

2023 年度 安全報告書

2023 年 4 月 1 日～2024 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

2023 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。

2023 年度においては、5 月 8 日以降、新型コロナウイルス感染症が 5 類感染症に分類され、行動制限が解除されたことにより、お客様のご利用も次第に回復してまいりました。国内幹線の需要は回復していますが、地方路線についてはまだ回復途上です。今後、地域観光の振興や経済活性化、インフラ整備の進展が、地方路線の回復を促進すると考えています。これにより、より多くのお客様に快適にご利用いただけるようになることを期待しています。



2023 年度はアルコール検査に係る事例が 2 件発生し、従来の対策が十分でなかったとの反省の下、徹底的な原因究明を行い、再発防止策を実施して、二度と同様の事例が発生しないよう指示しております。また、2022 年 5 月 20 日に発生した当社 7994 便に係る重大インシデントに対する運輸安全委員会による報告書が 2023 年 12 月 21 日に公表されました(注)。管制官側のコミュニケーションに係る不具合との分析ですが、今年 1 月に発生した羽田空港における事故のこともあり、当社としても、確実な安全運航を遂行するため就航空港における管制機関との密なコミュニケーションに努めてまいります。

2023 年度の安全実績は、本文に記載の通りであり、上述のアルコール関連事案を除けば、ヒューマンエラー事案も減少し、良好な結果でした。昨年度から実施している「安全行動に対するコミットメント」が一定の成果を上げているとの評価もありますが、この種の活動の浸透と定着には時間がかかるため、2024 年度も継続して取り組み、社員一人ひとりの安全意識の向上を目指してまいります。

2024 年度は、当社設立以来 15 周年という節目の年でもあります。安全は、我が社の最優先、最大のテーマです。設立時の意識を忘れず、引き続き、皆様に安心してご利用いただけるよう、安全運航を堅持してまいります。今後とも、皆様のご愛顧とご指導・ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2024 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

(注) 詳細は本文 2.1 項を参照願います。

目次

1	安全管理の基本方針	4
2	2023 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	8
3	安全目標	8
3.1	2023 年度の安全目標の達成状況	8
3.2	2024 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	10
4	安全管理システム	11
4.1	安全管理システムの構成要素	11
4.2	安全管理体制	11
4.2.1	組織図	11
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)	13
4.2.3	責任と権限	13
4.2.4	会議体	14
4.2.5	危機管理体制の確立	15
4.3	安全管理活動	16
4.3.1	リスクマネジメント	16
4.3.2	報告制度	17
4.3.3	安全保証	19
4.3.4	安全監査	21
4.3.5	マネジメントレビュー	23
4.3.6	航空局安全監査立入検査	25
4.3.7	運輸安全マネジメント評価	25
4.3.8	情報共有	26
4.3.9	文書管理	26
4.4	安全推進活動	27
4.4.1	教育訓練	27
4.4.2	全社安全推進活動	30
4.4.3	各部門の安全推進活動	33
5.	データ	35
5.1	航空機に関する情報	35
5.2	救急用具の装備状況	35
5.2	輸送実績	36

1. 安全管理の基本方針

当社は、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	→ 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	→ 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. 2023 年度の安全実績

2.1. 事故、重大インシデント

2023 年度は、事故および重大インシデントの発生はありませんでした。

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、その後、運輸安全委員会による調査が行われ、2023 年 12 月 21 日に調査報告が公表されました。

同報告書によると、管制官は、点検車両が立入り許可を受けて滑走路およびその周辺において施設の点検を行っていた際、当社機に同滑走路への着陸を許可したとされています。点検車両が存在する滑走路への着陸許可の発出の原因について、点検車両による滑走路立入りが包括的に許可されてから約 40 分間、同車両との無線交信が発生しなかったという背景等から、同車両が当該滑走路およびその周辺に立入り中であったにもかかわらず、管制官が同車両の存在を失念したことによるものと推定されています。

当社機は、着陸復行の管制指示を受けて着陸をやり直し、およそ 10 分後に同空港に着陸しました。予定到着時刻から大きな遅延もせず、お客様、乗務員、機材ともに影響ございませんでした。当社としましては、この重大インシデントを受けて、確実な安全運航を遂行するため就航各空港における飛行場管制機関との密なコミュニケーションに努めてまいります。

2.2. 安全上のトラブル

2023 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 22 件でした。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。2023 年度を含めて、過去 3 年分を示してあります。

カテゴリー		2021 年度	2022 年度	2023 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	2
③非常用装置等の不具合		3	2	1
④制限・規定値を超えた運航		2	4	4
⑤航空機の緊急操作	航空機衝突防止装置作動	5	4	7
	対地接近防止装置作動	1	0	0
	その他	1	0	0
⑥その他	運航規程関係	5	8	2
	整備規程関係	0	1	1
	落下物	0	0	0
	危険物関係（かつこ内は空間除菌剤関係）	21 (11)	9 (1)	4
	その他	0	0	1
合計		38	28	22

（注）重大インシデントを除く

2023 年度は、整備士のアルコール検査の失念、および運航乗務員のアルコール検査に際して立ち会い資格のない社員が立会いを実施するという、アルコール検査関連事案が 2 件発生しました。過去に発生したアルコール検査事案に対する水平展開が十分に実施されていなかったという反省の下、徹底した原因究明と再発防止策の検討を実施しました。各事案の概要を以下に示します。

事例

事象 1:

2023 年 8 月 21 日、チャーター便の添乗整備士として出張していた整備士が、整備規程および業務規程に定めるアルコール検査を実施しないまま、徳島空港において初便前点検を実施し、チャーター便を出発させてしまった。

原因:

従来の対策は、出張者本人の自覚に頼る体制であり、出張者本人が検査を忘れてしまうと、出発までに誰も気付かない仕組みになっていた。

再発防止策:

シフト責任者へリマインド電話を掛けるシステムを導入することで、出張者本人が忘れた場合も、第三者が気付ける体制を整えた。

事象 2:

出頭した運航乗務員に対して定められた手順に基づき乗務前のアルコール検査の立ち会いを行った立ち会い者が、社内規程に定められたアルコール検査の実施時に求められる第三者立ち会い者の条件を満たしていなかった。当該立ち会い者は、結果として計 6 組(12 名)の運航乗務員のアルコール検査の立ち会いを行い、当該運航乗務員が計 11 便の運航便の乗務を行った。

原因:

客室業務グループ員が運航乗務員のアルコール検査立ち会いをすることが出来るかどうかについて疑問が生じた際、これを完全に解消することなく、思い込み等により業務を進めた。

再発防止策:

運航乗員部と客室乗員部で協議の上、条件を満たした者は運航乗務員、客室乗務員双方の立ち会いができるように規程類を見直し、立ち会い者リストを統一した。また、社内ポータルサイトに掲載し、最新の立ち会い者リストを閲覧できる環境を整えた。

2.3. イレギュラー運航

2023 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 10 件でした。

発生日	2023 年 4 月 24 日
機材	JA03FJ(ERJ-170-200STD 型機)
便名	230 便(神戸⇒松本)
事象	離陸滑走中、第 2(右側)エンジンの抽気系統に不具合が発生したことを示す計器表示があったため、離陸後引き返した。
原因	エンジンの圧縮機から取り出した圧縮空気、もしくは空調システムのコンポーネントが過剰な圧力状態にあることを検知したことにより表示されたと考えられる。
整備処置	第 2(右側)エンジンの抽気系統のスイッチをリセットし、その後エンジン試運転を行い不具合が解消された。

発生日	2023 年 5 月 20 日
機材	JA10FJ(ERJ-170-200STD 型機)
便名	321 便(名古屋小牧⇒熊本)

事象	離陸直後に燃料系統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	燃料システム内の圧力を監視するスイッチに不具合が考えられる。
整備処置	第1エンジンの燃料系統スイッチの異常が見つかったため、部品交換を行い不具合が解消された。

発生日	2023 年 5 月 27 日
機材	JA14FJ (ERJ-170-200STD 型機)
便名	351 便 (名古屋小牧⇒花巻)
事象	上昇中、ブレーキ系統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	航空機のアビオニクスネットワークに関連するコンポーネントやシステムの一部に不具合の可能性が考えられる。
整備処置	航空機の電源供給システムをリセットしたところ、メッセージが消え、不具合が解消された。

発生日	2023 年 5 月 28 日
機材	JA14FJ (ERJ-170-200STD 型機)
便名	942 便 (高知⇒名古屋中部)
事象	地上走行中、ステアリングに不具合が発生したため、滑走路付近の誘導路上で停止した。チェックリスト実施によりステアリングが正常となったため自走によりスポットへ移動開始するまでの間、滑走路が閉鎖された。
原因	航空機の飛行制御システムのコアコンポーネントの一部に不具合の可能性が考えられる。
整備処置	航空機の電源供給システムのリセット、関連システムのモジュール交換およびテストを行い、その後、確認飛行を実施して不具合が発生しないことを確認した。

発生日	2023 年 7 月 26 日
機材	JA12FJ (ERJ-170-200STD 型機)
便名	504 便 (新潟⇒福岡)
事象	上昇中、高揚力装置(フラップ)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	航空機の左側に位置する 2 番目のフラップを操作するための部品に不具合の可能性が考えられる。
整備処置	左側に位置する 2 番目のフラップを操作するための部品に不具合が見つかったため、当該部品の交換を実施し不具合が解消された。

