



2019 年度 安全報告書



Peach Aviation 株式会社

報告対象期間：2019 年 4 月 1 日～2020 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。

2019 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。

弊社は、2019 年 11 月 1 日にバニラエアとの統合を完了しました。Peach は、2020 年 8 月 1 日現在、32 機の機材で国内線 24 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 路線はすべて運休しており、海外へのご旅行を予定されているお客様には大変なご不便をお掛けいたしております。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申し上げます。

さて 2019 年度は、事故・重大インシデント、ヒューマンエラーによる事態報告件数における安全目標を達成する事ができました。これらは、弊社 7 月の「安全推進月間」中の取り組みや年間を通じた安全啓発活動により、社員の安全意識向上と各部門における再発防止活動・未然防止活動が、一定程度、適切に行われた結果であると考えております。

一方で、社内で発生した不安全事象は、「思い込み」「コミュニケーションエラー」が主因でした。前年度に引き続き、これらを撲滅するための「アサーション」の浸透に、全社を挙げて取り組んでおります。

私たちの「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・向上に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納得した上で行動し、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。

2020 年度は、新型コロナウイルスの感染拡大に伴って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リスクへの対策も一つの「安全」への取り組みと捉えております。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していただけるように、新型コロナウイルス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。」という弊社のキーメッセージの通り、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。

2020 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 | 5 |
| 第2章 | 安全の状況 | |
| 2-1 | 国の命令・指示等 | 6 |
| 2-2 | 航空機事故 | 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 | 2019年度安全目標の達成状況 | 8 |
| 3-2 | 2020年度の安全目標 | 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役割・会議体 | 9 |
| 4-3 | 安全にかかわる各組織の機能・役割 | 11 |
| 4-4 | 各組織の人員 | 13 |
| 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 | 17 |
| 4-9 | 使用している航空機に関する情報 | 18 |
| 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（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、「安全管理規程」の冒頭に、前年度のマネジメントレビューをもとにした事業年度毎の「CEO コミットメント」を定めています。

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います。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、部門並びに協力会社が、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

最高経営責任者（CEO）は、安全に関する最終責任者として、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に係わる方針を社員に周知・浸透させ、安全に係わる施策の推進に主体的に関与して、会社全体で安全管理システム（SMS）を有効に機能させる。

2.安全最優先の原則

すべての社員は、「安全理念」に従い、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に優先する。
- ②安全を維持向上させるために一切の妥協はしない。
- ③安全文化の醸成と浸透は経営トップ、管理職の責務である。
- ④安全を支えるのは一人ひとりの意識と気づきである。

安全に係わる運営方針の具現化に向けた行動指針

すべての社員は、「安全理念」および「安全に係わる運営方針」に従い、航空輸送の安全を具現化するために以下の行動指針に従い業務を遂行しなければならない。

- 1.関連法令等の遵守
- 2.報告の奨励
- 3.安全管理システムの維持向上
- 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 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 航空機事故

航空機事故は発生していません。

航空機事故とは、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」「航行中の航空機の損傷」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

弊社が発生させた重大インシデントは 0 件でした。

なお、下記の通り、弊社便に関連した重大インシデントが 1 件発生しています。

2019 年 11 月 30 日、弊社 APJ808 便（ICN-HND）が、羽田空港の A 滑走路（RWY34L）の南側から管制官からの着陸許可を得て進入中に、空港の点検車両が管制官の許可を得ず A 滑走路北側に侵入し横断した事例が重大インシデントと認定されました。APJ808 便は当該の車両が滑走路を横断し終えた後、安全に着陸しています。弊社便に対する問題点は指摘されていません。弊社はこの重大インシデントに関する運輸安全委員会の調査に全面的に協力しております。

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「航空機事故が発生する恐れがあると認められる事態」で滑走路からの逸脱、非常脱出等が該当し、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 51 件発生しました。

