

# スカイマーク 安全報告書

2017 年度



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。

スカイマーク株式会社

## はじめに

平素よりスカイマーク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。

2017 年度は新規路線として7月1日から神戸－仙台線を開設するとともに、韓国（仁川）への海外チャーター便についても実施いたしました。しかしながら安全なくして未来は語れず、スカイマークにとって安全は事業の前提であり社会への使命です。今日の安全が明日の安全を保障するものではありません。安全に絶対はなく、日々の一つひとつの実直な取り組みが重要であると考えています。

また、安全への取り組みにゴールはありません。私たちは、すべてにおいて万全のコンディションでお客様をお迎えすることをお客様へ約束するとともに、愛されるスカイマークブランドの定着を目指し、「安全・安心・快適・身近」な空の旅をご提供できるよう、今後もより一層の努力を続けて参ります。

引き続き、弊社の安全運航に対する取り組みにつきましてご理解いただきますとともに、ご支援を賜りますよう宜しくお願い申し上げます。

2018 年 8 月



スカイマーク株式会社  
代表取締役社長

市江 正彦

## 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 .....	3
第 2 章	輸送の安全を確保するための事業の実施および管理体制.....	5
2-1	安全に関する組織 .....	5
2-1-1	各組織の機能・役割と人員数.....	5
2-1-2	航空機乗組員、客室乗務員および整備従事者、運航管理者の人数.....	7
2-1-3	訓練、審査等 .....	7
2-2	安全に関する機能 .....	10
2-3	安全への取り組み .....	12
2-4	使用している航空機と輸送実績 .....	16
2-4-1	使用している航空機の情報.....	16
2-4-2	路線別輸送実績.....	16
第 3 章	安全上の支障を及ぼす事態の報告（法第 111 条の 4） .....	17
3-1	航空事故・重大インシデント .....	17
3-2	イレギュラー運航.....	17
3-3	安全上のトラブル.....	18
第 4 章	輸送の安全を確保するために講じた措置.....	21
4-1	国の命令・指示 等 .....	21
4-2	安全目標.....	21

## 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

日々の安全運航を堅守するために「安全方針」を定め、スカイマークの全社員一人ひとりがこれに基づいて日々の業務を行っています。

### 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。

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・規程を理解し、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指令系統を明確にし、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. 文章・記録を明確にする。

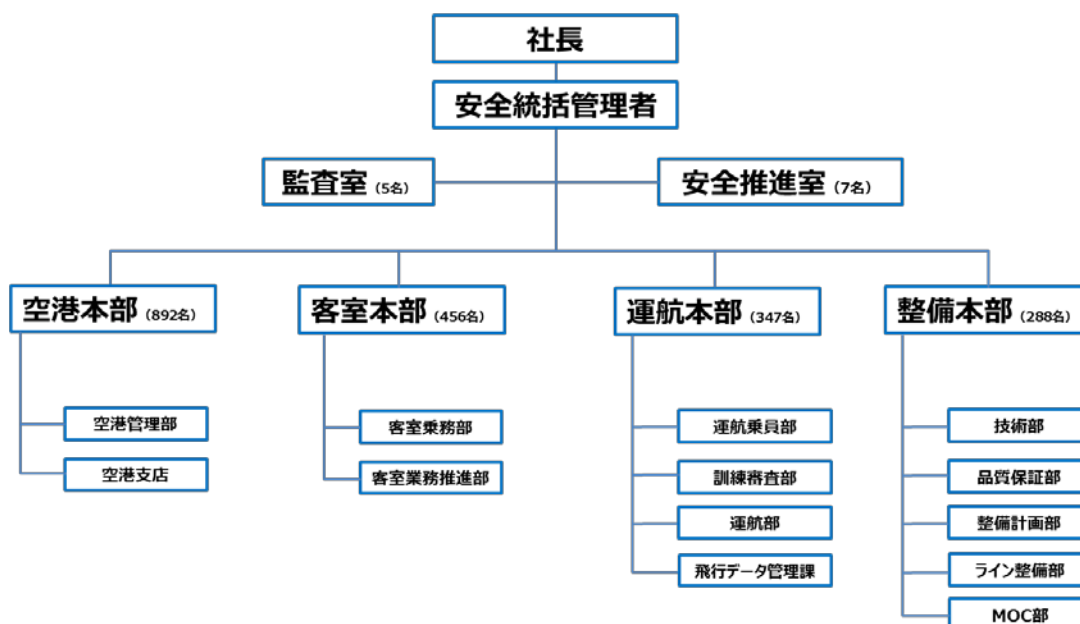
安全管理体制を効果的に運営するために、輸送の安全に係る規程類を適切に設定する。また安全管理体制の実績を示すため、必要な記録を作成し管理する。