発生日	2023 年 11 月 6 日
機材	JA05FJ (ERJ-170-200STD 型機)
便名	363 便 (名古屋小牧⇒青森)
事象	離陸上昇中、機長席側の操縦室窓から異音が発生したため引き返した。
原因	操縦室の左側前面の窓の周りに取り付けられているモイスチャーシールの一部が剥がれていたためと考えられる。
整備処置	操縦室の左側前面の窓の周りに取り付けられているモイスチャーシールの修復を実施し不具合が解消された。

発生日	2024 年 1 月 13 日
機材	JA03FJ (ERJ-170-200STD 型機)
便名	211 便 (松本⇒新千歳)
事象	飛行中、機体前方左側の客室扉が確実に閉じられていないことを示す計器表示があったため、目的地を変更した。

原因	前方乗客用ドアのロック機構に関連するインジケータシステムの一部機能の不具合の可能性が考えられる。
整備処置	前方乗客用ドアのロック機構に関連するインジケータを固定するピンを交換して、不具合が解消された。

発生日	2024 年 2 月 14 日
機材	JA12FJ (ERJ-170-200STD 型機)
便名	7786 便 (下地島⇒静岡)
事象	飛行中、第 1 (左側) エンジンの発電機に不具合が発生したことを示す計器表示があったため、目的地を変更し、着陸後、滑走路上で停止した。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	発電機とその制御ユニットが統合された装置に不具合の可能性が考えられる。
整備処置	第 1 (左側) エンジンの発電機とその制御ユニットが統合された装置を交換して不具合が解消された。

発生日	2024 年 2 月 18 日
機材	JA12FJ (ERJ-170-200STD 型機)
便名	383 便 (名古屋小牧⇒山形)
事象	離陸後、脚上げ操作を実施したが、脚が上がらなかったため引き返した。
原因	着陸装置を操作するためのレバーに不具合の可能性が考えられる。
整備処置	着陸装置を操作するためのレバーに不具合が確認されたため、当該部品を交換して、不具合が解消された。

発生日	2024 年 3 月 29 日
機材	JA16FJ (ERJ-170-200STD 型機)
便名	204 便 (福岡⇒松本)
事象	着陸後、滑走中、ステアリング等に不具合が発生したことを示す計器表示があったため、滑走路上で停止した。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	モジュラー型アビオニクスユニットの一部に不具合の可能性が考えられる。
整備処置	モジュラー型アビオニクスユニットに関係する部品を交換して不具合が解消された。

2.4. 行政処分・行政指導

2023 年度は、国から受けた事業改善命令、厳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. 2023 年度の安全目標の達成状況

2022 年度の安全目標のレビュー結果に基づき、2023 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 (2022 年度目標値と同じ値)

安全重点施策の方針	・ 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。
-----------	---

安全目標①については、目標値 0.40 に対して対象事象は 8 件で実績値は 0.22 となり、目標を達成しました。

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	・ 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。

安全目標②については、目標値 1.10 に対して対象事象は 22 件で実績値は 0.66 となり、目標を達成しました。

2023 年度は、コロナ禍終息の影響もあり、安全目標①および②とも目標値をかなり上回る状態で推移しており、2022 年度と比較して大幅な改善が見られました。

③「安全行動に対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、それを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、定例会議やデブリなどの機会を利用して安全をテーマに討議を行い、自身の業務を振り返ることで、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、それを実践する。コミットメントの定着状況については、年末年始の輸送安全総点検などの機会に評価する。

ヒューマンエラー防止の観点で、全社員がコミットメントを作成し個人の意識の向上を行った。アンケート調査の結果より、約 80%の方が効果のあったとの回答を得ており、個人の安全意識の向上に成果があったと考えられるため今後も継続することとした。

3.2. 2024 年度の安全目標

3.2.1. 全社安全目標

2023 年度は、2022 年度と比較して大幅な改善が見られましたが、ヒューマンエラーを完全にゼロにするのは困難であること、また、安全目標②のほうでは、TCAS RA に伴う回避操作や無申告危険物輸送など、当社の改善努力だけでは改善が難しい事象や、ITT 運用限界超過や客室非常用照明の不作動など、対策が取りにくい事象も見られることから、安全指標は継続し、2026 年度までの 3 年計画で更なる改善を図り、安全目標①は 0.30、安全目標②は 0.80 を目指すこととしました。この方針の下、2024 年度は、中間目標として下表のような目標値としています。

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	0.36 以下

安全重点施策の方針	・ 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。
-----------	---

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	1.00 以下
安全重点施策の方針	・ 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

アンケート調査の結果、回答者の約 80%の方が安全意識の向上に効果があったと回答しており、引き続き安全に関する個人の意識付けを定着させるために継続する。ヒューマンエラー防止の観点からも、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、さらに進化させた形で活動を行う。
--

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	・ BowTie(ボウタイ)分析手法を用いた分析の深掘りと効果的な再発防止策を実施する。 ・ 各自のコミットメントの実施状況についてブリーフィング等でレビューを行う。
訓練審査部	・ CBTA(注 1)(Competency-Based Training and Assessment/コンピテンシー・ベースド・トレーニング・アンド・アセスメント)において ADDIE(アディ)モデル(注 2)を回すべく、Outer Loop、Inner Loop の体制を構築し、効果的・効率的な訓練審査を目指す。 ・ 定期訓練データを分析し、定期的に全乗員へフィードバックを行うことにより、安全への意識向上およびレジリエンスの醸成をはかる。
シミュレーター事業部	・ 目標を設定してシミュレーターの維持管理を行い機材の品質を維持する。 ・ 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を行う。
運航部	・ 緊急事態発生時の模擬演習実施による地上運航従事者の技量向上をはかる。 ・ 飛行データの解析を確実に実施し、FOQA レポートで紹介することで安全運航に対する意識の向上をはかる。 ・ 滑走路・誘導路の誤進入対策のため、過去の報告書や他社事例をもとにホットスポットを周知する。
客室乗員部	・ アルコール検査失念防止のための部内教育を更新し、拡充をはかる。 ・ 自社と他社の事例をタイムリーに水平展開し、客室乗員部独自の安全教育(E ラーニング)やヒヤリハット、DESK チーム主導の KYT 活動などを通じて、対応能力を向上させ、ヒューマンエラーや機内でのお客様や乗務員の負傷防止に努める。
空港業務部	・ 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を行う。 ・ 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を行う。 ・ 年間スケジュールの作成推進と支店ごとの実態を反映した人材育成を行う。
整備部門	・ ヒューマンエラーによるイレギュラー事象等を削減する取組を実施する。 ・ 安全上のトラブル(機材起因)削減のための予防整備を推進する。

安全推進部	・ 人的要因が関係するイレギュラー事象等の削減のための支援活動の推進を行う。 ・ 指摘事項区分および監査手法の見直しを行い、効果的な安全監査を実施する。 ・ 無申告危険物輸送削減のための施策を実施する。 ・ 安全行動に対するコミットメントの作成と実践を行う。 ・ 現行規程や手順に係る問題点を抽出、整理し見直しをはかる。
-------	--

(注 1) CBTA(Competency-Based Training and Assessment)は、航空業界において、訓練と評価の方法として広く用いられているアプローチで、単なる知識やスキルの習得にとどまらず、実際の業務における能力(コンピテンシー)を重視して訓練や評価を行う方法論である。

(注 2) ADDIE モデル:教育やトレーニングプログラムを効果的に作成するためのフレームワークで、Analysis(分析)、Design(設計)、Development(開発)、Implementation(実施)、Evaluation(評価)の5つのステップで構成されている。

