

安全報告書

(2016年度)



■はじめに■

平素より、オリエンタルエアブリッジ（ORC）をご利用いただき誠に有難うございます。会社を代表し厚く御礼申し上げます。

この度ORCでは、「2016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、2016年4月1日より2017年3月31日の期間における弊社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。

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、役職員に対する5つの行動指針の最初に「安全を第一に行動しよう」を謳っており、業務において常に安全を意識することとしています。

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、「安全は私たちの使命でありお客様との約束である」との安全理念のもと、安全運航の堅持が何よりも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文化力の向上のために、社員一丸となって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心よりお願い申し上げます。

2017年8月

■安全統括管理者

忍田 俊史

目 次

はじめに	1
1. 安全運航の基本方針	3
1-1 安全理念	3
1-2 安全方針	3
1-3 安全目標	4
1-4 社長宣言	4
2. 事業の実施とその管理体制	5
2-1 安全確保に関する組織および人員に関する情報	5
2-2 各組織の機能・役割の概要	7
3. 日常運航の支援体制	8
3-1 運航部	8
3-2 整備部	10
3-3 営業運送部	11
3-4 日常運航における問題点の把握	12
3-5 安全に関する社内啓発活動等の取組み	13
3-6 使用航空機に関する情報	16
3-7 運航状況に関する情報	16
4. 航空法第111条の4に規定する事態の発生状況	17
5. イレギュラー運航の発生状況	18
6. 輸送の安全を確保するために講じた措置	19
6-1 事業改善命令等	19
6-2 輸送の安全確保のため講じたその他の処置	19
6-3 2016年度 安全目標および達成状況	20
6-4 2017年度 安全目標・安全重点施策	22

1. 安全運航の基本方針

1-1 安全理念

会社の輸送の安全確保に関する基本理念として、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。
- 私たち一人ひとり、安全に対して最善を尽くします。
- 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。

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、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。
2. 安全は、航空運送事業の原点であり、最高の安全を堅持することが私たちの責務である。私たちは、規程を遵守し、日々弛まぬ努力を行い、会社の信頼に応えなければならない。
3. 会社は、あらゆる手段を講じて安全を脅かす全ての不安全要素を把握し、またそれを排除する為のあらゆる努力を惜しまない。
4. 経営者、役員および管理職者は、組織の先頭に立って安全を推進するとともに、全社員にその認識を徹底する。また安全優先の企業文化（安全文化）の定着と深化に向けリーダーシップを発揮する。
5. 私たちは、過去の経験に学び、遅滞ない安全報告と情報の共有を行い、また公正で柔軟な判断のもと、安全文化を推進する。
6. 航空輸送は、複雑な機能の集積であり、安全は全部門、全社員が重要な役割を分かち合い、協働することによって達成する。いかなる状況にあっても、社員一人一人は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。

1-3 安全目標

安全理念および安全方針に基づき、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。）

1-4 社長宣言

社長は経営トップのコミットメントとして、以下の社長宣言を示しています。

私は、経営の最高責任者として組織の先頭に立って、お客様との約束である安全運航を達成するとともに、安全理念を社員と共有し、安全最優先の企業文化の定着に向けリーダーシップを発揮することを誓います。

「安全を優先しようとする意識や行動・雰囲気」の定着を図るためには、健全な安全文化を醸成していくことが必要です。また、「安全」は神棚に上げて拝むものではなく、一人ひとりの行動によって守られるものであると考えます。従って、その前提として、経営層や管理層が「安全」に本気で取り組み、現場におけるコミュニケーションを活性化し「信頼関係」や「積極心」が醸成されていなければ目標を達成することはできません。

私は、人材の育成や社員からの信頼の確保のため積極的に現場に関与し、生の情報を収集することに努めます。また、現場情報を元に素早い対応を行うため、安全報告・改善提案を奨励し歓迎をします。

安全運航は、私たち一人ひとりの高い専門性を背景とした知識・技能と的確な判断が要求されます。責任ある誠実な行動で、更なる技能を習得するため日々研鑽し自らの能力向上に努めてください。

