



2021 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

ジェットスター・ジャパンは2022年7月に就航10周年を迎えました。10周年を迎えるにあたり、高い安全性を維持しながら運航品質と顧客体験の向上、イノベーションに注力した一年となりました。

この一年、コロナ禍での新しい旅の形が一層浸透しましたが、当社におきましても引き続き感染防止対策（Fly Well）を徹底し、搭乗手続きのデジタル化／コンタクトレス化（Fly Cool）をさらに推進しました。今年4月の成田国際空港第3ターミナルの拡張に伴い、新チェックインカウンターの運用を開始し、お客様に当社のオンラインチェックインシステムと併せて利用いただくことで、搭乗手続きの『セルフサービス化』をさらに推し進めました。新チェックインエリアでは、自動チェックイン機や自動手荷物預け機の設置台数が大幅に増加されると同時に、動線周りのスペースが拡大されました。これがお客様の待ち時間の短縮とソーシャルディスタンスの確保につながり、より快適で円滑な搭乗手続きが可能となりました。

一年を通して不利益処分等を受けることがなかったのは、安全を最優先事項として、全社一丸となって安全運航に取り組んだ結果だと考えております。また、アルコールに係る不適切事案の防止策は、航空全社に対する共通の重点項目として継続的に設定されており、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ります。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。

6月23日、GK423便（成田空港発高知空港行き）の運航中に、客室乗務員が負傷する事象が発生しました。当該客室乗務員が現地の病院で受診したところ骨折の診断を受けたため、翌24日に国土交通省航空局より航空事故と認定されました。現在運輸安全委員会による調査中で、当社では原因究明のため全面的に調査に協力しております。引き続き社内で安全運航についての啓発を推進いたします。

また、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利用いただくため、従業員向けの新型コロナウイルスワクチンの職域接種（1～3回目）を継続して実施しました。迅速かつ円滑な職域接種の実施を目的に、ジェットスターグループの従業員やその家族に加え、当社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接種対象を広げました。

新型コロナウイルスによる影響が長期化しておりますが、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。

2022 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.....	5
1-1 安全に関する方針.....	5
1-2 安全文化の重視.....	6
2. 安全管理体制	8
2-1 安全管理の組織体制.....	8
2-2 安全管理の責任者・組織.....	9
2-3 安全に関わる会議体.....	9
2-4 運航乗務員、整備士、客室乗務員、運航管理者の数.....	10
2-5 日常運航の支援体制.....	10
2-6 使用している航空機に関する情報.....	13
2-7 運航状況に関する情報.....	13
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	14
3-1 航空機事故・重大インシデント.....	14
3-2 安全上のトラブル.....	14
4. 輸送の安全を確保するために講じた措置.....	16
4-1 国から受けた不利益処分または行政指導等.....	16
4-2 安全目標・安全指標の達成状況.....	16
4-3 2022 年 7 月 1 日～2023 年 6 月 30 日までの安全目標.....	21

【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 2021 年 7 月 1 日から 2022 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。

