



# 2020 年度 安全報告書



**Peach Aviation 株式会社**

報告対象期間：2020 年 4 月 1 日～2021 年 3 月 31 日

本安全報告書は、当社の安全に関する情報を航空法第 111 条の 6 に基づき記載したものです。

## はじめに

日頃より、Peach Aviation 株式会社を御愛顧いただきまして、誠にありがとうございます。  
2020 年度の Peach の「安全報告書」をぜひとも御一読いただき、弊社の「安全」への姿勢と取り組みについてご理解を賜りますよう、お願い申し上げます。

Peach は、2021 年 8 月 1 日現在、34 機の機材で国内線 33 路線を運航しておりますが、新型コロナウイルス感染症の影響により国際線 17 路線は運休しており、海外へのご旅行を予定されているお客様には大変ご不便をお掛けしております。これまでご搭乗していただいたお客様と日頃からサポートしていただいている関係者の皆さまには、この場をお借りして、心より感謝を申し上げます。

さて 2020 年度は、事故や重大インシデントは発生させておりませんが、ヒューマンエラーによる事態報告につきましては、残念ながらその発生件数で安全目標を達成する事ができませんでした。ヒューマンエラーによる事象の要因をきっちりと分析し、再発防止に向けた取り組みを確実に実施してまいります。

一方で、「思い込み・コミュニケーションエラーの低減活動」を 3 年間継続実施してまいりました結果、2 年前には 7 割を占めていた「思い込み・失念」を要因とする安全上のトラブル等につきましては、昨年度、4 割程度へと大きく改善されました。前述の取り組みにより、プロとして発展的・協動的に自分の意見や相互の確認を行う「アサーション」が社内で、一定程度、定着してきたものと考えております。

コロナ禍により、社員の安全意識向上を目的とした安全啓発活動につきましては一堂に会しての実施も制限されておりますが、一方でリモートによる活動は継続できております。また、テレワークの増加によるコミュニケーションエラーなどの発生が無いように、社内の活発なコミュニケーション活動を推進するとともに、遅滞なく報告する文化の醸成にも取り組んでおります。

Peach の「安全」への取り組みに終わりはありません。これからも全社員が、安全の維持・向上と各自が果たすべき役割と責任を正しく理解し、社員一人ひとりが Peach の安全を支えている事を自覚した上で行動し、それらのすべてが「Peach の安全文化」となるように邁進してまいります。

2021 年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い航空需要も激減しておりますが、弊社では、新型コロナウイルス感染症の感染リスクへの対策も一つの取り組みであると捉えており、お客様の旅の始まりから旅の終わりまで、お客様が安心して飛行機の旅を楽しんでいただけるように、感染リスクを最大限に防御する取り組みを行っております。どうぞ、安心して Peach をご利用いただきますよう、お願い申し上げます。

私たちは「空から、新しいかけ橋を。」という弊社の Key Message の通り、日本中にたくさんの新しい橋をかけてまいります。これからも、皆さまの変わらぬご愛顧とともに、より一層のご支援を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

2021 年 8 月



Peach Aviation株式会社  
取締役副社長  
(兼) 安全統括管理者 角城 健次

## 目次

第1章	運営方針	
1-1	安全理念	4
1-2	安全に係わる運営方針	5
1-3	安全に係わる運営方針の具現化に向けた行動指針	5
第2章	安全の状況	
2-1	国の命令・指示等	6
2-2	航空事故	6
2-3	重大インシデント	6
2-4	安全上のトラブル	6
2-5	イレギュラー運航	8
第3章	安全に関する目標	
3-1	2020年度安全目標の達成状況	8
3-2	2021年度安全目標	8
第4章	安全管理システム（SMS）	
4-1	安全管理システムの概要	9
4-2	安全管理システムにおける主な役割・会議体	9
4-3	安全にかかわる組織	11
4-4	各組織の人員	14
4-5	各組織の有資格者の人員	14
4-6	日常運航に直接かかわる要員の訓練・審査体制	14
4-7	運航リスクマネジメント体制	15
4-8	安全に関する啓発活動	16
4-9	使用している航空機に関する情報	17
4-10	路線別輸送実績	18

## 第1章 運営方針

航空法により、航空会社は安全管理システム(Safety Management System、以下 SMS)を構築し、「安全管理規程」に定めることが義務付けられています。

当社では「安全理念」および「安全に係わる運営方針」「安全に係わる行動指針」に従い、「CEOコミットメント」を事業年度毎に定め安全管理規程に明示しています。

なお「安全理念」は各種発行物、掲示、カードの携帯により周知を図るとともに、さまざまな教育・啓発の機会を活用して浸透・定着を図っています。

### 1-1 安全理念

## 安全理念

### 1. 安全は社会への責務であり経営の基盤

安全は、お客様の生命、身体あるいは財産を守ることであり、社会的責任である。この責任を果たすことができなければ、企業としての存立が危うくなってしまふ。安全を維持、向上させて行くことは企業の発展には不可欠であり、経営の基盤となるものである。

### 2. お客様の笑顔は確かな安全から生まれる

お客様を目的地まで安全にお届けすることは、当たり前のこと。しかし、この「当たり前のこと」なくして、お客様、そのご家族、お友達そして我々社員の笑顔はあり得ない。お客様の笑顔なくして我々Peachの事業は成り立たない。お客様の笑顔には、安定的かつ絶対的な「安全」が必要である。

### 3. 安全のためなら立ち止まる勇気を持つ

疑問のあるまま先に進めると、取り返しのつかない事態になることもある。安全に少しでも疑問があれば、疑問をクリアにするために立ち止まり、クリアになってから先に進む。立ち止まったことにより、運航に影響が出たとしても、安全を確保するためであれば、立ち止まる勇気を称賛する文化を築くことが重要である。