お客様から安心と信頼を勝ち取るため、上司も部下も立場も関係なく本音で話し合える風通しの良い職場を作っていきます。

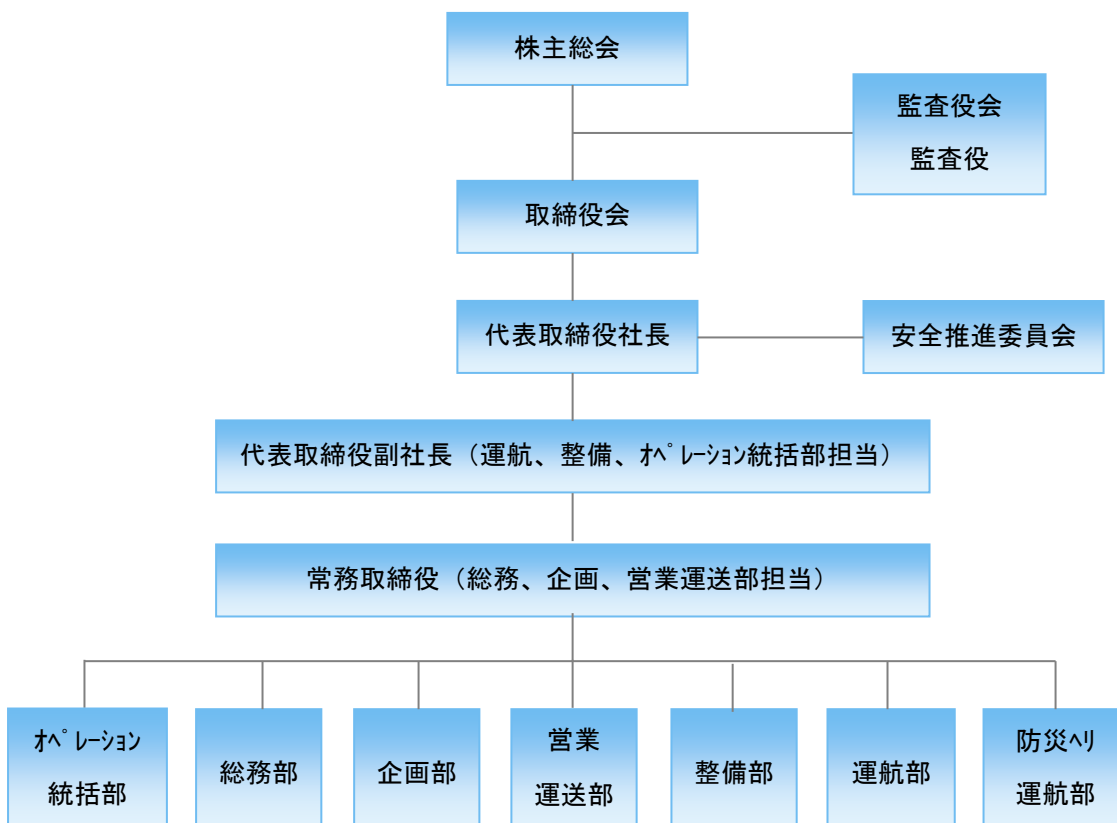
オリエンタルエアブリッジ株式会社

2. 事業の実施とその管理体制

2017年3月31日現在

2-1 安全確保に関する組織および人員に関する情報

(1) 会社全体組織（概要）



(2) 直接運航に携わる要員の数

職 種	人 数	有資格者数	所属部門
運航乗務員	22名	機長11名、副操縦士11名	運航部
整備従事者	19名	確認主任者名15名	整備部
客室乗務員	14名	-	営業運送部
地上運航従事者	9名	運航管理者6名	運航部

(3) 安全管理システムの機能と役割

①社 長

社長は、運航の安全に関する最終責任を有します。安全優先の基本方針・安全理念及び社長宣言を社内に明示するとともに、安全管理システムが有効に機能するよう、安全の推進に必要な経営資源の確保と配分を行います。また年度毎に安全に関する総まとめとしてマネジメントレビューを行い、安全管理システムの有効性の評価、見直し、改善等を指示します。

②安全統括管理者

航空法第 103 条の 2 に基づき、各航空会社は「安全統括管理者」を選任しています。副社長が安全統括管理者を務め、会社が行う輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理体制に関する事項を統括し、経営の最高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います。

③安全推進委員会

社長直属の安全推進委員会は、安全に係わる重要事項の最高審議機関として、社長が委員長を務め、安全統括管理者、役員、各生産部門長と選任委員により構成されています。安全に関する重要な方針の決定、リスク管理に基づく安全施策の決定、安全体制に関わる監視、提言、勧告を行います。

④各部門長（安全推進委員）

各部門長は、安全推進委員会の安全推進委員として安全管理システムが機能しているか継続的に管理し、安全および品質に関わる基本方針に基づき、自部門内に周知するとともに、これらの方針を部門の業務として具現化します。

