

2010 年度 安全報告書

2010 年 4 月 1 日～2011 年 3 月 31 日



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

(株)フジドリームエアラインズ

目次

	ページ
1 安全管理体制.....	3
1.1 安全管理の基本方針.....	3
1.2 会議体.....	3
1.2.1 安全推進委員会.....	3
1.2.2 オペレーション安全部会.....	4
1.2.3 事故調査部会.....	5
1.3 安全目標.....	5
1.3.1 2010年度の安全目標.....	5
1.3.2 2010年度の安全目標のレビュー.....	5
1.3.3 2011年度の安全目標.....	6
1.4 安全監査.....	7
1.4.1 2010年度の安全監査実績.....	7
1.4.2 2010年度の安全監査レビュー.....	8
1.4.3 2011年度の安全監査計画.....	8
1.5 安全教育.....	8
1.5.1 安全教育の考え方.....	8
1.5.2 2010年度における安全教育の実績.....	8
1.5.3 2011年度における安全教育の予定.....	8
1.6 コミュニケーション.....	8
1.6.1 報告制度.....	8
1.6.1.1 義務報告.....	8
1.6.1.2 自発的報告.....	9
1.6.2 情報の周知.....	9
1.6.3 役員との直接対話.....	9
1.6.4 表彰.....	9
1.7 リスクマネジメント.....	9
1.8 緊急時対策.....	10
1.8.1 事故模擬演習.....	10
1.8.2 空港における航空事故対応訓練への参加.....	10
1.9 その他の安全活動.....	11
1.9.1 安全フォーラム.....	11
2 組織.....	12
2.1 全体組織と人数.....	12
2.2 各組織の機能概要.....	14

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.....	14
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.....	14
3	運航概要.....	15
3.1	航空機に関する情報.....	15
3.2	輸送実績.....	15
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.....	16
4.1	事故、重大インシデント.....	16
4.2	安全上のトラブル.....	16
4.3	国土交通省から受けた嚴重注意.....	16
4.4	運輸安全マネジメント評価.....	16

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を行い安全文化を醸成し、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。

1.2.1 安全推進委員会

社長を委員長として、原則として3か月に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。2010年度における安全推進委員会開催日および主な議事は以下の通り：

回次	開催日	主な議事
第6回	2010年7月5日	夏季安全旬間の設定について、2010年度の安全活動方針(社内安全監査、安全フォーラム、事件・事故等対応訓練)、個別活動報告
第7回	2010年9月13日	夏季安全旬間の活動報告、社内安全監査報告
第8回	2010年12月13日	年末年始の輸送等安全総点検の活動について、ヒヤリハット情報の提供促進に向けた活動について、社内安全監査報告、個別活動報告
第9回	2011年3月16日	平成22年度マネジメントレビュー(安全目標のレビュー)、平成23年度安全目標の設定、社内安全監査報告、個別活動報告

1.2.2 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ほか、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。2010年度におけるオペレーション安全部会開催日と主な議事は以下の通り:

回次	開催日	主な議事
第9回	2010年4月20日	安全関連情報の褒賞制度について、平成22年度各部安全目標、各部報告
第10回	2010年5月27日	安全関連情報の提言・報告の活性化について、異常運航情報の一斉配信制度、社内安全監査報告、各部報告
第11回	2010年6月22日	安全褒賞制度の提案取り下げについて、夏季安全旬間における役員の参加について、安全フォーラム、事件・事故対応訓練、社内安全監査報告、各部報告
第12回	2010年7月20日	航空局安全監査のフォロー状況、夏季安全旬間における安全目標のレビュー、爆破等予告情報対応訓練の計画、東京航空局管内の不具合事例の紹介、社内安全監査報告、夏季安全旬間の活動計画、各部報告
第13回	2010年8月24日	夏季安全旬間活動報告(安全目標のレビュー、役員対話、安全フォーラム)、爆破等予告情報対応訓練、社内安全監査報告、各部報告
第14回	2010年9月14日	社外有識者による安全講話の実施、社内安全監査報告、2010年度下期航空局による安全監査立入検査日程
第15回	2010年10月19日	ヒヤリハット情報の収集促進について、社内安全監査報告、JALによるコードシェア監査に関するフォローアップの実施について、国土交通省「運輸安全マネジメント評価」の実施、各部報告
第16回	2010年11月16日	「年末年始輸送安全総点検」について、社内安全監査報告、爆破予告通報事例について、空港支店における爆破予告訓練、各部報告

