スカイマーク　安全報告書

2023 年度

本報告書は令和 6 年 6 月 3 日付け（国官参航安第 164 号）「航空法第 111 条の 6 に基づく安全報告書の公表について」に基づく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。

令和 5 年 4 月 1 日から令和 6 年 3 月 31 日まで間を対象期間とし作成しております。

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。

本年は年始から大きな自然災害や航空事故が続きました。亡くなられた方々のご冥福をお祈りするとともに、被災された方々へ一日も早い復興を心から願っております。

弊社ではアルコール問題を安全問題として取り組んでおりますが、2023 年 6 月 19 日に整備士が法定のアルコール検査を実施せずに整備業務を開始したことに対して、同年 9 月 5 日に国土交通省航空局から行政指導を受けました。航空安全に対するお客様、社会からの信頼を大きく損なったことを厳粛に受け止め、心よりお詫び申し上げます。本事態を受けまして講じました再発防止策につきましては、第 4 章 輸送の安全を確保するため講じた処置、「4-1 国の命令・指示等」に記載しており、2024 年 3 月 27 日に全ての再発防止策が完了いたしました。今後は、再発防止策により強化された検査体制を堅持して参ります。

これからも、弊社は常に安全を最優先とし、スカイマークの高い運航品質と独自のサービスをできるだけ多くのお客様にご利用していただくために全社一丸となり努めて参ります。この報告書は弊社における安全管理体制、運航実績などを報告させていただくものです。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。

2024 年 9 月

スカイマーク株式会社

代表取締役社長執行役員

本橋 学

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 4

２－１　安全に関する組織 4

２－１－１　各組織の機能・役割と人員数 4

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 6

２－１－３　訓練、審査等 7

２－２　安全に関する機能の役割に関する情報 10

(1) 各組織の機能・役割の概要 10

(2) 連絡・通報体制 11

(3) 情報の伝達と共有 11

(4) 安全に係る文章の整備及び管理 12

(5) 内部監査の実施 12

(6) 変更管理 12

２－３　安全への取り組み 13

２－４　使用している航空機と輸送実績 17

(1) 使用している航空機の情報 17

(2) 緊急用具の装備 17

(3) 路線別輸送実績 17

第３章　安全上の支障を及ぼす事態の報告（法第 111 条の 4） 19

３－１　航空事故・重大インシデント 19

３－２　イレギュラー運航 20

３－３　安全上のトラブル 21

第４章　輸送の安全を確保するために講じた措置 24

４－１　国の命令・指示 等 24

４－２　安全目標 25

本報告書は航空法第 111 条の 6 および航空法施行規則第 221 条の 5 および第 221 条の 6 に基づき「本邦航空輸送事業者による安全報告書の公表」に従い毎事業年度の終了後、6 か月以内に安全報告書を作成しインターネット、その他適切な方法により公表しております。

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の具体的な方針として「安全宣言」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。

また、経営の責任者である社長は、安全管理体制を有効に機能させるため、安全に深く関与する意思を表し、社内全体に浸透させるための行動として、安全最優先の基本方針に係る公約、声明を「コミットメント」として安全管理規程に定め、国土交通大臣に届出を行っております。

安全宣言（Safety declaration）

SKYMARK AIRLINES

安全方針（Safety policy）

◆ スカイマークの独自のサービスをできるだけ多くのお客様にご利用していただくためには、「安全」を堅持することが大前提となります。私たちは、安全管理システム(Safety Management System)を理解し、安全管理システムが継続的に機能するよう努めます。
この安全宣言を実践するために、４つの安全のための行動指針を定めます。

◆ In order for as many customers as possible to use Skymark's unique services, it is a prerequisite to maintain “safety”. We understand the Safety Management System and strive to ensure that it works continuously.
In order to implement this safety declaration, four action guidelines for safety are determined.

安全行動指針（Safety Action Guidelines）

1. 常に安全を最優先とし、「１に安全、２に定時性、３に顧客満足」の順序で考え、行動します。
➢ We always put safety first and think and act in the order of "1 for safety, 2 for punctuality, 3 for customer satisfaction".
2. 関連法令、社内規定及び航空運送事業者として守るべき規範を厳守します。
➢ We will strictly adhere to related laws and regulations, company regulations, and standards that should be observed as an Air carrier.
3. 情報の共有を図り、他者の意見を尊重し、確認会話を励行します。
➢ We will share information, respect the opinions of others, and encourage confirmation conversations.
4. 不安全事象やヒヤリハット事案の原因・要因を追求し、有効な未然・再発防止策を定め、安全に関する改善を推し進めます。
➢ We pursue the causes and factors of unsafe events and near-miss incidents, determine effective measures to prevent recurrence, and promote safety-related improvements.

Confidential　Copyright (C) Skymark Airlines Inc.

