



2019 年度
安全報告書

ジェットスター・ジャパン株式会社

この報告書は航空法第 111 条の 6 に基づき、安全にかかわる情報を記載したものです。

はじめに

2019年9月27日、2名の当社パイロットによる乗務前のアルコール制限値超過事案を発生させてしまいましたことを深くお詫び申し上げます。当日、欠航4便・遅延10便が生じ、約2700人のお客様に多大なるご迷惑をおかけすることとなりました。同年11月29日に国土交通省航空局より業務改善勧告を受け、安全運航のための体制改善・強化に全社を挙げて取り組んでいます。

また、2019年12月14日、マニラ発成田行きのGK40便がニノイ・アキノ国際空港から出発時に、滑走路端にて機体の前輪および右主輪が滑走路面を逸脱し停止した事案が発生しました。当事案については、現在も当局によって調査中です。重ねまして、お客様をはじめ関係者皆様に多大なるご迷惑、ご心配をお掛けしましたことを心からお詫び申し上げます。

2020年に入ってからには新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、航空需要は著しく減少し、航空業界のみならず私たちの生活にかつてないほどの甚大な影響をもたらしました。世間では、感染の拡大を防止するべく、「With コロナ」時代に合わせた新生活様式の導入や新しい旅の形が提言されました。

当社においては、2020年6月からジェットスターグループ全体で感染拡大防止プログラム「Fly Well (フライウェル)」を導入し、空港・機内での感染を未然に防ぐため各種取り組みを徹底してまいりました。具体的な取り組み例として、お客様がスマートフォンやカウンターなどでチェックインを行う際、お客様の健康状態を確認するほか、機内では客室乗務員が定期的に化粧室を巡回し、新型コロナウイルスも含めて多数の細菌・ウイルスに対して効果が実証された指定の消毒液を使用してお客様が頻繁に触れる箇所を消毒しています。加えて、2020年10月から成田空港第3ターミナルに設置された自動手荷物預け機が稼働し、すでに提供している当社のオンラインチェックインシステムと併せてご利用いただくことで、搭乗手続きの完全セルフサービス化を実現しました。チェックインの自動化によりカウンター手前での待ち時間やソーシャルディスタンス（社会的距離の確保）を気にすることなく、接触感染や「3密」を回避して感染リスクの低減に貢献しています。

「新たな日常」生活の浸透に伴い、当社では「Fly Well」プログラムの改善・強化を積み重ね、お客様に今まで以上に安全で安心なフライトを提供できるよう努めています。お客様の健康を含めて「安全は我社の最優先事項」であり、引き続き一便一便の安全運航に全力を尽くしながら運航品質の向上を図ってまいります。皆様の変わらぬご愛顧とともに、一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2020年12月
ジェットスター・ジャパン株式会社
代表取締役 最高経営責任者
片岡 優

目次

1. 安全に関する基本方針.....	4
1-1 安全に関する方針.....	4
1-2 安全文化の重視.....	5
2. 安全管理体制	7
2-1 安全管理の組織体制.....	7
2-2 安全管理の責任者・組織.....	8
2-3 安全に関わる会議体.....	8
2-4 運航乗務員、整備士、客室乗務員、運航管理者の数.....	8
2-5 日常運航の支援体制.....	9
2-6 使用している航空機に関する情報.....	11
2-7 運航状況に関する情報.....	11
3. 安全上の支障を及ぼす事態の報告(法第 111 条の 4)に関する事項	12
3-1 航空機事故・重大インシデント.....	12
3-2 安全上のトラブル.....	12
4. 輸送の安全を確保するために講じた措置.....	16
4-1 国から受けた行政処分または行政指導等.....	16
4-2 安全目標の達成状況.....	16
4-3 2020 年 7 月 1 日～2021 年 6 月 30 日までの安全目標.....	17

【本報告書の対象期間】

ジェットスター・ジャパンの事業年度である 2019 年 7 月 1 日から 2020 年 6 月 30 日までとしております。

1. 安全に関する基本方針

1-1 安全に関する方針

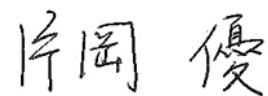
安全は我社の最優先事項です。安全は我社の良質な業務遂行のために最も重要なことであり、それは同時に全ての管理者・スタッフが第一に担うべき責務でもあります。我々は飛行中、地上に拘らず、あらゆる業務の一環として予防的な安全管理を行います。「安全の確保は、まず人への配慮から」が基本です。