回次	開催日	主な議事
第17回	2010年12月21日	ヒヤリハット情報の収集促進について、年末年始の輸送等安全総点検の活動について、平成22年度安全目標の活動中間レビュー、安全フォーラムの実施、社内安全監査報告、国土交通省「運輸安全マネジメント評価」の実施報告、各部報告
第18回	2011年1月18日	年末年始輸送安全総点検の総括、安全目標12月レビューの総括、社内安全監査報告、ヒヤリハット報告制度の事務局員選定について、各部報告
第19回	2011年2月15日	平成22年度安全目標レビューについて、平成23年度安全目標の設定について、安全フォーラム実施報告、安全講話の実施について、各部報告
第20回	2011年3月15日	平成22年度安全目標レビュー、平成23年度安全目標の設定、「イレギュラー事象対策検討委員会」の設置について、安全講話の実施報告、航空事故模擬演習の実施報告、ヒヤリハット報告制度の事務局活動状況、CDL誤適用に係る航空局随時監査の報告、各部報告

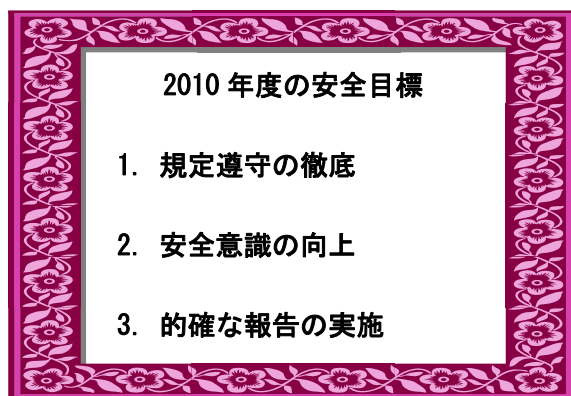
1.2.3 事故調査部会

事故・重大インシデント発生時に原因究明および再発防止策策定のために設置される。これまで事故や重大インシデントは発生していないため、事故調査部会は開催されていない。

1.3 安全目標

1.3.1 2010年度の安全目標

全社安全目標として以下の3点を掲げた。



1.3.2 2010年度の安全目標のレビュー

2010年度の安全目標について、年度初めに各部門で具体的な施策を設定し、1年間目標達成に向けて活動を行った。こうした活動について、夏季安全旬間および年末年始安全輸送総点検の期間中に各部でレビューを実施し、進捗状況を確認した。年度末の最終レビュー(マネジメントレビュー)の結果は以下の通り:

① 規定遵守の徹底

規定やマニュアルの配布管理は一応満足できるレベルに達していると判断できるが、規定やマニュアル自体が最新かつ使いやすいものになっているかについての危惧あり(メーカー・マニュアルの反映遅れ、旧組織名が残っている規定類など)。小牧空港への移転に伴う規定類改定も必要となることから、タイムリーな改定や使い易い規定にするための見直しを実施すべきではないか。また規定の遵守の観点でも、依然として規定やマニュアルからの逸脱事例が認められることから、継続して規定遵守の徹底を図る必要がある。

