

# 安全報告書

(2017年度)



ORIENTAL AIR BRIDGE

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。

---

**■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、「2017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、2017年4月1日より2018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。

2018年8月

■安全推進委員会委員長■

代表取締役社長 日野 昭

## 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 オペレーション統括部 .....	8
3-2 運航部 .....	9
3-3 整備部 .....	11
3-4 客室部 .....	12
3-5 日常運航における問題点の把握 .....	13
3-6 安全に関する社内啓発活動等の取組み .....	14
3-7 使用航空機に関する情報 .....	17
3-8 運航状況に関する情報 .....	18
4. 航空法第111条の4に規定する事態の発生状況 .....	18
5. イレギュラー運航の発生状況 .....	20
6. 輸送の安全を確保するために講じた措置 .....	21
6-1 事業改善命令等 .....	21
6-2 輸送の安全確保のため講じたその他の処置 .....	21
6-3 2017年度 安全目標および達成状況 .....	22
6-4 2018年度 安全目標・安全重点施策 .....	24

## 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。
- 私たち一人ひとは、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、社員一人ひと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共に、安全最優先の意識の浸透を図るため、自らの態度と行動において安全文化の醸成に努めてまいります。

安全文化は、風通しの良い組織が基盤であり、上司と部下・組織間・同僚間等の良好なコミュニケーションにおける信頼関係が不可欠です。あなたの職場は、挨拶が自然と交わされる雰囲気はありますか。普段から悩みが相談できる雰囲気はありますか。異なった意見を受け入れる雰囲気はありますか。安全文化は、ORC安全理念の価値観と信念を共有し、自ら積極的に安全性向上のために貢献しようとする態度および行動に根づいたものでなければなりません。

私たちは、過去の経験から学ぶと共に現実を直視し、安全報告と情報の共有を行い、「良識に照らす」「素直に話す」「積極的に正す」という3つの行動により、安全を脅かす不安全要素を排除してまいります。

安全運航には、私たち一人ひとりの知識・技能面で高い専門性が求められます。そのために社員の皆さんはこれからも自らの能力向上に努めて下さい。又、航空輸送は、複雑な機能の集積であり、全社員が重要な役割を分かち合い、お互いの理解を深めチームとして協働することに努めていくことが大切です。

私は、安全理念を第一においた経営を行い、個人と組織が心をつなげて社会への責務である安全運航を守りきり、お客様から「安全で安心な航空会社」として認められるため最大限の努力を重ねてまいります。

