



# 2012 年度 安全報告書



**Peach Aviation 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

日頃よりPeachをご愛顧いただきまして、誠にありがとうございます。

Peachの「2012年度安全報告書」を作成いたしましたので、是非ともご一読いただき、Peachの安全に対する取り組みについてのご理解を賜りますようお願い申し上げます。

Peachは2011年2月10日に会社を設立しました。そして2012年の3月1日に初便が就航してから、2013年3月末現在では、国内5路線、海外に3路線の運航を行っています。PeachはLCCですから、あらゆる所でコスト削減を実施していますが、一方、安全に係わるコストの削減は絶対に行わないとの信念を持って行動しております。決して「安かろう、悪かろう」ではありません。

営業運航開始以降、今日まで事故や重大インシデントはありませんでした。

運航開始の一年目、2012年度は平均搭乗率が78.4%となっており、お陰様で順調な出だしとなりました。また就航率も99.1%の実績を上げる事が出来ました。そうは言っても100%ではない訳で、天候以外の事由による欠航も発生しており、お客様にご迷惑をお掛け致した事につきましては、深くお詫び申し上げます。上げる次第です。

PeachはこれからもLCCの先駆者として、更に新しい挑戦を続けてまいります。既存の航空会社には無いような未知の領域についても、安全を確かなものにして行かなければなりません。安全は社会への責務です。Peachでは「お客様の笑顔は確かな安全から生まれる」という理念のもと、安全が最優先であるという事を社員全員で共有し、今後も日々の安全運航に努めてまいります。

LCCが日本に根付いてさらに発展していくために、「安全のためなら立ち止まる勇気を持つ」Peachだからこそ、それを実践しなければなりません。

お客様がPeachに安心してご搭乗いただくために、私達は安全を守る仕組みを確かなものとして、一人ひとりが安全を追求する責任ある誠実な行動を実践してまいります。

これからも、皆様の変わらぬご愛顧とともに、一層のご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2013年7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 安全理念 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.....	11
2-6 安全に関する社内啓発活動.....	13
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).....	14
2-8 路線別輸送実績.....	14
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.....	15
第4章 輸送の安全を確保するために講じた措置.....	16
4-1 国から受けた行政処分または行政指導等.....	16
4-2 安全管理項目.....	16

## 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

#### 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つ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

**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。

**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。



## 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関わる方針に基づき、安全に係わる施策の実現と推進に主体的に関与します。

#### 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(12名)

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 (17名)

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、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。

### 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。

4) 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。

5) 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。

6) 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&オペレーション コントロール(AOC)部

AOC部は、空港管理課、航空保安課、OCC、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、関西空港においてのみ、自社スーパーバイザーを配置しています。

1) 空港管理課

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) 航空保安課

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、空港当局、政府機関、委託先、および他の航空会社と連絡・協働します。

### 3) 空港所(関西、千歳、福岡、那覇)

#### - 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、千歳、福岡、那覇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(関西空港のみ)

関西空港において、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。

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。

### 4) オペレーション・コントロール・センター(OCC)

航空会社の安全運航には、航空機や天候、空港の状態を精査した上でフライトの実施を決定し、運航中のフライトの状況を常に監視する統括機関が欠かせません。関西国際空港のOCCがその中心的役割を担います。

OCCにおける運航管理者は、機長とともに全てのフライトに影響を与える様々な要因を精査し、安全運航に必要な条件を確認、安全運航を確保できない場合は、運航を延期・変更・欠航の判断をします。安全運航のために極めて重要なロードコントロール(重量・重心の管理)業務もOCCで集中管理されています。

## 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、信頼性管理、新規技術の調査・研究等、航空機材の技術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月間および中長期的な整備実施計画の策定と、それに基づく整備作業指示を実施しています。

#### - 部品・施設設備

整備作業に使用する部品・設備・資材の調達業務、自社で保管する部品・設備・資材の在庫管理および維持管理業務、および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。

## ④ 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

(2013年3月31日現在)

職種	人員
運航乗務員	79名
客室乗務員	196名
整備従事者/確認主任者	22名(うち、確認主任者13名)
運航管理者/運航統括責任者	10名(うち、運航統括責任者9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に行っており、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、運航乗務員とは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

当社の業務規程および整備規程に基づき、以下の通り訓練および審査を実施しています。

訓練に関しては、資格者を養成するための選任・認定基準に基づく養成訓練および、資格者の技量維持を目的とした定期訓練を設定しています。

資格者を選任・認定するにあたり、該当する所定の養成訓練を実施した後、審査を行い、選任・認定後は、定期訓練を実施することにより、最新の知識・情報の保有および技量維持を図っています。

また、審査に関しては、該当する資格要件を満たしていることを確認した上で、資格者の選任・認定を行い、資格の維持のため定期訓練を実施しています。

#### (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。

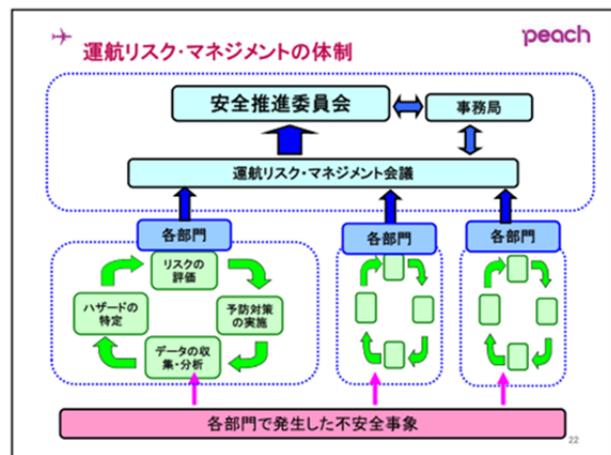
#### 2-5 日常運航における問題点の把握とその共有、現場へのフィードバックの体制

