

安全報告書

2024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。)

2025. 6. 1

目 次

1. 安全を確保するための事業の運営の基本的な方針	
1-1. 安全方針	3
1-2. 安全に係るコミットメント	3
2. 安全を確保するための事業の実施及び管理体制	
2-1. 組織及び人員に関する情報	4
2-2. 日常運航の支援体制	6
2-3. 使用している航空機に関する情報	7
2-4. 輸送状況に関する情報	9
3. 法第 111 条の 4 の規定に基づく報告	
航空機事故、重大インシデント及び安全上のトラブル	10
4. 安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置	
4-1. 航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態の再発防止 の措置	11
4-2. 行政処分・行政指導等と講じた措置	11
4-3. 情報の伝達及び共有に関する概要	11
4-4. 事故等の防止対策、事故等の発生時及び災害への備えに関する概要	11
4-5. 内部監査の実施及び管理状況の概要	12
4-6. 輸送の安全に係る文書の整備及び管理の概要	12
4-7. 事業の実施及び管理の改善の概要	12
4-8. 2023 年度 安全目標の達成度及び安全への取組みの実施状況	12
4-9. 2024 年度の安全目標値	13
4-10. 安全宣言の改正	13

1. 安全を確保するための事業の運営の基本的な方針

(規則第 221 条の 6 第 1 号)

1-1 安全方針

安全の維持を企業活動の最優先事項とする。

1-2 安全に係るコミットメント

私達の最大の関心は小型航空事業の安全であり、安全の維持は会社経営の基盤という信念を保持する。

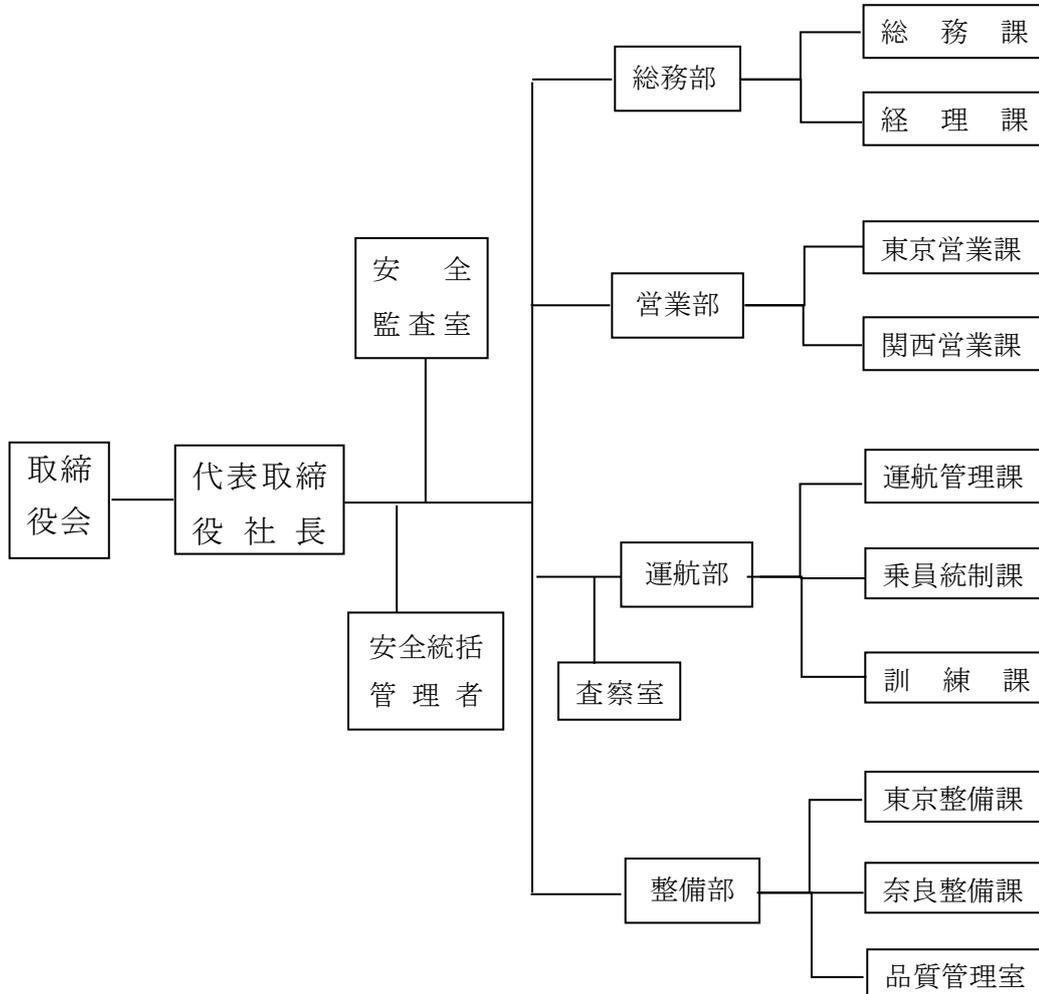
私達は小型航空事業の安全に関する情報を関係者全員で共有することが重要と考え、関係する社員が安全に関する重要な危険要素や懸念を積極的に報告することを奨励する。

