

2018年度

安全報告書

2019年7月

学校法人 ヒラタ学園 航空事業本部

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及び第221条の6に基づくものである。

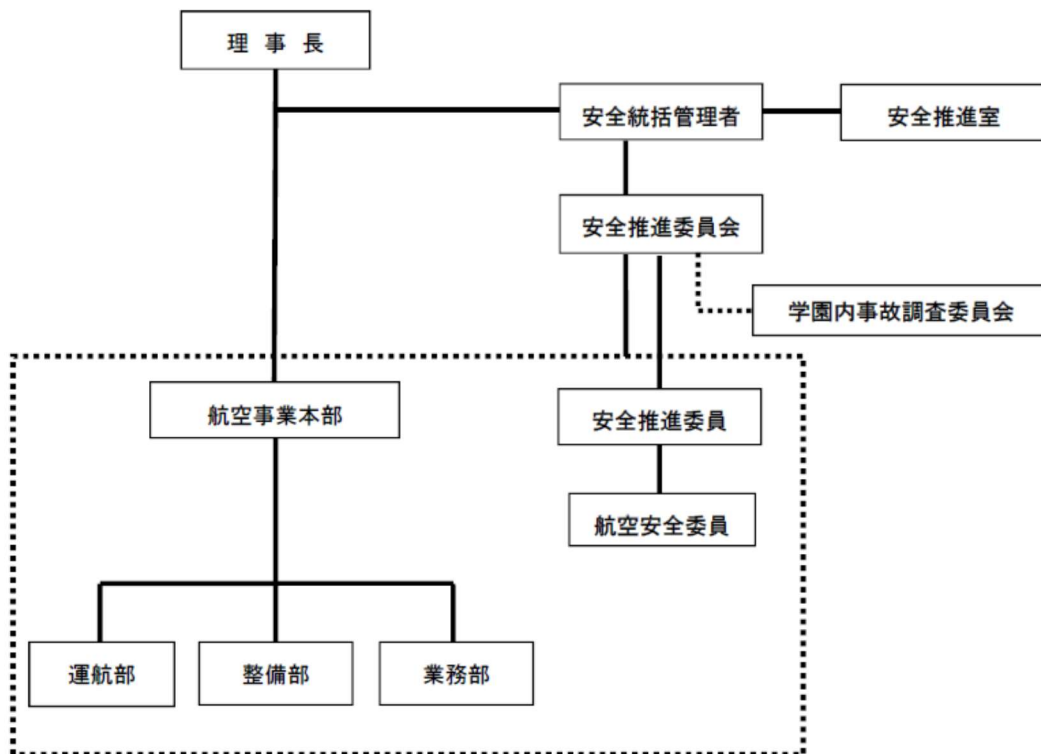
1. 輸送の安全を確保するための事業の運営の基本的な方針に関する事項

安全は、事業運営の基盤であり、発展の源泉であるとともに、お客様に対する絶対的の使命である。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、「安全は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行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の体制に関する事項

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機能・役割

① 安全総括管理者

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志決定に直接関与し、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、理事長の直轄の組織であり、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、改善等の意志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努め、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3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、訓練、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、安全推進室長補佐及び安全推進室員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。なお各部門から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志が周知・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程・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、規定、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、提案を積極的行います。

(3) 組織の人数（理事長、航空事業本部長を除く）

(2019年3月末 現在)

部門名	運航部	整備部	業務部	合計
人員数	64名	48名	8名	120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

(2019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	36名	47名	47名	46名

2-2 日常運航の支援体制

(1) 航空機乗務員、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/054/054-060_.html |
| 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)」制度を採り入れ、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4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が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(イントラネット)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回以上または必要に応じて)

⑥ 年末年始安全総点検実施

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)

昨年度は、「(模擬)長崎ドクヘリが現場出動でランデブーポイントに進入中、『OIL LOW PRESSの注意灯が点灯』、ランデブーポイントにて不具合対処する」という想定で、ブラインド方式により訓練を実施しました。

2-3 使用している航空機に関する情報

(1) 回転翼航空機

(2019年3月末 現在)

機種	機数	座席数	導入時期	平均機齢	平均年間飛行時間
ユーロコプター式 EC135 型	13	7	平成19年	7 年	236 時間
ロビンソン式 R22 型	3	2	平成12年	19 年	214 時間
エアバスヘリコプターズ式 BK117D-2 型	2	10	平成30年	1 年	209 時間

(2) 飛行機

機 種	機 数	座席数	導入時期	平均機齢	平均年間 飛行時間
セスナ式 C172 S型	2	4	平成25年	6 年	503 時間
セスナ式 C208 B型	1	10	平成21年	13 年	247 時間
ホーカー・ビーチクラフト式 G58 型	2	6	平成22年	5 年	363 時間
バルカンエア式 P68C 型	1	6	平成27年	3 年	248 時間
クエスト式 KODIAK 型	2	10	平成29年	2 年	82 時間

