

2012 年度 安全報告書

2012 年 4 月 1 日～2013 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

はじめに

平素よりフジドリームエアラインズのフライトをご利用いただき、厚く御礼を申し上げます。

フジドリームエアラインズは、「地方と地方を結ぶ、交流の架け橋となり、それぞれの文化や経済の発展に貢献し、地域社会に信頼され、その成功を地域の人々と分かち合う会社になる」ことを経営理念に掲げ、「お客様に空の旅を喜んで戴ける高品質なサービスを提供するエアラインになる」ことを目的に、順調に事業を拡大しております。

2009年7月23日の運航開始から4年が経過しましたが、おかげさまで、現在では、全国11地点を結ぶ12路線で1日46便を運航するまでになりました。機材もこの6月に7号機が導入され、来年には8号機を導入予定です。



しかしながら、こうした事業拡大に伴い、当初予想していなかった不具合のため、遅延や欠航でお客様にご迷惑をおかけしたり、地方と地方を結ぶリージョナルエアラインとしてのビジネスモデルを維持するための新たな課題が見えてきたりしております。

こうした状況を踏まえ、専務を筆頭とする「安全対策プロジェクト」を2013年2月に立ち上げ、これまでに発生した不具合事象や社員から出された提案や意見をもとに、安全管理体制の見直しを実施しております。このプロジェクトの一環として、全社員を対象とした安全研修を実施していますが、その中で私は、「一歩前へ」をスローガンに、組織の垣根を取り払い、各自が積極的に意見を出し合い、風通しのいい会社になりたいと社員に訴えております。

安全は、我社の最優先、最大のテーマです。引き続き、皆様方に安心してご利用いただけるよう、社員一同、一便一便まごころを込めて、安全運航を堅持してまいります。今後とも、皆様方のご愛顧と、ご指導・ご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。

2013年9月

株式会社フジドリームエアラインズ 代表取締役社長

鈴木 與平

目 次

	ページ
1 安全管理体制.....	5
1.1 安全管理の基本方針.....	5
1.2 会議体.....	5
1.2.1 安全推進委員会.....	5
1.2.2 オペレーション安全部会.....	6
1.2.3 事故調査部会.....	7
1.3 安全目標.....	7
1.3.1 2012 年度の安全目標.....	7
1.3.2 2012 年度の安全目標のレビュー.....	8
1.3.3 安全対策プロジェクトの設置.....	9
1.3.4 2013 年度の安全目標.....	10
1.4 安全監査.....	10
1.4.1 2012 年度の安全監査実績.....	10
1.4.2 2012 年度の安全監査レビュー.....	11
1.4.3 2013 年度の安全監査計画.....	12
1.5 安全教育.....	12
1.5.1 安全教育の考え方.....	12
1.5.2 2012 年度における安全教育の実績.....	12
1.5.3 2013 年度における安全教育の予定.....	12
1.6 コミュニケーション.....	13
1.6.1 報告制度.....	13
1.6.1.1 義務報告.....	13
1.6.1.2 自発的報告.....	13
1.6.2 情報の周知.....	13
1.6.3 役員との直接対話.....	13
1.7 リスクマネジメント.....	14
1.8 緊急時対策.....	14
1.8.1 事故模擬演習.....	14
1.8.2 空港における航空事故対応訓練への参加.....	14
1.8.3 爆破予告電話に対する対応訓練.....	15
1.9 その他の安全活動.....	15
1.9.1 安全フォーラム.....	15

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。2012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：

フジドリームエアラインズ安全報告書

回次	開催日	主な議事
第14回	2012年6月25日	夏季安全キャンペーン、安全意識調査、安全に係る行動指針の設定、昨年度安全監査の総括、航空局による本社監査結果報告
第15回	2012年10月2日	是正処置の進捗状況、安全推進室発行文書の整理・充実、安全推進室発行規定の電子化、夏季安全キャンペーンの実施報告、社内監査報告
第16回	2012年12月17日	是正処置の進捗状況、安全監査制度の見直し、第4回運輸安全マネジメント評価の実施について、社内安全監査の結果報告
第17回	2013年3月26日	平成24年度マネジメントレビュー、平成25年度全社安全目標の設定について、安全監査制度の見直し、航空事故模擬演習および爆破予告情報処理訓練の実施結果、社内安全監査の結果報告

