

スカイマーク 安全報告書

2018 年度



本報告書は航空法第 111 条の 6 に基づき、輸送の安全を確保するために講じた措置および講じようとする措置その他の国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報を記載したものです。

スカイマーク株式会社

はじめに

平素よりスカイマークをご利用いただきまして誠にありがとうございます。会社を代表いたしまして、厚く御礼申し上げます。

2018年度は新規路線として8月1日から名古屋－鹿児島－奄美線を開設するとともに、サイパンへの海外チャーター便についても実施いたしました。また、1998年9月19日に初就航（羽田～福岡線）してから20年の節目を迎えることができました。

これもひとえに皆様のご支援、ご愛顧の賜物と心から感謝いたしております。

しかしながら、2018年度は飲酒によるトラブルが頻発している中、弊社でも運航乗務員よりアルコール反応を検知し、その後の検査手続きに手間取ったために23分の遅延を発生させたことに関し、ご搭乗のお客様、ならびに関係者の皆様に多大なるご心配、ご迷惑をお掛けしましたことを深くお詫び申し上げます。

今後はこのような事態が発生しないように、あらためて飲酒に関する社内規定を徹底するなど再発防止に取り組んでまいります。

引き続き、弊社の安全運航に対する取り組みにつきましてご理解いただきますとともに、ご支援を賜りますよう宜しくお願い申し上げます。

2019年8月



スカイマーク株式会社
代表取締役社長

市江正彦

目次

第 1 章	輸送の安全を確保するための事業運営の基本的な方針	3
第 2 章	輸送の安全を確保するための事業の実施および管理体制.....	4
2-1	安全に関する組織	4
2-1-1	各組織の機能・役割と人員数.....	4
2-1-2	航空機乗組員、客室乗務員および整備従事者、運航管理者の人数.....	6
2-1-3	訓練、審査等	6
2-2	安全確保に関する機能の役割に関する情報	9
2-3	安全への取り組み	11
2-4	使用している航空機と輸送実績	15
2-4-1	使用している航空機の情報.....	15
2-4-2	路線別輸送実績.....	15
第 3 章	安全上の支障を及ぼす事態の報告（法第 111 条の 4）	16
3-1	航空事故・重大インシデント.....	16
3-2	イレギュラー運航.....	16
3-3	安全上のトラブル.....	17
第 4 章	輸送の安全を確保するために講じた措置.....	21
4-1	国の命令・指示 等	21
4-2	安全目標.....	22

第 1 章 輸送の安全を確保するための事業運営の基本的な方針

日々の安全運航を堅守するために「安全方針」を定め、スカイマークの全社員一人ひとりがこれに基づいて日々の業務を行っています。

安全方針 Safety Policy

1. 安全の確保が最も重要であることを自覚する。

輸送の安全の確保が最も重要であることを常に自覚し、安全管理体制を確立し、安全に対する文化を発展させる。

2. 法令・規程を理解し、遵守する。

安全を確実に理解できるようにするため、教育、訓練を行い、全社員が法令、社内規定等に従って日常業務を基本に忠実に実施できるようにする。

3. リスクマネジメントにより、必要な対応を行う。

日常業務の状況を適確に把握し、不具合があればリスクマネジメントを行い、業務に関連するリスクを許容可能なレベルまで低減し、安全を確保する。

4. 安全情報を共有し、役割を認識する。

安全に関する情報は、部門間の意思疎通を円滑にするため、共有化する。安全に関する各部門の責任者の権限および責務を明確に定め、各部門における報告系統および指揮指令系統を明確にし、自らの役割を認識して一便一便の運航を確実に実施する。

