

**IBEXエアラインズ 安全報告書**

**－2010年度－**

**2011年7月**

この報告書は航空法第111条の6の規定に基づき作成、公表するものです。

報告内容は、特記ある場合を除き2010年4月1日から2011年3月31日を対象期間としています。 (2011-SPC-004 安全推進委員会)

---

# IBEX Airlines 安全報告書

---

## はじめに

この「安全報告書」は、航空法第111条の6の規定に基づきIBEXエアラインズ(株)の2010年度における安全に係る基本方針、安全管理体制、運航状況及び安全に対する取組み等について報告するものです。

はじめに、IBEXエアラインズ(以下:弊社)は創業より、経営者から社員一人一人にいたるまで「安全」かつ「信頼」していただける運航の提供に邁進しており、2000年8月の運航開始(旧社名フェアリンク)以来、約82,000時間の飛行実績を積み重ねてきました。

この間、航空事故や大きなインシデントも無く安全運航を維持してまいりましたが、昨年12月に弊社社員の機内電子機器使用に係る法令違反が判明し、当局から嚴重注意を受けるに至りました。本件については経営のトップから運航・整備の現場に至るまで、この事態を重く受け止め、再発防止に努めております。

さて、弊社では2002年4月以来、ANA及びUnited Airlinesと、また昨年5月からはContinental Airlinesとも成田空港発着の国際線と接続する国内コードシェア(共同運航)便の運航を行っています。コードシェア便を運航するにあたっては、国際航空運送協会(IATA=International Air Transport Association)の安全監査プログラム(IOSA=IATA Operational Safety Audit)に基づく約900項目に及ぶ審査要件の監査に合格することが必須であり、弊社は、2010年2月に2年に1度のIOSA更新検査を受審し2010年7月18日に更新登録を致しました。更に、ANAによる同様の監査も2010年9月に受審し、コードシェア契約の継続承認を受けております。

このことは国内線のみならず就航している航空会社であるものの、安全レベルに関しては、世界基準を満足していることの証であり、弊社における安全に対する誇りでもあります。事業面においては、2010年7月にCRJ700の2機目の導入を果たし、多様化するお客様のニーズにお応えすべく路線の拡大も図って参りました。

しかしながら、2011年3月11日の東日本大震災により、仙台空港を基盤とする弊社は多大な損害を被りましたが、現在、各方面の協力をいただきながら全社員が一丸となって、安全を確認しつつ正常運航に向けて回復に努めております。

もとより、昨日の安全は明日の安全を保証するものではありません。安全の維持・向上を続けるためには、経営層を始めとし全社員が常に安全意識を高め、日々の運航の中から不安全要素を把握し、事態が起こる前に的確に対応することが肝要です。弊社は今後も安全運航の維持向上に向け労苦を惜みず、引き続きお客様に安全で快適なフライトを提供してまいります。

2011年7月



アイベックスエアラインズ株式会社  
代表取締役社長  
安全統括管理者

服部 浩行

服部 浩行

## 目 次

### 1. IBEXの基本方針

- 1. 1 経営理念
- 1. 2 安全宣言
- 1. 3 安全確保方針
- 1. 4 安全管理の方法

### 2. 運航を支える安全管理体制

- 2. 1 安全管理体制
- 2. 2 運航・整備の体制
- 2. 3 日常運航に直接携わる要員の定期訓練・定期審査
- 2. 4 日常運航で発生した不具合の把握と対応
- 2. 5 安全啓蒙活動
- 2. 6 使用航空機の情報

### 3. 2010年度の運航実績

- 3. 1 輸送実績
- 3. 2 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発生状況と対応

### 4. 安全性維持・向上への取組み

- 4. 1 輸送の安全確保のために講じた処置等
- 4. 2 2010年度の安全目標と実績
- 4. 3 2011年度の安全目標

## 1. IBEXの基本方針

### 1.1 経営理念

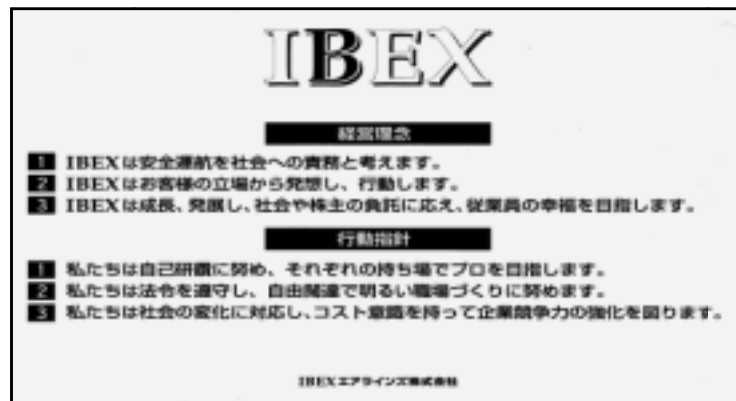
- (1) IBEXは安全運航を社会への責務と考えます。
- (2) IBEXはお客様の立場から発想し、行動します。
- (3) IBEXは成長、発展し、社会や株主の負託に応え、従業員の幸福を目指します。

