



2009 年度 安全報告書

この報告書は航空法第 111 条の 6 の規定に基づくものです。

2009 年 7 月 23 日～2010 年 3 月 31 日

株式会社フジドリームエアラインズ

目 次

1. 安全管理体制
 - 1.1 安全管理の基本方針
 - 1.2 会議体
 - (1) 安全推進委員会
 - (2) オペレーション安全部会
 - (3) 事故調査部会
 - 1.3 安全目標
 - (1) 2009 年度の安全目標
 - (2) 2009 年度の安全目標の達成成果
 - (3) 2010 年度の安全目標
 - 1.4 安全監査
 - (1) 2009 年度の安全監査実績
 - (2) 2009 年度の安全監査レビュー
 - (3) 2010 年度の安全監査
 - 1.5 安全教育
 - (1) 安全教育の考え方
 - (2) 2009 年度における安全教育の実績
 - (3) 2010 年度における安全教育の予定
 - 1.6 コミュニケーション
 - (1) 報告制度
 - (2) 情報の周知
 - 1.7 リスクマネジメント
 - 1.8 緊急時対策
 - 1.9 その他の安全活動
 - (1) 安全フォーラム
2. 組織
 - 2.1 全体組織と人数
 - 2.2 各組織の機能概要
 - 2.3 運航乗務員、客室乗務員、運航管理者および整備従事者の数
 - 2.4 運航乗務員、客室乗務員、運航管理者および整備従事者に係る訓練および審査
3. 運航概要
 - 3.1 航空機に関する情報
 - 3.2 輸送実績
4. 事故、重大インシデント、その他の安全上のトラブルの発生状況
 - 4.1 事故、重大インシデント
 - 4.2 安全上のトラブル



フジドリームエアラインズ安全報告書

4.3 国土交通省から受けた厳重注意

4.4 運輸安全マネジメント評価

1.安全管理体制

1.1 安全管理の基本方針

安全管理規程の冒頭に、以下の会社方針が書かれており、全ての安全活動がこの基本方針に基づき定められている。

安全は、我社の最優先、最大のテーマである。

安全は、即経営および管理の問題である。

我々は、安全運航を確保するための不断の努力を惜しんではならない。

航空運送事業は許認可事業と呼ばれる公共的色彩の強い事業であり、我々は諸法令の定めるところに従い、謙虚、且つ公正な態度・姿勢で事業を進めていかななくてはならない。すべての社員は、会社が定める諸規程、諸規則、通達、指示事項に則り、業務を確実に実行しなければならない。すべての作業は定められたマニュアルに基づき、愚直なまでに基本に忠実に、基準、規則に基づき実行されなければならない。マニュアルの内容が現状と合わない場合には、積極的に取り上げ決められたルールに従って改訂を行わなければならない。

航空運送事業には、多種多様の現場があり、こうした現場で働くすべての社員が、職場規律を守り士気高く働くことが大切であり、各職場内での上下、左右の関係が風通しの良い、何でも言える雰囲気づくり、失敗を隠さず、咎めず、次の改善に繋げて行く為の真剣な話し合いが大切である。

安全文化は、魂を入れなければ定着しないし、機能しないものである。我々は、日々の業務にあたって常に安全運航への強い意識を持ち、一つひとつの作業を規則、マニュアルに基づき基本に忠実に実行し安全文化を醸成し、安全運航を堅持する。

1.2 会議体

安全関係事項について、討議、報告を行い、社内の共通の認識および方向性を持たせるために以下の会議体が設けられている。

(1) 安全推進委員会

- ・社長を委員長として、3ヵ月に1回開催される。
- ・年度の安全目標、安全活動、安全監査等の方針について決定を行う。
- ・2009年度における安全推進委員会開催日

2009年7月11日
2009年10月19日
2009年12月14日
2010年3月23日

(2) オペレーション安全部会

- ・安全推進室長を部会長とし、毎月開催される。
- ・安全管理体制を維持する上での支障となる事項の議論を行う。
- ・日常発生する安全に関係する事象を紹介し、対策の是非を討議する。
- ・2009年度におけるオペレーション安全部会開催日

