

# 安全報告書

(2010 年度)



本安全報告書は、航空法第 111 条の 6 に基づき公表しています。

## 目 次

はじめに .....	1
1 . 基本的な運営方針 .....	2
1 - 1 安全理念 .....	2
1 - 2 安全方針 .....	2
1 - 3 安全目標 .....	3
2 . 事業の実施およびその管理体制 .....	4
2 - 1 安全確保に関する組織および人員に関する情報 .....	4
2 - 2 安全に関する組織の権限と責務 .....	8
2 - 3 運航に係る人員数 .....	8
3 . 日常運航の支援体制 .....	9
3 - 1 職種別の定期訓練および審査 .....	9
3 - 2 日常運航における問題点の把握と共有、現場へのフィードバックの体制 .....	12
3 - 3 安全に関する社内啓発活動等の取組み .....	14
3 - 4 使用航空機に関する情報 .....	15
3 - 5 運航状況に関する情報 .....	15
4 . 航空法第 111 条の 4 に規定する事態の発生状況 .....	16
5 . イレギュラー運航の発生状況 .....	17
6 . 輸送の安全を確保するために講じた措置 .....	18
6 - 1 事業改善命令等 .....	18
6 - 2 安全体制の確保 .....	18
6 - 3 安全性向上のための取組み .....	19
6 - 4 安全目標と評価 .....	19
6 - 5 見直しと改善 .....	21

はじめに

平素より、ORC オリエンタルエアブリッジをご利用いただき厚く御礼申し上げます。

このたびORCでは、「2010年度 安全報告書」を作成いたしました。この報告書には、航空法第111条の6の規定に基づき、2010年4月1日より2011年3月31日の期間におけるORCの安全運航に関する活動と実績をとりまとめています。

ご高覧賜りますようお願いいたします。

ORCは、2001年3月に前身である長崎航空からオリエンタルエアブリッジ株式会社に商号を変更し、2011年3月にはお陰様で10周年を迎えることができました。また、2009年11月から運航する全便について、ANA社とのコードシェアを実施致しております。

ORCは、企業理念として、

「安全で快適な航空輸送サービスを通じ、地域と社会の発展に貢献する」を掲げております。地域航空会社としての役割を果たすためには、企業経営を安定させるとともに、弊社が掲げる安全理念のもと、安全運航の堅持が何より重要だと考えております。今後ともお客様が安心してご利用いただけるよう安全運航の徹底と安全風土の醸成と向上のために、必要とされるあらゆる取組みを行ってまいります。また、引き続きホームページを通じての運航実績の公表や安全に関する取組み状況の紹介等をはじめ、安全に関する情報の公開に努め、より信頼される企業となれるよう努力して参ります。

この報告書により、ORCの安全に対する取組みについてのご理解をさらに深めて頂きより一層のご愛顧を賜りますようお願い申し上げます。



安全統括管理者  
代表取締役社長 山口 邦久

## 1 . 基本的な運営方針

当社は、航空輸送の安全を確保するにあたり、その基本となる「安全理念」、「安全方針」を制定し、全社員への周知・徹底を図っております。また、年度ごとに「安全目標」を定め、全社一丸となって安全確保に努めております。

### 1 - 1 安全理念

安全理念は、会社の輸送の安全確保に関する基本理念として、社長は安全管理に関わる会社全体の意図および方向性を明確に示すものであり、安全推進委員会は社長の率先垂範により会社の経営計画、安全管理体制の評価、現状の課題、置かれている環境等を勘案し、以下の安全理念を設定しています。

『安全は私たちの使命であり、お客様との約束です』

安全運航は、私たちの使命であり、お客様との信頼関係を築く礎です。

判断に迷ったときは、常に安全を優先するという基本的な考えで行動します。

『私たち一人ひとり、安全に対して最善を尽くします』

規定類、機器類に対する最新の知識、技能を習得するため、日々研鑽し自らの能力向上に努めます。

『私たちは、お互いの理解を深め最高のチームとして安全を確保します』

安全に対する意識を常に持ち、慢心を戒め基本的確認を怠りません。

また慣習や組織に囚われることなく、積極的な提議と議論を繰り返すことで組織間の相互理解と協調につながり、会社一丸となって安全確保のための企業風土を構築します。

### 1 - 2 安全方針

安全方針は、安全理念に基づき会社の全体的な意図および方向性を示しており、関係法令の遵守、安全最優先の原則、安全管理体制の継続的改善等を設定します。

安全推進委員会は、安全理念に基づき社長の率先垂範により会社の経営計画、安全管理体制の評価、現状の課題、置かれている環境等を勘案し、以下の安全方針を設定しています。

( 1 ) 安全は、定時、快適等の他の品質要素に優先すること。

- ( 2 ) 事故や不法妨害行為を防止するため、会社はあらゆる努力を惜しまないこと。
- ( 3 ) 社員一人ひとり安全を最優先に判断し、それぞれの役割を果たさなければならないこと。

### 1 - 3 安全目標

安全目標は、安全理念および安全方針の実現に向けて、具体的な施策を実施するために目標(安全重点施策)を設定します。

安全推進委員会は、安全理念および安全方針に基づき、社長の率先垂範により会社の経営画、前年度の安全管理体制の評価、現状の問題、置かれている環境等を勘案し、年度毎に会社全体の安全目標を設定します。