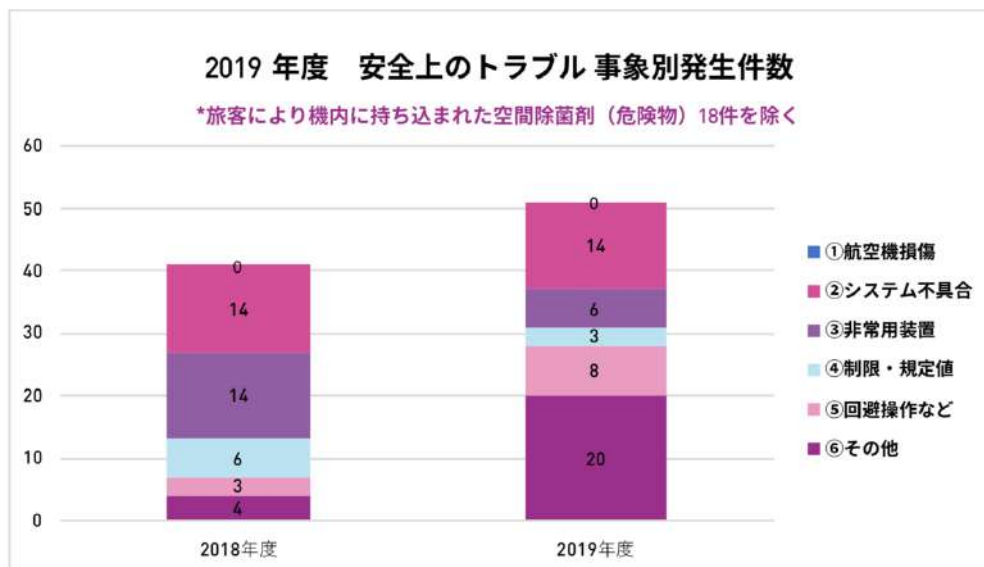
すべての安全上のトラブルに対し、要因を分析し、対策を講じ、再発防止に努めています。なお、この 51 件には新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、旅客により機内に持ち込まれた空間除菌剤（一部の製品は腐食性物質を含んでおり危険物の対象）18 件は含まれていません。

| 2019 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 | 14 |
| ③ 非常用の装置等の不具合 | 6 |
| ④ 制限・規定値を超えた運航 | 3 |
| ⑤ 警報に基づく回避操作など | 8 |
| ⑥ その他 | 20 |
| 合計 | 51 |

安全上のトラブルとは、航空法第 111 条の 4 に、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、「その他の航空機の正常な安全運航に安全上の支障を及ぼす事態」として国に報告することが義務付けられています。

〈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 14 件）
 - ・エンジン・プロペラ等の不具合 1 件
 - ・表示・警報装置の不具合 11 件
 - ・着陸装置の不具合 2 件
- ③ 非常用装置等の不具合（計 6 件）
 - ・化粧室内の煙検知器の不具合 3 件
 - ・客室内酸素供給装置の不具合 1 件
 - ・客室内の非常用照明等の不具合 1 件
 - ・コックピット内酸素供給装置の不具合 1 件
- ④ 制限・規定値を超えた運航（計 3 件）
 - ・管制指示高度からの逸脱 2 件
 - ・航空機の着陸装置（脚）の運用限界制限速度を超えての運航 1 件
- ⑤ 警報に基づく回避操作など（計 8 件）
 - ・航空機衝突防止装置の回避指示による回避操作 6 件
 - ・離陸滑走中の離陸中止 2 件
- ⑥ その他（計 20 件）
 - ・航空機の自重・重心位置にかかわる事態 3 件
 - ・運用許容基準の誤適用 3 件
 - ・定期整備中の機体の一部の腐食の発見 3 件
 - ・誤部品の取り付け 2 件
 - ・運航乗務員のアルコール検査忘れ 2 件
 - ・旅客の電子タバコ使用疑いによる化粧室内の煙探知機の発動 2 件
 - ・客室壁の隙間埋めプラスチックの脱落 1 件
 - ・作業車両の滑走路侵入時の着陸（重大インシデント） 1 件
 - ・修理持ち越し後の繰り返し点検期間の超過 1 件
 - ・修理持ち越しのためのテープの剥がれ 1 件
 - ・危険物輸送にかかわる事態 1 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8件が機材不具合、その他が1件でした。
個々の事象については、原因の調査分析を行い適切な再発防止措置を施しております。
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

第3章 安全に関する目標

3-1 2019年度安全目標の達成状況

| 2019年度安全目標（定量的指標） | 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 （1万便あたりの発生件数） | 16件以下 （3.32件以下） | 13件 （3.00件） |

2019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13件については、個々の事象に対し発生原因、要因を分析し全社横断的に再発防止策を講じています。

3-2 2020年度安全目標

| 2020年度安全目標（定量的指標） | 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 （1万便あたりの発生件数） | 16件以下 （3.00件以下） |
| 4. ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル発生日から 90日以内のClose率 | 50% |

