

【 平成22年度 安全報告書 】

* この安全報告書は、航空法第 111 条の 6 の規定に基づくもので、HP への公表に必要な記載事項に沿って、報告するものです。

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

安全の確保は、会社が航空運送事業を実施する上での最優先事項であり、会社の事業運営基盤であります。また、私たちの会社は、公共交通機関の一翼を担っており、安全の維持・向上は、正に最大の使命でもあります。

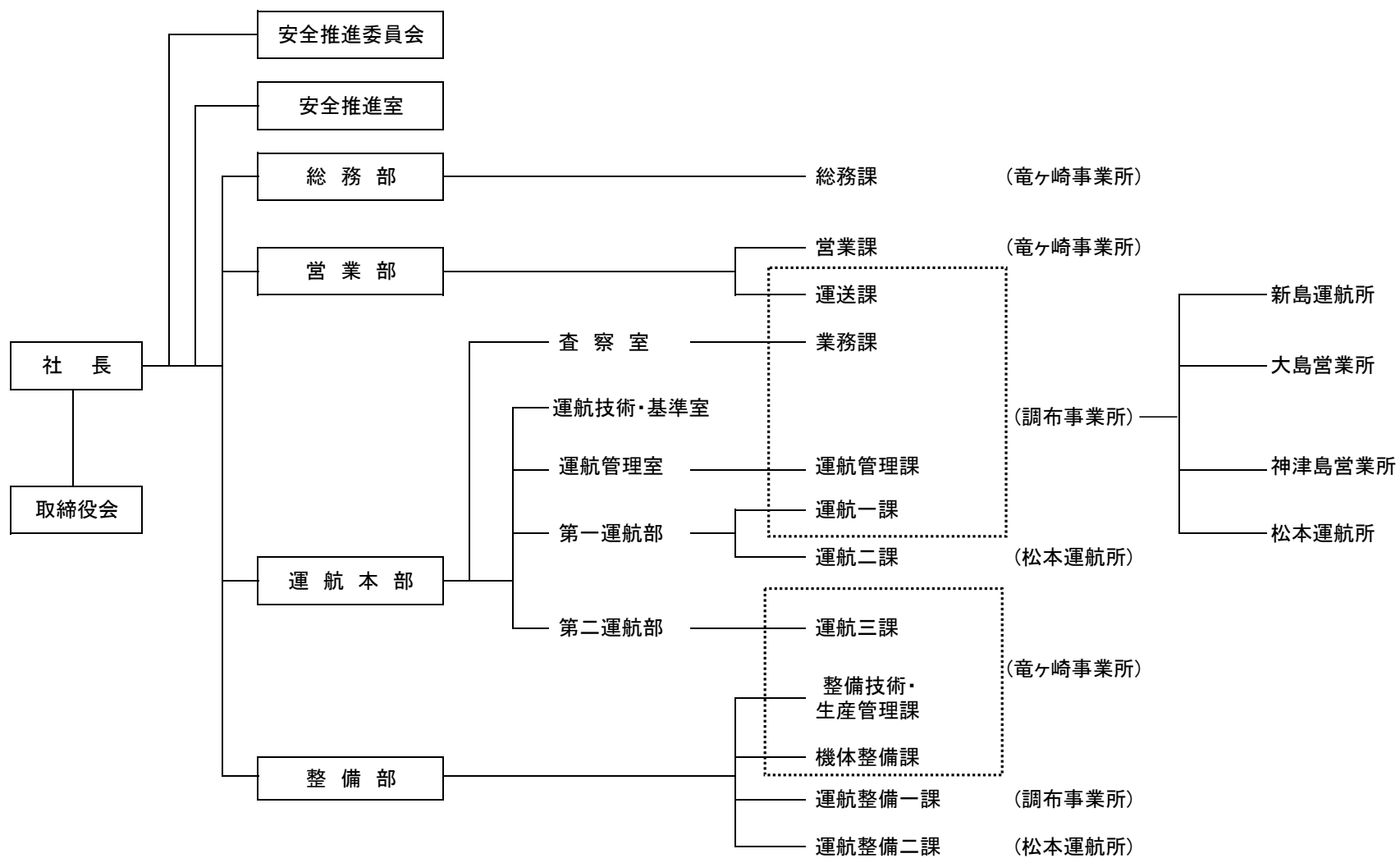
私たちは、日々お客様を目的地へ安全・確実に輸送するという安全運航の使命を如何に実現し、且つ維持・継続していくかという方策を常に考え、全役職員一人一人が安全に対する共通の認識を持って、知識、技能の限りを尽くして、運航の品質向上と安全の確保に努めることとします。