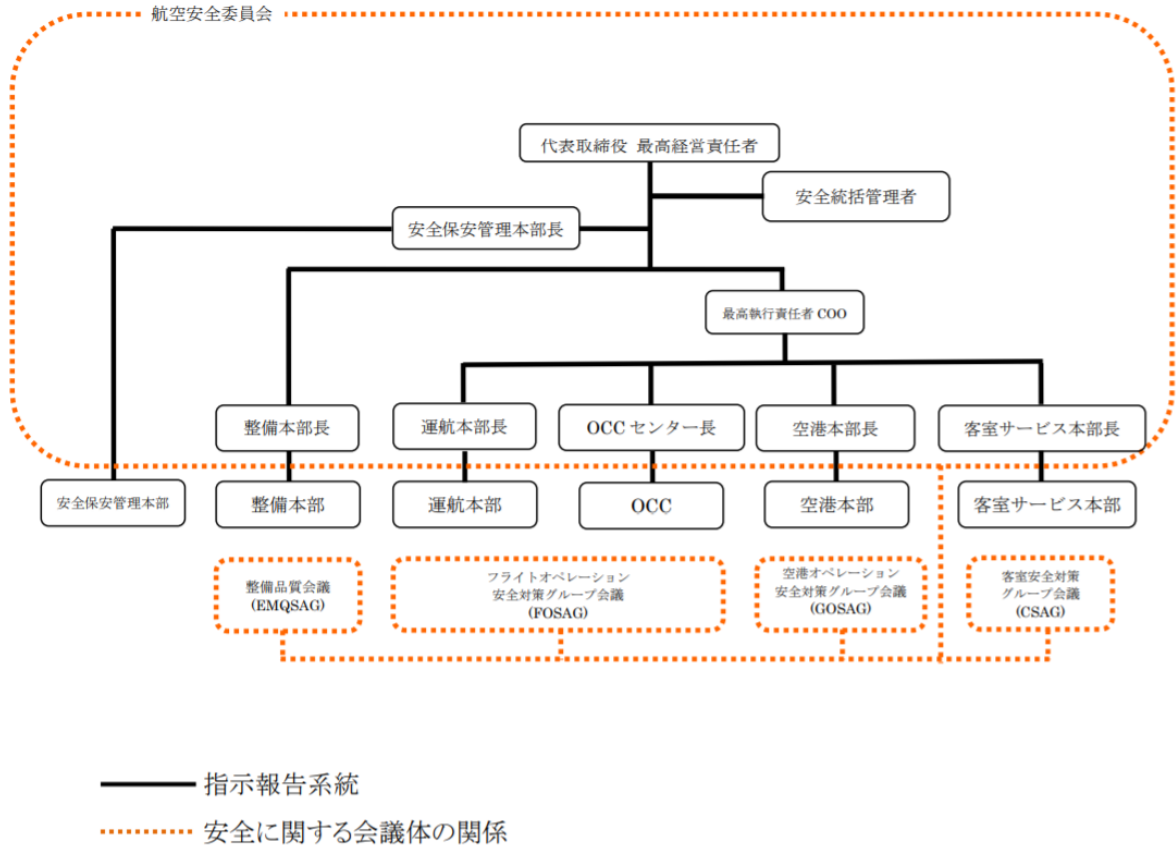
片岡 優

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 (2022 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 (2022 年 6 月 30 日現在)

組織名	人数
整備本部	157 人
運航本部	253 人
OCC	18 人
空港本部	166 人
客室サービス本部	342 人
安全保安管理本部	20 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（2022年6月30日現在）

	人数	備考
整備士	62名	内、確認主任者40名
運航乗務員	176名	
客室乗務員	309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、客室乗務員に対して業務開始時・業務終了時のアルコール検査を、整備従事者および運航管理者に対して、業務開始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」という 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実施し、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定期教育訓練を行っています。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」という 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実施し、客室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。

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。

3Hという言葉があります。「初めて」「変更」「久しぶり」のHから始まる言葉を表すものですが、ヒューマンエラーが起きやすいときを指しています。確かに2022年のカレンダーを振り返ると、知床半島観光船沈没事故（4月 北海道）、幼稚園バス園児置き去り事故（9月 静岡）、貸し切り観光バス横転事故（10月 静岡）などの重大事故では、新聞報道を読む限りにおいて、これら3Hの存在が強く疑われます。

こうした他業界の事故に接したとき、これは他業界、他職種のことだから、当社や自分には関係のないことだと思うか、それとも、人間の特性というものは同じだから、こうしたことは当社や自分にも起こり得ることだと受け止めるかは、その後の安全への取り組みに大きな違いをもたらすものではないかと思います。

実は、ジェットスター・ジャパンを含め、航空業界は、3Hにさらされてきているような気が致します。新型コロナウイルス（covid-19）は、今後に予断を許さないものの、行動制限、水際対策も緩和され、国内線のご利用のみならず、海外からも多くのお客様が来日されるようになってきました。搭乗率も上がり、空港も久しぶりの賑わいを見せています。お客様をお運びする航空業界にとっては、とても嬉しいことですが、一方で、賑わいは久しぶりのスタッフもいるかもしれません。さらに3Hに、疲労、繁忙、張り切りすぎ、というHが重なると、ヒューマンエラーは多発してしまうということも言われています。急速な復元のなかで、気持ちの焦りや、繁忙感もあり得ることです。久しぶりの賑わいに張り切るのはよいのですが、張り切りすぎはいけません。疲労がたまりミスをしては元も子もありません。

