

2022 年度 安全報告書

2022 年 4 月 1 日～2023 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

2022 年度安全報告書の発行にあたって

平素よりフジドリームエアラインズをご利用いただきまして、誠にありがとうございます。会社を代表いたしまして、厚く御礼申し上げます。

2020 年初頭に始まった新型コロナウイルス感染症の感染拡大も、ワクチン接種の浸透もあり、2022 年度は、国内航空需要の回復を期待して、5 月以降全便運航に戻しましたが、残念ながら、本格的な回復には至りませんでした。

2022 年度は、2022 年 5 月 20 日に当社機が関係する重大インシデントが発生しましたが、当社機側には特段原因となり得る要素はなく、現在運輸安全委員会で調査が継続されており、当社としても必要な協力を行っております(注)。その他には、重大なイレギュラー運航や安全上のトラブルの発生はなく、新型コロナ禍からの脱却のフェーズで想定される様々なイレギュラーにも何とか適応し、安全運航を維持できたものと考えております。



(注) 当社チャーター便が、茨城空港への着陸時に、管制官から着陸許可を受けて進入したものの、滑走路上に車両がいたことから、管制官の指示を受けて着陸をやり直したものです。詳細は本文 5 ページ参照願います。

ただ、安全上のトラブルの中には、決められた手順やルールを失念するといったヒューマンエラーが散見されることから、重大事象を未然防止する観点から、2023 年度の安全目標の中に、「安全行動に対するコミットメントの作成と実践」を掲げ、社員一人ひとりの意識づけの強化を図ることとしました。

2023 年 5 月 8 日から新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けが 5 類感染症になりましたが、当社としましては、引き続き、基本的な感染防止対策を励行して感染防止を図り、安全運航の維持に努めております。

当社は、安全方針に掲げる通り安全運航を最優先し、お客さまに「安心、確実、快適」な空の旅を提供できるよう、社員一同、一便一便まごころを込めて、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、お願い申し上げます。

2023 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

目次

	ページ
1 安全管理の基本方針	4
2 2022年度の安全実績	5
2.1 事故、重大インシデント.....	5
2.2 安全上のトラブル.....	5
2.3 イレギュラー運航.....	6
2.4 行政処分・行政指導.....	7
3 安全目標	8
3.1 2022年度の安全目標の達成状況.....	8
3.2 2023年度の安全目標.....	9
3.2.1 全社安全目標.....	9
3.2.2 各部門の安全重点施策.....	9
4 安全管理システム	10
4.1 安全管理システムの構成要素.....	10
4.2 安全管理体制.....	10
4.2.1 組織図.....	10
4.2.2 資格者数(運航乗務員、客室乗務員、運航管理者、整備士).....	11
4.2.3 責任と権限.....	11
4.2.4 会議体.....	13
4.2.5 危機管理体制の確立.....	13
4.3 安全管理活動.....	14
4.3.1 リスクマネジメント.....	14
4.3.2 報告制度.....	14
4.3.3 安全保証.....	16
4.3.4 安全監査.....	18
4.3.5 マネジメントレビュー.....	20
4.3.6 航空局安全監査立入検査.....	22
4.3.7 運輸安全マネジメント評価.....	22
4.4 安全推進活動.....	23
4.4.1 教育訓練.....	23
4.4.2 全社安全推進活動.....	25
4.4.3 各部門の安全推進活動.....	29
5 データ	31
5.1 航空機に関する情報.....	31
5.2 輸送実績.....	32

1. 安全管理の基本方針

当社では、安全管理規程の冒頭に、以下の安全方針を定めており、この方針に基づいて、すべての安全管理活動を実施しています。

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	<ul style="list-style-type: none">→ 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
安全に 係わる 行動指針	<ul style="list-style-type: none">→ 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

2. 2022 年度の安全実績

2.1. 事故、重大インシデント

2022 年 5 月 20 日、当社チャーター便は、百里飛行場（茨城空港）への着陸に際し、管制官から着陸許可を得て進入しましたが、滑走路上に車両が存在したため、管制官の指示で着陸をやり直しました。本件事例は、「他の航空機等が使用中の滑走路への着陸の試み」として航空重大インシデントに認定され、運輸安全委員会による調査が実施されております。

2023 年 4 月 27 日に経過報告が公表されておりますが、当社機側には、特段原因となる要素はないと考えています。引き続き、運輸安全委員会の調査に協力してまいります。

2.2. 安全上のトラブル

2022 年度に発生した安全上のトラブル（航空法 111 条の 4 の安全上の支障を及ぼす事態）は、計 28 件でした（重大インシデントを除く）。下表は、安全上のトラブルを、報告時のカテゴリー別に集計したものです。2022 年度を含めて、過去 3 年分を示してあります。

カテゴリー		2020 年度	2021 年度	2022 年度
①	航空機構造の損傷（鳥衝突・被雷を除く）	0	0	0
②	システムの不具合	0	0	0
③	非常用装置等の不具合	3	3	2
④	制限・規定値を超えた運航	2	2	4
⑤	航空機の緊急操作			
	航空機衝突防止装置作動	2	5	4
	対地接近防止装置作動	1	1	0
	その他	0	1	0
⑥	その他			
	運航規程関係	2	5	8
	整備規程関係	2	0	1
	落下物	0	0	0
	危険物関係（カッコ内は空間除菌剤関係）	14 (10)	21 (11)	9 (1)
	その他	0	0	0
合計		26	38	28

（注）重大インシデントを除く

2021 年度に 11 件発生した空間除菌剤の持ち込みが 1 件と減少したものの、2022 年度も無申告危険物輸送が依然として多くなっています。SNS でクイズ形式の情報提供を行い、お客様に危険物輸送のリスクへの関心を高めてもらう活動を行っているほか、“SEC & DG News”（保安危険物関連の情報媒体）を発行し、危険物輸送に係る補足情報や参考情報を社内や委託先の関係者に提供して、危険物の判断が適切に行えるようにしています。



また、2022 年度は、アルコール関連事案の新たな不具合として、アルコール検知器の期限超過に関する不具合が 1 件発生しました。2021 年に 2 件の事例が発生したにも関わらず、新たな不具合を発生させたことは、極めて重大な事態であると受け止め、下記のような対策を講じております。なお、アルコール検査につきましては、効果的な体制構築に向けた調査検討を継続しております。

事例

<p>事象:</p> <ul style="list-style-type: none"> 12 月 1 日の業務終了後に、運航管理基地で使用しているアルコール検知器の検知機能の有効性確認及び有効期限の確認を行った際、アルコール検査で使用している 4 台の内 1 台の有効期限が 2022 年 11 月 16 日となっており、有効期限が 15 日間超過していたことが判明した。
<p>原因:</p> <ul style="list-style-type: none"> 有効期限が近づいていた本検査用の全 4 台と自主検査用 1 台、計 5 台を新しい検知器と交換する予定であったが、本検査用の 4 台のうち 1 台だけ誤ってその場に残してしまった。 有効期限はアルコール検知器にシールを貼っていたが、検知器の裏面であり、また組織として有効期限を確認することを求めておらず手順も定めていなかったため、運航管理者、運航担任者は、いずれも自ら確認する意識がなく検査時に気付かなかった。
<p>再発防止策:</p> <ul style="list-style-type: none"> アルコール検知器の管理、手順等に係る管理担当者用の手順書を作成し SOP に記載した。 運航管理基地の検知器に有効期限を記載したシールを検知器の前面に貼り、有効期限を強調した。また、交換時に区別がつくよう、それぞれが混在して用いられないことがないよう、自主検査と本検査用の検知器のシールの色を変え、それぞれに「自主検査用」、「本番用」と記載した。

2.3. イレギュラー運航

2022 年度に発生したイレギュラー運航(鳥衝突や被雷に起因するものは除く)は以下の 5 件でした。

発生日	2022 年 4 月 19 日
機材	JA14FJ(ERJ-170-200STD 型機)
便名	207 便(松本⇒福岡)
事象	飛行中、客室乗務員 1 名が体調不良となったため目的地を変更した。
原因	巡行中に気持ちが悪くなり、めまいにより倒れ業務ができなくなった。
対策	現時点では、特段の対策は不要と判断している。

発生日	2022年7月30日
機材	JA09FJ(ERJ-170-200STD 型機)
便名	362 便(青森⇒名古屋小牧)
事象	進入中、ステアリングに不具合が発生したことを示す計器表示があったため着陸した際、滑走路上で停止した。その後、牽引車により移動するまでの間、滑走路が閉鎖された。
原因	整備処置としてステアリング角度センサーを交換し、不具合が解消していることから、当該センサーの不具合が原因と考えられている。
対策	部品損耗ベースで改善型角度センサーに交換することとしている。

発生日	2022年8月14日
機材	JA13FJ(ERJ-170-200STD 型機)
便名	303 便(名古屋小牧⇒福岡)
事象	上昇中、3つある油圧系統のうち1つの系統の作動油圧が低下したことを示す計器表示があったため引き返した。
原因	表示系統の一時的な不具合の可能性が考えられる。念の為、予防整備として圧力スイッチの交換を行ったが、再発した。電気配線の点検および関連するアース端子の交換を行った結果、不具合は解消した。交換したアース端子の不具合と考えられる。
対策	現時点では、特段の対策は不要と判断している。

発生日	2023年2月10日
機材	JA14FJ(ERJ-170-200STD 型機)
便名	200 便(福岡⇒松本)
事象	着陸した際、左右のエンジンの逆推力装置が格納できなくなったため、降雪による自走時の安全を考慮し、滑走路上で停止した。その後、牽引車により駐機場へ移動するまでの間、滑走路が閉鎖された。
原因	逆推力装置内に雪が入り凍結したことが原因と考えられる。
対策	現時点では、特段の対策は不要と判断している。

