

2020 年度 安全報告書

2020 年 4 月 1 日～2021 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

さらなる安全性向上に向けて

平素よりフジドリームエアラインズをご利用いただき、厚く御礼申し上げます。また、新型コロナウイルスの感染防止に関する当社の取組にご理解とご協力をいただきまして誠にありがとうございます。



2020年度は、新型コロナウイルス感染症の拡大により、世界経済、そして日本経済が大きな影響を受けた中で、航空業界も未曾有の打撃を受けた一年でした。外出・往来の自粛や密の回避をはじめ、人々の社会生活は急速に、大きく変わってきています。航空業界においても旅客需要が激減し、弊社でも2020年4月28日から5月17日まで全便運休という過去に例のない事態を経験いたしました。その後も、幾多の感染拡大の波に直面し、状況に応じた運航便の増減を繰り返して対応して参りました。

そうした環境下でも当社は安全運航を第一に、お客様に安心してご利用頂けるよう様々な取り組みを実施してきました。新型コロナウイルスの感染防止策としては、社員のマスク着用はもとより、客室乗務員は加えて手袋の着用、また、空港施設・機内の除菌・消毒・換気などを徹底しております。詳しくは当社ホームページでご案内をしております。また、運休や減便に伴う乗務時間、業務量の減少により生じる時間を活用して、運航乗務員はフライトシミュレーターを活用した訓練を実施したり、整備士は駐機中の機体を使用した実機訓練を実施したりして、技量の維持向上に努めてきました。その他の職場においても、リモート研修やEラーニングを利用した教育を実施して、スキルの維持向上、安全文化の醸成に努めております。

安全で快適な空の旅を創造し、就航先および、その近隣地の皆様の暮らしと社会をより便利に、より豊かにしていく理念のもとに当社は安全運航を何よりも最優先し、お客さまに「安心、確実、快適」な空の旅を提供して参ります。

2021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
楠瀬 俊一

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.....	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.....	5
1.2.3	事故調査部会.....	5
1.2.4	新型コロナウイルス対策本部.....	5
1.3	安全目標.....	5
1.3.1	2020年度の安全目標.....	5
1.3.2	2020年度の安全目標のレビュー.....	6
1.3.3	2021年度の安全目標.....	7
1.4	安全監査.....	7
1.4.1	2020年度の航空局安全監査立入検査.....	7
1.4.2	2020年度の社内監査実績.....	8
1.4.3	2020年度の優良事例.....	9
1.5	安全教育.....	9
1.5.1	安全教育の実施要領.....	9
1.5.2	2020年度における安全教育の実績.....	10
1.5.3	その他の安全教育・啓発活動.....	12
1.5.4	2021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.....	13
1.6.3	役員との直接対話.....	14
1.7	緊急時対策.....	14
1.7.1	事故模擬演習.....	14
1.7.2	空港における航空事故対応訓練への参加.....	15
1.8	新型コロナウイルス禍対策.....	15
1.8.1	2020年度の対応.....	15
1.8.2	2021年度の対応.....	15

2	組織	15
2.1	組織図	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	19
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	22
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。

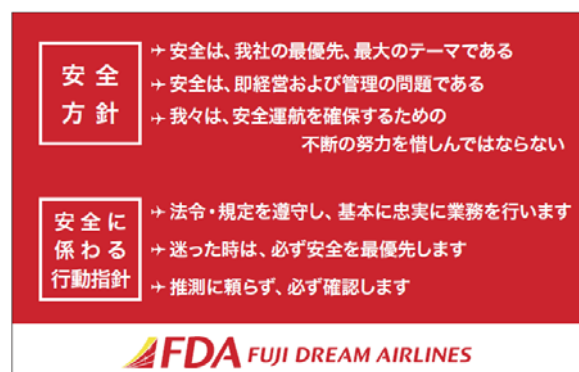
安全は、我社の最優先、最大のテーマである。
安全は、即経営および管理の問題である。
我々は、安全運航を確保するための不断の努力を惜しんではならない。

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



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回開催しています。安全目標における数値目標の国土交通省への届出のため、2月上旬に開催した臨時の安全推進委員会を含めて、2020年度は計5回開催しました。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しており、2020年度は12回開催しました。

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、安全目標の対象の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、2020年度は2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。