② 安全意識の向上

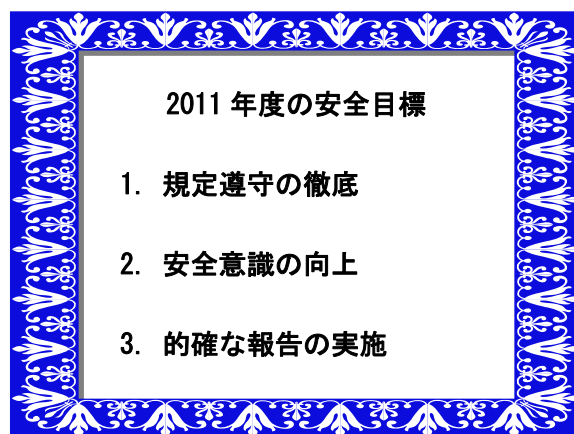
安全教育や安全フォーラムの実施により安全文化の醸成に努めてきており、一定の成果は上がっていると思われるが、本項目は安全管理の基本要件として重要であり、かつ地道な活動が必要であることから、今後とも安全目標のひとつとして存続させるべきである。ただし、具体的な施策については、安全教育や安全フォーラム以外の視点も必要であり、安全管理システム(SMS)推進の観点から、日常業務におけるハザード(不安全要因)の特定やヒヤリハット報告の推進を図るべきである。

③ 的確な報告の徹底

義務的報告については概ね規程に従って的確に実施されていると判断されるが、不具合報告の遅れや報告書の処理遅れが認められる。迅速な報告の重要性については、安全推進室長通達を発行して再度周知徹底を図ったが、上述のヒヤリハット報告の推進等を通じて報告する文化の醸成を図る必要がある。

1.3.3 2011年度の安全目標

上記マネジメントレビューの結果を受けて、2011年度も同じ目標を継続することとした。



この安全目標に対し、各部門が目標達成のための具体的な施策を設定し、目標管理を行っている。また、目標の達成状況を確認するための中間レビューを実施予定である。

1.4 安全監査

1.4.1 2010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回実施したが、2010年度は、監査員の経験もある程度蓄積できたので、各部門とも年1回の実施とした。監査の対象はグループ単位とした。整備本部については、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5名（安全推進室3名、安全推進室以外の者2名）である。実施した監査の日程は下表の通りである。

被監査部門			日程
社長			2011年3月24日
安全統括管理者			2011年3月28日
安全推進室			2010年12月17日
整備本部	ライン整備部	ライン整備グループ	2010年6月14日
	整備管理部	整備技術グループ	2010年6月18日
		品質保証グループ	2010年7月7日
		整備企画グループ	2010年7月15日
	整備監査グループ		2010年7月16日
運航本部	運航部	運航サポートグループ	2010年12月1日
		運航管理グループ	2010年10月6日
		運航企画グループ	2010年10月20日
	乗員部	乗員サポートグループ	2010年9月15日
		ライン乗員グループ	2010年10月8日
		訓練グループ	2010年10月27日
	乗員審査グループ		2010年11月29日
	空港客室業務部	空港企画グループ	2011年3月4日
		客室グループ	2011年3月8日、10日
		静岡空港支店	2010年7月26日～28日
		小松空港支店	2010年12月15日（書面監査）
		名古屋空港支店	2010年10月開設のため実施せず
		福岡空港支店	2010年8月25日～27日
	熊本空港支店	2010年11月10日～12日	
	鹿児島空港支店	2010年12月7日～8日	
	札幌空港支店	2010年9月8日～10日	
	松本空港支店	2010年9月28日～30日	
営業本部	営業第1部	コールセンター	2010年5月18日

1.4.2 2010 年度の安全監査レビュー

2010 年度は予定された全部署の監査を終了した。指摘事項は 17 項目あり、適切に措置が取られていることを年度末のマネジメントレビューで確認した。

1.4.3 2011 年度の安全監査計画

2011 年度は、間接部門 16 回、空港支店 9 回の安全監査を予定している。なお、8 月に花巻空港支店および青森空港支店が開設されるが、両支店に対する安全監査は年度末に実施予定である。また、間接部門の組織改正を 8 月に予定しており、間接部門に対する監査は原則として組織改正後の組織に対して、組織改正後の体制整備の確認も含めて実施することとしている。また、各種不具合対応で実施されている対策の実施状況を確認するための随時監査を積極的に実施し、その結果をオペレーション安全部会等に報告し、対策の有効性を継続的かつ包括的に評価することとしている。