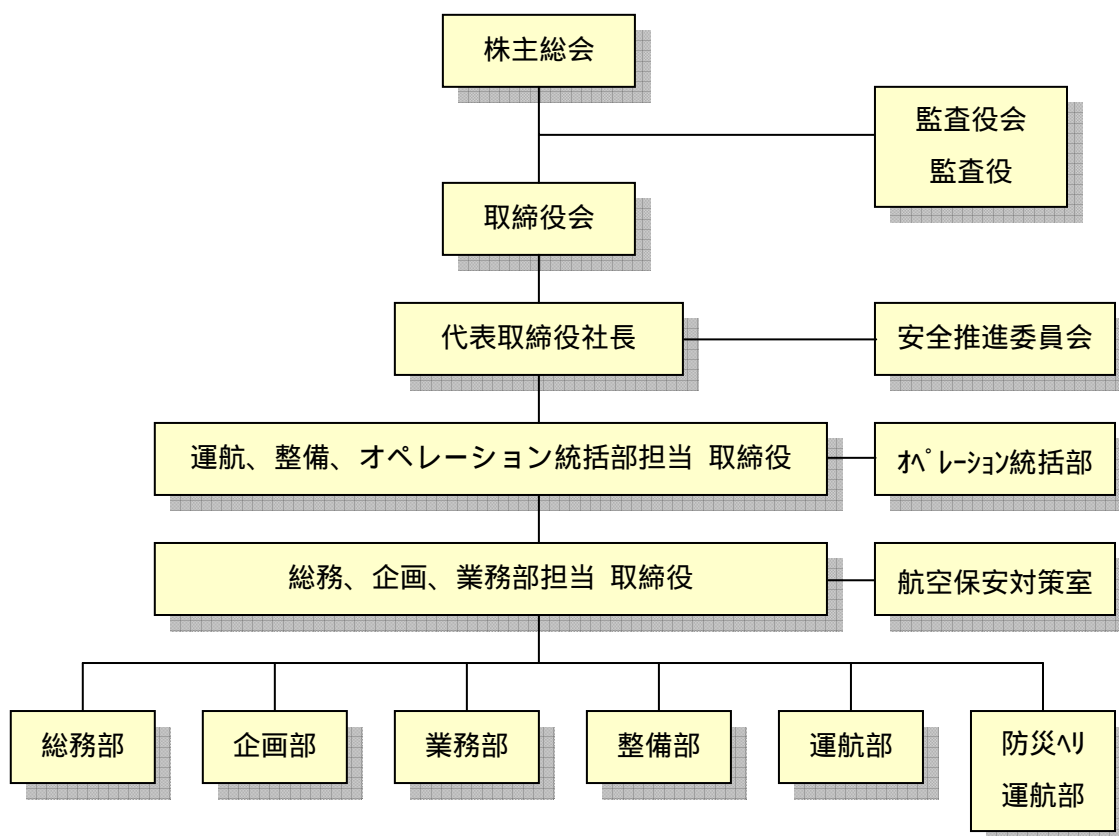
各部門は、安全推進委員会から提示された会社全体の安全目標について、自部門の現状の課題、置かれている環境等を勘案し、取組目標を設定します。(詳細は、後記6 - 4に記載しています。)



2. 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31日現在）

(1) 会社全体組織（概要）



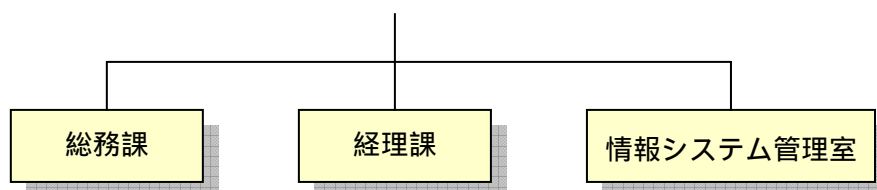
(2) 各部の業務概要および人員数（2011年3月31日現在）

【オペレーション統括部】

業務概要	人員数
オペレーション ディレクターが所属しており、正常時の運航便の維持・確保はもとより、イレギュラー発生時における運航統制業務および総合統制業務、危機状態、緊急事態、安全阻害行為等発生時における緊急体制の発動および初期対応等、運航の安全を第一義とし、最大限の運航の維持確保、回復を図るべく社内外関係部署との調整を通じ最高経営層を補佐し、各部に対し機能的指示を行ないます。	10名 (兼務9名)

【総務部】

業務概要	人員数
会社全般にわたる一般的対外関係、株主関係を良好に維持するとともに、役員直属の業務、広報、動産、不動産の調達および契約締結、法務、保険、システム管理等の会社の維持運営に係る全般的機能および健全な人間関係の育成、労使関係の調整のための人事管理、労務管理、福利厚生管理および会計管理と原価管理ならびに予算による資金の調達、改修、運用、財産の総括管理を通じ最高経営層を補佐し、各部に対し機能的指示および援助を行ないます。	11名 (兼務6名)

