

# peach

## 2014 年度 安全報告書



**Peach Aviation 株式会社**

報告対象期間: 2014 年 4 月 1 日 ~ 2015 年 3 月 31 日

本報告書は航空法第 111 条の 6 に基づき作成した報告書です。

## はじめに

日頃より、Peachをご愛顧頂きまして、誠にありがとうございます。

2014年度の「安全報告書」を是非ともご一読頂き、弊社の安全に対する取り組みについてご理解賜りますようお願い申し上げます。

弊社は、2014年度中の新規路線として、15年2月21日に第二拠点の沖縄から那覇～香港線を開設し、15年3月29日には東京(成田)－札幌(新千歳)線・東京(成田)－福岡線を開設しました。2014年の年度末の時点で、国内線12路線、国際線7路線に運航しております。お陰様で、年間の搭乗率は85%を超え、多くのお客様にPeachをご利用頂くことが出来ました。

一方で、2014年4月23日には機長不足により2,000便を超える計画減便を行い、続く4月28日には那覇空港における重大インシデントを発生させてしまい多くのお客様、および関係各方面の方々に多大なご迷惑をおかけしてしまいました。ここに深くお詫びを申し上げる次第です。

重大インシデントは運輸安全委員会にて調査が継続されていますが、直後から全社をあげ、再発防止に向けて考えられうる対策は実施しています。

弊社は、毎年7月を「安全推進月間」と定めて安全強化に向けた取り組みを行っていますが、日常から「安全運航」について全社員が考える機会を設け、全社一丸となって弊社の安全理念の一つである「お客様の笑顔は確かな安全から生まれる」を念頭に置きつつ、安全管理システムの改善を継続しているところです。

お客様に安心してPeachにご搭乗して頂くために、「安全」を最優先事項と位置づけ、安全を守る仕組みを確かなものとし、社員一人ひとりが安全を追求し、責任ある誠実な行動を実践して参る所存です。また、航空業界にイノベーションを起こすべくチャレンジを続けて行きます。今後も、これまでの航空会社には無いような新しい価値の創造に向けた挑戦を続けて参ります。これからも皆様の変わらぬご愛顧と共に、より一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2015年8月



Peach Aviation株式会社  
取締役運航統括オフィサー  
安全統括管理者  
角城 健次

## 目次

第1章 輸送の安全を確保するための事業運営の基本的な方針.....	4
1-1 安全理念.....	4
1-2 安全に係わる方針.....	5
第2章 輸送の安全を確保するための事業の実施および管理体制.....	6
2-1 安全確保に関する組織および人員.....	6
2-2 安全確保に関する各組織の機能・役割.....	7
2-3 各組織の人員数.....	10
2-4 日常運航の支援体制.....	10
2-5 日常運航における問題点の把握とその共有、現場へのフィードバック体制.....	12
2-6 安全に関する社内啓発活動.....	14
2-7 使用している航空機に関する情報(機種、機材数、機齢等).....	15
2-8 路線別輸送実績.....	15
第3章 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.....	17
第4章 輸送の安全を確保するために講じた措置.....	19
4-1 国から受けた行政処分または行政指導等.....	19
4-2 安全管理項目.....	19

## 第1章 輸送の安全を確保するための事業運営の基本的な方針

Peachでは、安全運航のため「安全理念」および「安全に係わる方針」を掲げ、安全は社会への責務と位置付けて業務を遂行しています。

### 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、お友達そして我々従業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。