5. 定期的に見直し、継続的に改善を行う。

安全管理体制が適切で、有効であることを確実にするために、体制を定期的に見直し、評価して継続的に改善を行う。

6. 文章・記録を明確にする。

安全管理体制を効果的に運営するために、輸送の安全に係る規程類を適切に設定する。また安全管理体制の実績を示すため、必要な記録を作成し管理する。

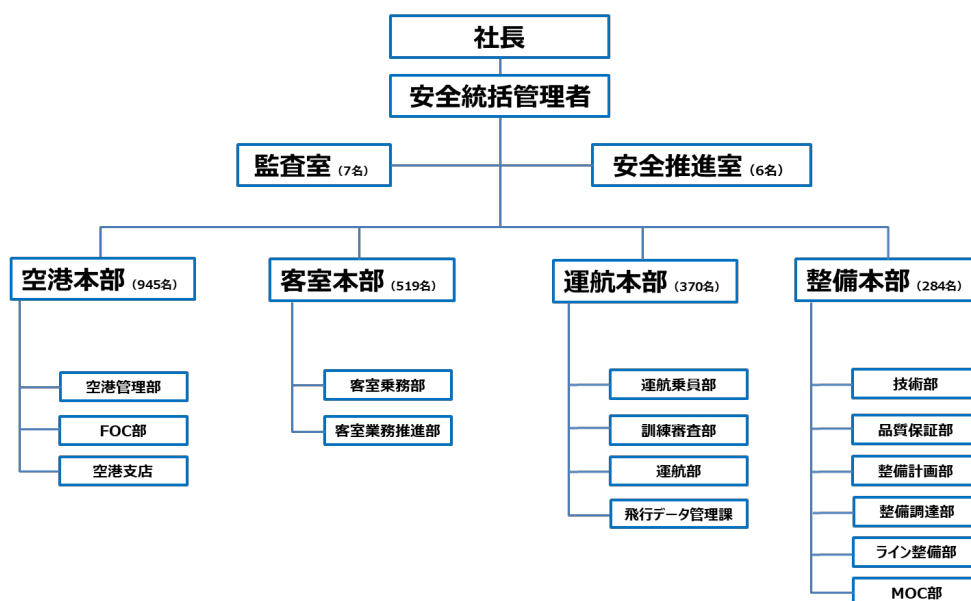
第 2 章 輸送の安全を確保するための事業の実施および管理体制

スカイマークでは、会社各部門において安全に関わる PDCA サイクルを確実に機能させ、それらを有機的に結び付けることで、安全管理システムを継続的に改善し、安全性の向上を図っています。

2-1 安全に関する組織 (2019 年 3 月 31 日現在)

2-1-1 各組織の機能・役割と人員数

(1) 安全に関わる組織体制



(2) 安全管理の組織・役割

① 社長

安全は経営の最優先事項である旨を定めた安全方針を社内全体に浸透させるほか、安全統括管理者の安全施策、安全投資等に係る意見を尊重して最終判断を行い、安全に対する最終責任と権限を有しています。

② 安全統括管理者

航空法第 103 条の 2 に基づき、「安全統括管理者」は選任されています。「安全統括管理者」は会社内の安全管理の取り組みを統括的に管理する責任者で、事業運営上の重要な決定に参画する管理的立場にあり、経営の責任者である社長に対し、安全に関する重要事項の報告や助言を行うと共に、アルコール教育やアルコール検査等飲酒対策を含む安全施策・安全投資等の重要な経営上の意思決定に直接関与しています。

③ 監査室

社内の各部門、業務委託先等において、安全に係る業務の基準や手順が法令、規程類に適合していること、ならびに航空運送事業を営むために必要な業務が法令・規定・基準に基づき、安全かつ適切に実施されていることを「安全監査」を通じて定期的に確認し、運航・整備・運送に係る業務の安全性と品質の維持・向上を図っています。

④ 安全推進室

安全推進室は、「安全推進会議」の事務局を担当し、安全に関わる全社的な方針、計画等を策定します。また、リスクマネジメントに関わる支援や安全教育等を通し、全社的な安全推進、安全管理を有効に機能させるための様々な取り組みを行っています。

⑤ 空港本部

空港本部は、FOC部、空港管理部ならびに各空港支店から構成されます。FOC部では関係本部との連携の下、航空機の安全を確保すると共に、運航管理に係る日次の総合調整並びにフライトオペレーションに係る総合管理を行っています。空港管理部は間接業務として旅客担当者/ランプ担当者への訓練・審査の実施、各施設の維持管理、関連する規程類の改訂業務を行っています。また、航空保安業務の主管部署として各部門と連携して安全運航を堅持しています。

⑥ 客室本部

客室本部は、客室乗務部および客室業務推進部から構成されます。客室乗務部には乗務割の策定や運用管理などを行うスタッフと客室乗務員が所属しており、客室業務に係わる日々の支援、客室内の安全・保安に係る業務ならびに機内サービス業務を行っています。客室業務推進部は、客室乗務員の養成・技量維持に関する訓練の計画・実施、客室訓練施設の維持管理ならびに客室業務に係わる各種規程類の設定・改訂や客室品質向上に向けた取り組みを行っています。

⑦ 運航本部

運航本部は、運航乗員部、訓練審査部、運航部および飛行データ管理課から構成されます。運航乗員部には運航乗務員とその支援を行うスタッフが所属しており、日々の運航業務および運航乗務員のスケジュール作成・運用、資格管理等の業務を行っています。訓練審査部は、運航乗務員に対し、安全運航に必要な技量・知識を維持・向上するための訓練・審査を行っています。運航部は、運航方式に関する基準の設定・管理や飛行機の性能・運用および運航技術に係る調査・研究・導入ならびに運航に関する規程類の維持管理を行っています。飛行データ管理課は、航空機の日々の飛行データを収集・解析し、その結果を日常運航にフィードバックすることで、安全運航の堅持と

運航品質の向上を図っています。

⑧ 整備本部

整備本部は、技術部、品質保証部、整備計画部、整備調達部、ライン整備部および MOC 部から構成され、航空機の健全性を確保するための業務を行っています。技術部は主に航空機の運航や整備作業に関する技術的な支援業務を担当しています。品質保証部は整備作業に関する規程類の維持管理、整備従事者に対する教育・訓練および資格管理などを行っています。整備計画部では長期や短期の整備計画や整備に必要な人員・整備委託先の管理を行っています。整備調達部は施設・設備・資材等の管理などを行っています。ライン整備部では主に航空機の整備を行っています。MOC 部はライン整備士およびライン整備基地への技術支援や不具合管理を行っています。

2-1-2 運航乗務員、客室乗務員、整備従事者、地上運航従事者の人数 (2019 年 3 月 31 日現在)

