

2013 年度 安全報告書

2013 年 4 月 1 日～2014 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。

弊社は、2009年7月23日の初便運航から、今年で5周年を迎えました。この間、事業を順調に拡大し、現在は、8機体制で、全国12地点を結ぶ13路線で1日最大48便を運航するまでになり、今年1月には、就航以来の累積ご搭乗者数200万人を達成することができました。これも、ひとえに、弊社便をご利用いただいたお客さまのご支援の賜物であると感謝しております。既に広報発表しておりますが、事業の更なる発展に備えるべく、計6機のエンブラエル175型機の追加発注(確定3機、オプション3機)を実施しました。



2013年度を振り返ると、機材故障のため、多数のお客さまに大変ご迷惑をおかけした事例がありました。機材故障とはいえ、他責とはせず自らの問題として捉え、改善できるところは改善し、就航率・定時出発率の向上に努めていく所存です。

また、国内他社で経験している運航乗務員不足の問題についても、決して他人事ではなく、弊社においても、採用ソースの多様化や訓練体制の整備など、さまざまな対策を講じているところです。その一環として、この6月に、崇城大学(熊本県)と包括連携協定を締結しました。安定的な運航乗務員の養成に資するものと考えております。運航乗務員に限らず、人材育成は弊社にとって喫緊の課題であることから、年度目標として、全社的な対応を行うこととしております。

安全は、我社の最優先、最大のテーマです。2013年度、安全対策プロジェクトを通じて、安全管理体制の再構築を行って参りました。その成果の定着を図るとともに、機材の信頼性向上と必要な人材の確保を通じて、安定した生産体制を確立し、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。

2014年9月

株式会社フジドリームエアラインズ
安全統括管理者・代表取締役社長

須川恒沢

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 2013 年度の安全目標.....	7
1.3.2 2013 年度の安全目標のレビュー.....	8
1.3.3 2014 年度の安全目標.....	8
1.4 安全監査.....	9
1.4.1 2013 年度の安全監査実績.....	9
1.4.2 2013 年度の安全監査レビュー.....	10
1.4.3 2014 年度の安全監査計画.....	12
1.5 安全教育.....	12
1.5.1 安全教育の実施要領.....	12
1.5.2 2013 年度における安全教育の実績.....	12
1.5.3 2014 年度における安全教育の予定.....	13
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.....	14
1.6.3 役員との直接対話.....	14
1.6.4 全社員を対象とした安全研修.....	14
1.6.5 Plus One & More(P1)活動.....	15
1.7 緊急時対策.....	16
1.7.1 事故模擬演習.....	16
1.7.2 空港における航空事故対応訓練への参加.....	17

2	組織	18
2.1	全体組織と人数	18
2.2	各組織の機能概要	20
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	20
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	20
3	運航概要	22
3.1	航空機に関する情報	22
3.2	輸送実績	22
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	23
4.1	事故、重大インシデント	23
4.2	安全上のトラブル	23
4.3	国土交通省から受けた嚴重注意	24
4.4	運輸安全マネジメント評価	24

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。2013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：

表 1. 安全推進委員会の開催実績

回次	開催日	主な議事
第 18 回	2013 年 6 月 13 日	安全対策プロジェクトの進捗状況およびトピックス、安全研修の実施状況(アンケート結果、役員対話結果、等)、運航乗務員・客室乗務員・整備士の技量維持向上プログラム、イレギュラー事象発生時の対応要領、昨年度の安全監査の総括、社内安全監査の結果報告
第 19 回	2013 年 10 月 8 日	安全対策プロジェクトについて(進捗状況、安全対策プロジェクトチームの解散、継続実施項目のフォロー体制について)、「安全に係わる行動指針」の設定について、社内安全監査指摘事項のフォロー状況
第 20 回	2014 年 1 月 28 日	安全対策(安全対策プログラム検討項目)の進捗状況(運航品質維持向上プログラム(運航部門)、寄港地対策(整備部門))、事故処理規程・要領の改定方針について、年末年始輸送安全総点検の実施結果について、社内安全監査指摘事項のフォロー状況
第 21 回	2014 年 4 月 7 日	2013 年度マネジメントレビュー(2013 年度安全管理活動の総括)、2014 年度全社安全目標の設定、航空局安全監査立入検査(3/11~13)の指摘事項とそのフォロー状況、社内安全監査指摘事項のフォロー状況

