

安全報告書

2017 年度



エアアジア・ジャパン株式会社

本報告書は、航空法第 111 条の 6 に基づき、輸送の安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置、その他の国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報を記載したものです。

はじめに

いつもエアアジア・ジャパンをご利用いただき、誠にありがとうございます。

エアアジア・ジャパンは、「航空事故・重大インシデント0」という安全指標を掲げ、日々安全運航に取り組んでおります。

エアアジア・ジャパンは2017年10月29日に就航したばかりですが、130都市、25カ国に渡るエアアジアグループからも、最新の情報やシステムを取り入れ、プロセスを継続的に、確実に確認しながら、安全管理の体制を構築致しております。

『安全を最優先』、『安全こそ企業文化』という安全理念のもと、お客様に安全で安心できるフライトをお届けできるよう、現場から経営まで、一丸となって努力を重ねて参ります。

これからも、弊社の安全への取組にご理解をいただきますとともに、ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

2018年8月



エアアジア・ジャパン株式会社
取締役社長
ジェニー 麻友子 若菜

目次

はじめに	---	1
目次	---	2
1. 輸送の安全にかかわる基本方針	---	3
1-1 安全理念	---	3
1-2 安全コミットメント	---	3
2. 安全管理の体制	---	4
2-1 責任と権限	---	4
2-2 安全管理の組織体制	---	5
2-2-1 組織と人員	---	5
2-2-2 安全推進の基本的組織体制	---	6
3. 安全を確保するための取組	---	7
3-1 安全への取組	---	7
3-2 訓練・審査など	---	8
3-3 内部安全監査	---	9
3-4 義務報告制度	---	9
3-5 自発報告制度	---	10
4. 保有している機材および運航状況	---	10
4-1 保有している機材	---	10
4-2 運航状況	---	10
5. 安全上のトラブルなど	---	10
5-1 事故・重大インシデント	---	10
5-2 安全上のトラブル（法第 111 条の 4・義務報告）	---	11
5-3 イレギュラー運航	---	12
6. 輸送の安全を確保するために講じた措置	---	12
6-1 行政処分・行政指導	---	12
6-2 2017 年度 安全目標	---	12
6-3 2018 年度 安全目標	---	13

1. 輸送の安全にかかわる基本方針

1-1 安全理念

《安全を最優先》

法令、社内規程類の遵守のもと、安全確保を最優先として、定時性、経済性および快適性の確保に努めるとともに環境に配慮した運航を実施します。

エアアジア・ジャパンは、いかなる状況にあっても、総力で安全運航を支えます。

《安全こそ企業文化》

安全に係わる情報はどんなに些細なことでも報告し合い、それを全役職員が共有し、フィードバックすることによって、常に安全を維持向上する努力をします。これがエアアジア・ジャパンの安全文化であり企業文化です。

1-2 安全コミットメント

《安全コミットメント》

エアアジア・ジャパン株式会社は、お客様を安全、確実に目的地にお送りすることをコミットします。

安全を確保し、かつ安全を維持向上することが会社存続と発展の基盤であると同時に、公共交通機関としての会社の使命であり、責務です。

会社は日々の業務における安全の確保と維持向上をコミットするため、安全に対する基本的な考え方を『安全理念』として掲げます。

会社は、すべての社内規程（規定）と法令を遵守します。

会社は、『安全理念』を基にした事業運営に最大限努力します。

すべての役職員は常に『安全理念』に基づき行動します。

会社は、役職員が『安全理念』に基づき判断し、行動した結果については最大限尊重します。

2. 安全管理の体制

2-1 責任と権限

SMS（Safety Management System・安全管理システム）を遂行するための、会社役職員の責任と権限を以下の通り定めます。

(1) 社長

事業運営上の安全に対する基本の方針を策定し、会社全体に浸透させるほか、安全統括管理者の意見を尊重して有効な安全施策・安全投資を実施し、社内 SMS 構築とその改善の責務を負います。