2. 安全を確保するための事業の実施及び管理体制

(規則第 221 条の 6 第 2 号)

2-1. 組織及び人員に関する情報

(1) 組織



(2) 経営の責任者による輸送の安全確保に係る責務

- ア. 安全に対するコミットメントを行う。
- イ. 安全は最優先事項である旨を含めた安全方針を明示する。
- ウ. 安全上の重要事項に関する経営上の意思決定に基づく指示を行う。

(3) 安全統括管理者の責務等

ア. 権限及び責務

安全統括管理者は、安全施策・安全投資の決定といった安全に関する重要な経営判断に直接関与することができる管理的地位にある者で、

管理総括に関する業務経験を有する者とする。

安全統括管理者は、会社内の安全管理の取組みを統括的に管理する権限を有する。

イ. 選 任

安全統括管理者は経営の最高責任者が任命する。

(4) 組織の機能等

組織等	機能又は役割
代表取締役社長	会社の経営に関する全ての業務を統括するとともに、安全上の重要事項に関する決定・指示及び安全推進に必要な資源を確保し安全文化の醸成を図る。
安全統括管理者	安全管理業務の取組に対する役員であり、代表取締役社長への安全上の補佐及び意見具申を行うとともに、各役員への調整及び各部長への指導・勧告を行い安全文化の醸成を図る。
安全監査室	安全管理システムが有効に機能していることを確認するとともに、安全業務に係る情報の収集・分析等の安全活動を推進し安全文化の醸成を図る。
各 部	各部長は、社員の安全を確保し各種業務が安全かつ円滑に推進できるよう、必要な課等を配置し指導・監督を行い、航空機の安全運航を図る。

(5) 人 員 (2025. 4. 1 現在)

総員 75 名 (社員 64 名、嘱託 11 名)

ア. 東京本社 47 名 (嘱託 7 名を含む。)

イ. 奈良 28 名 (嘱託 4 名を含む。)

(6) 運航管理担当者及び整備従事者の人数 (2025. 4. 1 現在)

ア. 運航管理担当者 17 名 (専従者 4 名・操縦等兼務 13 名)

イ. 整備従事者 31 名 (正社員 29 名・嘱託等 2 名)

2-2. 日常運航の支援体制

(1) 安全に係る体制

ア. 安全推進会議

安全推進会議は、年1回、航空機の安全運航に係る内容を対象として、安全業務の計画及び対策等について審議し了承又は指導等を得るものです。この会議では、代表取締役社長をはじめ安全統括管理者、各部長、安全監査室長が参加し、安全に係る問題点や対策についての認識を共有し、当年度の実績及び次年度の計画について審議を行います。その結果を受け、必要な安全諸業務について、安全監査室及び各部安全担当者が具体的対策を行っていきます。