### 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、組織間で確実な業務を行い、継続的に安全性を維持向上させることが必要である。

## 1-2 安全に係わる方針

### 安全最優先の原則

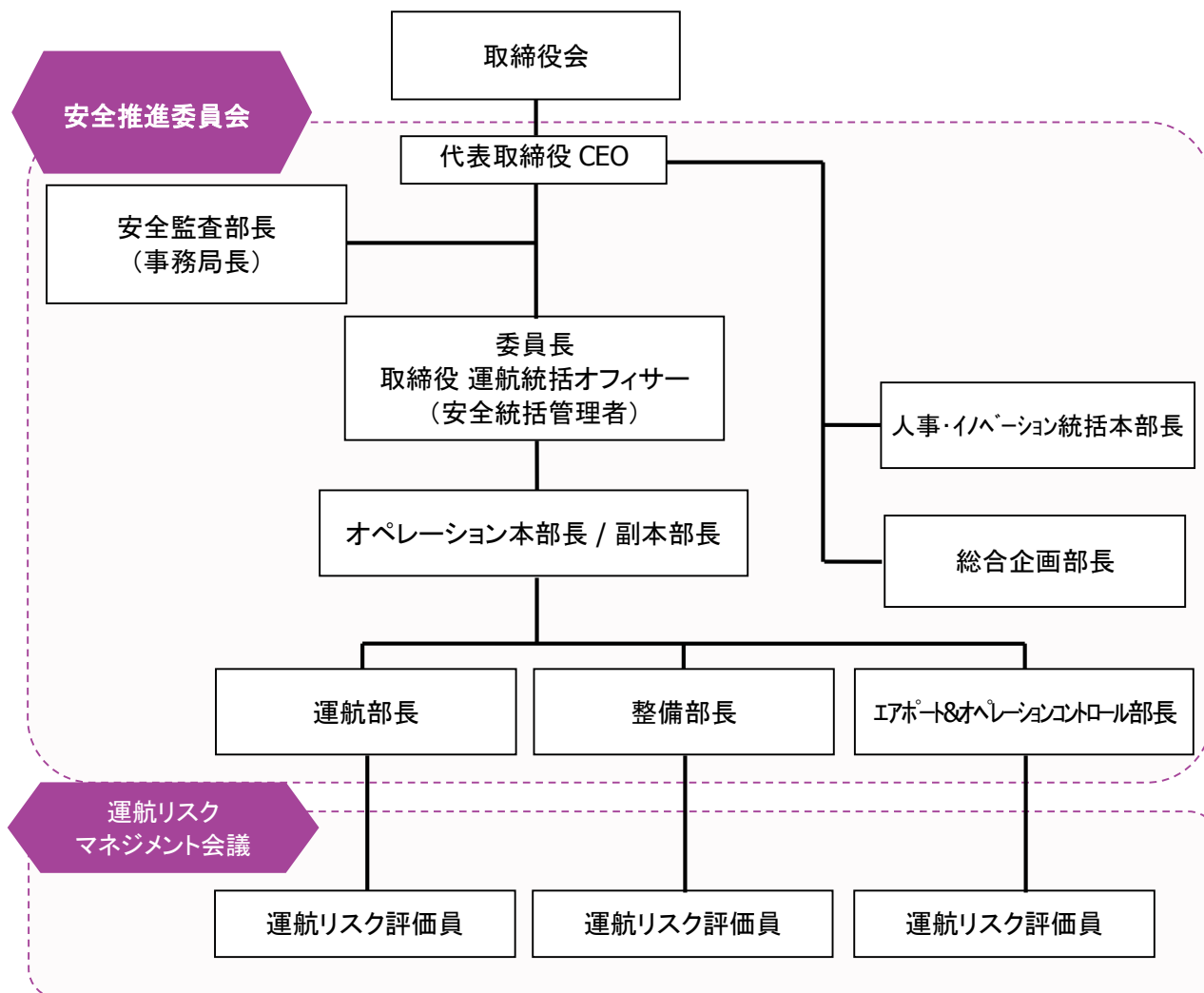
- ① 安全はすべての品質に優先する。
- ② 安全を維持向上させるために一切の妥協はしない。
- ③ 安全文化の浸透は経営トップ、管理職の責務である。
- ④ 安全を支えるのは一人ひとりの意識と気づきである。

### 関連法令等の遵守

1. 従業員は業務に当たっては法令および社内規定を遵守する。
2. 従業員は法令または社内規定への不適合を認めた場合、速やかに会社に報告し、会社はこれを是正する。
3. 規定の基準や標準が業務実施に不適切であった場合、または規定が該当法令等に適合していない場合、発見した者は、速やかに当該規定の主管部署へ報告する。

第2章 輸送の安全を確保するための事業の実施および管理体制

2-1 安全確保に関する組織および人員



オペレーション本部(636名)

本部長、副本部長、運航品質担当

運航部(484名) (任用訓練中の運航乗務員、地上配属中の運航乗務員訓練生を含む)

部長、副本部長、運航企画課、運航基準課、技量管理課、乗員課、乗員計画課  
乗員訓練課、客室乗務課、フライト・セーフティ・マネージャー

整備部(86名)

部長、整備企画課、品質保証課、整備管理課、整備課

エアポート&オペレーション コントロール部(66名)

部長、オペレーションコントロール課、オペレーションコントロール業務課、空港業務管理課  
グランドオペレーション・海外空港管理課、国内空港管理課、航空保安・空港施設課、関西空港所  
新千歳空港所、福岡空港所、那覇空港所、成田空港所

安全監査部(4名)

部長、副本部長、整備監査責任者、運航品質監査担当、安全推進担当

## 2-2 安全確保に関する各組織の機能・役割

### (1) 安全管理の責任者・組織

#### ① 最高経営責任者(CEO)

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に基づき、安全に係わる施策の実現と推進に主体的に関与します。

