

2010 年度 安全報告書



スカイマーク株式会社

本報告書は航空法第 111 条の 6 に基づき、輸送の安全を確保するために講じた措置および講じようとする措置その他の国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報を記載したものです。

はじめに

平素よりスカイマークをご利用いただき有難うございます。

弊社は、1998年にボーイング767型1機を使用し、東京-福岡線に1日3往復の運航を開始して、今年9月で13年目を迎えることとなります。現在は機材をボーイング737-800型機に変更して機材総数は20機となりました。9月15日新規就航の宮古島を含め14空港に乗り入れを果たし、運航便は1日に140便を超える航空会社に成長いたしました。

これも『安全性・定時性を遵守し、適正な航空運賃を市場に提供する』という当社の企業理念をお客様にご理解をいただき、弊社便をご利用いただいた結果です。この紙面をお借りして厚く御礼申し上げます。

これからも、『安全は事業の前提』であることを信念として、社員全員で安全が最優先であることを共有し安全運航に日々努めて参ります。日々の生産現場においては『潜在する問題点の発掘と安全情報の共有化』および『PDCAのサイクル活動』を展開し、不具合事象再発の防止に努めております。

安全をさらに確実にするため、積極的に安全に対する投資を行っております。最近の大型投資としては昨年12月に導入した2機目のB737-800型機のフライトシミュレーターです。この増設によってフライトシミュレーターは2機となり、運航乗務員の訓練の充実と運航品質の向上を目指しております。

全社員、基本に忠実な作業とその作業の確認行為の徹底を基本姿勢とし、安全運航に励み、これからも『お客様からの信頼』を得られよう努めて参ります。

航空法第111条の規定に基づき、2010年度の安全に関する取り組み、ならびに実績を「安全報告書」として取りまとめ、皆様にお届けすることといたします。



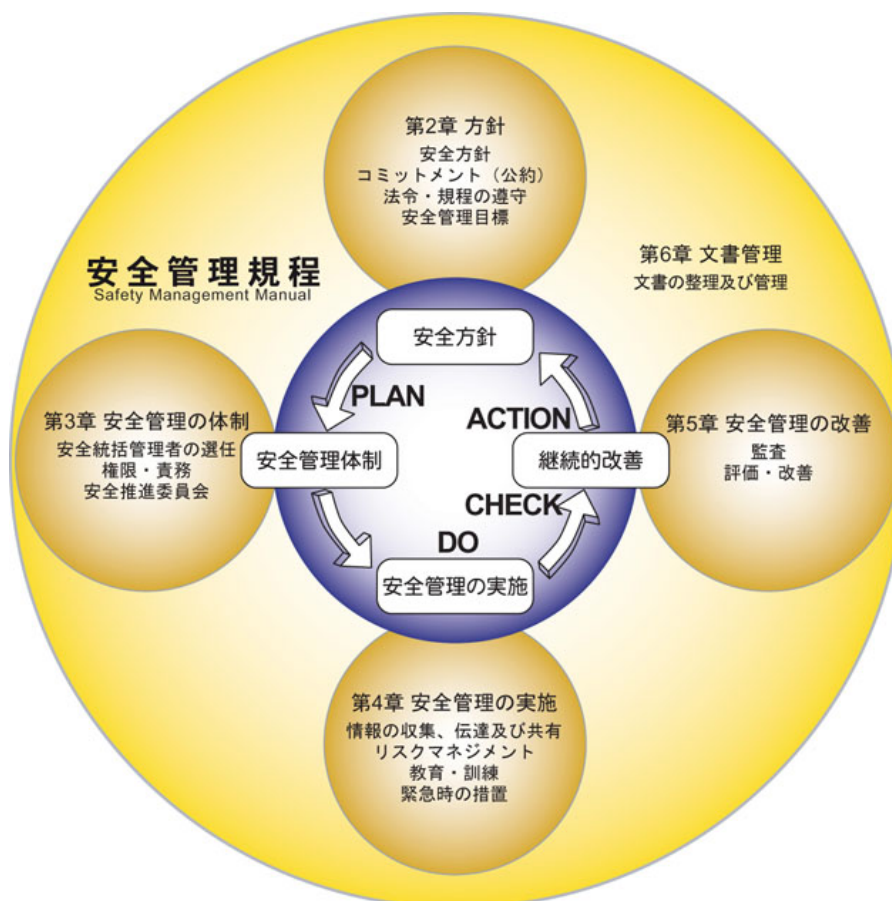
スカイマーク株式会社
代表取締役
西久保 慎一
平成23年9月

目次

第 1 章	輸送の安全を確保するための事業運営の基本的な方針	4
1 - 1	安全方針	5
1 - 2	コミットメント	6
第 2 章	輸送の安全を確保するための事業の実施およびその管理体制	7
2 - 1	安全確保に関する組織および人員に関する情報	7
2 - 2	各組織の機能・役割の概要	8
2 - 3	日常運航における問題点の把握とその共有、現場へのフィードバックの体制	14
2 - 4	使用している航空機に関する情報（機種、機材数、機齢等）	18
2 - 5	運航状況に関する情報	19
第 3 章	安全上の支障を及ぼす事態の報告（法第 111 条の 4）に関する事項	20
第 4 章	輸送の安全を確保するために講じた措置	22
4 - 1	国から受けた行政処分または行政指導等	22
4 - 2	安全管理目標	22

第 1 章 輸送の安全を確保するための事業運営の基本的な方針

スカイマークでは輸送の安全確保のため、「安全管理規程」を遵守して業務を遂行しております。この規程は、航空法に基づき、スカイマークの安全に関わる指針を定め、遂行する事業において輸送の安全確保が最も重要であることを明記しております。リスクマネジメント、PDCA サイクルという考え方を各業務に取り入れることで、安全管理体制を確立し、安全文化を醸成して安全性を高めてまいります。



安全管理規程の構成図

PDCA サイクル（方針 - 実行 - 点検 - 改善）の明示化（文書管理）

- PLAN 第 2 章 方針、第 3 章 安全管理の体制
- DO 第 4 章 安全管理の実施
- CHECK 第 5 章 安全管理の点検
- ACTION 第 5 章 安全管理の改善
- 明示 第 6 章 文書管理

1 - 1 安全方針

スカイマークは次の6項目を安全方針として、日常の安全運航の堅持を図っております。

安全方針 Safety Policy



1. 安全の確保が最も重要であることを自覚する。
Remind the Flight Safety shall have the first priority.
2. 法令・規定を理解し、遵守する。
Realize the laws and regulations to comply with.
3. リスクマネジメントにより、必要な対応を行う。
Take necessary actions with the Risk Management.
4. 安全情報を共有し、役割を認識する。
Recognize your Task by sharing the Safety Information.
5. 定期的に見直し、継続的に改善を行う。
Ceaseless Improvement by routine Review.
6. 文書・記録を明確にする。
Organize the documents and records appropriately.

