

2011 年度 安全報告書

2011 年 4 月 1 日～2012 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.....	4
1.1 安全管理の基本方針.....	4
1.2 会議体.....	4
1.2.1 安全推進委員会.....	4
1.2.2 オペレーション安全部会.....	5
1.2.3 事故調査部会.....	6
1.3 安全目標.....	6
1.3.1 2011年度の安全目標.....	6
1.3.2 2011年度の安全目標のレビュー.....	6
1.3.3 2012年度の安全目標.....	7
1.4 安全監査.....	8
1.4.1 2011年度の安全監査実績.....	8
1.4.2 2011年度の安全監査レビュー.....	9
1.4.3 2012年度の安全監査計画.....	10
1.5 安全教育.....	10
1.5.1 安全教育の考え方.....	10
1.5.2 2011年度における安全教育の実績.....	11
1.5.3 2012年度における安全教育の予定.....	11
1.6 コミュニケーション.....	11
1.6.1 報告制度.....	11
1.6.1.1 義務報告.....	11
1.6.1.2 自発的報告.....	11
1.6.2 情報の周知.....	11
1.6.3 役員との直接対話.....	12
1.6.4 安全に係る表彰.....	12
1.7 リスクマネジメント.....	13
1.8 緊急時対策.....	13
1.8.1 事故模擬演習.....	13
1.8.2 空港における航空事故対応訓練への参加.....	13
1.8.3 爆破予告電話に対する対応訓練.....	14
1.9 その他の安全活動.....	14
1.9.1 安全フォーラム.....	14

2	組織	16
2.1	全体組織と人数	16
2.2	各組織の機能概要	17
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	17
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	17
3	運航概要	18
3.1	航空機に関する情報	18
3.2	輸送実績	18
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	19
4.1	事故、重大インシデント	19
4.2	安全上のトラブル	19
4.3	国土交通省から受けた嚴重注意	20
4.4	運輸安全マネジメント評価	20

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。2011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10回	2011年7月12日	夏季安全旬間の設定について、2011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11回	2011年10月17日	夏季安全旬間の実施報告(役員との直接対話、安全フォーラム)、不具合対策進捗状況、航空局安全監査結果、社内安全監査報告
第12回	2011年12月19日	年末年始の輸送等安全総点検の実施について、航空機事故模擬演習実施報告、爆破予告対応訓練の実施報告、安全フォーラム、社内安全監査報告、運輸安全マネジメント評価の実施報告
第13回	2012年3月26日	平成23年度マネジメントレビュー(安全目標のレビュー)、平成24年度安全目標の設定、社内安全監査報告、爆破予告訓練の結果報告

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。2011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(定例の社内安全監査報告および各部報告は省略)：

回次	開催日	主な議事
第21回	2011年4月26日	平成23年度各部安全目標、今期社内安全監査計画について
第22回	2011年5月24日	航空局報告事項に対する是正処置の進捗状況について
第23回	2011年6月14日	航空局随時監査の指摘事項の対応について
第24回	2011年7月26日	航空局定例監査の結果について、夏季安全旬間の活動計画
第25回	2011年8月24日	航空局報告事項に対する是正処置の進捗状況について、航空局定例監査の結果について
第26回	2011年9月21日	役員との対話のフォローアップ、夏季安全旬間の報告(安全フォーラム、ヒヤリハット報告、規定の見直し等)
第27回	2011年10月25日	本年度安全目標の進捗状況について、安全監査の指摘事項・気づき事項のフォローアップについて
第28回	2011年11月29日	航空事故模擬演習の実施について、航空局安全推進連絡会議出席報告
第29回	2011年12月27日	航空事故模擬演習の実施結果について、各空港における爆破予告対応訓練の実施について、来年度の安全目標について、運輸安全マネジメント評価結果について
第30回	2012年1月31日	航空局報告事象の発生について
第31回	2012年2月21日	2011年度マネジメント評価(安全目標の達成度評価を含む)について、2012年度の安全目標について、爆破予告訓練の実施報告

回次	開催日	主な議事
第32回	2012年3月13日	航空局報告事項に対する是正処置の実施状況について、2011年度マネジメント評価について、2012年度安全目標の設定について、来年度のオペレーション安全部会開催要領