職種	人員数
航空機乗組員	247 名
客室乗務員	440 名
整備従事者/確認主任者	194 名 (うち、確認主任者 114 名)
運航管理者	14 名

2-1-3 訓練、審査等

(1) 運航乗務員の訓練・審査等

① 訓練

QM (Qualifications Manual: 訓練審査規程) の基準に基づき、運航乗務員に対する任用訓練ならびに運航乗務員に対する定期訓練を実施しています。訓練の実施方法別では、座学訓練、FFS (Full Flight Simulator: 模擬飛行装置) 訓練、実機訓練、路線訓練があります。定期訓練は運航乗務員の技量の維持・向上を図るために実施しており、機長は 6 ヶ月ごとに、副操縦士は年 1 回、いずれも FFS で訓練を実施しています。



FFS (Full Flight Simulator)
B737-800 型機 内観

② 審査

技能審査は FFS を使用し、航空機の故障、悪天候等を再現させて行われます。路線審査は運航



FFS (Full Flight Simulator)
B737-800 型機 外観

便（実機）にて実施しています。機長は技能審査を年 2 回（B737 においては、うち 1 回を航空法施行規則第 164 条の 2 第 1 項の国土交通大臣が指定する訓練を実施）、路線審査を年 1 回受け、合格しなければ乗務することができません。副操縦士は技能審査および路線審査をそれぞれ年 1 回受け、合格しなければ乗務することができません。

③ LINE MONITOR

運航乗務員は所定の訓練・審査を経て安全な運航を行うために必要な技能を維持していることが求められています。スカイマークでは定期的な訓練・審査のほか、LINE MONITOR という制度を設け、日常運航や通常業務における不具合の潜在要因を探るとともに、運航乗務員が日常運航においても規程・基準に基づいて適切に技能を発揮できているか確認しています。LINE MONITOR の結果は本人および管理部門にフィードバックされ、より安全で高品質な運航を行うために活用されています。

(2) 客室乗務員の訓練・審査等

① 初期訓練

機内保安業務、緊急時の対応等を目的とする訓練課程について座学ならびにモックアップ（模擬施設）や緊急救難施設での実習に加え、定期便での OJT（乗務訓練）を実施しています。



モックアップ

② 定期訓練

緊急保安に関する知識および技量の維持・向上のため、定期救難訓練として年 1 回、座学と実技演習により実施しています。更に、緊急時における操縦室と客室との連携能力の向上のため、運航乗務員との合同訓練を実施しています。



モックアップ内での訓練風景

③ 審査

初期訓練、定期訓練で筆記ならびに実技による審査を訓練教官が実施しています。

④ LINE MONITOR

客室乗務員は所定の訓練・審査を経て、安全な運航を行うために必要な技能を維持していることが求められています。スカイマークでは定期的な訓練・審査のほか、LINE MONITOR という制度を設け、日常運航や通常業務における不具合の潜在要因を探るとともに、客室乗務員が日常運航においても規程・基準に基づいて適切に技能を発揮できているか確認しています。LINE MONITOR の結果は、分析・対応策の検討を

実施した上で客室に関わる部門にフィードバックされ、より安全な運航を行うために活用されています。

(3) 整備従事者の訓練・審査

整備従事者に関わる訓練および審査は以下のとおり実施しています。整備規程・業務規程に定義された整備資格者の区分ごとに所定の資格者養成訓練を実施し、資格審査を経て整備資格を認定しています。



整備従事者 座学訓練風景

整備資格の認定後は整備規程・業務規程に基づいた定期訓練および評価を実施し、知識・技量の維持と最新知識の習得を図っています。

(4) 地上運航従事者（運航管理者・運航支援者）の訓練・審査

QM（Qualifications Manual：訓練審査規程）に基づき以下のとおり実施しています。

① 訓練

地上運航従事者（運航管理者・運航支援者）に対し、地上運航従事者の職務遂行に必要な知識および技量を付与するための養成訓練、ならびに技能の維持・向上と最新知識を習得することを目的とした年 1 回の定期訓練を実施しています。