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。2013 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、安全データの確認および各部報告は省略)：

表 2. オペレーション安全部会の開催実績

回次	開催日	主な議事
第 44 回	2013 年 4 月 23 日	安全対策プロジェクトの進捗状況、2012 年度全社安全目標の総括
第 45 回	2013 年 5 月 29 日	リキッドコンテナの蛇口から噴出したお湯による客室乗務員の火傷、イレギュラー事象発生時の対応要領について、規程改定時の周知方法のガイドラインについて、2013 年度の安全監査計画、SSP(State Safety Program)に係る法改正の動向
第 46 回	2013 年 7 月 24 日	安全対策プロジェクトの進捗状況の確認
第 47 回	2013 年 8 月 7 日	安全対策プロジェクトの進捗状況の確認
第 48 回	2013 年 11 月 27 日	オペレーション安全部会の開催要領についての確認、安全対策プロジェクトの進捗状況について、追加的な安全施策の実施について
第 49 回	2013 年 12 月 25 日	日本航空による監査結果への対応、ヒヤリハット報告制度の見直し、安全対策プロジェクトの解散および進捗状況について

第50回	2014年1月22日	搭載用航空日誌への機長署名忘れの件、安全対策プロジェクトの進捗状況について、年末年始輸送安全総点検の結果
第51回	2014年2月26日	2013年度マネジメントレビュー(年度目標・重点施策の総括)、2014年度全社安全目標について
第52回	2014年3月26日	2013年度マネジメントレビューについて、2014年度全社安全目標の検討、安全意識調査の結果について、安全対策プログラムの進捗状況の確認
第53回	2014年4月25日	2014年度全社安全目標に対する各部門重点施策について、安全対策プログラムの進捗状況、部門間の規定齟齬の解消、2014年度安全監査計画

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 2013年度の安全目標

2009年の運航開始から4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。

そのような中、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(当時)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48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、対策を実行に移すこととした。

表 3. 安全対策プロジェクトの検討項目

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

こうした状況を踏まえ、2013 年度は、以下の安全目標を設定した。

「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」

1.3.2 2013 年度の安全目標のレビュー

2013 年度末の安全推進委員会において、安全目標の実施結果に対するマネジメントレビューを実施した。その所見を以下に示す。

- ・ イレギュラー発生時の初動対応等に大きな改善が見られた。
- ・ 全社員を対象とした安全研修では、事例研究やグループディスカッションを通じて安全意識の向上を図ることができ、社員間のコミュニケーションの活性化にも大きな効果があった。
- ・ 各部門での教育訓練体制の見直しや業務品質維持向上のプログラム構築など、通常では取り組めない大きな課題にも挑戦し、所要の成果を上げつつある。
- ・ 安全対策プロジェクトについては、2013 年末に解散し、未完了の項目については「安全対策プログラム」と名称を変更し、安全推進室を中心とした体制でフォロー中であるが、最後まできちんとフォローする必要がある。

1.3.3 2014 年度の安全目標

2014 年度は、国の航空安全プログラムの見直しが実施され、国レベルで安全指標・安全目標が導入されるのに合わせて、航空運送事業者の設定する安全目標にも数値目標の導入が義務付けられることとなった。これを受けて、2014 年度の安全目標の設定に際しては、安全上改善すべき課題の中から測定可能な指標を取り入れた。ヒューマンエラーや規定違反等の人的要因が関係する不具合は、当社就航以来散発しており、2013 年度、安全対策プロジェクトを通じて様々な対策を講じてきている。その成果の定着を図り、効果を確認したうえで、必要により更なる対策を講じ、PDCA サイクルを確立することを目的として、目標とした。

また、運航乗務員の確保を初めとする人員確保・人材育成は、当社のビジネスモデルを確立するための喫緊の課題であり、運航安全に直結する問題であることから、人材育成の推進を二つ目の目標とした。

