

学校法人ヒラタ学園 航空事業本部

安全報告書

2023 年度

HIRATAGAKUEN 

本報告書は、航空法第 111 条の 6 ならびにこれに基づく航空法施行規則第 221 条の 5 および第 221 条の 6 に基づくものである。

目次

1	輸送の安全を確保するための事業の運営の基本的な方針に関する事項	2
2	輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理体制に関する事項	2
2-1	安全確保に関する組織及び人員に関する情報	2
2-2	日常運航の支援体制	5
2-3	使用している航空機に関する情報	7
3	2023年度に発生した航空機事故やトラブルの状況について	8
3-1	使用している航空機に関する情報	8
3-2	使用している航空機に関する情報	9
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に関する事項	111
4-1	上記3-1項 航空法第111条の4の規定に基づく報告に関する措置として再発防止のため、次を実施しました。	111
4-2	国から受けた行政処分又は行政指導	111
4-3	航空安全に関する目標の達成度、安全に関する取り組みの実施状況、安全上のトラブルの発生状況等を踏まえた、当該年度における輸送安全の状況に関する総括的な評価	111
4-4	2024年度における全社的な安全目標、各部門の具体的な取り組み目標	122

1 輸送の安全を確保するための事業の運営の基本的な方針に関する事項

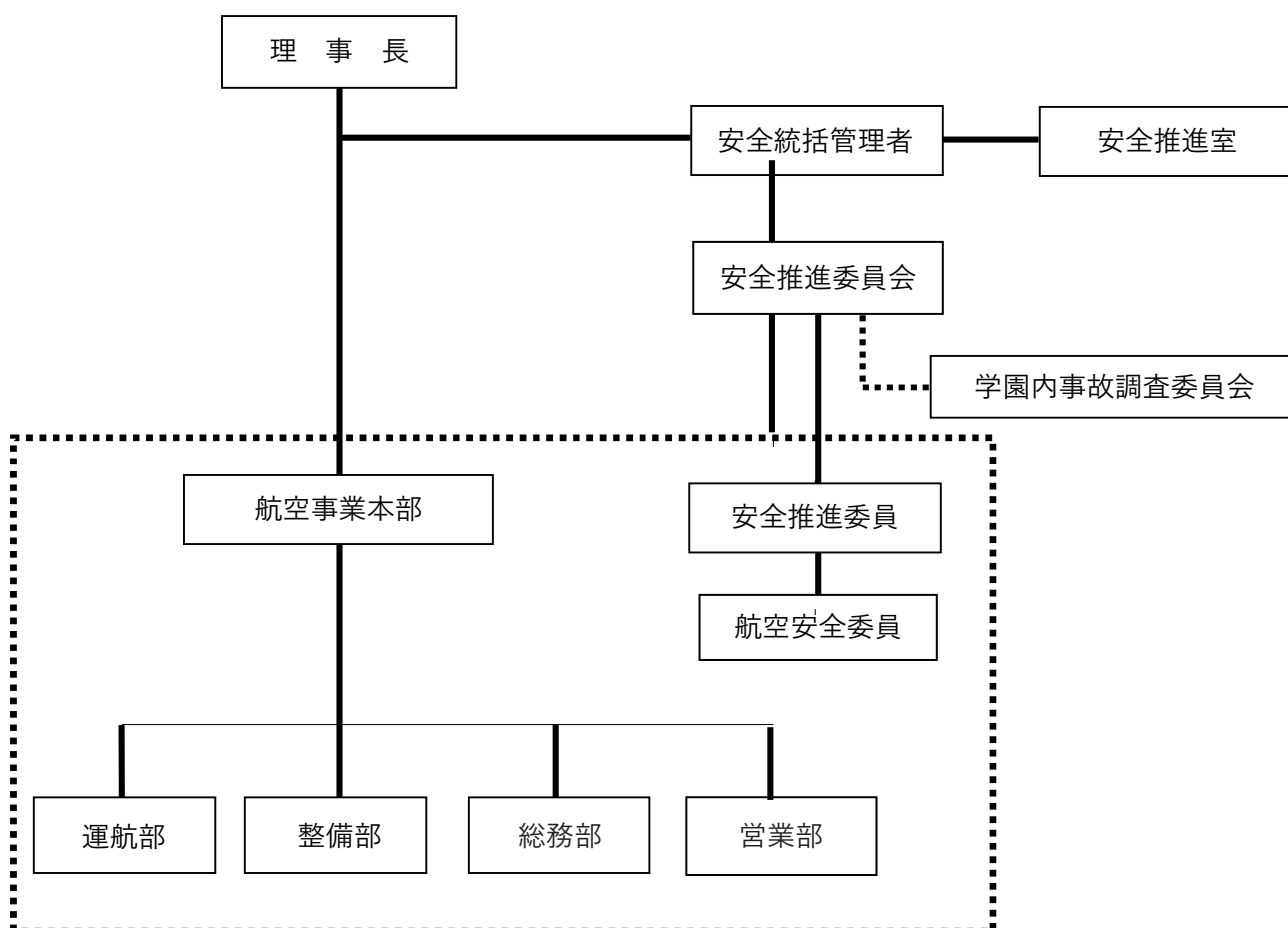
安全は、事業運営の基盤であり、発展の源泉であると共に、お客様に対する絶対的使命である。