一便一便を大切に。それは基本に忠実に、と言い換えることが出来ると思います。事故の悪魔は、基本が弱まった部分を鋭く突いてきます。自分はHにさらされていないか、陥っていないかを冷静に振り返り、安全を強く意識して行動することが大切です。

「安全は我社の最優先事項です」これはジェットスター・ジャパンが“安全に関する基本方針”の冒頭に掲げている素晴らしい言葉です。改めてこの言葉の意味することを全員がremindedし、日々の素晴らしいフライトを確実にお作り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 (2022 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	19 機	180 席	2012 年	1,924 時間	1,312 回	7.3 年
エアバス A321-251NX 型	1 機	238 席	2022 年	28 時間	10 回	0.06 年

2-7 運航状況に関する情報 (路線別輸送実績 2021 年 7 月 1 日～2022 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－関西	301	373	2,759
	成田－札幌	511	631	3,928
	成田－福岡	740	892	4,479
	成田－那覇	474	625	1,841
	成田－大分	82	128	771
	成田－鹿児島	83	127	588
	成田－松山	138	197	1,315
	成田－高松	121	172	1,342
	成田－熊本	154	221	1,165
	成田－宮崎	72	110	626
	成田－長崎	76	116	583
	成田－高知	62	89	666
	成田－下地島	129	178	489
	関西－札幌	121	164	694
	関西－那覇	116	156	686
	中部－福岡	218	290	2,165
	中部－那覇	141	220	833

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

2021 年度は、航空機事故が 1 件発生しました。

2022 年 6 月 23 日 GK423 (成田空港発高知空港行) の運航中着陸の際に客室乗務員が負傷するという事象が発生しました。当該客室乗務員が病院にて受診したところ、第一仙椎骨亀裂骨折の診断書により、6 月 24 日に国土交通省航空局より航空機事故と認定されました。

なお、お客様にお怪我はございませんでした。

本件は、国土交通省運輸安全委員会に原因究明などの調査が委ねられております。ジェットスター・ジャパンとしては、原因究明に向けて全面的に協力していきます。

重大インシデントの発生はございませんでした。

3-2 安全上のトラブル

2021 年 7 月 1 日～2022 年 6 月 30 日の間に発生した「安全上のトラブル」は 64 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：			
・表示・警報機能 (Red Warning) の機能喪失	50	対地接近警報装置 (10 件) 航空機衝突防止装置(15 件) 気象レーダー(6 件) ウインドシアを予測する装置 (7 件) 電波高度計 (10 件) 地上テストにおける客室与圧装置 (2 件) に不具合を示す計器表示があった。	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。

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	FLAPS 1 MAX FLAPS SPEED の 230kt を最大 4kt 超過した。	(1) 事例発生の詳細が明確になるまでの間において当該運航乗務員を一時的に飛行業務から離脱させる措置とした。 (2) 運航本部調査員による当該運航乗務員に対する聞き取りを実施。
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	Bird Strike Inspection を実施した。その際実施した Bird Strike Inspection の内容が航空機整備マニュアルから一部逸脱していた。(6件)	後日、Bird Strike Inspection にて逸脱して点検をした箇所を再度点検実施し、不具合がないことを確認した。
その他:			
・危険物関連	1	手荷物仕分け担当が作業中に無線機を紛失。便到着後に手荷物コンテナ内にて危険物に該当する無線機を発見し判明した。(1件)	全空港(国内)に対して事例紹介し注意喚起。また委託先に於いて、業務で使用する電話、または無線機等の電子機器の航空機内残留防止措置の状況を確認した。
・一部部品脱落の脱落関係	1	成田国際空港に便が到着した際、右主翼上面フェアリングに取り付いている Seal の一部および Light Lens が欠落していることが発見された。	運航中の A320 型機全 17 機(当該機の左側含む)に対し、翌日の出発までに、緊急点検を実施した。
・航空機の緊急操作を要した事態:TCAS の回避指示 RA に基づく回避操作	3	・上昇中 OGURA WAYPOINT 付近 ・降下中 JAKAL WAYPOINT 付近 ・降下 3000ft 鹿児島空港付近	回避操作後、TCAS が通常に戻り運航継続した。
・酸素供給:一人以上の乗客に対する酸素供給機能の喪失	1	耐空検査に伴う飛行試験において、CABIN ALT 14,000FT で LAVTORY A O2 MASK が AUTO DROP しなかった。	LAVATORY A O2 CONTAINER ASSY 交換を実施し、O2 SYS FUNCTION CHECK を確認した。

