

2019 年度 安全報告書

2019 年 4 月 1 日～2020 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。



はじめに 2019年4月23日、弊社386便(山形空港発、名古屋小牧空港行)が山形空港にて離陸滑走中に滑走路を逸脱し滑走路東側の緑地帯で停止する事態が発生いたしました。お客様にお怪我はございませんでしたが、重大インシデントに認定され現在も国土交通省運輸安全委員会において調査が行われております。弊社としても全面的に協力しており、可能な範囲で自主的に原因究明と再発防止の取り組みを実施し安全を最優先して運航を続けております。この重大インシデント発生以降は、安全運航を継続しておりますが、お客様に安全・安心なフライトをご提供できるよう、引き続き社員一丸となった真摯な努力を重ねる所存であります。

一方、世界の航空関連情報を提供する英国OAG(Official Airline Guide)が発表した定時運航率において2018年6月から2019年5月までの年間ランキングで弊社は世界第2位を獲得することができました。これは定時運航に対する社員一人ひとりの努力の成果であると共に、お客様のご協力の賜物でもあり深く感謝申し上げます。

事業面では、2019年6月に14号機を、12月に15、16号機を導入し16機体制としております。路線につきましては、2019年冬ダイヤから新たに神戸空港支店を開設し、神戸ー松本、神戸ー出雲、神戸ー高知に就航、2020年夏ダイヤから神戸ー青森にも就航しております。これらにより、定期便として国内17空港を23路線で結び、年間147万人(前年度比3.7%増)のお客様のご利用を得ることができました。また、チャーター便事業におきましては、1,291便を運航し、年間72,993人のお客様にご搭乗いただいております。今後とも、地域の益々の発展のための事業展開を図って行く所存であります。

航空会社にとってサービスの根幹は「安全・安心」です。弊社の安全管理体制は年々定着かつ向上してきていると考えていますが、重大インシデントも発生している現実を重く受け止め、社員一人ひとりが事故等は決して起こさないという強い意思をもって日々行動するよう、指導しております。

安全対策に「これで十分という終点はない。」ことを肝に銘じ、引き続き、すべてのお客様に「安心」してご利用いただけるよう、社員一同、一便一便真心を込めて、「安全」なフライトを提供してまいります。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、宜しくお願い申し上げます。

2020年8月

株式会社フジドリームエアラインズ
代表取締役社長
楠瀬 俊一

| | 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 2019年度の安全目標..... | 6 |
| 1.3.2 2019年度の安全目標のレビュー..... | 7 |
| 1.3.3 2020年度の安全目標..... | 7 |
| 1.4 安全監査..... | 8 |
| 1.4.1 2019年度の航空局安全監査立入検査..... | 8 |
| 1.4.2 2019年度の社内監査実績..... | 8 |
| 1.4.3 2019年度の優良事例..... | 8 |
| 1.5 安全教育..... | 9 |
| 1.5.1 安全教育の実施要領..... | 9 |
| 1.5.2 2019年度における安全教育の実績..... | 9 |
| 1.5.3 その他の安全教育・啓発活動..... | 11 |
| 1.5.4 2020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..... | 12 |
| 1.6.3 役員との直接対話..... | 13 |
| 1.6.4 Plus One & More (P1) 活動..... | 13 |
| 1.7 緊急時対策..... | 13 |
| 1.7.1 事故模擬演習..... | 13 |
| 1.7.2 空港における航空事故対応訓練への参加..... | 14 |
| 2 組織..... | 14 |
| 2.1 組織図..... | 15 |
| 2.2 各組織の機能概要..... | 16 |
| 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..... | 16 |
| 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..... | 16 |

| | | |
|-----|-------------------------------------|----|
| 3 | 運航概要 | 18 |
| 3.1 | 航空機に関する情報 | 18 |
| 3.2 | 輸送実績 | 19 |
| 3.3 | その他..... | 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 | 20 |
| 4.1 | 事故、重大インシデント..... | 20 |
| 4.2 | 安全上のトラブル | 21 |
| 4.3 | 国土交通省から受けた嚴重注意 | 21 |
| 4.4 | 運輸安全マネジメント評価..... | 22 |

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ます。

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をつくり、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を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ます。



安全方針

- 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

安全に係わる行動指針

- 法令・規定を遵守し、基本に忠実に業務を行います
- 迷った時は、必ず安全を最優先します
- 推測に頼らず、必ず確認します

 FDA FUJI DREAM AIRLINES

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ます。

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ます。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結果、2019年度は計5回の開催となりました。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議題となっています。

