

# 2015年度 安全報告書



朝日航洋株式会社



## 2015 年度安全報告書

## 目 次

2015 年度安全報告書の発行にあたって .....	1
1. 安全を確保するための事業運営の基本方針について .....	2
1-1 コミットメント	
1-2 経営理念	
2. 安全確保のための体制と業務について .....	3
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及び現場へのフィードバック体制	
(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. 2015 年度に発生した航空重大インシデントやトラブルの状況について .....	10
3-1 種類別発生件数	
3-2 主要な事態（安全上の重大性や社会的反響の大きかった事態）の概要及び対応状況	
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、安全に関する取り組みの実施状況	
(2) 安全に係るマネジメント・レビュー	
4-3 2016 年度の安全目標	

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：2016/6/8

## 2015 年度安全報告書の発行にあたって

平素より、朝日航洋株式会社をご利用いただき厚く御礼申し上げます。

2015 年度朝日航洋株式会社安全報告書を作成いたしましたので、ご一読頂き、弊社の安全に対する取り組みをご理解頂きますようお願い申し上げます。

弊社は、昨年 7 月に創立 60 周年を迎えることができ、また、屋久島でのヘリコプター事故から 5 年目となる 9 月 18 日には安全目標としての悲願であった「無事故挑戦 10 万時間」を達成することができました。この意味で 2015 年度は弊社にとって大きな節目の年となりましたが、これを更なるステップアップの好機と捉え、連続無事故飛行時間を自らの手で一旦『ゼロ時間』に戻し、改めて無事故連続 10 万飛行時間に再挑戦することを誓った次第です。

2016 年度も「安全」と「信頼」を確固たるものにし、「皆様から必要とされる朝日航洋」を目指していく所存ですので、今後とも、ご指導、ご鞭撻のほど、何卒宜しくお願い申し上げます。



朝日航洋株式会社

代表取締役社長



立野 良太郎

安全の確保は社会的責務であり、航空事業の最優先課題であります。「事故ゼロ、重大インシデントゼロ」を達成するために安全目標を掲げ、様々な取り組みを進めておりますが、2015 年度は航空重大インシデントを 2 件発生させるという遺憾な結果となりました。現在、国土交通省運輸安全委員会による調査が進められているところでありますが、弊社としましても再発防止に鋭意努力しているところであります。

無事故で航空事業を完遂することが、社会に貢献できる大前提であることを改めて肝に銘じ、「安全の確保」に全力を尽くし事業を進めてまいります。



常務取締役

航空事業本部長

安全統括管理者



高岡 信

## 1. 安全を確保するための事業運営の基本方針について

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  
(航空法施行規則第 221 条の 6 第 1 号)

