



2020 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

2020 年初めから感染拡大が始まった新型コロナウイルスの影響により、私たちの日常生活は一変し、新たな生活様式やコロナ禍での新しい旅の形が浸透した一年となりました。

当社におきましても、2020 年 6 月からジェットスターグループ全体で導入する感染防止プログラム「Fly Well (フライウェル)」の推進を継続し、空港・機内における取り組みを徹底してまいりました。チェックイン時のお客様の健康状態の確認、機内での客室乗務員による定期的な化粧室の巡回とお客様が頻繁に触れる箇所の消毒を始めとする感染防止対策を引き続き実行しております。

新たな取り組みとしては、コンタクトレスな旅を実現する「Fly Cool (フライクール)」を 2020 年 10 月から導入しました。これは当社が推進する搭乗手続きのデジタル化/コンタクトレス化の一環で、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を、当社のオンライン チェックインシステムと併せて利用することで、搭乗手続きを完全セルフサービスとし、接触や「3 密」を回避して感染リスクを低減する取り組みです。お客様はカウンターでの待ち時間やソーシャルディスタンス(対人距離)を気にすることなく、人との接触を最小限に抑えながら搭乗手続きを完了することができます。今後も感染防止対策の改善・強化を積み重ね、さらに安全で安心なフライトを提供できるよう努めてまいります。

また、今年夏には従業員が安心して働くことができ、お客様にも安心して当社便をご利用いただける環境を整えるため、従業員向けの新型コロナウイルスワクチンの職域接種を実施しました。当取り組みにおいては、迅速かつ円滑な職域接種の実施を狙いとして、ジェットスターグループの従業員やその家族に加え、ジェットスター・ジャパンの取引先従業員およびそのご家族、成田市内の企業に勤務する従業員にも対象を広げ、合計 2,000 回以上のワクチン接種を完了いたしました。

また、アルコールに係る不適切事案に対する防止策の徹底は、航空全社に対する共通の重点項目として設定されており、当社においても安全性を維持、向上する上で最も重要な取り組みの一つであると認識しています。アルコール問題の再発を防ぐための社内教育、啓発活動、検査体制の維持・改善に、引き続き全社を挙げて取り組んでおります。

お客様や社員の健康を含めて「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。引き続きのご支援ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

2021 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.....	9
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.....	12
2-7 運航状況に関する情報.....	12
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.....	13
3-1 航空機事故・重大インシデント.....	13
3-2 安全上のトラブル.....	13
4. 輸送の安全を確保するために講じた措置.....	15
4-1 国から受けた不利益処分または行政指導等.....	15
4-2 安全目標の達成状況.....	15
4-3 2021 年 7 月 1 日～2022 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 2020 年 7 月 1 日から 2021 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。

片岡 優

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)

安全上の重要な情報を報告することを全社員へ奨励し、社員間で相談がしやすく、気づいた事をアサーティブに言い合えるような、心理的安全性および信頼関係がある社内環境を目指しています。また、社員には「許容される行動」と「許容されない行動」の相違点について理解し、自らの行動を律して業務にあたることが求められています。

(次ページ参照)

### (2) 報告する文化

業務中に経験した、もしくは気づいた、安全および保安上のあらゆるハザード(事故やエラーの原因となりうる危険要因)、およびエラー、また安全性向上のための改善提案を率先して報告することを全社員に対して奨励しています。これらの報告に対して、安全上の措置が適切かつ適時に講じられるよう検討し、実行しています。

### (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。安全上の問題やインシデントについて、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】**

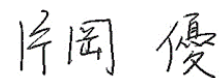
ジェットスター・ジャパンは、安全・保安関連の問題をオープンに報告することを奨励し、オープンで信頼のおけるコミュニケーション環境を構築することを目指します。公正な文化では、システムと個々人の責任の双方のバランスをとることが必要です。また、行動の管理、組織の価値観や信念の浸透、公平かつ一貫性のある社員への処遇も重要な要素と考えます。