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 2011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 2011年度の安全目標のレビュー

(1) 規定遵守の徹底

今年度は、安全目標の一環として全般的な「規定の見直し」を指示して実施してきた。規定作成部門では、ユーザーの意見を収集し、改善すべき項目をピックアップして改定作業を実施したが、局申請を要するものを中心に、改定作業が完了していないものが見受けられた。新規路線開設や優先順位の高い法改正に伴う規定改定等を限られた要員で優先的に実施してきたためと判断され、やむを得ない部分もあるが、当社も運航開始から3年目であり、規定見直しの理由のひとつとして挙げた「会社設立時以降規定類の全般的な見直しが実施されておらず、実態に合っていないものが出てきている」ことから、来年度も継続して見直しを実施する必要がある。

また、規定遵守の視点でも、今年度は、規定通りに業務が実施されていない事例が数件発生した。要因はヒューマンエラーやコミュニケーション上の問題など様々であり、単なる規定遵守の問題に留まらないが、結果的に規定違反に至っている点は真摯に受け止める必要があり、ヒューマンエラー対策も含めて、計画されている再発防止策をきちんと実践する必要がある。加えて、規定遵守という基本的な行動規範の励行については、社員の安全意識の問題の一部でもあることから、今後とも安全意識の向上に係わる啓発活動を

継続していく必要がある。

(2) 安全意識の向上

安全啓発活動については安全フォーラム等計画通りに実施してきたが、ヒヤリハット等の安全情報の収集の点では目標達成には至っていない。夏季安全旬間の一環として、実体験だけでなく潜在的な不具合要因や安全上の懸念も含めて安全情報の発掘を試みるとともに、安全管理実施要領も改定してセーフティーレポートの対象範囲の拡大を図ったが、十分なレベルには達しているとは言いがたい。

また、運輸安全マネジメントや航空局の監査などの機会に、社員の安全意識のレベルをどのように評価しているのかという質問も寄せられている。評価手法についても来年度以降の検討課題としたい。

(3) 的確な報告の実施

義務的報告については概ね規定に従って実施されていると判断されるが、不具合に対する対応の観点では、もっと早い段階で、あるいは、より詳細な情報が提供されていれば別の展開もあったのではないかとと思われる事例が見受けられた。単なる報告で終わらせるのではなく、その情報を社内で共有し活用するしくみを確立し、フィードバックを的確に行うしくみを整えることで、報告の推進も図れるのではないかと考える。この点については、義務報告だけでなく、自発的報告についても同様である。

1.3.3 2012 年度の安全目標

当社は 6 機体制で全国 10 地点を結び、毎日 20 往復の運航を計画するまでに成長してきており、平成 24 年度は、当社にとって正念場とも言える年になる。航空運送事業者としての至上命題である安全運航を維持しつつ、企業の存続に必要な利益を確保するためには、社員一人ひとりが安全に対する高い意識を維持するとともに、業務に必要な知識やスキルを身につけて、航空業界のプロとして業務を遂行する必要があると考えられた。

また、平成 21 年の運航開始から 3 年が経過しようとしており、会社の規定や業務の手順等についても改善すべき点が散見されるようになってきており、こうした不備が規定遵守に影響を及ぼす事態も散見されるようになってきている。こうしたことから、業務のしくみについても見直しを行ない、当社の事業形態にマッチしたものに修正すべき時期に来ているのではないかと考えられた。

以上のことから、平成 24 年度は、安全目標に対する視点を変更し、安全運航を支える“人”と安全管理の“しくみ”という 2 つの基本的な業務要素に焦点を当て、安全目標を設定することにした。

2. 全社安全目標

① 安全意識の高い人材育成の推進(人づくり)

- ・ 教育訓練や安全啓発活動を充実させることで、安全意識が高く、かつ航空業界のプロとして業務に必要な知識、スキルを兼ね備えた人材を育成します。
- ・ 部門間の連携を強化し、安全に係わるコミュニケーションを活性化することで、安全を最優先する企業風土を醸成します。
- ・ 安全に係わる行動指針の設定や安全意識レベルの測定方法について検討します。

② 安全管理のしくみの改善(しくみづくり)

