

安全報告書

(2018年度)



■はじめに■

平素より、オリエンタルエアブリッジ（ORC）をご愛顧賜り、厚く御礼申し上げます。

この度、「2018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、2018年4月1日より2019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。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。

一方、「2018年度 安全報告書」の対象期間ではございませんが、2019年7月5日、国土交通省大阪航空局より、航空機の運航における安全の確保に関する業務改善勧告および安全統括管理者の職務に関する警告書を受領いたしました。現在、その対応につきまして、全社員が一丸となり、「安全意識の再徹底」「コンプライアンス教育」「整備規程に基づく適切な整備作業の実施」を強化し、再発防止に取り組んでおります。そして、従来以上に強固な安全管理体制を再構築し、お客様の信頼回復に向けて改善して参ります。この度は、多大なるご心配やご迷惑をお掛けいたしましたことに対して、この場を借りてお詫び申し上げます。

ORCは、地域に価値を届ける日本一のプロップ航空会社になることを目標に掲げて、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。そして、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。

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。

2019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及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	10
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	16
3-8 運航状況に関する情報	17
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	19
6. 輸送の安全を確保するために講じた措置	20
6-1 事業改善命令等	20
6-2 輸送の安全確保のため講じたその他の処置	20
6-3 2018年度 安全目標及び達成状況	21
6-4 2019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。
- 私たちは、安全をすべてに優先させます。
- 私たちは、お互いの理解を深め、信頼できるチームとして最高の安全を確保します。

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及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、役員及び管理職者は、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、社員一人ひとり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

安全理念及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及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