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。

エラーやミスの発生を受容します。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。

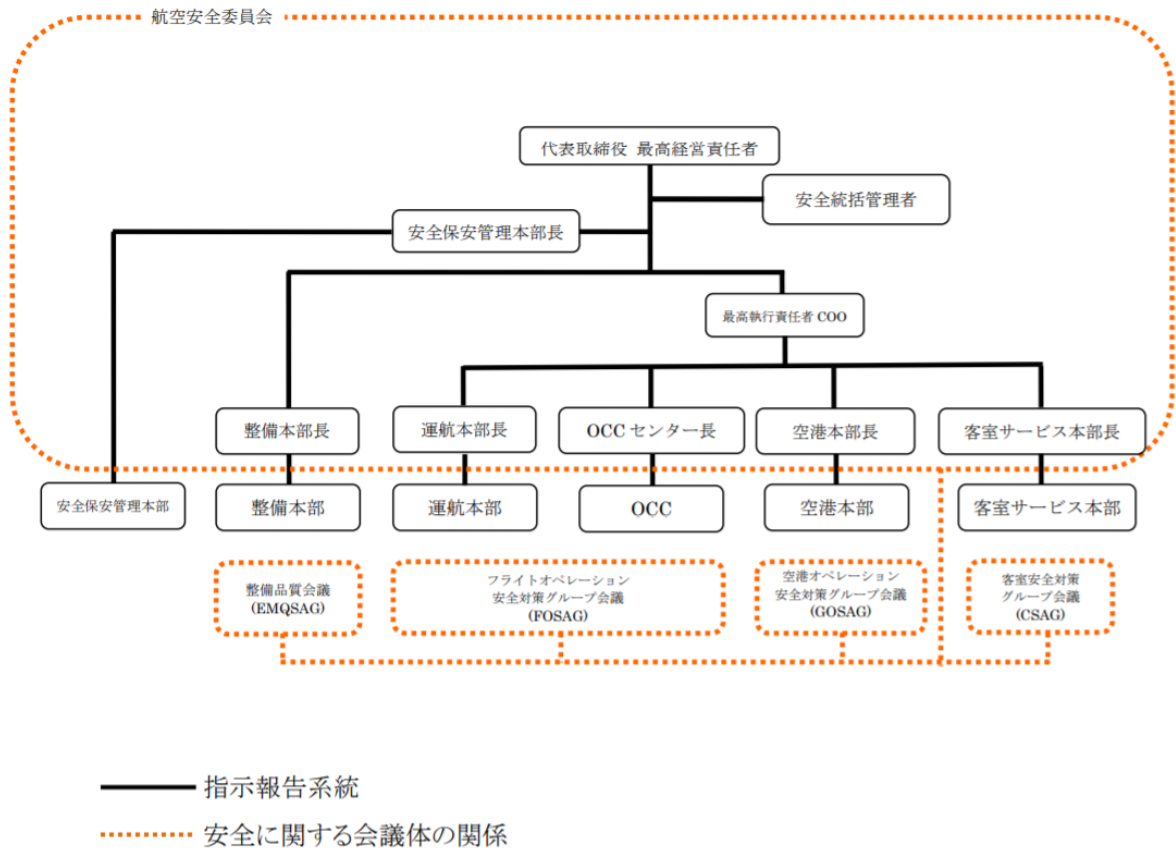


代表取締役 最高経営責任者

## 2. 安全管理体制

### 2-1 安全管理の組織体制 (2021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 (2021年6月30日現在)

組織名	人数
整備本部	138 人
運航本部	255 人
OCC	20 人
空港本部	171 人
客室サービス本部	356 人
安全保安管理本部	13 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  
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) 最高執行責任者  
配下本部（運航本部、OCC、空港本部、客室サービス本部）における業務、および本部を跨る業務を指揮管理し、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管理する責任を負います。
- (5) 整備本部長、運航本部長、空港本部長、客室サービス本部長、OCC センター長  
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、なら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を委員長とし、安全統括管理者、最高執行責任者、整備本部長、運航本部長、空港本部長、客室サービス本部長、OCC センター長、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  
整備本部、運航本部および OCC、空港本部、客室サービス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 (2021年6月30日現在)

