

# 安全報告書

2015 年度



本報告書は航空法第 111 条の 6【本邦航空運送事業者による安全報告書の公表】に基づき、安全に係わる情報を記載したものです。

報告対象期間：2015 年 1 月 1 日 ～ 2015 年 12 月 31 日

春秋航空日本株式会社

## はじめに

平素より春秋航空日本をご利用頂き、誠にありがとうございます。

弊社は、2012 年 9 月 7 日に会社設立し、2014 年 8 月 1 日から B737-800 型機 3 機にて成田～広島線、成田～佐賀線、成田～高松線に就航以来 2 年目を迎えております。2015 年度（2015 年 1 月～12 月）は初めての通年運航であり、四季折々の気象条件の中 2,688 便（前年比 197%）を運航しましたが、定時運航率は 92.9%と順調に推移しました。（高松線については、2015 年 10 月 25 日より運休）

また、2016 年 2 月 13 日には成田～武漢線、翌 14 日からは成田～重慶線へと、念願であった中国路線への国際線就航を実現できました。この中国路線への事業拡大は、弊社が会社設立当初から一貫して取り組んできた夢を現実のものとする強い姿勢が実を結んだ結果と考えております。

引き続き航空運送事業を通じてお客様の利便性の向上と地方活性化という社会貢献に寄与しつつ、安全運航を礎（いしずえ）とした国内線・国際線の展開を進めてまいります。安全運航は社会的な使命であり、会社存続の基盤であるとの基本理念を踏まえ、具体的には、社員一人ひとりの業務姿勢について『基本動作の励行』『確認行為の徹底』『安全姿勢の確立』を 3 本の柱とし、これらがバランスよく機能することにより『安全運航』が担保されるとの安全教育を全社員対象に繰り返し実施しております。

このような活動を通じて、安全管理システムを充実、活性化させ、そして春秋航空日本としての安全文化を醸成させてまいります。これからも全社員が一丸となって安全運航に努め、皆様からの信頼を得て選ばれる航空会社として歩んでいく所存でございますので、より一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

今年も航空法第 111 条の 6 に基づき、2015 年度の安全に関する取り組み、ならびに実績を「安全報告書」として取りまとめて皆様にお届けすることといたします。

2016 年 5 月



春秋航空日本株式会社  
代表取締役社長 鵜飼 博

## 目 次

<b>1. 安全に関する基本方針</b>	
1.1 安全理念.....	3
1.2 安全に係わる方針.....	3
<b>2. 安全確保の体制</b>	
2.1 安全管理体制(組織と人員).....	5
2.2 安全推進の組織.....	6
2.3 責任と権限.....	8
<b>3. 安全確保への取り組み</b>	
3.1 日常運航の支援体制(訓練及び審査).....	10
3.2 日常運航における問題点の把握とその共有、現場へのフィードバックの体制.....	11
3.3 安全に関する社内啓発活動.....	13
<b>4. 使用機材および運航状況</b>	
4.1 使用機材.....	15
4.2 路線別運送実績.....	15
<b>5. 運航上のトラブル発生状況等</b>	
5.1 事故・重大インシデント.....	16
5.2 安全上のトラブル(義務報告).....	16
5.3 イレギュラー運航(航空局基準).....	16
<b>6. 輸送の安全を確保するために講じた措置</b>	
6.1 国から受けた行政処分または行政指導.....	17
6.2 2015年度安全重点施策(安全目標)の達成状況.....	17
6.3 2016年度の安全重点施策(安全目標).....	17

## 1. 安全に関する基本方針

### 1.1 安全理念

弊社は、すべての役職員が日常の業務を遂行する上で規範となるべき安全理念を定め、この理念のもと、安全運航の維持・向上を追究し、安全に係る方針の基に業務を遂行してまいります。

#### 【安全理念】

- 1：安全は社会との約束であり最優先課題
- 2：お客様の笑顔と満足は確かな安全と誠意から
- 3：安全は十分な意思疎通と相互確認から
- 4：安全のための「立ち止まり、取り止め」に勇気を

### 1.2 安全に係わる方針

#### (1) 安全最優先の原則

- ① 安全はすべての品質に優先する。
- ② 安全を維持向上させるために一切の妥協をしてはならない。
- ③ 安全文化の浸透は経営トップ、管理職の責務である。
- ④ 安全を支えるのは一人一人の意識と気付きである。

#### (2) 関連法令等の遵守

- ① すべての役職員は業務に当たっては関連法令や安全管理規程、運航・整備規程および社内規程を遵守する。
- ② すべての役職員は業務に当たり関連法令、または社内規程への不適合を認めた場合、速やかに会社に報告し、会社はこれを是正する。
- ③ 規程上にある基準や標準が業務実施に不適切であった場合、または規程が該当法令等に適合していない場合、発見した者は、速やかに当該規程の主管部署に報告する。