1.2.2 オペレーション安全部会

原則として毎月開催することとしておりましたが、2019年4月23日に発生しました山形空港滑走路逸脱の重大インシデント対応のため2019年4月度のオペレーション安全部会は中止としたため、2019年度は11回開催となりました。

安全に係るイレギュラー事象等については、その原因や対策の確認はもちろんですが、安全目標の対象になったような重要な事象については、対策の定着度や有効性が評価されるまでフォローする体制を構築し、万全を期しています。

1.2.3 事故調査部会

2019年4月23日に発生した重大インシデントに対応するため、2019年度は4回開催致しました。当該重大インシデントの詳細については、4.1項に記載してあります。

1.3 安全目標

1.3.1 2019年度の安全目標

2018年度の安全目標のレビュー結果に基づき、2019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、推進しました。

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)

| | |
|-------|---|
| 安全指標 | 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 |
| 安全目標値 | 0.50 以下(2018 年度目標値の 10%減) (注) 今後 3 年計画で月 1 件程度の発生率(0.40 程度)を目指す。 |

② 安全上のトラブルの削減(数値目標)

| | |
|-------|---|
| 安全指標 | 1,000 飛行回数当たりの安全上のトラブル(航空法 111 条の 4 の安全上の支障を及ぼす事態の報告)の発生率 |
| 安全目標値 | 1.20 以下(2018 年度目標値の 10%減) (注) 今後 3 年計画で月 2 件程度の発生率(1.00 程度)を目指す。 |

③ 「確認会話」の推進

「確認会話」は、ヒューマンエラーの発生防止やセーフティネットとして有効なため、定着を図ることとしております。

1.3.2 2019 年度の安全目標のレビュー

| 区 分 | 評 価 |
|-------|--|
| 安全目標① | 「人的要因が関係するイレギュラー事象等の削減」については、対象となったイレギュラー事象等の件数は 11 件、1,000 飛行時間当たりの発生率は 0.33 であり、目標値の「0.50 以下」を達成できました。 |
| 安全目標② | 「安全上のトラブルの削減」については、対象となった報告件数は 20 件、1,000 飛行回数当たりの報告発生率は 0.66 であり、目標値の「1.20 以下」を達成できました。 |
| 安全目標③ | 「確認会話」の推進は、部門毎に重点的に実践する確認会話を選定し年間を通じて推進しました。所期の成果はあったものと評価しております。 |

1.3.3 2020 年度の安全目標

安全目標①および②については安全指標として定着してきていることから、目標値について 2019 年度から 3 年間で目標とすべき値を達成できるよう、施策を継続することとしています。

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)

| | |
|-------|--|
| 安全指標 | 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 |
| 安全目標値 | 0.45 以下(2019 年度目標値の 10%減) (注)2019 年度より 3 年計画で月 1 件程度の発生率(0.40 程度)を目指す |

② 安全上のトラブルの削減(数値目標)

| | |
|-------|--|
| 安全指標 | 1,000 飛行回数当たりの安全上のトラブル(航空法 111 条の 4 の安全上の支障を及ぼす事態の報告)の発生率 |
| 安全目標値 | 1.10 以下(2019 年度目標値の 10%減) (注)2019 年度より 3 年計画で月 2 件程度の発生率(1.00 程度)を目指す |

③ 「確認会話」の推進

2019 年度に引き続き、更なる定着を図るため 2020 年度も継続致します。

1.4 安全監査

1.4.1 2019 年度の航空局安全監査立入検査

東京航空局からの航空局安全監査立入検査は空港支店等を含め 6 回行われましたが、書面による指摘事項はありませんでした。

| 日程 | 定例/随時 | 対象部門 |
|---------------|-------|---------|
| 2019/4/18-19 | 定例 | 仙台空港支店 |
| 2019/6/5-6 | 定例 | 本社 |
| 2019/8/1-2 | 定例 | 静岡乗員訓練所 |
| 2019/10/16-18 | 定例 | 本社 |
| 2019/12/10-11 | 随時 | 本社 |
| 2020/2/12-15 | 定期 | 本社 |

1.4.2 2019 年度の社内監査実績

(1) 監査実施状況

2019 年度の社内安全監査は空港支店及び本社間接部門を含め 34 回実施し、各部門の安全管理体制の健全性を確認しております。

監査実施状況

| | 対象部門数 | 完了 | 未了 |
|------|-------|----|----|
| 空港支店 | 12 | 12 | 0 |
| 本社部門 | 22 | 22 | 0 |
| 計 | 34 | 34 | 0 |