### 1.2 安全宣言

- (1) IBEXは、安全を最優先します。
- (2) IBEXは、安全を企業の社会的責任とみなし、社員の義務と定めます。
- (3) IBEXは、安全を確保するために近道を選びません。

### 1.3 安全確保方針

- (1) 業務の実施にあたり関連法規、規程・基準類の遵守を徹底します。
- (2) 事故・インシデント等が発生した場合にはその原因究明を行い、再発防止策を講じます。
- (3) 安全性を向上させるため、事故やトラブルの予兆となる不安全要素を把握し、そのリスクを評価、低減する取組みを実施します。
- (4) 各部門は、安全方針に沿った取組み及び安全目標を設定し、その達成に努めます。
- (5) 会社は組織内の安全文化の醸成に努め、必要に応じて関係者に対して安全に係る教育・啓蒙を実施します。
- (6) 自発的安全報告制度を設け、社員が安全に関する危険要素や懸念、あるいは意図しない又は不注意によるエラー等を会社に報告することを推奨します。また会社は、報告内容を根拠に懲罰的措置を取らないことを保証します。



IBEX


経営理念

- 1 IBEXは安全運航を社会への責務と考えます。
- 2 IBEXはお客様の立場から発想し、行動します。
- 3 IBEXは成長、発展し、社会や株主の負託に応え、従業員の幸福を目指します。

行動指針

- 1 私たちは自己研鑽に努め、それぞれの持ち場でプロを目指します。
- 2 私たちは法令を遵守し、自由闊達で明るい職場づくりに努めます。
- 3 私たちは社会の変化に対応し、コスト意識を持って企業競争力の強化を図ります。

IBEXエアラインズ株式会社



安全宣言

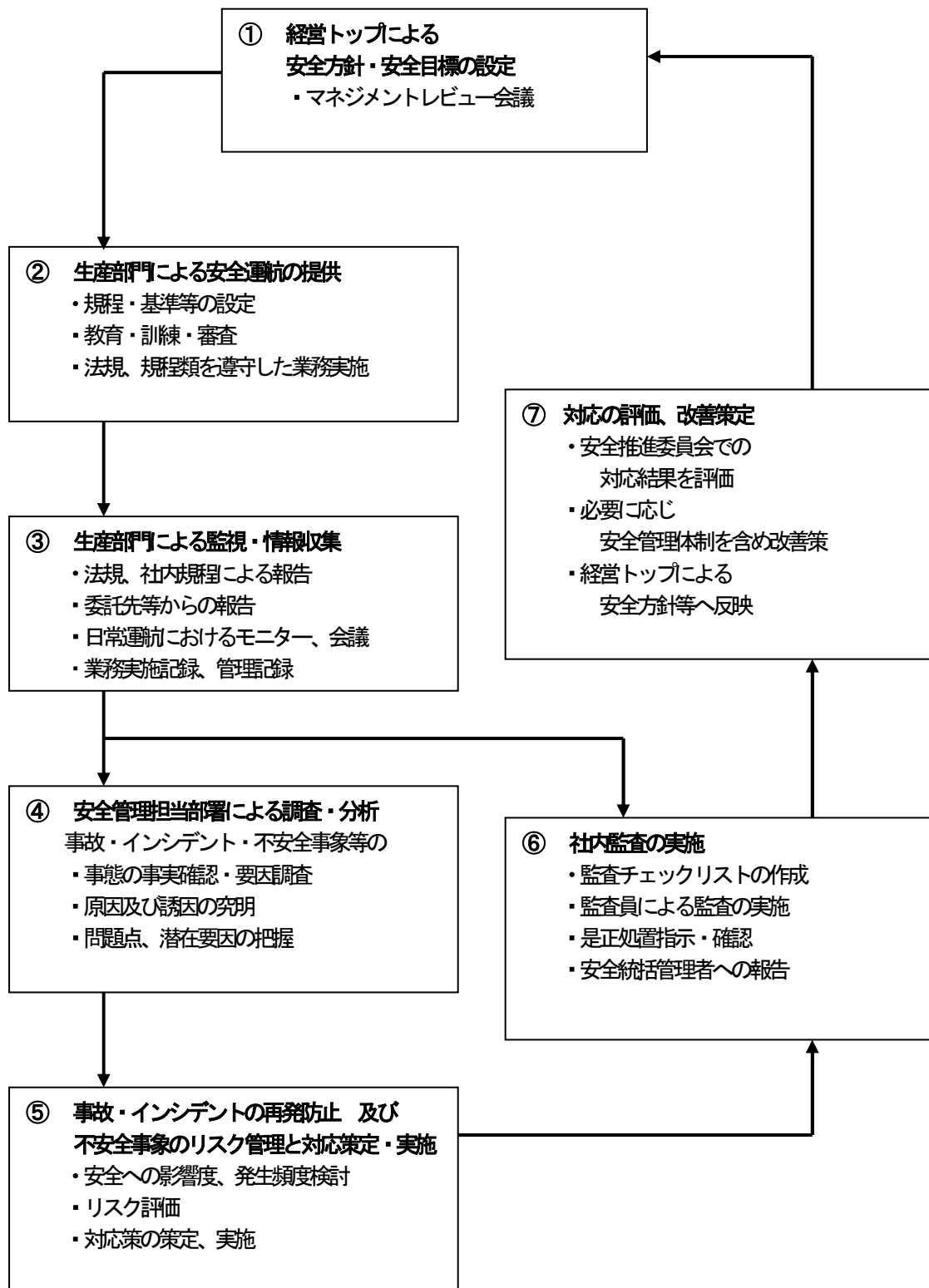
- 1 IBEXは、安全を最優先します。
- 2 IBEXは、安全を企業の社会的責任とみなし、社員の義務と定めます。
- 3 IBEXは、安全を確保するために近道を選びません。

