

peach



# 2023年度 安全報告書

Peach Aviation株式会社

報告対象期間:2023年4月1日～2024年3月31日  
本安全報告書は、当社の安全に係る情報を航空法第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株式会社をご愛顧いただきまして、誠にありがとうございます。2023年度のPeachの「安全報告書」をご一読いただき、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。

2022年夏以降、コロナ禍の影響で縮小した運航規模の回復を進め、2024年7月現在では、37機の機材で国内線27路線、国際線12路線の計39路線を運航しております。これまでご搭乗いただいたお客さまと日頃からご支援いただいた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。

Peachでは、安全運航の堅持、ならびに事故や重大インシデントを発生させないよう、リスクマネジメントや教育訓練、監査といった仕組みの強化に加え、年間を通じた啓発活動による社内の安全文化醸成にも積極的に取り組んできました。自社だけではなく、他社の経験からも他山の石として積極的に学び、役職員一人ひとりの安全意識の向上を図っています。

お客さまへの約束、および役職員の行動指針として「安全を最優先に」と掲げています。これからも役職員一人ひとりの意識と行動を積み重ねて安全運航を堅持していくとともに、安全の確保を大前提に、定時性や快適性などの品質向上にも取り組み、お客様に「愛あるフライト」を提供してまいります。

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、よろしく願い申し上げます。

2024年7月



Peach Aviation株式会社  
安全統括管理者・航空保安統括責任者  
取締役 木村敏也

## 目次

<b>第1章 安全の基本方針</b>	<b>P.3</b>
<b>第2章 2023年度の安全の状況</b>	<b>P.4</b>
2-1. 国の命令・指示など	P.4
2-2. 航空事故・重大インシデント	P.4
2-3. 安全上のトラブル	P.4
2-4. イレギュラー運航	P.5
<b>第3章 安全に関する目標</b>	<b>P.6</b>
3-1. 2023年度 安全目標の達成状況	P.6
3-2. 2024年度 安全目標	P.6
<b>第4章 安全管理システム(SMS)</b>	<b>P.7</b>
4-1. 安全管理システムの概要	P.7
4-2. 安全管理の体制	P.8
(1) 安全推進関係者の責務	P.8
(2) 安全統括管理者の選任	P.8
(3) 安全に関わる会議体	P.9
(4) 会社組織の全体図	P.10
(5) 安全に関わる組織	P.11
(6) 各組織の人員	P.15
(7) 各組織の有資格者の人員	P.15
4-3. 安全管理の実施	P.16
(1) 運航リスクマネジメント体制	P.16
(2) 各部門における運航リスクマネジメント体制	P.17
(3) 内部安全監査	P.18
(4) 安全に関わる文書の管理	P.18
(5) 日常運航に直接関わる要員の訓練・審査体制	P.19
(6) 救急用具の装備状況	P.20
(7) 安全に関する啓発活動	P.20
<b>第5章 輸送実績など</b>	<b>P.22</b>
5-1. 使用している航空機に関する情報	P.22
5-2. 路線別輸送実績	P.23
(1) 国内線	P.23
(2) 国際線	P.24

## 第1章 安全の基本方針

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、その内容を「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「安全に係る運営方針」「安全に係る運営方針の具現化に向けた行動指針」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。

安全理念 Safety Policy		peach
1	安全は社会への責務であり 経営の基盤	Safety is our commitment to the public and the foundation of our business
2	お客様の笑顔は 確かな安全から生まれる	Ensured safety puts customers' minds at ease
3	安全のためなら 立ち止まる勇気を持つ	Have the courage to stop for the sake of safety
4	確固たるチームワークで 安全を維持向上	Maintain high standards of safety through strong teamwork

### 安全に係る運営方針

#### 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に、安全理念および安全方針を社員に周知し浸透させ、安全に係る施策の推進については、安全に係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ます。

#### 2. 安全最優先の原則

全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って日々の業務を行なっております。

- (1) 安全は、全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。

### 安全に係る運営方針の具現化に向けた行動指針

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行動指針を以下のように定め、その浸透と定着を図ると共に安全理念および安全に係る運営方針の具現化を図っています。