オリエンタルエアブリッジ株式会社

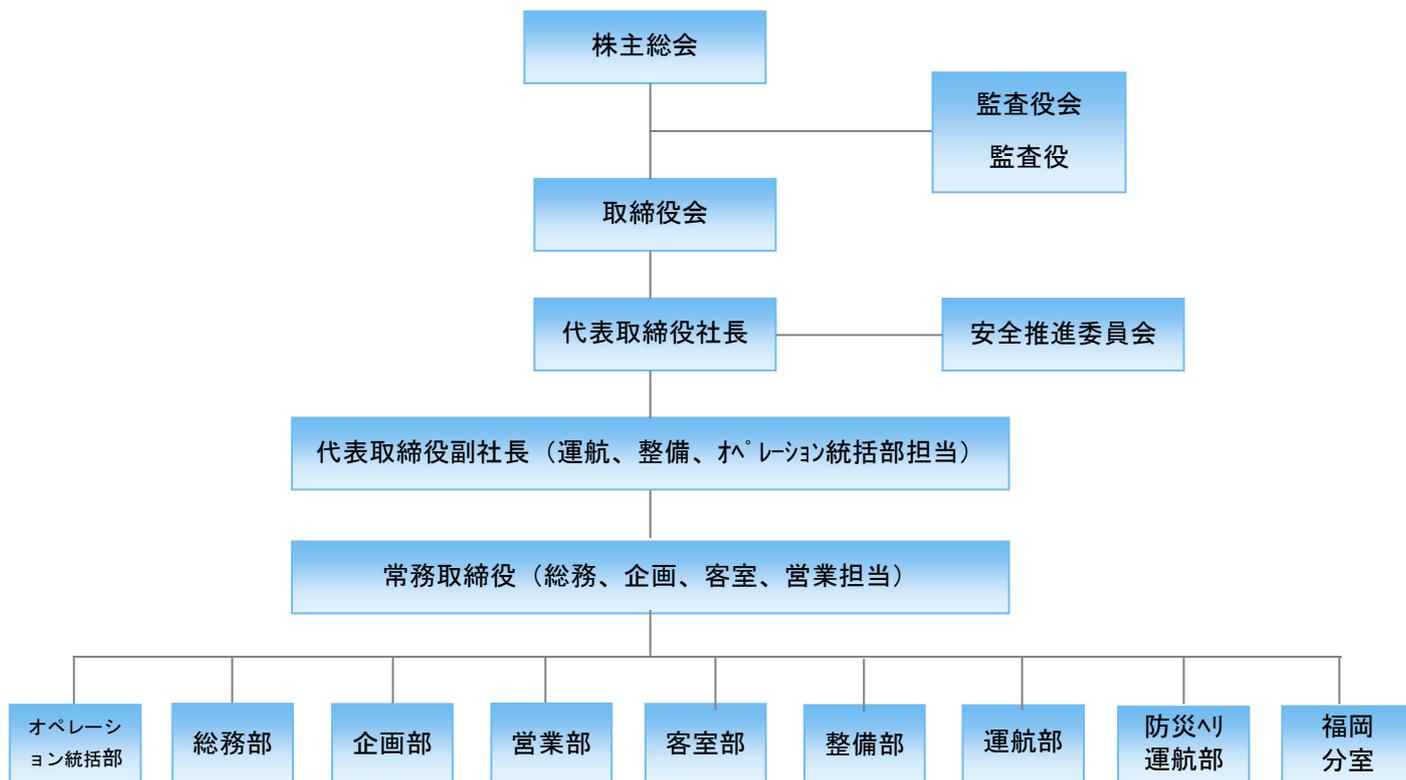
日野 昭

## 2. 事業の実施とその管理体制

2018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）



○ 2017年10月1日に組織改編により旧営業運送部が客室部と企画部と営業部に再編されました。

#### (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	44名	機長22名、副操縦士14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	27名	-	客室部
地上運航従事者	9名	運航管理者6名	オペレーション統括部

### (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 15名

地上運航従事者および航空保安、地上取扱業務、地上走行支援業務その他防除雪氷業務、燃料取扱業務管理が所属しており3課体制となっています。また運航管理者はオペレーションディレクターも兼務しており、日々の業務は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うとともに、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 7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 56名

Q200及びQ400の運航乗務員が所属し、7課体制となっており、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) 客室部 27名

客室乗務員が関わる保安及び安全運航と機内サービスなどの業務を行います。

### (8) 営業部 4名

営業販売全般に関する業務を所轄します。ならび壱岐支店に関する業務を行います。

### (9) 福岡分室 3名

福岡地区における他部署に係わる業務、その他代表業務等など対外代表業務を行う。

### 3. 日常運航の支援体制

#### 3-1 オペレーション統括部

##### (1) 地上運航従事者の定期訓練等

###### 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回定期的に実施しています。

###### ② CRM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回定期的に実施しています。

###### 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。

###### ⑤ 新規路線訓練

福岡⇄宮崎の新規路線訓練のため、空港特性や路線特性の座学訓練を実施します。

##### (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 Dairy Meeting

当日のオペレーションディレクターが各部代表者と前日の運航状況概要や整備状況及び当日の各部行事またお客様情報等の情報交換を行い、その情報を集約し全社員に社内イントラネットにて公開しています。

###### ② オペレーション会義

オペレーション課全員が出席し、オペレーション上必要な情報共有を行うとともに、諸問題について提案検討を行い、運航業務の円滑化と安全性の確保を図る会議を月に1回実施しています。

