

安全報告書

(2020 年度)



新日本ヘリコプター株式会社

本報告書は、航空法 第 111 条の 6 並びに航空法施行規則
第 221 条の 5 及び第 221 条の 6 に基づき作成したものです。

目 次

	頁
I. 安全を確保するための事業運営の基本的な方針に関する事項	1
II. 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	2
2. 安全確保に関する組織の機能・役割及び人員	3
3. 安全確保に関わる会議体	4
4. 運航の支援体制	5
5. 使用している航空機に関する情報	5
III. 法第 111 条の 4 の規定に基づく報告に関する事項	6
1. 航空事故及び重大インシデント	6
2. 安全上の支障を及ぼす事態	6
3. イレギュラー運航	6
IV. 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	7
1. 航空法第 111 条の 4 の規定に基づく報告に関する措置	7
2. 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を受けた場合に講じた措置、講じようとする措置	7
3. 2020 年度における輸送の安全状況に関する総括的な評価	7
4. 2021 年度における安全目標	8
5. 2021 年度における主な活動計画	8



I. 安全を確保するための事業運営の基本的な方針に関する事項

「安全は会社経営の基盤であり、
最優先事項として推進します」

安全は会社経営の基盤をなすものであり、最優先事項であるとの認識の下、経営層から一般職員まで会社構成員の全てが法令等及び社内規程等を遵守するとともに、不適合を認めた場合は速やかに報告し是正します。

またコミュニケーションを円滑にし、情報の共有化を図り、全員で安全最優先を徹底します。

具体的な取り組みとして以下の安全宣言により推進します。

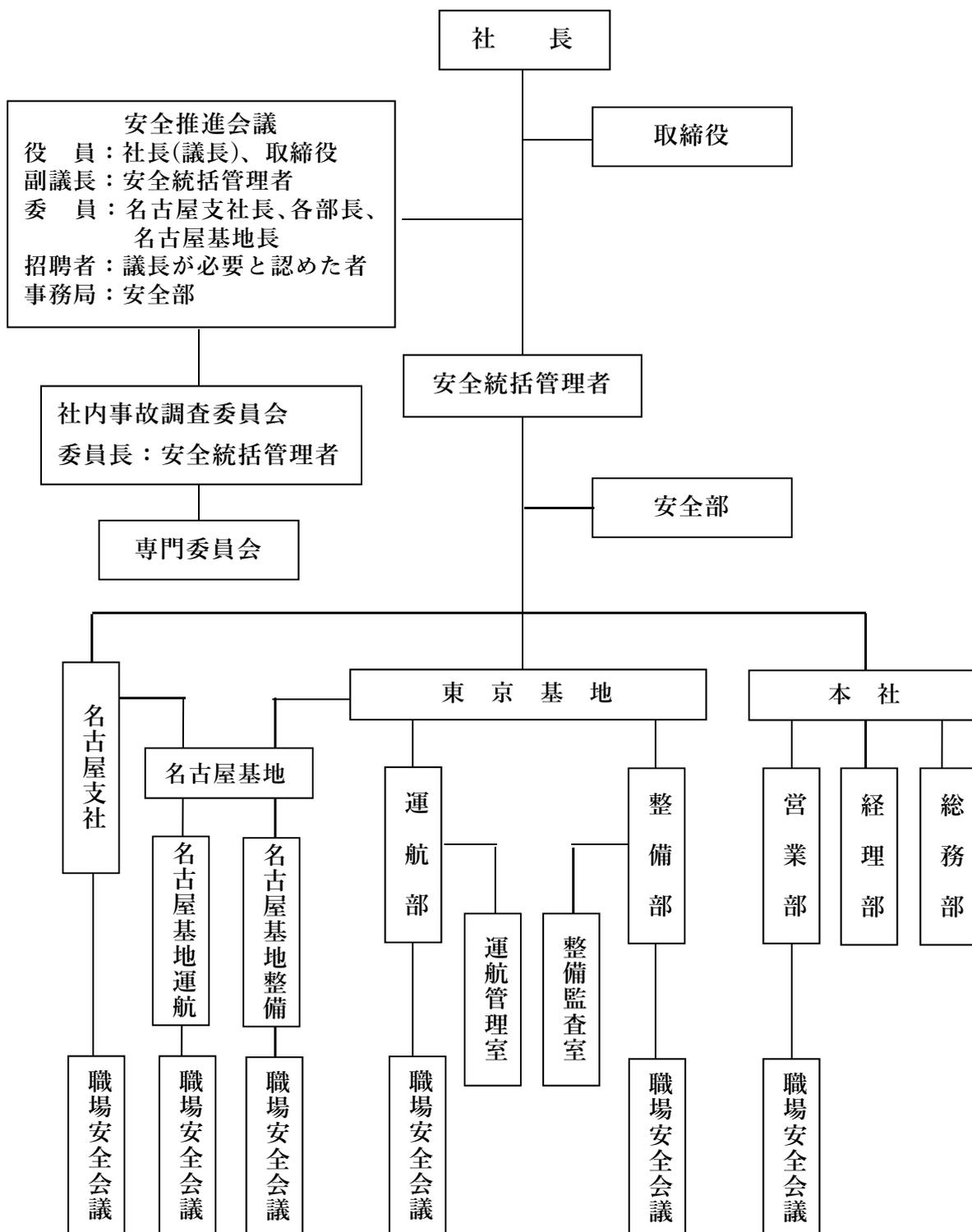
1. 法令・規程等の遵守
2. 全員参加によるリスクマネジメントの実施
3. 委託先との積極的なコミュニケーションの実施
4. 安全活動評価の的確な実施