#### (3) 報告の奨励

会社は従業員からの積極的な安全に係わる報告を奨励し歓迎する。

- ① 安全に係るすべての報告においては、関係する個人について、就業規則の定めに関わらず、社内規程に定める懲戒処分の対象とはせず、その他の不利益な取り扱いを行わない。  
ただし、故意によるものや虚偽・隠ぺい行為、甚だしい怠慢行為と認められる場合を除く。
- ② 業務実施中に引き起こした、あるいは経験、発見した不安全と思われる発生事象について、速やかに報告するとともに、原因究明のための調査に積極的に協力する。
- ③ 会社は、報告対象事項・書式・責任部署・処理の流れおよびアウトプットを定めた報告制度を設定し、運用する。

## (4) 提案・提言の尊重

会社は安全に関する提案や提言を尊重し、それらを速やかに検討し、安全向上のため活用する。

## (5) 安全管理システム（SMS：Safety Management System）の維持向上

経営者、安全統括管理者および安全推進部門は環境変化を的確に捉えて、安全管理システムを見直し、必要に応じ強化する。

## (6) 不法妨害行為の防止

テロ・ハイジャック等、不法妨害行為を一切発生させないことを目指す。

## (7) 安全活動への参加

安全に関する情報および知識交換など他社や外部機関と相互に協力する。国内外の関係業界の安全活動に積極的に参加する。

## (8) 情報の伝達・共有と公開

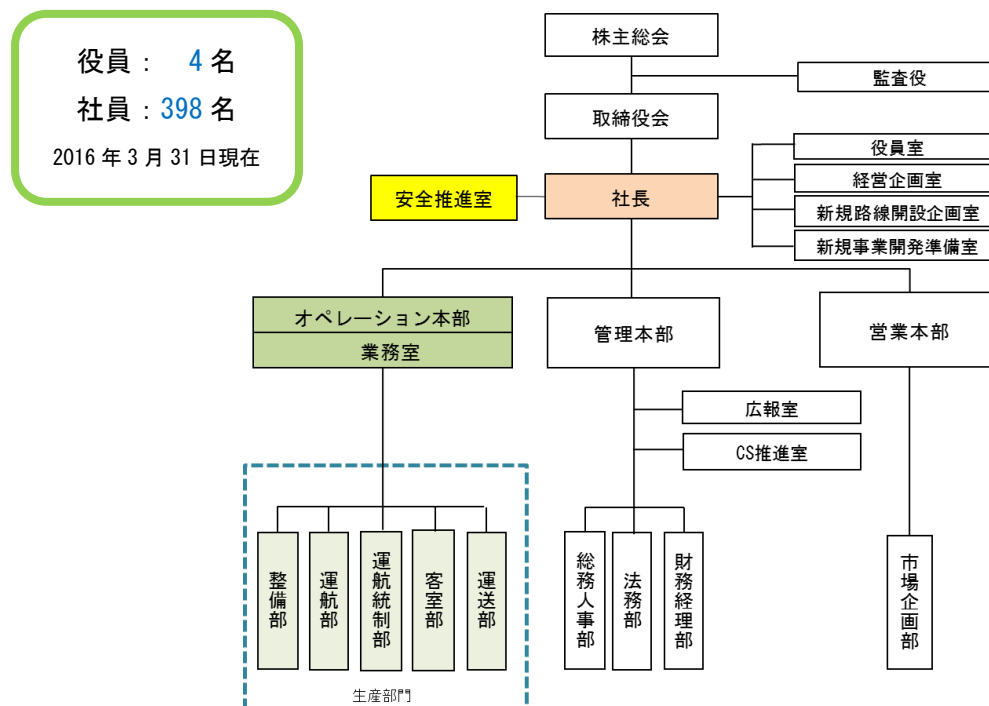
- ① 自社で発生した不安全事象は、再発防止の観点から速やかに社内・部門内の関係者に伝達するとともに、関連部門間でその情報を共有する。管理職者は安全情報が部門内で留まっていないうちに常に注意し、情報公開を促進する。
- ② 自社で発生した不安全事象のうち、法令等により報告が義務づけられているものは、所定事項を所管の航空安全行政当局に速やかに通報する。
- ③ 同不安全事象のうち、国際基準および契約等により報告すべき事項に該当するものがあれば、会社は航空機製造事業者、航空会社の団体等に通報する。
- ④ 目的を共有する他社・社外団体と情報交換を行う。
- ⑤ 安全推進委員会の議事録（運航リスク・マネジメント会議議事録を含む）は社内イントラネットにより社内に公表され、展開・共有される。

## 2. 安全確保の体制

### 2.1 安全管理体制（組織と人員）

弊社の安全確保の組織体制は以下のとおりです。

#### (1) 組織図と従業員数



組織図

役員室	経営企画室	新規路線 開設企画室	新規事業 開発準備室	安全推進室	業務室	広報室	整備部
6	3	4	21	7	7	2	54
運航部	運航統制部	客室部	運送部	市場企画部	総務人事部	財務経理部	
93	23	84	46	26	13	9	

