

2023年度

安全報告書

2024年6月

本田航空株式会社



本安全報告書は、航空法第111条の6及びこれに基づく航空法施行規則
第221条の5並びに第221条の6に基づき作成したものです。

2023年度安全報告書の発行にあたり

平素より、本田航空株式会社をご利用いただき厚く御礼申し上げます。
2023年度 本田航空株式会社 安全報告書を作成いたしましたので是非一読いただき、
当社の安全活動に対する取り組みをご理解いただければ幸いです。

私たちは、安全運航は会社の社会的責務であり、かつ企業運営の基盤であると認識し、お客様と社会からの信頼をより確かなものとするために、従業員一人ひとりが自らの役割と責任を自覚し、全社一丸となって安全活動に取り組んでおります。

また、全ての安全に関する情報を関係者全員で共有することが重要と考え、全ての従業員が安全に関する重要な危険要素や懸念を報告することを奨励しております。

今後も安全最優先を行動要件に地域と社会の皆様から信頼され期待される企業を目指して参りますので皆様のご指導ご支援を賜りますよう宜しくお願い申し上げます。

本 田 航 空 株 式 会 社

代 表 取 締 役 社 長
清 水 博 之

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

『安全なくして企業の存続なし』

「空の産業は安全であればこそ発展が望めるのであって、不安全なことがあれば、いくら優秀な機材を投入しても何の役にも立たない。本田航空は安全を売れ、また、安全なくして企業の存続なしと自覚すべきである。」

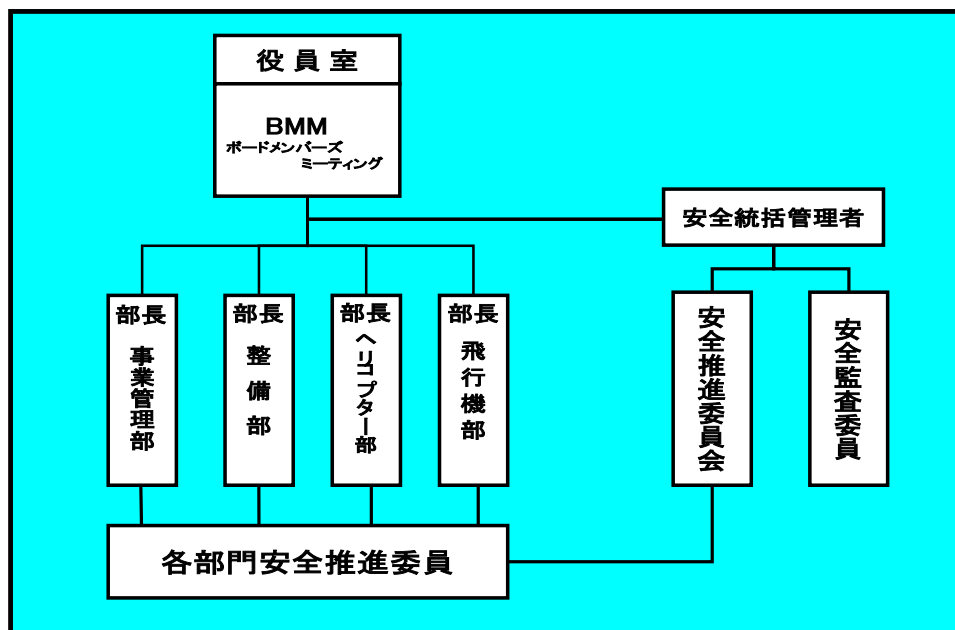
これは、創業以来一貫した本田航空の「安全」に対する基本的な考え方です。
本田航空創業者 本田宗一郎のこの思想は今も「安全運航」に徹する企業姿勢として、本田航空の中に脈々と受け継がれています。

私たちは、「安全運航」は企業の社会的責務であり、かつ企業運営の基盤であることを認識し、お客様と社会からの信頼をより確かなものとするために、従業員一人ひとりが自らの役割と責任を自覚し、全社一丸となって安全活動に取り組みます。

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の体制に関する事項

2-1. 安全確保に関する組織及び人員に関する情報

(1) 会社全体及び安全確保に関する組織



(2) 各組織の機能・役割の概要

① BMM(ボード・メンバーズ・ミーティング)

「BMM」は社長、安全統括管理者、取締役、執行役員、部長で構成され、安全管理体制において、各部門から独立した上位の機関として、リスク管理の体系的な実施に中核的な役割をはたします。

② 安全統括管理者

「安全統括管理者」はBMMの一員として、安全に関する事業運営上の重要な意思決定に参画し、会社の安全管理体制を統括的に管理する責任と権限を有します。

③ 安全推進委員会

・「安全推進委員会」は、安全投資に関する予算案の作成、安全目標の作成、各部門の安全取り組み目標の進捗度確認を行なうとともに、安全意識の啓発・高揚及び安全の充実を図る等、会社の安全に関する推進機関です。