安全方針

主旨

1. 安全の確保が最も重要であることを自覚する。
輸送の安全の確保が最も重要であることを常に自覚し、安全管理体制を確立し、安全に対する文化を発展させる。
2. 法令・規定を理解し、遵守する。
安全を確実に理解できるようにするため、教育、訓練を行い、全社員が法令、社内規定等に従って日常業務を基本に忠実に実施できるようにする。
3. リスクマネジメントにより、必要な対応を行う。
日常業務の状況を適確に把握し、不具合があればリスクマネジメントを行い、業務に関連するリスクを許容可能なレベルまで低減し、安全を確保する。
4. 安全情報を共有し、役割を認識する。
安全に関する情報は、部門間の意思疎通を円滑にするため、共有化する。安全に関する各部門の責任者の権限および責務を明確に定め、各部門における報告系統および指揮命令系統を明確にし、自らの役割を認識して一便一便の運航を確実に実施する。
5. 定期的に見直し、継続的に改善を行う。
安全管理体制が適切で、有効であることを確実にするために、体制を定期的に見直し、評価して継続的に改善を行う。
6. 文書・記録を明確にする。
安全管理体制を効果的に運営するために、輸送の安全に係る規程類を適切に設定する。また安全管理体制の実績を示すため、必要な記録を作成し管理する。

1-2 コミットメント

最高経営責任者は、安全管理体制を機能させ、安全に深く関与する意思を表明し、安全最優先を事業遂行の基本方針とすることを、安全管理規程において公約しています。

コミットメント Commitment



1. **安全は航空事業の前提であり、社会への保障である。**
Safety is a prerequisite for the air transportation business and a guarantee we owe to society.
2. **安全は、責任ある行動と役割を認識することにより達成される。**
Safety is achieved by responsible action and recognition of roles.
3. **教育は安全の原点であり、安全に対する意識を高める。**
Education is the starting point of safety and it raises the awareness of safety.
4. **安全情報の共有により、事故の予防ができる。**
Sharing safety information allows the prevention of accidents.
5. **最高経営責任者の他、すべての部門長が安全推進に対する責任を有する。**
Not only the CEO but also all department heads are responsible for safety promotion.