#### CEO 安全コミットメント

最高経営責任者は、安全管理体制を機能させ、安全に深く関与する意思を表明し、安全最優先を事業遂行の基本方針とすることを、安全管理規程において公約しています。

#### ② 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、安全マネジメントシステム(SMS)の継続的改善を推進し、安全監視を行うと共に、安全に関する重要な経営判断に直接関与します。

#### ③ 安全推進委員会

安全に関する意思決定機関として安全推進委員会を設置しています。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、安全についての会社の方針を決定、社員に対して安全についての啓発を図り安全意識を昂揚させるとともに、各部門間の意思疎通を促進して、安全体制の強化を図ることを目的とし毎月定例開催しています。

安全推進委員会(10名)

事務局:安全監査部(4名)

#### ④ 運航リスクマネジメント会議

日々の業務を遂行する中で報告される事象や運航モニター結果から、事故やインシデント等に至る可能性のある不安全な要素を特定して事前に対応するために毎月定例開催しています。

運航リスク評価員 (44名)

事務局:安全監査部(4名)

### (2) オペレーション本部

#### ① 運航部

運航部は、運航企画課、運航基準課、乗員訓練課、技量管理課、乗員課、乗員計画課、客室乗務課から構成され、以下の業務を担当しています。

##### 1) 運航企画課

運航部における統括部門として、運航品質の向上に係る部内統括を実施する他、運航乗務員の採用、養成に係る計画を策定し、計画に沿った採用活動を実施しています。

また、運航乗務員の資格発令、健康管理も実施しています。

これらに加え、運航規程第二巻、Flight Crew Operating Manual、MEL/CDL Manual 等、運航技術に係る規程の維持管理をするとともに、日常運航上の技術的な課題について社内各部門および航空機メーカー等と調整を行い、運航乗務員に対する技術的支援を実施しています。

##### 2) 運航基準課

航空機の運航に関する基準の設定等の総合企画調整、飛行場、航空路情報の総合管理を行い、規程として「運航規程第一巻」、「Operations Manual」、「Route Manual」等の規程類の維持管理を行います。またインシデントやアクシデントの発生を把握し、航空局や必要に応じて関連官庁に報告します。

##### 3) 乗員訓練課

運航乗務員の資格取得、維持に関しての基準を定めた「Qualifications Manual」の維持管理を行います。また機長要員、副操縦士要員に対する初期訓練(資格取得)、定期訓練、定期審査に関し、訓練計画の策定ならびに訓練、審査を実施します。加えて本年度より社内副操縦士の機長昇格訓練を開始しました。

## 4) 技量管理課

運航乗務員の技量向上に係わる施策の立案・推進を担当しています。乗員訓練課、乗員課と連携して、運航乗務員の技量管理に努めています。

## 5) 乗員課

機長、副操縦士による乗務の実施および日常運航における運航乗務員の技量管理、路線訓練を通じ、安全運航に努めています。

## 6) 乗員計画課

運航乗務員および客室乗務員の月間乗務割の作成ならびに日常における乗務割の運用を担当しています。

作成担当者はクループランナーと呼ばれ、乗務割作成の他、必要なクルーの人数を計算し稼働計画も策定します(運航/客室別に人員を配置しています)。運用担当者はクルーコントローラーと呼ばれ、オペレーション・コントロール・センター(以下:OCC)の一員となり、交代勤務で対応しています。

運航乗務員の乗務割作成は、航空法、労働基準法および社内の規程に従って作成します。客室乗務員の乗務割作成は、客室乗務課と調整し運航乗務員同様に法や規程類を遵守して行います。

乗務割の運用においては、運航便の欠航や遅延、予定乗務員の病欠等、不測の事態が発生した場合、乗務割の変更やスタンバイ乗務員を呼出し等、必要なクルーを確保するための業務を遂行しています。

また、作成・運用共にコストや効率を考慮しながらも、クルーの身体的負担の少ない勤務と、質の高い休養を考え、安全運航の維持に努めています。

## 7) 客室乗務課

客室乗務員に対する管理業務。

客室乗務員は、飛行前から飛行後までの間、航空機客室内において旅客の安全を確保することをその役割として、乗務を実施しています。

客室乗務に関する規定の策定、維持・管理を実施しています。

客室乗務員訓練生への初期訓練、主客室乗務員資格取得訓練ならびに客室乗務員への定期訓練を実施しています。

## ② エアポート&amp;オペレーションコントロール(AOC)部

AOC 部は、空港業務管理課、グランドオペレーション・海外空港管理課、国内空港管理課、航空保安・空港施設課、オペレーションコントロール課およびオペレーションコントロール業務課、各空港所から構成され、以下の業務を担当しています。

国内における旅客ハンドリング、ランプハンドリングは ANA グループに委託していますが、関西空港、那覇空港、新千歳空港、成田空港、福岡空港では自社スーパーバイザーもしくは空港担当者を配置しています。