1.2.4 新型コロナウイルス対策本部会

2020年2月27日、新型コロナウイルスに関する最新の情報を共有し、運航継続のための措置を検討するため、社長を本部長とする新型コロナウイルス対策本部を立ち上げ、新型コロナウイルス対策会議を計15回開催しました。

1.3 安全目標

1.3.1 2020年度の安全目標

2019年度の安全目標のレビュー結果に基づき、2020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	0.45 以下(2019年度目標値の10%減)

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)

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 2020 年度の安全目標のレビュー

2020 年度の安全目標のうち、数値目標については、以下の通り、目標を達成できませんでした。新型コロナ禍に伴う運休や減便の割には、不具合件数は少なくなっておりません。空間除菌剤の無申告危険物輸送以外には、特に新型コロナ禍に伴う不具合はありませんでした。

区分	結果
安全目標①	<ul style="list-style-type: none"> ・「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 0.55 であり、目標値の「0.45 以下」を達成できませんでした。 ・最も多かったものは、旅客または貨物室搭載物のハンドリングに起因する重量・重心位置管理に係る不具合の 3 件でしたが、共通要因はなく、その他のものも集中傾向はありませんでした。 ・また、新型コロナ禍に伴う運休や減便によるスキル維持の困難さ等が関係している事案も発生しておりません。
安全目標②	<ul style="list-style-type: none"> ・「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 26 件、1,000 飛行回数当たりの報告発生率は 1.41 であり、目標値の「1.10 以下」を達成できませんでした。 ・内訳では、「無申告危険物輸送」が 14 件で最も多く、特に、空間除菌剤が 10 件と、その大半を占めていました。新型コロナ禍に伴う特徴的なものであり、航空機への搭載が禁止されていることを知らずにお客様が携帯されているもので、国内航空会社各社で多発している事象です。対策としてホームページやポスター等での周知を図っております。
安全目標③	<ul style="list-style-type: none"> ・「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 2021 年度の安全目標

2021 年度は以下の安全目標に基づき全社員が安全を最優先し目標達成できるよう取り組んでおり、特に、新型コロナ禍における運休や減便の影響に注視し、新型コロナ禍のリスク・マネジメントを第 3 の目標として設定しています。

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
安全重点施策の方針	目標達成のための施策として、旅客ハンドリングにおけるヒューマンエラー対策の推進と客室ゾーンカウントのフォロー及びこれらについての安全監査による是正措置状況の確認を実施する。またチャーター便委託管理体制の確認等のアクションを継続する。更に、コロナ禍における適切なリスク・マネジメントを適切に実施し、ヒューマンエラーを防止する。

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
安全重点施策の方針	目標達成のための施策として、機材品質モニターの強化、各部門におけるリスク・マネジメントならびに、人的要因に起因する不具合(目標①)対策などを検討のうえ、実行に移す。また、各部門の安全課題を抽出してリスク評価を行い、適切なバリアを設ける活動を行う。

③ コロナ禍のリスク・マネジメントの推進

<ul style="list-style-type: none"> ・ 感染防止策の徹底を図るとともに、「コロナ禍の変更管理」で策定されたリスク軽減策(手順の再確認、確認会話の徹底等)を推進する。 ・ ヒヤリハットキャンペーン(第1四半期)を実施し、ヒヤリハット事例を収集して共有することで、再発防止を図る。

1.4 安全監査

1.4.1 2020 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計 10 回が計画されていました。コロナ禍の影響のため、この内1回が在局監査(リモート監査)で実施され、福岡、高知地方基地については 2021 年度に繰り越して実施されることになりました。

対象部門	定例/随時	日程	指摘事項
本社	定例	2020/8/19-21	なし
静岡	定例	2020/8/27-28	空港業務部から業務委託先への注意喚起等、必要な周知情報が適切に伝達される方法の検討(要検討事項)→対処完了
花巻	定例	2020/10/8	なし
神戸	定例	2020/10/22-23	なし
出雲	定例	2020/10/28-29	なし
青森	定例	2020/12/1-2	なし
客室	定例	2020/12/8-9	なし
本社	定例	2021/4(在局監査)	なし
福岡	定例	2021/1/21-22	(新型コロナ禍の為、2021 年度実施に延期)
高知	定例	2021/1/26-27	(同上)