発生日	2023年2月17日
機材	JA12FJ(ERJ-170-200STD 型機)
便名	117 便(静岡⇒熊本)
事象	離陸直後、機長席側の操縦室窓のヒーターに不具合が発生したことを示す計器表示があったため引き返した。
原因	左側のヒーター制御装置の不具合と考えられる。
対策	現時点では、特段の対策は不要と判断している。

2.4. 行政処分・行政指導

2022年度は、国から受けた事業改善命令、嚴重注意その他の文書による行政処分や行政指導はありませんでした。

3. 安全目標

3.1. 2022 年度の安全目標の達成状況

2021 年度の安全目標のレビュー結果に基づき、2022 年度は以下の全社安全目標および安全重点施策を設定し、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	0.40 以下(2021 年度目標値の 10%削減値)
安全重点施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ リスクマネジメント体制の強化、アルコールに関する不具合事例の再発防止策の推進、重量・重心位置管理に係る不具合の再発防止および業務改善のためのプロジェクト推進、チャーター便委託管理体制の確認を行う。 ・ コロナ禍における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。

安全目標①については、目標値 0.40 に対して対象事象は 19 件で実績値は 0.50 となり、目標は未達成でした。業務や作業に際して必要な基本手順・基本操作の不徹底が共通要因として考えられるため、安全に関する個人の意識付けが必要であり、背景要因についても更に深掘りが必要と考えています。本安全目標については、引き続き 2023 年度も同一目標値を設定し、目標達成を目指します。

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(2021 年度目標値と同じ値)
安全重点施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ オペレーション安全部会を中心に各部門の Safety Issue を抽出してリスク評価を行い(自社事例に加え、他社事例を積極的に活用する)、適切なバリア(Safety Net)を設ける活動を行う。

安全目標②については、目標値 1.10 に対して対象事象は 29 件で実績値は 0.85 となり目標を達成しました。空間除菌剤の持ち込みは 2021 年度の 11 件から 1 件へ減少したものの、お客様事由による無申告危険物輸送が依然として多く、コロナ禍終息の影響等の状況を見極める必要があると考えています。本安全目標については、引き続き 2023 年度も同一目標値を設定し、目標達成を目指します。

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、各部門において、想定されるリスクを抽出しハザードを特定し、有効なリスク軽減策を推進する。
--

全社感染拡大防止策の方針に基づき感染防止に努め、各部門にて想定されるリスクを予め洗い出しそれらに対するリスク軽減措置を講じました。全国の感染拡大の中で市中感染、家庭内感染等防止が難しい感染が一定数発生しましたが、徹底した検査体制により社内感染を最小限に留めクラスター発生をさせることなく運航を維持することができました。

3.2. 2023 年度の安全目標

3.2.1. 全社安全目標

2023 年度の全社安全目標は以下の通りです。

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	0.40 以下(2022 年度目標値と同じ値)
安全重点施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ オペレーション安全部会における不具合事象の分析やリスク評価の深化を図る。 ・ 分析手法に係る研修やツールの活用を検討する。 ・ 安全目標③により安全に関する個人の意識付けを図る。 ・ アルコールに関する不具合事例の再発防止策や重量・重心位置管理プロジェクト等の検討中の対策を推進する。

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(2022 年度目標値と同じ値)
安全重点施策の方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 自社事例の再発防止策を再確認し徹底を図る。 ・ 他社事例の水平展開を強化する。

③ 安全に関するコミットメントの作成と実践

「安全に関する個人の意識付け」を定着させるため、社員一人ひとりが自分の行動に対するコミットメントを作成して実践する活動を推進する。具体的には、ヒューマンエラーを防止するため、定例会議やデブリ等の機会を使って安全をテーマに討議を実施したり、自身の業務に対する振り返りを実施したりして、社員一人ひとりが、自分の安全行動に対するコミットメント(約束)を作成し実践することとする。コミットメントの定着状況については、年末年始輸送安全総点検等の機会において評価する。

3.2.2. 各部門の安全重点施策

上記の全社安全目標と重点施策方針に基づき、各部門で、目標達成のための具体的な施策を検討し実行に移しています。主な施策を下表に示します。

部門	主な施策
運航乗員部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事案を基にした連続性のある再発防止プロセスの実施と安全文化の醸成 ・ 組織的な分析の体制を構築し、訓練を受けた担当者による分析手法の確立 ・ 分析結果による事実に基づいた合理的な再発防止策の立案
訓練審査部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定期訓練の評価データ分析とフィードバックによる安全意識向上とレジリエンスの醸成 ・ イレギュラー事象の分析結果を訓練に取り入れた Competency(能力)の底上げ
シミュレーター事業部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗員の訓練等で使用する訓練機材の品質維持 ・ イレギュラーや安全上のトラブルを防止するためのアクションの実施
運航部	<ul style="list-style-type: none"> ・ W&B 業務の不具合低減を目的とした手順の改善 ・ 飛行データ解析の確実な実施による不安全に繋がる事象の早期発見 ・ 不定期運航に使用する資料の見直しと必要な情報の提供
客室乗員部	<ul style="list-style-type: none"> ・ アルコール検査失念防止のための部内教育および定期的注意喚起の実施 ・ 安全意識向上およびエラー防止に向けたヒヤリハットの収集

空港業務部	<ul style="list-style-type: none"> マニュアル・SOP の適切な改訂によるヒューマンエラー防止に向けた環境整備 定期的、かつ効果的な現場のハンドリング状況の確認とそのフォロー
整備部門	<ul style="list-style-type: none"> 人的要因に起因するイレギュラー事象等の削減のための施策の推進 安全上のトラブル(機材起因)削減のための予防整備の推進
安全推進部	<ul style="list-style-type: none"> アルコールおよび W&B に係る不具合事例再発防止のための体制検討の継続 不具合事例の分析を深化させるためのリスクマネジメント手法に係る教育訓練の充実 無申告危険物輸送削減のための施策の実施 全社員の安全に対するコミットメントの作成と効果的な実施の推進 不具合事例の再発防止のための安全情報の発信

4. 安全管理システム

4.1. 安全管理システムの構成要素

国際民間航空機関(ICAO)の安全管理マニュアルでは、安全管理システムには、「安全方針・目標」、「リスクマネジメント」、「安全保証」および「安全推進」の 4 つの柱があり、各々が必要とする要素も含めて図示すると下図のようになります。

この 4 本柱のうち、リスクマネジメントと安全保証は、車の両輪のようなものです。リスクマネジメントのプロセスでは、日常的に発生している様々な事象からハザード(不安全要因)を特定し、リスクを評価し、リスクに応じて、必要な対策を講じます。一方の安全保証のプロセスでは、対策が適切に実施されているか、効果があるか確認し、必要により対策の見直しを実施します。このプロセスを継続的に実施し、安全性の向上を図ります。以下のページでは、これらの要素について、当社の取り組みを説明します。



4.2. 安全管理体制

4.2.1. 組織図

組織体制および各部門の人員数を次ページの図に示します。

4.2.2. 資格者数(運航乗務員、客室乗務員、運航管理者、整備士)

2023年3月31日現在の有資格者の人員数は以下のとおりです。

運航乗務員	134名(機長64名)
客室乗務員	126名(先任客室乗務員73名)
地上運航従事者	18名(運航管理者11名)
整備従事者	60名(確認主任者32名)

4.2.3. 責任と権限**(1) 社長**

安全に関する最終責任者であり、安全に関する基本方針の設定や安全推進委員会の委員長としての役割を担い、安全統括管理者の選解任の権限を有しています。

(2) 安全統括管理者

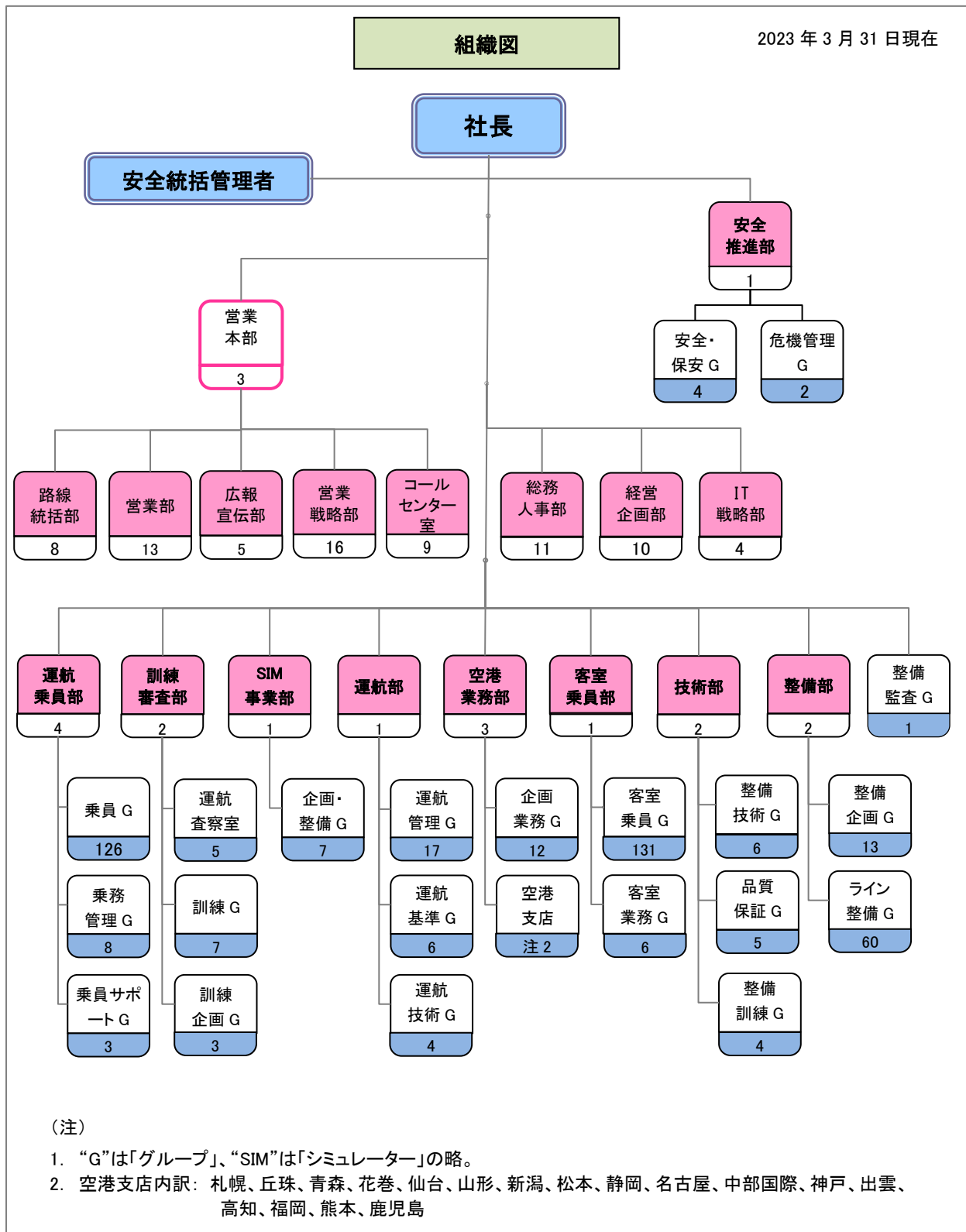
航空法103条の2に基づき社長により選任され、会社の安全管理システムを統括的に管理する責任と権限を有し、安全施策、安全投資などについて経営に対して提言する権限を有しています。

