

安全報告書

(2022 年度)



この安全報告書は航空法第 111 条の 6 に基づいて作成し、弊社の安全への取り組みを皆様にご理解いただき安心してご搭乗いただくために公表するものです。

本報告書における内容は、特記ある場合を除き 2022 年 4 月 1 日から 2023 年 3 月 31 日までを対象期間としています。

2022 年度 安全報告書 発刊にあたって

平素より、ソラシドエアをご利用いただき、誠にありがとうございます。

弊社は、2022 年 8 月に就航 20 周年を迎え、同年 10 月には「北海道の翼」株式会社 AIRDO と共同持株会社リージョナルプラスウイングスを設立いたしました。新たな体制においても、「九州・沖縄の翼」としてのブランドを維持しながら、地元になくはならないエアラインを目指しております。

また、弊社では、安全理念において「安全は経営の基盤であり、航空輸送の原点」と位置付け、全社一丸となり安全を最優先とした運航の実施に取り組んでおります。

2021 年 9 月に、客室乗務員の飲酒検査に関する事案について、国土交通省より「厳重注意」という行政指導を受けましたが、二度と同様の事案を発生させないという決意をもって、社員全体で再発防止活動を徹底してまいりました。しかし、2022 年 7 月に、急な揺れに伴い客室乗務員が負傷する事故が発生し、運輸安全委員会による原因の調査を行って頂いております。

今後とも、経営陣はじめ社員一同、公共交通機関としての責任を自覚し、お客様から信頼していただける航空会社を目指して安全運航の維持に全力で取り組んでまいります。

新型コロナウイルス感染拡大の影響に加え、ロシアのウクライナ侵攻以降の資源価格等の上昇により、航空業界は厳しい状況が続いてきましたが、2023 年度に入り新型コロナウイルスの感染症法 5 類指定移行などに伴い、お客様のご利用は回復しております。弊社としては、AIRDO とともに協力して運航・サービス品質の向上を図りながら、引き続き安心、安全で快適な空の旅を提供し続けるべく努力する所存です。

この安全報告書は、航空法第 111 条の 6 に基づき、弊社における 2022 年度の安全に関する体制や運航の実態、全社としての取り組みなどを報告させていただくものです。

是非ご一読いただき、弊社の安全に対する取り組みなどをご理解いただくとともに、今後も変わらぬご支援をお願い申し上げます。

2023 年 8 月



株式会社ソラシドエア
代表取締役社長 高橋 宏輔

目次

1. 安全に対する基本方針	
1.1 安全理念・安全行動指針・経営理念	1
1.2 経営トップの安全に関するコミットメント	2
2. 事故・重大インシデント・安全上のトラブル等の発生状況	3
3. 輸送の安全を確保するために講じた措置	
3.1 国から受けた行政処分または行政指導	5
3.2 2022年度 安全指標／安全目標値の達成状況	5
3.3 2023年度 安全指標／安全目標値	5
4. 輸送の安全を確保するための体制	
4.1 安全管理システム	6
4.2 安全確保に関する組織と機能	7
4.3 各組織の機能及び役割の概要	8
4.4 整備作業の委託	9
5. 日常運航の支援体制	
5.1 訓練及び審査	10
5.2 日常運航におけるリスクマネジメント体制	12
5.3 アルコール対策への取り組み	14
5.4 新型コロナウイルス対策への取り組み	14
5.5 安全に関する社内啓発活動等の取り組み	14
6. 使用している航空機に関する情報	16
7. 運航状況に関する情報	16

1. 安全に対する基本方針

1.1 安全理念・安全行動指針・経営理念

弊社は『安全理念』と『経営理念』を掲げ、事業を行う上で『安全』を経営の基盤として位置付けています。会社運営及び業務の実施にあたっては、役職員一同が『安全理念』を念頭にそれぞれの職務に専念しています。この理念については各部室で掲示するとともに、カードに印刷して全社員に配布し、常に携行して日頃から安全に対する自覚と責任を持った行動をとることとしています。また、安全行動指針を設定し、社員としての行動の在り方や考え方を具体的に明示しています。

【安全理念】 最も重視すべき「安全」に対する考え方

- 安全は経営の基盤であり
航空輸送の原点である
- 安全の確保には相互信頼と良好な
コミュニケーションが必要である
- 社員は安全に対する責任を自覚し
絶えず努力しなければならない

Solaseed Air 

【安全行動指針（6カ条）】社員として遵守すべき行動のあり方・考え方

1. 「常に安全を最優先に行動します」
2. 「法令、規定を遵守し、確実に業務を行います」
3. 「円滑な意思疎通を図り、良好な信頼関係を築きます」
4. 「疑問は躊躇せず口に出し、出された意見は謙虚に受け止めます」
5. 「情報は速やかに報告し、組織を超えて共有します」
6. 「社内外の教訓に学び、常に技量を高め続けます」