理事長は「安全が経営の中心課題」であることを認識し、また全職員に「安全最優先」を認識、実行させる。全職員は「安全な事業運営における最優先事項」であることを認識し、安全確保のため、安全管理体制を堅固なものとするべく取り組んでいかなければならない。

2 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理体制に関する事項

2-1 安全確保に関する組織及び人員に関する情報

(1) 航空事業本部 安全組織図



(2) 安全確保に関する組織の役割・機能

① 安全統括管理者

安全統括管理者は、安全施策、安全投資など重要な経営上の意思決定に直接関与し、理事長に安全に関する重要な事項または安全管理体制等について提案、意見具申の権限を有します。

② 安全推進委員会

・安全推進委員会は、理事長の直轄組織であり、安全推進委員長（安全統括管理者）の業務を補佐し、リスク管理の体系的な実施のために中核的な役割を果たすことから、安全に関する施策の設定、実施、改善等の意思決定機関として各部門より上位に位置します。

・安全推進委員会は、安全統括管理者が委員長を務め、各部門の委員から構成され、四半期に1回の定例会議、必要に応じて開催する臨時委員会からなります。

③ 航空事業本部

航空事業本部は、運航部、整備部、業務部の4つの部門から構成されています。

④ 安全推進室

安全推進室は、安全推進委員会の事務局として、運航事業全般にわたる安全活動を活性化するため、企画、評価、対策、点検等を行います。また、航空事故・重大インシデントの学園内事故調査委員会の設置が発動された場合、その事務局を行います。安全推進室長、安全推進室長補佐および安全推進室員2名以上で構成されています。

⑤ 安全推進委員

学園の航空機乗組員、運航管理担当者、確認整備士の資格を有する者、若しくは3年以上の実務経験のある者で、当学園で3年以上の経歴のある職員が任命されています。

なお、各部から1名以上で構成されています。

⑥ 航空安全委員

学園の航空機乗組員、運航管理担当者、確認整備士の資格を有する者、若しくは3年以上の実務経験のある者で、当学園で3年以上の経歴のある職員が任命され、安全推進委員会の下部機関として、組織管理職による安全活動を支援するとともに、安全推進委員会の指示に従い、安全施策の実行状況の確認を行っています。

⑦ 各部門の長

- ・各部門の安全に関する取り組みの実行責任者
- ・安全統括管理者の安全に対する意思が周知・徹底されているか。安全統括管理者の指示による安全管理体制が確実に維持、管理されているかを監督しています。
- ・法的要件や学園の規定、基準及び手順書が遵守されていることを確認します。
不備が認められた場合、速やかに是正、実行し、その結果を安全統括管理者並びに安全推進室に報告を行います。
- ・安全監査、立ち入り検査などで、指摘事項及び再発防止活動や未然防止活動から対策が実施されることを確認します。