2014 年度の全社安全目標は以下の通りであり、この全社安全目標を達成するため、各部門では、具体的な重点施策を策定し、実行に移している。

- ① 人的要因が関係するイレギュラー事象等の削減＝年間目標値 13 件以下(2013 年度対比 30%減)
 - ・対象事象は各部門の報告書で報告された事象(非イレギュラー事象を含む、ヒヤリハット報告を除く)とし、最終的な判断はオペレーション安全部会で実施する。
- ② 人材育成の推進(スケジュール管理)
 - ・FDA のビジネスモデル実現に必要な人材育成のための教育訓練および関連アクションを実施する。

1.4 安全監査

1.4.1 2013 年度の安全監査実績

2013 年度は、30 の部門に対して安全監査を実施した。監査は、原則として、支店もしくはグループ単位で実施している。また、組織改正に伴い、シミュレータ事業室が訓練審査部に編入されたこと、乗員訓練と密接な関係があることから、監査対象に加えた。

表 4. 2013 年度の安全監査実績

被監査部門		日程
社長		2014 年 3 月 27 日
安全統括管理者		2014 年 3 月 26 日
安全推進室		2014 年 4 月 15 日
整備部	ライン整備グループ	2013 年 5 月 31 日
	整備企画グループ	2013 年 8 月 15 日
技術部	整備技術グループ	2013 年 7 月 19 日
	運航技術グループ	2014 年 3 月 24 日
整備監査グループ		2013 年 8 月 29 日
運航部	運航基準グループ	2013 年 10 月 31 日
	運航管理グループ	2013 年 12 月 6 日
運航乗員部	乗員グループ	2014 年 3 月 27 日、28 日
	乗務管理グループ	2014 年 3 月 3 日
訓練審査部	運航審査室	2014 年 1 月 23 日
	訓練グループ	2014 年 1 月 24 日
	訓練企画グループ	2014 年 1 月 24 日
	SIM 事業室	2013 年 11 月 28 日
空港・客室業務部	企画業務グループ	2014 年 3 月 20 日
	客室乗員グループ	2014 年 2 月 6 日
	名古屋空港支店	2014 年 1 月 17 日、21 日
	札幌空港支店	2014 年 1 月 29 日、30 日
	青森空港支店	2014 年 12 月 9 日、10 日

	花巻空港支店	2013 年 7 月 25 日、26 日
	新潟空港支店	2014 年 2 月 13 日、14 日
	松本空港支店	2013 年 9 月 18 日、19 日
	静岡空港支店	2013 年 11 月 26 日、27 日
	福岡空港支店	2014 年 1 月 9 日、10 日
	熊本空港支店	2013 年 10 月 10 日～11 日
	鹿児島空港支店	2013 年 10 月 21 日～23 日
	高知空港支店	2013 年 6 月 24 日～26 日
営業一部	予約管理グループ	2014 年 2 月 25 日(コールセンター)、27 日(トランスコスモス)

1.4.2 2013 年度の安全監査レビュー

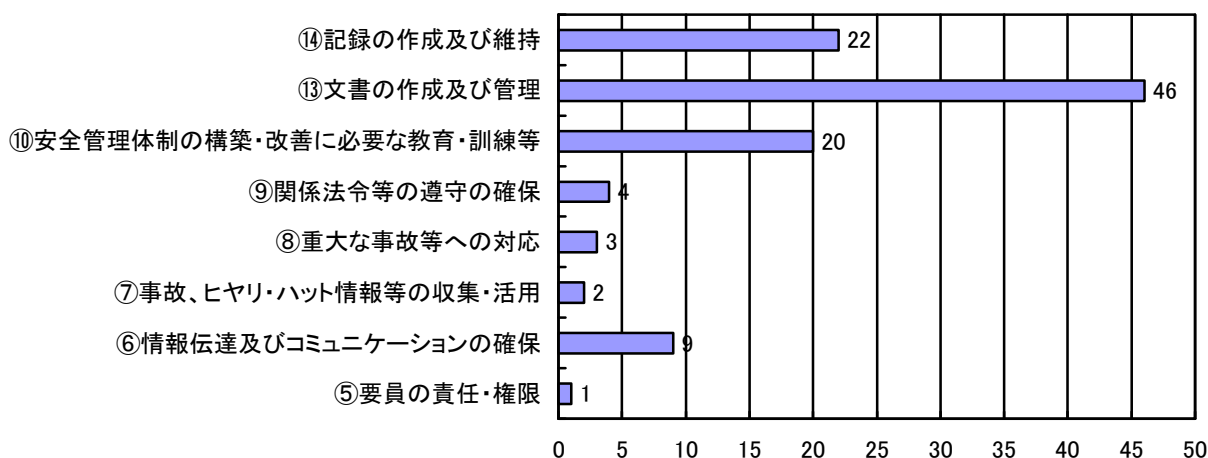
2013 年度から監査制度を一部変更し、従来所感として記載していた気付き事項を基本的にレベル 3 の指摘事項としてピックアップすることにした。レベルごとの指摘事項の件数は、下表の通り。従来と同じような比較はできないが、2012 年度に所感として記載していた気付き事項の件数が計 111 件であることから、件数としては、大差ない。