	人数	備考
整備士	63名	内、確認主任者 36名
運航乗務員	189名	
客室乗務員	358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、整備従事者および運航管理者に関わる定期訓練および審査  
 上記対象者の定期訓練および審査の内容は、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、整備、運航、空港、客室サービス、OCC 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・保安教育を定期的に受講します。また、安全にかかわる様々な情報を広く伝える社内誌「Safety On Board」にて、安全に関する知識向上と意識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、整備従事者およ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定期的実施しています。安全統括管理者が主催するアルコール委員会を設定し、アルコール管理体制について各本部での情報や課題を取りまとめて対応しています。社内周知物「アルコール委員会からのお知らせ」を社員へ発行し、本部横断の全社的な意識啓蒙活動を継続しています。

(5) 運航乗務員に対する疲労リスク管理体制

全運航乗務員および勤務の管理者に対し、疲労と運航への影響について定期教育訓練を行っています。運航乗務員が疲労を感じた際に、会社へ報告する手段として

「Fatigue OSCAR」を設定し、Fatigue Leave（休日）を取得できる制度があります。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実施しています。

(6) 客室乗務員に対する疲労リスク管理体制

全客室乗務員および勤務の管理者に対し、疲労と運航への影響について教育訓練を実施しました。客室乗務員が疲労を感じた際に、会社へ報告する手段として「Fatigue OSCAR」と、Fatigue Leave（休日）を取得できる制度の導入、および勤務状況の管理体制を改善するワーキンググループを設定しました。

当社安全アドバイザーである早稲田大学の小松原明哲教授より、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。

2020 年初めから世界中に拡大した新型コロナウイルス（COVID-19）感染症は、流行に波を繰り返しており、今後に予断を許しませんが、一方で、国民のワクチン接種が進み、また治療薬の開発も進むなど、沈静化に向けての明るい兆しも見えてきています。

新型コロナウイルス感染症蔓延による航空需要急減少は、本邦のみならず世界中のエアラインの経営に暗雲をもたらし、ジェットスター・ジャパンにおいても、減便だけではなく、保有機材数を 25 機から 19 機体制に縮小するなどの対応がなされました。TOKYO2020 で本来なら賑わいを見せたはずの日本の航空業界でもあり、残念なことでしたが、しかし、この状況においても、ジェットスター・ジャパンでは安全大会（JJP Safety Conference）が企画され、オンラインで開催されるなど、安全に向けての前向きな取り組みが数多くなされたと聞いています。特に After コロナの復便をにらみ、全社各部門において、復便に伴う徹底的なリスクの洗い出し（リスクアセスメント）とその対応が行われたとの報告を受けています。復便がなされても、今まで通りスキルの高いスタッフが、手厚い体制で運航を展開してくださると期待されます。

今回の新型コロナウイルス感染症蔓延の教訓は、俗な言い方をすると「世の中、何が起こるか分からない」ということではなかったかと思えます。そして、これは航空事業に限ったことではないですが、今までと同じく粛々と行うべきことと、事業環境のダイナミックな変化に先手を打って、柔軟、迅速に対応することの双方が、安全には求められていることを強く認識したことがあると思えます。できないことを嘆くのではなく、それでもできることを考える重要性も再認識させられました。

ジェットスター・ジャパンの皆さんには、「安全は我社の最優先事項です」という御社の安全方針に常に立ち返り、ぶれることなく、これからも質の高い一便一便を確実に作ってくださることを願っております。

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 (2021年6月30日現在)

機種	平均機数	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	24 機	180 席	2012 年	986 時間	646 回	7.2 年

