

2014 年度 安全報告書

2014年4月1日~2015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、今年 3 月末の夏ダイヤから出雲空港と北九州空港への路線を開設し、路線数は、計 14 空港を結ぶ 15 路線となり、便数も 1 日 56 便に増えております。今年 3 月には、就航以来の累積ご搭乗者数が早くも 300 万人を超えました。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と同時に、お客様を安全かつ確実に目的地までお運びするという定期運送事業者としての責任の重さを改めて感じているところです。



2009 年の初便就航から 6 年、この間、地域と地域を結ぶリージョ

ナル航空事業のビジネスモデルを実現するため、色々な仕組みづくりを推進してきましたが、2014 年度は、整備と運航の両部門で、大きな進展がありました。2014 年 5 月には、弊社整備部門が「検査認定」を取得し、弊社の検査員が国の検査員に代わって航空機の検査を行い、その結果を航空局に提出することで、耐空証明書を発行できるようになりました。また、運航部門では、2015 年 2 月に航空局より「指定本邦航空運送事業者」の指定を受け、同 3 月には査察操縦士 2 名の指名を受けました。弊社機長に対する定期審査は、これまで国の運航審査官により実施されてきましたが、この指定により、弊社の査察操縦士が実施できるようになりました。航空機の耐空検査や機長の定期審査を自社で計画的に実施することができるようになったことで、効率的な運航スケジュールの確保に資するものと考えております。

弊社は、「安全は、我社の最優先、最大のテーマであり、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」と安全方針に定め、その実践に努めております。小さな不具合でも、事故の芽はないかという視点で調査分析やリスク評価をしっかり行い、必要な改善を実施して、いわゆる PDCA サイクルを回すことで、弊社の安全管理システムの維持強化を図ってまいります。

こうした活動を通じて、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。

2015年8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

須川恒次



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	6
1.2.1	安全推進委員会	6
1.2.2	オペレーション安全部会	6
1.2.3	事故調査部会	6
1.3	安全目標	6
1.3.1	2014 年度の安全目標	6
1.3.2	2014 年度の安全目標のレビュー	6
1.3.3	2015 年度の安全目標	8
1.4	安全監査	8
1.4.1	2014 年度の安全監査実績	8
1.4.2	2014 年度の安全監査レビュー	8
1.4.3	2015 年度の安全監査計画	10
1.5	安全教育	10
1.5.1	安全教育の実施要領	10
1.5.2	2014 年度における安全教育の実績	10
1.5.3	安全講話	12
1.5.4	2015 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	12
1.6.1	報告制度	12
1.6.1.1	義務報告	12
1.6.1.2	自発的報告	12
1.6.2	情報の周知	13
1.6.3	役員との直接対話	13
1.6.4	Plus One & More(P1)活動	14
1.7	緊急時対策	15
1.7.1	事故模擬演習	15
1.7.2	空港における航空事故対応訓練への参加	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	18
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	18
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	18
3	運航概要	
3.1	航空機に関する情報	19
3.2	輸送実績	20
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	20
4.3	国土交通省から受けた厳重注意	21
4.4	運輸安全マネジメント評価	21



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つく 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行い 安全文化を醸成し、安全運航を堅持する。

この安全方針に基づき、社員一人ひとりの安全行動の指針を示す「安全に係わる行動指針」を制定し、安全方針とともに示した「安全カード」を制作して、全社員に配布している。





1.2 会議体

安全関係事項について議論や報告を行い、社内における意思統一や情報共有を推進するために、以下の会議体が設けられている。

これらの会議体については、過去5年間の運用状況を踏まえ、メンバーや付議事項を見直した。

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回開催することとしている。2014年度から義務化された安全目標における数値目標の届出のため、2月末に臨時の安全推進委員会を開催した。この結果、2014年度は計5回開催した。安全目標の決定のほか、安全目標の達成状況や安全監査結果を含む安全管理システムの実効性を評価するマネジメントレビューなどが安全推進委員会の主なもの議題となっている。