表 5. 安全監査の指摘事項一覧

レベル	件数	備考
1	0	
2	0	
3	107	
優良事例	36	
提言	15	中長期的な課題

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。結果を次ページの図に示す。

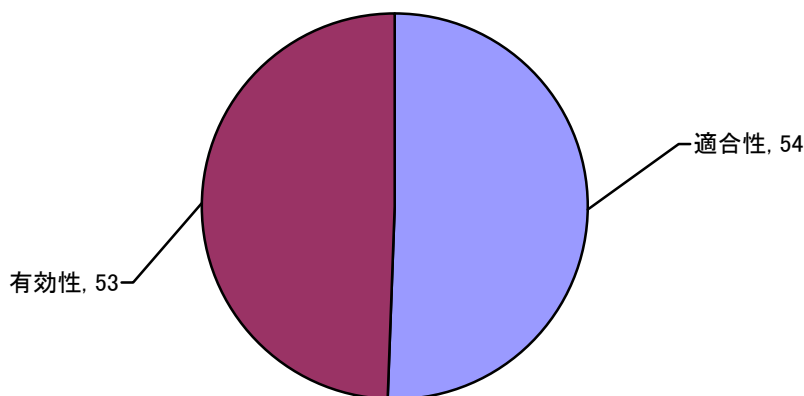
図1. 気付き事項の分類



2012 年度に続いて、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、両者で全体の約 2/3 を占めている。これに教育訓練関係を加えた 3 項目で全体の 8 割を占めている。不適合ではないが、安全管理システムを有効に機能させるという視点から指摘した事項も含まれている。

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、安全管理の取り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、下図のように、ほぼ半々の割合になっており、2012 年度とほぼ同じ結果となった。

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。

また、安全監査の際には、各部門の優良事例についても積極的に確認し、他部門と共有することで、当社の安全管理のしくみをより堅固なものにするよう努めている。

2013 年度から、監査の際に気付いた中長期的な課題については、提言として、指摘事項とは区別してピックアップした。計 15 件の提言をしており、内容別の内訳は表 2 の通り。提言事項については、次回の安全監査の際に、検討状況を確認することとしている。

表 6. 提言内容の集計結果

種別	件数	備考
人材育成	3	運航技術スタッフ、審査操縦士および整備監査員の養成に係る提言
情報共有	2	運航管理補助業務に係る不具合事例の水平展開および FA レポートによる報告事例の FA へのフィードバックに係る提言
ヒューマンエラー対策・危険予知訓練	5	過去のヒューマンエラー事例の分析・レビューと再周知・危険予知訓練への活用に係る提言、ヒューマンエラー対策としてのチェックリストの作成や危険予知訓練の実施に係る提言
その他	5	業務負荷軽減のための人員配置、規定管理、資格管理、現業サポート体制、危機管理に係る提言

1.4.3 2014 年度の安全監査計画

2014 年度は、間接部門 18 部門、空港支店 12 支店の安全監査を予定している。

1.5 安全教育

1.5.1 安全教育の実施要領

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(安全啓発教育)を実施した。また、毎年 1 回の定期教育(リカレント教育)を実施した。定期教育は、原則として E ラーニングシステムを使用した自習方式で実施している。

また、2013 年度から、各部門の安全管理を担当する社員に対して、安全担当者教育を実施することとした。この教育についても、毎年 1 回、定期教育(リカレント教育)を行うこととしている。

