

2024年度 安全報告書



静岡エアコミュータ株式会社

この報告書は、航空法第111条の6に基づき作成したものです。

はじめに

お客様が安心して、いつでもヘリコプターをご利用いただける社会を実現します

平素より静岡エアコミュータをご利用いただき、誠にありがとうございます。
このたび「2024 年度 安全報告書」をお届けするにあたり、弊社の安全への取り組みについて
ご報告申し上げます。

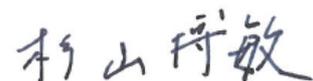
2024 年度は、弊社にとって大きな事業変革の一年となりました。
前年度の 2023 年 11 月には、ヘリコプター運送事業をヘリポートに、MRO 事業 (Maintenance,
Repair & Overhaul) を静岡空港に集約いたしました。
2024 年度は、各事業がそれぞれの専門性を最大限に発揮できる体制を整えるため、MRO 事業の
分社化に向けた準備を進めてまいりました。その成果として、2025 年 4 月に「静岡航空機整備
株式会社 (SAMCO)」を設立する運びとなりました。

こうした事業体制の変革と並行して、日々の安全運航を堅持することにも全力で取り組んでま
いりました。従業員一人ひとりには大きな努力を求めることとなりましたが、その結果、事故
ゼロ・重大インシデントゼロを継続することができております。

私どもは、企業理念として「お客様が安心していつでもヘリコプターを利用できる社会の実現」
を掲げております。その実現のために、最も大切にしている価値観である「なによりも安全を優先
する」という姿勢を、今後も徹底してまいります。

引き続き、安全運航への取り組みにご理解とご指導を賜りますよう、お願い申し上げます。

静岡エアコミュータ株式会社
代表取締役社長



目次

1. 輸送の安全を確保するための事業運営の基本方針（航空法施行規則221条の6第1号）
 - 1-1 事業運営方針
 - 1-2 安全方針
 - 1-3 安全に係る行動指針
2. 輸送の安全を確保するための事業の実施及び管の体制に関する事項（航空法施行規則221条の6第2号）
 - 2-1 安全確保に関する組織及び人員に関する情報
 - (1) 安全に係る組織の関係図
 - (2) 各組織の機能・役割の概要
 - (3) 各組織における人員数
 - (4) 運航乗組員、運航管理者、及び整備従事者のうち有資格整備士の数
 - 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蒙活動等の取組み
 - 2-3 使用している航空機に関する情報
3. 航空法第111条の4の規定による報告（航空法施行規則第221条の6第3号）
 - 3-1 報告総件数
 - 3-2 トラブルの一覧（航空法第111条の4報告）
4. 輸送の安全を確保を確保するために講じた措置及び講じようとする措置
（航空法施行規則221条の6第4号）
 - 4-1 航空機の正常な運航に支障を及ぼす事態の再発防止の為に講じた措置及び講じようとする措置に関する事項
 - 4-2 国から受けた事業改善命令、厳重注意その他の文書による行政処分または行政指導を受けた場合には、これに関して講じた措置又は講じようとする措置
 - 4-3 情報の伝達及び共有に関する事項の概要
 - 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概要
 - 4-5 内部監査の実施及びその管理の状況確認に関する事項の概要
 - 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の概要
 - 4-7 事業の実施及びその管理の改善に関する事項の概要
 - 4-8 安全性向上の為に講じた措置及び講じようとする措置（4-1から4-8以外について）
 - 4-9 輸送の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、当該事業年度における自社の輸送状況に関する総括的な評価
 - 4-10 安全報告書の対象事業年度の翌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み目標等の事項

1. 輸送の安全を確保するための事業運営の基本方針 (航空法施行規則第 221 条の 6 第 1 号)