社員、委託先及びサービスを提供するサプライヤー全ての積極的な参加と実行により、我々は社員、お客様、委託先、そして社会の健康と安全の保護に努めます。

安全は我社の最優先事項です

安全方針に関わる基本原則：

- 安全は顧客の利便性、スケジュール維持、企業業績に優先する。
- 社員及び委託先が不具合事象やハザードを報告しやすい報告文化を推進、維持する。
- 社員及び委託先が懲戒を心配することなく自分のエラーを報告できる“公正な文化”を推進、維持する。
- 法の基準、会社の基準・方針への適合あるいはそれ以上のレベルの適合を目指す。
- 職場での怪我や病気を含む安全性の継続的な改善を確保するため、測定可能な安全指標及び目標値を設定する。
- 方針や手順を確実に実施し管理する。
- 危険な行為は許容しない。
- 安全の確保及びリスクマネジメントの考え方を全ての事業の変更や新たな事業展開に適用する。
- 不具合事象に対しては根本原因を究明し、再発防止策を構築できるよう適切な調査を行う。
- 社員及び委託先は自分自身、同僚、お客様及び一般の方々の健康と安全に対し責任があることを理解する。
- 各個人の業務に係わる規程/手順、安全基準及び法的要件に基づき、注意深く業務を実施する。
- リスクマネジメントを通常業務の一部として取り入れた安全管理システムを構築し、発展させる。
- リスクマネジメント及び安全管理にはヒューマンファクターの原則やヒューマンパフォーマンスの限界を考慮する。
- 職種、権限に応じた教育や訓練を実施する。
- 安全管理プロセスを進めるにあたっては、継続的な関与や情報発信を通じて、社員及び委託先と共に推進する。
- 物品やサービスを提供するサプライヤーに当社の方針及び当社との関わりにおける安全責任について認識させる。
- 安全に係わる模範となるような行動をとった社員及び委託先、あるいは優れた提案をした社員及び委託先を賞賛する。
- 全ての社員及び委託先による安全や品質に係わる活動への参加を徹底する。
- 定期的にこの方針が有効であることをレビューする。



代表取締役 最高経営責任者

1-2 安全文化の重視

安全は当社の最優先事項であり、安全を基本とした意思決定と行動がなされる文化を形成することを目指しております。安全文化は安全管理体制の礎であり、必要不可欠なものです。当社の安全文化は以下により構成されます。

(1) 公正な文化(Just Culture)

社員に安全上の重要な情報を報告することを奨励するとともに、許容される行動と容認されない行動の相違点について社員が十分に理解できるよう、信頼関係のある環境の構築を目指しております。公正な文化は、システムと個々人の責任の双方のバランスを図ることによって成り立っております。

(次ページ参照)

(2) 報告する文化

安全および保安上のあらゆる問題について、オープンな報告環境を奨励しております。すべての社員は、安全に関する問題を報告し、ハザード(事故やエラーの原因となりうる危険要因)、およびエラーを率先して報告することを奨励しております。これらの報告があった場合は、安全上の措置が適切、かつ適時に講じられるよう、検討が加えられます。

(3) 学習する文化

人は、自身の間違いに学び、また他者の間違いに学びます。安全上の問題とインシデントの結果について社員に情報を適時に提供することによって、全員が学習し、各人の技能と知識を強化していきます。

(4) 必要な情報が行き渡る文化

「公正な文化」の下、「報告する文化」や「学習する文化」によって得られた安全情報、手順の変更、方針の変更等を社員にタイムリー、かつ適切に共有することが安全を築く上で重要です。強固な「必要な情報が行き渡る文化」を築いていくことがすなわち、強固な安全文化の構築に繋がっていくと考えております。

【公正な文化に関する方針】

ジェットスター・ジャパンは、安全・保安関連の問題をオープンに報告することを奨励し、オープンで信頼のおけるコミュニケーション環境を構築することを目指します。公正な文化では、システムと個々人の責任の双方のバランスをとることが必要です。また、行動の管理、組織の価値観や信念の浸透、公平かつ一貫性のある社員への処遇も重要な要素と考えます。