運航支援者の訓練風景

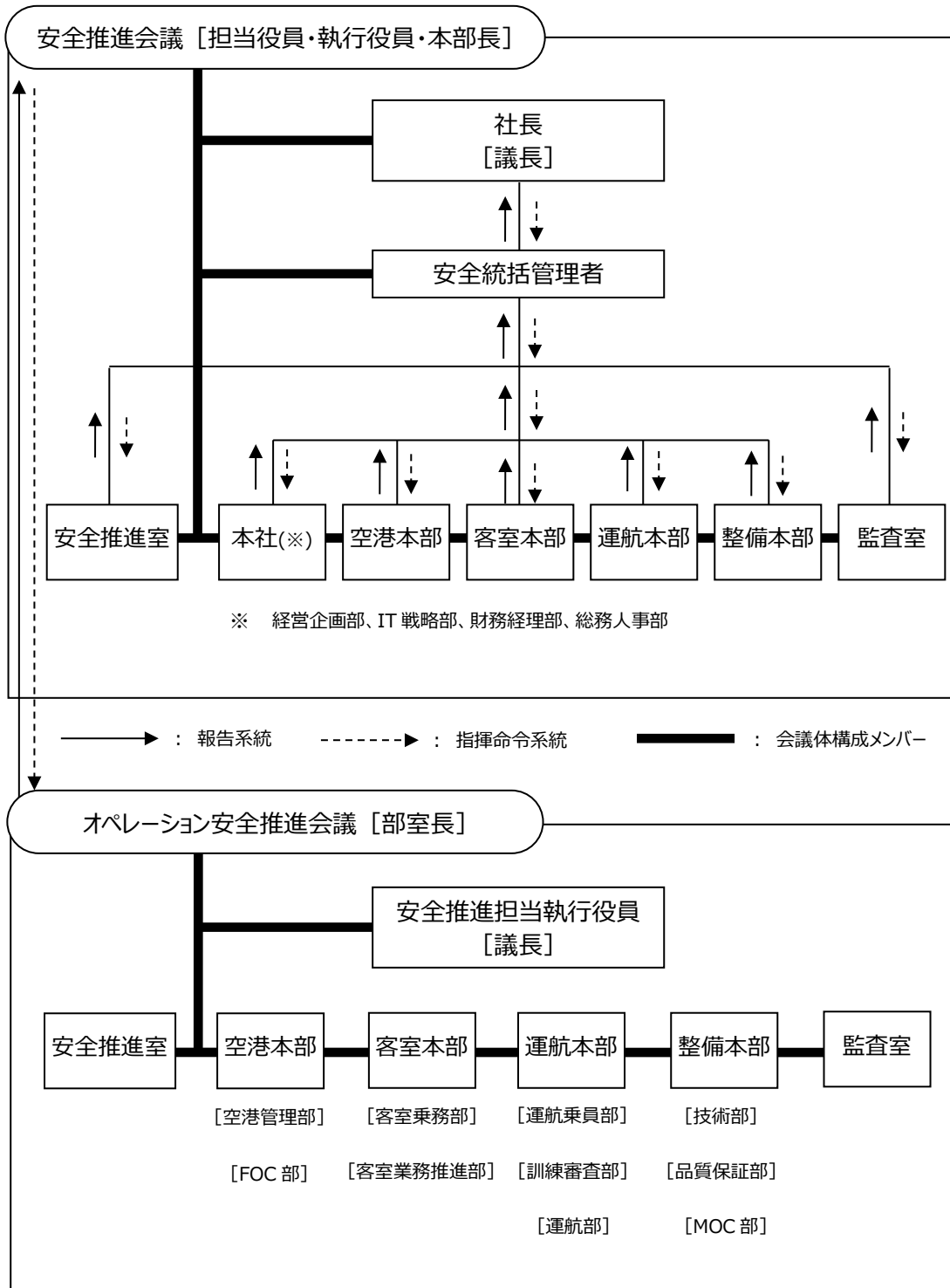
② 審査の内容

職務遂行に必要な知識および技量を有するか否かを評価・判定するため資格審査を実施しています。また、技能に疑義が生じた場合には臨時審査を実施します。

2 - 2 安全確保に関する機能の役割に関する情報

(1) 各組織の機能・役割の概要

社内全体における安全に関する報告系統や指揮命令系統を明確にし、各部門の長を核とした体系的な安全管理体制を構築し連携の維持・強化を図っています。



① 安全推進会議

議長である社長を中心に、安全管理体制の継続的な維持・改善を図ることを目的に設置され、各部門から独立した機関として、リスク管理を体系的に行うための中核的な役割を果たしています。また、安全管理に関する問題点および必要な改善策についても討議され、討議内容については社内イントラネットを通じて全社員にフィードバックされています。

② オペレーション安全推進会議

議長である安全推進室担当執行役員を中心に、生産現場からの安全情報を共有し、部門間の十分な意思疎通を確保するとともに、各部門内の安全管理体制が適切に機能していることを確認しています。

③ 本部内の安全に関わる会議体

安全管理を担う各部門において、機能毎にオペレーションに係る安全課題や不安全事故の原因を調査し、再発を防止するという事後的（reactive）なアプローチに加えて、不安全事故の予兆となるハザードを把握し、そのリスクを評価し、これを低減するという予防的（proactive）な取り組みについても討議し、安全性の更なる向上に取り組んでいます。

討議された内容については社内イントラネットをはじめとした各種媒体または会議体を通じ、現業部門や関連部門へフィードバックがなされています。



2-3 安全への取り組み

(1) 安全に関わる教育

スカイマークでは、社員各自が自身の役割・責任をより深く理解することで安全意識の高揚を図ることが安全文化の醸成につながると考え、様々な教育の場を設けています。

① 安全教育

安全に関わる最上位規程である安全管理規程に加え、航空事故処理規程やヒューマンファクターズに関する内容など、幅広く安全を支える基本事項について教育を行っています。2018年度は2,089名の社員が教育を受講しました。受講者からは「日頃から常に安全を第一に考え行動していく必要があると感じた」、「自分たちの業務に対し責任を持ち、常に影響を考えなければならないことを再認識できた」などの所感が寄せられ、社員各自の役割・責任の理解促進や安全意識の高揚につながりました。



安全教育資料

② リスクマネジメント教育

リスクマネジメントとは、運航を行う上で安全に影響を及ぼす可能性のあるリスクを特定・分析して、受容もしくは許容可能なレベルにまで低減を図る一連の取り組みで、安全確保の根幹をなすものです。

スカイマークでは、本教育を通して安全管理体制の根幹をなすリスクマネジメントについての理解を深め、かつ不安全事象を理論的に分析し、的確な再発防止策を検討・立案できる人材を育成することで、安全管理体制の強化を図っています。