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

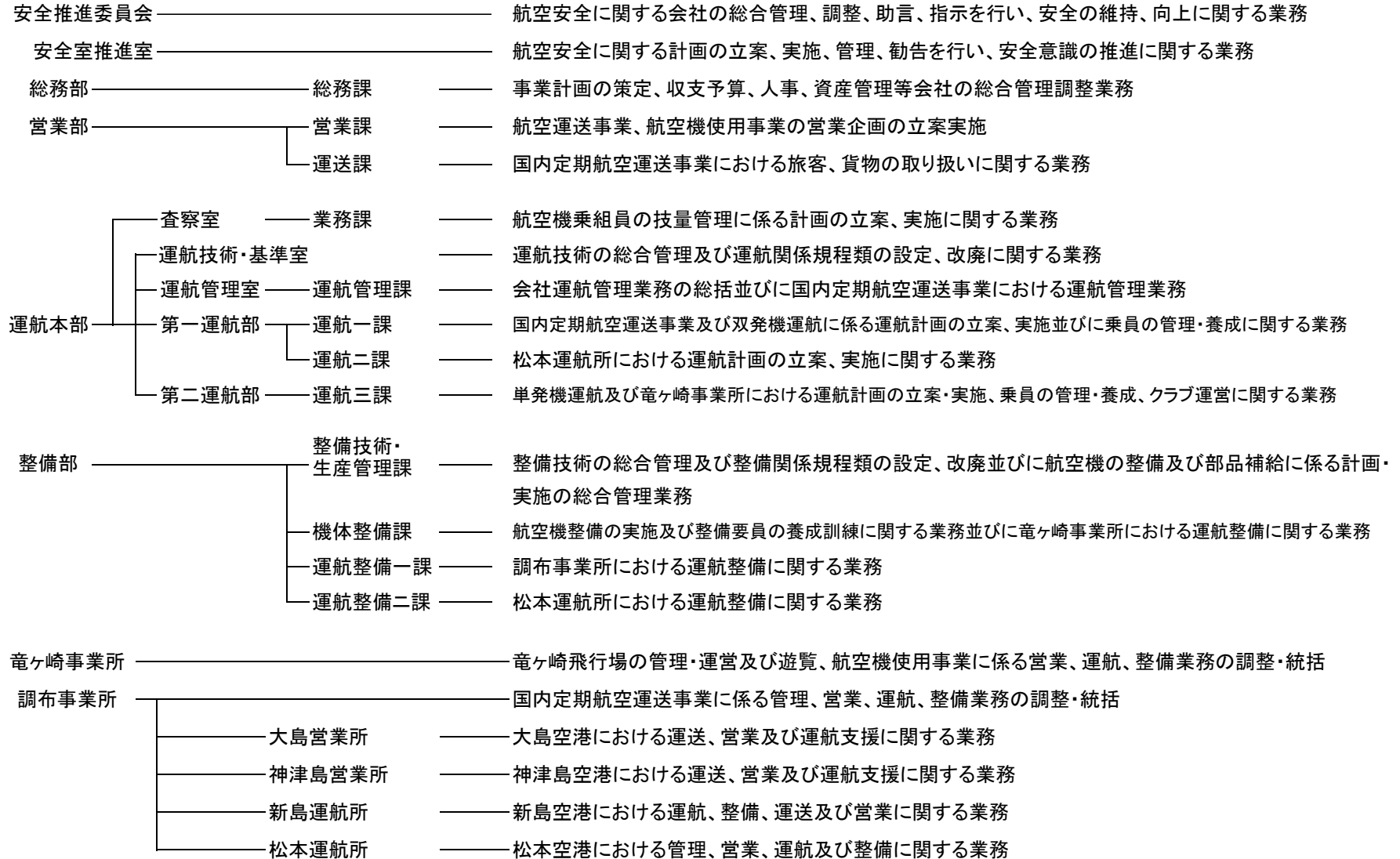
① 安全確保に関する組織及び人員に関する情報

イ) 新中央航空株式会社組織図

平成23年3月31日



ロ) 各組織の機能・役割の概要



ハ) 各組織における人員数 (H23. 3. 31 現在)