公正な文化においては、社員は許容される行動と許容されない行動について理解しなくてはなりません。

エラーやミスが発生を受容します。それらに対する叱責や懲戒は不適切で非効果的です。一方、故意の違反、無謀な行為、会社規則・基準に対する継続的な違反や不履行、意図的に報告しないことなどは許容しません。

公正な文化に関する基本原則：

- 社員は、オペレーションや職場環境の安全・保安に影響するような事故、不安全事故、ヒヤリハットあるいはその可能性、リスクや危険要因などを報告する義務を持つ。
- エラーやミスなど安全に係わる事象の報告に対して懲戒することはない。
- 管理者はエラーやミスが起こることを認めるとともに、それらを管理しなければならない。エラーやミスを責めることや懲戒は、逆効果である。
- 無謀な行為は許容しない。無謀な行為、会社方針・規則・手順などに対する継続的な違反や不履行、意図的に報告しないことなどに対しては懲戒の対象とする。
- 発生した事象の調査を行う目的は、その事象の事実や要因を特定し再発防止を図るためであり、懲罰を課すためではない。
- ヒューマンエラーやリスクを伴った行動に至った原因を特定し、再発防止のための適切な対策を講ずるために発生した事象の調査を行う。
- 組織としてエラーやミスから教訓を学び、積極的にその教訓を共有し、システム設計や安全に対する行動強化に反映する。
- 組織は、公正な文化の原則に基づく意思決定プロセスを適用することで、社員に公平で一貫性のある処遇をする客観的基準を有することができる。

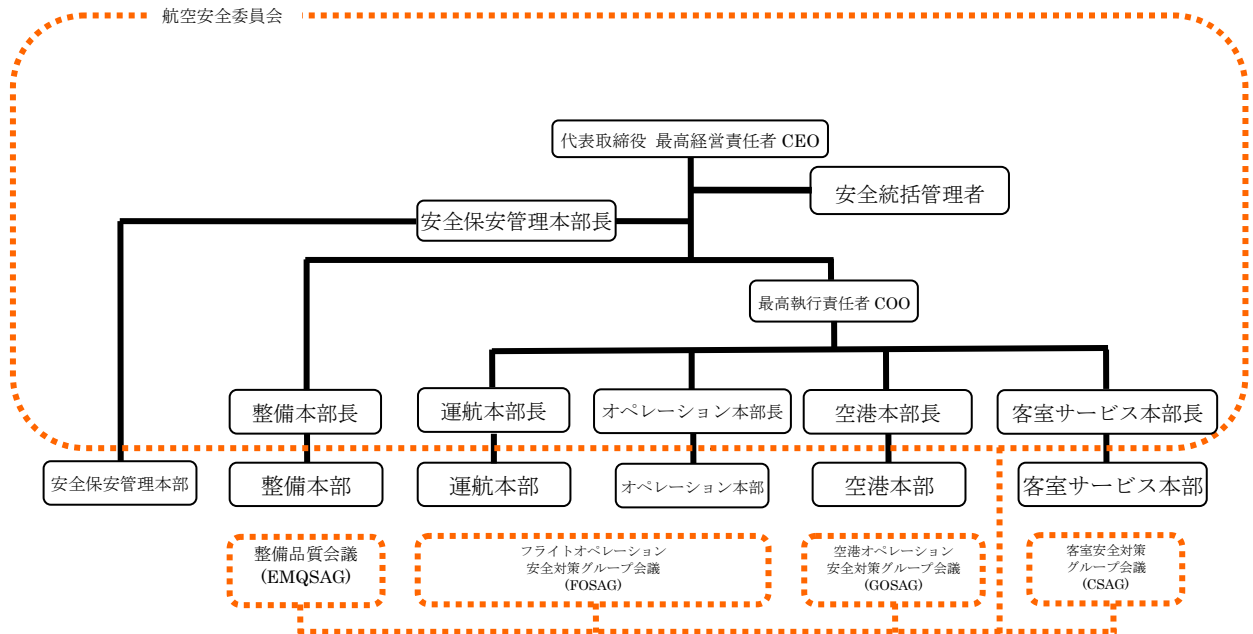


代表取締役 最高経営責任者

2. 安全管理体制

2-1 安全管理の組織体制 (2020 年 6 月 30 日現在)