(3) 安全推進部長

安全管理システムの構築と維持に係る責任と権限を有し、安全監査や安全教育、各種安全啓発活動を主管します。

(4) 各生産部門(運航の維持に係る部門)の部長

各生産部門内の安全管理・安全推進活動の実施に係る責任と権限を有しています。



4.2.4. 会議体

安全関係事項について報告や議論を行い、社内における意思決定や情報共有を推進するために、以下の会議体を設けています。

(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、2022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有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。

(2) オペレーション安全部会

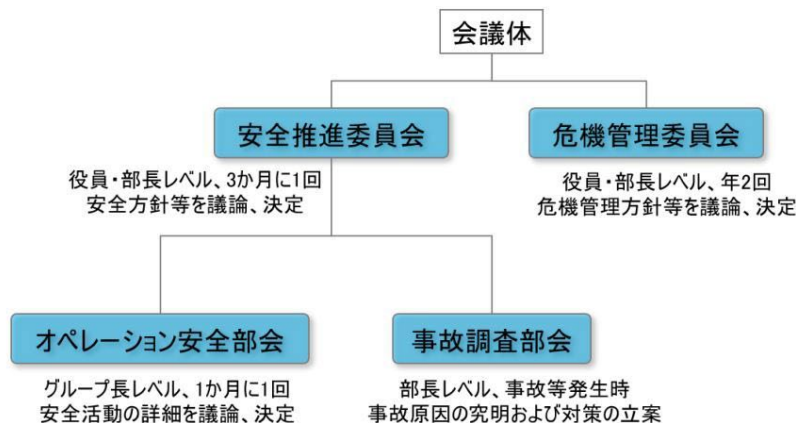
原則として毎月開催しており、2022年度は12回開催しました。安全に係るイレギュラー事象等については、その原因や対策の確認はもちろんですが、安全目標の対象のような重要な事象については、対策の定着度や有効性が評価されるまでフォローする体制を構築し、万全を期しています。

(3) 事故調査部会

2022年5月20日に発生した重大インシデント(2.1項参照)に係る事故調査部会を2022年6月22日に開催しました。

(4) 危機管理委員会

原則として年2回6月と12月に開催しています。2022年度は、6月に中間報告として危機管理に係るトピックスについて情報共有を行い、12月に危機管理に係るマネジメントレビューを実施していました。



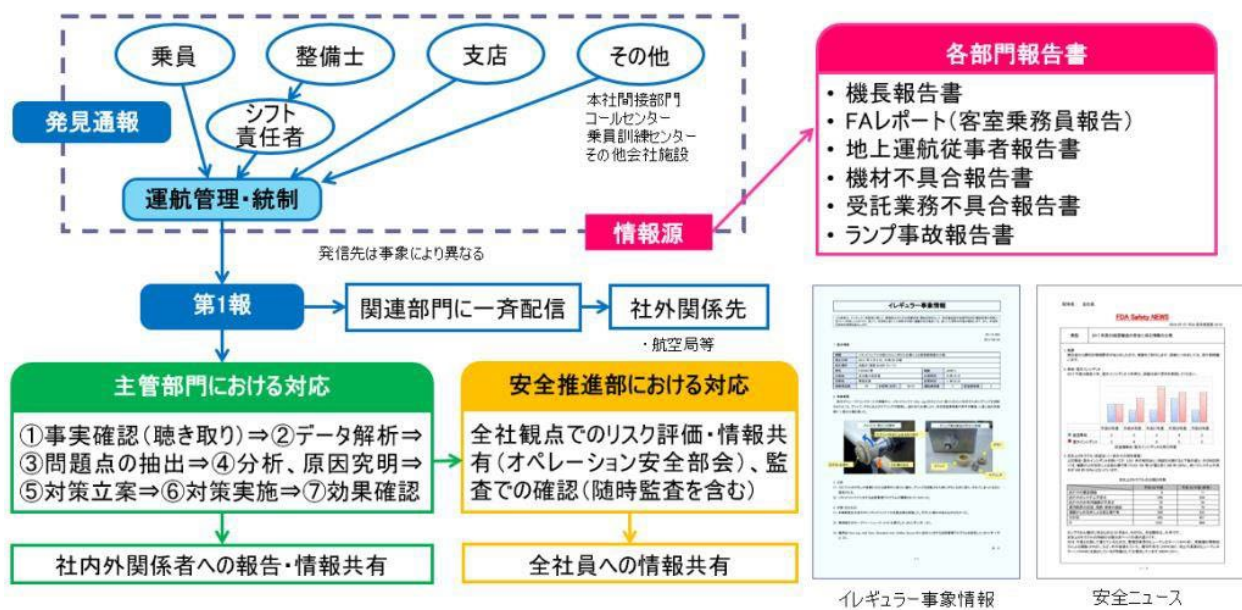
4.2.5. 危機管理体制の確立

危機管理グループにて、危機管理と環境管理対応を行っています。危機管理対応としては、南海トラフ地震を想定した自然災害に対応するために、危機管理規程の見直しを行うとともに、名古屋空港における事業継続計画(A2-BCP)の作成にも積極的に関与し、今後は机上演習を計画していきます。環境管理については、社内での二酸化炭素排出量に関する調査等を行い、カーボンニュートラルに対応するための体制を構築していきます。また、新型コロナウイルス感染対策として、対策本部を設置し機内感染や社内感染を最小限に止め安全運航維持するための対策を講じてまいりました。

4.3. 安全管理活動

4.3.1. リスクマネジメント

イレギュラー事象が発生した場合の一般的な処理手順は、下図の通りです。発生した不具合に対して有効な対策を講じるには、特にヒューマンエラーに起因する事象の場合には、事実関係の確認が重要であり、そのため主管部門は、当事者に対する聴き取り(インタビュー)を入念に実施します。主管部門は得られた情報に基づいて、必要によりデータ解析結果を参考にして分析を実施し、原因究明、対策の立案を行います。対策実施後の効果確認は、必要に応じて、後述の監査やラインモニターを活用します。こうしたプロセスの妥当性の確認は、通常、オペレーション安全部会で実施しており、安全目標対象事象等の重要事案の場合には、効果確認までのプロセスをフォローしています。



発生事象に対するリスク評価は、上記の分析結果に基づいて特定されたハザード(不安全要因)に対して、当社では、下図に示すようなマトリクスを適用して実施しています。原則として、主管部門がリスク評価を実施しますが、安全推進部は、全社的な観点でリスク評価を実施し、主管部門の評価でカバーできない部分、不足部分を補い(例: 機材故障の乗員操作への影響等)、必要に応じてオペレーション安全部会において議論します。



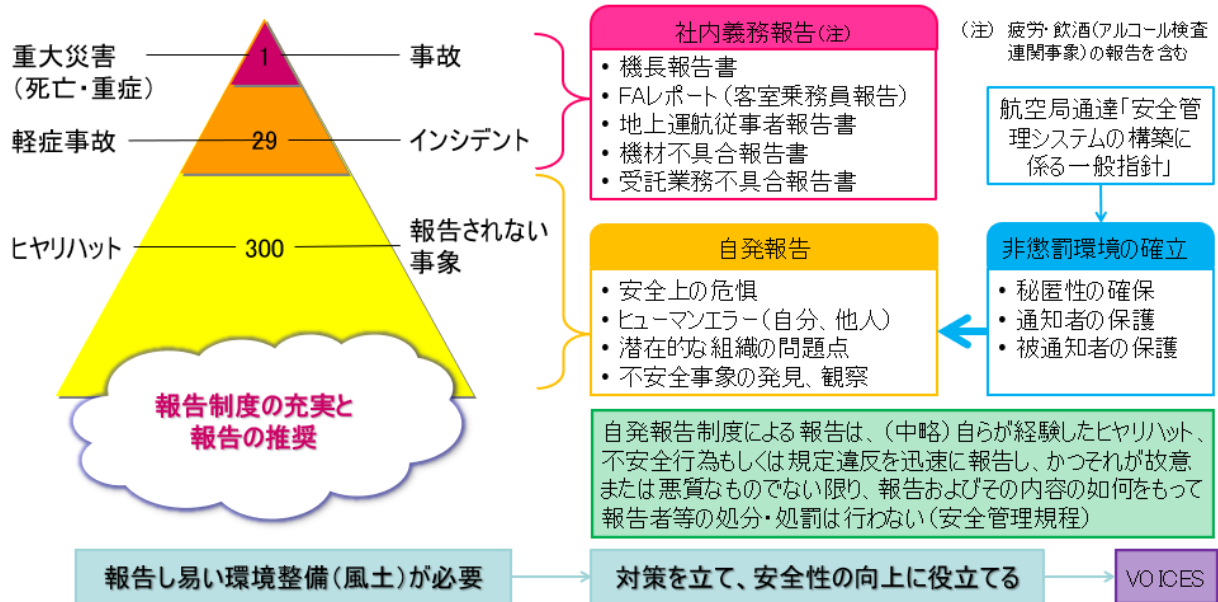
4.3.2. 報告制度

上記のリスクマネジメントのプロセスを適切に実施するには、様々な事象発生時の報告が重要であり、安全管理、特に未然防止、予防対策の観点からは、不具合事象として顕在化してしまったものだけでなく、

