

安全報告書

2021 年度



本報告書は航空法第 111 条の 6【本邦航空運送事業者による安全報告書の公表】に基づき、安全に係る情報を記載したものです。

報告対象期間：2021 年 1 月 1 日 ～ 2021 年 6 月 28 日

当社は、2021 年度の事業年度を 1 月始まり翌年 3 月締めに変更いたしました。

また、6 月 29 日より JAL グループの一員となったため、「2021 年度 安全報告書」をグループ以前の 6 月 28 日までとし、6 月 29 日以降は「JAL グループ安全報告書 2021 年度」として報告します。

なお、一部 2022 年 3 月 31 日までをお示しした内容がありますことを合わせてご承知ください。

スプリング・ジャパン株式会社

(旧 春秋航空日本株式会社)

はじめに

平素よりスプリング・ジャパンをご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

弊社の「安全」に対する方針、体制、および取り組みについて安全報告書に取りまとめましたので、ご一読いただけますようお願い申し上げます。

2021 年度も、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響により、国内線、国際線とも大幅な運休および減便を余儀なく継続せざるを得ない状況でした。この状況において、弊社における事故・重大インシデントの発生はありませんでした。ヒューマンファクターズに起因する安全上の不具合事象については、リスクレベルの低いものが発生したものの、事象発生後、要因を分析し、的確な対策を実施したことにより、同種事象の再発はありませんでした。また、このような運航状況により社員の業務機会が減ったことで、「3H（初めて、変更、久しぶり）」によるヒューマンファクターズに起因する不具合の未然防止を図るために、「3K（確認会話、危険予知、声掛け）」の励行などの対策を各部門で徹底しました。その結果、大きな事象を発生させずに運航することができたと考えています。

現在は、コロナ禍により前年度と同様の運航状況が続いておりますが、日中間の潜在的な需要は引き続き旺盛であり、これからも多くのお客様にご利用いただけるよう努力して参ります。また、国内線においてはお客様の利便性を考慮し、増便などにより公共交通機関としての使命を果たして参ります。ご理解のほど、よろしくお願い致します。

弊社は 2021 年 6 月 29 日より JAL グループの一員となりました。JAL グループの安全憲章にある「安全とは、命を守ることであり、JAL グループ存立の大前提」であることを肝に銘じ、経営から現場まで一体となった取り組みによって、安全運航を堅持してまいります。

今後とも皆さまの変わらぬお引き立てを賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

2022 年 6 月



スプリング・ジャパン株式会社
代表取締役社長 米澤 章

米澤 章

目 次

1. 安全に関する基本方針	
1.1 安全理念	5
1.2 安全に係る方針	5
2. 新型コロナウイルス感染症対策の取り組み	
2.1 衛生的で清潔な機内環境	7
2.2 空港等の感染症対策	7
2.3 本社等の感染症対策	7
2.4 お客様と共に安全な環境作り	7
2.5 テレワークの実施および出社人数の抑制	7
3. 安全確保の体制	
3.1 安全管理体制(組織と人員)	8
3.2 安全推進の組織と機能	9
3.3 責任と権限	11
4. 安全確保への取り組み	
4.1 日常運航の支援体制(訓練および審査)	13
4.2 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	13
4.3 安全に関する社内啓発活動	15
5. 中期経営計画	
5.1 経営環境と目指すべき姿	18
5.2 取組課題と19-21年度の位置づけ	18
5.3 中期経営計画進捗状況	18
6. 使用機材および運航状況(2021年1月1日～2021年6月28日)	
6.1 使用機材(2021年6月28日現在)	19
6.2 路線別運送実績(2021年1月1日～2021年6月28日)	19
6.3 チャーター便(2021年1月1日 初日の出フライト)実績	19
7. 運航上のトラブル発生状況等	
7.1 事故・重大インシデント	20
7.2 安全上のトラブル(義務報告)	20
7.3 イレギュラー運航(航空局基準)	20

8. 輸送の安全を確保するために講じた措置

8.1 国から受けた事業改善命令、厳重注意その他の文書による行政処分または行政指導	21
8.2 安全性向上のために講じた処置、講じようとしている処置	21
8.3 2021 年度安全重点施策(安全目標値)の達成状況(2021 年 1 月 1 日～2022 年 3 月 31 日)……	22
8.4 2022 年度安全重点施策(安全指標および安全目標値)	22

1. 安全に関する基本方針

1.1 安全理念

当社は、すべての役職員が日常の業務を遂行する上で規範となるべき安全理念を定め、この理念のもと、安全運航の維持・向上を追究し、安全に係る方針の基に業務を遂行します。

【安全理念】

1：安全は社会との約束であり最優先課題

安全の維持・向上は、ご搭乗頂くお客様はもとより、広く社会全体との大切な約束である。当社は、安全・安心な航空会社と社会の皆様に認識して頂くことにより、会社は存立し、経営が成立する。安全は何よりも最優先される永遠の課題である。

2：お客様の笑顔と満足は確かな安全と誠意から

お客様が目的地に到着し、当社便より降機される時に笑顔で、かつ、ご満足を頂くためには確かな安全・安心とともに、搭乗手続きから始まるお客様への誠意が不可欠である。

3：安全は十分な意思疎通と相互確認から

安全運航の確保と維持のためには、社内外の現業部門、スタッフ部門の各セクション・各担当者が日頃から十分な意思疎通により確実な連絡を行い、相互に確認を怠らないことが必要である。「こうしてくれるであろう!」・「こうなっているはず!」このような推測をもとに前に進むことは危険である。