当社の安全確保のための組織と人員は、以下のとおりです。



各組織の人員数 (2020 年 6 月 30 日現在)

組織名	人数
整備本部	137 人
運航本部	266 人
オペレーション本部	52 人
空港本部	188 人
客室サービス本部	448 人
安全保安管理本部	9 人

2-2 安全管理の責任者・組織

- (1) 代表取締役 最高経営責任者 (CEO)
安全および全ての組織を先導、指揮し、安全およびコンプライアンスに関わる事項の意思決定を行う責任と権限を有します。
- (2) 安全統括管理者
航空法第 103 条の 2 の定めにより選任され、当社の安全、品質保証体制および保安の日常管理について最高経営責任者に対する責任を負います。
- (3) 安全保安管理本部長
安全保安管理本部および当社の安全管理システム、保安管理システム、および労働安全を管理する責任を負います。
- (4) 運航本部長、整備本部長、客室サービス本部長、空港本部長およびオペレーション本部長
運航に直接関わる各本部を指揮管理し、それぞれの業務が安全かつ法律・基準に従って実施されるよう業務を遂行、意思決定を行います。

2-3 安全に関わる会議体

- (1) 航空安全委員会
安全、保安におけるリスクマネジメント、並びにそれらの実績に責任を負う委員会です。運航の安全、保安、ならびに労働安全衛生に関する全ての事項についてリスクを評価し、改善や是正処置、安全施策および投資を決定します。また、これらを実施した後の妥当性について評価をします。
当委員会は最高経営責任者 (CEO) を委員長とし、安全統括管理者、COO、整備本部長、客室サービス本部長、空港本部長、運航本部長、オペレーション本部長、安全保安管理本部長および安全保安管理本部担当マネージャーで構成されます。
- (2) 各本部安全対策グループ会議
運航本部、整備本部、客室サービス本部、空港本部の各本部の業務に関わる安全問題等を実務レベルで協議するために各本部において安全対策グループ会議を開催しています。当会議は、各本部長を委員長とし、関係する本部内の担当および安全保安管理本部担当で構成されます。

2-4 運航乗務員、整備士、客室乗務員、運航管理者の数 (2020 年 6 月 30 日現在)

	人数	備考
整備士	54 名	内、確認主任者 33 名
運航乗務員	200 名	
客室乗務員	397 名	
運航管理者	12 名	

2-5 日常運航の支援体制

(1) 運航乗務員、客室乗務員、整備従事者及び運航管理に関わる定期訓練及び審査

上記対象者の定期訓練及び審査の内容は、航空局の「運航規程審査要領（空航第 58 号、国空総第 454 号）」「整備規程審査要領（空機第 73 号）」「航空運送事業及び航空機使用事業の許可並びに事業計画変更の認可及び届出の取扱要領（国空総第 408 号）」に基づき、当社の各規程に設定されています。

(2) 日常運航における問題点の把握、解決、フィードバックの体制

「OSCAR : Operational Safety and Company Advisory Report」という安全報告制度により、運航の現場で発生する安全に関わる様々な事象の報告を受け、その情報をデータベース化しています。この制度により、運航、整備、客室サービス、空港、オペレーションの各本部スタッフや委託先スタッフにより、ヒヤリハットからインシデント等の重大事象も含め、報告がなされます。その後、「OSCAR」に挙げられた事象に応じ対応責任者が決められ、原因分析・問題解決と関連する現場へのフィードバックが行われます。また、重要な問題は、各本部安全対策グループ会議、航空安全委員会などを通じて、問題解決の水平展開や情報の共有化が図られます。

(3) 安全に関する啓発活動

前述の安全文化を浸透させるため、全社員が安全教育・保安教育を受講します。また、安全にかかわる様々な情報を広く伝える手段として「ORANGE LINER」という社内刊行物により、安全に関する啓発活動を行っています。

(4) アルコール管理体制

運航乗務員、客室乗務員、整備従事者及び運航管理者に対して、業務開始時・業務終了時のアルコール検査を行っています。また、最高経営責任者および安全統括管理者以下全社員に対して、飲酒について教育訓練を実施しました。安全統括管理者が主催するアルコール委員会を設定し社員の意識啓蒙を継続して行っています。