- ・ 規定の見直し(フェーズⅡ)を実施し、当社の事業形態にマッチしたものに修正します。
- ・ 安全に係わる情報共有のしくみを強化し、安全情報の「見える化」を推進します。
- ・ リスク評価のしくみを整備し、安全管理の PDCA サイクルを確立します。

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、進捗管理を行っている。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 2011 年度の安全監査実績

2011 年度は、期中に本部制から部制への組織改正が予定されたため、本社間接部門の監査については、できるだけ組織改正後(8 月以降)に、新体制での業務実施状況の確認も含めて実施した。また、花巻(8 月)、青森(8 月)、新潟(10 月)の 2 空港支店の開設と、福岡空港におけるグランドハンドリング業務の委託先変更が予定されていたため、こうした事業計画変更部分については、手厚く監査を実施した。新潟空港支店は開設時期が遅いことから、平成 24 年度のできるだけ早い時期に監査を計画することとし、平成 23 年度の監査は実施していない。

被監査部門		日程
社長		2012 年 3 月 30 日
安全統括管理者		2012 年 3 月 26 日
安全推進室		2012 年 3 月 28 日
整備部	ライン整備グループ	2011 年 9 月 14 日
	整備技術グループ	2011 年 10 月 7 日
	整備企画グループ	2011 年 10 月 26 日
	整備監査グループ	2011 年 11 月 2 日
運航部	運航グループ運航サポートチーム	2012 年 2 月 23 日、24 日
	運航グループ運航管理チーム	2011 年 5 月 25 日
	第 1 乗員グループ	2012 年 2 月 28 日

	第2乗員グループ	2011年11月22日
	訓練グループ	2011年12月2日
	乗員審査グループ	2012年1月13日
空港・客室業務部	空港企画グループ	2012年3月21日
	客室グループ	2012年2月29日
	静岡空港支店	2011年9月8日、9日
	熊本空港支店	2011年10月20日、21日
	鹿児島空港支店	2011年11月13日～15日
	福岡空港支店	2012年1月19日、20日
	札幌空港支店	2011年6月1日～3日
	松本空港支店	2011年7月21日、22日
	名古屋空港支店	2011年9月28日～30日
	花巻空港支店	2011年12月12日～14日
	青森空港支店	2012年3月14日～16日
経営企画部	コールセンター	2011年12月1日

1.4.2 2011年度の安全監査レビュー

2011年度は予定された全部署の監査を終了した。指摘事項は9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。

監査における指摘事項や気づき事項(指摘事項ではないが改善を検討すべき所見)を分類したものが図1であり、国交省が発行している「安全管理のガイドライン」に収録されている安全管理の要素別に分類してみた。文書作成と記録保持の2つの分類に係る指摘が多くなっているが、これは、監査の際に、規定・マニュアルや教育訓練記録といった文書のチェックが中心になっており、いわゆる「適合性の視点」での監査が大半を占めていることを示している。これに対し、安全管理のPDCAサイクルを確立するためには、安全管理のしくみが有効に機能しているかどうか、すなわち「有効性の視点」での監査に軸足を移していく必要があると考えている。図2は、図1の監査所見が2つの要素のいずれに該当するかどうかを調査し、まとめたものであるが、2/3が「適合性の視点」での所見になっており、上記見解がデータの的にも裏付けられる。