## 第 2 章 輸送の安全を確保するための事業の実施および管理体制

スカイマークでは、会社各部門において安全に関わる PDCA サイクルを確実に機能させ、それらを有機的に結び付けることで、安全管理システムを継続的に改善し、安全性の向上を図っています。

### 2-1 安全に関する組織 (2018 年 3 月 31 日現在)

#### 2-1-1 各組織の機能・役割と人員数



#### (1) 安全に関わる組織体制

#### (2) 安全管理の組織・役割

##### ① 社長

安全は経営の最優先事項である旨を定めた安全方針を社内全体に浸透させるほか、安全統括管理者の安全施策、安全投資等に係る意見を尊重して最終判断を行い、安全に対する最終責任と権限を有しています。

##### ② 安全統括管理者

航空法第 103 条の 2 に基づき、「安全統括管理者」は選任されています。「安全統括管理者」は会社内の安全管理の取り組みを統括的に管理する責任者で、事業運営上の重要な決定に参画する管理的立場にあり、経営の責任者である社長に対し、安全に関する重要事項の報告や助言を行うと共に、安全施策・安全投資等の重要な経営上の意思決定に直接関与しています。

### ③ 監査室

社内の各部門、業務委託先等において、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こと、ならびに航空運送事業を営むために必要な業務が法令・規定・基準に基づき、安全かつ適切に実施されていることを「安全監査」を通じて定期的に確認し、運航・整備・運送に係る業務の安全性と品質の維持・向上を図っています。

### ④ 安全推進室

安全推進室は、「安全推進会議」の事務局を担当し、安全に関わる全社的な方針、計画等を策定します。また、リスクマネジメントに関わる支援や安全教育等を通し、全社的な安全推進、安全管理を有効に機能させるための様々な取り組みを行っています。

### ⑤ 空港本部

空港本部は、空港管理部と各空港支店から構成されます。空港管理部では現業部門として運航管理業務とダイヤ統制業務を担っており、間接業務として旅客担当者/ランブ担当者/運航管理担当者への訓練・審査の実施、各施設の維持管理、関連する規程類の改訂業務を行っています。また、航空保安業務の主管部署として各部門と連携して安全運航を堅持しています。

### ⑥ 客室本部

客室本部は、客室乗務部および客室業務推進部から構成されます。客室乗務部には乗務割の策定や運用管理などを行うスタッフと客室乗務員が所属しており、客室業務に係わる日々の支援、客室内の安全・保安に係る業務ならびに機内サービス業務を行っています。客室業務推進部は、客室乗務員の養成・技量維持に関する訓練の計画・実施、客室訓練施設の維持管理ならびに客室業務に係わる各種規程類の設定・改訂や客室品質向上に向けた取り組みを行っています。

### ⑦ 運航本部

運航本部は、運航乗員部、訓練審査部、運航部および飛行データ管理課から構成されます。運航乗員部には運航乗務員とその支援を行うスタッフが所属しており、日々の運航業務および運航乗務員のスケジュール作成・運用、資格管理等の業務を行っています。訓練審査部は、運航乗務員に対し、安全運航に必要な技量・知識を維持・向上するための訓練・審査を行っています。運航部は、運航方式に関する基準の設定・管理や飛行機の性能・運用および運航技術に係る調査・研究・導入ならびに運航に関する規程類の維持管理を行っています。飛行データ管理課は、航空機の日々の飛行データを収集・解析し、その結果を日常運航にフィードバックすることで、安全運航の堅持と運航品質の向上を図っています。

### ⑧ 整備本部

整備本部は、技術部、品質保証部、整備計画部、ライン整備部およびMOC部から構成され、航空機の健全性を確保するための業務を行っています。技術部は主に航空機の運航や整備作業に関する技術的な支援業務を担当しています。品質保証部は整備作業に関する規程類の維持管理、整備従事者に対する教育・訓練および資格管理などを行っています。整備計画部では中長期や短期の整備計画や整備に必要な人員・施設・設備・資材等の管理ならびに整備委託先の管理を行っています。ライン整備部では主に航空機の整備を行っています。MOC部はライン整備士およびライン整備基地への技術支援や不具合管理を行っています。

### 2-1-2 運航乗務員、客室乗務員、整備従事者、地上運航従事者の人数 (2018年3月31日現在)

職種	人員数
航空機乗組員	237名
客室乗務員	418名
整備従事者/確認主任者	183名 (うち、確認主任者 111名)
運航管理者	15名

### 2-1-3 訓練、審査等

#### (1) 運航乗務員の訓練・審査等

##### ① 訓練

QM (Qualifications Manual: 訓練審査規程) の基準に基づき、運航乗務員に対する任用訓練ならびに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・向上を図るために実施しており、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。