(5) 運航乗務員に対する疲労リスク管理体制

全運航乗務員に対し、疲労と運航への影響について教育訓練を行いました。疲労を感じた際に、会社へ報告する手段として「Fatigue OSCAR」を設定し、Fatigue Leave（休日）を取得できる制度を導入しました。ワーキンググループを設定し、運航乗務員の勤務状況の把握および管理体制の改善を続けていきます。

当社安全アドバイザーの早稲田大学教授の小松原明哲先生より、当社の安全に対する取り組みについて次のコメントを頂戴しております。

運輸事業においては、従前から、感染症の蔓延は警戒すべきハザード（安全阻害要素）として、安全マネジメントにおいて位置付けられてきました。それが、2020年の春に、新型コロナウイルス（COVID-19）として日本の現実になってしまいました。ウイルスは目に見えず、人から人へと伝播、拡散し、私たちの生活に息苦しさ、胸苦しさ、重苦しさをもたらしてしまっています。

一時期に比べると航空需要は徐々に回復しつつはあるものの、感染拡大の懸念はつねにあり、コロナ禍が落ち着いたとしても、以前と同じ航空需要にまで回復するかは予断を許しません。むしろ、テレワークなどの経験を通じて、人が移動しなくてもすむ所用は移動せずにすまず生活が定着していくかもしれません。航空業界には確かに厳しいことですが、しかし、目的地に赴かなくては得られない体験というものには確実に存在します。そして空の旅、それ自身にもその喜びがあるはずで

ジェットスター・ジャパンは、2012年7月3日の初就航以来、LCCの日本の草分けとして、その喜びを広く実現してきた歴史があります。10年にも満たない歴史ですが、ジェットスター・ジャパンの皆様には、その歴史を誇りに、「安全は我社の最優先事項」という安全方針に改めて深く思いを至らせ、一便一便、ジェットスター・ジャパンらしさにあふれたフライトをこれからも作っていただくことを、心から願っています。

ジェットスター・ジャパン 安全アドバイザー
小松原明哲（早稲田大学教授）

2-6 使用している航空機に関する情報 (2020年6月30日現在)

機種	機数	座席数	導入時期	平均年間飛行時間	平均年間飛行回数	平均機齢
エアバス A320-232型	25機	180席	2012年	1860時間	1179回	6.6年

2-7 運航状況に関する情報 (路線別輸送実績 2019年7月1日～2020年6月30日)

当該事業年度における路線別の輸送実績は以下の通りです。

(有償旅客キロ(RPK)、座席キロ(ASK)：×100万)

	路線	有償旅客キロ(RPK)	座席キロ(ASK)	運航実施便数
国内線	成田－福岡	710	829	4,160
	成田－札幌	478	561	3,495
	成田－那覇	463	539	1,588
	成田－関西	250	292	2,154
	成田－熊本	187	229	1,206
	成田－松山	151	185	1,234
	成田－高松	133	164	1,280
	成田－下地島	124	161	443
	成田－鹿児島	115	141	651
	成田－大分	107	131	785
	成田－宮崎	103	130	737
	成田－長崎	89	111	560
	成田－高知	81	109	551
	成田－庄内	20	35	478
	関西－那覇	211	236	1,038
	関西－札幌	199	233	990
	関西－熊本	45	59	547
	関西－福岡	44	56	561
	関西－下地島	29	53	202
	関西－高知	25	44	411
	中部－福岡	191	231	1,725
	中部－那覇	171	200	756
	中部－札幌	125	157	803
	中部－鹿児島	108	138	954

	路 線	有償旅客キロ (RPK)	座席キロ (ASK)	運航実施便数
国 際 線	成田－香港	184	211	397
	関西－香港	16	22	50
	成田－台北	112	130	332
	成田－マニラ	188	242	441
	関西－マニラ	39	54	114
	中部－マニラ	90	117	237
	成田－上海	70	85	263

3. 安全上の支障を及ぼす事態の報告(法第 111 条の 4)に関する事項

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」(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) の発生状況は、以下の通りです。

