

2021 年度

安全報告書

航空法第111条の6の規定に基づき作成



東北エアサービス株式会社

目次

1.安全を確保するための事業の運営の基本的な方針	
1-1. 安全方針	2
1-2. 法令・規程の遵守	2
2.安全を確保するための事業の実施及び管理体制	
2-1. 組織及び人員に関する情報	3
2-2. 日常運航の支援体制	5
2-3. 使用している航空機に関する情報	7
3.法第111条の4の規定による報告	
3-1. 航空機事故、重大インシデント及び安全上のトラブル	8
4.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	
4-1. 航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態の再発防止の措置	9
4-2. 行政処分・行政指導等と講じた措置	9
4-3. 安全に関する目標の達成度及び安全への取組みの実施状況	9
4-4. 2022年度の安全目標値	10

1.安全を確保するための事業の運営の基本的な方針

- 航空法施行規則第 221 条の 6 第 1 号

1-1.安全方針

安全の確保は当社経営の基盤であることから、全ての社員が常に安全確保を最優先に行動し、お客さまに信頼され、選択される企業を目指す。

「気づく・止める・話す・直す」の 4 つの視点で法令・ルールを遵守し、たゆまぬ PDCA 活動を行うとともに、「機体が不安定な状態では、飛行しない・飛行させない・放置しない」の徹底と、下記行動原則の定着を図り、継続的に安全を確保する。

- (1) 立ち止まり、危険要素を確認する。
- (2) CRMによるコミュニケーションを常に心がける。
- (3) 自らの役割と責任を自覚し行動する。

1-2.法令・規程の遵守

会社及び従業員は、当社の航空安全管理規程、その他安全に関する規定ならびに関係法令を遵守するほか会社が行う安全に関する指示または措置を誠実に履行するとともに、担当業務を通じて安全確保に必要な措置および改善等について積極的な意見具申を行い、自らも安全確保に努めなければならない。

会社は諸規程に定める事項について、関係法令等への不適合を認めた場合および規定した基準や標準が業務実施に不適切であった場合は、速やかに当該規定を是正するとともに社内に周知しなければならない。