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。2012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33回	2012年4月12日	2012年度の各部重点施策について、運用限界超過事例の再発防止策進捗状況、2011年度の不具合事例の総括、JALコードシェア監査結果
第34回	2012年5月15日	CDL誤適用事例に対する対策の進捗状況、航空局随時監査の指摘事項に対する対応について
第35回	2012年6月5日	運用限界超過事例に対する対策実施状況、旅客在機中の燃料補給に係る不具合の対応状況、事故模擬演習の実施について、福岡空港支店に対する航空局監査の結果
第36回	2012年7月10日	本社監査の指摘事項等、夏季安全キャンペーンの実施、安全に係る行動規範の設定について
第37回	2012年8月7日	本社監査の指摘事項等に対する是正処置の進捗状況、日常監視活動のフォローアップについて
第38回	2012年9月25日	是正処置の進捗状況、安全推進室発行文書の整理・充実、安全推進室発行規定類の電子配信化、各部重点施策の進捗状況の取り纏め依頼、夏季安全キャンペーンの実施報告
第39回	2012年10月16日	今年度全社安全目標に対する各部重点施策の進捗状況、安全監査実施要領の見直し方針について、是正処置の進捗状況
第40回	2012年11月13日	是正処置の進捗状況および航空局随時監査結果、安全意識調査の実施について、行動指針設定に係るアンケート調査の実施について、安全推進室ホームページの刷新、分析手法に係る研修会の開催につい

回次	開催日	主な議事
		て
第41回	2012年12月13日	組織改正に伴うオペレーション安全部会出席者の確認、是正処置の進捗状況、年末年始輸送安全総点検について、事故模擬演習(対策本部責任者不在時対応)の実施について、安全推進室発行規定WEB化、運輸安全マネジメント評価の実施について
第42回	2013年1月17日	是正処置の進捗状況、運輸安全マネジメント評価の結果について、年末年始輸送安全総点検の結果について、役員対話のフォローアップ状況
第43回	2013年3月13日	航空局定例監査の結果、安全対策プロジェクトの進捗状況、是正処置の進捗状況、安全意識調査の分析、安全に係る行動指針の設定について、2012年度マネジメントレビューについて、2013年度全社安全目標について、航空事故模擬演習の結果、爆破予告情報処理訓練の結果、安全監査制度の変更

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 2012年度の安全目標

2009年の運航開始から3年が経過し、機材数・運航便数・支店数が増大し、運航環境が変化してきている。こうした運航環境の変化の中で、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。

また、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、当社の運航環境・ビジネスモデルにマッチしたものに見直していく必要があると判断した。

これらの状況を踏まえて、以下の安全目標を設定した。

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。

1.3.2 2012 年度の安全目標のレビュー

2012 年度は、安全意識の高い人材育成の推進(人づくり)と安全管理のしくみの改善(しくみづくり)の 2 本柱を掲げ、各々に対して各部門が重点施策を設定して活動を実施してきた。実施結果を以下に示す。

(1) 安全意識の高い人材育成の推進(人づくり)

- ・ 当初予定にはなかったが、E ラーニングシステムを導入し、教育訓練のシステムの強化を図った。運航、整備、客室の各部門では、規定やマニュアルの内容についての理解促進を図るために、この E ラーニングのシステムを利用して定期的な確認を行っている。
- ・ 客室乗務員の技量維持向上を図るため、「ステップアッププラン」と称するプログラムの運用を開始した。運航乗務員についても、同様のプログラムを 2013 年度から導入すべく検討を開始した。
- ・ 整備士、運航乗務員および客室乗務員の間の連携強化のための組織横断的な会議体を設けた。
- ・ 支店数の増加に伴い、支店間の意思疎通を図るため、支店長会議を定期的開催することとした。
- ・ 安全に係わる行動指針については、若手中心の検討チームで検討し、5 項目を「安全に係る行動指針」の候補として選定した。安全対策プロジェクト(後述)で最終検討中。
- ・ 安全意識調査については、E ラーニングを利用して実施し、分析結果を全社員にフィードバックした。今後も定期的に同種の調査を実施し、傾向を把握する予定。
- ・ 客室モックアップを乗員訓練センターに設置し、運航乗務員および客室乗務員の非常救難訓練での使用を開始した。