合同教育実施風景

③ コンプライアンス教育

スカイマークにとって安全とコンプライアンスの遵守はお客様との契約であり、安全な運航を行う上での大前提となるものです。本教育を通じて、法令規程類を遵守することの重要性を改めて認識するとともに、実際の事例などを用いながら「なぜ定められた手順からの逸脱が発生してしまうのか」を分析し、コンプライアンス遵守の意識を高め、社員一人ひとりの日常業務に活かしています。



コンプライアンス教育表紙

④ 航空保安教育訓練

スカイマークでは、航空法施行規則に基づき策定する「航空機強取等防止措置」の一部として、航空保安に関する知識、技術および航空保安意識を形成し維持・向上のための教育訓練を行っています。

(2) 安全意識啓発のための取り組み

① 安全啓発セミナー

2018 年度の安全啓発セミナーは、本社・支店・各部門より 103 名が参加し、社内で安全に関する認識・情報を共有しました。社員一人ひとりの安全に対する意識を深めることを目的に、経営トップによる安全講話や各部門からの安全への取り組み紹介に加え、安全に著しく貢献した個人・組織に対する表彰を行っています。また、2018 年度はネスレ日本株式会社品質保証部 上保 健一氏、土居 千明氏 にお越しいただき、「お客様が求める安全とは」と題して、ご講話いただきました。



ネスレ日本株式会社 品質保証部
部長 上保 健一 氏
土居 千明 氏

参加できなかった社員に対しても、社内情報誌「安推だより」を通じて内容を共有しています。



社長からの挨拶



役員と安全表彰【受賞者】ならびに発表者

② 社員向け緊急脱出研修

航空会社社員としての安全に対する意識向上を目的に、非常用設備に関する基礎知識や緊急脱出の模擬体験を通し、緊急時の援助者としての役割を習得する研修を、SIM 棟モックアップ訓練施設で実施しました。



訓練場での脱出研修風景

③ 安全プロモーションミーティング

安全管理体制に関する理解促進や更なる安全文化の醸成に加え、報告しやすい職場環境を定着させるために安全プロモーションミーティングを開催しています。

本ミーティングでは、「安全に対する価値観の共有（繰り返しのリマインド）」ならびに「安全行動指針の浸透・定着」をテーマに、安全統括管理者・役員と現場社員とが直接対話を行なうことにより、「安全の確保が最も重要である」という価値観を共有しました。

2018 年度は、全 12 回開催し、延べ 360 名が安全プロモーションミーティングに参加しました。社員一人ひとりが「安全を第一」に考える経営理念について再確認するとともに、会社の経営方針や事業展開等に関して率直な意見交換も行われ、情報の共有と社員一人ひとりの役割の再確認の場にもなりました。



専務取締役による
安全プロモーションミーティング

(3) その他、安全のための取り組み

① 安全点検（夏季の輸送安全総点検・年末年始輸送安全総点検）

夏季および年末年始の多客期には、安全管理目標の達成度評価と同時に、安全管理体制が適切に機能していることを確認するための安全点検を実施しています。

年末年始輸送安全総点検では、本社および東京地区の管理部門ならびに現業部門、千歳空港支店、奄美空港支店にて社長巡視を行い、それ以外の就航する全ての空港を、安全統括管理者・執行役員が巡視をおこない、安全に関する講話をおこないました。現業部門において安全管理体制が有効に機能しているかを点検し、問題点があれば是正すべく必要な対策を講じています。



年末年始輸送安全総点検
安全統括管理者による安全巡視及び講話

② 事故処理模擬演習

模擬演習では、「事故」又は「重大インシデント」に発展する可能性が予見される事象が発生した場合はアラート期間を宣言し、経過観察の結果、事故と判断された場合には、初動体制を発動し、更に事故対策本部の設



事故処理模擬演習の実施風景

営という一連の対応活動が迅速かつ適切に遂行できるよう全社的な訓練を実施しています。

2018 年度の模擬演習では、一部組織改編があった中、新組織での事故処理体制においても航空事故・重大インシデントが発生した際には航空事故処理規程に基づく指揮・命令系統及び事故発生時の広報業務が確実かつ的確に機能する事を確認すると共に、前年度（2017 年度）の模擬演習であがった課題に対する改善状況の検証を目的に実施いたしました。

(4) 安全に関わる情報の共有

① 「安推だより」, 「Safety Information」の発行

安全推進室は社内外で発生した航空機の運航に関連する不安全事象について社内の各種報告書、他航空会社からの情報、航空機メーカーからの情報等を収集し、安全情報「安推だより」, 「Safety Information」として社内に周知し注意喚起を図っています。



安推だより

② 安全報告制度（ヒヤリハット報告制度）の運用

運航の安全性向上及び予防安全対策として事故・インシデントや不安全事象には至らなかったが、自らが経験した「ヒヤとしたこと」や「ハットしたこと」を幅広く収集する仕組みを構築しています。ヒヤリハットとして報告された事象は各部門にて分析がなされ、その状況については経営の会議体にて共有されるとともに、社内イントラネットなどを通じて全社員にも周知・共有されています。



ヒヤリ箱

また、ヒヤリハット報告のみならず全ての安全報告は非懲罰環境下で収集し、故意又は重大な過失を除き、ヒューマンエラーに係るものについては懲戒の対象としないことが制度化されています。