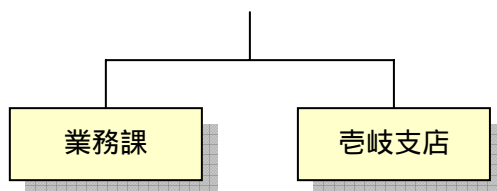


【企画部】

業務概要	人員数
経営企画、営業企画、運送企画を立案、推進し効率的運営を図るため、現業部門への機能的指示、支援を行ないます。	2名 (兼務2名)

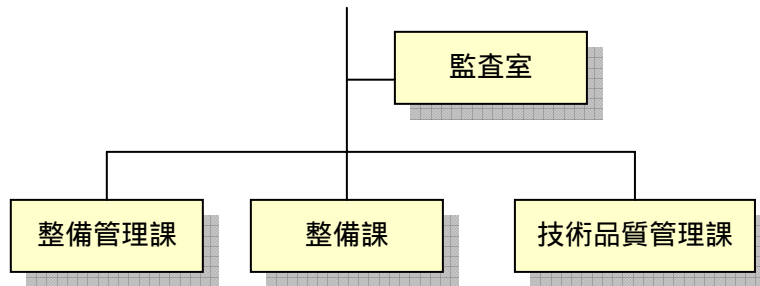
【業務部】

業務概要	人員数
客室乗務員およびグランドハンドリング担当者等が所属しており、航空運送事業に係る業務および航空法および関係法令、通達に基づく保安に関する業務、旅客運送に係る業務、客室乗務員に関する業務ならびに壱岐支店に関する業務を行ないます。	19名 (兼務5名)



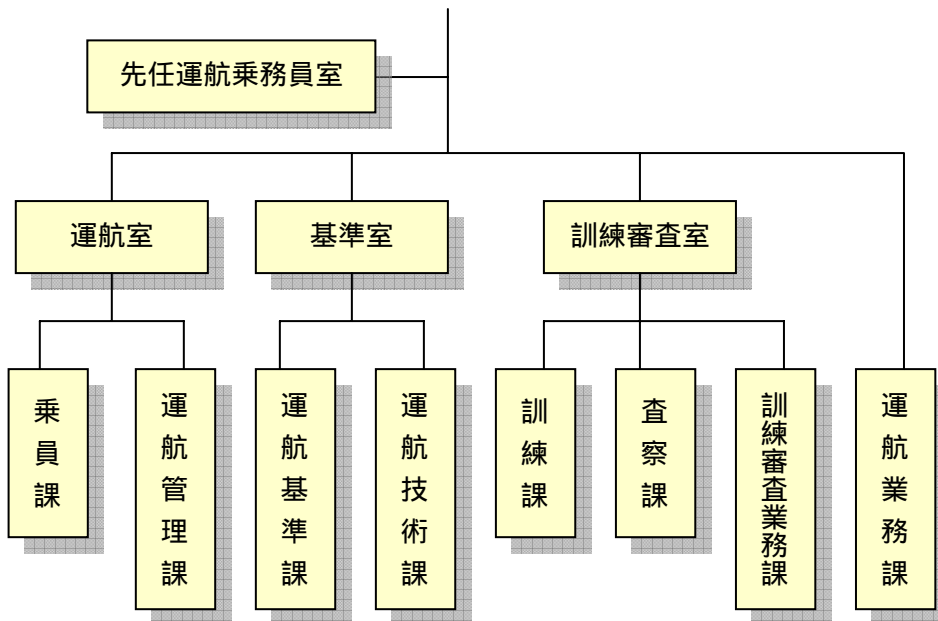
【整備部】

業務概要	人員数
整備従事者および検査従事者等が所属しており、航空法および電波法、その他関係法令・通達に基づき航空機、装備品、整備施設および整備器材の保守ならびに品質管理に係る業務を行います。	21名 (兼務0名)



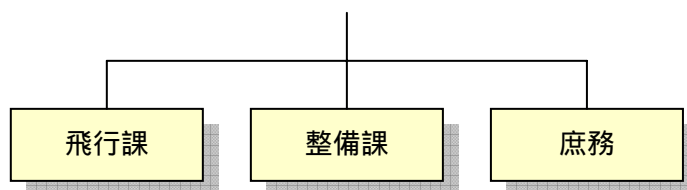
【運航部】

業務概要	人員数
運航乗務員および地上運航従事者が所属しており、航空法および電波法関係法令・通達に基づき航空機の運航および運航にかかる業務を行います。	29名 (兼務2名)