(2) 指摘事項のフォローアップ状況

監査時の指摘事項の内容は、主に文書管理の作成や記録の維持等であり全体で 56 件ありましたが、年度内に全てフォローを完了し是正されております。

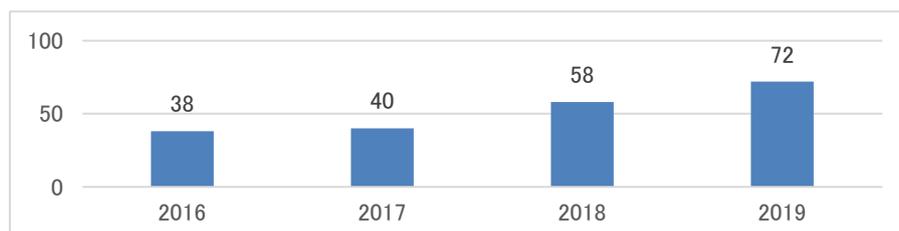
監査指摘事項

| 指摘件数 | 改善処置完了件数 | 改善処置未了件数 |
|------|----------|----------|
| 56 | 56 | 0 |
| 56 | 56 | 0 |

1.4.3 2019 年度の優良事例

安全監査では、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つこみをより堅固なものにするよう努めています。2019 年度の優良事例の総件数は 72 件あり、例年増加傾向にあります。

優良事例件数



1.5 安全教育

1.5.1 安全教育の実施要領

(1) 安全啓発教育

新入社員全員に対して安全に係る教育を対面により実施しています。また、定期教育(リカレント教育)も毎年実施していますが、こちらはEラーニングシステムを使用した自習方式としています。

(2) 安全担当者教育

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しております。この教育については、初任及び定期教育のいずれも E ラーニングシステムを使用した自習方式を採用し、いつでも受講できる体制を構築しております。

(3) 安全講話

安全教育の一環として、外部講師や外部機関による研修や安全講話も積極的に実施しております。

1.5.2 2019 年度における安全教育の実績

2019 年度に実施した安全教育の実績は下表の通りです。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ます。

2019 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 | 265 | 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、アルコール関係教育、疲労関係教育、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した。 |
| | リカレント | 938 | 「他山の石」をテーマに E ラーニングシステムを使用して実施した。 |
| 安全担当者教育 | 初回 | 23 | 人事異動等を踏まえ、新たに安全担当者として指名されたスタッフに対して、E ラーニングシステムを利用して実施した。 |
| | リカレント | 22 | 2018 年度の FDA の安全実績、世界と日本の航空事故の動向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。 |

なお、全社員対象の入社時の安全教育については、受講者からの要望を踏まえ、教育用のテキスト「航空安全のしくみ」を作成し、2017 年度から使用を開始しました。当該テキストについては、初任教育の内容にとどまらず、安全管理システムの様々な情報を収録し、入社後の自己研さんにも役に立てるよう内容の充実を図っています。

教育資料

航空安全のしくみ

Photo by Yufuko Kanazaki

(株)フジドリームエアラインズ

3-5. スイスチーズモデル

スイスチーズというをご存じでしょうか。写真のようなチーズで、スライスすると、中に穴が開いているという特徴があります。余談ですが、研究によると、チーズの材料である牛乳に含まれる微量の干し草が原因で穴が開くことが解明されたとか。

スイスチーズのスライス1枚1枚は、危険な状態により事故が起こるのを防ぐための防護壁です。そして、スイスチーズに開いた穴は、防護壁の不具合(即発的な不具合、潜在的な不具合:コラム⑩参照)で、防護壁の不具合があっても、別の防護壁が機能してくれば、事故に至るのを防止できます。しかし、防護壁がすべて機能せず、図のように、すべての穴が重なってしまうと、事故が発生してしまいます。この多重防御のしくみをスイスチーズモデルといい、事故原因の説明に使われています。

(出所: ジェームズ・リーズ「組織事故」)

スイスチーズモデルの1枚1枚のスライスに開いた穴をもう少し詳しく見ると、次ページの図のような要因に分類されます。典型的な事例例は、ヒューマンエラーや違反行為が原因で事故が発生する場合です。しかし、よく調べてみると、タイムプレッシャーや疲労が原因でエラーを起こしたり、指定の器材が故障で使用できなかった

- 50 -

また、2016 年度に制作した過去に発生した主な事故 11 件についての E ラーニング教材「過去の事故から学ぶ」については、2017 年度に 6 件教材の追加を実施しました。2019 年度の当該教育の受講については、強制はしていませんが、昨年度に入社した社員を含めて、これまでに、約 20%の社員((株)エスエーエスの社員を含む)が完了し、約 30%の社員が受講中です。