## 2-7 運航状況に関する情報 (路線別輸送実績 2020年7月1日～2021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 (臨時便の運航は除く)  
 (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－関空	146	197	1,458
	成田－札幌	266	344	2,141
	成田－福岡	407	528	2,651
	成田－那覇	298	457	1,346
	成田－大分	44	78	466
	成田－鹿児島	24	51	236
	成田－松山	49	83	553
	成田－高松	52	82	638
	成田－熊本	64	104	547
	成田－宮崎	30	55	313
	成田－長崎	28	57	286
	成田－高知	26	44	330
	成田－下地島	86	140	386
	成田－庄内	2	6	86
	関西－札幌	69	99	419
	関西－福岡	5	8	80
	関西－那覇	76	115	506
	関西－熊本	6	12	110
	関西－下地島	30	50	190
	中部－札幌	34	46	237
中部－福岡	100	157	1,170	
中部－鹿児島	6	14	98	
中部－那覇	130	214	808	

なお、国際線の運航はございませんでした。

### 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

発生はございませんでした。

#### 3-2 安全上のトラブル

2020 年 7 月 1 日～2021 年 6 月 30 日の間に発生した「安全上のトラブル」は

30 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	9	出発準備中、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(1 件)  衝突防止装置 (TACS) に不具合を示す計器表示があった (3 件)  ウインドシアを予測する装置に不具合を示す計器表示があった (5 件)	整備士による点検を実施し、MEL を適用し次便に供した。
航空機構成部品 (天井パネル、座席、収納棚等) が外れた事態			
・航空機構成部品 (天井パネル、座席、収納棚等) が外れた事態	1	機内ギャレーにある収納箱の固定を失念し、空輸飛行運航中に収納箱が床に落下した。	目的地に到着度、収納箱を所定の位置に戻して固定した。
非常装置等			
・緊急脱出信号発生装置、全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、非常用装備品又は緊急用具の故障	1	整備士による点検にて、緊急脱出スライドを使用した際に点灯する照明灯に不具合が判明した。	整備士により、当該緊急脱出スライドを交換した。
・非常装置等：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	1	検査認定において、客室内の非常用照明灯が点灯しないことが判明した。	整備士によりバッテリーを交換した。

整備品又は部品の誤った取付け：			
・ 航空機製造者又は整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整備品又は部品が取り付けられていた事態	10	社内点検により、指定された部品とは異なる部品がAPUに取り付けられていたことが判明した(7件)  社内点検により、不具合箇所を示す表示(プラカード)が、規定で指定されたものとは異なるものが使用されていたことが判明した(1件)  機内に設置の収納棚に取り付ける部品が規定とは異なるものが機体の製造時より取り付けられていたことが判明した(2件)	整備士により、正規部品に交換した。
運航規程に関する事態：			
・ 運航規程に関する事態：出発前の確認①事実と異なる内容によって、出発前の確認を行った事態	1	貨物室搭載のコンテナの搭載位置について誤った情報を機長に伝えたことで、誤った重心位置計算での運航が判明した。	判明後即座に運航乗務員により重心位置の再計算を行い、制限値以内であることを確認して飛行を継続した。
整備規程に関する事態：			
・ 整備規程に関する事態：検査/整備関係③事実と異なる整備内容によって、整備の確認又は航空機基準適合証の発行を行った事態	6	社内調査の結果、Flash Lightの部品の一部が適切に交換されていなかったことが判明した(4件)  水のタンクにつながる部品を適切に取り付けていなかったことが判明した(1件)  本体部分について、適切に処理がされていなかったことが判明した(1件)	整備士により、当該部分を適切に交換した。
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	1	旅客により、危険物に該当するクレベリン(スティックタイプ)が機内に持ち込まれ、到着後に判明した。	当該品を機内より取り下ろし、次便を運航した。

## 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

2021年2月9日に国土交通省事業安全室長より、2020年1月および2月に発生したアルコール検査手順についての義務報告事項に対して、口頭指導を受けました。  
アルコール検査体制の更なる強化を実施しました。

