

*KAGOSHIMA
INTERNATIONAL
AVIATION*

安 全 報 告 書

(2022 年度)

KGK

本安全報告書は航空法第 111 条の 6 に基づいて作成したものです。

鹿児島国際航空株式会社

目次

1. 輸送の安全を確保するための事業運営の基本的方針に関する事項	3
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体制に関する事項	3
(1) 全体及び安全確保に関する組織の組織図	3
(2) 各組織の機能・役割の概要	4
(3) 航空機乗組員及び整備従事者の数	4
3. 日常運航の支援体制	
(1) 運航乗組員、整備従事者、運航管理担当者の定期訓練及び審査	4
(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	5
(3) 安全に関する社内啓発活動等の取組み	5
(4) 使用している航空機に関する情報	5
4. 法第111条の4の規定に基づく報告に関する事項	5
5. 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	5
(1) 航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態の再発防止のために講じた措置	5
(2) 国から受けた事業改善命令、厳重注意その他の文章による行政処分又は行政指導	6
(3) 輸送の安全に関する目標の達成度、安全に関する取り組みの実施状況、安全上のトラブルの発生状況等を踏まえた、当該事業年度における運送の安全の状況に関する総括評価	6
(4) 安全に関する具体的な取り組み目標	6

1. 輸送の安全を確保するための事業運営の基本的方針に関する事項
(規則第 221 条の 6 第 1 号)

基本方針

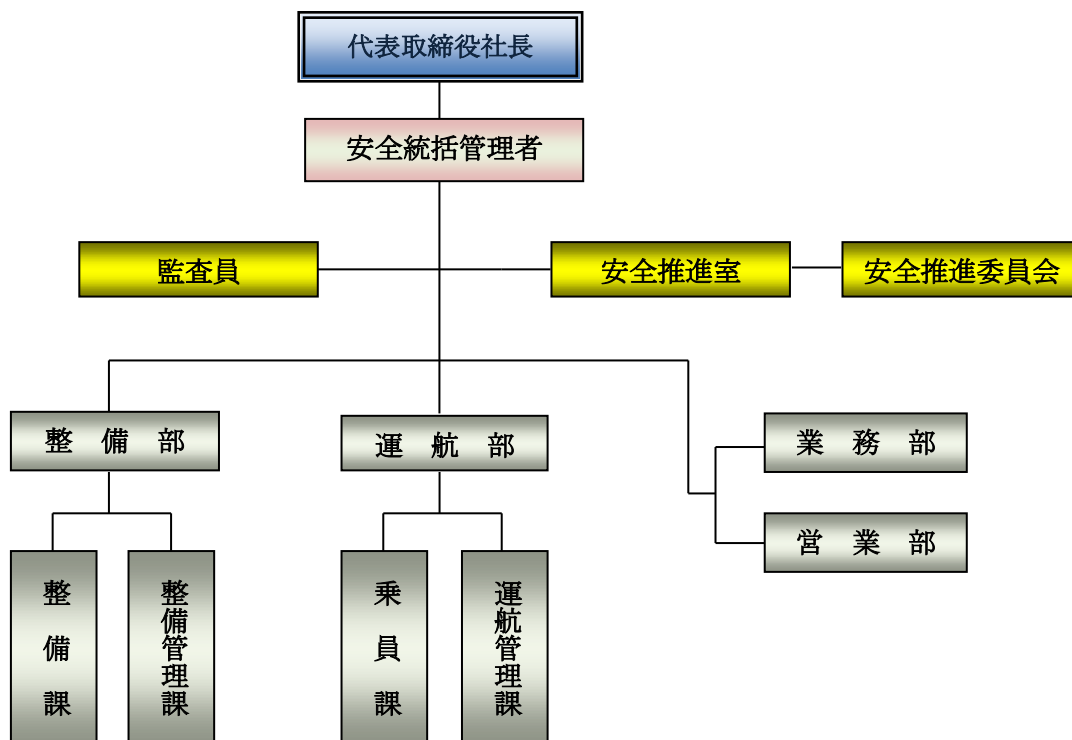
鹿児島国際航空(株)では何よりもまず安全を優先させて安定的安心な運航を行い、地域へ貢献し健全な事業運営を行います。

基本理念

- (1) 安全を経営の基本とし、すべての事業に安全を優先させます。
- (2) 組織全体、経営者から社員 1 人ひとりの責任の上に安全がある。
- (3) 安全確保には、相互の信頼と関係法令等の遵守が必要である。

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体制に関する事項
(規則第 221 条の 6 第 2 号)

