

学校法人ヒラタ学園 航空事業本部

安全報告書

2024 年度

H I R A T A G A K U E N 

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 2024 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 航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態（事故、重大インシデント及びその他の安全上のトラブル）の発生状況.....	8
3-2 主要な事態（安全上の重大性や社会的反響が大きかった事態）の概要等.....	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.....	11
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。	11
4-2 国から受けた行政処分又は行政指導	11
4-3 情報の伝達及び共有に関する事項.....	12
4-4 事故等の防止対策、事故等の発生時の対応及び災害への備えに関する事項	12
4-5 内部監査の実施及びその管理の状況の確認に関する事項	12
4-6 輸送の安全に係る文書の整備及び管理に関する事項.....	12
4-7 事業の実施及びその管理の改善に関する事項.....	13
4-8 前各項までに掲げる事項以外に安全性の向上のために講じた措置.....	13
4-9 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.....	13
4-10 安全報告書の対象事業年度の翌事業年度における全社的な安全目標、安全に関する各部門における具体的な取組目標等の事項.....	14

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

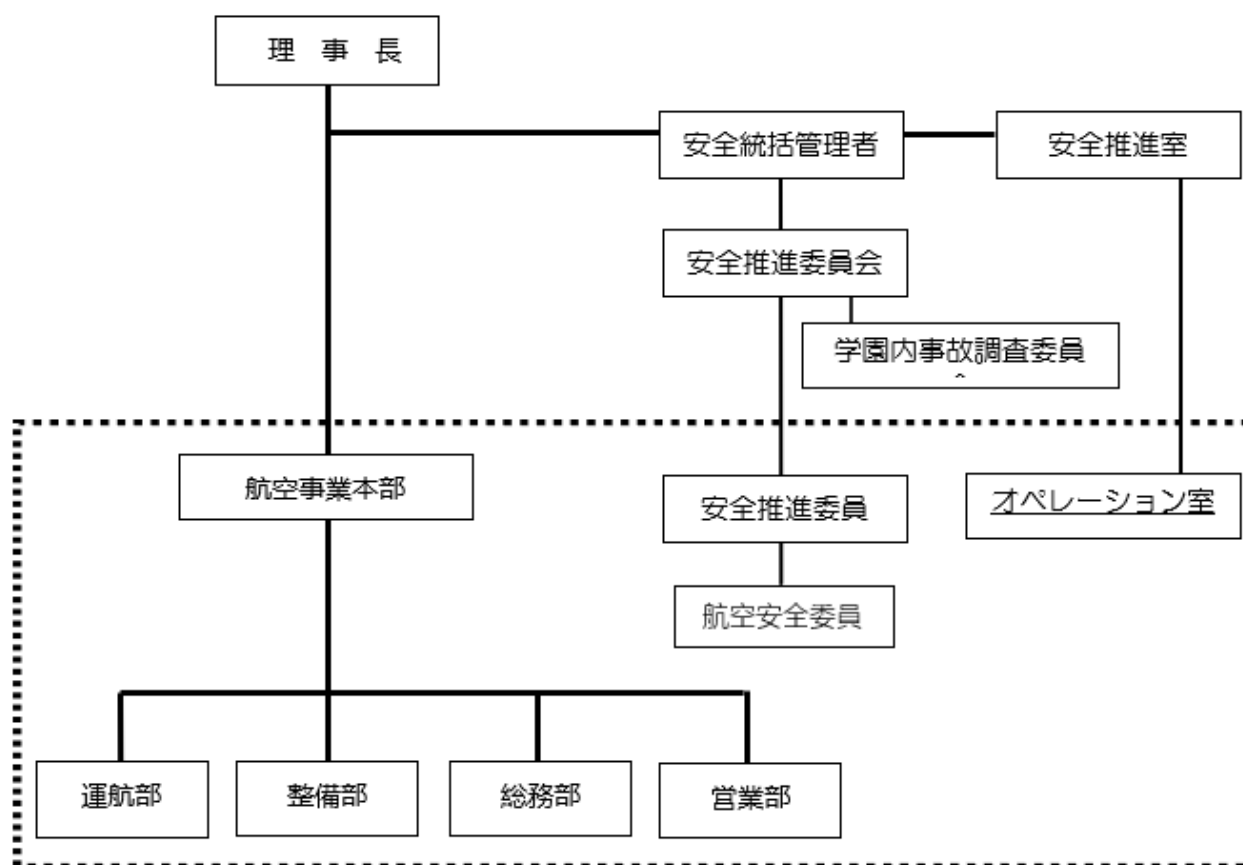
安全は、事業運営の基盤であり、発展の源泉であると共に、お客様に対する絶対的使命である。

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、理事長及び航空事業本部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、総務部及び営業部の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3名以内で構成されています。

⑥ オペレーション室

安全推進室の下部組織として、航空機の運航全般を監視又は観察すると共に、オペレーションマニュアルにのっとり、運航及び整備作業に関しての各種情報の収集、指示、伝達、手配（要請）を統括させ、安全統括管理者及び安全推進室に適宜方向します。全ての運航に関して、安全・健全に行っているかを監視する責務を有しています。