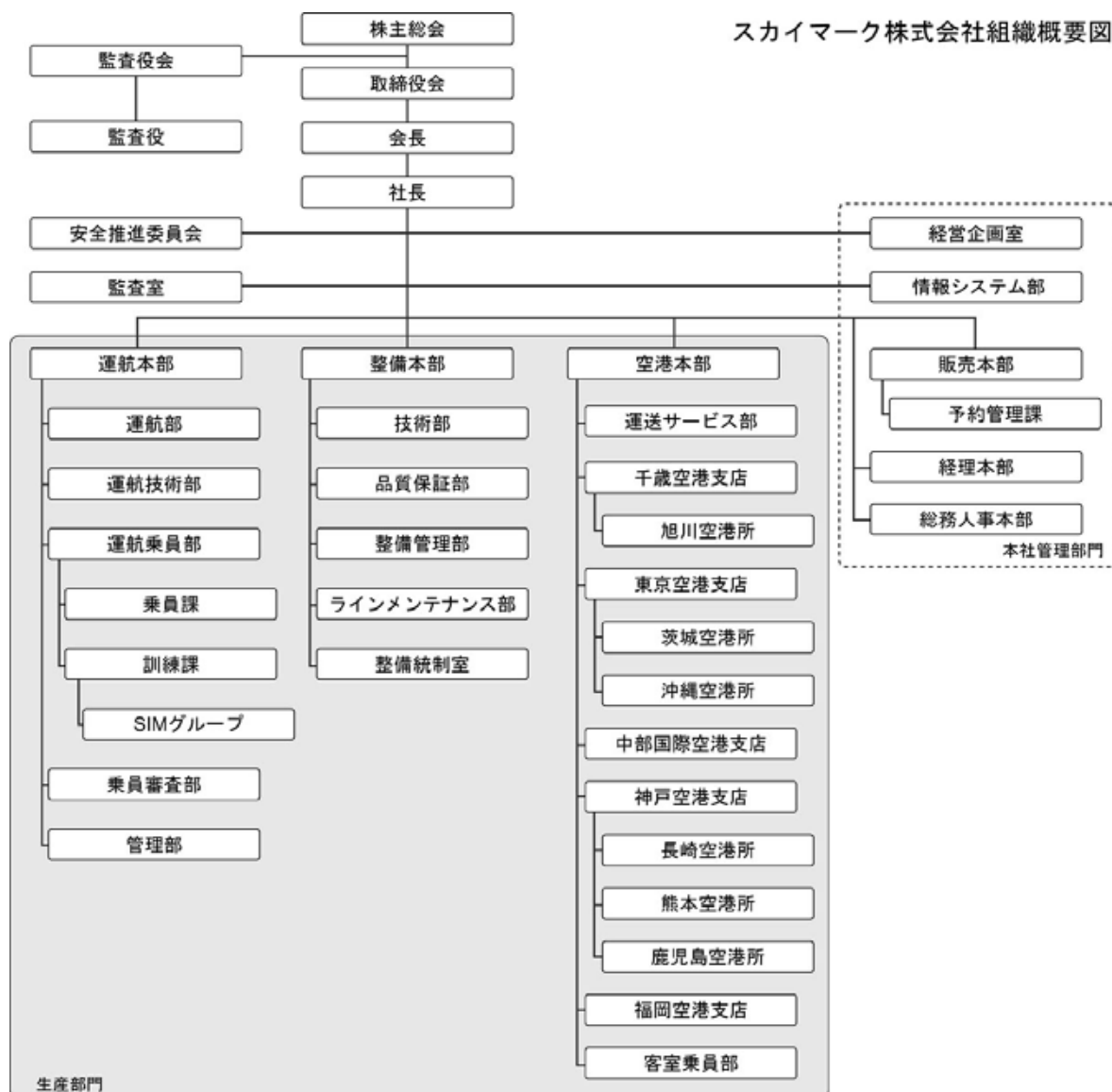
コミットメント

主旨

1. 安全は航空事業の前提であり、社会への保障である。
安全を確保できるからこそ航空事業は存在し得る。安全運航を堅守することはすべての社員に課せられた義務であり、社会に対する保障である。
2. 安全は、責任ある行動と役割を認識することにより達成される。
安全は、規定を遵守した一人ひとりの責任ある行動と相互の担当業務を理解したそれぞれの意思が、ひとつのチームとして完成したときに達成される。
3. 教育は安全の原点であり、安全に対する意識を高める。
教育は安全の原点であり、安全を理論的に理解することが安全性確保への道となり、安全に対する意識を高める。
4. 安全情報の共有により、事故の予防ができる。
日常業務の不安全事象を積極的に報告し、不安全要素を低減、改善して、安全情報を共有することにより、事故および重大インシデントの予防が可能となる。
5. 最高経営責任者の他、すべての部門長が安全推進に対する責任を有する。
部門長は部門内の不安全要素を認識する責任があり、是正するためには社員への明確な指示が必要である。積極的に指導、指示することにより安全管理体制が機能する。

第 2 章 輸送の安全を確保するための事業の実施およびその管理体制

2 - 1 安全確保に関する組織および人員に関する情報



2011 年 3 月 1 日現在 1,660 名

運航本部 (374 名) 本部長、本部長付き部長、(副操縦士訓練生候補者 23 名)

運航部 29 名、運航技術部 12 名、運航乗員部 294 名、乗員審査部 9 名、管理部 6 名

整備本部 (143 名) 本部長

技術部 21 名、品質保証部 11 名、整備管理部 11 名、ラインメンテナンス部 71 名、整備統制室 29 名

空港本部 (1,006 名) 本部長

運送サービス部 31 名(成田空港要員 23 名)、千歳空港支店 88 名、旭川空港所 25 名、茨城空港所 15 名、東京空港支店 381 名、中部国際空港支店 35 名、神戸空港支店 129 名、福岡空港支店 109 名、長崎空港所 34 名、熊本空港所 31 名、鹿児島空港所 35 名、沖縄空港所 79 名、客室乗員部 13 名

販売本部 (91 名)

予約管理課 76 名

安全推進委員会 (2 名)

監査室 (2 名)

2 - 2 各組織の機能・役割の概要

(1) 安全管理の統括

最高経営責任者

安全の堅持を社内外にコミットメント（公約）として表明し、安全推進に必要な経営資源、資本の確保と配分を行い、経営として安全確保のために必要な施策、体制の構築等の最終責任を負います。

安全統括管理者

会社内の安全管理について統括し、最高経営責任者に対し安全に関する重要事項の報告や助言を行う責任を有しております。

安全推進委員会

安全管理体制の継続的な改善を図ることを目的に設置され、各部門から独立した機関として、安全に関する問題点、および必要な改善策等を討議し、安全管理体制の維持・向上を図っています。年度ごとに安全管理体制の評価を行い、体制が有効に機能しているかを調査し、調査結果を分析し、体制の弱い部分を把握し、改善しています。

安全確認会議

安全の基本原則が日常業務を通して社内で遵守され、再発防止対策が適切に実施されていることを確認し、重大事案が安全推進委員会の議題にあげられ、対策等が妥当性をもって協議されていることを確認する役割を持っており、会社の安全管理体制について客観的な評価を行います。

監査室

安全に係る業務の基準や手順が法令、規程類に適合しているか、業務がその基準や手順どおりに実施されているか等を、「安全監査」として定期的に点検・検証し、必要な改善を指示することにより運航・整備・運送に係る業務の安全性の維持・向上を図っています。

(2) 運航本部

運航乗員部

運航乗員部は、1) 乗員課 2) 訓練課から構成され、以下の業務を担当しています。

1) 乗員課

- a. B737-800 型機の機長、副操縦士による乗務の実施および日常運航における運航乗務員の技量管理、路線訓練を通じ安全管理に努めています。
- b. 乗員計画および資格管理等
乗員計画を策定し、必要な運航乗務員数を確保するため採用活動を実施しております。
また、運航乗務員に係る資格の維持管理、飛行時間、日常の健康管理および航空身体検査等の管理等を行っております。
- c. 乗務割の作成および日常運用
運航乗務員の月間乗務割の作成ならびに日常における乗務割の運用を担当しております。
乗務割の運用においては、運航便の欠航や遅延、予定乗務員の病欠等の不測事態が発生した場合、乗務割の変更やスタンバイ乗務員を呼出しする等、必要な運航乗務員を確保するため業務を遂行しております。
- d. 客室乗務員に対する管理業務
各支店に所属する客室乗務員の月間乗務割の作成ならびに日常の乗務割の運用の支援業務を実施しております。

2) 訓練課

機長要員、副操縦士要員に対する初期訓練（資格取得） 移行訓練（B767 から B737 への機種移行） 定期訓練に関し、訓練計画の策定ならびに訓練の実施を行っています。



シミュレーターによる訓練

乗員審査部

会社が任命した審査操縦士が配属され、運航乗務員が乗務に必要な経験、知識および能力を有しているかどうかの評価、判定するため審査を実施しています。

運航部

1) 運航管理の実施

運航管理者は運航に必要な情報（気象情報、航空情報、機材情報、旅客および搭載物情報）を収集し、それに基づき飛行計画を作成し、機長と共に確認および承認をします。

飛行中においては航空機が計画どおり、かつ安全に飛行していることを監視し、天候の急変や機材不具合、緊急事態等が発生した場合、安全に飛行できるように機長に対し適確に情報の伝達や助言を行います。



運航乗務員に対する地上運航従事者のブリーフィング

2) ダイヤ統制業務

公共交通機関である定期航空運送事業の使命として、日常運航における運航ダイヤの維持と定時性を確保するため機材繰りや発着調整等のダイヤ統制業務を実施しています。

以上の業務を実施するため、国家資格を有する運航管理者や補助者である運航支援者を配置し、あわせて、同要員に対する訓練、審査を実施しています。

管理部

運航の基本となる「運航規程」、「Operations Manual」、「Route Manual」等の規程類の維持管理を行うとともに、会社の運航方針（ポリシー）の策定を担当しています。