Solaseed Air 

【経営理念】 企業経営における目的・基本方針

安全を経営の基盤とし、
サステナブルな企業経営と地域社会への貢献を目指す

- お客様の利用しやすい運賃とハートあるサービスの提供
- 地域社会および地域経済活性化への貢献
- 少数精鋭によるたゆまぬ経営努力と好い人材の育成

Solaseed Air 

1.2 トップの安全に関するコミットメント

経営の最高責任者である社長は、安全最優先に対する決意を「社長安全宣言」として掲げ、安全理念とともに各部室で掲示しています。

社長安全宣言

安全は経営の基盤であり航空輸送の原点です。

常に最高水準の安全を保ち、追求し続けることが、社会的責務であるとともに、私たちソラシドエアが航空会社として存立するための必須要件です。

如何なる環境変化にあっても、お客様の信頼を得、「地域」と「社会」と共に歩み続ける為には、社員全員が「安全」を最優先とする共通の価値観を持って、日々のオペレーションを始めとした全ての業務に向き合う必要があります。

安全を維持・向上する上でソラシドエアが最も重要視するのは、「社員の相互信頼と良好なコミュニケーション」です。全ての社員はどんなことでも自分の考えや思ったことを伝え、お互いが理解し尊重し合うことが重要であり、そのために私たち経営層や管理職層は相手の立場に立って相手の気持ちに共感することが大切です。その上で、航空会社の基本である法令や規則を守るのは勿論のこと、社会的要求に適切に対応していくことが必要です。

また、安全を維持・向上させるための体制強化や教育・啓発活動の充実に必要な投資を行っていきます。

安全は、私を含め社員一人ひとりの意識と行動によって着実に確保していくしかありません。日々、それぞれの職務に真摯に向き合い誠実に行動し、安全を確保していきましょう。

令和5年4月1日

株式会社ソラシドエア

代表取締役社長 高橋 宏輔

2. 事故・重大インシデント・安全上のトラブル等の発生状況

○航空事故（航空法第 76 条に該当する事例）

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をいいます。

2022 年 7 月 16 日、那覇空港から新石垣空港に向けて飛行中、機体が動揺した際に客室乗務員 1 名が負傷（骨折）する航空事故が発生しました。関係機関による事故調査に全面的に協力すると共に、社内の航空事故調査委員会を立ち上げ、原因究明を行い、同種事象の再発・未然防止に努めています。

○重大インシデント（航空法第 76 条の 2 に該当する事例）

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、非常脱出等の事態をいいます。

2022 年度に発生した重大インシデントはありません。

○安全上のトラブル（航空法第 111 条の 4 に該当する事例）

航空事故、重大インシデント以外の事態のうち、要因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、それ自体は航空機の安全な運航にはほとんど影響なく、直ちに航空事故や重大インシデントの発生につながるものではありません。

2022 年度に弊社が航空法第 111 条の 4 に基づき国に報告した「安全上のトラブル」は、運航中に発生したもの、整備中に発見されたものを含め合計 23 件でした。

○イレギュラー運航（国土交通省 航空局 安全部通達に該当する事例）

一般的に直ちに運航の安全に影響を及ぼすような事態ではありませんが、航空機の多重システムの一部のみに不具合が発生し、乗員がマニュアルに従って措置した上で、万全を期して、出発地への引き返しや目的地を変更する等の事態をいいます。

2022 年度に発生したイレギュラー運航は 2 件でした。

- ① 地上走行中、ブレーキ系統に不具合が発生したため、滑走路付近の誘導路上で停止した。
その後、滑走路の運用に支障がないことが確認されるまでの間、滑走路が閉鎖された。
- ② 地上走行開始直後にスポット周辺に停車していた車両と左主翼先端部が接触した。
安全上のトラブル（航空法第 111 条の 4 に該当する事例）

報告内容（概要）		件数
航空機構造の損傷等	地上走行開始直後に機体左側に停車していた車両と機体の左翼端が接触した事象	1
システムの不具合	対地接近警報装置（EGPWS ^{※1} ）の警報装置の故障	2
	航空機衝突防止装置（TCAS ^{※2} ）コンピューターの不具合	1
	制動装置の不具合	2
	自動操縦装置の不作動	1
	逆推力装置の不具合	2
非常用機器等の不具合	非常用装備品の不具合	1
制限値を超えた運航	管制指示高度の逸脱	1
	速度超過	1
	左右の燃料差における運用限界超過	1
警報装置等に基づく操作	航空機衝突防止装置（TCAS ^{※2} ）の指示に基づく操作	4
その他	医療品・医療用具を未搭載で運航した事態	1
	危険物の外装に不備のある状態での輸送	1
	輸送不可物品を搭載した状態で運航した事態 (2件共にお客様が携帯していた空間除菌剤 ^{※3} を機内で発見した事象)	2
	運用許可基準の誤適用	1
	整備部品の点検期限超過	1
合計		23

全ての発生事象において、詳細に原因を分析・特定し、必要な再発防止対策を行っています。
また機材不具合については、関連装置や機器の交換および機能点検を実施し、正常な状態であることを確認しています。

