

2022年度 安全報告書

 朝日航洋株式会社





本報告書に掲載している安全ポスターと塗り絵は、弊社の航空安全の日（毎年10月5日）を記念して子どもたちや社員が制作してくれたものです。

本安全報告書は、航空運送事業者として
航空法第111条の6の規定に基づき公表するものです。

公表日：2023年6月1日



INDEX

	頁
2022年度安全報告書の発行にあたって	3
1. 安全を確保するための事業運営の基本方針について	4
2. 安全確保のための体制と業務について	5
2-1 組織と人員	
(1) 安全管理に関する組織	
(2) 人員に関する情報	
2-2 日常運航の支援体制	
(1) 操縦士、整備従事者及び運航管理者に係る定期訓練及び審査の内容	
(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	
(3) 安全に関する社内啓発活動等の取り組み	
(4) 朝日航洋グループの安全確保に関する連携	
2-3 使用している航空機に関する情報	
3. 航空事故・航空重大インシデント・安全上のトラブルの発生状況及び対応について	11
3-1 種類別発生件数	
3-2 航空事故・航空重大インシデントの発生状況及び対応	
3-3 安全上のトラブルの発生状況及び対応	
4. 安全を確保するために講じた措置等について	13
4-1 国から受けた行政指導等と講じた措置	
4-2 安全に関する目標の達成状況、安全に関する取り組みの実施状況	
(1) 安全に関する目標の達成状況	
(2) 安全に係るマネジメントレビュー	
4-3 2023年度の安全目標	



2022年度安全報告書の発行にあたって

平素より弊社の事業活動について、格別のご理解とご支援を賜り、誠にありがとうございます。

今般、「2022年度安全報告書」を発行させていただきますので、弊社の安全の取り組みにご理解をいただければ幸いです。

2022年度、弊社は、各種安全活動の成果として、航空事故及び航空重大インシデント0件を継続しました。また、2022年8月には前回の2015年に引き続き2回目の航空無事故10万時間という節目を迎えることができました。

今後とも、航空事故・航空重大インシデント等を起こさないよう、「意識は必ず風化する」と自認し、「手を緩めず、最後まで」やり続け、「お互いに指摘し合う職場」を目指すことに取り組んでまいります。



朝日航洋株式会社
代表取締役社長

加藤 浩士

2022年8月に2回目の航空無事故10万時間という節目を迎えることができたことは、弊社の航空事業に関係いただいた社外の皆様の多大なご支援の賜物であると感謝するとともに弊社・従業員の誇りとしているところです。しかし、この間、自責でないものも含め3件の航空重大インシデントが発生したほか、多くの安全上のトラブル等が発生したことから、潜在していたリスクや危険要素の影響が「偶然、事故に至らなかったかもしれない」ということも深く自覚しております。この自覚のもと、これまでの緊張感を維持しながら、さらに無事故飛行を積み重ね、航空無事故20万時間の達成に挑戦してまいります。

2023年度は“強い決意”「事故・インシデントを起こさない」、「安全最優先」に基づく行動、“全員参加”による活動、の3つのキーワードを掲げ、安全活動を推進してまいります。



常務取締役
航空事業本部長
安全統括管理者

青木 久幸

1. 安全を確保するための事業運営の基本方針について

(航空法施行規則第221条の6第1号関連)

弊社は、以下の「コミットメント」、「安全訓」、「安全方針」を掲げて安全の取り組みを進めています。

< コミットメント >

航空事業会社の経営基盤は安全にあります。我々は安全確保を第一の目標に掲げ、お客様と社会に安全と安心をお届けすることに全力を尽くします。このためには、社員全員が、安全運航と職場安全に対する役割と責任を正しく認識し、安全最優先と法令遵守の原則に則って業務を行います。