### 4. 確固たるチームワークで安全を維持向上

安全運航は、数多くの組織、部門ならびに協力会社が、お互いに協力し連携しあって各々定められた業務を確実に実施することで初めて達成される。お互いの理解や信頼で、確固たるチームワークを築いて、部門間、組織間および協力会社と連携し、確実な業務を行い、継続的に安全性を維持向上させることが必要である。

## 安全に係わる運営方針

### 1.経営トップの責務

CEO は、世界最高水準の安全を担保するため、安全理念および安全方針を社員に周知し浸透させ、安全に係わる施策の推進については、安全に係わる最終責任者として主体的に関与しなければならず、また、会社全体で SMS が有効に機能するように行動しなければならない。

### 2.安全最優先の原則

すべての役員および社員は、「安全理念」に則り、以下に定める安全最優先の原則に従い日常の業務を遂行しなければならない。

- ①安全はすべての品質より優先する。
- ②安全を維持向上させるために、妥協は一切しない。
- ③安全文化の醸成と浸透は、経営トップを含めた役員や管理職の責務である。
- ④安全を支えるのは、一人一人の意識と気付きである。

## 安全に係わる運営方針の具現化に向けた行動指針

会社は、航空機運航の安全を追求するため、役員および社員の行動規範となる Peach 安全行動指針を定め、その浸透と定着を図るとともに安全理念および安全に係る運営方針の具現化を図る。

- 1.関連法令等の遵守
- 2.報告の奨励
- 3.SMS の維持向上
- 4.安全推進活動への参加
- 5.不法妨害行為の防止

## 第2章 安全の状況

### 2-1 国の命令・指示 等

国から受けた処分等はありません。

### 2-2 航空事故

航空事故は発生していません。

航空事故とは、航空法第76条に定められている「航空機の墜落、衝突または火災」「航空機による人の死傷（重症以上）または物件の損壊」「航空機内にある者の死亡（自然死等を除く）、または行方不明」「他の航空機との接触」等の事態が該当し、国土交通省が認定します。

### 2-3 重大インシデント

重大インシデントは発生していません。

重大インシデントとは、航空法第76条の2および航空法施行規則第166条の4に定められている「航空事故が発生する恐れがあると認められる事態」が該当し、国土交通省が認定します。

### 2-4 安全上のトラブル

安全上のトラブルが40件発生しました。

すべての事象に対し、要因を分析し、対策を講じ、再発防止に努めています。

なお、この40件には新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、旅客により機内に持ち込まれた空間除菌剤（危険物輸送の該当品目）20件は含まれていません。

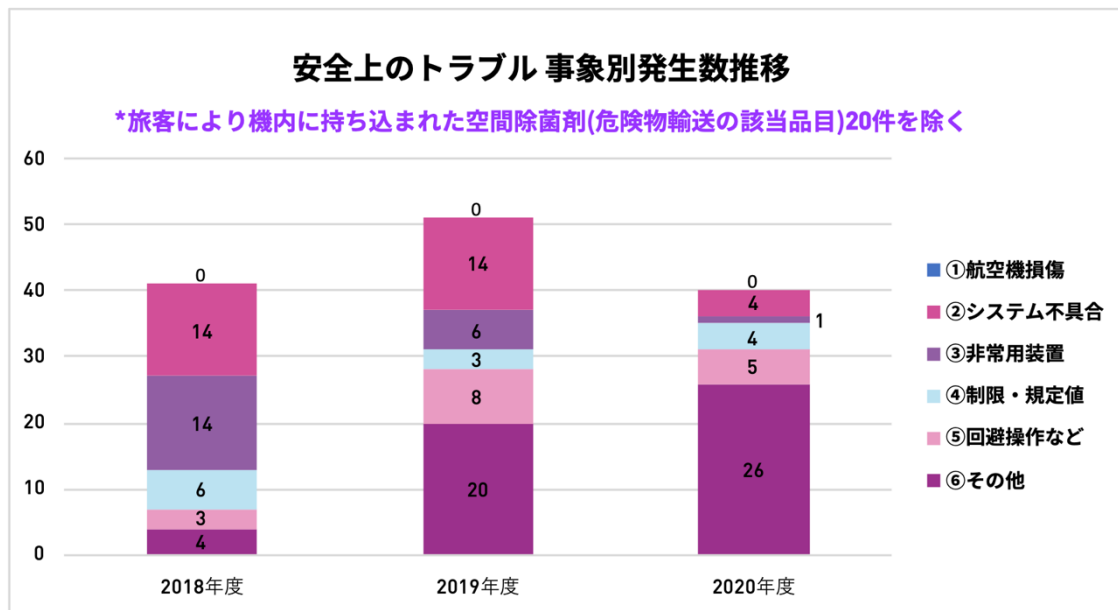
2020年度 安全上のトラブル	
① 航空機の損傷（鳥衝突・避雷を除く）	0
② システムの不具合	4
③ 非常用の装置等の不具合	1
④ 制限・規定値を超えた運航	4
⑤ 警報に基づく回避操作など	5
⑥ その他	26
合計	40

安全上のトラブルとは、航空法第111条の4に定められている「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」のうち航空法施行規則第221条の2第3号及び第4号に定められている事態です。航空事故を防止する手段として、航空事故や重大インシデントに至らなかった事案に関する情報についても航空関係者で共有し、予防安全活動に活用していくことを目的とし、国に報告することが義務付けられています。一般的には、直ちに運航の安全に影響を及ぼすような異常事態ではありません。