※1 対地接近警報装置（EGPWS）

航空機が地表や海面に接近した場合に運航乗務員に警報を発する装置ですが、危険がない場合でも地形により作動することがあります。これらは機器の指示に従って運航乗務員が適切な操作を行うことにより、安全上の問題が生じない設計となっており、いずれのケースでも機器の指示に従った適切な操作が行われています。

※2 航空機衝突防止装置（TCAS）

自機の周辺に他機が存在することを運航乗務員に知らせ、かつ回避操作を自動的に指示するものです。通常の管制指示による運航の場合でも、他機との位置関係等により作動することがあります。

※3 空間除菌剤の種類によっては腐食性物質として危険物の対象となります。

3. 輸送の安全を確保するために講じた措置

3.1 国から受けた行政処分または行政指導

2022年度はありません。

3.2 2022年度 安全指標／安全目標値の達成状況

安全指標	安全目標値	実績
航空事故・重大インシデント	0件	1件
航空法第111条の4義務報告 (ヒューマンエラーに起因する事態報告)	10,000運航回数あたり、 2.31件未満	10,000運航回数あたり、 2.86件
航空法第111条の4義務報告 (アルコールに関連する事態報告)	0件以上	0件

<達成状況>

(1) 航空事故・重大インシデント 1件

2022年7月16日、那覇空港から新石垣空港に向けて飛行中、機体が動揺した際に客室乗務員1名が負傷(骨折)する航空事故が発生しました。関係機関による事故調査に全面的に協力すると共に、社内の航空事故調査委員会を立ち上げ、原因究明を行い、同種事象の再発・未然防止に努めています。

(2) ヒューマンエラーに起因する事態報告 10,000運航回数あたり2.86件

2022年度は目標値を超えた実績となりました。同様の事象は二度と発生させないように再発防止策を実行し、発生件数の減少に努めてまいります。また、委託先管理の強化や対策の有効性確認を今後も確実に実施し、未然防止に取り組んでまいります。

(3) アルコールに関連する事態報告 0件

アルコールの影響下による業務の実施は、航空機の運航の安全性に大きな影響を及ぼしかねないことから、全社員が適正飲酒を徹底することで、再発・未然防止に努めていきます

3.3 2023年度 安全指標／安全目標値

安全指標並びに安全目標値を下記の通り設定しました。

安全指標	安全目標値
航空事故・重大インシデント	0件
航空法第111条の4義務報告 (ヒューマンエラーに起因する事態報告)	10,000運航回数あたり、2.23件未満
航空法第111条の4義務報告 (アルコールに関連する事態報告)	0件

安全理念にある「安全は経営の基盤であり航空輸送の原点である」として、「事故・重大インシデント0件」を設定しました。「ヒューマンエラーに起因する事態報告」については、更なるヒューマンエラーの発生防止の強化を図ることといたします。また、「アルコールに関連する事態報告0件」については、再発防止ならびに意識改革の徹底等に取り組み、引き続きお客様の信頼回復に向けて全社員一丸となって取り組んでまいります。