⑤安全推進委員会事務局

安全推進委員会事務局は、安全推進委員会の事務局として、全社的な方針、安全目標、安全施策、安全に関する課題の提案を行います。安全に関する情報の収集、社内への提供、安全教育・啓発活動を実施します。また安全に関わる業務の基準や手順が法令、規程類に適合しているかどうか等を確認するための内部安全監査を、運航・整備・運送部門などを定期的に行っています。

2-2 各組織の機能・役割の概要

(1) オペレーション統括部 4名

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、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、運航の安全を第一義とした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等を通じ最高経営層を補佐し、各部に対し機能的指示を行います。

(2) 総務部 5名

2課1室体制となっており、会社全般にわたる対外関係、人事管理、労務管理、福利厚生管理および会計管理等の予算管理等を行います。

(3) 企画部 3名

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、支援を行います。

(4) 防災ヘリ運航部 8名

2課体制で、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います。

(5) 運航部 41名

7課1室体制となっており、運航乗務員および地上運航従事者が所属し、訓練や審査を行うための業務や運航方式また飛行技術に関する規程の管理を行います。

(6) 整備部 19名

3課1室体制となっており、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。

(7) 営業運送部 19名

3課1室体制となっており、航空保安対策、営業、地上取扱業務の管理および客室乗務員等が所属しており、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、旅客運送に係る管理業務、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います。

3. 日常運航の支援体制

3-1 運航部

(1) 運航乗務員の定期訓練・審査

① 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、 <u>CRM訓練</u> (※1)	1回
	危険物訓練、オーバーナイトスティ訓練	2年1回
実地訓練	緊急訓練、保安訓練	1回
実機訓練	高カテゴリー訓練(精密進入着陸訓練)	1回
模擬飛行訓練 (※2)	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、その他計器異常等の訓練	1回

(※1) 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。

(※2) アメリカのシアトル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技倆向上が促進され、運航の安全性を高めます。



②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"> 口述審査 実機を使用しての横風の離陸、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 	機長は2回 副操縦士は1回
路線審査	<ul style="list-style-type: none"> 口述審査 実機を使用しての通常の路線飛行 	1回

(2) 地上運航従事者の定期訓練

①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に対して教育を年1回定期的を実施しています。

②CRM訓練

運航管理者は、運航乗務員と客室乗務員のCRM訓練に年1回定期的に参加しています。

③危険物訓練

運航管理者および運航支援者は、最新の危険物輸送に関する教育を2年に1回定期的を実施しています。

④飛行慣熟訓練

運航管理者および運航支援者は、当社定期路線のジャンプシートへ乗務し運航乗務員の職務及び管制機関とのATCをモニター及び関連空港における気象状況等を体験することによって、運航管理業務の質的向上を図るため年に1回実施しています。



(3) 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。

②技術インフォメーションなど

航空機の技術的な検討を行なった場合にエンジニアリング レポートを発行しています。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インフォメーションを発行しています。

3-2 整備部

(1) 整備従事者の定期訓練

①確認主任者リカレント訓練

整備作業の最終確認を行う確認主任者がその業務を継続的に実施するために、関連法規/社内規定類に係る最新情報の再確認、品質管理制度の運用およびヒューマン ファクターズに係る訓練を2年ごとに行っています。

②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、その業務を継続的に実施するために、品質管理制度の運用、整備技量の維持向上およびヒューマン ファクターズに係わる不具合の防止等を目的とした訓練を2年ごとに実施しています。

③CAT I 定期訓練

航空機に搭載された計器着陸装置 (Instrument Landing System、通称 ILS) について、その航行上の基礎知識と装置の操作方法、点検要領について理解を深めまた知識の維持を目的とした訓練を2年ごとに実施しています。

(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

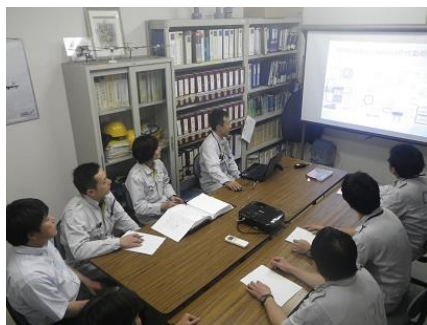
①整備会議

原則毎月1回、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・不安全事象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。

②午前および午後のミーティング

午前は、整備シフト責任者と間接業務スタッフにより昨日の運航状況、不具合等の確認および本日の運航計画、整備生産計画等についてミーティングを実施しています。

午後は、業務の引継ぎを行うため、午前の整備シフト責任者担当中の運航状況、不具合等の確認を行い、間接業務スタッフにより本日の運航計画、整備生産計画等について報告を行っています。午後の整備シフト責任者は、本日の整備生産計画に対する人員の割り当てを行う等、ミーティングを実施しています。