#### 〈概要〉

- ① 航空機の損傷（鳥衝突・避雷を除く）  
発生していません。
- ② システムの不具合（計4件）  
・表示・警報装置の不具合 4件

- ③ 非常用装置等の不具合 (計 1 件)
  - ・非常脱出出口の不適切な操作 1 件
- ④ 制限・規定値を超えた運航 (計 4 件)
  - ・管制指示高度からの逸脱 3 件
  - ・飛行規程に定める運用限界制限高度を超えての運航 1 件
- ⑤ 警報に基づく回避操作など (計 5 件)
  - ・航空機衝突防止装置の回避指示による回避操作 4 件
  - ・離陸滑走中の離陸中止 1 件
- ⑥ その他 (計 26 件)
  - ・航空機の重量・重心位置にかかわる事態 3 件
  - ・事実と異なる内容で出発前の確認を行なった事態 1 件
  - ・運用許容基準の誤適用 2 件
  - ・定期整備中の機体の一部の腐食の発見 8 件
  - ・製造者による製造時の誤った部品の取り付け 1 件
  - ・誤った部品の取り付け 5 件
  - ・航空機用救命無線機の定期点検の不合格 1 件
  - ・ギャレー内コンテナロック失念によるコンテナの落下 2 件
  - ・危険物輸送にかかわる事態 3 件



## 2-5 イレギュラー運航

イレギュラー運航が9件発生しました。  
発生原因は9件すべてが機材不具合でした。

すべての事象に対し、要因を分析し、対策を講じ、再発防止に努めています。  
今後もお客様に安心してご搭乗いただくために、さらなる機材品質向上、安全運航の維持向上を目指し、さまざまな取り組みを行ってまいります。

イレギュラー運航とは、航空機の多重システムの一部のみの不具合が発生した場合などに、運航乗務員がマニュアルに従い措置した上で、万全を期して引き返しや目的地等の予定が変更されるものです。

事象の概要は国土交通省のホームページ内「航空安全に関する統計、報告等」に掲載されています。

[https://www.mlit.go.jp/koku/15\\_bf\\_000029.html](https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000029.html)

## 第3章 安全に関する目標

### 3-1 2020年度安全目標の達成状況

2020年度安全目標	目標値	実績値
1. 航空事故発生件数	0件	0件
2. 重大インシデント発生件数	0件	0件
3. ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル件数	16件以下	18件
4. 安全上のトラブル発生日から90日以内のClose率	50%	78%

2020年度は、ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル件数16件以下を目標値としましたが、実績値は18件となり、未達成となりました。

すべての事象に対し、要因を分析し、対策を講じ、再発防止に努めています。

### 3-2 2021年度安全目標

2021年度安全目標	目標値
1. 航空事故発生件数	0件
2. 重大インシデント発生件数	0件
3. ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル件数	18件以下
4. 安全上のトラブル発生日から90日以内のClose率	50%

安全目標は、過去5年間における、1万便あたりのヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル発生件数に、2021年度の就航計画便数を乗じ算出した件数から10%削減した件数としています。

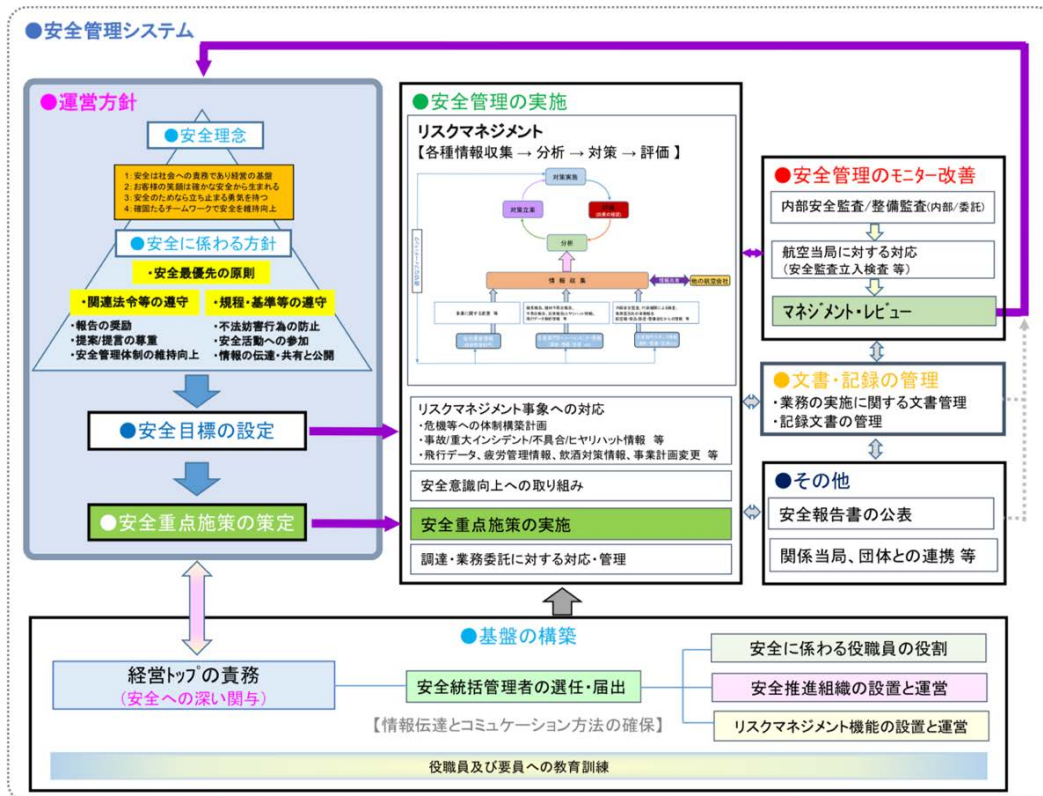


## 第4章 安全管理システム (SMS)

### 4-1 安全管理システムの概要

安全管理システム(SMS)とは、航空輸送の安全に直接的または間接的にかかわるすべての業務（運航、整備、客室、空港など）において経営トップから作業員まで組織全体で、安全方針や安全情報を広く共有し、系統的に、ハザードを特定し、リスクの評価を行い、適切な対策を講じ、講じた対策の効果を評価していく活動を継続的に行い、安全性を高めるための仕組み（システム）全体を指します。

