

安全報告書

(2017年度)



新中央航空株式会社

本安全報告書は、航空法第111条の6に基づき作成したものです。

目 次

1. 輸送の安全を確保するための事業の運営の基本的な方針	2
2. 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制	
(1) 安全確保に関する組織	3
(2) 各組織の人員数	4
(3) 運航乗務員、整備従事者、運航管理者の数	4
(4) 日常運航の支援体制	4
(5) 日常運航に直接携わるスタッフの教育・訓練等	5
3. 航空法第111条の4に基づく「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」の発生状況	
(1) 航空事故・トラブル等の発生状況	7
(2) 航空事故・重大インシデントの概要	8
(3) 「安全上のトラブル」の概要	8
4. 輸送の安全を確保するために講じた措置	
(1) 国から受けた行政処分、行政指導	8
5. 2017年度安全目標の達成状況と2018年度安全目標	
(1) 2017年度安全目標の達成状況について	9
(2) 2018年度安全目標について	9
6. 輸送実績等	
(1) 使用している航空機の情報	10
(2) 国内定期航空運送事業の路線別輸送実績(2017. 4. 1~2018. 3. 31)	10

1. 輸送の安全を確保するための事業の運営の基本的な方針

弊社は、安全の維持・向上を最優先事項とし、安全管理規程に以下の安全理念を定めて事業運営を行っています。

安 全 理 念

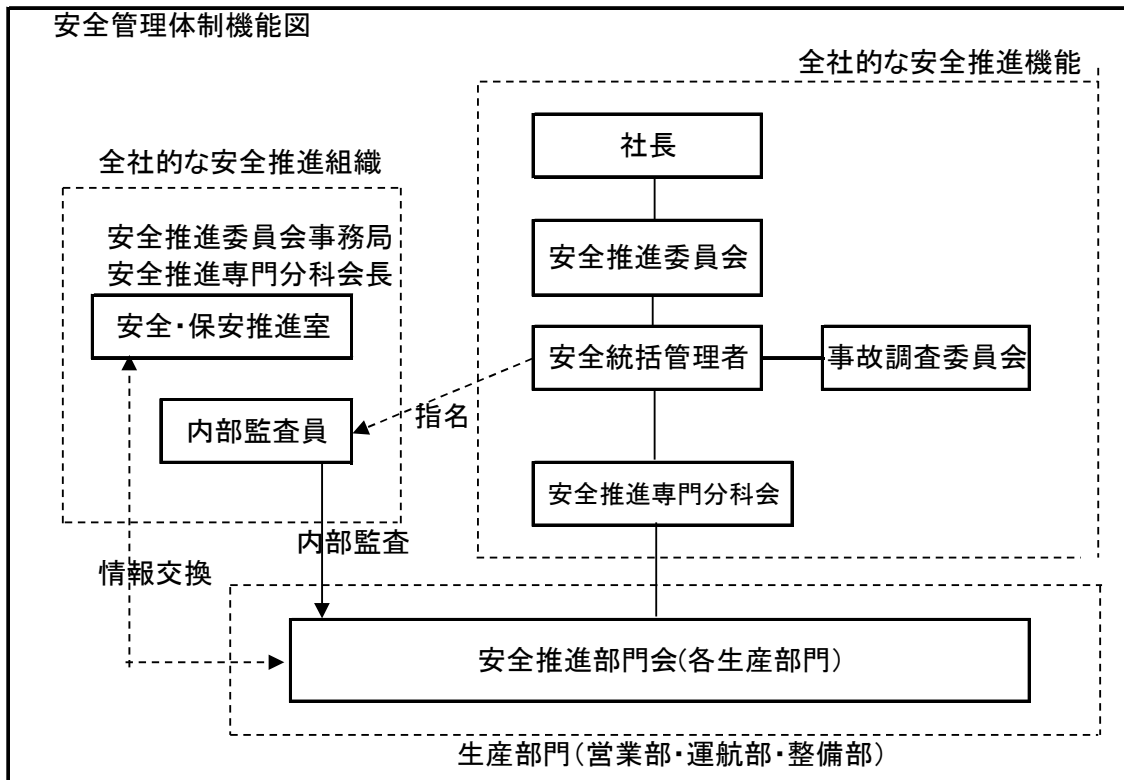
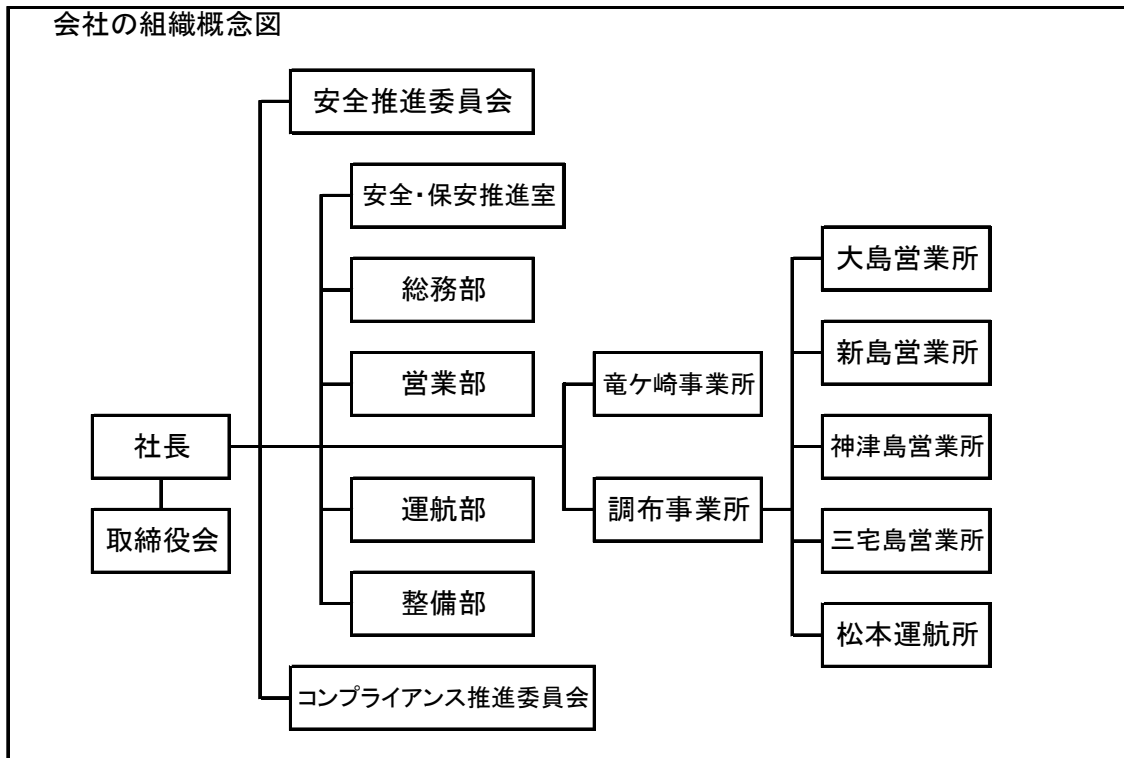
安全は、我が社の存立基盤であり、社会的責務である。
私たちは、安全の確保を最優先事項とします。
私たちは、関係法令等を遵守します。
私たちは、安全に関する危険要素や、懸念等の報告を奨励し、全ての安全に関する情報を社員全員で共有することが重要と考えます。
私たちは、安全に対する社員一人ひとりの日々の継続的な取り組みと確かなしくみで安全を高めて行きます。