(2) 安全統括管理者

安全推進委員会を主管し、会社の安全管理の取組を統括します。会社全体の SMS を常に評価して改善に務める責務を負い、安全施策・安全投資の決定に関与します。

また、安全に関する重要事項について迅速に経営に報告しなければなりません。

(3) 安全推進・危機管理室長

安全推進のための会議体を主催し、安全統括管理者を補佐すると共に、会社 SMS を運用します。会社の SMS が有効に機能するための会議体の運営のみに止まらず、様々な義務報告事項や緊急事態発生の際の航空局への連絡を行うと共に、緊急事態発生に備えての教育・演習等を計画、実施します。また、安全監査実施責任者として、会社の内部安全監査を主管します。

(4) オペレーション本部長

オペレーション部門の集合体である、オペレーション本部の統括責任者であります。

オペレーション本部の SMS を主体的に牽引する役割を担います。

(5) オペレーション本部の各組織長

組織内に SMS の重要性を浸透させ、SMS の有効性と妥当性を評価すると共に、改善の必要性の有無を把握し、オペレーション本部安全品質連絡会議および安全推進委員会に上申します。

(6) 安全推進担当者

オペレーション部門の各組織長が任命し、安全推進活動の中核として機能し、安全推進活動を補佐します。安全推進担当者の任命は、安全管理規程実施要領集『安全品質会議運営要領』に従って実施します。