イ. 安全推進連絡会議

この会議は、定期的又は必要の都度開催し、安全に係る情報の共有及び検討等を行ない、その内容を各部社員に周知徹底するものです。また、各部における安全活動状況を把握し適切な措置を行っていきます。

(2) 運航に係る支援体制

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は、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）」に基づき行っています。

※ 国土交通省航空局の規定については、HPをご覧ください。

また、運航の問題点の把握と共有及びフィードバック体制については、報告制度（義務報告及び自発報告）及び安全教育等を活用し、安全意識を高揚させる活動を推進しています。

加えて、安全等に係る各種セミナーへの参加を促すことで、最新の情報を入手し安全における予防的取組を重視するよう取組んでいます。

2-3. 使用している航空機に関する情報

(1) 保有機の種類

- ア. アエロスパシアル式 AS350B 型
- イ. アエロスパシアル式 AS350B 1 型
- ウ. ユーロコプター式 AS350B3 型
- エ. カマン式 K-1200 型
- オ. 富士ベル式 204B-2 型
- カ. ベル式 212 型 Eagle Single



現場作業における
ベル式 212 型 Eagle Single



奈良県ヘリポート駐機中の
カマン式 K-1200 型

(3) 機種別機数及び平均年間飛行時間

2025. 4. 1 現在

機 種	機数	座席数	年飛行時間 2024 年度	年飛行時間 2023 年度
アエロスパシアル式 AS350B 型、B1 型	2	5	656 時間	731 時間
ユーロコプター式 AS350B3 型	3	5	866 時間	726 時間
カマン式 K-1200 型	2	0	767 時間	739 時間
富士ベル式 204B-2 型	1	8	66 時間	158 時間
ベル式 212 イーグル Eagle Single	1	8	244 時間	151 時間
合計	9	-	2599 時間	2505 時間

※ 各機種における救急用具は、運航規程 11-4 に基づき各機毎所定の場所に装備しています。

(4) 全体の平均機齢、機種別導入時期及び機種別平均機齢

2025. 4. 1 現在

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	37 年
ユーロコプター式 AS350B3 型	2009 年	10 年
カマン式 K-1200 型	2001 年	26 年
富士ベル式 204B-2 型	2001 年	44 年
ベル式 212 イーグル Eagle Single	2022 年	40 年

全体の平均機齢 29 年

(5) 航空機に搭乗する場合の注意事項

ア. 輸送禁止等

航空法第 86 条及び 86 条の 2 に基づき、機内に持ち込めない物があります。

※ 機内に持ち込み可能かどうかについては、お問い合わせください。

イ. 保安検査

航空法第 131 条の 2 に基づき、原則として危険物等所持制限区域に立ち入る者及び危険物等所持制限区域に立ち入ることなく航空機に搭乗する者並びにこれらの者の携行品（機内持込手荷物）を対象として保安検査を行います。

2-4. 運航状況に関する情報

弊社では、物資輸送事業を専門とし、確かな技術を安全第一で提供しています。

2024 年度実績

2025. 3. 31 現在

機種	林業物輸	一般物輸	レーザー測量	合計
AS350 型	103 時間	285 時間	568 時間	956 時間
K-1200 型	521 時間	225 時間	—	746 時間
204B-2 型、 212 イーグル	—	234 時間	—	234 時間

3. 法第 111 条の 4 の規定に基づく報告

(規則第 221 条の 6 第 3 号)

(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。国土交通省航空事故調査委員会から報告書が公表（2024. 5. 30）され、会社及び当事者への過失は認められませんでした。

引続き、この事故を風化させないよう教育及び安全運航への対策を継続しています。

(2) 重大インシデント

な し

(3) その他安全上のトラブル

耐空証明検査の書類審査において、機内装備品の一部（直接、運航には係わらない装備品）について整備要目の超過が認められた。

会社では不具合の分析結果から、部品管理のデータベースについて改修等を行い再発防止に努めました。

※ 安全上の支障を及ぼす事態（義務報告）

航空事故や重大インシデントには至らないものの、予防安全対策に活用するため報告が必要な事態（規則第 221 条の 2）

4. 安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置

(規則第 221 条の 6 第 4 号)