運航技術部

主として、運航乗務員が航空機を操縦するために使用するマニュアルである「飛行機運用規程」に係る管理を担当しています。また、関連する技術的な事項について航空機メーカーからの情報等をもとに運航乗務員、客室乗務員・地上運航従事者、さらに、整備関係者との綿密な調整を行い、結果を技術資料や規程の変更へ反映させております。その他、新規乗入空港についての機体離着陸性能の事前確認調査や就航中の空港周辺に存在する障害物を安全に回避するために必要な離陸性能データ作成も行っています。

さらに、FOQA (Flight Operational Quality Assurance : 飛行データ解析プログラム) の運用により日常運航における技術面の各問題の解決、乗務員への技術支援等を行い、乗務員とともに引き続き、安全運航を支えています。

(3) 整備本部

技術部

整備に係る技術業務として航空機の品質を維持管理するため、技術指令、整備要目、整備の方式、航空機の信頼性管理方式、整備関連規程類の設定業務を担当しています。

品質保証部

航空機の機材品質、整備作業品質に係る業務、整備委託先管理に関する業務、訓練管理および整備従事者の資格管理業務等の品質保証業務を担当しています。

整備管理部

整備生産計画に係る業務、部品等の調達業務、設備器材管理業務および整備委託先との契約管理業務を担当しています。

ラインメンテナンス部

日常運航に係る航空機整備作業および航空機整備作業に係る各種資格者の養成訓練ならびに整備委託先の日常管理業務を担当しています。

整備統制室

技術・品質保証・整備管理の3グループで、航空機材の整備作業に関する総合的な支援業務を担当しています。

(4) 整備の委託状況

当社では、日常の運航整備以外の定期的実施する航空機の重整備や、エンジン、その他の部品整備については、以下の整備会社に業務を委託しています。

航空機の重整備 (EGAT 社)

EGAT 社 (Evergreen Aviation Technologies Corp) : 台湾の整備専門会社で、B737 の整備能力を有しており当社は B737 の重整備を委託しています。

エンジン、その他部品整備 (LHT 社、EGAT 社、ジャムコ社等)

LHT 社 (Lufthansa Technik Aktiengesellschaft) : ドイツ・ルフトハンザ航空の系列整備会社で、B737 に装備しているエンジンの整備受託能力を有しており、当社はエンジンの定時整備を委託しています。

委託管理体制

委託に際しては、国土交通省もしくは米国連邦航空局（FAA）より整備事業場として認可を受けている整備会社のうち、品質や能力について当社の審査基準に基づき実施する委託前能力審査に合格した会社を選定するとともに、領収検査ならびに定期監査を実施することで、委託先整備作業の品質を確保しています。



委託先における重整備

(5) 空港本部

客室乗員部

1) 客室乗務の実施

客室乗務員は飛行前から飛行後までの間、航空機客室内において旅客の安全を確保することをその役割として、乗務を実施しています。

2) 客室乗務員に対する管理業務

各支店に所属する客室乗務員の月間乗務割の作成ならびに日常の乗務割の運用の支援業務を実施しております。

3) 客室乗務に関する規程類の管理

客室乗務に関する規定の策定、維持・管理を実施しております。

4) 客室乗務員に関する訓練

客室乗務員要員への初期訓練ならびに現役客室乗務員への定期訓練を実施しております。

運送サービス部

1) 旅客取扱業務に係る事項

旅客取扱業務に係る基本方針の策定と、旅客運送に係る規程の改定、維持、管理、旅客インストラクター（訓練教官）に対する定期訓練を実施しております。

日常の旅客取扱業務に関連し現業部門にて発生する事象については検証し、必要に応じて業務方式を見直し、その結果を所管規程や手順書を改訂することにより反映しております。

2) ランプ業務に係る事項

航空機の牽引や手荷物の搭降載等のランプハンドリング業務に係る基本方針の策定とハンドリング業務の手順書、ハンドリング担当者に対する訓練規程の維持・管理を実施しております。

3) 航空保安業務

法令・通達等に基づく航空保安対策の基本方針および施策を策定し、航空保安にかかわる規

程の設定および統括管理のほか、官公庁との連絡および調整業務、各空港支店への航空保安業務運営方式の指示および指導、保安検査体制の整備などにより、ハイジャック・航空機テロの防止対策、航空保安の安全性の維持・向上を推進しています。

空港支店・空港所*（旭川*、千歳、茨城*、東京、中部国際、神戸、福岡、長崎*、熊本*、鹿児島*、沖縄*）

- 1) 空港支店長・空港所長：空港支店（空港所）の統括責任者
- 2) 総務課：空港支店（空港所）における庶務業務の実施
- 3) 旅客課：旅客取扱業務の実施
- 4) 運航課：運航管理者（羽田）よりの指示を受けて運航支援業務の実施
- 5) ランプ管理課：ランプハンドリング業務
- 6) 整備課：飛行前における運航整備の実施



チェックインカウンター（東京空港支店）



ランプハンドリング作業

(6) 販売本部

予約センター（予約管理課）

- 1) 電話による予約・問い合わせ全般の対応をしています。
- 2) 約款に基づき、運賃および、手荷物、制限旅客の案内、航空券の予約発売を実施しています。
- 3) 保安に関しては、運送制限旅客への適切な案内、手荷物の取り扱いについての適切な案内を励行し、必要に応じ空港等関係部へ事前の連絡、引き継ぎを実施しています。



予約センター

(7) 各組織における人員数

(2011 年 3 月 31 日現在)

職種		人員数
航空機乗組員	機長	99 名 (うち、外国人 61 名)
	副操縦士	33 名
	合計	132 名
客室乗務員	統括スカイアテンダント	3 名
	先任スカイアテンダント	71 名
	一般スカイアテンダント	265 名
	合計	339 名
整備従事者		143 名 (うち、確認主任者 66 名)
地上運航従事者		72 名 (うち、運航管理者 11 名)

(8) 日常運航の支援体制

運航乗務員の訓練審査

1) 訓練 (運航乗員部訓練課)

QM (Qualifications Manual: 訓練審査規程) の基準に基づき、運航乗務員要員に対する任用訓練ならびに現役運航乗務員に対する定期訓練を実施しています。

訓練の実施方法別では、座学訓練、FFS (Full Flight Simulator: 模擬飛行装置) 訓練、実機訓練、路線訓練があります。

定期訓練は、運航乗務員の技量の維持・向上を図るため定期的を実施しており、機長は 6 ヶ月ごとに、副操縦士は年 1 回、いずれも FFS で訓練を実施しています。

2) 技能審査 (乗員審査部)