1.4.2 2020 年度の社内監査実績

(1) 監査実施状況

2020 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計 30 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	8	8	0
本社部門	22	22	0
計	30	30	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総計は 22 件でした。その内、文書管理の作成・管理に係るものが 9 件で最も多く、次いで、関係法令等の遵守の確保に係るものが 6 件、記録の作成・維持に係るものが 4 件ありましたが、いずれも、リスクレベル「低」に相当する軽微な不具合でした。これまでに全ての指摘事項に関して是正措置が完了しています。

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
22	22	0

(3) 監査所見から見出される問題点・課題と今後のアクション

監査所見から見出された問題点、課題と今後のアクションは以下の通りです。

① アルコール検査体制

航空従事者に対するアルコール検査手順は定着し、必要な態勢が整えられていることを安全監査により

確認していますが、他社において、アルコール検査に係る不具合が発生していることに鑑み、引き続き、空港支店における整備及び航務やショウアップ空港における乗務員の検査等、注意深くフォローする必要があると考えています。

② 新規に作成した記録類の記入要領の徹底

一連のウェイト・アンド・バランス(航空機の重量重心計算)不具合事例に鑑み整備された記録様式の記入要領については、オンライン空港においては徹底されていることが確認できていますが、オフライン空港(チャーター便就航地)についてはコロナ禍により現地入りできていないため、今後、関係部署と連携して確認を行いたいと考えています。

③ 規程の定期的な見直し

依然として規程やマニュアルが業務実態と合っていない事例がみられるため、夏季安全キャンペーンや年末年始輸送安全総点検の機会をとらえて、規程類の見直しを推進するとともに、引き続き安全監査の際にも、点検および必要なアドバイスを実施していきたいと考えています。

1.4.3 2020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くみをより堅固なものにするよう努めています。2020年度の優良事例の総件数は43件ありました。

2019年度より、安全推進部で最優良事例を選考し、表彰していますが、2020年度は、福岡空港支店のランプ安全パトロールの取り組みを最優良事例として表彰しました。福岡空港支店では、毎月1回、支店長をはじめ、所長やランプ課長及びランプ課員等、複数名の関係者が点検者となり、ランプハンドリングの手順やプロセスを総合的に評価していますが、旅客部門や航務部門の新人も参加させ、本パトロールの場を活用して、ランプ業務を研修・理解させることで、部門間の連携強化やコミュニケーションの活性化を図っている点を評価しました。

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

新入社員全員に対する安全教育については、原則対面としながらも、コロナ禍における移動制限に対処するためリモート教育も取り入れて実施しています。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採用し実施しています。

(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) 安全管理規程教育

部長職以上を対象とした安全管理規程教育を実施し、安全に係る組織判断が適切に実施されるようにし

ています。

(4) 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います。

1.5.2 2020 年度における安全教育の実績

2020 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。

2020 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	191	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	974	「“Back to Basic”(基本の再認識)」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	10	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社員に対して、E ラーニングシステムを利用して実施した。
	リカレント	10	2019 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。
安全管理規程教育	初回	5	人事異動等を踏まえ、新たに部長として発令される者に対して、対面で教育を行った。
	リカレント	12	部長以上のものに対して、E ラーニングを用いて安全管理規程の内容(復習)および最近の改定内容等交えて実施した。

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ています。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、入社後の自己研鑽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



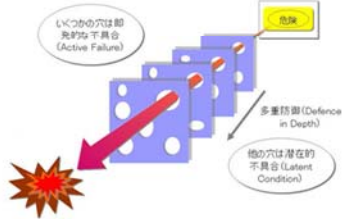
Photo by Yufuko Kanazaki

(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のを存じでしょうか。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えば、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。2020 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 24%の社員が完了し、約 27%の社員が受講中です。



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。

種別	講師/研修機関	内容
ISO9000 内部監査員セミナー	日本検査 キューエイ(株)	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 ファクター訓練	日本航空技術協会	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
鉄道の安全と ヒューマンエラー	JR 西日本 安全研究所長 河合篤氏	ヒューマンエラーの種類及びそれぞれのヒューマンエ ラーへの対策
リーダーシップ訓練	熊本大学 名誉教授 吉田道雄先生	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
ご被災者等支援担当者 に対する研修	(株)Heart and Holistic Consulting 池内秀行氏	ご被災者等への支援(相手に寄り添う)の基本的理解 と基本スキルの習得