1.5.2 2013 年度における安全教育の実績

2013 年度に実施した安全教育の実績は表の通りである。

表 7. 2013 年度における安全教育の実績

種別		受講者数	講義内容
安全啓発教育	初回	91 名	当社の安全のポリシーなどを対面教育。
	リカレント	269 名	確認会話の励行についての啓発教育(E ラーニングを利用)を実施した。
安全担当者教育	初回	19 名	安全管理システム(SMS)やヒューマンファクターの知識、インタビュー実施要領の概要、分析手法など
	リカレント	—	2014 年度から実施予定

これ以外にも、安全対策プロジェクトの一環として、社外講師によるヒューマンファクター研修を実施した。

表 8. その他の安全教育の実績

種別	講師	受講者数	研修内容
ヒューマンファクター 基礎	小松原明哲教授 (早稲田大学大学院)	30 名	ヒューマンファクターに関する基礎知識
ヒューマンファクター 専門	日本ヒューマンファク タ―研究所	15 名	ヒューマンファクターに関する知識、リスク マネジメント、分析手法など

1.5.3 2014年度における安全教育の予定

引き続き、1.5.1 項に示す安全意識教育および安全担当者教育を実施するほか、社外講師による安全研修なども計画している。

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。

表 9. 義務報告件数

報告書種別	報告件数
機長報告書	72
地上運航従事者報告書	24
航空機材不具合報告書	80
安全阻害行為等報告書	2
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、報告件数が少ないことから、夏季安全キャンペーンの一環として、「見つけよう！危険の芽、伝えよう！あなたの体験」をスローガンに報告の推進を図った。このキャンペーンの期間中、運航、整備、客室の各部門に「ヒヤリハット報告推進担当者」をアサインして、事例を収集する試みを行った。その結果、44 件の事例を収集することができた。「ヒヤリハット報告推進担当者」のアサインはヒヤリハット事例収集に有効であると考えられることから、恒久化することとした。

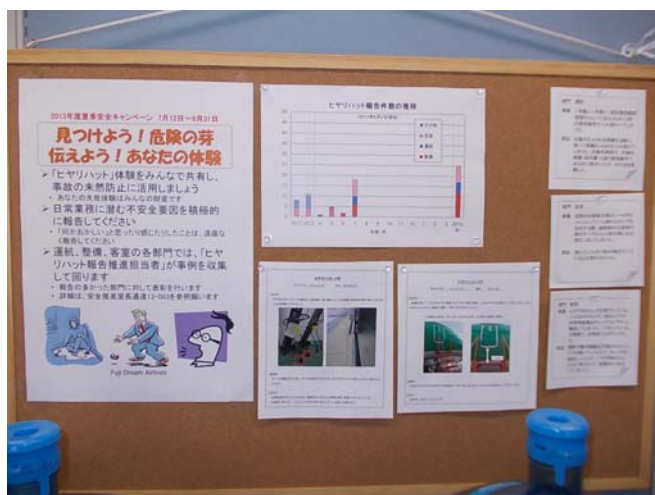


写真 1. キャンペーン用掲示板

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 1 件
- ・ 副社長メッセージ 1 件
- ・ 安全推進室長通達 10 件

また、社内が発生したイレギュラー事象について、社員への周知を図るために、事実関係、原因および主な対策について記した「イレギュラー事象情報」を安全推進室が発行することとし、2013 年度は計 16 件発行した。

1.6.3 役員との直接対話

2013 年度は、安全対策プログラムの一環で実施された全社員を対象とする安全研修(次項)の中で役員との意見交換を実施した。

1.6.4 全社員を対象とした安全研修

安全対策プロジェクトの一環として、全社員を対象とする安全研修を実施した。この安全研修は、過去の不具合について改めて分析しなおした結果、以下のように要因が認められたため、安全意識が高い人材を育成し、安全文化の醸成を図ることを目的として実施したものである。

- ・ 安全意識レベル向上のための啓発活動や教育訓練が不十分である
- ・ 安全最優先の方針が正しく理解されていない
- ・ 規定やマニュアルを参照せず、経験を頼りに何とかかなると思い業務を実施する安易な姿勢がうかがえる
- ・ 決められた手続きをきちんと実施することの重要性についての教育訓練が不足している