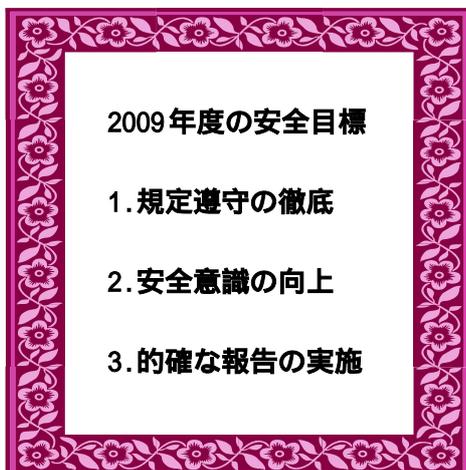
2009年8月11日
2009年9月29日
2009年10月13日
2009年11月30日
2009年12月28日
2010年1月25日
2010年2月23日
2010年3月19日

(3) 事故調査部会

- ・事故・重大インシデント発生時に、原因究明及び再発防止策策定のために設置される。
- ・事故調査部会は、事故・重大インシデントが発生していないため、今まで開催されていない。

1.3 安全目標**(1) 2009年度の安全目標**

- ・全社安全目標ということで、以下の3点が掲げられた。



(2) 2009 年度の安全目標の達成成果

2009 年度の安全目標について、各部でレビューした結果、以下のまとめがされている。

- ・ 規定遵守の徹底
規定遵守はなされているが、多忙の中で、規定改訂に遅れが生じている。
- ・ 安全意識の向上
各部署は、情報誌の発行、ブリーフィングの徹底等、夫々工夫をして安全意識の向上を図っている。
- ・ 的確な報告の徹底
ミーティング等で各種報告書の提出徹底を周知している。

(3) 2010 年度の安全目標

- ・ 前年度が 7 月から運航開始であること、および目標達成が充分とはいえない状況から、2010 年度も以下の通り同じ目標としている。

**1.4 安全監査****(1) 2009 年度の安全監査実績**

- ・ 2009 年度は安全監査開始の初年度であり、監査員の経験蓄積のために、被監査部門の業務を一般分野（安全管理規程、事故処理規程等に基づくもの）と専門分野（それぞれの所管する規定類に基づくもの）に分けて 2 回実施した。
- ・ 整備部門については、整備監査のシステムがあるので、一般分野のみを実施した。
- ・ 安全監査員は 6 名（安全推進室 4 名、安全推進室以外の者 2 名）で、監査員の養成訓練の為に、監査開始が 11 月になった。
- ・ 一部の組織については、2010 年度の 4 月にずれ込んだ。
- ・ 2009 年度に実施した安全監査を以下に示す。

- ・ 2009 年 11 月 5 日 ライン整備部
- ・ 2009 年 11 月 6 日 整備管理部
- ・ 2009 年 11 月 18 日 客室乗員グループ
- ・ 2009 年 11 月 19 日 空港・客室業務部 企画・業務グループ
- ・ 2009 年 11 月 27 日 運航部
- ・ 2009 年 12 月 2 日～3 日 静岡空港支店
- ・ 2009 年 12 月 11 日 乗員部
- ・ 2010 年 1 月 7 日 安全推進室
- ・ 2010 年 1 月 13 日～14 日 小松空港支店
- ・ 2010 年 1 月 19 日～20 日 熊本空港支店
- ・ 2010 年 1 月 22 日 乗員審査グループ
- ・ 2010 年 1 月 26 日～27 日 鹿児島空港支店
- ・ 2010 年 2 月 10 日 整備監査グループ
- ・ 2010 年 2 月 23 日 客室乗員グループ (2 回目)
- ・ 2010 年 3 月 18 日 安全統括管理者
- ・ 2010 年 3 月 24 日 社長
- ・ 2010 年 3 月 30 日 安全推進室 (2 回目)
- ・ 2010 年 4 月 13 日 乗員部 (2 回目)
- ・ 2010 年 4 月 14 日 運航部 (2 回目)
- ・ 2010 年 4 月 19 日 空港・客室業務部 企画・業務グループ (2 回目)
- ・ 2010 年 4 月 27 日 乗員審査グループ (2 回目)



客室乗務員による機内清掃

(2) 2009 年度の安全監査レビュー

就航が 2009 年 7 月で、監査初年度であったこともあり幾つかの部署は 2010 年度にずれ込んだが、予定された全部署の監査を終了した。指摘事項は、2009 年度で 11 項目あり、適切に措置が取られた。監査の運用について第 10 回オペレーション安全部会で意見聴取を行った。その結果、「部内では気付かない点を指摘され、参考になった。」とのコメントがあった。