③ その他の安全に関わる情報の共有

安全推進会議、オペレーション安全推進会議などの安全に関わる会議体の議事内容や国内外の航空事故および重大インシデントに関する安全情報などは社内イントラネットを通じて全社員に周知・共有しています。

2-4 使用している航空機と輸送実績

(2019 年 3 月 31 日現在)

2-4-1 使用している航空機に関する情報 (機種、機材数、機齢等)

BOEING 737-800 型機



機数：27 機
 座席数：177 席
 初号機導入：2005 年
 平均機齢：7.2 年
 平均年間飛行時間：3,238 時間
 平均年間飛行回数：1,881 回

【機齢について】

スカイマークで使用する全ての航空機は、航空機製造国の監督官庁によって設定、国土交通省航空局によって承認された要目に従って整備を行なっています。スカイマークの保有する航空機の耐空性が保証され信頼性や安全性は十分に確保されています。

2-4-2 路線別輸送実績

2018 年度における、路線別の輸送実績

(2019 年 3 月 31 日現在)

路線別	有償旅客キロ	有効座席キロ	運航便数
東京－札幌	840,802	1,004,811	6,350
東京－福岡	1,405,362	1,502,247	8,153
東京－那覇	1,156,887	1,333,842	4,467
福岡－札幌	238,470	294,776	1,032
福岡－那覇	417,230	514,016	2,881
東京－神戸	557,261	622,825	5,063
東京－鹿児島	496,176	572,243	2,910
札幌－茨城	143,086	207,117	1,450
札幌－神戸	385,798	477,839	2,158
中部－札幌	247,592	355,531	1,853
中部－那覇	483,318	592,192	2,276
神戸－長崎	189,361	248,738	2,162
神戸－鹿児島	126,282	162,091	1,449
神戸－茨城	154,208	191,671	1,444
福岡－茨城	117,415	147,060	725
那覇－茨城	156,898	222,000	720
那覇－神戸	339,100	427,379	1,846
神戸－仙台	179,445	224,861	1442
中部－鹿児島※	86,647	137,526	964
鹿児島－奄美大島※	44,852	79,105	957
合計	7,766,192	9,317,872	50,302

※2018 年 08 月 01 日就航

(旅客キロ、座席キロ：x1,000)

第 3 章 安全上の支障を及ぼす事態の報告（法第 111 条の 4）

3 - 1 航空事故・重大インシデント

2018 年度において、航空事故、ならびに重大インシデントは発生しませんでした。

【航空事故】

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、衝突または火災、航行中の航空機の損傷(大修理に該当するもの)等の事態をいいます。

【重大インシデント】

航空事故には至らないものの、事故が発生する恐れ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、機内における火災・煙の発生および気圧の異常な低下、異常な気象状態との遭遇等の事態をいいます。

3 - 2 イレギュラー運航

2018 年度において、イレギュラー運航は発生しませんでした。

【イレギュラー運航】

ただちに運航の安全に影響を及ぼすような事態ではないものの、航空機システムに不具合が発生し、乗員がマニュアルに従って措置した上で、万全を期して、出発地へ引き返したり目的地を変更したりする等の事態をいいます。



3-3 安全上のトラブル

(1) 2018 年 4 月 1 日から 2019 年 3 月 31 日までに発生した安全上のトラブル

		件数
■ 航空機構造の損傷		2
■ システムの不具合		23
(内訳)	発動機	9
	表示・警報	9
	操縦系統	3
	防火系統	1
	酸素供給	1
■ 非常用装置等の不具合		11
■ 制限・規定値を超えた運航		4
■ 急激な操作・非常用装置の使用		14
(内訳)	航空機衝突防止装置の作動 (※1)	14
	対地接近警報装置の作動 (※2)	0
■ その他		23
合計		77

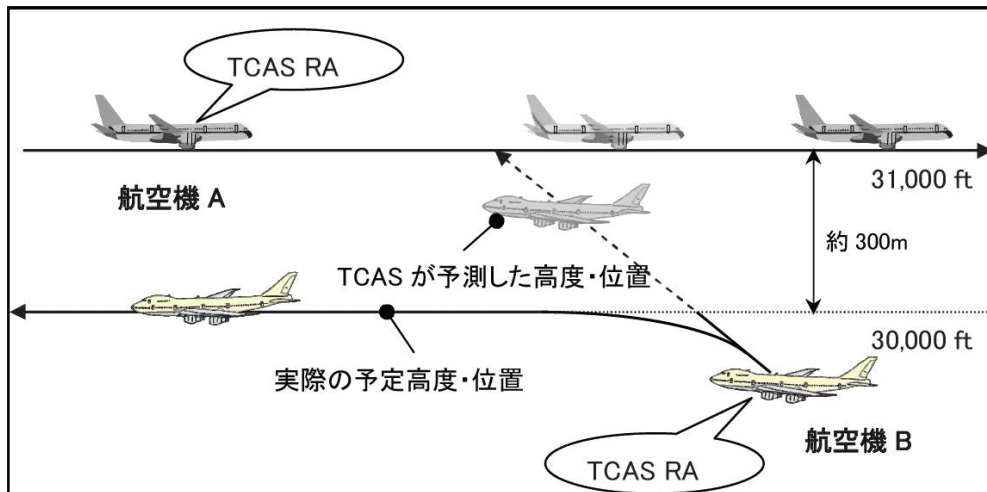
【安全上のトラブル（航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態）】