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

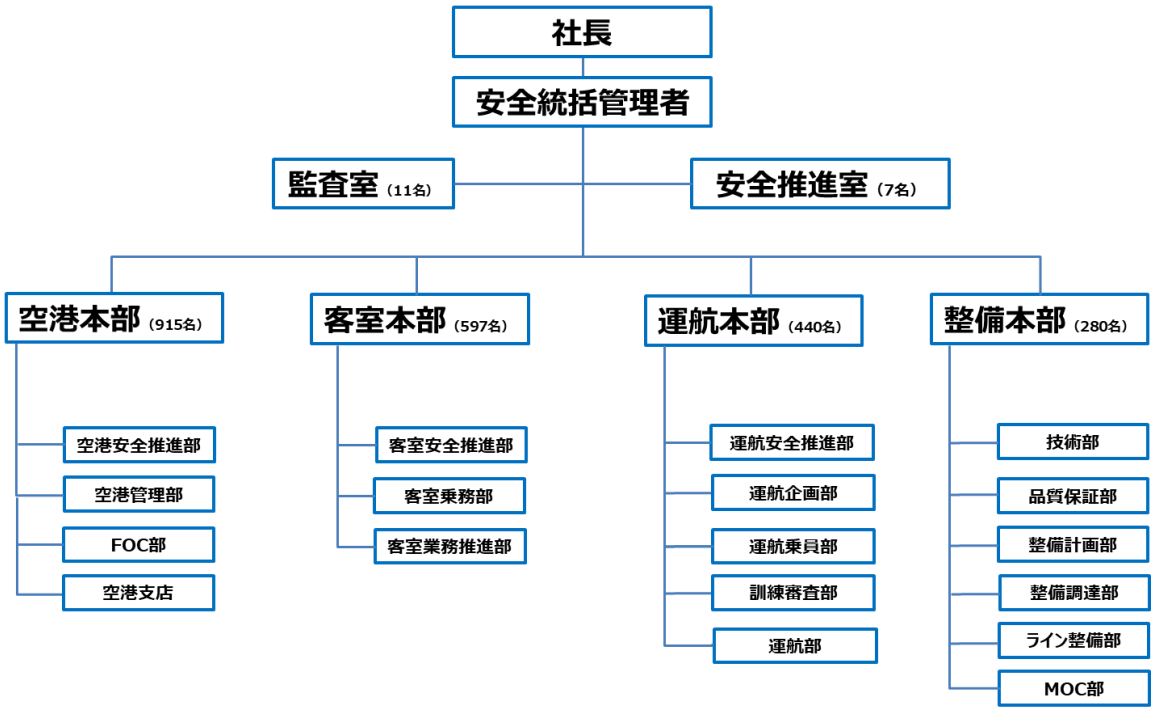
スカイマークでは、安全の方針、安全管理の体制、及びその実施方法について安全管理規程に定めており、各部門において安全に関わる PDCA サイクルを確実に機能させ、それらを有機的に結び付けることで、安全管理システム（Safety Management System：SMS）を構築し、継続的に改善を行い、安全性の向上を図っています。

2－1　安全に関する組織

(2024 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対する基本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

「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、アルコール教育やアルコール

検査等飲酒対策を含む安全施策・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。

その選任については、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、かつ、航空運送事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから社長が安全統括管理者を選任し、国土交通大臣に届出を行っております。

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「内部監査」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、空港安全推進部、FOC 部、空港管理部ならびに各空港支店から構成されます。空港安全推進部では、空港本部の安全及び品質向上に係る方針の策定、発生した不具合事象に対するリスク評価、分析及び是正対応の総括並びに実施調整を行っており、また、航空保安業務の主管部署としても各部門と連携して安全運航を堅持しています。FOC 部では関係本部との連携の下、航空機の安全を確保すると共に、運航管理に係る日次の総合調整並びにフライトオペレーションに係る総合管理を行っています。空港管理部は間接業務として旅客担当者/ランプ担当者への訓練・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。

⑥ 客室本部

客室本部は、客室乗務部、客室業務推進部、客室安全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機内サービス物品、備品、機内搭載消耗品等の発注を行っています。客室安全推進部は、運航安全の維持向上に係る方針策定、不具合事象発生時の分析、リスク評価、再発防止策の策定及び事前防止対応並びに客室業務に係わる各種規程類の設定、改訂及び客室品質の維持向上に係る取り組みを行っています。

⑦ 運航本部

運航本部は、運航安全推進部、運航企画部、運航乗員部、訓練審査部、運航部から構成されます。運航安全推進部は、運航本部の安全管理体制に関する問題等の改善・策定、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。運航企画部は、事業計画に基づく運航本部の運営計画、及び人員計画(運航乗務員含む)原案策定及び採用等を行っています。また、運航乗務員の支援を行うスタッフが所属し、運航乗務員のスケジュール作成・運用、資格管理、健康管理等の業務を行っています。運航乗員部は、日々の運航業務の実施の他、技量管理支援、日常業務指導等、運航乗務員の人材育成を行っています。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。