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、原則として毎月開催することとしており、2014 年度は 12 回実施した。安全管理システムを維持するために必要な事項のほか、安全に係るイレギュラー事象等について、その原因や対策についても議論している。

2014年4月の役員体制の変更に伴い、役員がオペレーションに係る部門の部長職を委嘱され、安全推進委員会とオペレーション安全部会で委員が重複する部門が多くなったこと、日常運航で発生している安全上の問題について、実務担当者レベルで、より深く、詳細に検討する場とし、議論の活性化を図るべきとの理由から、原則として、グループリーダークラスを中心とする会議体として運用することとした。

1.2.3 事故調査部会

事故や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。2009 年の就航以来、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 2014 年度の安全目標

2014 年度から安全目標に数値目標を導入することが義務化されたため、下記の通り、2 項目中 1 項目に数値目標を導入した。

- 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。

1.3.2 2014 年度の安全目標のレビュー

目標①については、14 件発生しており、残念ながら目標は達成できなかった。しかしながら、2013 年度に



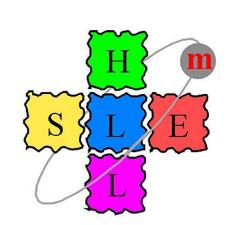
比べて大幅に減少しており(26%減)、2013 年度に実施した安全対策プロジェクトによる安全管理体制の抜本的な見直しの効果が出てきているものと評価している。

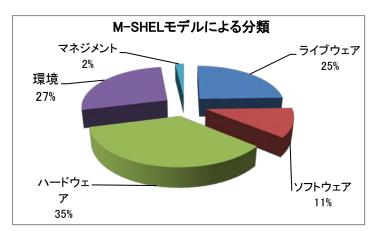
一方で、発生事例を分析してみると、以下に示すように、特徴的なヒューマンエラーの傾向が現れていることが伺える。2014 年度に発生した不具合事例(軽微なものを含む計 129 件)について、M-SHEL モデルを適用して分析した結果を下図に示す。

最も多いのはハードウェアに係るもの(H要素)であるが、機材故障が大部分であり、整備部門における信頼性管理活動を通じて品質が維持されている。

次いで多いのが、環境要因(E 要素)であり、この中には、被雷や乱気流といった気象関係の事象、鳥衝突、あるいは、航空機衝突防止装置の回避指示に従う回避操作事例などが含まれている。

3番目は、ソフトウェアに係るもの(S要素)であるが、規程・手順の不備、周知不足、教育訓練不足などが 散見されている。周知不足、教育訓練不足が関係している事例の中には、本人の理解不足が関係している ものや、理解していたにも拘わらず突発的な外的要因のために失念してしまった例もある。





(出所:河野龍太郎「ヒューマンエラーを防ぐ技術」)

人的要因が関係する事象については、さらに詳細な分析を実施した結果、以下のような所見を得た。

- ・ いつも実施している手順の実施・継続を阻害する要因(スレット)の処理がうまくなされずに、エラーが 発生している。
- ・ 外的要因のため、いつもの作業・操作の流れが途中で阻害された結果、実施すべき作業・操作を失念 してしまった。
- ・ いつも通りだと思って確認しなかったが、実際には、いつもとは違っていたため、ミスを犯す結果となってしまった。
- いつもと同じ業務の繰り返しのため、注意散漫になり、エラー(うっかりミス)を発生させてしまった。

突発的な外的要因のため、意識していてもエラーが発生することが多いことを認識し、エラーを発生させないような工夫や、エラーが発生しても致命的な事態に至らないような対処(チェックリストの使用、不安な場合の確認の徹底など)が必要と分析している。特に、個人のエラーを組織的に発見し、対処するという意味で、効果的な確認会話の励行を推進する必要があると考えられるため、2015年度の安全施策として検討することとした。