そのために、私たちは以下の「安全の心得」に基づき行動します。

- 人の和と節度ある生活を心がけること。
- 常に心の平静を保ち、事に当たって心にゆとりをもつこと。
- 気力を充実し、規律ある行動をとること。
- 推測に頼らず、必ず確認をすること。
- 規則を遵守し、基本に忠実であること。

2. 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制

(1) 安全確保に関する組織



(2) 各組織の人員数 (2018年3月31日現在)

安全・保安推進室	営業部	運航部	整備部
7名(含兼務)	41名	35名	27名

(3) 運航乗務員、整備従事者、運航管理者の数 (2018年3月31日現在)

運航乗組員	整備従事者	運航管理者
22名	25名	5名

(4) 日常運航の支援体制

日常運航における問題点は、主に安全や品質を扱う会議で検討し、対策を実施しています。

《安全に関する会議体》

● 安全推進委員会

航空安全に関する基本方針を策定し、安全活動についての総合調整、助言、指示を行うと共に、安全体制の充実、個別の重大な安全上の問題についての対策の検討および各部門の安全に関する取組状況の共有化を図り、安全の維持・向上並びに安全意識の高揚を推進しています。

● 安全推進専門分科会

各部門及び部門間相互の意思疎通を図り、安全性向上のために必要な施策について問題点の抽出、分析・検討を行い、必要に応じ安全推進委員会に提案しています。併せて、安全推進委員会で決定した事項について具体化策の検討、各部門への周知・徹底を行っています。