(2) 安全管理のしくみの改善(しくみづくり)

- ・ 各部門で主管規定・マニュアルの見直しを実施した。
- ・ 整備部門および安全推進室は、各々のホームページ(業務情報のポータル)のリニューアルを行い、安全情報の共有体制の強化を図った。アクセス状況に係るアンケート調査を行ない、更なる改善を図る予定。

- ・安全管理実施要領にリスクマネジメント実施要領を設け、リスク評価対象を明確化した。リスク評価の実施体制を確立し、タイムリーなリスク評価を行うことが課題と考えている。
- ・FOQA(注)のデータ解析の自社化により、迅速かつ効果的なデータ分析体制を整備した。データ解析に基づく潜在的な不安全要因のピックアップや運航乗務員の自己研鑽への積極活用などによる運航品質の向上を期待している。

(注) Flight Operational Quality Assurance の略。航空機に搭載されているコンピュータで収集したデータを解析し、安全性向上のための改善処置の検討に活用するプログラム。

1.3.3 安全対策プロジェクトの設置

いくつかの不具合事例に関連して実施された航空局安全監査立入検査(随時監査)における指摘事項への対応として、専務をリーダーとする安全対策プロジェクトを立ち上げ、これまでに発生している不具合事例の根本原因を改めて分析し、抜本的な対策を立案することとした。検討の結果、以下の 6 つの分野に問題点を集約し、合わせて 46 項目にわたる検討項目を抽出して、1 件ずつ是正のための計画書を作成し、対策を実行することとしている(大部分の対策は 2013 年度から開始されている)。

大項目	具体的な検討項目
安全管理体制	・ 安全管理体制(組織、人員配置)の見直し ・ 安全担当者への教育(ヒューマンファクター、分析手法等)の充実 ・ イレギュラー発生時の的確な初動対応の実施 ・ 間接部門による現業サポート体制の強化 ・ 各部の日常監視体制の強化
人材育成	・ 全社員を対象とする安全意識醸成のための安全研修の実施 ・ 航空業界未経験者に対する教育訓練の充実 ・ 運航乗務員、客室乗務員および整備士に対する技量維持向上プログラムの策定
規定	・ 規定の見直し
報告、情報共有	・ イレギュラー事象に係る社内情報共有の推進 ・ 経営層と現場との間のコミュニケーションの活性化 ・ ヒヤリハット報告の推進
運航環境	・ 整備士不在空港における的確なイレギュラー対応の実施 ・ 適切な数の要員の確保
安全に係る投資	・ 運航系システムの導入検討 ・ 整備系システムの導入検討 ・ E ラーニングの有効活用

1.3.4 2013 年度の安全目標

2013 年度の全社安全目標は、以下の通り:

安全管理体制の再構築～安全対策プロジェクトによる安全対策の確実な実施

「安全対策プロジェクトチーム」で策定された対策を計画に従って着実に実施し、予め設定された評価スケジュール・基準に基づいて対策の有効性を確認し、必要により更なる対策を講じることで、安全管理のPDCA サイクルの確立を目指す。こうした一連の活動を通じて、当社の安全管理体制の再構築を行なう。