1-1 経営方針

- (1) 安全を最優先に経営を行います。
徹底した安全運航維持のため、常に安全を最優先に事業を進めます。
- (2) 手順・法令を遵守できる体制づくりを経営を行います。
経営をはじめ、手順・法令を守る組織体制をつくります。
- (3) 安全意識を常に持ち続けられる経営を行います。
安全意識が風化することなく経営が率先して安全啓蒙活動を行います。
安全が保たれているかの組織確認を行うとともに、常に経営と社員が風通し良く意見を交わせる社風をつくります。
- (4) 安全に必要な人材採用と教育訓練を経営を行います。
経営がタイムプレッシャーを与えないよう、人材採用、教育訓練を行います。
- (5) 最新技術を取り入れた経営を行います。
常に最新の技術を取り入れ、安全レベルの向上に取り組みます。

1-2 安全方針

- (1) 安全最優先
「安全文化の醸成及びコンプライアンス教育」を講じることで実現します。
- (2) 法令・規程は会社組織がしっかりと継続的に順守できる仕組みをつくります。
「安全管理体制の再構築」及び「運航規程に基づく適切な運航の実施、整備規程に基づく適切な整備業務の実施」を講じることで実現します。
- (3) 会社の成長は、社員の成長とともにあり、現場の意見がしっかりと反映された無理のない確実な整備体制を構築し、社員と経営が一体となって事業を展開、「経営と社員」とのコミュニケーション「直接対話の開催」を継続することで実現します。

1-3 安全に係る行動指針

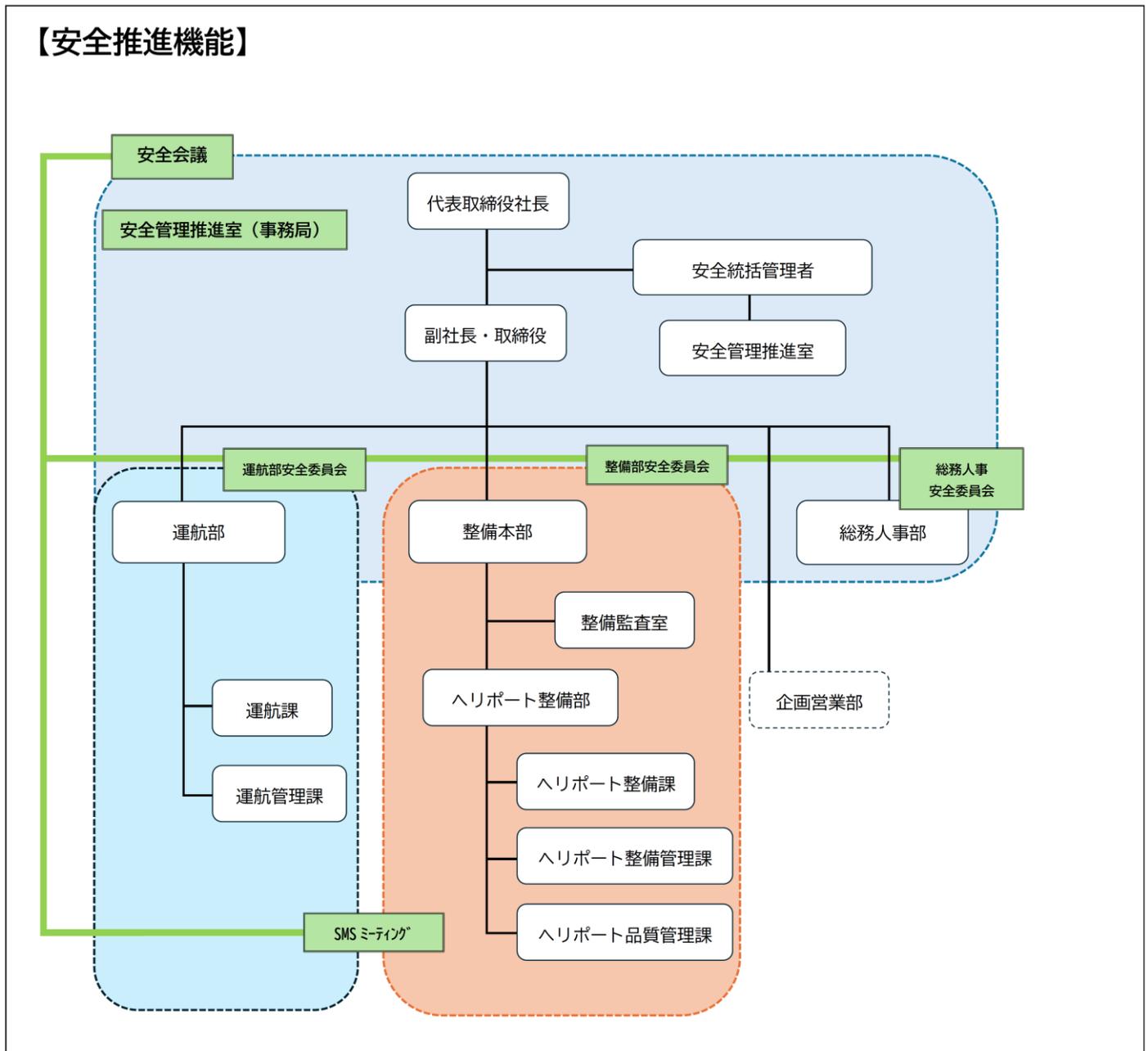
安全は当社の存立基盤であり経営の最優先事項です。私たち一人ひとりが自己の職責とプロ意識をもち、安全運航の確保のため、たゆまぬ取り組みを行います。