## 1) 空港業務管理課

空港と地上サービスに関する業務プロセス、指針、手順と教育訓練策定を担当しています。

地上・空港業務に関する会社・部のマニュアルや資料を更新および維持管理し、各種法令や規則に準拠するよう情報を発信し、各就航地への情報のアップデートをしています。

空港業務の委託先を認定するにあたり、委託先の業務手順や教育訓練が会社の定める基準を満たす、あるいは上回るかの精査・評価を実施しています。

高品質、安全、効率的な業務遂行を確立・維持するため、各就航地・委託先に対する定期・臨時の監査を行っています。

指揮系統にとらわれず横断的に情報を共有することで、全就航地の業務プロセス・手順を共有しています。

## 2) グランドオペレーション・海外空港管理課

空港業務管理課と連携し、ランプハンドリングに関する業務プロセス、指針、手順と教育訓練策定および海外空港の委託業務管理を担当しています。

また、OCCにおけるグランドコントローラー(GC)の業務を遂行します。



## 3) 国内空港管理課

自社空港所長と配置していない国内空港の委託業務管理と、空港所長を配置している空港との連携役を担っています。

## 4) 航空保安・空港施設課

航空の保安規定、方針、手順の遵守に関する管理を行っています。

各就航地における保安に関する委託業務を監督します。

各就航地における保安業務に関連して、政府機関、空港当局、委託先、および他の航空会社と連絡・協働します。

また、空港施設に係る契約、管理、関係先との調整業務を行います。

## 5) 空港所(関西、新千歳、福岡、那覇、成田)

## - 空港所長

就航地における施設や人員に関する運営・人事・委託業務の管理を行い、品質管理、評価、報告を通じて適切な作業計画、予算策定、進捗管理、人員配置、権限の委任、調整、監督を行うことで就航地の業務機能の維持・確立を図ります。

関西、新千歳、福岡、那覇、成田以外の空港においては、委託先の中から空港代表者を選任し、委託管理を除く所長業務を実施しています。

就航地においてイレギュラー運航が発生した際に、乗客・乗員・航空機と地上従業員の全般に関わる管理を行います。

空港当局、政府機関、委託先、および他の航空会社との連絡をとり協働します。

## - ステーションスーパーバイザー(関西空港)、空港担当者(那覇空港、新千歳空港、成田空港、福岡空港)

空港所長を補佐し、お客様に直接対応する全ての会社および委託先担当者を監督します。

関西空港のステーションスーパーバイザーは OCC におけるカスタマーサービスコントローラー(CSC)の業務を遂行します。

## 6) オペレーションコントロール課

OCC における運航統括責任業務、運航管理業務を担当し、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。

運航統括責任者は、イレギュラーにおける運航方針を関係部署と調整し、迅速かつ的確な意思決定を行い、方針決定後は速やかな情報発信と周知を行います。

運航管理業務および運航支援業務、飛行監視業務、ロードコントロール業務は、運航管理基地である関西国際空港の OCC に配置された運航管理者が一元的に管理をし、機長とともに安全運航を行っています。

## 7) オペレーションコントロール業務課

オペレーションコントロールの品質管理、生産体制、システム開発に関わる企画立案、安定した日々のオペレーションの遂行に向け、事案に関して関連部署との調整を行っています。

また、運航管理者、運航統括責任者の訓練に関わる規程、SOP の改訂、訓練の計画、実施、記録の管理を行っています。

## ③ 整備部

整備部は、整備企画課、整備管理課、品質保証課、整備課から構成され、以下の業務を担当しています。

## 1) 整備企画課

会社の事業計画に基づき、整備部門の体制構築ならびに実行計画の総括を行い、予算、人事、人材開発・教育、情報システム等、整備部門の基盤構築に関わる業務を実施しています。

## 2) 整備管理課

技術、生産管理、部品・施設設備の3グループで構成されており、航空機の整備に関わる管理業務を担当しています。

- 技術

航空機材の仕様検討、整備方式の設定、整備要目および整備手順書の維持管理、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、新規技術の調査・研究等、航空機材の技術管理業務を実施しています。

- 生産管理

整備要目および技術指令に従う短期および中長期的な整備実施計画の策定と、同計画に基づく整備作業指示を行うと共に、航空機の整備委託に関する管理業務を実施しています。

- 部品・施設設備

整備作業に使用する部品・資材、施設・設備の調達およびそれらの維持管理業務、ならびに整備委託に関する契約・管理業務を実施しています。

3) 品質保証課

整備部門の品質保証に関わる方針および体制構築の総括を行い、規程・基準の維持管理、整備士の資格管理、教育訓練の計画・実施管理を実施しています。

4) 整備課

日常運航に係る航空機整備作業およびそれに付随する整備記録・作業実績の作成管理、ならびに施設設備の日常管理を実施しています。

(3) 安全監査部

社内の航空安全推進の統括を行います。安全推進委員会、運航リスクマネジメント会議の事務局を行うと共に、内部安全監査を通じて、安全性の向上に努めます。

## 2-3 各組織の人員数

各組織における資格者数

(2015年3月31日現在)