2006 年 10 月 1 日付施行の法令(航空法第 111 条の 4)に基づき、国土交通省に報告することが義務付けられたものをいいます。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、一般的にはただちに航空事故の発生につながるものではありません。

*1 航空機衝突防止装置 (TCAS: Traffic alert and Collision Avoidance System)

航空機衝突防止装置とは、他の航空機から発信される信号を受信して、異常接近や空中衝突の恐れのある航空機の飛行情報および衝突回避に必要な指示を運航乗務員に指示することにより、空中衝突を未然に防止するための機上搭載装置をいいます。

なお、下図のように通常の管制指示に従った運航においても、相手機との位置や速度関係によって回避指示が作動することがあります。

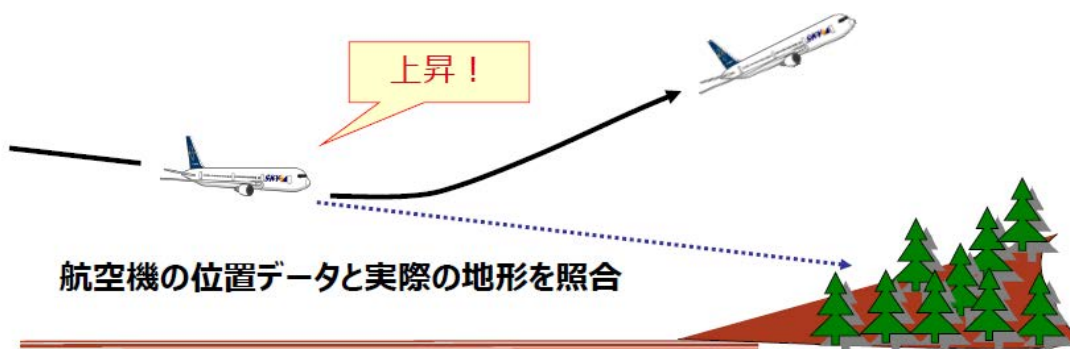


航空機 A が高度 31,000 フィートを巡航中、航空機 B は高度 30,000 フィートで水平飛行に移行する予定で上昇していたところ、TCAS 装置は航空機 B が水平飛行に移る予定であることを認識できないことから、航空機 B がそのまま上昇を続けて航空機 A と B が接近してしまう可能性を排除するため、安全上回避指示を行いました。

*2 対地接近警報装置 (GPWS: Ground Proximity Warning System)

対地接近警報装置とは、航空機が地面や海面に近づいた場合に警報を発する装置です。当社では、本装置をさらに発展させ、地形や空港の位置と周辺の障害物のデータを搭載した EGPWS (Enhanced GPWS) を全機に装備しています。

● 対地接近警報装置 (機能拡張型)
(EGPWS : Enhanced Ground Proximity Warning System)



(2) 主な「安全上のトラブル」の概要

【航空機構造の損傷】 計 2 件

- 高揚力装置(フラップ)翼面の一部剥離が 2 件発生しました。いずれの事例においても適切な整備処置を実施しております。

【システムの不具合】 計 23 件

● 「発動機」の不具合 計 9 件

着陸時に逆推力装置が作動しなかった不具合が 8 件、異物吸引による損傷が 1 件発生しました。

● 「表示・警報」の不具合 計 9 件

対地接近警報装置の故障が 4 件、航空機衝突防止装置の故障が 2 件、自動操縦装置に係る警報機能の故障が 2 件、予知型ウィンドシア警報システムの故障が、1 件発生しました。

システムの不具合については、不具合の原因となった部品の交換や作動点検等の整備処置を実施し、また、不具合の未然防止となる対策を講じることで同種不具合の再発防止に努めております。

【非常用装置等の不具合】 計 11 件

- 非常用照明灯の一部不点灯が 6 件、非常用システムの不具合が 3 件、非常用装備品の不具合が 1 件、航空機用救命無線機の不具合が 1 件発見されました。いずれの場合も原因となった部品の交換等の整備処置及び動作確認を実施しました。

【制限・規定値を超えた運航】 計 4 件

- 航空交通管制からの指示高度を逸脱した事象が 3 件、Flap Altitude Limit の超過が 1 件発生しました。発生した事象に対して、それぞれの原因（要因）を探究し、適切な処置を講じております。

【急激な操作・非常用装置の使用】 計 14 件

● 「航空機衝突防止装置の作動」 計 14 件

航空機衝突防止装置（TCAS）は、管制指示に従った正常運航を行っている場合であっても、自機と相手機との位置や速度の関係によって作動することがあります。

これらは、航空機衝突防止装置の回避指示に従って運航乗務員による適切な操作が行われることで、安全上の問題が生じない設計となっており、いずれの事例でも回避指示に従った適切な操作が行われています。

【その他】 計 23 件

- その他として、整備作業に係わる不具合が 9 件、危険物輸送に係わる不具合が 6 件、誤った航空機部品を取り付けた事象が 4 件、航空機構造部品が外れた事象が 2 件、団体旅客の属性不一致に係わる不具合が 2 件発生しました。それぞれの事象に対して原因（要因）を深掘りし効果的な対策を取ることで、同種不具合の再発防止に取り組んでおります。