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
6. 提案・提言の尊重

## 第2章 2023年度の安全の状況

### 2-1. 国の命令・指示など

2023年度は、国から受けた命令・指示などはありません。

### 2-2. 航空事故・重大インシデント

2023年度は、航空事故・重大インシデント共に発生していません。

**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。

**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。

### 2-3. 安全上のトラブル

2023年度は、安全上のトラブルが29件発生しました。

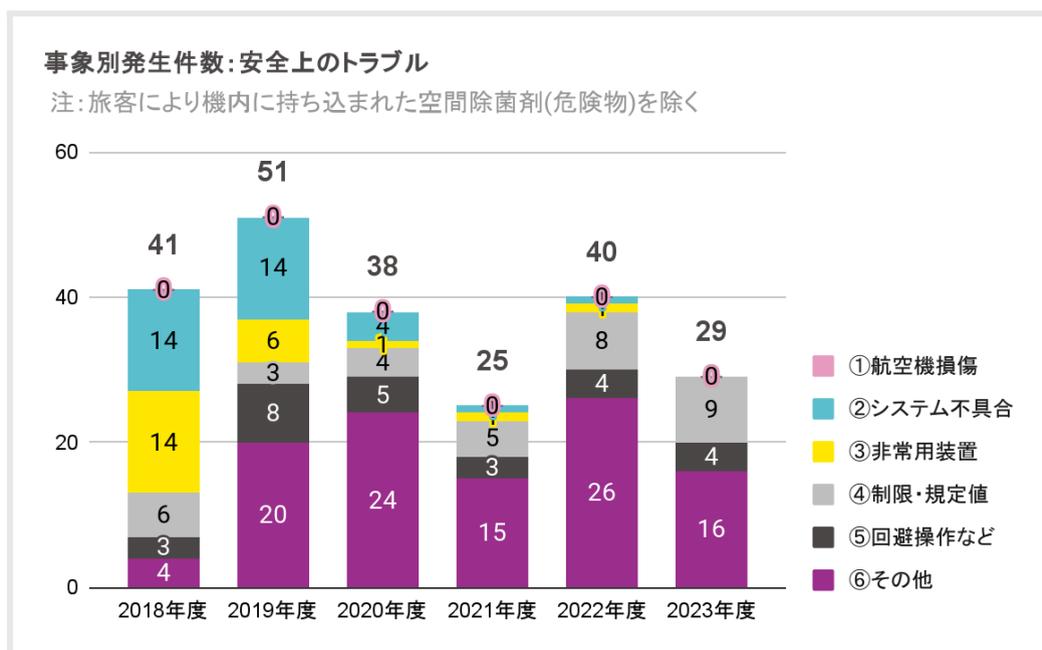
すべての事象に対し、要因を分析し、対策を講じ再発防止に努めています。

なお、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）2件は含まれていません。

**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。  
\* 安全上のトラブルの分類は、航空法施行規則第221条の2第3号イからホに該当する事態をそれぞれ1（航空機の損傷）～5（警報に基づく回避操作など）へ分類し、第4号に該当する事態をその他として分類しています。

#### <概要：安全上のトラブル>

1. 航空機の損傷（鳥衝突・避雷を除く）：0件
2. システムの不具合：0件
3. 非常用装置等の不具合：0件
  - 非常脱出口の不適切な操作：0件
4. 制限・規定値を超えた運航：計9件
  - 管制指示高度からの逸脱：7件
  - PED (Portable Electronic Device) POWER SWICTHの電源を入れた状態での着陸：2件
5. 警報に基づく回避操作など：計4件
  - 航空機衝突防止装置の回避指示による回避操作：4件
6. その他：計16件
  - 定期点検における携帯型非常用位置指示無線標識装置 (Portable ELT) の不具合：1件
  - Emergency Escape Slide Gart Barの誤った取り付け：1件
  - Portable Oxygen Bottleに対するMEL適用時の整備処置未実施：1件
  - 鳥衝突後のエンジンのボアスコープ点検実施期限の超過：1件
  - 衝突物によるエンジンのファンブレードの損傷：1件
  - 着陸装置の不作動：1件
  - 衝突物によるエンジンのアコースティックパネルの損傷：1件
  - 非常脱出誘導灯の不作動：1件
  - 航空機整備委託先の作業品質不具合による出発後の引き返し：1件
  - 整備要目実施期限の超過：1件
  - 危険物輸送に関わる事態：6件



#### 2-4. イレギュラー運航

2023年度は、イレギュラー運航が9件発生しました。(機材関連8件、乗務員関連1件)

イレギュラー運航のすべての事象に対し、要因を調査、分析し、適切な対策を講じ、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、報告など](#)」に掲載されています。

## 第3章 安全に関する目標

### 3-1. 2023年度 安全目標の達成状況

2023年度は、すべての安全目標値を達成しました。

ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブルのすべて(14件)については、個々の事象に対し発生原因/要因を分析し、再発防止に努めています。

2023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. アルコールに関する不適切事案発生件数	0件	0件
4. ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル 1万便あたりの発生件数*1	3.14件以下	2.42件
5. 安全上のトラブル発生日から90日以内のClose率	60%以上	70.3%

\*1 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を10%改善した値に設定しています。

### 3-2. 2024年度 安全目標

2024年度の安全に関する数値目標を、以下の通り設定しています。

2024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. アルコールに関する不適切事案発生件数	0件
3. ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル 1万便あたりの発生件数*1	2.95件以下
4. 安全上のトラブル発生日から90日以内のClose率	63%以上

