

2025 年度

安全報告書

航空法第111条の6の規定に基づき作成

(対象期間2025.4.1～2026.3.31)



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	6
2-3. 使用している航空機に関する情報	7
2-4. 救急用具の装備	7
3. 法第111条の4の規定による報告	
3-1. 航空機事故及び重大インシデント	8
3-2. 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. 情報の伝達及び共有	9
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	9
4-5. 内部監査の実施及びその管理の状況	9
4-6. 輸送の安全に係る文書の整備及び管理	9
4-7. 事業の実施及びその管理の改善	10
4-8. 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	10
4-9. 2026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及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。

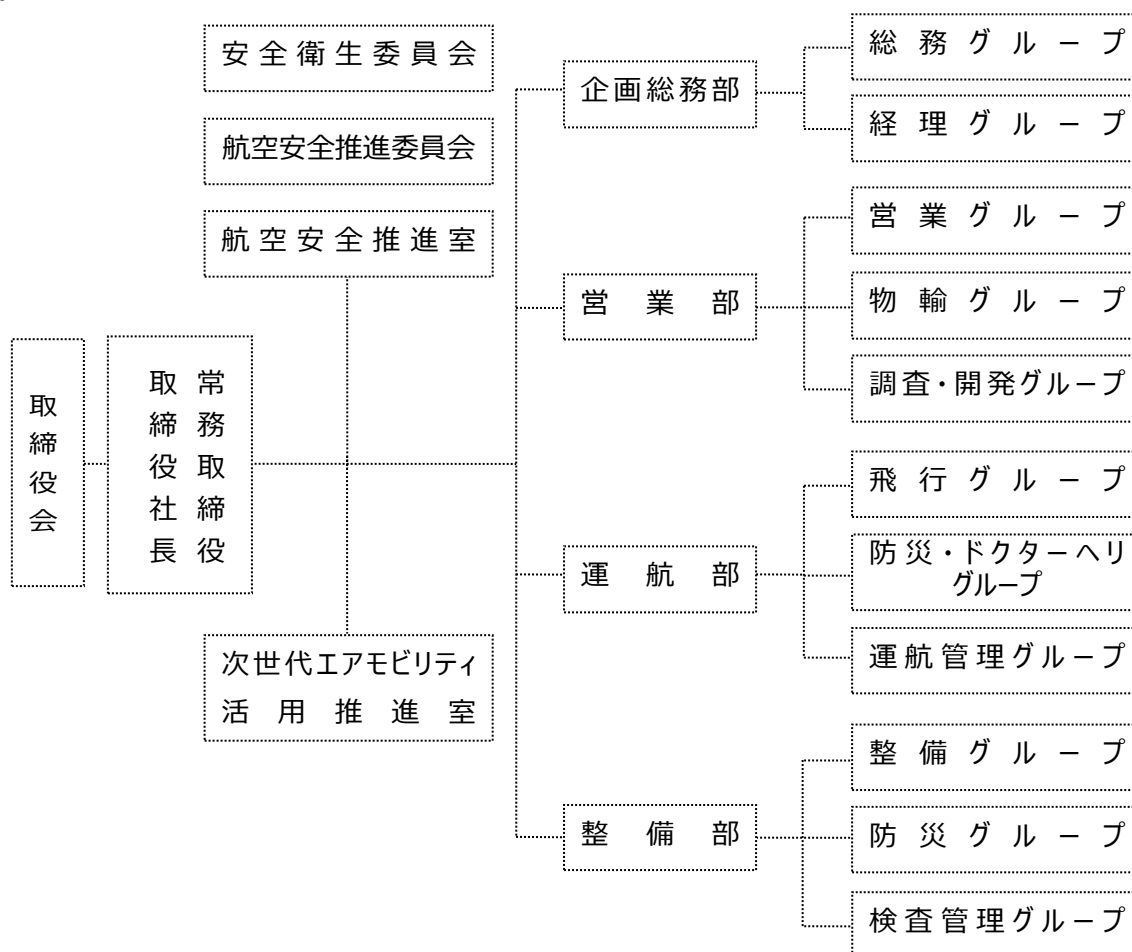


2. 安全を確保するための事業の実施及び管理体制 - 航空法施行規則第 221 条の 6 第 2 号

2-1. 組織及び人員に関する情報

2026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) 経営の責任者による輸送の安全の確保に関する責務