安全方針

Safety Policy

安全は事業活動の大前提である。会社は次に示す安全方針に則り、輸送の安全を確保し、全ての従業員に安全かつ健康的な作業環境を提供する。

1) 安全最優先の原則

Safety is top priority

2) 法令・規程等の遵守

Compliance with laws, regulations and manuals

3) 安全管理システムの継続的改善

Continuous improvement of safety management

4) 安全で確実な業務遂行のための

Safety training and education to assure safe operation

教育訓練の実施

2. 安全確保のための体制と業務について

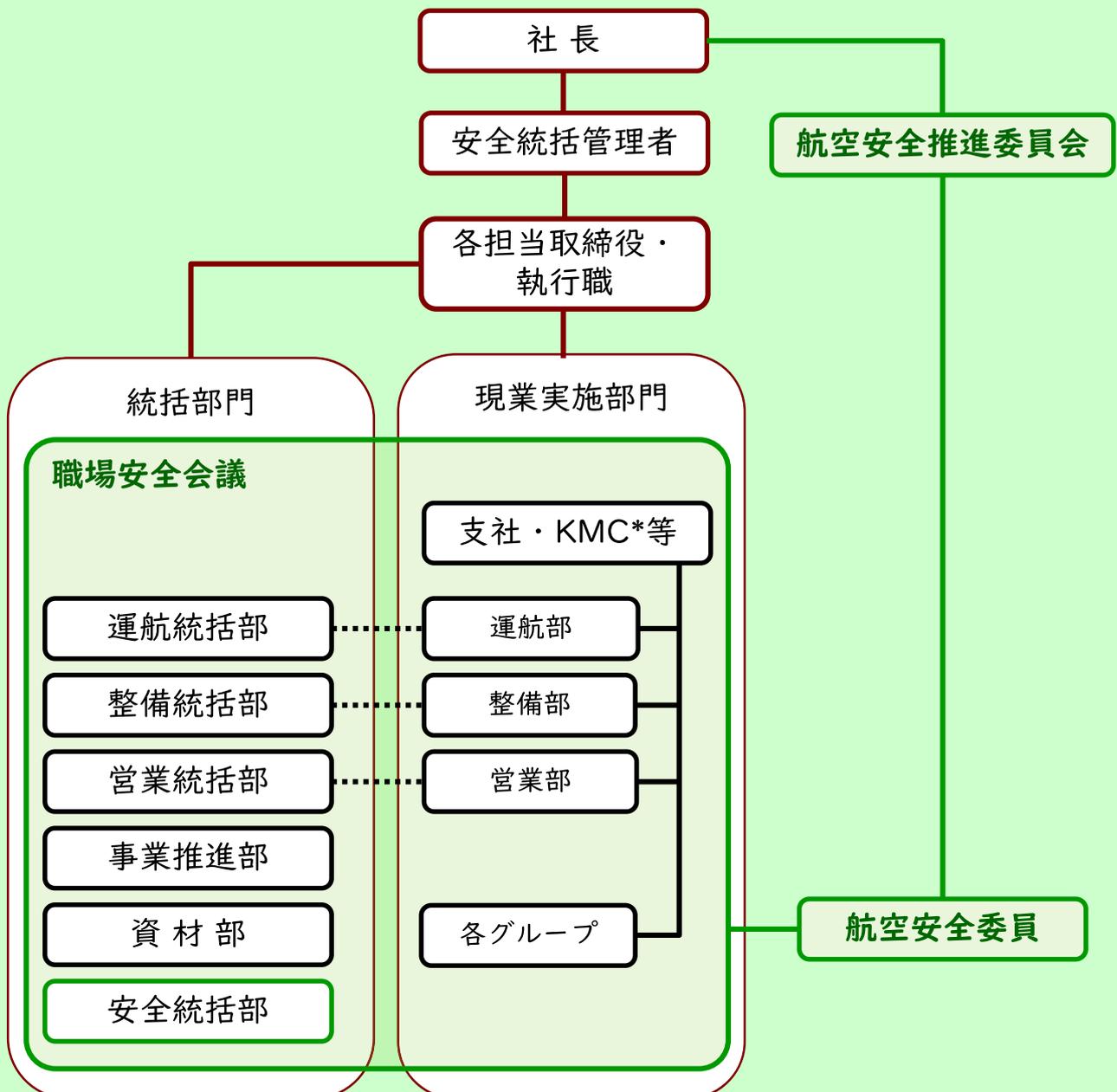
(航空法施行規則第221条の6第2号関連)