ヒヤリハット事例や安全上の懸念事項などの報告がカギを握っています。

こうした観点から、ヒヤリハット事例や安全上の懸念事項等の自発報告の推進を図るために、非懲罰環境を確立したうえで、ヒヤリハット報告の推進を図っています。原則として、こうしたヒヤリハット報告もリスク評価の対象とし、原因分析、対策立案のプロセスに乗せています。

更に、ヒヤリハット事例のうち、他社にも役にたつと思われる情報については、航空安全情報自発報告制度 (VOICES) に会社として報告することを 2021 年度から始めています。



下表は、2022 年度の報告件数を示したものです。これらの報告事象については、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、前項に示すリスク評価の情報源として、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。

社内義務報告件数

報告書種別	報告件数
機長報告書	76
地上運航従事者報告書	11
航空機材不具合報告書	23
FAレポート(客室乗務員報告書)	43(サービス関係やお客様の声を除く)
受託業務不具合報告書	6

自発報告については、安全に係る全社的な自発的報告制度として、安全推進部が事務局として運用を行っている「セーフティ・レポーティング・システム」のほか、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、独自にヒヤリハット事例の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、担当者による会議を随時開催して、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。

2022 年度のヒヤリハット報告件数を下表に示します。2022 年度は、年度を通じて 589 件の報告が上がっています。

運航乗員	運航管理	空港業務	整備	客室	安全推進	その他
15	34	447(注)	23	64	6	0

(注) 地上取扱業務の委託先での報告件数を含む。

4.3.3. 安全保証

リスクマネジメントのプロセスで実施された対策や安全目標達成のために実施されている重点施策が適切に実施されているか、有効に機能しているか確認し、必要に応じて更なる対策を講じて、安全性の継続的な向上を図るプロセスが安全保証のプロセスです。このプロセスを図示すると下図のようになります。この中で、安全指標のモニタリング、飛行データ分析(FOQA)およびラインモニターについて説明します。安全監査とマネジメントレビューについても後述します。



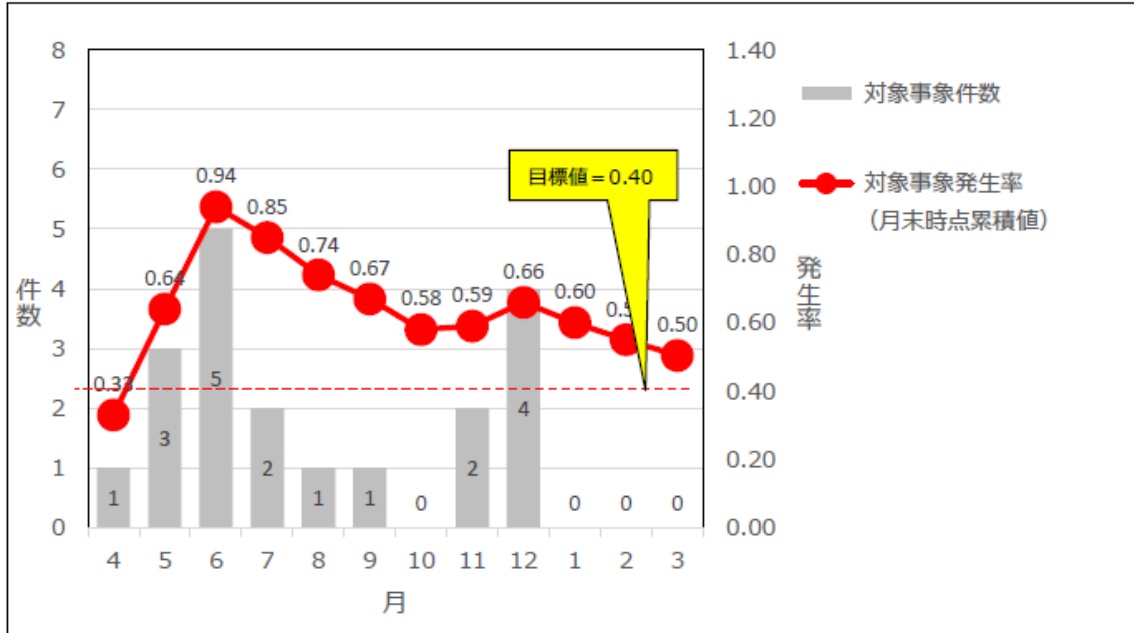
(1) 安全指標のモニタリング

下図は、2022 年度の全社安全目標①のモニター用グラフです。このような形で、毎月開催しているオペレーション安全部会で進捗状況を確認し、必要により対策の検討を行うこととしています。

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

年間目標値：1,000飛行時間当たりの発生率= **0.40以下**
 (2021年度目標値の10%減 2021年度実績値：0.23)

実績：0.50 (19件)



(2) 飛行データ分析(FOQA) FOQA:Flight Operations Quality Assurance

このプログラムは、飛行中に記録した様々なデータを航空機から定期的にダウンロードし、解析することで、事故やインシデントおよび不安全事象の発生前に兆候を検知するなど、日常運航のモニターを通じて必要により対策を講じるものです。通常運航のデータに基づいてハザード/リスクを抽出し、安全対策に繋げるため、航空業界では、最もプロアクティブな安全対策と言われています。当社では、データ解析結果をFOQA委員会で議論し、FOQAレポートとして運航乗務員に配布し、安全運航に活用しています。

FOQA Report No.78 February 2023 - March 2023

February 2023 - March 2023

【特稿】悪天回道から見たRNP AR APCHの有効性

FOQA REPORT EXTRA 10

[2022年レビュー]

FOQA REPORT EXTRA 10

目次

- 2022年中心内容要約 2
- 2022年中心内容の概要 3
- 2022年重要事象発生件数 4
- 2022年 Flight Phase 別 Event 発生数 6
- 主要なトラブルの発生状況 7
- ① Hard Landing 7
- ② High Rate of Descent Below 3500ft 10
- ③ High Pitch Rate at Takeoff 14

2022年イベント発生状況

2022年FOQA発生状況は以下の通りです。

2022年 Event 10,125件 (発生率 1.00)、1980.00点 (発生率 1.00)、2520点 (発生率 1.00)。

2022年 Event 10,125件 (発生率 1.00)、1980.00点 (発生率 1.00)、2520点 (発生率 1.00)。

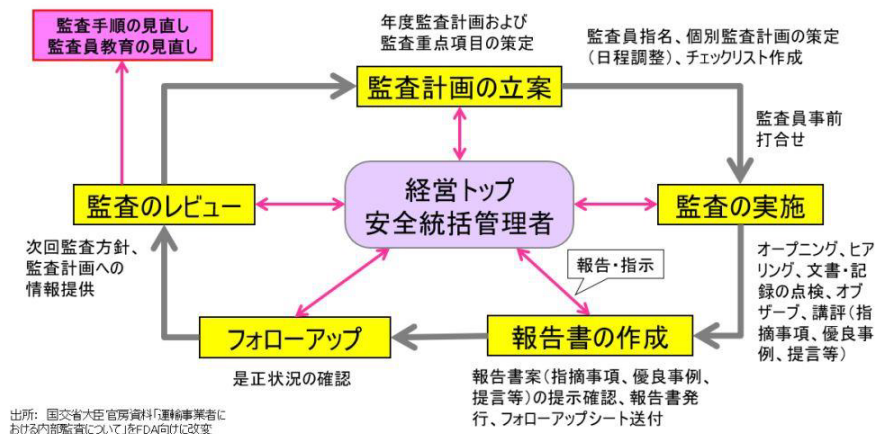
(3) ラインモニター

変動する運航環境の中に潜在的な不安全要素がないか確認するため、既定の訓練・審査とは別に、ラインモニター実施者が編成外で日常運航に同乗し、操縦室内で運航状況を観察し、運航品質の把握を行うプログラムです。得られたデータは、運航業務の標準化や不安全要素の除去に活用しています。新規路線が開設された時や冬期運航開始時、あるいは、安全上のトラブルやイレギュラー運航が発生した場合などに実施することとしており、2022年度は、13回のラインモニターを実施しました。