4. 輸送の安全を確保するための体制

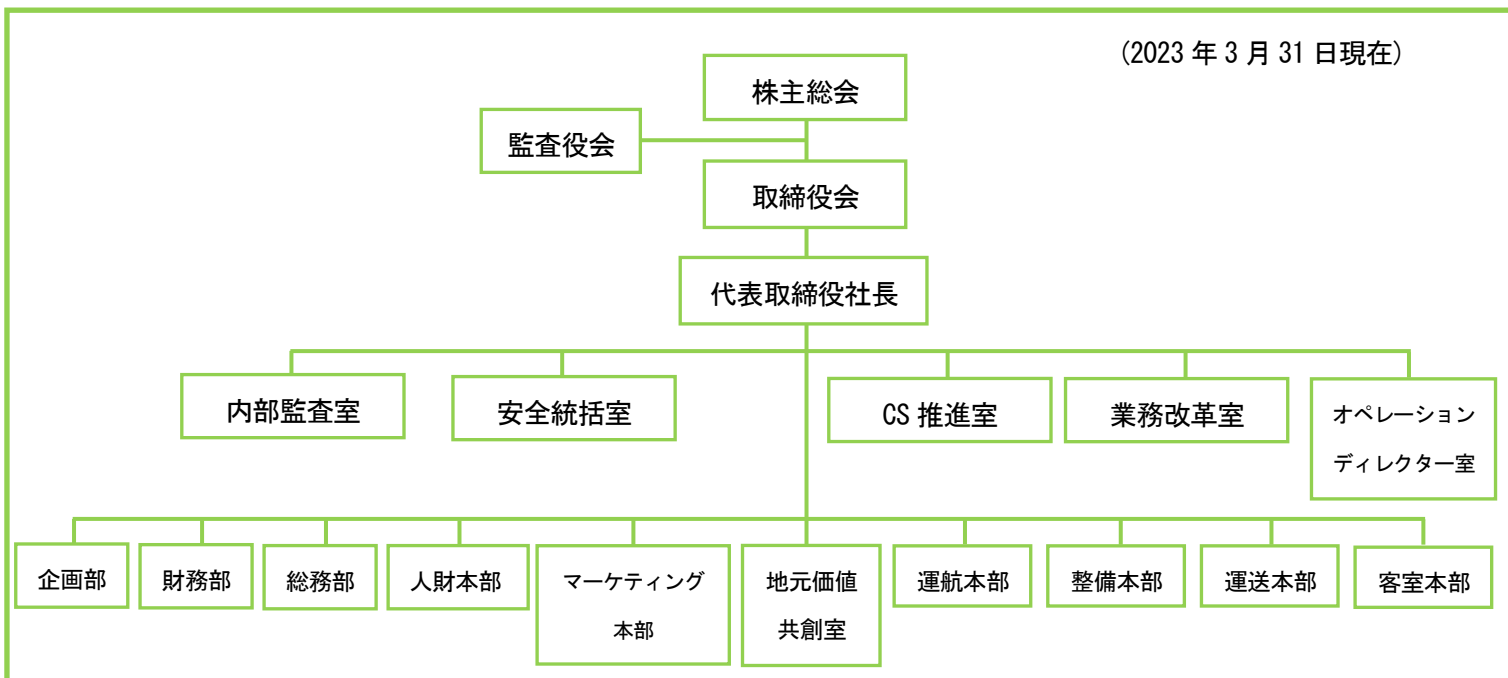
4.1 安全管理システム

航空法第103条の2に基づき、安全統括管理者を選任するとともに、輸送の安全を確保するために遵守すべき事項を「安全管理規程」に定めています。「安全管理規程」には、安全管理システムを有効に機能させるための安全方針、組織体制、実施方法等を明記しています。

航空輸送の安全に組織的に取り組む「安全管理体制」を以下の通り構築しています。

- ① 最高経営責任者は、安全理念、社長安全宣言を掲げ、これを実現するために深く関与します。
- ② 安全目標を達成するために、業務手順を明確にし、必要な組織体制を構築します。
- ③ 航空の安全に係る情報を体系的に収集し、要因分析、対策の立案（P:PLAN）、実行（D:DO）、評価（C:CHECK）、改善（A:ACTION）を継続的に行い、安全性の更なる向上を目指しています。

(1) 全体組織図



(2) 組織人員

組織体制において、航空運送事業者に必要な全ての機能を包含し、この機能を遂行するために必要な人員を下記の通り配置しています。

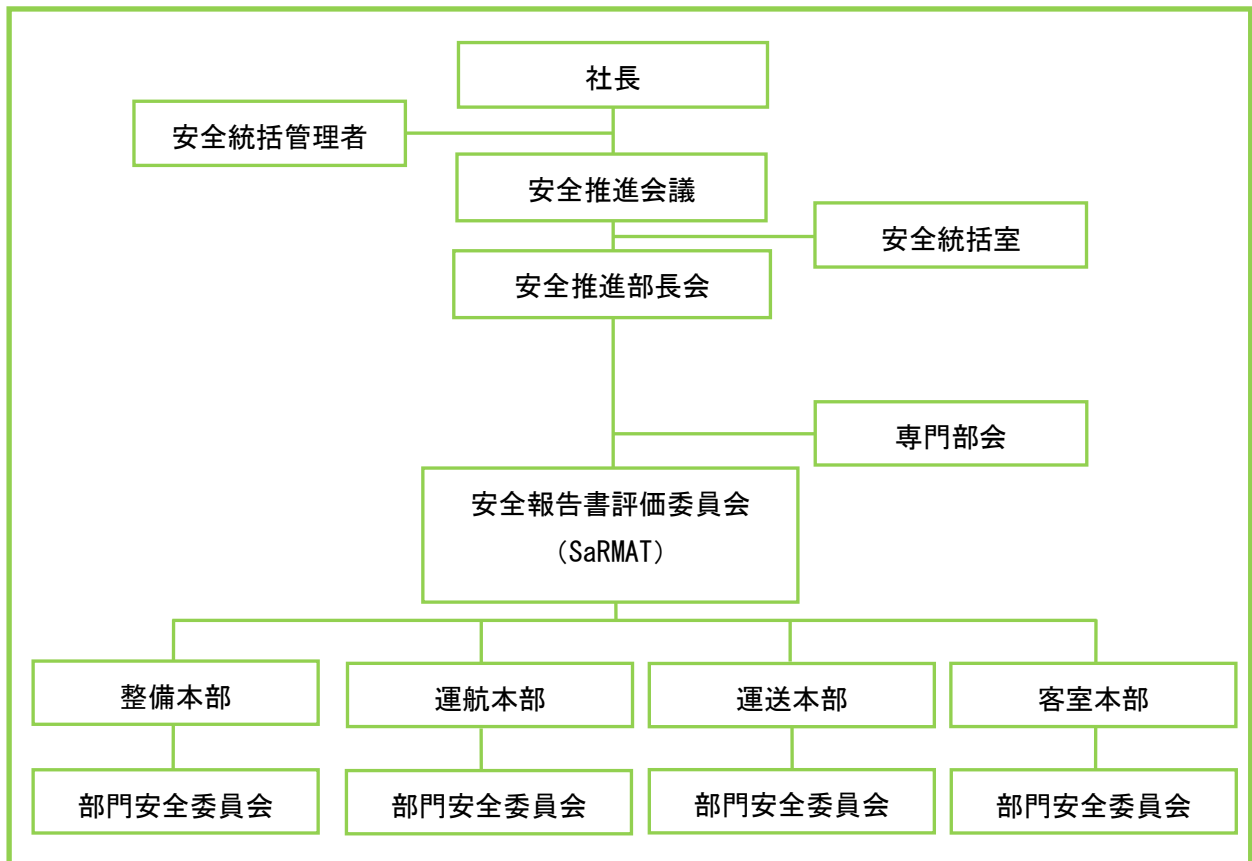
(2023年3月31日現在)