IBEX  
IBEXエアラインズ株式会社

代表取締役社長 服部浩行

## 1.4 安全管理の方法

IBEX では次のような流れで通航の安全確保と維持・向上を図っています。



## 2. 運航を支える安全管理体制

### 2.1 安全管理体制

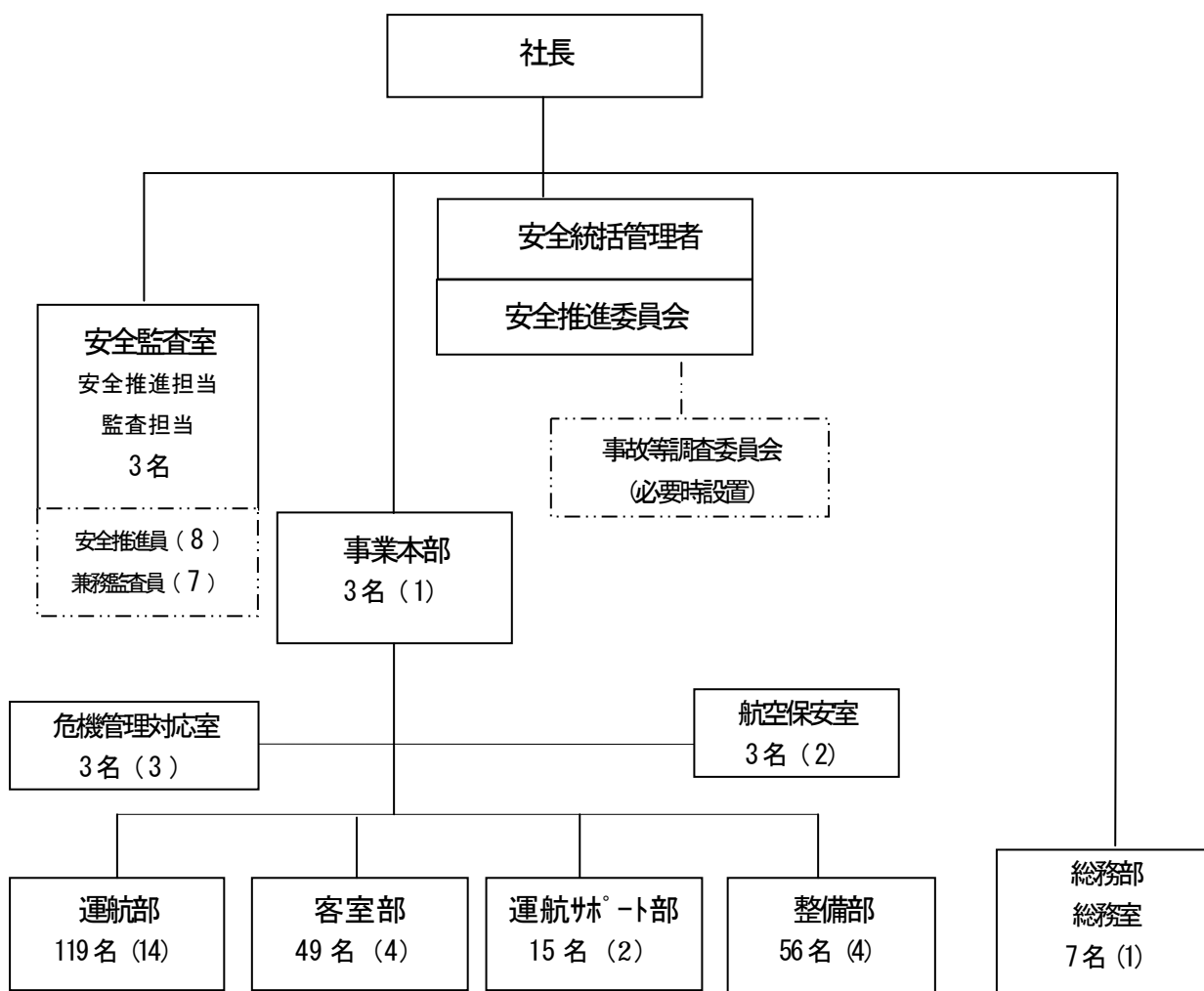
2006年10月1日に施行された航空法の改正に基づき、安全統括管理者を選任すると共に安全管理規程を設定しました。この安全管理規程には、安全管理体制を有効に機能させるために必要な安全方針、組織体制、責任分担等を定めています。

#### 2.1.1 安全管理体制図

IBEXの安全管理体制図を以下に示します。

枠内の人数は構成人員数、( )内は兼務者数です。

(2011年6月1日現在)