(1) 全体及び安全確保に関する組織の組織図



(2) 各組織の機能・役割の概要

- 1) 代表取締役は会社の安全に関わる最高責任者です。
- 2) 安全統括管理者は会社内の安全管理の取り組みを総括的に管理する管理者です。
- 3) 安全推進室及び安全推進委員会は、会社の安全体制を向上させ、事故を防止し、運航の安全を推進するため、必要と認められる基本の方針を立案し、助言、勧告する為に設置されています。
安全推進委員会は、安全推進室が企画・運営し、安全統括管理者、安全推進室長、安全推進委員、その他安全統括管理者が必要と認められた者で構成され、2ヶ月に1回（基準）、緊急的、随時に委員会を開催します。
安全推進委員会での取組、立案、対策等の決議事項は、議事録として記録し、社員に周知します。

(3) 航空機乗組員及び整備従事者の数

航空機乗組員	整備従事者
19名	33名

運航管理担当者の数及び有資格整備士の数

運航管理担当者	有資格整備士
28名（運航管理兼務者 21名）	28名

3. 日常運航の支援体制

(1) 運航乗組員、整備従事者、運航管理担当者の定期訓練及び審査

国土交通省航空局で定める「運航規程審査要領：空航第 58 号」「整備規程審査要領：空機第 73 号」及び「航空運送事業及び航空機使用事業の許可及び事業計画変更の認可審査要領（安全関係）：国空航第 1 2 2 3 号、国空機第 1 3 6 2 号」に基づき実施しています。

（これらの規程については国土交通省航空局ホームページを参照下さい。）

(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

運航管理担当者を通じ、運航状況を常に把握し、気象情報、飛行空域、航空交通情報等を提供するなど、必要な援助を行っています。

飛行後に問題点等があれば、機長から運航状況の提供を受け、その内容を分析し関係者に通知します。

整備部門においても、問題点等の把握を行い、必要に応じ技術通報等を発行し周知させます。

(3) 安全に関する社内啓発活動等の取組み

毎朝全体のブリーフィングを実施し、全員が運航情報・気象情報・安全対策等を情報共有できる体制をとっています。

また、ニュース等により知り得た航空事故、インシデント等の情報は、社内周知を行い、必要に応じ教育を行い安全に対する意識を向上させています。

(4) 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	平均機齢	当社導入時期
アグスタ式 A109E	1機	8席	94時間	22年	2011年
アグスタ式 AW109SP	6機	7席	196時間	7年	2011年
ベル式 B206	1機	5席	39時間	33年	1989年
ベル式 B412EP	1機	15席	201時間	25年	1997年

合計機数：8機

合計平均機齢：28年

4. 法第111条の4の規程に基づく報告に関する事項

(規則第221条の6第3号)

・ジャッキアップ中の機体損傷について

(発生日時) 令和4年 12月 9日

(概要) JACK UP 作業中、機体左側を支える JACK の JACK アダプターが外れて直接 SKIN にあたり、荷重に耐えられなくなった SKIN が座屈して損傷した。

(原因) JACK UP 作業中、各ジャッキの状態を確認するために作業者を配置していたが、左側 JACK を監視していた作業者は、左側 JACK のセットが完了していると思い込み、JACK の状況を確認しなかった。

(処置) 航空機製造者に問い合わせを行い、修復方法を定める技術指示書の提供を受けた。当該技術資料に基づき、機体の修復作業を実施。航空機検査官により大修理を要する損傷と判断されたため、修理改造検査を受検。(令和5年4月25日合格)

(再発防止策)

- ・JACK UP 作業のチェックリストの策定
- ・JACK アダプター取付け状況確認の為、カラーマーキング施行
- ・若手社員向けリカレント訓練を実施

5. 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 (規則第 221 条の 6 第 4 条)

- (1) 航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態の再発防止のために講じた措置

該当なし

- (2) 国から受けた事業改善命令、嚴重注意その他の文章による行政処分又は行政指導

該当なし

- (3) 輸送の安全に関する目標の達成度、安全に関する取り組みの実施状況、安全上のトラブルの発生状況等を踏まえた、当該事業年度における運送の安全の状況に関する総括評価

2022 年度につきましては、無事故かつ重大インシデントゼロで年度を終え、目標を達成することが出来ました。しかし、インシデントが 1 件生じたことから、従業員一人一人が安全意識を更に高く持つことが必要だと考えます。また、社外のインシデント・事故等の情報を積極的に収集し社内の教育に取り組み、原因や再発防止の検討を安全推進委員会全体会議で話し合い社内総員に周知させ安全意識の向上を図ることができました。今後も安全運航を最優先に地域の発展に貢献することのできる事業運営に取り組んで参ります。

- (4) 安全に関する具体的な取り組み目標

2023 年度の当社の安全目標として以下のことを取り組み目標とします。

- 1) 輸送の安全確保が事業経営の根幹であり、事故等 0 を目指す。
- 2) PDCA サイクルを有機的に回して事故発生の危険因子を駆逐し、リスクマネジメントの更なる向上を図り、会社としてのハザードを特定する。
- 3) ハザードに対する察知能力を高め、安全に対する強い責任感と使命感、技術を備えた人材を育成する。