1.5 安全教育

1.5.1 安全教育の考え方

安全管理規程の規定に従って、新入社員全員に対して初回教育を実施した。また、2 年目以降の定期訓練として、運航本部および整備本部の現業社員を対象に、定期教育(リカレント教育)を行うこととしている。

1.5.2 2010 年度における安全教育の実績

2010 年度に実施した安全教育の実績は表の通りである。

種別	受講者数	講義内容
初回教育	140 名	当社の安全のポリシーなどを対面教育
リカレント教育	85 名	他社事故や最近の当社不具合の事例紹介の映像教材を制作し自習

1.5.3 2011 年度における安全教育の予定

引き続き、新入社員に対する初回教育、2 年目以降の社員(運航、整備の生産本部の社員)に対する定期訓練を実施する。

1.6 コミュニケーション

1.6.1 報告制度

1.6.1.1 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。

報告書種別	報告件数
機長報告書	46
地上運航従事者報告書	4
機材不具合報告書	45
安全阻害行為等報告書	0
客室乗務員報告書	(勤務毎に毎日書かれている)

1.6.1.2 自発的報告

自発的報告の制度として Safety Report System を設けており、2010 年度は 10 件の報告があった。これらの報告に対しては、必要により報告者の協力を得て対策を講じたり、情報共有の目的で Safety NEWS で紹介したりした。なお、自発的報告については、運輸安全マネジメント評価で「ヒヤリ・ハット情報を報告しやすい環境の創出」を検討するようアドバイスされており(4.4 項参照)、当報告制度の活用をさらに推進し、報告する文化の醸成を図りたい。

1.6.2 情報の周知

役員から社員に対しては、年末年始安全総点検等の機会を利用して、適宜情報の周知が行われている。役員および安全推進室から発行された安全に関する文書の発行件数は以下の通りである。

- ・ 社長メッセージ 1 件
- ・ 安全推進室長通達 15 件

1.6.3 役員との直接対話

役員と社員との間のコミュニケーションを活性化し、会社の経営方針を現場に正確に伝え、また現場における問題点を吸い上げるために役員と直接対話の機会を夏季安全旬間の期間中に設けた。



1.6.4 表彰

2010 年 7 月 20 日に福岡空港において、受託手荷物を搭載する際に手荷物の内部で小さなライトが点灯しているのを搭載者(委託先)が発見された。当該手荷物を預けたお客さまに確認したところ、電子蚊取器が作動していることが判明し、電源を切って再搭載された。この事例に対し、発見者を表彰した。

1.7 リスクマネジメント

安全マネジメントシステム(SMS)の一環として、各種報告に基づいてリスク評価を行い、受容範囲に入らないと評価されたものについては、別途対策を講じることとしている。リスク評価は、国際民間航空機関(ICAO)が発行している安全マネジメントマニュアル(Safety Management Manual)に準拠して行っている。2010 年度については、35 件の評価を行い、受容範囲を超えたものはなかった。リスクレベルごとの件数は表の通り。

リスクレベル	説明	件数
受容可能	更なる対策は不要。	33
許容可能	リスク低減施策が有効に機能しているかレビューし、リスクが受容範囲内に管理されていることが確認されれば許容可能(不十分であれば、更なるリスク削減策を講じ、リスクを受容範囲内に管理する)。	2
受容不可	リスクが少なくとも受容可能なレベル(リスクレベル 2 以下)まで低減されなければ運航不可。	0

1.8 緊急時対策

1.8.1 事故模擬演習

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、また規程上の運用に何か問題点がないか検証するために、年 1 回の事故模擬演習を実施している。2010 年度は 2011 年 3 月 10 日に実施した。



1.8.2 空港における航空事故対応訓練への参加

2010 年 11 月 26 日に静岡空港において実施された航空機事故対応訓練に参加した。この訓練は、着陸した航空機が横風にあおられて左主軸のタイヤがパンクし、滑走路を逸脱。乗客は自力脱出および救急隊が救出したが、その後燃料が流出し火災が発生したとの想定で実施された。