###### ③ OD部会

オペレーション統括部の管理職が出席し、業務遂行上必要な情報交換を行うとともに業務の諸問題について、改善提案および検討を行うために、月1回実施しています。

### 3-2 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イ訓練	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) Q200 は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)を使用します。また Q400 は国内のフライトシミュレーターを利用しています。

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"> <li>口述審査</li> <li>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</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路線飛行</li> </ul>	1回

## (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運航部会

運航部およびオペレーション統括部のオペレーション課の管理職が出席し、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基準会

運航基準課及び運航技術課に所属する者が出席し、基準の設定及び変更について検討を行う会議を月1回実施しています。

## ③FOQA委員会

Flight Operational Quality Assurance 委員会はQ400型式における運航実態を客観的に把握するとともに明らかになった不安全要素や運航品質低下の要素を排除あるいは回避し必要な処置をタイムリーに講じ安全運航の推進と運航品質の向上を図るために定期的を実施しています。

## ④飛行標準委員会

飛行機の運航に関して、飛行の標準化を図るための検討または改善提案を行うために、原則として年1回（4月頃）実施しています。

## ⑤教官査察会

教官操縦士（SIM教官含む）および査察操縦士が出席し、訓練および審査における問題点を検討をし、運航乗務員の技術向上における日常運航の継続的改善を図る会議を実施しています。

## ⑥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。

### 3-3 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) Q400 に関する内容

当社が運航する DHC-8-402 型機(Q400)は ANA ウイングス株式会社と共通事業機契約を締結し、合計 24 機を共通事業機として登録しております。 Q400 に対する整備体制は整備の管理及び整備業務を一括して ANA に委託する体制となっております。

当社は、整備の管理の委託先に対し委託先が行う日常業務について日々管理及び監督（監理）を行うとともに、委託先定例監査（整備管理基地 年 1 回、整備実施基地 2 年に 1 回）を実施しております。

## 3-4 客室部

### (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、Crew Incapacitation 訓練や 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確認する「モニターフライト」を実施しています。1 人乗務便ではインストラクター、2 人乗務便では主客室乗務員が確認します。

#### ③ 定期審査

緊急時の非常ドア、装備品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 CA 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。

Q400 型機就航後、客室 1 課及び 2 課の合同会議を隔月で開催し、コミュニケーションの向上に努めています。

#### ② CA 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。

### 3-5 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。

##### ②PDMCG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。

##### ③PDMC会義

運航乗務員・運航管理者・整備士の管理職が出席し、安全運航・運航効率・定時運航を遂行するため建設的な意見交換を行う会議を月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を実施し、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。

### 3-6 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

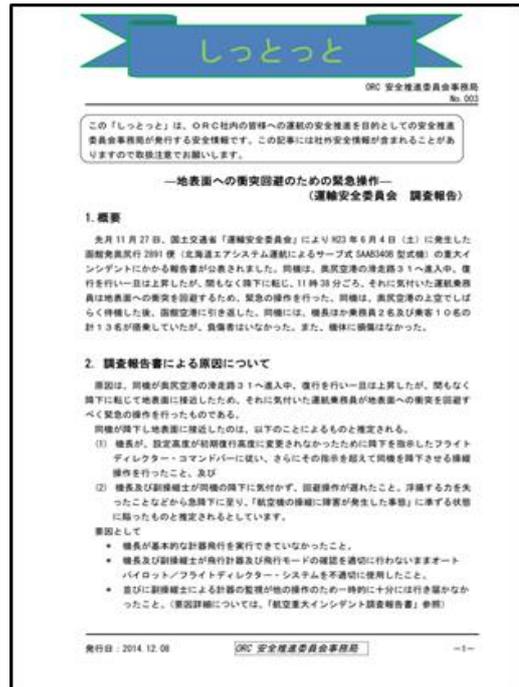
- ① 毎週開催の運営会議、月毎の安全推進委員会において、「安全理念」を全員で唱和を行っています。
- ② 「安全を優先しようとする意識や行動・雰囲気」の定着を図るため「安全理念」をカードにして全社員に配布しています。