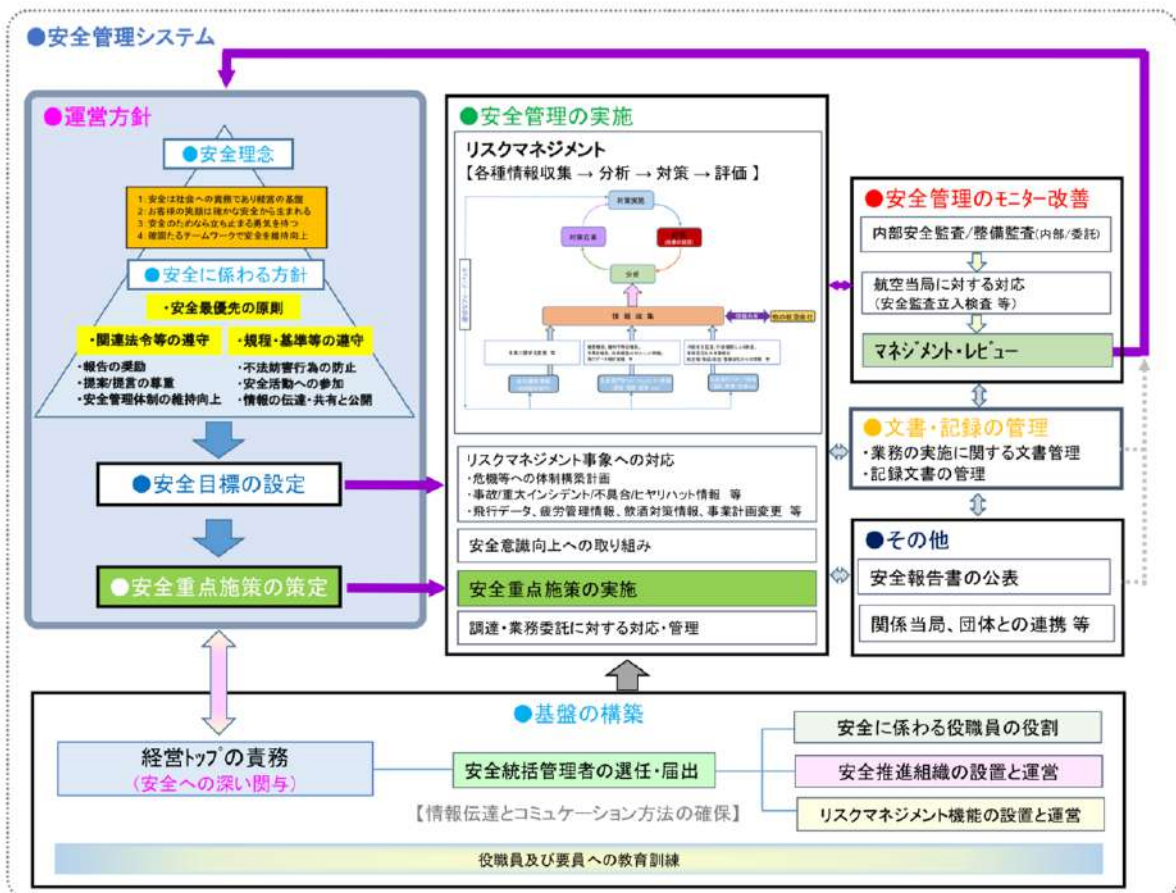
安全目標は、過去5年間における、1万便あたりのヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル発生件数に、2020年度の就航計画便数を乗じ算出した件数から10%削減した件数としています。

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、役職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 (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)における役割、会議体

■ 最高経営責任者 (CEO)