技能審査は FFS を使用し、航空機の故障、悪天候等を再現させて行われます。

路線審査は運航便 (実機) にて実施しています。

機長は技能審査を年 2 回、路線審査を年 1 回受け、合格しなければ乗務することができません。

副操縦士は技能審査および路線審査を、それぞれ年 1 回受け、合格しなければ乗務することができません。

客室乗務員の訓練審査

1) 初期訓練

機内保安業務、緊急時の対応等を目的とする訓練課程について座学ならびにモックアップ (模擬施設) や緊急救難施設での実習に加え、定期便での OJT (乗務訓練) を実施しております。

2) 定期訓練

緊急保安に関する知識および技量の維持・向上のため、定期救難訓練として年 1 回、座学と実技演習により実施しています。さらに運航乗務員との合同訓練として、緊急時における操縦室と客室との連携能力の向上を図っております。



客室乗務員訓練

3) 審査

初期訓練、定期訓練において筆記ならびに実技による審査を訓練教官が実施しております。

整備従事者の訓練審査

整備従事者に係る訓練および審査は以下のとおり実施しております。

整備従事者については、整備規程・業務規程に基づき整備資格者の区分ごとに所定の資格者養成訓練を実施し、審査・認定を経て所定の整備資格の発令（指名）をしております。

また、整備資格の発令（指名）後は整備規程・業務規程に基づき、所定の定期訓練および審査を実施し、技量維持・向上と新知識の習得を図っております。

地上運航従事者（運航管理者・運航支援者）

QM(Qualifications Manual : 訓練審査規程)の規定に基づき、以下のとおり実施しております。

1) 定期訓練

職務遂行能力の維持・向上と新知識を習得させるため、年1回の訓練を実施しております。

2) 審査の内容

職務遂行に必要な知識、技能を有するか否かを評価、判定するため資格審査を実施しております。また、知識、技能に疑義が生じた場合には、臨時審査を実施します。

2 - 3 日常運航における問題点の把握とその共有、現場へのフィードバックの体制

以下の方法により、全社的および各部門において、日常運航に関わる問題点の把握と現場へのフィードバック、不安全事象の防止に努めております。

(1) リスクマネジメント

会社各部門は、報告された内容を精査し、不安全事象の発生傾向を把握し、人的要因、技術要因、組織要因、環境要因等について潜在要因を特定します。特定した潜在要因の影響の重大性や発生の確率を判定し、その結果としてのリスクが安全上、許容可能であるかを評価します。

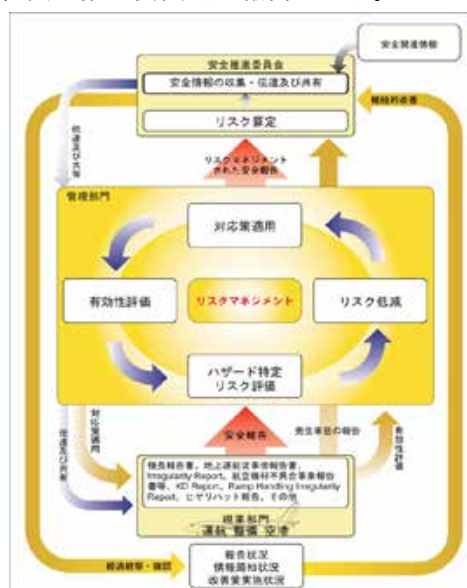
許容できないリスクがあれば、発生傾向や、潜在要因を勘案のうえ、リスクを回避、低減するための具体的な対策を実施します。

対策実施後にはその対策が有効に機能しているか再評価し、安全推進委員会に報告します。

(注)「リスク」とは事業等への「悪影響」をいい、「ハザード」とは結果をもたらす「背後要因」をいう。

(2) Safety Information

安全推進委員会事務局は社内や他社にて発生した航空機の運航に関連する不安全事象について社内の各種報告書、他航空会社からの情報、航空機メーカーからの情報等を収集し、安全情報“Safety Information”として社内にも周知し注意喚起を図っています。



リスクマネジメントの概念

(3) 運航乗務員

“Safety Information” やその他、日常運航に関わる安全情報を全運航乗務員に配付のうえ、運航乗務員控室にも掲示して安全情報の周知徹底に努めています。

また、定期的開催する運航乗員部会にて情報の周知と意見交換を行い安全推進に努めています。

(4) 地上運航従事者（運航管理者・運航支援者）

日常運航において通常と異なる事象が発生した場合、運航業務日誌に記録するとともに管理職への報告を実施します。また、月例の運航部会にて、潜在する問題点の把握と必要な対策を検討し実施します。不具合事象発生時は地上運航従事者報告書により報告し、その発生原因の分析、リスク評価を行い、必要な対策を講じています。

地上運航従事者の業務に関わる情報の共有およびフィードバックについては、地上運航従事者報告書サマリーにて周知するほか、緊急性のある事象については、運航部長名の業務連絡によって事例紹介と注意喚起を図ることとしています。

(5) 整備士（整備従事者）

整備本部会

定期的に毎週水曜日に機材の状況、整備本部内各部門の報告・連絡ならびに懸案事項・対策等を話し合い、情報の共有を目的としています（本部長・部室長・スタッフ部門の課長・係長）。

整備本部管理部門会

毎日（水曜日を除く）、機材の運航状況、各部門の報告、連絡および日常業務における懸案事項・対策等について実務面を中心に話し合い、情報の共有を目的としています（本部長・技術部長・品質保証部長・整備管理部長・スタッフ部門の課長係長）。

いずれの会議体についても、交換された情報、決定事項および問題点等は各部室長から所轄部門に伝達され、それぞれの部門における業務へフィードバックを図っています。

(6) 客室乗務員

日常運航に関わる報告

乗務中に機内で、報告を要する事象が発生した場合、所定の報告書により客室乗員部長への報告を義務付けております。

報告内容は各客室乗務員へ回覧、掲示によりフィードバックし、次の乗務に役立てております。

統括会議

毎月、統括会議（各グループをとりまとめる長の会議）を開催し、日常の問題点、安全に関わる議題を中心に話し合いを行い、またその議事内容を全客室乗務員あて周知しています。