弊社は、以下の「コミットメント」と「経営理念」を掲げて安全の取組を進めています。

### 1-1 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。

### 1-2 経営理念

- ・ 安全と信頼によるお客様満足の追求
- ・ 変化とスピードによるビジネスの推進
- ・ 人を活かし人を育てる

#### 航空事業本部安全訓

#### 「 基本の確行 」

やるべき事は確実にやり  
やってはいけない事は決してやらない

## 2. 安全確保のための体制と業務について

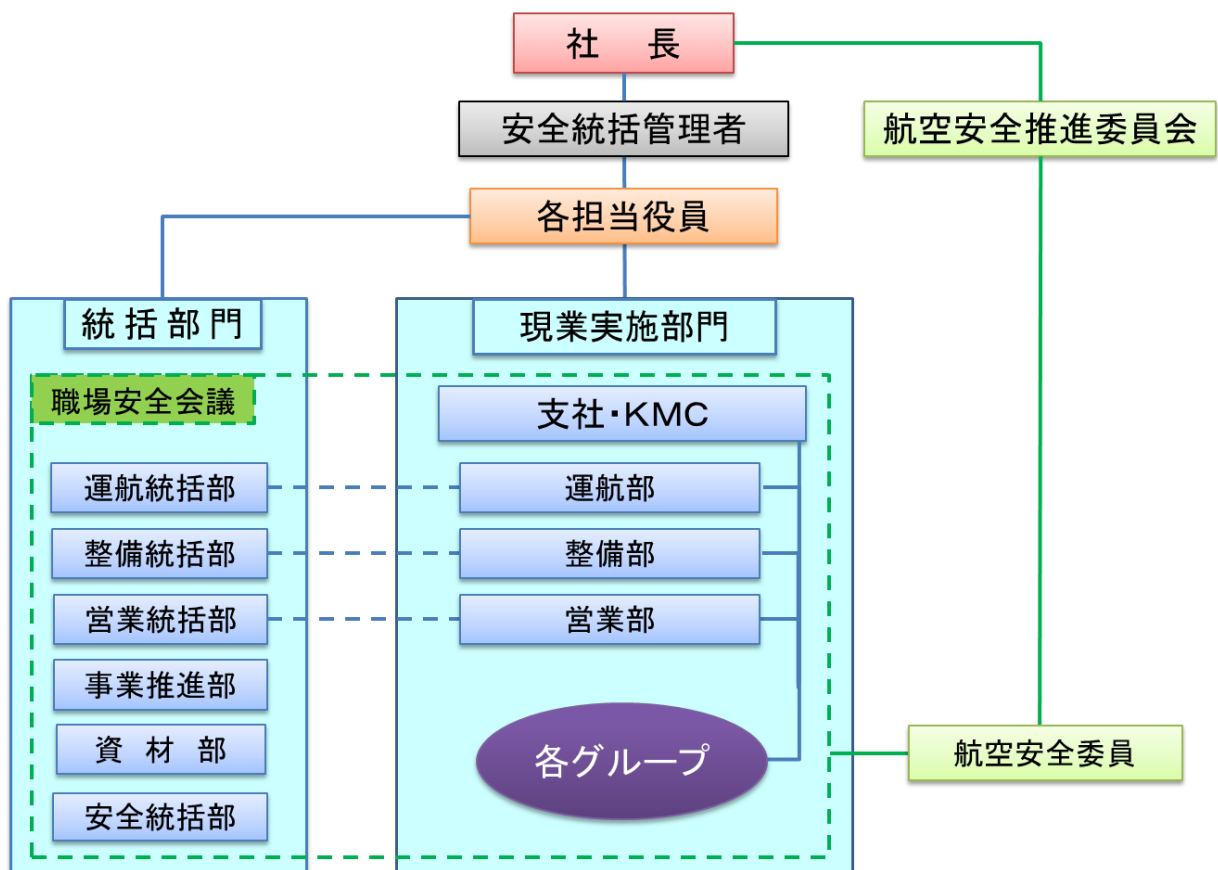
輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項  
(航空法施行規則第 221 条の 6 第 2 号)

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) 安全管理に係る組織



## 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

航空事業本部及び一般管理部門の役員、統括部門長等により構成され、安全に係る諸施策をとりまとめ、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回開催され、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つの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、及び教育訓練計画の策定を行います。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、予防措置を策定します。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されており、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情報ネットワークシステムのデータベース管理、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、立案します。更に、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。



**2015 年度安全報告書**
**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、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 (2016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 委員会委員	航空安全 委員
	安全推進室		
2	4	11	53

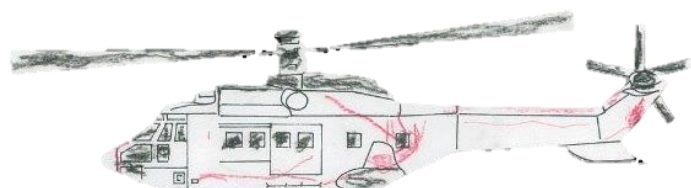
\*兼務者を含む。

**② 操縦士及び整備従事者の数**

操縦士	整備従事者
131	308

**③ 有資格運航管理者及び整備従事者のうち有資格整備士の数**

有資格運航管理者	有資格整備士
7	236



## 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（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 及び 69 号）」に基づき、運航規程、整備規程に規定し、定期訓練及び審査を実施しています。更に、弊社では特別に次の訓練を行っています。

#### 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訓練（飛行計画の承認を担当する空域に関して、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・共有及び現場へのフィードバック体制

#### 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「発生情報アプリ」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、職場の問題点や安全上のトラブルについて、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

2015 年度は、航空事業本部の 22 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チェック、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五七五、安全ポスター、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**

毎年 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・レビューの公表、更に、今年は第 25 回記念大会として、有識者による安全に関する講演やパネルディスカッションなどを行い、安全管理業務に対する理解及び安全意識の高揚を図りました。

**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 安全関連教育実績 (2015 年度)**

教育内容	受講人数
事故レビュー・安全基礎教育	96
組織管理者・航空安全委員教育	77
RM 訓練 <sup>※</sup>	120
危険予知 (KY) 訓練	49

※1： RM (Resource Management) 訓練  
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訓練です。