1.4 安全監査

1.4.1 2012 年度の安全監査実績

2012 年度は、27 の部門に対して安全監査を実施した。なお、安全対策プロジェクトの実施に伴い、一部の監査が 4 月にずれ込んだ。

被監査部門		日程
社長		2013 年 4 月 30 日
安全統括管理者		2013 年 4 月 17 日
安全推進室		2013 年 4 月 10 日
整備部	ライン整備グループ	2012 年 4 月 26 日
	整備技術グループ	2012 年 5 月 25 日
	整備企画グループ	2012 年 7 月 26 日
	整備監査グループ	2012 年 8 月 10 日
運航部	運航管理・基準グループ	2013 年 1 月 24 日、25 日
	運航技術グループ	2013 年 4 月 16 日
	第 1 乗員グループ	2013 年 4 月 22 日
	第 2 乗員グループ	2013 年 4 月 23 日
	訓練グループ	2012 年 12 月 6 日
	乗員審査グループ	2012 年 12 月 7 日
	乗務管理グループ	2013 年 3 月 12 日
空港・客室業務部	企画業務グループ	2013 年 4 月 9 日
	客室グループ	2013 年 2 月 7 日
	静岡空港支店	2012 年 9 月 20 日、21 日
	熊本空港支店	2012 年 11 月 15 日、16 日
	鹿児島空港支店	2013 年 2 月 25 日～26 日
	福岡空港支店	2012 年 11 月 28 日、29 日
	札幌空港支店	2012 年 6 月 21 日～22 日
	松本空港支店	2012 年 11 月 8 日、9 日

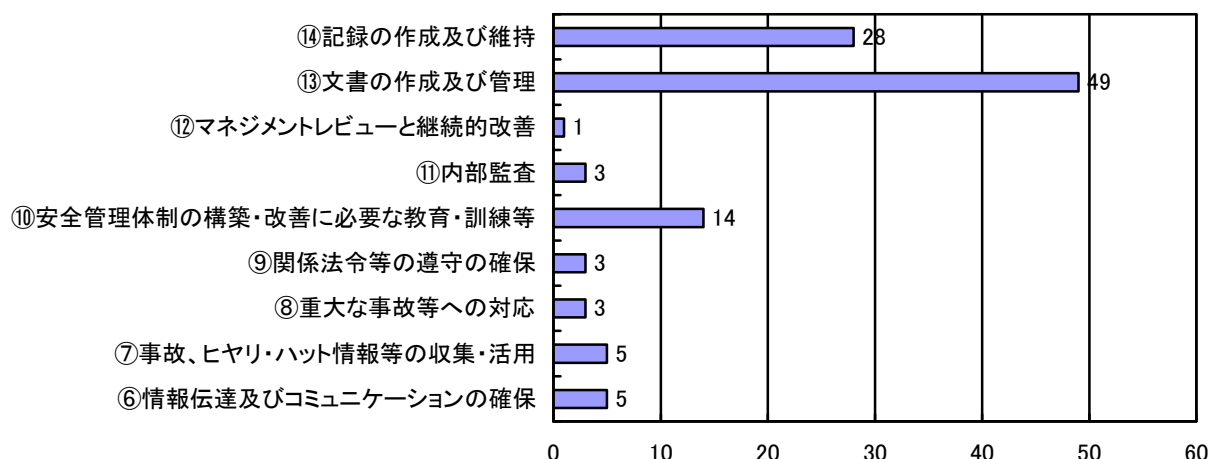
	名古屋空港支店	2012 年 10 月 18 日～19 日
	花巻空港支店	2012 年 10 月 10 日～11 日
	青森空港支店	2013 年 2 月 20 日～21 日
	新潟空港支店	2012 年 7 月 19 日～20 日
営業部	予約管理グループ	2012 年 12 月 19 日(コールセンター)、25 日(トランスコスモス)

1.4.2 2012 年度の安全監査レビュー

2012 年度の監査では計 111 件の所見があり、そのうちフォローアップシートを発行した指摘事項は 3 件ある。残りの 108 件は、指摘事項にはしなかったが是正や検討を依頼した気づき事項である。2011 年度の総件数は 137 件、指摘事項の件数は 9 件であることから、2012 年度は、いずれも減少している。