安全推進室	1 名 (+ 5)
総務部	3 名
他管理部門	6 名 (+ 3)
営業部	21 名 (+ 2)
運航本部	23 名 (+ 7)
整備部	21 名 (+ 2)
合計	75 名 . . . () 内数値は他部・室兼務者

ニ) 航空機乗組員、客室乗務員及び整備従事者の数

航空機乗組員	19 名 (兼務者&松本基地「加齢嘱託乗員 7 名」を含む)
客室乗務員	0 名
整備従事者	23 名

ホ) 運航管理者の数及び整備従事者のうち有資格整備士の数

運航管理者	7 名
一等航空整備士	15 名
二等航空整備士	6 名

② 日常運航の支援体制

イ) 航空機乗組員、整備従事者及び運航管理者に係る定期訓練及び審査の内容

(1) 航空機乗組員の定期訓練及び審査は当社の運航規程の定めるところにより以下のとおり実施されている。

a) 国内定期航空運送事業に従事する航空機乗組員

【 定期訓練 】

BN-2 機長	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
Do228 機長	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
副操縦士	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

【 定期審査 】

BN-2 機長	年 1 回の実機を使用しての異常時及び緊急時の操作を含む技能審査
	及び乗務資格を有する路線での 1 往復の路線審査
Do228 機長	年 2 回の実機を使用しての異常時及び緊急時の操作を含む技能審査
	及び年 1 回の乗務資格を有する路線での 1 往復の路線審査
副操縦士	年 1 回の実機を使用しての異常時及び緊急時の操作を含む技能審査
	及び路線での 1 片道の路線審査

b) 国内定期航空運送事業以外の航空運送事業に従事する航空機乗組員

【 定期訓練 】

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

【 定期審査 】

年 1 回の実機を使用しての緊急操作を含む技能審査

(2) 運航管理者の定期訓練は当社の運航規程の定めるところにより以下のとおり実施されている。

【 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(報告書の提出)、並びに担当する路線における 1 片道の路線踏査飛行