2005年8月6日、15時39分(現地時間)、イタリアのバリ(Bari)発チュニアのジェルバ(Djerba)行きのチュニインター(Tuninter)1153便ATR-72型機(登録記号TS-LBB)が、シチリア島のパレルモ(Palermo)空港の北東26キロメートルの海上に不時着水。乗客35名、乗務員4名計39名中、乗客14名、乗務員2名の計16名が死亡した。

1.5.3 その他の安全教育・啓発活動

その他の安全教育、安全啓発活動として、下表に示すような活動を実施しました。

その他の安全教育・啓発活動の実績

| 種別 | 講師/研修機関 | 受講者数 | 内容 |
|----------------------|-----------------------------|---------|---|
| ISO9000 内部監査員セミナー | 日本検査 キューエイ(株) | 6名×2日 | ISO 9000の基準に基づく内部監査の知識・スキルを習得 |
| 整備ヒューマンファクター 一訓練 | 日本航空技術協会 | 7名×1日 | ヒューマンエラーの発生原因(人間の情報処理モデル、意識レベル、SHELモデル)、ヒューマンエラー防止策および分析手法を習得 |
| ヒューマンファクター 研修 | 人間生活工学 研究センター | 6名×1日 | ヒューマンエラー防止/現場力強化などのヒューマンファクターにかかわる安全管理に関する研究 |
| Safety I 及び II | 早稲田大学 理工学術院教授 小松原明哲先生 | 80名×2時間 | Safety I : 「ヒューマンエラー防止」 Safety II : 「状況に応じた柔軟な対応による安全確保と向上」に関する講話を受講 |
| リーダーシップ訓練 | 熊本大学名誉教授 吉田道雄先生 | 13名×3日 | 中堅および若手リーダー層を対象とし組織の安全文化醸成、活性化及びコミュニケーション等の能力向上を目的としたリーダーシップ研修 |
| 日本航空安全 啓発センター見学会 | 日本航空 安全啓発センター | 36名×1日 | 日本航空 123 便事故に関する事前勉強会後、日本航空安全啓発センターを研修し航空事故の悲惨さを知り、安全意識の醸成に役立てる。 |



リーダーシップ訓練



日本航空安全啓発センター見学会

1.5.4 2020年度における安全教育の予定

引き続き、1.5.1 項に示す安全啓発教育および安全担当者教育を実施するほか、2020 年度も社外講師による安全講話などを計画しています。定期安全教育については、弊社も 2009 年の運航開始より 10 年が経過したので、“Back to Basic”(基本の再認識)をテーマにした教材で実施することにしました。

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

義務報告として、下表の各報告書が提出されています。これらの報告事象については、各主管部門において、決められた手順に従ってフォローされるほか、毎月開催しているオペレーション安全部会において、全社的な視点でレビューを行っています。

義務報告件数

| 報告書種別 | 報告件数 |
|------------|----------------------|
| 機長報告書 | 74 |
| 地上運航従事者報告書 | 9 |
| 航空機材不具合報告書 | 34 |
| 客室乗務員報告書 | 266(サービス関係やお客様の声を除く) |
| 安全阻害行為等報告書 | 1 |

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ます。

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ます。

1.6.2 情報の周知

社員への情報共有や周知として、以下を全社員に発信しています。

- ・「安全ニュース」: ヒヤリハット情報や他社事例などの情報共有
- ・「イレギュラー事象情報」: 社内で発生したイレギュラーなどについて、その原因や対策を周知
- ・「JTSB 報告書サマリー」: 運輸安全委員会(JTSB)が発行した事故や重大インシデントの報告書のサマリー(外国人乗務員用の英語版も作成)
- ・「他社情報」: 他社で生じた参考となる事例の紹介

安全情報の件数

| 項目 | 件数 |
|--------------|----|
| 安全ニュース | 4 |
| イレギュラー情報 | 14 |
| JTSB 報告書サマリー | 9 |
| 他社情報 | 5 |
| その他の情報 | 3 |

1.6.3 役員との直接対話

当社では、就航以来毎年、役員との直接対話を実施しています。「安全に対する社内コミュニケーションの強化」を目的とし、今年度も11月から12月にかけて10回の対話を実施し、計65名(役員を除く。)の社員が参加しました。今年度テーマは、「FDA 安全方針」とし、安全活動の話題を通じた活発な議論を通じて経営層と社員のコミュニケーションの促進を図りました。