第 4 章 輸送の安全を確保するために講じた措置

4 - 1 国の命令・指示 等

2018 年 12 月 21 日付けで酒精飲料(アルコール)に関する運航乗務員の不適切な行為及び不十分な安全管理体制について、国土交通省航空局より文書による厳重注意を受けました。

【概要】

当該機長が出頭後、健康状態の確認としてアルコール検査を実施したところ陽性となった。さらに詳細なアルコール検査を実施する手順となっていたが、アルコール検知器の操作及び手順が明記された取扱説明書が見つからず、結果的に代替運航乗務員を手配し同便は定刻より 23 分遅れで出発した。

【対応策】

- ✓ 運航乗務員をはじめとした航空機の運航の安全に携わる者に関する飲酒対策を安全推進会議の取扱い事項に加え、飲酒に関する対策の実施状況、飲酒に関する管理状況、アルコールに関する教育の実施状況等を安全推進会議において確認している。
- ✓ 運航乗務員の一連の乗務前後に行うアルコール検知器を使用したアルコール検査を、新機材(吹きかけ式から吹き込み式に変更)の配布及び取扱いに関する教育を実施した。
- ✓ その他の部門(客室乗務員、整備従事者、ランプ作業員、地上運航従事者)においても、新機材を使用したアルコール検査を業務前後にて実施。
- ✓ アルコールが検知された運航乗務員は乗務させない。なお、アルコール検査により乗務不可となった場合には、社内処分の対象とする。
- ✓ 全社員役員に対しアルコールに関する教育を実施。

4 - 2 安全目標（2018 年度の振り返りと 2019 年度）

(1) 2018 年度の振り返り

2018 年度は「航空機事故・重大インシデント」および「ヒューマンエラーに起因する事態報告」の件数を安全管理目標として設定し、年間を通じて各種取り組みを進めてきました。

2018 年度 全社安全管理目標

【数値目標】

- ◆ 航空事故・重大インシデント ゼロ
- ◆ ヒューマンエラーに起因する事態報告 7 件以下

【行動指針】

- ◆ ヒューマンエラーを起こさせない規程・手順に変えていきます。
現場からの声を取り入れ、使いやすい規程・手順に変更し、ヒューマンエラーを防止して行きます。
- ◆ 発言しやすい環境を整え、部門を越えた確認会話を促進します。
監督者層・管理職層は誰もが発言しやすい環境を整えます。また、課員は部門内外の垣根を越えた確認会話（コミュニケーション）を積極的におこない情報を共有・活用します。

航空事故および重大インシデントは発生せず、安全目標値を達成することができました。一方、ヒューマンエラーに起因する事態報告の安全目標値に関しては、平成 30 年度目標値 7 件に対し実績値 25 件の実績となり、目標値の達成度は未達成であった。いずれも既発生事象の再発であるため、既に実施している対応策の効果等をモニターしていくとともに、これまでの対応策の評価、妥当性の評価については、オペレーション安全推進会議ならびに安全推進会議において継続的に管理していく。

引き続き安全を最優先にする風土・文化を堅守し、安全の更なる高みに向けて取り組んで参ります。

(2) 2019 年度の取り組み

2019 年度 全社安全管理目標

【数値目標】

- ◆ 航空事故・重大インシデント ゼロ
- ◆ ヒューマンエラーに起因する事態報告 12 件以下

【行動指針】

- ◆ 常に確認会話をを行い、ヒューマンエラーの発生を防ぎます
自分と相手の言動をお互いに会話で確認し、情報共有・活用することでヒューマンエラーをお互いに防いでいきます。
- ◆ 未然防止の観点からヒヤリハットを活用し、業務の改善を進めます。
自部署の未然防止につながるヒヤリハットを提出し、監督者層・管理職層は提出されたヒヤリハットを周知のみに留めず、改善策が必要な事象においては速やかに改善するよう努めます。
- ◆ アルコールに関する意識を高め、組織的な対策を強力に進めます。
アルコールに関する厳重注意を重く受け止め、組織として対応可能な対策を形骸化することなく PDCA を回すことで強力に進めて参ります

安全は航空事業の前提であり、社会への保障です。スカイマークでは安全運航を堅守するために安全に関する年度目標を下記の通り定めるとともに、各部門においても活動計画を策定し、全社員が一丸となって目標の達成に向けて取り組んでいきます。

(数値目標設定の考え方)

安全は経営の基盤であることから、前年度と同様に 2019 年度も「航空事故 0（ゼロ）、重大インシデント 0（ゼロ）」を達成すべき目標として設定します。但し、このような重大事象の発生は極めて稀であり航空事故や重大インシデントの発生が無いことで安全が確保されていると思い込んでしまう可能性があることから、その前兆指標として「ヒューマンエラーに起因する事態報告（法 111 条の 4 による義務報告事象）の件数」を設定します。

安全目標値（件数）については、既発生事象に対する再発防止策の定着状況の一つひとつ精査するとともに、平成 30 年度に不安全事象が増加した背景的な要因を確認した上で設定いたしました。また、各部門のヒューマンエラーに起因する不安全事象の発生推移を管理・監視し必要に応じて更なる未然防止策を講じて行くことを前提に、2019 年度の安全目標値を 12 件以下と設定致しました。



2018 年度
スカイマーク 安全報告書

2019 年 8 月発行
スカイマーク株式会社
安全推進室