職種	人員
運航乗務員	131名
客室乗務員	280名
整備従事者/確認主任者	42名(うち、確認主任者23名)
運航管理者/ 運航統括責任者	12名(うち、運航統括責任者11名)

## 2-4 日常運航の支援体制

(1) 運航乗務員の訓練審査

① 訓練

QM (Qualifications Manual: 訓練審査規程)の基準に基づき、運航乗務員要員に対する任用訓練ならびに現役運航乗務員に対する定期訓練を実施しています。

訓練の実施方法別では、座学訓練、FFS(Full Flight Simulator: 模擬飛行装置)訓練、路線訓練があります。

定期訓練は、運航乗務員の技量の維持・向上を図るため定期的実施しており、6か月ごとにFFSで訓練を実施し、国土交通大臣の指定訓練であるLOFT(Line Oriented Flight Training)も導入しています。

② 技能審査

初期技能審査はFFSを使用し、航空機の故障、悪天候等を再現させて行われます。

初期路線審査は運航便(実機)にて実施しています。

③ 定期審査

FFSによる技能審査および運航便による路線審査をそれぞれ年1回実施しています。

---

(2) 客室乗務員に対する定期訓練および審査

① 定期訓練内容

客室乗務員訓練審査規程に則り、各シラバスを自社とANAの訓練施設で実施します。各種緊急事態、緊急脱出、非常用装備品、非常脱出口について座学と実技で学習します。危険物輸送に関しては座学のみ実施します。緊急脱出に関する訓練は、運航乗務員と合同で実技を行います。

② 審査の内容

Cabin Attendant Manualの内容に関して、筆記審査および実地審査を行います。

(3) 整備従事者に対する定期訓練および審査

① 訓練

当社の整備規程および業務規程に基づき、資格者を養成するための養成訓練および資格者の技量維持を目的とした定期訓練を実施しています。訓練の実施方法としては、座学、実技による訓練および実務(OJT)訓練があり、各訓練に適した形態にて行う方法を選定しています。定期訓練については、2年度毎に最新の知識・情報の付与および技量維持を図るために実施しています。

② 審査

資格者の選任・任命に関わる審査は、該当する資格毎に定めた訓練実績、業務経験、保有資格等、資格要件と審査基準への適合確認により実施しています。

(4) 運航管理者の訓練審査

規定運航管理者訓練審査規程に基づき、以下のとおり実施しています。

① 訓練

1) 初期訓練

運航管理者要員を運航管理者に任用するための訓練を実施しています。

2) 定期訓練

運航管理者に定期的に訓練を実施しています(1年ごと)。

3) 随時訓練

主に運航管理者が会社の運航管理業務を実施するうえで必要な実業務に係わる知識および技倆を付与する訓練を実施しています。

② 審査

1) 運航管理者初期審査

運航管理者初期訓練を終了し、運航管理者として任用するにあたり、審査を実施しています。

2) 運航管理者復帰審査

運航管理業務を連続して12ヶ月以上離れた後に、再び運航管理者としての技術資格を認定するに際しての審査を実施しています。

3) 運航管理者臨時審査

運航管理者として必要とされる技倆および資質について疑義が生じた場合の審査を実施しています。

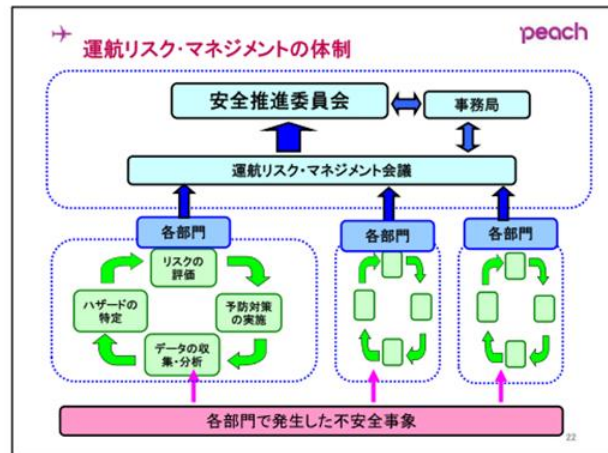
2-5 日常運航における問題点の把握とその共有、現場へのフィードバック体制

以下の方法により、全社的および各部門において、日常運航に関わる問題点の把握と現場へのフィードバック、不安全事故の防止に努めています。

(1) 全社的取り組み

① リスクマネジメント

日常発生する不安全要素から予想される危険に対する未然防止や不安全事故の再発防止対策の適切な実施を推進します。重要事案は安全推進委員会を通じて、会社の安全管理体制について客観的な進言を行います。



