



2015 年度 安全報告書



Peach Aviation 株式会社

報告対象期間: 2015 年 4 月 1 日 ~ 2016 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。

2015年度の「安全報告書」を是非とも御一読頂き、弊社の「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。

弊社が2015年度中に開設しました新規路線は、初めての羽田空港の離発着として東京(羽田)-台北(桃園)線を8月8日から、東京(羽田)-ソウル(仁川)線を2月6日に開設しました。関西空港からは大阪(関西)-宮崎線を8月28日に開設し、次なる拠点の沖縄からは沖縄(那覇)-ソウル(仁川)線を9月4日、沖縄(那覇)-東京(成田)線を2月20日に開設しました。弊社は2015年度末の時点で、国内線14路線、国際線10路線を運航しております。

年間の搭乗率86%超えを維持できており、多くのお客様にPeachをご利用頂くことが出来ました。お陰様で、就航開始2年目からの単年度黒字、就航から4年1か月で累積損失を一掃する事が出来ました。お客様ならびに関係する方々には深く感謝する次第です。

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。さらには常日頃から全社員が「安全運航」について考える機会・場所を設け、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にご搭乗頂き、目的地に到着された時にお客様が笑顔で降機されていく姿があって初めて「安全が確保された」ものと思っています。お客様の笑顔のために「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。

Peachは、引き続き、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、今後も、これまでに無かった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、宜しく願い申し上げます。

2016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の組織図.....	6
2-2	安全確保に関する各組織の機能・役割.....	6
2-3	各組織の人員.....	10
2-4	運航乗務員、客室乗務員、整備従事者、運航管理者の人員.....	10
2-5	日常運航の支援体制.....	10
2-6	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
2-7	安全に関する社内啓発活動.....	14
2-8	使用している航空機に関する情報.....	15
2-9	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	安全目標.....	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

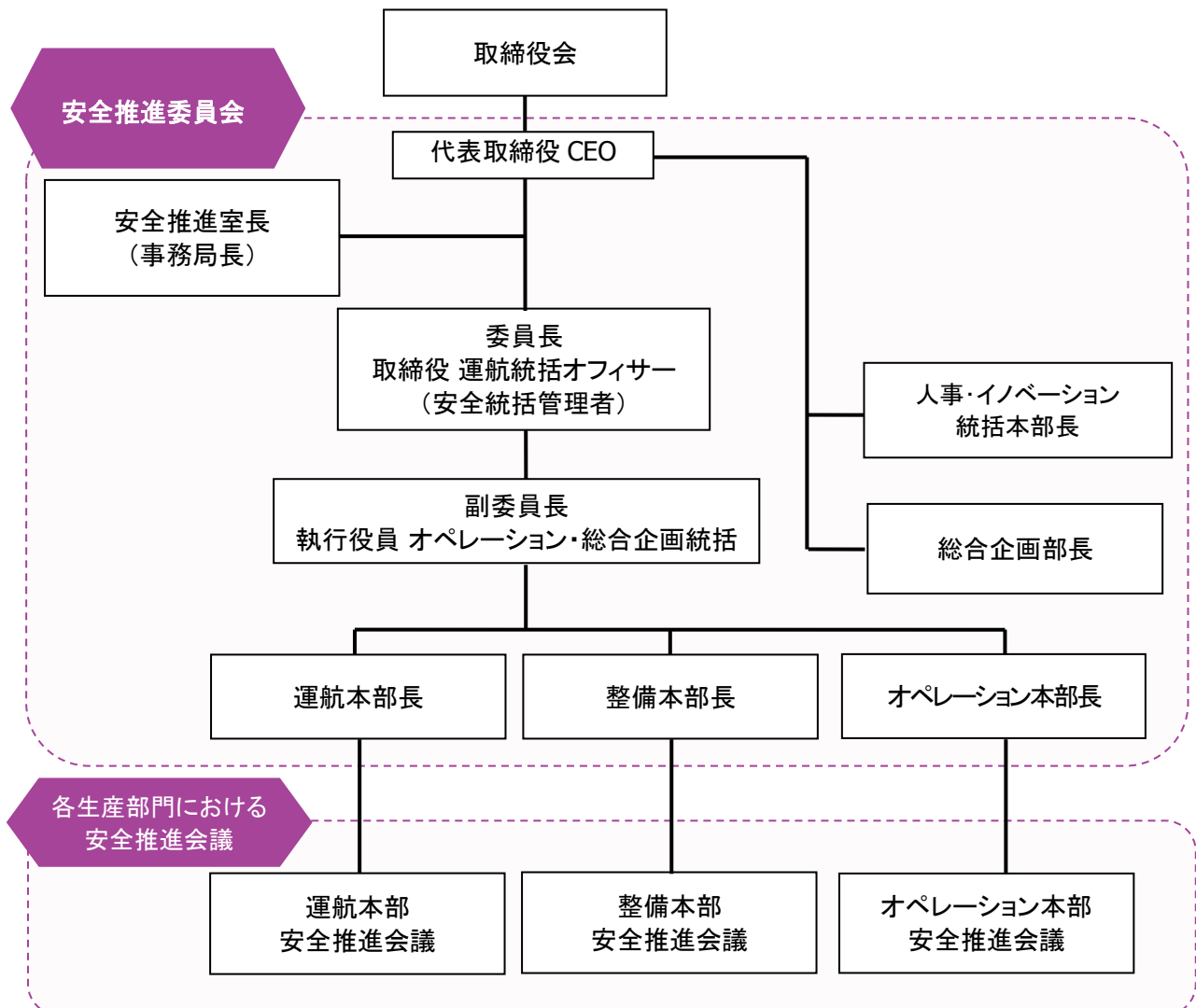
- ① 安全はすべての品質に優先する。
- ② 安全を維持向上させるために一切の妥協はしない。
- ③ 安全文化の浸透は経営トップ、管理職の責務である。
- ④ 安全を支えるのは一人ひとりの意識と気づきである。