リーダーシップ訓練



鉄道の安全とヒューマンエラー



ご被災者等支援担当者に対する研修

1.5.4 2021 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、2021 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、新型コロナ禍での運航への対応を図る観点から、「コロナ禍の航空安全～“変化への対応、的確なアサーションの実施”」をテーマと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	55
地上運航従事者報告書	8
航空機材不具合報告書	31
客室乗務員報告書	151 (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	2

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、安全推進部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、各部門では、独自に情報収集を実施しています。

ヒヤリハット事例の収集を推進する担当者として「自発報告推進担当者」を各部門(運航乗員、運航管理、空港業務、整備、客室の各部門)ごとにアサインし、また、自発報告推進担当者による会議体を 1 年に数回設け、各部門における自発報告制度の取り組み状況の把握、部門間の情報共有および全社的な自発報告の推進を図っています。

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。

- (1) 「安全ニュース」: 航空輸送・空港・交通管制の安全にかかわる情報の共有
- (2) 「イレギュラー事象情報」: 社内が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
- (3) 「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)
- (4) 「他社情報」: 他社で生じた参考となる事例の紹介(他社の義務報告事例)

安全情報の件数

項目	件数
安全ニュース	4
イレギュラー事象情報	11
JTSB 報告書サマリー	10
他社情報	13

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、引き続き 2020 年度も 2020 年 11 月から 2021 年 1 月にかけて 8 回実施し、計 48 名（役員を除く）の社員が参加しました。当初 14 回実施する計画でしたが、コロナ禍の中で 3 密回避の為、集合研修を中止する方針の下で 6 回は取り止めざるを得ませんでした。2020 年度のテーマは、「コンプライアンスについて考える」とし、コンプライアンス違反の他社事例について話し合った後、それぞれの業務で想定されるコンプライアンス違反について議論し、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。

1.7 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。2020 年度は、以下の 2 項目を重点項目に据え、2020 年 8 月 25 日に実施しました。

- ・ 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
- ・ 情報の共有と記録要領の確認



事故模擬演習の様子

模擬演習実施後のレビューで以下のような課題が挙げられており、次年度以降の模擬演習や体制整備の際に検討することとしています。

- ・ 事故現場にいる運航乗務員との連絡や広報との連絡方法を確立する必要がある。
- ・ 現地に応援要員が到着するまでは、現地にいるメンバー（支店要員等）で対処する必要があるため、現地の負担を軽くする方策を検討する必要がある。

1.7.2 空港における航空事故対応訓練への参加

2020年度の愛知県名古屋飛行場消火救難総合訓練は、新型コロナウイルス感染症の感染リスクを考慮し、訓練参加機関の感染拡大防止のための措置継続に鑑み、消火救難総合訓練は中止となりました。

消火救難総合訓練に係わる多くの訓練は中止となりましたが、情報伝達訓練は2回実施され、当社は2回とも参加しました。

1.8 新型コロナウイルス禍対策

1.8.1 2020年度の対応

(1) 危機管理

2020年3月に対策本部を立ち上げ、定航協感染防止ガイドラインの履行及び親会社の鈴木(株)危機管理室との連携を軸に旅客及び社員の感染防止策を実施しています。年末年始に数例の罹患例が生じましたが、空港支店を含めてクラスターの発生は無く、感染防止対策が有効に機能していると考えます。安全推進部に危機管理機能を付加したことにより、対応に専任する部署が明確になり混乱なく対応できました。

(2) リスク管理

コロナ禍による減便に伴う資格の取得・維持に係るリスク、減便や感染の恐怖や将来への不安によるスタッフのパフォーマンス低下、一時帰休や業務機会の減少によるスキルの低下や危険に対する勘の鈍化等、幾つかのリスクが考えられるため、オペレーション安全部会において部門毎にリスクをピックアップして評価を行い、必要な対策を講じる活動を行いました。

1.8.2 2021年度の対応

(1) 危機管理

感染者や濃厚接触者発生時には、会社判断による迅速なPCR検査実施によって、クラスター発生防止を図るとともに、変異株への対応やワクチン接種の推進を図ります。

(2) リスク管理

2021年度は、機材をフル稼働させることを前提に事業計画を策定しており、こうした運航環境の変化・変動に伴い、久しぶりのフライトや不規則なスケジュールへの対応のためにエラーが発生したり、新型コロナウイルス感染防止対策として追加もしくは変更された手順実施のために時間がかかったりと、一時的ではあるものの、パフォーマンスが低下する恐れがあります。このため、「初めて」、「変更」、「久しぶり」の、いわゆる“3H”のリスクを想定し、確実な業務の実施について、今年度の全社安全目標③「コロナ禍でのリスク・マネジメントの推進」を設定し、ヒヤリハットキャンペーン(第1四半期)、夏季安全キャンペーン、定期安全教育の実施などの施策を推進することとしました。