⑧ 整備本部

整備本部は、技術部、品質保証部、整備計画部、整備調達部、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。品質保証部は安全及び整備品質向上に係る方針、不具合事象のリスク評価、分析及び是正対応の総括並びに実施調整、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。整備計画部では長期や短期の整備計画や整備に必要な人員・整備委託先の管理を行っています。整備調達部は施設・設備・資材等の管理などを行っています。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（2024 年 3 月 31 日現在）

職種	人員数
航空機乗組員	276 名
客室乗務員	472 名
整備従事者/確認主任者	228 名（うち、確認主任者 128 名）
運航管理者	12 名

2-1-3 訓練、審査等

(1) 運航乗務員の訓練・審査等

① 訓練

FFS (Full Flight Simulator)
B737-800 型機 内観

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。

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・審査のほかに、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・審査のほかに 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。

② 審査の内容

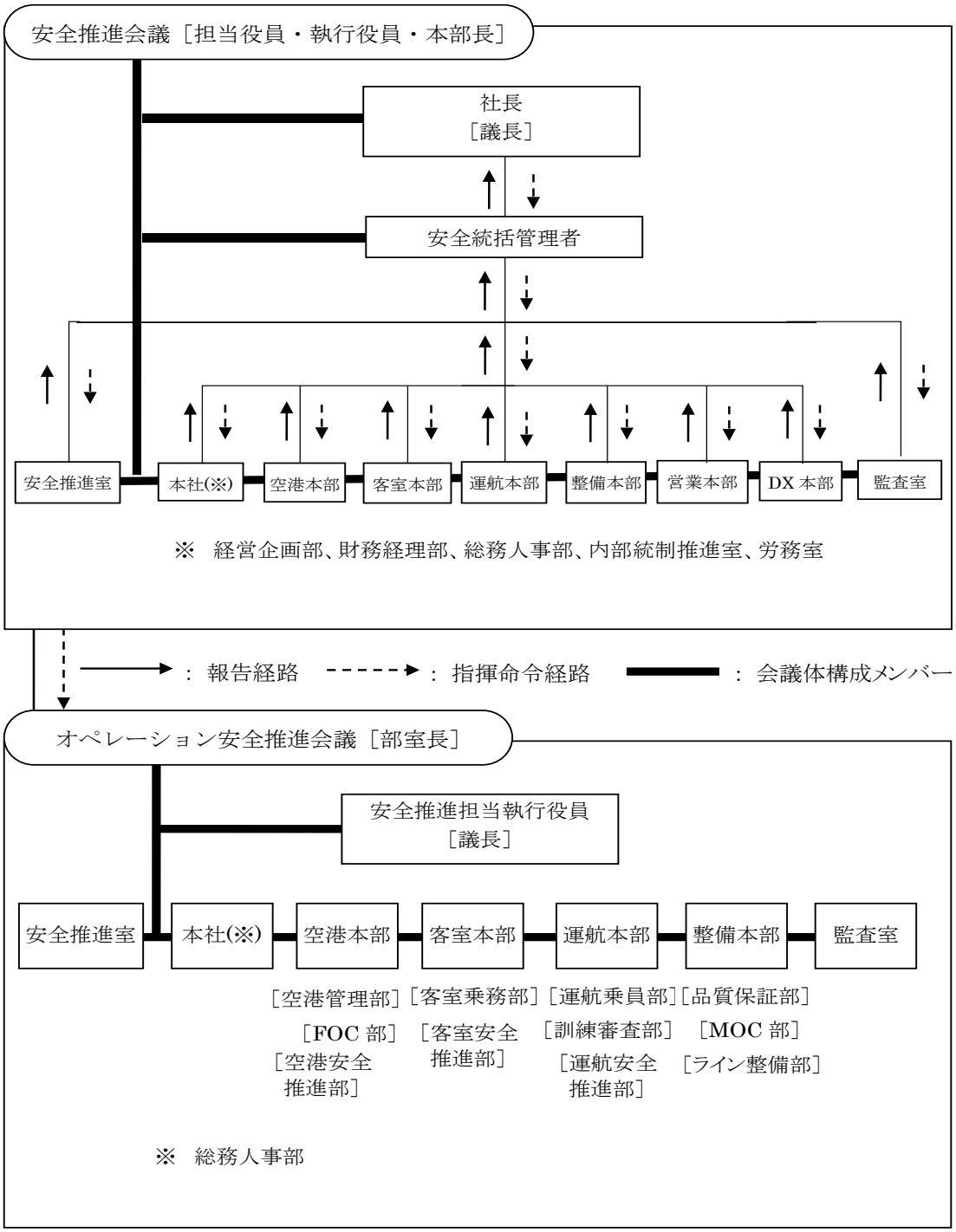
職務遂行に必要な知識および技量を有するか否かを評価・判定するため資格審査を実施しています。また、技能に疑義が生じた場合には臨時審査を実施します。