- (1) 法令・規程を遵守し、基本に忠実に業務を遂行します。
- (2) 迷った時は安全を最優先に行動します。
- (3) 推測に頼らず、必ず確認をします。
- (4) 情報は漏れなく迅速かつ正確に伝え、安全の実現に活かします。

2. 輸送の安全を確保するための事業の実施及び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)

2-1 安全確保に関する組織及び人員に関する情報

(1) 安全に係る組織の関係図



※2025年3月31日時点

(2) 各組織の機能・役割の概要

1) 代表取締役社長

安全に関する最終的な責任を負い、安全経営の最優先事項とする方針を明示します。
 必要な経営資源を適切に確保・活用し、安全に係る重要事項について意思決定を行います。
 また、安全統括管理者を選任し、その意見を尊重して必要な改善を推進します。

2) 安全統括管理者

安全管理の取組みを統括し、その実行に責任を負うとともに、体制の改善を推進します。
 飲酒対策や安全投資を含む重要施策については、代表取締役社長の意思決定に関与します。
 また、監査や現場巡回で安全状況を把握し、緊急事態発生時には社内体制を発動して対応を指揮します。

安全統括管理者は、重要な経営判断に直接関与できる管理的地位にある者のうち、所定の要件を満たした者から、代表取締役社長が選任します。

3) 安全管理推進室

安全統括管理者を補佐し、安全管理体制を点検・改善しながら運用します。
 あわせて教育や情報提供を通じて社員の安全意識を高め、組織全体で安全への取組みを推進します。

4) 安全会議

安全会議で、各部門ごとに安全に関わる問題点と必要な改善策を検討し、会社の安全管理体制を継続的に改善するための施策を決定します。

5) 安全委員会（各部門）

安全委員会は、各部門単位で安全に関係する問題点を討議し、解決を図ります。
 また、自部門で解決できない問題については、安全会議に諮るための調整と報告を行います。

6) SMS チーム・ミーティング

安全に関わるリスクを評価し、必要なリスク低減策を検討・推進します
 また、その結果を安全委員会や安全会議に報告します。

7) 安全監査

安全監査は、安全統括管理者が指名する者を責任者として、年に一回適切な時期に会社の安全管理体制について内部監査を実施します。

(3) 各組織における人員数（2025年3月31日現在）

組織人数（計 48 名…代表取締役社長、役員）

安全管理推進室	整備監査室	運航部
2名	2名	19名
へりポート整備部	総務人事部	企画営業部
20名	5名	0名（兼務4名）

(4) 運航乗組員、運航管理者、及び整備従事者のうち有資格整備士の数（30名）

航空機乗組員	運航管理担当者	整備従事者（有資格整備士）
12名	6名	12名（12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に係る定期訓練及び審査の内容