運航本部	整備本部	客室本部	運送本部	マーケティング本部	人財本部
202	148	311	151	29	19
財務部	総務部	企画部	業務改革室	CS推進室	内部監査室
12	13	16	4	4	2
安全統括室	オペレーションディレクター室	地元価値共創室			
16	6	8			

4.2 安全確保に関する組織と機能

弊社は、安全管理の取り組みを統括的に管理する「安全統括管理者」を選任し、安全に関する最高の審議機関として社長を議長とした「安全推進会議」を設置しています。また、下部機構として各部門の部室長により構成される「安全推進部長会」を設置しています。

各本部はそれぞれの部門内に安全に関する会議体を設け、安全目標の設定、安全施策の策定及び実行状況の把握を行う安全推進体制を構築しています。



① 安全推進会議

運航の安全と品質に係る最上位機関として、社長が議長を務め、安全統括管理者、役員及び各部門責任者（本部長）により構成されています。安全に関する重要な方針の決定、リスク管理に基づく安全施策・安全投資の決定、安全体制に関わる監視、提言、勧告を行います。

② 安全推進部長会

安全推進会議の下部機関として、各部門の実務責任者（部室長）が原則月1回参集し、日常運航で発生する課題等の部門横断的なモニターと解決や、安全の取り組みに関する進捗状況の確認を行っています。

③ 安全報告書評価委員会 (SaRMAT/Safety Report Monitoring & Analysis Team)

各部門に配置されたリスクマネージャーが原則月1回参集し、部門毎で提出される安全に関する報告書を横断的に評価し、全社的な安全課題やリスクの洗い出し、未然防止を行います。

直接運航に携わる各職種の人数（運航及び整備に係る委託先の人数は除く。）

職種	人員数
運航乗務員	134名
客室乗務員	287名
整備従事者	88名（うち確認主任者等52名）
地上運航従事者	25名（うち運航管理者10名）

（2023年3月31日現在）

4.3 各組織の機能及び役割の概要

(1) 安全管理の統括

① 経営の最高責任者（社長）

事業運営と安全優先の基本方針・安全理念及び安全宣言を社内に明示し、安全施策・安全投資の決定を行います。また年度毎に安全に関するマネジメントレビューを行い、安全管理システムの継続的な改善を図っています。

② 安全統括管理者

安全管理システムの継続的な改善を推進し、安全の監視を行い、安全に関する事項について社長に直接報告、助言します。

③ 安全統括室

会社の安全方針に基づき、安全管理システムの推進と継続的な改善等を具体的に指揮し、各課題について社内外の諸機関との調整を行っています。また、対象部門に対し内部安全監査、整備監査、保安監査を定期的実施し、全社的な課題の抽出や助言等を行っています。

(2) 運航本部

運航本部は、機長、副操縦士などの運航乗務員と、運航乗務員の乗務スケジュールならびに操縦士の養成や技量維持のための訓練・審査、そして航空機を操縦するための規程・基準の設定、改廃など、航空機の運航に関わる業務を担当する地上スタッフで構成されています。

(3) 整備本部

整備本部は、航空機を安全に運航するために常に機材の品質を最良の状態を提供できるように出発前整備を含む定例整備、非定例整備および特別整備を行う整備士と、整備作業を実施するための基準となる規定類の設改定、整備計画の作成、部品管理等の整備管理業務を担当するスタッフで構成されています。

(4) 運送本部

運送本部は、運航ダイヤ調整、旅客業務、運航管理業務、出発・到着便の地上支援業務を担当し、ダイヤ担当、旅客案内担当、地上運航従事者及びその支援を行うスタッフで構成されています。

(5) 客室本部

客室本部は、客室乗務員及び客室乗務員の乗務スケジュールの策定・管理ならびに客室乗務員の養成や技量維持のための訓練・審査、そして客室乗務員の業務を行うための規程・基準の設定、改廃など、客室乗務員の業務に関わる地上スタッフで構成されています。