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ます。P1活動では、活動の目的を、「働きやすい職場で、仲間たちと生き活きと仕事をこ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、様々な活動を展開している。

2019年度も、継続的な活動として、「なるほどザFDA」と題する発表会を開催して、各部門の業務紹介に加えて個人の特技紹介なども実施したり、社員の自己紹介のペーパー“ひょいと紹介”を発信したりすることで、社員間のコミュニケーションの活性化を図りました。

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ます。2019年度は、

- (1) 事故発生後、事故対策本部の初期の段階における活動の手順を確認
- (2) 情報の共有と記録要領の確認

上記2項目を重点項目に据え、事前の勉強会まで行いましたが、新型コロナウイルス対策のため、事故模擬演習は延期となりました。

1.7.2 空港における航空事故対応訓練への参加

2019年11月7日、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ました。この訓練は、「エンブラエル170型機が着陸の際、横風にあおられて滑走路を逸脱、停止、右エンジンから出火した。機内には煙が充満しており、乗員、乗客に多数の負傷者が出た模様である」ことを想定して実施されました。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ました。この訓練に当社も対策本部要員や救護班として参加しました。

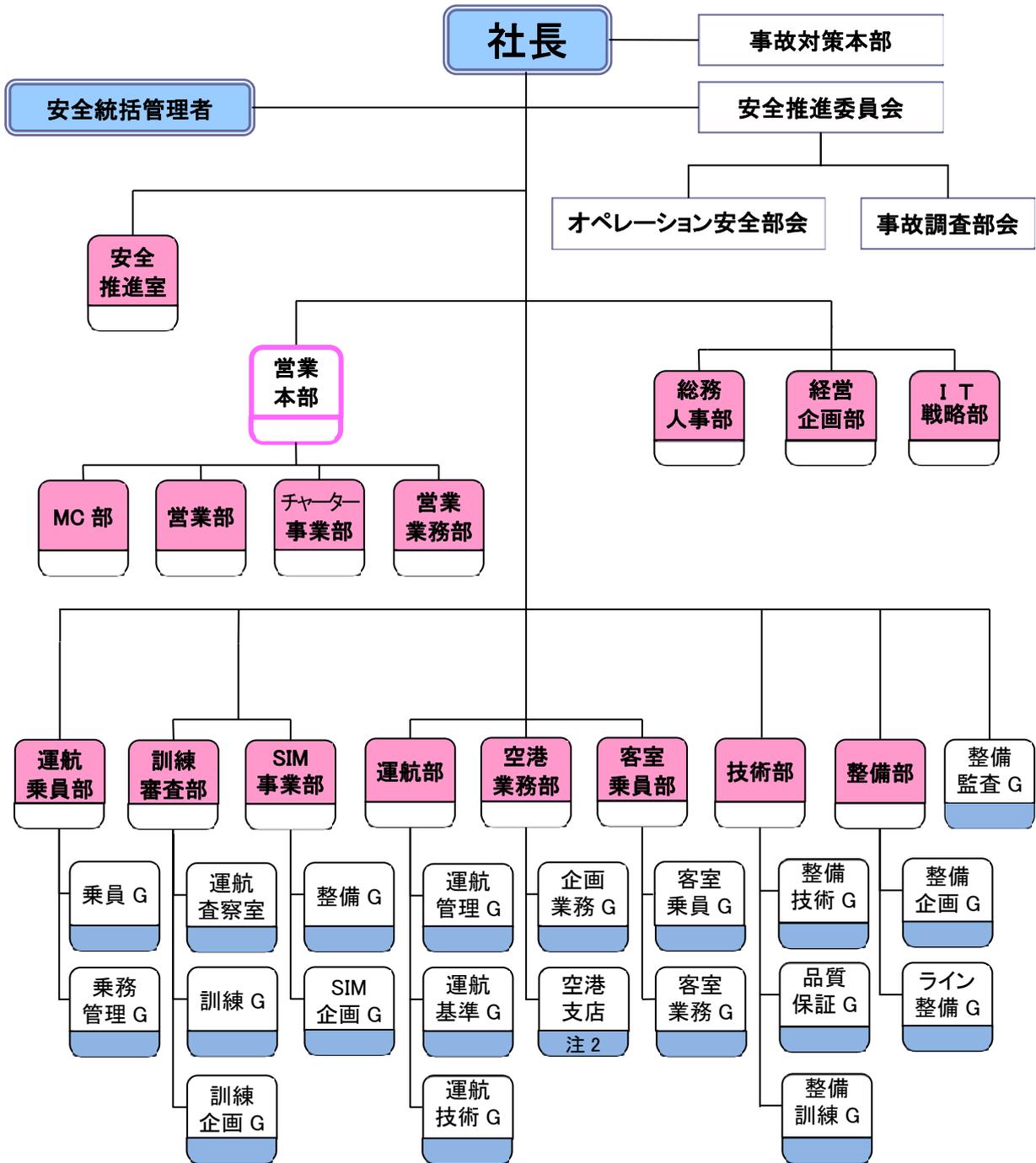
2 組織

2.1 全体組織

会社全体の組織図を次ページに示します(2020年3月31日現在)。

組織図

2020年3月31日現在



(注)