(2) 運航乗務員

① FOQA (Flight Operational Quality Assurance)

全運航便の飛行データ解析プログラムの運用により日常運航における不安全要素の抽出及び排除を行い、運航乗務員とともに安全運航を堅持します。

② 機長報告制度

航空法で定められた機長による義務報告事項に加え、会社としても運航の安全に係る報告事項を定め、実運航における安全に係る事象の発生を把握するとともに、発生した事象について、社内との関係する部門と連携し、改善が必要な事項については改善を図っています。

③ Flight Operations Information (FOI)

運航に係る多様な情報を、FOI を使用して運航乗務員への周知を図っています。FOI は社内メールにて全運航乗務員に配信される他、社内イントラネットで常時閲覧できる体制としています。また、運航上重要度の高いものについては、乗員のブリーフィングエリアに掲示して、注意喚起を図っています。

(3) Operation Control

① Dispatcher/MOD (運航統括責任者) レポートの起票

日常運航において通常と異なる事象が発生した場合、必要に応じて Dispatcher/MOD レポートを起票します。その発生原因の分析を MOD/運航管理者間、または関連部署と行い、必要な対策を講じ、AOC Bulletin などを用いて情報の共有およびフィードバックをします。

② 業務日誌への記録

オペレーション記録を通じて課題の提起を行い、オペレーションコントロール業務課が内容の確認、関連部署との調整をして課題改善を図っています。

③ WEB 管理による申し送りノートの活用

各人が入手した情報や、Bulletin にするまでもないがメンバーに対して迅速に発信したい情報がある場合に、各人が自由に書き込み及び閲覧が出来る WEB 管理による申し送りノートを作成し、情報の共有化に努めています。

④ オペレーションコントロール課とオペレーションコントロール業務課の合同課会の実施

OCC の安全品質を向上させる為の議論、課題・要望の情報共有を行うことを目的として、運航管理者、MOD のメンバー全員が参加出来る会議を 1-2 回/年を目処に実施しています。

---

#### (4) 整備士(整備従事者)

##### ① 各種会議

整備部長および各課長をメンバーとした“整備部会”をはじめ、品質管理に係わるメンバーによる“品質会議(Quality Review Board Meeting)”、生産管理に係わるメンバーによる“生産会議”、整備委託管理の一環として、委託先とFace to Faceで開催する“整備委託先との連絡会議”などの会議体により、それぞれの管理業務に応じた業務調整および情報共有ならびに問題点の把握と改善を実施しています。必要な項目については各種議事録などの媒体により、出席者以外の部員全員に対して周知および共有を図っています。

##### ② 日常業務における情報共有

日常整備業務に対して整備日誌を部員全員に配信することで、現場での課題・要望事項の第一報として情報共有するとともに、必要な対応を適時図っています。  
その他、機材および作業品質情報や、技術情報を各主管部署より随時発行し、部員全員に対して、タイムリーな情報の周知・共有を図りフィードバックできる仕組みを取り入れており、不具合事例においては、再発防止を図っています。

#### (5) 客室乗務員

##### ① 日常のフライトに関わる報告

報告義務のある内容は、Cabin Attendant Manual (CAM)に定義されており、所定の報告書に主客室乗務員もしくは主客室乗務員に指名された客室乗務員が記載して、客室乗務課に速やかに提出します。緊急を要する事象が発生した場合は、客室乗務課長およびスタッフへSummaryを送付します。

その他、報告義務はないが、改善が必要と主客室乗務員が判断した事象についても、同様のフォーマットにて客室乗務課に報告されています。

##### ② 客室乗務課から客室乗務員への周知事項

上記報告書を基に周知が必要な項目を客室乗務課長が判断し、NOTICE、Case Study、CAM Bulletinという媒体を使って、周知しています。  
周知事項は、手順の変更が生じた場合など客室乗務課が必要と判断した時期に、主客室乗務員が乗務前のブリーフィングにてクルーが最新の情報を入手しているか、CAMの差し替えがなされているか知識確認をしています。

##### ③ 周知事項のその他の活用方法

上記各周知媒体で周知された内容は、主客室乗務員資格取得訓練、新入訓練に引用され、知識確認を実施しています。  
さらに今後の定期緊急訓練にも活用していく予定です。

## 2-6 安全に関する社内啓発活動

### (1) Safety Management System(SMS)教育

会社の基幹規程である安全管理規程、運航体制と規程、整備規程、保安規程、事故処理規程、さらに、ヒューマンファクターと事例分析等、幅広く安全を支える基本姿勢のあり方について全社員に教育を行っています。