⑧ 管理職員

- ・部下に対して安全方針、目標、安全情報の周知並びに業務への展開を行います。
- ・所掌業務が規程に従って、行われているかのモニター及び遵守のための環境整備を行います。
- ・業務に係る不安全要素の報告、奨励、動機付けを行います。

⑨ 一般職員

- ・法令、規程、基準を遵守します。
- ・認定された資格の範囲の業務を確実にを行います。
- ・不安全要素の報告及び改善の実施または、提案を積極的に行います。

(3) 組織の人数（理事長、航空事業本部長を除く）

(2024年3月末 現在)

部門名	運航部	整備部	業務部	合計
人員数	70名	48名	8名	126名

(4) 航空機乗組員、運航管理担当者、整備従事者及び有資格整備士の数

(2024年3月末 現在)

職種	航空機乗組員	運航管理従事者	整備従事者	整備有資格者
人員数	41名	47名	48名	47名

2-2 日常運航の支援体制

(1) 航空機乗組員、整備従事者及び運航管理担当者等に係る定期訓練及び審査の内容

航空機乗組員等の定期訓練及び審査の内容については、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 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 69 号）」に基づき、運航規程、整備規程に設定し、定期訓練及び審査を実施しています。

また、国土交通省航空局で定めた規程については、航空局のホームページをご覧ください。

- ① 航空局ホームページ <http://www.mlit.go.jp/koku/>
- ② 運航規程審査要領 http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000044.html
- ③ 整備規程審査要領 http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000046.html
- ④ 航空運送事業の許可 <http://www.mlit.go.jp/onestop/054/images/054-060.pdf>
- ⑤ 安全基準の概要 <http://www.mlit.go.jp/common/000014333.pdf>

(2) 日常運航における問題点の把握とその共有、現場へのフィードバックの体制

① 安全情報の共有

安全に係る事象は、社内の情報ネットワークを活用した報告システム「ヒヤリハット報告及び安全報告書（ASR）」制度を取り入れ、不安全事象の把握と情報の共有化を図るとともに、安全推進委員会にて対策の検討と実施と周知徹底を行う体制を確立しています。

これらは、職員が誰でも入力、閲覧が可能であり、イントラメリット（社内 LAN）で配信されるとともにデータベースにファイルされ、全職員に情報が共有されます。

② 職場安全会議

職場安全会議は、各職場において、安全推進委員及び航空安全委員が中心となって四半期に 1 回開催され、安全に関する問題点を討議し、自部署で解決できない問題点について、安全推進委員会に報告し、解決を図ります。

③ 内部監査

内部監査は、年 1 回（12 月～1 月）に学園の各部門を対象に、安全統括管理者の指名する者が安全推進室の定めた手順及び内容に従い実施します。内部監査の結果は、安全推進委員会及び安全統括管理者に報告され、安全管理体制を構築する要素が有効に機能しているかの評価を行い、必要に応じて改善の措置を講じています。

(3) 安全に関する社内啓発活動等の取り組み

① 安全推進連絡会議の実施（年1回）

安全推進連絡会議は、年1回全国から代表者を集め、安全教育（安全管理規程、冬季運航実施要領、航空危険物輸送、国家航空保安プログラム、CRM、安全講話等）を実施しています。

② 安全推進委員会の開催（四半期に1回以上または必要に応じて）

③ 職場安全会議の実施（四半期に1回以上または必要に応じて）

④ 社内LAN（イントラメリット）による航空安全情報の迅速な周知徹底

⑤ 安全教育（含む部外講師）の実施（年1回または必要に応じて）

⑥ 年末年始総点検実施

⑦ 航空危険物輸送に係る教育訓練（年1回実施）

初期の教育を除いて、主に、安全推進連絡会議で実施しています。

⑧ 緊急事態対処訓練の実施（年1回実施）

本年度は、神戸空港での遊覧実施中のセスナ機が着陸時にタイヤがパンクし、誘導路で動けなくなる事案を想定し、航空機撤去訓練を実施しました。

関係機関と連携し、滑走路、誘導路の早期運用再開に向けて、迅速かつ的確な対応する手順の再確認を行いました。

2-3 使用している航空機に関する情報

(1) 回転翼航空機（※救急用具の装備状況を追加すること）

(2024年3月末 現在)