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の組織図



2-2 安全確保に関する各組織の機能・役割

(1) 安全管理システムにおける役割

- 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。
- 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。

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。

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。

④ 各生産部門における安全推進会議

各生産部門(運航本部・整備本部・オペレーション本部)におけるSMSの継続的改善を図るため、生産部門毎に安全推進会議を設置し、毎月定例開催しています。また、安全推進委員会と連携して、安全に関わるPDCAサイクルの継続を目的としています。

(2) 安全管理システムにおける各組織の機能

① 安全推進室

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、整備監査を通じて、安全性の向上に努めます。

② 運航本部

運航本部は、企画管理部、運航推進部、訓練審査部、乗員部、客室部から構成され、以下の業務を担当しています。

1) 企画管理部

運航本部における統括部門として、本部内の総務、人事、採用、経理、乗員計画等に関する業務を執り行っています。これらの業務の一環として、運航乗務員の資格管理、乗務スケジュールの作成、健康管理等も行います。

2) 運航推進部

航空機の運航に関する基準および操作手順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、二巻」、「Operations Manual」、「Flight Crew Operating 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) 訓練審査部

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、審査を実施するとともに乗員の技量管理に係わる業務を実施します。

4) 乗員部

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モニタリングの実施や、指導機長による運航乗務員の技量管理、路線訓練等を通じ、安全運航に努めています。

5) 客室部

客室乗務員による乗務の実施および客室乗務要員に対する初期訓練(資格取得)、任用訓練、定期訓練に係わる業務を実施します。また客室乗務員の資格取得、維持に関する基準および操作手順等の設定・維持管理を行います。

③ 整備本部

整備本部は、整備企画推進室、品質保証部、整備管理部、整備部、メンテナンスコントロールセンターから構成され、以下の業務を担当しています。

1) 整備企画推進室

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) 品質保証部

整備部門の品質保証および品質管理に関わる方針ならびに体制構築の総括を行い、規程・基準の維持管理、航空機の耐空性の維持確認、品質管理活動、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。

3) 整備管理部

技術、整備計画、資材統括管理の3課で構成されており、航空機の整備に関わる管理業務を担当しています。

- 技術課

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。

- 整備計画課

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。また、整備作業に使用する予備品等、施設設備の修理・保管管理、およびそれに係わる消耗品の調達、廃棄物の管理業務を実施しています。

- 資材統括管理課

整備作業に使用する予備品等、施設・設備の調達方法の企画および調達、予備品等の調達先の選定・評価、契約、管理業務、また、装備品の整備委託に関する選定・評価、契約・管理業務を実施しています。

さらに、ワランティおよびギャランティに係わる権利取得調整、取得した権利の履行に係わる総括管理業務を実施しています。

4) 整備部

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。

5) メンテナンスコントロールセンター

不具合発生時の整備本部内の総括指揮およびオペレーションコントロールセンター内での諸調整を総括、運航中に発生する整備に係わる不具合修復、およびそれに付随する技術支援、生産支援等を統括しています。

また、慢性的に発生する整備に係わる不具合、および修理持越し中の不具合に対する管理業務を実施しています。

④ オペレーション本部

オペレーション本部は、オペレーションコントロール部、空港業務推進部、グランドオペレーション部、海外空港統括部、国内空港統括部、関西空港所、那覇空港所から構成され、以下の業務を担当しています。