1. “G”は「グループ」、「SIM」は「シミュレーター」、「MC」は「マーケティング・コミュニケーション」の略。
2. 空港支店内訳: 札幌、丘珠、青森、花巻、仙台、山形、新潟、松本、静岡、名古屋、神戸、出雲、高知、北九州、福岡、熊本、鹿児島

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します。

(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(本報告書発行時点において、会長＝安全統括管理者です)

- ・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、シミュレーター事業部、空港業務部、客室乗員部、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

2020年3月31日現在の人員数は以下の通りです。

- ・運航乗務員 141名(内、機長61名)
- ・客室乗務員 120名(内、先任客室乗務員57名)
- ・地上運航従事者 19名(内、運航管理者10名)
- ・整備従事者 55名(内、確認主任者31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

(1) 資格取得

日常運航に直接携わる運航乗務員、運航管理者および整備従事者については、国家資格取得後、更に会社訓練修了後に審査を行い、社内認定を行っています。同様に、客室乗務員も、会社訓練修了後に審査を行い、社内認定を行っています。

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、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ます。

(2) 社員援助者教育

2018年度から社員に対して、客室乗務員に協力して緊急脱出の援助ができるように、社員援助者教育を開始しています。2019年度は、19回(延べ92人)実施し、延べ人数では客室乗務員を除く全社員約25%が援助教育を修了しています。



客室モックアップ外観(小牧)



客室乗務員よりの援助者教育受講



格納庫での緊急脱出訓練中の当社社員

(3) 連続式耐空証明

整備部門では、1年毎に各機体の耐空検査を実施していましたが、期限の定めのない「連続式」の許可を、2018年3月に取得しております。また、2019年度に納入された14号機、15号機、16号機については当初より連続式耐空証明を取得しています。

3. 運航概要

3.1 航空機に関する情報

2020年3月31日現在、以下の16機のエンブラエル(Embraer)170シリーズで運航しています。

- ・ Embraer 170-100STD 型 3機(76人乗り)
- ・ Embraer 170-200STD 型 13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 | 16 | 76/84 | 2009年7月 | 5.9年 | 2,766時間/機 | 2,510サイクル/機 |



JA16FJ(2019年12月導入)

3.2 輸送実績

旅客の輸送実績(2019年4月1日から2020年3月31日まで)は、下表の通りです。

2019年度の旅客輸送実績

| 路線 | 便数 | 旅客数(注1) | 提供座席数 | 搭乗率 | 備考 |
|--------|--------|-----------|-----------|-------|----|
| 静岡⇄鹿児島 | 721 | 37,804 | 59,204 | 63.9% | |
| 静岡⇄福岡 | 2,866 | 151,927 | 237,816 | 63.9% | |
| 静岡⇄丘珠 | 567 | 32,592 | 47,500 | 68.6% | 注2 |
| 静岡⇄出雲 | 727 | 41,713 | 60,876 | 68.5% | |
| 静岡⇄北九州 | 686 | 29,948 | 57,464 | 52.1% | |
| 松本⇄福岡 | 1,434 | 77,460 | 116,136 | 66.7% | |
| 松本⇄新千歳 | 713 | 43,405 | 58,420 | 74.3% | |
| 松本⇄神戸 | 301 | 15,686 | 23,932 | 65.5% | 注3 |
| 小牧⇄福岡 | 3,617 | 206,254 | 295,004 | 69.9% | |
| 小牧⇄熊本 | 2,158 | 118,246 | 177,464 | 66.6% | |
| 小牧⇄花巻 | 2,852 | 150,691 | 231,840 | 65.0% | |
| 小牧⇄青森 | 2,536 | 127,283 | 209,720 | 60.7% | |
| 小牧⇄新潟 | 725 | 39,464 | 60,740 | 65.0% | |
| 小牧⇄高知 | 2,143 | 100,863 | 174,516 | 57.8% | |
| 小牧⇄山形 | 1,447 | 67,618 | 117,716 | 57.4% | |
| 小牧⇄出雲 | 1,443 | 83,276 | 114,364 | 72.8% | |
| 福岡⇄新潟 | 724 | 41,816 | 60,656 | 68.9% | |
| 新千歳⇄山形 | 726 | 33,578 | 60,912 | 55.1% | |
| 出雲⇄仙台 | 726 | 38,532 | 60,792 | 63.4% | |
| 松本⇄丘珠 | 149 | 8,195 | 12,468 | 65.7% | 注4 |
| 神戸⇄出雲 | 395 | 10,641 | 31,828 | 33.4% | 注3 |
| 神戸⇄高知 | 410 | 14,351 | 33,136 | 43.3% | 注5 |
| 神戸⇄青森 | 6 | 212 | 472 | 44.9% | 注6 |
| 全路線 | 28,072 | 1,471,555 | 2,302,976 | 63.9% | |
| チャーター便 | 1,291 | 72,993 | 108,420 | 67.3% | |