(3) 整備従事者の定期訓練は当社の整備規程の定めるところにより以下のとおり実施されている。

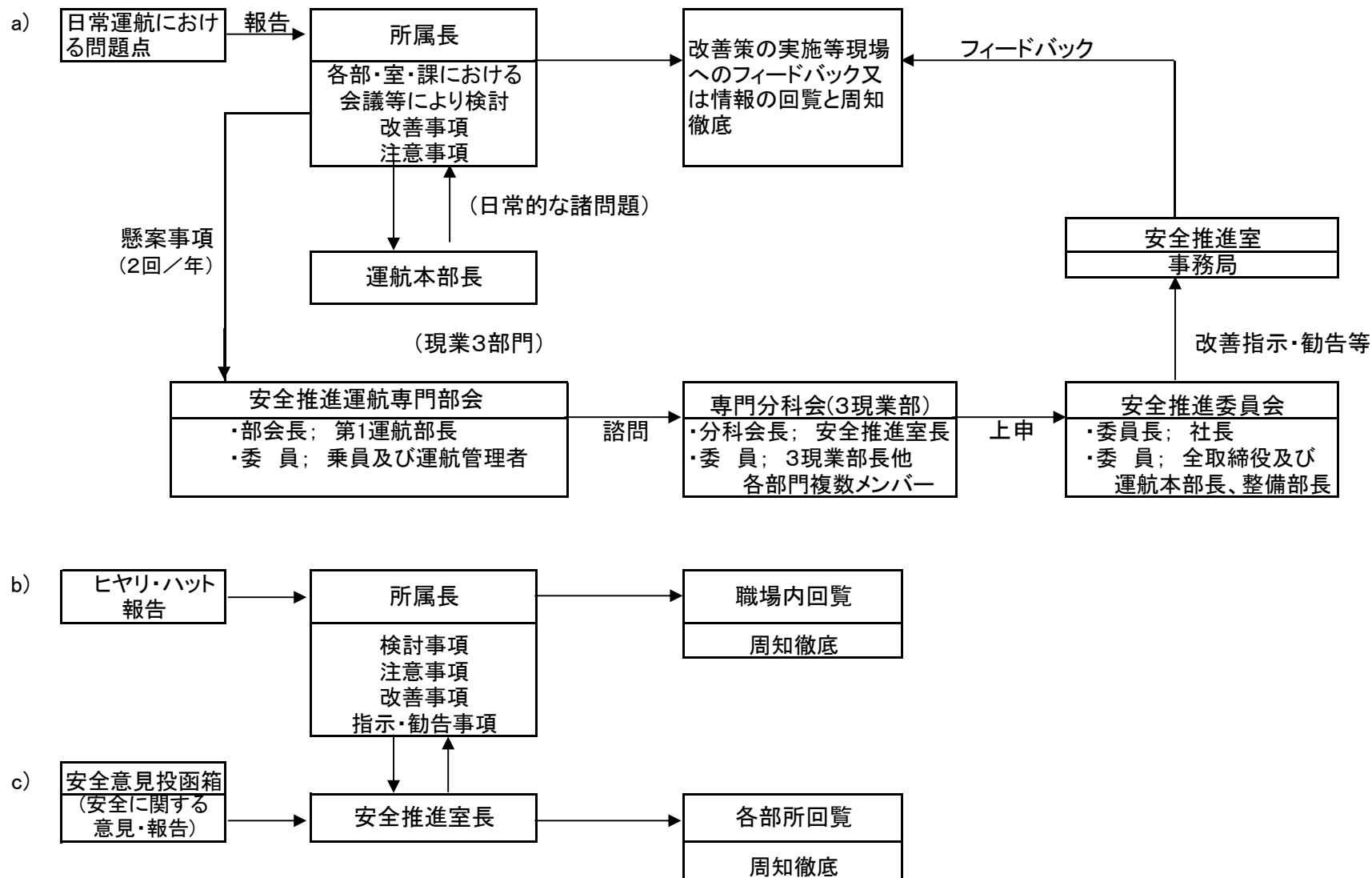
【 技量維持訓練 】

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

【 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

ロ) 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



ハ) 安全に関する社内啓発活動等の取組み

- (1) 毎月の第一月曜日を「安全 DAY」と定め、各事業所毎に朝礼時において法令遵守と安全について再認識をするよう「社訓及び安全の心得」の唱和等により、安全に対する意識が希薄にならないよう常に安全意識の高揚を図っている。
- (2) 運航乗組員の定期訓練において、基本操作の徹底及びニアミスや空中衝突の防止についての啓発を行い安全についての意識の高揚を図っている。
- (3) 平成21年度より、現業3部門の安全推進部門会で討議された安全問題を、3現業部が合同で行う「専門分科会」に諮り改善事項等を整理した上で、必要に応じ「安全推進委員会」に上申し問題解決を図っている。尚、安全に係る改善事項等は、安全推進室から全職員にフィードバックし、再発防止や予防対策に有効活用している。

③ 使用している航空機に関する情報

イ) 保有している航空機の機種

ドルニエ式 Dornier 228-212 型
 ブリテンノーマン式 BN-2B-20 型
 セスナ式 172P 型

ロ) ・機種別機数、代表的座席数、平均年間飛行時間及び平均年間飛行回数

	機数	座席数(含乗員)	平均年間飛行時間	平均年間飛行回数
ドルニエ式 Dornier 228-212 型	3	21	886 時間/1 機	1903 回/1 機
ブリテンノーマン式 BN-2B-20 型	1	10	704 時間/1 機	1088 回/1 機
セスナ式 172P 型	5	4	264 時間/1 機	269 回/1 機

・機種別機数、代表的座席数、年間総飛行時間及び年間総飛行回数

	機数	座席数(含乗員)	年間総飛行時間	年間総飛行回数
ドルニエ式 Dornier 228-212 型	3	21	2658 時間	5571 回
ブリテンノーマン式 BN-2B-20 型	1	10	704 時間	1088 回
セスナ式 172P 型	5	4	1324 時間	1349 回

ハ) 全体の平均機齢並びに機種別の導入開始時期及び平均機齢

・全体の平均機齢 15.80年

機 種	導入開始時期	平均機齢
ドルニエ式 Dornier 228-212 型	2000年02月	8.20年
ブリテンノーマン式 BN-2B-20 型	1991年06月	18.00年
セスナ式 172P型	1986年01月	21.20年

④運航状況に関する情報

イ) 平成22年度 国内定期航空運送事業の路線別輸送実績 (H22.4.1~H23.3.31)

