

平成23年度 東邦航空株式会社 安全報告書

この安全報告書は、航空法第111条の6の規定に基づいて作成したものです。

はじめに

平素は、東邦航空株式会社のヘリコプターや飛行機をご利用いただき誠にありがとうございます。

当社は事業の安全を確保するため、会社が定めた安全憲章に掲げる安全最優先の方針の下、経営陣並びに社員一人一人が常に高い安全意識を持って行動し、安全管理規程に基づいて構築された安全管理体制を積極的に推進することで、安全のシステム作りや安全文化を確立させる取り組みを行っております。

また現場で発生した安全報告を積極的に収集分析して再発防止対策を策定するとともに、適切なリスクマネジメントを行い、プロアクティブ対策を策定して事業の安全確保に役立てております。

さらに安全管理体制の常なる改善のため、経営陣は現場メンバーと十分な双方向コミュニケーションを確保するとともに、安全管理体制の内部監査により見直しや改善を行い、新たな計画や方針を決定し実行する、所謂PDCAサイクルを適切に機能させ、事業の安全確保に全社一丸となって取り組んでおります。

私ども東邦航空株式会社を引き続きご愛顧を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

平成24年9月1日

東邦航空株式会社
代表取締役社長
宇田川雅之

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

私たちは、企業理念を掲げ、全社員一丸となって、航空の安全確保に向けて取り組んでいます。

企業理念

安全安心信頼を基礎に健全なる企業活動を通じて社会に貢献する。

「安全憲章」並びに「コンプライアンス憲章」に基づく企業活動を通じて航空運送事業者としての企業価値の維持向上に努め、あわせてステークホルダーの全体最適を希求し、継続して社会の進歩発展に貢献する。

- ・安全安心と信頼に心を添えた企業活動を展開する。
- ・全社員の幸福を限りなく追求する。
- ・常に運航技術、整備品質向上に努める技術集団を育成する。
- ・誠実な姿勢で継続して事業活動を推進する。

