

親愛なるお客様

2024年も残すところあとわずかとなりました。本年も格別のご愛顧を賜りましたことを深く御礼申し上げます。

本年日本は自然災害が増加し甚大な被害も発生しましたが、世界情勢も紛争や緊張が高まり不安定さが増加しました。また航空業界でも世界的に部品サプライチェーンの不安定な状況が続いておりますが、2025年は改善が見られ始めることを期待しております。

エアバスグループ全体での取り組みに加え、エアバス・ヘリコプターズ・ジャパンと致しまして部品供給を改善すべくCode M部品の納入体制改善や、国内在庫の出荷率向上など国内の供給体制強化に取り組んでおります。

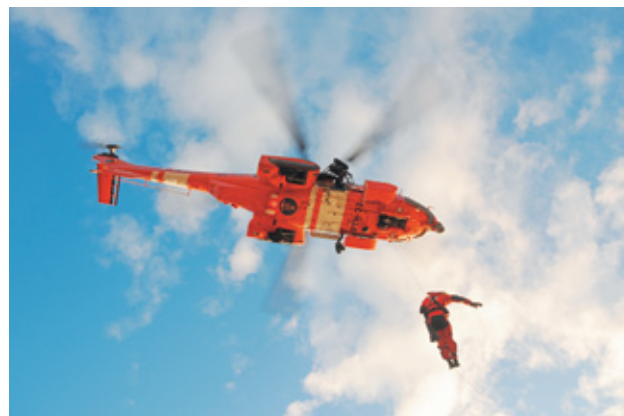
これは2023年の顧客満足度アンケートでお客様からいただいた貴重なご意見をもとに実施している取り組みのひとつであり、5つの最重要課題について改善に取り組んでおります。来年も引き続き部品供給やカスタマーサポートに重点を置き、お客様の運航をサポートすべく努力してまいります。

また、来年は上述の顧客満足度アンケート(隔年)を実施させていただきます。

お忙しいとは存じますが、お時間をいただき、私どもが実施しております取り組みや、製品・サービスへの忌憚ないご意見をいただきたくお願い致します。戴きましたお客様の声は弊社の製品・サービスに反映し、さらなる改善に向けて取り組んでまいり所存ですので、引き続きご指導ご鞭撻の程宜しく願い申し上げます。

2025年が皆さまにとって健やかで実り多き年でありますよう心からお祈り申し上げます。

エアバス・ヘリコプターズ・ジャパン株式会社
最高執行責任者・社長 ジャン・ルック・アルフォンシ



H225 SAR Salvamento Marítimo

CONTENTS

製品／PRODUCT

エアバスH130、先進の自動操縦システムで新たな高みへ
カナダ空軍にH135軍事訓練用ヘリコプター19機を提供する歴史的な契約を締結

エアバスと欧州パートナー、ヘリコプターと無人システムのコラボレーションを実証

EC135 Spring Register 付き Brushed motor の Brushless motor への換装についてキャンペーンを延長

サービス／SERVICE

顧客満足度向上に向けた取り組みについて

訓練／TRAINING

2024年度 / 2025年度 設定訓練コース

航空安全／AVIATION SAFETY

1. 安全推進活動
2. 安全情報

インフォメーション／INFORMATION

イベント出展情報

エアバスH130、先進の自動操縦システムで新たな高みへ



安全性向上

今回の新しいオートパイロットを開発するにあたり、ガーミンとエアバス・ヘリコプターズの両社が最も重視したのは安全性でした。このシステムは、3軸の安定化機能により、巡航から離陸、着陸、ホバリングなどの繊細な操縦まで、飛行のあらゆる局面で大きなサポートを提供します。

「この革新的なオートパイロットは、H130の運用能力の限界を押し上げ、より安全で効率的かつ生産性の高いミッションのために、高い安定性と正確なコントロールを提供します」と、エアバス・ヘリコプターズの小型ヘリコプター・プログラム責任者Jerome Ronssinは説明します。

フライト・エンベロープを保護するため、このシステムは、ヘリコプターが事前に定義された限界に近づくと、サイクリックスティックに段階的な抵抗を加え、危険な操縦を防止する高度な安全機能を備えています。さらに、機体があらかじめ設定された速度や高度の制限を超えた場合、視覚と聴覚の両方で警告を発します。LEVELボタンも備えており、パイロットが方向感覚を失った場合でも、LEVELボタンにより、ヘリコプターを安定した水平飛行姿勢に戻すことができます。



専門家も納得

オートパイロットをテストしたパイロットは、コックピットにシームレスに統合されていることに驚きます。特に、ヨーの安定性、ディスプレイの正確さ、様々なモード、操作性を高く評価しています。

