

安全報告書

(2017 年度)

大阪航空株式会社

本安全報告書は、航空法第 111 条の 6、並びにこれに基づく航空法施行規則第 221 条の 5 及び第 221 条の 6 に基づいて作成しました。

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
(航空法施行規則第 221 条の 6 第 1 号)

○ 安全宣言

- ・ 安全運航は当社の絶対的な使命として永遠に追求してゆくことを宣言します。
- ・ 安全運航は企業運営の基盤であり、社会的にも大きな責務であることを自覚し、安全安心のために全社一丸となって取り組みます。

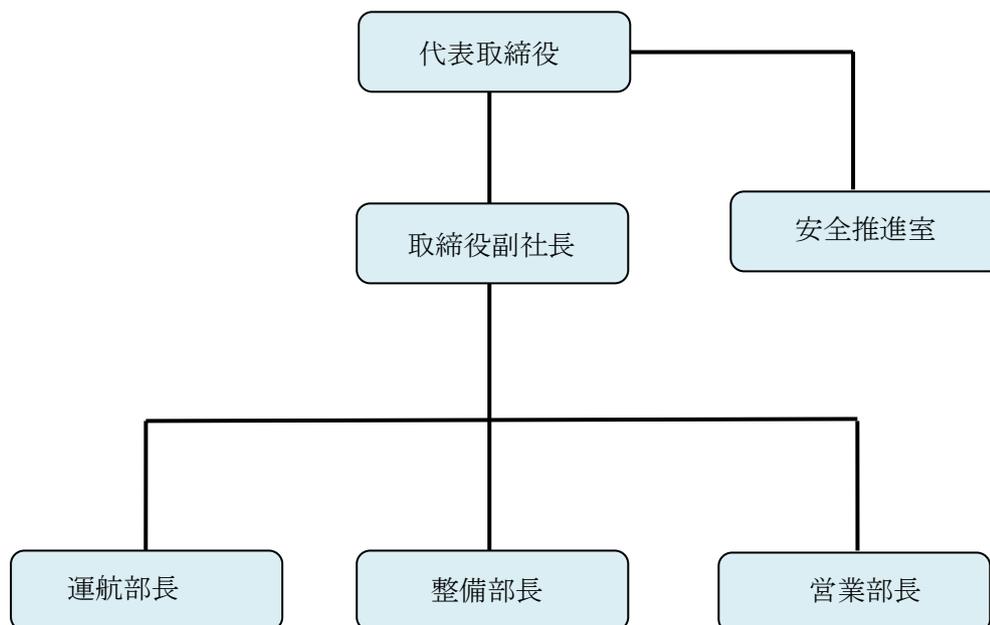
○ 経営理念

- ・ 法令、運航規程、整備規程、関連規程等を遵守し、日常の業務を実施します。
- ・ お客様から信頼を頂ける会社となるべく全社員が取り組んでいきます。
- ・ チームワークとコミュニケーションを大切にします。

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
(航空法施行規則第 221 条の 6 第 2 号)

① 安全確保に関する組織及び人員に関する情報

イ) 全体及び安全確保に関する組織の組織図



(2018 年 3 月 31 日現在)

ロ) 各組織の機能・役割の概要

- ・ 安全統括管理者が中心となり、運航部門、整備部門及び営業部門と直接結び付き、安全運航を推進していくとともに、最高責任者(代表取締役)に報告します。
- ・ 安全推進室は、代表取締役直轄機関において、安全運航確保のため総合的体制確立及び各部門の意思疎通と安全意識の高揚を図ります。

ハ) 各組織における人員数(兼務を含む)

- ・ 安全推進室……………2名
- ・ 総務部……………2名
- ・ 営業部……………2名
- ・ 運航部……………8名
- ・ 整備部……………11名
- ・ 燃料事業部……………5名
- ・ 滋賀事業部……………9名
- ・

ニ) 航空機乗組員、客室乗務員及び整備従事者の数

- ・ 航空機乗組員………10名
- ・ 客室乗務員……………0名
- ・ 整備従事者……………10名
- ・

ホ) 運航管理者の数及び整備従事者のうち有資格整備士の数

- ・ 運航管理者……………7名
- ・ 有資格整備士……………10名
- ・

② 日常運航の支援体制

イ) 航空機乗組員、客室乗務員、整備従事者及び運航管理者に係る定期訓練及び審査の内容「運航規程審査要領:空航第 58 号」、「整備規程審査要領:空機第 73 号」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許可審査要領(安全関係):空機第 68 及び 69 号」により定められています。これらの規程については、国土交通省航空局ホームページをご覧ください。