客室乗務員への周知

各客室乗務員基地の客室乗務員専用パソコンを通じ周知事項を配信し、周知を図るとともに、不定期に実施する機内査察により周知事項の徹底状況を確認しています。

(7) 安全に関する社内啓発活動等の取り組み

安全推進委員会

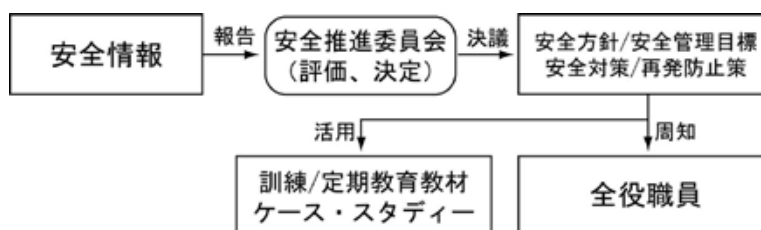
会社の安全に関する社内啓発活動は、安全推進委員会が中心となって取り組んでいます。

安全方針「安全の確保が最も重要であることを自覚する。」を認識する機会を多く設定するため、様々な取り組みを実施しています。また、各部においても、職務に合った安全に関する啓発活動を独自で実施しています。主に各部門の管理者である委員の他、現業の中堅社員を安全推進委員会・事務局担当者として選任し、安全推進に関わる業務に参画させることにより現業の各人まで安全意識の浸透を図っております。



安全推進委員会

安全情報の処理経路



安全教育

会社の基幹規程である安全管理規程、運航体制と規程、整備規程、保安規程、事故処理規程、さらに、ヒューマンファクターと事例分析等、幅広く安全を支える基本姿勢のあり方について教育を行っています。

2010 年度は約 1,200 名の社員が教育を受けました。多くの社員より、「改めて安全に対する姿勢、そして、そのために自分自身が自覚し、実施すべきことを学んだ。」「安全に対して理論的に理解できた良い機会であった。」との感想が寄せられ、安全管理体制の核となるリスクマネジメント理論の理解により、さらに発展した安全に対する意識が浸透いたしました。

リスクマネジメント教育

安全管理体制を機能させるため、不安全事象が発生した場合、発生事象のリスクの大きさ、発生に至った構造および要因を分析し、是正策を策定するリスクマネジメントと実施します。リスクマネジメント教育は発生事例に対して、理論的に分析を行い、改善のための措置を策定できる分析担当者を養成するものです。

安全啓発セミナー

社員の安全意識を絶え間ないものするため、社長自らの『経営からの危機管理』の講話に引き続き、社員がお客様となり、事故機を想定した機外脱出訓練、さらに不具合事象の事例分析を行い、社員一人ひとりが『事故は絶対に起こしてはいけない』との意識を深め合う場としています。

1) 社長講演

経営の危機管理という視点からの話があり、それぞれが担うべき「安全」を再確認しました。社員からは自分の職務においてもコミュニケーションの基本である「共通の言葉」を用いずに、他部門との連絡を実施していたことがあるなどの反省点があげられました。

2) 緊急脱出訓練

社員は事故等発生時に機内、またランブにおける援助者になる機会が高いことから、実機を用いた脱出訓練を約 180 名で実施しました。

訓練という場ではありましたが、緊急時の心得を、実体験を通して習得できました。

3) 事例分析

特別安全教育の成果の確認とともに、見過ごされそうなエラーを読み取ること、またエラーは部門を超えて重要な事態へと発展していくことを理解させることを目的として、各部門の代表者（42 名）を集め、事例分析を実施しました。ほとんどの方が当日に初対面ではあったものの、各職務の立場から積極的な意見があがり、物事は単一的な視点で判断するより、多くの視点から見ることによって、深い考察ができることを学びました。



安全啓発セミナー

安全推進委員会議事録の周知

月例にて開催する安全推進委員会において、社内で発生した不具合事象、他社における事例等、日常の運航に密接に関係のある事象を取り上げ各部門の代表である委員により議論し、安全体制の向上を図っております。討議した議事を全役員・社員に周知しております。また社内ネットワークにも掲載して誰もが閲覧できるようにしています。

年末年始輸送安全総点検・夏期繁忙期特別点検・安全点検

年末年始、夏休みの多客期には、安全意識高揚のため、安全点検期間を設けています。

各部門は重点項目を設定しチェックリストを使用して、日常業務を遂行します。

安全推進委員会事務局は、就航するすべての空港を巡視し、現業部門において安全管理体制が有効に機能しているかを点検し、問題点があれば是正策を実施します。その結果は安全推進委員会に報告し、委員会で評価されます。

安全プロモーションミーティング

役員と社員との直接対話により現場の声を聞く機会を設け、安全に関する情報共有が躊躇なくできるような社内文化・風土の醸成を図るため、安全プロモーションミーティングを実施しています。2010 年度のミーティングは、30 回、延べ 307 名に対して実施し、直接役員からの声を聞くことにより、会社の安全性の方向が明確になり、出席者の意識に深い認識を与えるとともに、経営内容を知ることにより社員に安心感を与えることができました。



安全プロモーションミーティング

また安全プロモーションミーティングの実施後は、ヒヤリハット報告数が増える傾向にあり、十分な効果が確認できました。

安全報告制度（ヒヤリハット報告制度）の運用

全社員を対象とした報告制度であり、事故やインシデント等には至らなかったものの不安全事象を自ら経験もしくは伝聞等で知り、また調査が必要と思われる場合、匿名にて現業部門の各所に設置した「ヒヤリ箱」に投函する方法で報告するものです。内容は各担当部門にて再調査を行い、報告に関わる原因や背景を分析し、対策を講じます。この報告により報告者が会社から処罰を受けることはないよう制度化しております。

航空事故模擬訓練

事故情報の入手から初動体制、さらに、事故対策本部設置・活動に至る訓練を実施して、万が一に備えるため社員全員で繰り返し行っています。この訓練を通して事故の悲惨さを参加者一人ひとりが噛み締める機会となり『事故は絶対に起こさない』との共通認識を深める場としています。

2010 年度は、前年度から稼働している事故発生時に使用する専用システムの改修結果の確認、ならびに本システムを、さらに活用させるための検証を実施し、携帯電話からも情報共有できるシステムに発展させていくこととしました。



専用システムを使用した事故対策本部の訓練状況

2 - 4 使用している航空機に関する情報（機種、機材数、機齢等）

（2011 年 3 月 31 日現在）

機種	機数	代表的座席数	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
B737-800	18 機	177 席	2005 年	2.27 年	2,894 時間 ^(*)	2,224 回 ^(*)

