

# 安 全 報 告 書

(2019年度)



東北エアサービス株式会社

本報告書は、航空法第111条の6に基づき作成したものです。



## 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. 航空安全管理規程に基づく安全に関するコミットメント	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. 運航の支援体制	5
2-3. 保有機数に関する情報	6
3.法第111条の4の規定による報告	
3-1. 航空事故及び重大インシデント	8
3-2. 安全上のトラブル等	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. 行政処分・行政指導等と講じた措置	9
4-2. 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
4-3. 2020年度の全社的な安全目標 及び各部門の安全指標・目標値	10
4-4. スローガン	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 項

### 1-1.安全方針

安全最優先の観点に立った事業活動の推進をはかる。

### 1-2.航空安全管理規程に基づく安全に関するコミットメント

安全の確保は当社経営の基盤であることから、全従業員が安全最優先の観点に立った業務を積極的に推進し、お客様に信頼され、選択される企業を目指して努力する。

具体的には、安全に関する法令・規程等を遵守することはもとより、「**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**」の徹底を図っていく。

また、全従業員参加によるリスクマネジメントの実施により、リスク要因を除去するとともに、コミュニケーションを積極的に行い、「**無事故・無災害**」の達成を目指す。

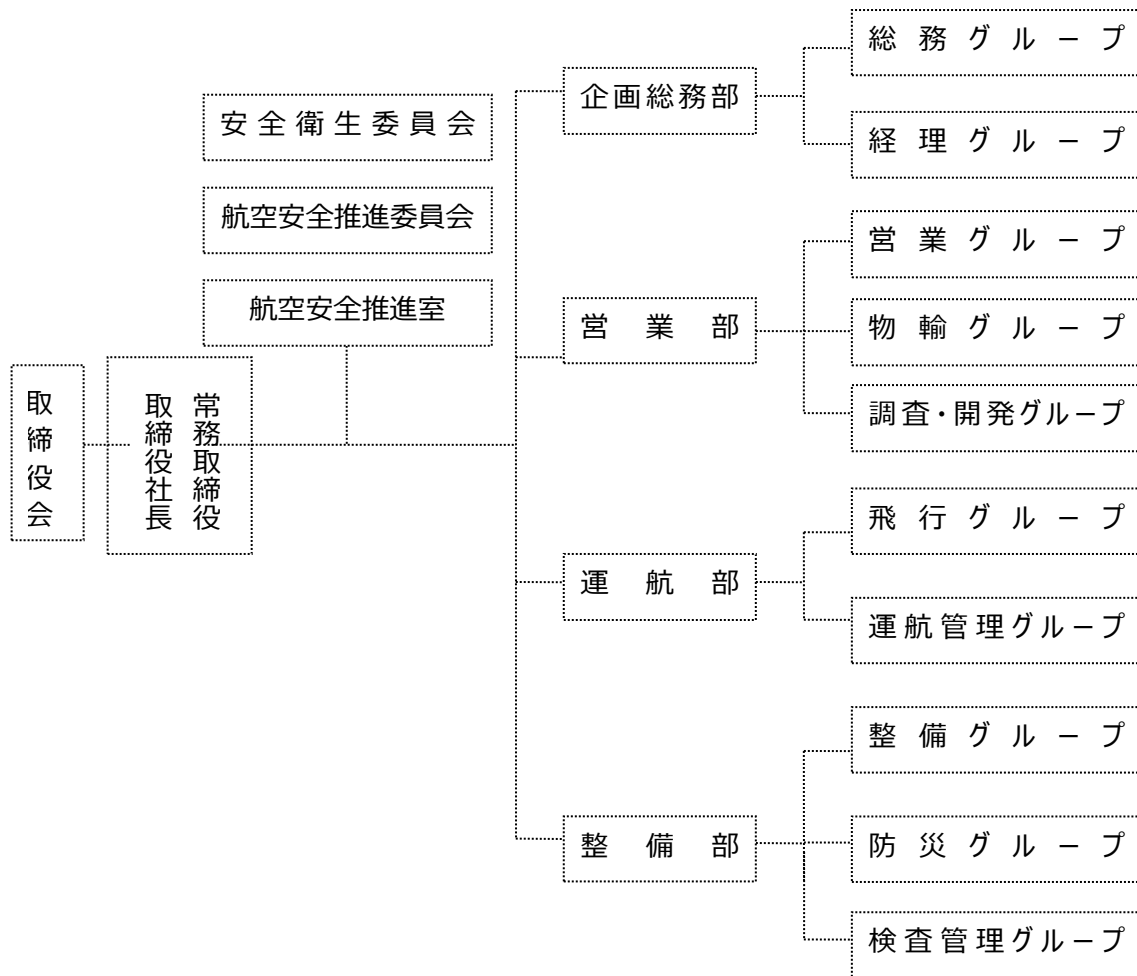
2.安全を確保するための事業の実施及び管理体制

航空法施行規則第221条の6 第2項

2-1.組織及び人員に関する情報

2020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、客室乗務員及び整備従事者の数

2020年3月31日現在

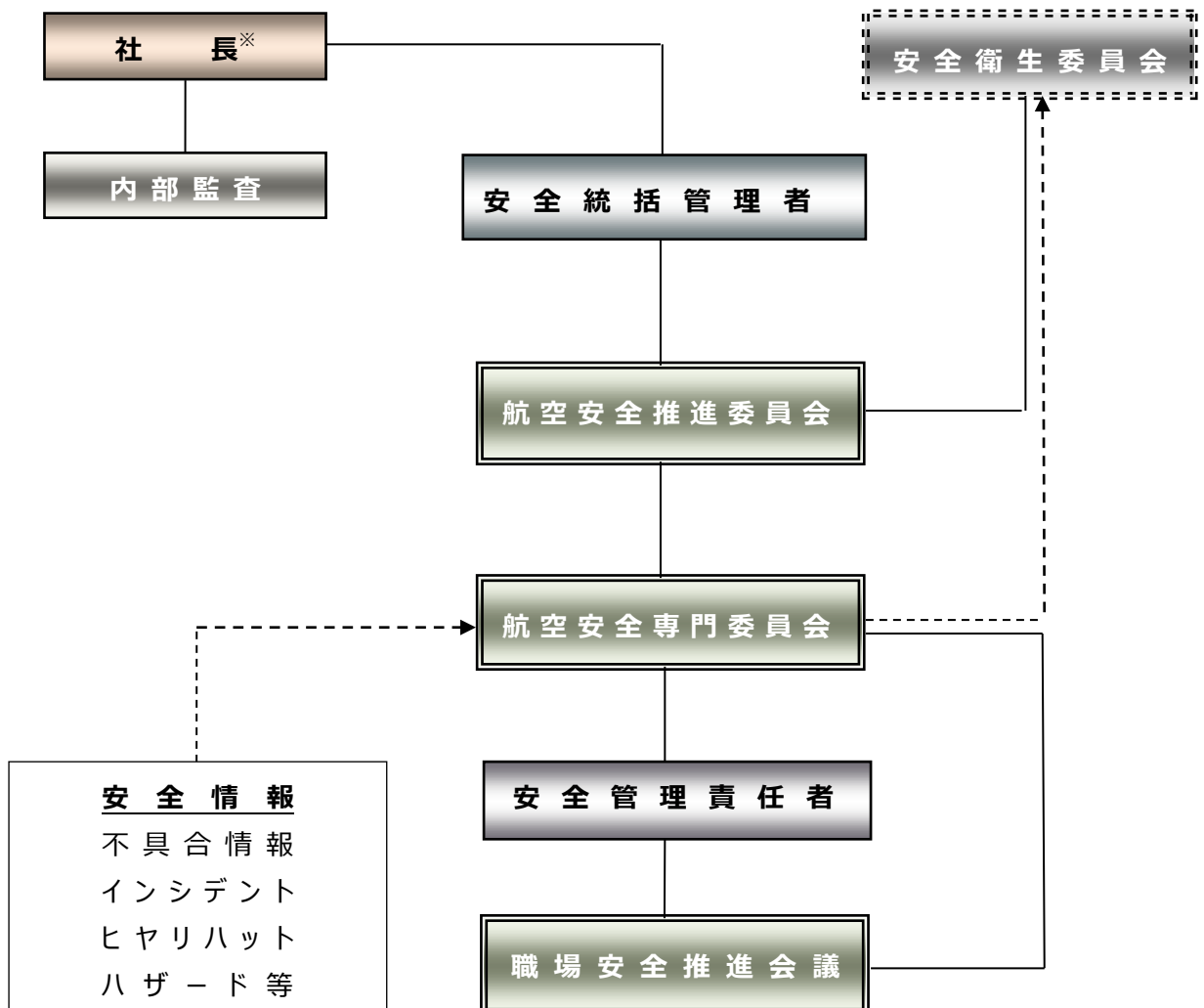
- a.航空機乗組員 : 23名 (運航管理担当者兼務)
- b.客室乗務員 : 0名
- c.整備従事者 : 43名

(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 : 33名 (うち、23名は航空機乗組員兼務)
- b.有資格整備士 : 33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]



※ 総括安全衛生管理者

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、毎月1回開催されます。

b. 航空安全推進委員会

この委員会は航空安全管理体制の円滑な推進を図ることを目的として組織されたものであり、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。