安全に関する最終責任者として、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

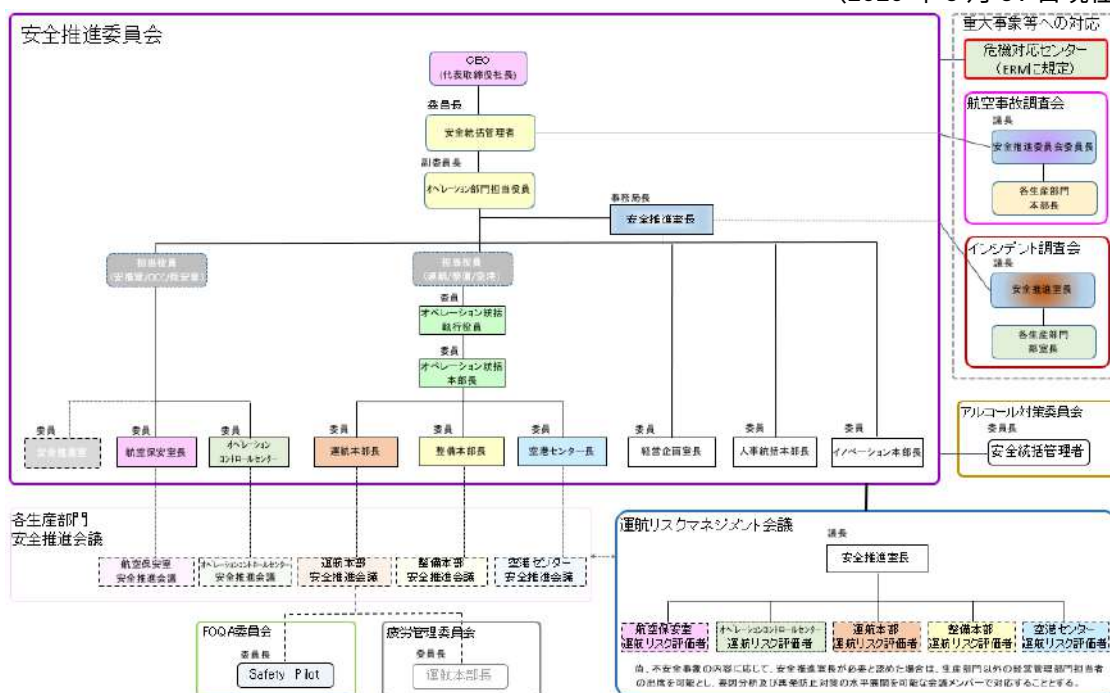
安全管理の取り組みを統括的に管理する責任者として、安全管理システム (SMS) の継続的改善を推進し、安全監視を行うとともに、安全施策・安全投資の決定など安全に関する重要な経営判断に

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。

(2020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（航空保安室、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るために、飛行記録データを解析・評価し、その結果をフィードバックし運航安全の維持・推進と運航品質の向上を図ることを目的に、開催しています。

■ 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

運航乗務員の疲労の影響によるリスクマネジメント機能として未然防止および再発防止の観点から運航乗務員の疲労リスクの軽減を図ることを目的に、疲労管理委員会を設置し、開催しています。

4-3 安全にかかわる各組織の機能・役割

(1) 会社全体組織図

※以下の組織図のうち  内が安全にかかわる組織
(2020年3月31日現在)



(2) 安全にかかわる各組織の機能・役割

安全推進室

- 安全にかかわる経営の基本方針および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。

航空保安室

- ・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並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）

■MOD 室

- ・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操作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

- ・教育統括（旅客ハンドリング・ランプハンドリング・危険物）を実施します。
- ・旅客ハンドリングのポリシー・手順・教育の実施ならびに空港旅客サポートシステムの管理を実施します。
- ・新規空港開設、委託業務管理全般、監査の統括管理を実施します。
- ・航空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

- ・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。
- ・空港所長を配置している新千歳、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。
- ・OCCにおけるカスタマーサービスコントローラー（CSC）/グラウンドコントローラー（GC）の品質管理をします。

■グラウンドオペレーション部

- ・ランプハンドリングに関する業務、手順と教育訓練の策定をします。
- ・ランプ安全・品質管理業務、OCCにおけるGC業務の実施をします。
- ・搭降載業務におけるケータリング業務の統括管理を実施します。

■関西空港所・成田空港所・那覇空港所

- ・当社のハブ空港として、中長期的な施策の展開を図ります。
- ・自空港における日常オペレーション統括、委託業務管理を実施します。
- ・各種関係機関との折衝を図ります。
- ・OCCにおけるCSC業務を実施します。（関西のみ）

4-4 各組織の人員

（2020年3月31日現在）

| 組織 | 人員 |
|--------|-------|
| 安全推進室 | 9名 |
| 航空保安室 | 5名 |
| OCC | 58名 |
| 運航本部 | 1235名 |
| 整備本部 | 174名 |
| 空港センター | 120名 |

4-5 各組織の有資格者の人員

(2020年3月31日現在)

| 職種 | 人員 |
|---------------|-------------------|
| 運航管理者/運航統括責任者 | 32名（うち運航統括責任者13名） |
| 運航乗務員 | 421名（訓練生を含む） |
| 客室乗務員 | 611名（訓練生を含む） |
| 整備従事者/確認主任者 | 105名（うち確認主任者49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。