安全憲章

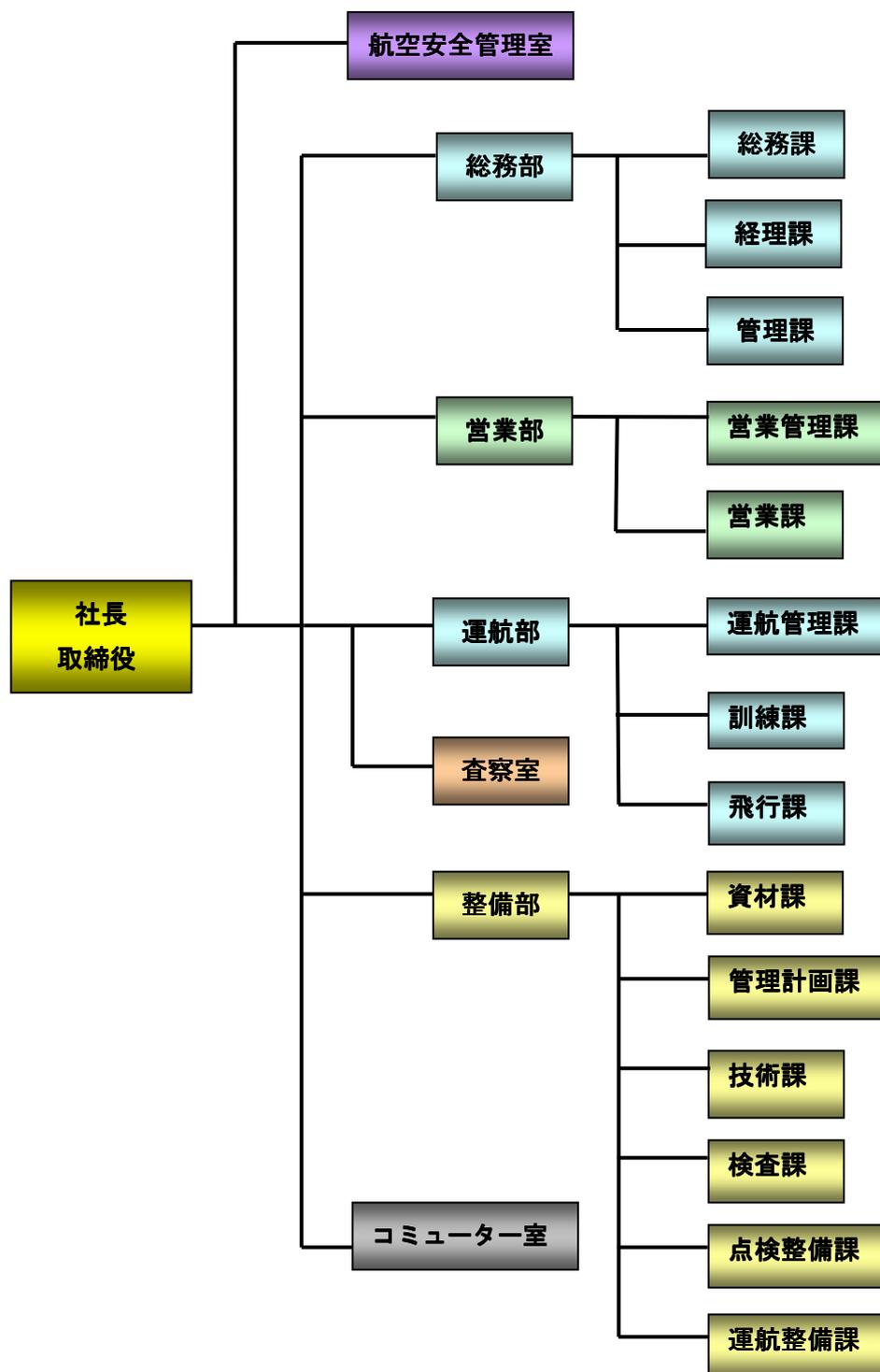
我々は、
安全運航の確保を全てに優先し、
安全運航の維持が会社責務であり企業存続の礎であると捉え、
ここに安全運航の継続を誓う。