「私たちはガーミンの新しいオートパイロットを非常に信頼しています。H125に加えてH130にも搭載されたことで、作業負荷が軽減され、機体の安定性が向上し、安全面でも大きなメリットがあります。例えば、飛行中にオートパイロットに任せてその間に書類やiPadをチェックすることができます。自動操縦は、空間識失調や計器気象状態 (IMC) に不用意に入った場合に特に心強く、安全に旋回できます。これにより、昼夜を問わず飛行の安全性が大幅に向上しました」と、ガーミンの新型オートパイロットを搭載したH130に搭乗したエアバス・ヘリコプターズのテストパイロット、Marc Prunellはコメントしています。

汎用性と効率性

H130の3軸オートパイロットは、幅広い運用に対応し、飛行精度と効率を向上させるよう設計されており、現在オプションとしてご注文いただけます。このオートパイロットは、救急医療活動からプライベート・ビジネス輸送まで、H130が日常的に遂行する多くのミッションで威力を発揮します。すでに試験飛行は順調に進んでおり、認証取得は2025年前半、納入は2025年末までに行われる予定です。

カナダ空軍にH135軍事訓練用ヘリコプター19機を提供する歴史的な契約を締結



エアバス・ヘリコプターズは、カナダ空軍 (RCAF) に19機のエアバスH135を提供し、RCAFの次世代パイロットを訓練する画期的な契約を、カナダの防衛大手CAEとKFエアロスペースの合併会社であるSkyAlyneと締結しました。この契約は、カナダの将来航空機乗員訓練 (FAcT) プログラムの一環であり、カナダ軍の一部としてエアバス製のヘリコプターが飛行する初めての機会となります。

今回納入するH135双発ヘリコプターは、カナダ・オンタリオ州フォートエリーにあるエアバス・ヘリコプターズ工場で改修が行われ、お客様に引き渡されます。このヘリコプターは、統合計器や通信システム、コックピットなど、カナダで開発された多くの追加型式証明(STC)でカスタマイズされ、2026年前半に納入される予定です。

「SkyAlyneは、KFエアロスペースとエアバス・ヘリコプターズ・カナダとの交渉が成功裏に終了したことを大変うれしく思い、関係者各位に感謝の意を表します。エアバスH135を確保することは、SkyAlyneとFAcTプログラム全体のスケジュールを左右する重要なマイルストーンであり、プログラム全体のスケジュールがこれにより固まります。エアバス・ヘリコプターズの最新鋭機H135の選定は、カナダ経済に大きく貢献するものであり、弊社は、カナダの雇用を支援しながら、RCAFのために世界をリードするパイロットと搭乗員の訓練プログラムを構築できることを誇りに思います」とKevin Lemke氏(SkyAlyne社上級幹部)はコメントしています。

また、エアバス・ヘリコプターズ・カナダのDwayne Charette社長は以下のようにコメントしています。「SkyAlyneおよび国防省とのパートナーシップ締結は、カナダにおけるエアバス・ヘリコプターズにとって歴史的な瞬間です。カナダ空軍がエアバスとH135を信頼し将来の飛行士を育成するために、H135双発機を採用している世界の12の軍隊に加わったことに感謝します。また、この契約により、エアバス・ヘリコプターズはカナダ軍市場へ参入できたことになります。地元カナダのお客様にサービスを提供して40周年を迎えるにあたり、今後もカナダ国民の安全に貢献できることを光栄に思います。」

本契約は、H135型機とサポート&サービス・パッケージ、地上訓練ソリューションの開発支援、就航に向けた高度なエンジニアリング支援で構成されています。

軍用訓練機として40万時間以上の飛行時間を誇るH135は、基本的な飛行訓練、高度なIFR訓練、戦術訓練に活用されており、オーストラリアや英国など、カナダの軍事同盟国数カ国を含むオペレーターが使用しています。全領域の訓練が可能なH135は、コア・スキルの開発を促進すると同時に、双発エンジンと高度なアビオニクスにより、RCAFが保有するより複雑なヘリコプターへの容易かつ安全なパイロットの移行を可能にしています。H135は310(CC150ポラリス)、A330マルチ・ロール・タンカー・トランスポート(CC330ハスキー)、C295(CC295キングフィッシャー)など、現在カナダ国防のために運航されている他のエアバス機に加わります。

1984年以来、エアバス・ヘリコプターズはカナダに約600機のヘリコプターを納入してきました。2023年は、カナダで就航中のヘリコプター760機の総飛行時間は27万5,000時間を超えました。フォートエリー工場は、小型単発機用ギアボックスのセンター・オブ・エクセレンスでもあり、また、世界中のプラットフォームを支える重要な複合部品の供給元でもあり毎年、世界中の顧客に34,000個の部品を出荷しています。