各組織における人員数（2016年3月31日現在）

※短期契約社員・派遣社員は上記人員に含まれておりません。

#### (2) 直接運航に係わる各職種の人員

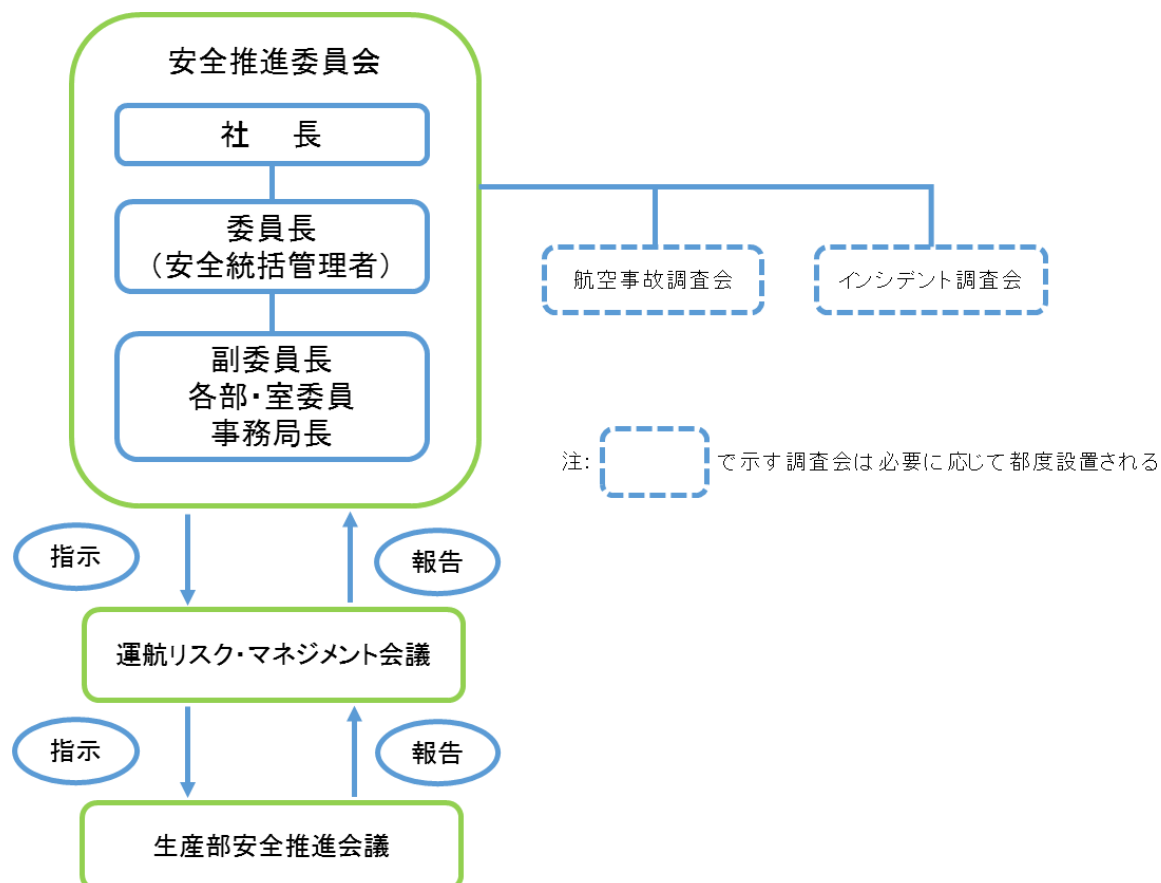
職 種	人 員 数
運航乗務員	43名
客室乗務員	55名
整備従事者	28名 (内 B737-800 型式ライセンス保有者 21名)
運航管理者	11名

(2016年3月31日現在)

## 2.2 安全推進の組織

(1) 運航、整備、空港など航空輸送に関するあらゆる分野で、経営トップから作業員まで組織全体で安全方針や安全情報を広く共有します。

安全目標達成のための活動、並びにリスク軽減のために系統的にハザードを特定しリスクの評価を行い、適切な対策を講じ、講じた対策の効果を評価していく活動を継続的に行い、安全性を高めていきます。