機種	機数	座席数	導入時期 (年)	平均機齢 (年)	平均 年間飛行 時間	救命用具
ロビンソン式 R22型	2	2	2021	2	252時間	救命胴衣
ユーロコプター式 EC135型	16	7	2007	9.6	226時間	救命胴衣 救命ボート
アバス・ヘリコプターズ式 BK117-D2型	2	10	2018	5.5	277時間	救命胴衣 救命ボート
合計	19					

(2) 飛行機（※救急用具の装備状況を追加すること）

(2024年3月末 現在)

機種	機数	座席数	導入時期 (年)	平均機齢 (年)	平均 年間飛行時 間	救命用具
セスナ式 C172 S型	4	4	2013	5	275時間	救命用具
セスナ式 C208 B型	1	10	2009	17	244時間	救命胴衣 救命ボート
ホーカー・ビーチクラフト式 G58型	3	6	2010	7.6	454時間	救命胴衣 救命ボート
バルカンエア式 P68C型	1	6	2015	8	125時間	救命胴衣 救命ボート
合計	7					

3 2023 年度に発生した航空機事故やトラブルの状況について

(法第 111 条の 4 の規定による報告に関する事項、規則第 221 条の 6 第 3 号)

3-1 使用している航空機に関する情報

2022 年度に航空局に報告を行ったトラブルで、航空法第 111 条の 6 の規定に基づき安全報告書により公表が求められている弊社、航空運送事業※1 に関する報告件数は以下の通りです。

なお、括弧内に弊社、航空機使用事業※2 に関する航空事故件数を外数で記載しています。

種 類	航空事故※3	重大インシデント※4	安全上のトラブル※5	合計
2023 年度	0 (0)	0 (0)	4	4

※1 航空運送事業

航空機を使用して、有償で旅客又は貨物を運送する事業をいいます。(航空法第 2 条)

例えば、旅客輸送、遊覧、ドクターヘリ運航等がこれにあたります。

※2 航空機使用事業

航空機を使用して、有償で旅客又は貨物の運送以外の行為の請負を行う事業をいいます。

(航空法第 2 条)

例えば、空撮、航空測量、操縦訓練等の事業がこれにあたります。

※3 航空事故

航空機の運航によって発生した人の死傷（重傷以上）、航空機の墜落、衝突又は火災、航行中の航空機の損傷（その修理が大修理に該当するもの）などの事故が該当し、国土交通省が認定します。

※4 重大インシデント

航空事故には至らないものの、事故が発生する可能性があったと認められるもので、滑走路からの逸脱、非常脱出、エンジンの推力損失等の事象で、国土交通省が認定します。

※5 安全上のトラブル（安全報告）

2006 年 10 月 1 日付施行の法令（航空法第 111 条の 4 および航空法施行規則 221 条の 2 第 3 号、第 4 号）に基づき、新たに国土交通省に報告することが義務づけられたもの（この報告書では「安全上のトラブル」といいます。）です。この情報を航空会社間で共有化することにより予防安全対策に活用していきます。

3-2 使用している航空機に関する情報

2023 年度において、航空事故及び重大インシデント並びに航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす様な事態が 4 件発生し概要、下記の通りです。