運航の安全及び業務の円滑な遂行を図るため、安全管理規程を制定し、安全管理の取り組みを統括的に管理する安全統括管理者をはじめ、各部門の責任体制を明確化した安全管理体制を構築しています。

2-1 組織と人員

安全管理規程に定める安全管理体制は、以下のとおりです。

(1) 安全管理に関する組織



*KMC:川越メンテナンスセンター

① 安全統括管理者

安全管理の取り組みを統括的に管理する責任者として、安全管理システムの継続的な改善を推進し、監視を行うとともに、安全に関する重要事項について、経営の最高責任者に報告します。

② 航空安全推進委員会

航空事業本部及び管理本部の取締役または執行職、統括部門の長等により構成され、安全に係る諸施策を取りまとめ、会社としての意思決定を行います。本委員会の会議は毎月1回開催し、運航・整備の現状及び安全に係る事象のレビュー、職場安全会議議事録から現場の問題把握等を行い、安全施策の見直し等の対応を討議します。討議の結果は委員会の指示・決議事項として安全統括管理者から各組織に指示あるいは周知を行います。

③ 統括部門

運航、整備、営業、事業推進、資材、安全の6部門から構成されています。

運航、整備、営業、資材部門は、各部門の業務を安全に行うための実施基準・手順等の設定、及び教育訓練を行います。法令や規程・基準・手順書等が遵守されていることを確認し、安全に係る事象の発生について常にモニターし、調査・分析の上、必要な再発防止措置、予防措置を行います。また、事業推進部門は、安全に係る予算の編成及び実績の管理を行います。

安全部門は、安全推進室及び安全監査室から構成しており、安全に係る事項の社内総括を行います。

・安全推進室

運航事業及び整備事業全般にわたる安全に係る事象等に関する情報の収集、社内の安全に関するデータベース管理、収集した情報の統計・分析及び安全に関する助言等を行います。

また、組織管理者や航空安全委員への航空安全の教育・訓練、安全意識高揚のための施策等を企画、実行します。さらに、航空安全推進委員会の事務局を担当しています。

・安全監査室

安全管理規程に基づき、航空事業本部全体にわたり、安全管理システムに係る内部監査を計画し、実施します。また、監査で確認された改善が必要な事項については、改善を要求し、改善措置の実施状況を確認します。

④ 現業実施部門

札幌航空支社、東日本航空支社、中部航空・ビジネスジェット事業支社、西日本航空支社、川越メンテナンスセンター等から構成されています。安全に係る取り組みを実行するため、業務実施手順書等を設定し、必要な教育訓練を行います。

また安全に係る事象の発生について常にモニターし、調査・分析の上、必要な再発防止策、予防措置等を策定・実行します。

⑤ 航空安全委員

航空安全推進委員会委員長から任命された航空安全委員は、職場における不安全要素の抽出・改善の補佐、安全施策のモニター、そして必要により航空安全推進委員会への安全提言等を行います。また、毎月開催される職場安全会議を取りまとめ、航空安全推進委員会への報告を実施しています。



(2) 人員に関する情報 (2022年3月末現在)

① 各組織における人員数

安全統括部			航空安全 推進委員	航空安全 委員
部長	安全推進室	安全監査室		
1	7 兼務者2名を含む	2 兼務者1名を含む	12	42

② 操縦士 及び 整備従事者の数

操縦士	整備従事者
125	326

③ 運航管理従事者 及び 整備従事者のうち 有資格者の数

有資格運航管理者	有資格整備士
8	270

<2022年度トピックス>



主に航空医療搬送で運航する機材としてBK117D-3型航空機の導入を開始しました。
(2022年10月)