Peach における安全管理システム(SMS)は、役員および社員全員が共通認識を持って安全管理活動を推進することにより、「航空輸送の安全」を維持・向上させ、事故・重大インシデント等を防止していく事を目的とし「安全管理マニュアル（安全管理規程・規則・要領）」に定められています。



### 4-2 安全管理システム(SMS)における主な役割、会議体

#### ■CEO

会社の最高責任者として、安全理念および安全にかかわる方針に基づき、安全にかかわる施策の実現と推進に主体的に関与します。SMS が引き続き適切で、妥当性があり、かつ有効であることを確実にするために、定期的にマネジメントレビューを行います。

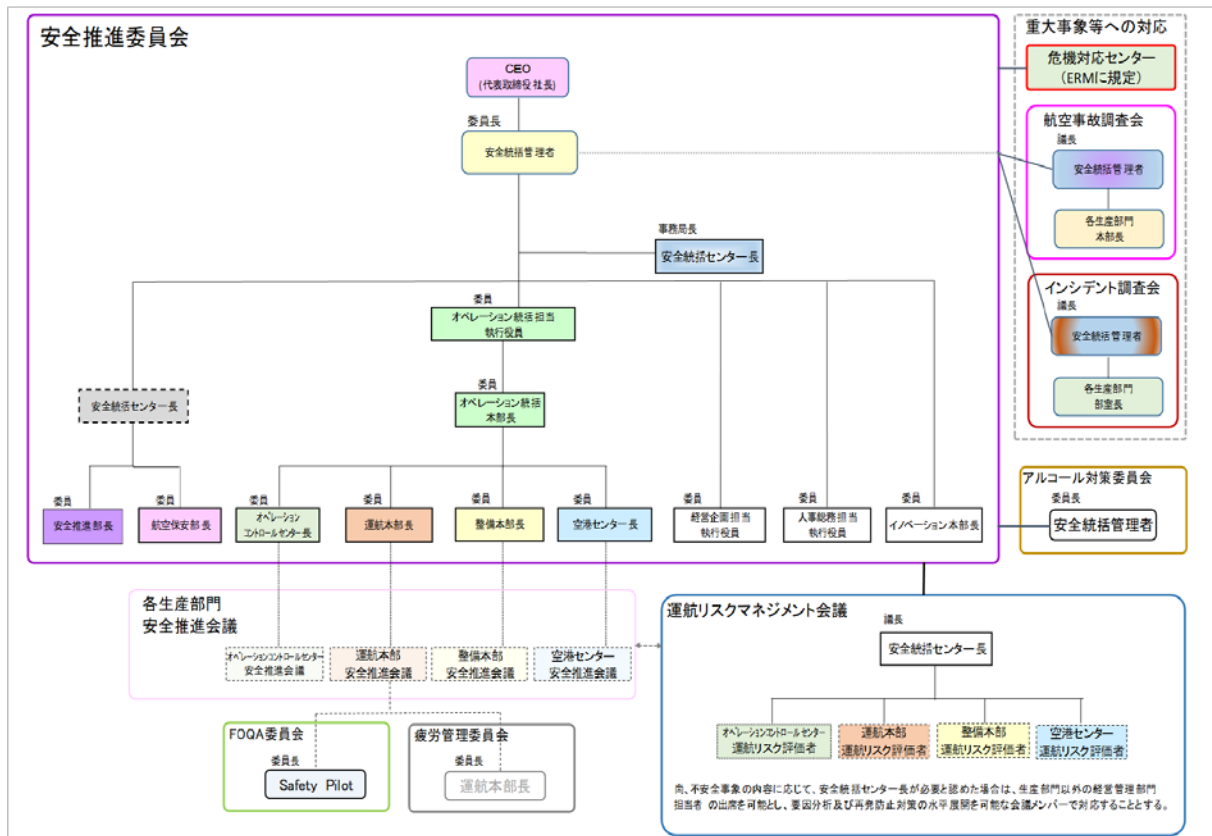
#### ■安全統括管理者

安全管理の取り組みを総括的に管理する責任者として、安全管理システム(SMS)の継続的改善を推進し、安全監視を行うとともに、安全施策・安全投資の決定など安全に関する重要な経営判断に直接関与します。安全推進委員会の委員長を兼ね、関連部門の組織長への安全に関する助言、勧告、援助を行います。

## ■安全推進委員会

安全に関する重要事項の最高審議機関として安全推進委員会を設置し、定期的を開催しています。当委員会は、航空事故の発生を未然に防止し、航空の安全を確保するために、安全に関する重要事項の方針、安全目標の策定と決定をするとともに、さまざまな安全推進活動のレビューの実施など、情報の共有化を図り、部門間の意思疎通を確保しています。

(2021年3月31日現在)



## ■各生産部門内における安全推進会議

各生産部門（オペレーションコントロールセンター・運航本部・整備本部・空港センター）における重要事項の審議、安全推進委員会の議事内容の情報共有等を推進するにあたり、安全推進会議を設置し、定期的を開催しています。