a. 社長

経営の最高責任者である社長は、会社の安全方針を明示し、安全管理体制の適切性、妥当性、有効性について定期的な見直しや継続的な改善を行います。また、安全統括管理者を選任するとともに、安全施策や安全投資に係る安全統括管理者の意見を尊重しながら、安全上の重要事項に関する、経営上の最終的な意思決定ならびに指示を行います。

b. 安全統括管理者

当社の安全管理を統括的に管理する責任者で、安全管理体制の継続的な改善の推進と安全監視を行うとともに、安全に関する重要事項について社長への報告を行います。

安全統括管理者は、航空法第 103 条の 2 第 2 項第 4 号、並びに航空法施行規則第 212 条の 5 に定める要件を満たす社長を含む役員または役員に準ずる者の中から社長が選任します。

(3) 組織の機能と役割

a. ライン管理

安全は基本的に社長を筆頭に役員指揮のもと、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。

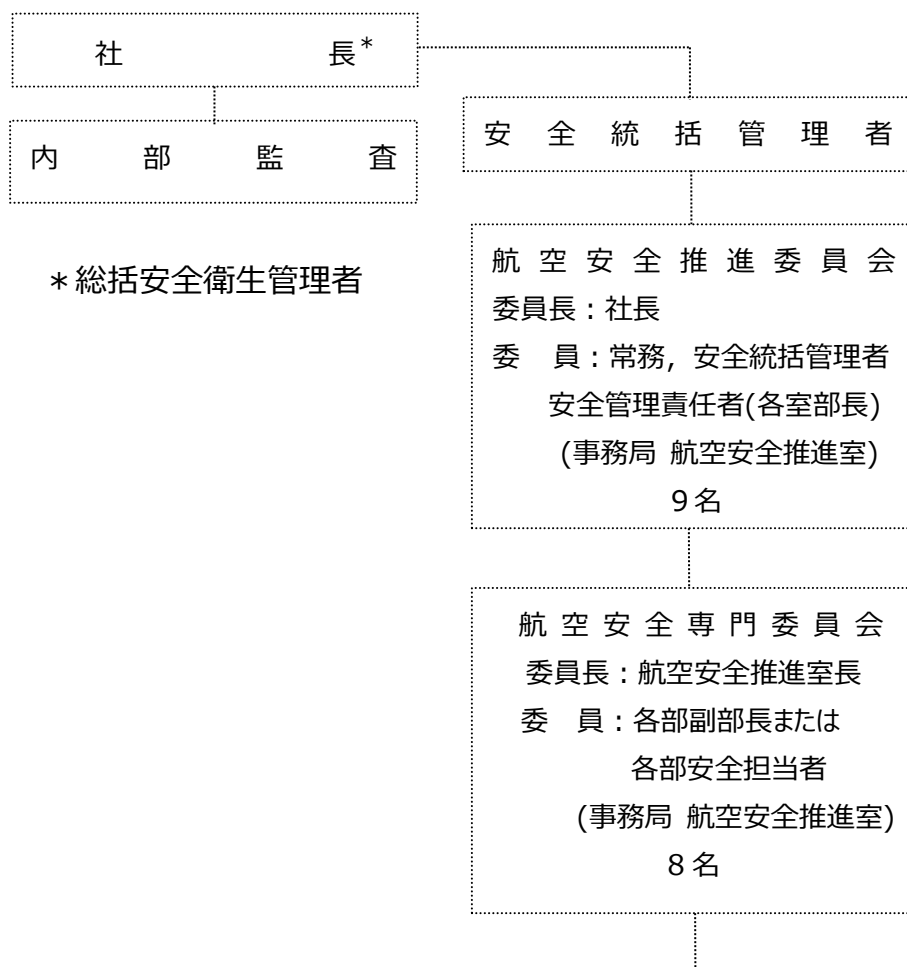
(4) 航空機乗組員、及び整備従事者の数

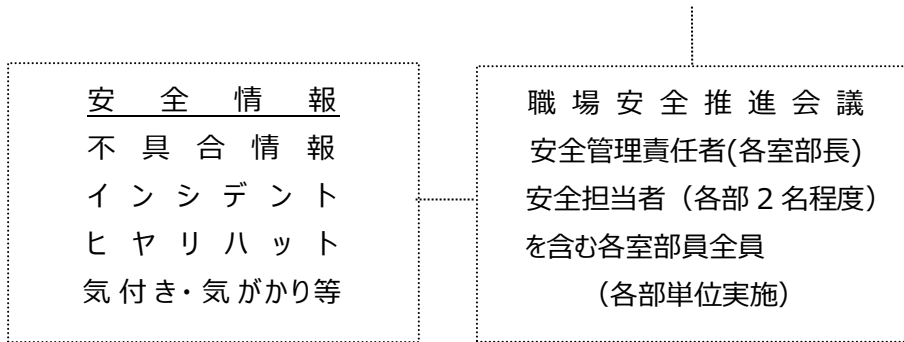
- a. 航空機乗組員 : 25名
- b. 整備従事者 : 44名

(5) 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 : 16名
- b. 有資格整備士 : 40名

(6) 安全管理体制の機能図（及び人数）





a. 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。

b. 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。

c. 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。

d. 内部監査

運航、整備及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ます。
- b. 7月に「安全大会」を開催し、過去の事故・重大インシデント等の振り返り、各部門における安全講話、「生成AIの活用について（業務にどのように活かせるか）」をテーマとした11の小グループによる討議などを実施しました。
- c. 月初めに安全の日を設定し、各室部にて過去の発生事象など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. 航空安全推進室主催で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。
- 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

2026年3月31日現在、8機のヘリコプターを使用しています。

機 種	機数	座席数 ※1	平均年間 飛行時間※2 (時間/機)	導入時期※3 (年)	平均機齢※4 (年)