半日コースで実施した安全研修の内容は以下の通り。

表 10. 安全研修の内容

研修項目	目的・主旨
① イントロ（社長訓示のビデオ視聴を含む）	- 研修の背景（安全対策プロジェクト設置背景・現状説明を含む）説明 - 社長訓示のビデオ視聴
② 事例研究	- 安全意識、危機意識、規定遵守などに係る事例紹介 - 参加者によるグループ討議 - グループ討議結果の発表 《グループ討議のポイント》 - どこに問題があるか自ら考え、自分だったらどうしていたか、自分の業務にどのように生かしていくか考える機会とする
③ 自由討議	- 安全に係るテーマについての自由討議 - 自由討議結果の発表
④ 役員との対話	- 会社の方針に対する社員の理解促進 - 社員の意見・提案の聴取
⑤ まとめ（行動目標の設定）	研修を終え、自分は今何をすべきか行動目標（1 項目）の設定と発表



写真 2. 安全研修の様子

1.6.5 Plus One & More (P1)活動

安全対策プロジェクトの開始にあたり社長から発信されたメッセージに対して社員から寄せられた意見の中に、「部門間に見えない壁がある」、「自分には関係ないという風潮がある（一体感がない）」、「スタッフと

現場との信頼関係が希薄」、「部門間でコミュニケーションの機会が少ない」といったものが見られた。こうした問題は、運航安全とは直接的な関係はないものの、長い目で見れば、社員相互の意思疎通を円滑にし、コミュニケーションの活性化を図ることで、安全文化の醸成にも結びつくことから、重要な課題であるとの認識の下、安全対策プロジェクトと切り離して、“Plus One & More”（通称 P1）活動として、別プロジェクトで推進することとした。

活動の目的を、「働き易い職場で、仲間たちと生き活きと仕事を行なうことができるようにする」と定め、“We love f・d・a”（「仲間（fellow）を知り、大切にする」、「明日への夢（dream）を大事にする」、「飛行機（airplane）が好き」）をスローガンに、「社員による企画」、「自主的に参加」などを基本方針に、様々な活動を実施している。



写真 4. P1 活動のポスター



写真 3. 機体外部清掃活動



写真 5. 名古屋駅前の清掃活動

1.7 緊急時対策

1.7.1 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。2013 年度は、7 月 31 日に福岡発名古屋行きの便が名古屋空港への着陸時に事故を起こしたことを想定して事故模擬演習(机上訓練)を実施した。



写真 6. 事故対策本部

1.7.2 空港における航空事故対応訓練への参加

2013 年 11 月 7 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、エンブラエル 170 型機が着陸時に横風にあおられて滑走路を逸脱して左翼エンジンから出火し、乗客、乗員に多数の負傷者が出たことを想定して実施された。航空自衛隊を含む空港周辺自治体消防による消火、負傷者の搬出およびトリアージ、救急車および愛知県防災航空隊ヘリによる負傷者の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た。