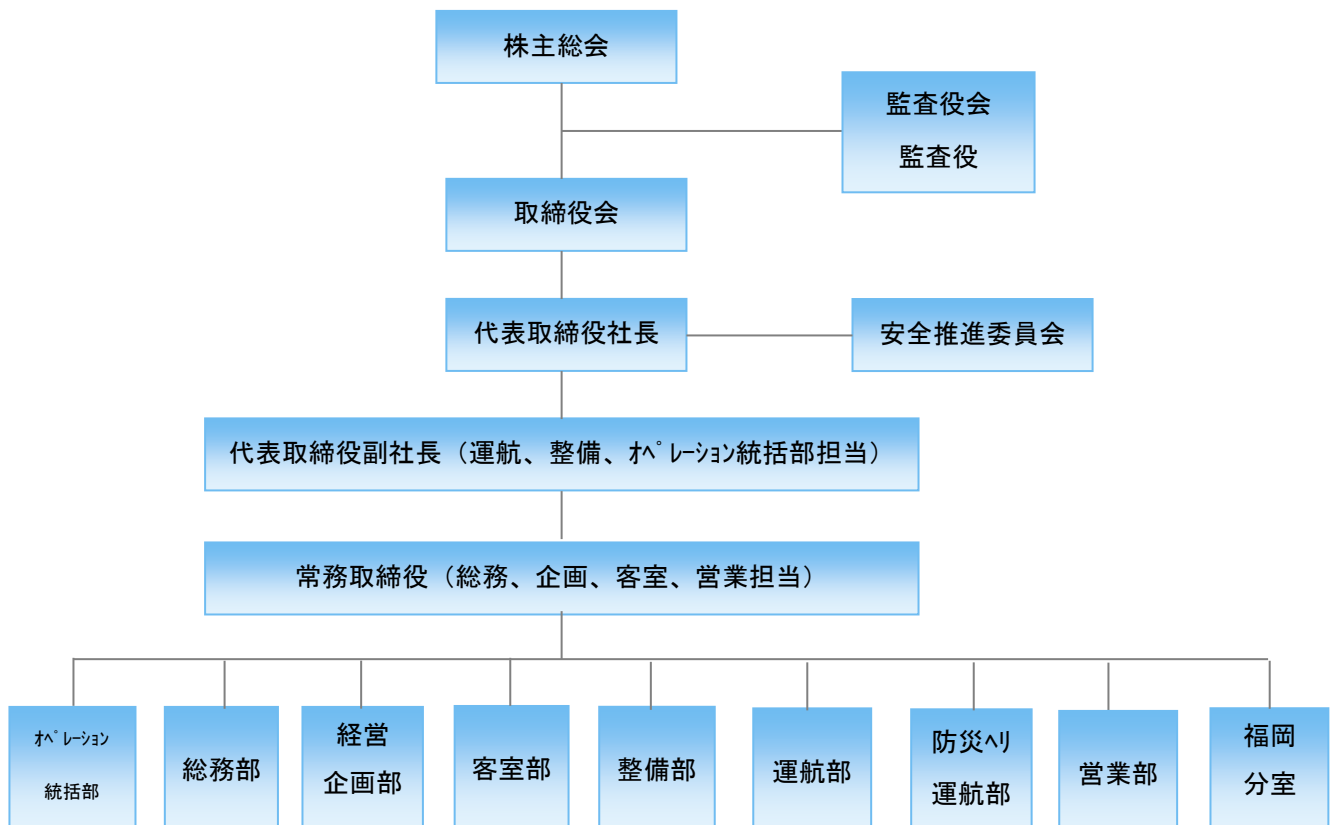
日野 昭

2. 事業の実施とその管理体制

2019年3月31日現在

2-1 安全確保に関する組織及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	44名	機長26名、副操縦士18名	運航部
整備従事者	21名	確認主任者名13名	整備部
客室乗務員	33名	-	客室部
地上運航従事者	11名	運航管理者7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、安全及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、総務・運航・整備・オペレーション・客室などを定期的実施しています。

2-2 各組織の機能・役割の概要

(1) オペレーション統括部 17名

地上運航従事者及び航空保安、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及び初期対応、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及び航空法及び関係法令、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 4名

会社全般にわたる対外関係、人事管理、労務管理、福利厚生管理の管理を行います。

(3) 経営企画部 8名

経営計画の設定及び会計管理また予算に関する管理を行い、現業部門への機能的指示、支援を実施します。

(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及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及び整備にかかる業務を行います。

(5) 運航部 63名

Q200及びQ400の運航乗務員が所属し、1室10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 25名

整備課(1課、2課)、品質保証課、技術管理課、監査室の3課1室体制となっており、整備スタッフ、整備従事者及び検査従事者等が所属しており、航空法及び電波法、その他関係法令・通達に基づき航空機、装備品、整備施設及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 33名

長崎ベース、福岡ベースの2課体制となっており、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 (Crew Resource Management) 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

運航管理者及び運航支援者は、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

運航管理者及び運航支援者は、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

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、改善提案及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及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、飛行機の性能及びシステム、緊急訓練、CRM訓練 (※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及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動作による離陸及び進入、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) 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

運航部及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、改善提案及び検討を行い、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。

③ FOQA委員会

Flight Operational Quality Assurance委員会はQ400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）及び査察操縦士が出席し、訓練及び審査における問題点の検討をし、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（航空機整備改造、航空機検査、装備品修理改造）定期訓練

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及びヒューマン・ファクターズならびにヒューマン・パフォーマンスに係る訓練を2年ごとに行っています。

② 検査員（航空機整備改造、装備品修理改造、非破壊、資材領収）定期訓練

整備作業の検査、非破壊検査及び資材の検査を行う検査員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及び技量の維持向上等を目的とした訓練を2年毎に実施しています。

③一般作業（航空機整備改造、装備品修理改造）定期訓練

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及びヒューマン・ファクターズならびにヒューマン・パフォーマンス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。

④CAT 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、整備部長及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、部内情報の説明及び周知状況の確認、ヒヤリハット・不安全事故の周知及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午前及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、不具合等の確認及び本日の運航計画、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 訓練の一部は運航乗務員と合同で訓練を実施しています。