目標②については、運航乗務員をはじめとした必要人材の確保、教育訓練体制の見直しや内容の充実 等各部門で必要な施策を計画的に実施してきた。

2015 年度以降も、当社の事業計画に合わせて、引き続き人材育成を推進していく必要があり、特に、若手社員の育成、経験者からの技術伝承が課題であると考えている。

1.3.3 2015 年度の安全目標

2014 年度の安全目標のレビュー結果に基づき、2015 年度は以下の安全目標を設定し、この安全目標を 達成するための具体的な施策を部門ごとに策定し、推進している。なお、機材数や便数が増えたこともあり、 2015 年度より、安全指標は件数ではなく、1,000 飛行時間当たりの発生率に変更した。

- ① 人的要因が関係するイレギュラー事象等の削減(数値目標): 1,000 飛行時間当たりの人的要因が関係するイレギュラー事象等の発生率=0.61 未満(平成 26 年度実績値の 10%減)
 - ・目標達成のための施策として、「確認会話」の励行や安全対策の効果の確認方法などを検討する。
- 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。
 - ・経験者から若手社員への技術伝承を推進する。

1.4 安全監査

1.4.1 2014 年度の安全監査実績

2013 年度から監査制度を変更し、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ており、2014 年度は2年目に当たる。レベルごとの指摘事項の件数は、次ページの表の通り。2013年度対比で、指摘事項の件数は微減。指摘レベル2以上の指摘事項はなかった。一方で、優良事例としてピックアップした事例の件数は、昨年度に比べて大幅に増えている。

レベル	2014 年度件数	2013 年度件数(参考)	備考
1	0	0	
2	0	0	
3	94	102	
優良事例	58	36	
提言	18	15	中長期的な課題

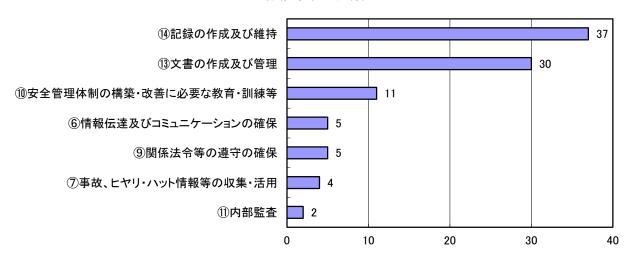
所見数一覧

1.4.2 2014 年度の安全監査レビュー

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下図に示す。

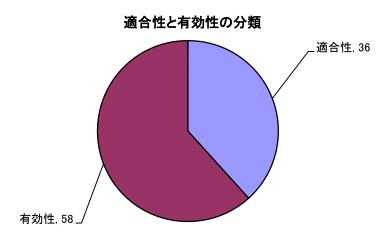


指摘事項の分類



2013 年度と同様に、文書の作成・管理および記録の作成・維持に係るものが多くなっており、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83%になる。

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、次ページの図のようになり、有効性のほうが多くなっている。



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。2014 年度の優良事例の件数が増えているのは、こうした取り組みの結果であると考えている。

さらに、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ている。2014年度は計18件の提言をしており、内容別の内訳は下表の通り。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。



提言内容の集計結果

種別	件数	主な内容
人材育成	6	間接部門スタッフの人材育成、査察操縦士および整備監査員の養成
情報共有 3		iPADを活用した運航乗務員との双方向のコミュニケーション、規程改
		定時の改定情報の充実
ヒューマンエラー対策	1	ミスを発見できるチェック機能の充実
その他	5	規定管理、安全啓発活動
危機管理	3	事故処理対応(コールセンター支援)、旅客在機中の燃料補給手順
		についての机上訓練の実施