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。

報告・指揮命令系統図



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に関する情報（以下「安全情報」という。）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象の原因を調査し、再発を防止するという事後的（reactive）なアプローチに加えて、不安全事象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) 緊急時の連絡・通報体制

緊急事態発生時は、国に認可された運航規程に基づき、機長は発生した緊急事態の内容により、運航管理部門または管制機関等へ無線電話等によりその事態を報告することとしています。

運航管理部門では、国の認可された運航規程に基づき自社機の運航状況を監視し、緊急事態が発生したことの通報を受けた場合または覚知した場合、当該機との通信連絡に努めるとともに、関係機関等へ連絡し、援助を求めることとしています。

(3) 情報の伝達と共有

情報を収集、伝達するための社内連絡体制、運航規程及び整備規程に規定されている安全情報の伝達に係る体制やシステムを適切に運用し、会社内外で発生する安全情報及び事業に関する変更に係る情報、航空機乗組員及び客室乗務員の疲労に関する情報、アルコール問題を含む不適切事案に関する情報を収集し、これらを社長を含めた必要な階層・関連する部門に伝達しております。

また、全ての安全情報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。

(4) 安全に係る文書の整備及び管理

安全管理体制を効果的に運営するために、安全管理規程、運航規程、整備規程、業務規程（認定事業場）、運送規程及びそれらに係る規程類を設定しています。また安全管理体制の運営の実績を示すため、各規程類には管理方法、必要な記録の種類及び保管期間を定めています。

(5) 内部監査の実施

当社の内部監査は、監査室に所属する専任の監査員を中心に、分野毎の専門知識を有する部門　所属の併任監査員がチームを作って原則として年度に 1 回実施しています。内部監査は当社全部門及び全支店を対象としており、航空運送の安全を担う運航、整備、客室、空港等などの業務が法令、規程などに従って実践され安全と品質の維持向上が図られているか、また安全管理システムが機能しているかについて確認し、是正や改善を要する事象が認められれば措置を講じています。全ての監査結果は安全推進会議で共有され、その後の監査に活かすフィードバックを受けています。

(6) 変更管理

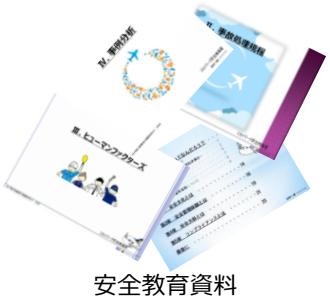
事業に関する組織の拡張や縮小、新たな機器や手順の導入等の変更が行われ、航空事故もしくは重大インシデントまたは損害、損失を生じさせる可能性がある場合には、関係部門が事前にハザードを特定・分析し、安全リスクを確実に管理するための取組みを実施しております。

2 －3　安全への取り組み

(1) 安全に関わる教育

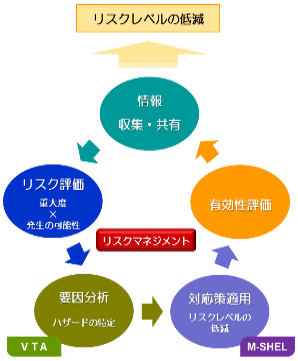
スカイマークでは、社員各自が自身の役割・責任をより深く理解することで安全意識の高揚を図ることが安全文化の醸成につながると考え、様々な教育の場を設けています。

① 安全教育


安全教育資料

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。2023 年度は 2,539 名の社員が教育を受けました。受講者からは「安全第一の精神を胸に刻み業務に従事していきたい」、「公共交通機関としてお客様を安全に目的地までお届けするという使命を忘れずに働いていこうと感じた」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。

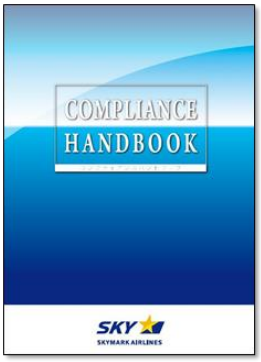
② リスクマネジメント教育



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、諸規程・社内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。

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。

⑤　アルコール教育

スカイマークでは、アルコールに関する問題を会社全体の課題として意識改革を進めるため、アルコールの危険性、分解能力、アルコールが及ぼす安全への影響、節度ある適度な飲酒等に関する教育を全役職員に行っています。本教育を通じて社員一人一人が「アルコール問題は安全問題である」という意識を持ち「節度ある適度な飲酒」の実践に活かしています。