(7) グループ長

① 部下に対して、安全方針・目標、安全情報の周知および業務への具体的反映を周知徹底するとともに、業務の遂行を支援します。

② 所掌業務が、法令・規程に基づいて確実に遂行されていることを監督すると同時に、法令・規程遵守のためのグループ内の職場環境を整備します。

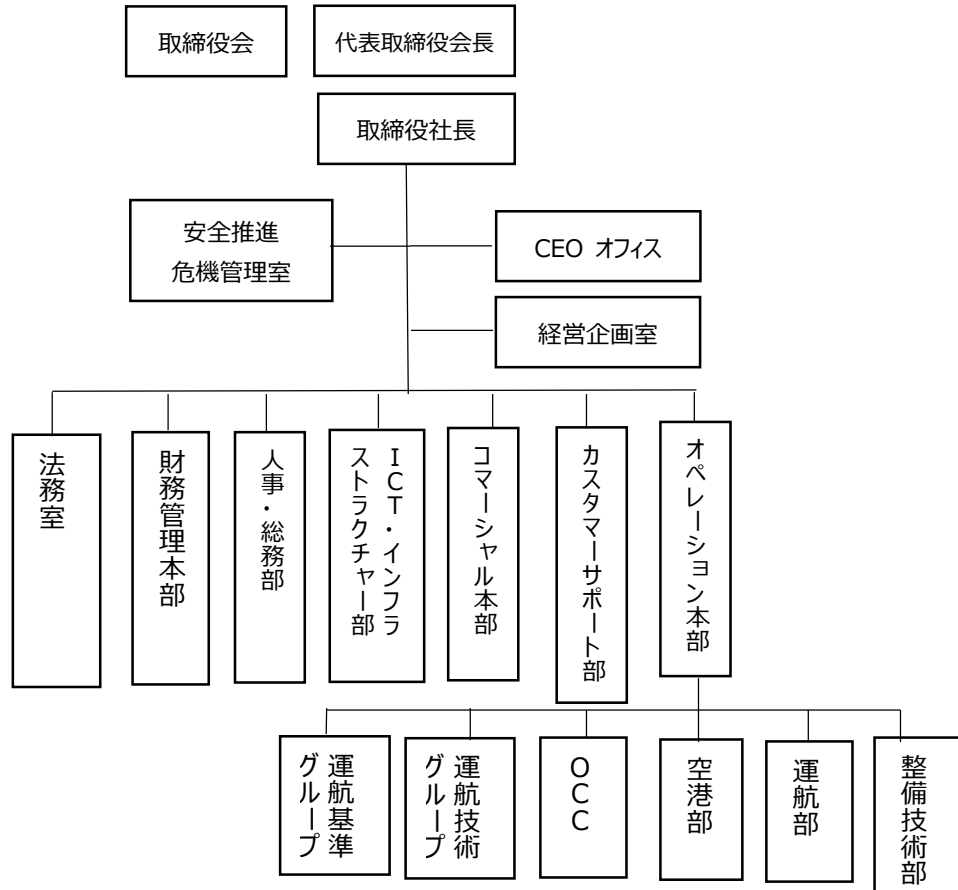
③ 所掌業務に関わるハザードの報告奨励と動機づけを行います。

(8) 一般社員

- ① 法令や会社規程の定めに従い、担当する業務を確実に実施します。
- ② 業務に関わるハザードの報告、改善の実施または提案を行います。

2-2 安全管理の組織体制

2-2-1 組織と人員 (2018.3.31 現在)



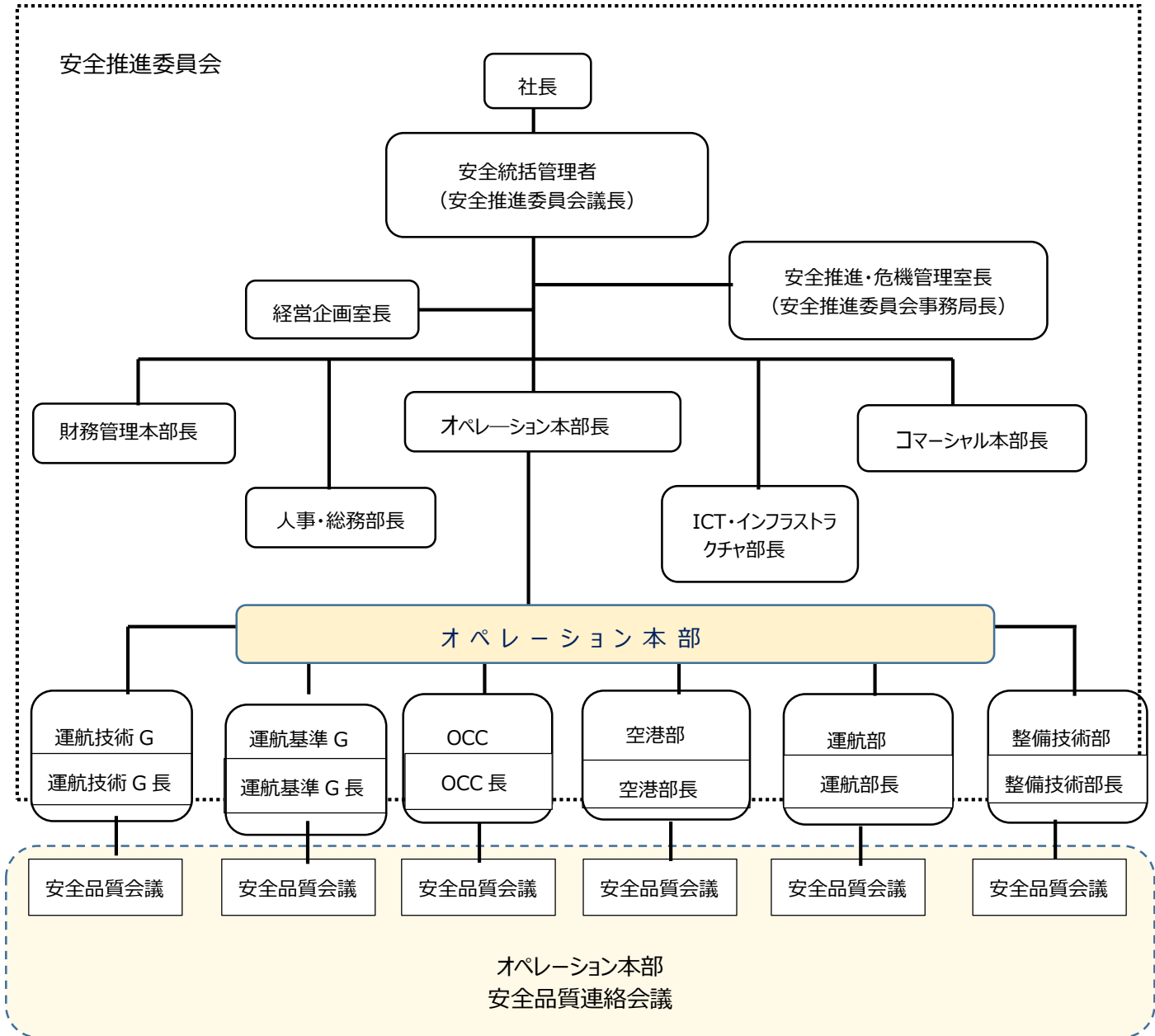
代表取締役会長	取締役社長	CEO オフィス	安全推進危機管理室	経営企画室	オペレーション本部	整備技術部	運航部	空港部
1	1	4	11	2	4	56	77	44
OCC	運航技術グループ	運航基準グループ	カスタマーサポート部	コマースナル本部	ICT・インフラストラクチャー部	人事・総務部	財務管理本部	法務室
8	4	3	7	13	4	12	7	1