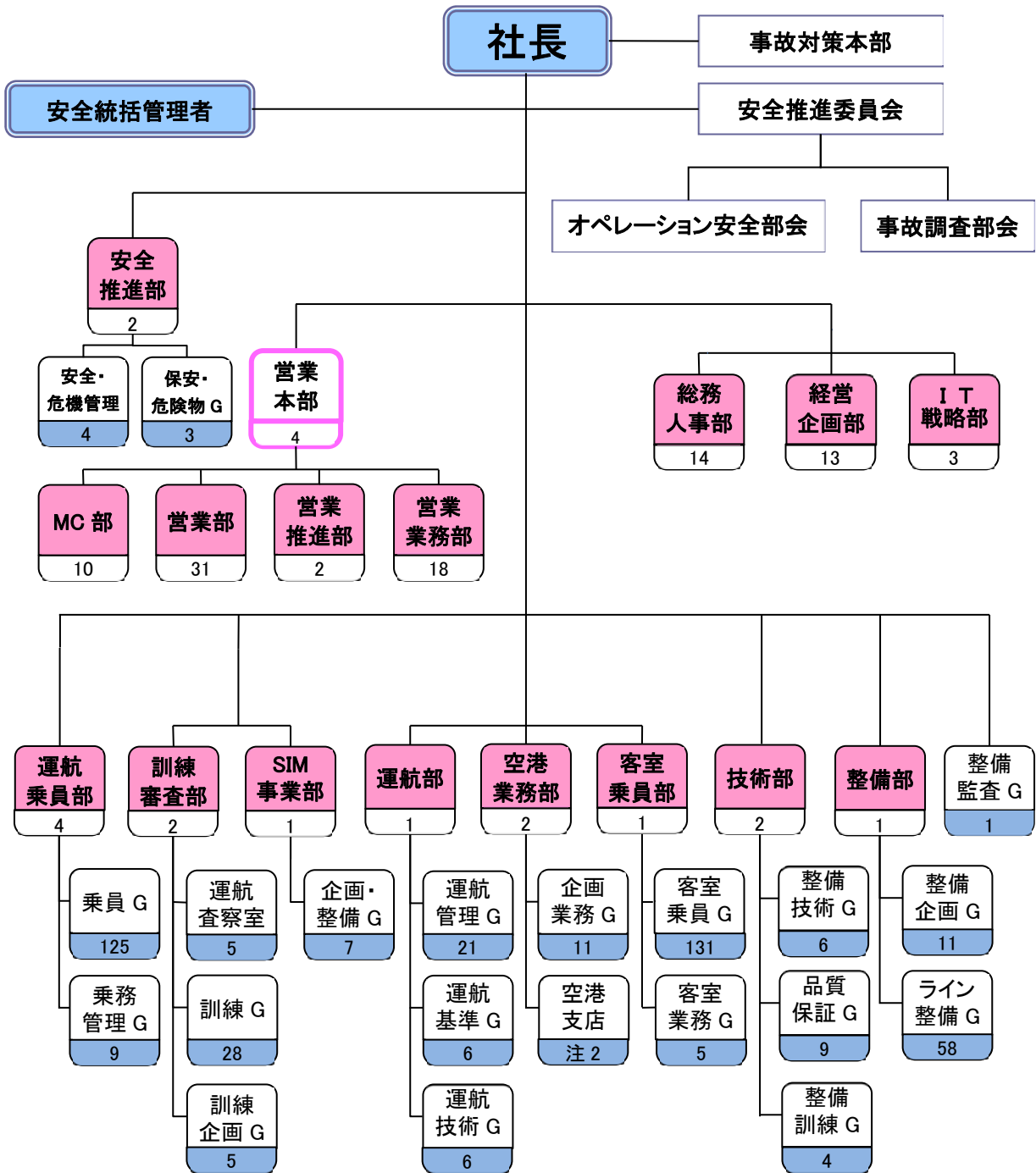
2 組織

2.1 全体組織

会社全体の組織図を次ページに示します(2021年3月31日現在)。

組織図

2021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

- ・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) 安全推進部

- ・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

2021年3月31日現在の人員数は以下の通りです。

- ・運航乗務員 125名(内、機長58名)
- ・客室乗務員 131名(内、先任客室乗務員63名)
- ・地上運航従事者 17名(内、運航管理者8名)
- ・整備従事者 63名(内、確認主任者34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、更に会社訓練を実施し、その修了後の審査を行って、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。