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。

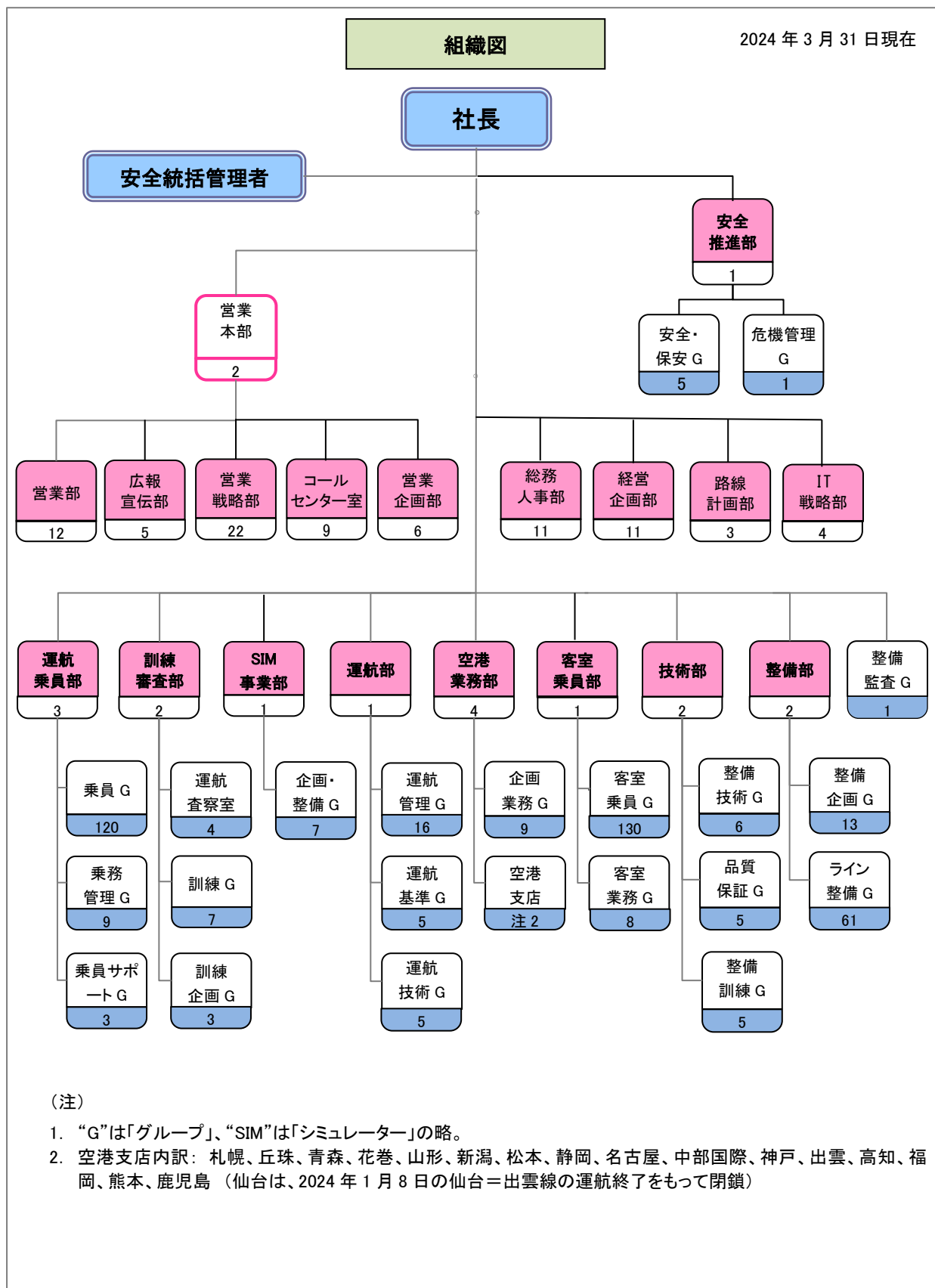
この4本柱のうち、リスクマネジメントと安全保証は、車の両輪のようなものです。リスクマネジメントのプロセスでは、日常的に発生している様々な事象からハザード(不安全要因)を特定し、リスクを評価し、リスクに応じて、必要な対策を講じます。一方の安全保証のプロセスでは、対策が適切に実施されているか、効果があるか確認し、必要により対策の見直しを実施します。このプロセスを継続的に実施し、安全性の向上を図ります。以下のページでは、これらの要素について、当社の取り組みを説明します。



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)

2024 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	123 名(機長 60 名)
客室乗務員	130 名(前任客室乗務員 74 名)
地上運航従事者	17 名(運航管理者 10 名)
整備従事者	61 名(確認主任者 33 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、以下の権限を有しています。

- ・ 安全管理体制を導入し、有効に機能させる。
- ・ 安全に係る基本方針を示し、社内に周知し徹底を図る。
- ・ 全社的な安全目標を定め、社内に周知し徹底を図る。
- ・ 安全の基本方針、安全目標の達成など安全管理体制を有効に機能させるために必要なリソースを確保し、適切に配分する。
- ・ 航空機の運航リスクの軽減、許容に関して決断を下す。
- ・ 安全統括管理者を選任し、安全統括管理者の提言を尊重すると共に、組織の責任と権限を明確に定める。

(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。

現在の安全統括管理者 荒金 修については、航空法施行規則 212 条の 5 および関連通達に基づいて当社安全管理規程に設定されている以下の選任要件を満足することを確認のうえ、2021 年 5 月 14 日付で選任届を東京航空局長に届出済です。

《安全管理規程の選任要件》

- ・ 会社の役員である。
- ・ 通算して 3 年以上、航空運送事業の実施、または管理の総括に関する業務の経験を有する者、または国土交通大臣がこれと同等以上の能力を有すると認めた者。
- ・ 過去 2 年以内に国土交通大臣の命により安全統括管理者を解任された前歴がない。

(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。具体的な業務を表に示します。

部	主な業務(G:グループ)
運航乗員部	・ 運航乗務員の乗務の遂行と日常の技量管理に関する事項(乗員 G)

	・ 運航乗務員の乗務割作成および運用、運航乗務員の資格管理(乗務管理 G) ・ 運航乗務員の採用・養成等に関する手続き、健康管理、貸与品に係わる事項(乗員サポート G)
運航部	・ 運航管理・運航統制業務の実施とこれらに係わる教育、訓練、要員養成、設備準備、等の業務実施(運航管理 G) ・ 運航方式・基準の設定、運航部門内予算・組織の総合調整業務(運航基準 G) ・ 運航技術に関する基準・マニュアルの設定維持管理、運航技術上の技術解析等(運航技術 G)
訓練審査部	・ 運航乗務員の審査の実施とそれに関わる計画策定、対官庁業務、各種支援業務等の遂行に関わる事項(運航査察室) ・ 運航乗務員の教育・訓練の実施とそれに関わる計画策定、対官庁業務、各種支援業務等の遂行に関わる事項(訓練企画 G) ・ 運航乗務員の教育・訓練の実施、これに関わる各種支援業務等の遂行に関わる事項(訓練 G)
シミュレーター事業部	・ シミュレーターの整備・運用および認定維持に関わる事項(企画・整備 G)
客室乗員部	・ 客室乗務員による乗務の実施、ならびに、これに不随する品質企画、審査、訓練等の業務(客室乗員 G) ・ 客室乗務員の乗務割の作成およびの日常乗務管理業務(客室業務 G) ・ 機内サービス用品の企画・管理(客室業務 G)
空港業務部	・ 空港における旅客、貨物取扱業務、ランプハンドリング業務全般に関わる実施計画、人員計画の策定およびその遂行に関わる事項(企画業務 G) ・ 定期便就航空港における支店運営、委託先管理、空港事務所等との連絡・調整業務(各空港支店)
整備部	・ 航空機整備作業の遂行、機材品質の確保、訓練の実施、部品その他の管理に係わる事項(ライン整備 G) ・ 航空機整備に関する生産管理、委託管理、資材管理、および設備管理に係わる事項(整備企画 G)
技術部	・ 航空機整備の品質保証に係る事項(品質保証 G) ・ 航空機整備の技術管理に係る事項(整備技術 G) ・ 整備部門における教育訓練に係る事項(整備訓練 G)
安全推進部	・ 安全管理・航空保安・危険物取扱の総括(安全・保安 G) ・ 危機管理・事故処理および環境管理の総括(危機管理 G)

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、2023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

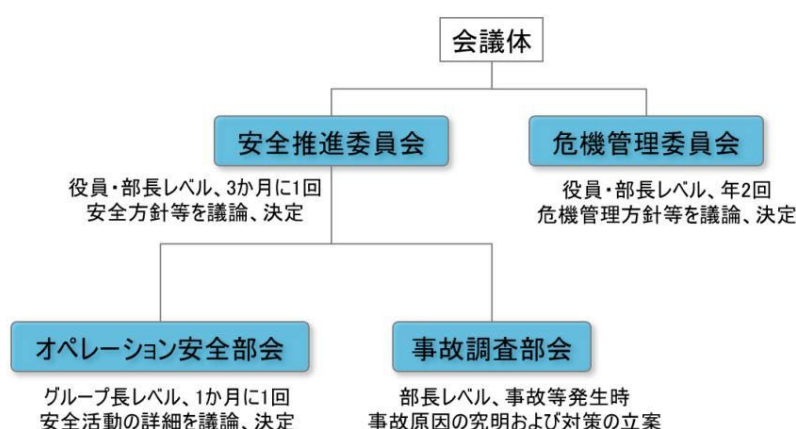
着度や有効性が評価されるまでフォローする体制を構築し、万全を期しています。

(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 2023 年 10 月 19 日と 12 月 27 日に開催し、これをもって当該重大インシデントに係る事故調査部会を終了しました。