3. 2017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 トラブルの種類別発生件数

2017年度に航空局に報告を行なったトラブルで、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に関する報告件数は以下のとおりです。尚、括弧内に弊社航空機使用事業に関する航空事故件数を外数で記載しています。

種 類	2006 年度	2007 年度	2008 年度	2009 年度	2010 年度	2011 年度	2012 年度	2013 年度
航空事故	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
重大インシデント	0	0	0	1	0	0	0	0
安全上のトラブル	0	1	2	1	1	1	0	0
合 計	0	1	2	2	1	1	0	0

種 類	2014 年度	2015 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度
航空事故	0 (0)	0 (0)	0(1)	0(0)	0(0)
重大インシデント	0	0	0	1	0(0)
安全上のトラブル	2	2	2	2	2
合 計	2	2	2(1)	3	2

解 説**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の事業がこれにあたります。

② 航空機使用事業

航空機を利用して、有償で旅客又は貨物の運送以外の行為の請負を行なう事業をいいます。
(航空法第2条)
例えば、空撮、航空測量、操縦士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(義務報告)

2006年10月1日付き施行の法令(航空法第111条の4および航空法施行規則第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付けられたもの(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 航空事故及び重大インシデント並びに法第111条の4の規定に基づく報告に関する事項

2018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ような事態が2件発生し概要は、下記のとおりです。

3-2-1 JA02JE不具合事案(出力の一部制御不能)**(1)概 要**

平成30年4月3日午後2時頃、クエスト式 KODIAK100 型 JA02JE が岡山空港進入時にエンジン出力が通常出力まで下がらないため、目的地を神戸空港に変更。神戸空港進入時にもエンジン出力がアイドル状態まで下がらないため、フェザー状態で着陸しました。

(2) 推定原因

着陸後の点検で、エンジンの出力コントロールを担うFCU(燃料制御装置)のアームがアイドル位置に戻っていませんでした。また、整備士がFCUのアームを軽く押したところアイドル位置に戻り、その後数十回操作しても再発しませんでした。FCU製造会社にて当該FCUを分解検査をした結果、問題を引き起こす不具合は発見されませんでした。また、弊学園での機体側コントロールの点検でも不具合は発見できませんでした。以上のことから、FCUアームの一時的な固着が原因であると推定します。

3-2-2 着陸時のTR接触

(1) 概要

平成30年11月16日午後4時15分頃、神戸空港でセスナ式172S型JA107Hが学生の離着陸訓練中に、テール部が滑走路面と接触し、テール・タイダウンリングが脱落しました。

(2) 原因

教官が学生の操縦操作を修正するため一時的に操縦を交代する「テイクオーバー」の時期を失ってしまったことが原因です。

4. 輸送の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 上記第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。

4-1-1 JA02JEの不具合(出力の一部制御不能)(前項3-2-1)の再発防止策

飛行前点検時に、FCUのロッドとアームを動かして、作動に引っかかりがなく動きがスムーズであることを確認します。また以上のことを整備士、操縦士に周知するとともに、飛行前点検項目に追加しました。

4-1-2 着陸時のTR接触(前項3-2-2)の再発防止策

飛行訓練を全て中止し、神戸エアセンター出勤の飛行機操縦士全員による「操縦士ミーティングと機体姿勢の確認」を実施しました。尚、ミーティング不参加者には別途説明を実施、もしくは学園内メールシステムで周知・徹底しました。

(1) ミーティング内容

- ① 事象照会により得られた教訓(知識の再確認を含む)
- ② 事象発生後の報告について
- ③ テールヒットしやすい状況の再確認
- ④ 離着陸時にテイクオーバーを行う時期の共通認識
- ⑤ 通常の着陸姿勢よりも高い機首姿勢で接地し、この状態から着陸復行する場合の手順と注意点の再認識

(2) 着陸時の機体姿勢の確認

駐機中の機体尾部を押し下げ、機首上げ姿勢を模して、機体の側面と操縦席から観察しました。また姿勢の写真を撮影し、姿勢把握の一助としました。

4-2 国から受けた事業改善命令、嚴重注意その他の文書による行政処分又は行政指導

ありません。

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2件発生しており、原因の究明及び再発防止策の策定に全力で取り組み、安全運航を構築します。

4-4 2019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	取り組み目標
運航部	①思いこみの防止 ②アルコール検査の確実な実施と疲労リスク管理
整備部	職場環境整備の実行
業務部	安全運航のサポート