総計 259名

航空機乗組員	客室乗務員	整備従事者 (内有資格整備士)	運航管理者
21	46	18名 (14名)	8

2-2-2 安全推進の基本的組織体制

〔 会社の安全管理の基本的な体制 〕



(1) 安全推進委員会

社内のすべての組織を代表する委員が出席する各部門から独立した上位の会議体であり、安全情報を報告、共有することにより、現場のSMSの状況を把握します。SMSの最高意思決定機関として、会社施策の的確性、投資の妥当性について審議します。

(2) オペレーション本部安全品質連絡会議

運航の安全に直結するオペレーション本部の安全品質は、本部内における情報共有の適時性と、組織間の機能の有機的連携に左右されます。このため、組織別の安全品質会議を本部横断的に網羅して情報を共有し、本部全体でPDCA^(注)を回していく仕組みとしてオペレーション本部安全品質連絡会議（以下、『安全品質連絡会議』という）を設定しています。（注）PDCAサイクル：〔Plan・Do・Check・Act〕

PDCAは、品質マネジメントシステム（QMS：Quality Management System）の管理モデルで、目標達成のために、計画(Plan)→実行(Do)→評価(Check)→改善(ACT)という4段階の活動を繰り返すことにより、継続的にプロセスを改善していく手法。

(3) 安全品質会議

組織内で安全情報を報告、共有することにより、安全現況を把握し、組織内のSMSの意思決定機関として、リスク分析や必要な対策が講じられ、確実に実行されていることを確認するとともに、必要に応じて追加の対応策を検討します。

3. 安全を確保するための取組

3-1 安全への取組

1. 安全に関する教育・啓蒙活動

安全管理規程第6章 6-3「要員の教育・訓練」に基づき、会社の安全管理システム（SMS、以下SMSという）を社内に浸透させるための教育・研修等について定め、この規定に基づいて安全教育・研修等を実施することにより、会社の安全文化の醸成と定着、さらに継続的改善をはかることを目的として実施しています。

(1) 安全教育および研修の種類

(1)-1 全役職員対象の安全教育等

航空会社の役職員として必須であるSMSを理解し、各自の業務で実践していくことを目的としています。

① 安全基礎教育

全役職員を対象に、SMSの基礎的知識の理解と習得をする教育です。

② 安全定期教育

安全基礎教育を受講済みの全社員を対象に、SMSに関するレビュー、年度ごとのトピック等の理解を深めるために、毎年度1回定期的に実施する教育です。

③ 安全啓発セミナー

安全統括管理者が、毎年度、全社員対象に社員の安全意識の向上と、組織の安全文化の醸成を目的として実施するセミナーです。

(1)-2 階層別教育

① マネジメント層任用教育

マネジメント層に対して、安全管理規程に定める責任と権限を適切に遂行するために SMS のリーダーとしての深い認識と知識を付与するために実施する教育です。

② 安全推進担当者教育

オペレーション本部各組織の組織長および安全推進担当者に対して、SMS を具体的に運用する力量（特にリスクマネジメント活動の推進）を付与し維持向上するための教育をいい、初期任用教育と定期教育からなります。