注1. 旅客数には無償旅客を含む

注2 2019年3月31日～10月26日の間運航

注3 2019年10月27日より毎日運航

注4 2019年7月12日～9月24日の間運航

注5 2019年12月20日より毎日運航

注6 2020年3月29日より毎日運航

3.3 その他



2019年12月2日より運用を開始した、車椅子対応エレベーター付パッセンジャーステップ車

「パッセンジャーステップ車」とは、航空機に搭乗・降機する際に使用する階段(ステップ)がついた専用車両で、名古屋空港(小牧)など、搭乗橋(ボーディングブリッジ)の無い駐機場で使用されています。この「パッセンジャーステップ車」に、車椅子のお客さまでも安心してご利用いただけるようエレベーター機能を付加して、バリアフリー化したものが、「車椅子対応エレベーター付パッセンジャーステップ車」で、日本国内では初めての導入となります。

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

2019年4月23日に、重大インシデントが発生し、現在、運輸安全委員会(以下「JTSB」という。)で調査継続中ですが、当社独自で実施可能な再発防止策を講じており、これまでのところ、同種事例は再発していません。発生概要、社内調査結果および当社独自で実施している再発防止策の概要は以下の通りです。

386 便重大インシデント(滑走路からの逸脱: 航空機が自ら地上走行できなくなった場合)概要

| | |
|--------------|---|
| 概要 | <ul style="list-style-type: none"> JH386 は、4月23日16時45分山形空港を離陸滑走中、滑走路を逸脱し、同滑走路東側の緑地帯に停止した。 |
| 原因 | <ul style="list-style-type: none"> 何らかの障害がハンドホイールに発生し、方向舵ペダルによるステアリングが機能しない状態になっていたことと考えられる。 |
| 対策 (暫定処置) | <ul style="list-style-type: none"> ラダーペダルによる前輪ステアリング機能が不動作の場合の運用許容基準(MEL)の適用を実施しないこととした。 離陸前に、Steering Mode が、Steering Handle から Rudder Pedal に切り替わっていることを確認する。 |

4.2 安全上のトラブル

2019 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」は下表の通りです。

| 発生日 | 機番 | 便名 | 出発地 | 目的地 | 事象 | 備考 |
|------------|----|------|-----|-----|--|--------------|
| 2019-04-04 | 3 | 212 | 新千歳 | 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。 | |
| 2019-04-11 | 11 | 8557 | 茨城 | 広島 | 離陸後、補助動力装置の停止操作を失念したことから運用限界高度を超過した。 | |
| 2019-04-20 | 9 | 322 | 熊本 | 名古屋 | 保安検査場にて乗客からの申告がなかったため、機内に危険物が持ち込まれた。 | |
| 2019-04-23 | 11 | 386 | 山形 | 名古屋 | 離陸滑走中、滑走路を逸脱した。 | 重大 インシデント |
| 2019-05-02 | 10 | 6935 | 松本 | 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。 | |
| 2019-05-03 | 12 | 373 | 名古屋 | 新潟 | 巡航中、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。 | |
| 2019-05-10 | 3 | 147 | 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。 | |
| 2019-05-10 | 5 | 321 | 名古屋 | 熊本 | 復路便の保安検査にて危険物が発見されたことから、往路便は無申告で輸送していたことが判明した。 | |
| 2019-08-02 | 13 | 365 | 名古屋 | 青森 | 地上担当者の確認不足により、危険物が誤輸送されたことが判明した。 | |
| 2019-08-02 | 4 | 205 | 松本 | 福岡 | 離陸後、補助動力装置の停止操作を失念したことから運用限界高度を超過した。 | |
| 2019-08-08 | 3 | 321 | 名古屋 | 熊本 | 復路便の保安検査にて危険物が発見されたことから、往路便は無申告で輸送していたことが判明した。 | |
| 2019-09-01 | 6 | 373 | 名古屋 | 新潟 | 復路便の保安検査にて危険物が発見されたことから、往路便は無申告で輸送していたことが判明した。 | |
| 2019-09-04 | 8 | 365 | 名古屋 | 青森 | 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。 | |
| 2019-09-12 | 7 | 386 | 山形 | 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。 | |
| 2019-11-01 | 6 | 133 | 静岡 | 鹿児島 | 飛行中、他業務に追われロックを失念したことから、着陸時にギャレーからカートが滑り出た。 | |
| 2019-11-30 | 12 | 146 | 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。 | |
| 2019-12-30 | 10 | 328 | 熊本 | 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。 | |
| 2020-02-03 | 14 | 381 | 名古屋 | 山形 | 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。 | |
| 2020-02-08 | 2 | 341 | 名古屋 | 高知 | 保安検査場にて乗客からの申告がなかったため、機内に危険物(クレベリン)が持ち込まれた。 | |
| 2020-03-31 | 7 | 603 | 新千歳 | 山形 | 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。 | |