(2) 安全意識啓発のための取り組み

①　安全啓発セミナー

2023 年度の安全啓発セミナーは、本社会場と支店・各部門を Zoom にて繋ぎ開催いたしました。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、2023 年度は元 JR バス関東株式会社会長、特定非営利活動法人 ASK 飲酒運転防止インストラクタースーパーバイザーの山村陽一氏をお招きし、「なぜ、止まらない？マイルールの落とし穴　～過去事例に学ぶ～」と題して、ご講話いただきました。

元 JR バス関東株式会社会長
山村 陽一 氏

②　社員向け緊急脱出研修

会社使用機材の非常用装備品に関する基礎知識や緊急脱出の模擬体験を通し、緊急時の援助者としての役割を習得する目的として、SIM 棟モックアップ訓練場にて 2023 年度は計 3 回の研修を実施致しました。

③ 安全プロモーションミーティング

経営層が現場社員との直接対話などにより、社員の意見を組織に反映すると共に安全に関する共通の理解を促進し、「安全が大前提であり常に安全を最優先に考え行動する」という価値観を全社的に共有し安全文化の醸成を図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、「飲酒に係わる不適切事案を発生させないために」「ポストコロナ時代の安全運航の堅持について」をテーマに役員と社員が直接対話を行うことにより、法令・規程遵守の重要性を共有しました。

2023 年度は、全 11 回開催し、延べ 180 名が安全プロモーションミーティングに参加しました。社員一人ひとりがアルコール問題を含め「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にもなりました。

(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、本社および羽田地区の管理部門ならびに現業部門を社長による安全巡視および講話を行い、それ以外の就航する空港を安全統括管理者および安全推進室担当執行役員が巡視をおこない、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。

② 事故処理模擬演習

事故等発生時の被害拡大の未然防止及び調査究明による運航の安全確保を目的として、一連の対応活動が迅速かつ適切に遂行できるよう全社合同訓練を実施しています。2023 年度の模擬演習では、情報の伝達を迅速かつ正確に行う事を機能する事を確認すると共に、前年度（2022 年度）の模擬演習であがった課題に対し適切に改善されたことを確認いたしました。

(4) 安全に関わる情報の共有

① 「安推だより」,「アルコール研究所」、「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「安推だより」,「月刊アルコール研究所」、「Safety Information」として社内に周知し注意喚起を図っています。

Safety Information

月刊アルコール研究

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象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。

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、アルコール等に係る不適切事案に関する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　(2024 年 3 月 31 日現在

(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：29 機
座席数：177 席
初号機導入：2005 年
平均機齢：11.7 年
平均年間飛行時間：2,699 時間
平均年間飛行回数：1,908 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) 緊急用具の装備

スカイマークでは航空法施行規則第 150 条に基づき、旅客の安全を確保するために、Emergency Locator Transmitter(救難信号)、非常信号灯、救命胴衣、防水携帯灯、感染症予防具、救急箱、医薬品、医療用具等の緊急用具を装備しております