航空局の公開する「運航規程審査要領」、「整備規程審査要領」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（安全関係）」に基づいて各規定を設定し、定期訓練及び審査を実施しています。

これら通達については、国土交通省航空局のホームページ

(<https://www.mlit.go.jp/koku/index.html>) をご覧ください。

(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

日常運航において問題が発生した場合、発見者は各部門で設定された報告書により、部門長に情報を報告します。各部門でその内容を分析し、必要があれば各部門の安全委員会で再発防止措置・予防対策を実施します。会社全体での検討が必要な場合は安全会議で会社として、検討・対策及び措置を実施し、また SACC 安全情報の発行を通じて社内に周知徹底をし安全運航を確保しています。

(3) 安全に関する社内啓蒙活動等の取組み

① 各部門安全委員会

安全委員会では、各部門単位で安全に関連する問題を討議し改善策を検討しています。また各社員に対して安全意識の高揚のための安全教育を実施しています。自らの部門で解決できない問題点については安全会議の場に上申し会社全体としての解決を図っています。

② SACC 安全情報

安全委員会で収取された情報を安全会議で検討し、周知徹底事項、改善事項、安全教育事項及びその他必要事項を掲載した SACC 安全情報を発行し、毎月全社員に対し周知しています。

2-3 使用している航空機に関する情報

機種	機数	座席数	年間平均飛行時間 (時間/機)	導入開始 (年)	平均機齢 (年)	救急用具の 装備状況
EC135	3	7	64.0	1998	21.0	②③④⑤
AW109	4	7	235.2	2015	6.7	①②③④⑤

※ (2024年4月1日~2025年3月31日)

※救急用具

①非常信号灯 ②防水携帯灯 ③救急箱 ④航空機用救命無線機 ⑤救命胴衣 (洋上飛行を行う場合)

3. 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)

航空法第111条の4に規定する「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」
(事故及び重大インシデント、その他安全上のトラブル)の発生状況

【定義】

イレギュラー運航とは

イレギュラー運航とは、米国ではフライト・イレギュラリティなどと呼称される事象であって、運航の安全に直ちに影響を及ぼすような異常事態ではなく、例えば、多重化されたシステムの一部のみの不具合が発生した場合に乗員がマニュアルに従い措置したうえで、万全を期して引き返しなどを行った結果、目的地などの予定が変更されたものなどを指します。

航空事故とは

航空法第76条に定められている「航空機の墜落、衝突又は火災」、「航空機による人の死傷又は物件の損壊」、「航空機内にある者の死亡（自然死等を除く）又は行方不明」、「航行中の航空機の損傷」を指します。

重大インシデントとは

航空法第76条の2に定められている「航空事故が発生するおそれがあると認められる事態」であり、閉鎖中または他の航空機が使用中の滑走路からの離着陸や滑走路からの逸脱（航空機自らが地上走行できなくなった場合のみ）など18の事態が航空法施行規則第166条の4に定められています。

安全上のトラブルとは

航空法第111条の4に定められている「安全上の支障を及ぼす事態の報告」のうち航空事故及び重大インシデント以外の航空法施行規則221条の2第3号及び第4号に定められている「その他航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」をいいます。

該当する事案が発生した場合には、その概要および措置に加えこれらの事態が発生した要因及び再発防止策について国に報告することが義務付けられています。

これらは直ちに航空事故に繋がるものではないものの、要因が積み重なった結果事故を誘発しかねないため、航空事故等を防止する手段として発生した事案に関する情報について航空関係者で共有し、予防安全対策に繋げていくために活用されています。