#### 2.1.2 直接運航に携わる要員の数 (2011年6月1日現在)

- |           |     |                     |
|-----------|-----|---------------------|
| ① 運航乗務員   | 68名 | (内 機長 38名、副操縦士 30名) |
| ② 整備従事者   | 36名 | (内 確認主任者 20名)       |
| ③ 客室乗務員   | 29名 | (内 前任客室乗務員 21名)     |
| ④ 運航管理従事者 | 8名  | (内 運航管理者資格保有者 5名)   |

## 2.1.3 安全管理体制の機能と役割

安全に係る主要な機能と役割は以下の通りです。

- ① 社長
  - 運航の安全の最終責任
  - 事業運営と安全優先の基本方針及び安全宣言の明示
  - 安全統括管理者の選任
  - 安全施策・安全投資の決定
  - 安全管理体制の改善
- ② 安全統括管理者
  - 安全管理への取組みの総括管理
  - 安全に係る重要事項の社長への報告・提言
  - 安全に係る重要な経営上の意思決定への直接的関与
  - 安全管理体制の継続的改善の推進
- ③ 安全推進委員会
  - 運航の安全と品質に係る重要事項の最高審議機関
  - 社内の安全管理体制の構築及びその評価・改善を含む体系的運営を統括
  - 安全管理体制の状況に応じて提言、勧告
  - 航空事故の根絶を目指し、安全に関する会社方針を設定
  - 安全に係る啓蒙活動
  - 社内における航空事故等の調査を主管
- ④ 安全監査室
  - 安全統括管理者の補佐
  - 安全推進活動の日常的運営に係る業務
  - 安全に係る教育、啓蒙活動
  - 社内及び業務委託先の定期監査実施と改善の指示、確認
  - 内部監査員の教育・訓練
- ⑤ 総務部
  - 一般危機における総括業務
  - 一般危機管理における重要課題の審議、方針の決定
  - 事故及び異常事態対応に係る総括業務
  - 社内諸規程の設定及び改訂（他部署に属する規程を除く）
  - 危機管理の課題に関する担当部門の対応状況の監視、提言、勧告
  - 危機管理に関する情報収集、調査、事例研究
- ⑥ 事業本部危機管理対応室
  - オペレーション危機における総括業務
  - オペレーション危機における重要課題の審議、方針の決定
  - 危機管理における教育・模擬演習の企画・実施
- ⑦ 各生産部門（運航部、客室部、運航サポート部、整備部）
  - 部門の安全方針の設定
  - 部門の安全に関する取組みの実行
  - 部門の安全に関する業務の実施基準・手順の設定、実施と維持の確認
  - 航空法等に係る規程類の管理と規定・基準及び手順書の遵守の確認
  - 不備が認められた場合、その是正及び関係部署への報告
  - 航空法等で定められている義務報告の手順の設定と実行
  - 部門内安全に関する重要事項の関係部署への報告
  - 部門が担当するインシデントの調査及び再発防止の策定と報告

## 2.2 運航・整備の体制

### 2.2.1 運航

乗員計画、飛行計画、運送関連業務、規程・基準類の管理等、運航に係る管理業務はすべて自社で行っています。2009年1月に航空法第72条に基づく指定本邦航空運送事業者の指定を取得し、運航乗務員の自社訓練・審査体制の充実を図りました。

運航に際し、空港で必要となる運航支援業務、搭乗管理業務、搭降業務、旅客取扱業務等はすべて全日本空輸株式会社（ANA）に委託しています。

### 2.2.2 整備

品質管理、技術管理、生産管理、部品・設備管理、規程・基準類、整備士資格管理等、整備に係る管理業務はすべて自社で実施していると共に、定例整備の一部や運航中に発生した機材不具合の修復作業についても自社で行っています。2007年12月には航空法第20条に基づく航空機整備改造事業場の認定を受け、品質保証体制のもと、常に航空機の品質の維持向上に努めています。

各空港で必要となる整備支援業務については、全日本空輸株式会社（ANA）に委託をしています。

また、定例整備の内、航空機全体を対象に深度の深い点検を行う重整備や、エンジン・装備品の整備については、国の整備事業認定を取得している会社やメーカーに委託しています。

### 2.2.3 委託業務の管理

運航あるいは整備に係る業務の委託については、航空法に基づく指針・通達に則り、委託に関する規程や制度を設定して行っています。

委託先の選定にあたっては、委託先の能力（品質、人員、施設、組織等）が弊社の設定基準を満足している事を事前に審査・確認しています。

また、必要に応じて弊社の要件を満たす教育・訓練を実施すると共に、定期的に監査・検査を実施し業務品質の維持向上に努めています。

## 2.3 日常運航に直接携わる要員の定期訓練・定期審査

### 2.3.1 運航乗務員

運航乗務員は、定期的に訓練・審査を受ける事を航空法により義務付けられています。定期訓練は、学科訓練、CRM訓練\*1、緊急・保安訓練、技能訓練、LOFT\*2等からなっており、操縦技倆・知識、操作手順、異常事態への対処・回復能力の維持・向上を目的としています。