#### (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」

安全統括管理者及び各部次長が過去の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」

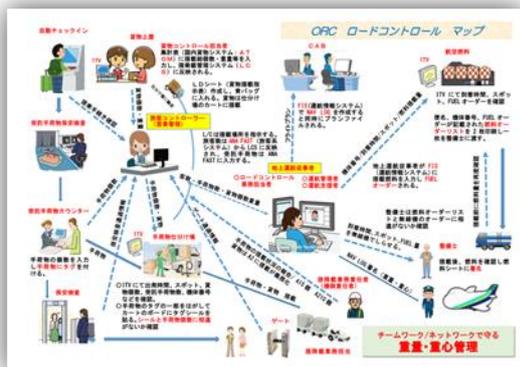




② SMS教育 教官：安全推進委員会事務局

ロードコントロールマップ、ハザードマップについて教育を実施

●チームワーク/ネットワークで守る重量・重心管理



●ハザードマップ (再教育)



(7) 疲労リスク管理の導入 (FRM : Fatigue Risk Management )

①2017年10月1日より疲労リスク管理を導入しました。疲労の管理、回復には様々な方法がありますが、結論としては、疲労(脳の疲労)を回復させるものは、睡眠であり、疲労リスク管理とは、睡眠管理と言われており、以下の項目を規定化しました。

- 1) 運航乗務員は、自らの疲労状態を適切に管理し、疲労により用務に支障があると自覚した場合、乗務してはならない
- 2) 事業者は、運航乗務員の疲労状態を考慮し、運航乗務員の疲労が乗務に支障を及ぼすと認められる場合は乗務させてはならない。

②FRM教育実施(2017年10月1日~12月31日実施済み)

運航乗務員および社内関係者(乗務割作成担当者/疲労リスク管理担当者/疲労リスク分析チーム/本社地上運航従事者/安全推進委員会構成員(社長含む))教育を行いました。

\*疲労とは、航空機の安全運航に係る業務を遂行するにあたり航空機乗組員の注意力や能力の低下を招く、睡眠不足、長時間の覚醒、サーカディアン周期(生体リズム)又はワークロード(精神的又は肉体的な活動)に起因して、精神的又は身体的なパフォーマンスが低下した生理学的をいう。

## 3-7 使用航空機に関する情報（2018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）	1,619時間
平均年間飛行回数（1機あたり）	3,910回
平均機年数	16年8ヶ月

型 式	ボンバルディア式 DHC-8-402型機
機 数	24機（ANA ウィングスと共通事業機）
導入開始時期	2017年08月～
事業許可・免許	航空運送事業
定置場	羽田空港
運航乗務員数	2
客室乗務員数	2
客席数	74
最大離陸重量	29,000Kg
平均年間飛行時間（1機あたり）	2,098時間
平均年間飛行回数（1機あたり）	2,367回
平均機年数	9年3ヶ月

### 3-8 運航状況に関する情報（2017年度実績）

路線	便数	座席キロ（※3）	有償トンキロ（※4）
長崎 - 壱岐	1,309	6,432,426	145,125
長崎 - 福江	1,877	10,907,247	6,966,459
長崎 - 対馬	2,800	23,696,400	5,898,459
福岡 - 福江	1,623	16,457,220	18,634,215
福岡 - 宮崎	1,206	14,439,438	1,496,148
合計	8,815	71,932,731	33,140,406