4.3 国土交通省から受けた嚴重注意

なし

4.4 運輸安全マネジメント評価

2019年度は、8月22日～23日に実地評価が実施され、結果は以下のとおりです。

評価された項目は以下の2点です。

- (1) 経営トップとして、過渡期を迎えた自社の状況を把握した上で、生産規模拡大に応じた適切な人材の確保や配置、体制の強化、中長期的な計画に基づく必要な人材の育成等、世代交代による要員の確保・育成が必要であると深く認識し、その責務を十分に果たされていること。
- (2) 会社設立より10年間の安全管理体制全般を振り返り、これまでの不具合事象等を分類・整理し、経年変化や傾向分析を行うとともに、自社が抱える安全管理体制上の脆弱性や課題をとりまとめ、今後の対応方針等を記載した報告書として取りまとめたこと。

一方、さらなる取り組みを講じることとして助言された項目は以下の2点です。

- (1) 各部門の管理職を含む社員の残業時間、休日出勤日数、離職率、定時出発率の指標(KPI)を設定し、定期的に経営管理部門が把握できる仕組みを構築するとともに、オペレーション安全部に報告される自発報告情報等から見出された傾向や経営管理部門が自ら現場の声を拾い上げる等、生産量と要員のバランスの不均衡から生じる事故の未然防止に向けた対策が講じられること。
- (2) 今後は、構築された安全管理体制が適切に運用され、有効に機能しているかを確認するに際し、例えば、以下を参考に内部監査の実施について検討を行うこと。
 - 1) 最初に経営トップに対する監査を実施
年度当初に、当該年度の安全重点施策や見出された経営上のリスク等も含めた安全上の課題について、経営トップにインタビュー方式の監査を実施し、その認識や対応状況を確認した後、経営トップが課題として認識していることを重点監査事項として、その後の各部門等への安全監査に反映し、実施する方法。
 - 2) 最後に経営トップに対する監査を実施
これまで通り、各部門等に対する安全監査を実施した後、見出された課題等に対する経営トップの認識や対応状況について、インタビュー方式で監査する方法。この場合は、内部監査結果を2月に実施される臨時の年度レビューにインプット情報として活用するため、経営トップを含めた経営管理部門に対する安全監査を1月から2月に実施。
 - 3) 外部委託による監査の実施
上記1)および2)の方法により、安全監査を実施した結果、レベル2以上の指摘事項等がない状況が複数年続けば、親会社、グループ会社、監査機関等の活用を検討。

また、期待事項は以下の3点です。

- (1) 各部門重点施策を策定するに際し、安全推進室が主体となり、経営に関するリスクも含め、各部門の課題を傾向分析として取りまとめ、提供するとともに、各部門が施策を策定する際には、必要に応じ、そのリスクに対応したものとなるよう、安全推進室が関与すること。
- (2) 日々、収集した情報を各部門間で共有するに留まらず、安全推進室において、分類・整理することにより、さらなる未然防止に取り組まれること。
- (3) 自社ルールを含めた関係法令等の遵守の確保に向け、継続的な周知及び定期的な遵守状況の確認を行う等、定められた対策が有効に機能しているか進捗管理されること。 以上