3-3 営業運送部

(1) 客室乗務員の定期訓練・審査

①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、救急看護法等）を年1回定期的に行っています。また、緊急脱出訓練や Crew Incapacitation 訓練またCRM訓練の一部は運航乗務員と合同で訓練を実施しています。



②モニターフライト

客室乗務員資格取得者に対しては、必要な知識と能力が維持されていることを客室乗務員インストラクターが同乗し確認する「モニターフライト」を実施しています。

③定期審査

緊急時の非常操作については実技、また緊急保安業務については筆記による審査を年1回定期的に行っています。

(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営業運送部会

営業運送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の会議を毎週1回実施しています。

②CAインストラクター ミーティング

保安、教育・訓練、品質向上、規定類の整備等について検討する会議を月1回実施しています。

③CAMミーティング

客室乗務員全員参加により安全や保安に関わる振り返り、CAレポートで報告された事例を共有・討議する会議を月1回実施しています。

3-4 日常運航における問題点の把握

(1) 安全に関わる会議体

① 安全推進委員会

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。

② 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う会議を月1回実施しています。

(2) 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・自発報告・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、電子媒体を通じ全社員で共有しています。

(3) 「チーム ヒヤリ」の活動

自発報告が報告しやすい環境整備を行い、情報の収集および活用できる仕組みを再構築する活動を実施し、組織に属する個々の要員が安全文化の醸成活動に参画することで継続的に安全文化を醸成させることを主目的として毎月メンバーが集まり活動しています。

(4) 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。

(5) 模擬訓練

実際の危機に対応するために年1回、模擬演習を実施しています。問題点の抽出や評価を行い、これを元に手順や仕組みを改善していき、この積み重ねにより対応力を向上させています。

3-5 安全に関する社内啓発活動等の取組み

(1) 「安全理念」の啓発

- ① 毎週開催の運営会議、月毎の安全推進委員会において、「安全理念」を全員で唱和を行っています。
- ② 「安全を優先しようとする意識や行動・雰囲気」の定着を図るため「安全理念」をカードにして全社員に配布しています。



(2) 安全情報「しととと」

運航の安全推進を目的として社内に安全情報や「安全文化の醸成」に係る啓発活動情報等を提供します。

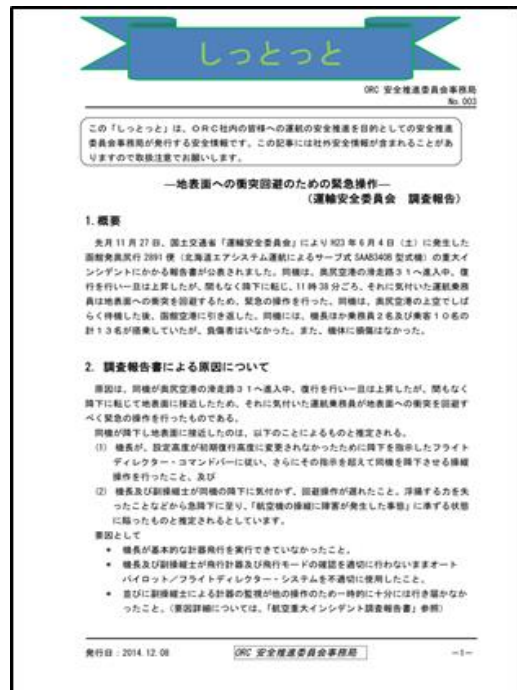
* 「しととと」は、長崎弁で「知っていますか」の意味を表しています。

(3) 「安全コラム」

安全統括管理者が乗務員として経験した体験を先輩からのアドバイスとして月に1回、「安全コラム」として社内に紹介しています。

- (4) 夏季多客期における安全・テロ対策期間
夏季多客期における安全・テロ対策期間を定め、ポスターにて周知掲示を実施しました。

- 「基本動作の徹底」
- 「テロ対策の徹底」
- 「体調管理の徹底」



(5) 2016 安全教育

1) 空港保安防災教育訓練センター研修

長崎空港にある国土交通省航空局安全部空港安全・保安対策課に所属する訓練施設である空港保安防災教育訓練センターに社長、安全統括管理者を含め18名で研修を行いました。