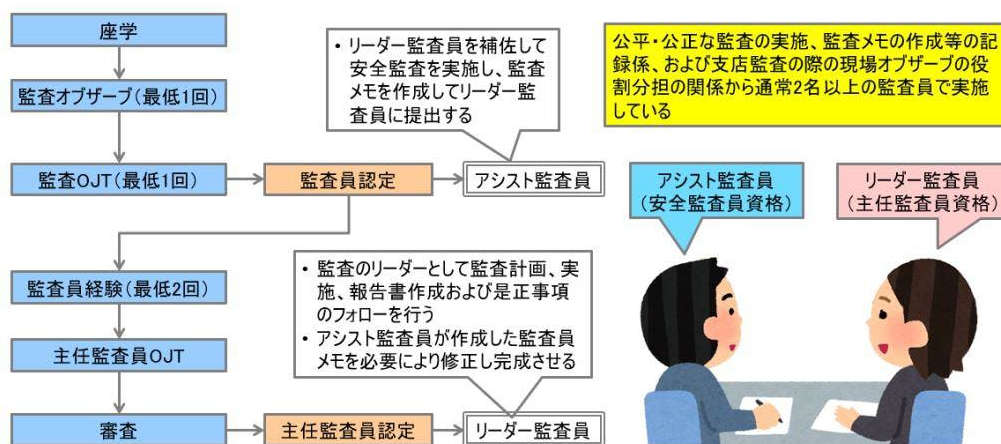
4.3.4. 安全監査

(1) 安全監査プログラム

当社の安全監査プログラムは、国交省大臣官房資料「運輸事業者における内部監査について」に示される監査プログラムに準拠し、ISO9001 品質マネジメントシステムの監査手法を参考にして構築しています。安全監査の流れは、概ね下図に示す通りです。



安全監査は、安全推進部が実施する安全監査員養成訓練を受講し、安全監査員としての認定を受けた監査員によって実施されます。通常の監査は、リーダー監査員とアシスト監査員のペアで実施しており、リーダー監査員になるには、監査員認定後、アシスト監査員としての経験を積み、主任監査員のOJT訓練を受けた後、審査に合格する必要があります。



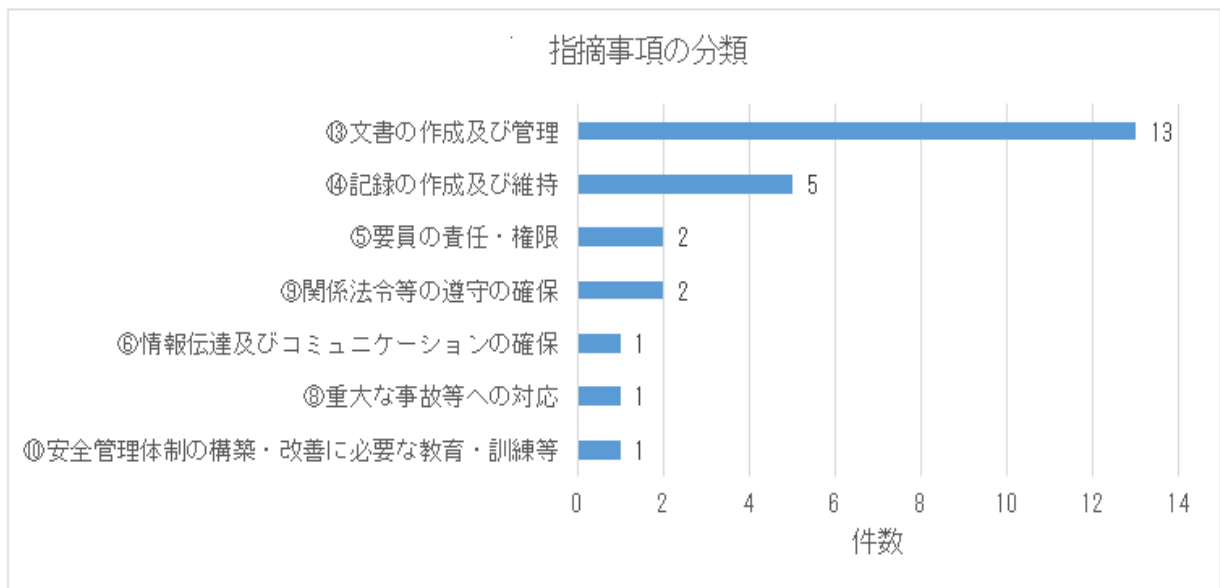
監査には、年度計画に基づいて計画的に実施する「定例監査」、不具合事象の発生を受け、改善処置が適切に実施され有効に機能していることを確認するために、必要に応じて実施する「随時監査」、およびこれらの監査が何らかの理由により予定通りに実施できなかった場合に実施する「再監査」の 3 種類の設定があります。

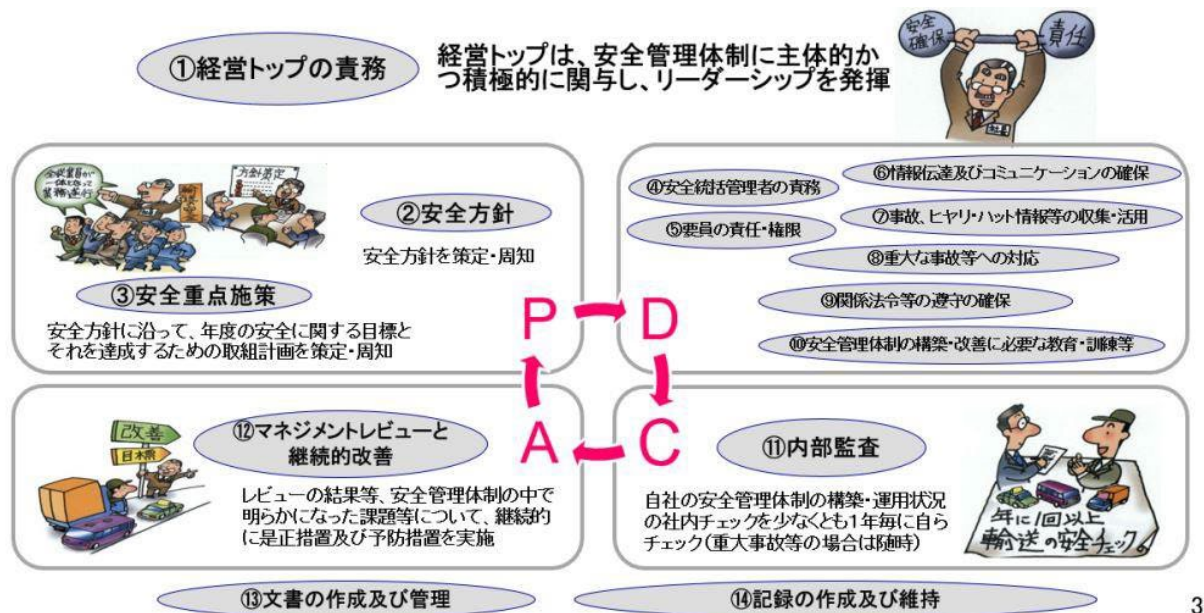
また、監査の対象部門の業務内容に応じ、「本社部門」と「空港支店」に分けて監査の実施基準を設定しています。本社部門は、毎年度 1 回以上、空港支店に対する監査は、2 年度に 1 回以上定例監査を実施することとしています。なお、本社部門のうち、直接オペレーションに関与していない部門については、個別に評価することにより、2 年度に 1 回以上としている場合があります。

(2) 2022 年度の安全監査実施結果

2022 年度は、7 空港支店、本社 24 部門、計 31 の部門・支店に対して監査を実施しました。指摘事項の件数は 25 件であり、23 件の改善処置が完了しています(安全報告書発行時点)。

当社では、安全監査の指摘事項を、下図の 14 項目(「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」参照)に沿って分類し、傾向を分析しています。2022 年度は、「文書の作成・管理」に係るものが 13 件で最も多く、次いで、「記録の作成・維持」に係るものが 5 件、「要員の責任・権限」、「関係法令等の遵守の確保」に係るものがそれぞれ 2 件となっています。





出所:「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」

安全監査では、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、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。2022年度の優良事例の総件数は39件ありました。安全推進部では、この優良事例の中から、年度ごとに、最優良事例を選考し、表彰してきておりますが、2022年度は、運航基準グループにおける「松本空港のOCTPASS 運航情報提供サイト」を取り上げました。詳細は、後述の各部門の安全推進活動の項で説明しています。

4.3.5. マネジメントレビュー

(1) 2022年度のマネジメントレビューの概要

2023年3月に開催した第66回安全推進委員会にて2022年度のマネジメントレビューを実施しました。総括のうち主なものは以下の通りです。

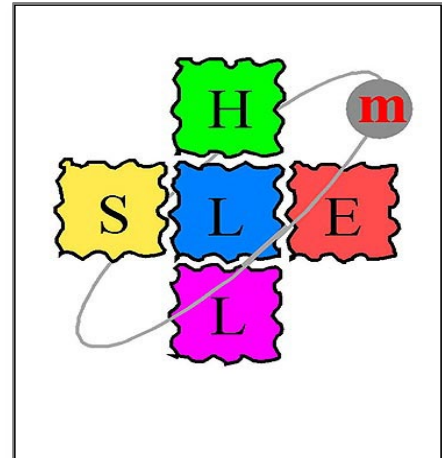
- ・ 人的要因が関係するイレギュラー事象等において、基本手順および操作の不徹底が共通要因となっていることから、基本手順・操作の実施を徹底するために安全に対する個人の意付けの強化を図る必要がある
- ・ ヒューマンエラー事例、特に、乗員操作に係る事例において、要因分析が不十分な事例が認められることから、分析の深化を図り、有効な対策の検討に繋げるため、分析ツールの導入と分析手法の研修を行うことを検討する必要がある。

(2) イレギュラー事象等の分析結果

イレギュラー事象等については、ヒューマンエラーに係る分析を中心に実施しており、M-SHELモデルおよび人間の認知・行動メカニズムによる分類を行い、経年変化の傾向分析と合わせて、注意すべき要素をピックアップして必要な対策を講じています。