3-1 航空機事故・重大インシデント

2019 年 7 月 1 日～2020 年 6 月 30 日の間、重大インシデントが 1 件発生しました。
2019 年 12 月 14 日、ニノイ・アキノ国際空港から出発する際、滑走路端にて機体の前輪および右主輪が滑走路面を逸脱し停止した事例が発生しました。
当事例については、現在も当局によって調査中です。

3-2 安全上のトラブル

2019 年 7 月 1 日～2020 年 6 月 30 日の間、国に報告した「安全上のトラブル」は 40 件でした。何れの事象も原因を分析し、必要な対応と再発防止策を講じております。

事態名	件数	概要	処置
表示・警報：			
・警報機能 (Red Warning) の機能喪失	7	飛行中、対地接近警報装置に不具合が発生したことを示す計器表示があった。 その他、航法計器に関する不具合があった (6 件)	対地接近警報装置のコンピューターを交換して回復した。 その他の事象についても原因となった部品の交換等、整備処置および動作確認を実施した。

着陸装置、ブレーキ及びタイヤ：			
・着陸装置又は脚格納室扉の不確実な展開又は引込	1	目的地空港への降下中、主脚を降ろす操作をしたところ、正しい主指示とならず、適切に主輪が降りたことに対する疑義が生じた。	操縦室内の表示が通常と異なったため、主脚が降りていることを地上から目視確認し着陸した。また、本部内にて注意喚起した。
酸素供給：			
・一人以上の乗客に対する酸素供給機能の喪失	2	試験飛行中、機内酸素マスクが作動しないことが判明した（2件）	整備士により不具合箇所を交換した。
補助動力装置の重大な不具合：			
・飛行中、補助動力装置が必要なきにこれを始動することができなかつた場合	1	試験飛行中、補助動力装置が始動しないことが判明した。	補助動力装置の不具合部品を交換した。
与圧系統：			
・扉または窓が完全には閉じていないまま又は完全に閉じていることを確認できないまま航行した場合	1	貨物室のドアが開いたままの状態、プッシュバックを開始した。	運航乗務員は、操縦室内計器表示によって、貨物室のドアが開いていることに気づき、飛行機を停止させた。貨物室ドアを閉め、再度出発させた。その後整備士によって機体の整備処置を実施した。
非常装置等：			
・緊急脱出信号発生装置、すべての非常脱出口及び非常用照明灯を含む非常設備、非常用装置、非常用装備品又は救急用具の故障	1	非常用設備の部品について、正規の手順で設置されていないことが判明した。	当該部分を正規の手順にてやり直し、併せて全機について点検を実施した。本部内への事例紹介と注意喚起した。
・救急用具の不足	1	航空法にて搭載を指示された救急用具の内容物について、通達に合致しない状態で、運航に供したことが判明した。	最寄りの空港にて正しい救急用具と交換した。また、本部内にて注意喚起した。
飛行規程に定める運用限界を超えた事態：			
・その他、運用限界を超えた事態	1	進入復行中に、フラップに関する超過禁止速度を超えた。	整備規程に則り機体の健全性を確認し不具合はなかった。
経路又は高度の逸脱：			

<p>・その他経路又は高度からの著しい逸脱</p>	<p>2</p>	<p>航路上の積乱雲を避けるために、進行方向を変更した際、管制官の承認を取得せず飛行した。飛行経路逸脱の旨管制官より指摘を受けた。</p> <p>飛行中、速度計が減速を示し、減速が止まらなかったため高度を下げ、速度を回復させた。</p>	<p>当該運航乗務員へ再訓練の実施と、本部内へ注意喚起した。</p> <p>風速の変化による一時的な計器速度の減少と思われる。整備士により機体の健全性確認を実施し問題はなかった。</p>
<p>航空機の緊急操作を要した事態：</p>			
<p>・航空機衝突防止装置 (TCAS) の回避指示 (RA) に基づく回避操作</p>	<p>3</p>	<p>航空機衝突防止装置が作動した。</p>	<p>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。</p>
<p>装備品又は部品の誤った取付け：</p>			
<p>・航空機製造者又は装備品製造者により取り付けることが認められていない誤った装備品又は部品が取り付けられていた事態</p>	<p>4</p>	<p>規程で指定された部品とは異なる部品がエンジンに取り付けられていたことが判明した。</p> <p>規程で指定された部品とは異なる部品が機内に取り付けられていたことが判明した (3 件)</p>	<p>整備士により、正規部品に交換した。</p> <p>整備士により、正規部品に交換した。</p>
<p>運航規程に関する事態：</p>			
<p>・アルコール関係 (運航乗務員関係)</p>	<p>2</p>	<p>運航乗務員 2 名により、乗務前のアルコール検査にて、基準値を超えた値が検出された。</p>	<p>当該乗務員を乗務から外し、再教育訓練を実施した。</p>
<p>・アルコール関係 (客室乗務員)</p>	<p>2</p>	<p>客室乗務員 1 名が、乗務後のアルコール検査の実施を失念した。</p> <p>変則的な勤務が発生し客室乗務員が乗務前のアルコール検査を失念した。</p>	<p>失念に気づき、アルコール検査を実施した。当該客室乗務員ならびに本部内にて注意喚起した。</p> <p>当該乗務員を乗務から外し、再教育訓練を実施した。</p>