FFS (Full Flight Simulator)  
B737-800 型機 内観

##### ② 審査

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



FFS (Full Flight Simulator)  
B737-800 型機 外観

を年 2 回（B737 においては、うち 1 回を航空法施行規則第 164 条の 2 第 1 項の国土交通大臣が指定する訓練を実施）、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。

### ③ LINE MONITOR

運航乗務員は所定の訓練・審査を経て安全な運航を行うために必要な技能を維持していることが求められています。スカイマークでは定期的な訓練・審査のほか、LINE MONITOR という制度を設け、日常運航や通常業務における不具合の潜在要因を探るとともに、運航乗務員が日常運航においても規程・基準に基づいて適切に技能を発揮できているか確認しています。LINE MONITOR の結果は本人および管理部門にフィードバックされ、より安全で高品質な運航を行うために活用されています。

## (2) 客室乗務員の訓練・審査等

### 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）を実施しています。



モックアップ

### 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。更に、緊急時における操縦室と客室との連携能力の向上のため、運航乗務員との合同訓練を実施しています。

### ③ 審査

初期訓練、定期訓練で筆記ならびに実技による審査を訓練教官が実施しています。

### ④ LINE MONITOR

客室乗務員は所定の訓練・審査を経て、安全な運航を行うために必要な技能を維持していることが求められています。スカイマークでは定期的な訓練・審査のほか、LINE MONITOR という制度を設け、日常運航や通常業務における不具合の潜在要因を探るとともに、客室乗務員が日常運航においても規程・基準に基づいて適切に技能を発揮できているか確認しています。LINE MONITOR の結果は、分析・対応策の検討を実施した上で客室に関わる部門にフィードバックされ、より安全な運航を行うために活用されています。



### (3) 整備従事者の訓練・審査

整備従事者に関わる訓練および審査は以下のとおり実施しています。整備規程・業務規程に定義された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、資格審査を経て整備資格を認定しています。



整備従事者 訓練風景

整備資格の認定後は整備規程・業務規程に基づいた定期訓練および評価を実施し、知識・技量の維持と最新知識の習得を図っています。

### (4) 地上運航従事者（運航管理者・運航支援者）の訓練・審査

QM（Qualifications Manual：訓練審査規程）に基づき以下のとおり実施しています。

#### ① 訓練

地上運航従事者（運航管理者・運航支援者）に対し、地上運航従事者の職務遂行に必要な知識および技量を付与するための養成訓練、ならびに技能の維持・向上と最新知識を習得することを目的とした年 1 回の定期訓練を実施しています。