・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	LANDING GEAR 格納時に ECAM MSG “L/G GEAR NOT UNLOCKED AND L/G GEAR DOORS NOT CLOSED” が表示された。	整備士により修復完了した。
--	---	--	---------------

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 年度について、国から受けた不利益処分または行政指導等はございませんでした。

4-2 安全目標・安全指標の達成状況

2021 年 7 月 1 日～2022 年 6 月 30 日の当社の安全目標・安全指標に対する結果は、以下の通りです。

<安全目標>

1) 事故・重大インシデントの発生件数

2021 年度の事故・重大インシデントの発生件数は、目標値：0 件に対して、実績値：事故 1 件・重大インシデント 0 件であり、目標を達成出来ませんでした。

事故については、3-1 にて述べました 2022 年 6 月 23 日に GK423（成田空港発高知空港行）の運航中着陸の際に客室乗務員が負傷するという事象が 1 件発生しております。

事故・重大インシデントの発生 0 件という目標は、中期事業計画における安全目標としても設定され、社内向けの中期計画説明会、タウンホールミーティング等において背景、目的等に関する説明・周知がされたことで意識付けの強化を図ることができました。また、機材不具合に対する対応、飛行データの分析・評価からの対策、現場から報告される不具合への対応等を含め、安全目標を達成するための安全指標の設定、および安全指標を達成するために各本部にて安全活動計画を設定することで、計画的、段階的な目標達成に向けたプロセスを構築しましたが、結果として事故 1 件、重大インシデント 0 件の発生となりました。

2) 重大労働災害発生件数

2021 年度の従業員の重大な死傷災害の発生件数は、目標値：0 件に対して、実績値：1 件であり、目標を達成出来ませんでした。

4-2 1)にて述べました 2022 年 6 月 23 日に GK423（成田空港発高知空港行）の運航中着陸の際に客室乗務員が負傷するという事象が 1 件発生しております。

この目標も中期事業計画における安全目標として設定され、単年のみではなく中期に亘る安全目標として周知、意識付けが図られました。ハザードマップの作成、及び怪我防止、件数低減を図る対策を講じましたが、結果として 1 件の発生となりました。

<安全指標>

1) TRIFR : Total Recordable Injury Frequency Rate

2021 年度の労働災害発生件数は、目標値：5.7 件/100 万労働時間に対して、実績値：7.05 件/100 万労働時間であり、目標を達成出来ませんでした。

大きな怪我等の発生はなかったものの、小さな怪我（擦り傷、打撲等）による労働災害が多く認定されました。

2020 年度に比べ運航便数や労働時間（アクティビティ）が増加したことも大きく影響したと考えられます。

注）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。

2) LWCFR: Lost Work Case Frequency Rate

2021 年度の労働損失日数は、目標値：4.0 件/100 万労働時間に対して、実績値：4.40 件/100 万労働時間であり、目標を達成出来ませんでした。

2020 年度の実績は 0.99 でしたが、コロナ禍による影響度を十分に反映出来ないとの判断から 2019 年度の実績値である 4.69 および過去のデータを基に 2021 年度は 4.0 を目標値として設定しました。コロナ禍前に比べ、小さな怪我等による申請で労災認定される件数が増えたこと、および病欠対応がされる件数が増えたこと、ならびに運航便数、労働時間は増加傾向にはあるものの引き続き低調であることから、従来の実績値と変わらない結果となったと推察します。

注）労働安全に係わる指標として 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。

3) 旅客の傷害発生件数（旅客の怪我発生件数）

2021 年度の旅客の傷害発生件数（乗降ステップからの落下による怪我および機内での火傷発生件数）は、目標値：0 件に対し、実績値：0 件であり、目標を達成出来ました。乗降ステップからの落下については、ジェットスターグループ全体の施策として注意喚起、状況の確認等が行われたと共に空港本部においても安全活動計画にて項目が設定、改善に向けた対策を講じました。火傷の件数については、客室サービス本部の安全活動計画に項目を設定することにより意識付け、改善への取り組みが図られました。