国交省の安全管理のガイドラインでは、14 項目の取組が要求されている。安全監査の所見が 14 項目のいずれに該当するかについて整理した。結果を図 1 に示す。

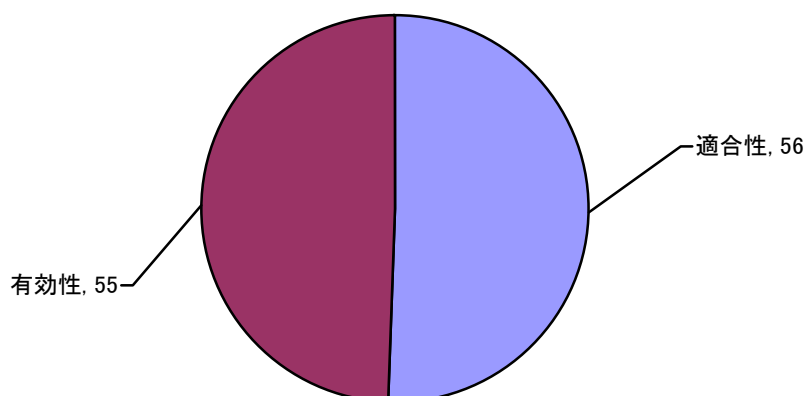
図1. 監査所見の分類



文書の作成および管理に係るものが最も多く、次いで記録の作成および維持に係るものが多くっており、両者で全体の約 2/3 を占めている。規定類や記録の修正を要する軽微なものも多いが、規定や周知情報の最新性維持や規定間の整合に係る提言なども含まれている。

監査には、規定・手順通りに業務が実施されていることを確認する適合性のチェックと、安全管理の取組みが効果的に実施されているか確認する有効性のチェックがあるが、監査所見をこの適合性の評価と有効性の評価の視点で分類してみると、図 2 のようになり、ほぼ半々の割合になっている。2011 年度は、適合性が約 2/3 を占めていたことから、有効性のチェックの比率が増大していることが数字の上でも言える。

図2. 適合性と有効性の分類



安全監査は、安全管理の PDCA サイクルの“C”を担うものであり、今後とも、安全管理のしくみが有効に機能しているかどうかの確認をしっかりと実施していきたいと考えている。

1.4.3 2013 年度の安全監査計画

2013 年度は、間接部門 16 回、空港支店 11 回の安全監査を予定している。今年度は、安全監査制度を刷新し、指摘事項の基準およびフォローアップ方法を変更する。この監査制度の周知を図るとともに、制度の妥当性を評価するために被監査部門の意見を収集し、必要により更なる見直しを行う。

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 2012 年度における安全教育の実績

2012 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	145 名	当社の安全のポリシーなどを対面教育。2012 年度から教材を全面的に刷新した。
リカレント教育	374 名	うっかりミス事例や防止策についての啓発教育(視聴覚教材を利用)を実施した(SAS 社も含む)。

1.5.3 2013 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、E ラーニングの導入に伴い、安全教育のリカレント教育は、E ラーニングを利用して実施予定。

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	79
地上運航従事者報告書	5
航空機材不具合報告書	99
安全阻害行為等報告書	3
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、2012 年度の報告件数は 8 件であった。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、報告推進を図るため、匿名での報告も可とした。更なる推進を図っていく予定。

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。

- ・ 社長メッセージ 2 件
- ・ 安全推進室長通達 11 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。



1.7 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。2012 年度については、85 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。	30
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)。	55
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。2012 年度は 2012 年 6 月 27 日および 2013 年 2 月 4 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

2012 年 10 月 25 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、特に電話の真偽評価の実施要領に関する訓練を毎年実施している。2012 年度は、コールセンターを含めた全空港支店を対象として訓練を実施した。

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。2012 年度は、夏に 1 回開催した。詳細は以下の通り。