図1. 監査所見の分類

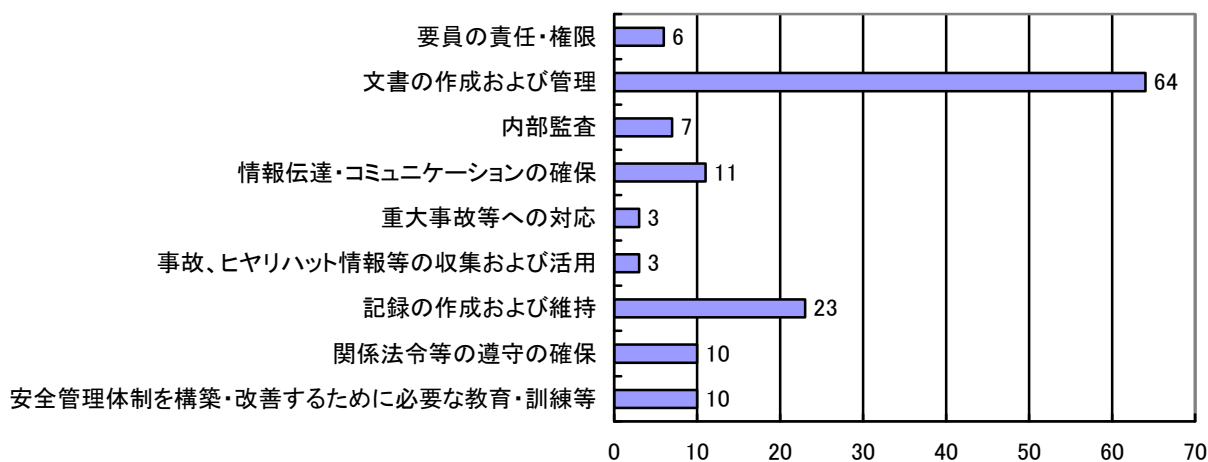
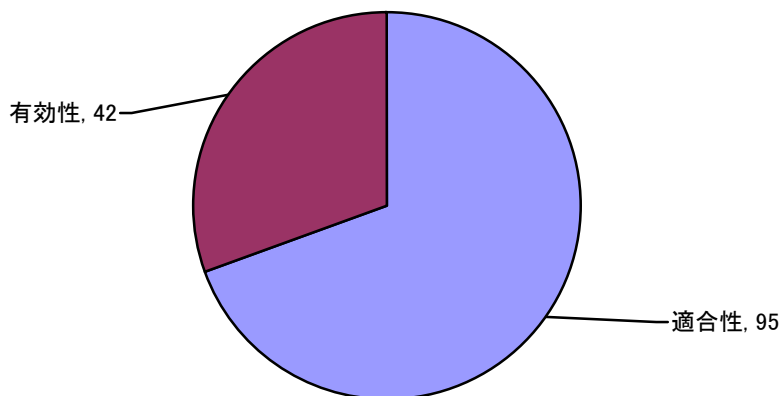


図2. 適合性と有効性の分類



1.4.3 2012 年度の安全監査計画

2012 年度は、間接部門 15 回、空港支店 10 回の安全監査を予定している。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、運航部および整備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 2011 年度における安全教育の実績

2011 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	105 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	414 名	規定違反事例の発生を受け、コンプライアンス教育を全社員対象に実施した(SAS 社も含む)。

1.5.3 2012 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。なお、運航乗務員および客室乗務員に対しては、教育受講の機会確保の観点から、定期救難訓練の際に実施することとした。

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	37
地上運航従事者報告書	5
機材不具合報告書	56
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 を設けているが、2011 年度の報告件数は 4 件と少なかった。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、報告推進を図るため、1.3.2 項にも示したが、夏季安全旬間の一環として、実体験だけでなく潜在的な不具合要因や安全上の懸念も含めて安全情報の発掘を試みるとともに、安全管理実施要領も改定してセーフティーレポートの対象範囲の拡大を図ったが、十分なレベルには達しているとは言いがたい。

1.6.2 情報の周知

役員から社員に対しては、随時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。

- ・ 副社長メッセージ 3 件
- ・ 安全推進室長通達 17 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。

なお、この直接対話で出された意見や提言については、安全推進室が取りまとめ、フォローを実施している。



1.6.4 安全に係る表彰

2011 年度に実施された表彰は以下の通り。

番号	対象者	表彰内容
①	整備士	機材に搭載されている「安全のしおり」に記載されている着水時の緊急脱出経路の図に間違いがあるのを搭乗中に発見した。
②	運航管理者	MEL/CDL Manual の EICAS メッセージリストに印刷上の不備(原因は PDF 変換時の誤変換)が多数あるのを発見した。
③	機長、副操縦士	離陸時に、離陸経路上に鳥の群れを発見したため、約 125 ノットという高速ではあったものの、瞬時的確な判断により離陸を中断し、鳥衝突の重大な危険を回避した。
④	福岡空港支店および SAS 福岡空港事業所	ランブ事故の要因分析や対策の立案を協力して実施し再発防止に努めた。特に、失敗経験から学び、年末年始輸送安全総点検とリンクした目標を設定し実践していることや、ユニークなランブ無事故記録表の作成など、独自の対策を工夫して実践しているところは、他の社員の模範となることから、表彰した。
⑤	SAS 福岡空港事業所	前日の整備処置確認のためのエンジン試運転および除雪作業等の追加作業にも拘らず、満席の便を定刻に出発させたことに対して整備部長が感謝状を渡した。