## ■運航リスクマネジメント会議

事故、重大インシデント事象を除く各部門から発信されたヒューマンエラーに起因した事態、報告事象、不具合およびヒヤリハット情報等の不安全事象に対するハザードの特定、リスク評価ならびに未然防止および再発防止の視点から対策を講じ、受容できるレベルであることを確認できる手順を定め、航空輸送の安全確保を図ることを目的に、運航リスクマネジメント会議を原則、月に一回実施しています。

## ■重大事故発生時における初期対応のための会議体

会社全体で対応しなければならないような航空事故、重大インシデント、ハイジャック、テロ、大規模災害などが発生した場合、初期対応のための会議体を設置し、対応を図ります。

## ■航空事故調査会

航空機にかかわる事故が発生した場合、独自に事故の原因究明および事故の再発防止に寄与することを目的に、航空事故調査会を設置し、対応を図ります。

#### ■インシデント調査会

航空機にかかわる重大インシデントが発生した場合、独自に重大インシデントの原因究明および重大インシデントの再発防止に寄与することを目的に、インシデント調査会を設置し、対応を図ります。

#### ■FOQA(Flight Operation Quality Assurance)委員会

飛行記録データを解析し評価することで全体的な運航実態を把握し、明らかになった不安全要素などの排除もしくは回避に必要な予防措置を講じ、その結果をフィードバックし、もって安全運航の維持と運航品質の向上を図ることを目的に、FOQA 委員会を設置し運営しています。

#### ■アルコール対策委員会

航空機の運航の安全に携わる者に対し、各生産部門における酒精飲料等の影響による不安全事象の未然防止および再発防止の観点からリスクマネジメント機能としてアルコール対策委員会を設置し、開催しています。

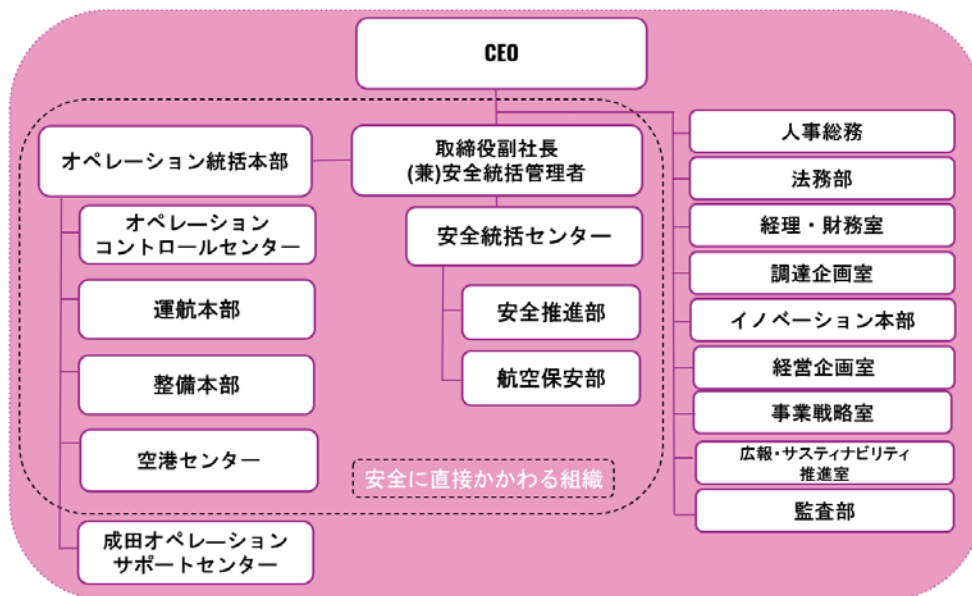
#### ■疲労管理委員会

運航乗務員や客室乗務員の疲労が運航の安全に与える影響を鑑み、疲労リスクの軽減を図り、疲労リスクをマネジメントする機能として疲労管理委員会を設置しています。

### 4-3 安全にかかわる組織

#### (1) 会社全体組織図

※以下の組織図のうち  内が安全に直接かかわる組織  
(2021年3月31日現在)



## (2) 安全に直接かかわる組織

### 安全統括センター

---

#### ■安全推進部

- ・安全にかかわる経営の基本方針および安全管理規程に基づきオペレーション全般に関する安全活動を推進し、運航にかかわる不安全事象の未然防止活動を目的としたリスクマネジメント活動を統括します。
- ・安全管理システム(SMS)の効果的な実施、維持されている事を確認するための内部安全監査、整備監査を実施します。
- ・社員に対する安全教育、安全啓発活動を実施します。

#### ■航空保安部

- ・航空保安に関する基本方針の設定および航空保安対策の企画・立案を実施し、各生産部門との調整ならびに品質管理を実施します。
- ・航空保安にかかわる教育訓練を計画し、社員および委託先に実施します。
- ・保安検査業務にかかわる委託業務管理を実施します。
- ・危険物取扱いに関する基本方針の設定および危険物輸送にかかわる教育および管理を実施します。