また、航空事故又は重大インシデント等が発生した場合には、事故調査委員会が開催されるまでの間、初動対処を行い、対応した業務等を事故調査委員会に引き継ぐものとして、継続して支援をします。

⑦ オペレーション室員

学園の航空機操縦者で飛行経験が3年以上ある者であって、当学園で1年以上の経験がある者、運航管理担当者及び運航管理担当補助者であり、当学園にて1年以上の実務経験がある者、確認整備士の資格を有している者で、実務経験があり当学園1年以上の経歴がある者若しくは確認整備士の資格を有していない整備士であって、当学園で3年以上の経験があり、所要の教育を受けている者で構成されます。

⑧ 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。

⑨ 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。

⑩ 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。

⑪ 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）

（2025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	46 名	9 名	119 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

(2025 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	37 名	42 名	45 名	43 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、高松空港で訓練中のバロン機が着陸に失敗し、誘導路上で動けなくなる事案を想定した機上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

(2025 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	75 時間	救命胴衣
ユーロコプター式 EC135 型	16	7	2007	10.6	189 時間	救命胴衣 救命ボート
エアバス・ヘリコプターズ式 BK117-D2 型	2	10	2018	6	185 時間	救命胴衣 救命ボート
合計		19				

(2) 飛行機

(2025 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	2012	6	228 時間	救命胴衣
セスナ式 C208 B 型	1	10	2009	15	127 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	2	6	2009	9	239 時間	救命胴衣
バルカンエア式 P68C 型	1	6	2015	8	122 時間	救命胴衣 救命ボート
合計		7				

3 2024 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 航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態（事故、重大インシデント及びその他の安全上のトラブル）の発生状況

2024 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
2024 年度	1 (1)	1 (0)	5	7

※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 主要な事態（安全上の重大性や社会的反響が大きかった事態）の概要等

2024 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 7 件発生し概要は下記の通りです。

安全上のトラブル	機体	概要及び推定原因
胴体着陸 (航空事故)	テキストロン・ア ビエーション式 G58 型 JA212H	【概要】 2024 年 5 月 31 日午後 14 時 25 分頃、神戸空港滑走路 09 へ着陸した際、胴体着陸となり機体を損傷 【推定原因】 ① 従来の訓練と違う状況が発生し、脚下げ操作を失念 してしまった。 ② CHECK LIST が完了せず、また最終進入において脚 への確認動作がなかった。 ③ 脚が降りているとの思い込みがあった。 ④ 警報に対して、正しい判断が出来なかった。
管制指示違反 (重大インシデント)	エアバス・ヘリコ プターズ式 EC135P2+型 JA824H	【概要】 2024 年 8 月 8 日午後 13 時 45 分頃、神戸空港に着陸す る際、管制官の指示した誘導路上の HELI-PAD ではなく、 滑走路に着陸した。 【推定原因】 ① 機長が誘導路上への着陸許可を正しく復唱したが、 他の事に意識を削がれ、滑走路への進入及び着陸と 思い込み滑走路に着陸した。 ② 通常の飛行ルートと違う経路からの進入であった。 ③ 確認動作がなかった。
計器指示が不安定 (ヒューマンエラー)	エアバス・ヘリコ プターズ式 EC135P2+型 JA809H	【概要】 2024 年 5 月 9 日 7 時 47 分頃、テスト飛行を終了し、帰 投中、計器指示の異常が見られた。 【原因】 ① 静圧システムのドレーンパイプにキャップが装着されて いなかった。 ② 前日の作業が夜遅くまでかかり、確認操作が不十分 であった。翌日も気づかなかった。

朝礼台転倒損傷	エアバス・ヘリコプターズ式 EC135P2+型 JA831H	【概要】 2024 年 5 月 11 日 16 時 52 分頃、県の要請を受け、患者搬送の為、接続地点から離陸する際、当該小学校グラウンドにある朝礼台が横転し、昇降階段が損傷した。 【推定原因】 ① 風がやや強く、加えてダウンウオッシュが重なったものと思われる。
家屋破損	ユーロコプター式 BK117D2 型 JA903H	【概要】 2024 年 6 月 3 日 13 時 7 分頃、県の要請を受け、患者搬送の為、接続地点から離陸する際、付近の家屋（距離約 40m）雨どいの一部が破損した。 【推定原因】 ① ダウンウオッシュの影響と思われる。
クラッチライト点灯 （イレギュラー運航）	ロビンソン式 R-22 β 型 JA311H	【概要】 2025 年 1 月 30 日 10 時 20 分頃、八尾空港での離着陸訓練終了後、京都へ向かう途中にクラッチライトが点灯したため、八尾空港に目的地を変更し、着陸した。 【指定原因】 ① クラッチ機構の不具合の可能性
LOW VOLTS 点灯 （イレギュラー運航）	セスナ式 C172S 型 JA111H	【概要】 2025 年 3 月 13 日 12 時 28 分頃、学生訓練中、LOW VOLTS 点灯した為、緊急手順を実施したが、回復せず訓練を中止し、神戸空港に帰投した。 【原因】 ① 電気系統（オルタネータ）の不具合