①、②および④は安全推進室長、③は副社長・安全統括管理者、⑤は整備部長からの表彰。

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。2011年度については、37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
許容可能 (Acceptable)	更なる対策は不要。	25
受容可能 (Tolerable)	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)。	12
受容不可 (Intolerable)	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。2011年度は2011年12月7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

2011年10月27日に名古屋小牧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、機体の主脚にトラブルが発生し緊急着陸を要請して着陸。着陸後滑走路を逸脱して停止したものの、かく座炎上、機内に煙が充満し、乗員・乗客に多数の負傷者が発生したとの想定で実施された。消防車による

消火、負傷者の搬出およびトリアージ、病院への搬送等の手順について訓練が実施された。この訓練に当社も対策本部要員や救護班として参加し、訓練を実施した。



1.8.3 爆破予告電話に対する対応訓練

万一爆破予告電話があった場合の対応要領について、特に電話の審議評価の実施要領に関する訓練を毎年実施している。2011 年度は、空港支店のうち、新設支店および支店長や支店長代理の変更があった所を中心に計 6 か所実施した。

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。2011 年度は、夏と冬の 2 回開催した。詳細は以下の通り。

《2011 年度・夏》

日 時	2011 年 8 月 30 日、14 時～15 時
場 所	名古屋空港 2 階会議室 B
題 目	①「非常救難訓練について」(客室乗員グループ) ②「初めての重整備について」(整備企画グループ) ③「社内安全監査について」(安全推進室))
参加者	約 100 名