・ 出発前の確認関係	6	<p>誤った重量重心位置計算での運航が判明した。</p> <p>誤った乗客数にて出発したことが判明した。</p> <p>本来適用されるべき運用許容基準が適切に適用されなかった。</p> <p>運用許容基準を誤って解釈したことが判明した（3件）</p>	<p>手順の改善を実施。当該運航乗務員ならびに空港スタッフへ教育および注意喚起した。</p> <p>正しい搭乗者数を機長に通知し、再出発した。</p> <p>当該運航乗務員へ再教育訓練、当該本部内への事例紹介および注意喚起した。</p> <p>手順の改善を実施。および関係者へ注意喚起した。</p>
整備規程に関する事態：			
・ 整備間隔等関係	1	社内調査の結果、期限内に整備作業が完了していないことが判明した。	再発防止のための手順を設定し、本部内にて注意喚起した。
・ 検査/整備関係	2	<p>客室に搭載の酸素ボトルを使用した後に、適切に交換がなされていなかったことが、客室乗務員の出発前の点検中に判明した。</p> <p>定期整備中、非常用脱出スライドの整備処置が正しく完了していなかったことが判明した。</p>	<p>当該酸素ボトルを新しい酸素ボトルに交換し、運航を再開した。整備本部及び客室サービス本部内に、事例紹介と注意喚起した。</p> <p>整備士により該当箇所の再点検を実施。また整備規程の改定を行った。</p>
その他：			
・ 危険物関連 法 86 条第 1 項によらず同項の物件を輸送した事態	3	<p>乗客より手荷物の中に制限品に該当する可能性のある物を所持している旨申告を受けたが、空港スタッフが輸送の可否判断を誤り荷物を受託した。</p> <p>旅客により危険物である加熱式弁当が機内に持ち込まれ、飛行中に判明した。</p>	<p>当該担当者に再度訓練を実施した。また社内にて事例紹介を実施した。</p> <p>空港保安検査員に対して、事例紹介および加熱式弁当については検査場にて通過させないよう再度注意喚起した。</p>

		乗客によって機内に持ち込まれた制限品が、客室乗務員の出発前の点検中に発見された。 当該品を機内より取り下ろし、出発した。
--	--	---

4. 輸送の安全を確保するために講じた措置

4-1 国から受けた不利益処分または行政指導等

2019 年 11 月 29 日付にて業務改善勧告を受けました。

当社運航乗務員の飲酒により重大な事案を発生させ、またこれに伴い 4 便の欠航及び 10 便に遅延を生じた事例につきまして、航空の安全を確保することが最大の使命である航空運送事業従事者において、航空利用者をはじめとした関係する皆様に多大なるご迷惑とご心配をおかけしましたことを、深くお詫び申し上げます。

再発防止策を確実に実行し、失墜した航空安全に対する信頼を取り戻すため、経営と社員が一体となって安全体制の向上と、社会とお客様の信頼回復に努めております。

4-2 安全目標の達成状況

2019 年 7 月 1 日～2020 年 6 月 30 日の当社の安全目標に対する結果は以下の通りです。

1) 運航阻害発生率

今年度の運航阻害発生率は、目標値：0.015 件/100 飛行回数に対して、実績値：0.027 件/100 飛行回数（7 件：離陸後の引き返し 2 件、目的地以外への着陸 2 件、離陸中止 3 件）となっており、目標を達成することはできませんでした。