・「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（課長又はこれに準ずる管理職及び労働組合代表）で構成され、原則毎月1回の定例会議の開催と、年間計画に基づいた具体的な安全推進活動を実施します。

④ 安全監査委員

・「安全監査委員」は、安全統括管理者により指名され、安全統括管理者が承認した年間計画に基づき安全監査を実施します。

・「安全監査委員」は、安全管理体制が有効であり、かつ妥当性があるかをモニターするとともに改善の必要性について安全統括管理者へ提言を行います。

・「安全監査委員」は、監査によって発見された改善を必要とする点について、監査対象部門が行う真の原因の探究、対策の立案、及びその効果についてフォローアップを行います。

(3) 各組織における人員数

(2024年3月末現在)

部 門	ヘリコプター部	飛行機部	整備部
人 数	25名	45名	46名

(4) 航空機乗組員、客室乗務員及び整備従事者の数

(2024年3月末現在)

職 種	航空機乗組員	客室乗務員	整備従事者
人 数	51名	0名	45名

(5) 運航管理担当者の数及び整備従事者のうち有資格整備士の数

(2024年3月末現在)

職 種	運航管理担当者	有資格整備士
人 数	33名	45名

2-2. 日常運航の支援体制

(1) 航空機乗組員、整備従事者、運航管理担当者の定期訓練および審査の内容

航空局が定めた「運航規程審査要領」及び「整備規程審査要領」に基づき、運航規程及び整備規程に設定し実施しています。

(2) 日常運航における問題点の把握とその共有、フィードバック体制

上記(1)と同様に航空局の規定に基づいて実施しています。

また、安全推進委員会が中心となり、社内インシデントレポート制度、社内アンセーフレポート制度、ヒヤリハット報告制度を採り入れ、原因の究明と再発防止策の策定、従業員への周知徹底を行う体制を確立しています。

また、定期的に内部監査を行うことで、関連法令、社内規定との適合性について確認をし、改善を必要とする点が指摘された場合は、是正策の策定と実行、有効性の確認を行う体制を構築しております。

(3) 安全に関する社内啓発活動の主な取り組み

- ・ 安全監査の実施
- ・ 安全推進委員による安全巡回を月1回実施
- ・ 夏季航空事故防止運動、年末年始安全総点検の実施
- ・ 緊急対処訓練、防火訓練の実施
- ・ 不安全要素調査の実施
- ・ 安全講習(2023年度は、講習内容をメール配信)

2-3. 保有航空機に関する情報

(2024年3月末現在)

機 種	機 数	座席数	導入時期	平 均 機 齢 (年)	年間平均 飛行時間
セスナ式172S型	11	4	2009年	12	650
ビーチクラフト式G58型 ※1	1	6	2022年	10	227
ダイヤモンド・エアクラフト式 DA42型 ※2	5	4	2021年	2	303
ベル式505型 ※3	1	5	2023年	0	242
ユーロコプター式 EC135P2型	1	7	2005年	23	218
ユーロコプター式 EC135P2+型	1	7	2010年	14	166

※1 ビーチクラフト式 G58 型は、2 機のうち 2023 年 9 月事業機より1機抹消

※2 ダイヤモンド・エアクラフト式 DA42 型は、2023 年 5 月事業機として1機追加登録

※3 ベル式 505 型は、2023 年 9 月事業機として登録

3. 航空法第111条の4の規定による報告に関する事項

2023年度に発生した航空事故や主なトラブルの状況について、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に関する報告件数は以下のとおりです。なお、航空機使用事業及びその他の運航に関する件数を括弧内に外数で記載しています。

3-1. 航空事故、主なトラブルの発生件数

航空事故	0件（1件）
重大インシデント	0件（3件）
安全上のトラブル	1件（5件）

3-2. 主なトラブルの概要及び対応状況

(1) 航空事故及び重大インシデント 0件(4件)

事態の種類	事態の概要	対応状況
ダイヤモンド・エアクラフト式 DA42型	飛行中にエンジン振動と共に黒煙及びオイル噴出を確認しエンジン計器が異常を示したため高知空港へ着陸。	エンジンをメーカーに送りコアエンジン交換を実施。運航に関してはソフトな操作を実施し、リスクマネジメントのため研修を実施。
ビーチクラフト式 G58型	大分空港への進入着陸時に着陸装置上げの状態で滑走路へ接地し滑走路上で攔座。	再発防止教育を実施し、手順及び訓練シラバスを改訂、教官能力向上策を実践し、事例風化防止対策を実施。
ホンダエアクラフト式 HA420型	大分空港滑走路にて着陸滑走中に機首が左へ偏向し、教官のテイクオーバーが遅れ、滑走路から逸脱し草地に機首の向きを反転し停止。	FFS 訓練を実施し、テイクオーバー要領を改訂、訓練教官任用訓練プログラムを構築し設定。
レオナルド式 AW139型	ホンダエアポートにてホイスト荷重点検のため錘を吊っていたところ、地上約 15m 付近でホイストケーブルごと錘が落下。	ケーブル交換作業は 2 人で実施し、作業は写真により記録する。その他、機体定時点検時に実施する点検として追加設定。