各空港における旅客ハンドリング、ランプハンドリング業務は他社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、福岡空港では空港所長に加え自社スーパーバイザーもしくは空港担当者(ステーションオフィサー)を配置しています。

上記以外の空港においては、業務委託先の中から空港代表者を選任し、委託業務管理を除く所長業務を実施しています。

1) オペレーションコントロール部

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。

2) 空港業務推進部

空港業務管理、旅客ハンドリング、危険物および航空保安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。

上記に関する会社・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。

3) グランドオペレーション部

空港業務推進部と連携し、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。

4) 海外空港統括部

自社空港所長を配置していない海外空港の委託業務管理を担当しています。

5) 国内空港統括部

空港所長を配置している新千歳、福岡、成田空港における日常のオペレーション統括、委託業務管理、各種関係機関との折衝および自社空港所長を配置していない国内空港の委託業務管理を担っています。

6) 関西空港所・那覇空港所

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。

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。

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。

2-3 各組織の人員

(2016年3月31日現在)

組織	人員
安全推進室	7名
運航本部	561名
整備本部	92名
オペレーション本部	83名

2-4 運航乗務員、客室乗務員、整備従事者、運航管理者の人員

(2016年3月31日現在)

職種	人員
運航乗務員	196名
客室乗務員	319名
整備従事者/確認主任者	49名(うち、確認主任者23名)
運航管理者/運航統括責任者	17名(うち、運航統括責任者14名)

2-5 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の実施しており、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

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。

2-6 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

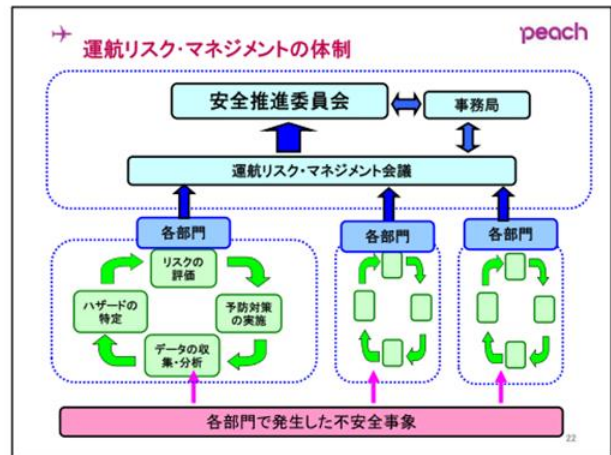
① リスク・マネジメント

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。⁵

・運航リスク評価員（71名）

② 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。



(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

整備本部長および各部室長をメンバーとした“部門安全推進会議”、“整備本部会”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。

2-7 安全に関する社内啓発活動

(1) Safety Management System(SMS)教育

会社の最上位規程である安全管理規程に基づき、当社の安全理念、安全に係わる方針や安全管理体制の概要を全社員に教育することにより、安全文化の醸成に取り組んでいます。

(2) ASEC 教育

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)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。

(3) 安全推進月間

各生産本部・安全推進室の活動を通し、全従業員が運航安全の重要性を再認識し、安全文化を醸成することを目的に、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、2012年から実施しています。

(4) 緊急対応訓練・演習

全組織に亘る総合的な緊急対応マニュアル「Emergency Response Manual」を定め、それに基づき、要員に対して訓練を実施しています。
また、万が一に備え、緊急事態発生時に各要員が速やかに役割を果たせるよう、航空機事故、ハイジャック等を想定した演習を定期的実施しています。

2-8 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	17機	180席	2011年	2.62年	3,520.6時間 ^(*)	1,854.7回 ^(*)

2016年3月31日現在

*1:加重平均により算出



A320-200 型機

2-9 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)	620.7	693.9	2,945便
大阪(関西)－仙台	277.6	311.2	1,900便
大阪(関西)－東京(成田)	266.4	295.6	2,184便
大阪(関西)－松山	59.4	77.6	1,221便
大阪(関西)－福岡	214.2	236.1	2,372便
大阪(関西)－長崎	72.1	85.1	730便
大阪(関西)－宮崎	34.5	41.0	434便
大阪(関西)－鹿児島	188.9	219.3	1,991便
大阪(関西)－沖縄(那覇)	435.8	505.3	2,226便
大阪(関西)－石垣	185.2	215.9	727便
沖縄(那覇)－東京(成田)	10.9	12.2	42便
沖縄(那覇)－福岡	156.1	180.0	992便
東京(成田)－札幌(新千歳)	101.2	116.9	728便
東京(成田)－福岡	251.3	291.3	1,462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)	314.9	353.2	2,279 便
大阪(関西) - 釜山	63.0	75.9	726 便
大阪(関西) - 香港	569.0	645.3	1,448 便
大阪(関西) - 台北(桃園)	487.0	576.3	1,881 便
大阪(関西) - 高雄	205.3	255.9	726 便
沖縄(那覇) - ソウル(仁川)	76.8	94.4	418 便
沖縄(那覇) - 香港	76.2	101.4	386 便
沖縄(那覇) - 台北(桃園)	76.5	90.2	765 便
東京(羽田) - ソウル(仁川)	21.8	23.8	109 便
東京(羽田) - 台北(桃園)	146.7	171.5	449 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