2) 緊急脱出訓練及び合同保安訓練の参加

毎年度、計画・実施されている運航部主催の緊急脱出訓練及び合同保安訓練に運航乗務員、客室乗務員以外の全職員が参加することにより職員の理解を深めました。



3) 安全統括管理者安全講話

全客室乗務員に対して安全統括管理者が安全講話を実施しました。



4) ウインドシールド実証実験


安全推進委員会において操縦席の窓の強度実証実験を安全推進委員会メンバーの社長、安全統括管理者および職員が参加して行いました。2Kg、10Kgのブロックを落下しましたが表面キズのみでした。



5) 社長安全講話

社長の安全講話を聴講し、経営トップの安全への考えを理解することにより職員の安全文化の構築を図りました。(参加人数 社員約 30 名)

安全とは学ぶ事



岩手県宮古市重茂姉吉地区では、昭和三陸地震（昭和8年）の津波被害の教訓を刻んだ石碑（大津波記念碑）が建てられており、「此処より下に家を建てるな」との文字が刻まれている。この石碑より高い場所に住居を構えていた住民は、東日本大震災の津波による建物被害を受けなかった。

6) 安全推進に係る意見交換会及びヒューマンエラー分析研修

他社との安全推進に係る意見交換及びヒューマンエラー分析研修会に自発報告推進メンバー4名が参加しました。Peach Aviation (株) 安全推進部の皆さんありがとうございました。



3-6 使用航空機に関する情報（2017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）	1,688時間
平均年間飛行回数（1機あたり）	4,106回
平均機年数	16年8ヶ月

3-7 運航状況に関する情報（2016年度実績）

路 線	便 数	座席キロ（※3）	有償トンキロ（※4）
長 崎 — 壱 岐	1,341	7,949,448	195,122
長 崎 — 福 江	1,974	11,470,914	4,136,255
長 崎 — 対 馬	2,935	22,549,605	2,382,814
福 岡 — 福 江	1,415	13,575,510	9,260,424
合 計	7,665	55,545,474	15,974,615

（※3）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。

（※4）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

(1) 航空事故（航空法第76条に該当する事例）

航空機の運航によって発生した人の死傷（重症以上）、航空機の墜落、衝突火災、航行中の航空機の損傷等の事態をいいます。

2016年度に発生した航空事故はありません。

(2) 重大インシデント（航空法第76条の2に該当する事例）

航空事故には至らないものの、事故が発生する可能性があったと認められるもので、滑走路からの逸脱、非常脱出等の事態をいいます。

2016年度に発生した重大インシデントはありません。

(3) 安全上のトラブル（航空法第111条の4に該当する事例）

航空事故、重大インシデント以外の事態のうち、要因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、それ自体は航空機の安全な運航にはほとんど影響なく、直ちに航空事故や重大インシデントの発生につながるものではありません。

2016年度に弊社が航空法第111条の4に基づき国に報告した「安全上のトラブル」は、運航中に発生したもの、整備中に発見されたものを含め合計5件でした。

発生日	出発地	到着地	概要
2016年 7月08日	長崎	対馬	離陸後、降着装置格納の際に正常に格納されていないことを示すライトが点灯したため、長崎空港に引き返した。 (イレギュラー運航)
7月08日	壱岐	長崎	離陸後、与圧システムが正常に機能しなくなった。
7月20日	長崎	対馬	エプロンにてENGスタート後、飛行前システムテストにおいてプロペラの機能確認のテストに不具合が発生した。
12月23日	長崎	壱岐	離陸後、TCAS（航空機衝突防止装置）（※5）の不具合を示すメッセージが表示された。
2017年 3月08日	福岡	福江	巡行中に、操縦室内の空調ダクトよりもやが出たため、長崎空港に引き返し緊急着陸を行った。視界を遮るものではなく操縦に影響はなかった。原因は、航空機後方に装備されている機内空調システムに使用されるオイル漏れ等によることが判明しました。 (イレギュラー運航)

(※5) 航空機衝突防止装置 (TCAS) は、周囲を飛行する航空機が定められた距離よりも接近する可能性がある場合、パイロットに危険を知らせ、自動的に回避操作を指示するものです。

－対策－

全ての発生事象について詳細に原因を分析・特定し、必要な再発防止対策を行っています。また機材不具合については、関連装置や機器の交換および機能点検を実施し、正常な状態であることを確認しています。

5. イレギュラー運航の発生状況

イレギュラー運航 (国土交通省 航空局 安全部通達に該当する事例)

一般的に直ちに運航の安全に影響を及ぼすような事態ではありませんが、航空機の多重システムの一部のみに不具合が発生し、乗員がマニュアルに従って措置した上で、万全を期して、出発地への引き返しや目的地を変更する等の事態をいいます。