② 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。

③ CRM訓練

一部は運航乗務員と合同で訓練を実施しています。

④ 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。

(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 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。

また前日に発生した運航状況の共有も全社員に行います。

(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、情報の収集及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、関連する法令及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、業務の当事者及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「しとっと」

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。 * 「しとっと」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」

(5) 2018 安全教育

2018年度よりDVD視聴形式とし、SMSの復習を行い、その後知識確認を行いました。



(6) 経営トップによる安全講話

① 社長による安全講話

社長自らが体験した実話を語りながら、規定を守ることの重要性を出席者に訴え、安全がすべてに優先することを伝える場となりました。



②安全統括管理者による安全講話

過去に学ぶテーマとし「旭川空港付近でのEGPWS 警報による回避」の事例について運航乗務員に実施しました。また客室乗務員及び運航部スタッフについては、最も一般的なヒューマンエラーを引き起こす条件、またはその前兆として捉えるべき12の要素について（Dirty Dozen（12の汚点））を講話いたしました。

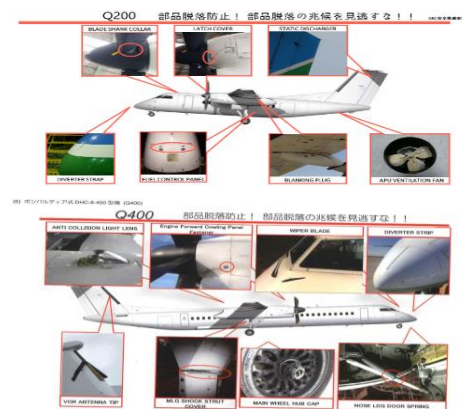


(7) 疲労リスク (FRM: Fatigue Risk Management) 教育

運航乗務員及び社内関係者（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。

(8) 部品等脱落防止に関する教育

2018年度より部品等脱落防止措置に関する通達を受け教育を開始しました。教育対象者は運航乗務員、整備従事者、地上取扱業務に従事する者その他社員に対して実施時期は年末年始安全総点検時に行う事とし、ATEC（航空輸送技術研究センター）の資料を基に行う事としております。



(9) アルコール基礎教育

2018年度より安全管理システムの構築に係る一般指針の通達を受けアルコールに関する問題を社会全体の課題とし意識改革を行う事を目的とし、教育を全社員に対して開始し、実施時期は新入社員教育時及び定期教育時に行いました。

アルコールの基礎知識

改訂NO	発行年月日	改訂概要
ORIG	平成30年11月	新規 電子教材（自主学習）
NO1	2019年5月8日	単位の考え方の見直し及び基礎知識の資料を定期航空協会及び一般財団法人航空医学研究センター作成のものに変更。

3-7 使用航空機に関する情報（2019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）	1,701時間
平均年間飛行回数（1機あたり）	4,060回
平均機年数	17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）	2,236時間
平均年間飛行回数（1機あたり）	2,500回
平均機年数	10年3ヶ月

3-8 運航状況に関する情報（2018年度実績）

路線	便数	座席キロ（※3）	有償トンキロ（※4）
長崎 - 壱岐	1,335	6,560,190	316,295
長崎 - 福江	1,978	11,494,158	468,735
長崎 - 対馬	2,892	24,474,996	1,137,421
福岡 - 福江	2,102	27,911,780	1,443,235
福岡 - 宮崎	3,187	72,402,266	4,130,783
福岡 - 小松	616	36,558,368	468
合計	12,110	179,401,758	7,496,937

（※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、手荷物及び郵便の重量に、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。