カナダでは、4,500人以上が民間旅客機、ヘリコプター、防衛、宇宙部門のエアバスの10カ所の拠点で働いており、約23,000人の間接雇用に貢献し、850社以上のカナダ企業との年間取引額は20億カナダドル以上に上ります。

エアバスと欧州パートナー、ヘリコプターと無人システムのコラボレーションを実証

エアバス・ヘリコプターズとパートナー会社は、欧州連合(EU)が資金を提供するプロジェクトの一環として開発された有人機・無人機チームング(MUM-T)システム(コードネーム:MUSHER)の本格的なデモンストレーションを実施しました。デモは9月30日から10月9日までフランスとイタリアで行われ、複数の有人ヘリコプターと無人航空機システム(UAS)が1つのMUM-Tネットワークに接続されました。

エアバス・ヘリコプターズのBruno Even最高経営責任者(CEO)は、以下のように述べています。「ヘリコプターとUASを連携して運用することで、重要な資産や資源を守りながら、UASがリアルタイムで映像を共有することで状況認識を高め、意思決定を改善するなど、重要な任務能力を追加することができます。MUSHERの実証実験の成功は、ミリタリーおよび民間のお客様のために欧州の産業ノウハウを結集してMUM-T能力を実用化するというエアバスの大望にとって大きな前進です。」



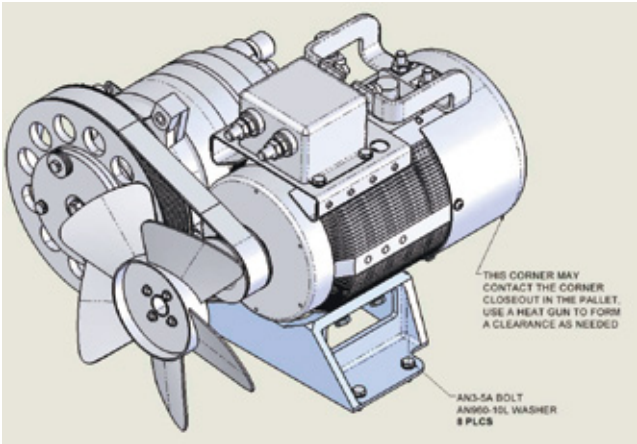
エアバスが主導した今回のデモは、H130フライトラボを有人プラットフォームとして、VSR700無人航空機システムを仏装備総局(DGA)のテストフィールドに配備して行われました。同時に、レオナルド社はヘリコプターと有人操縦機としても使用可能な無人航空機(OPV)でデモを行いました。MUSHERプロジェクトのコーディネーターであるタレス社は、統合管理およびミッション報告ステーションを提供、スペース・アプリケーション・サービス社はミッション準備を担当、インドラ社はデモの事前シミュレーションを主導し、ONERA社は乗組員の作業負荷に関する研究を提供しました。

本デモは、フランスとイタリアで同時に飛行する異なる航空機を含むさまざまなシナリオで行われ、各ミッションは、フランス、イタリア、スペインの国防省が定義した作戦コンセプトに基づいています。例えば、UASと有人ヘリコプターによる海賊対処任務が紹介され、監視を行っていたUASが船上での不審な行動を発見すると、有人ヘリコプターが現場に合流し、UASを完全に制御下に置いて介入に備えました。

飛行中のテストは、相互運用性レベル(LOI)2から4(UASからのデータを有人ヘリコプターおよび地上ステーションに直接受信から、ヘリコプターからのUASの制御と監視)までの実証を行いました。また、このデモでは、異なる企業や他国の有人ヘリコプターとUASが、離れた地域で運用されていても、単一のMUM-Tシステム内に統合できることが証明されました。

MUSHERは、欧州委員会(EC)が2021年12月に開始した欧州防衛産業開発計画(EDIDP)の枠内で立ち上げたプロジェクトで、複数の環境(民間、軍事、混成)で堅牢性のある汎用的な欧州MUM-Tシステムの開発、および乗組員の作業負担を軽減し、運用時に最大限の能力を発揮することを目的としています。

EC135 Spring Register 付き Brushed motor の Brushless motor への換装についてキャンペーンを延長



Newsletter 32号 及び 34号にてご紹介した EC135 AirComm Corporation 社製 Electrical Air Conditioning Systemのうち、Spring registerを搭載したパレットの Brushed motorを Brushless motorに換装する SB EC135-21-51-0002が発行されました。当該SBにつきましては、引き続き2025年6月30日までキャンペーン特別価格を適用することになりましたのでお知らせいたします。

Brushless motor に換装することで重量が低減され、ブラシの点検が不要になります。さらに、オンコンディション部品となるために整備負荷の軽減が期待できます。