### OCC（オペレーションコントロールセンター）

---

#### ■オペレーション企画推進部

- ・日々のオペレーションを分析評価し、安全運航の堅持を図ります。

#### ■オペレーション統制部

- ・事業計画に基づき、日々の安全なオペレーションを堅持する中心的役割を担います。
- ・イレギュラーにおける運航方針の決定、情報発信を実施します。

#### ■運航管理部

- ・飛行計画の作成と承認、飛行監視の実践により、安全運航を確保します。

### 運航本部

---

#### ■業務推進部

- ・運航にかかわる総合企画および乗員計画、スケジュール、運航乗務員の健康管理を実施します。

#### ■運航推進部

- ・航空機の運航基準および運航技術にかかわる基準の設定および運航品質管理を実施します。

#### ■訓練審査部

- ・運航乗務員の訓練審査にかかわる基準の設定・資格管理を実施します。

#### ■乗員部

- ・運航乗務員が所属し、日常運航にかかわる資格・品質管理を実施します。

#### ■客室部

- ・客室乗務員が所属し、訓練審査にかかわる基準の設定・維持管理および日常運航にかかわる資格・品質管理を実施します。

### 整備本部

---

#### ■品質保証部

- ・整備にかかわる制度の設計・管理、品質保証・品質管理にかかわる体制の構築および運用ならびに方針・基準の策定、整備にかかわる監督官庁への諸手続および調整・対応、航空機の耐空性維持および管理、整備にかかわる資格管理および教育訓練管理を実施します。

#### ■整備企画推進室

- ・会社の事業計画に基づく整備生産体制の構築、整備部門における予算管理、整備部門における人材採用および人材開発・育成にかかわる方針設定ならびに企画・立案、整備業務に関するITシステムの開発および管理を実施します。

#### ■技術部

- ・航空機および装備品の仕様の選定・管理、整備方式の設定、整備要目および整備にかかわる手順書の制定・維持管理、技術指令の発行（不具合修復方法の策定および指示等）、信頼性管理、新規技術の研究・開発を実施します。

#### ■機体整備管理部

- ・航空機整備にかかわる整備生産体制の維持管理およびそれらに付随する予備品等、整備設備等の購買・維持管理ならびに整備施設の維持管理、整備記録の保管・管理、航空機整備にかかわる委託先の選定・契約および委託管理を実施します。

#### ■部品整備管理部

- ・予備品等の調達方法の企画および実施、調達先の選定・契約およびその管理、装備品の整備にかかわる委託先の選定・契約および委託・修理管理、ワランティ・ギャランティにかかわる権利取得調整および履行の管理を実施します。

#### ■整備部

- ・航空機整備作業の実施およびそれに付随する整備記録の作成・管理、予備品等および整備施設・設備の現物管理を実施します。

#### ■メンテナンスコントロールセンター(MCC)

- ・運航中に発生した航空機の不具合にかかわる整備本部内での総括指揮および OCC 内での諸調整ならびに就航先（ダイバージョン含む）における整備作業の実施管理を実施します。

### 空港センター

---

#### ■空港業務推進部

- ・空港における安全、保安、オペレーション品質管理に関する業務の統括を行います。
- ・空港センター全体の文書および教育の管理を実施します。
- ・新規空港開設、業務監査、変更管理の統括を実施します。
- ・空港保安および空港施設に関する調整および統括を実施します。
- ・本部内における安全推進会議(Airport Center Safety Promotion Committee)の主管部門です。

#### ■空港統括部

- ・空港所長を配置している関西、那覇、新千歳、成田、福岡、仙台空港における日常のオペレーション統括、委託業務管理、各種関係機関との調整を実施します。
- ・自社空港所長を配置していない国内および海外空港の委託業務管理を実施します。

#### ■グランドオペレーション部

- ・ランプハンドリングに関するポリシーと手順を策定および維持管理し、教育訓練を実施します。
- ・ランプハンドリングに関する安全・品質管理業務を実施します。

#### ■カスタマーサービス部

- ・旅客ハンドリングに関するポリシーと手順を策定および維持管理し、教育訓練を実施します。
- ・旅客ハンドリングに関する安全・品質管理業務、OCCにおけるカスタマーサービスコントローラー(CSC)業務の実施をします。
- ・空港旅客サポートシステムの管理を実施します。

#### 4-4 各組織の人員

(2021年3月31日現在)

組織	人員
安全統括センター	16名
OCC	58名
成田オペレーションサポートセンター	4名
運航本部	1,236名
整備本部	185名
空港センター	128名

#### 4-5 各組織の有資格者の人員

(2021年3月31日現在)

職種	人員
運航管理者/オペレーション統括責任者	28名 (うちオペレーション統括責任者 10名)
運航乗務員	449名 (訓練生を含む)
客室乗務員	691名 (訓練生を含む)
整備従事者/確認主任者	126名 (うち確認主任者 51名)

#### 4-6 日常運航に直接かかわる要員の訓練・審査体制

##### 運航管理者

- ・地上運航従事者訓練審査規程に基づき初期訓練、定期訓練、随時訓練を実施します。
- ・必要とされる技術および資質について疑義が生じた場合には、臨時審査を実施します。

##### 運航乗務員

- ・QM (Qualifications Manual:訓練審査規程)に基づき、初期任用訓練、定期訓練、審査を実施します。
  - ・学科訓練、FFS (Full Flight Simulator)、緊急訓練、LOFT (Line Oriented Flight Training)等を実施します。
- ※LOFTとは、シミュレーターを使用し実運用に近い環境でクルーコーディネーション能力の向上を目的とする訓練手法です。