運航支援者の訓練風景

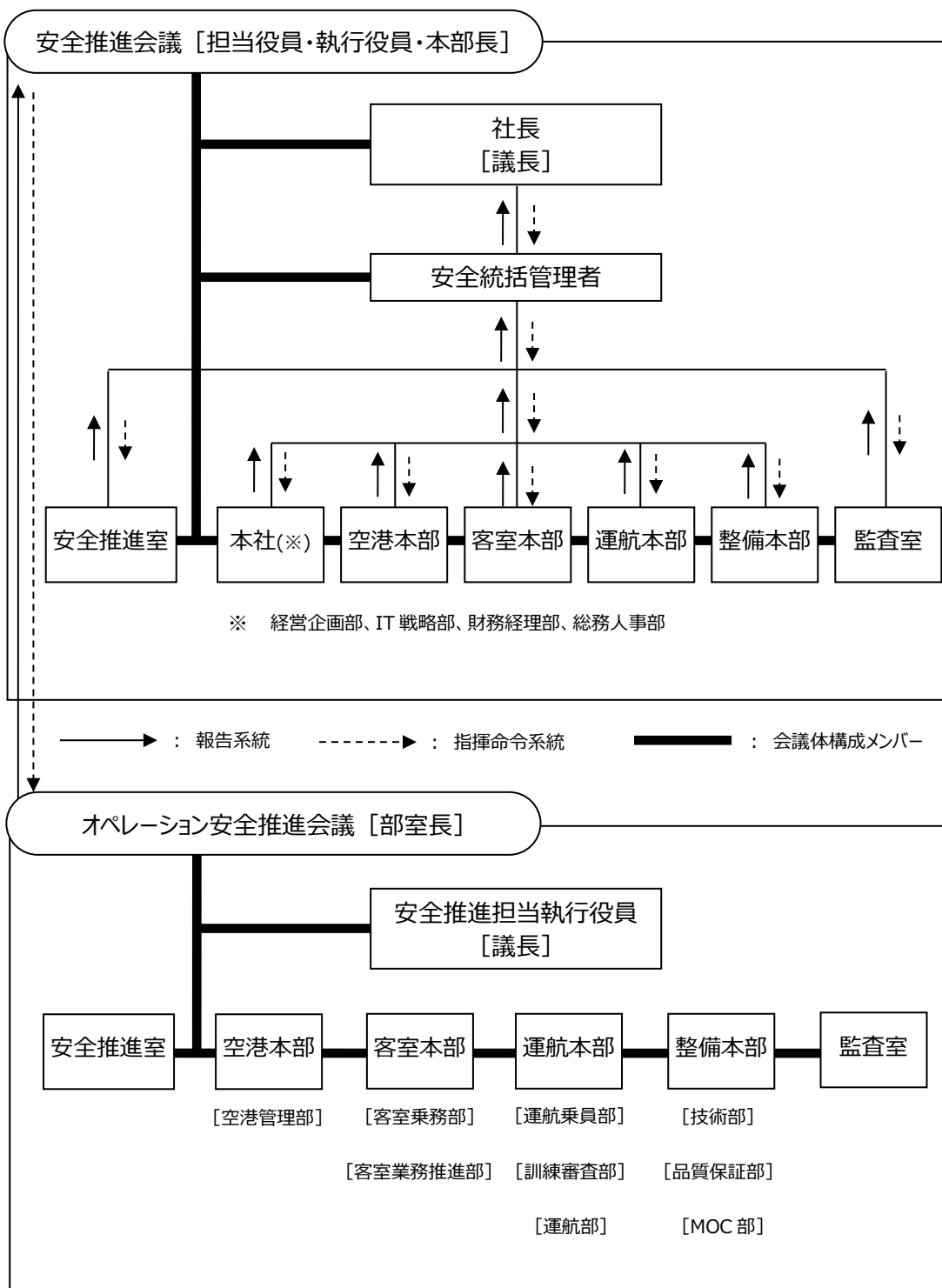
#### ② 審査の内容

職務遂行に必要な知識および技量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います。また、技能に疑義が生じた場合には臨時審査を実施します。

2 - 2 安全確保に関する機能の役割に関する情報

(1) 各組織の機能・役割の概要

社内全体における安全に関する報告系統や指揮命令系統を明確にし、各部門の長を核とした体系的な安全管理体制を構築し連携の維持・強化を図っています。



① 安全推進会議

議長である社長を中心に、安全管理体制の継続的な維持・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、リスク管理を体系的に行うための中核的な役割を果たしています。また、安全管理に関する問題点および必要な改善策についても討議され、討議内容については社内イントラネットを通じて全社員にフィードバックされています。

② オペレーション安全推進会議

議長である安全推進室担当執行役員を中心に、生産現場からの安全情報を共有し、部門間の十分な意思疎通を確保するとともに、各部門内の安全管理体制が適切に機能していることを確認しています。

③ 本部内の安全に関わる会議体

安全管理を担う各部門において、機能毎にオペレーションに係る安全課題や不安全事故の原因を調査し、再発を防止するという事後的（reactive）なアプローチに加えて、不安全事故の予兆となるハザードを把握し、そのリスクを評価し、これを低減するという予防的（proactive）な取り組みについても討議し、安全性の更なる向上に取り組んでいます。

討議された内容については社内イントラネットをはじめとした各種媒体または会議体を通じ、現業部門や関連部門へフィードバックがなされています。



## 2-3 安全への取り組み

### (1) 安全に関わる教育

スカイマークでは、社員各自が自身の役割・責任をより深く理解することで安全意識の高揚を図ることが安全文化の醸成につながると考え、様々な教育の場を設けています。

#### ① 安全教育

安全に関わる最上位規程である安全管理規程に加え、航空事故処理規程やヒューマンファクターズに関する内容など、幅広く安全を支える基本事項について教育を行っています。2017年度は1,909名の社員が教育を受けました。受講者からは「社員一人ひとりが自ら安全をつくり上げていくことが大切であるとの決意を新たにした」、「不具合事象の事例分析では、小さな芽のうちに不安全要素を摘み取ることの重要性を再認識した」などの所感が寄せられ、社員各自の役割・責任の理解促進や安全意識の高揚につながりました。



安全教育資料表紙

#### ② リスクマネジメント教育

リスクマネジメントとは、運航を行う上で安全に影響を及ぼす可能性のあるリスクを特定・分析して、受容もしくは許容可能なレベルにまで低減を図る一連の取り組みで、安全確保の根幹をなすものです。

スカイマークでは、本教育を通して安全管理体制の根幹をなすリスクマネジメントについての理解を深め、かつ不安全事象を理論的に分析し、的確な再発防止策を検討・立案できる人材を育成することで、安全管理体制の強化を図っています。