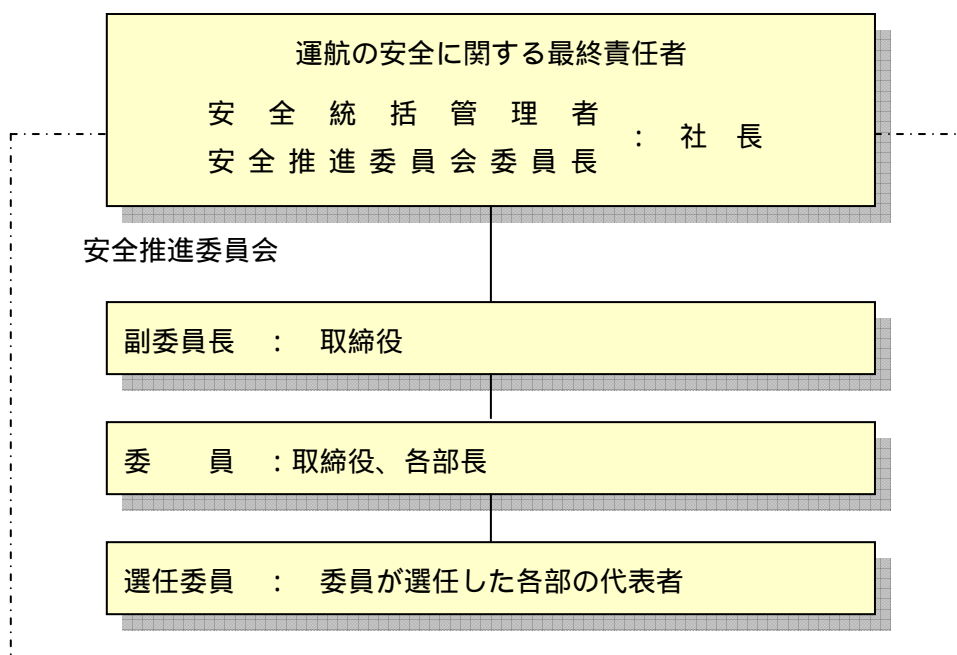
【防災ヘリ運航部】

業務概要	人員数
運航乗務員、整備士等が所属しており、長崎県から委託を受け、長崎県防災ヘリコプター運航管理要綱、運航管理業務実施細則および緊急運航要領に基づき長崎県防災ヘリコプターの運航および整備にかかる業務を行ないます。	5名 (兼務0名)



(3)安全推進委員会の業務概要および人員数(2011年3月31日現在)

業務概要	人員数
航空事故、重大インシデント、ハイジャックなどの発生を未然に防止し、航空の安全を確保するため、会社の安全理念、安全方針および安全目標を決定し、社員に対し安全についての啓蒙を図り安全意識を高揚させるとともに各部門間の意思疎通を促進して、安全体制の強化を図ります。	16名 (兼務16名)



2 - 2 安全に関する組織の権限と責務

社 長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運航の安全に関する最終責任を有する。</li> <li>・ 安全施策、安全投資に係る安全統括管理者の意見を尊重する。</li> <li>・ 安全上の重要事項に関する経営上の意思決定に基づく指示を行なう。</li> <li>・ 内部安全監査の結果を評価し、関係部門長に必要な是正処置を指示する。</li> </ul>
安全統括管理者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全管理の取組みの統括管理を行なう。</li> <li>・ 安全施策、安全投資などの重要な経営上の意思決定に直接関与する。</li> <li>・ 事故、重大インシデントおよびインシデントが発生した場合に原因究明や是正に対する必要な勧告・提言を行なう。</li> <li>・ 各部門長に対して、安全に関する助言、勧告、援助を行なう。</li> </ul>
各部門長	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全管理体制の改善の必要性について安全推進委員会に報告する。</li> <li>・ 部門組織内で、安全に関する業務の実施基準および手順が確実に実施され、維持されていることを継続的に管理する。</li> <li>・ 関連法令および会社規定・基準および手順が、遵守されていることを継続的に管理する。不備が認められた場合、是正処置を講ずるとともに安全統括管理者ならびに必要なに応じて関連当局に報告する。</li> <li>・ 監査、検査などの指摘事項による改善ならびに再発、未然防止の対策を策定する。</li> </ul>

2 - 3 運航に係る人員数（2011年3月31日現在）

職 種	人 数	有資格者数	所属部
運航乗務員	21名	機長13名、副操縦士8名	運航部
整備従事者	19名	1等航空整備士14名	整備部
客室乗務員	9名		業務部
地上運航従事者	8名	運航管理者5名	運航部

### 3 . 日常運航の支援体制

#### 3 - 1 職種別の定期訓練および審査

##### 【運航乗務員】

##### ・定期訓練

機長または副操縦士の任務遂行に必要な知識および能力を維持向上させるために、下表の訓練を定期的に行っています。

訓練の種類	訓練概要	回数(年)
学科訓練	法規、飛行機の性能およびシステム、緊急訓練、CRM訓練(2)等	1回
実地訓練	緊急訓練、保安訓練	1回
模擬飛行訓練(3)	離陸中のトラブルからの離陸中止、離陸中のエンジン火災・停止、飛行中の与圧装置の故障による緊急降下、油圧系統の故障からの着陸、その他計器異常等	1回

##### ・定期審査

機長または副操縦士の任務遂行に必要な知識および能力を維持していることを確認するために、下表の審査を定期的に行っています。

審査の種類	審査概要	回数(年)
技能審査	<ul style="list-style-type: none"> <li>口述審査</li> <li>実機を使用して、横風の離陸、離陸中止、一発動機不作動による離陸および進入、着陸、緊急故障時の操作等</li> </ul>	機長は2回 副操縦士は1回
路線審査	<ul style="list-style-type: none"> <li>口述審査</li> <li>実機を使用しての通常の路線飛行</li> </ul>	1回

(2) CRM (Crew Resource Management) 訓練とは安全で効率的な運航を達成するために全ての利用可能なリソースを活用するための訓練です。