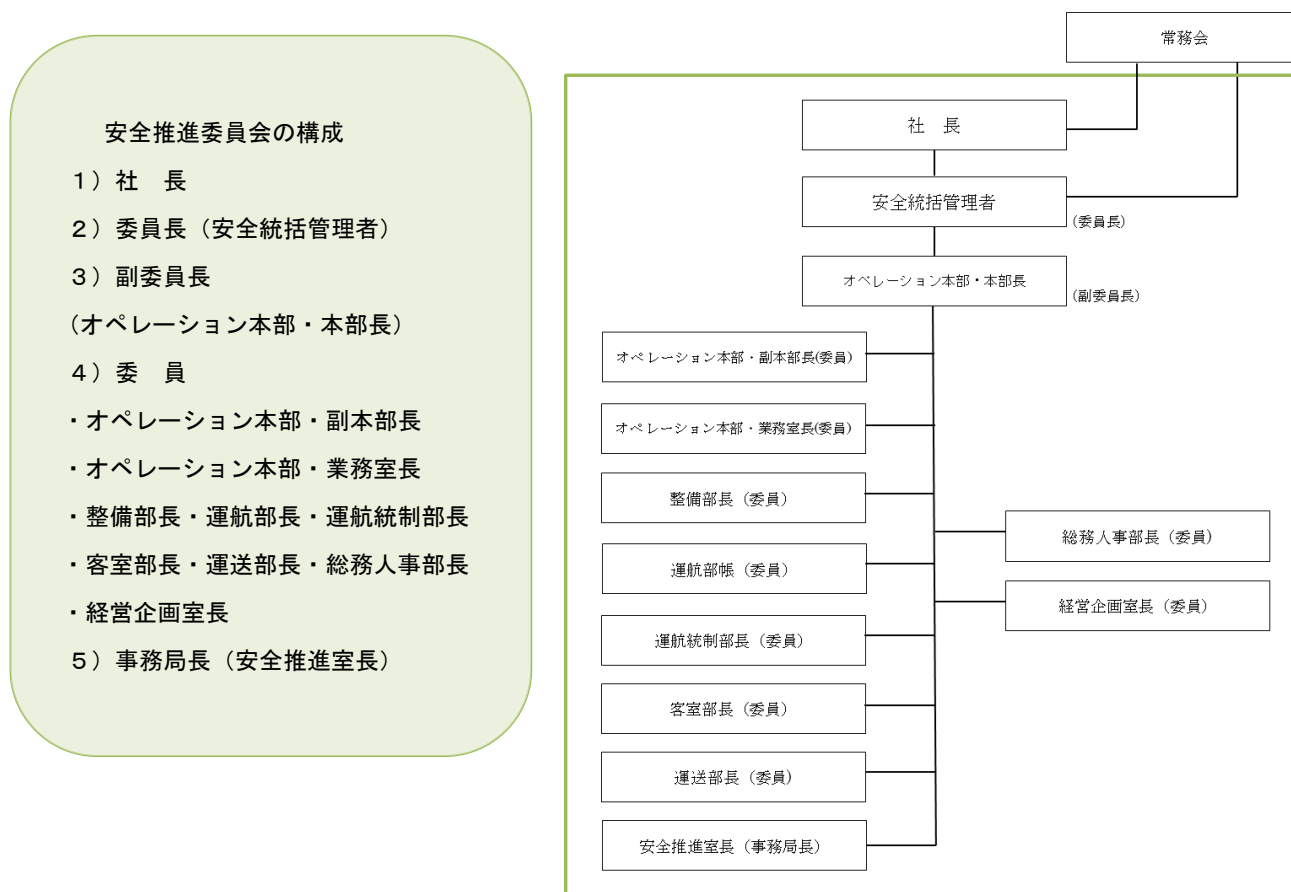


安全推進の組織

## (2) 各組織の機能と役割の概要

## 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、組織を横断する安全推進委員会を設置し、毎月開催する。また、社内の安全管理の取り組みを総括的に管理する責任を有する安全総括管理者を同委員会・委員長とし、安全施策・安全投資の決定などの安全に関する重要な経営判断に直接関与し、その後の妥当性を評価する調査審議を行います。



安全推進委員会の構成図

## ② 運航リスク・マネジメント会議

安全推進委員会の下部機構として、本会議を設定し、各生産部門（運航部、整備部、客室部、運送部および運航統制部）安全担当課長またはこれに代わる者（運航リスク評価員）の出席のもと、各生産部門において特定されたハザードを把握し、そのリスク評価を分析・共有するとともに、安全に係わる情報を組織横断的に分析・共有する。本会議の内容は安全推進委員会事務局により「安全推進委員会」に報告され、社内共有を図ります。

## ③ 生産部門安全推進会議

各生産部は部門内の運航リスク評価員を中心として、部門内での安全推進業務を掌る会議体



を設定する。同会議においては、運航リスク評価員を中心に部門内で現認された不安全事象から潜在するハザードを特定し、そのリスクを評価し、容認できるレベルまで引き下げることを目的にした未然・再発防止活動を実践する。その内容は運航リスク・マネジメント会議にて社内横断的共有を図ります。

#### ④ 航空事故調査会

事故（航空法第 76 条）が発生した場合、安全推進委員長の発動により同調査会が設置され、事実調査・解析・原因の究明ならびに必要な勧告・提言の取り纏めを行います。

#### ⑤ インシデント調査会

重大インシデント（航空法 第 76 条の 2）および事故や重大インシデントになり得る不具合事象が発生した場合、安全推進委員長の発動により同調査会が設置され、事実調査・解析・原因の究明ならびに必要な勧告・提言の取り纏めを行います。