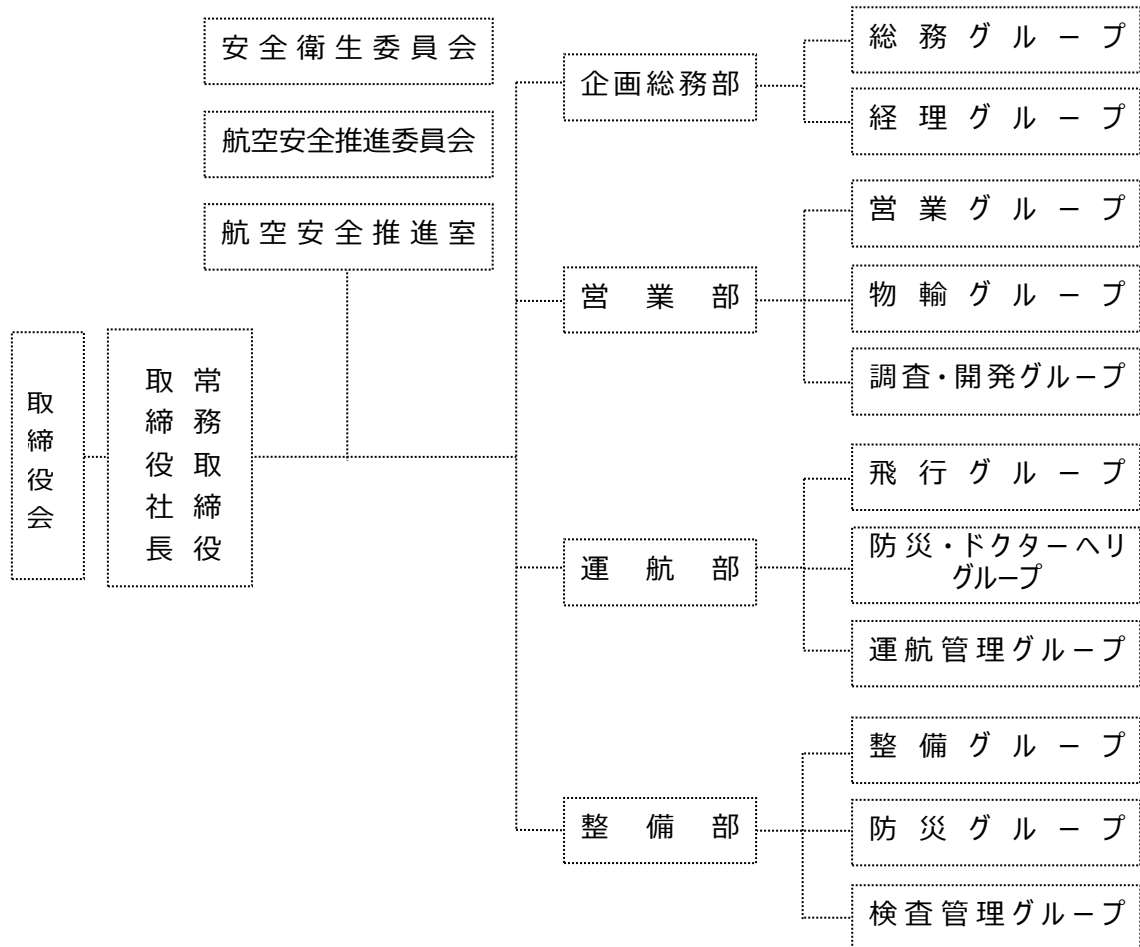
2.安全を確保するための事業の実施及び管理体制

- 航空法施行規則第 221 条の6 第 2 号

2-1.組織及び人員に関する情報

2022年3月31日現在

(1)会社全体組織〔東北エアサービス株式会社組織図〕



(2) 組織の機能と役割及び人数

a.ライン管理 ; 安全は基本的に社長を筆頭に役員の指揮のもと、4部の部長、更に各グループリーダーによるラインで管理されています。

b.会社経営層直属の安全管理部門

会社経営層直属の安全管理部門として航空安全推進室を置き、ライン管理の側面から航空機運航の安全を支えます。

(3) 航空機乗組員、及び整備従事者の数

a.航空機乗組員 : 25名

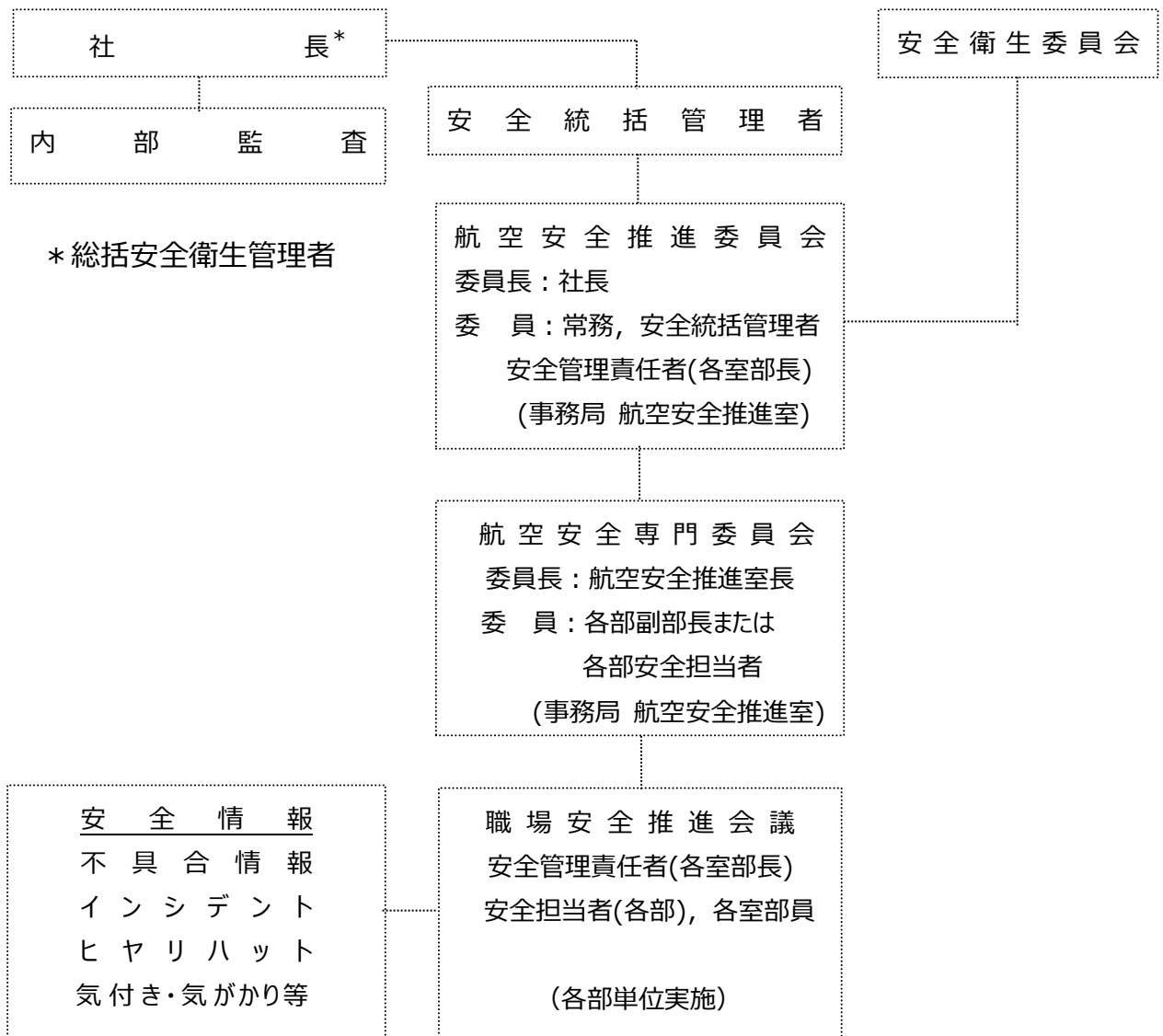
b.整備従事者 : 48名

(4) 運航管理担当者及び有資格整備士の数

a.運航管理担当者 : 36名 (うち、25名は航空機乗組員が兼務)

b.有資格整備士 : 34名

(5) 安全確保に関する組織の機能と役割 [安全管理体制の機能図]



a. 安全衛生委員会

この委員会は労働安全衛生法に基づき設置され、航空安全を含めた会社全体の労働災害防止、従業員の衛生管理に関する事項について審議する組織であり、毎月 1 回開催されます。

b. 航空安全推進委員会

航空安全管理体制の円滑な推進を図ることを目的とした組織であり、毎月 1 回開催され、航空の安全に関する目標・課題の策定と達成度評価などについて審議します。

c. 航空安全専門委員会

運航・整備の安全に関する事項について審議する組織であり、毎月 1 回開催されます。

この委員会で審議された安全上重要な事項及び必要と認められる事項については、航空安全推進委員会に報告されます。

d. 職場安全推進会議

職場単位での安全に関する問題点等を討議する場として設けられたものであり、原則として毎月 1 回開催されるほか、安全管理責任者が必要と判断した場合に開催します。

e. 内部監査

運航、整備および安全関係業務の基準や手順が法令、規程類に適合しているか、基準や手順どおりに業務が実施されているかなどを確認します。

2-2. 日常運航の支援体制

(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

航空局で定めた「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認可審査要領（安全関係）」に基づき実施しています。

(2) 運航の問題点の把握と共有、フィードバック体制