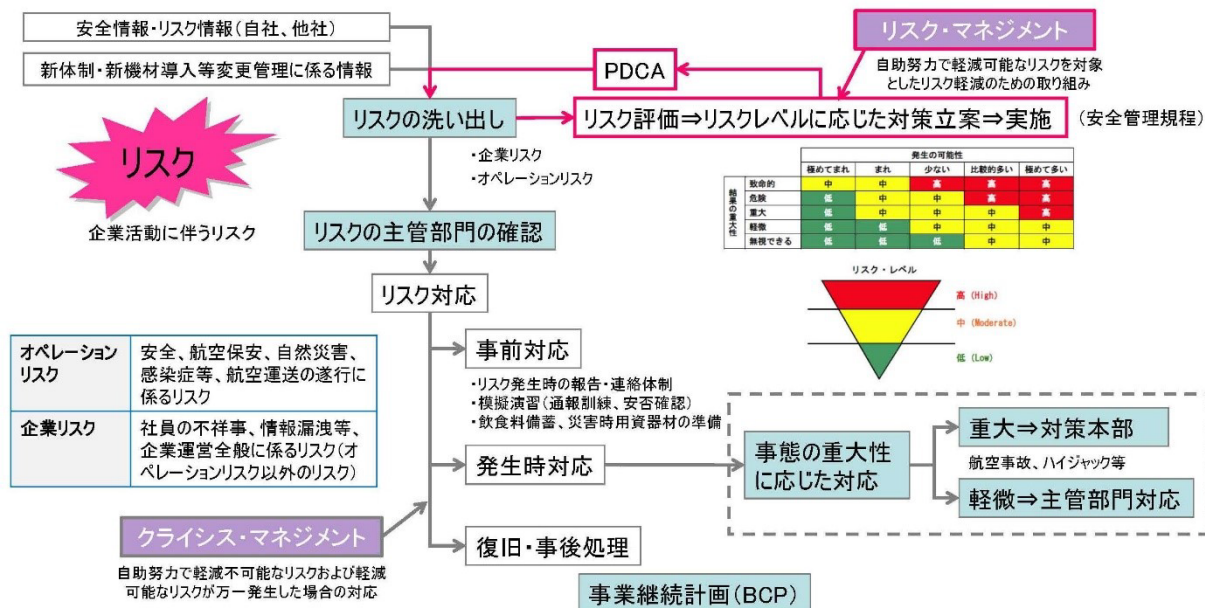
(4) 危機管理委員会

原則とし年 2 回、6 月と 12 月に開催しています。2023 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ました。

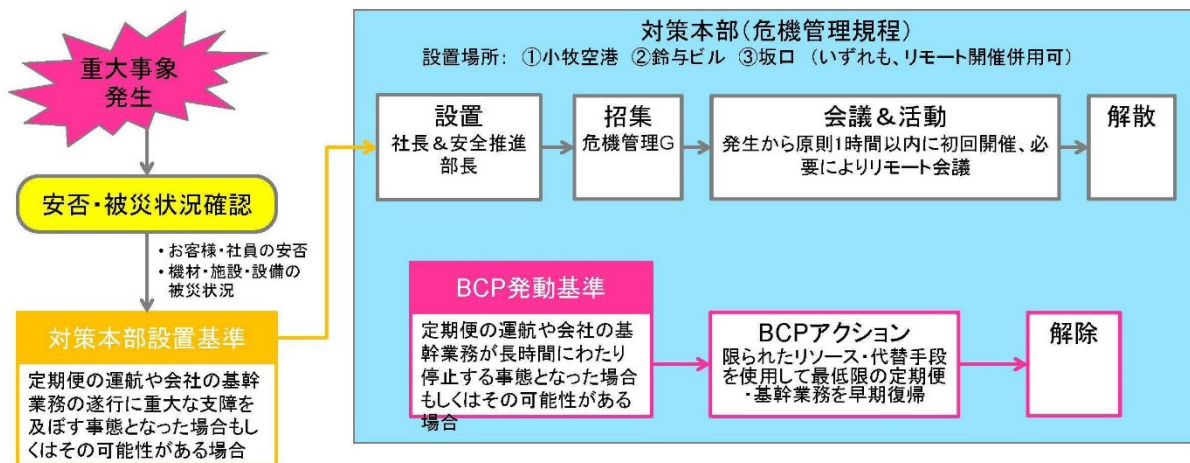


4.2.5. 危機管理体制

航空会社の業務には様々なリスクがあり、航空事故のように自分たちの努力で未然防止が可能なものと、地震や津波のように、発生そのものは防止できず、発生した場合の被害を最小限に抑える努力に傾注せざるを得ないものに分けられます。前者については、安全管理規程に記載しているリスクマネジメントのしくみ(本報告書 4.3.1 項参照)で対処していますが、後者については、対応方針を危機管理規程に定め、対象となるリスクの洗い出し、リスク対応としての事前対応、発生時対応および復旧・事後処理の基本方針と手順を定めています。下図は、こうした危機管理対応の基本的な考え方を示したものです。



リスク発生時の具体的な対応は、事態の重大性に依じて対応することとしており、重大な航空事故が発生した場合や、地震・津波で社員も被災し、要員の確保が難しい場合には、対策本部を招集し、既存の組織体制を超えた指揮命令系統で対応することとしています。特に、地震・津波等で空港が甚大な被害を受けた場合には、限られたリソースや代替手段を使用して最低限の定期便や会社の基幹業務を早期に再開するため、事業継続計画(BCP)を発動し、対処することとしています。下図は、対策本部設置やBCPの発動に係る基本的な考え方を示したものです。



事業継続計画(Business Continuity Plan: BCP)とは、会社の重要な業務の継続が危ぶまれるような緊急事態が発生したときに、損害を最小限に抑え、社会的信頼を回復し、事業の継続や復旧を図るための計画を言う(危機管理規程)

航空会社として対処しなければならないリスクには、航空事故や地震・津波等の自然災害のリスク以外にも、サイバーテロ等の情報システムに係るリスクや新型コロナウイルスに代表される感染症のリスクなどもあります。様々なリスクの中でも、これらのリスクについては、重点的に対処すべきリスクとして、当社危機管理規程の中で、平時対応や模擬演習等の具体的なアクションを定め、対処することとしています。

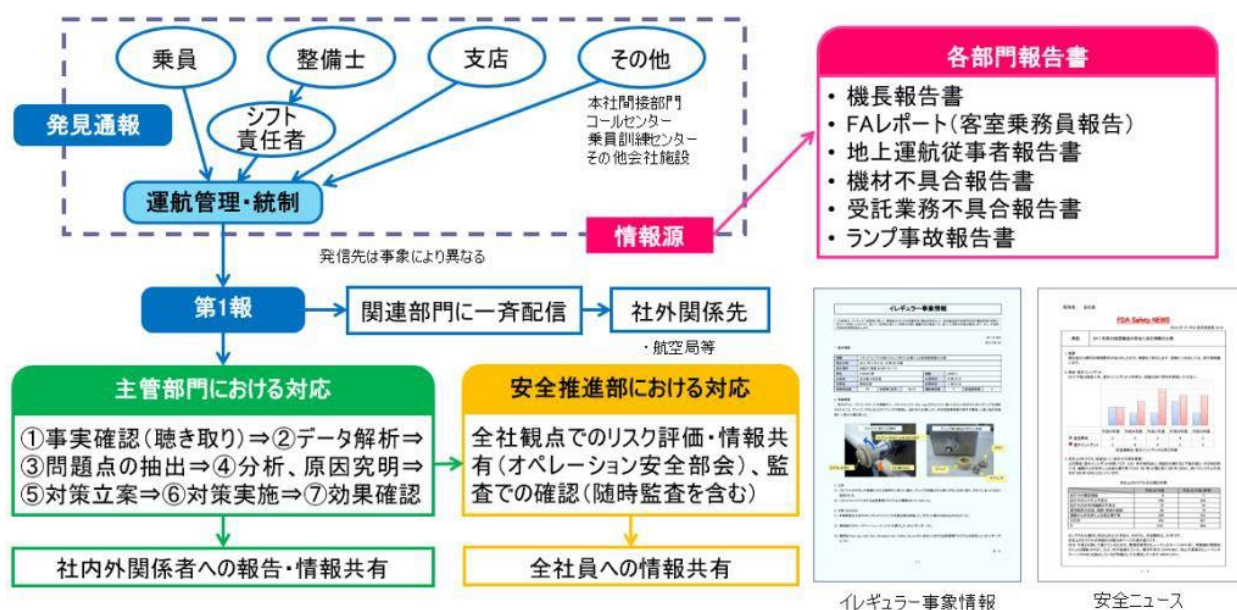
なお、航空事故や重大なシステム障害発生時など、お客様からの問合せが殺到する可能性がある場合には、通常のコールセンターのほかに、専用の問合せ電話窓口(フリーダイヤル)を設置することを検討して