安全監査を実施中の状況

(3) 2010 年度の安全監査

2010 年度は、間接部門 18 回、空港支店 7 回の安全監査を予定している。

1.5 安全教育

(1) 安全教育の考え方

2009年度は運航開始初年度であったため、安全管理の考え方を中心に安全教育を行った。初回教育は、FDA 全役職員（契約社員、派遣社員を含む）および直接契約の委託先社員を対象としている。1回1時間

2年目以降の定期訓練としては、他社事故事例、ヒューマンエラー等の考察を行う。

(2) 2009年度における安全教育の実績

FDA 社員 239 人が受講

直接契約の委託先社員 55 人が受講

(3) 2010年度における安全教育の予定

運航、整備の生産本部の社員を中心に、定期訓練を計画している。

1.6 コミュニケーション

(1) 報告制度

(a) 義務報告

義務報告では以下の件数の報告が提出されている。

- ・機長報告書 9 件
- ・地上運航従事者報告書 4 件
- ・機材不具合報告書 12 件
- ・安全阻害行為等報告書 1 件
- ・客室乗務員報告書（勤務毎に毎日書かれている）

(b) 自発的報告

自発的報告では以下の件数の報告が提出されている。

- ・ Safety Report System 6 件（トライアル期間を含む）

(2) 情報の周知

役員から社員に対しては、会議体、節目における行事等に際し、適宜情報の周知が行われている。役員及び安全推進室から発行された、安全に関する文書として発行されたものとしては以下の件数がある。

- ・社長 1 件
- ・安全統括管理者 1 件
- ・安全推進室長 12 件

1.7 リスクマネジメント

各種報告を元に、リスクの評価を行い、受容許容範囲に入らないと評価されたものに



フジドリームエアラインズ安全報告書

については、別途対策を講じることとしている。

2009年度については、17件の評価を行い、受容許容範囲を超えたものはなかった。

1.8 緊急時対策

事故・重大インシデント発生時に備え、航空事故処理規程にその体制を規定している。関係者がそれぞれの任務についての認識、理解を深めるため、および規程上の運用に何か問題点がないか検証するために、年一回の事故模擬演習を実施している。2009年度は2010年2月25日に実施した。



事故対策本部の演習



旅客をターミナルに誘導する演習

1.9 その他の安全活動

(1) 安全フォーラム

各職場の代表者4人が、それぞれの職場における安全活動について1人10分ずつ講演をするフォーラムを実施している。2009年度は、2010年1月12日に開催し、以下のテーマの発表が行われた。社員、委託先を含めて130人の聴衆が集まった。