II. 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

1. 安全確保に関する組織

安全管理組織 (2021年3月31日現在)





2. 安全確保に関する組織の機能・役割及び人員

社長を筆頭による組織体制及び各職位の権限並びに相互の命令系統を定めて安全管理体制を構築しています。

(1) 社長

社長は、経営の最高責任者として安全の基本方針を明示し、安全上の重要事項に関し、安全統括管理者等の報告・意見を尊重しながら決定し、安全管理に必要な経営資源の確保と配分を行います。

(2) 安全統括管理者

航空法第 103 条の 2 に基づき、「安全統括管理者」を選任しています。

安全統括管理者は、安全管理の取り組みを統括的に管理する責任者として、安全に関する重要事項について経営上の意思決定に参画し、継続的な改善を推進します。

また、安全に関する重要事項について社長に報告し、各部署の責任者及び職場管理者等に対し安全に関する指導・助言、勧告、援助を行います。

(3) 安全部長

安全部長は、安全管理推進部門の長として各部署における安全活動計画について把握し適宜安全の啓発、指導、助言を行なうとともに、これを集約し安全統括管理者に報告します。

社内外の安全に関する情報管理の責任者として事故、災害、ヒヤリハット等の安全に関わる情報の収集、蓄積、分類及び社内への周知を行います。

関係部門が実施する事象分析、再発防止措置を含む安全活動について、安全監査により適合性、有効性を確認し安全統括管理者に報告します。

(4) 安全管理の責任者

部長を初めとする各部署の責任者は、安全管理の各責任者として安全衛生活動計画に基づく安全活動を実施し、法令等の遵守、並びに不適合を認められた場合の報告と速やかな是正措置を実施します。また、各部署、職場単位で開催される職場安全会議を主宰します。

(5) 職場管理者

各部のグループマネージャーは、グループメンバーを指揮、統括して安全衛生活動による継続的改善活動を主導、実践します。



(6) 安全担当

各部署内に選任され、職場の安全に関する情報の収集・提供、ならびに安全対策等、安全確保に関する業務を実践します。

(7) 一般職員

一般職員は、自らの業務を遂行するにあたって、法令や社内規程等を遵守し、確実に実施するとともに、積極的にヒヤリハット等の「不安全の芽」報告を行うことにより、事故未然防止等安全の確保に努めます。

(8) 航空機乗組員、客室乗務員、整備従事者

- ・ 航空機乗組員16 名
- ・ 客室乗務員 0 名
- ・ 整備従事者39 名

(9) 運航管理従事者及び有資格整備士

- ・ 運航管理従事者22 名
- ・ 有資格整備士39 名

3. 安全確保に関わる会議体

(1) 安全推進会議

経営に重大な影響を及ぼす恐れのある安全上のリスクをはじめ、安全に関わる重要事項を審議するとともに、必要な再発防止策及び未然防止策等を策定するための組織です。社長が議長となり常勤役員および各部長等により構成され、原則として毎月1回開催しています。

(2) 職場安全会議

各部署単位での安全に関する事項全般について、情報を共有するとともに課題を討議・意見交換し、職場の安全確保を推進する場であり、原則として隔月1回開催しています。

(3) 安全衛生委員会

労働安全衛生法に基づき設置され、従業員の労働災害の防止、健康の保持増進、快適な作業環境作り等について調査、審議する委員会として毎月1回開催しています。

(4) 社内事故調査委員会

会社で事故が発生した場合に設置され、安全統括管理者を委員長として事故原因を調査し、調査結果を安全推進会議に報告します。



4. 運航の支援体制

- (1) 「乗組員、整備従事者、運航管理従事者の定期訓練及び審査」及び「運航の問題点の把握と共有、フィードバック体制」につきましては国が規定する「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審査要領（安全関係）：国空航第 1223 号、国空機第 1362 号」に基づき実施しています。
- (2) 安全に関する社内啓発活動
- ・安全の日の集い
 - ・経営層及び各部合同安全パトロールの実施
 - ・定期巡視出発式（毎月）の開催
 - ・CRM 安全教育の受講
 - ・安全教育の実施
 - ・各種安全セミナーへの参加
 - ・ヒューマンファクターズ講習の受講
 - ・作業前における TBM-KY の実施

5. 使用している航空機に関する情報

機 種	機数	座席数	平均年間飛行時間	導入時期*1	平均機齢*2
Bell 206L-3	4	7	190	1987 年	31 年
Bell 407	4	7	285	2007 年	11 年
Bell 427	3	8	226	2002 年	21 年
富士ベル 204B-2	1	10	65	2002 年	35 年
Bell 412 EP	1	15	163	2011 年	11 年
AS 332L1	1	20	302	2017 年	28 年