M-SHEL モデル

要素	意味
S:ソフトウェア (Software)	法令、規定・マニュアル、教育訓練など
H:ハードウェア (Hardware)	航空機、施設、設備、器材など
E:環境 (Environment)	温度・湿度・照明などの物理的環境、業務に影響を与える社会的環境
L:人間(真中) (Liveware)	本人(当事者)
L:人間(下側) (Liveware)	周囲の人間(同僚、上司、部下等)
M:マネジメント (Management)	マネジメント(経営方針等)



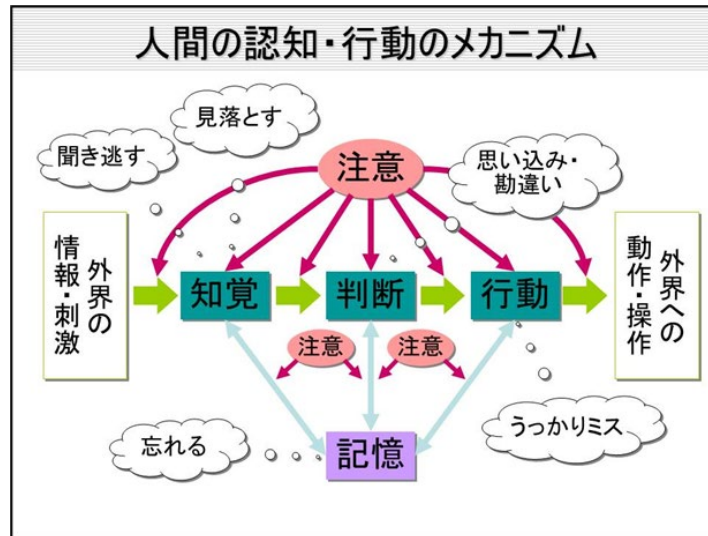
M-SHEL モデルによる分類結果は、下表の通りであり、例年と比べて大きな差異はありませんでした。

M-SHEL モデル要素別件数

M-SHELL モデル要素	年度別件数				
	2018	2019	2020	2021	2022
L/L-L	56	70	49	73	77
L-H	47	45	44	56	35
L-E	33	38	18	19	26
L-S	31	19	4	21	17
M	2	1	2	3	1

M-SHEL 分析の結果、L/L-L 要素のある事象について、図に示す「人間の認知・行動のメカニズム」に基づいて、「知覚」、「判断」、「行動」および「記憶」のどの部分でエラーが発生しているか分類を試みました。過去 5 年の中期レベルで見ると大きな変動は見られませんが、2021 年度と比較すると、2022 年度は以下の特徴が見られます。

- ・ 知覚(認知確認)エラーに関連する事象の増加
- ・ 知識不足・理解不足および行動(操作・動作)エラーに関連する事象の減少
- ・ その他(安全阻害行為他旅客に起因するもの)の増加



要素別件数

要素	詳細項目	年度別件数					
		2018	2019	2020	2021	2022	
L	① 知識不足・理解不足	15	15	14	4	6	
	ヒューマンエラー	② 知覚(認知・確認)エラー	11	15	9	17	15
		③ 判断(判断・決定)エラー	14	21	5	13	13
		④ 行動(操作・動作)エラー	5	10	18	5	6
		⑤ 記憶エラー	11	9	8	12	16
	⑥ その他(安全阻害行為他旅客に起因するもの)	12	16	2	41	45	
L-L	⑦ コミュニケーション・連携に係るもの	9	7	6	12	6	

これらの分析結果からも、4.3.5.(1)項に示すマネジメントレビューと同様の所見が得られています。

4.3.6. 航空局安全監査立入検査

2022年度は、2020年度からの繰り越し分も含めて、下記の通り実施されましたが、指摘事項はありませんでした。

被監査部門	日程	指摘事項
福岡(運航地方基地)《2020年度繰越分》	2022-07-12~13	なし
名古屋(客室・整備・空港業務・安全推進部門)	2022-07-27~29	なし
松本(運航地方基地)	2022-09-07~08	なし
静岡(運航乗務員訓練所)	2022-11-28~29	なし
名古屋(運航・運航管理部門)	2022-09-27~28	なし
山形(運航地方基地)《2020年度繰越分》	2023-01-11~12	なし
名古屋(客室訓練)	2023-01-13	なし
名古屋(本社)	2023-01-25~27	なし

4.3.7. 運輸安全マネジメント評価

2022年度は、実地評価は実施されず、当社からの報告に基づく書面評価が実施されましたが、特段のコメントはありませんでした。

4.4. 安全推進活動

4.4.1. 教育訓練

(1) 全社安全教育

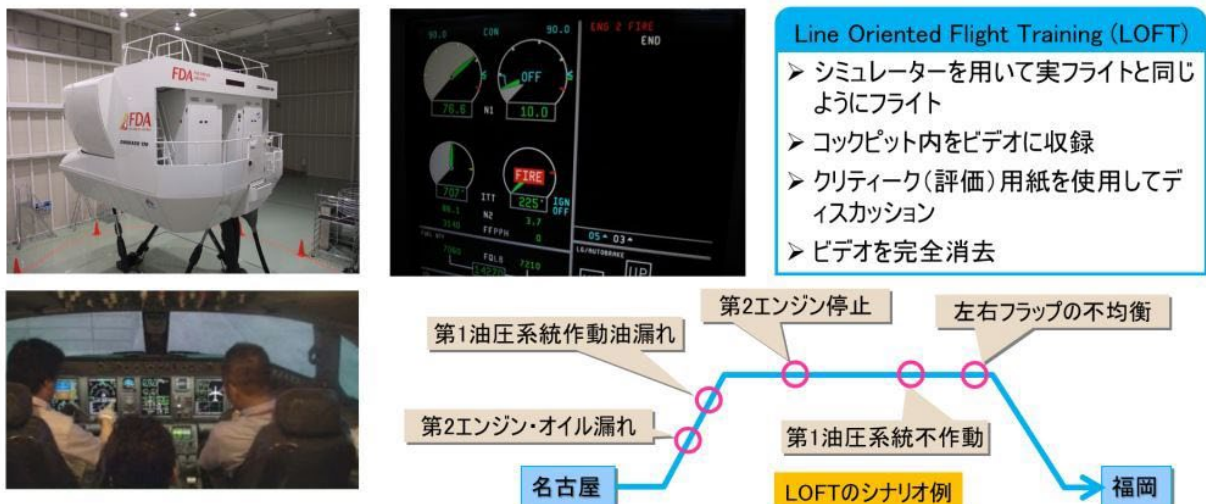
当社では、下図に示すように、全社安全教育として、「安全啓発教育」の他、一部の社員に対して、「安全担当者教育」および「安全管理規程教育」を実施しています。



(2) 資格者訓練・審査

① 運航乗務員

運航乗務員は、入社時の経歴や所有資格によって、入社後の訓練形態が異なりますが、一般的には、様々な訓練や審査を受け、飛行経験を積み重ねて、訓練生から、副操縦士、機長へと昇格していきます。副操縦士や機長となった後も、資格維持のために定期的に訓練と審査を受ける必要があります。定期訓練では、座学とシミュレーター訓練、非常救難訓練を実施しています。審査には、シミュレーターによる技能審査と運航便における路線審査があり、これらに合格する必要があります。これ以外にも様々な訓練項目があり、例えば、LOFT 訓練では、下図のように、様々な不具合を想定したシナリオを準備し、シミュレーターを使用して対処方法を訓練しています。



従来の乗員訓練は、操縦技術(テクニカル・スキル)に重点が置かれていましたが、最近では、航空機の性能向上や自動化の進歩、新たな運航方式の導入もあり、乗員に求められるスキルも変化してきています。飛行中に遭遇する様々な状況を正しく認識し、適切な意思決定をしたり、操縦室内外の人たちとのチームワークや機長としてのリーダーシップを発揮したりと言った、いわゆるノンテクニカル・スキルを含めて、様々な状況に柔軟に対応できる能力(コンピテンシー)の習得が求められるようになってきています。当社でもこうした要請を満たすために Competency Based Training and Assessment (CBTA) のコンセプトを踏まえた CBTA プログラムの導入を検討しておりましたが、航空局通達「Competency-Based Training and Assessment Program の審査要領細則」に基づいて、2023 年 4 月から試験運用を開始いたしました。

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」の指定を受けており、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客室乗務員

客室乗務員は、入社時の初期訓練において、職務遂行に必要な知識やスキルを習得します。お客様に直接接する職務であるため、接客スキルの訓練もありますが、保安要員として、ハイジャック、安全阻害行為への対処方法、緊急脱出時の手順、あるいは、お客様の具合が悪くなった場合の応急措置方法などについて、座学と実技の訓練を受け、資格審査に合格後、客室乗務員として任命されます。

客室乗務員となった後も、資格を維持するために、定期的(年 1 回)に訓練を受け、審査に合格する必要があります。訓練では、飛行中に想定される様々な事態に迅速かつ適切に対処できるよう、実技訓練の充実を図っており、非常救難訓練など、緊急時対応の重要な訓練では、運航乗務員との合同訓練を原則としており、万一の場合でも、両者の連携が円滑にできるよう訓練を行っています。