2015 年度におけるイレギュラー運航の発生は以下の 3 件と安全上のトラブルの 2 件と合わせて 5 件です。

発生日	出発地	到着地	概要
2016 年 9 月 30 日	長崎	対馬	離陸直後、交流発電機の不具合を示すライトが点灯した為、長崎空港に引き返した。
11 月 21 日	長崎	壱岐	飛行中、自動操縦装置の不具合を示すメッセージが表示されたため、長崎空港に引き返した。
2017 年 1 月 20 日	福岡	福江	福江空港に向かう途中、失速警報装置の一部系統に不具合を示すライトが点灯した為、長崎空港に目的地を変え着陸した。

－対策－

全ての発生事象について詳細に原因を分析・特定し、必要な再発防止対策を行っています。また機材不具合については、関連装置や機器の交換および機能点検を実施し、正常な状態であることを確認しています。

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

2016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 輸送の安全確保のため講じたその他の処置

(1) 安全管理システムの充実

2006年4月に運輸部門で航空法第72条第5項の規定に基づく「指定本邦航空運送事業者」(※9)の指定を取得し、2007年1月には整備部門において国土交通大臣より認定事業場(航空機整備検査認定、航空機整備改造認定、装備品修理改造認定)の認定(※10)を受けました。両部門においては国の定期的な監査を受け継続的な改善を行い安全管理システムの継続的な取組みを行っています。

また、ANAとの共同運航を2009年11月より行っていますので、その品質確保のためANA安全品質監査部によりIOSA(※11)に準ずる監査基準によりすべての運航業務において2年毎に監査を受けています。

(※9) 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輸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。

(※10) 「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。

(※11) IOSA: IATA Operational Safety Audit

国際的な法令や安全上の要求基準に基づく国際航空運送協会の安全監査プログラム。

(2) 安全推進活動

2016年度の安全推進に係わる主な活動は以下のとおりです。

- ・安全推進委員会の開催
- ・経営トップ、安全統括管理者による現場巡回
- ・夏季多客期における安全・テロ対策期間キャンペーン実施
- ・自発報告収集の活性化の継続
- ・ANA関連会社安全連絡会議への参加
- ・各種航空安全セミナー等への参加
- ・安全教育

6-3 2016年度安全目標および達成状況

(1) 2016年度の安全目標および達成状況

国の航空安全プログラム（2013年）が設定され、航空会社は安全目標を設定し当局に届けることとなりました。2016年度は「航空事故・重大インシデントの発生件数」、「ヒューマンエラーによる事態報告（111条の4による義務報告事象）の発生件数」「安全推進委員会の年間開催数」を安全目標としました。

2016年	安全指標・安全目標値	実績
運行指標（重大指標） 航空事故・重大インシデントの発生件数	0件/年間（年間の発生数）	0件
運行指標（前兆指標） ヒューマンエラーによる事態報告（111条の4による義務報告事象） 発生件数	2件/年間（年間の発生数）	0件
先行指標（活動指標） 安全推進委員会の開催数	12回/年間（年間の開催数）	12回

「航空事故・重大インシデント」については、目標を達成することができました。

ヒューマンエラーについては、事故・重大インシデントに繋がる可能性があることから、「ヒューマンエラーによる事態報告」を安全目標に設定しました。目標値は5年間の平均値としましたが達成することができました。活動指標として「安全推進委員会の開催数」を設定し社長、安全統括管理者および組織長が参加し、安全に関する重要な方針の決定、リスク管理に基づく安全施策の決定などを行い、月毎に開催することができました。

(2) 2016年度の安全重点施策 「安全文化の醸成」

「安全を最優先しようとする意識や行動・雰囲気」の定着を図るため、安全重点施策として「安全文化の醸成」を定め、各部署（運航部、整備部、営業運送部、安全推進委員会）にて安全目標を立て、個々の要員が安全活動に参画しました。

■ 運航部 ■

★安全取組み目標：安全運航の重要性の再確認、安全意識の向上、相互理解の深化および運航業務の更なる向上等の活動に取組み継続的に安全文化を醸成させる。

1. 安全運航の重要性の再確認 (運航部全員 35/35 名、達成率 100 %)

全運航部員は、他社の航空事故の事例、原因、対策および教訓が含まれたVTRを閲覧して、事故の教訓を風化させてはならないという思いと安全運航の重要性を再確認する。
(12月までに1名あたり1回実施)
2. 安全意識の向上 (非管理職者 20/22 名、達成率 91 %)