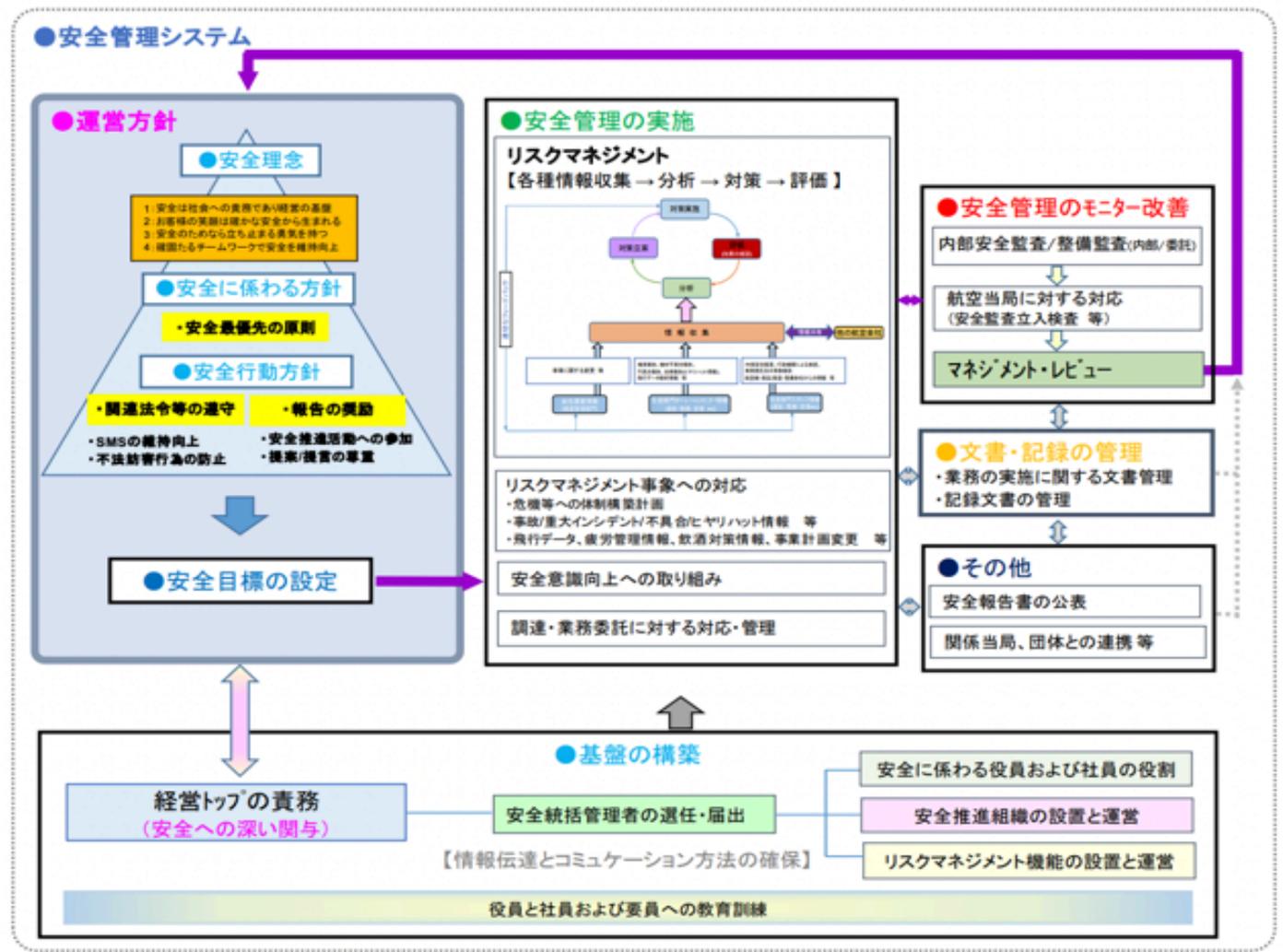
\*1 過去5年間における、1万便あたりのヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル発生件数を10%改善した値に設定しています。

## 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関わるすべての業務(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を行い、安全性を高めていくための仕組み(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、すべての役員および社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・重大インシデントなどを防止していくことを目的とし「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. 安全管理の体制

### (1) 安全推進関係者の責務

#### ① CEO

会社の最高責任者として、安全理念と方針に基づいて安全施策を主体的に推進し、定期的なマネジメントレビューを通じてSMSの有効性を確保します。全組織におけるSMSの確立と維持に関する説明責任を負い、安全リスク管理のための経営資源の確保と配分を行います。また、航空運送事業者としての法令遵守の最高責任者であり、認定事業場における安全管理の最高責任も担います。これらの責務を通じて、会社全体の安全管理体制を統括し、持続可能な安全運航を実現します。

#### ② 安全統括管理者

安全管理の総括的な責任者として、SMSの継続的改善と安全監視を推進し、重要な安全関連の経営判断に直接関与します。総合安全推進会議の議長として、関連部門の組織長に安全面での助言や支援を行います。この役職は、SMSの適切な運営と運航安全の維持向上についてCEOへの説明責任を負い、会社全体のSMSの日常的な管理を統括します。また、安全施策や投資の決定、総合安全推進会議の運営、重要事項のCEOへの報告、さらに認定事業場における効果的な安全管理体制の実施と維持にも責任を持ちます。これらの役割を通じて、組織全体の安全文化の醸成と持続的な安全性向上を図ります。

### (2) 安全統括管理者の選任

安全統括管理者は、航空法第103条の2および航空法施行規則第212条の5に基づいて選任され、国土交通大臣に届け出られます。この役職は、事業運営上の重要決定に参画する管理的地位にある者から選ばれ、航空運送事業の実施または管理の総括に関して3年以上の経験を有するか、同等以上の能力を国土交通大臣に認められた者が就任します。また、過去2年以内に国土交通大臣の命令により安全統括管理者を解任されていないことも要件となります。これらの条件は、安全統括管理者が適切な経験と能力を持ち、航空運送事業の安全管理を効果的に行うことを保証するためのものです。