### 2.3 責任と権限

会社役職員は安全管理システムに関して、以下の役割に関する責任と権限を有します。

#### (1) 社 長

運航の安全に関する最終責任者として安全理念および安全に係わる方針に基づき、安全に係わる施策の実現と推進に主体的に関与します。

#### (2) 安全統括管理者

安全管理の取り組みを統括的に管理する責任者として安全管理システムの継続的改善を推進し、安全の監視を行うとともに、安全施策・安全投資の決定など安全に関する重要な経営判断に直接関与します。

#### (3) オペレーション本部長

安全管理の取り組みを推進し、安全統括管理者を補佐し、オペレーション部門の立場から、安全管理システムの継続的改善を推進し、安全の監視を行うとともに、安全施策・安全投資の決定など安全に関する重要な経営判断に係わる意見、助言を安全統括管理者に対して行います。

#### (4) オペレーション本部・副本部長

オペレーション部門の副総括者として、生産部門における安全に関する取り組みに関して本部長を補佐します。

## (5) オペレーション本部・業務室長

オペレーション本部における、安全に関する取り組みに関して、オペレーション本部長および副本部長を補佐し、航空機事故処理に関して、その体制を構築し、維持します。

## (6) 安全推進室長

安全管理システムの有効性と妥当性に関する事項と、安全管理システムの改善の必要性について安全統括管理者、経営および安全推進委員会を補佐し、その指示に基づき、生産部安全推進会議に必要な勧告や提言を行うとともに内部安全監査に係わる業務（年度監査計画の立案および実施、監査員の教育・訓練および養成、代表取締役社長・安全統括管理者および安全推進委員会への監査結果および是正処置実施状況の報告と提言、等）を行います。

## (7) 生産部門長(整備部、運航部、運航統制部、客室部、運送部)

自部門の安全に関する取り組みの実行責任者であり、自部門内で、安全に関する業務のプロセスや手順が設定され、実施され、維持されていることを確認するとともに安全推進委員会の委員として、自部門の安全管理システムの有効性と妥当性に関する事項と安全管理システムの改善の必要性について報告します。

## (8) 総務人事部長

部門運営（運営体制、人員計画）、組織風土・文化醸成に関する事項に係わる安全に関する事項の安全推進委員会への情報提供、安全推進委員会での論議結果の反映、修正等を行います。

## (9) 経営企画室長

事業計画（年度及び中長期）に係わる安全に関する事項の安全推進委員会への情報提供、安全推進委員会での論議結果の反映、修正等を行います。

## (10) 各生産部門安全担当課長（またはそれに代わる者）

部門内安全情報の収集とその対応措置を実施します。

## (11) 社員

法令や会社の規程・基準および手順書を遵守し、認定された資格の範囲の業務を確実にを行うとともに不安全事象や不安全要素の報告および改善の実施または提案を行います。

### 3. 安全確保への取り組み

#### 3.1 日常運航の支援体制（訓練及び審査）

##### (1) 運航乗務員

訓練審査規程（QM：Qualifications Manual）の基準に基づき、運航乗務員に対する任用訓練ならびに定期訓練を実施しております。

訓練の実施方法別では、座学訓練、模擬飛行装置（FFS：Full Flight Simulator）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・向上を図るため定期的実施しており、機長は 6 ヶ月毎、副操縦士は 1 年毎に模擬飛行装置で訓練を実施しております。

技能審査は模擬飛行装置を使用し、航空機の故障、悪天候等を再現させて行われ、路線審査は運航便（実機）にて実施しております。

##### (2) 客室乗務員

訓練審査規程（QM：Qualifications Manual）の基準に基づき、客室乗務員に対する任用訓練ならびに定期訓練を実施しております。

初期訓練では機内保安業務の他、関連法令や規程の理解、緊急事態への対応等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技演習に加え、定期便での乗務訓練（OJT）を実施しております。

定期訓練は、緊急保安に関する知識および技量の維持・向上のため、年 1 回、座学と実技演習により実施しております。

##### (3) 整備従事者

整備従事者に係わる訓練および審査は以下のとおり実施しております。

整備従事者に関しては、整備規程・業務規程に基づき整備資格者の区分毎に所定の資格者訓練を実施し、審査・認定を経て所定の整備資格の発令をしております。

また、整備資格の発令後は、整備規程・業務規程に基づき、所定の定期訓練および評価を実施し、技量維持・向上と新知識の習得を図っております。

##### (4) 運航管理者

訓練審査規程（QM：Qualifications Manual）の基準に基づき、運航管理者としての責任および職務の遂行に必要な知識、技能の付与および維持向上を目的とした訓練、ならびに運航管理者および同候補者に対し、当該知識・技能水準の確認のため審査を以下のとおり実施しております。