総機数 14 機

*1：導入時期は初号機

*2：平均機齢は製造年からの経年数



Ⅲ. 航空法第 111 条の 4 の規定に基づく報告に関する事項

1. 航空事故及び重大インシデント

2020 年度における航空事故及び重大インシデントは発生していません。

2. 安全上の支障を及ぼす事態

安全上の支障を及ぼす事態が 1 件発生しました。

(1) 航空機の着陸装置の不具合による「着陸装置の不確実な引込み^{*1}」

概要：

エアロスパシアル式 AS332L-1 型が離陸直後に着陸装置の格納操作を行った際、全ての着陸装置が作動せず格納することができなかった。脚装置注意灯の明滅を確認し、飛行を中止し、離陸した場外基地へ引き返した。

処置：

必要な点検、部品交換、作動試験により異常が無いことを確認し、処置を完了しました。

^{*1}：着陸装置の不確実な引込みは安全上の支障を及ぼす事態に基づく義務報告案件です。

3. イレギュラー運航

イレギュラー運航^{*2}が 2 件発生しました。

^{*2}：イレギュラー運航とは航空機の多重システムの一部のみの不具合が発生した場合などに、運航乗務員がマニュアルに従って措置した上で、万全を期して引き返した結果、目的地などの予定が変更されるものです（鳥衝突、被雷等を除く）。一般的には、ただちに運航の安全に影響を及ぼすような事態ではありません。

(1) 「トランスミッションチップコーション^{*3}」明滅により離陸前に飛行を中止

概要：

Bell 式 412EP 型が駐機スポットをホバリングタキシング中に「トランスミッションチップコーション」が明滅したため、直ちに飛行を中止し、駐機スポットへ引き返した。

処置：

故障探求の結果、主ギヤボックスのチップディテクタ^{*4}に微量の磁性体粒が付着していた。技術資料に基づき異物を取り除き、必要な点検、処置、確認運転により異常が無いことを確認し、処置を完了した。



(2) 「エンジンチップコーション^{*3}」点灯により目的地を変更

概要：

アエロスパシアル式 AS332 L-1 型が離陸した直後に「No.1 エンジンチップコーション」が点灯したため直ちに飛行を中止し、離陸した場外基地へ引き返した。

処置：

故障探求の結果、No.1 エンジンのチップディテクタ^{*4}に磁性体片が付着していた。技術資料に基づき異物を取り除き、必要な点検、処置、部品交換、確認運転により異常が無いことを確認し、処置を完了した。

*3：チップコーションとは、磁性体の異物が発生した場合に注意灯を点灯させるシステムをいいます。

*4：チップディテクタとは、永久磁石で構成される部品で磁性体の異物を感知するとチップコーションが点灯します。

IV. 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

1. 航空法第 111 条の 4 の規定に基づく報告に関する措置

安全上の支障を及ぼす事態に対する措置は、航空安全情報管理・提供システム(ASIMS)により事象の報告を行いました。

2. 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を受けた場合に講じた措置、講じようとする措置

該当する事項はありません。

3. 2020 年度における輸送の安全状況に関する総括的な評価

基本ルールの再徹底に加え、法令及び社内規程類を遵守するとともに、過去の事故・重大インシデントや、他社で発生した事故等を踏まえた安全諸施策を継続的に実施してまいりました。

2020 年度はこれらの対策を徹底するとともに、安全推進会議や社内安全監査等でその施策の有効性の評価・検証を行い、安全性の一層の向上を図ってまいりました。

今後ともこの活動を展開しより一層強固な安全文化を築きあげてまいります。



2020 年度の目標達成状況

- (1) 航空事故・重大インシデント発生件数 0 件
2020 年度は事故・重大インシデントは発生せず目標が達成できました。
- (2) 安全上のトラブル^{*5}発生件数 4 件
2020 年度の安全上トラブル発生件数は 4 件で、目標である 3 件を達成できませんでした。

^{*5}:安全上のトラブルとは①事故・重大インシデントに至らない法 111 条の 4 該当事象
②通達（サーキュラー 6-001・6-002）の該当事象 ③その他これに準ずる安全上のリスクがある事象をいいます。

4. 2021 年度における安全目標

安全の確保は会社経営の基盤であり、最優先事項であります。そのため、社長並びに安全統括管理者をはじめとする安全管理の責任者が先頭に立ち、全社員が一丸となって安全を最優先に考え行動し「無事故、無災害」の達成を目指します。

- (1) 航空事故・重大インシデント発生件数 0 件
(2) 安全上のトラブル発生件数 3 件以下

5. 2021 年度における主な活動計画

- (1) 過去の墜落事故・重大インシデントの再発防止対策の継続実施
(2) 取引先との十分な情報共有と適切な管理・監督による事故未然防止
(3) ヒヤリハットや潜在リスクの洗い出しと対応策の検討、成功事例・優良事例の共有化
(4) 安全運航を支える運航部、整備部、営業部員の人財育成
(5) 航空保安業務の継続実施
(6) 作業環境の点検・整備による改善
(7) 物輸現場における安全確保活動の充実