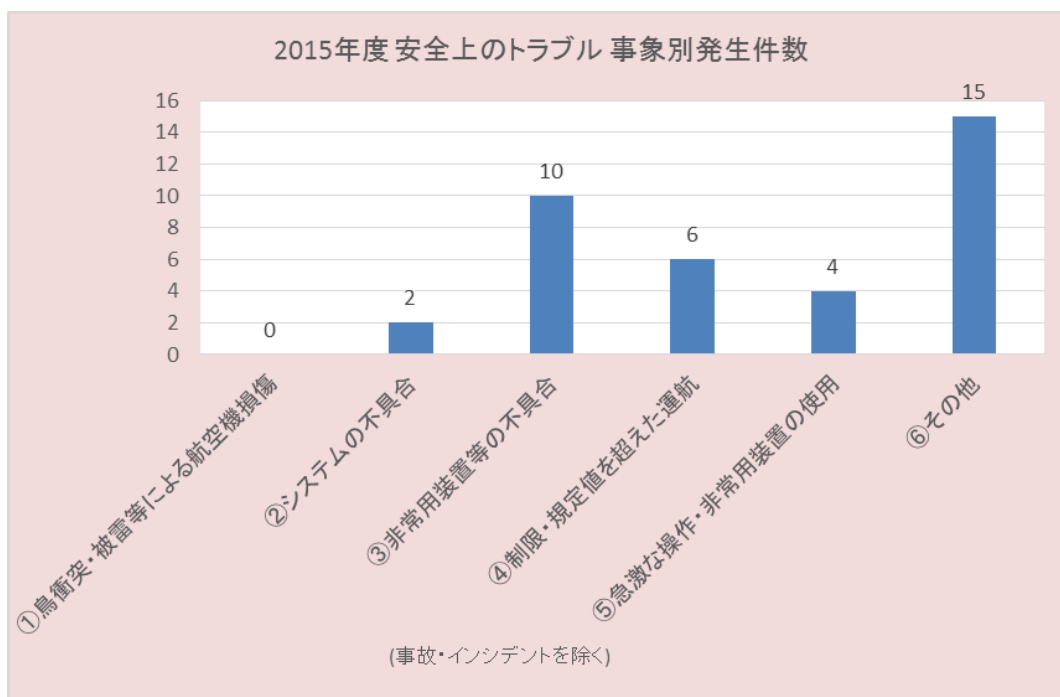
2015年度、航空事故および重大インシデントはありませんでした。

(2) 安全上のトラブル

2015年度に国に報告した「安全上のトラブル」は37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。

2015年度 安全上のトラブル 内訳		
①	鳥衝突・被雷等による航空機損傷	0
②	システムの不具合	2
詳細	エンジン・プロペラ等	0
	与圧系統	0
	電気系統	0
	操縦系統	0
	表示・警報	2
	着陸装置	0
	航法・エアデータ	0
③	非常用装置等の不具合	10
④	制限・規定値を超えた運航	6
⑤	急激な操作・非常用装置の使用	4
詳細	航空機衝突防止装置作動	4
	対地接近防止装置作動	0
	その他の急激な操作/非常宣言	0
	非常用装置・器具の使用	0
⑥	その他	15



《安全上のトラブルの概要》

2015年度、当社においては、『安全上のトラブル』としての航空局への報告事象が37件ありました。

事象別の発生件数としては、「その他(安全上の支障を及ぼす事態)」の報告件数が最も多く、全体の約4割を占めています。続いて「非常用の装置または緊急用具が正常に機能しない状態となった事態」の報告件数が多くなっています。事象別の概要は以下のとおりです。