1.4.3 2015 年度の安全監査計画

過去の支店監査結果のレビューを実施し、以下に示す理由で、現在毎年度実施している空港支店監査の頻度を、原則として2年度に1回に変更することとした。

- ・ 過去 5 年間の実績で、軽微な不具合は依然として残っているものの、空港支店固有の問題は解消されてきている。
- ・ 空港支店での指摘のうち、かなりの部分が本社管理部門でのフォロー案件となっていることから、全空 港支店の監査を行わなくても、問題点や課題のピックアップは十分に実施できる。

ただし、新規開設支店については、しばらくの間は 1 年度に 1 回とした。結果的に、2015 年度は、空港支店 9、本社管理部門 18、計 27 部門の監査を予定している。なお、実施状況をフォローし、2 年度ごとに実施することの妥当性について再評価する予定である。

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、定期教育(リカレント教育)も実施した。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。

なお、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ており、2014 年度、初めて定期教育(リカレント教育)を実施した。この定期教育も、E ラーニングシステムを使用した自習方式で実施した。

また、安全教育の一環として、外部講師による研修や講話も積極的に実施している。

1.5.2 2014 年度における安全教育の実績

2014年度に実施した安全教育の実績は表の通りである。受講者数には、グループ会社である(株)エスエーエスの社員数を含んでいる。



2014 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		155	世界の航空安全の動向、ヒューマンファクターの基礎知
			識、日本の航空関係法令および当社の安全管理システム
			について対面教育を実施。
	リカレント	620	「"まさか"から"もしも"へ」をテーマに危機管理、危険予知
			訓練、スレット&エラーマネジメントの初歩的な教育(Eラー
			ニングを利用)を実施した。
安全担当者教育 初回 —			対象者がいなかったため開催せず。
	リカレント	22	2013 年度の FDA の安全実績、世界と日本の航空事故の
			動向、2013 年度の安全上のトラブル(航空局公表資料に
			基づく)および自社不具合についてのケーススタディーを E
			ラーニングシステムを利用して実施した。

これ以外にも、安全教育、安全啓発活動の一環として、下表に示すような活動を実施している。

その他の安全教育・啓発活動の実績

種別	講師	受講者数	内容
乗員に対する航空	堀井不二夫氏(航空	40 名	航空管制システムや管制用語に関する
管制研修	交通管制協会)	(延べ人数)	基礎知識、不具合事例などについて管制
			経験者の知見から学ぶ
ヒューマンファクター	日本ヒューマンファク	16 名	ヒューマンファクターに関する知識、リスク
研修	ター研究所講師		マネジメント、分析手法など



乗員に対する管制研修



ヒューマンファクター研修



1.5.3 安全講話

2014年度は、(株)社会安全研究所の首藤由紀氏を講師にお招きし、「安全文化とは何だろうか~他分野に学ぶ安全の秘訣」をテーマに安全講話を実施した。計 61名の社員が参加し、修了後には、質疑応答も実施した。



(株)社会安全研究所の首藤由紀氏による講話



安全講話会場風景

1.5.4 2015 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講話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。

義務報告件数

報告書種別	報告件数
機長報告書	68
地上運航従事者報告書	17
航空機材不具合報告書	45
安全阻害行為等報告書	4
客室乗務員報告書	(勤務ごとに毎日書かれている)

1.6.1.2 自発的報告

当社では、安全に係る全社的な自発的報告制度として、「セーフティ・レポーティング・システム」(Safety Reporting System)を設けており、安全推進室が事務局として運用を行っている。また、部門ごとに自発報告制度の運用を行うこともできるようにしており、整備、運航、客室の各部門では、独自に情報収集を実施している。こうした各部門の活動を推進し、安全推進室が運用している全社的な報告制度との連携を図る目的



で、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、定期的な打合せを実施して情報共有を行っている。

「セーフティ・レポーティング・システム」で報告された事象については、次項に示す「安全ニュース」等で社員に情報共有しているほか、部門ごとに工夫して、報告者へのフィードバックや他の社員への情報共有の取り組みを実施している。