a. 運航部・整備部

発生した問題点、ヒヤリハット等について飛行終了後に主管部長に報告され、関係部門とともに修正処置が実施されます。

b. 航空安全専門委員会

発生した問題点、ヒヤリハット等の処理について各室部の安全担当者より報告され、安全性の確認、再発防止案を検討します。また、必要により追加処置を依頼します。

c. 航空安全推進委員会

発生した問題点、ヒヤリハット等の処理内容について、航空安全専門委員会の報告により、情報を共有、必要により安全管理体制への継続的な改善を図ります。

(3) 安全に関する社内啓蒙活動の取組み

- a. 年頭、年度初め、安全大会等において社長訓話を行い、全社員に対し安全に対する思いを伝えていきます。
- b. 8月に「安全大会」を開催し、安全意識向上のための教育や、全社員参加によるグループ討議を実施しています。2021年度は小人数で編成した6つのグループで「CRMスキルの実践の重要性について」をテーマに討議しました。



2021年度「安全大会」グループ討議

- c. 月初めに安全の日を設定、各室部にて過去の発生事象など、安全情報の振り返りを行っています。
- d. 朝のミーティング及び作業前ミーティングにおいて危険予知を行っています。
- e. ヒヤリハット報告、気付き・気がかり報告による安全情報の収集と活用を図っています。
- f. ヒューマンエラー防止強化月間を設定しています。（4月～5月）
- g. 外部講師によるCRM訓練を実施しています。
- h. 安全パトロールを実施しています。



2021年度「安全パトロール」実施状況

- i. 緊急事態模擬訓練を実施しています。
- j. 各種安全セミナーに参加しています。
- k. 社内航空安全教育を実施しています。

2-3.使用している航空機に関する情報

(1) 保有機の種類

MBB式BO105S型
 ユーロコプター式EC135P2+型
 エアバスヘリコプターズ式EC135P3型
 川崎式BK117B-2型
 川崎式BK117C-2型
 アエロスパシアル式AS332L1型
 ユーロコプター式AS332L1型

(2) 機種、機数、座席数及び平均年間飛行時間

2022年3月31日現在

機 種	機数	座席数	平均年間 飛行時間※ (時間)
MBB式BO105S型	1	5	251
ユーロコプター式EC135P2+型	2	7	245
エアバスヘリコプターズ式EC135P3型	1	7	168
川崎式BK117B-2型	1	8	103
川崎式BK117C-2型	2	10	105
アエロスパシアル式AS332L1型	1	23	488
ユーロコプター式AS332L1型	1	23	152