( 3 ) アメリカのシアトルまたはカナダのトロントにある模擬飛行装置（フライト シミュレーター）を使用しています。

実機による訓練ではなく、模擬飛行装置の有効性を生かした訓練を行うことで、運航乗務員のより一層の質的向上が期待され、運航の安全性を高めます。

模擬飛行装置は、気象状態から機体の故障まで任意に状況を設定できます。



操縦室内の計器・操縦装置等から操縦室の外の景色は、まったく実機と同じに作られています。

実機では、危険なため実施できない緊急事態を任意に模擬し、実際と同じように訓練することができません。必要に応じて同装置の動きを止めて、教官と訓練者の討議等を行うことも可能であり、実機による訓練と比較すると、その訓練効果は、極めて大きいものがあり、非常に有効な手段といえます。

### 【客室乗務員】

#### ・ 定期訓練

客室乗務員資格を維持継続するため、緊急総合訓練（緊急事態発生時の措置、緊急脱出訓練、保安訓練等）を年1回定期的に行っています。

さらに、緊急総合訓練とは別に補講訓練として、救急看護法講習と運航乗務員のCRM訓練に参加しています。

また、客室乗務員資格取得者に対し、客室乗務員インストラクターが必要な知識と能力を維持しているかどうかについて乗務便に同乗し確認する「モニターフライト」を実施しています。



#### ・ 定期審査

緊急時の非常操作を実技、また緊急保安業務を筆記により審査を年1回定期的に行っています。

【整備士】

・ 定期訓練

確認主任者リカレント訓練

整備作業の最終確認を行なう確認主任者に対しては、選任時の技量を維持向上させることを目的として、関連法規/社内規定類/品質管理制度の運用およびヒューマン ファクターズについての最新情報を習得しています。



技量維持訓練

整備作業に直接従事する整備従事者に対しては、選任時の技量を維持向上させることを目的として、品質管理制度の充実、ヒューマン ファクターズに係わる不具合の防止等に係わる最新情報を習得しています。

防除雪氷作業者訓練

防除雪氷作業について、実施完了の確認を行なう防除雪氷作業者に対しては、選任時の技量を維持向上させることを目的として、実技訓練や適用する規程類の最新情報を習得しています。

【運航管理者・運航支援者】

・ 定期訓練

最新の知識を習得し、技能の向上を図るための座学訓練や飛行機の操縦室にて運航の状況を研修するための飛行慣熟訓練を年1回定期的実施しています。



・ C R M訓練

運航管理者は、運航乗務員のC R M訓練に年1回定期的に参加しています。

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

#### (1) 全体の会議体

##### 安全推進委員会

前記2 - 1 (3) に示す参加者で構成する安全に係わる重要事項の最高審議機関として社内組織全てを網羅して設置した会議を月1回実施しています。

##### PDMCG会議

Pilot (運航乗務員)、Dispatcher (運航管理者)、Mechanic (整備士)、Cabin attendant (客室乗務員)、Ground hosts (長崎空港の地上係員) の代表者が出席し、積極的に日常の運航全般に関わる諸問題の調整、情報交換ならびに各部門長に対する改善提案を行なう会議を月1回実施しています。

#### (2) 各部門の会議体

##### 【運航部】

###### ・運航部会

運航部の管理職が出席し、運航業務遂行上必要な情報交換を行なうとともに運航業務の諸問題について、改善提案および検討を行ない、運航業務の円滑化と安全性の確保を図るための会議を月1回実施しています。

##### 【整備部】

###### ・整備会議

毎朝、整備部長および各課の管理職が参加し、安全情報を報告し共有化を図るとともに、部内情報の説明および周知状況の確認、ヒヤリハット・危険予知情報の周知および検討を実施しています。また、各課の現状における課題等の報告、進捗状況を説明することにより相互理解と認識を図っています。