1.6.2 情報の周知

社員への周知や情報共有の手段については、内容に応じて、いくつかの媒体を使い分けている。安全や保安に係わる重要周知事項については、安全推進室の他、各部門ごとに部門長からの通達を発行している。また、社内で発生したイレギュラー事象などについて、その原因や対策を周知する媒体として「イレギュラー事象情報」を、ヒヤリハット情報や他社事例などの情報共有には「安全ニュース」を安全推進室から発行している。さらに、2014年度から、運輸安全委員会が発行した事故や重大インシデントの報告書についても、その概要を社員に情報提供する取組みを実施している。これらの情報については、外国人乗務員も在籍していることから、可能な限り、英語版も作成するように努めている。

1.6.3 役員との直接対話

夏季安全キャンペーンの一環として、役員と社員との直接対話の機会を設けた。2014 年度は 5 名の新任の取締役が選任されたことから、これらの新任取締役と専務・常務の組み合わせで、社員との対話を実施し、計 31 名の社員が参加した。今回の対話では、間接スタッフに対する教育訓練体制、グループ会社との人事交流、現場への情報提供、オフィススペースの問題など、多岐にわたる意見や提案がなされた。対話の際に出された意見・提案等については、担当部門をアサインし、フォローしている。



役員との直接対話の様子

役員との直接対話

経営層と現場社員との間の縦のコミュニケーションの活性化を目的として就航以来毎年実施している



1.6.4 Plus One & More (P1) 活動

Plus One & More (P1)活動

「部門間に見えない壁がある」、「一体感がない」、「部門間でコミュニケーションの機会が少ない」といった現場からの意見に基づいて、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を目的として、2013 年度から実施している。P1 活動では、活動の目的を、「働き易い職場で、仲間たちと活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 lovew 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、様々な活動を展開している。

2014 年度は、就航 5 周年になることから、「全社員寄せ書きリレー」や、AED を使用した応急手当講習会などを開催したほか、継続的な活動として、"なるほどザ FDA"と題する発表会を毎月開催して、各部門の業務紹介や、「飛行機雑知識」と称するプレゼンテーションで航空機や航空業界における業務の"豆知識"の紹介などを行った。活動状況については、「P1 通信」を定期的に発行して社員に報告している。



東日本大震災の被災地訪問



"なるほどザ FDA"発表会の様子



全社員寄せ書きリレー



1.7 緊急時対策

1.7.1 事故模擬演習

万一事故や重大インシデントが発生した場合に備え、毎年事故模擬演習を実施している。2014 年度は、計2回訓練を実施した。1回目は、特別な関係者を除いて、実施日時を事前通告せずに抜打ちで実施し、事故対策本部をスムーズに立ち上げることができるか確認した。2回目は、2014年度に航空事故処理規程の抜本的な見直しを実施したため、改定後の手順で問題がないか、更なる改善の余地がないか検証のために実施した。



航空事故模擬演習の様子(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

2014年9月18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、滑走路を逸脱して右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へり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。今回の訓練では、当社の機材を消火訓練の対象として初めて提供した。また、夜間の発生を想定し(1994年に発生した中華航空機事故が夜間に発生したことも踏まえ)、18時45分から訓練が開始された。



訓練用機材と模擬乗客(負傷者)