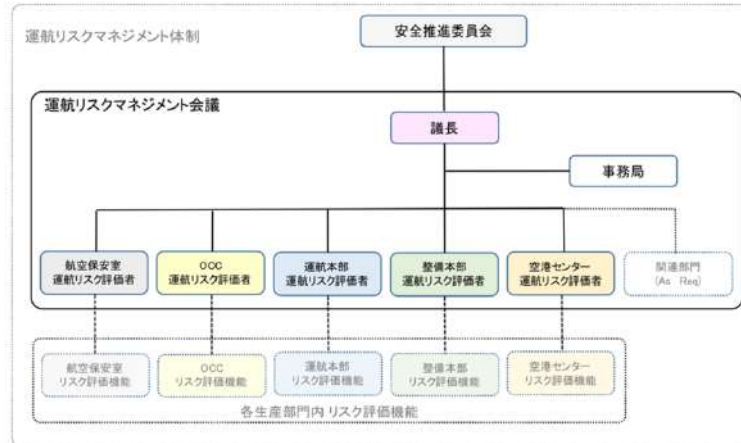
整備従事者

- ・整備規程、業務規程に則り、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

(2020年3月31日現在)



運航リスクマネジメントとは事故、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

航空保安室

- 情報収集方法
 - ・ 各部門および委託先からの報告レポートから情報収集を行います。
- リスク評価機能
 - ・ 航空保安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
 - ・ 航空保安情報、航空保安室ニュースレター（S-momo）等でフィードバックを実施します。

OCC（オペレーションコントロールセンター）

- 情報収集方法
 - ・ MOD（運航統括責任者）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) 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、Case Study、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"報告にて情報収集を行います。
- リスク評価機能
 - ・ 安全推進会議 "Airport Center Safety Promotion Committee" にてリスク評価を実施します。
- フィードバック
 - ・ 業務連絡、Share News 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) ASEC (ANA グループ安全教育センター) による安全教育の受講

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。ここでは、過去に発生した事故の悲惨さを知るとともに、いかにして事故を起こさないようにするかを学びます。

(2) 御巣鷹山慰霊登山

安全風土・安全文化の醸成のため 2019 年度「トップマネジメントを中心とした御巣鷹山慰霊登山」を実施しました。JAL123 便の墜落事故現場である、御巣鷹山を訪問し、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。この活動は 2020 年度も継続され、全社員が御巣鷹山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 年より、航空運送事業許可を取得した 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、安全推進室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。2019 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配信しました。 |
| 2 | 経営層による職場巡視、フロントラインとの安全対話 | 経営層が各空港所を訪問し、当社フロントラインの社員と安全について意見を交わしました。 |
| 3 | 安全を考える日 | <p><第一部> 安全発表 当社社員および委託先社員が「思い込み・コミュニケーションエラー低減の取り組み」をテーマに安全発表を実施しました。</p> <p><第二部> 安全講話 社外から講師を招き安全講演を実施しました。</p> |
| 4 | ANA TALKSAFE 参加 | 全日本空輸株式会社による TALKSAFE に参加し、安全の取り組みを共有しました。 |
| 5 | アルコール・飲酒に関する安全講演 | 社外から講師を招きアルコール・飲酒に関する講演を実施しました。 |
| 6 各生産部門による活動 | | |
| 6-1 | コックピット体験搭乗 | 運航の安全を全員で支えていることをあらためて理解するため、運航乗務員・整備士・旅客ハンドリング・グラウンドハンドリングの業務体験を実施しました。 |
| 6-2 | 整備士業務体験 | |
| 6-3 | ステーションスーパーバイザー業務体験 | |
| 6-4 | グラウンドオペレーションスーパーバイザー業務体験 | |
| 6-5 | ランプ・機内清掃ピカピカ・イベント | 異物によるタイヤの損傷や異物吸い込みによるエンジンの損傷を未然に防止するため、航空機駐機場や機内の大規模清掃を実施しました。 |

-御巣鷹山慰霊登山-



-経営層による職場巡視-



-安全を考える日-



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 |
|----------|------|-------|--------|--------|---------------------------|--------------------------|
| A320-200 | 34 機 | 180 席 | 2011 年 | 4.08 年 | 2,739.1 時間 ^(*) | 1,421.5 回 ^(*) |