(1)-3 ERM（緊急事態対応規程・Emergency Response Manual）教育・訓練（演習）

緊急事態が発生した場合に、迅速かつ的確に対応するための初期対応、特別な組織体制、指揮命令系統及びそのたの効果的な対応により、被害の極小化を図る観点から、緊急事態が発生時の対応についての方針、体制、組織、対応手順に関する知識を付与するために実施します。

訓練は、模擬演習により対応を模擬体験し、必要、かつ十分な対応ができるよう習熟するとともに、問題点の抽出や評価を行い、その結果を参考に手順や仕組みを改善することにより、緊急事態への対応力を高めることを目的として実施します。

(1)-4 航空保安教育訓練

航空機不法奪取（ハイジャック）・航空機テロ等の不法妨害行為を未然に防止することを目的に、全役職員に対して保安教育を実施しています。万が一、不法妨害行為が発生してしまった場合であっても、役職員一人ひとりが迅速・的確に対応できるように教育を実施し、お客様へ安心・安全・定時制を日々提供できるように取り組んでいます。

3-2 訓練・審査など

(1) 運航乗務員

FLIGHT CREW QUALIFICATIONS MANUAL（以下「FCQM」という）に基づき、運航乗務員および候補者の訓練・審査の円滑な実施を確保して、運航乗務員の資格維持と技量の維持向上を図っています。訓練の方式には座学、模擬飛行装置による訓練、実機飛行訓練などがあり、資格に必要な知識及び能力を付与した後に、審査・査定を行って評価・判定を行い、業務の的確な遂行を目的としています。

(2) 客室乗務員

CABIN CREW QUALIFICATIONS MANUAL に基づき、客室乗務員および訓練生の訓練・審査の円滑な実施を確保し、客室乗務員の資格維持と技量の維持向上を図っています。訓練の方式には座学、模擬施設（モックアップ）での緊急避難対策訓練、実機飛行訓練などがあり、資格に必要な技能（知識・技量）を付与した後、審査にて適切な技能があると認められた者が客室乗務員として乗務を行っています。

(3) 整備従事者

整備従事者に対する教育訓練は、整備規程および業務規程に基づき、職務に必要な知識および技能を取得するため、職務内容および経験等に応じた教育訓練と審査を適切な時期に実施し、資格発令をしています。また、資格発令後には、定期的な教育訓練および評価を行い、資格者の技量・知識の維持向上を図っています。

【整備委託状況】

当社では、日常の運航整備以外の定期的実施する航空機の重整備および当社が認可を受けている範囲を超える整備作業は以下の会社を委託先としております。

①EGAT 社 (Evergreen Aviation technologies Corp)

エバー航空（台湾）の系列整備会社であり、Airbus 320 系列の整備能力を有しており、当社の A320-216 において実施する重整備（HMV：Heavy maintenance visit）および当社が認可を受けている範囲を超える整備作業を委託しております。

②AIRBUS 社

A320 型式を製造している航空機メーカーで整備能力を有しており、当社の認可を受けている範囲をこえる整備作業を委託します。

(4) 運航管理者

運航管理者および同候補者に対して、FLIGHT DISPATCHER QUALIFICATIONS MANUAL（FDQM）に基づき、業務を遂行するうえで必要とされる技能（知識・技量）を付与するとともに、その維持および向上を図るため、訓練を必要に応じて実施しています。また、業務を遂行するうえで必要とされる技能を有しているか否かの評価および判定を行うため、審査を実施しています。