###### ① 訓練

任用訓練、定期訓練、復帰訓練、随時訓練、再訓練

###### ② 審査

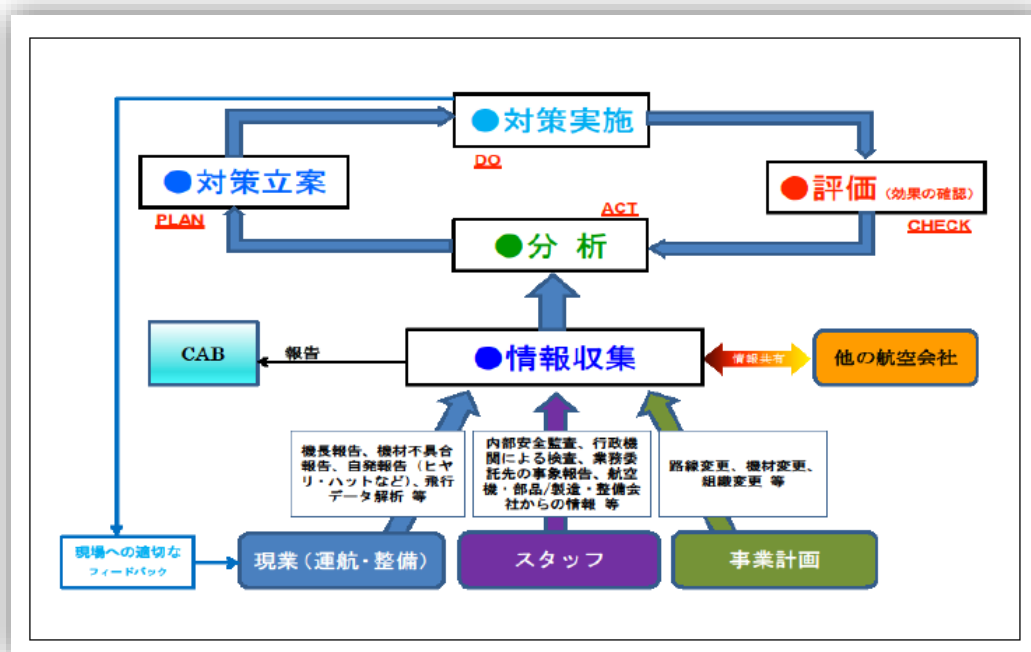
資格審査、定期審査、復帰審査、随時審査、再審査

### 3.2 日常運航における問題点の把握とその共有、現場へのフィードバックの体制

#### (1) 全社的取り組み

##### ① 運航リスク・マネジメント体制

運航リスク・マネジメント体制は、安全に関する情報を収集し、対策を講じる責任を有している各部門の運航リスク評価員のもと、安全に係わる情報を統括的に収集し、PDCA サイクルを基本としてそのリスクを許容レベルまで低減させるため、安全推進室を中心に全体最適となるように活動を進める体制です。



リスク・マネジメントにおける PDCA サイクル (概念図)

##### ② 内部安全監査

安全管理システムが、関連法規および会社が定める諸規程に従って各組織において有効に機能し、更に仕組み自体を含め継続的に改善されているかを監査により客観的に確認し、不適切な事象を認めた場合には、これを是正することにより、安全管理システムを維持・改善していきます。

##### ③ 自発報告制度 (ヒヤリ・ハット) の運用

全社員を対象とした自発報告制度であり、事故やインシデント等には至らなかったものの、不安全事象を自ら経験もしくは伝聞等で知り、事故やインシデントの未然防止に役立つと思われる場合、投函等の手段により報告するものです。内容は各担当部にて報告に係わる原因や背景を分析し、必要な対策を講じます。この報告により報告者が不利益を被らないよう制度化しています。

## (2) 運航乗務員

### ① 飛行データ解析プログラム

運航の品質を向上させることを目的とし、当社の全運航便の飛行データを収集し解析・評価することにより、日常運航における不安全要素を抽出し必要な是正処置を講じています。また、分析結果を基に定期的にレポートを作成し運航乗務員に配布し運航品質の向上を図っています。

### ② 安全に係わる報告

運航に係わるイレギュラー報告、安全上のトラブル、改善提案等は所定の報告書（機長報告書、セーフティ・レポート）にて速やかに提出し、安全担当者による分析、評価の後、必要な対策を講じ改善を図っています。また、必要に応じて「安全情報」や「OPERATION ENGINEERING INFORMATION」等の媒体を使い運航乗務員への周知を行うと同時に社内関係部門に報告します。

#### 1) 機長報告書

航空法で定められた機長による義務報告事項に加え、会社として運航の安全に係わる報告事項を定め、実運航における安全に係わる事象の発生を速やかに把握するとともに、社内関係部門と連携し、改善が必要な事項については対策を講じ改善を図っています。

#### 2) セーフティ・レポート

航空機の運航において、事故・インシデントの潜在的要因を含む事例の体験者からの情報の自発的提供を受け、当該情報を運航関係者にフィードバックすることおよびリスク分析や要因分析に活用することにより、事故・インシデントの未然防止と安全対策に役立てます。