(3) 路線別輸送実績

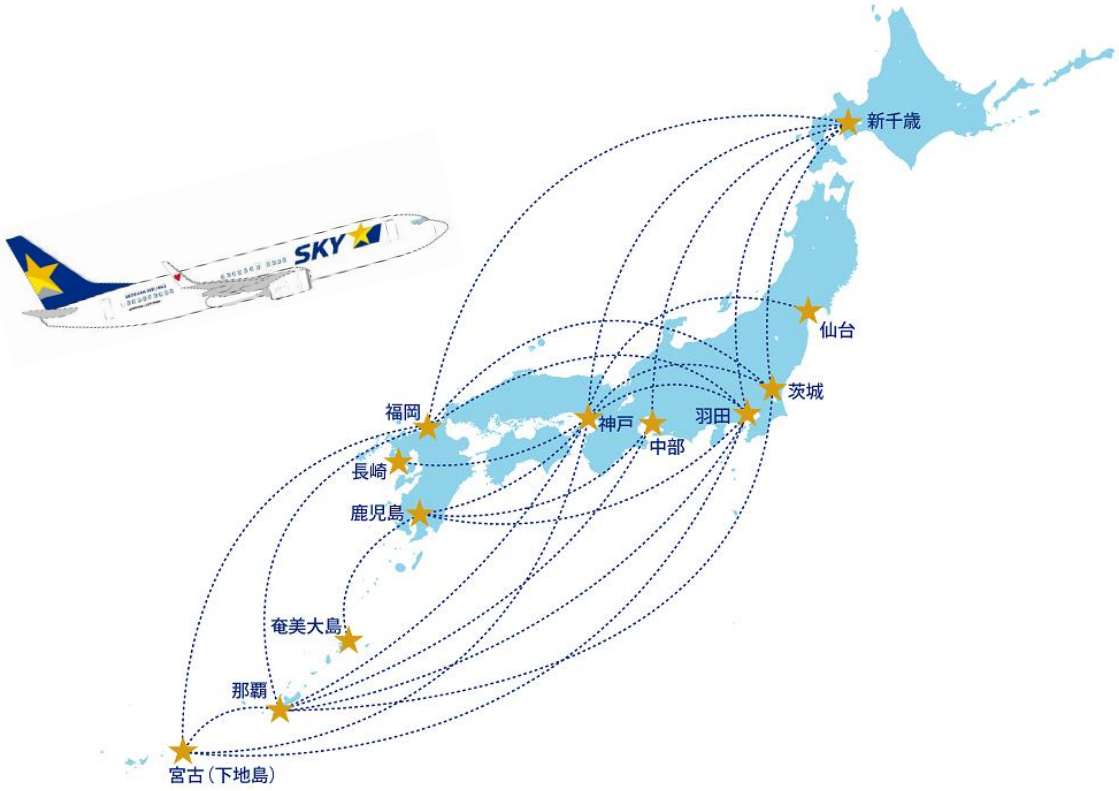
2023 年度における、国内路線別の輸送実績

（2024 年 3 月 31 日現在）

路線別	有償旅客キロ	有効座席キロ	運航便数
東京－札幌	849,523	990,253	6,258
東京－福岡	1,503,540	1,710,826	9,285
東京－那覇	1,117,476	1,283,379	4,298
東京－神戸	471,741	536,714	4,363
東京－鹿児島	490,497	572,046	2,909
福岡－札幌	237,960	296,819	1,039
福岡－那覇	238,856	309,373	1,734
福岡－茨城	122,059	147,872	729
札幌－茨城	158,703	208,545	1,460
札幌－神戸	406,231	484,039	2,186
中部－札幌	294,587	359,561	1,874
中部－那覇	461,255	558,628	2,147

神戸－長崎	186,529	250,579	2,178
神戸－鹿児島	122,992	162,203	1,450
神戸－茨城	209,100	290,324	2,187
神戸－仙台	174,793	227,356	1,458
那覇－茨城	175,163	221,692	719
那覇－神戸	545,023	687,371	2,969
中部－鹿児島	158,508	206,860	1,450
鹿児島－奄美大島	77,635	117,706	1,424
神戸－下地島	147,192	196,181	716
東京－下地島	214,843	257,266	716
福岡－下地島	18,077	25,460	116
那覇－下地島	40,588	85,828	1,422
合計	8,422,869	10,186,882	55,087

（旅客キロ、座席キロ：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）

３－１　航空事故・重大インシデント

2023 年度において、航空事故、重大インシデントの発生はございませんでした。

【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

2023 年度において、5 件のイレギュラー運航が発生しました。
それぞれ適切に整備処置を実施し、同一事象の再発はありませんでした。

発生日	便名	出発地	目的地	着陸地	概要
6 月 10 日	SKY727	東京国際空港	新千歳空港	東京国際空港	飛行中、機長席側の速度計及び高度計の表示に不具合が発生したため引き返した。
6 月 22 日	SKY003	東京国際空港	福岡空港	東京国際空港	離陸直後に第 2(右側)エンジンの排気ガス温度が通常よりも上昇したことを示す計器表示があったため引き返した。
7 月 30 日	SKY761	中部国際空港	新千歳空港	中部国際空港	離陸直後に自動操縦装置に不具合が発生したため引き返した。
9 月 22 日	SKY761	新千歳空港	東京国際空港	新千歳空港	離陸上昇中、与圧系統に不具合が発生したことを示すライトが点灯したため引き返した。
11 月 9 日	SKY132	鹿児島空港	神戸空港	鹿児島空港	離陸上昇中、高揚力装置（フラップ）に不具合が発したことを示す計器表示があったため引き返した。

【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) 2023 年 4 月 1 日から 2024 年 3 月 31 日までに発生した安全上のトラブル

		件数
■ 航空機構造の損傷		0
■ システムの不具合		19
(内訳)	与圧系統	2
	通信・通話	1
	操縦系統	4
	燃料系統	2
	表示・警報	7
	着陸装置	1
	抽気系統	2
■ 非常用装置等の不具合		9
■ 制限・規定値を超えた運航		3
■ 緊急操作・非常用装置の使用など		10
(内訳)	航空機衝突防止装置の作動 (※1)	10
	対地接近警報装置の作動 (※2)	0
■ その他		35
(内訳)	運航規程関連	1
	整備規程関連	22
	危険物輸送	8
	その他	4
合計		**76**