おります。設置する場合には、当社ウェブサイトにてご案内いたします。

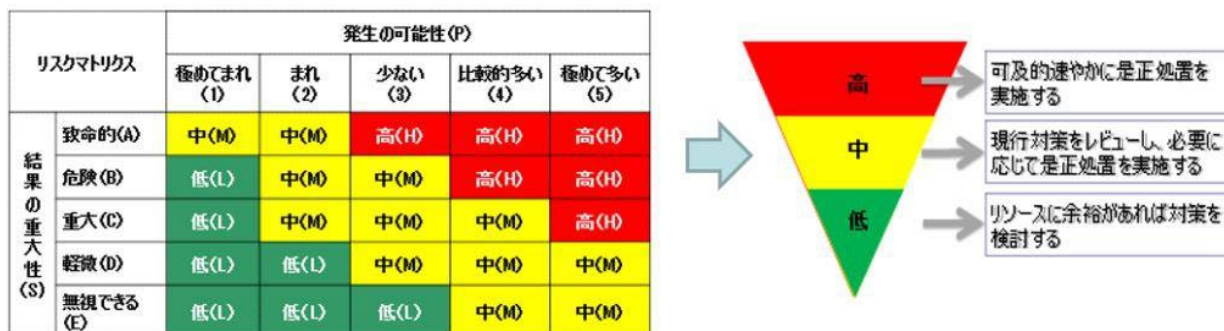
4.3. 安全管理活動

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。

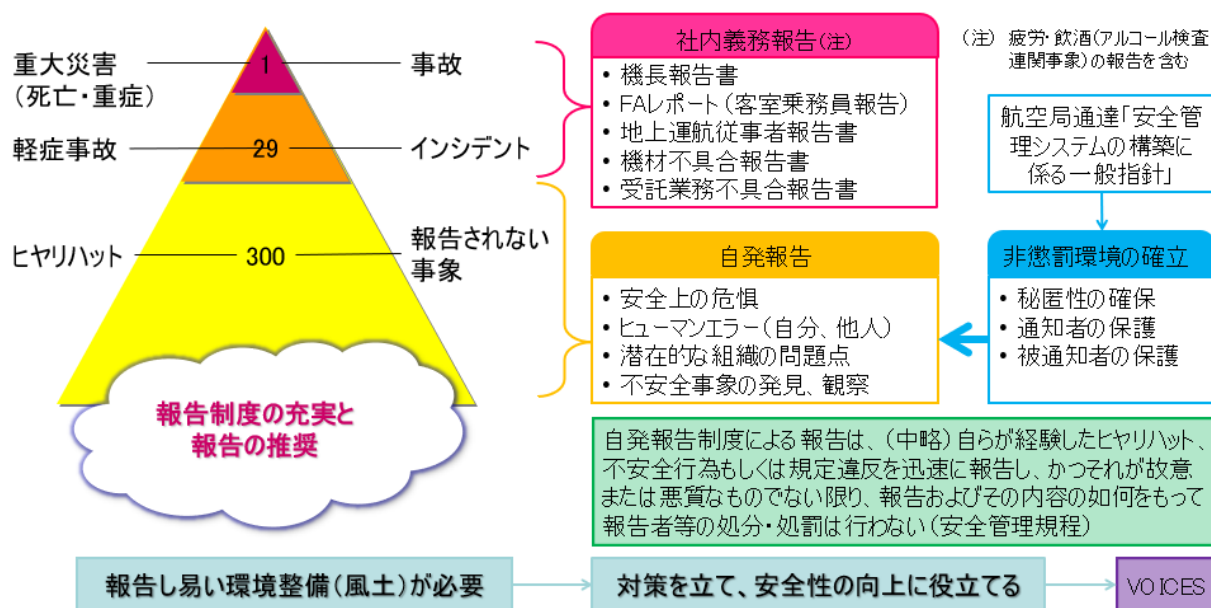


4.3.2. 報告制度

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、2023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	89
地上運航従事者報告書	4
航空機材不具合報告書	24
FAレポート(客室乗務員報告書)	64(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・レポート・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ることとして

います。

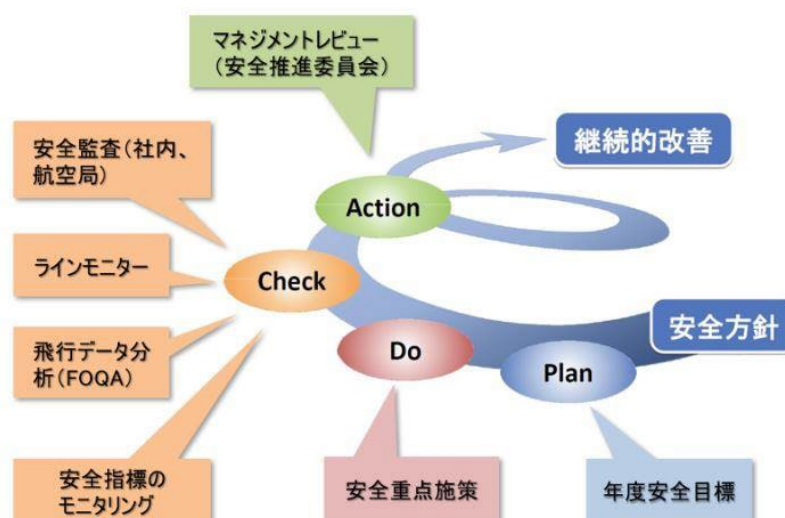
2023 年度のヒヤリハット報告件数を下表に示します。2023 年度は、年度を通じて 448 件の報告が上がっています。

運航乗員	運航管理	空港業務	整備	客室	安全推進	その他
21	29(注)	292(注)	10	92	4	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

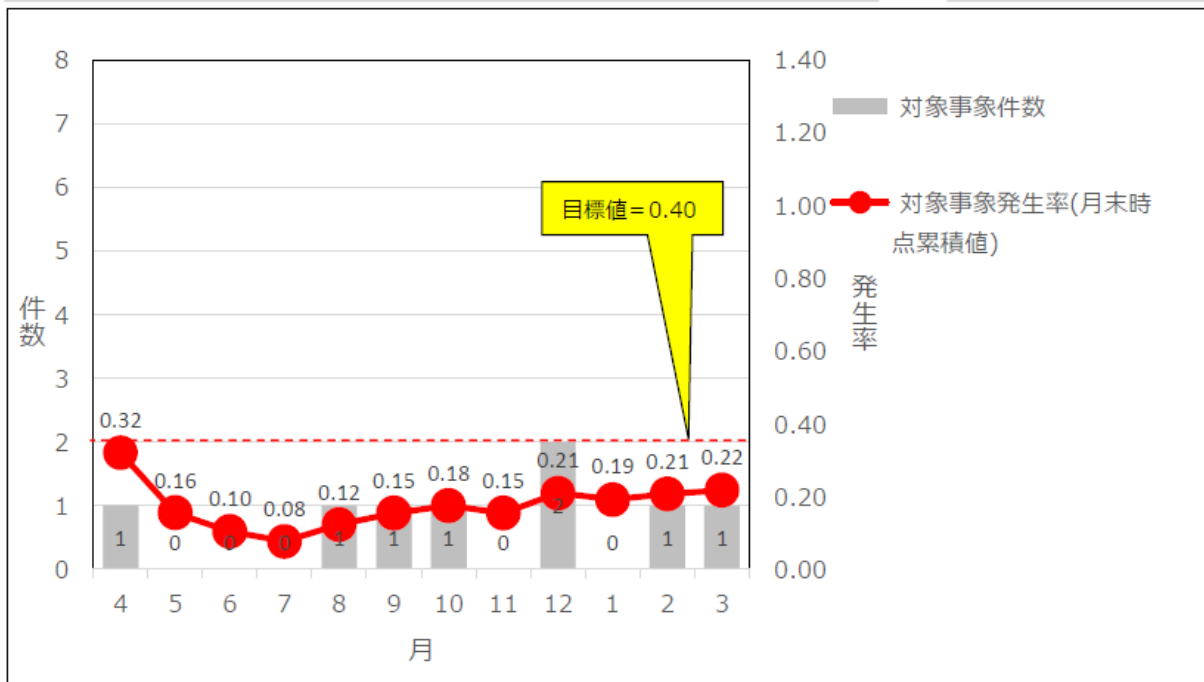
下図は、2023 年度の全社安全目標①のモニター用グラフです。このような形で、毎月開催しているオペレーション安全部会で進捗状況を確認し、必要により対策の検討を行うこととしています。

2024/4/17 安全推進部

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**
(2022年度目標値と同数値 2022年度実績値：0.50)

実績：0.22(8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故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。