委託先ランプ作業者の発表

「プリフライトチェックにおける安全確認」 ---- 客室乗務員

「事故ゼロへの挑戦」 ----- 委託先ランプ作業者

「運航管理業務における安全活動」 ----- 地上運航従事者

「元気の出る業務」 - ----- 整備員



社長あいさつ



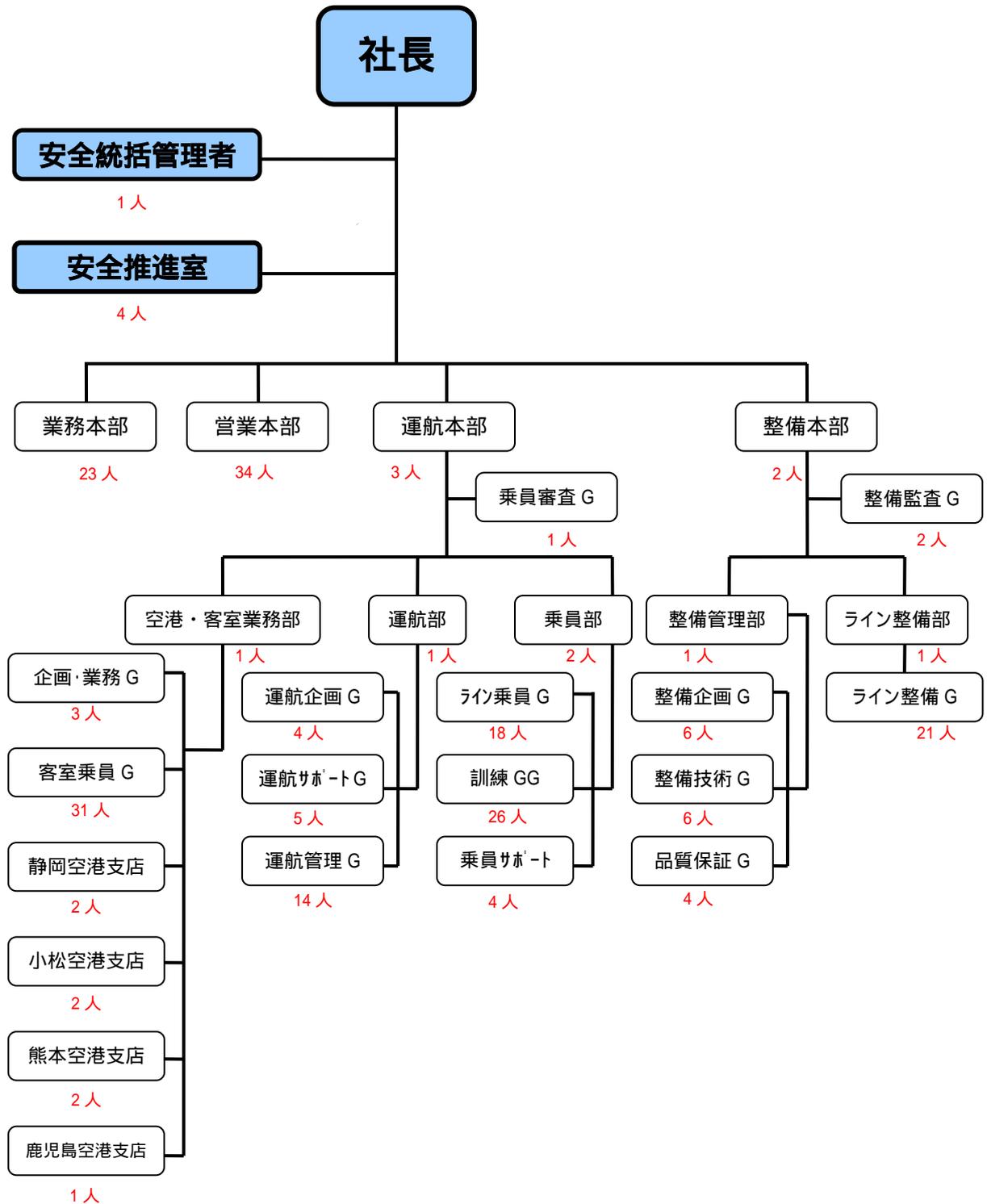
会場風景

2. 組織

2.1 全体組織と人数

会社全体の組織図および各組織に人数を以下に示す。

注：2010年3月31日現在の人数



2.2 各組織の機能概要

各組織の機能概要を以下に示す。

(1) 社長

- ・安全に関する最終責任
- ・安全に関する基本方針の設定
- ・安全推進委員会の委員長
- ・安全統括管理者の選任

(2) 安全統括管理者（副社長）

- ・会社の安全管理体制を統括的に管理する責任
- ・安全施策、安全投資などの経営に対する提言

(3) 安全推進室

- ・安全管理体制の構築と維持を行う責任
- ・安全啓発活動の実施
- ・安全監査の実施

(4) 生産本部（運航本部、整備本部）

- ・各生産本部内の安全目標の設定、実施
- ・各生産本部内における安全管理体制のモニターと維持



客室乗務員による機内清掃

2.3 運航乗務員、客室乗務員、運航管理者および整備従事者の人数

以下の人数となっている。

- ・運航乗務員 22 人（内、機長 12 人）
- ・客室乗務員 29 人（内、前任客室乗務員 16 人）
- ・地上運航従事者 14 人（内、運航管理者 7 人）
- ・整備士 22 人（内、確認整備士 13 人）

2.4 運航乗務員、客室乗務員、運航管理者および整備従事者に係る訓練および審査

日常運航に直接携わる運航乗務員、客室乗務員、運航管理者および整備従事者については、法要件を満たすことは当然のこととして、更に訓練の修了後に会社として審査を行い、安全品質が確保できることを確認した後に、社内認定を行っている。

特に運航の安全に直結する運航乗務員の訓練については、運航初年度からフルフライトシミュレータを導入し、訓練に使用している。所有機 3 期の段階でフルフライトシミュレータを導入するのは他社でも例がなく、経営陣の安全に対する姿勢の表れとなっている。



シミュレータ

3. 運航概要

3.1 航空機に関する情報

2010年3月31日現在、以下の3機のEmbraer 170シリーズで運航している。

Embraer 170-100STD 型 2機 (76人乗り)

Embraer 170-200STD 型 1機 (84人乗り)

機種	機数	座席数	初号機導入	平均機齢	平均年間飛行時間	平均年間飛行回数
Embraer 170	3	76～84	2009年7月	0.6	950時間	1261サイクル