【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。

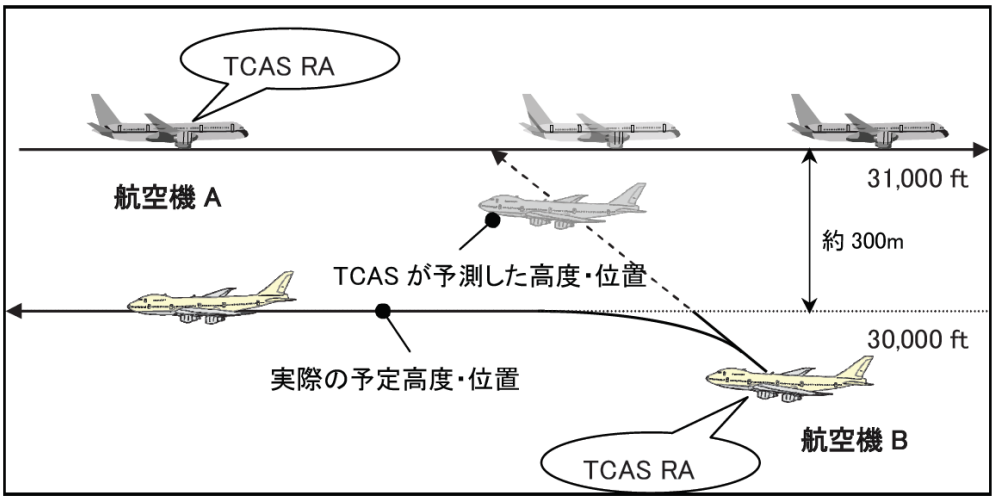
※事故・重大インシデントについては件数に含みません。

※同様の原因および要因に起因して複数便で発生した事態については 1 件として算定しております。

＊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。

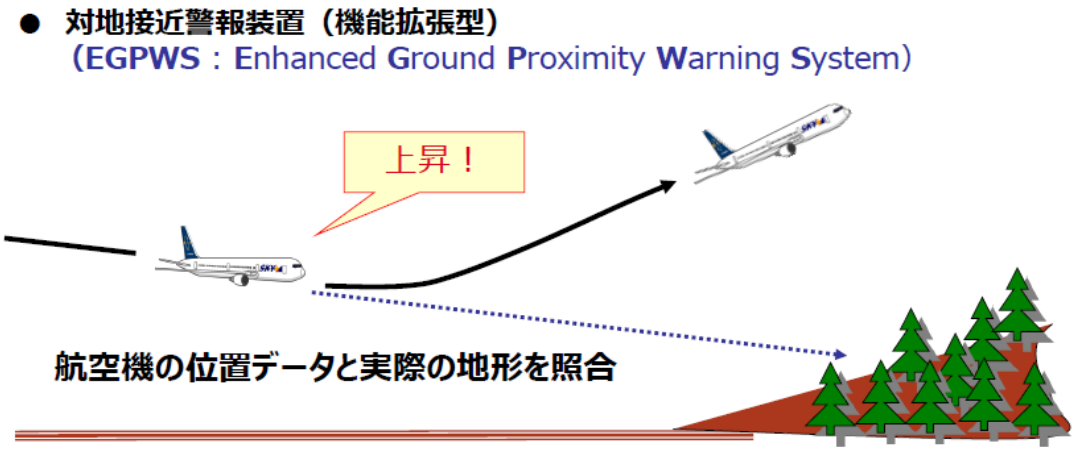


航空機 A が高度 31,000 フィートを巡航中、航空機 B は高度 30,000 フィートで水平飛行に移行する予定で上昇していたところ、TCAS 装置は航空機 B が水平飛行に移る予定であることを認識できないことから、航空機 B がそのまま上昇を続けて航空機 A と B が接近してしまう可能性を排除するため、安全上回避指示を行いました。

＊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。



(2) 主な「安全上のトラブル」の概要

【システムの不具合】

- 「操縦系統」
  操縦桿と補助翼又は主翼上面の可動板を繋ぐケーブルの不具合が発生しました。
- 「表示・警報」
  航空機衝突防止装置及び自動操縦装置に係る警報機能の故障が発生しました。

システムの不具合については、部品の交換や作動点検等の整備処置を実施し、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おります。