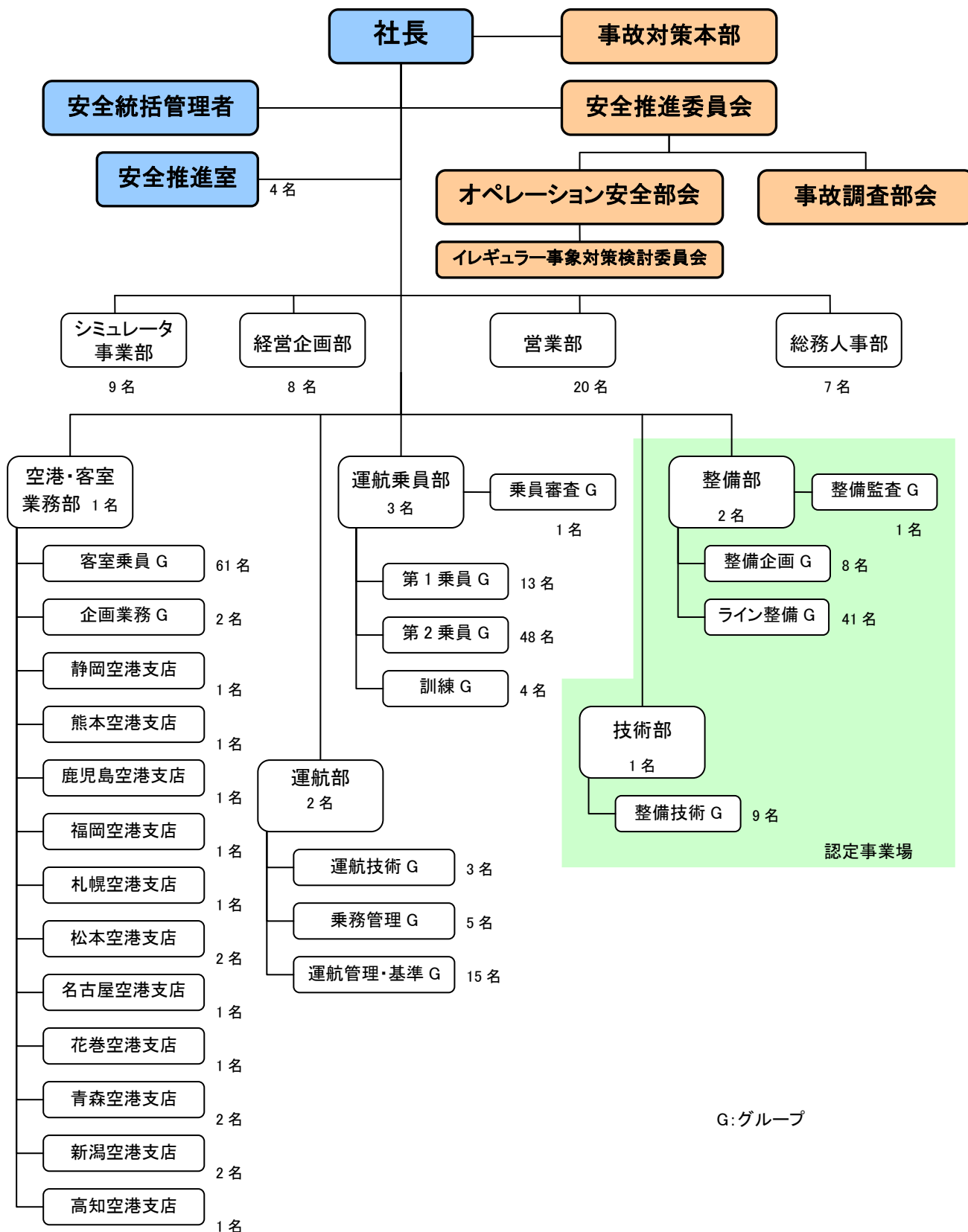
日 時	2012 年 9 月 13 日、14 時～15 時
場 所	名古屋空港 2 階会議室 B
題 目	①「2012 年 整備部安全活動」(整備企画グループ) ②「ヒヤリハット活動について」(SAS ランプ業務部) ③「私の失敗談」(安全推進室))
参加者	約 100 名



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

2013 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 55 名(内、機長 30 名)
- ・ 客室乗務員 59 名(内、先任客室乗務員名 38 名)
- ・ 地上運航従事者 16 名(内、運航管理者 10 名)
- ・ 整備士 38 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	3.7	2,777 時間	2421 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(2012 年 4 月 1 日から 2013 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)	241	13,413	18,316	73%	
静岡⇄福岡	1,740	88,314	134,480	66%	
静岡⇄鹿児島	481	22,642	36,556	62%	
松本⇄札幌	721	38,528	55,084	70%	
松本⇄福岡	717	37,901	54,772	69%	
名古屋(小牧)⇄青森	1,306	69,274	107,896	64%	
名古屋(小牧)⇄花巻	1,442	79,660	120,568	66%	
名古屋(小牧)⇄新潟	1,064	46,838	86,420	54%	
名古屋(小牧)⇄高知	2	148	168	88%	3 月 31 日より運航
名古屋(小牧)⇄福岡	3,897	224,531	320,844	70%	
名古屋(小牧)⇄熊本	1,530	75,914	119,048	64%	
福岡⇄新潟	720	32,604	60,176	54%	
全路線	13,861	729,767	1,114,328	65%	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