##### 客室乗務員

- ・客室乗務員訓練審査規程に基づき、初期訓練と定期訓練、審査を実施します。
- ・各種緊急事態、緊急脱出、危険物輸送等を座学と実技で実施します。

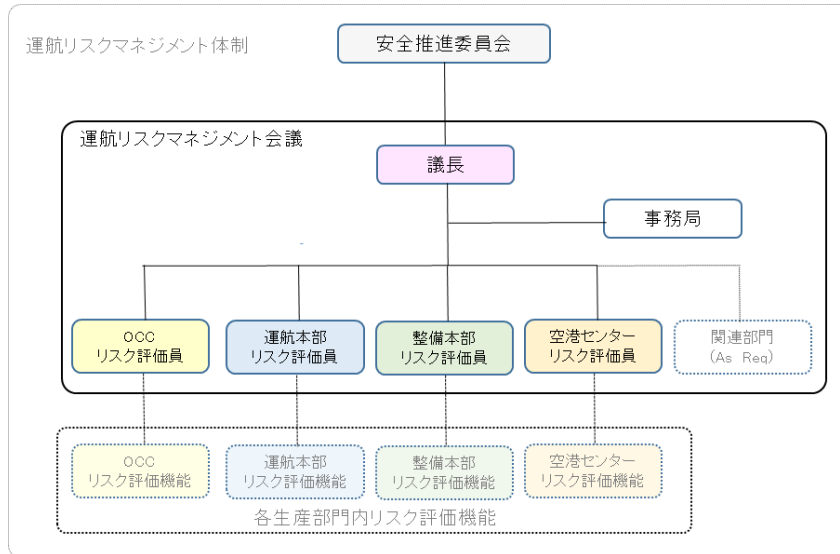
##### 整備従事者

- ・整備規程、業務規程に基づき、養成訓練、審査を実施します。
- ・資格毎に定めた訓練実績、業務経験等により定期訓練、審査を実施します。

## 4-7 運航リスクマネジメント体制

### (1) 運航リスクマネジメント体制

(2021年3月31日現在)



運航リスクマネジメントとは事故、重大インシデントなどの事象に至る前に潜在するハザードを特定し、そのリスクを評価し、受容できるレベルまで引き下げることを目的とした未然防止活動および再発防止活動のことです。

各部門で収集した不安全事象等の情報は、各部門が定める基準および手順によってリスク評価、要因分析、対策立案、リスクの再評価が行われます。

各部門においてハイリスクと判定された事象や、要因分析/再発防止対策において他の部門に関係する事象や共有が必要であると判断した事象は、全社横断的な会議体である「運航リスクマネジメント会議」で議論を行います。

「運航リスクマネジメント会議」で議論された内容は、各部門へとフィードバックされるとともに、安全に関する重要事項の最高審議機関である「安全推進委員会」へと報告します。

### (2) 各部門における運航リスクマネジメント体制について

#### OCC（オペレーションコントロールセンター）

- 情報収集方法
  - ・ OD（オペレーション統括責任者）Dispatcher レポート/業務日誌/WEB 管理による申し送りノートから情報収集を行います。
- リスク評価機能
  - ・ OCC 安全推進会議/OCC 運航リスクマネジメント会議にてリスク評価を実施します。
- フィードバック
  - ・ OCC 業務連絡等でフィードバックを実施します。

#### 運航本部

- 情報収集方法
  - ・ FOQA(Flight Operational Quality Assurance)：全運航便の飛行データ解析プログラム / Captain report / Air Safety report（機長報告制度）/ 桃の声：運航乗務員のヒヤリハット報告/疲労報告書 / Flight report（客室乗務員報告制度）/ STEP:客室乗務員のヒヤリハット報告から情報収集を行います。

- リスク評価機能
  - ・運航本部安全推進会議にてリスク評価を実施します。
- フィードバック
  - ・Flight Operations Information (FOI)、NOTICE、CAM Bulletin 等にてフィードバックを実施します。

## 整備本部

---

- 情報収集方法
  - ・整備日誌/ヒヤリハット報告にて情報収集を行います。
- リスク評価機能
  - ・整備本部安全推進会議/品質会議(Quality Review Board Meeting)にてリスク評価を実施します。
- フィードバック
  - ・整備日誌、機材作業品質情報、技術情報、MQSI(Maintenance Quality and Safety Information)、ヒヤリハット情報、各種会議議事録配布等でフィードバックを実施します。

## 空港センター

---

- 情報収集方法
  - ・PEREGRINE：不安全事故の報告レポートシステム/ヒヤリハット報告/“Nice Catch”（＝第三者からの助言や行動のおかげで大事に至らなかったヒヤリハット）報告にて情報収集を行います。
- リスク評価機能
  - ・空港センター安全推進会議（Airport Center Safety Promotion Committee、以下 ASPC） 、空港センターリスク評価会議にてリスク評価を実施します。
- フィードバック
  - ・ASPC ポータルサイト、業務連絡、Share News、各種議事録共有等でフィードバックを実施します。

## 4-8 安全に関する啓発活動

- (1) ANA グループ安全教育センター（ANA Safety Education Center、以下 ASEC）による安全教育のオンライン受講  
 社員の安全意識向上を図るため、ASEC による安全教育を全社員が受講しています。過去に発生した航空事故の悲惨さを知るとともに、いかにして航空事故を起こさないようにするかを学びます。
- (2) 祈りの杜訪問  
 安全風土・安全文化の醸成のため 2020 年度より「祈りの杜」を訪問しています。JR 福知山線列車事故現場である、祈りの杜を訪問し、事故の悲惨さと安全運航の大切さを直接感じ取ることで社員の安全意識向上を図っています。この活動は、十分に感染症予防対策を実施しながら、2021 年度も継続され、全社員が祈りの杜を訪問できるように取り組んでいます。
- (3) 安全推進月間  
 2012 年 7 月に航空運送事業許可を取得したことから 7 月を安全推進月間と定め、全社員が安全運航の重要性を再認識し、安全文化を醸成することを目的に、安全推進部および各生産部門を中心にさまざまな活動を実施しています。  
 昨年度に引き続き、2020 年度も新型コロナウイルス感染症防止の観点から、集合体験型の活動は控え、オンラインによる活動を主に実施しました。