### (3) 安全に関わる会議体

#### ① 安全推進関係の会議体

会社の SMS が全組織で機能するように、安全に係る情報共有やSMSの有効性のモニター、および安全に関わる方針の検討と判断などを行うことを目的とした会議を行っています。

##### 総合安全推進会議

安全に関わる重要事項の最高審議機関として総合安全推進会議を設置し、定期的を開催しています。

当会議は、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。

##### 各生産部門内および事業戦略部門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)および事業戦略企画室における重要事項の審議、総合安全推進会議の議事内容の情報共有などを推進するにあたり、安全推進会議を設置し、対応を図ります。

#### ② リスクマネジメント関係の会議体

不安全事象が発生した場合の原因調査と再発防止を行う事後的な取り組みや、予兆となるハザードの把握・リスク評価・リスク低減という予防的な取り組みを行うことを目的とした会議を設置し、対応を図ります。

##### 航空事故調査会

航空機に関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

航空機に関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。

##### 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など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観点から対策を講じ、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、対応を図ります。

##### アルコール対策委員会

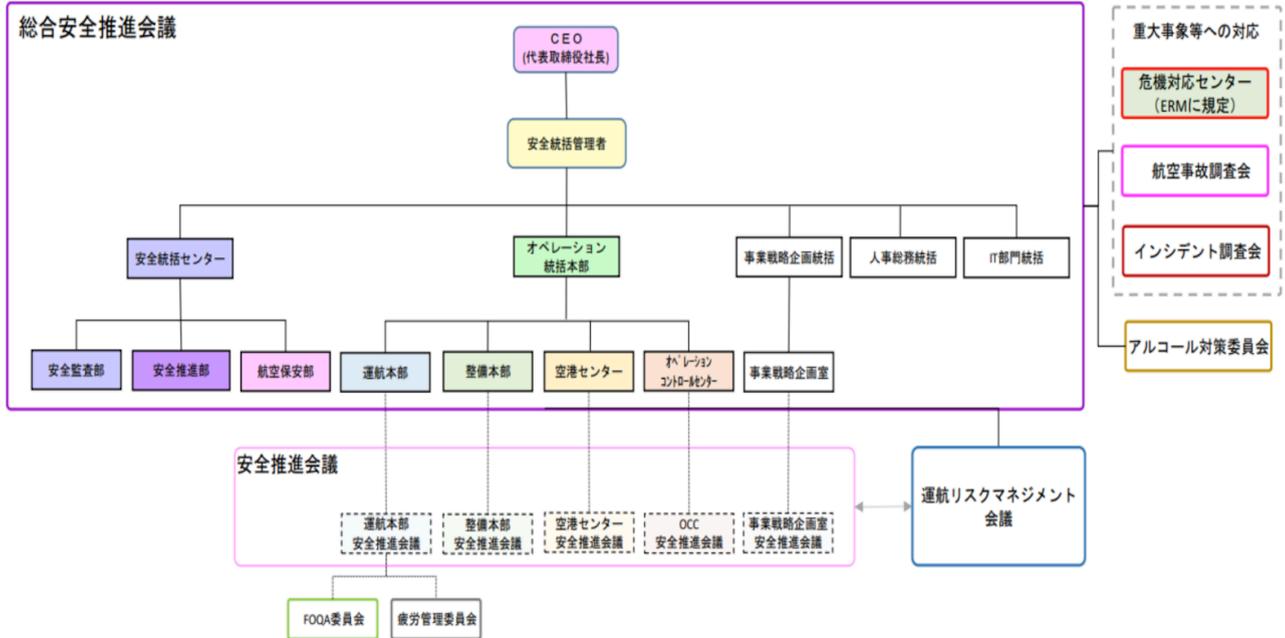
航空機運航の安全に携わる者に対し、各生産部門における酒精飲料などの影響による不安全事象の未然防止および再発防止の観点からリスクマネジメント機能としてアルコール対策委員会を設置し、開催し、対応を図ります。