BK117D-3型(新統合計器：HELIONIX搭載)およびAS350B3e型のFlight Training Devicesを用いた飛行訓練施設“AeroAsahi Operation Development Center=AODC”の運用を開始しました。
(2022年12月)



AODC外観
(新木場駅より徒歩10分)

AS350B3e型

BK117D-3型

2-2 日常運航の支援体制

(1) 操縦士、整備従事者及び運航管理者に係る定期訓練及び審査の内容

操縦士等の定期訓練及び審査の内容については、航空局の運航規程審査要領細則(平成12年空航第78号)、整備規程審査要領細則(平成12年空機第74号)及び航空運送事業及び航空機使用事業の許可並びに事業計画変更の認可及び届出の取扱要領(平成12年空事第17号、空機第91号、空航第102号)に基づき、運航規程、整備規程において規定し、定期訓練及び審査を実施しています。さらに、弊社では次の訓練を追加して行っています。

① 操縦士

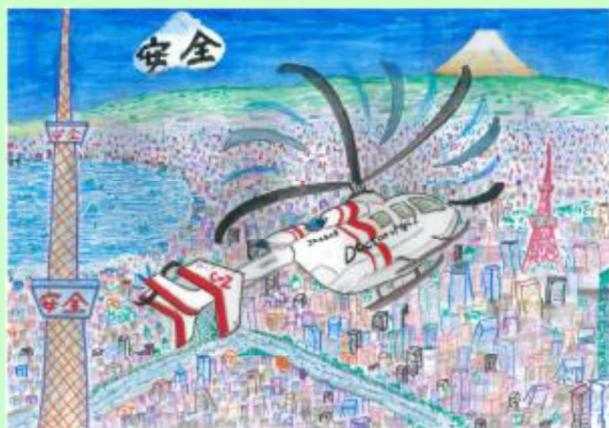
- ・国内外でのフライト・シミュレーターによる操縦訓練
- ・水中からの緊急脱出訓練
- ・国際運航に伴う海外への路線慣熟訓練

② 整備士

- ・各種航空機メーカーでの整備研修
- ・整備認定事業場の定期リカレント訓練

③ 運航管理者

- ・航空気象についての訓練
- ・国際運航に伴う路線踏査飛行(飛行計画の承認を担当する空域に関し操縦室に立ち入って行う慣熟飛行)



(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 発生情報

安全に係る事象は、社内の情報ネットワークを活用した安全情報データベースにより、通報・収集されます。収集された情報は、関係部門で事象分析の上、再発防止措置あるいは予防措置を策定して安全運航を確保しています。本システムの情報は、全社員で共有します。

② 職場安全会議

職場安全会議は、各職場において組織管理者が中心となって毎月開催し、職場の問題点や社内外で発生した各種事象について、再発防止あるいは予防の観点から対応策の検討や注意事項等の確認を行います。会議の議事録は航空安全推進委員会で検討され、必要により対応の指示等が出されます。

③ 安全監査

2022年度は、航空事業本部の19部署に対して安全監査を実施しました。安全監査では、社内認定を受けた監査員が関連法令、社内規程等との適合性をチェックし、安全管理の取り組みにおける有効性の確認を行っています。

安全監査での指摘事項については、被監査部署で是正改善措置を実施するとともに、監査員が措置の効果と有効性をフォローしています。

この取り組みを継続することで、安全管理システムのスパイラルアップに努めています。

(3) 安全に関する 社内啓発活動等の取り組み

① 航空安全の日

毎年10月5日を「航空安全の日」と定め、安全祈願を行っています。また、社員及び社員の家族から募集した安全スローガン、安全ポスター等、安全プロモーション作品の優秀賞受賞者の発表を行い、入賞した作品は、社内に掲示し、あわせて弊社ホームページにも掲載しています。