2018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。

2018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。

2018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6（同事例で2件カウント）件でした。

発生日	出発地	到着地	概要（処置）
2018年 6月6日	福江	長崎	冬季前、Icing Systemに係るTask点検において、一緒に実施するTask記載があったが実施していませんでした。但し 整備要目の点検間隔の超過はありませんでした。 (同時に点検を求められるTaskを実施し、2機とも問題がないことを確認しました。)
2018年 6月23日	-	-	長崎空港到着後、整備点検にてNo.1 Propeller、#1 Blade Shank Collarが脱落を確認しました。 (No.1 Propeller、#4 Bladeに衝突痕あり、No.1 Propeller交換。L/H Fuselage Skin Panelに衝突痕あり、RDにて点検しました。)
11月8日	福岡	宮崎	16,000ftをCruse中Cabin ALTが8,000ft (MAX9,500ft)を超えたため高度を下げ、運航を継続しました。 (Air Con Bay内のPack Reheater Inlet Duct (Rubber boot)の破損を確認し、当該Ductを交換、Operation Check OKを確認し、修復を完了しました。)
11月24日	長崎	長崎	副操縦士任用訓練の離着陸訓練にて、Short FinalにおけるPathが高くなり過ぎたので着陸復行、高度1000ftに達してLeveloff、VFE(15度158Kt)約5秒間運用限界超過しました (整備規程に従い点検実施し異状なしを確認しました。「TRAINING MANUAL」の改訂をしました。)
11月30日	対馬	長崎	高度約5000ftを降下中対地接近警報装置(GPWS)の警報pull-up warningが発生しました (EGPWS Pull-Up発生の防止について(再徹底)の業務指示及び周知のため「DHC8-200 AOR 3-18-1 GPWS UNDESIRED WARNINGについて」を改訂しました。)

ー対策ー

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及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。

2018年度におけるイレギュラー運航の発生は以下の5件と安全上のトラブルの1件と合わせて6件です。

発生日	出発地	到着地	概要（処置）
2018年 5月19日	対馬	長崎	T/O Power Set 後、Auto Feather Armed ランプが点灯しないため離陸中止しました。 （センサースイッチの誤作動のためSWを交換実施）
6月29日	長崎	対馬	進入着陸時1000ft付近にてPF左席側のEADIに「ATT FAIL」及びEHSIに「HDG FAIL」が表示されたため長崎空港へATBしました。 （AHRS Self Testを行いました）
10月5日	長崎	対馬	降下中 #1 AC GEN Caution Light が点灯し、長崎空港へATBしました。 （#1 AC GEN GCUの電圧のSensing Line 断線）
11月7日	長崎	壱岐	Taxi 中に DC Power Monitor が Blank となり長崎空港へGTBしました。 （DC Power Monitor 交換実施）
11月19日	長崎	対馬	離陸前に GPWS Caution Light が点灯し長崎空港へGTBしました。 （CB Reset EGPWS Self Test を行いました）

－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及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

2018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」(※5)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(※6)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(※7)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。

(※5) 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、機長の定期審査及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。

(※6) 「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。

(※7) 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

2018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 2018年度安全目標及び達成状況

1. 2018年度の安全目標及び達成状況

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。2018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」「安全教育の充実」を安全目標としました。

2018年度 安全指標・安全目標値	実績
遅行指標（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 （達成：100%）
遅行指標（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 1件/年間（年間の発生数）	2件 （達成：0%）
先行指標（活動指標） 安全教育の充実 0.80以上（国政研究所安全アンケートのポイント数）	0.78ポイント （未達成：96%）

「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、継続的に「ヒューマンエラーによる事態報告」を安全目標に設定しており、平成29年度は達成することが出来ました。活動指標として「安全教育の充実」を設定し、目標値は、過去5年間の平均値としましたが目標値0.81に届きませんでした。しかし、すべての航空会社の平均0.62は上回っておりアンケート基準（0.75）は達成できました。教育訓練の取組みは安全施策として継続的に取組みアンケートにて監視していきます。