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。

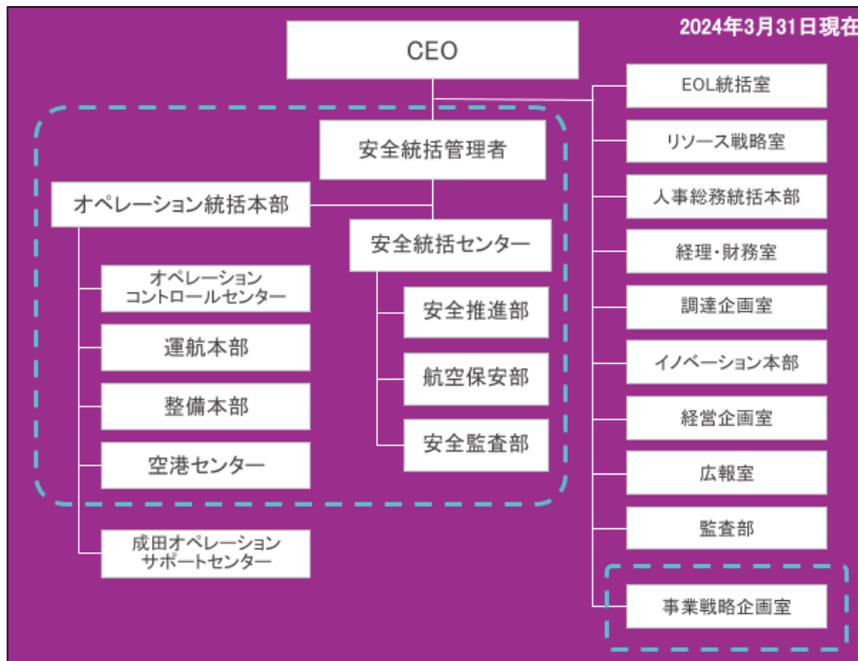
これらの会議体が有機的に連携し、包括的な安全管理体制を構築することにより、不安全事象の未然防止および再発防止が可能となり、航空運送事業における安全性の継続的な向上を実現しています。

(2024年3月31日現在)



(4) 会社全体の組織図

点線の枠内にある組織が、安全に直接関わる組織です。



## (5) 安全に関わる組織

### ① 安全統括センター

#### 安全推進部

- 安全に関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、運航に関わる不安全事故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。

#### 安全監査部

- 安全理念・安全に関わる運営方針および安全管理規程・整備規程・業務規程などに基づき、安全推進に関わる役員および会社組織を対象とする監査に関わる方針および施策を立案、実施します。
- 監査結果の報告、提言および記録の管理などを行います。
- 監査結果を分析・評価し次年度の監査計画に反映します。

#### 航空保安部

- 航空保安・危険物輸送に関する基本方針の設定、および航空保安対策を企画・立案し関係各部署との調整ならびに品質管理を行います。
- 航空保安・危険物輸送に関する教育訓練を計画し、実施管理を行います。
- 保安に関わるリスクマネジメント活動を総括し、課題解決に向けた関係各部署への指示・提言を行います。

### ② OCC (オペレーションコントロールセンター)

#### 運航管理部

- 飛行計画の作成と承認、飛行中の航空機への情報提供や飛行監視を行います。
- 各空港における適切な発着工程管理を行います。
- 航空機の重量重心位置が許容範囲内に収まっているかの確認を行います。

#### 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。
- 安全運航を大前提として、OCC内に機能的な指示を行っています。
- イレギュラー運航など発生時において、定められた初期対応を行います。
- 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。

#### 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、安全運航の堅持とOCC全体の業務品質の向上を図っています。
- OCCにおけるコミュニケーションやイレギュラー対応を強化するための訓練の企画と実施を行い、OCC全体の業務品質の向上を図っています。
- Emergency Response Manualの維持管理、OCCの緊急対応管理及びイレギュラー運航対応の手順を策定しています。
- 日々のオペレーションに関するインシデントやアクシデントへの対応を適切に実施し、必要に応じて航空局や関連官庁に報告いたします。

### ③ 運航本部

#### 運航安全部

- FOQAプログラムに係る分析、その他管理業務、機長報告書などにて報告される運航本部内発生事象の分析・評価・記録、及び不具合事象発生時の航空局との報告窓口業務などを実施します。

#### 業務推進部

- 運航に関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関わる基準を設定します。

#### 品質企画部

- 運航乗務員の総合技量管理業務、運航品質の管理業務、運航乗務員に関わる教育関連業務、及び自社養成スキーム「桃の種」の主管業務を実施します。

#### 訓練審査部

- 運航乗務員及び同要員の訓練・査定・審査の主管及び関連する諸業務を実施します。

#### 乗員部

- 運航乗務員が所属し、日常運航に関わる資格、その他一般管理業務を実施します。

#### 客室部

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



## ④ 整備本部

## 品質保証部

- 整備に関わる制度の設計・管理、品質保証・品質管理に関わる体制の構築および運用ならびに方針・基準の策定、整備に関わる監督官庁への諸手続および調整・対応、耐空証明の取得・維持に関わる管理体制構築、整備に関わる資格管理および教育訓練管理を実施します。

## フリート管理部

- 新機種導入に関わる整備部門の取りまとめ、および体制構築管理、機材計画に基づく機材の導入、および退役の準備・実行に関わる進捗管理、航空機リース要件に基づく適合管理体制の構築・運用、耐空証明の維持に関わる実務運用、整備記録の保管管理を実施します。

## 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関わる手順書の制定・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など)、信頼性管理、新規技術の研究・開発を実施します。

## 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・育成に関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。

## 機体整備管理部

- 航空機整備に関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、整備設備などの購買・維持管理ならびに整備施設の維持管理、整備記録の運用管理、航空機整備に関わる委託先の選定・契約および委託管理を実施します。

## 部品整備管理部

- 予備品など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、装備品の整備に関わる委託先の選定・契約および委託・修理管理、ワランティ・ギャランティに関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、予備品などや、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関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。