Air Conditioning Systemの各形態に応じ、Brushless motorに換装するために適用となるSBIについては以下表をご確認ください。

エアコンタイプ	形態	適用 SB
Mechanical	非該当	
Electrical	SSU付き パレット P/N 135-0553-1 又は P/N 135-0566-2	SB EC135-21-51-0001
	Spring register付き パレット P/N 135-0550-2 又は -3	SB EC135-21-51-0002

SB EC135-21-51-0002の実施に必要なKitについて、キャンペーン特別価格でご提供しますので、ぜひご検討ください。

Kit 番号	内容	特別価格 (税別)
SB-135-21-51-0002-MK1	Material kit 1 (Brushless compressor drive motor)	¥11,634,000
SB-135-21-51-0002-MK2	Material kit 2 (Brushless compressor drive motor)	¥1,450,300
SB-135-21-51-0002-MK3	Material kit 3 (Brushless compressor drive motor)	¥1,450,300

※適用となるKitについてはよくご確認ください。
キャンペーン特別価格は2025年6月30日までに発注いただいた場合に適用となります。

顧客満足度向上に向けた取り組みについて

エアバス・ヘリコプターズ・ジャパンでは、より良い製品とサービスを提供し、お客様にご満足いただけるよう日々努めております。顧客満足度向上に向けた取り組みについて、取り組み状況をご報告いたします。

2023年9月より重点的に取り組みを実施している項目および改善内容は以下の通りです。

内容	目標	改善内容
1.コミュニケーション	・お客様への迅速な情報提供 ・お客様との密な連絡体制の強化	・お客様ごとのサポート体制強化 ・お客様対応改善の講習実施
2.部品	・部品供給体制の強化 ・e-Orderingの開始	・Code M部品の納入体制整備・改善 ・e-Ordering による新品部品調達オンライン化 ・国内在庫の出荷率増加 ・部品サポート専門チーム設立
3.コンポーネント修理・オーバーホール	・コンポーネントの在庫強化 ・倉庫管理の強化	・Elbit社製品のイスラエル以外での修理（米国、ブラジル） ・AHJ修理対応品目（アビオニクス装備品）の拡大 ・トレンブレー倉庫の改善
4.整備・修理	・納期遵守のための体制強化	・工期に影響を及ぼす可能性のあるSQ部品の国内在庫拡充 ・工期短縮のための社内体制の強化
5.AirbusWorld（技術図書）	・利用促進	・訪問にて使用方法、新機能説明実施

1. お客様とのコミュニケーションの改善

2023年の顧客満足度アンケートにおいて多くのお客様から声をいただいた、連絡、情報提供の頻度やその内容について最重要課題と受け止め、改善に取り組んでおります。

サポート・サービスの窓口であるカスタマー・サポート・マネージャーおよびその補助要員を増員したり、お客様担当窓口と社内およびエアバス・ヘリコプターズ専門担当者との連携を強化する活動を実施し、全社を挙げてお客様をサポートする体制を強化しております。

さらに、お客様対応改善のためのルールを設定し、より正確な情報を迅速に、お客様のご要望に沿う頻度や方法でコミュニケーションが取れるよう社内教育も実施しております。

2. 部品供給体制改善

部品供給が不安定な中で、国内のお客様の運航をサポートすべく、以下の取り組みを実施しております。

1) Code M部品の納入体制整備・改善

エアバス・ヘリコプターズ設計部品で、CoCのみが添付されている部品(AH呼称Code M部品、Delivery Note記載: Code M)の納期短縮を目指し、エアバス・ヘリコプターズ本社と共に改善に取り組んでおります。既に専門チームが、日本のお客様向けに、既存在庫のうち130万品目のARCを発行しました。現在、日本で最も使用される部品1,825品目についてARCが自動発行できるよう優先的に取り組んでおり、2025年末までに、36,000品目の分類を完了するよう進めています。

2) e-Orderingの導入

昨年より日本のお客様向けにオンラインによる部品注文システム[e-Ordering]を導入し既に60社以上のお客様にご利用いただいております。新品部品の納期、価格、配送状況の確認、見積取得、発注などが24時間オンラインで可能となり、現在、新品部品ご注文の約72%、見積取得の約75%がe-Orderingの利用によるものとなっております。今後導入を希望されるお客様は、弊社顧客スペアサポート課までご相談ください。

3) 国内在庫からの出荷率増加

全世界における航空用部品のサプライチェーンの厳しい状況を鑑み、国内在庫の内容見直しと拡充に取り組んでおります。その結果、国内在庫からの部品出荷率は、2023年の平均約50%に対し2024年11月末現在約54%と増加しております。引き続き、国内在庫を量、質共に強化し、より迅速に部品を納入できるよう努めます。