こうした実技訓練が効果的に実施できるように、客室のモックアップを小牧空港に設置し利用しています。

また、最近では、リチウム電池を使用した電子機器が増加し、リチウム電池火災のリスクが想定されることから、リチウム電池火災を想定した消火訓練も実施しています。



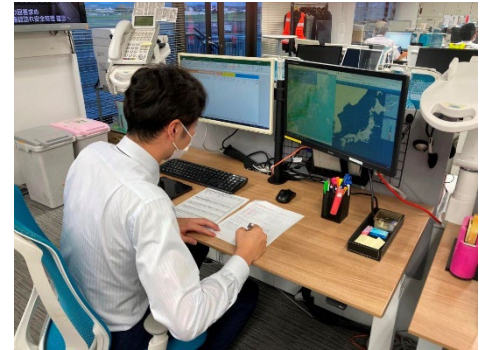
非常救難訓練用モックアップ



リチウム電池火災消火訓練

③ 運航管理者

運航管理者は、気象条件や機体の整備状況に応じて、適切な飛行経路を決めて飛行計画を作成する必要があるため、航空気象、航空機システム、航法や航空管制など、運航に係る幅広い知識と経験が求められます。このため、一般的には、入社後、運航管理者の補助業務を担当する運航担任者としての訓練(座学とOJT)を受け、担任者として発令後、経験を積んだ後に、国家資格を取得するための試験(学科と実技)に合格し、運航管理者技能検定合格証明書を取得することになります。



運航担任者や運航管理者となった後も、定期的な訓練を受ける必要があります。また、運航管理者や運航担任者に対して、運航環境や機材の特性等、業務や訓練で得られた知識を深めるために、操縦室に立入って実運航をオブザーブする「路線踏査飛行」を実施しています。

④ 整備士

整備関連業務に従事する社員(整備従事者)に対する訓練には、「一般社員基礎訓練」、「資格者養成訓練」および「特別訓練」があり、これらの一部の定期訓練として「リカレント訓練」が設定されています。いわゆる「整備士」になるには、入社時の経歴や所有資格に応じて、「資格者養成訓練」の必要な訓練を受け、一般的には国の「一等航空整備士」の技能証明を取得し、当社における認定整備士や確認主任者としての認定を受ける必要があります。

こうした訓練を効果的に実施できるよう、整備訓練グループでは、基本技術の訓練内容の充実を図ったり、シミュレーターやコックピット・トレーナーを使用し実機に近い環境での訓練を行ったりしています。



4.4.2. 全社安全推進活動

(1) 航空機事故模擬演習

万一の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。2022年度は、2023年3月3日に実施しました。今回は、他社便での事故事例を参考にしたシナリオを使用し、事前情報をほとんど提供しない状態で、適切な初動対応ができるか演習を実施しました。新たに見えてきた気づきや課題への対応を検討のうえ、次回の演習に反映していきます。

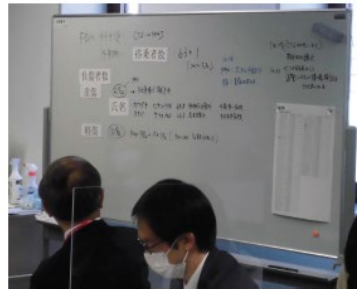
<実施風景>



事故の第1報



事故処理演習（本部）



事故処理演習（ホワイトボード）



レスポンスセル（新千歳等を模擬）

(2) 名古屋小牧空港総合消火救難訓練への参加

2022年10月27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。この訓練も毎年実施されているものですが、今回は、「滑走路16側から着陸した際に、横風にあおられて滑走路を逸脱して停止し、着陸後に右翼エンジンから出火。機内には煙が充満し、乗員、乗客に多数の負傷者が出た」ことを想定し、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。当社は、対策本部要員や救護班として参加しました。



(3) 役員との直接対話

2022年度は全ての対話に社長と安全統括管理者が出席し、社員の生の声を聴く機会としました。社員に気軽に参加してもらうよう、トークテーマ等を限定せず、また参加者についても応募制とし、全7回で合計35名の社員が参加し、会社の事業計画などの話題も含めて、様々な意見や要望が出されました。また、今回は、グループリーダーのみの回も設定し、人材育成や組織管理の問題・課題について忌憚のない意見交換を行いました。



(4) 安全講演会・安全研修

当社では、航空安全に対する社員の安全意識の向上を目的として、毎年安全講演会を開催しております。今回は、「病院は安全か？患者中心の医療提供をめざして」をテーマに藤田医科大学病院教授 安田あゆ子氏を講師にお招きし実施いたしました。

また、安全管理やヒューマンファクター、あるいは品質管理といった航空業界で働く人間として必要な知識・スキルを習得するために、外部の教育研修機関や外部講師による教育研修の受講を積極的に実施しています。2022年度は、熊本大学名誉教授の吉田道雄氏によるリーダーシップ研修を実施しました。



藤田医科大学病院教授 安田あゆ子氏による安全講演



熊本大学名誉教授 吉田道雄氏によるリーダーシップ研修

(5) 夏季安全キャンペーン

当社では、毎年夏季繁忙期に合わせて、夏季安全キャンペーンを実施し、安全運航を確保するための様々な取り組みを実施しています。2022年度は、7月9日から8月31日までの期間をキャンペーン期間とし、「覚えてる？」「安全に係わる行動指針」をスローガンとして意識啓発を行うとともに、定期安全教育(Eラーニング)や規定類のレビューを実施しました。規定類のレビューでは、規定類が最新の状態に維持されているか、実態に合っていないものはないか等の観点で見直しを実施しました。

夏季安全キャンペーン

2022年7月9日～8月31日


覚えてる？ 「安全に係わる行動指針」


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







(6) 安全情報の発信

当社では、リスクマネジメントのプロセスにおける不具合情報の共有や周知のほか、他社情報や国交省から公表される情報の社員への情報共有や周知を目的として、下図に示すような様々な媒体の安全情報を発信しています。下表は2022年度に発行された安全情報の件数を示したものです。

安全情報の件数

項目	件数
社長・安全統括管理者メッセージ	2
安全推進部長通達	7
安全ニュース	7
イレギュラー事象情報	10
JTSB 報告書概要	6
他社情報	7


社長・安全統括
管理者メッセージ


安全推進部長
通達


イレギュラー事象
情報


安全ニュース


運輸安全委員会
報告書概要











重大事案発生時の
社員への指示事項の通知

社員への指示事項の周知

当社で発生したイレギュラー
事象の情報共有

他社事例や安全に係る参考
情報の周知

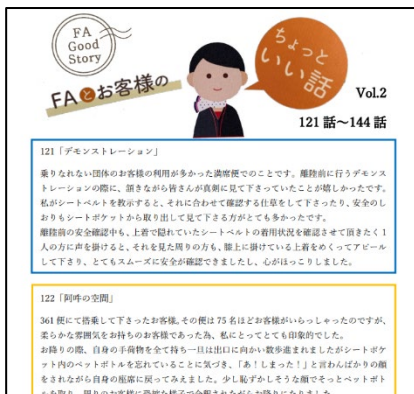
運輸安全委員会報告書の
概要の周知

4.4.3.各部門の安全推進活動

これまでのページで記載できなかった各部門の活動を以下に紹介します。

(1) 客室乗員部での取り組み

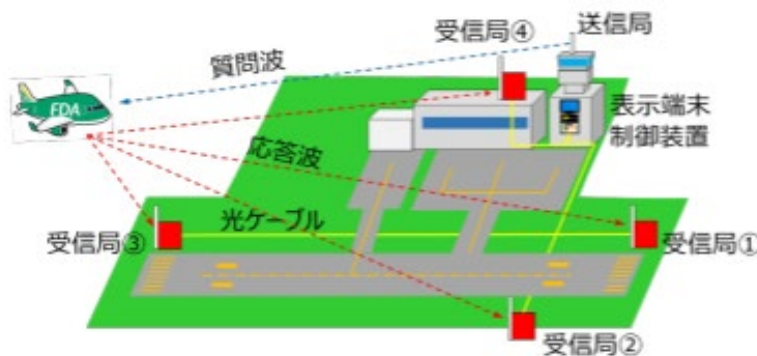
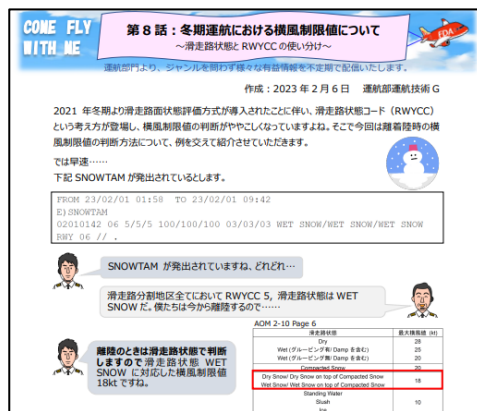
客室乗務員とお客様との間で生じた、出来事を「ちょっといい話」という媒体で報告してもらい、社内で共有して運航品質にも役立てています。また、2022年度の安全キャンペーンにおいては、「安全に係わる行動指針」を浸透させ、習慣化を図るために、フライト前ブリーフィングに際して、安全に係る行動指針の読み合わせを行いました。



(2) 運航部での取り組み

2022年10月から、運航部では、情報紙『Come fly with me』を配信しています。日々の運航に関する豆知識から規程類の解釈まで、様々なジャンルの情報を不定期に配信しています。第8話の「冬期運航における横風制限値について～滑走路状態とRWYCCの使い分け～」では、2021年冬期より滑走路路面状態評価方式が導入されたことに伴い、滑走路状態コード(RWYCC)という考え方が登場し、横風制限値の判断が難しくなったことから、離着陸時の横風制限値の判断方法について、例を交えて紹介しています。

また、OCTPASSの松本空港への設置を航空局に要望した結果、2022年12月に松本空港にOCTPASS検証用機器が設置され評価運用が開始されました。OCTPASSは、Optically Connected Passive Surveillance Systemの略で、空港内に設置した4台以上の受信局、1台の送信局および処理装置を光ファイバーで接続し、空港面および上空の航空機の位置を監視するシステムです。



松本空港 OCTPASS の機器配置イメージ

- ・受信局(アンテナ) 4台
- ・送信局(アンテナ) 1台
- ・制御装置・表示端末 (局舎内)