## ⑤ 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。
- 空港保安に係る業務の実施、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(AirportCenterSafetyPromotionCommittee)の主管部門です。

## 空港統括部

- 空港における安全、保安、オペレーションに関する日々の業務管理と品質維持を行います。
- 空港所長を配置している新千歳、仙台、成田、関西、福岡、那覇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一部の国内空港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

- グランド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。
- グランド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CSC(CustomerServiceController)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。

## ⑥ 事業戦略企画室

## Peachビジネス戦略企画部

- 機内サービス(機内グッズ・機内食・機内サンプリング・インフライトサーバー)の搭降載に関する手順を策定および維持管理し、委託先への教育訓練を実施します。
- 機内サービス(機内グッズ・機内食・機内サンプリング・インフライトサーバー)の搭降載に関する安全・品質管理業務を実施します。

## (6) 各組織の人員

(2024年3月31日現在)

組織	人員
安全統括センター	18名
OCC	55名
成田オペレーションサポートセンター	2名
運航本部	1,364名
整備本部	185名
空港センター	108名
事業戦略企画室	80名

## (7) 各組織の有資格者の人員

(2024年3月31日現在)

職種	人員
運航管理者/オペレーション統制責任者	15名/6名(内数)
運航乗務員	517名
客室乗務員	763名
整備従事者/確認主任者	101名/45名(内数)

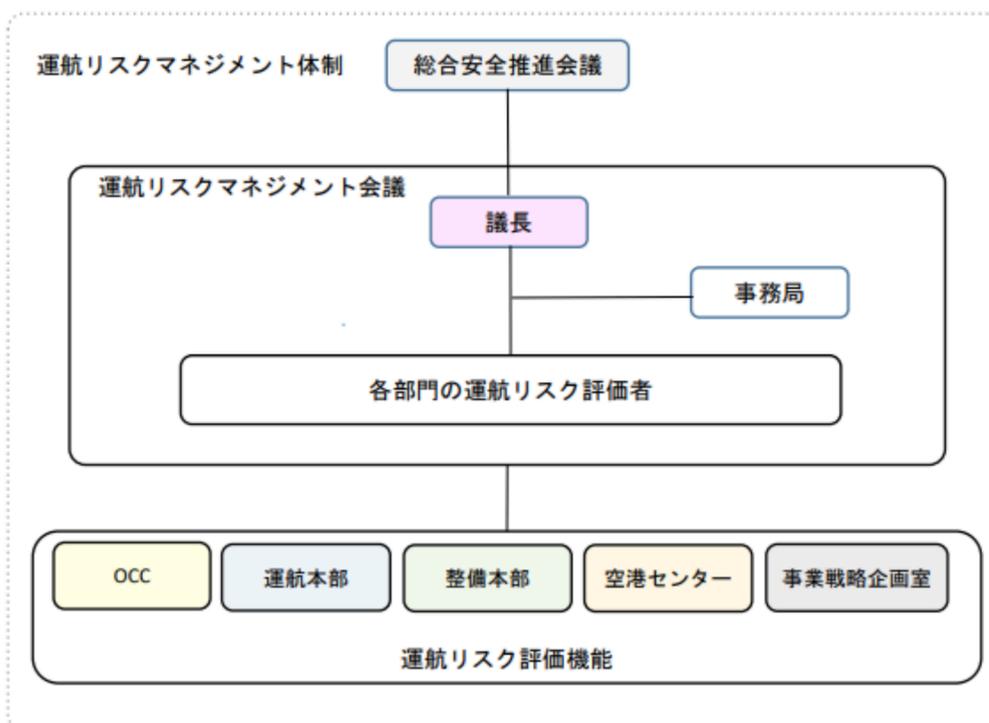
## 4-3. 安全管理の実施

## (1) 運航リスクマネジメント体制

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などの情報は、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「総合安全推進会議」へと報告します。

(2024年3月31日現在)



## (2) 各部門における運航リスクマネジメント体制

## ① 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(オペレーション統制責任者)レポート、Dispatcherレポート、LCLレポート、OCC SAFETY REPORT、OCC内各機能での情報共有及び業務日誌機能を果たす「Daily Operations Share Sheet」、ヒヤリハットWEB投稿専用フォーム、WEB管理による申し送りノートにより、情報収集を行います。
リスク評価機能	OCC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	OCCBulletin、ヒヤリハット返答専用WEBページ等でフィードバックを実施します。

## ② 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(機長報告制度)、Air Safety report(機長報告制度)、P.Voice(運航乗務員のヒヤリハット報告)、Flight Report(客室乗務員報告制度)、疲労報告書、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	運航本部運航リスク評価会議および航空保安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	桃の知恵、Thinking Safetyなどにてフィードバックを実施します。

## ③ 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、QRBM(Quality Review Board Meeting)で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)、QAI(Quality Assurance Information)、ヒヤリハット情報、各種会議議事録配布などでフィードバックを実施します。

## ④ 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、NiceCatch(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	ASPC(Airport Center Safety Promotion Committee)、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	空港センターポータルサイト、業務連絡、ShareNews、各種議事録共有などでフィードバックを実施します。