3-1 報告総件数

(1) 航空事故

2024年度に事故及び重大インシデントの発生はありませんでした。

(2) 安全上のトラブル

2024年度に発生した安全上のトラブルは4件ありました。

3-2 トラブルの一覧（航空法111条の4報告）…4件

- ・(6月) ストレッチャーの足元部ハーネス誤部品使用
- ・(8月) 日常点検項目を一部未実施で運航した事態
- ・(12月) 整備要目期限の超過
- ・(12月) 携帯消火器の点検要目の設定漏れ

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 (航空法施行規則221条の6第4号)

4-1 航空機の正常な運航に支障を及ぼす事態の再発防止の為に講じた措置及び講じようとする措置に関する事項

『該当事項はありませんでした』

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または行政指導を受けた場合には、これに関して講じた措置又は講じようとする措置

『該当事項はありませんでした』

4-3 情報の伝達及び共有に関する事項の概要

(1) SACC安全情報

安全委員会で収集された情報を安全会議で検討し、周知徹底事項、改善事項、安全教育事項及びその他必要事項を記載した「SACC安全情報」を毎月一回全社員に対し発行しています。

また、「SACC安全情報」は不安全事象等が発生した場合や社外の安全セミナー等に参加してその他安全に係る情報を得た場合に、社内への注意喚起・情報共有や安全啓発のためのツールとして随時発行することが出来るようにしています。

<社員からの声を集める取組み手法として>

◇ 目安箱

「安全管理規程」に基づき、社員からの意見・要望・提案等を広く拾い上げ、社内改善に活用することを目的として目安箱を設置しています。

◇ 自発報告制度（ヒヤリハットレポート）

事故の未然防止と安全対策への寄与を目的として、自らの誤解や錯覚等に基づく誤った判断に起因する操作、作業等の事例、その他事故の潜在的要因を含む事例等について、ヒヤリハットレポートを提出することが出来ます。

また運航の安全に影響があると判断される事案があった場合、第三者の立場で気づき事項としてヒヤリハットレポートを提出することが可能です。

提出されたヒヤリハットは、まずSMSチーム・ミーティングで安全委員がリスクを評価します。

受容できないと判断された場合は、要因分析を行い低減策を検討します。

その結果は安全委員会で妥当性を確認し、最終的には安全会議で経営層を含む出席者が実施を決定します。対策実施後は、安全パトロール等を通じて有効性を定期的に確認し、継続的な安全確保に繋がります。