4.4 整備作業の委託

弊社では、日常運航において実施される点検整備ならびに特別指示による点検や不具合修復のための整備については自社またはANA JVに委託して行っています。定期的に行う重整備については国内、海外の整備会社へ委託を行っていますが、委託管理、技術管理、部品管理、更に最終的な検査については、整備本部の弊社社員が行っています。

(主な委託先)

機体	ANA JV (日本)
	MRO Japan (日本)
	STAECO (中国)
	EGAT (台湾)
エンジン	MTU Maintenance Zuhai (中国)
装備品	ST Aerospace Engineering (シンガポール)
	Honeywell Aerospace Singapore (シンガポール)
	(株)ジャムコ (日本)
	Goodrich Asia Pacific (香港)



5. 日常運航の支援体制

航空機の安全運航は、委託先も含めてさまざまな職種の人達の協力によって確保されています。中でも運航に直接携わる社員については、国家資格など必要な資格を取得するための教育訓練だけでなく、資格取得後も引き続き必要な技量や知識を維持するため、定期的に教育訓練を行い技能レベルの確認を行うよう体系的に規定化しています。

5.1 訓練及び審査

(1) 運航乗務員(機長/副操縦士)

運航乗務員は、定期的に訓練を受け技量維持・向上を図っています。定期訓練は学科訓練、CRM訓練^{※1}、非常救難対策訓練、危険物教育訓練、フライトシミュレーターを使用したの技能訓練などがあり、技量や知識、異常事態への判断・対応能力の向上を図っています。

そして、それぞれの任務遂行に必要な経験、知識及び能力を有していることを評価・判定するために、国土交通大臣から認定を受けた社内の査察操縦士による審査を受けています。審査は、シミュレーターによる技能審査と、路線での実地審査をそれぞれ年1回実施しています。このうち定期審査およびシミュレーターによる定期訓練については、2023年度よりCBTAプログラム^{※2}により実施しています。

また、毎年、指定航空身体検査医による検査を受け、有効な航空身体検査証明を保持するとともに、健康管理部門と連携し心身の健康状態を万全の状態に維持しています。

※1 CRM (Crew Resource Management) 訓練

安全運航を達成するために、操縦室内で得られる利用可能なすべてのリソース（人、機械、情報など）を有効かつ効果的に活用し、乗務員のトータルパフォーマンスを向上させる訓練。

※2 CBTA (Competency-Based Training and Assessment) プログラム

実運航に即した実践的な訓練・審査を行うことにより、運航乗務員として求められる Competency を付与するとともに、安全上の支障を及ぼす事態を未然に防ぐという予防安全の観点から、運航乗務員による Threat and Error Management (TEM) の向上を図り、運航品質をより高めることを目的とした訓練・審査プログラム。



シミュレーターを使用した技能訓練



下地島空港での実機訓練

(2) 客室乗務員 (Cabin Attendant)

客室乗務員は、機内においてお客様の安全を確保するための重要な役割を担っています。

・初期訓練/定期訓練（緊急対策など）

初期訓練では、客室乗務員として約2か月に亘って座学訓練、実技訓練、OJTを実施し、合格した者が客室乗務員として発令されます。また、客室乗務員発令後は、年1回定期的に各種緊急事態を想定したシミュレーションや日常保安業務の確認を実施し、知識・技量の維持・向上に努めています。

・上級救命講習

機内で急病人発生時の救命措置を迅速かつ適切に処置するため、人工呼吸やAED（自動体外式除細動器）などの機器操作方法を習得します。なお、弊社の客室乗務員は全員、上級救命技能認定を受けています。

・CRM教育（Crew Resource Management）

安全運航を達成するために、利用可能なすべてのリソース（人、物、情報など）を有効かつ効果的に活用するための教育を定期的実施しています。

・危険物教育訓練

危険物の航空輸送における安全性を確保し、安全な危険物輸送を遂行することを目的としてICAO(International Civil Aviation Organization)の技術指針、IATA(International Air Transport Association)の規則書及び日本の航空法をもとにした訓練を定期的実施しています。



客室乗務員

(3) 地上運航従事者

地上運航従事者は航空機の運航を地上から支える役割を担っています。航空機運航の知識だけでなく気象情報など、運航全般に対する知識と経験が求められるため、定期的に訓練・審査を実施し、技量維持に努めています。

・定期訓練

地上運航従事者の知識・技量の維持のため、年1回定期訓練を実施しています。内容は地上運航従事者として必要な知識、技量の確認と安全教育（DRM/Dispatch Resource Management）に分けられます。DRMとは、地上運航従事者間および地上運航従事者と運航乗務員、整備士などとのコミュニケーションスキルを向上させ、ヒューマンエラーを防止することを目的とした訓練です。



運航管理業務

・飛行慣熟訓練

運航管理者は運航乗務員の職務、関連空港における業務及び管制方式を体験することによって、運航管理業務の質的向上を図るため、毎年1回、運航便のジャンプシート（操縦室内の補助席）に搭乗します。