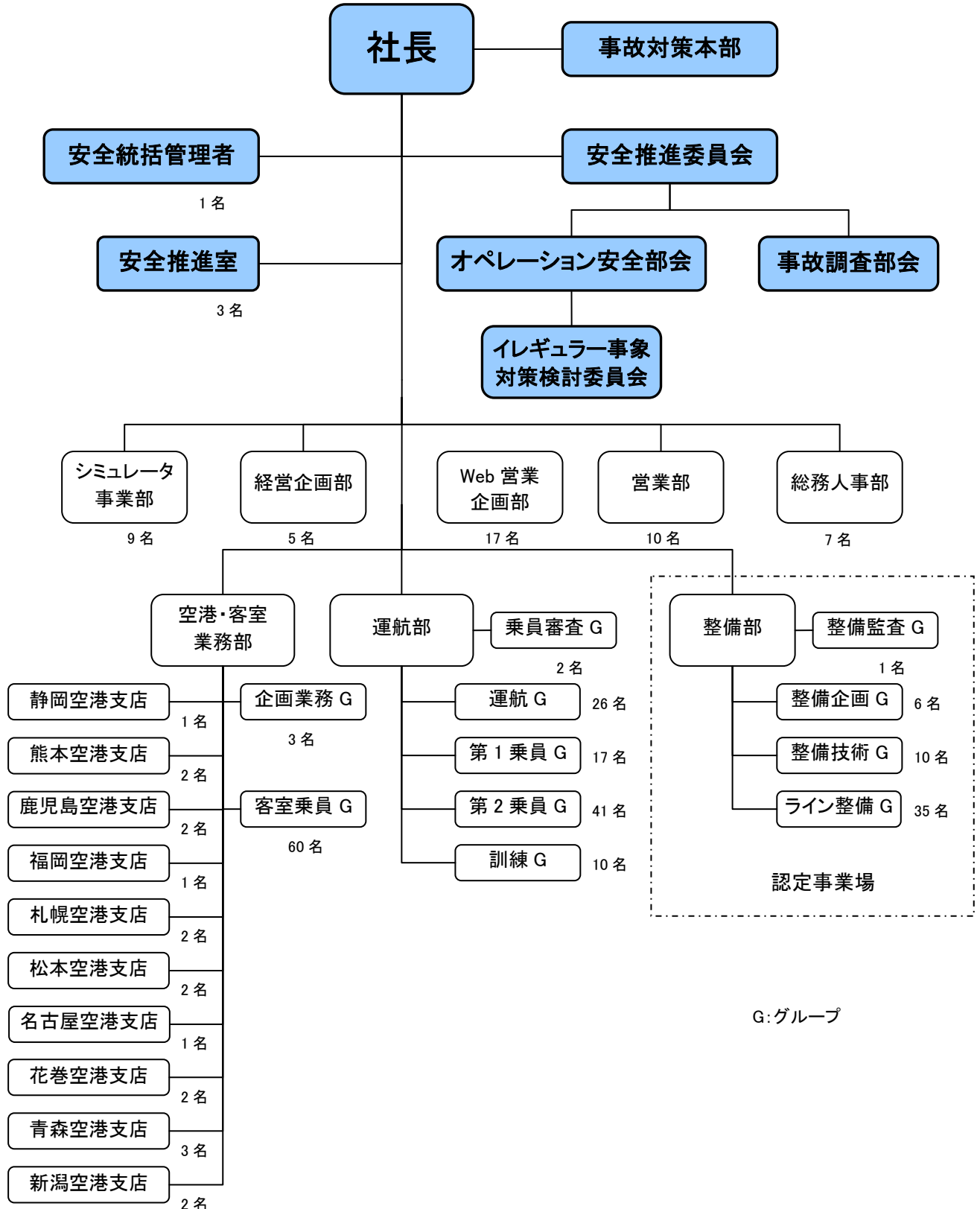
《2011 年度・冬》

日 時	2012 年 2 月 14 日、14 時～15 時
場 所	名古屋空港 2 階会議室 B
題 目	①「耐空検査について」(整備技術グループ) ②「ランプ事故後の対応について」(エスエーエス福岡空港事業所) ③「福岡の自営化について」(新潟空港支店)
参加者	約 110 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(2012年3月31日現在)。



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) 生産部門(運航部、整備部)

- ・ 各生産部門内の安全重点施策の設定、実施
- ・ 各生産部門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

2012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 58名(内、機長 32名)
- ・ 客室乗務員 60名(内、先任客室乗務員名 30名)
- ・ 地上運航従事者 12名(内、運航管理者 7名)
- ・ 整備士 35名(内、確認主任者 23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

2012年3月31日現在、以下の6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 3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	6	76/84	2009年7月	2.7	2,202時間	1,918サイクル



6号機 (2011年12月導入)

3.2 輸送実績

旅客の輸送実績(2011年4月1日から2012年3月31日まで)は下表の通り。

路線	便数	旅客数	提供座席数	搭乗率	備考
静岡⇄札幌(直行便)	541	26,441	43,412	61%	
静岡⇄福岡	1,864	88,715	147,984	60%	
静岡⇄熊本	214	7,353	17,472	42%	8月1日より運休
静岡⇄鹿児島	579	25,969	46,432	56%	
松本⇄札幌	718	36,978	55,328	67%	
松本⇄福岡	722	34,669	55,680	62%	
名古屋(小牧)⇄青森	559	28,558	44,732	64%	7月2日より運航(8月1日より定期便化)
名古屋(小牧)⇄花巻	606	31,510	48,568	65%	5月21日より運航(8月1日より定期便化)
名古屋(小牧)⇄新潟	14	505	1,176	43%	3月25日より運航
名古屋(小牧)⇄福岡	3,692	194,638	296,056	66%	
名古屋(小牧)⇄熊本	1,448	62,473	115,224	54%	
福岡⇄新潟	300	11,121	24,128	46%	10月30日より運航
全路線	11,257	548,930	896,192	61%	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