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概要

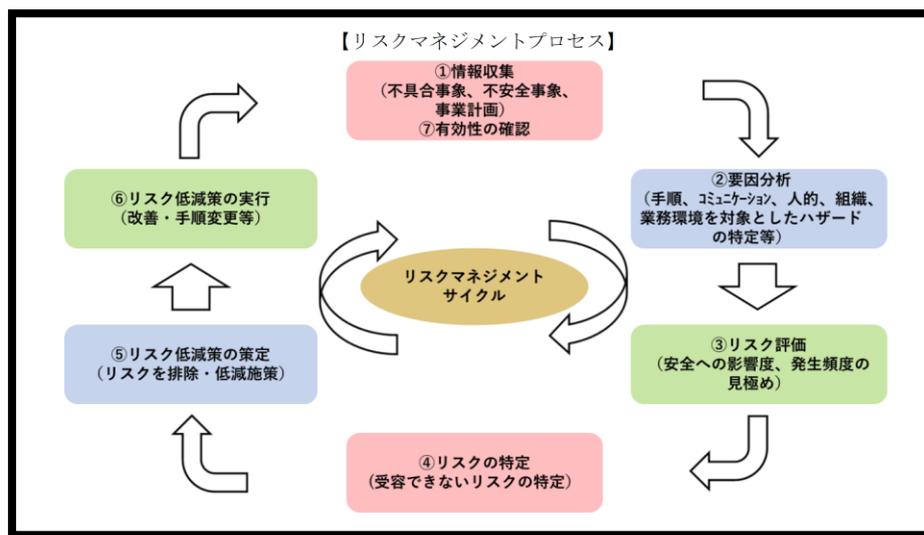
(1) 航空機事故等の防止対策

航空事故等の防止対策として安全管理規程において、常時収集される安全情報を収集、リスク評価を実施する「安全管理システム」を構築しています。

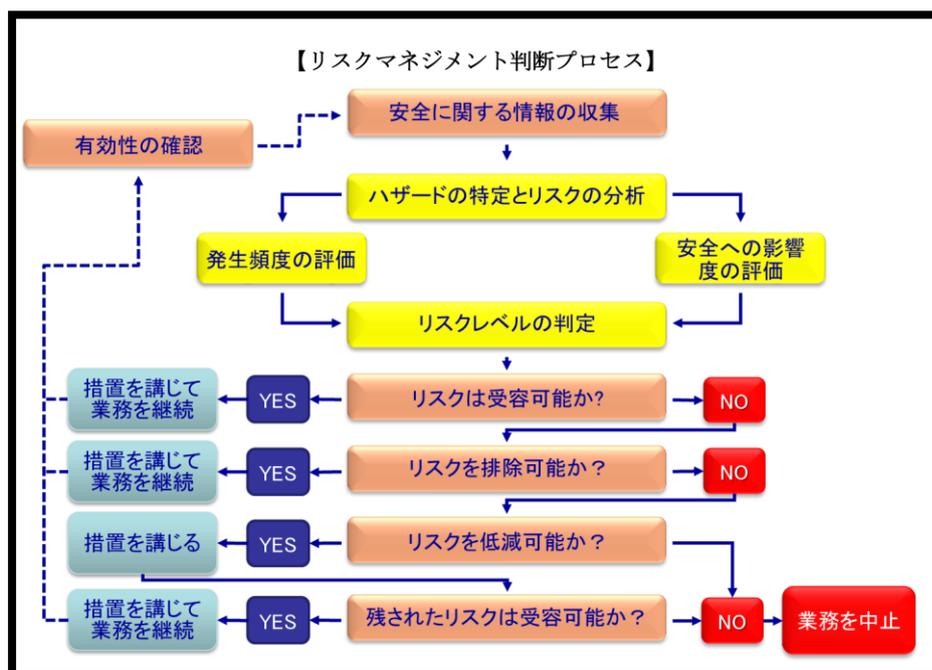
◇ 安全管理 (Safety Management)

運航、整備等の業務を法令その他技術基準に適合して実施することにより輸送の安全を確保し、事故やトラブルが発生した場合にはその原因を調査し再発を防止するという「事後的 (reactive)」アプローチに加えて、事故やトラブルの前兆となるハザードを把握し、そのリスクを評価し、これを低減するという「予防的 (proactive)」取組等を体系的に実施することにより、さらなる安全性の向上を図ります。

【リスクマネジメントプロセス】



【リスクマネジメント判断プロセス】



(2) 事故等発生時の対応について

緊急事態の場合に取るべき措置、事故等発生時の即応体制及び調査会ならびに訓練計画については「運航規程」「緊急対策処置基準」「安全管理規程」にてそれぞれ定められています。

① 緊急の場合において取るべき措置

✧ 運航規程において、運航中に発生した機材故障、空中火災、爆発物脅迫、ハイジャック、緊急着陸及びそれに伴う緊急脱出等が発生した場合の対処要領を定めています。

② 緊急事態及び事故等発生時

✧ 緊急対策処置基準において緊急事態、航空機事故、またはそれらが予想される場合において、基本的な対策及び措置に関する組織及び業務を定め、即応体制並びに処理体制を確立するとともに、安全かつ迅速な行動により被害を最小限にすることを目的にしています。