#### ③ コンプライアンス教育

スカイマークにとって安全とコンプライアンスの遵守はお客様との契約であり、安全な運航を行う上での大前提となるものです。本教育を通じて、法令規程類を遵守することの重要性を改めて認識するとともに、実際の事例などを用いながら「なぜ定められた手順からの逸脱が発生してしまうのか」を分析し、コンプライアンス遵守の意識を高め、社員一人ひとりの日常業務に活かしています。



コンプライアンス教育表紙

#### ④ 航空保安教育訓練

スカイマークでは、航空法施行規則に基づき策定する「航空機強取等防止措置」の一部として、航空保安に関する知識、技術および航空保安意識を形成し維持・向上のための教育訓練を行っています。

### (2) 安全意識啓発のための取り組み

#### ① 安全啓発セミナー

2017 年度の安全啓発セミナーは、本社・支店・各部門より 117 名が参加し、社内で安全に関する認識・情報を共有しました。社員一人ひとりの安全に対する意識を深めることを目的に、経営トップによる安全講話や各部門からの安全への取り組み紹介に加え、安全に著しく貢献した個人・組織に対する表彰を行っています。また、2017 年度は熊本大学名誉教授 吉田 道雄氏にお越しいただき、「安全文化醸成の人的側面 ～グループ・ダイナミックスの視点から～」と題して、ご講話いただきました。



熊本大学名誉教授・教職大学院シニア教授

吉田 道雄 氏

参加できなかった社員に対しても、社内情報誌「安推だより」の発行や DVD を作製し、内容を共有しています。



社長からの挨拶



安全統括管理者と安全表彰【受賞者】

## ② 安全プロモーションミーティング

安全管理体制に関する理解促進や更なる安全文化の醸成に加え、報告しやすい職場環境を定着させるために安全プロモーションミーティングを開催しています。

本ミーティングでは、「不安全事象を未然に防ぐために」ならびに「安全を第一に考え行動するために」をテーマに、安全統括管理者・役員と現場社員とが直接対話を行なうことにより、「安全の確保が最も重要である」という価値観を共有しました。

2017年度は、全14回開催し、延べ299名が安全プロモーションミーティングに参加しました。社員一人ひとりが「安全を第一」に考える経営理念について再確認するとともに、会社の経営方針や事業展開等に関して率直な意見交換も行われ、情報の共有と社員一人ひとりの役割の再確認の場ともなりました。



役員による安全プロモーションミーティング

## (3) その他、安全のための取り組み

### ① 安全点検（夏季の輸送安全総点検・年末年始輸送安全総点検）

夏季および年末年始の多客期には、安全管理目標の達成度評価と同時に、安全管理体制が適切に機能していることを確認するための安全点検を実施しています。

年末年始輸送安全総点検では、本社・羽田事業所・格納庫・シミュレーター棟にて社長巡視を行い、安全統括管理者・執行役員は就航する全ての空港を巡視し、安全に関する講話をおこないました。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すべく必要な対策を講じています。



年末年始輸送安全総点検

安全統括管理者による安全巡視及び講話

### ② 事故処理模擬演習

模擬演習では、「事故」又は「重大インシデント」に発展する可能性が予見される事象が発生した場合はアラート期間を宣言し、経過観察の結果、事故と判断された場合には、初動体制を発動し、



事故処理模擬演習の実施風景

更に事故対策本部の設置という一連の対応活動が迅速かつ適切に遂行できるよう全社的な訓練を実施しています。

2017 年度の模擬演習では、責任者不在時の代行体制であっても航空事故・重大インシデントが発生した際には航空事故処理規程に基づく指揮・命令系統が確実かつ的確に機能する事を確認すると共に、前年度（2016 年度）の模擬演習で上げられた不具合点の改善状況の検証を目的に実施いたしました。

#### (4) 安全に関わる情報の共有

##### ① 「安推だより」, 「Safety Information」の発行

安全推進室は社内外で発生した航空機の運航に関連する不安全事故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「安推だより」, 「Safety Information」として社内に周知し注意喚起を図っています。



安推だより

##### ② 安全報告制度（ヒヤリハット報告制度）の運用

運航の安全性向上及び予防安全対策として事故・インシデントや不安全事故には至らなかったが、自らが経験した「ヒヤッとしたこと」や「ハッとしたこと」を幅広く収集する仕組みを構築しています。ヒヤリハットとして報告された事象は各部門にて分析がなされ、その状況については経営の会議体にて共有されるとともに、社内イントラネットなどを通じて全社員にも周知・共有されています。



ヒヤリ箱

また、ヒヤリハット報告のみならず全ての安全報告は非懲罰環境下で収集し、故意又は重大な過失を除き、ヒューマンエラーに係るものについては懲戒の対象としないことが制度化されています。