コンプライアンス憲章

我々は、
全ての事業活動の場面において関係法令を遵守することはもとより、
社会倫理に違背しない誠実な行動をとることを通じて、
継続的に社会へ貢献する。

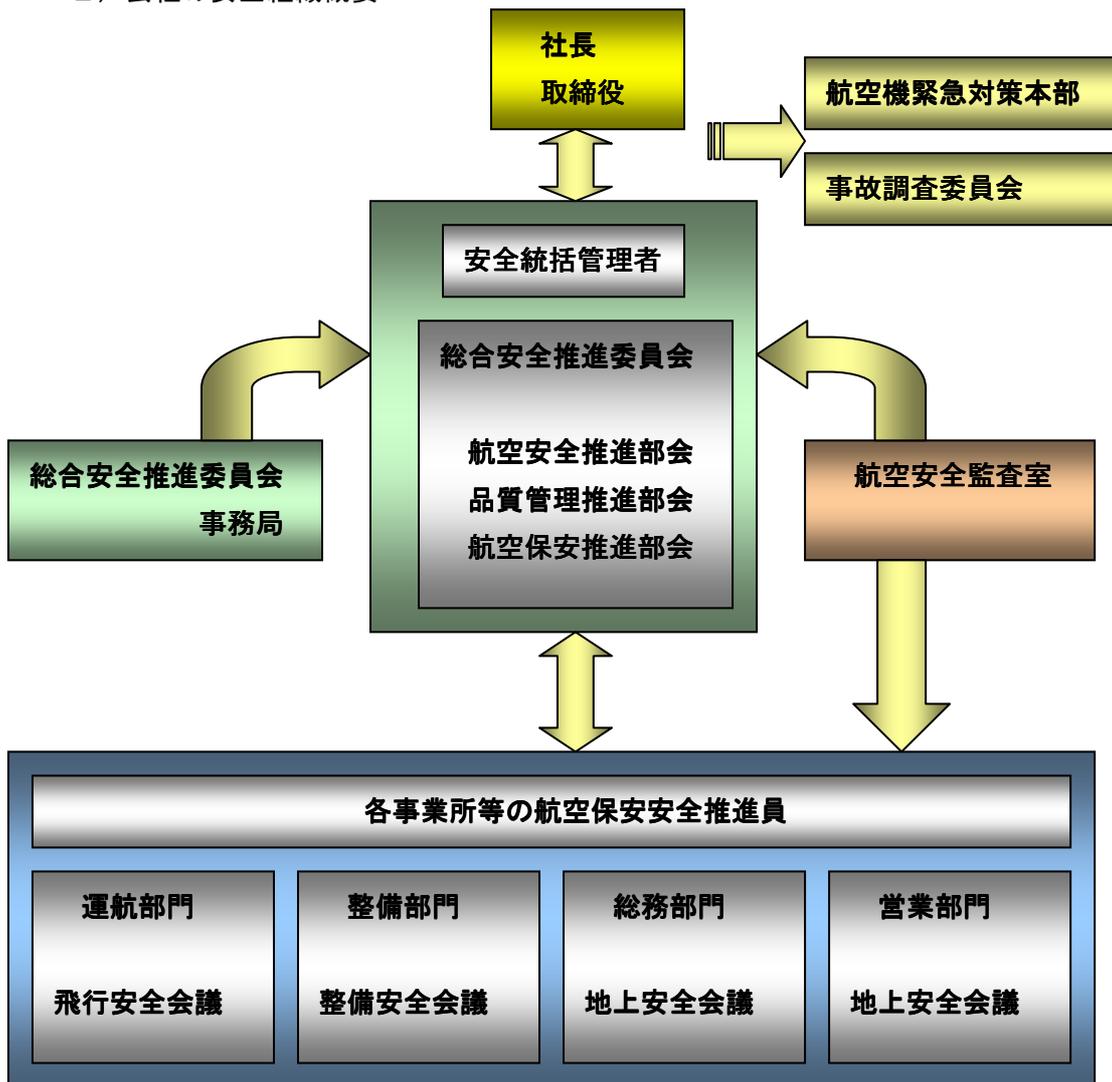
2. 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項

1) 会社の組織概要



一定期旅客輸送（東京愛らんどシャトル）を担当するコンピューター室、お客様の窓口であります営業部、運航乗務員、運航管理担当者の所属する運航部、運航部員を審査する査察室、整備士の所属する整備部、会社の管理部門としての総務部、不安全並びに不適切な作業内容については是正を図るよう指示を行う航空安全管理室があります。

2) 会社の安全組織概要



- 社長は安全に関する会社の最終責任者です。
- 安全統括管理者は会社の安全管理の取り組みを統括的に管理する責任と権限を有しています。
- 総合安全推進委員会は社長の安全担当機関として設置され、会社の安全管理

当該業務に従事する各島の担当者は、必要とする無線資格取得者で且つ当社における教育訓練を終了し運航担当者として発令を受けた者で、当社の運航基準並びに安全基準に従って業務が実施されています。

3. 日常運航の支援体制

1) 運航乗務員、整備従事者及び運航管理担当者の定期訓練及び審査の内容

- 運航乗務員については、運航に必要な知識及び技能、そして緊急時における確な対応措置がとれる能力を維持向上させるために定期的な訓練（年1回、路線運航を担当する操縦士は機種毎）として学科訓練と飛行訓練を実施しています。また、定期訓練とは別に定期審査が行われ、運航乗務員として運航業務に従事するには、この審査に合格することが必要です。
- 整備従事者については、確認整備士に対して3年毎のリカレント訓練を実施しています。
- 運航管理従事者については、運航管理業務の知識及び新たな運航関連情報についてのフォローアップや技能の維持向上のため、定期的な訓練（年1回）を行っています。