1.9 その他の安全活動

1.9.1 安全フォーラム

各職場における安全活動について紹介してもらい、その情報を社員の間で共有することで、安全意識の高揚を図ることを目的として、毎年安全フォーラムを開催している。2010年度は、夏と冬の2回開催した。詳細は以下の通り。

《2010年夏》

日 時	2010年8月20日、10時～11時
場 所	本社トレーニングセンター会議室
題 目	①「お客様を安全な空の旅に」(静岡エアポートサービス旅客部) ②「小松空港におけるランプ安全活動」(JAL スカイ金沢・空港業務部ランプサービスセクション) ③「爆破予告電話への対応訓練」(シミュレーター事業部(前コールセンター責任者)) ④「乗員のヒューマンファクター訓練」(運航本部乗員部機長)
参加者	約 100 名



《2011年冬》

日 時	2011年2月2日、14時～15時
場 所	静岡空港内多目的ホール
題 目	①「運航乗務員のスケジュール管理」(乗員サポートグループ) ②「今日も一日安全運航！」(福岡空港支店) ③「故障への対処と予防整備」(ライン整備部) ④「旅客搭乗前のセキュリティー・チェック」(客室乗員グループ)
参加者	約 110 名

また、今年度は安全フォーラムの特別講演として、早稲田大学理工学術院教授の小松原明哲先生に「ヒューマンエラーを活かす取り組み」と題する講演を実施してもらい、安全意識の高揚に努めた。

《特別講演》

日 時	2011年2月22日、14時～15時
場 所	静岡空港内多目的ホール
題 目	「ヒューマンエラーを活かす取り組み」(早稲田大学理工学術院教授 小松原明哲先生)
参加者	約 80 名