また、定期訓練に加えて、運航乗務員としての知識・能力を確認するために、定期審査としてシミュレーターを使用した技能審査と運航便における路線審査を実施しています。

#### \*1 CRM (Crew Resource Management) 訓練

ヒューマンエラーの防止能力維持・向上のために、利用可能なすべてのリソース（運航乗務員や客室乗務員、地上の運航従事者、整備士、航空管制官等の人的リソースの他、計器等の表示情報、装置機器類の機能等）を効果的に活用して、運航の安全及び品質を確保することを目的とした訓練。

#### \*2 LOFT (Line Oriented Flight Training)

シミュレーターを使用し、実際の運航において発生する可能性のある異常状態や緊急状態を模擬し、乗務員間の連携をはじめとしたCRMを実践に生かす能力の向上を目的とした訓練。

## 2.3.2 客室乗務員

客室乗務員は、客室における保安要員としての役割を担っています。そのためにすべての客室乗務員は必要な訓練を受け、審査に合格した後、乗務資格を得ており、またその資格を維持するために定期的に緊急総合訓練を受けています。

定期緊急総合訓練は、各種緊急事態・緊急着陸水訓練、保安訓練、CRM 訓練、非常用装備品取扱い、非常口操作訓練等からなっており、客室乗務員としての職務遂行に必要な知識・能力の維持・向上を目的としております。

また、必要な知識・能力が維持されていることを確認するための定期審査を実施しています。

## 2.3.3 整備士

航空機の機体、エンジン、諸システムや装備品の整備を行うためには高度で専門的な知識と経験が必要です。これらの業務に直接携わる整備士は、航空法で定められている国家資格を機種毎に取得する必要があります。

弊社の整備士はこれらの資格を取得するための訓練に加え、整備の知識・能力を維持・向上させるために定期訓練を実施しています。

弊社の整備士に関する主要な定期訓練の概要は以下のとおりです。

- ① 確認主任者定期訓練（2年毎）  
航空法規・社内規定の変更点、不安全事故、故障事例等に関する知識。
- ② 整備員定期訓練（2年毎）  
確認主任者資格を有しない整備士に対する訓練で、内容は確認主任者定期訓練に準じます。  
航空法規・社内規定の変更点に関する知識や、特別周知事項。
- ③ 整備スタッフ定期訓練（2年毎）  
航空法規・社内規定の変更点に関する知識や、特別周知事項。
- ④ 領収検査員定期訓練（2年毎）  
部品等の購入、修理に係わる領収検査の知識
- ⑤ ヒューマンファクターズ定期訓練（3年毎）  
ヒューマンエラー、ヒューマンパフォーマンス、コミュニケーションに関する知識。

## 2.3.4 運航管理者

運航管理者（ディスペッチャー）は、運航乗務員と協議して各運航便をどのように飛行するかを決定、管理する役割を担っています。

運航管理者は国家資格が必要で、資格取得後、その知識・能力を維持・向上させるために毎年、定期的に訓練を実施しています。

弊社の運航管理者に関する定期訓練の内容は以下のとおりです。

- ① 航空法、諸規則の改正、変更についての知識付与
- ② 冬期運航等、運航阻害要因に係るリフレッシュ訓練
- ③ 新しいシステムや運航方式に関する知識付与
- ④ DRM 訓練

\* DRM (Dispatcher Resource Management) 訓練  
運航乗務員の CRM 訓練と同様の目的で行う訓練。

## 2.4 日常運航で発生した不具合の把握と対応

### 2.4.1 不具合の把握と対応

日常運航で発生した不具合については、各生産部門（運航、運送、整備）で抽出・報告することを規定化しており、その報告に基づき、部門内で状況の把握に努め、原因究明・対応策の検討を行うと共に部門内の周知を図ります。また、必要に応じて他部門との情報の共有・業務改善等を実施します。

また、これらは必要に応じて安全管理担当部署に伝えられ、社内における情報の共有を図ると共に、全社的視点に立った安全対策が検討・実施されます。

### 2.4.2 安全情報

各部門で規定している主要な報告には以下のものがあります。報告すべき事項等が具体的に規定されており、対象事象が発生した場合には速やかに報告書が提出され、所定の手続きによって処理されます。

- |              |  |
|--------------|--|
| ① 運航乗務員の報告   | : Captain Report 及び Air Safety Report                          |
| ② 客室乗務員の報告   | : Irregularity Report/Unruly behavior Report                   |
| ③ 運航管理者の報告   | : Dispatcher Report  |
| ④ 整備士の報告     | : Trouble Report   |
| ⑤ 旅客業務の報告    | : Irregularity Report / Service Report/ Unruly Behavior Report |
| ⑥ 空港ハンドリング業務 | : ランプ内不具合事象報告書、不具合誘発事象報告書                                      |
| ⑦ その他        | : 自発的安全報告制度による報告   |