(*1：加重平均により算出)



B737-800 型機

2 - 5 運航状況に関する情報

当該事業年度における、路線別および保有機種別の輸送実績（有償旅客キ口、座席キ口等）

路線・機材別	有償旅客キ口	有効座席キ口	運航実施便数
羽田 - 福岡	1,258,961	1,343,786	7,293 便
羽田 - 神戸	415,563	483,203	3,928 便
羽田 - 千歳	824,425	920,312	5,816 便
羽田 - 旭川	126,053	176,335	947 便
羽田 - 那覇	713,976	833,987	2,793 便
羽田 - 中部	599	9,034	116 便
羽田 - 北九州	42,724	77,492	457 便
羽田 - 熊本	124,472	174,345	907 便
羽田 - 鹿児島	144,240	177,572	903 便
福岡 - 那覇	187,962	256,205	1,436 便
福岡 - 神戸	922	4,126	42 便
神戸 - 那覇	238,165	335,004	1,447 便
神戸 - 熊本	28,422	82,274	776 便
神戸 - 長崎	57,907	96,182	836 便
神戸 - 鹿児島	60,894	106,495	952 便
神戸 - 茨城*	52,844	83,633	630 便
札幌 - 旭川	5,413	28,292	1,332 便
札幌 - 茨城	12,232	15,569	109 便
札幌 - 神戸	139,221	164,077	741 便
中部 - 札幌	23,339	46,048	240 便
中部 - 茨城	4,573	9,839	109 便
那覇 - 北九州	6,777	26,185	138 便
鹿児島 - 奄美大島	4,319	10,084	122 便
	4,474,002	5,460,080	32,070 便

* 不定期便

旅客キ口、座席キ口：x1,000

第 3 章 安全上の支障を及ぼす事態の報告（法第 111 条の 4）に関する事項

航空法第 111 条の 4 に規定する「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」（事故、重大インシデントおよびその他の安全上のトラブル）の発生状況

(1) 航空事故・重大インシデント（安全上の重大性や社会的反響が大きかった事態）

2010 年度においては、航空事故、ならびに重大インシデントはありませんでした。

(2) 安全上のトラブルの種類別、機種別の発生状況

発生件数合計: 120 件

2010 年 4 月 1 日から 2011 年 3 月 31 日までに発生した安全上のトラブルは以下のとおりです。

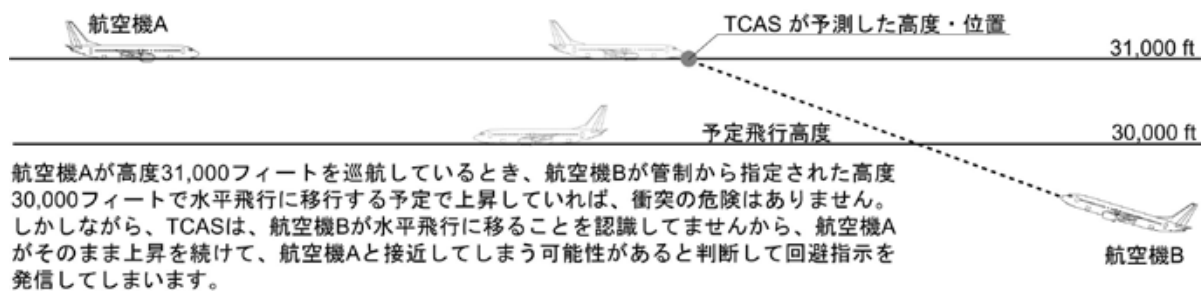
2010 年度トラブルの種類別発生件数（すべてボーイング 737 型機での発生事例）

事態		計
航空機の損傷	被雷による機体の損傷	9
	左側水平尾翼前縁の損傷	3
	その他	3
システムの不具合	警報機能の不具合（TCAS* ¹ 、GPWS* ² 、PWS* ³ ）	26
	機内放送装置の不具合	20
	航法システムの不具合	5
	抽出空気漏洩感知システムの故障	4
	逆推力装置の不具合	4
	発動機の異物吸引による損傷	3
	ドアの不具合	3
	その他	1
非常装置の不具合または不適切な操作	非常用照明灯の不点灯	12
	煙検知器の不具合	5
	その他	3
運用限界の超過、または経路もしくは高度の逸脱	高度の逸脱	1
	運用限界速度の超過	1
緊急の操作を要した事態	航空機衝突防止装置（TCAS）による回避操作	14
	対地接近警報装置（GPWS）による回避操作	1
	火災警報の作動	1
その他	航空機構成部品の脱着	1
合計件数		120

*1 TCAS（航空機衝突防止装置: Traffic alert and Collision Avoidance System）

航空機衝突防止装置（TCAS）とは、他の航空機から発信される信号を受信して、異常接近や空中衝突の恐れのある航空機の飛行情報及び衝突回避に必要な指示を運航乗務員に指示することにより、空中衝突を未然に防止するための機上搭載装置をいいます。

なお TCAS の指示には、次図のように通常の管制指示に従った正常運航においても、相手機との位置や速度関係によって回避指示が作動することがあります。



*2 GPWS (対地接近警報装置: Ground Proximity Warning System)

対地接近警報装置 (GPWS) とは、航空機が地面や海面に近づいた場合に警報を発する装置です。弊社では、本装置をさらに発展させ、地形や空港の位置と周辺の障害物のデータを搭載した EGPWS (Enhanced GPWS) を全機に装備しています。

*3 PWS (ウィンドシア予知型検知警報装置: Predictive Windshear System)

風向風速が急激に変化する現象をウィンドシアといいます。激しいウィンドシアに航空機が遭遇すると、航空機のコントロールができなくなる危険性があります。弊社では、ウィンドシアの発生を事前に検知する装置を全機に装備しています。

(3) 航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態の再発防止のために講じた措置

上記、トラブルについては、それぞれの発生事象に応じ、装置や機器の交換および動作点検を実施し、正常な状態に復旧したことを確認するとともに、他の機材についても予防的な点検を実施し同種トラブルの再発防止を図りました。主な事態の原因は以下のとおりで、それぞれに対応した措置を行いました。