4) 部品サポート専門チーム設立

2023年顧客スペアサポート課を新設し、部品サービスの品質を向上させております。2024年11月現在、前年比で受注残を50%削減しました。また、新品部品の90%をお客様の希望納期内に納入しており、前年比で16ポイント増加させました。(2023年74%、2024年現在90%)また、この専門チーム設立により、お客様担当窓口が部品以外のサービスに注力することができるようになり、それぞれのサービス分野でお客様とより密にコミュニケーションが取れる体制としております。

その他全世界における陳腐化部品に対する取り組みとして、中古機の買取を積極的に行い、陳腐化部品の再利用に努めております。現在、50機以上の中古機(H120, H135, H225, AS365)を買い取りそのうち約20機からの部品の取り降ろしを完了し、3,000品目以上を在庫として管理しております。また、財政的に困難な状況にある重要ベンダーに投資し、製造を継続するよう取り組んでおります。

3. コンポーネント修理体制強化

1) Elbit社製アビオニクス機器の修理体制

修理体制強化のため、これまで国土交通省航空局及びElbit社と調整を進め、イスラエル以外の国、ブラジル及び米国にて修理が可能となったことをご報告いたします。

H225/H215型機向けProcessing Unit (PU)、Keyboard Display Unit (KDU)については、12月9日、国土交通省航空局の多大なるご協力の元、Elbit社ブラジル工場が本邦航空局の認定事業場として承認されました。

H135、H145およびH160型機向けのMulti Function Display(MFD)、Aircraft Management Computer(AMC)、Data Transfer Device(DTD)については、2024年夏、Elbit社米国修理センターの承認を取得いたしました。

2) 装備品国内サポート体制の強化

H225型機向けAutopilot Module (APM)、AMC、PU、およびH135、H145型機向けMFD等の装備品について国内でアップグレードするサービスを開始いたしました。対応機種、部品番号は以下の通りです。

機種 : H225 (2024年10月よりサービス開始)

- ① SB No.EC225-22-004 [Loading APM 2010 software] APM (MPN: 416-00297-3xx)
- ② SB No.EC225-31-002 [AMC configuration file loading procedure] AMC (MPN: 4283-0x)
- ③ SB No.EC225-34-014 [Procedure for downloading application software of PUs] PU (MPN: MB267B-50)

機種 : EC135T3H, EC135P3H, BK117D-3, BK117D-2 (サービス開始済)

① ELBIT SB0808T-02 (SB EC135H-42-006, SB MBB-BK117 D-3-42-002, SB MBB-BK117 D-2-42-009)
MFD PN: X423C10A1007 (MPN: MB0808T-00) からPN: X423C10A1008 (MPN: MB0808T-01) へのアップグレード

2025年も引き続き、実施能力を拡大してまいります。アップグレードをご要望の際は、カスタマーサポート部担当者までお問い合わせください。

3) トレンブレー倉庫の改善

フランス、トレンブレーにある修理品用のロジスティックス倉庫の対応については、お客様に多大なるご迷惑をおかけしております。現在、グループを挙げて改善に取り組んでおります。倉庫の混乱の主な原因は、必要書類・データ確認のプロセスにあり、改善策として書類・データ確認能力のある人員の養成、倉庫のレイアウトへの投資を実施しております。要修理品を修理業者に発送する以前のプロセスにおいて、必要書類・データ確認を強化し、倉庫業務を一部グループに内製化し、必要書類確認のための要員を強化しております。また、高層の倉庫棚設置等、効率的に物品を移動できる倉庫内レイアウトに変更いたします。

4. 整備・修理サービスの工期管理改善

工程後期に発生する不具合(SQ=Squawk)発生時に必要な部品の在庫の有無が、工期を左右する大きな要因であることから、SQ時に使用頻度の高い部品の在庫を神戸で拡充させ、即時に利用できるよう社内体制を整えております。

また、整備作業の各工程における目標日数を定め、作業の進捗状況を可視化し工期を管理するプロセスを導入しました。

5. AirbusWorldの利用促進

AirbusWorldの使用方法について、弊社テクニカルサポート担当者がお客様を訪問し、日本語で説明会を実施しております。これまで訪問したお客様より大変ご好評をいただいております。ご要望がありましたら、お気軽にご連絡ください。

今後、その他のお客様満足度向上に関する改善事項につきましても、Newsletter等で、進捗をご報告してまいります。

【お客様満足度向上の取り組みに関する問い合わせ】

顧客満足担当 小野寺 (Tel : 03-6871-8218, Mail : yuki.onodera@airbus.com)