委員会は委員長に社長が、また副委員長には社長が指名する者があたり、役員及び各室部長により構成され原則として毎月1回開催されます。

c. 航空安全専門委員会

この委員会は運航・整備の安全に関する事項について審議する組織で航空安全推進室長、航空安全推進室副室長、運航、整備、営業各部の副部長又は安全担当者により構成され、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と安全衛生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。

## 2-2. 運航の支援体制

下記(1)、及び(2)につきましては航空局で定めた「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。

※ これらの規定については、航空局ホームページをご覧ください。

(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

(2) 運航の問題点の把握と共有、フィードバック体制

## (3) 安全に関する社内啓蒙活動の取組み

- a. 労使安全パトロールの実施
- b. 緊急事態模擬訓練の実施
- c. 各種安全セミナーへの参加
- d. 社内航空安全教育の実施
- e. 月初めに安全の日を設定、及び全社安全朝礼での従業員による安全一口講話、安全標語唱和を実施
- f. 朝のミーティング及び作業前ミーティングにおける危険予知の実施  
 ※ 主な取組みについて掲載いたしました。

## 2-3.保有機数に関する情報

## (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

## (2) 機種、機数、座席数及び平均年間飛行時間

2020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	219
ユーロコプター式EC135P2+型	2	8	345
エアバスヘリコプターズ式EC135P3型	1	8	182
川崎式BK117B-2型	1	8	132
川崎式BK117C-2型	1	10	131
アエロスパシアル式AS332L1型	1	23	390

※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 <sup>※1</sup> (年)	平均機齢 <sup>※2</sup> (年)	全体平均 機齢 <sup>※2</sup> (年)
MBB式BO105S型	1994	26.0	15.6
ユーロコプター式EC135P2+型	2009	10.7	
エアバスヘリコプターズ式EC135P3型	2016	3.8	
川崎式BK117B-2型	1990	29.6	
川崎式BK117C-2型	2016	4.0	
エアロスパシアル式AS332L1型	2010	24.2	

※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.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項

#### 3-1.航空事故及び重大インシデント

2019年度における航空事故及び重大インシデント<sup>※1</sup>の発生はありませんでした。

#### 3-2.安全上のトラブル等

2019年度における安全上のトラブル<sup>※2</sup>の発生はありませんでしたが、航空機に係る不具合報告（サーキュラー6-001）に基づく報告事案が1件、航空機故障報告（サーキュラー6-002）に基づく報告事案が1件発生しました。

- (1) 航空機に係る不具合報告（サーキュラー6-001）に基づく報告  
エアロスパシアル式AS332L1型の燃料キャップ（重量約260グラム）が脱落
- (2) 航空機故障報告（サーキュラー6-002）に基づく報告  
エアロスパシアル式AS332L1型のブレード保護ストッパー（重量約8グラム）が脱落

#### ※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項

##### 4-1.行政処分・行政指導等と講じた措置

2019年度に受けた行政処分<sup>※1</sup>及び行政指導<sup>※2</sup>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り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り消し)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「嚴重注意」などが該当します。

##### 4-2.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) 航空機事故および重大インシデントの発生件数 “0件”

航空機事故及び重大インシデントの発生は無く、目標を達成いたしました。

###### (2) 飛行中の落下物件数 “0件”

飛行中の落下物については、2件発生しました。

- ① 2019年7月9日エアロスパシアル式AS332L1型 (JA6777) からブレード保護ストッパー (板状のゴム製で重量約8グラム) が脱落する事案が発生  
【原因】 接着部分の経年劣化と推定される。  
【対策】 メーカーに情報提供するとともに、飛行前後点検において剥離の兆候など精度を上げた確認を行うこととしました。
- ② 2019年8月1日エアロスパシアル式AS332L1型 (JA6777) から燃料キャップ (アルミ系金属製で重量約260グラム) が脱落する事案が発生  
【原因】 キャップの締め付けが不十分であった。  
【対策】 触手によりキャップのロックを確認することに加え、整備士と機長が相互確認することとしました。

(3) 操縦士の業務前後アルコール・チェック全数実施とアルコール検出“0”

全数チェックを実施しアルコール検出は“0件”であり、目標を達成いたしました。

4-3. 2020年度の全社的な安全目標及び各部門の安全指標・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”を年度目標とし、全社員一丸となって達成を目指します。

全社	・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

4-4.スローガン

**チームで摘み取る危険の芽、チームで勝ち取るゼロ災職場**  
**「気づく」「止める」「話す」「直す」の徹底で**  
**ゼロ災職場ヨシ !!**

「安全は、当社存立の基盤であり、  
一人ひとりの意識や責任感の上に成立する」

私たちは、安全最優先の観点に立った業務を推進し、  
お客様に信頼され、選択される企業を目指します。