### 2.4.3 現場へのフィードバック

情報の共有、再発・未然防止の徹底のため、安全管理担当部署が、必要に応じて関連する部署、要員に対して安全情報の事例紹介や対策を周知しています。

また、規程類、基準等の改善を要するものについては関連部門との調整を行い、所定の手順を経て改訂を実施しています。

### 2.4.4 会社としての不具合点の把握と対応

部門・部署毎による対応に加え、安全に係わる事項については、更に会社全体として以下の会議体等で、現状の把握・原因究明・課題の抽出・対応策の検討を行います。

- ① 安全推進委員会（6ヶ月に1回開催）  
安全に係る弊社の最高審議機関として、安全課題とその推進状況を把握し、必要に応じて組織横断的に課題解決に取り組みました。
- ② マネジメントレビュー会議（年1回開催）  
毎事業年度毎に社内の安全管理活動の結果を把握、評価して、次年度の課題対応方針や安全目標を決定しました。また必要に応じて安全管理体制の見直し、改善を審議、決定しました。

## 2.5 安全啓蒙活動

### 2.5.1 現状

弊社は2000年8月に運航を開始以降、事故・重大インシデントといった事象の経験をしていません。これは弊社の安全運航に対する努力の結果ですが、一方では、社外の事故・インシデントやその対応について真摯に学んでいかなければならないということを意味します。したがって、重要な社内啓蒙活動として、社外の情報入手やその周知に取組み、事故の悲惨さや、社会に対する責任の重さを少しでも実感できるような情報の提供や機

会の設定に努めています。

新たな取り組みとして、2010年11月に弊社社員が引き起こした機内電子機器使用に係る法令違反に鑑み、2011年度から経営層及び全社員を対象にコンプライアンス教育を定期的実施することとしました。

また、航空法の改正に伴う新しい安全管理のあり方や概念を、安全管理規程に基づいて社内に周知・徹底し、従前からの要領や手順の見直しを行い、新たな安全管理体制の構築を行っています。

## 2.5.2 活動状況

安全啓蒙活動は、安全推進委員会及びその事務局が主体となって推進しています。

弊社における具体的な活動事例は以下のとおりです。

- ① 毎年7月を「航空安全推進・航空保安強化月間」と定めて、下記のようなキャンペーンを実施しています。
  - ・社長の職場巡視、安全講話、職場懇談
  - ・大手航空会社安全啓蒙活動への参加
- ② 航空安全誌「Safety IBEX」の発行  
 原則として年2回、安全推進委員会が社内向け冊子として社員全員に配布していますが、2010年度はNo. 10、11を発行しました。主な内容は次の通りです。
  - ・事業本部各部長からの安全に係るコメント
  - ・海外でのCRJ機事故及びインシデントの内容紹介
  - ・職場業務紹介
  - ・社内各部門からの運航や安全に係る寄稿
  - ・運航障害事例の発生傾向分析
  - ・安全推進及び監査活動報告
- ③ 安全講習会、セミナー等の紹介、参加
- ④ 大手航空会社安全教育研修受講

## 2.6 使用航空機の情報

カナダのボンバルディア社製の50人乗りの双発ジェット機、CL-600-2B19型（通称：CRJ100/200）4機に加え、70人乗りの最新鋭機のCL-600-2C10型（通称：CRJ700）2機を導入しております。

機種	機数	座席数	導入開始時期	平均機令	年間平均飛行時間	年間平均飛行回数
CL-600-2B19	4	50	2000.6	12.68	1,958	2,277

機種	機数	座席数	導入開始時期	平均機令	年間平均飛行時間	年間平均飛行回数
CL-600-2C10	2	70	2009.7	1.33	2,175	1,686

### 3. 2010年度の運航実績

2010年度は、当初はCRJ100/200が4機とCRJ700が1機、同年7月からはCRJ700をさらに1機追加した計6機体制で運航し、就航便数は11,376便、総飛行時間は12,183時間でした。

2000年8月7日の初便就航開始から2011年3月31日までの総就航便数は78,113便、総飛行時間は81,760時間となります。その間において事故及び重大インシデントを起こすことなく安全運航を堅持しています。

#### 3.1 輸送実績

(2010/4/1 ~ 2011/3/31)

路線名	運航便数 (回)	旅客数 (人)	旅客人キロ (千人・Km)	備考
伊丹－仙台	921	30,008	22,986	ANA 共同運航便含む
伊丹－福島	3,356	112,660	68,723	同上
伊丹－大分	362	13,901	6,422	同上
伊丹－福岡	343	13,895	8,031	同上
仙台－札幌	689	29,071	19,303	同上
仙台－小松	675	24,670	14,827	同上
仙台－広島	687	37,367	37,422	同上
仙台－福岡	1,130	63,136	79,299	同上
成田－札幌	179	6,966	6,548	同上
成田－仙台	680	22,524	9,798	同上
成田－小松	1,165	31,175	20,108	同上
成田－広島	1,189	39,028	35,047	同上

#### 3.2 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発生状況と対応

航空法第111条の4に規定されている「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」に関する弊社の発生状況は以下のとおりです。

##### 3.2.1 事故（航空法第76条第1項各号に定められている事故）

2010年度の該当事例は 0 件。（運航開始以来ありません。）

##### 3.2.2 重大インシデント（航空法第76条の2に定められている事態）

2010年度の該当事例は 0 件。（運航開始以来ありません。）

##### 3.2.3 その他の安全上のトラブル

（航空法施行規則第221条の2第3号及び第4号に定められている事態）

2006年10月1日から施行された航空法の改正により、従来の航空事故、重大インシデントに加えて新たに「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」を国に報告する事が義務付けられました。