担架による負傷者搬出訓練に参加

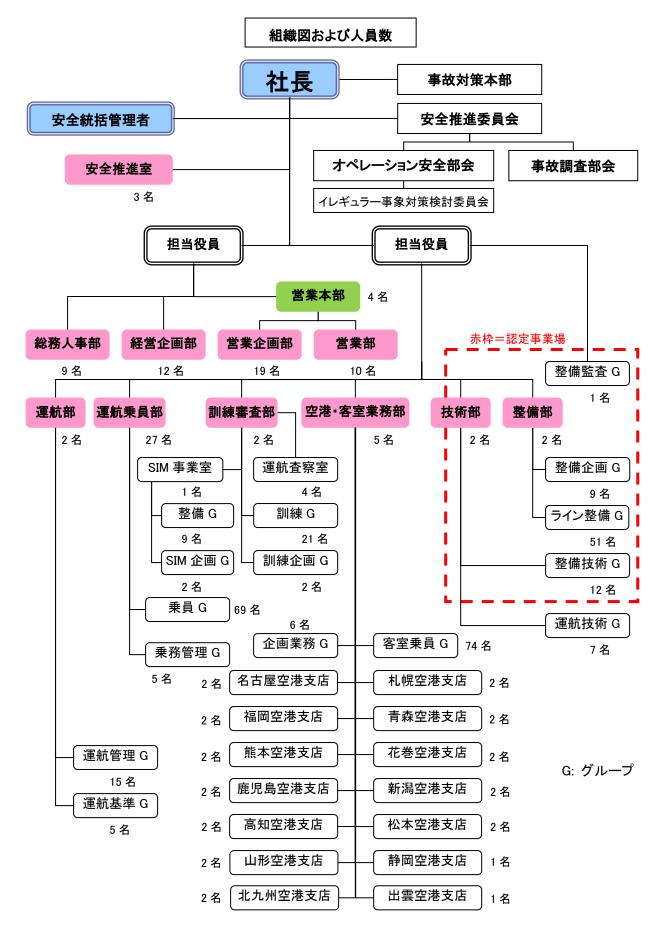


2. 組織

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(2015年3月31日現在)。 なお、人員数には、役員、ドライバー、コールセンターオペレータおよび休職者を含めていない。





FDA FUJI DREAM AIRLINES

フジドリームエアラインズ安全報告書

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

2015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 69 名(内、機長 37 名)
- 客室乗務員72名(内、先任客室乗務員 37名)
- ・地上運航従事者 16名(内、運航管理者9名)
- 整備従事者43名(内、確認主任者 36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。

なお、当社は、2015 年 2 月 9 日付で、国土交通省東京航空局より「指定本邦航空運送事業者」の指定を受け、同 3 月 9 日付で査察操縦士 2 名の指名を受けた。これにより、これまで国の運航審査官により実施されていた当社機長に対する定期審査を、当社の査察操縦士が実施している。







シミュレータ

客室モックアップ

3 運航概要

3.1 航空機に関する情報

2015年3月31日現在、以下の9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 6機(84人乗り)

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	9	76/84	2009年7月	4.1 年	2,560 時間/機	2,220 サイクル/機



9号機(2015年3月導入)



3.2 輸送実績

旅客の輸送実績(2014年4月1日から2015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

2014 年度の旅客輸送実績

The state of the s						
路線	便数	旅客数(注)	提供座席数	搭乗率	備考	
静岡⇔札幌	238	14,325	19,944	71.8%		
静岡⇔福岡	2,166	117,523	178,256	65.9%		
静岡⇔鹿児島	487	27,182	40,788	66.6%		
松本⇔札幌	701	43,315	58,724	73.8%		
松本⇔福岡	724	43,283	60,632	71.4%		
名古屋(小牧)⇔青森	1,652	90,753	133,928	67.8%		
名古屋(小牧)⇔花巻	2,150	120,337	170,624	70.5%		
名古屋(小牧)⇔新潟	716	39,167	58,112	67.4%		
名古屋(小牧)⇔高知	720	40,560	57,808	70.2%		
名古屋(小牧)⇔福岡	3,631	222,749	301,356	73.9%		
名古屋(小牧)⇔熊本	2,133	103,736	170,860	60.7%		
名古屋(小牧)⇔山形	727	36781	57732	63.7%		
名古屋(小牧)⇔北九州	12	505	1008	50.1%	2015年3月29日より運航	
名古屋(小牧)⇔出雲	6	448	504	88.9%	2015年3月29日より運航	
福岡⇔新潟	720	37,492	58,456	64.1%		
全路線	16,783	938,156	1,368,732	68.5%		