※各路線共にB N2型機及びD o 228型機の混成運航

路 線	計画便数 (便)	運航回数 (回)	提供座席数 (座席)	運航キロ (千 k m)	有償旅客数 (人)	有償旅客キロ (千人 k m)	有償貨物キロ (千トンキロ)	座席キロ (千座席 k m)	利用率 (%)	就航率 (%)
調布 = 大島	2,290	2,026	34,404	211	19,151	1,992	1,813	3,578	55.7	88.5
調布 = 新島	2,961	2,675	47,045	393	25,931	3,812	4,486	6,916	55.1	90.3
調布 = 神津島	2,282	1,787	31,693	307	16,794	2,889	256	5,451	53.0	78.3

3. 法第 111 条の 4 の規定に基づく報告に関する事項（規則第 211 条の 6 第 3 号）

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」（事故、重大インシデント及びその他の安全上のトラブル）の航空運送事業における発生状況は以下の通りです。

イ) 総件数 2 件

ロ) 主要な事態（安全上の重大性や社会的反響が大きかった事態）の概要及び対応状況
該当事態なし

ハ) トラブルの種類別、機種別、国内線・国際線の別の発生状況等、参考となるデータ

- (1) 事故 (0 件)
- (2) 重大インシデント (0 件)
- (3) その他の安全上のトラブル (2 件)

① 航空機に装備された安全上重要なシステムが正常に機能しない事態となった事態

発生日時	航空機の型式	出発地	目的地	事態の概要
H. 22. 8. 1	ドルニエ式 D228 型	調布	神津島	離陸滑走中右発動機の出力が 80%以上に上がらず、Reject T/O し SPOT へ引き返した。

*右トルクシグナルコンディショナーの不具合が原因と判明し、当該機器を交換した。

② 航空機の緊急操作を要した事態：航空機衝突防止装置 (TCAS) の回避指示 (RA) に基づく回避操作

発生日時	航空機の型式	出発地	目的地	事態の概要
H. 22. 8. 1	ドルニエ式 D228 型	新島	調布	HYE に向け 5, 500ft で VFR にて巡航中、対象機を目視及び TCAS で確認し目視間隔を維持して飛行していたが RA (回避指示) が作動したので RA に従い、降下の回避操作を行った。

*対象機は終始視認できており目視による安全間隔は維持できていたが、TCAS 機器のアルゴリズムにより相手機との距離が近接する可能性があるとして TCAS 機器が計算したことから RA が作動したと考えられる。

4. 輸送の安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置に関する事項

イ) 平成22年度安全監査立入検査において国から受けた行政指導に関して講じた措置

【安全推進部門】

① 指摘1：安全に係る航空局通達文書の一部が社内展開されずに運航部で留め置きになっていた。

(措置) 当局からの通知文書は内容により、社内4か所に分散配信されるようになっているが、他部門に係る文書の転送要領が欠落していた。公文書配信先を安全推進室及び整備部に変更し、公文書処理要領を安全推進室で定め管理台帳で管理する等、通達文書の適切な管理と確実な周知が実施できるようにした。

② 指摘2：航空法第111条の4に規定する事態の報告について、関連部における関連規程の改訂、社内要領の設定が行われていない。

(措置) MSAS導入等の社内事情から対応が遅れそのような設定ができていなかった。法第111条の4に規定する事態の報告は当局の進めるASIMSにより報告するように統一し、ASIMS運用要領を定めてそれを運航規程、整備規程等に反映させ運用することとした。

【運航部門】

- ① 指摘1：竜ヶ崎事業所における飛行命令の命令者印欄に運航部長不在時の飛行において、運航部長の印が押されていた事例が散見された。

(措置) 運航部長不在時にはその代行者が規定により命令を出していたが、代行者に押印の指示をせず、部長印を便別欄並びに最終確認欄に押印してしまった。現行通り勤務表に代行者を明示し、便別確認欄には代行者が押印することとし、運航業務実施規定に代行者の定義を明確化するとともに飛行命令書は6月から新書式で運用することとした。

【整備部門】

- ① 指摘1：変更となった重量・重心データの改定結果の運航部への連絡が社内で定められた方法でなされていなかった。

(措置) 重量重心 (W&B) データ更新要領及び W&B データ更新記録簿を作成し、これらと重量重心データ PC LOADING 要領を関係先に周知しその運用について徹底することとした。

