアル式 AS350B 型、B1 型、	2001年	34年
ユーロコプター式 AS350B3 型	2009年	7年
カマン式 K-1200 型	2001年	23年
富士ベル式 204B-2 型	2001年	41年
カモフ式 KA-32A11BC	2008年	14年

2022.4.1 現在

5. 航空法第111条の4の規定に基づく「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態の発生状況

(1) 事 故

2021年（令和3年）9月20日、カマン式 K-1200 型（JA6200）航空機が林業作業中において、エンジンが停止し山中に墜落するという事故が生起しました。現在、運輸安全委員会の調査による原因究明が行われています。

(2) 重大インシデント

な し

(3) その他安全上のトラブル

な し

## 6. 輸送の安全を確保する為に講じた処置

(1) 国から受けた事業改善命令等に該当する事項はありません。

(2) 輸送の安全を確保する為に講じたその他の処置

① 全社員に対し、安全に関する基本的事項の教育を実施しています。

② 法令等の関連規程の遵守について再教育及び各部ごとの安全

ミーティング等により、安全意識の再徹底を図っています。

③ 安全管理体制を全社員一丸となって構築しています。

次の事項について社内規定を制定し、継続実施しています。

ア 飛行作業における各部門間の情報を共有するため、運航仕様書処理要領を制定し、作業詳細、燃料、携行装備品等についての情報を関係者に周知。

イ 座席、物輸フック等の任意装備品の装備及び整備状況。

ウ 重量、重心の情報等を的確に管理する手順。

④ 過去の事故事例を風化させないため、“安全の日”（毎年4月上旬）

を定め、社員一人一人が安全の重要性について再確認を行う。

(3) 2021年度の安全に関する目標とその実施状況

事故・重大インシデントゼロを目指して、「事故発生件数ゼロ」「吊り荷の落下発生件数ゼロ」「ヒューマンエラーによる不具合事象発生件数3件以下」を年度安全目標としてきたところですが、昨年9月に航空事故が生起しました。関係者はもとより、社会に対する不安等を与えたことについて深くお詫びいたします。

現在、運輸安全委員会の調査による原因究明が行われるとともに、弊社として航空安全に係る教育の再徹底及び基本の厳守を重視していきます。具体的には、コミュニケーション（情報共有）を活発化するとともに「小さいうちに事故・インシデントにつながる芽を摘み取る努力と実践」を行い、事故、重大インシデントの防止に努めていく所存です。

今後も、全社員一丸となって、事故等の再発防止に向け、取り組んでまいります。

(4) 2022年度の安全に関する目標及び取り組み

会社全体の安全目標値は、「事故発生件数ゼロ」「重大インシデント発生件数ゼロ」、「ヒューマンエラーによる不具合発生件数（1件以下）」を掲げ、会社として継続のある目標を設定しつつ更なる取組の強化を図り、全社一丸となってSMSを推進し、安全の確保に邁進してまいります。