2011 年度に発生した航空法第 111 条の 4 に該当する「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
2011-05-09	JA01FJ	熊本	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。
2011-06-12	JA02FJ	熊本	静岡	上昇中、高揚力装置展開時の運用限界速度を一時的に超過した。
2011-06-14	JA05FJ	小牧	福岡	上昇中、与圧系統に不具合が発生したため、引き返した。
2011-08-04	JA04FJ	松本	札幌	離陸後、脚上げ操作を実施したが、脚が上がらなかったため、目的地を変更した。
2011-09-11	JA01FJ	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。
2011-09-16	JA05FJ	静岡	福岡	上昇中、脚上げ操作を実施したが、脚操作レバーが上がらなかったため、目的地を変更した。
2011-09-16	JA05FJ	小牧	福岡	上昇中、脚上げ操作を実施したが、脚操作レバーが上がらなかったため、引き返した。
2011-10-07	JA04FJ	福岡	静岡	降下中、第 1 エンジンの回転数と排気ガス温度が一時的に低下した。
2011-12-15	JA04FJ	静岡	松本	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。
2012-01-08	JA04FJ	青森	小牧	エンジン始動時、第 2 エンジンの排気温度の運用限界を一時的に超過した。
2012-01-31	JA03FJ	熊本	小牧	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。
2012-02-12	JA03FJ	静岡	福岡	上昇中、航空機衝突防止装置が不作為であることを示す計器表示があった。
2012-02-12	JA03FJ	福岡	静岡	上昇中、航空機衝突防止装置が不作為であることを示す計器表示があった。
2012-02-12	JA03FJ	静岡	鹿児島	上昇中、航空機衝突防止装置が不作為であることを示す計器表示があった。
2012-02-12	JA03FJ	鹿児島	静岡	上昇中、航空機衝突防止装置が不作為であることを示す計器表示があった。
2012-02-13	JA03FJ	小牧	福岡	上昇中、航空機衝突防止装置が不作為であることを示す計器表示があった。
2012-02-23	JA05FJ	福岡	小牧	降下中、高揚力装置展開時の運用限界速度を一時的に超過した。
2012-02-23	JA02FJ	松本	福岡	上昇中、補助動力装置の運用限界高度を超過した。

イレギュラー運航や安全上のトラブルの中で、いくつか注意すべき点が認められる。

- ① 離陸後、脚操作レバーを脚上げ位置にすることができず引き返した事例や衝突防止装置の故障を示す計器表示など、連続もしくは複数回発生している事例がある。的確なトラブルシューティングの実施や再発防止のための予防整備の充実を図っている。

- ② 運航関連でも衝突防止装置の回避指示に従った回避操作は大幅に減少したが、高揚力装置展開時の運用限界速度の一時的な超過が2件発生している。本件については、注意すべき事項を説明した周知文書の発行等の再発防止策を講じた。

4.3 国土交通省から受けた嚴重注意

2011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2011年12月19日～20日に第3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及び改善に関する取組みについては、経営トップをはじめ職員が一丸となって安全の確保に取り組んでおり、以下に掲げる項目について評価します。

① 現業部門の同一フロアへの集約及び会議体新設による部門間コミュニケーションの充実

一方、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にかつ積極的に関与して頂くとともに、以下に掲げる項目について、更なる取組みを講じることについて、ご検討下さい。

① 設置目的を踏まえた会議体が有効に機能するための開催方法

② 担当者が複数不在の際にも事故処理体制が有効に機能するための仕組みの構築

なお、事業展開に伴う本社機能の分散及び就航先拡大による潜在的な課題の把握・抽出に努めるとともに、情報の確実な周知伝達及び共有を行うことにより、安全運航が堅持されることを期待します。

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

① 設置目的を踏まえた会議体が有効に機能するための開催方法

各会議体における討議を活発化するよう会議の実施方法を工夫するとともに、議事録についてもできるだけ詳細に記し、社員に会議の状況が正確に伝えられるようにした。

② 担当者が複数不在の際にも事故処理体制が有効に機能するための仕組みの構築

リスク管理の観点で注意すべき事案としては、役員および部長クラスの要員が経営推進会議のため、清水の鈴与本社ビルに出向いている時間帯に重大な事態が発生した場合である。こうした状況で万一事故等が発生した場合には、清水に対策本部を立ち上げるか、名古屋小牧空港に移動するかの対応を取るようになるが、いずれの場合でも、両方の場所を結ぶテレビ会議室システムや、緊急的な移動手段としての静岡エアコミュニタ社のヘリや小型機の利用も可能であり、十分な対応能力があるものとの考えている。今後、こうした事態を想定した模擬演習を行い、対応能力を確認し、さらに強化していきたいと考えている。

以上