安全上のトラブル	機体	概要及び推定原因
エンジン過回転	ロビンソン式 R-22β型 JA314H	<p>【概要】</p> <p>2023 年 5 月 9 日午前 10 時 40 分頃、神戸空港にてホバリングオートローテーション実施前の準備として、地上においてスロットルを絞るタイミングと閉方向への操作確認を行う際、訓練生が誤った方向（スロットルを開く方向）に回しエンジン回転及びローター回転速度の限界を超過してしまった。</p> <p>【推定原因】</p> <p>① 訓練生が正しい手順を理解していなかったため、逆操作を実施してしまった。</p> <p>② 操作をする前から教官のフォローが不足していた。また、対応可能な体制を維持していなかった。</p>
テールバンパー損傷	ユーロコプター式 EC135 型 JA845H	<p>【概要】</p> <p>2023 年 6 月 3 日午前 11 時 50 分頃、神戸空港にて型式以降訓練中、トレーニングモードにより片発エンジンによる進入を開始し、滑走路中方付近でホバリング移行前にトレーニングモードを終了し、両エンジンにて復帰したが、ホバリング移行に見合ったコレクティブ操作が足りず、ノーズアップのまま高度が低下した。その際、衝撃とはなかったため、訓練を継続した。飛行後、外部点検を行った際、テールバンパーの損傷を発見した。</p> <p>【推定原因】</p> <p>① 訓練生が不慣れであった。</p> <p>② 教官がテークオーバーの時期を失した。</p> <p>③ トレーニングモード解除の時期が不適切であった。</p> <p>③ 操縦士に対する訓練及び教育</p>
トルク制限値の超過	ユーロコプター式 EC135 型 JA824H	<p>【概要】</p> <p>2024 年 2 月 10 日午後 14 時 09 分頃、病院 HP から離陸中、機体が揺れ急激に上昇した際、制限値超過を警告する音が発生した。計器表示を確認したところ、トランスミッションの限界値を超過した可能性がある数値を認めた。</p>

		<p>【推定原因】</p> <p>離陸上昇中、コレクティブピッチから機内交話装置のボリュームを調整するために手を離れた際、服の袖がコレクティブピッチに引っ掛かり、その結果意図せぬピッチアップ操作が発生した為、機体の急上昇と制限値超過が発生した。</p>
11 条報告忘れ	ユーロコプター式 EC135 型 JA824H	<p>【概要】</p> <p>2024 年 2 月 12 日午前 9 時 49 分頃、2 月 10 日に起こったインシデントに対する機体点検を神戸で行う為、神戸までの空輸を実施した。その際、製造者からの空輸許可を確認し、承認されたが、国土交通省検査官に対する報告を失念した。</p> <p>【原因】</p> <p>必要報告に対する失念</p>

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に関する事項

4-1 上記 3-1 項 航空法第 111 条の 4 の規定に基づく報告に関する措置として再発防止のため、次を実施しました。

(1) 再発防止策の策定

安全上のトラブル	再発防止策
エンジン過回転	① 情報の共有化を図り、同種事案防止に対しての教育をしました。 ② 同訓練に対しての教育について再確認をしました。 ② 教官の支援要領について再確認しました。 ③ 作業実施要領について、改訂しました。
テールバンパー損傷	① 教官・訓練生相互の意思疎通とテークオーバー要領について再確認しました。 ② 操縦教本改訂及び改定内容について周知徹底を図りました。 ③ 操縦士に対して、訓練及び教育を行いました。
トルク制限値の超過	① クリティカル操作を実施時は、両手を離さず、操作に集中することを再徹底しました。 ② 服装様式の一部を是正変更しました。
11 条報告忘れ	① 報告に対しての再教育を行いました。 ② 必要な報告に対して、チェックする部署を設定しました。

4-2 国から受けた行政処分又は行政指導

行政処分及び行政指導はありませんでした。

4-3 航空安全に関する目標の達成度、安全に関する取り組みの実施状況、安全上のトラブルの発生状況等を踏まえた、当該年度における輸送安全の状況に関する総括的な評価

今年度は、航空機事故は 0 件、重大インシデントも 0 件でした。一方、安全上のトラブルが 4 件発生しました。再発防止に全力で取り組み、安全運航を構築します。

4-4 2024年度における全社的な安全目標、各部門の具体的な取り組み目標

(1) 全社安全目標

- ① 安全運航の確保
- ② ヒューマンエラーの防止
- ③ 安全意識の強化

(2) 各部門の具体的な取り組み目標

部門名	取り組み目標
運航部	アルコール検査の確実な実施
整備部	ヒューマンエラーの防止
総務部	施設点検の確実な実施
営業部	安全運航のサポート