##### 【業務部】

###### ・業務会

業務部の管理職が出席し、旅客、運送、客室、空港サポート等について検討する会議を毎週1回実施しています。

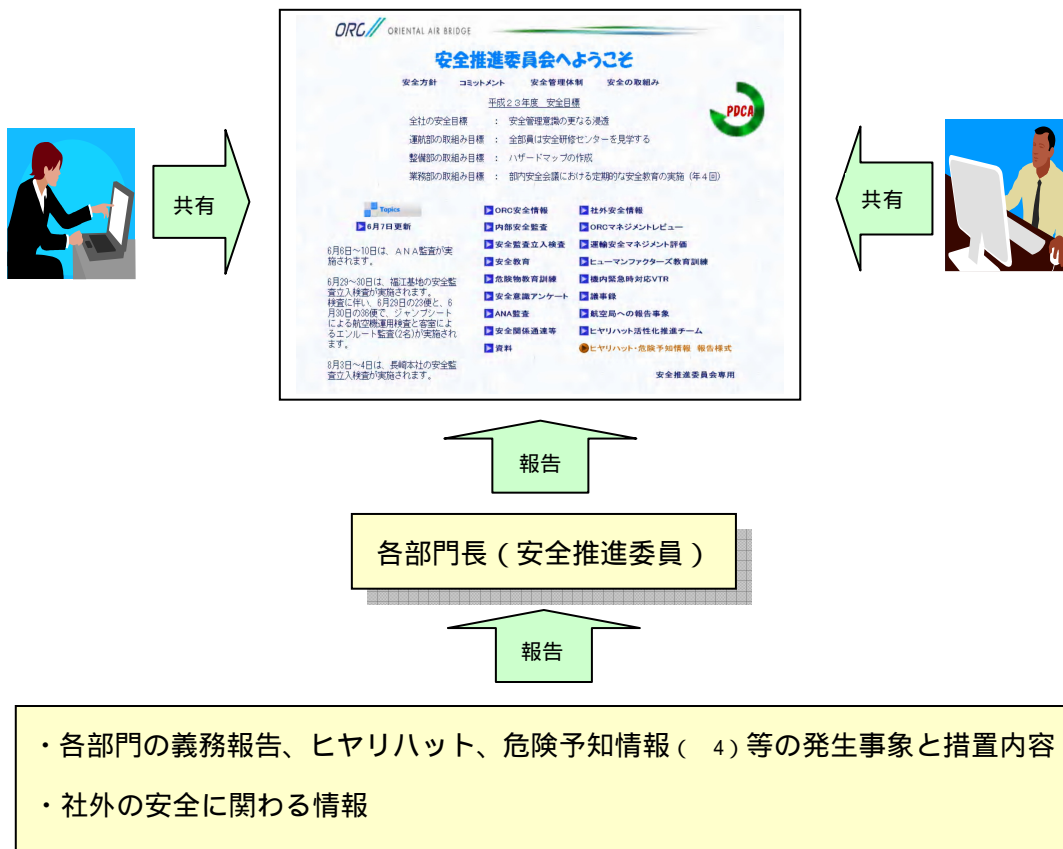
###### ・客室会

業務部の客室乗務員リーダー、業務担当者および課長が出席し、保安、訓練、サービス、品質向上、組織運営、規定類の整備等について検討する会議を月2回実施しています。

(3) その他

情報の収集・伝達・共有

日常業務の状況を的確に把握するため、その遂行する事業全般において発生する社内の安全情報（各部門の義務報告・ヒヤリハット・危険予知情報等）や社外の安全にかかわる情報を各部門で積極的に収集し、全社員で共有しています。



(4) 危険予知情報とは、ヒヤリハット事例に至る前の危険な状況（状態）を事前に発見したものを報告し、その原因を究明し事故の要因とならないように不安全要素を排除するものです。

経営層の職場巡回・現場配置

社長自ら全職場を巡視し、職員との意見交換を通じて安全の管理状況を確認しています。

また、以下により日常において安全管理状況を確認しています。

- ・ 運航、整備、オペレーション統括部担当取締役のデスクを運航部（運航乗務員および地上運航従事者が所属し運航管理業務を実施している部門）に配置しています。
- ・ 総務、企画、業務部担当取締役のデスクを業務部（客室乗務員および地上取扱業務の管理部門）に配置しています。

#### 内部安全監査

安全基準への適合性について、関連する法令および会社が定める規程等を遵守し、遂行されていることを客観的な立場で包括的に評価し、業務の当事者および各部門が認識しにくい問題点を識別して解決の促進を図るため、内部安全監査を定期的実施し、その結果を踏まえて随時見直し・改善を行っています。

### 3 - 3 安全に関する社内啓発活動等の取組み

#### (1) 安全教育の実施

入社職員に対して、配置部署の安全に係る教育とは別に安全に関する会社の方針、理念、安全情報の報告制度等の教育に加え、社長および経営管理部門を含む全職員に安全確保の仕組み、事故事例紹介等の教育を1年に1回定期的実施しています。さらに、生産部門においては、最近の事故・重大インシデントおよびインシデント等の事例を反映させた教育等を1年に1回定期的実施しています。

#### (2) ヒューマンファクターズ教育の実施

航空事故・インシデントなどを未然に防止するため、ヒューマンエラーを防止するためのヒューマンファクターズの教育を社長含む全社員に実施しています。この講習会は、テーマを決め2年に1回定期的実施しています。

#### (3) 運航乗務員の取組み

航空機の技術的な検討を行なった場合に Engineering Report を発行しています。また、航空機のオペレーション全般に関わる運用を運航乗務員に周知するために運航技術 Information を発行しています。

#### (4) 客室乗務員の取組み

2ヶ月に1度、客室乗務員全員参加により、安全や保安に関わるテーマや実際に発生した事例を基にテーマを決めディスカッションを実施しています。また、安全や保安に関わる月間目標を定め、毎月筆記による知識確認を実施しています。

#### (5) 整備士の取組み

社内のみならず社外の安全に係わる情報に基づき、作業安全・作業品質の向上を図るため、整備作業に関する技術的注意、助言および解説について Technical Service Information を発行し、整備作業の現場に周知徹底しています。

3 - 4 使用航空機に関する情報 (2011年3月31日現在)

型 式	ボンバルディア式 DHC-8-201型機
機 数	2機
導入開始時期	2001年3月～
事業許可・免許	航空運送事業・航空機使用事業
常駐場	長崎空港
運航乗務員数	2名
客室乗務員数	1名
客席数	39席
最大離陸重量	16,466Kg
平均年間飛行時間(1機あたり)	2,120時間
平均年間飛行回数(1機あたり)	3,890回
平均機令	9年8ヶ月