【大島営業所】

- ① 指摘 1：文書管理について、背表紙にタイトルが無いファイルがいくつかあったり、効力のない事故処理規程が書棚に保管されていた。

(措置) 効力の無くなった旧事故処理規程は廃棄するなど書棚の再整理をし、全てのファイルの背表紙にタイトルを付けた。

- ② 指摘 2：周知文書の回覧及び確認が不十分で回覧を確実にやっているか確認がとれない文書がある。

(措置) 当営業所職員はわずか4名であるため周知文書等は掲示もしくは手渡しすることにより回覧もしくは確認を行っていましたが、今後は回覧完了の個人確認欄を周知文書に貼付し、各職員が内容確認後、サイン（または捺印）を行うことにより、文書内容を確認したことが確実に確認できるよう変更した。

併せて、業務上重要な文書については、回覧文書下部に所長が、「各位で COPY し、必要の都度確認すること。」と記載し確認や指示事項を徹底することとした。

ロ) 平成 22 年度における弊社の輸送の安全の状況に関する総括的な評価

昨年度は保有するドルニエ 3 機全てに MSAS (運輸多目的衛星用衛星航法補強システム) 対応の衛星航法装置の搭載が終わり、今年度は計器飛行方式による着陸が可能となった新島空港、神津島空港、及び大島空港への計器飛行による進入着陸を伴った路線運航が年度を通して実施できるようになり安全な路線運航へまた一步前進することができた。そして、グラスcockピットと FMS を搭載した新世代のドルニエ 4 号機の耐空検査が平成 23 年 2 月 25 日に合格となり、この機体に対する乗員訓練も進み、平成 23 年度からの運航開始の準備を整えることができた。これに伴い、ドルニエの予備機として運航していた最後のアイランダーを平成 23 年 3 月 31 日に退役させ、新年度からは路線の使用機材を全て

ドルニエに統一し、ドルニエ4機体制の準備を終えた。この路線機材の統一は色々な面で安全運航に寄与するものと確信する。

また、今年度においてもこの1年間、事故や重大インシデント等の発生は無く安全に運航を実施することができ、お客様を安全に輸送するという運航会社としての最大の使命を果たすことができた。

ハ) 平成23年度における全社的な安全目標、安全に関する各部門における取組み目標

今年度からはドルニエ4機体制が整ったが、新世代のドルニエ4号機の就航に万全を図ると共に、現業部門の一人一人がより一層の安全運航に徹し、利用者の信頼を得るため、安全に関する各部門の取組み目標を定める。各部門は、総力を結集し安全を推進し、安全確保—強いては経営基盤の充実に努めるものとする。

【基本方針】

安全運航を最優先に、公共交通機関としての使命を自覚し、関係法令等の遵守と運航の安全性向上に最大限の努力を尽くします。

平成23年度社内安全方針

1. 安全運航の維持・向上
 - (1) 運航品質及び技量の向上
 - (2) 基本に忠実な業務の遂行

2. 地上運航支援体制の強化
 - (1) 地上作業ミス予防による信頼されるサービスの提供
 - (2) 良好なコミュニケーションによる地上業務品質の向上

3. 安全意識向上への取り組み
 - (1) 安全教育の実施（安全・災害処理規程類集等）
 - (2) 内部監査による自浄機能の強化

【各部門目標】

(1) 運航部門

- ① 日常運航における問題点の把握とその是正
- ② 日常運航の監視と機会教育による不具合事項の是正
- ③ 基本事項の再確認によるマンネリ化の防止と安全意識の刷新
- ④ 適時適切なチェックリスト使用によるポカミスの防止
- ⑤ 正確な情報提供と相互理解に基づく意思決定

(2) 整備部門

- ① PRE-FLIGHT CHECK 時にダブル・チェックを励行する。
- ② 部署間、部内の報告、連絡、相談で情報共有しスムーズな業務を行う。
- ③ 技量維持訓練で不具合・改善を再確認し再発防止を図る。
- ④ ヒヤリ・ハット報告、安全意見箱を活用し不安全事象を未然防止する。

(3) 営業・運送部門

- ① 受託手荷物・持ち込み手荷物・航空貨物の保安強化のため確実なる開被検査を実施。
- ② 部、課、室の隔たりのないコミュニケーションによりスピーディーな安全作業の実施。
- ③ 安全・災害処理規程類集の活用。
- ④ 内部監査規則・実施要領の活用。

以上