### 4-2 安全目標の達成状況

2020年7月1日～2021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

2020年度の運航阻害発生率は、目標値：0.022件/100飛行回数 に対して、実績値：0.020件/100飛行回数（3件：離陸後の引き返し2件、目的地以外への着陸0件、離陸中止1件）でした。コロナ禍における運航便数が大幅に減少した期間に、離陸後の引き返しが2件発生したことにより、発生率が大きく増加した月があり、それが若干目標値を下回っている理由と判断されますが、あくまでも飛行回数に対する発生率であり、整備本部として1件も発生させない姿勢での取り組みを続けており、0.022件/100飛行回数を達成できました。発生した3件の運航阻害について要因に集中傾向は見られませんでした。  
個々の発生事象に対しては、評価票（Engineering Follow-up Sheet）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

2020年度の実績は目標値11.0件/1000飛行回数に対し、9.90件/1000飛行回数であり目標を達成出来ました。

2020年度の安全達成度の検証結果は外的要因である天候等の影響も少なかったこと、コロナ禍における大幅な減便により1人当たりの月間飛行回数がこれまでになく極端に減り、技量的な面ではより慎重な運航となったことなどで目標を達成していると評価しています。

事象内容に関しては急な対策を要する傾向は見られませんでした。例年同様、季節的な天候の影響、目視進入時の速度設定や降下率における事象が発生していましたが、例年と異なるのは、運航便数の増減に起因する勤務機会の増減が多く発生した点でした。

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は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

2020 年度の実績は目標値 1.60 件/1000 労働時間に対し、1.39 件/1000 労働時間であり、目標値を達成出来ませんでした。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ましたが、コロナ禍における運航便の大幅な削減や休業、在宅勤務の増加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、乗客の怪我、機内での医療インシデント、業務中の負傷等)、また改善提案等は 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、公正な文化 (Just Culture) 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 2021 年 7 月 1 日～2022 年 6 月 30 日までの安全目標

2021 年度の安全目標は、「安全管理システムの構築に係る一般指針」および「国際民間航空条約第 19 付属書」に従い、ジェットスター・ジャパンにおいて航空安全プログラム(SSP) を実行あるものとしていくため、以下 3 段階の安全目標を設定することとします。

	種別	説明
1	安全目標	航空運送事業を営む企業として、達成されるべき目標(ゼロ目標)として設定される目標をいう
2	安全指標	「安全目標」を達成すべく年度毎に「安全目標値」を設定し、安全達成度を把握することにより安全性を定量的に測定するために用いる指標をいう
3	安全活動計画	「安全指標」における「安全目標値」を達成するために必要な活動計画であり、社内各本部にて個別に設定される施策、指標、計画をいう

2021 年度(2021 年 7 月 1 日～2022 年 6 月 30 日)は、以下の安全目標、安全指標、およびその値を掲げて更なる安全運航に取り組んでまいります。

2021 年度は、上位の安全目標として、航空事故・重大インシデントおよび従業員の重大労働災害をゼロに抑えるという目標を設定するとともに、安全指標として、就航開始以来継続して設定している主要な項目に加え、旅客の怪我発生件数や内部監査の完了率等の項目を新たに加え、計 9 項目を設定することとします。

なお、2021 年度の指標設定に備え 2020 年度の安全達成度の検証を行いました。2020 年度は新型コロナウイルスの感染拡大による運航便数の大幅な減少、事業縮小といった経営への影響、休業、在宅の増加によるこれまでにない特殊な勤務形態等により、指標設定時には到底想定出来なかった例年とは大きく異なる環境における安全達成度の検証となりました。目標設定における改善された数値を評価するための 2020 年度でありましたが、感染状況によって事業計画が頻繁に変更されるため、2020 年度の実績値をベースとした論理的、客観性のある分析評価を導き出すことは困難であることから、2021 年度の目標設定にあたっては、2020 年度実績はその根拠とせず、2020 年度の安全指標を継続する 3 指標については、2019 年度(2019 年 7 月～2020 年 6 月)までの実績に基づき改善した値として設定した 2020 年度目標値を継続することが望ましいと判断しました。