ヒューマンエラーに起因すると推測される運航阻害として、客室内酸素マスク落下による離陸後の引き返しが 1 件ありました（対策実施済み）。

個々の発生事象に対しては、評価票を起票して、原因の究明を行うと共に、対策があるものについては当社採用状況の適切性を確認する等、再発リスクの低減に努めております。

注）運航阻害発生率とは 100 飛行回数あたりの機材故障（鳥衝突等によるものを除く）による緊急着陸、目的地以外への着陸、離陸後の引き返し、離陸中止および接地後の異常停止の発生件数です。

2) 飛行データ解析プログラムにおいて基準値を超える事象の発生率

実績は目標値 12.0 件/1000 飛行回数に対し、10.22 件/1000 飛行回数であり、目標を達成できました。

基準値を超える事象について運航乗務員へのアンケート実施により、意識付けも強化してきたことが結果に出ているとみています。

注) 飛行データ解析プログラムにおける基準値を超える事象とは操作手順等について通常の運用範囲からの乖離をモニターするため、機体の速度、姿勢、Flap Configuration などに基準値を設けている項目を言います。基準値を超える事象の件数を下げることが運航におけるリスクの低減につながります。

3) レポート提出率

今年度の実績は目標値 1.70 件/1000 労働時間に対し、1.48 件/1000 労働時間であり、目標値を達成できませんでした。各本部において設定する安全戦略(Safety Strategy)の中に必ずレポート提出率の項目を設定し、各本部で目標管理を実施したが、本部によっては特に技術的な報告事象につき別途報告ツールを設定したことや COVID-19 に関連する休業等も報告数の減少に影響があったものと推察しています。

注) 安全または保安に関する事象(義務報告事例、ヒヤリハット、乗客への障害、機内での医療インシデント等)および業務中の負傷に関する報告、改善提案等は OSCAR にて提出することとなっています。OSCAR の提出によりハザードやリスクを特定することが出来ます。併せて、Just Culture(意図しない失敗やエラーは非懲戒とするという文化)が確実に醸成されているかを測る指標の一つでもあると考えています。

4-3 2020 年 7 月 1 日～2021 年 6 月 30 日までの安全目標

2019 年度の運航経験と実績を踏まえて、2020 年度(2020 年 7 月 1 日～2021 年 6 月 30 日)は、以下の安全指標、目標値を掲げて更なる安全運航に取り組んでまいります。

1) 運航阻害発生率：0.022 件(100 飛行回数あたりの発生件数)

運航阻害発生率の目標値は、当社の信頼性管理に基づく予防整備や、発生した運航阻害事象への再発防止策等の機材品質向上への取り組みによる成果を表わす数値です。過去 4 年間の実績値を基とし、それに今後の機材品質向上の取り組みによる運航阻害防止を加味し、2020 年度の目標値は 0.022 件/100 飛行回数と設定します。

- 2) 飛行データ解析プログラムにおいて基準値を超える事象の発生件数:11.00 件(1000 飛行回数あたりの発生件数)

現在使用している飛行データ解析システムは導入後 4 年を迎え、途中、解析項目の追加や、基準値の変更を行ってきました。過去 5 年分の実績から平均値を算出し、目標値を決定するための基盤としました。2020 年度の目標値は 11.00 件/1000 飛行回数とします。

- 3) レポート提出率 : 1.60 件 (1000 労働時間あたりの提出件数)

2019 年度実績 1.48 件/1000 労働時間に対し、約 8%改善する値 1.60 件/1000 労働時間 を 2020 年度の目標値に設定し、引き続き提出率を上げるために「報告したことにより懲罰を受けない文化の更なる浸透」や「報告した結果、リスクが低減した様子を見える化する」などの施策を講じ、更なる改善を進めて行くこととします。

- 4) 労働災害発生率 : 6.0 (100 万労働時間あたりの労働災害発生件数)

労働安全の重要性を鑑み、2020 年度より新たな会社の安全指標として労働安全に関連する目標を設定することとしました。2020 年度は、6.0 を新たな安全目標値として設定することとし、更なる対策、改善に向けた取り組みを通し目標の達成を目指すこととします。

以上