② 航空安全大会

4月に全国から組織管理者及び航空安全委員等を招集し、経営トップの安全訓示、マネジメントレビューの解説、有識者による安全に関する講演などを行い、安全推進業務に対する理解及び安全意識の高揚を図りました。なお、コロナ禍以前は安全講演会に同業他社・他業種の安全担当者を招いて交流を図っていましたが、2022年度は昨年に引き続き、感染拡大防止のため、社内でのみの開催となりました。

③ 安全パトロール

社内コミュニケーション向上活動の一環として、風通しの良い職場風土の維持向上を目的に、経営陣による全国の各基地及び運航所等の職場巡回を行っています。

④ 安全に係る教育訓練

2022年度の実績は以下のとおりです。

教育内容	受講者数
事故レビュー・安全基礎教育	88
RM訓練※1	576
危険予知(KY)訓練	49
アルコール一般教育※2	727

※1 ヒューマンエラーの発生を予防し、チーム・パフォーマンスを向上させるための、Resource Managementの訓練

※2 アルコールに関する問題を会社全体の課題として啓発するための、経営者も含めた全関係社員に対する教育

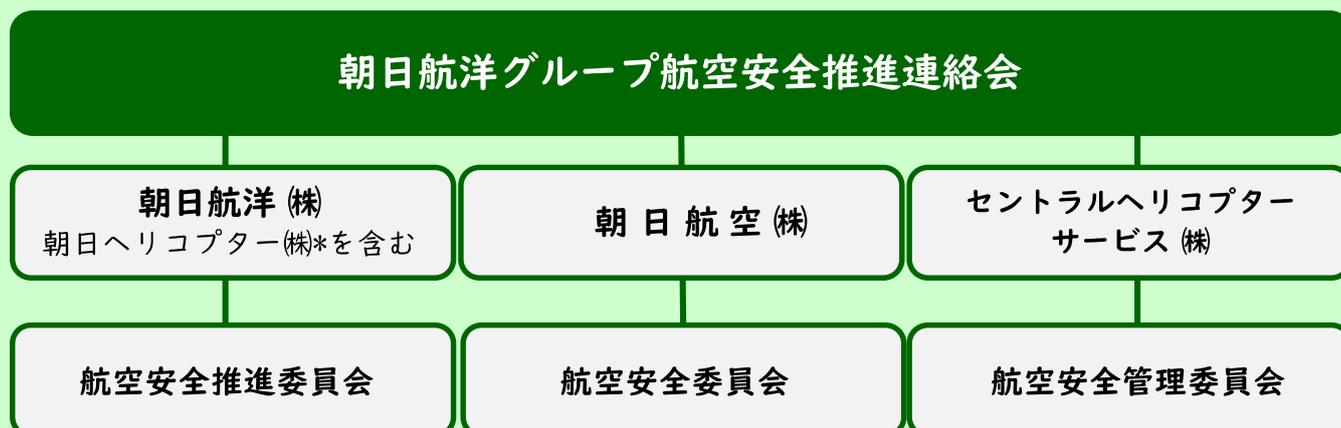
⑤ S・QDC (Safety・Quality Delivery Cost) 活動

安全確保を最優先に、品質向上・生産性向上・経費削減を目指して、職場の改善提案活動を行っています。2022年度は全国責任者会議を4回開催し、内1回は安全に特化した改善提案の発表会を開催しました。

(4) 朝日航洋グループの 安全確保に関する連携

グループ内の安全品質の維持向上を目指し、朝日航洋グループ航空安全推進連絡会を設置しています。連絡会は年に1回開催し、朝日航洋グループ各社の社長、安全統括管理者及び安全推進部門の長が、グループ内の安全に関わる情報を共有し、アドバイスや指示を行っています。

朝日航洋グループの安全組織体制は、下図のとおりです。



*朝日ヘリコプター(株)は、2022.7.1付で当社が吸収合併しました。

2-3 使用している航空機に関する情報 (2023年3月末現在)