3-3 内部安全監査

会社は、運航、整備等の業務が定められた基準・手順にしたがって実施され、当該手順が機能しているかどうかを定期的にチェックし、改善するため、内部安全監査を実施しています。

内部安全監査は、会社のSMS（Safety Management System：安全管理システム）が、関連する要求事項に適合していること（適合性）、および効果的に実施されて維持・改善されていること（有効性・妥当性）を検証し、SMSの継続的な改善をはかることを目的としています。

3-4 義務報告制度

航空法および航空法施行規則に基づき、航空機の正常な運航に支障を及ぼす事態が発生した場合は、速やかに国土交通大臣にその旨を報告します。

3-5 自発報告制度

運航の安全に係るハザードを広く抽出するため、社員自らが経験した事象やその五感により直接確認した安全情報を自発的、かつ積極的に報告します。また、提出された安全情報を会社のSMSの強化・改善に反映していくことを目的として、非懲罰環境下で運用されます。

【自発報告制度の種類】

- ① ヒヤリハット報告 ② ハザード情報 ③ 改善提案

4. 保有している機材および運航状況

4-1 保有している機材

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
A320-216型機	2機	180席	2015年10月	2年6ヶ月	989時間	650回

4-2 運航状況

路線	有償旅客キロ	座席キロ	実運航便数
中部国際(名古屋) - 新千歳	80,385	122,145	626

5. 安全上のトラブルなど

5-1 事故・重大インシデント

2017年度において、事故・重大インシデントはありませんでした。

【航空事故】

航空機の墜落、衝突、または火災、航空機による人の死傷（ICAO Annex 13）または物件の損壊、航行中の航空機が損傷（航空法に定める大修理に該当）を受けた事態、航空機内にある者の死亡または行方不明、他の航空機との接触、その他国土交通省令で定める航空機に関する事故をいいます。

【重大インシデント】

航行中他の航空機との衝突または接触の恐れがあったと認めるとき、その他法第76条第1項各号に掲げる事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令で定める事態が発生したと認めた事態をいいます。

* 国土交通省令で定める事態

具体的には、閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路からの離陸又はその中止、着陸又はその試み、滑走路からの逸脱、機内における火災又は煙の発生、航空機内の気圧の異常な低下、気流の擾乱その他の異常な気象状態との遭遇などがあります。

5-2 安全上のトラブル（法第 111 条の 4・義務報告）

(1) 2017年4月01日から2018年3月31日までに発生した安全上のトラブルは、5件発生しました。

項目	内 訳	発生数
① システムの不具合	滑油の油圧関連	1
② システムの不具合	非常用装備品関連	1
③ システムの不具合	旅客数内訳関連	1
④整備作業の不具合	整備作業関連	2

【事例に対する対策実施状況】

① 滑油の油圧関連

社内規程に基づいて作業されていましたが、離陸中に滑油量が少ない表示がされて離陸を取り止めました。今回の不具合発生を受けてエアバス社から新しい作業手順が示され、これを規程化した新しい手順で作業を実施し、同様の不具合は再発していません。

② 非常用装備品関連

社内規程に基づいて作業されていましたが、左側最前方ドアの非常用脱出スライドの固定部分が約 1cm ずれていました。今回の不具合発生を受けてエアバス社から新しい作業手順が示され、これを規程化した新しい手順で作業を実施し、同様の不具合は再発していません。