4-1. 航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態の再発防止の措置

前項における安全上のトラブルを受け、次の再発防止策を講じました。

- (1) データベースについて改修
- (2) 作業手順の見直し及び再徹底

4-2. 行政処分・行政指導等と講じた措置

2024 年度において国から受けた事業改善命令等はありません。

4-3. 情報の伝達及び共有に関する概要

航空機運航において生起した安全情報を積極的に収集し、各部門に伝達を行っている。特に緊急性を要する内容については、速やかにミーティング等を行い情報の共有を行っています。

4-4. 事故等の防止対策、事故等の発生時及び災害への備えに関する概要

(1) 事故等の対策防止

収集した安全情報を基に、事故等の背景や潜在要因を確認しリスク管理を行っています。また、事故等の分析を行い許容できないリスクが存在する場合には、それらを除去、回避又は低減するための措置を行っています。

(2) 事故が生起した場合の連絡体制

航空法第 104 条及び航空法施行規則第 214 条に基づき、「緊急の場合においてとるべき措置等」については運航規程に定めています。

4-5. 内部監査の実施及び管理状況の概要

毎年、内部監査を行い航空機運航に係る業務や手順が関係法令及び社内規定通りに実施されているかの確認を行っています。

監査の結果、安全管理システム上の問題が認められた場合には、改善要求を部門長に通知し対策を求め、会社として効率的かつ円滑に業務が推進するよう取り組んでいます。

4-6. 輸送の安全に係る文書の整備及び管理の概要

航空法、航空法施行規則及び国土交通省通達に基づき、社内規定を常に最新版に維持するとともに、業務の実態等を照らし合わせ社内関連規則の改正に努めています。

4-7. 事業の実施及び管理の改善の概要

関連規則及び事業計画書に基づき、航空運送事業会社及び航空使用事業会社としての業務を的確に行っていきます。

4-8. 2024 年度 安全目標の達成度及び安全への取組みの実施状況

2024 年度 会社の安全目標値は、「事故発生件数ゼロ」、「重大インシデント発生件数ゼロ」及び「ヒューマンエラーによる不具合発生件数ゼロ」を掲げ、達成することができました。

各部署は、会社の安全目標を達成するよう更に具体的目標を掲げ、その実施状況を毎月確認しています。

4-9. 2025 年度の安全目標値

昨年度の実績を踏まえ、2025 年度の安全目標値を次のとおり設定しました。

- (1) 「事故発生件数ゼロ」
- (2) 「重大インシデント発生件数ゼロ」
- (3) 「ヒューマンエラーによる不具合発生件数ゼロ」

安全の確保は、お客様に対する最優先の約束であるとともに会社経営の基盤であると考えています。そして、社長及び安全統括管理者をはじめとする安全管理の責任者が先頭に立ち、全社員が一丸となって安全を最優先に考え行動し、2025 年度の安全目標達成を目指します。

4-10. 安全宣言の改正

会社と取り巻く情勢の変化及び社内で培った確かな技術を継承し「安全運航が会社の原点である。」という安全意識を社員総員が共有し、運航業務を行います。

新 安 全 宣 言

アカギヘリコプターは、社会及び顧客からの信頼を得るため「安全の確保は会社経営の基盤であることを認識し安全文化の構築及び向上を図る。」を安全理念とし自覚をもって行動する。

1. 安全業務への関心を高める
 - 航空事業会社の信頼に資する
2. 相互の信頼を高める
 - 各社員の力を結集し安全を確保する
3. ライフワークバランスを確保し個人の充実を図る
 - 個人の能力向上及び柔軟な思考を育成する

空を舞台に想いをつなぐ...