(参考) 対象となる事態は事故、重大インシデントの他、次の通りです。

- (1) 航空機の航行中に発生した次の事態
  - ① 航空機の構造が損傷を受けた事態（法規に定める小修理、大修理に該当するもの）
  - ② 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状態となった事態
  - ③ 非常用の装置又は救急用具が正常に機能しない状態となった事態
  - ④ 運用限界の超過又は予定された経路もしくは高度からの著しい逸脱が発生した事態
  - ⑤ 上記の他、緊急の操作その他の航行の安全上緊急の措置を要した事態
- (2) 上記(1)の他、以下の事態
  - ① 航空機の構造の損傷
  - ② 非常用装置の故障
  - ③ 装備品又は部品の誤った取り付け
  - ④ 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

なお、これらの事態に該当するか否かを判断する指針が航空局の通達に詳細に定められています。

2010年度は16件発生しました。発生事象の概要は以下のとおりです。

発生日	事態の概要
2010/5/1	降下中、航空機衝突防止装置の回避指示に従って回避操作を行った。(注1)
2010/6/5	進入中、脚下げ操作を実施したが、左主脚が正常に下りていないことを示す表示があったため復行した。
2010/6/5	進入中、脚下げ操作を実施したが、左主脚が正常に下りていないことを示す表示があった。
2010/8/31	離陸後、脚上げ操作を実施したが、前脚の格納扉が閉じていないことを示す表示があったため引き返した。
2010/9/3	着陸後の点検で、右エンジン上部の覆いがなくなっているのを発見した。(注2)
2010/9/24	進入中、後方貨物室ドアの施錠の不具合を示す計器表示があった。
2010/10/7	上昇中、航空機衝突防止装置の回避指示に従って回避操作を行った。(注1)
2010/10/27	巡航中、航空機衝突防止装置の回避指示に従って回避操作を行った。(注1)
2010/12/16	進入中、被雷により水平尾翼等が損傷した。着陸には問題なかった。
2010/12/27	着陸時、ステアリングが不作動のため誘導路上で停止した。
2010/12/27	運航整備中、右主翼前縁に損傷を発見した。
2010/12/29	進入中、被雷によりレドーム等が損傷した。
2010/12/29	離陸後、客室乗務員席の腰ベルトが外れた。
2011/1/5	進入中、被雷により右主翼ウイングレットが損傷した。
2011/1/15	上昇中、被雷により胴体前方リベット及び右主翼ウイングレットが損傷した。
2011/3/11	上昇中、航空機衝突防止装置の回避指示に従って回避操作を行った。(注1)

注1：航空機衝突防止装置（TCAS）は、周囲を飛行する航空機が定められた距離よりも接近する可能性がある場合、パイロットに危険を知らせ、自動的に回避操作を指示

(RA : Resolution Advisories) するものです。TCAS は、通常の管制指示に従った正常運航においても、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。上記の 4 件については、適切な回避が出来ており、深刻な事態につながるものではありませんでした。

注 2 : この事例は、整備時の作業品質が関連するものであったことから、整備士に対する再教育、整備作業環境や作業支援体制の見直し等の再発防止策を講じました。

## 4. 安全性維持・向上への取組み

### 4.1 輸送の安全確保のために講じた処置等

#### 4.1.1 国から受けた事業に係わる指導等

2010年度において事業改善命令、勧告等に係る事例はありませんでした。しかし、社員が着陸進入中に機内からデジタルカメラで写真撮影を行った、という機内の電子機器使用制限に違反する行為があったため、当局から文書による嚴重注意を受けました。

#### 4.1.2 輸送の安全確保のために講じたその他の処置

##### ① 安全管理体制の充実

2007年度に整備部門で整備改造認定事業場を取得し、2009年度には運航部門で指定本邦航空運送事業者の指定を取得して、安全管理体制を充実させています。

また、社内各部門における安全に係る規程や要領類について、IOSA\*の更新監査対応として、約900項目に及ぶ審査要件への適応性をより明確にするための改善・改定を行いました。

\* 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(IATA=International Air Transport Association)の安全監査プログラム

##### ② 安全推進活動

2010年度の安全推進に係わる主な活動は以下の通りです。

- ・ 安全推進委員会の開催
- ・ 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
- ・ ANA 安全教育センターでの社員安全教育の実施
- ・ 航空安全誌(Safety IBEX)の発行
- ・ 安全点検、安全行事の主管
- ・ 自発的安全報告制度の改善

##### ③ 社内及び委託先監査の実施と是正処置

社内及び委託先を含め45の事業部門に対して監査を実施し、3事業部門に対し各々1件の是正改善要求を行いました。

##### ④ 国際的なIOSAの認証取得

弊社では国内外の大手航空会社とコードシェア提携を行い、成田空港発着の国際線に接続させる国内線を運航しています。

米国の大手航空会社とコードシェア契約を締結するにあたり、国際基準の安全性及び品質を確保、保証する必要があることから、2008年度にIOSAの認証を取得しました。2010年には、2月22日から26日の間に実施された2年毎の更新検査に合格し、2010年7月18日付けでIATAにIOSAオペレーターとして登録更新されました。今年度は2回目の更新時期にあたり、2012年2月にIOSAの更新検査を受け、2012年7月の登録更新を予定しています。