## 1. 安全目標

### 1) 事故・重大インシデントの発生件数

航空運送事業を営み、公共交通機関の責務を担う企業として、当然設定されるべき目標であり、各安全指標の上位安全目標として、2021 年度より新たに事故・重大インシデントの発生件数をゼロとする安全目標を設定します。

### 2) 重大労働災害発生件数

航空運送事業を営み、公共交通機関の責務を担う企業として、従業員の安全、健康の確保は会社の事業運営と安全性の向上にとって最も重要な課題であり、各安全指標の上位安全目標として、2021 年度より新たに従業員の労働災害における Serious Injury（重大な死傷災害）の発生件数をゼロとする安全目標を設定します。

## 2. 安全指標

### 1) TRIFR: Total Recordable Injury Frequency Rate

ジェットスターグループでは、労働安全に係わる指標として TRIFR: Total Recordable Injury Frequency Rate（記録可能総災害度数率）を設定し、労働安全の管理、改善を図っています。ジェットスター・ジャパンにおいては、これらの指標を就航当初より安全指標として設定して来ておりますが、労働安全の重要性に鑑み、引き続き会社の安全指標として設定します。

2020 年度の目標として設定していた TRIFR の安全目標値 6.0 に対し、実績は 2.97 と発生率を大きく抑え込むことが出来ていますが、コロナ禍における大幅な減便等により、勤務内容は在宅ならびに休業といった現場外が中心となり 1 人当たりの総労働時間に占める現場機会が大幅に減少したことを踏まえると、例年とは異なった環境となりました。2021 年度は運航便数の回復を見込む中で、2019 年度（2019 年 7 月～2020 年 6 月）の実績 7.37 と芳しくない結果からの改善を目指して 2020 年度の目標値を設定しましたが、2019 年 7 月以前の状況は 6.0 以下の実績であったことを踏まえ 2020 年度目標値に対し更に 5%改善する目標値として 5.7 を設定します。

### 2) LWCFR: Lost Work Case Frequency Rate

ジェットスターグループでは、労働安全に係わる指標として上記 TRIFR に加え、LWCFR: Lost Work Case Frequency Rate（休業件数度数率）を設定し、労働安全の管理、改善を図っています。ジェットスター・ジャパンにおいては、これらの指標を就航当初より社内安全指標の 1 つとして設定して来ていますが、労働安全の重要性に鑑み、2021 年度は会社の主たる安全指標の 1 つとして新たに設定し、2019 年度実績値 4.69 の改善値として 2020 年度目標値を 4.0 とします。

2020 年度の社内安全目標として設定していた LWCFR の安全目標値 4.0 件/100 万労働時間に対し、0.99 件/100 万労働時間と発生率を大きく抑え込むことが出来ていますが、

コロナ禍における大幅な減便等により TRIFR 同様、勤務内容は在宅ならびに休業といった現場外が中心となったことで 1 人当たりの総労働時間に占める現場機会も大幅に減少したことが大きく影響していることを踏まえ、例年とは異なった環境となったため、2020 年度実績はその根拠とせず、2019 年度（2019 年 7 月～2020 年 6 月）までの実績値 4.69 に基づき改善する値として設定した 2020 年度の目標値を継続設定します。

### 3) 旅客の怪我発生件数

ジェットスターグループでは、旅客の怪我発生件数を安全に係わる指標として設定しています。ジェットスター・ジャパンにおいては、就航当初より旅客の怪我発生件数 (First Aid を含む全ての怪我) をモニターしておりますが、2021 年度は具体的に、①搭乗ステップからの落下による怪我と②運航中の火傷に事象を特化し、安全指標を新たに設定します。

2020 年度においては、ジェットスターグループの Australia と New Zealand の会社にて搭乗ステップからの落下による怪我が数件発生したことを受け、重点事項として対応を進めていることから、2021 年度の指標として設定します。また、火傷も重点事項として 2021 年度の指標とし、ともに目標値はゼロとします。