（※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。

2017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。

2017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。

2017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(処置)
2017年 6月17日	長崎	長崎	Pilot 審査中、エアコンデションシステムのコンプレッサー温度の注意灯が点滅した。ダクト温度等の計器はすべて正常であるが審査を中止しました。 (センサーSWの誤作動のためSWを交換実施)
9月21日	福岡	福江	最終便後の整備点検において、エンジンコントロール装置に不具合情報が記録されていたため、飛行記録装置(FDR)(※5)を解析したところエンジン計器の一部に基準オーバーが確認されました。 (No.2エンジンを点検実施、異状なし)
9月24日	対馬	長崎	長崎空港到着後、No.1エンジン停止時にエンジンコントロール装置の不具合によりNo.1プロペラが限界事項の基準値を超えました。 (No.1エンジンコントロール装置及びNo.1プロペラ交換)
9月27日	長崎	対馬	巡行中、客室内にオイルミスト(※6)が発生したため、長崎空港に引き返し緊急着陸を行った。操縦室は視界を遮るものではなく操縦に影響はありませんでした。 (原因は、機内空調システムの装備品からのオイル漏れのため、当該装備品の交換およびダクトのクリーニングの実施) (イレギュラー運航)
2017年 11月14日	夜間整備中		夜間整備中に客室のフロアに設置されている非常脱出灯のライトが2個点灯していないことが確認されました。 (当該ライトに供給している電源装置を交換)

(※5) 飛行記録装置(FDR)は、航空事故原因解析のため、高度、速度、エンジン計器など飛行に関するデータを運航中常時記録保存しておく装置。

これらの情報は整備点検においても使用されます。

(※6) オイルミストとは、微粒子化して空気中に浮遊している油のこと。工業機械に用いられる潤滑油が、その機械の稼動によって飛散されることにより生じる。

—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。

2017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
2017年 7月22日	長崎	対馬	巡航中、ラダーの操舵装置の一部システム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しました。 (センサーSWの誤作動のためSWを交換実施)
8月29日	福岡	福江	Q400 乗務員の訓練飛行において操縦席の左側のサンバイザーの不具合により整備処置の可能な長崎へダイバートしました。(当該サンバイザーを修理実施)
2018年 2月18日	長崎	対馬	No.2 エンジンの燃料流量計の表示が指示不良になったため長崎空港へATBを決定。上空にて正常になりました。 (No.2 エンジンの燃料流量計のセンサー交換)

－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

2017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」(※7)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(※8)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(※9)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。

(※7) 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。

(※8) 「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。

(※9) 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

2017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



■運航部■

1. 安全教育を通じた安全意識の向上（対象者：地上運航従事者、目標値：1回/名/年）達成率100%  
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。
2. 副操縦士業務の更なる向上（対象者：全副操縦士資格操縦士、目標値：1回/名/年）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。
3. 飛行データ解析プログラムの導入（目標値：期限内の導入） 達成率 100%  
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■

1. コミュニケーションの促進（目標値：会議出席率 70%/年） 達成率 75%  
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、他職種を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。
2. 安全意識の再認識（目標値：2回ビデオ閲覧 70%/年） 達成率 95%  
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。

■営業運送部■

テーマを定め勉強会の実施

- 勉強会実施率 4回実施/年 達成率 100%  
(1) アサーション、(2) 保安事象、(3) 各APO安全の取組み、(4) 事故から学ぶ
- アンケートによる効果測定 90%以上 達成率 71%

—総合評価—

営業運送部のアンケートは未達成となりましたが、各部の安全施策は全て実施することができ、目標値を上回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 2018年度 安全目標・安全重点施策

(1) 2018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) 2018年度の安全施策

社内の定着を図るため、2017年度に引き続き「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」を2018年度の安全施策とします。