種類	型式	機数	座席数*	当社導入 時期(年)	1機当たり 年間平均 飛行時間	平均機齢 (年)
回 転 翼 機	アエロスパシアル AS332シリーズ	3	19	1985	519	37
	アエロスパシアル AS350シリーズ	14	5	1979	283	12
	アエロスパシアル AS355シリーズ	8	5	1984	119	34
	ユーロコプター AS365シリーズ	2	5	2009	155	16
	ベル 206シリーズ	4	4	1972	205	27
	ベル 412シリーズ	4	14	1983	281	26
	ベル 430シリーズ	5	10	1997	96	17
	川崎 BK117シリーズ	10	10	1985	123	9
	マクドネル・ダグラス MD900シリーズ	8	7	1995	152	22
	シコルスキー S-76シリーズ	5	13	1981	156	18
固 定 翼 機	セスナ 680シリーズ	2	9	2011	325	15
	ホンダジェット HA-420	1	4	2019	174	4
合計機数		66	* 座席数は、機長席を除く代表的な席数です			

3. 航空事故・航空重大インシデント・安全上のトラブルの発生状況及び対応について

(航空法施行規則第221条の6第3号関連)

2022年度の、航空運送事業※1に係る航空事故・航空重大インシデント・安全上のトラブルの発生状況及び対応は次のとおりです。

3-1 種類別発生件数

種 類	2020年度	2021年度	2022年度
航空事故※2	0 (0)	0 (0)	0 (0)
航空重大インシデント※3	0 (0)	0 (1)	0 (0)
安全上のトラブル※4	4	6	7
合 計	4 (0)	6 (1)	7 (0)

注：航空事故及び航空重大インシデントの括弧内の数字は、航空機使用事業※5に係る件数（外数）です。

※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条第18項）
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当たります。

※2 航空事故

航空機の墜落、衝突、火災及び航空機による人の死傷又は物件の損壊等の発生がこれに当たります。
国の運輸安全委員会が原因究明のための調査を行います（航空法第76条、運輸安全委員会設置法第2・第5条）。

※3 航空重大インシデント

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がこれに当たります。国の運輸安全委員会が原因究明のための調査を行います（航空法第76条の2、運輸安全委員会設置法第2・第5条）。

※4 安全上のトラブル（義務報告）

国土交通省航空局に報告が義務付けられたトラブルのことで、事故や重大インシデントに至らないものの、航空機の運航に安全上の支障を及ぼす事態がこれに当たります（航空法施行規則第221条の2第3・第4号）。

報告された情報は、国土交通省航空局において統計的な分析が行われ、安全施策へ反映されます。

また、航空安全情報管理・提供システム（ASIMS）を通じて航空安全情報を航空事業者間で共有する仕組みが設けられています（航空法第111条の5）。

※5 航空機使用事業

航空機を使用して、有償で旅客・貨物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条第21項）。

例えば、物資輸送、送電線巡視、報道、調査・計測・航空撮影、農林事業、操縦士訓練等の事業がこれに当たります。

3-2 航空事故・航空重大インシデントの発生状況及び対応

2022年度は発生しませんでした。

3-3 安全上のトラブルの発生状況及び対応

発生した安全上のトラブルに対して、担当部署において原因を分析の上、適切な対応を行うとともに、必要に応じて改善・再発防止策を講じました。下表は航空運送事業に関わる発生状況を示します

1.安全上重要なシステムが正常に機能しない状態	3件
燃料ポンプ注意灯の点灯（BK117） ⇒燃料ポンプを交換し復旧を確認しました。 緊急脚下げ試験時に脚上げしてもアンロック表示が消灯せず（C680） ⇒不具合の原因となった腐食防止溶剤の取り扱い要領の教育要領を改善しました。 飛行中の脚上げアンロック表示（C680） ⇒不具合の原因となった関連部品を交換し復旧しました。	
2.運用限界の超過・予定高度からの著しい逸脱	2件
計器飛行訓練中の指示高度逸脱（S-76） ⇒訓練担当者全員への情報共有と訓練時のリスク管理の徹底を指示しました。 飛行中にエンジン油圧が運用限界以下まで低下（BK117） ⇒不具合の原因となった油圧バルブを交換し復旧しました。	
3.運航に影響のある不具合	2件
飛行中にエンジン油圧が警戒範囲まで低下（BK117） ⇒不具合の原因となった油圧バルブを交換し復旧しました。 飛行中にエンジン計器・警告システム（EICAS）が故障（C680） ⇒不具合の原因となったEICASモジュールを交換し復旧しました。	