【苦情・ご要望の窓口】

contact.customervoice.ahj@airbus.com

【e-Orderingに関する問い合わせ】

顧客スペアサポート課 片山 (Tel : 03-6871- 8262, Mail : shinichi.katayama@airbus.com)

赤澤 (Tel : 03-6871- 8263, Mail : eriko.e.akazawa@airbus.com)

【AirbusWorld説明会に関する問い合わせ】

テクニカルサポート部 広渡 (Tel : 090-1699-2490, Mail : ryosuke.hirowatari@airbus.com)

エラネ (Tel : 03 -6871-8228, Mail : harumi.heranney@airbus.com)

稗田 (Tel : 078 -386-3797, Mail : itsuki.hieda@airbus.com)

2024年度 / 2025年度 設定訓練コース

2024年12月末時点で予定している2024年度ならびに2025年度の訓練コース空き状況をご案内いたします。ご興味のあるコースがありましたらお問い合わせをお願いします。

(お申し込みには受講要件を満たしている必要がございます。また最少催行人数は2名となっておりますので、これを満たさない場合は訓練を実施しない場合がございます。)

各コースとも、訓練開始までに空席がある場合、弊社社員が聴講生として参加する場合があります。ご了承ください。(座学の最大受講人数は8名を基本としております。)

■ 2024年度 整備士訓練

コース名		期間(日程は変更となる場合がございます)	受講要件	申込可能	備考
H135	ガイドライン訓練 (T3/P3まで)	学科：2025年1月6日(月)～1月15日(水) モックアップ実技：1月16日(木)～1月22日(水) FFS試運転：1月23日(木)～1月24日(金)	A	○	(注1)

受講要件:

A：二等航空整備士(回)タービン機等級限定以上

(注1)：座学訓練のみ受講を希望される場合は別途お問い合わせください。

■ 2025年度 操縦士訓練

コース名		期間(日程は変更となる場合がございます)	受講要件	申込可能	備考
H160	型式限定変更座学訓練	学科：2025年4月14日(月)～4月25日(金) 予定	A	○	(注1)
H225	型式限定変更座学訓練	学科：2025年6月16日(月)～6月27日(金) 予定	A	○	(注1) (注2)

受講要件:

A：有効な技能証明書、航空身体検査証明書、特定操縦技能審査および陸上多発タービン機の型式限定

(注1)：座学訓練終了後、海外FFSを使用した訓練、お客様基地でお客様保有の機体を使用した実機訓練や実地試験支援をご希望の場合は別途お問い合わせください。その場合、訓練生は型式限定の技能証明(T類)を保有していることが前提となります。

(注2)：座学訓練のみ受講を希望される場合は別途お問い合わせください。

2025年度 整備士訓練

コース名		期間(日程は変更となる場合がございます)	受講要件	申込可能	備考
H135	ガイドライン訓練 (T3/P3まで)	学科：2025年5月12日(月)～5月21日(水) モックアップ実技：5月22日(木)～5月28日(水) FFS試運転：5月29日(木)～5月30日(金)	A	○	(注1)
	メーカー標準 (OEM) 訓練 (ヘリオニクス機)	学科：2025年6月23日(月)～7月2日(水) モックアップ実技：7月3日(木)～7月11日(金)	A	○	(注1)
	ガイドライン訓練 (ヘリオニクス機)	学科：2025年6月23日(月)～7月2日(水) モックアップ実技：7月3日(木)～7月11日(金) 試運転：(注2)	A	○	(注1) (注2)
AS365N3+	メーカー標準 (OEM) 訓練 (座学+モックアップ実技)	学科：2025年5月12日(月)～5月30日(金) モックアップ実技：6月16日(月)～6月19日(木)	A	残1	(注1)

受講要件:

A：二等航空整備士(回)タービン機等級限定以上

(注1)：座学訓練のみ受講を希望される場合は別途お問い合わせください。

(注2)：試運転訓練はお客様基地でお客様保有の機体を使用しての実施となりますので、別途調整となります。

お問い合わせ先：カスタマーサポート部 西岡(hisao.nishioka@airbus.com)

または各CSM (カスタマーサポートマネージャー) まで



日本におけるエアバスグループのCSR活動

エアバスグループは、世界、そして地域社会の一員としての責任を認識し、国連が掲げる持続可能な開発目標(SDGs)にコミットしております。日本においては、これまでCSR(企業の社会的責任)委員会を中心に、海岸・河川等の清掃活動、次世代への航空業界に関する教育活動、発展途上国への被服寄付、神戸の小児がん、難病施設のイベントへの協力等の取り組みを実施してまいりました。