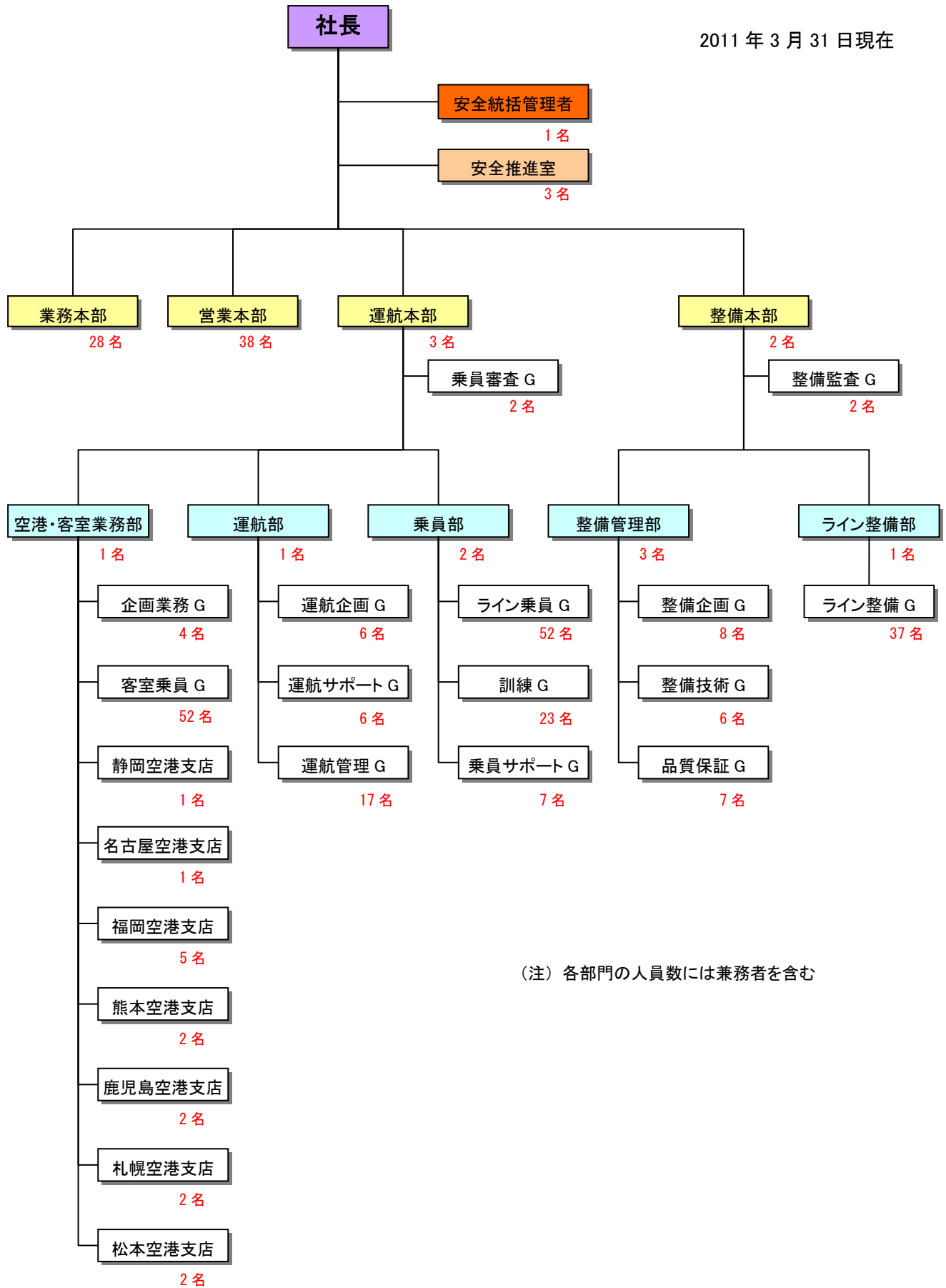


2. 組織

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次ページの図に示す(2011年3月31日現在)。

2011年3月31日現在



(注) 各部門の人員数には兼務者を含む

2.2 各組織の機能概要

各組織における安全管理に係る機能の概要を以下に示す。

(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

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

2011年3月31日現在の人員数は以下の通りである。

- ・ 運航乗務員 56名(内、機長 38名)
- ・ 客室乗務員 40名(内、先任客室乗務員名 21名)
- ・ 地上運航従事者 12名(内、運航管理者 8名)
- ・ 整備士 34名(内、確認主任者 16名)

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機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。

3 運航概要

3.1 航空機に関する情報

2011年3月31日現在、以下の5機のエンブラエル(Embraer)170シリーズで運航している。

Embraer 170-100STD 型 3機(76人乗り)

Embraer 170-200STD 型 2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	5	76/84	2009年7月	2.1	1,844時間	1,656サイクル



FDA 1号機

3.2 輸送実績

旅客の輸送実績は下表の通り。

(2010年4月1日から2011年3月31日まで)

路線	便数	旅客数	提供座席数	搭乗率	備考
静岡⇔小松	725	19,523	57,348	34%	3月27日より運休
静岡⇔熊本	711	23,806	55,908	43%	
静岡⇔鹿児島	737	28,196	57,836	49%	
静岡⇔福岡	1,893	80,664	149,524	54%	
静岡⇔札幌(直行便)	436	26,180	34,504	76%	10月30日まで運航
静岡⇔松本	290	10,858	22,872	48%	10月31日から3月26日まで運航
松本⇔札幌	601	34,036	47,460	72%	
松本⇔福岡	599	22,574	47,532	48%	
名古屋(小牧)⇔福岡	1,506	51,224	120,056	43%	10月31日より運航
名古屋(小牧)⇔熊本	20	681	1,520	45%	3月27日より運航
全路線	7,518	297,742	594,560	50%	搭乗率は平均値