### (2) リスクマネジメント教育

安全への重要な取り組みである「運航リスクマネジメント」を実施するメンバーに対し、リスクマネジメントの考え方から、評価・分析の技術、同様事例の学習、対策検討方法までの教育を行っています。

### (3) ASEC 教育受講

社員の安全意識向上を図るため、ANAのご協力のもと、ASEC(ANAグループ安全教育センター)の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共に、いかにして事故を起こさないようにするかを学びます。

### (4) 安全推進月間

Peachが航空会社として国から許可を受けた7月を安全推進月間と定め、自分たちの安全に対する活動を振り返り、更なる安全性の向上を目指します。

### (5) 緊急対応訓練

万が一に備え、航空機事故、ハイジャック、テロ、災害発生を想定した訓練を行っています。  
緊急事態発生時、各担当者が速やかに役割を果たせるよう、繰り返し行います。

## 2-7 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	14機	180席	2011年	2.04年	3290.6時間 <sup>(*)</sup>	1,808回 <sup>(*)</sup>

2015年3月31日現在

\*1: 加重平均により算出



A320-200 型機

## 2-8 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)	626.1	710.6	3,016便
大阪(関西) - 仙台	264.2	302.4	1,846便
大阪(関西) - 東京(成田)	235.6	271.9	2,009便
大阪(関西) - 松山	47.0	60.6	954便
大阪(関西) - 福岡	194.0	226.7	2,277便
大阪(関西) - 長崎	72.2	86.3	740便
大阪(関西) - 鹿児島	183.1	211.5	1,920便
大阪(関西) - 沖縄(那覇)	414.9	490.5	2,161便
大阪(関西) - 石垣	176.1	215.6	726便
沖縄(那覇) - 福岡	78.3	89.8	495便
沖縄(那覇) - 石垣	7.5	14.1	166便
東京(成田) - 札幌(新千歳)	0.9	1.0	6便
東京(成田) - 福岡	2.2	2.4	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)	300.9	333.2	2,150 便
大阪(関西) - 釜山	65.7	75.9	726 便
大阪(関西) - 香港	562.5	627.5	1,408 便
大阪(関西) - 台北(桃園)	377.4	445.4	1,454 便
大阪(関西) - 高雄	205.9	257.3	730 便
沖縄(那覇) - 香港	8.8	11.6	44 便
沖縄(那覇) - 台北(桃園)	65.3	78.0	662 便

有償旅客キロ(RPK)、座席キロ(ASK):x1,000,000



### 第3章 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

#### (1) 航空事故・重大インシデント

2014年度、航空事故はありませんでした。重大インシデントは1件発生しました。

##### 【重大インシデント 概要】

MM252は新石垣空港を離陸し、那覇空港 RWY18へ管制官のRadar誘導(PAR)によって最終進入を行う際、PAR進入\*1での通常の降下開始地点より手前4km付近において降下を開始したことにより、通常の進入降下経路を下回る飛行を行った。

最終的に着陸の可否判断をする高度(最低降下高度=63m)へ到達する前に、航空機に装備されたEGPWS(対地接近警報装置)が発した警報を受け、着陸をやり直し、那覇空港へ着陸した。お客様および乗員に怪我はなく、機体の異常もなかった。

\*1 PAR進入(精測レーダー進入):最終進入の部分を地上からの精測進入レーダーにより滑走路まで誘導する進入方式。

#### (2) 安全上のトラブル

2014年度に国に報告した「安全上のトラブル」は25件でした。

いずれの事象も原因を分析し、必要な対応と再発防止策を実行しています。

	概要	件数	原因	処置
対地接近警報装置作動による回避操作	那覇空港に進入中、対地接近警報装置が作動したため緊急回避操作(機首上げ操作)を行い、進入復行した。	1件	運輸安全委員会により調査中	(1) 個別対応 当該運航乗務員に対し、随時訓練、社内審査を実施した。  (2) 組織的対応 ① 全運航乗務員に対し、事例紹介等を実施した。 ② 全運航乗務員に対し、進入方式を再確認させるなどの随時訓練および点検飛行を実施した。 ③ 運航乗務員の技量管理体制を強化した。
衝突防止装置作動による回避操作	上昇中、航空機衝突防止装置が作動、機器の指示に従って回避操作を行った。	1件	上空を飛行する他機を感知した。	対象機を視認、機器の指示に従い回避した。
規定値を超えた運航	飛行中、誤って高揚力装置を展開したため、高揚力装置展開時の運用限界速度を超過した。	4件	十分減速せずに高揚力装置を展開した。	規定に定められた点検を実施、不具合が無いことを確認した。同時に当該乗員への再教育と全乗員への周知を行った。