写真 7. 愛知県防災航空隊による負傷者搬出訓練



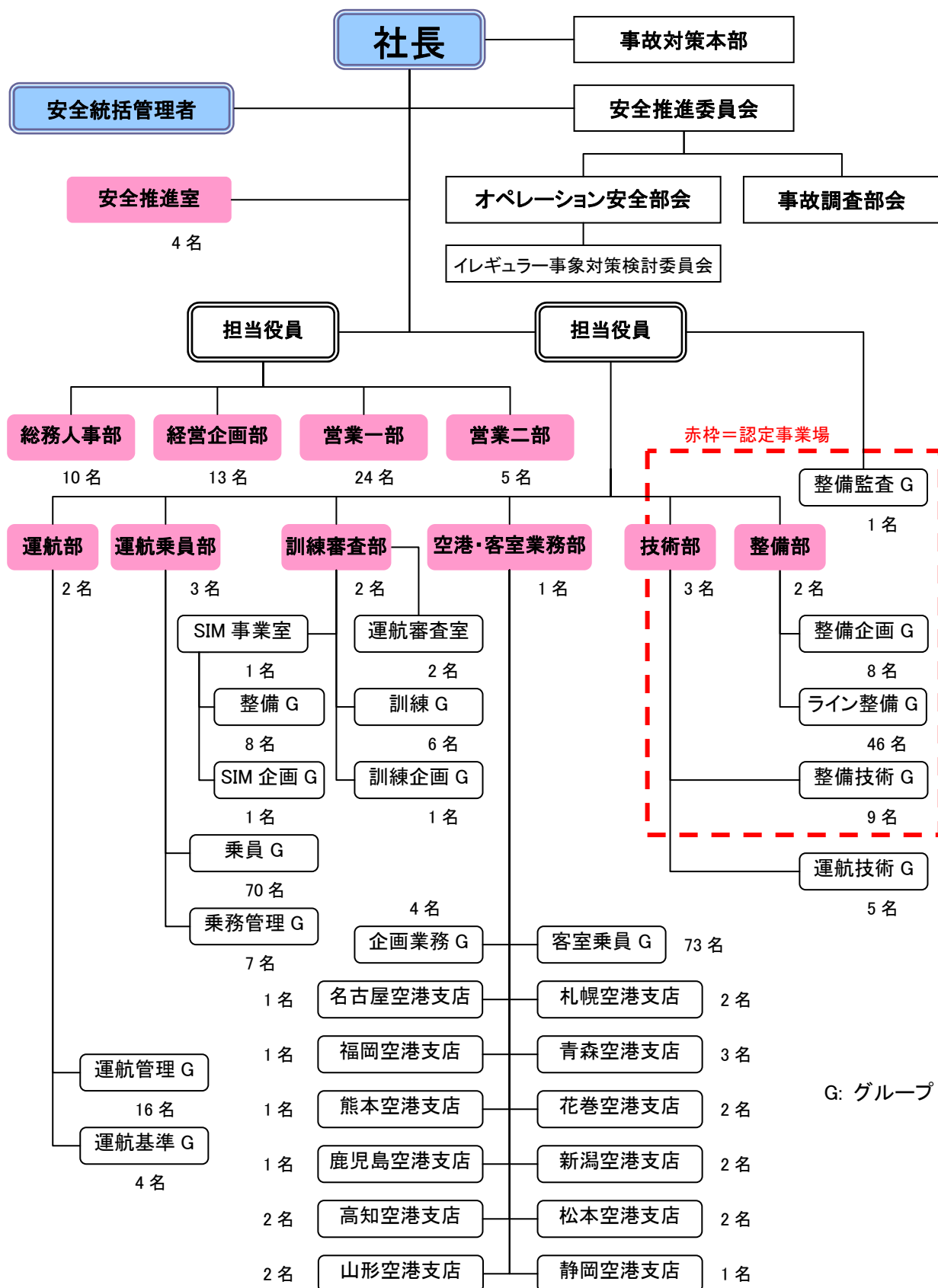
写真 8. 担架による負傷者搬出訓練に参加

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の人数を次ページの図に示す(2014 年 3 月 31 日現在)。

図 3. 組織図および人員数



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解任

(2) 安全統括管理者

- ・ 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、運航乗員部、訓練審査部、空港・客室業務部、整備部、技術部)

- ・ 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、地上運航従事者および整備従事者の人数

2014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 60名(内、機長 31名)
- ・ 客室乗務員 71名(内、先任客室乗務員 32名)
- ・ 地上運航従事者 16名(内、運航管理者 10名)
- ・ 整備従事者 37名(内、確認主任者 28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。また、客室乗務員訓練や非常救難訓練用に客室モックアップを導入して活用している。



写真 9. シミュレータ



写真 10. 客室モックアップ

3 運航概要

3.1 航空機に関する情報

2014 年 3 月 31 日現在、以下の 8 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 5 機(84 人乗り)

表 11. 航空機材の概要

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	8	76/84	2009 年 7 月	3.6 年	2682 時間/機	2318 サイクル/機



写真 11. 7 号機(2013 年 6 月導入)



写真 12. 8 号機(2014 年 2 月導入)