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、不安全事象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象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) OCC

## 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、OCC 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 Daily Briefing の実施

午前と午後に OCC 内で連絡事項を発表し、情報共有を図る為の Briefing を実施しています。OCC 内コミュニケーションを密に取ることにより、オペレーションの統括機能体として安全運航堅持に繋がっています。

## ④ OCC 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 整備部会

月 1 回、整備部長、各課長をメンバーとし、実行計画遂行にあたっての課題の把握、整備に関わる品質情報を共有し、部門としての方針や取り組みについて組織決定しています。

## ② 整備部 生産会議

月 1 回、整備部長、各課長、生産に関わる担当者をメンバーとし、整備生産実績の分析・評価を行い、その結果を翌月の整備生産計画に反映しています。

## ③ 日常業務における情報共有

整備課作成の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。

## (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) ANA 安全教育センター受講

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) 航空事故模擬訓練

万が一に備え、航空機事故を想定した訓練を行っています。  
事故の発生時、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。



事故模擬訓練

## 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	7機	180席	2011年	0.81年	2612.4時間 <sup>(*)</sup>	1859回 <sup>(*)</sup>

2013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)	467.1	585.8	3,005 便
大阪(関西) - 福岡	152.3	186.6	2,294 便
大阪(関西) - 長崎	90.4	135.2	1,442 便
大阪(関西) - 鹿児島	123.6	154.0	1,668 便
大阪(関西) - 沖縄(那覇)	125.2	168.1	800 便

### 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)	212.6	266.6	1,720 便
大阪(関西) - 台湾(桃園)	132.6	167.6	547 便
大阪(関西) - 香港	203.4	242.9	545 便

有償旅客キロ(RPK)、座席キロ(ASK): x1,000

### 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

2012年度、航空事故及び重大インシデントはありませんでした。

2) 安全上のトラブル

2012年度に国に報告した「安全上のトラブル」は8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
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または経路の逸脱	降下中、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。	1件	十分減速せずに高揚力装置を展開してしまった。	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。
	出発前の飛行計画の確認が不十分であったため、最大着陸重量を超過(約7kg)した状態で着陸した。	1件	出発前に急に乗客が増えたため、飛行計画を変更した際、重量の確認に不備があった。	着陸時のG(加速度)が規定値を超えなかったため、整備処置は不要だった。重量管理システムを改修し、再発防止処置を行った。
	上昇中、誤って管制指示経路から逸脱した。	1件	ルートの使用条件に曜日指定があったが、曜日を間違えてルートを選択した。	管制の指示で正規ルートに復航した。当該者への再教育と全乗員への周知を行った。
その他	エンジンスターター内の金属粉を検知するプラグのパッキンに誤った部品が使用されていることが判明した。	4件 (4台)	メーカーのカatalog表記を誤認していた。	直ちに正規部品に換装した。Catalogは改訂された。

## 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 安全管理目標

2012年度の安全目標に対する結果、および2013年度の安全目標は以下のとおりです。

#### (1) 2012年度安全目標

##### ① 規程、規則および要領等のレビューと改訂

監督官庁の就航開始前施設検査が終了した時点で規程類が完成した訳ではないことを認識し、常に内容のレビューを実施します。

不足点或いは現状との乖離を認めた場合にあっては速やかに改訂を実施、常に最新かつ有効な内容に維持すること。加えて、これら規程類に準拠した業務の実施を確認します。

##### 目標達成結果

各部門内での点検および内部監査にて、規程、規則、要領等の不足点或いは現状との乖離等の問題を洗い出し、規程類の改定を実施しました。

##### ② 全教育の実施継続

目標値:ANAグループ安全教育センター(ASEC)研修の実施(受講率:全社員の80%)

過去の不幸な航空機事故を振り返ることにより、航空会社にとって、事故が如何に重大な事象であるかを認識し、各個人が自らの責任範疇を全うする強い決意が必要です。

このため、他社事例とはなるがASECにおいて、同社の航空機事故例の研修を受講しています。とりわけ航空業界以外出身の社員を優先的に派遣し、2012年度内において全社員の80%の実施を目指します。

##### 目標達成結果

研修を受講した社員は全社員の82.3%に達しました。

#### (2) 2013年度安全目標

2013年度は、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、以下の安全目標に取り組みます。

① 常に安全を最優先しておりますが、万が一の事故やハイジャック等をも想定して、社内の緊急時の初動体制を(各就航地を含む)充実させます。

② 2012年度の安全目標を継続し、ANAグループ安全教育センター(ASEC)研修の受講率目標を全社員の90%とし、社員の安全意識の向上を図ります。

また、Peachだけでなく他社をも含めた日々の運航において発生する安全に関する情報を適宜発信し、安全意識の向上を図って行きます。

(3) 2年目の飛躍に向けて更なる安全運航の基盤を固めるため、以下の項目に取り組みます。

① 慣れや思い込みを排除したオペレーションの確立

② コンプライアンス意識の浸透、定着

以上