

安全報告書

(2020 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。

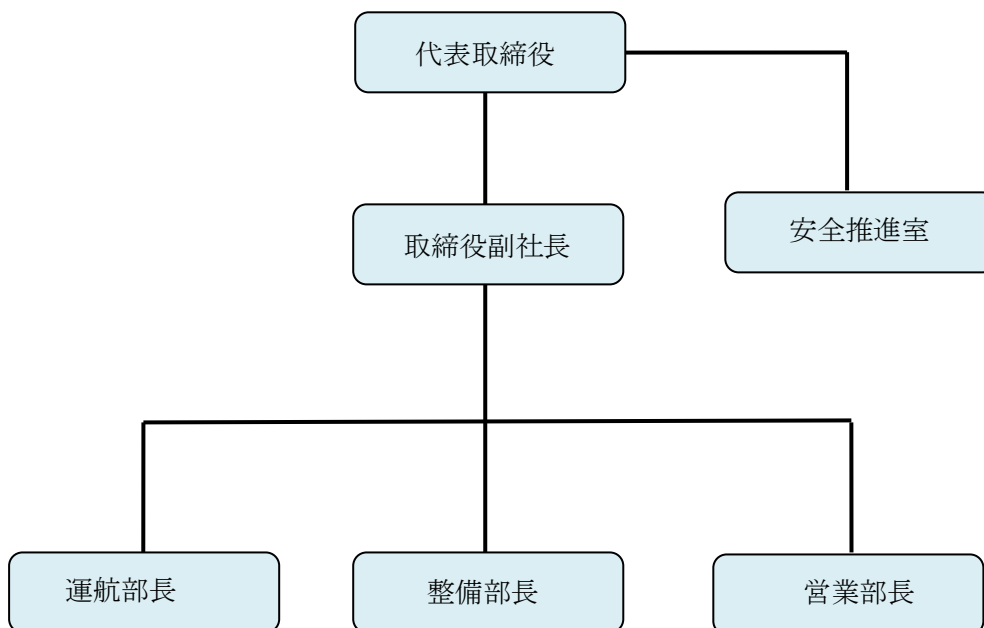
○ 経営理念

- ・ 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



(2021 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……………11名
- ・ 整備部……………7名
- ・ 滋賀事業部……………12名

二) 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……………15名
- ・ 客室乗務員……………0名
- ・ 整備従事者……………11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(担当者) 4名
- ・ 有資格整備士…………… 8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	375	303	2002 年 4 月	16 年 1 ヶ月
パイパー式 PA-34-220T 型	1	6	118	82	2009 年 6 月	13 年 1 ヶ月
ロビンソン式 R22Beta 型	2	2	254	259	1986 年 11 月	17 年 4 ヶ月
ロビンソン式 R44 II 型	1	4	20	19	2005 年 7 月	11 年 10 ヶ月

(2021 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..... 0 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..... 1 件

1) 失速警報器の不具合

日 時: 2021 年 2 月 28 日

機 種: セスナ式 172 型

失速からの回復操作の訓練中、失速警報装置が作動しなかった為に、飛行訓練を中止し
八尾空港に帰投した。

その後の点検で失速警報装置の構成部品であるスコープ(プラスチック製)に亀裂があり、当
該亀裂によりスコープ側の負圧が十分確保されず警報の作動に必要な空気量が不足し不
作動になったものと推定した。

当該部品を交換し失速警報装置が正常に作動することを確認しました。

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

なし

- 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

全社員を対象に定例の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

2020 年度に関しまして、弊社の安全に関する目標は概ね達成できました。

- ⑤ 2021 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。

安全指標・安全目標

1) 航空事故及び重大インシデント発生件数	0 件
2) 安全パトロールの実施	12 件
3) ヒヤリハット提出件数	10 件
3) アルコール検査の完全実施とアルコール検知	100%と 0 件