ユーロコプター/エアバス ヘリコプターズ EC135シリーズ	3	6	420	2009	14.7
川崎 BK117シリーズ	4	9	183	1994	15.3
ユーロコプター AS332シリーズ	1	22	282	2020	22.0
合計8機、全体平均 機齢 15.9年					

※1 機長席を除く代表的な座席数

※2 1機当りの年間飛行時間（航空運送事業および航空機使用事業）

※3 初号機の登録年

※4 製造年からの経過年数

2-4 救急用具の装備

航空法第62条及び航空法施行規則第150条に基づき、乗客乗員の安全を確保するため、該当する飛行区分に応じて必要とされる救急用具を搭載しています。



3-1. 航空事故、重大インシデント^{※1}

航空運送事業としての運航で航空事故、重大インシデントの発生はありませんでしたが、航空機使用事業としての運航において以下の事態（人身災害）が航空事故に該当すると認定され、国土交通省運輸安全委員会による調査が実施されています。

(1) 概要

機外に吊下げた荷物の荷下ろしの際に、吊り荷が荷下ろし場のフェンスを支持する構造物に引っ掛かり、荷に直接接触して修正しようとした当社地上作業員の足に荷が接触し受傷した。

(2) 措置（検討中）

「ヘリコプター資材輸送 安全の手引き」を改正し、原則として荷には直接接触せずにガイドロープを掴んで調整し、そのうえでやむを得ず荷に直接接触れる場合は最小限とすることや作業中止の合図方法などを明確にした。また、TBM-KY-R記録用紙を改定し、柵や杭など作業場周辺の構造物によるリスクも含めて確認する様式に変更した。

上記措置内容について作業関係者に改めて教育を行い、本事案の教訓や再発防止策の徹底を図ることとした。

3-2. 安全上のトラブル^{※2}

安全上のトラブルが 3 件発生（航空運送事業は内 1 件）し、航空法第 111 条の 4 の規定に基づき報告を行いました。

(1) EMERGENCY BATTERY FAIL 注意灯の点灯

a. 機種

ユーロコプター式 AS332L1 型

b. トラブルの概要

飛行後点検において EMERGENCY BATTERY（非常用バッテリー）の FAIL 注意灯が点灯した。

c. 措置

当該 EMERGENCY BATTERY を良品と交換した。

(2) ELT G-SWITCH の故障^{※3※4}

a. 機種

川崎式 BK117C-2 型

b. トラブルの概要

ELT G-SWITCH の定期点検を認定修理工場で実施したところ、G-SWITCH が作動しないことが判明した。



c. 措置

G-SWITCHを当該認定修理工場で良品と交換した。

(3) マストモーメント超過

a. 機種

川崎式BK117B-2型

b. トラブルの概要

訓練中に泥凪化した場外離着陸場へ接地した際、機体姿勢が沈み込み、瞬間的にマストモーメント計^{※5}が限界値を超過し、LIMIT警報灯が点灯した。このため、マストモーメント限界超過時における緊急操作手順に基づき仙台基地へ帰投した。