2) 日常運航における問題点の把握とその共有、現場へのフィードバック体制

- 総合安全推進委員会において、運航業務全般にわたる安全対策上重要な課題についての審議、確認、検討、決定を行い、各部門を通じて現場にフィードバックしています。総合安全推進委員会事務局は、各部門から報告のあった安全報告や不具合報告、ヒヤリハット情報としての自発的報告など、収集した情報を取り纏めて「安全情報」として社内周知、フィードバックしています。「安全情報」は社内業務メールの他、社内イントラネットにデジタルシステムにて掲示され、どこでも閲覧、プリントができるようになっています。
- 本社にて日々開催される4部門（総務、運航、整備、営業）の総合ディレミーティングにおいても、「安全情報」についての情報共有を図っています。
- 運航乗務員や運航管理担当者は、日々のモーニングブリーフィングとイブニングブリーフィングにて「安全情報」を周知確認しております。
- 日常の運航業務における機長報告や不具合報告、ヒヤリハット情報としての自発的報告などは各部門にて検討対策して、部門内通知され、併せて総合安全推進委員会事務局に報告しています。

3) 安全に関する社内啓発活動等の取り組み

- －総合安全推進委員会が、社内全般にわたる安全に係る予防措置を策定し、社員の安全意識の高揚と、安全運航の徹底を図っています。
- －飛行安全会議、整備安全会議、地上安全会議を開催し、安全確保並びに対策についての情報交換や安全講習を実施しています。
- －過去の航空事故の風化を防ぎ、また社員の安全意識の高揚、維持継続を図るため、社内イントラネット上に過去事故の社内開示を行っています。また、過去に発生した航空事故については、毎年同日に「安全情報」として社員に通知しています。

4. 使用している航空機に関する情報

種類	航空機型式	機数	座席数	平均年間飛行時間 (H23年度)	導入(製造) 年月日	平均機齢
固定翼機	セスナ式 172Nラム型	1	4	303:59	1979/05/21	32.9
	セスナ式 172P型	1	4	263:15	1986/06/13	25.8
	平均計	2	--	---	---	29.4
回転翼機	アエロスパシアル式 SA315BアルウェットⅢ型	1	5	364:08	1978/02/22	34.1
	アエロスパシアル式 AS350B型	5	6	136:30	1986/09/03	22.8
	アエロスパシアル式 AS350B2型	1	6	91:49	1991/08/14	20.6
	ユーロコプター式 AS350B3型	2	6	238:35	2007/10/26	3.9
	アエロスパシアル式 AS355F2型	3	6	151:15	1982/02/17	22.4
	アエロスパシアル式 AS355N型	1	6	128:55	1993/03/10	19.1
	アエロスパシアル式 AS365N1型	1	14	369:25	1988/01/27	24.2
	アエロスパシアル式 AS365N2型	3	14	48:31	1990/12/21	20.1
	アエロスパシアル式 AS332L型	1	23	257:58	1987/10/26	24.4
	シコルスキー式 S-76C型	2	11	568:48	2000/09/01	7.6
	ユーロコプター式 EC135T1型	1	8	194:37	2000/07/20	11.7
	ユーロコプター式 EC135T2型	2	8	110:58	2006/02/27	6.1
	ユーロコプター式 EC135P1型	1	8	154:31	1997/02/25	15.1
	平均計	24	--	---	---	17.9

5. 運航状況に関する情報

1) 平成23年度の伊豆諸島地域における路線を定めた旅客輸送の実績

一 運航機種別飛行時間

・シコルスキー式S76C+型	586時間47分
・シコルスキー式S76C++型	550時間50分

2) 区間別就航率

区 間	計画便数	就航便数	就航率
八丈島－青ヶ島	794	684	86.1%
八丈島－御蔵島	734	687	93.6%
三宅島－御蔵島	740	692	93.5%
三宅島－大 島	738	684	92.7%
大 島－利 島	738	656	88.9%