※航空運送事業と航空機使用事業の合計値を表しています。

(3) 機種別導入時期、機種別平均機齢及び全体の平均機齢

機 種	導入時期※ ¹ (年)	平均機齢※ ² (年)	全体平均 機齢※ ² (年)
MBB式BO105S型	1994	28.0	16.1
ユーロコプター式EC135P2+型	2009	12.7	
エアバスヘリコプターズ式EC135P3型	2016	5.8	
川崎式BK117B-2型	1990	31.6	
川崎式BK117C-2型	2016	5.1	
アエロスパシアル式AS332L1型	2010	26.2	
ユーロコプター式AS332L1型	2018	17.4	

※ 1 導入時期は初号機の登録年を表しています。

※ 2 機齢は、航空機の製造年からの経過年数を表しています。

3.航空法第 111 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.航空事故、重大インシデント及び安全上のトラブル

航空事故、重大インシデント^{※1}、安全上のトラブル^{※2}の発生はありませんでした。

※1:重大インシデント

航空事故には至らないものの、事故が発生する恐れ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、機内における火災・煙の発生及び物件を機体の外に装着しつり下げしている航空機から当該物件が意図せず落下した事態などが該当し、国土交通省が認定します。

※2:安全上のトラブル（義務報告）

航空機事故や重大インシデントには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（この報告書では「安全上のトラブル」といいます）で、安全上重要なシステムや非常用の装置が正常に機能しない事態、運用限界の超過、緊急の操作その他の安全上の緊急措置を要した事態が該当します。



4.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 - 航空法施行規則第221条の6 第4号

4-1.航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態の再発防止の措置

航空事故、重大インシデント、安全上のトラブルの発生はありませんでした。

4-2.行政処分・行政指導等と講じた措置

行政処分^{※1}及び行政指導^{※2}はありませんでした。

※1:行政処分

国土交通省が輸送の安全を確保するために必要があると認めた時に事業者に対して実施するもので、航空法第112条(事業改善命令)、第113条の2第3項(業務の管理の受委託の許可取消しおよび受託した業務の管理の改善命令)および第119条(事業の停止および許可の取消し)が該当します。

※2:行政指導

行政処分に至らない場合であっても、国土交通省が事業者に対して自らその事業を改善するように求めるもので、「業務改善勧告」や「厳重注意」などが該当します。

4-3.安全に関する目標の達成度及び安全への取組みの実施状況

(1) 目標；航空機事故および重大インシデントの発生件数 ----- “0件”
目標を達成しました。

(2) 目標；飛行中の落下物件数 ----- “0件”

航空機使用事業において、飛行中の部品落下が1件発生し、目標を達成できませんでした。
2021年6月1日、メッサーシュミット・ベルコウ・ブローム式BO105S型機の牽引用車輪を取付けるためのグランドハンドリングアタッチメントボルト（重量約64グラム）が脱落する事案が発生しました。本事案について航空機故障報告(サーキュラー6-002) ^{※3}に基づき報告を行いました。

【原因】脱落したグランドハンドリングアタッチメントボルトが取り付けられたスキッド・チューブはメーカーから一式購入し、機体に取り付けたものであるが、当該ボルトの締め付けトルクが不足していたため、機体振動等により脱落したと推定されます。

【対策】脱落した当該部位と同様のボルトおよびナットを状態点検し緩みの兆候が無いことを確認しました。また規定トルクで締結後にナット、ボルト、スキッド・チューブの間に「合いマーク」を入れ、当該部位の緩みを目視で容易に確認できるようにしました。あわせて日常点検表を改訂し、当該部位の点検内容を具体的に記載しました。

(3) 目標；アルコール検査対象者のアルコール・チェック全数実施
とアルコール検出 ----- “全数実施”と“0件”
全数チェックを実施しアルコール検出は“0件”であり、目標を達成しました。

※3:航空機故障報告

航空機、発動機、プロペラ、装備品、部品、救急用具等の故障の早期発見、予防及びこれらに対する検査又は整備の技術の向上を計るための報告。

4-4.2022年度の安全目標値

2021年度は新たな安全方針のもと、「気づく・止める・話す・直す」の4つの視点で法令・ルールを順守し、三つの行動原則の定着を図りながら、各種施策に取組み、「航空事故・重大インシデントの発生ゼロ」を達成しましたが、航空機使用事業において飛行中の部品落下が発生しました。

これらを踏まえ2022年度の安全指標・目標値を引続き同内容にて設定しました。安全方針のもと、過去事例を振り返りながら、全社員一丸となって達成を目指します。

安 全 指 標	安 全 目 標 値
航空機事故および重大インシデントの発生件数	"0件"
飛行中の落下物件数	"0件"
アルコール検査対象者のアルコール・チェック全数実施とアルコール検出 "0"	チェック数量 "全数" アルコール検出 "0件"