平成30年度 安全施策

<p style="text-align: center;"><b>コミュニケーションの促進</b></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> <div style="background-color: #0070c0; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <p><b>部署間コミュニケーション</b></p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>○Q2運航におけるPDMC会議(運航部) 運航乗務員、運航管理者および整備士の管理職者ディスカッション</li> <li>○航空交通業務の意見交換(運航部)(オベ統) 長崎空港事務所が主催する業務研修に参加し意見交換の実施</li> </ul> <div style="background-color: #0070c0; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <p><b>1on1ミーティング</b></p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>○1on1ミーティング(整備部) 上長と部下が1対1でミーティングを行う</li> </ul> <div style="background-color: #0070c0; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <p><b>経営トップ巡回</b></p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>○経営トップ巡回(安推) 夏季多客期の安全・テロ対策期間、年末年始に係る経営トップ巡回</li> </ul> <div style="background-color: #0070c0; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>経営トップ安全講話</b></p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>○社長による安全講話(安推)</li> <li>○安全統括管理者による安全講話 (安推)</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>未然防止の取組み</b></p> <p>自発報告の収集・分析、航空交通業務の理解等により未然防止の体制づくり。</p> <div style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <p><b>運航に係る未然防止</b></p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>○航空交通業務の把握(運航部)(オベ統) 航空管制運航情報官の業務研修 副操縦士(Q2)、地上運航従事者</li> <li>○Q4運航の有効活用(運航部) Q4のジャンプシートに搭乗してオペレーション・コンセプトを学ぶ</li> <li>○副操縦士の技量向上(運航部) 飛行後、機長及び副操縦士(2名)でのディスカッション</li> </ul> <div style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <p><b>自発報告の推進・活用</b></p> </div> <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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ヒヤリハット分析(客室部) 客室のヒヤリハットを分析し傾向の周知を行い未然防止を図る。</li> <li>○自発報告の推進(安推) 自発報告の推進、安全情報分析を行い社員に周知を行い未然防止を図る。</li> </ul> <div style="background-color: #800000; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>安全の取組み推進</b></p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>○個々の安全の取組み推進(整備部) 安全目標を達成するため個々の行動計画を作成し実行する。</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>教育訓練の充実</b></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> <div style="background-color: #ff8c00; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <p><b>安全理念の浸透</b></p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>○安全理念の唱和(安推)</li> <li>○安全コラム</li> <li>○しっとと</li> </ul> <div style="background-color: #ff8c00; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <p><b>安全教育</b></p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>○DVIDIによる安全教育の実施(安推)</li> <li>○SMS専門教育の実施</li> <li>○保安事象の知識(オベ統)</li> <li>○緊急脱出訓練へ参加(オベ統)</li> </ul> <div style="background-color: #ff8c00; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <p><b>事故事例に学ぶ</b></p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>○安全運航の重要性の再確認(運航部) 全運航乗務員に対して安全統括管理者により事故事例、原因、対策および教訓が含まれた講話</li> <li>○過去事例に学ぶ(客室部) CAレポート等によりケーススタディを行う。 上記ディスカッションにより事例研究集を作成。</li> </ul> <div style="background-color: #ff8c00; color: white; padding: 5px; text-align: center;"> <p><b>リーダー育成</b></p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>○整備部リーダー育成 (整備) シフト責任者および作業リーダーの教育</li> </ul>
---	--	---

**■オペレーション統括部■**

- (1) 航空管制運航情報官の現場見学を実施し社外コミュニケーションを向上。(30年度上期)
- (2) 緊急脱出訓練へ参加し安全意識向上。(30年度下期)
- (3) 保安関連事象に関する知識の再確認(30年度下期)

**■運航部■**

- (1) コミュニケーションの促進/ Q2 運航におけるPDMC会議(毎月1回実施)
- (2) Q4のジャンプシートに搭乗/ Q2 査察操縦士、教官操縦士、RTC(1回/1名/年)
- (3) 副操縦士、ジャンプシートの副操縦士および機長操縦士と3名でミーティング  
(1回/1名/年)
- (4) Q2 副操縦士は長崎空港事務所の航空管制業務に研修に参加。  
(12月までに当該研修に参加したことがない副操縦士を対象)
- (5) 安全統括管理者の安全講話/全運航乗務員(1回/1名/年)

**■整備部■**

- (1) 上長と部下/コミュニケーションの促進(「1on1ミーティング」 月1回実施)
- (2) 未然防止の取組み(個人で取組む安全行動計画)
- (3) 安全教育の充実/リーダー教育(1回/年)

**■客室部■**

- (1) ヒヤリハット分析結果に基づいた、未然防止策の共有(上期/下期 各1回)
- (2) 実例に基づくケーススタディの実施(1回/2ヶ月)

**【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。