3) 区間別搭乗率

区 間	提供座席数	輸送旅客数	搭乗率
八丈島－青ヶ島	6156	4527	73.5%
八丈島－御蔵島	6183	2935	47.5%
三宅島－御蔵島	6228	3631	58.3%
三宅島－大 島	6156	3400	55.2%
大 島－利 島	5904	2635	44.6%

6. 法第111条の4に規定に基づく報告に関する事項

平成23年10月3日神奈川県愛甲郡清川村で発生しました作業中のヘリコプター事故につきまして、事故概要、推定原因、安全対策について下記に報告いたします。

一 事故概要

平成23年10月3日、JA508A号機は、機長及び整備士の2名が搭乗し、物資輸送作業のため神奈川県愛甲郡清川村宮が瀬の飛行場外離着陸場より丹沢山系の荷降ろし場に向け離陸。荷降ろし場において荷物を降ろし、飛行場外離着陸場へ帰投中、同県清川村付近に墜落している当該機が発見されました。

一 推定原因

機長の通報によりテールローターにトラブルが発生している事が告げられていたことから、その機能を失ったことが原因と推定されています。なお、その他事故原因は運輸安全委員会にて現在、調査中であります。

一 安全対策

- ・ 空荷状態で釣り針フックのみでの飛行禁止
- ・ フックの重量制限の設定
- ・ 空荷状態および荷吊り状態での速度制限の設定
- ・ テールローター機能喪失時における緊急操作要領の特別訓練の実施
- ・ 航空安全管理室の設置
- ・ 技術情報の周知体制の見直し

7. 平成23年度に輸送の安全を確保するために講じた措置

一 安全管理体制

事業所毎に安全ミーティングを定期的で開催して意見交換を行い、総合安全推進委員会において収集された不具合事例等の分析を実施した上で部門間での共有化を図り安全情報として全社員に周知しました。

一 運航部門

航空保安情報、運航安全情報、技術情報等運航の安全に係わる各種情報を関係者に周知徹底を図るとともに、防災や物輸業務の担当者による安全会議を開催し、活発な意見交換を行い安全意識の高揚を図りました。

一 整備部門

不安全事象・不具合事項を周知する為、「東邦整インフォメーション」の発行を行いました。

整備安全会議を開催し、不安全事象・不具合事項に対する再発防止策の再確認およびエンジンメーカーのセミナー情報の共有を図りました。

社内および外部によりヒューマンファクター教育を継続して実施しました。

一 総務営業部門

安全会議を開催し、安全運航に対する意識の共有を図りました。

8. 平成24年度における安全目標

1) 安全に関する経営目標並びに重点施策

- ・ 事故絶無
- ・ 安全管理規程の確実な実施
- ・ 社内情報伝達体制の活性化

2) 部門別安全重点施策

(1) 運航部門

不安全事象等の報告環境の整備並びに情報の共有化を推進させ、併せて過去事例における再発防止策を徹底し、改めて運航の安全確保を第一に目指す。

「安全憲章並びに企業理念」から、部員全員参加による不安全事象の排除を目標として、ヒヤリハット等不安全事象に係る情報の収集、解明、対策、周知を持ってこれら事象の排除を図る。

(2) 整備部門

ヒューマンファクターズの見地に加え、レジリエンスエンジニアリングの考え方をを用いて、その時点での最善な行動を採る「人間力」を発揮し、事

象発生の未然防止または被害を最小限に収束させた事例を収集し部内共有する。

(3) 総務営業部門

安全・安心な快適職場を構築するため、地上作業の安全ルール徹底により労働災害ゼロを目指すとともに、安全衛生管理体制の基本に立ち返り法令順守を含めた体制強化に努める。またメンタルヘルスチェックや安全衛生教育等を実施し職場環境の向上に努める。

以上