##### ③ その他の安全に関わる情報の共有

安全推進会議、オペレーション安全推進会議などの安全に関わる会議体の議事内容や国内外の航空事故および重大インシデントに関する安全情報などは社内イントラネットを通じて全社員に周知・共有しています。

## 2-4 使用している航空機と輸送実績

(2018年3月31日現在)

### 2-4-1 使用している航空機に関する情報（機種、機材数、機齢等）

#### BOEING 737-800 型機



機数：26 機  
 座席数：177 席  
 初号機導入：2005 年  
 平均機齢：6.6 年  
 平均年間飛行時間：3,236 時間  
 平均年間飛行回数：1,856 回

#### 【機齢について】

スカイマークで使用する全ての航空機は、航空機製造国の監督官庁によって設定、国土交通省航空局によって承認された要目に従って整備を行なっています。スカイマークの保有する航空機の耐空性が保証され信頼性や安全性は十分に確保されています。

### 2-4-2 路線別輸送実績

2017 年度における、路線別の輸送実績

(2018年3月31日現在)

路線別	有償旅客キ口	有効座席キ口	運航便数
東京－札幌	861,416	960,481	6,070
東京－福岡	1,400,470	1,495,246	8,115
東京－那覇	1,167,593	1,339,217	4,485
福岡－札幌	238,225	291,392	1,020
福岡－那覇	421,985	517,763	2,902
東京－神戸	565,995	635,249	5,164
東京－鹿児島	496,287	573,029	2,914
札幌－茨城	136,983	207,952	1,456
札幌－神戸	384,257	481,382	2,174
中部－札幌	279,062	377,596	1,968
中部－那覇	496,244	601,299	2,311
神戸－長崎	209,999	270,483	2,351
神戸－鹿児島	129,101	161,755	1,446
神戸－茨城	153,176	192,355	1,449
福岡－茨城	114,602	147,466	727
那覇－茨城	143,151	223,542	725
那覇－神戸	338,510	437,102	1,888
神戸－仙台※	132,950	169,348	1,086
合計	7,670,004	9,082,656	48,251

(旅客キ口、座席キ口：x1,000)

※ 2017年7月1日就航



## 第 3 章 安全上の支障を及ぼす事態の報告（法第 111 条の 4）

### 3 - 1 航空事故・重大インシデント

2017 年度において、航空事故、ならびに重大インシデントは発生しませんでした。

#### 【航空事故】

航空機の運航によって発生した人の死傷(重傷以上)、航空機の墜落、衝突または火災、航行中の航空機の損傷(大修理に該当するもの)等の事態をいいます。

#### 【重大インシデント】

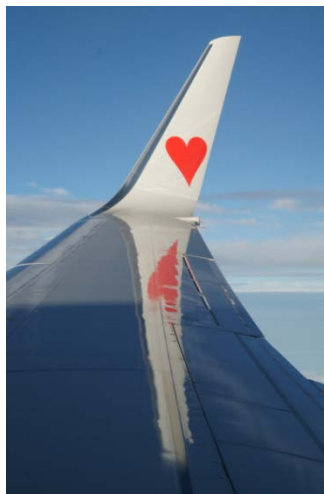
航空事故には至らないものの、事故が発生する恐れがあったと認められるもので、滑走路からの逸脱、非常脱出、機内における火災・煙の発生および気圧の異常な低下、異常な気象状態との遭遇等の事態をいいます。

### 3 - 2 イレギュラー運航

2017 年度において、イレギュラー運航は発生しませんでした。

#### 【イレギュラー運航】

ただちに運航の安全に影響を及ぼすような事態ではないものの、航空機システムに不具合が発生し、乗員がマニュアルに従って措置した上で、万全を期して、出発地へ引き返したり目的地を変更したりする等の事態をいいます。



### 3-3 安全上のトラブル

#### (1) 2017 年 4 月 1 日から 2018 年 3 月 31 日までに発生した安全上のトラブル

		件数
■ システムの不具合		24
(内訳)	発動機	5
	表示・警報	7
	着陸装置	2
	操縦系統	2
	防火系統	3
	抽気系統	1
	航法システム	4
■ 非常用装置等の不具合		5
■ 制限・規定値を超えた運航		5
■ 急激な操作・非常用装置の使用		18
(内訳)	航空機衝突防止装置の作動 (※1)	17
	対地接近警報装置の作動 (※2)	1
■ その他		9
<b>合計</b>		<b>61</b>