主な事態	原因
警報機能の不具合 (TCAS) (19 件)	コンピューター内部回路の負荷、コンピューターの一時的な不具合
警報機能の不具合 (GPWS) (3 件)	一時的な接触不良、ソフトウェアまたは内部部品の不具合
警報機能の不具合 (PWS) (4 件)	駆動系統・軸受けの損傷、信号系統の一時的な不具合、ウェザーレーダーの一時的な不具合
前方左側ドア (3 件)	センサーの取付状態
温度計ヒーター (3 件)	エレメント断線、エレメント腐食
速度計・高度計 (2 件)	ピトー管のヒーター不具合
逆推力装置 (4 件)	スラストリバーサー・コントロールスイッチ不良
抽出空気漏洩感知システム (4 件)	センサー不具合
煙検知器 (5 件)	一時的接触不良

(4) 2010 年度 (2010.04.01 ~ 2011.03.31) 総括

2010 年度の法第 111 条の 4 に規定される報告事態は 120 件、前年度の 54 件と比べると 66 件増 (2.22 倍) となりました (機材: 2010 年度末 18 機、2009 年度末 12 機 (1.50 倍))。

事態別では、2009 年度と同様に「警報機能の不具合 (航空機衝突防止装置等の不具合)」が 26 件と最も多く発生し、前年度から 6 件増加しました。続いて、機内放送装置が途切れる等の不具合が特定機材で発生して件数が 20 件発生しました (前年度の発生なし)。

今後も不具合に対応した措置を実施していくこととします。機内放送装置の不具合については、引き続き、製造会社であるボーイング社と調整をとり、不具合に対応した措置を実施していきます。

第 4 章 輸送の安全を確保するために講じた措置

4 - 1 国から受けた行政処分または行政指導等

行政処分事項はありませんでした。

安全監査を受け、その指導をもとに以下の更なる安全体制の強化を図りました。

〔主な強化内容〕

(1) 安全管理体制について

更なる、社内の安全管理システム（SMS）の効率的な稼働を目的として、

安全統括管理者が中心になり、安全プロモーション活動を展開し社員の安全意識の高揚と積極的な行動の呼び掛けを定期的に行うこととした。

安全確認会議を新たに設置して定期的に客観的に確認する体制を構築した。

(2) 運航体制について

更なる、乗務員の技量向上を目指して、

日常的な運航便で知識・技量のモニターを積極的に実施する体制とした。

日常の運航便でのイレギュラー事項の分析を強化してより適正な改善を図ることとした。

(3) 整備体制について

適切な整備内容や実施時期の確認を行うために、

整備の管理部門および現場部門の技術判断や業務の実施に関わる管理体制の強化を図った。

整備従事者の判断を支援する技術資料を作成し教育訓練の強化を図った。

(4) 安全意識の向上について

過去に発生した不具合の個別事象を題材にし、生産本部の全社員に特別安全教育を実施して、風化する安全意識の防止を図った。

4 - 2 安全管理目標

2010 年度の安全管理目標および実績評価、2011 年度の安全管理目標は以下のとおりです。

(1) 2010 年度安全管理目標達成度評価

基本動作の励行と確認行為の徹底

1) 定性的目標

a. 予防（1）決められたことを確実に実施する。2）実施したその項目は必ず確認する。）

2010 年度においては、不具合事象が 14 件ありました。運航便数が 1.4 倍になったことを考慮すると、昨年度の 19 件（2010 年度 27 件相当）から大幅に低減しました。基本動作と確認行為が徹底して行われた結果であると判断します。

不具合発生率: 0.04% 14 件/31,947 便
(2009 年度発生率: 0.08% 19/22,654)
不具合発生率 = 不具合数/運航便。

- b. 再発防止(3) 不具合事象が発生した場合は、要因分析を行い、適切な防止策を策定する。
 4) 防止策の有効性を評価する。)

14 件すべてでリスクマネジメントが行われ、同種事象の再発を防止する取り組みが図られ、再発はありませんでした。

報告数 1,094 件 (498 件 (2009) x2.19)

事象数 784 件 (416 件 (2009) x1.88)

運航便数 31,947 便 (22,654 便 (2009) x1.41)

2) 定量的目標

a. 「航空事故ゼロ」

航空事故はゼロで、目標は達成されました。

b. 「不具合事象の発生全社目標総数 30 件以内」

2010 年度のヒューマンエラーに係る不具合事象は、14 件であり、目標は達成されました。事象数の増加に対して、不具合事象にあたるものが減ったことは、リスクコントロールにより、リスクの高い事象への対処がされていると判断できます。

管理職による安全姿勢の確立と職場規律の向上

1) 「管理職の自覚を強め職場内の巡視を行い、潜在する不安全要素の発掘を行う。」

1 部門で、職場巡視(業務レビュー)の実施が目標値に達しませんでした。ただし、各職場では専用の巡視記録により、実績を明確にしていることを安全点検において確認しており、職場巡視の習慣は確実に根付いていました。

2) 「社員の業務品質と職場の規律向上を図るため、職場研修を実施する。」

1 部門で目標数に対して実施回数が足りませんでした。ただし、各職場では 2009 年度に散見された年度末に集中した研修ではなく、計画性をもち、適切に実施されていることを確認しました。目標回数以上の研修が実施された部署が 16 部門ありました。

2010 年度安全管理目標の総括

「職場巡視が目標値に対して回数が足りない。」、「計画に基づく適切な時期に職場研修ができていない。」といった事項もありましたが、2010 年度は、不具合事象が大幅に減り、会社に安全文化が根付き始めていることが確認できました。

(2) 2011 年度安全管理目標

2010 年度安全管理目標の効果により、不具合事象が減り、安全文化が根付き始めていることを確認できたことから、前年度の目標を継続することとしました。なお、目標回数を達成できなかった部門があったことから、実施状況の確認は四半期ごと安全推進委員会事務局が行うこととしました。

全社安全管理目標

基本動作の励行と確認行為の徹底

管理職による安全姿勢の確立と職場規律の向上

定性的目標

基本動作の励行と確認行為の徹底

決められたことは確実に実施する。

実施した作業を必ず確認する。

不具合事象に対しては正しい要因分析と適切な対策を実施する。

再発防止策の有効性の評価（三段階評価）を確実に実施する。

管理職による安全姿勢の確立と職場規律の向上

管理職の職場内巡視による潜在する不安全要素の発掘と対応

業務品質と職場規律の向上を図る職場研修の実施

定量的目標

航空事故 ゼロ

不具合事象全社 20 件以下

職場巡視（職務に則した定量的目標）

職場研修（職務に則した定量的目標）

以上