● 安全推進運航部門会

運航部門の安全に関する事項について、情報の共有と課題の整理等を行っています。

● 安全推進整備部門会

機材品質、作業安全、作業品質等、整備部門の安全に関する事項について、情報の共有と課題の整理等を行っています。

● 安全推進営業部門会

営業・運送部門の安全に関する事項について、情報の共有と課題の整理等を行っています。

《会議体以外による日常運航の問題点の把握》

① 安全報告制度

● 規定で定めた報告

会社が報告すべき事項を具体的に定めている報告制度は下記のとおりです。
航空法や航空局の通達により報告が義務付けられている事項は、全て会社が定めた報告事項として設定しています。

機長：機長報告書

運航管理者：運航管理者報告書

運航管理補助者：運航管理補助者報告書

運航管理担当者：運航管理担当者報告書(定期路線運航以外)

● ヒヤリ・ハット報告

地上作業や航空機の運航において、事故の潜在的な要因を含む事象の体験者から自発的な情報提供を受け、当該情報を社内全職員に紹介(フィードバック)するとともに、事故等の未然防止と安全対策に役立てています。

● 安全意見箱

ヒヤリ・ハット報告には該当しないが、安全上不具合が発生したり、もしくは発生する恐れがあると思われる事象について忌憚なく報告できる制度です。

② 内部監査

会社の安全管理体制を対象に航空法令、社内規定に基づく要求事項等を満足しているかを確認しています。2017年度は本社及び5基地の内部監査を実施しました。

(5) 日常運航に直接携わるスタッフの教育・訓練等

1) 運航乗務員

① 国内定期航空運送事業に従事する運航乗務員

《機長定期訓練》

機長は乗務資格を維持するために定期的に年1回の運航上必要な知識の地上学科教育及び非常救難対策訓練、年2回の実機を使用しての局地飛行訓練を実施しています。

《機長定期審査》

訓練とは別に、年2回の実機を使用しての技能審査および年1回の乗務資格を有する路線での1片道以上の路線審査を当局の審査官から受けこれに合格することが求められます。

《副操縦士定期訓練》

副操縦士は乗務資格を維持するために定期的に年1回の運航上必要な知識の地上学科教育及び非常救難対策訓練、年1回の実機を使用しての局地飛行訓練を実施しています。

《副操縦士定期審査》

訓練とは別に、年1回の実機を使用しての技能審査および年1回の乗務資格を有する路線での1片道の路線審査を会社の審査操縦士から受けこれに合格することが求められます。

② 国内定期航空運送事業以外の航空運送事業に従事する運航乗務員

《機長定期訓練》

機長は乗務資格を維持するために定期的に年1回の運航上必要な知識の地上学科教育及び非常救難対策訓練を実施しています。

《機長定期審査》

訓練とは別に、年1回の実機を使用しての技能審査を会社の技能審査担当操縦士から受けこれに合格することが求められます。

2) 運航管理者

《定期訓練》

年1回の運航上必要な知識の地上学科教育、運航監視及び緊急時の対応を含む座学教育訓練および担当する路線1片道の路線踏査飛行を実施しています。

3) 整備従事者

《技量維持訓練》

2年に1回の運航整備作業または機体整備作業に必要な学科教育及び実地訓練を実施しています。

《冬季運航訓練》

年1回の航空機への着氷及び防除雪氷等の学科教育を実施しています。

3. 航空法第111条の4に基づく「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」の発生状況

(1) 航空事故・トラブル等の発生状況

2017年度に発生した航空事故やトラブル等の発生状況について、報告します。

【航空局への義務報告事象の発生件数】

種類	2017年度発生件数
航空事故	1
重大インシデント	0
安全上のトラブル	4
イレギュラー運航	3
運航便数	8,683

航空事故とは？

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、衝突火災、航行中の航空機の損傷等の事態が該当し、国土交通省が認定します。

重大インシデントとは？

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、非常脱出等が該当し、国土交通省が認定します。

安全上のトラブル（義務報告）とは？

2006年の航空法改正により、航空事故等を防止する手段として、航空事故や重大インシデントに至らなかった事案に関する情報についても航空関係者で共有し、予防安全対策に活用していくことを目的に、新たに「その他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」（以下、「安全上のトラブル」という）を国に報告することが義務付けられました。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、個々のトラブルは航空機の安全な運航にほとんど影響はなく、直ちに航空事故につながるものではありません。

イレギュラー運航とは？

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、乗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。

(2) 航空事故・重大インシデントの概要

2017年度、航空事故が1件発生し、重大インシデントは発生しませんでした。
航空事故の概要は次の通りです。

① 事故の概要

弊社所属セスナ式 172P 型 JA3989 が、平成 29 年 6 月 3 日(土)、富山空港を 14 時 23 分に離陸し松本空港に向け飛行中、14 時 50 分ごろ、立山連峰獅子岳南東面（標高 2700m 付近）に墜落し、搭乗者 4 名全員（機長、他の操縦士及び同乗者 2 名）が死亡した。