・定期審査

地上運航従事者の資格に求められる責任及び任務の遂行に必要な知識、技量の確認のため査察運航管理者により書面、口述、実技等による定期審査を年1回実施しています。

(4) 整備従事者

整備士は、航空機を安全に運航させるために、技術の進歩とともに高度に発展した機体構成部品が正常に機能しているかの点検・整備を行っており、専門的な知識や能力、経験が必要です。社内にて整備業務経験を積みながら、国家資格の一等航空整備士、一等航空運航整備士等の資格を取得し、更に社内での訓練、実務経験を重ね、審査に合格することによって社内資格が付与されます。

・ 定期訓練

全ての整備従事者は、航空法や社内規定類の確認、安全上の支障となる重要不具合事例の振り返りなど、必要な知識の維持向上を図るため、資格に応じた定期訓練を2年毎に実施しています。



整備作業

5.2 日常運航におけるリスクマネジメント体制

運航の安全確保のために、日常的に発生した不安全事象やヒヤリ・ハット事象に対してリスク評価を行い、そのリスクレベルに応じてタイムリーに対策を行います。

(1) 報告制度

運航の実態を日常的にモニターし、現場から報告される情報をもとに要因・傾向分析を行うことで根本的な対策に繋がっています。各社員が気付いた安全上の課題など、会社は報告しやすい環境を整備しています。

■義務報告制度（航空法ならびに社内規定に基づく報告）

航空機の運航に直接携わる社員に対し、安全に影響を及ぼす事象について速やかに報告を行うことを求め、安全対策に活用しています。

運航乗務員	CAPTAIN REPORT	航空法、電波法および航空局通達により求められた報告
	AIR SAFETY REPORT	通常とは異なる運航状況が発生した場合の報告
客室乗務員	CABIN ATTENDANT REPORT	運航中に客室内で発生した通常とは異なる事象の報告
地上運航従事者	地上運航従事者報告書	航空機の運航中および各基地で発生した通常とは異なる運航状況の報告
空港ハンドリング作業員	事故報告書	ランプ内において機材、車両、空港運用施設、設備の損傷等が発生した場合の報告
	GH レポート	作業中に安全性を阻害し、ランプ事故を発生させる恐れのある場合等の作業不具合報告
	貨物ハンドリングレポート	貨物ハンドリングに起因した、危険物に関するイレギュラリティ、重量不正、床面強度を超過した搭載が発生した場合の報告
旅客係員	KD レポート	旅客取扱業務において運航の安全に影響する事象が発生した場合の報告
整備士	品質不具合報告書	航空機の整備作業において、ヒューマンファクターズに起因する不具合が発生、または発見した場合の報告

■自発報告制度

全役職員が日々行う業務の中で経験したヒヤリとしたことやハツとしたことを積極的に収集、共有することで、不安全事象の未然防止に繋がっています。2022年度は全社で500件を超える提出がありました。

(2) 飛行記録解析プログラム（FOQA：Flight Operational Quality Assurance）

全ての運航便における飛行記録データを収集、解析することで、日常運航の傾向を把握し、必要に応じタイムリーな予防措置を行っています。また分析されたデータを基に、定期的に報告書にまとめ、関係者に共有することで、安全運航の維持と運航品質の向上に繋がっています。



飛行解析画面

(3) 監査

①社内安全監査

会社の安全管理体制が有効に機能しているか各部門・空港支店・委託先に対し、原則年1回の頻度で社内安全監査を実施しています。また、監査員は必要な教育を受け発令された者が独立した立場で客観的に監査を実施すると共に、定期的な訓練や合同会議を通じて監査員としての専門性と力量の向上に努めています。

②ANA コードシェア監査

弊社はANA社とコードシェア（共同運航）を行っています。国際的な監査基準（IOSA基準）に沿って弊社の安全水準が満たしているかを確認するため、2年に1回、ANA社によるコードシェア監査を受審しています。

(4) 安全マネジメントレビュー

弊社の安全管理システムが有効に機能しているかの評価を行う場として、社長をはじめ経営層が参画する安全マネジメントレビューを実施しています。評価結果を基に、次年度の安全目標の策定や必要に応じて安全方針の再設定を行うなど、弊社安全管理システムの継続的改善を図っています。

(5) 事故・インシデント調査会

航空機に関わる事故や重大インシデントの発生、または事故や重大インシデントになりえる不安全事象が発生した場合に、安全推進会議議長の指示で設置し、公的機関の調査とは別に社内での独自の調査を行い、速やかに原因を究明すると共に不安全要素の排除と事故の防止を目的としています。

(6) 航空機事故総合模擬演習

航空機事故やハイジャックなど、運航に関わる危機や大規模災害等が発生した場合に適切に対応できるよう、全社における模擬演習を毎年実施しています。

5.3 アルコール対策への取り組み

国の通達に定める飲酒検査（運航乗務員、客室乗務員、整備従事者および地上運航従事者が対象）を行い、アルコールの影響が無いことを日々組織的に確認しています。また、安全統括管理者が委員長を務めるアルコール対策委員会を定期的開催し、各対象部門が行う検査の適切性の確認・全社的な適正飲酒文化定着に向けた取り組みを行っています。