(注) 旅客数には無償旅客を含む。

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

2010 年度に発生した航空法第 111 条の 4 に相当する「安全上のトラブル」は下表の通り。

発生日	機番	出発地	目的地	事象
2010-06-24	JA03FJ	松本	札幌	進入中、高揚力装置展開時の運用限界速度を一時的に超過した。
2010-08-22	JA02FJ	福岡	松本	降下中、航空機衝突防止装置の回避指示に従って回避操作を行った。
2010-09-05	JA03FJ	福岡	松本	上昇中、客室左前方ドアに不具合がある計器表示があった。
2010-09-23	JA01FJ	静岡	小松	降下中、航空機衝突防止装置の回避指示に従って回避操作を行った。
2010-09-25	JA01FJ	札幌	静岡	降下中、航空機衝突防止装置の回避指示に従って回避操作を行った。
2010-10-04	JA03FJ	静岡	鹿児島	上昇中、航空機衝突防止装置の回避指示に従って回避操作を行った。
2010-10-17	JA03FJ	静岡	小松	左側ウィンドシールド(風防窓)に亀裂が発生したため引き返した。
2010-11-09	JA04FJ	小牧	福岡	上昇中、航空機衝突防止装置の回避指示に従って回避操作を行った。
2010-12-16	JA05FJ	福岡	小牧	降下中、一時的な速度超過が発生した。
2010-12-28	JA01FJ	札幌	松本	降下中、航空機衝突防止装置の回避指示に従って回避操作を行った。
2010-12-29	JA01FJ	松本	静岡	上昇中、航空機衝突防止装置の回避指示に従って回避操作を行った。
2011-01-15	JA05FJ	静岡	熊本	上昇中、航空機衝突防止装置の回避指示に従って回避操作を行った。
2011-02-10	JA01FJ	福岡	小牧	進入中、高揚力装置展開時の運用限界速度を一時的に超過した。
2011-02-27	JA05FJ	静岡	松本	進入中、高揚力装置展開時の運用限界速度を一時的に超過した。
2011-03-17	JA03FJ	静岡	熊本	上昇中、航空機衝突防止装置の回避指示に従って回避操作を行った。
2011-03-29	JA02FJ	松本	福岡	離陸後、鳥衝突により第 2 エンジンファンブレードの一部を損傷した。

TCAS RA に基づいて回避操作を実施した事例が多いことから、運航本部で分析を実施した。その結果、巡航高度への上昇途中で航空管制から水平飛行が指示された場合で、上昇速度が毎分 1,000 フィート(約 300メートル)以上の場合に多く発生していることが判明した。このため、指示された水平飛行高度より 2,000 フィート(約 600メートル)手前で上昇速度を毎分 1,000 フィート以下にするよう手順を変更した。その結果、TCAS RA の件数は大幅に減少した。

4.3 国土交通省から受けた嚴重注意

2010 年度に国土交通省から受けた書面による嚴重注意はない。

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。当社に対しては2010年12月13日～14日に第2回の評価が行われ、以下の総評を受けている。

御社における安全管理体制の構築・改善に関する取組みについては、経営トップをはじめ社員が一丸となって安全の確保に取り組んでおり、特に昨年の評価時と比較し、以下に掲げる項目については、見直し・改善がなされており、評価いたします。

- ① 「安全フォーラム」の取組みにおけるPDCAサイクルの実施
- ② 内部監査制度及び実施の充実化

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及び不断の取組みが不可欠であることから、引き続き、経営トップが主体的かつ積極的に関与していただくとともに、以下に掲げる項目において、更なる取組みを講じることについて、ご検討ください。

- ① 社内の情報伝達及びコミュニケーションに関し、経営管理部門より現場社員まで、及び部門間における安全にかかる共通認識や理解の形成並びにFace to Faceで自由に対話できる仕組みの構築
- ② ヒヤリ・ハット情報を報告しやすい環境の創出

上記の2点の改善に係るコメントに対しては、以下のような取り組みを計画している。

① 社内コミュニケーションの活性化

安全旬間等の機会を利用して役員との安全対話を継続的に実施することによりコミュニケーションの活性化を図ることとした。

② ヒヤリハット報告の推進

各部門担当者をアサインし、ヒヤリハット情報収集の推進を図ることとした。2011年2月22日に担当者ミーティングを開催し、推進策について討議した。夏季安全旬間等の機会を捉えて、ヒヤリハット情報だけでなく、潜在的不具合要因(ハザード)の報告収集のキャンペーンを実施し、報告する文化の醸成を図ることとした。

以上