## 4.2 2010年度の安全目標と実績

2010年度は全社共通の安全目標として「不安全要素の摘出及び解消」に取り組みました。

### 4.2.1 会社全体の目標と実績

全社共通安全目標	目標	実績
▶無事故記録の維持：事故・重大インシデント	0件	0件
▶不安全要素の摘出及び解消・低減（共通目標）（社内全体）	10件	12件

### 4.2.2 各部門の目標と実績

運航部門（運航部・客室部）	目標	実績
▶不安全要素の摘出及び解消・低減（共通目標）		
運航・客室部門における不安全要素の摘出	3件	5件
摘出された不安全要素の解消・低減の年度内実施	2件	4件
▶積極的な Assertion による安全運航の実施		
ヒューマンエラーによるイレギュラー運航（運航部）	0件	2件
ヒューマンエラーによるイレギュラー事象（客室部）	0件	0件

整備部門	目標	実績
▶不安全要素の摘出及び解消・低減（共通目標）		
整備部門内あるいは社内における不安全要素の摘出	6件以上	7件
摘出不安全要素の解消・低減策の年度内実施	3件以上	2件
▶ランプ内安全の確保		
労働災害	0件	0件
車輛事故等、地上サポート時の不具合	0件	1件
▶ヒューマンエラーの低減		
整備（作業/記録/検査等）の不備に起因する不具合	2件以内	9件
整備管理の不備に起因する不具合	1件以内	8件

運航サポート部門	目標	実績
運送部門		
▶運送室内における不安全要素の摘出及び解消・低減	2件	0件
▶委託先に対する品質管理業務の強化		
①教育訓練の強化		一部未実施
②業務検査の強化		実施
運航管理部門		
▶運航管理室内における不安全要素の摘出及び解消・低減	2件	0件
▶基本業務の徹底		
①教育訓練の充実		実施
②確認行為の徹底		実施

## 4.3 2011 年度の安全目標

2011 年度の会社の安全目標は以下の通りです。

### 4.3.1 全社の安全目標

安全目標	年度目標
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶無事故記録の維持：事故・重大インシデント</li> <li>▶不安全要素の摘出及び是正（共通目標）（社内全体）</li> <li>▶積極的なヒヤリ・ハット報告と情報の共有</li> </ul>	<p>0 件</p> <p>10 件以上</p>

### 4.3.2 各部門の目標と実績

運航部門		年度目標
運航部門	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶不安全要素の摘出及び是正（共通目標）                             <ul style="list-style-type: none"> <li>運航部における不安全要素の摘出</li> <li>摘出された不安全要素の是正</li> </ul> </li> <li>▶積極的な Assertion による安全運航の実施</li> <li>▶運航乗務員による迅速、的確な報告</li> <li>▶操縦室と客室との意思疎通</li> </ul>	<p>3 件以上</p> <p>2 件以上</p>
客室部門	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶不安全要素の摘出及び是正（共通目標）                             <ul style="list-style-type: none"> <li>客室部における不安全要素の摘出</li> <li>摘出された不安全要素の是正</li> </ul> </li> <li>▶客室乗務員による迅速、的確な報告</li> <li>▶操縦室と客室との意思疎通</li> </ul>	<p>2 件以上</p> <p>1 件以上</p>

整備部門		年度目標
▶不安全要素の摘出及び是正（共通目標）		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備部における不安全要素の摘出                             <ul style="list-style-type: none"> <li>ヒヤリハット Information Sheet で                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備</li> <li>・スタッフ</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・摘出された不安全要素の対策                             <ul style="list-style-type: none"> <li>摘出不具合の紹介</li> <li>摘出不具合の解消・低減策の実施</li> </ul> </li> </ul>		<p>1 件/月以上</p> <p>1 件/月以上</p>
▶ ランプ内安全の確保		
<ul style="list-style-type: none"> <li>労働災害</li> <li>車輛事故等、地上サポート時の不具合</li> </ul>		<p>0 件</p> <p>0 件</p>
▶ ヒューマンエラーの低減		
<ul style="list-style-type: none"> <li>整備（作業/記録/検査等）の不備に起因する不具合</li> <li>ならびに整備管理の不備に起因する不具合</li> </ul>		<p>再発不具合</p> <p>3 件以内</p>

## IBEX Airlines 安全報告書

---

運航サポート部門		年度目標
運送部門	<ul style="list-style-type: none"><li>▶不安全要素の摘出及び是正（共通目標） 運送室における不安全要素の摘出 摘出された不安全要素の是正</li><li>▶業務の見直し・改善 委託先からの各種レポートを分析し、その分析に基づいた業務の見直し・改善を図っていく。</li></ul>	2 件以上 2 件以上
運航管理部門	<ul style="list-style-type: none"><li>▶不安全要素の摘出及び是正（共通目標） 運航管理室における不安全要素の摘出 摘出された不安全要素の是正</li><li>▶標準業務要領の見直し 事業本部の仙台空港への移転・復活に合わせて標準業務要領の見直しを図っていく。</li></ul>	2 件以上 2 件以上