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、訓練に使用しています。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ます。



客室モックアップ

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) Competency-Based Training and Assessment Program への対応

2020年春より、訓練審査部では新しい訓練審査制度導入を進めることとなりました。新しい訓練審査制度はCBTA(Competency Based Training and Assessment)と呼ばれるものです。この新しい訓練審査制度は、安全性の向上を目指す取り組みであり、エアラインの事故発生率を減少させるためには、エアラインパイロットの訓練を見直すべきとの航空業界の広く共通な認識から生まれ、実運航に即した実践的な訓練や審査を行うことによって、運航乗務員として求められる Competency を付与するとともに、安全上の支障を及ぼす事態を未然に防ぐという予防安全の観点より、TEM(Threat & Error Management)の向上を図って、運航品質をより高めるものです。

当社では、CBTA プログラムの EBT(Evidence Based Training)を導入するために、訓練審査部を中心に2019年度は情報収集および導入準備、2020年度からは EBT を活用した LOFT(Line Oriented Flight Training)訓練の実施を進めています。

(3) 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、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の約25%が援助教育を修了しました。しかしながら、2020年度は、新型コロナ禍のために社員援助者教育は中断となっています。

3 運航概要

3.1 航空機に関する情報

2021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	6.9年	1,260時間/機	1,153サイクル/機

3.2 輸送実績

旅客の輸送実績(2020年4月1日から2021年3月31日まで)は、下表の通りです。

2020年度の旅客輸送実績

路線	便数	旅客数(注1)	搭乗率	備考
新千歳⇒山形	169	4,232	29.8%	注5
新千歳⇒松本	244	9,304	46.8%	注5
丘珠⇒静岡	164	5,489	40.4%	注2、注5
丘珠⇒松本	42	1,482	42.4%	注2、注5
青森⇒名古屋	757	21,782	34.4%	
青森⇒神戸	264	7,067	36.1%	注5
花巻⇒名古屋	871	27,913	42.9%	
花巻⇒神戸	4	225	67.0%	注3、注5
仙台⇒出雲	213	6,293	40.0%	注5
新潟⇒名古屋	298	9,855	43.8%	注5
新潟⇒福岡	298	8,616	34.9%	注5
松本⇒新千歳	245	9,303	46.5%	注5
松本⇒丘珠	42	1,494	42.7%	注5
松本⇒神戸	256	6,455	30.5%	注5
松本⇒福岡	527	18,478	42.9%	注5
静岡⇒丘珠	165	5,633	41.2%	注5
静岡⇒出雲	266	9,605	43.4%	注5
静岡⇒福岡	797	27,969	42.0%	注5
静岡⇒北九州	—	—	—	注4
静岡⇒鹿児島	237	7,820	39.5%	注5
名古屋⇒青森	759	22,313	35.4%	
名古屋⇒花巻	871	27,710	39.1%	
名古屋⇒山形	426	13,481	38.3%	注5
名古屋⇒新潟	299	9,902	40.0%	注5
名古屋⇒出雲	489	14,711	36.6%	注5
名古屋⇒高知	610	19,133	38.3%	注5
名古屋⇒福岡	1101	41,548	45.5%	注5
名古屋⇒熊本	599	19,345	38.9%	注5
神戸⇒青森	265	7,334	33.5%	注5
神戸⇒花巻	4	200	59.5%	注3、注5
神戸⇒松本	258	7,608	36.2%	注5
神戸⇒出雲	—	—	—	注4
神戸⇒高知	132	2,735	25.5%	注5

路線	便数	旅客数(注1)	搭乗率	備考
出雲⇒静岡	264	9,786	44.5%	注5
出雲⇒仙台	215	5,844	32.6%	注5
出雲⇒名古屋	489	14,834	36.8%	注5
出雲⇒神戸	—	—	—	注4
高知⇒名古屋	609	18,852	37.9%	注5
高知⇒神戸	133	2,914	26.6%	注5
北九州⇒静岡	—	—	—	注4
福岡⇒新潟	297	9,262	37.8%	注5
福岡⇒松本	530	18,925	43.4%	注5
福岡⇒静岡	794	28,225	42.6%	注5
福岡⇒名古屋	1099	42,591	46.8%	注5
熊本⇒名古屋	598	19,261	38.8%	注5
鹿児島⇒静岡	237	7,874	39.8%	注5
全路線	17,532	571,378	39.9%	
チャーター便	453	25,449	67.0%	