ロ) 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の体制
同上

ハ) 安全に関する社内啓発活動等の取組み

- ・ 安全推進会議の実施
- ・ 安全教育の実施
- ・ 安全情報の発行

③ 使用している航空機に関する情報

機 種	機 数	座席 数	平均年間 飛行時間	平均年間 飛行回数	導入開始	平均機齢
セスナ式 172R 型	1	4	412	354	2002 年 4 月	14 年 6 ヶ月
パイパー式 PA-34-220T 型	1	6	57	47	2009 年 6 月	10 年 7 ヶ月
ロビンソン式 R22Beta 型	2	2	381	294	1986 年 11 月	13 年 10 ヶ月
ロビンソン式 R44 II 型	1	4	82	153	2005 年 7 月	8 年 7 ヶ月

(2018 年 3 月 31 日現在)

④ 運航状況に関する情報

- イ) 当該事業年度における保有機種別及び路線別の輸送実績、並びに路線別の便数
路線を定めて運航していないため省略

3. 法第 111 条の 4 の規定に基づく報告書に関する事項 (航空法施行規則第 221 条の 6 第 3 号)
法第 111 条の 4 に規定する「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」(事故、重大インシ
デント及びその他安全上のトラブルの発生状況)

① 総件数..... 2 件

② 主要な事態(安全上の重大性や社会的反響が大きかった事態)の概要及び対応状況..... 0 件

③ トラブルの種類別、機種別、国内線・国際線の別の発生状況等、参考となるデータ

イ) 航空事故..... 0

ロ) 重大インシデント..... 0 件

ハ) その他安全上のトラブル..... 2 件

(1) 降着装置(ランディングギア)サーキットブレーカーのポップアップ

2017 年 7 月 13 日(PA34,JA003A)、離陸上昇中にランディングギア(降着装置 LDG)の
ハイドロポンプ(HYD)サーキットブレーカー(CB)がポップアップしているのに気づき、CB
をリセット後、予防の為 八尾へ帰投した。

原因探求の為、CB の状態、背面の電気配線、ハイドロポンプ等を点検し、電気ショ
ートや高温等の以上は見あたりませんでした。また、機体をジャッキアップし、降着装置
の動作確認(リトラクション)をしたところ異常はみられず、正常に作動しました。

(2) ローターのオーバー回転

2017年11月1日(R22,JA22KM)、事業用操縦士実地試験のストレートオートロテーション科目において、進入開始時の操縦操作が大きかつ急激であった為、ローター回転が制限値を超えました。

原因としては、受験生が極度に緊張し操縦操作が大きかつ急激になった為です。

4. 輸送の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に関する事項
(航空法施行規則第221条の6第4号)

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ために講じた措置又は講じようとする措置

(1) ランディングギアサーキットブレーカーのポップアップ

症状が確認できなかった為、乗員には「降着装置を操作する際には、CBの状況を確認する」よう周知を行いました。

(2) ローターのオーバー回転

事業用訓練生に対して、試験に臨む心構えの教育と次の注意点の再確認をしました。

- ・急激な操縦操作(サイクリック)を避けること
- ・クロスチェックを迅速に行い、計器指示を正確に把握する事
- ・ローター回転数を維持する為に、適切なコレクティブ操作を行うこと

② 国から受けた事業改善命令、厳重注意その他の文書による行政処分又は行政指導を受けた場合には、これに関して講じた措置又は講じようとする措置

なし

③ 上記①及び②以外に安全性向上のために講じた措置又は講じようとする措置

全社員に対して安全教育を実施しました。

④ 輸送の安全に関する目標の達成度、安全に関する取組みの実施状況、安全上のトラブルの発生状況等を踏まえた、当該事業年度における自社の輸送の安全の状況に関する総括的な評価

2017年度に関しましては、弊社の安全に関する目標を概ね達成できました。

⑤ 2018 度における全社的な安全目標、安全に関する各部門における具体的な取り組み目標

安全管理規程に基づき安全を最優先する運航を行います。

安全目標	航空事故発生件数	0 件
安全指標	1) 全社員を対象にした安全教育	2 回
	2) 安全情報(ヒヤリハット)の報告件数	10 件

以上