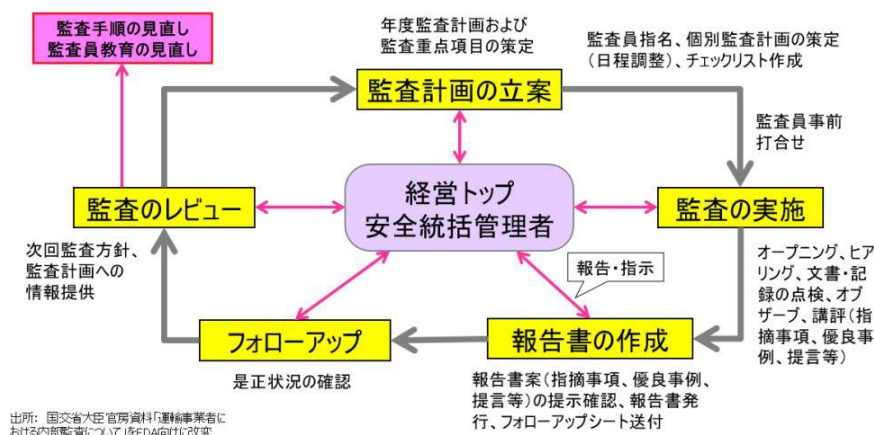
(3) ラインモニター

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、2023年度は、5回のラインモニターを実施しました。

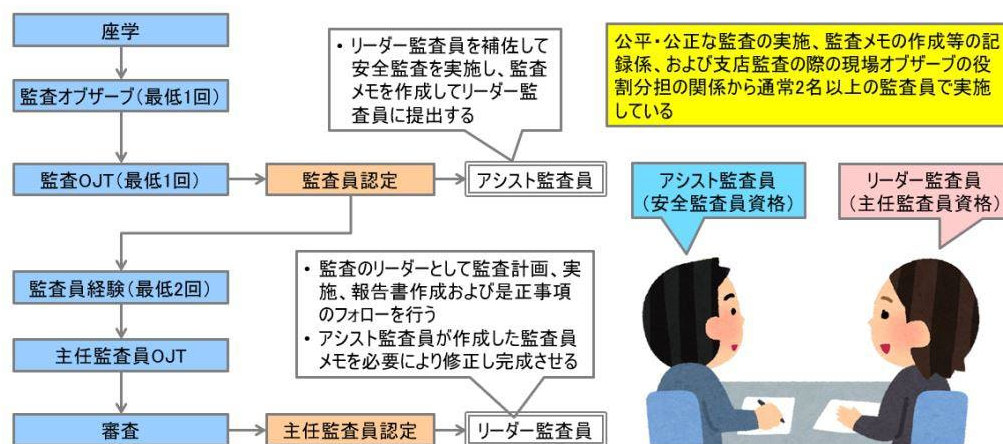
4.3.4. 安全監査

(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。



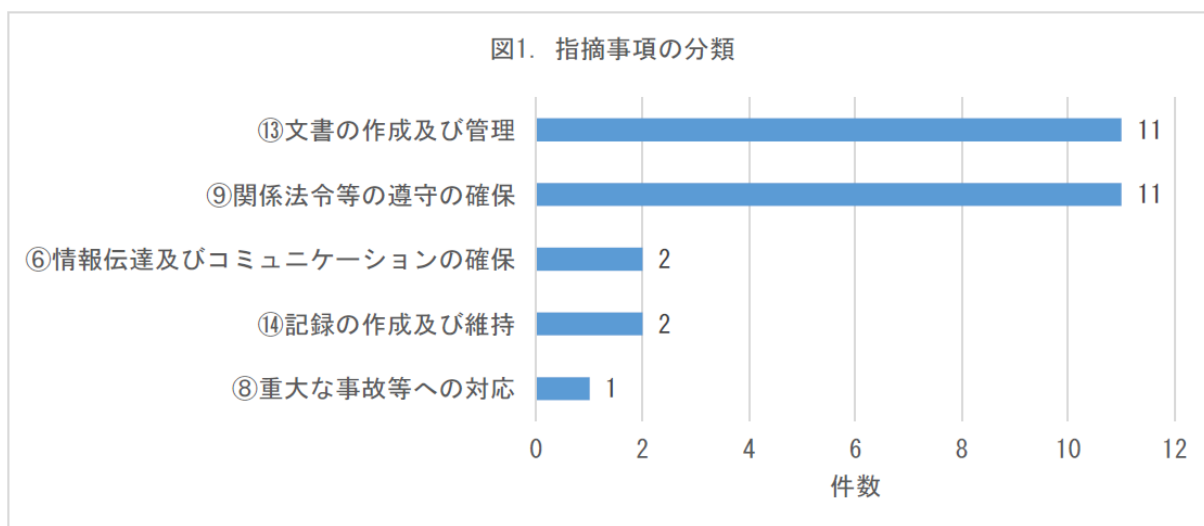
監査には、年度計画に基づいて計画的に実施する「定例監査」、不具合事象の発生を受け、改善処置が適切に実施され有効に機能していることを確認するために、必要に応じて実施する「随時監査」、およびこれらの監査が何らかの理由により予定通りに実施できなかった場合に実施する「再監査」の 3 種類の設定があります。

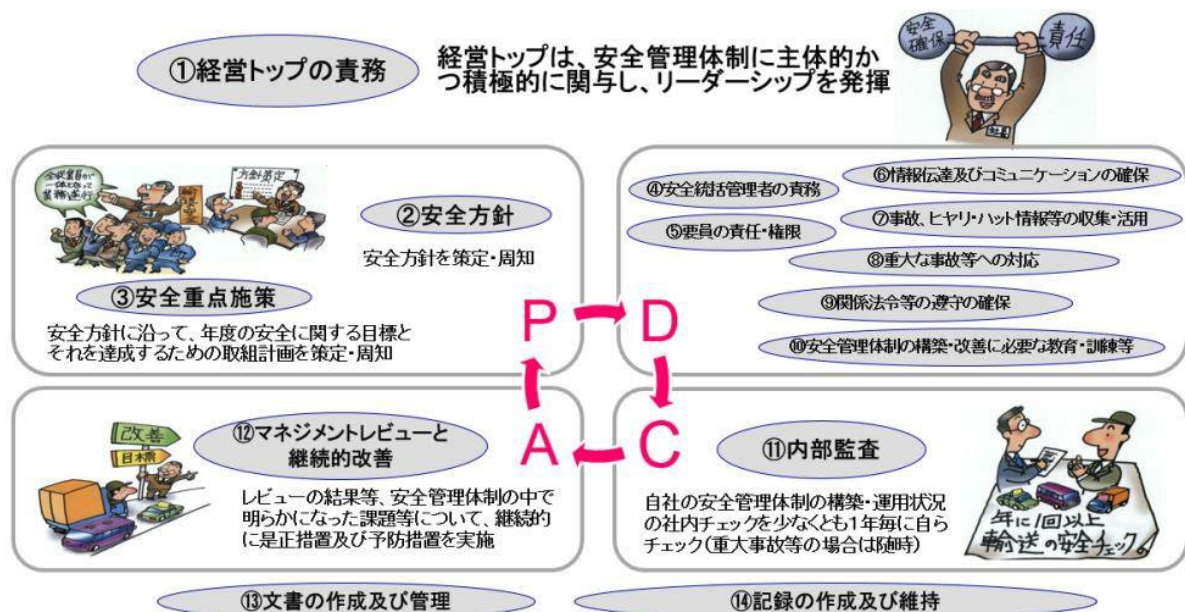
また、監査の対象部門の業務内容に応じ、「本社部門」と「空港支店」に分けて監査の実施基準を設定しています。本社部門は、毎年度 1 回以上、空港支店に対する監査は、2 年度に 1 回以上定例監査を実施することとしています。なお、本社部門のうち、直接オペレーションに関与していない部門については、個別に評価することにより、2 年度に 1 回以上としている場合があります。

(2) 2023 年度の安全監査実施結果

2023 年度は、定例監査として本社 24 部門と 13 空港支店、随時監査として本社 4 部門の延べ 41 部門・空港支店に対して監査を実施しました。指摘事項の件数は 27 件であり、全件改善処置が完了しています。

当社は、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。2023 年度は、「文書の作成・管理」および「関係法令等の遵守の確保」に係るものが 11 件で最も多く、次いで、「情報伝達及びコミュニケーションの確保」「記録の作成・維持」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。2023年度の優良事例の総件数は46件でした。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、2023年度は、客室業務グループにおける「ヒヤリハットに関する取組み」を取り上げました。報告書様式に工夫がなされ、予め設定された項目に従って記載していくことで、リスク評価や要因分析の役に立つ情報が得られるようになっている点を評価したものです。

4.3.5. マネジメントレビュー

(1) 2023年度のマネジメントレビューの概要

2024年3月に開催した第71回安全推進委員会にて2023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。

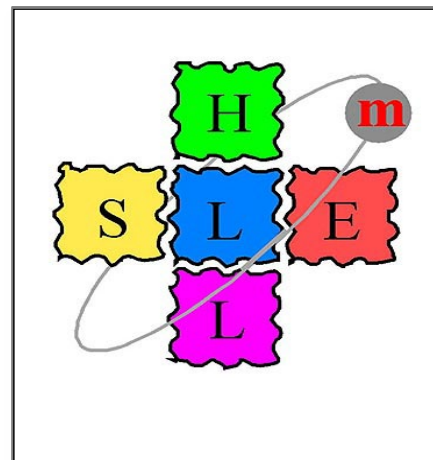
- ・ アルコール検査に係る義務報告事案が2件発生し、過去の対応策が不十分だったとの反省の下、徹底した原因究明と水平展開を行い、再発防止策を実行に移したうえで、随時監査で実施状況を確認したが、引き続き、監査などの機会を活用してアルコール検査体制の有効性を確認する必要がある。
- ・ 運航乗務員の操縦操作に係るヒューマンエラー事案に対する要因分析の深堀のために、分析ツール(BowTie等)を導入し、研修も実施しているが、まだ十分に活用できていないため、引き続き分析方法の習熟を図る必要がある。その他の部門における不具合事象の分析についても、実施要領を見直して、効果的な分析の推進を図る必要がある。

(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)



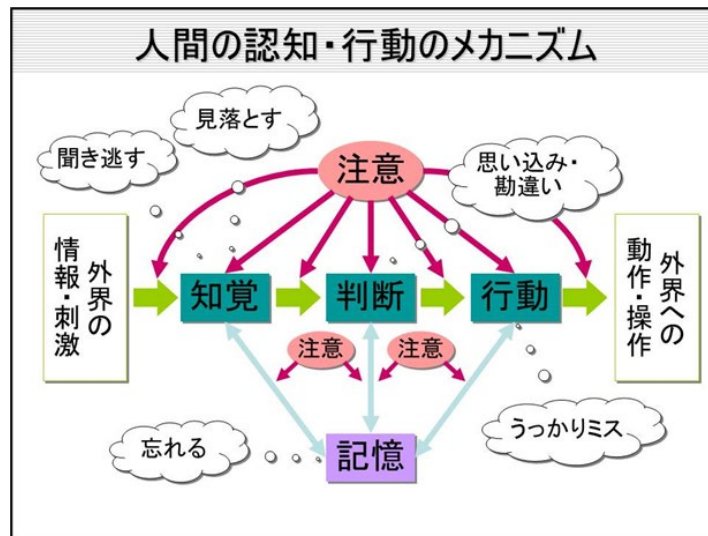
M-SHEL モデルによる分類結果は、下表の通りであり、例年と比べて大きな差異はありませんでした。