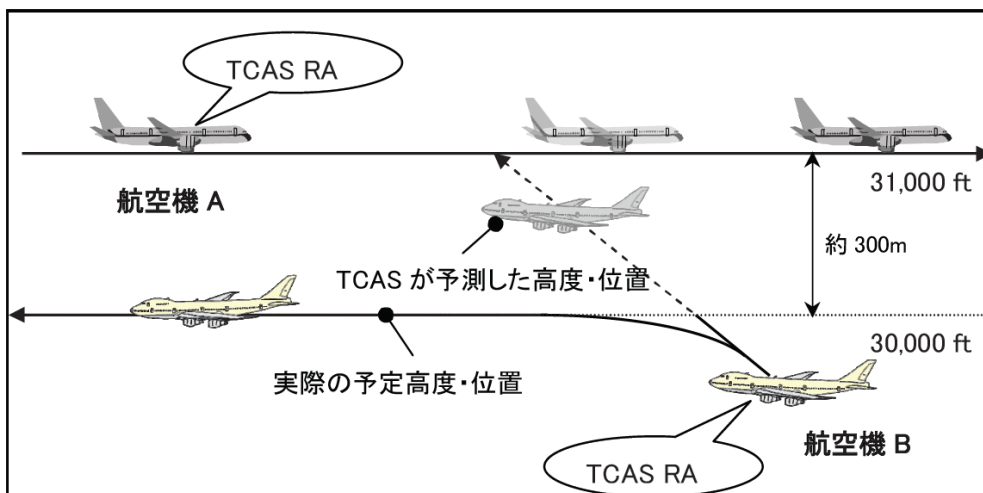
**【安全上のトラブル（航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態）】**

2006 年 10 月 1 日付施行の法令(航空法第 111 条の 4)に基づき、国土交通省に報告することが義務付けられたものをいいます。これらのトラブルが積み重なった場合には事故を誘発することにもなりかねないものの、一般的にはただちに航空事故の発生につながるものではありません。

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

航空機衝突防止装置とは、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およ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、下図のように通常の管制指示に従った運航においても、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。

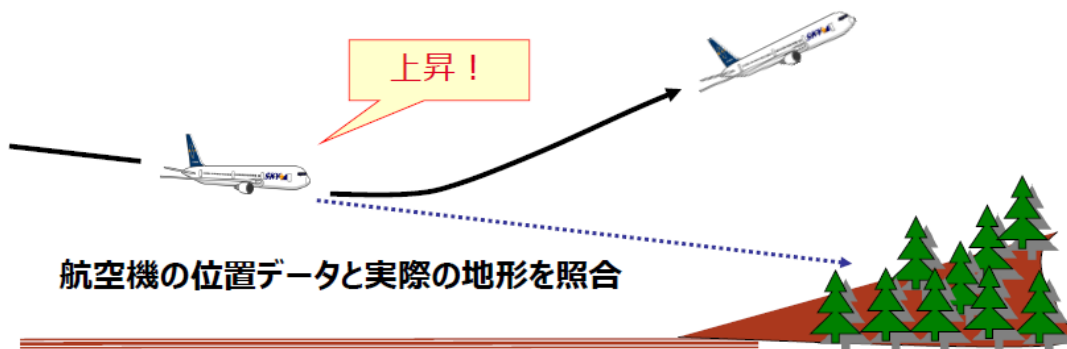


航空機 A が高度 31,000 フィートを巡航中、航空機 B は高度 30,000 フィートで水平飛行に移行する予定で上昇していたところ、TCAS 装置は航空機 B が水平飛行に移る予定であることを認識できないことから、航空機 B がそのまま上昇を続けて航空機 A と B が接近してしまう可能性を排除するため、安全上回避指示を行いました。

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

対地接近警報装置とは、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。当社では、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。

● 対地接近警報装置 (機能拡張型)  
(EGPWS : Enhanced Ground Proximity Warning System)



## (2) 主な「安全上のトラブル」の概要

### 【システムの不具合】 計 24 件

- 「発動機」の不具合 計 5 件

着陸時に逆推力装置が作動しなかった不具合が 5 件発生しました。

- 「表示・警報」の不具合 計 7 件

予知型ウィンドシア警報システムが作動しなかった不具合が 6 件発生しました。

システムの不具合については、不具合の原因となった部品の交換や作動点検等の整備処置を実施し、また、不具合の未然防止となる対策を講じることで同種不具合の再発防止に努めています。

### 【非常用装置等の不具合】 計 5 件

- 機体点検時に機体搭乗口にある非常脱出装置の部品の一部が外れていたことが 2 件発見されました。当該部品については交換を行い正常な状態へ復旧しました。

### 【制限・規定値を超えた運航】 計 5 件

- 航空交通管制からの指示高度を逸脱した事象が 4 件発生しました。発生した事象に対して、それぞれの原因（要因）を探究し、適切な処置を講じています。

### 【急激な操作・非常用装置の使用】 計 18 件

- 「航空機衝突防止装置の作動」 計 17 件

航空機衝突防止装置（TCAS）は、管制指示に従った正常運航を行っている場合であっても、自機と相手機との位置や速度の関係によって作動することがあります。これらは、航空機衝突防止装置の回避指示に従って運航乗務員による適切な操作が行われることで、安全上の問題が生じない設計となっており、いずれの事例でも回避指示に従った適切な操作が行われています。