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

2014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。

安全上のトラブルの一覧

発生日	機番	出発地 目的地		事象
2014-05-02	JA05FJ	花巻 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。
2014-06-09	JA02FJ	静岡 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。
2014-06-10	JA04FJ	耐空証明検査中		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。
2014-07-13	JA05FJ	名古屋 高知		降下中、左燃料タンクの燃料油量計の表示に不具合が生じた。



2014-07-17	JA08FJ	名古屋	熊本	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。	
2014-08-24	JA05FJ	福岡	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。	
2014-09-16	JA03FJ	定時墊	整備中	前方化粧室内の消火ボトルの圧力が0になっていることを発見した。	
2014-09-26	JA05FJ	新千歳	松本	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。	
2014-10-02	JA02FJ	松本 隠岐		着陸後、第 2 エンジンの排気ガス温度の運用限界を一時的に超過したこと示す計器表示があった。	
2014-10-10	JA08FJ	花巻	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。	
2014-10-12	JA04FJ	静岡	福岡	着陸後、第 1 エンジンの排気ガス温度の運用限界を一時的に超過したこと示す計器表示があった。	
2014-10-13	JA04FJ	名古屋	松本	着陸後、機内と機外の最大差圧が運用限界を超過した。	
2014-10-17	JA03FJ	名古屋	花巻	進入復行中、高揚力装置展開時の運用限界速度を超過した。	
2014-10-20	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。	
2014-11-07	JA02FJ	名古屋	花巻	進入中、高揚力装置展開時の運用限界速度を超過した。	
2015-01-25	JA02FJ	熊本	名古屋	降下中、一時的に機内で異臭がしたため、運航乗務員が酸素マスクを使用した。	
2015-02-03	JA04FJ	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。	
2015-02-18	JA06FJ	新潟	福岡	進入中、管制指示経路から逸脱した。	
2015-03-03	JA03FJ	静岡	福岡	巡航中、外気温度の運用限界を超過した。	
2015-03-17	JA06FJ	名古屋	熊本	出発前の点検中、一部の非常用照明灯が正常に点灯しないことを発見した。	

4.3 国土交通省から受けた厳重注意

2014年度に国土交通省から受けた書面による厳重注意はない。

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。2014年度の結果は以下の通り。

評価された項目は以下の4点。

- ① 経営トップが自社の安全管理体制における現状の課題を把握したうえで、これら課題を解決するために適時適切に指示を行うなど、安全管理体制の向上に資するリーダーシップを発揮していること
- ② 社内の縦断的・横断的なコミュニケーションを活性化させるとともに、社内の風通しを良くすることに効果的な社員の自主的な発案による「プラスワンモア活動」の取り組み
- ③ ヒヤリ・ハット情報収集の活性化に向けて、報告の責任者を決め各部門に配置し、収集のキャンペーンを行うなどにより、ヒヤリ・ハット情報の収集の増加につなげていること
- ④ 監査所見の区分の見直しを行い、従来よりも有効性にかかる指摘事項が多くなるなど、効果的な内部監査の実施に向けた取組み



一方、以下の項目について、更なる取組みの検討を依頼された。

自社において収集されたヒヤリ・ハット情報の他、各部門内において潜在的に発生している報告には至らない事象や同業他社の事象等を活用して、分類・整理を行い、傾向把握をすることにより、事故につながる可能性の大きいリスクを評価し、事故・トラブルの未然防止に努められること

この提案については、現状ではヒヤリハット報告件数も少なく、事象を分類整理し、傾向分析をするのは 時期尚早であると考えているが、将来的には、そうした分析も必要なため、現在安全推進室で取り組んでい る安全情報データベースの検討課題として、分類手法の検討を盛り込む予定。また、引き続き、ヒヤリハット 報告の推進を図り、こうした傾向分析が効果的に実施できるようにしたいと考えている。

以上