### 4) 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

ジェットスター・ジャパンの運航に係わるリスクを見る指標として、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の件数を下げることは運航におけるリスクの低減につながるため、「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の発生率」を継続して設定します。

2020 年度は外的要因である天候等の影響も少なかったこと、コロナ禍における大幅な減便により、1 人当たりの月間飛行回数がこれまでになく極端に減ったことで技量的な面ではより慎重な運航となったため、発生件数が抑えられました。これを踏まえると、例年とは異なった環境であることから、2021 年度の運航便数の回復を見込む中で、2014 年度から 2020 年度までの実績 (12.7 件/1000 飛行回数) に基づき、更に 10% 改善する値として設定した 2020 年度の目標値を継続設定します。

### 5) 運航阻害発生率

ジェットスター・ジャパンにおける機材品質を見る指標として、「運航阻害発生率」を継続して設定します。

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あり、2020 年度の目標値は、単年度毎の実績値のばらつきが大きいことから、従来と同様の手法とし過去 4 年間 (2016 年 4 月～2020 年 3 月末) の実績値 : 0.024 件/100 飛行回数 (= 運航阻害総件数 : 34 件 / 総飛行回数 : 139,837) を基に機材品質向上の取り組みによる運航阻害防止を加味し、0.022 件/100 飛行回数を設定します。2020 年度の安全達成度の

数値検証結果は、コロナ禍における大幅な減便等の影響により、2020 年度の実績値をベースとした論理的、客観性のある分析評価を導き出すことは困難であることから、2021 年度の目標設定にあたり、2021 年度の運航便数の回復を見込む中で、前述の 2016 年 4 月～2020 年 3 月末の実績値に基づき、改善する値として設定した 2020 年度の目標値を継続し、0.022 件を設定します。

#### 6) レポート提出率

2020 年度の安全達成度の検証結果はコロナ禍における大幅な減便、休業、在宅勤務の増加等の影響により、報告数が減少したことを踏まえると、2020 年度の実績値をベースとした論理的、客観性のある分析評価を導き出すことは困難です。したがって、2021 年度の目標設定にあたっては 2020 年度実績をその根拠とせず、2021 年度の目標値は、2020 年度と同じ値である 1.60 件/1,000 労働時間を継続して設定します。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が見える化する」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。

#### 7) 完了期限を過ぎたレポートの割合

ジェットスターグループにおいては、安全文化を構成する要素の一つとして「報告する文化」の重要性を謳っています。上記レポートの報告は大切であります。期限内に確実に報告されたレポートをクローズすることも大切であり、報告する文化の醸成、および報告制度の活性化を図るために安全指標として新たに設定します。

全てのレポートについて期限内でのクローズを目指しますが、やむを得ない理由（システムや財務上の理由、または起票者との調整に時間を要すケース等）により遅延する可能性があることから、2021 年度は期限内に完了出来ないレポートの割合を 1%以下とする目標値を設定します。

#### 8) 内部監査の計画に対する完了達成率

ジェットスター・ジャパンにおける SMS の定着度を測る一つの指標として、「内部監査の計画に対する完了達成率」を安全指標として新たに設定し、100%を安全目標値として設定します。ただし、事前に計画の変更につき合意されている場合は対象外とします。

#### 9) ヒューマンエラーに起因する義務報告事象の発生件数

ジェットスター・ジャパンの安全性、運航品質、コンプライアンス、安全意識の定着度等につき判断する指標として、「ヒューマンエラーに起因する義務報告事象の発生件数」を新たに設定します。大幅な減便の影響を受けたことによる現場機会の減少から、論理的、客観性のある分析評価を導くことが困難なため、2020 年度実績は根拠とせず、過去（2018 年 7 月から 2020 年 6 月まで）の平均件数 30 件から 10%減（改善値）とした 27 件を安全目標値として設定します。 以上