この規定の中で「緊急事態対策処理体制」「伝達・通信の体制」「緊急警報発令時の実施要領」「機長の報告」および「緊急事態対応訓練」について必要な対処がなされる体制を整えています。

③ 事故調査会について

✧ 安全管理規程において定められており、航空機事故が発生した場合の社内調査、要因解析及び原因究明の適切性について審議します。

事故調査会については安全統括管理者の宣言により編組及び解散を行い、構成については安全統括管理者が必要と認めた者をその都度指名し、安全管理室が事務局としてその管理と運用に必要な事務を担います。

(3) 災害への備えについて

自然災害発生時の対策基準については「大規模災害発生時の対処要領」について定められており、有事の際にはこれに従います。

「大規模災害発生時の対処要領」には想定される大規模災害（地震、津波、台風、水害、火山噴火、竜巻など）及び原子力災害についての対処要領及び各種機関との連携についての体制を整えています。

人的又は物的損害を被る被災時の連絡体制に加えて、事業継続に向けての燃料供給手段及び場外着陸場などについて必要な情報を取りまとめています。

4-5 内部監査の実施及びその管理の状況確認に関する事項の概要

内部安全監査については安全管理規程に定められており、各年度に1回適切な時期を定めて、安全統括管理者が指名する監査員が会社の安全管理体制について監査しています。

重大な事故・災害等が発生した場合、同種の事故、災害等が繰り返し発生した場合またはその他必要と認められる場合は、臨時安全監査を実施します。

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の概要

安全に係る文書管理については安全管理規程6章において下記のように定められています。

◇ 文書の整備及び管理について

運航の安全に関する各種会議の議事録、報告連絡体制、事故・災害等の報告、安全統括管理者の指示、安全監査の結果、代表取締役社長に報告した是正措置等を記録しこれをそれぞれ定められた保存期間において保管管理します。

4-7 事業の実施及びその管理の改善に関する事項の概要

事業の実施にと管理の改善に繋げる仕組みとして安全活動総括レビューを年度末に実施することが安全管理規程に定められています。

◇ 安全活動の実施

安全管理推進室長は、翌年度の会社安全活動の改善の為に、年度末に会社安全活動について総括を実施する。総括は、安全管理規程の項目に対する取り組み毎にレビューし、問題点、課題点及び改善方針を明確にし、資料を作成したうえで代表取締役社長に報告します。

◇ 安全総括レビュー項目として

各年度の安全目標に対する安全達成度及びその評価や、SACC ヒヤリハットレポートなどの社内報告書について件数及び必要な対策の実施状況、社内安全監査と東京航空局による安全監査立入検査で指摘された内容があればそれらの是正状況についてが対象となります。

4-8 安全性向上の為に講じた措置及び講じようとする措置（4-1から4-8以外について）

2023年1月18日に東京航空局より業務改善勧告を受けたことを受け止め、今後の安全運航に繋げるために毎年1月18日を「安全の日」と定め、全社員を対象に外部からの講師を招待するなどの方法で、安全意識向上を目的とした講習会を実施し安全文化の維持醸成を推進しています。

4-9 輸送の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、当該事業年度における自社の輸送状況に関する総括的な評価

2024年度安全目標

- ① 航空事故及び重大インシデントの発生：(重大指標) 0件
- ② 重点取り組み事項(※)に対する監査等の指摘件数：0件
※業務改善勧告に対する是正措置の徹底
- ③ 外部機関で開催される安全セミナー、各種教育等への参加：5件以上
- ④ 安全パトロールの実施：12回以上
- ⑤ ヒヤリハットレポートの1ヶ月以内のリスク評価の実施：100%

(1) 航空事故及び重大インシデントの発生：(重大指標) 目標0件(実績0件…達成)
2024年度に発生した航空事故及び重大インシデントはありませんでした

(2) 重点取り組み事項(3件)に対する監査等の指摘件数：目標0件(実績1件…未達)