11月には、第5回ビーチクリーニングを神奈川県由比ガ浜で実施しました。従業員の家族も参加し、多くのゴミを集めました。



2024年11月24日 神奈川県由比ガ浜ビーチクリーニング

本件に関するお問い合わせ：CSR委員長 小野寺 (03-6871-8218)

1. 安全推進活動

エアバス・ヘリコプターズ・ジャパンは、ヘリコプターメーカーとして安全推進活動を展開しています。関連省庁と連携した各種取り組み（航空局主催の「小型航空機に係る安全推進委員会」等）に積極的に参画し、安全運航の確保に貢献すべく取り組んでいます。

また、安全文化の醸成活動として、航空安全ロードショー（ヒューマンファクターズ訓練／コンサルティングを含む）を開催しています。2016年以降、計152回開催しており、2024年は、コンサルティングを含めて14回開催しております。

安全文化の醸成活動については、お客様のご要望等をお聞きしながら、計画及び開催をさせていただきますので、ぜひお気軽にお問い合わせください。

2. 安全情報

エアバス・ヘリコプターズ社は、EASA Community Networkのメンバーとして安全推進活動を展開しており、当該ネットワークのサイトにおいて世界で発生した事故やインシデント等に基づいた重要な教訓・安全情報等が紹介されています。

その中から今回は、“**Safety Challenges by Domain(分野別の安全課題)**”で紹介されている内容、及び日本でのヘリコプター事故分析に基づき、今後の安全運航確立に向けた取り組みについて紹介させていただきます。

1) 運航形態ごとに特定された安全上の課題(EASA 提供)

回転翼航空機は多様なミッションに使用されており、当然ながら安全性は重要です。EASA Rotorcraft Community (R.COM) による事故や重大インシデントの調査・分析に基づき、今回は下記の3種類の運用や活動に関する安全性の問題についてご紹介させていただきます。

Non-Commercial Helicopter Operations

このタイプの運航で重要な安全性の問題は下記の領域です。

・手動制御

殆どの機体を手動制御を必要としており、トレーニングとして実施する場合にはよりシビアになる。

・緊急事態および技術的故障への対応

訓練中のパイロットにとって故障や緊急事態への対応はより困難になります。安全推進活動として、継続的なパイロットへの情報提供と教育が必要です。

・状況認識及び物体や障害物からの回避

事故データからは、パイロットが状況認識を失い、障害物や地形との衝突につながる作業負荷に関連する様々な状況が浮き彫りになっています。

・飛行計画、準備、及び意思決定

多くの事故は適切な飛行計画及び準備により防ぐことができるので、最低限の義務として念頭に置いてください。「空中にいて地上にいたい」と思うよりも、「地上にいて空中にいたい」と思うほうが良いことを忘れないでください。

Helicopter Emergency Medical Services (HEMS)

HEMS 運用には、「時間的プレッシャー、計画上の課題、環境要因による特有のリスクに直面していること」が継続的に確認されており、共通の安全性の問題は下記の領域です。

- ・ 障害物や地上との接触

HEMS ヘリコプターは、整備されていない着陸地点に着陸するため、障害物や地上との接触を回避する必要があります。事故の多くは、電線や塔などの衝突であり、離陸または着陸段階で発生しています。

- ・ 時間的プレッシャー

医療緊急事態の支援(患者の状態を確認すると共に適切な医療施設への搬送)という時間的プレッシャーがあり、必然的に飛行前の計画と任務準備は短縮され、計画が不完全になったり、不適切な決定が下される可能性がある。

- ・ 環境要因

HEMS の運用は夜間で悪天候の場合が多く、乗組員は「環境や地理的条件に関係なく任務を遂行する」というプレッシャーにさらされています。発生事故の約 4 分の 1 は、任務遂行中の天候(視界不良及びIMC状態の発生)に関連しており、不正確または古い天気予報はリスクとなります。

- ・ 通信

航空交通管制 (ATC) との通信の問題、または遠隔地や地形による通信不足により、リスクが増大する可能性があります。

Special Operations (Part SPO)