【航空機損傷】

発生事象はありませんでした。

【システムの不具合】

"NAV GPWS FAULT"メッセージ※1の表示が1件、及び"NAV PRED W/S DET FAULT"メッセージ※2の表示が1件発生しました。それぞれ、着陸後、漏電遮断器(Circuit Breaker)を再循環(Recycle)、航空機用気象レーダー用無線装置(Weather Radar Transceiver)の交換を行い、不具合は解消しました。

※1 対地接近警報装置(GPWS)の不具合を伝える表示

※2 乱気流を予測する装置の不具合を伝える表示

【非常用機器等の不具合】

航空機用救命無線機(Fixed ELT)の定例整備による機能点検の結果、一部の電波帯において低電波出力状態を検知したことによる不具合事象が6件ありました。いずれの事象もFixed ELTを交換し、正常作動を確認しました。また、Fixed ELTに対する定期的なベンチ点検を委託先にて実施した際、同様に低電波出力状態であった不具合が3件確認されました。

上記Fixed ELTについては、いずれも製造会社にて修理を行いました。

さらに、更新耐空証明検査における飛行試験にて、客室高度14000Ftで客室用酸素マスク(Cabin Passenger Oxygen Mask)が所定の位置まで自動的に落下しなかった事象が1件発生しました。作業基準に基づきAltitude Switchを14800Ftに設定しても不具合解消しないため、Altitude Switchを交換し正常動作を確認し、耐空証明が発行されました。

【急激な操作・緊急措置】

管制指示高度からの逸脱が2件、擾乱による一時的な管制指定高度逸脱が2件、高揚力装置展開速度(VFE)運用限界制限速度を超えての運航が2件発生しました。いずれのケースも事象発生後、適切な操作及び処置を取り深刻な事態につながるものはありませんでした。

【制限・規定値を超えた運航】

TCAS RA(航空機衝突防止装置の回避指示)により回避した事例が4件発生しました。いずれのケースも設定されたシステム上の基準に従って装備機器から警報が発せられ、航空機はその指示に従うことで適切な回避ができており、深刻な事態につながるものはありませんでした。

【その他】

性能計算関係に関わるものが5件、整備間隔等に関わるものが7件、身体検査基準に関わるものが3件発生しました。発生したすべての「安全上のトラブル」に対して、担当部署において原因を分析の上、必要な改善・再発防止策を進めています。

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

2015年度の安全目標に対する結果、および2016年度の安全目標は以下のとおりです。

(1) 2015年度 安全指標・安全目標値に対する結果

① 航空事故発生件数:0件

目標達成状況

・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件数 :0件

目標達成状況

・重大インシデントの発生はなく、目標を達成しました。

③ 安全教育の実施(ASEC受講率) :100%

ANAグループ安全教育センター/ASECによる安全教育の受講を全社員に課し、安全意識の向上に取り組みました。

目標達成状況

・2016年2月末時点でのASEC総受講者数は794名、総社員数815名で、受講率は97%となり目標の達成には至りませんでした。

(休職や病欠等やむを得ない事情がある社員は対象外としました。)

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した。

目標達成状況

・入社時のオリエンテーション時に教育を行ったことから100%の実績となり、安全目標を達成しました。

⑤ ヒューマンエラーによる事態報告件数の削減(航空法第111条の4による義務報告事象)

:8件以下

2012年度から2014年度までの実績から10,000便あたりの平均値を算出し、2015年度の運航予定便数へ換算したものに対して10%削減した数値を目標値として設定しました。

目標達成状況

・事故・重大インシデント発生件数をゼロにすべく、その前兆指標としてヒューマンエラーによる義務報告件数(航空法第111条の4による義務報告件数)の低減を全社挙げて推進してきたものの、結果は10件となり、目標値の達成には至りませんでした。

(2) 2016 年度 安全指標・安全目標値

- 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よる事態報告件数の削減(航空法第 111 条の 4 による義務報告事象)
:10 件以下
2012 年 3 月就航時からの発生率 3.3(件数/10,000 便)の 10%削減にあたる発生率 3.0
と 2016 年度の計画運航便数から算出した 10 件を目標値として設定します。
- ④ 安全教育の実施(Peach 安全教育受講率):100% ※1
Peach 独自の安全教育を実施し、引き続き安全理念の浸透、安全文化の醸成へ取り組み
ます。
- ⑤ 安全教育の実施(ASEC 受講率):100% ※2
ANA グループ安全教育センター/ASEC による安全教育受講率を全社員の 100%とし、
引き続き安全意識の向上に取り組みます。

※1 : 新入社員を対象

※2 : 平成 28 年度 1 月末現在在籍の未受講者対象

Peach Aviation 株式会社
2015 年(平成 27 年)度 安全報告書

2016 年 8 月発行
Peach Aviation 株式会社
安全推進室