4) 飛行データ解析プログラムにおける Hard Event 発生件数

2021 年度の飛行データ解析プログラムにおける Hard Event 発生件数は、目標値：11.0 件/1000 飛行回数に対して、実績値：7.03 件/1000 飛行回数であり、目標を達成出来ました。

Event 内容に関しては急な対策を要する傾向はなく、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 Event が発生したものの、2020 年度とは異なり比較的天候の影響が少なかったことが大きな要因の一つであると考えられます。

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指します。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。

5) 運航阻害発生率

2021 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：0.049 件/100 飛行回数（10 件：離陸後の引き返し 8 件、目的地以外への着陸 1 件、離陸中止 0 件、接地後の異常停止 1 件）であり、目標を達成出来ませんでした。

コロナ禍により運航便数が減少している期間に、機材不具合による離陸後の引き返しが多く発生したことが要因の一つであると考えられます。

2021 年度の目標値は、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）を基に設定しました。

個々の発生事象に対しては、評価票（Engineering Follow-up Sheet）を起票し、原因の究明を行うとともに、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。

6) レポート提出率

2021 年度のレポート提出率は、目標値：1.60 件/1,000 労働時間に対して、実績値：2.00 件/1,000 労働時間であり、目標を達成出来ました。

2020 年度に比べ運航便数や労働時間が増加したこと、ならびに全社的な啓発活動、各本部における奨励等の結果、2020 年度の実績値を大いに上回ることが出来ました。

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。

7) 完了期限を過ぎたレポートの割合

2021 年度の完了期限を過ぎたレポートの割合は、目標値：1%に対して、実績値：6.24%であり、目標を達成出来ませんでした。

期限内のクローズが難しい案件等の適切な処理が不足したため、結果的に期限オーバーとなるケースが第一四半期に多く発生しました。その後キャンペーン等の実施により期限オーバーの件数は 0 に抑え込んだものの、目標値を大きく上回る結果となってしまいました。

8) 内部監査の計画に対する完了達成率

2021 年度の内部監査の計画に対する完了達成率は、目標値：100%に対して、実績値：100%であり、目標を達成出来ました。

安全保安管理本部から各本部に対する事前周知、情報共有の強化を行い、かつ従来よりさらにきめ細かい調整を行った結果、全内部監査件数に対し監査を計画通りに達成できました。

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

2021 年度のヒューマンエラーに起因する義務報告事象の発生件数は、目標値：27 件に対して、実績値：5 件で目標を達成出来ました。

目標を達成すべく、各本部にてヒューマンエラーの誘発を低減する取り組みを行い、特に整備本部においては、品質保証部が現場作業に立ち会うことによりヒューマンエラーにつながる要因の排除に努めたと同時に意識の啓発を行いました。

4-3 2022 年 7 月 1 日～2023 年 6 月 30 日までの安全目標

2022 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

2022 年度 (2022 年 7 月 1 日～2023 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さらなる安全運航に取り組んでまいります。

2022 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駐機中の航空機の損傷件数や保安に関連する共連れ等の項目を新たに加え、計 10 項目を設定することとします。

2022 年度の目標設定に当たり、引き続きコロナ禍の影響を受けた今年度の実績値をもとにした目標設定が難しいと判断されること、ならびに各指標における各本部の達成状況に鑑み、数値目標の達成が困難と判断される項目については 2021 年度の目標値を維持し、目標達成が見込まれる項目については、5～10%の改善値を設定することが望ましいと判断しました。

2022 年度の指標設定に備え、2021 年度の安全達成度の検証を行いました。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、在宅勤務の増加等これまでにない特殊な勤務形態となった 2021 年度同様、2022 年度についても少なからずこの影響を受ける形となっております。

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 度同様事故・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 年度同様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おります。