FDA 1号機

3.2 輸送実績

旅客の輸送実績は以下の表の通りとなっている。

(2009年7月23日から2010年3月31日まで)

路線	便数	旅客数	提供座席数	利用率
静岡 小松	991 便	33,883 人	75,404 席	44.9%
静岡 熊本	495 便	17,519 人	37,628 席	46.6%
静岡 鹿児島	501 便	22,877 人	38,116 席	60.0%

4. 事故、重大インシデント、その他の安全上のトラブルの発生状況

4.1 事故、重大インシデント

事故、重大インシデントは発生していない。

4.2 安全上のトラブル

2009年度は航空法第111条の4に相当する「安全上のトラブル」が以下の1件発生し、国土交通省に報告している。

(1) 小松空港アプローチ時に被雷

2009年12月20日、JA01FJ機が進入降下中、飛行場周辺に散在する雷雲の付近で被雷した。計器指示に異常はなかったため、雷雲を避けて進入を継続しようとしたところ、管制機関から強度のエコーが進入経路上にあり、進入は難しいとの報告を受けたため、静岡空港へ引き返した。

静岡空港にて点検の結果、胴体前方のレドームから右側窓の10番目にかけて胴体外板に約28箇所の被雷痕跡を確認した。機体製造者のエンブラエル社および修理委託先と12月21日午前中に現状の確認を行い小修理と判断したが、静岡空港では当該修理ができないため委託先にて当該部位の修理を行った。

4.3 国土交通省から受けた嚴重注意

2009年9月30日に以下の内容の嚴重注意が東京航空局長から発せられた。

嚴重注意の内容

2009年9月26日のFDA111便(静岡 熊本)に業務として搭乗していた職員(整備士)が、着陸進入時にパーソナルコンピュータを使用していたことが判明した。当該行為は、航空法第73条の3(安全阻害行為等の禁止等)に違反する行為であった。また客室乗務員が同行を認識していたにもかかわらず注意を怠った。

弊社の措置

公共交通機関を担う航空運送事業者である弊社の職員がこのような違法な行為を行ったことは大変遺憾なことであり、安全に対する社員の意識について深く反省をするところがある。本件については、以下の再発防止策を行い、東京航空局へ報告した。

- A. 社長は、再発防止策の確定後、再発防止策の確実な実施と二度とこのような事例を発生させないように全社員が気を引き締めて業務に取り組むように、指示文書を発行。
- B. 整備本部は、当該整備士に対して電子機器使用制限について再教育を行い、再教育の効果および本事例の重大性についての認識ができていることを確認。
- C. 客室乗員グループは、当該客室乗務員に対して、規律を守らない旅客が例え社員であったとしても毅然とした態度で保安要員としての業務を行うように再教育を行い、その理解度を確認。

- D. イレギュラー事象が発生した場合には、空港支店は運航統制者に通報することにする。運航統制者は、該当する関係者に連絡する。特に安全・保安に関する事象の場合は必ず安全推進室長を含めることとする。安全推進室長は、必要により各部門に対して当面の処置についての指示を出す。このような初期報告の体制を安全管理規程に規定。
- E. 客室乗務員は、安全や保安に係わる事象については、必ずフライトアテンダント・レポートにて報告することを周知。
- F. 安全推進室長は、安全推進組織への迅速な報告の徹底についての注意喚起文書を発行。
- G. 安全推進室は、全社員に対して、安全阻害行為を含めた追加安全教育を実施。

4.4 運輸安全マネジメント評価

運輸安全マネジメント評価は、国土交通省が全運輸モード（航空・鉄道・海運・自動車）を対象に安全管理体制の運用状況を確認し、要改善点を助言するもの。

弊社に対しては 2009 年 12 月 17 日に評価が行われ、以下の総評が行われた。

御社における安全管理体制の構築及び改善に関する取組みについては、経営トップのリーダーシップの下、輸送の安全に関する各種取組みを推進しており、特に以下の事項について評価します。

経営トップのコミットメントの発揮

しかしながら、安全文化の構築と定着を図り、安全性を段階的に向上させるためには、安全管理体制の継続的な改善と不断の取組みが不可欠であるため、計画している様々な活動の確実な実施、効果検証及び見直しを行うとともに、以下に掲げる事項について、更なる取組みを期待します。

経営トップのコミットメントの継続

教育・訓練のプログラム等の効果検証及び見直しを実施する仕組みの構築」

以上