運航部の安全推進委員会委員および選任委員以外の非管理職者は、安全推進委員会にオブザーブ参加して、現場レベルからの安全意識の向上につなげる。
(12月までに1名あたり1回実施)
3. 相互理解の深化 (全運航乗務員 24/25 名、達成率 96 %)

全運航乗務員は、長崎空港事務所の航空管制業務の見学と意見交換を行い、相互理解を深めお互いの意志疎通の円滑化を図る。
(12月までに1名あたり1回実施)
4. 副操縦士業務の更なる向上 (全副操縦士 10/10 名、達成率 100 %)

1名の副操縦士資格操縦士がジャンプシートに搭乗して、フライト終了後に操縦士間で当該運航について積極的かつ忌憚のない意見交換を行う。
(12月までに1名あたり2回実施)

■ 整備部 ■

★安全取組み目標：現場レベルからの安全意識の向上と労働安全に係る意識の向上を目的とする活動を通じ、安全文化の醸成に努める。

- 1 現場レベルからの安全意識の向上

整備部内で安全パトロールチームを編成し、各月毎に指名された1チームが安全パトロールを実施。

 - ・ 数値目標 危険予知および改善報告 12件/年間
 - ・ 報告数・・・・・・16件 目標達成率：16/12=133%
- 2 労働安全に係る意識の向上

数値目標：以下の労働安全教育を期間内に対象者全員に実施する。

 - ① グラインダー作業上での労働安全上の注意事項等

社外講習「自由研削砥石取替等特別教育」に1名を受講させ、その者を教官とし、部員に対し波及教育の実施。(波及教育：実施時間/約1時間、対象者全員に実施)
 - ② 労働安全衛生法の理解

社外講習「労働安全衛生管理者」に1名を受講させ、その者を教官とし、部員に対し波及教育を実施した。(波及教育：実施時間/約2時間、対象者全員に実施)

■営業運送部■

★安全取り組み目標：安全ディスカッションにより更なるコミュニケーションの充実を図る。	
各課からテーマを定めディスカッションを行う。(アサーション 長崎空港の旅客動線、旅客手荷物、KYT訓練等)	
安全ディスカッション開催数	目標値：(6回/年) 安全達成度：100%
アンケート効果測定	目標値：80%以上 安全達成度：アンケート 89%

ー総合評価ー

安全重点施策 「安全文化の醸成」についての各部門の取組は、目標どおり実施することができました。安全推進委員会の活動等については「6-2 輸送の安全確保のため講じたその他の処置(2)安全推進活動」を参照してください。

6-4 2017年度 安全目標・安全重点施策

(1) 2017年度の安全目標

- ①安全指標：「航空事故ゼロ・重大インシデント」
安全目標値：「ゼロ」(年間の発生数)
- ②安全指標：「ヒューマンエラーによる事態報告(111条の4による義務報告事象)の発生件数」
安全目標値：「1件/年間」(年間の発生数)
- ③安全指標：安全教育の充実 安全目標値：「0.81以上」(安全アンケートのポイント数)

(2) 2017年度の安全施策

2017年度より「安全文化の醸成」および「安全目標値」を達成するため安全施策を定め取組んでいきます。「コミュニケーションの促進」「未然防止の取組み」「安全教育の充実」の安全施策により各部門が目標を定め取組んでいきます。

<p>コミュニケーションの促進</p> <p>安全文化の推進の基盤であるコミュニケーション力を高める。</p> <p>コミュニケーション</p> <ul style="list-style-type: none"> ・PDMCG会議にて部門間の意見交換を行いコミュニケーション力の向上を図る ・安全統括管理者の安全講話に参加し安全統括管理者とのコミュニケーション推進 <p>経営トップ巡回</p> <ul style="list-style-type: none"> ・夏季多客期における安全・テロ対策期間キャンペーン実施に係る経営トップ巡回 ・年末年始に係る経営トップ巡回 ・安全統括管理者による現場巡回(エプロン業務、整備業務、旅客導線など) <p>操縦士間コミュニケーション</p> <p>フライト終了後、機長及び副操縦士2名の当該運航に係る意見交換およびコミュニケーション推進</p>	<p>未然防止の取組み</p> <p>予想される望ましくない結果や事象を明らかにするため未然防止型のリスクマネジメントの推進。</p> <p>変更管理の実施</p> <p>今年度の運航計画に対応した変更の管理を実施し未然防止型の対策を構築する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・変更管理チームを編成し変更管理を実施 <p>自発報告の推進</p> <p>自らのエラーやミスを報告しようとする組織の雰囲気づくり。継続的な取組み。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自発報告の推進 ・ヒヤリハット推進チームの活動推進 ・ハザードマップの作成 <p>FOQAの構築</p> <p>・飛行記録解析プログラム(FOQA: Flight Operational Quality Assurance)とは。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運航の安全の向上を図るため日常運航において飛行記録装置等により記録された飛行データを解析・評価し、これに基づき適切に是正措置を講じていく一連の活動体系をいう。 	<p>安全教育の充実</p> <p>安全啓発、安全理念の浸透、安全教育により安全に関する人材育成に努めます。</p> <p>安全啓発</p> <p>2016は経営トップによる安全講話・安全教育の実施を行いアンケートにより高い評価を得られた。継続的な取組みを実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全理念の唱和 ・安全コラム ・しつとつ <p>安全教育</p> <ul style="list-style-type: none"> ・業務理解と安全意識高揚のための勉強会実施 <p>「事故事例に学ぶ」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安全統括管理者による事故事例の教訓などの安全講話 ・航空機事故(DVD)を開覧し原因と対策についてグループディスカッションの実施。 <p>緊急脱出訓練</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急脱出訓練に地上運航従事者(事務職者を含む)も参加して、緊急事態を体験することにより安全意識の向上につなげる
---	---	---