5.4 新型コロナウイルス対策への取り組み

ご搭乗から機内、目的地へのご到着まで、以下のような徹底した衛生管理を行いました。

- ①機内の空気循環
- ②機内の客室消毒
- ③客室乗務員のマスク・手袋の着用
- ④地上係員のマスクの着用
- ⑤受付管理アプリを導入による、チェックインカウンター前の行列解消



受付管理アプリ

5.5 安全に関する社内啓発活動等の取り組み

(1) 社長・安全統括管理者による職場安全巡視、管理職による職場安全点検



職場安全巡視

社長・安全統括管理者が夏季と年末年始の多貨客期前に社内各部門および全空港支店を巡視し、各部門の安全目標に対する取り組み状況の確認・把握や連絡体制の確認、また直接現場に赴くことで社員とのコミュニケーションを図っています。日常においては管理職が空港内の現場に出て安全点検を行っています。

(2) 安全啓発委員会

会社の安全に関する啓発活動は、社内各部門から選出された社員によって構成される安全啓発委員会が主体となって、全社的規模で以下の活動を行っています。



安全誌 Safety+

①安全啓発誌「Safety+」の発刊

Safety+（セーフティープラス）はリージョナルプラスウィングス設立記念号として、株式会社 AIRDO と共同で発行しました。グループ会社として航空安全を推進すべく、お互いの会社について理解を深める内容としました。

② Safety+（プラス）フォーラム 2022 の開催

安全文化の醸成・浸透を目的に定期開催しております安全集会「セーフティフォーラム」について、今年度は AIRDO 社と合同で「Safety+フォーラム」を開催しました。第1部では、「身近な機内安全」をテーマに両社の客室乗務員による機内安全の認識や緊急時における社員の取るべき行動について知識付与を行いました。



Safety+フォーラムの様子

第2部では 熊本大学名誉教授 吉田 道雄氏を講師にお招きし「元気で安全な組織づくり～悪魔の法則を乗り越えるために～」をテーマに両社におけるコミュニケーションの重要性や航空安全を追及するための組織・社員として意識する点を中心に講話頂きました。



キャンペーンポスター

(3) ヒヤリ・ハット キャンペーンの実施

2022年度は「アサーション」をテーマとし、年末年始にかけ集中的にヒヤリ・ハットキャンペーンを展開しました。また、期間中に過去事例を社内イントラネットで紹介することで、安全意識向上を図りました。

(4) アサーションへの取り組み

2018年度よりアサーションを全社的に取り入れています。アサーションはコミュニケーションツールの一つとして位置付けており、相手を尊重した上で「自分の意見・考え・気持ち」を「率直に・正直に・その場にふさわしく」表現することです。2022年度はアサーションや3H（初めて・変更・久しぶり）をテーマに「ソラシド Safety 川柳」を募集しました。

優秀作品は表彰し、金賞作品は、ポスターとして各事業所に掲示しました。



金賞作品ポスター

【動画でのアサーション事例紹介】

2022年7月25日から8月29日の多貨客期期間に安全啓発委員および社員が動画出演して、実際にあった「アサーション事例」を紹介して、風通しの良い職場づくりに努めました。



各部門の動画



6. 使用している航空機に関する情報

機種	機数	座席数	平均年間飛行時間	平均年間飛行回数	導入開始時期	平均機齢
B737-800	14機	174席(13機) 176席(1機)	2,841時間	2,011回	2011年7月	10年1ヶ月



7. 運航状況に関する情報

	輸送実績		運航便数
	旅客キロ	座席キロ	
宮崎-東京	289,587,771	580,408,257	4,275
熊本-東京	296,343,336	518,656,224	3,625
長崎-東京	233,671,491	425,208,573	2,841
鹿児島-東京	316,095,054	425,074,155	2,917
大分-東京	157,438,912	330,473,792	2,848
沖縄-東京	457,860,235	607,075,385	2,296
鹿児島-沖縄	42,260,016	73,735,208	1,410
宮崎-沖縄	23,381,980	42,785,072	724
神戸-沖縄	144,416,280	197,538,084	2,181
名古屋-沖縄	34,702,290	57,105,090	723
石垣-沖縄	59,191,632	121,807,152	1,934
福岡-沖縄	51,268,896	98,464,464	623
宮崎-名古屋	16,943,620	28,101,428	733
鹿児島-名古屋	18,374,382	32,819,514	732

旅客キロ： 有償で運送した旅客数と運送した距離(単位：キロ)を掛けたもの

座席キロ： 運送に使用する航空機の座席数と飛行距離(単位：キロ)を掛けたもの



2022 年度 安全報告書

株式会社ソラシドエア
安全統括室 安全推進部