c. 措置

整備マニュアルを確認した結果、LIMIT警報灯の瞬間的点灯は、整備作業が不要であった。操縦士に対し場外離着陸場使用前の事前確認を徹底し、泥凪化がある場合は接地を避ける事。また、接地操作時のマストモーメント計の監視と緩徐な操縦操作について徹底した。また、本事案を社員に情報共有し、同種事案の再発防止策とした。

※1:重大インシデント

航空機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（本報告書では「安全上のトラブル」と表記）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。

※3 ELT 遭難や事故が発生した場合における緊急位置情報発信機

※4 G-SWITCH 衝撃（Gフォース）を検知した場合にELTを自動的に起動させるスイッチ

※5 マストモーメント計 主回転翼の回転軸にかかる曲げモーメント力を監視する計器



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

3-2. 項参照

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り消し及び受託した業務の管理の改善命令)及び第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「厳重注意」などが該当します。

4-3. 情報の伝達及び共有

安全情報取扱要領に従い、航空事業全般において発生した安全情報を非懲罰環境下で収集し、航空安全推進委員会で共有したうえで各室部に伝達します。また社外からの安全情報を入手した際は、その内容と社内の同種または関連する業務や事例の有無を確認したうえで、安全情報発信票により社内周知を行い、同様の事象の未然防止を図っています。

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

危機管理規程に基づき、当社経営に重大な影響を及ぼす様々な危機を、全従業員が可能な限り事前に予知し、その未然防止を図るとともに、万一危機が発生した場合に被害を最小限に食い止めるための措置並びに、危機管理の考え方、組織の運営、平時の予防対策を定め、全社的な「危機管理体制」を構築しています。

4-5. 内部監査の実施及びその管理の状況

安全監査実施要領に基づき、運航・整備・安全推進の各部門に対する定期監査を年 1 回実施し、安全管理体制ならびに安全関係業務全般の適切性、妥当性、有効性等について監督、検査を行っています。監査において不適切事項が認められた場合は、必要な是正措置を行い、安全管理体制の更なる改善を図っています。

4-6. 輸送の安全に係る文書の整備及び管理

輸送の安全に係る文書として、航空安全管理規程をはじめとする関係規程類を適切に管理す



るとともに、収集した安全情報や安全に係る会議の議事録、内部監査の記録等を適切に保管、保存しています。

4-7. 事業の実施及びその管理の改善

航空安全推進委員会により、安全管理体制を構築する要素について、有効に機能しているかの評価を定期的（半期に1回のマネジメントレビュー会議を含む）に行い、必要に応じて安全方針の再設定、組織体制の充実、リスク管理手法の改善等の措置を講じることとしています。

4-8. 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

過去の事故やインシデント、ヒューマンエラーに起因する事象の振り返り講習を実施し、類似事象の発生防止に努めるとともに、小グループ討議を通じたCRMの強化、定着に取組み、「風通しの良い職場風土」の構築を図るなど、安全文化の充実・定着に取組んでまいりました。今後も継続して取組んでまいります。

2025年度の目標の達成状況は以下のとおりです。

- (1) 目標；航空機事故及び重大インシデントの発生件数 ----- “1件”
3-1項に記載の通り、航空機使用事業において1件の航空事故（人身災害）が発生
- (2) 目標；飛行中の落下物件数 ----- “0件”
目標を達成しました。
- (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“0” ----- “全数”実施 と “0件”
目標を達成しました。

4-9. 2026年度の安全目標値

2025年度に実施した安全推進活動やマネジメントレビューの結果を踏まえて、2026年度の安全指標・目標値に新たにヒヤリハット・気づき気付き・良好事例の収集を目標として追加いたしました。これは、事故や重大インシデント等に至る前の兆候を早期に捉えるとともに、良好事例を普及し安全レベルの向上を図るための取り組みです。

今後も安全方針のもと、過去事例を振り返りながら、全社員一丸となって目標達成に取り組んでまいります。

安全指標	安全目標値
航空機事故及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”
ヒヤリハット・気づき気がり・良好事例の報告件数	“35件以上”