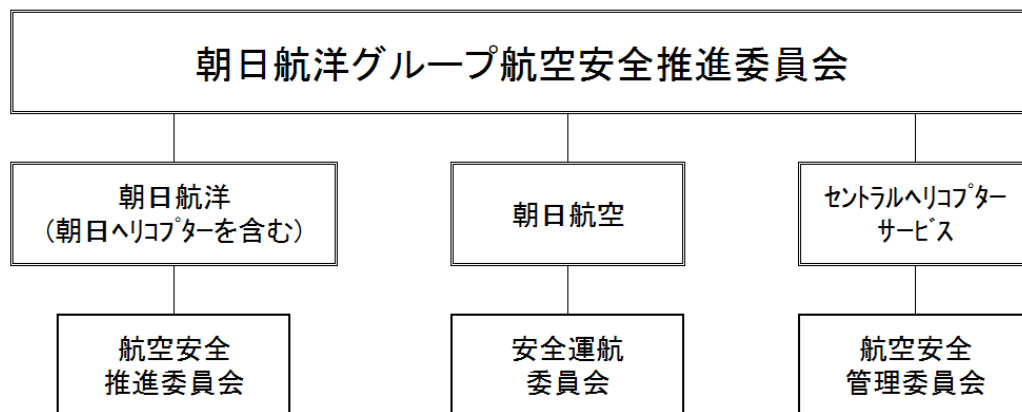
**⑤ S・QDC (Safety・Quality Delivery Cost) 活動**

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。2015 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委員会を設置しています。委員会は半期に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、次のとおりです。



**2-3 使用している航空機に関する情報 (2016年3月末現在)**

種類	区分	機数	座席数	初号機導入 時期(年)	年間平均 飛行時間 (1機当たり)	平均機齢 (年)
回転翼機	エアロスペース AS332 シリーズ	3	19	1985	428	31
	エアロスペース AS350 シリーズ	15	5	1979	233	9
	エアロスペース AS355 シリーズ	10	5	1982	94	29
	ユーロコプター AS365 シリーズ	2	5	2009	96	9
	ベル 206 シリーズ	9	4	1972	328	22
	ベル 412 シリーズ	4	14	1981	249	25
	ベル 430 シリーズ	6	10	1997	181	11
	川崎 BK117 シリーズ	8	10	2001	156	8
	富士ベル 204B シリーズ	2	10	1972	368	25
	マクドネル・ダグラス MD900 シリーズ	9	7	1995	202	16
シコルスキー S-76 シリーズ	6	13	1991	313	18	
翼固定機	セスナ 680 シリーズ	2	9	2011	342	8
合計機数		76機	※ 座席数は、代表的な機長席を除く席数です			



### 3. 2015 年度に発生した重大インシデントやトラブルの状況について

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

2015 年度に航空局に報告を行った事象で、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航空運送事業<sup>※3</sup>に係る状況は次のとおりです。

#### 3-1 種類別発生件数

種 類	2013 年度	2014 年度	2015 年度
航空事故 <sup>※5</sup>	0 (0)	0 (0)	0 (0)
航空重大インシデント <sup>※6</sup>	0 (1)	0 (0)	0 (2)
安全上のトラブル <sup>※7</sup>	2	7	7
合 計	2 (1)	7 (0)	7 (2)

※ 航空事故、航空重大インシデントについては、航空機使用事業<sup>※4</sup>に係る件数を括弧内に外数で記載しています。

#### 3-2 主要な事態（安全上の重大性や社会的反響の大きかった事態）の概要及び対応状況

航空重大インシデント（航空機使用事業）2 件については、次のとおり対応中です。

今後、運輸安全委員会による調査結果が公表された際に、更なる対応の要否を検討し、適切に対応してまいります

区分	機 種	事 態 の 概 要 、 原 因 、 措 置 等
吊り下げ輸送中における物件の落下	アエロ スパシアル式 AS332 型	<p>【概要】</p> <p>2015 年 10 月 2 日、新潟県糸魚川市青海町内の場外離着陸場を離陸し、作業現場に生コンクリートを輸送後、荷つり場に向けて飛行中、生コンクリート用バケツ（高さ約 1.4m×直径約 1.6m、重さ約 210kg）を落下</p> <p>【原因】</p> <p>社内調査により判明している事実として、機上作業員が、飛行中に物資を吊り下げていたフックのロックを誤って解除したため、フックにつり下げていたバケツが落下したものと推定。現在、国交省運輸安全委員会により調査中。</p> <p>【弊社内の措置】</p> <p>①飛行経路上及び荷物が浮いている状態でのフック操作を行わない。 ②フック操作を行う際には、機長と機上作業員は相互確認を実施。 ③飛行前の打合せにおいて、運航クルーは地上作業員と共にフックの運用について確認。</p>