3 - 5 運航状況に関する情報 (2010年度実績)

路 線	便 数	座席キロ ( 5 )	有償トンキロ ( 6 )
長 崎 - 壱 岐	1,247	7,392,216	320,629
長 崎 - 福 江	1,803	10,477,233	327,184
長 崎 - 対 馬	2,760	21,205,080	1,000,922
長 崎 - 鹿 児 島	574	4,074,252	96,272
福 岡 - 福 江	1,396	13,393,224	748,381
合 計	7,780	56,542,005	2,493,389

( 5 ) 各飛行区間の提供座席数にその区間の距離を乗じた合計です。

( 6 ) 各飛行区間の有償の旅客、貨物、手荷物および郵便の重量に、その区間の距離を乗じた合計です。



#### 4. 航空法第111条の4に規定する事態の発生状況

2010年度における航空法第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(航空事故(7)、重大インシデント(8)および安全上のトラブル(9))」は以下のとおりです。

(1) 航空事故(7)の発生はありません。

(2) 重大インシデント(8)の発生はありません。

(3) 安全上のトラブル(9)の発生は以下の2件です。

発生日	便名	出発地	到着地	概要	原因・処置
2010年 7月28日	11	長崎	壱岐	離陸後、脚上げ操作を実施しましたが、脚が上がっていないことを示す表示があったため引き返しました。	着陸後に不具合の再現はありませんでしたが、関連部品を交換しました。
2010年 11月2日	36	福江	福岡	着陸のため、高揚力装置を展開したところ、高揚力装置の動作不良を示すライトが点灯しました。	高揚力装置を作動させる部品に不具合が発見されたため、当該部品を交換しました。

(7) 航空事故とは、航空法第76条に定められている「航空機の墜落、衝突または火災」、「航空機による人の死傷または物件の損壊」、「航空機内にある者の死亡(自然死等を除く)または行方不明」、「航行中の航空機の損傷」をいいます。

(8) 重大インシデントとは、航空法第76条の2に定められている「航空事故が発生するおそれがあると認められる事態」であり、閉鎖中または他の航空機が使用中の滑走路からの離着陸や滑走路からの逸脱(航空機自らが地上走行できなくなった場合のみ)など17の事態が航空法施行規則第166条の4に定められています。

- ( 9 ) 安全上のトラブルとは、航空法施行規則第 221 条の 2 において、航空事故、重大インシデント以外で「航空機の構造が損傷を受けた事態」、「航空機に装備された安全上重要なシステムが正常に機能しない状態となった事態」、「非常用の装置または救急用具が正常に機能しない状態となった事態」、「運用限界の超過または予定された経路もしくは高度からの著しい逸脱が発生した事態」などをいいます。

## 5 . イレギュラー運航の発生状況

2010 年度におけるイレギュラー運航 ( 10 ) の発生は以下の 1 件です。

発生日	便名	出発地	到着地	概要	原因・処置
2010 年 7 月 28 日	11	長崎	壱岐	離陸後、脚上げ操作を実施しましたが、脚が上がっていないことを示す表示があったため引き返しました。	着陸後に不具合の再現はありませんでしたが、関連部品を交換しました。

- ( 10 ) イレギュラー運航とは、航空機の多重システムの一部のみの不具合が発生した場合等に、運航乗務員がマニュアルに従い措置した上で、万全を期して引き返し等を行った結果、目的地等の予定が変更されるものです。一般的には、直ちに運航の安全に影響を及ぼすような異常事態ではありません。

## 6．輸送の安全を確保するために講じた措置

### 6 - 1 事業改善命令等

2010年度における国から受けた事業改善命令、嚴重注意その他の行政処分または行政指導はありません。

### 6 - 2 安全体制の確保

#### (1) 指定本邦航空運送事業者(11)の指定

2006年4月に指定本邦航空運送事業者の指定を受けるためのマニュアルの整備、査察操縦士(12)の要件、訓練施設などの確保が適切であると国土交通省大阪航空局長より認められ、航空法第72条第5項の規定に基づく「指定航空運送事業者」の指定を受けました。

以前は、定期的な機長資格の審査を国の運航審査官から受けていましたが、指定を受けた後は国土交通省大阪航空局長より指名を受けた当社の査察操縦士が直接行なうことができるようになりました。

指定はいただきましたが、当社は「常に安全に対し最善の努力を惜しまない」という安全理念に取り組み続けます。

(11) 指定本邦航空運送事業者とは、航空法第72条に基づき、機長認定の一部、機長の定期審査および臨時審査を国の運航審査官に代わって航空運送事業者の査察操縦士が行うことができる事業者です。

(12) 査察操縦士とは、国土交通省令に定める要件を備え、航空法第72条第5項および第6項に係る機長の審査を行なうことができる操縦士です。

#### (2) 認定事業場の認定(13)

航空機検査の確立(検査の一部を航空局から自社で実施)、装備品整備の確立および品質管理制度の向上を目的として認定事業場の取得に取組み、規程等の変更・作成、施設・設備の改善、技術業務の明確化等を行ない、2007年1月に国土交通大臣より以下の認定事業場の認定を同時に受けることができました。

##### ・航空機整備検査認定

1年に1回「更新耐空証明検査」を実施し、耐空証明の更新を受けることが義務付けられていますが、一部書類審査を除く大部分を自社で実施することができるようになりました。