注 1. 旅客数には無償旅客を含む

注 2. 2020年3月29日～10月24日の間運航

注 3. 2021年3月28日より運航

注 4. 運航休止

注 5. 旅客数には日本航空とのコードシェア旅客数を含む

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

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	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	何らかの故障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と考えられる。
対策 (暫定処置)	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。

4.2 安全上のトラブル

2020 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
2020-04-05	13	418	出雲	名古屋	乗客からの申告がなかったため、危険物に該当する空間除菌剤が機内持込手荷物として輸送された。
2020-04-19	6	232	神戸	松本	着陸後、機内の与圧が運用限界を超過した。
2020-06-12	4	—	—	—	特別整備中、客室内の一部の非常用照明灯が点灯しないことを発見した。
2020-06-28	3	—	—	—	定時整備中、客室内の非常用照明灯の機能点検を行ったところ一部、点灯しないことを発見した。
2020-07-03	15	181	静岡	出雲	飛行中、確認会話を誤認し、フラップ展開を行ったことから、フラップの運用限界速度を超過した。
2020-07-09	6	313	名古屋	福岡	地上担当者の確認不足により、誤った重量・重心位置のデータに基づいて運航した。
2020-08-13	4	233	松本	神戸	飛行中、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。
2020-09-24	15	171	静岡	丘珠	乗客からの申告がなかったため、危険物に該当する空間除菌剤が機内持込手荷物として輸送された。
2020-10-13	15	363	名古屋	青森	乗客からの申告がなかったため、危険物に該当する空間除菌剤が機内持込手荷物として輸送された。
2020-11-03	15	141	静岡	福岡	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。
2020-11-11	8	352	花巻	名古屋	飛行中、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。
2020-11-15	16	364	青森	名古屋	乗客からの申告がなかったため、危険物に該当する空間除菌剤が機内持込手荷物として輸送された。
2020-11-24	7	5923	広島	対馬	乗客からの申告がなかったため、危険物に該当する空間除菌剤が機内持込手荷物として輸送された。
2020-11-27	5	181	静岡	出雲	乗客からの申告がなかったため、危険物に該当する空間除菌剤が機内持込手荷物として輸送された。
2020-12-07	15	181	静岡	出雲	乗客からの申告がなかったため、危険物に該当する空間除菌剤が機内持込手荷物として輸送された。
2020-12-02	8	—	—	—	社内調査の結果、構造修理の持ち越し処理が誤った情報で行われていたことが判明した。
2020-12-13	9	301	名古屋	福岡	乗客からの申告がなかったため、危険物に該当する空間除菌剤が機内持込手荷物として輸送された。
2020-12-13	7	—	—	—	定時整備中、客室内の非常用照明灯の機能点検を行ったところ一部、点灯しないことを発見した。
2020-12-16	12	212	新千歳	松本	進入中、対地接近警報装置の作動により回避操作を行った。
2020-12-20	15	5088	神戸	神戸	乗客からの申告がなかったため、危険物に該当する空間除菌剤が機内持込手荷物として輸送された。
2021-01-27	14	143	静岡	福岡	乗客からの申告がなかったため、危険物に該当する空間除菌剤が機内持込手荷物として輸送された。
2021-01-30	13	303	名古屋	福岡	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。
2021-02-20	16	363	名古屋	青森	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。
2021-03-19	7	134	鹿児島	静岡	地上担当者の確認不足により、無申告で危険物を輸送したことが判明した。
2021-03-22	9	367	名古屋	青森	運航乗務員の確認不足により、航空身体検査不適合な状態で、業務に従事したことが判明した。
2021-03-25	12	—	—	—	社内調査の結果、タイヤ交換をした際、不備があったことが判明した。

4.3 国土交通省から受けた嚴重注意等

ありません。

4.4 運輸安全マネジメント評価

2020年度は、実地評価は行われず、当社からの報告に基づく書面評価が実施されました。その結果、安全管理体制の継続性の確保が確認されております。

以上