2020 年 3 月 31 日現在

*1：加重平均により算出

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) | 486.5 | 555.8 | 2359 便 |
| 大阪 (関西) - 釧路 | 157.4 | 190.9 | 712 便 |
| 大阪 (関西) - 仙台 | 303.0 | 355.4 | 2170 便 |
| 大阪 (関西) - 新潟 | 77.5 | 96.9 | 729 便 |
| 大阪 (関西) - 東京 (成田) | 154.6 | 181.2 | 1339 便 |
| 大阪 (関西) - 松山 | 35.5 | 45.7 | 720 便 |
| 大阪 (関西) - 福岡 | 162.7 | 185.7 | 1866 便 |
| 大阪 (関西) - 長崎 | 70.2 | 84.4 | 724 便 |
| 大阪 (関西) - 宮崎 | 60.9 | 69.4 | 735 便 |
| 大阪 (関西) - 鹿児島 | 146.4 | 177.0 | 1607 便 |
| 大阪 (関西) - 奄美 | 24.1 | 32.6 | 192 便 |
| 大阪 (関西) - 沖縄 (那覇) | 428.0 | 483.2 | 2129 便 |
| 大阪 (関西) - 石垣 | 220.6 | 271.4 | 914 便 |
| 沖縄 (那覇) - 福岡 | 243.4 | 271.7 | 1498 便 |
| 仙台 - 札幌 (新千歳) | 190.5 | 251.8 | 2107 便 |
| 札幌 (新千歳) - 福岡 | 189.2 | 210.9 | 726 便 |
| 東京 (成田) - 福岡 | 259.0 | 290.3 | 1457 便 |
| 東京 (成田) - 札幌 (新千歳) | 314.8 | 374.4 | 2332 便 |
| 東京 (成田) - 沖縄 (那覇) | 356.5 | 407.9 | 1201 便 |
| 東京 (成田) - 奄美 | 73.4 | 99.0 | 357 便 |
| 東京 (成田) - 石垣 | 75.9 | 90.2 | 250 便 |
| 東京 (成田) - 長崎 | 0.5 | 1.0 | 6 便 |
| 東京 (成田) - 鹿児島 | 0.7 | 2.6 | 12 便 |

有償旅客キロ (RPK)、座席キロ (ASK) : x1,000,000

国際線

| 路線 | 有償旅客キロ (RPK) | 座席キロ (ASK) | 運航実施便数 |
|--------------------------|--------------|------------|--------|
| 大阪 (関西) - ソウル (仁川) | 282.2 | 408.8 | 2638 便 |
| 大阪 (関西) - 釜山 | 36.2 | 57.3 | 548 便 |
| 大阪 (関西) - 香港 | 535.7 | 669.4 | 1502 便 |
| 大阪 (関西) - 台北 (桃園) | 631.5 | 745.6 | 2434 便 |
| 大阪 (関西) - 高雄 | 196.2 | 234.7 | 666 便 |
| 大阪 (関西) - 上海 (浦東) | 122.5 | 145.6 | 618 便 |
| 沖縄 (那覇) - ソウル (仁川) | 87.4 | 136.8 | 606 便 |
| 沖縄 (那覇) - 香港 | 77.4 | 120.2 | 458 便 |
| 沖縄 (那覇) - 台北 (桃園) | 181.7 | 217.5 | 1845 便 |
| 沖縄 (那覇) - 高雄 | 80.7 | 100.6 | 664 便 |
| 沖縄 (那覇) - バンコク (スワンナプーム) | 294.1 | 375.5 | 667 便 |
| 仙台 - 台北 (桃園) | 226.9 | 272.4 | 643 便 |
| 札幌 (新千歳) - ソウル (仁川) | 59.0 | 94.3 | 368 便 |
| 札幌 (新千歳) - 台北 (桃園) | 264.0 | 308.4 | 632 便 |
| 東京 (羽田) - ソウル (仁川) | 152.6 | 158.2 | 725 便 |
| 東京 (羽田) - 台北 (桃園) | 226.8 | 253.2 | 663 便 |
| 東京 (羽田) - 上海 (浦東) | 172.2 | 192.7 | 615 便 |
| 東京 (成田) - 台北 (桃園) | 167.3 | 215.6 | 549 便 |
| 東京 (成田) - 高雄 | 87.3 | 107.1 | 245 便 |
| 福岡 - 台北 (桃園) | 35.5 | 45.5 | 195 便 |

有償旅客キロ(RPK)、座席キロ(ASK):x1,000,000

Peach Aviation 株式会社
2019 年 (令和元年) 度 安全報告書

2020 年 8 月発行
Peach Aviation 株式会社
安全推進室