(ア)：整備を行った際の搭載用航空日誌への整備記録の未記載：1件

▶ ストレッチャーの足元ハーネス代用

(イ)：運用許容基準の搭載用航空日誌への未記載：0件

(ウ)：不具合処理票の未記載、不適切な記入：0件

(3) 外部機関で開催される安全セミナー、各種教育等への参加：5件以上(実績15件…達成)

AIRBUS主催の安全ロードショーやVOICES 小型機意見交換会、航空事業安全シンポジウムなどへ積極的に参加を行い最新の安全プロセスの習得や航空業界内での意見交換を行いました。

(4) 安全パトロールの実施：目標12回以上(実績12回…達成)

2024年度の安全パトロールの実施について目標の12回を達成することが出来ました。

(5) ヒヤリハットレポートの1ヶ月以内のリスク評価の実施：目標100%(実績100%…達成)

全てのヒヤリハットレポートについて、1カ月以内に評価を完了しました。

4-10 安全報告書の対象事業年度の翌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み目標等の事項

(1) 2025年度安全目標

安全は当社の存立基盤であり最優先事項です。私たち一人ひとりが自己の職責とプロ意識をもち、安全目標（指標）の達成に全社一丸となって取り組みます。

2025年度 安全目標

- ① 航空機事故及び重大インシデントの発生：0件（重大指標）
- ② ヒューマンエラーに起因する安全上の支障を及ぼす事態の報告：2件以内
- ③ 重点取組み事項（※）に対する監査等の指摘件数：0件
※業務改善勧告に対する是正措置の徹底
- ④ 外部機関で開催される安全セミナー、各種教育等への参加：5件以上
- ⑤ 安全パトロールの実施：12回以上
- ⑥ ヒヤリハットレポートの1ヶ月以内のリスク評価の実施：100%

(2) 航空事故及び重大インシデントの発生：0件（重大指標）

会社設立以降の航空無事故記録を継続するため、航空事故及び重大インシデントの発生件数年間0件を目指します。

(3) ヒューマンエラーに起因する安全上の支障を及ぼす事態の報告：2件以内

2025年度は新たにヒューマンエラーに起因する安全上の支障を及ぼす報告（航空法第111条の4報告）を2件以内とすることを目指します。

(4) 重点取組み事項（3件）に対する監査等の指摘件数：0件

(ア)：整備を行った際の搭載用航空日誌への整備記録の未記載

(イ)：運用許容基準の搭載用航空日誌への未記載

(ウ)：不具合処理票への未記載、不適切記入

業務改善勧告の是正措置状況の対策の浸透状況を図る指標として令和6年度から継続し、指摘件数0件を今年度も目指します。

(5) 外部機関で開催される安全セミナー、各種教育等への参加：5件以上

業務に関する知識、法体制や仕組みの理解を深め、安全に対する基盤をさらに強化することを目的として、外部機関でのセミナーや各種教育等への参加を推進します。

また、受講者だけでなくほかの社員の知識レベルや模擬経験値の向上も期待できることから受講内容を社内にフィードバックすることも合わせて推進します。

(6) 安全パトロールの実施：12回以上

現場におけるヒヤリハット等の安全対策の実施状況および令和5年度に新規に制定した「航空機整備ベーシック・マナーハンドブック」の実践状況を確認することを目的として、安全パトロールの実施を活動指標として昨年に引き続き設定しています。

(7) ヒヤリハットレポートの1ヶ月以内のリスク評価の実施：100%

ヒヤリハットレポートの提出は安全活動への積極的な参画の現れであり提出されたヒヤリハットを安全管理活動に活用するためには、リスクの評価および必要に応じた対策の立案が重要です。このため、1ヶ月以内のリスク評価を100%実施することを目標値として目指します。