② 再発防止策の策定と実施

事故を受け、セスナ機の運航を中止し、社内事故調査委員会による事故調査を行い、要因分析及び再発防止策の検討を行いました。その結果に基づき当局の指導を受けながら再発防止策を策定し、改善されたものから当局の許可を得て、段階的に運航を再開しています。

尚、現在、運輸安全委員会により事故調査が継続されている状況であり、運輸安全委員会の事故調査が終了した段階で、調査結果を踏まえた対応を実施することとします。

(3) 「安全上のトラブル」の概要

発生日	航空機型式	出発地	目的地	事態の概要
H29. 4. 5	ドルニエ式 2 機に影響			整備委託先で実施した一部の整備作業が不完全であったことが判明した。
H29. 5. 17	ドルニエ式	新島空港	調布飛行場	進入中、第 1 エンジンの抽気系統に不具合が発生した。

ドルニエ式：ドルニエ式 Dornier228-212 型

4. 輸送の安全を確保するために講じた措置

(1) 国から受けた行政処分、行政指導

2017年度に受けた行政処分、行政指導はありませんでした。

5. 2017年度安全目標の達成状況と2018年度安全目標

(1) 2017年度 安全目標の達成状況について

2017年度の安全目標については、2015年度に開始された「航空安全プログラム」(SSP)に基づき安全指標及び安全目標値を設定し、当局に届け出を行い、目標達成に取り組みました。達成状況は次の通りです。

- ① 航空事故及び重大インシデント発生件数“ゼロ”
航空事故が1件発生し、目標を達成できませんでした。
- ② 法令及び関連規程類違反件数“ゼロ”
法令及び関連規程類違反はなく、目標を達成しました。
- ③ 航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態の発生件数(ヒューマンエラーに起因するもの)“ゼロ”
ヒューマンエラーに起因する当該事態の発生はなく、目標を達成しました。
- ④ ヒヤリ・ハット報告件数+改善提案件数“15件以上”
ヒヤリ・ハット報告等14件の提出がありましたが、目標を達成出来ませんでした。
- ⑤ 安全アンケートの平均値(日常管理の充実)“0.50点以上”
安全アンケートを実施した結果、0.42点となり、昨年度を0.06ポイント上回りましたが、目標を達成できませんでした。

(2) 2018年度 安全目標について

2018年度の安全目標については、2017年度の安全達成度を踏まえ以下の安全指標及び安全目標値を設定し、全社一丸となって目標達成を目指します。

- ① 航空事故及び重大インシデント発生件数“ゼロ”
再発防止策を確実に実施するとともに、航空事故及び重大インシデント発生件数“ゼロ”を目指します。
- ② 法令及び関連規程類違反件数“ゼロ”
昨年度に引き続き法令及び関係規程類違反件数“ゼロ”を目指します。
- ③ 航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態の発生件数(ヒューマンエラーに起因するもの)“ゼロ”
昨年度に引き続き発生件数“ゼロ”を目指します。
- ④ ヒヤリ・ハット報告件数+改善提案件数“15件以上”
昨年度未達成でしたが引き続き積極的な報告を促進し、情報共有及び業務改善を通じて安全運航を目指します。
- ⑤ 安全アンケートの平均値(現場管理の充実)“0.50点以上”
現場管理を充実し、安全アンケートの平均値0.50点以上を目指します

6. 輸送実績等

(1) 使用している航空機の情報(2018.3.31 現在)

機種	座席数 (含乗員) (席)	初号機 導入時期	機数 (機)	平均機齢 (年)	平均年間 飛行時間 (h/機)	平均年間 飛行回数 (回/機)
ドルニエ、ルアグ式 Dornier228-212	21	2000.2	5	11.4	907	1,814
セスナ式 172P	4	1994.9	3	33.5	183	190

(2) 国内定期航空運送事業の路線別輸送実績(2017.4.1~2018.3.31)

路線	計画 便数 (便)	運航 便数 (便)	有償旅客 キロ (千人 km)	有償貨物 キロ (トン km)	利用率 (%)	就航率 (%)
調布=大島	2,109	1,917	1,868	1,622	49.3	90.9
調布=新島	2,906	2,718	4,903	3,166	64.6	93.5
調布=神津島	2,182	1,962	3,967	487	61.9	89.9
調布=三宅島	2,242	2,086	4,854	896	64.8	93.0
合計	9,439	8,683	—	—	60.7	92.0

以上