M-SHEL モデル要素別件数

M-SHELL モデル要素	年度別件数				
	2019	2020	2021	2022	2023
L/L-L	70	49	73	77	73
L-H	45	44	56	35	39
L-E	38	18	19	26	42
L-S	19	4	21	17	13
M	1	2	3	1	3

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、2022 年度と比較すると、2023 年度は以下の特徴が見られました。

- ・ 知覚(認知確認)エラーに関連する事象の減少
- ・ 行動(操作・動作)エラーの増加
- ・ 記憶エラーの減少



要素別件数

要素	詳細項目		年度別件数				
			2019	2020	2021	2022	2023
L	① 知識不足・理解不足		15	14	4	6	7
	ヒューマンエラー	② 知覚(認知・確認)エラー	15	9	17	15	12
		③ 判断(判断・決定)エラー	21	5	13	13	13
		④ 行動(操作・動作)エラー	10	18	5	6	11
		⑤ 記憶エラー	9	8	12	16	7
	⑥ その他(安全阻害行為他旅客に起因するもの)		16	2	41	45	42
L-L	⑦ コミュニケーション・連携に係るもの		7	6	12	6	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

2023 年度は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
丘珠(運航地方基地)	2023-06-08～09	なし
名古屋(本社)	2023-07-25～27	なし
静岡(運航乗務員訓練所)	2023-09-04～05	なし
鹿児島(運航地方基地)	2023-11-09～10	なし
札幌(運航地方基地)	2023-11-16～17	なし
名古屋(客室訓練所)	2023-12-08	なし
名古屋(本社)	2024-01-23～25	なし

4.3.7. 運輸安全マネジメント評価

2023 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。

4.3.8. 情報共有

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 2023 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	1
安全推進部長通達	8
安全ニュース	5
イレギュラー事象情報	11
JTSB 報告書概要	5

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



重大事象発生時の
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

4.3.9. 文書管理

安全管理規程、運航規程および整備規程等の業務に必要な規程類を設定し、関連法令の改正や安全管理システムの見直しに伴う手順変更等をタイムリーに反映する仕組みを構築して、常に最新の状態で維持管理し、適切な規程類が業務に使用できるよう努めています。

また、安全情報の記録、安全監査の記録、安全推進委員会等の会議の資料や議事録、教育・訓練記録等の記録類を管理する方法を定め、正しい情報が必要な期間、適切に維持管理できるよう努めています。

4.4. 安全推進活動

4.4.1. 教育訓練

(1) 全社安全教育

当社は、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。加えて、安全啓発教育の一環で、アルコールに係る意識啓発教育(Eラーニング)を2021年度から毎年実施しています。



(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。



乗員訓練は、従来の操縦技量(テクニカル・スキル)中心の訓練から脱却し、状況認識や意思決定、リーダーシップやチームワークといったノンテクニカル・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)習得を目指す方向に転換しつつある

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し、適切に運用できることを確認後、2024 年 4 月から正式運用に移行しました。

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名古屋(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

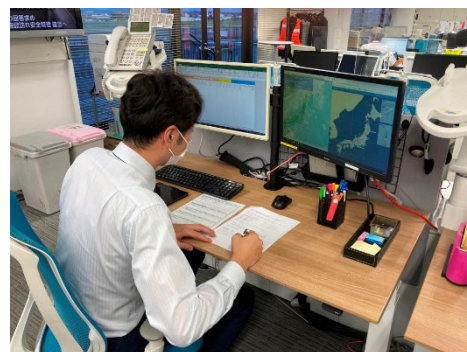


リチウム電池火災消火訓練

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。2023 年度は、2024 年 3 月 13 日に実施しました。今回は、対策本部内の情報共有方法およびフリーダイヤル設置とコールセンター支援体制の技術的確認を目的として、昨年と同様の事故シナリオにて実施しました。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。



(2) 名古屋小牧空港総合消火救難訓練への参加

2023 年 10 月 5 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、かつ夜間における事故対応訓練として 18 時 40 分から 20 時 00 分まで実施されました。

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) 自然災害演習

2023 年 9 月 22 日に、愛知県沖を震源とする大規模地震(南海トラフ巨大地震を想定)を対象とした自然災害模擬演習を、コンサルタント会社の協力のもと実施しました。この演習では、対策本部の立ち上げから安否確認、各拠点の被害状況の確認まで、一連の初動対応をシミュレーション訓練形式で実施し、必要なアクションの確認を行いました。今後も課題への対応を検討し、演習に反映していきます。



(4) 役員との直接対話

当社では、就航以来毎年、「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、役員との直接対話を実施しています。2023 年度のテーマは「安全行動に対するコミットメントについて」で、全 6 回、34 名の社員が参加しました。コミットメント設定の経緯や実践による成功例、実践しておけばよかった事例を話し合い、業務における意識や過去の学びをコミットメントに反映する意見が出されました。今年度はアサイン制に変更されたため、部署に偏りなく運航部門と間接部門の意見を幅広く収集できました。



(5) 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、「船舶と船員の視点から見る海運の安全運航」をテーマに日本郵船株式会社 海務グループ 安全チーム長 船長 神谷 敏充氏、森 映宏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。2023 年度は、前年度に引き続き熊本大学名誉教授の吉田道雄氏によるリーダーシップ・トレーニング研修を中堅社員や管理職に対して実施しました。講義やグループワークを通じて集団における人間の特性や組織におけるリーダーシップについて学び、安全な組織を実現できるよう取り組みました。



安全講演会「船舶と船員の視点から見る海運の安全運航」



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

(6) 夏季安全キャンペーン

当社は、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。2023 年度は、7 月 15 日から 8 月 31 日までの期間をキャンペーン期間とし、「安全行動に対するコミットメントの実践」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。

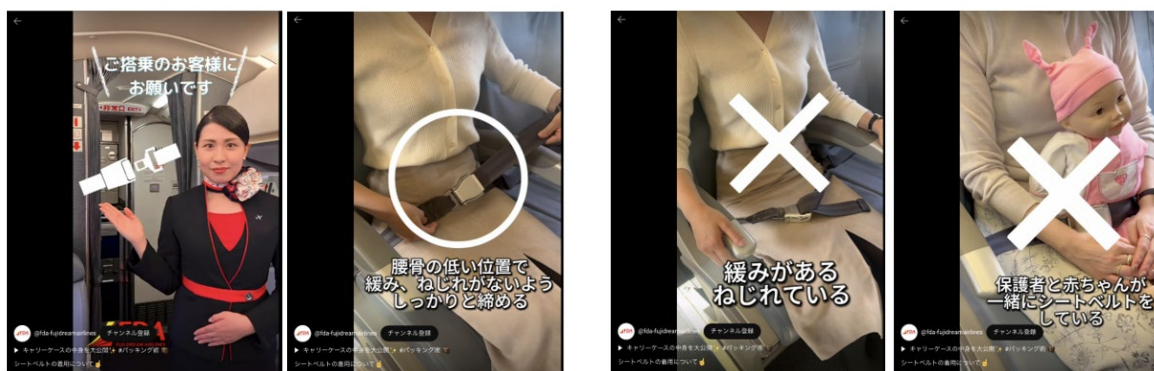


4.4.3. 各部門の安全推進活動

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

SNS を活用したお客様への安全啓蒙活動として、機内で安全かつ快適に過ごしていただくためのポイントを紹介したり、常時シートベルト着用の重要性や適切なシートベルトの着用方法について理解を促進し、負傷防止に努めました。



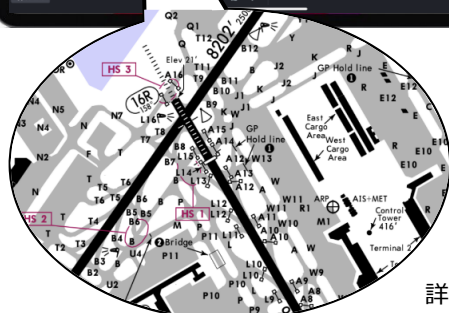
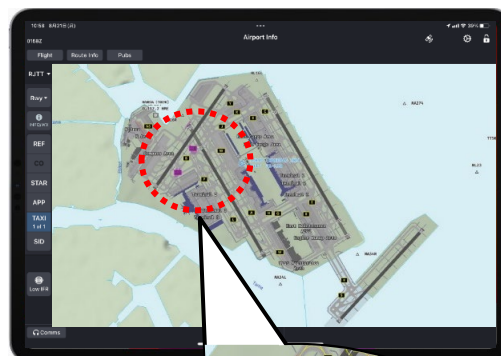
(2) 運航部での取り組み

運航部では、滑走路・誘導路誤進入の対策として、地上走行中に運航乗務員が使用する iPad アプリケーションの追加機能導入を行いました。これまで使用していたチャートに比べ、飛行場面の詳細表示が可能となり、リアルタイムで自機位置を表示できるため、複雑なレイアウトの空港においても滑走路・誘導路と自機の位置関係を把握しやすくなりました。