その他	運航整備中、鳥衝突による右主翼の高揚力装置の損傷を発見した。	1件	原因不明 (鳥衝突)	新しい高揚力装置への交換を実施した。
	装備品整備中、航空機用救命無線機の送信出力が基準値以下であった。	1件 (1台)	内部基盤のICチップの不具合が確認された。	装備品製造者に原因究明を要請、必要な対策を実施している。
	定期点検中、航空機用救命無線機の送信出力が基準値以下であった。	10件 (10台)	内部基盤のICチップの不具合が確認された。	正常な部品への交換を行った。装備品製造者に原因究明を要請、必要な対策を実施している。
	更新耐空証明検査における飛行試験中、旅客用酸素マスクの一つが、完全に落下しなかった。	2件 (2箇所)	酸素マスクパネルと周囲パネルの僅かな干渉により落下が阻害された。	当該パネルの間隔を調整した。
	予備品証明対象品目の部品に対して、予備品証明を取得せずに機体に装備していた。	2件 (2品目)	当該部品の領収検査および機体装着の際の確認不足。	適切に予備品証明を取得した部品への交換を実施した。
	運航における上昇中、EGPWSの不具合を示す表示が発生した。これによりATBを実施した。	1件 (1台)	内部基盤の半田付け不良が確認された。	正常な部品への交換を行った。装備品製造者および修理業者において水平展開での点検を行った。
	離陸時滑走中、自動推力制御装置の不具合を示す計器表示があったため、離陸を中止した。	1件	飛行管理装置の一時的な不具合であると推定した。	駐機場に引き返した後、整備委託先にて整備作業を行い、問題ないことを確認した後、運航便に復帰した。
	運航乗務員が航空英語能力証明の交付を受けずに国際線に乗務した。	1件	当該運航乗務員の資格に対する認識の不足および資格管理組織の確認不足。	資格管理体制の強化、当該運航乗務員への教育および全運航乗務員への周知(携行品の携行の徹底)を行った。

## 第4章 輸送の安全を確保するために講じた措置

### 4-1 国から受けた行政処分または行政指導等

行政処分事項はありませんでした。

### 4-2 安全目標

2014年度の安全目標に対する結果、および2015年度の安全目標は以下のとおりです。

#### (1) 2014年度安全目標に対する結果

##### ① 航空事故発生:0件

目標達成結果

・航空事故の発生はなく、目標を達成しました。

##### ② 重大インシデント発生:1件

目標達成結果

・2014年4月28日MM252便にて重大インシデントが発生したため、重大インシデント目標は未達となりました。考えられる対策を講じ、再発防止に向け、パイロットの訓練および社員の教育を行い、本事象発生以降、重大インシデントは発生していません。

##### ③ 安全教育の実施(ASEC受講率):90%以上

ANA安全教育/ASEC受講率を全社員の90%以上とし、安全意識の向上に取り組みます。

目標達成結果

・ASEC受講率は2014年度ASEC総受講者数650名、総社員数720名で、受講率は90.3%となり目標の90%を達成しました。

##### ④ 安全教育の実施(Peach安全教育受講率):93%以上

Peach独自の安全教育を実施し、安全文化の醸成へ取り組みます。

目標達成結果

・Peach安全教育としてSMS教育、SSP教育、安全啓発ビデオ教育を行いました。

SSP教育実施率:93.4%

安全啓発ビデオ受講率:93.2%

SMS教育実施率:100%

何れも目標値の93%を達成しました。

#### (2) 2015年度安全指標・安全目標

2015年度は安全理念、前年度の運航経験や安全目標への取り組み結果などを踏まえ、更なる安全運航に向けて、以下の安全指標・安全目標に取り組みます。

##### ① 航空事故発生:0件

##### ② 重大インシデント発生:0件

##### ③ 安全教育の実施(ASEC受講率):100%

ANA安全教育/ASEC受講率を全社員の100%とし、安全意識の向上に取り組みます。

##### ④ 安全教育の実施(Peach安全教育受講率):100%

Peach独自の安全教育を実施し、安全文化の醸成へ取り組みます。

- 
- ⑤ 義務報告事態の低減(航空法第 111 条の 4)の発生件数:8 件以下  
ヒューマンファクターに起因する不具合事象の発生の抑制に取り組みます。
- (3) 運航開始から 4 年目を迎え、運航規模の拡充に応じて安全を最優先としたオペレーションの基盤を固めるため、以下の項目に取り組みます。
- ① ヒヤリハットを含むリスク・マネジメントの充実
  - ② 危機管理体制の強化(施設・人員)

Peach Aviation 株式会社  
2014 年(平成 26 年)度 安全報告書

2015 年 8 月発行  
Peach Aviation 株式会社  
安全監査部