4. 安全を確保するために講じた措置等について

(航空法施行規則第221条の6第4号関連)

4-1 国から受けた行政指導等と講じた措置

行政指導を受ける事態はありませんでした。

4-2 安全に関する目標の達成状況、 安全に関する取り組みの実施状況

(1) 安全に関する目標の達成状況

国の定めに基づき、弊社の過去実績を考慮した安全目標（安全性を定量的に測定するための指標とその数値）を定め、取り組みを行いました。2022年度の達成状況は、以下のとおりです。

① 航空事故・重大インシデントゼロの継続

【目標：航空事故・重大インシデントゼロ
→0件】

2022年度は目標を達成することができました。

今後も過去弊社で発生した航空事故・重大インシデントについて、再発防止策の改善効果を継続的に把握するように努めるとともに、事故教訓等の風化を防止しつつ、更なる改善に努めてまいります。

② ヒューマンエラーに起因した事象の防止

(目標6件以内→12件発生)

要因分析の促進、半期毎の安全マネジメントレビューでの確認・評価、職場安全会議等を通じてのヒューマンエラー事象の情報共有などを図ってきましたが、結果として、年度目標件数を達成できませんでした。今後、要因分析結果による対策を講じ次年度の目標達成に繋がめます。

③ 航空機からの部品落下防止

【目標 法報告対象0件以下→0件
報告対象外2件以下→3件発生】

法報告対象件数は目標を達成しましたが、今後も危険予知活動やヒヤリハット情報の共有・利活用をさらに推進してまいります。また、職場安全会議等で過去事例・教訓の振り返りを継続して実施してまいります。

④ 情報・労働・交通の安全確保

情報、労働、交通に関して情報発信をするとともに注意喚起を継続します。

(2) 安全に係る

マネジメントレビュー

安全管理規程に基づき、安全管理システムが適切に運営され有効に機能していることを確認するため、安全に関する目標の達成状況、是正・予防措置の実施状況、及び安全監査の結果等の情報をもとに、半期ごとに安全管理システムの現状のレビューを行い、改善に向けた検討を行いました。



4-3 2023年度の安全目標

2022年度の安全に係るマネジメントレビューの結果を踏まえ、安全性の更なる向上のため、安全目標ならびにその達成度を把握するため安全指標および目標値を、以下とおり設定しました。

また、ヒューマンエラーは、その背景にある各種要因から誘発されて表面化した事象であるとの認識の下で関係事象を積極的に収集することしました。この目標に社内全部署がベクトルを合わせ、達成に向け取り組んでまいります。

安全目標	
航空事故ゼロ・重大インシデントゼロの継続	
安全指標	安全目標値（2023年度）
航空事故・重大インシデント	0件
ヒューマンエラーに係る安全上のトラブル	3件以下
航空機部品落下	法報告0件、報告対象外2件以下

上記の目標達成に向けての安全活動方針は、以下に示すとおりであり、年度当初に掲示物として社内に展開しました。

①強い意志
事故・インシデントを起こさない

ゆるぎない
安全文化

③全員参加
による安全活動

②安全最優先
に基づく行動

2023年度
安全活動方針

解説
今年度は航空計器のT型基本配置を圖案化しました。
 ・中央の水平儀は安全の基礎となる「ゆるぎない安全文化」を象徴します。
 ・対気速度計は①強い意志を象徴します。
 ・コンパスは方針として②安全最優先を象徴します。
 ・気圧高度計は高いレベルの③全員参加を象徴します。



朝日航洋株式会社
安全統括部



**安全は、
私たちが握っている！**