■ 運航部 ■

安全教育を通じた安全意識の向上および新機材導入におけるシステム作りの構築と副操縦士業務の更なる向上を図ることにより継続的に安全文化を醸成させる。

(1) 安全教育を通じた安全意識の向上

QMIに定める定期訓練（客室乗務員も参加）の緊急脱出訓練に地上運航従事者（事務職者を含む）も参加して、緊急事態を体験することにより安全意識の向上につなげる。（11月までに1名あたり1回実施）

(2) 副操縦士業務の更なる向上

前年度に引き続き、全副操縦士資格操縦士は、機長資格操縦士と副操縦士資格操縦士の乗務編成時に、1名の副操縦士資格操縦士がジャンプシートに搭乗して、フライト終了後に副操縦士資格操縦士間および機長資格操縦士と副操縦士資格操縦士で当該運航について積極的かつ忌憚のない意見交換を行い、副操縦士業務の更なる向上を図る。（12月までに1名あたり1回実施）

(3) 飛行データ解析プログラムの導入

Q400 型式機の導入に伴い、就航前までに飛行データ解析プログラム（日常運航において飛行記録装置等により記録された飛行データを解析・評価し、これに基づき適切に是正措置を講じていく一連の活動体系をいう。以下「FDA」という。）を構築・維持する。

■ 整備部 ■

部署を越えたコミュニケーションの促進と安全意識を再認識する活動を通じ、安全文化の醸成に努める。

(1) コミュニケーションの促進

全整備部員は、社内外運航関連部署間で運航に関する諸問題の調整、情報交換並びに各所轄部長に対する改善提案を行うPDMCG会議にオブザーブ参加し、他職種の理解を深めることにより、コミュニケーションの促進に繋げる。

（数値目標：全部員の70%が12月までに会議に出席）

(2) 安全教育の充実

世界の航空機事故報告に関するビデオを閲覧することにより、小さな要因が積み重なり悲惨な事故に結び付くことを理解し、またその原因と対策についてグループディスカッションを行うことにより安全運航の重要性を再認識する。

（数値目標：12月までに全部員の70%、ビデオ閲覧とグループディスカッション）

■営業運送部■

安全に関する勉強会を実施し、自らの業務に置き換え安全意識の向上を図る。

(1) 内容

毎月の勉強会のテーマを設定し、各課室の【安全】へ取組みを学ぶことで「安全」への意識を更に高めていくきっかけとする。

(2) 実施方法

各課室が勉強会の内容および話し合うテーマを決定し、事前周知と議事進行を実施する。

(3) 数値目標

安全ディスカッション開催回数	全4回（実施率100%）
安全意識の向上	（アンケートによる効果測定 90%以上）

【巻末】用語集

・安全管理システム（SMS）

航空会社の経営トップから現業部門まで一体となって、系統的に未然防止活動などを行うことにより安全を維持・向上していくためのマネージメント（PDCAを廻す）の仕組みをいいます。2006年の改正航空法の施行にて、航空会社各社は、SMSを構築し、その内容を「安全管理規程」に定め、国土交通大臣に届け出ることが義務付けられています。

・航空安全プログラム（SSP）

国際民間航空条約に基づき、国土交通省航空局が民間航空の安全を監督する者として、民間航空の安全のために講ずべき対策等について網羅的に定めたものです。