当社では、従業員の安全や健康の確保は安全運航の礎であると考えており、引き続き会社の安全指標として設定します。

2021 年度の目標として設定していた TRIFR の安全目標値 5.7 に対し、実績は 7.05 と目標値を上回ってしまい、2019 年度（2019 年 7 月～2020 年 6 月）の実績 7.37 と同様の結果となりました。従来 of 平均値より改善を目指して目標値を設定した経緯と、2021 年度に比べ運航便数および労働時間（全体のアクティビティー）の増加が計画されていることから、2022 年度も 2021 年度と同じ目標値として 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、これらの指標を主目標ではなかったものの、就航当初以来の社内安全指標として設定しております。

従業員の安全や健康の確保は安全運航の礎であると考えており、引き続き会社の安全指標として設定します。

2021 年度の目標として設定していた LWCFR の安全目標値 4.0 に対し、実績は 4.40 と目標値を上回ってしまい、2019 年度 (2019 年 7 月～2020 年 6 月) の実績値 4.69 と同様の結果となりました。従来の平均値より改善を目指して目標値の 4.0 を設定した経緯と、2021 年度に比べ運航便数および労働時間 (全体のアクティビティ) の増加が計画されていることから、2022 年度も 2021 年度と同じ目標値として 4.0 を設定します。

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おります。

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傷害発生件数 (First Aid を含む全ての傷害件数) をモニターしております。

2021 年度に設定した 2 種類の傷害発生件数が 0 件であったことから、2022 年度は対象とする怪我の種類を広く設定し、「旅客の怪我の発生件数」として、出発ゲート通過から目的地にて PBB 又はステップを通過するまでに発生した乗客の怪我のうち、社員による目撃等から事象を知り、レポートにて報告された怪我の件数を計測し目標値を 0 件と設定します。

4) 飛行データ解析プログラムにおける Hard Event 発生件数

「飛行データ解析プログラムにおける Hard Event 発生率」は、運航に係わるリスクを見る指標です。Hard Event 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るため設定します。

2021 年度は運航便数が増加したにもかかわらず、外的要因である天候の影響も比較的少ない年となりました。2022 年度については、2021 年度の目標を達成できたこと、例年同様の天候を基準とすべきと判断されること、また 2021 年度実績には反映されていない運航リスクとして、期初に導入が予定される A321 について不確定な要素が多いと判断されること、および国際線の再開（予定）に伴い発生するイベントの増加が想定されること等から引き続き慎重な運航を徹底していくため、今年度目標値を 5% 上げて、10.45 件/1000 飛行回数を目標値として設定します。

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、2022 年度諸元 (31,246FC) に当てはめると、目標値の「0.022」は「年間 6.9 件」に相当し、「約 2 か月に 1 回」に抑え込む必要があります。

2022 年度の実行計画策定にあたり、以下の施策を整備本部全体で議論を深め、全員で目標達成に向けて取り組んでいくことを確認します。

- 過去発生事象の振り返り、再発防止策の有効性確認
- 材品質のモニタリング・予防整備の強化
- 部品品質向上のための取組み強化
- 基地始発機に対する機材品質確認の強化等の働き方の変革

2022 年度においてもこれを継続して、0.022 件/100 飛行回数を目標として設定します。

6) レポート提出率

2022 年度の目標設定にあたり、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、さらなる改善を進めていきます。

目標値を上回った 2021 年度実績 2.00 件/1000 労働時間を考慮し、2022 年度の目標値は 2021 年度目標値を 10% 改善した値である 1.76 件/1,000 労働時間を継続して設定します。

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。上記レポートによる報告は重要であります。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重要であり、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引き続き設定します。

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（システムやファイナンス上の理由、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、2022 年度目標値は 2021 年度と同様、期限内に完了出来ないレポートの割合を 1%以下として設定します。

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」を安全指標として引き続き設定し、2022 年度においても 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) 駐機中の航空機の損傷

航空機への損傷は、航空機の耐空性や運航、およびお客様の利便性への影響、また状況によっては従業員への大きな怪我につながる可能性があるため、安全指標として新たに設定します。2022 年度の目標値は 0 件とします。

10) 関係者以外の立ち入りが制限されている場所への共連れ事象発生件数

空港の制限エリアや関係者のみ立ち入りが許されている場所へ、部外者が立ち入らないようにすることは航空保安を担保する上でのハイジャック、テロ防止の基本事項です。

航空を取り巻く状況の変化を踏まえ、安全目標を新たに設定することで航空保安意識の醸成を図ります。2022 年度の目標値は 0 件とします。

以上