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
胴体着陸	① 情報の共有化を図り、同種事案防止に対しての教育 ② 実施要領手順の明確化及び規則化並びに普及教育 ③ アシスト要領の再確認 ④ アプローチバンの設定
管制指示違反	① 定期的な地上訓練による操縦士の TEM 及び CRM 能力の向上及び第三者機関での教育の受講 ② 神戸空港着陸に関しての明確な要求要領の徹底 ③ 滑走路誤進入事案に関わる航空局通達等の再周知 ④ 全操縦者への補強教育及び効果測定
計器指示が不安定	① 作業手順の再教育及び基本動作の徹底 ② 教育資料の作成及び普及教育 ③ ダブルチェックの励行及び作業実施時の環境の整理
朝礼台の転倒等	① 事前に支援要員等による周辺監視依頼

4-2 国から受けた行政処分又は行政指導

航空輸送の安全の確保に関する（運航する航空機に対し、不適切な航空機の整備が行われていた）事業改善命令

- ① 組織的な不適切整備及び運航
- ② 違反行為等の認定
- ③ 業務改善命令を受け、講ずるべき措置を実行

以上①及び②について指摘を受け、③を行いました。

講ずるべき措置

- (1) 安全管理体制の再構築
- (2) 安全意識の徹底及びコンプライアンス教育の実施
- (3) 必要な予備品の配備など整備体制の確保



このような事態を二度と引き起こすことのないよう、新体制の下、全ての役職員が一丸となり、安全管理システムを強固なものとし、航空事業並びにドクターヘリ事業に対する信頼回復に努める所存でございます。

4-3 情報の伝達及び共有に関する事項

情報の伝達及び共有については、基本的には各部長を通じて課員に対して、必要に応じ口頭により伝えています。また、口頭により難しい場合は、都度、部長指示等を発出し、情報等の徹底を図っています。

他、情報を共有するツールとして、Email、イントラメリット、Teams 等を利用し、合わせて確認作業も行っております。必要に応じ、アンケートをとり、理解度を確認しております。

4-4 事故等の防止対策、事故等の発生時の対応及び災害への備えに関する事項

本年度は、航空事故が発生したことから、同種事故が今後発生しないように教育の徹底を図るとともに訓練環境の見直し、訓練内容の検討、規則への反映、マニュアル改訂等を含め対応を実施しました。

また、小型機による滑走路接触事案を想定し、救出訓練を年1回行っています。

災害への備えに関しては、新たに気象庁から南海トラフ地震に対する予測が提供されたことから、再度航空機の避難を含め、現在検討しています。

4-5 内部監査の実施及びその管理の状況の確認に関する事項

内部監査については、定期内部監査を年1回実施しています。その他、臨時内部監査については、都度状況を勘案して行っております。

今年度は、事業改善命令を受けていましたので、8月に対策状況を含め、臨時内部監査を行いました。監査状況を確認し、業務内容及び職場環境等について、改善できる範囲で積極的に対応、努力いたしました。年末の定期内部監査において、更に改善状況等を確認しております。

4-6 輸送の安全に係る文書の整備及び管理に関する事項

輸送の安全に係る文書については、運航部長及び整備部長から積極的に提出しております。また、恒久的なものについては、運航規程、運航業務実施規則、整備規程及び整備規程付属書に反映させ、永続的管理をしています。

4-7 事業の実施及びその管理の改善に関する事項

事業改善命令を受け、生産部門と安全管理部門を完全に分離し、事業の実施状況を客観的に観察するシステムを再構築いたしました。また、生産部門に関しては、よりスピーディーに活動できる体制を整え、現場の声を速やかに反映できるように対応をしております。安全管理部門では、新たにオペレーション室を新設し、作業手順、書類作成等を複数の確認を経て管理を実施することにより、より健全性を維持する組織体制を構築しました。

4-8 前各項までに掲げる事項以外に安全性の向上のために講じた措置

情報提供については適宜以前から行っておりますが、より積極的にいろいろな情報について提供しています。

また、本年度は職員数の減少により不安全要素が多くなったことから、少しでも不安全要素を排除するため積極的に現場進出して状況を確認するようになりました。その際、コミュニケーションを積極的に行い、危害防止に努めています。

対策の中で、コンプライアンス教育を受けたことから、日頃から意識するようになりました。この教育については、引続き継続して教育を受ける機会を設ける予定にいます。

4-9 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

2024 度は、航空機事故は 1 件、重大インシデントも 1 件でした。一方、安全上のトラブルが 5 件発生しました。事業改善命令を受け、弊社一丸と対策を進める中で、急激な職員の減少に伴い、現場での十分な注意配分が欠け、結果安全体制が確保されず、事故等に至ってしまいました。

航空安全に関する目標も達成できず、安全に関する取り組みの実施状況も万全とは言えませんでしたが、ただし、人的被害は発生せず、年度後半は各種業務の見直し、再発防止に全力で取り組み、安全運航を構築しています。

4-10 安全報告書の対象事業年度の翌事業年度における全社的な安全目標、安全に関する各部門における具体的な取組目標等の事項

(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	基本動作の徹底
整備部	適切な整備処置の徹底
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