- ・航空機整備改造認定

改正航空法により2008年3月以降は、航空運送事業者の航空機の整備は航空機整備改造認定事業場において実施および確認するよう義務化されました。

- ・装備品修理改造認定

自社により装備品の整備（装備品基準適合書の発行）が実施できるようになりました。

（13）「認定事業場」とは、民間企業の航空機／装備品に係る製造、修理改造等の能力を国土交通大臣が認定するものです。

### 6 - 3 安全性向上のための取組み

運航の安全性向上を図るため、年に2回程度、ボンバルディア社 日本カスタマーサポート事務所の操縦士が来社して、飛行機の操縦関係の技術支援および情報交換等を行っております。また、整備部門においても年に2回程度、鹿児島駐在のボンバルディア社の技術者が来社して、飛行機の状況確認、技術支援および情報交換を行っております。

さらに、飛行機の信頼性向上の取組みとして以下の会議体に参加しています。

（1）『運航技術連絡会』への参画

年2回、ダッシュ8の100・200・300型機を運航する全国の航空会社で構成する「運航技術連絡会」に参加し、安全情報の交換、機体の運用・性能の問題点およびボンバルディア社への要望等を共有し、課題の早期解決を図り、ダッシュ8の一層の安全性向上を図っています。

（2）『ダッシュ8の会』への参画

年1回、ダッシュ8の100・200・300型機を運航する九州の航空会社（整備部門は全国のダッシュ8運航者）で構成する「ダッシュ8の会」に参加し、参加各社が抱えている安全管理、技術向上等の問題・課題を持ち寄り、共同で勉強会・研究を行ない、ダッシュ8の一層の安全性向上を図っています。

### 6 - 4 安全目標と評価

安全目標は、安全理念および安全方針の実現に向けて、具体的な施策を実施するために目標(安全重点施策)を設定します。

安全推進委員会は、安全理念および安全方針に基づき、社長の率先垂範により会社の経営計画、前年度の安全管理体制の評価、現状の問題、置かれている環境等を勘案し、年度毎に会社全体の安全目標を設定します。

各部門は、安全推進委員会から提示された会社全体の安全目標について、自部門の現状の課題、置かれている環境等を勘案し、取組目標を設定して達成するため日々取り組んでいます。

(1) 2010年度の安全目標およびその実施状況ならびに評価

全社の安全目標

『安全情報の積極的な収集とP D C Aサイクルの的確な実施』

各部門の取組み目標および実施状況

【運航部】

取組み目標	実施状況
年度内におけるヒヤリハット・危険予知情報の1人1件の報告	達成には至りませんでした。ヒヤリハット活性化推進チームに参画する中で、安全情報の積極的な報告の大切さについて啓蒙に努めました。

【整備部】

取組み目標	実施状況
チームによるヒヤリハット・危険予知情報の収集とP D C Aサイクルの実施	部内の安全情報の収集を行い、チ - ム(6チ - ム編成)にてP D C Aサイクルを実施することにより、部員一人ひとりがP D C Aサイクルをより深く理解することができました。

【業務部】

取組み目標	実施状況
月2回の安全会議の実施	事例に対する議論とP D C Aを共有する機会ができて、安全への意識啓蒙、問題意識と対応力の向上に繋がりました。

総合評価

2010年4月に、ヒヤリハット活性化推進チームを設置して、報告が出やすい、また出しやすい環境にするため方法を検討して実行しました。

会社全体の報告件数は2009年度より多く、ヒヤリハット活性化推進チームの役割は有効でした。

各部門の安全目標は、各部内の掲示に加えイントラネットにより適切に周知されており、安全に関する意識アンケートでは「安全目標の内容を覚えている、または知っている」が100%で十分認知されていました。  
上記により、安全目標は概ね達成できたと評価します。

(2) 2011年度の安全目標

全社安全目標

『安全管理意識の更なる浸透』

各部門の取組み目標

【運航部】

全部員は安全研修センターを見学する。

【整備部】

ハザードマップを作成する。

【業務部】

部内安全会議にて定期的な安全教育を実施する。

### 6-5 見直しと改善

2010年度の安全管理体制全般について見直しを行ない、2011年度は以下のとおり改善することとしました。

(1) 安全目標の進捗状況および達成度の状況確認

安全推進委員会は、2011年10月に各部門の安全目標の進捗状況および達成度を把握し、必要に応じて目標達成に向けた見直しを行います。

(2) ヒヤリハット・危険予知情報の収集の推進

社内横断的に参加しているヒヤリハット活性化推進チームのメンバーを交代して、活動を継続かつ充実させ、ヒヤリハット・危険予知情報の収集を推進し、PDCAサイクル実施および公開に引き続き取り組みます。

(3) 内部安全監査の充実

監査員の資格要件を次長職以上に限定するとともに、経営トップの監査を実施できる監査員を増員します。

外部団体主催のISO講習は、大変有益であるため、内部監査員の定期教育として受講します。

経営トップと安全推進委員会の受検者は同一のため、各々の監査時期を適切に考慮して実施します。

(4) 安全情報の共有の充実

PDMCG会議の議事録をイントラネットにより公開します。