## (3) 客室乗務員

運航に係わるイレギュラー報告、安全上のトラブル、機内業務やサービスに係わる改善提案等は、所定の報告書（フライト・レポート、CA セーフティ・レポート）にて客室乗務員課に速やかに提出し、安全担当者による分析、評価の後、必要な対策を講じ改善を図っています。また、必要に応じて NOTICE や CA BULLETIN という媒体を使い客室乗務員への周知を行うと同時に社内関係部門に報告します。

## (4) 整備士

日常運航から得られた航空機の整備データをデータベース化し、発生した不具合に対し過去のデータと照らし合わせ迅速で的確な整備を実施します。

航空機製造メーカー等から得られた改善策を確実に実行します。また信頼性管理プログラムに基づき、月次毎に整備データをレビューし機材品質向上に寄与する施策を実施します。

これらの施策を着実に実施することにより、高品質な機材をお客様に提供します。

(5) 運航管理者

運航管理者は、機長報告書の報告事項に該当するもの、またはこれに準ずる事項のうち、運航管理上必要と判断する事項、その他、運航管理者が必要と判断する事項が発生した場合、速やかに運航統制部長に運航管理者報告書を提出し、運航管理部門における実運航上の安全に係わる事象の発生を把握するとともに、発生事象について社内関係部門と連携し、改善が必要な事項については改善を図っています。

### 3.3 安全に関する社内啓発活動

(1) 生産部門における安全推進活動

安全に関する社内啓発活動は、安全推進委員会が中心となって取り組んでおりますが、それぞれの部門においても、職務に合った安全に関する独自の啓発活動を行っています。各部門には安全担当課があり、安全推進担当者を配置して部門の安全推進に係わる業務に携わると同時に、各部門の一人ひとりにまで安全意識の浸透を図るべく取り組みました。

(2) 安全統括管理者による安全講話

安全統括管理者が各部門の会議体や臨時講話の場に積極的に出席し、航空安全全般および自社の安全に対する取り組み状況などについて講話を行い、安全の啓蒙を図りました。

(3) 安全基本教育

安全統括管理者および安全推進室が全社員を対象として、安全推進活動（安全理念、業務の基本姿勢、情報の共有化、報告と褒める文化など）、航空安全プログラム（民間航空における航空事故その他の航空の安全運航に影響を及ぼす事態を未然に防いで安全の確保を図るためのプログラム）、コンプライアンスなどを中心とした安全の啓蒙を図りました。

(4) 定期業務安全教育

各生産部門（運航部、運航統制部、整備部、客室部、運送部）の全社員を対象とし、3ヶ月毎に、それぞれの部門特有の業務内容に即した安全教育を実施しました。

(5) 安全推進委員会議事録の公開

毎月開催される安全推進委員会において報告された、自社および他社で発生した不具合事象等、日常の運航に密接に関係のある事象を取上げ、各部門の代表である委員により議論され、安全管理システムの向上を図っております。討議した内容の議事録は社内ネットワークに掲載し、全役員・社員が閲覧できるようにして公開しました。

(6) 夏期繁忙期点検・年末年始輸送安全総点検の実施

夏期繁忙期は会社独自の点検、年末年始の繁忙期には国土交通省、航空局の通達に基づいて、安全対策の徹底、テロ対策の確認、自然災害・事故発生時の旅客誘導等の実施体制確立などの

重点事項について、点検を実施し、必要により是正策を講じることにより旅慣れないお客様が利用される繁忙期の安全確保に努めました。

(7) 航空事故処理模擬演習

事故等が発生した際に、社内規程に定められた要領および方法等に従い、的確に事故処理関連業務が遂行できることを確認するために航空事故処理模擬演習を実施し、そこで抽出された不具合事項の改善を行います。

事故情報の入手から初動体制の発動、事故処理体制発動、事故対策本部設置という一連の事故処理要領において、指名されている事故処理責任者、担当がそれぞれの職務に応じた対応ができるかの確認の訓練を、全社員で繰り返し実施し、『事故は絶対に起こさない』との共通認識を深める場としました。

(8) 「安全推進室だより」の発行

情報を共有化することで同じ不具合を繰り返さないという観点から、社内外の安全事象安全を題材にして、スピード感をもって「安全推進室だより」を社内イントラネットに掲載して発行しております。

その内容は、前述の安全基本教育や、定期業務安全教育の場でも紹介して、安全の啓蒙活動に役立てました。

#### 4. 使用機材および運航状況

##### 4.1 使用機材（2015 年 12 月 31 日現在）

機 種	機数	座席数	導入開始時期	平均機齢	平均年間 飛行時間	平均年間 運航時間(参考)
B737-800 型機	3 機	189 席	2013 年 7 月 18 日	2.1 年	1205 HR	1507 HR※