③ 旅客数内訳関連

システムの不具合から、旅客の大人、子供の人数確認が正確に把握できないケースが発生しましたが、システム改修により解消されました。

④-1 客室内酸素マスクの収納方法関連

整備の社内規程通りに収納されていましたが、エアバス社に確認したところ規程の記載が間違っていたため規程を改訂して正しく収納しました。

④-2 整備作業関連

規程に定められた目視点検時、ナット回りの作業実施内容が作業指示書と整備の規程とに相違があることが判明し、エアバス社に確認して追加処置を実施しました。

5-3 イレギュラー運航

(1) 2017年4月01日から2018年3月31日までに発生した、イレギュラー運航は、2件発生しました。

発生日	便名	出発地	目的地	着陸地	概要
2017. 7.05	WAJ 01DJ	新千歳 空港	関西国際 空港	中部国際 空港	飛行情報記録装置に異常を示す可能性のあるメッセージが機上から地上システムに送られてきました。関西国際空港における整備対応能力を顧慮し、目的地を変更して中部国際空港に着陸しました。
2017. 9.27	WAJ 02DJ	中部国際 空港	新千歳 空港	中部国際 空港	2系統ある火災警報装置のうちの1系統から不具合メッセージが表示されました。新千歳空港における整備対応能力を考慮して、中部国際空港に引き返しました。

6. 輸送の安全を確保するために講じた措置

【イレギュラー運航】

以下に掲げる場合で、航空法にある航空事故（航空事故・重大インシデントの項をご参照ください）に該当する場合を除くものです。

離陸後に目的地を変更した場合、出発地に引き返した場合（機材の不具合又は乗員の異常によるものに限る）、航空管制上の優先権を必要とする旨を通報した場合（機材の不具合又は乗員の異常によるものに限ります）などがあります。

6-1 行政処分・行政指導

行政処分、行政指導などは、ありませんでした。

6-2 2017年度 安全目標

(2017年4月～2018年3月)

(実績値*：2018年3月31日現在)

	安全指標	安全目標値	実績値*
1	事故・重大インシデントの発生数	0件	0件
2	確実な報告の実施 義務報告：安全管理規程実施要領集・第4-1章 義務報告処理要領に則った報告の実施	(報告漏れ数) 0件	0件
	自主的報告：オペレーション本部業務実施要領 ・自主的報告処理要領に則った報告の実施	(報告漏れ数) 0件	1件
3	安全啓発セミナーの社員受講率	100%	100%
4	自発報告による報告数	40件	50件

【安全目標値に対する実績値の評価】

1. 事故・重大インシデントの発生数（0件）について

路線訓練便と実証飛行のための演習を兼ねた便の運航および2017年10月29日から路線就航しましたが、航空事故の発生は『ゼロ』件であり、更に航空事故を誘因する重大インシデントの発生についても『ゼロ』件と、目標を達成しました。

2. 確実な報告の実施

① 義務報告：安全管理規程実施要領集・第4-1章 義務報告処理要領に則った報告の実施（報告漏れ数・0件）について

安全教育および各部の安全品質会議の中で報告の文化の重要性と醸成について伝えていくことにより、再認識を図り効果が現れて報告漏れはなく、目標を達成しました。

② 自主的報告：オペレーション本部業務実施要領・自主的報告処理要領に則った報告の実施（報告漏れ数）0件について：報告漏れが1件発生しました。

（概要）

客室乗務員のスケジュールについて、乗務前日のスケジュールに発令前の客室乗務員がアサインされていることを客室グループが確認して乗務前日には修正しました。この事例は即日に部門内では情報共有されたが、社内全体で情報共有されるまで、数日かかってしまいました。これについては、教育、仕組みの改訂およびシステム改修をすることとしました。

3. 安全啓発セミナーの社員受講率（100%）について

100%を達成することができました。

4. 自発報告による報告数（40件）について

ポータルサイトからも自発報告が出来るよう提出し易い環境を整えたことや2017年10月29日から就航が始まったことから、報告数が50件となり目標を達成しました。

6-3 2018年度 安全目標

（2018年4月～2019年3月）

	安全指標	安全目標値
1	事故・重大インシデントの発生数	0件
2	安全推進・危機管理室がヒヤリハット報告から抜粋して投稿したVOICES件数	2件以上
3	ヒューマンエラーに起因する事態報告（法111条の4）の発生率	0.18%以内
4	自発報告による報告件数	50件以上

【安全指標及び安全目標値設定について】

安全指標とした事故・重大インシデントの発生『ゼロ』を不変の目標として位置付けて、この目標達成を目指す観点から、上記取組を設定しました。

以上