3.2 輸送実績

旅客の輸送実績(2013 年 4 月 1 日から 2014 年 3 月 31 日まで)は下表の通り。

(注) 旅客数には無償旅客を含む

表 12. 2013 年度の旅客輸送実績

路線	便数	旅客数(注)	提供座席数	搭乗率	備考
静岡⇄札幌(直行便)	236	13,591	18,144	74.9	
静岡⇄福岡	2,151	111,783	168,532	66.3	
静岡⇄鹿児島	482	24,259	37,240	65.1	
松本⇄札幌	710	40,775	54,780	74.4	
松本⇄福岡	708	41,523	54,536	76.1	
名古屋(小牧)⇄青森	1,581	89,274	129,428	69.0	
名古屋(小牧)⇄花巻	1,802	109,868	148,552	74.0	
名古屋(小牧)⇄新潟	700	39,927	55,912	71.4	
名古屋(小牧)⇄高知	724	42,146	60,064	70.2	
名古屋(小牧)⇄福岡	3,621	220,377	296,708	74.3	
名古屋(小牧)⇄熊本	2,015	106,168	167,380	63.4	
名古屋(小牧)⇄山形	4	296	336	88.1	2014 年 3 月 31 日より運航
福岡⇄新潟	700	34,633	55,896	62.0	
全路線	15,434	874,620	1,247,508	70.1	搭乗率は平均値

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。

表 13. 安全上のトラブルの一覧

発生日	機番	出発地	目的地	事象
2013-04-10	JA05FJ	名古屋	福岡	巡航中に搭載燃料の表示装置の表示が非表示となったことで次便が欠航した
2013-04-15	JA02FJ	名古屋	新潟	飛行前の点検で客室内非常灯の不作動が発見されたことにより遅延した
2013-04-18	JA04FJ	松本	新千歳	離陸時に両方のエンジンの排気ガス温度超過が発生し次便が欠航した
2013-05-01	JA02FJ	松本	福岡	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
2013-06-16	JA03FJ	名古屋	花巻	離陸時に左側エンジンに鳥衝突を受けたため、名古屋空港に引き返した
2013-07-06	JA03FJ	新潟	福岡	離陸後、脚上げ操作ができないことにより新潟空港に引き返した。
2013-07-07	JA04FJ	熊本	名古屋	出発時に主翼前縁の高揚力装置が不作動になり欠航した
2013-08-10	JA01FJ	名古屋	福岡	出発時に非常用電源装置の不作動を示す表示が現れて遅延した
2013-08-17	JA02FJ	福岡	松本	着陸時に客室天井板が外れたことで遅延した
2013-08-23	JA02FJ	松本	新千歳	離陸時に落雷を受け機体が損傷したため、次便が欠航した
2013-08-26	JA03FJ	青森	名古屋	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
2013-08-30	JA05FJ	新潟	福岡	降下中に落雷を受け機体が損傷したため、次便が欠航した
2013-09-18	JA05FJ	青森	名古屋	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
2013-09-21	JA02FJ	新千歳	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
2013-10-10	JA03FJ	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
2013-10-26	JA02FJ	福岡	松本	着陸後、客室内外の差圧が運用限界を超過したことで欠航した
2013-12-09	JA06FJ	福岡	静岡	着陸後の点検でドア近くの非常灯が不作動となった
2013-12-21	JA01FJ	福岡	静岡	上昇中に落雷を受け機体が損傷した
2013-12-21	JA06FJ	福岡	名古屋	上昇中に落雷を受け機体が損傷したため次便が欠航した
2014-01-05	JA07FJ	福岡	名古屋	上昇中に落雷を受け機体が損傷した
2014-01-28	JA06FJ	青森	名古屋	離陸後 APU(補助動力装置)の停止操作を忘れ APU の運用限界を超過した
2014-02-14	JA03FJ	名古屋	青森	着陸後複数のタイヤがパンクしたことにより欠航した
2014-03-14	JA04FJ	静岡	福岡	上昇中に航空機衝突防止装置が不作動になった
2014-03-26	JA04FJ	熊本	名古屋	上昇中に落雷を受け機体が損傷した

4.3 国土交通省から受けた嚴重注意

2013 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。2012 年度の評価結果を受けて、次回評価を概ね 2 年後(2014 年度)とする旨書面による通知を受けており、2013 年度は、安全管理の取り組み状況について、書面による中間報告を行った。

以 上