※運航時間はお客様の搭乗後に移動を開始してから目的地で機体を停止するまでの時間です  
飛行時間は機体が離陸してから着陸するまでの時間です

##### 4.2 路線別運送実績（2015 年 1 月 1 日～2015 年 12 月 31 日）

路 線	有償旅客千キロ (RPK)	座席千キロ (ASK)	実運航便数
成田～広島	172,161	245,398	1446 便
成田～佐賀	129,770	178,351	822 便
成田～高松 ※	30,151	56,439	420 便

※成田～高松の路線は 2015 年 1 月 1 日～2015 年 10 月 24 日迄の運送実績です





## 5. 運航上のトラブル発生状況等

事故・重大インシデントおよびその他の安全上のトラブルの発生状況、  
航空法第 111 条の 4 に規定する「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」

### 5.1 事故・重大インシデント

2015 年度、航空事故および重大インシデントはありませんでした。

### 5.2 安全上のトラブル(義務報告)

2015 年度に国土交通省に報告した「安全上のトラブル」は 16 件でした。

(航空法第 111 条の 4 に該当する事例)

報告内容 (概要)	件数
飛行中、航空機衝突防止装置 (TCAS) の回避指示に従って回避操作を行いました。	3
巡航中、ウインドシア警報が不作動であることを示す計器表示がありました。	2
進入中、対地接近警報装 (GPWS) の作動により回避操作を行いました。	3
降下中、対地接近警報装 (GPWS) が不作動であることを示す計器表示がありました。	1
着陸進入中にフラップ (高揚力装置) を下げた時に、制限速度を 1 秒間、超過しました。	1
エンジン始動時、抽出空気漏洩感知システムの不具合を示すライトが点灯しました。	2
非常用発電系統の不具合を示すライトが点灯しました。	3
出発前の整備作業後の確認に不備がありました。	1

全ての発生事象について、詳細な原因分析を実施し、必要な対策を講じることで再発の防止を行っております。また機材トラブルについては、装置や機器の交換を実施し、正常な状態に復旧したことを確認しております。

### 5.3 イレギュラー運航 (航空局基準) ※

2015 年度のイレギュラー運航は以下の 3 件でした。

イレギュラー (概要)
成田空港を離陸後、乗員のチェックリスト確認で、与圧システムの不具合を発見しました。マニュアルに従い復旧操作をしましたが、不具合が再発したため、成田空港へ引き返しました。
成田空港を出発し、高松空港へ向かい上昇中、客室用の与圧コントロールパネルの表示が非表示となったため、成田空港へ引き返しました。
成田空港から広島空港へ向けて飛行していたところ、第 1 エンジンの与圧系統に不具合があったため、成田空港に引き返しました。

※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。

## 6. 輸送の安全を確保するために講じた措置

### 6.1 国から受けた行政処分または行政指導

行政処分および、行政指導に係わる事項はありませんでした。

### 6.2 2015 年度安全重点施策（安全目標値）の達成状況

2015 年度安全目標値
A) 「ヒューマンエラーに起因する義務報告を含む航空局報告事象件数（総運航便数に対して）年間 6 件以内 / 0.2%以下とする」
B) ヒヤリ・ハット報告件数を「年間 30 件以上」抽出する。※
達成状況
2015 年 1 月から 12 月の間の実運航便数 2,688 便に対し、ヒューマンエラーに起因する義務報告を含む航空局報告事象件数は 4 件発生し、発生率は 0.15%となり、目標値を達成しました。また、ヒヤリ・ハットは年間で 86 件の抽出となり、こちらも目標値を達成しております。

※ヒヤリ・ハットは、ヒューマンエラーが顕在化して事故、重大インシデント、安全上のトラブル等の不具合となる前の段階の事象であり、このような事象を数多く抽出し、不具合を未然に防止することを目的としています。また、このような事象を気軽に報告できるような風通しのよい会社風土の醸成にも努めています。

### 6.3 2016 年度の安全重点施策（安全目標値）

2016 年度は前年度の運航経験や安全目標への取り組み・達成状況の結果を踏まえ、更なる安全運航に向けて、以下のとおり設定し、取り組むことといたしました。

2016 年度安全目標値（先行指標）
先行する目標の指標として、以下の 2 つの項目を指標としております
A) 「ヒューマンエラーに起因する義務報告を含む航空局報告事象件数の発生率（実運航便数に対して）0.15%以内とする」
B) 「ヒヤリ・ハット報告件数（年間）を 87 件以上とする」
2016 年度安全目標値（遅行指標）
上記の結果として得られる、遅行する指標として
「航空機事故・重大インシデント件数 0 件とする」

本年度の安全目標値の達成を目指して、「安全意識とコンプライアンス意識」の啓蒙活動を継続していくために、新たな安全教育活動を実践していきます。

また、安全に係わる重要事項の最高審議機関である「安全推進委員会」において、同安全教育活動について定期的にレビューを行い、当該目標値の達成度の進捗状況を管理・監視して参ります。

以上

2015 年度 安全報告書  
2016 年 5 月発行  
春秋航空日本株式会社  
安全推進室