## ⑤ 事業戦略企画室(Peachビジネス戦略企画部)

情報収集方法	・機内サービスの搭降載を実施している委託先からの業務日誌、ヒヤリハット報告、不安全事故報告より情報収集を行います。 ・また、不安全事故の場合、委託先に対し不安全事故の詳細、時系列を記載した書面にて、更なる情報収集を行います。
リスク評価機能	事業戦略企画室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	事業戦略企画室安全推進会議、委託先との定例会議などでフィードバックを実施します。

### (3) 内部安全監査

内部安全監査は、安全管理システムが関連法規及び会社が定める諸規定に従って各組織において有効に機能し、更に仕組み自体を含め継続的に改善されているかを監査により客観的に確認し、必要な是正を行うことにより、当社の安全管理システムを維持・改善し航空輸送の安全性の維持向上を図ることを目的としています。

内部安全監査は、監査の年度計画の策定、監査チームの編成、監査実施前の準備、監査の実施方法、是正処置、監査の報告および共有、監査結果の評価と会社が定める諸規定に従って実施されています。

### (4) 安全に係る文書の管理

安全管理規程は、当社の安全管理システムに関わる要求事項を明確にし、安全管理マニュアルとして文書化し、当社役員および社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・重大インシデントなどを防止していくことを目的に設定しています。安全管理に関わる文書を必要とする役員および社員が、正確で最新の状態で読み取れるように、文書の提供や管理の指針を定め、維持・管理を行っています。

**(5) 日常運航に直接関わる要員の訓練・審査体制****オペレーション統制責任者/Chief of Operations on Duty(OD)**

- Operations Control Manual(以下、OCMという) Supplementに基づき、任用訓練、定期訓練、随時訓練を実施します。

**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。
- 運航管理者の新規任用に際し、業務遂行に必要な知識及び能力について評価・判定を行うため、任用審査を実施します。
- 必要とされる知識及び能力について疑義が生じた場合には、臨時審査を実施します。
- 会社の運航管理業務を連続して12ヵ月以上離れた後に、再び運航管理者として勤務する場合には業務遂行に必要な知識及び能力について評価・判定を行うため、復帰審査を実施します。

**運航管理補助者/Operations Controller (OC)、Assistant Dispatcher (AD)**

- 地上運航従事者訓練審査規程に基づき、OC養成訓練、OC初期訓練、AD昇格訓練、定期訓練、随時訓練を実施します。
- OC、ADの新規任用に際し、OC、ADそれぞれに係る業務遂行に必要な知識能力について評価・判定を行う技能確認を実施します。
- 必要とされる知識及び能力について疑義が生じた場合には、臨時確認を実施します。
- 会社の運航管理業務を連続して12ヵ月以上離れた後に、再び運航管理補助者として勤務する場合には、業務遂行に必要な知識及び能力について評価・判定を行うため、復帰確認を実施します。

**Load Controller (LC)**

- OCM Supplementに基づき、初期訓練、定期訓練、随時訓練、復帰訓練、指導訓練、教官訓練を実施します。
- LCの新規任用に際し、LCに係る業務遂行に必要な知識能力について評価・判定を行うLC初期評価を実施します。

**訓練教官、査察運航管理者**

- 地上運航従事者訓練審査規程に基づき、訓練担当者及び審査担当者として任用するにあたり、業務遂行に必要な経験、知識及び能力を修得させるために任用訓練を実施します。

**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)などを実施します。

LOFTとは:シミュレーターを使用して、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、危険物輸送など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。
- 資格ごとに定めた訓練実績、業務経験などにより定期訓練、審査を実施します。

## (6) 救急用具の装備状況

航空法施行規則第150条に基づき、旅客の安全を確保するため、非常信号灯、救命胴衣および救命ボート、救急の用に供する医薬品及び医療用具、航空機用救命無線機などの救急用具を装備しています。

## (7) 安全に関する啓発活動

### ① 事故現場への訪問

コロナ禍が終焉し、事故現場へ訪問する活動を再開しました。これからも大切にしていきたいと考えています。

#### 御巢鷹山慰霊登山

4年ぶりに御巢鷹山慰霊登山を再開しました。JAL123便の墜落事故現場である、御巢鷹山を訪問し、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。

#### 祈りの杜訪問

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。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。



### ② 他社の安全啓発施設の活用

#### ANAグループ安全教育センター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、ANAグループ安全教育センターによる安全教育を全社員が受講しています。また安全教育センターへの自由見学を実施するなど、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。

### ③ その他

#### ANAグループ適正飲酒推進月間

Peachでは11月の1ヵ月間「節度ある飲酒の習慣を身につける」ことを目的に「ANAグループ適正飲酒推進月間」を実施し、AUDITスクリーニングテストやアンケート、高野顧問による安全講話、酒酔い状態を経験できるゴーグル体験・アルコール検知器の体験イベントを行いました。



### 安全推進航空保安強化月間

2011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、安全統括センター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。2023年度は集合体験型の活動を再開しました。2023年度の活動内容は下記の通りです。