2020 年度の活動内容は下記の通りです。

#	実施項目	補足説明
1	安全統括管理者による Kick-Off 宣言	安全統括管理者が安全推進月間開始の宣言を行い全社員に対して宣言メッセージをオンライン形式にて配信しました。
2	安全統括管理者による安全講話	安全統括管理者が、全社員に対して安全講話をオンライン形式にて配信しました。
3	安全動画の配信	<ul style="list-style-type: none"> <li>重量値エラーによる事故事例</li> <li>御巣鷹山(JL123)事故について</li> <li>ANA 三重大事故(羽田沖/松山沖/雫石)について</li> </ul> 上記 3 本の安全動画を配信しました。
4	安全川柳	安全に関する川柳を Peach 社員から募集し、Peach 社員の投票で入賞者を決定しました。121 句の応募の中から 3 句が入賞し、受賞式の様子をオンライン形式にて配信しました。
5	「みんなのアンケート」配信 (1 回/週)*計 5 回実施	安全への意識を身近に感じられるよう、全社員へ向けて安全関連のカジュアルな設問を 1 週間に 1 回の頻度で社内 HP へ掲載しました。
6	「安全発表会」の開催	各部門より発表者を選出し「組織横断的マネジメント強化のための取り組み」をテーマに発表を実施、オンライン形式にて配信しました。

#### (4) アルコールキャンペーン

国は、国民の健康対策の一環として、11 月 10 日から 16 日の間を「アルコール関連問題啓発週間」と定め国民に広くアルコール関連問題についての関心と理解を深める活動を行いました。

Peach では、「節度ある飲酒の習慣を身につける」ことを目的に、11 月に 1 ヶ月間「節度ある飲酒の習慣を身につけようキャンペーン」を実施し、安全統括管理者によるメッセージの配信や適正飲酒における豆知識のビデオ配信、アルコールに関わる安全情報の発信等を実施しました。

#### (5) 安全情報サイト PSPS(Peach Safety Portal Site)の開設

社内安全意識の更なる向上を図るため、安全情報を集約・見える化し、欲しい安全情報へすぐアクセスできる社内ポータルサイトを開設しました。

### 4-9 使用している航空機に関する情報

機種	機数	座席数	初号機導入	平均機齢	平均年間飛行時間	平均年間飛行回数
A320-214	33 機	180 席	2011 年	5.24 年 <sup>(*)</sup>	1032.59 時間	647.97 回
A320-251N	3 機	188 席	2020 年	1.00 年 <sup>(*)</sup>	372.84 時間	225.33 回

2021 年 3 月 31 日現在

\*1：導入年を 1 として算出

## 4-10 路線別輸送実績

当該事業年度における、路線別の輸送実績（有償旅客キロ、座席キロ等）

### 国内線

路線	有償旅客キロ(RPK)	座席キロ(ASK)	運航実施便数
大阪（関西）－札幌（新千歳）	276.4	515.8	2183 便
大阪（関西）－釧路	70.1	136.2	508 便
大阪（関西）－仙台	99.5	206.5	1256 便
大阪（関西）－新潟	18.8	47.0	354 便
大阪（関西）－東京（成田）	68.1	163.5	1208 便
大阪（関西）－福岡	64.3	126.8	1273 便
大阪（関西）－長崎	21.5	50.3	432 便
大阪（関西）－宮崎	17.1	40.6	430 便
大阪（関西）－鹿児島	36.9	99.4	902 便
大阪（関西）－奄美	29.4	76.1	447 便
大阪（関西）－沖縄（那覇）	229.2	399.3	1755 便
大阪（関西）－石垣	153.3	286.6	965 便
沖縄（那覇）－福岡	115.4	216.5	1192 便
仙台－札幌（新千歳）	58.6	117.7	982 便
仙台－沖縄（那覇）	38.0	101.1	277 便
札幌（新千歳）－福岡	76.1	138.9	478 便
札幌（新千歳）－沖縄（那覇）	56.0	119.9	274 便
東京（成田）－札幌（新千歳）	191.2	363.5	2264 便
東京（成田）－女満別	3.5	7.9	46 便
東京（成田）－釧路	19.0	47.8	305 便
東京（成田）－福岡	165.4	341.9	1716 便
東京（成田）－大分	2.6	5.6	34 便
東京（成田）－長崎	24.0	72.6	398 便
東京（成田）－宮崎	12.7	39.2	234 便
東京（成田）－鹿児島	37.5	138.4	639 便
東京（成田）－奄美	53.6	127.1	458 便
東京（成田）－沖縄（那覇）	240.2	436.8	1286 便
東京（成田）－石垣	164.8	340.4	943 便
名古屋（中部）－札幌（新千歳）	29.4	53.4	273 便

名古屋（中部）－ 仙台	6.9	18.5	156 便
名古屋（中部）－ 沖縄（那覇）	10.7	19.0	72 便
名古屋（中部）－ 石垣	9.4	28.8	86 便

有償旅客キ口(RPK)、座席キ口(ASK):x1,000,000

#### 国際線

路線	有償旅客キ口(RPK)	座席キ口(ASK)	運航実施便数
大阪（関西）－ 台北（桃園）	1.5	17.1	56 便
東京（羽田）－ 台北（桃園）	0.3	15.2	40 便
東京（成田）－ 台北（桃園）	0.3	15.7	40 便

有償旅客キ口(RPK)、座席キ口(ASK):x1,000,000

Peach Aviation 株式会社  
2020 年（令和 2 年）度 安全報告書  
  
2021 年 8 月発行  
Peach Aviation 株式会社  
安全推進部