### 【その他】 計 9 件

その他として 9 件の発生がありました。内訳は整備に係わる事象が 5 件、機内部品が外れた事象が 1 件、資格管理に係わる不具合が 1 件、運航中の操作に係わる事象が 1 件、機体重整備時に発見された航空機構造部分の損傷（腐食）が 1 件発生しました。それぞれの事象に対して原因（要因）を深掘りし効果的な対策を取ることで、同種不具合の再発防止に取り組んでいます。

## 第 4 章 輸送の安全を確保するために講じた措置

### 4-1 国の命令・指示 等

2017 年度は当社に対する国の命令・指示等はありませんでした。

### 4-2 安全目標（2017 年度の振り返りと 2018 年度）

#### (1) 2017 年度の振り返り

2017 年度は「航空機事故・重大インシデント」および「ヒューマンエラーに起因する事態報告」の件数を安全管理目標として設定し、年間を通じて各種取り組みを進めてきました。

2017 年度 全社安全管理目標

【数値目標】

- ◆ 航空事故・重大インシデント ゼロ
- ◆ ヒューマンエラーに起因する事態報告 10 件以下

【行動指針】

- ◆ 発生した事象要因を深掘し類似事象の再発防止に努めます。  
類似事象の再発を抑えるため個々の事象に共通する真の事象要因に対する施策（再発防止・未然防止）を組織として策定することで再発防止に努めます。
- ◆ 未然防止に活用する為、ヒヤリハットを進んで報告します。  
不具合事象を未然に防ぐために、ヒヤリハットをツールとして活用し、どんな些細なことでも進んで報告します。

航空事故および重大インシデントは発生せず、またヒューマンエラーに起因する事態報告件数についても安全目標値を達成することができました。

これは発生した不具合を事象別・要因別に振り分け、個々の事象に共通する真の要因に対して施策（再発防止策）を講じてきたことが未だ顕在化していない事象への対応（未然防止策）にもつながり、最終的に目標値を達成できたものと考えています。特に 2017 年度は事故・インシデントの手前にあるヒヤリハットの収集・活用に積極的に取り組み、その提出件数のみならず職場の監督者等のリスクに対する感度の底上げを図るべく、ヒヤリハットの仕組みを見直したことも目標達成の一助になったものと思われれます。

引き続き安全を最優先にする風土・文化を堅守し、安全の更なる高みに向けて取り組んで参ります。

## (2) 2018 年度の取り組み

2018 年度 全社安全管理目標

【数値目標】

- ◆ 航空事故・重大インシデント ゼロ
- ◆ ヒューマンエラーに起因する事態報告 7 件以下

【行動指針】

- ◆ ヒューマンエラーを起こさせない規程・手順に変えていきます。  
現場からの声を取り入れ、使いやすい規程・手順に変更し、ヒューマンエラーを防止して行きます。
- ◆ 発言しやすい環境を整え、部門を越えた確認会話を促進します。  
監督者層・管理職層は誰もが発言しやすい環境を整えます。また、課員は部門内外の垣根を越えた確認会話（コミュニケーション）を積極的におこない情報を共有・活用します。

安全は航空事業の前提であり、社会への使命です。スカイマークでは安全運航を堅守するために安全に関する年度目標を下記の通り定めるとともに、各部門においても活動計画を策定し、全社員が一丸となって目標の達成に向けて取り組んで行きます。

### (数値目標設定の考え方)

安全は経営の基盤であることから、前年度と同様に 2018 年度も「航空事故 0（ゼロ）、重大インシデント 0（ゼロ）」を達成すべき目標として設定します。但し、このような重大事象の発生は極めて稀であり航空事故や重大インシデントの発生が無いことで安全が確保されていると思いがちになってしまう可能性があることから、その前兆指標として「ヒューマンエラーに起因する事態報告（法 111 条の 4 による義務報告事象）の件数」を設定します。

安全目標値（件数）については、既発生事象に対する再発防止策の定着状況を一つひとつ精査するとともに、ヒヤリハットの対応状況についても確認した上で設定いたしました。また、期中においては社内指標として設定した各部門のヒューマンエラーに起因する不安全事象の発生推移を管理・監視し必要に応じて更なる未然防止策を講じて行くことを前提に、2018 年度の安全目標値は前年度（10 件以下）よりも改善させた 7 件以下を目標値として設定致しました。



---

2017 年度  
スカイマーク 安全報告書

2018 年 8 月発行  
スカイマーク株式会社  
安全推進室

---