#### 1. 安全統括管理者・航空保安統括責任者によるKick-Off宣言

安全統括管理者・航空保安統括責任者が、全社員に向けて、対面・オンライン形式で、安全推進航空保安強化月間の開始を宣言しました。

#### 2. 経営層による空港所巡視

経営層が当社の各空港所を訪問し、安全について意見を交わしました。

#### 3. 安全動画上映会(雫石衝突事故)

#### 4. 「安全を考える日」

【第1部】安全発表「振り返りからの学びと気付き、今だから思うあの時のアレコレ！」

～原点回帰・安全理念通りにできた事例/できなかった事例を元に～

【第2部】安全対話「過去事案から考える私視点とあなたの視点」

ファシリテーター:Peach安全顧問高野滋氏 対話者:Peach社員



#### 5. 1クリックde安全問題

全社員に向けた安全に関するクイズを当社のイントラ上で実施しました。

#### 6. 各生産部門による安全啓発活動

「飛行機プッシュバック体験」・「PIKAPIKAイベント」・「コックピット搭乗体験」・「関西空港オフィサー体験」・「整備士体験」などを実施しました。



## 第5章 輸送実績など

## 5-1. 使用している航空機に関する情報

## (1) 2024年3月31日時点の保有機材

機種	機数	座席数	初号機導入年 *1	平均機齢*2	平均年間飛行時間	平均年間飛行回数
A320-214	17機	180席	2011年	6.35年	2,868.65時間	1,785回
A320-251N	15機	188席	2020年	2.13年	2,594.94時間	1,454回
A321-251NX	3機	218席	2021年	2.00年	3,601.06時間	1,320回

\*1初号機導入年:同機種の導入年(退役機材を含む)

\*2平均機齢:2024/3/31時点での運用中の機材の平均機齢、導入年度を1として算出

## 5-2. 路線別輸送実績

## (1) 国内線

当該事業年度における、国内線輸送実績(有償旅客キロ、座席キロなど)

\*有償旅客キロ(RPK)、座席キロ(ASK):x1,000,000

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)	966.7	1,074.2	4,398便
大阪(関西)	—	女満別	27.2	29.4	102便
大阪(関西)	—	釧路	33.8	36.2	134便
大阪(関西)	—	仙台	319.9	373.1	2,170便
大阪(関西)	—	新潟	65.6	82.6	601便
大阪(関西)	—	東京(成田)	220.8	252.5	1,830便
大阪(関西)	—	福岡	252.7	295.1	2,923便
大阪(関西)	—	長崎	71.8	85.7	726便
大阪(関西)	—	宮崎	58.6	69.9	725便
大阪(関西)	—	鹿児島	168.3	199.8	1,782便
大阪(関西)	—	奄美	51.4	62.5	349便
大阪(関西)	—	沖縄(那覇)	670.9	769.9	3,280便
大阪(関西)	—	石垣	321.5	385.4	1,267便
沖縄(那覇)	—	福岡	475.4	528.3	2,864便
仙台	—	札幌(新千歳)	151.3	175.9	1,455便
札幌(新千歳)	—	福岡	197.7	213.7	725便
札幌(新千歳)	—	沖縄(那覇)	287.8	317.7	718便
東京(成田)	—	札幌(新千歳)	740.8	821.4	5,007便
東京(成田)	—	福岡	751.5	843.1	4,158便
東京(成田)	—	大分	70.4	81.1	484便
東京(成田)	—	奄美	149.2	182.9	653便
東京(成田)	—	沖縄(那覇)	641.8	703.5	2,046便
東京(成田)	—	石垣	383.3	455.0	1,226便
名古屋(中部)	—	札幌(新千歳)	337.8	371.5	1,865便
名古屋(中部)	—	仙台	73.2	86.2	728便
名古屋(中部)	—	沖縄(那覇)	270.3	300.7	1,113便
名古屋(中部)	—	石垣	116.7	141.7	404便
福岡	—	石垣	149.9	178.3	718便

## (2) 国際線

当該事業年度における、国際線輸送実績(有償旅客キロ、座席キロなど)

有償旅客キロ(RPK)、座席キロ(ASK):x1,000,000

路線		有償旅客キロ(RPK)	座席キロ(ASK)	運航実施便数	
大阪(関西)	—	ソウル(仁川)	357.4	402.7	2,488便
大阪(関西)	—	上海(浦東)	85.0	147.9	603便
大阪(関西)	—	香港	507.2	662.8	1,408便
大阪(関西)	—	台北(桃園)	529.0	613.4	1,761便
大阪(関西)	—	高雄	174.2	187.6	482便
大阪(関西)	—	バンコク (スワンナプーム)	578.5	659.1	727便
東京(羽田)	—	ソウル(仁川)	148.7	161.0	724便
東京(羽田)	—	台北(桃園)	249.7	286.3	726便
東京(羽田)	—	上海(浦東)	99.2	195.2	600便
東京(成田)	—	台北(桃園)	522.1	569.5	1,413便
名古屋(中部)	—	台北(桃園)	212.3	244.2	724便
沖縄(那覇)	—	台北(桃園)	186.0	212.8	1,802便

Peach Aviation株式会社  
2023年(令和5年)度 安全報告書

2024年8月発行  
Peach Aviation株式会社  
安全統括センター安全推進部