(3) 空港業務部での取り組み

空港業務部では、各空港支店に向けて、業務上の連絡事項や営業関連のイベント情報に加えて、安全や保安関連情報も含めて、「空港通信」を定期的に発行し、タイムリーな情報提供に努めています。



(4) 整備部門における作業安全に関わる訓練の実施

整備部門では、最近のヒューマンエラー事例や委託先不具合事例について、Eラーニングにより事例紹介を行い、さらに、整備士、間接スタッフ混同の5名程度のグループで、同種事例の経験や自分だったらどうしたか等のディスカッションを行う機会を設けて、各自のアイデアを共有し、効果的に安全意識を高める訓練を行っています。

(5) 運航乗員部での取り組み

2022年度の前半は局報告事象が相次いで発生したことから、人的要因が関連するイレギュラー事象については、再発防止のサイクルを積極的に回す意味で、事例の共有はもちろんのこと、「Dream Tips」という新しい媒体を新設し、メールでは流れてしまいがちな過去事例につき、将来に渡って共有することを意識的に行うこととしました。

はじめに

二人乗りの航空機の運航における不具合事例からの研究が進み、操縦士に求められる能力について求められるものが変化してきました。従って、当社においてもEBTを導入し時代に即した運航環境を整えていきます。

残念ながら今年度は、航空法第 111 条の 4 に基づく安全上の支障を及ぼす事象もしくはこれらに準ずる事象が増加しました。

皆さんにはその対応メール等で注意喚起を行ってまいりましたが、再発防止の観点からこれらを記録に残そうとの思いで「DREAM TIPS」を作成いたしました。

当社内で起きた事象もしくは当社に関係する事象のうち運航への安全情報という意味で「DREAM TIPS」を命じたいたしましたが、「ヒ山の石」として現場の運航に役立てていただければ幸いです。

当社の安定した発展のため、常に安全第一で運航をしてまいります。

2023 年 2 月 12 日
運航課長 藤野 善多郎

DREAM TIPS Vol.1

3. 事象分析

(1) PF は「Climb and Reach FL360 within 5minutes」の制約が付されたため PM の ATC Read Back の終了を待つことなく GUIDANCE PANEL の ALT SEL knob を操作しました。その際 FL360 に Set するところを FL370 としてしまいました。

- 「Skill Base の行動」後の確認行為の不足
- 「2 Way Communication」の不足

(2) PM は AOM 3-00 「MONITORING」及び OMS 2-1 「2 飛行の実施 3-1 一般（低）」にありまよりに、ATC に対する Read Back を終了した後指定された高度が正しく Set されることを PFD 上で確認することになってはいますが、ATC から承認を受けた FL360 と整合しているか否かを確認しながら確認しなかった可能性があります。

- 「SOP の形骸化」
- 「度でも読んでいない」

(3) Level OH 高度の 1,000ft 前で「One Thousand」と Callout し Set されている高度と高度計を確認する手順となっていますが、PF・PM ともに Set した FL370 に対して行っていないため、間違った Level OH 高度が Set されていることを確認できる機会を逃してしまいました。

- 「SOP の形骸化」
- 「Altitude Alert Tone」に依存した Callout

2 2023.1.24

DREAM TIPS Vol.2

また、自分の操作内容が適切であるかを再確認する機会を得る事ができます。他にも Inquiry は、運航乗務員のみならず客室乗務員、整備士、運航運使など運航にかかわる人々との間の確認会話のひとつといえます。

そこで、運航乗務員では 2023 年 2 月 12 日から 10 月 31 日まで Inquiry キャンペーンを行います。積極的な Inquiry により、疑問点をなくして確実な運航の共有を目指してください。

<<運航乗務員INQUIRY キャンペーン>>
2023/2/12~2023/10/31

- ブリーフィングに対し疑問があれば質問をして、認識を一致させましょう。
- ブリーフィングを行った人は、他のメンバーに質問がないか確認しましょう。
- 少しでもPFの操作や判断に疑問があれば、質問により確認をしましょう。
- フライト中のブリーフィングに対し疑問に思いませんか？
- フライト中のブリーフィングに対し疑問はありませんでしたか？
- PF・PM の操作に対しお互いに疑問はありませんでしたか？
- 疑問に対し質問をすることができましたか？

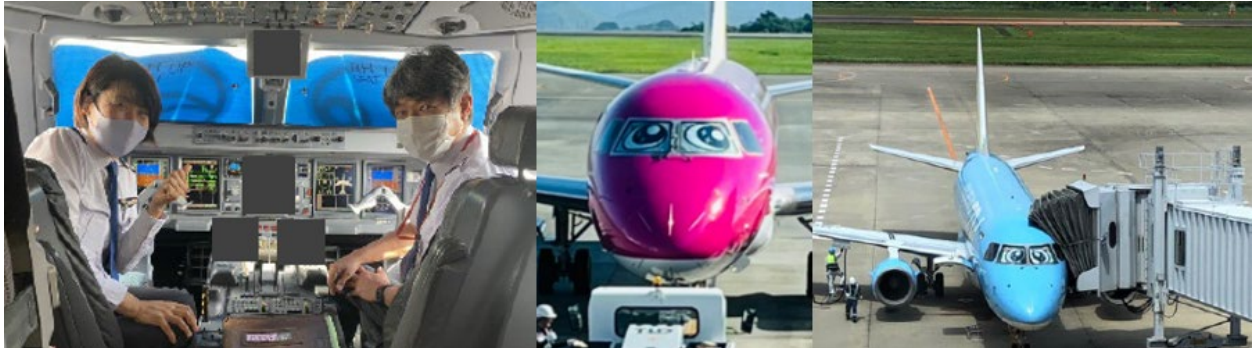
Inquiry により確認会話と認識の共有を！

See you next time!!

6 2023.2.12

(6) その他

2022 年 7 月 29 日より、運航乗務員の協力のもと、操縦室内におけるサンシェード活用の評価運用を開始しています。サンシェードの搭載目的としては、操縦室内の気温上昇を抑制することですが、搭乗されるお客様への話題提供にも一役をかっています。会社認知度向上へ繋げる取組をしております。なお、このサンシェードは、当社運航乗務員と親交のある FDA ファンの方に製作していただいております。



5. データ

5.1. 航空機に関する情報

2023 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)

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	8.9 年	2,228 時間/機	1,985 サイクル/機

5.2. 輸送実績

旅客の輸送実績(2022年4月1日～2023年3月31日まで)は、以下のとおりです。

路線	便数	旅客数(注)	搭乗率(%)
札幌(新千歳)⇒山形	361	15,167	50.0
札幌(新千歳)⇒松本	365	22,731	74.4
札幌(新千歳)⇒静岡	367	23,176	75.3
札幌(丘珠)⇒名古屋(小牧)	12	692	71.5
札幌(丘珠)⇒静岡	215	11,978	72.5
札幌(丘珠)⇒松本	217	9,624	54.4
青森⇒名古屋(小牧)	1,070	55,014	61.0
青森⇒神戸	362	17,147	56.3
花巻⇒名古屋(小牧)	1,290	60,328	57.7
花巻⇒神戸	362	15,592	51.3
山形⇒札幌(新千歳)	360	15,193	50.2
山形⇒名古屋(小牧)	723	31,719	52.4
仙台⇒出雲	361	15,939	57.4
新潟⇒名古屋(小牧)	700	26,981	47.5
新潟⇒神戸	348	11,973	42.9
新潟⇒福岡	357	18,707	64.8
松本⇒札幌(新千歳)	362	22,652	74.7
松本⇒札幌(丘珠)	216	9,179	56.8
松本⇒神戸	711	36,545	61.3
松本⇒福岡	716	41,558	69.3
静岡⇒札幌(丘珠)	218	12,922	71.2
静岡⇒札幌(新千歳)	367	22,887	74.4
静岡⇒出雲	359	17,745	64.2
静岡⇒福岡	1,434	70,647	60.4
静岡⇒熊本	358	13,745	45.7
静岡⇒鹿児島	363	19,086	64.7
名古屋(小牧)⇒札幌(丘珠)	12	761	78.6
名古屋(小牧)⇒青森	1,017	55,555	61.6
名古屋(小牧)⇒花巻	1,294	59,266	55.9
名古屋(小牧)⇒山形	722	32,098	53.1
名古屋(小牧)⇒新潟	708	28,045	48.8
名古屋(小牧)⇒出雲	720	37,119	63.8
名古屋(小牧)⇒高知	1,062	50,781	57.9
名古屋(小牧)⇒福岡	1,791	97,125	65.6
名古屋(小牧)⇒熊本	1,076	52,889	58.4
名古屋(中部)⇒高知	12	890	88.3
神戸⇒青森	362	17,567	57.7
神戸⇒花巻	360	15,550	53.5
神戸⇒新潟	348	11,224	40.3
神戸⇒松本	712	36,350	60.9
神戸⇒高知	363	14,318	47.0

出雲⇒静岡	361	17,616	63.3
出雲⇒仙台	360	14,706	53.1
出雲⇒名古屋(小牧)	719	37,317	64.3
高知⇒名古屋(小牧)	1,065	50,812	57.0
高知⇒名古屋(中部)	12	877	87.0
高知⇒神戸	362	14,294	48.9
福岡⇒新潟	353	19,581	68.8
福岡⇒松本	717	41,823	71.3
福岡⇒静岡	1,426	69,234	58.8
福岡⇒名古屋(小牧)	1,792	97,709	65.9
熊本⇒静岡	358	15,665	52.1
熊本⇒名古屋(小牧)	1,073	52,308	57.9
鹿児島⇒静岡	365	19,189	64.7
全路線	32,150	1,579,605	59.6
チャーター便	1,184	61,582	62.0

(注) 旅客数には無償旅客を含む

以上