2. 2018年度の安全重点施策

昨年度より組織体制を変更しました。

各部にて安全施策を定め、各部署（運航部、整備部、客室部、オペレーション統括部、安全推進委員会）にて個々の要員が安全活動に参画しました。

1. コミュニケーションの促進
2. 未然防止の取組み
3. 教育訓練の充実

■ 運航部 ■

1. コミュニケーションの促進

Q200の運航におけるPDMC会議を新設しQ2運航におけるPDMC会議を新設し、運航乗務員、運航管理者及び整備士また、客室乗務員の管理職者は安全運航、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いました。(達成率85%)

2. 未然防止の取組み

①Q200の査察操縦士、教官操縦士、RTCはQ4のジャンプシートに搭乗してオペレーション・コンセプトを見て取り、必要に応じて有効活用しました。(達成率100%)

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)

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いました。(達成率100%)

③Q200の副操縦士及び同要員は大阪航空局長崎空港事務所が主催する業務研修(航空管制業務、航空管制運航業務、航空管制技術業務)に参加して航空交通業務を把握し意見交換を行い運航業務に活用します。(達成率67%)

3. 安全教育の充実

全運航乗務員は、安全統括管理者により過去の他社における事故事例、原因、対策及び教訓が含まれた講話を聴くことにより、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しました。(達成率100%)

■ 整備部 ■

1. コミュニケーションの促進

部内での上長と部下が1対1でミーティングを(1on1ミーティング)実施部下との関わりと指導の強化を取組ました。(達成率40%)

2. 未然防止の取組み

部員一人一人が個人で取り組み、安全運航・作業安全に役立つ今年度の行動計画を作成し、月1回その進捗状況報告を1on1ミーティングで確認し4半期ごとに報告書を提出しました。(達成率69%)

3. 安全教育の充実

シフト責任者、及び作業リーダー(アサインされた確認主任者)に対し、その役割について教育を行いました。(達成率57%)

■ 客室部 ■

1. 未然防止の取組み

ヒヤリハット分析結果に基づいた、未然防止策の共有を行いました。(達成率100%)

2. 安全教育の充実

実例に基づくケーススタディの実施を行いました。(達成度100%)

■オペレーション統括部■

1. コミュニケーションの促進

航空管制運航情報官の現場見学を実施し社外関連業務に対し理解を深めることにより社外コミュニケーションを向上しました。(達成度 100%)

2. 安全教育の充実

①運航乗務員及び客室乗務員が実施する緊急脱出訓練へ参加し安全意識向上を確認しました。
(達成度 100%)

②保安対策処理規定類集に定める内容について教育を実施すると共にディスカッション方式で具体的事象に対する対応を再確認することで危機管理意識及び安全意識向上となりました。
(達成率 100%)

－総合評価－

整備部及び一部運航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 2019年度 安全目標・安全重点施策

1. 2019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 : 「VOICEの報告件数」

安全目標値 : 「1件/年間」 (年間の報告件数)

2. 2019年度の安全施策

社内の定着を図るため、2018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2019年度の安全施策とします。

■運航部■

1. コミュニケーションの促進

①安全運航、運航効率、定時運航の遂行に係る意見交換

②安全意識の向上

2. 未然防止の取組み

①運航の活用

②副操縦士業務の更なる向上

3. 教育訓練の充実

①安全運航の重要性の再確認

■整備部■

1. コミュニケーションの促進

①トップの価値観の浸透

2. 未然防止の取組み

①現場管理推進

3. 教育訓練の充実

①個人のスキル、能力アップ

■客室部■

1. コミュニケーションの促進

①コミュニケーションミーティング

2. 未然防止の取組み

①ヒヤリハット分析

3. 教育訓練の充実

①ヒヤリハットの基本について再確認

■オペレーション統括部■

1. コミュニケーションの促進

①長崎CAB主催の安全巡視活動参加

2. 未然防止の取組み

①地上管理業務の把握

3. 教育訓練の充実

①安全運航の重要性の再確認

【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。