【非常用装置等の不具合】

- 酸素マスクの破損及び非常用照明灯の一部不点灯等が発生しました。いずれの事例も原因となった部品の交換等の整備処置及び動作確認を実施しました。

【制限・規定値を超えた運航】

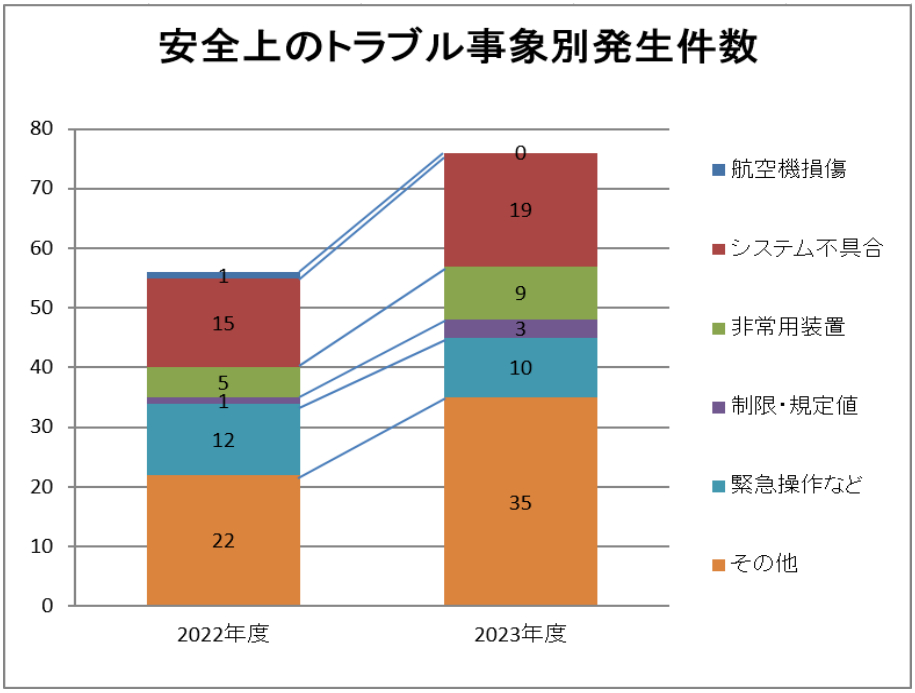
- 運用限界を超過した事例が発生しましたが、機体の健全性を確認するとともに、原因(要因) を分析し、必要な再発防止対策を講じました。

【緊急操作・非常用装置の使用など】

- 航空機衝突防止装置（TCAS）の作動が発生しました。 TCAS 装置の作動に対し、機器の指示に従った適切な操作が行われています。

【その他】

- 運航規程関連の事例、整備規程関連の事例及び接着剤・加熱式弁当などを含む危険物輸送の事例が発生しました。それぞれの事例に対して原因（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おります。



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

2023 年９月５日付けで、国土交通省航空局より書面による行政指導「厳重注意」を受けました。

【概要】

2023 年６月 19 日にライン確認主任者（整備士）が整備規程及び業務規程に定める運航前整備を開始する前の法定アルコール検査を未実施のまま、整備責任者に対して法定アルコール検査を実施し問題なかった旨の事実と異なる報告をし、整備業務を開始しました。

【再発防止策】

行政指導「厳重注意」を受け、以下のとおり再発防止策を策定し、検査体制を強化致しました。

✓　アルコール検査に対する意識強化
整備本部におけるアルコール検査に関わる全員に対して意識を強化する取り組みを行いました。

✓　検査未実施防止体制の強化
顔認証機能、自動数値判定機能及び警告機能等を備えたアルコール検査システムを新たに導入し、検査未実施防止する体制を強化致しました。

✓　規程管理体制の強化
実際の運用の則した規程を維持管理するべく、整備規程の管理体制を強化致しました。

✓　整備実施体制の見直し
整備実施体制（検査実施体制、管理体制及び配置人員）の見直しにより、アルコール検査の精度向上を図りました。

✓　社内監査体制の強化
安全上の基準適合性や継続的な改善が行われているかを客観的に評価し、安全を維持向上させるべく、監査員への訓練の拡充及び監査項目の見直しを図り、社内監査体制を強化致しました。

4 – 2　安全目標（2023 年度の振り返りと 2024 年度）

(1)　2023 年度の振り返り

2023 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。

2023 年度　全社安全管理目標

安全指標	安全目標値	実績値
航空事故・重大インシデント発生数	0 件	0 件
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	10 件	5 件

2023 年度は航空事故および重大インシデントの発生はなく、目標を達成致しました。

安全管理目標の「ヒューマンエラーに起因する事態報告件数」は、安全目標値 10 件以下に対して、実績値が 5 件となり安全管理目標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たいして施策（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おります。

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)　2024 年度の取り組み

2024 年度　全社安全管理目標

【数値目標】

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

（数値目標設定の考え方）

安全運航は航空事業の前提であり、社会への使命である。安全運航を堅守するため、令和 5 年度に引き続き「航空事故 0（ゼロ）、重大インシデント 0（ゼロ）」を達成すべき重大指標として設定いたしました。

安全目標値（件数）の設定に際しては、マネジメントレビューおよび既に発生した不具合事象に対する対応策の定着度合いおよび提出されたヒヤリハットの要因分析および対応状況を振り返り、一つひとつ精査をおこないその結果をもとに、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」10 件以下と設定いたしました。

2023 年度
スカイマーク　安全報告書

2024 年 9 月発行

スカイマーク株式会社
安全推進室