この種類の運用(特にスリングロードでの活動)に関する事故の分析により、安全性の問題は下記の領域です。

- ・ 運用/職務上のプレッシャー(操縦士が生み出すプレッシャー含む)
- ・ 経営層から運航者への潜在的な経済的プレッシャー
- ・ 企業の安全文化の欠如

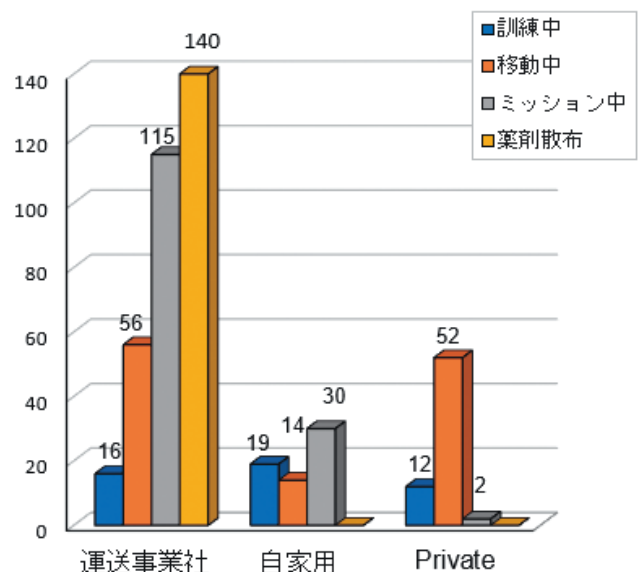
特に小規模企業への SMS導入に関するサポートが重要です。このような危険な作業環境で重要な点は、「規則と適切な慣行に従う必要がある」ということです。仕事を早く終わらせるために他のことを行うことは、簡単で単純に思えるかもしれないが、歴史的には予想以上に頻繁に事故につながっています。

2) 日本での運航形態別事故分類

運輸安全委員会の事故報告書に基づく分析により、運航形態(運送事業、自家用、プライベート)によって、事故発生時の状況が異なっていることが分かります。(グラフ参照)

運送事業及び自家用運航では、「ミッション実施中、及び薬剤散布中(近年は殆ど発生なし)の事故」が多く、EASA提供の HEMS及びPart SPOで取り上げられている安全性の問題点が、また、総ての運航形態でクローズアップされている「移動中の事故」に関しては、Non-Commercial Helicopter Operationsでの安全性の問題が参考になります。更に、総ての運航形態でクローズアップされている「訓練中の事故」に関する問題点については、「模擬飛行装置等による訓練の導入により一程度改善できる」と考えております。

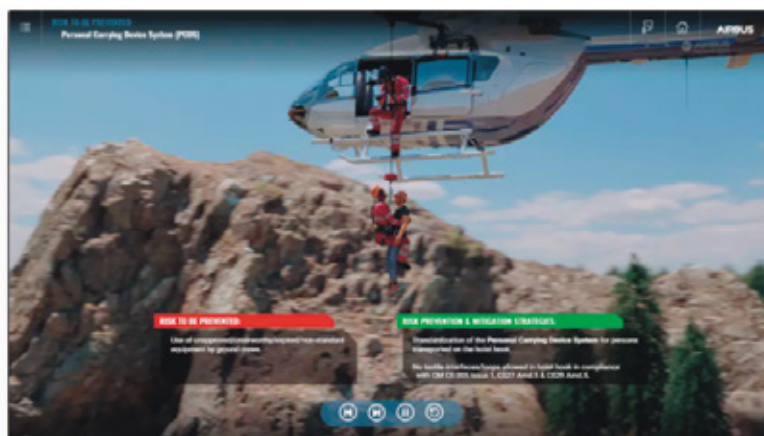
運航形態別事故分類



3) ホイストオペレーションの安全に関する小冊子

エアバス・ヘリコプターズ社は、European Safety Promotion Network Rotorcraft (ESPN-R) によって開発された内容に基づき、ホイスト操作に関するeラーニング(10か国語版)を準備しています。この中では、パイロット及びホイストオペレーターに認識していただきたい「主要なリスクやホイスト操作で避けるべき行為等」が説明されており、下記のリンクから参加できますのでご活用ください。

<https://www.airbus.com/en/safety/safety-in-operations/helicopters-safety-in-operations/safety-multimedia-e-learning/hoist>



EASA Community Network より、「ESPN-R Helicopter Hoist Pilot Training Guide」が発行されました。
下記のLinkにアクセスしてご活用ください。

<https://www.easa.europa.eu/community/topics/espn-r-helicopter-hoist-pilot-training-guide>

https://www.airbus.com/sites/g/files/jlcbta136/files/2024-12/espn-r_hoist_pilot_training_guide_1.0_final.pdf

<担当者から一言>

今回クローズアップしている「運用形態ごとの安全性の問題点」に着目し対応することによって、運航の安全が確保されます。また、上記の情報のほかにも多くの関連資料、ビデオがEASA Community Networkサイトで紹介されていますので、是非ご活用ください。今回の記事が皆様の安全運航の一助になれば幸いです。

各種取り組みや安全情報のご依頼やご質問等がございましたら、竹内までご連絡ください。
(竹内(エクスターナル・セーフティ・オフィサー)078-306-4476)



イベント出展情報

・ Verticon 2025 (旧HAI HELI-EXPO) (2025年3月11日～13日) <米国テキサス州ダラス>