(2) 安全上のトラブル 1件(5件)

事態の種類	事態の概要	対応状況
ベル式 505型	ホンダエアポートにてオートローテーション訓練中のパワーリカバリー時にスイッチがアイドル位置にある事に気づきフライトにしたものの、ハードランディングし降着装置損傷。	訓練手中の確立及び失念防止を目的とした手順書の作成し、確実なブリーフィングの実施する事及びテイクオーバー要領について全操縦士に安全教育を実施。シングルパイロットでのオートローテーション訓練を実施しない。
セスナ式 172S 型	青森空港にて管制の指示を得ずに誘導路から滑走路に進入。	訓練生と認識が違う場面における確認の必要性及び失念防止策について教育を実施。
セスナ式 172S 型	ホンダエアポート離陸後、FSC へ離陸時間の通報を行った際、FSC より飛行計画の提出がない旨の連絡を受け、飛行計画を提出せずに飛行を開始した事に気付く。	運航規定の再周知を実施し、教官の飛行計画提出状況確認要領を思想統一に定め、運航管理確認要領について運航作業実施要領に規程を制定。オーバーワークについても人員定数に戻すよう採用を継続する。
セスナ式 172S 型	時間管理ファイルで管理している点検間隔と整備要目標に設定している点検間隔が異なっていたため、オートパイロット点検実施期限が超過。	全事業機の時間管理ファイルで管理している点検間隔と整備要目標に設定している点検間隔に齟齬がないか確認し、本事象を周知。要目表改定要領を規定化することで責任所在を明確にし、規程改定に伴う教育を実施。
ダイヤモンド・エアクラフト式 DA42型	ELT の 1 ヶ月点検を指示する予定であった整備作業指令書に当該点検の記載を漏らしてしまい点検が行われず実施期限を超過。	全事業機の時間管理ファイルにおいて整備要目超過がないことを確認し、本事象を周知。整備管理課員に対し、整備作業指令書発行要領について再教育を実施し、指令書発行時に管理課長の確認項目を規定化。規程改定に伴う教育を実施。
ベル式 505型	ハイドロポンプ交換後初回 100 時間又は 1 年で求められるハイドロフィルター及びハイドロフルードの交換について、時間管理表の設定が適切に実施できず交換期限を超過。	全事業機の時間管理ファイルにおいて期限設定に誤りがないことを確認し、本事象を周知。時間管理ファイルへ更新担当者がわかるように、コメントや説明文を加える事を処理要領に追記し、規程改定に伴う教育を実施。

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

4-1. 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した措置

- (1) 航空運送事業において航空事故及び重大インシデントはありませんでした。
- (2) 国から受けた行政処分事項等はありませんでした。

4-2. 航空安全に関する目標達成度、安全取り組みの実施状況、トラブル発生状況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評価

当社では企業運営目的を「全てのリスクの分散・回避」とし、安全領域の目的を「安全と安定運用の徹底追及」として、2023年度安全目標を次のとおり定め、各種安全施策を展開してきました。

	安 全 指 標	安全目標値
1	アクシデント(航空事故)/重大インシデント件数	ゼロ件/年
2	ヒヤリハット情報共有件数向上に向けた取り組み	4 回/年
3	ヒューマンエラーに起因する事象の削減	3 件以下/年

以上、3件の安全指標のうち1件については、目標値を達成しましたが、「ヒヤリハット報告・スレット提案件数」については1部門が一部目標値未達成であった。また、「ヒューマンエラーに起因する事象の削減」についても目標値未達成であった。

4-3. 2024年度の安全への取り組みについて

2023年度安全目標達成状況、安全監査結果、トラブルの発生状況、ヒヤリハット報告等を総合的に分析した安全マネジメントレビューを行った結果、安全性の更なる向上のため、次のとおり2024年度の安全目標を定めました。目標を達成できるよう全社を挙げて取り組んで参ります。

	安 全 指 標	安全目標値
1	アクシデント(航空事故)/重大インシデント件数	ゼロ件/年
2	ヒヤリハット情報共有件数向上に向けた取り組み	1 回/Q
3	ヒューマンエラーに起因する事象の削減	3 件以下/年

以 上