**2015 年度安全報告書**

区分	機種	事態の概要、原因、措置等
吊り下げ輸送中における物件の落下	アエロ スペシャル式 AS332 型	<p><b>【概要】</b> 2016 年 3 月 1 日、福井県三方郡美浜町内の場外離着陸場から 2 個掛けフックそれぞれに荷物を吊り下げて離陸上昇中、片側に吊り下げた荷物が落下。</p> <p><b>【原因】</b> 社内調査により判明している事実として、荷掛け後にワイヤーが振れ不完全な荷吊り状態となり荷物を包んだカーゴネットに通したワイヤーの片側がフックから外れたため荷物が落下したものと推定。現在、国交省運輸安全委員会により調査中。</p> <p><b>【弊社内の措置】</b> ①荷掛け事前準備、荷掛け時、吊上げ時の確認ポイントを再教育 ②原因究明を進め、対策等を検討中。</p>

**※3：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当たります。

**※4：航空機使用事業**

航空機を使用して、有償で旅客又は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）

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。

**※5：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。

国土交通省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）。

**※6：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。国土交通省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）。

**※7：安全上のトラブル（義務報告）**

2006 年の航空法改正により、新たに航空局に報告が義務付けられたトラブルのことで、航空事故や重大インシデントに至らなかったものの、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。（航空法第 111 条の 4）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、インターネットシステム（ASIMS）を通じて航空安全情報を、航空事業会社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）

### 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(航空機運送事業に限る)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共に、必要に応じて改善・再発防止策を処置しました。

<b>1. 航空機の損傷</b>	<b>3 件</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・飛行前点検時、テールブームにクラック発見 (AS355)</li> <li>・飛行後点検時、水平尾翼およびテールローターブレードに損傷発見(S-76)</li> <li>・着陸後、右側降着装置 ダンパー破断(MD900)</li> </ul>	
<b>2. システムの不具合 (交換修理しました)</b>	<b>1 件</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・飛行中、集中総合計器システム注意灯の誤表示(S-76)</li> </ul>	
<b>3. 非常時に作動する機器などの不具合</b>	<b>0 件</b>
<b>4. 規定値を超えた運航</b>	<b>1 件</b>
(情報の社内共有、操縦操作手順の再確認等を行いました)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・着陸時、運用限界を一時的に超過(BK117)</li> </ul>	
<b>5. 機器からの指示による緊急の操作など</b>	<b>0 件</b>
<b>6. その他</b>	<b>2 件</b>
(任意装備品取付手順の見直し、製造メーカーへの改善要望を行いました)	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備認定更新検査にてアウトボード・ミラー取付スクリューの不適切な装備を発見(AS350)</li> <li>・委託先での整備認定点検中、異部品の使用を発見(BK117)</li> </ul>	



## 4. 安全を確保するために講じた措置について

輸送の安全を確保するために講じた措置等の事項  
(航空法施行規則第 221 条の 6 第 4 号)

### 4-1 国から受けた行政指導等と講じた措置

行政処分事項等はありません。

### 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) 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目標とその数値）を定め、取り組みを行いました。2015 年度安全目標の達成状況は、以下のとおりです。

① ヒューマンエラー事象を削減〔目標 25 件以下→16 件発生〕

- ・ 要因分析の促進、四半期毎に速報レビューの発行などに取り組み、また、職場において、職場安全会議等を通じてヒューマンエラー事象の情報共有を目的として討議してきました。
- ・ 結果、昨年度比 3 件減少となりました。

② 航空機からの物件落下防止〔目標 4 件以下→ 8 件発生〕

- ・ 発生件数 8 件の内、2 件は航空重大インシデント、また、昨年度比 3 件増という結果に至りました。更なる再発・未然防止に努めてまいります。
- ・ ハード面及びソフト面から物件落下防止対策を推進しました。

③ 社内コミュニケーションの向上〔目標 職場安全会議出席延べ人数 370 名/月→ 実績 420 名/月〕

- ・ 毎月開催している職場単位での安全会議参加者数を向上させました。
- ・ 安全情報・不安全情報・再発防止策の情報共有を推進しました。
- ・ 組織管理者の出席率を向上させる等、組織管理者がマネジメントできる環境作りに努めました。

(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、安全目標の達成状況、是正・予防措置の実施状況、監査の結果等の情報をもとに、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 2016 年度の安全目標

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、次のとおり 2016 年度の安全目標を定めました。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。

“事故ゼロ、重大インシデントゼロに向けて”

- ① ヒューマンエラーに起因する事象の削減
- ② 航空機からの物件落下防止
- ③ 社内コミュニケーションの向上

- 以上 -



朝日航洋株式会社  
安全統括部

本書に掲載しているヘリコプターの絵は  
2015年10月5日航空安全の日に  
子どもたちにデザインしてもらいました