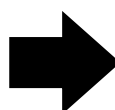
▼従前の Airport Chart



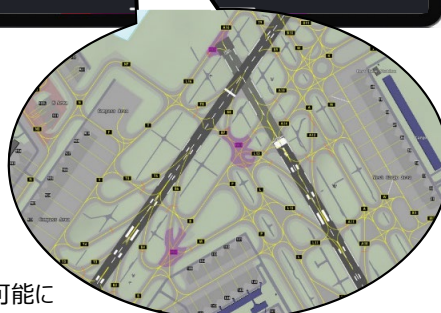
▼Airport Moving Map



例：羽田空港

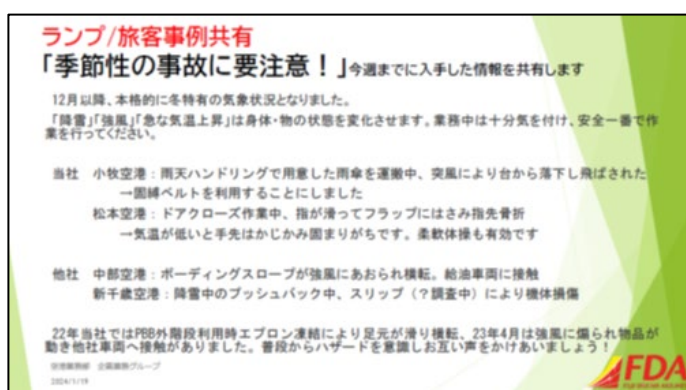


詳細情報の表示が可能に



(3) 空港業務部での取り組み

空港業務部では、各空港支店や業務委託会社に向けて、業務上の連絡事項や安全や保安関連情報を掲載した「空港通信」や、季節性の不具合事例を取り上げたニュースを発行し、タイムリーな情報提供に努めています。また、コミュニケーションの醸成が安全に繋がる事を考慮し、空港支店訪問の際は業務規程担当者とハンドリングスタッフがフランクに意見交換が出来る時間を設け情報収集を行っています。収集した情報の中から「航空機に適したチャイルドシート手配の困難さ」と「お子様と航空旅行を計画する親御さまの心配ごと」を解決するために、お子様の安全に配慮した「ハーネス式チャイルドシート(TSO-C100b承認商品)」を全機に装備し、23年7月から無料貸出をはじめました。



(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、従来から改善活動を募集して、発案者や実行者を表彰することを行ってきました。それに追加して GOOD JOB REPORT 制度を作り、お互いに褒めたり感謝したりする文化を醸成することで、成功事例に着目した能動的な安全活動につなげていきたいと考えています。改善活動と GOOD JOB REPORT については、年度毎に集計を行い、優れた社員に感謝の気持ちを込めて表彰をしています。

(5) 運航乗員部での取り組み

運航乗員部では、人的要因が関連するイレギュラー事象について深堀ができるように分析ツール BowTie の導入を進めてきました。乗員の中から 2 名の担当者を選任し、講習会の受講、実際に発生した事象を使ったトライアルでの分析等とおして技法の取得に努めてきました。BowTie については、今後も積極的に活用・浸透を図っていき、組織としての分析力の底上げを進めていきます。その他の取り組みとしては、部内へのイレギュラー事象の共有媒体である「Dream Tips」の運用による全運航乗務員への周知方法が軌道に乗ってきました。これにより将来にわたって所属する運航乗務員に対して過去事例とその対策を共有できる仕組みが整ってきました。

5. データ

5.1. 航空機に関する情報

2024 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	9.5 年	2,298 時間/機	2,091 サイクル/機

(注)JA04FJ(4 号機)は、2024 年 3 月に退役させ、2024 年 5 月 1 日付けで抹消登録されています。

5.2. 救急用具の装備状況

当社機には、航空法施行規則 150 条に基づき、以下のような救急用具が装備されています。

品目	説明
救命胴衣	飛行機が緊急着水した場合に身につける救命胴衣が、各座席下に備えられています。装着方法については、出発前に客室乗務員から説明がありますので、必ず確認してください。座席のポケットに収納されている安全のしおりにも説明があります。なお、救命胴衣は、緊急時以外には、お手を触れないようお願いいたします。また、幼児用も用意されており、必要時に客室乗務員からお渡しします。
救急箱	機内におけるお客様の怪我や急病の場合に使用する一般的な医薬品や医療用具を常備しています。
携帯灯(フラッシュライト)	機内の照明が使用できない場合にお客様の誘導等に使用するものです。また、夜間の緊急脱出等、必要な場合には、緊急脱出の際に、携帯することとしています。
航空機用救命無線機 (Emergency Locator Transmitter; ELT)	航空機が事故に遭った場合、遭難地点を探知させるための遭難信号を送信する無線設備です。墜落の衝撃を感知して自動的に遭難信号を発射する自動型の ELT を装備しています。
自動体外式除細動器 (Automated External Defibrillator, AED)	機内で心肺蘇生を必要とする事態が発生した場合に備え、AED を常備しています。当社客室乗務員は、万一の場合に備え、AED の使用方法についての訓練を受けております。
ドクターキット	機内で救急患者が発生した場合に、機内に乗り合わせた医師または医師の指示を受けた看護師が応急手当てに使用するため、航空局の通達で要求さ

	れた医薬品・医療用具を機内に常備しています。
感染予防キット	感染症の症状が疑われるお客様への対応時、または吐しゃ物等を処理する際に使用する医療用具(手袋、マスク、消毒剤等)を機内に常備しています。医師等に限らず乗務員または搭乗者が使用することができます。
蘇生キット	救急看護用として客室乗務員が使用できる人工蘇生機器(人工呼吸器具、聴診器、血圧計、その他の医療用具)を機内に常備しています。当社客室乗務員は、万ーの場合に備え、これらの人工蘇生機器の使用方法についての訓練を受けております。

5.3. 輸送実績

旅客の輸送実績(2023年4月1日～2024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	362	19,092	62.3%
札幌(新千歳)⇒松本	439	28,879	80.0%
札幌(新千歳)⇒静岡	453	27,769	74.0%
札幌(丘珠)⇒名古屋(小牧)	451	27,963	72.5%
札幌(丘珠)⇒静岡	208	12,754	79.6%
札幌(丘珠)⇒松本	211	12,747	73.1%
青森⇒名古屋(小牧)	1,173	64,420	64.8%
青森⇒神戸	303	16,143	62.6%
花巻⇒名古屋(小牧)	1,301	69,682	64.1%
花巻⇒神戸	305	15,899	62.1%
山形⇒札幌(新千歳)	358	18,765	61.7%
山形⇒名古屋(小牧)	724	37,432	61.4%
仙台⇒出雲	341	17,221	79.4%
新潟⇒名古屋(小牧)	689	36,162	60.2%
新潟⇒神戸	19	1,284	76.2%
新潟⇒福岡	389	21,115	70.4%
松本⇒札幌(新千歳)	391	29,123	79.0%
松本⇒札幌(丘珠)	209	12,111	70.2%
松本⇒神戸	722	40,649	66.8%
松本⇒福岡	716	43,797	72.6%
静岡⇒札幌(丘珠)	212	13,698	73.1%
静岡⇒札幌(新千歳)	453	26,683	71.6%
静岡⇒出雲	282	17,055	75.9%
静岡⇒福岡	1,379	76,720	67.5%
静岡⇒熊本	277	12,323	53.6%
静岡⇒鹿児島	360	21,121	70.2%
名古屋(小牧)⇒札幌(丘珠)	449	28,071	72.7%
名古屋(小牧)⇒青森	1,176	65,170	65.5%
名古屋(小牧)⇒花巻	1,303	69,359	63.7%
名古屋(小牧)⇒山形	724	37,346	61.3%
名古屋(小牧)⇒新潟	725	36,461	60.8%
名古屋(小牧)⇒出雲	753	46,239	72.7%
名古屋(小牧)⇒高知	371	22,307	71.4%

名古屋(小牧)⇒福岡	1,744	97,056	68.8%
名古屋(小牧)⇒熊本	1,093	62,540	68.1%
名古屋(中部)⇒出雲	1	76	90.5%
名古屋(中部)⇒高知	728	38,712	63.2%
神戸⇒青森	303	16,632	64.0%
神戸⇒花巻	304	16,246	63.2%
神戸⇒新潟	19	1,235	74.0%
神戸⇒松本	721	39,987	65.8%
神戸⇒高知	362	13,746	44.8%
出雲⇒静岡	280	16,787	72.0%
出雲⇒仙台	280	16,469	76.2%
出雲⇒名古屋(小牧)	753	46,128	72.6%
出雲⇒名古屋(中部)	1	58	69.0%
高知⇒名古屋(小牧)	369	22,668	73.0%
高知⇒名古屋(中部)	728	38,917	63.6%
高知⇒神戸	363	14,013	45.5%
福岡⇒新潟	357	22,115	73.5%
福岡⇒松本	728	44,362	74.8%
福岡⇒静岡	1,378	75,150	65.5%
福岡⇒名古屋(小牧)	1,739	97,696	69.8%
熊本⇒静岡	277	14,293	63.5%
熊本⇒名古屋(小牧)	1,093	62,983	68.6%
鹿児島⇒静岡	360	21,020	69.9%
全路線	32,209	1,804,449	67.3%
チャーター便	872	55,883	76.8

(注) 旅客数には無償旅客を含む

以 上