2012 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
2012-04-04	JA05FJ	花巻	名古屋	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。
2012-04-17	JA03FJ	福岡	新潟	巡航中、与圧装置の不具合を示す計器表示があったため手動で与圧制御を行なったが誤って最大差圧の運用限界を超過した。
2012-05-14	JA05FJ	福岡	名古屋	進入中、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。
2012-06-10	JA01FJ	福岡	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。
2012-06-11	JA03FJ	福岡	名古屋	進入中、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。
2012-06-24	JA03FJ	福岡	新潟	巡航中、乗降用扉が確実に閉じられていないことを示す計器表示があったため、目的地を変更した。
2012-08-06	JA05FJ	福岡	名古屋	着陸復行中、不適切な操作により機速が維持できず、高揚力装置展開時の運用限界速度を超過した。
2012-08-31	JA04FJ	定時整備中		定時整備中、客室後方の化粧室の消火ボットの圧力が0になっていることを発見した。
2012-09-07	JA04FJ	新千歳	松本	上昇中、乗降用扉が閉じられていないことを示す計器表示があったため、目的地を変更した。
2012-09-21	JA05FJ	耐空検査中		耐空検査の書類検査において、エンジンスターターに誤ったパッキンが使用されていることが判明した。
2012-10-22	JA01FJ	運航整備中		運航整備中、航空機用救命無線機のアンテナ折損を発見した。（機体への取り付け作業が不適切であったものと考えられる。）
2012-10-30	JA03FJ	整備記録 見直し中		書類確認の結果、航法システムに誤った部品が取り付けられていることが判明した。
2012-11-03	JA01FJ	福岡	静岡	運航整備中、左主翼付根部のフェアリングに損傷を発見した。
2012-11-03	JA03FJ	名古屋	花巻	運航整備中、左主翼付根部のフェアリングに損傷を発見した。
2012-11-03	JA05FJ	熊本	名古屋	運航整備中、左主翼付根部のフェアリングに損傷を発見した。
2012-11-15	JA04FJ	定期整備中		定期整備中、客室前方の化粧室の消火ボットの圧力が0になっていることを発見した。
2012-12-06	JA04FJ	名古屋	青森	進入中、被雷により胴体及び左側のエレベーター端部が損傷した。
2012-12-07	JA01FJ	名古屋	福岡	進入中、誤って管制指示経路から離脱した。

2013-01-01	JA05FJ	静岡	福岡	降下中、被雷により胴体前部及び垂直尾翼が損傷した。
2013-01-19	JA01FJ	静岡	鹿児島	上昇中、乗降用扉が確実に閉じられていないことを示す計器表示があったため、目的地を変更した。
2013-01-22	JA01FJ	新千歳	松本	着陸後、機内と機外の最大差圧が運用限界を超過していた。
2013-01-22	JA01FJ	福岡	福岡	運航整備中、左側のウイングレットに被雷による損傷を発見した。
2013-01-27	JA04FJ	定時整備中		定時整備中、乗客用の一部の酸素マスクが正常に落下しない状態であることを発見した。
2013-02-26	JA06FJ	花巻	名古屋	巡航中、機内と機外の最大差圧が運用限界に接近していたため、高度を下げて飛行した。
2013-03-12	JA01FJ	名古屋	名古屋	進入中、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。
2013-03-14	JA01FJ	青森	名古屋	上昇中、左右燃料タンクの燃料量に差異が生じ、運用限界を超過した。(出発前の燃料量の確認が不十分であった)

4.3 国土交通省から受けた嚴重注意

2012 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 2012 年 12 月 17 日～18 日に第 4 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 経営トップのコミュニケーションの改善に向けた取組み
- ② 会議体を有効に機能させるための取組み
- ③ 事故等の再発防止及び未然防止の強化に向けた取組み

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 課題等を踏まえた中長期的な視点に立った取組計画の策定・実施すること
- ② ヒヤリ・ハット情報収集の活性化を図り、事故やトラブルの未然防止・再発防止に努めること。

以 上