4：安全のための「立ち止まり、取り止め」に勇気を

現業では常に懐疑心を持って作業に臨み、結果あるいは状況に疑問が生じた場合は、十分に安全が確認できるまで、立ち止まる。また、状況によっては運航を取り止めることも必要であり、その判断を下せる勇気を全社内的に支持できるような安全文化を醸成していくことが必要である。

1.2 安全に係る方針

(1) 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をしてはならない。
- 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付きである。

(2) 関連法令等の遵守

- ① すべての役職員は業務に当たっては関連法令や安全管理規程、運航・整備規程および社内規定を遵守する。

- ② すべての役職員は業務に当たり関連法令、社内規定への不適合を認めた場合、すみやかに会社に報告し、会社はこれを是正する。
 - ③ 規定上にある基準や標準が業務実施に不適切であった場合、規定が該当法令等に適合しない場合、発見した者はすみやかに当該規定の主管部署へ報告する。
- (3) 報告の奨励
- 会社は社員からの積極的な安全に係る報告を奨励し歓迎する。
- ① 安全に係るすべての報告においては、関係する個人について、就業規則の規定にかかわらず、社内規定に定める懲戒処分の対象とはせず、その他の不利益な取り扱いを行わない。ただし、故意によるものや虚偽・隠ぺい行為、甚だしい怠慢行為と認められる場合を除く。
 - ② 業務実施中に引き起こした、あるいは経験、発見した不安全と思われる発生事象について、すみやかに報告するとともに、原因究明のための調査に積極的に協力する。
 - ③ 会社は、報告対象事項・書式・責任部署・処理の流れおよびアウトプットを定めた報告制度を制定し、運用する。
- (4) 提案・提言の尊重
- 会社は安全に関する提案や提言を尊重し、それらをすみやかに検討し、安全向上のため活用する。
- (5) 安全管理システム(SMS: Safety Management System)の維持向上
- 経営者、安全統括管理者および安全推進部門は環境変化を的確に捉えて、安全管理システムを見直し、必要に応じ強化する。
- (6) 不法妨害行為の防止
- テロ・ハイジャック等、不法妨害行為を一切発生させないことを目指す。
- (7) 安全活動への参加
- 安全に関する情報および知識交換など他社や外部機関と相互に協力する。国内外の関係業界の安全活動に積極的に参加する。
- (8) 保安活動への参加
- 保安に関する情報および知識交換など他社や外部機関と相互に協力する。国内就航空港の関係機関が実施する保安活動に積極的に参加する。
- (9) 情報の伝達・共有と公開
- ① 会社で発生した不安全事象は、再発防止の観点からすみやかに社内・部門内の関係者に伝達するとともに、関連部門間でその情報を共有する。管理職は安全情報が部門内で留まってないか常に注意し、情報公開を促進する。
 - ② 会社で発生した不安全事象のうち、法令等により報告が義務づけられているものは、所定事項を所管の航空安全行政当局にすみやかに通報する。
 - ③ 同不安全事象のうち、国際基準および契約等により報告すべき事項に該当するものがあれば、会

社は航空機製造事業者、航空会社の団体等に通報する。

- ④ 目的を共有する他社・社外団体と情報交換を行う。
- ⑤ 安全推進委員会の議事録(運航リスク・マネジメント会議議事録を含む。)は社内イントラネットにより社内に公表され、展開・共有される。

2. 新型コロナウイルス感染症対策の取り組み

当社では、国土交通省航空局ならびに医療関係の専門家による確認のうえ定期航空協会が策定した『航空分野における新型コロナウイルス感染拡大予防ガイドライン』に従い、お客様および社員の感染予防対策を実施し、安心してお客様にご利用いただけるための取り組みを実施しています。

2.1 衛生的で清潔な機内環境

お客様がご利用になりました化粧室のドアノブ等のアルコール消毒をしています。また、機内は、常に機外から新しい空気を取り入れ、高性能空気フィルター(HEPA フィルター)を通して循環させる仕組みになっており、約 3 分で全ての空気が入れ替わりますので、お客様に安心してご利用いただける環境となっています。



2.2 空港等の感染症対策

お客様に直面する地上係員はマスク、手袋を、客室乗務員はマスク、手袋およびゴーグルを着用し、感染症予防を徹底しています。また、出社時には必ず検温のうえ、その日の体調を確認しています。空港カウンターや自動チェックイン機はお客様の手が触れる可能性があるため、地上係員が適宜消毒しています。また、空港カウンターには飛沫感染防止のための仕切りを設置しています。合わせて、カウンター前にはお客様同士の距離を保つ目安となるディスタンスマーカーを明示しています。



2.3 本社等の感染症対策

社員全員が出社時には必ず検温のうえ、その日の体調を確認しています。マスクの常時着用を徹底すると共に、手指の随時消毒、およびデスクや電話、パソコン等を消毒できる様に消毒液を配備し、始業時や終業時に消毒しています。



2.4 お客様と共に安全な環境作り

お客様より体調がすぐれない旨のご申告があった場合、検温をさせていただいたうえで、ご搭乗をお断りいただく場合もあります。また、空港内および機内でのマスク着用をお願いする等、感染症予防を徹底しています。



2.5 テレワークの実施および出社人数の抑制

間接部門においては、オフィス内での 3 密を回避すべく、業務や会議をリモートで行えるテレワークの環境を構築し、オフィス内の人数抑制に努めています。

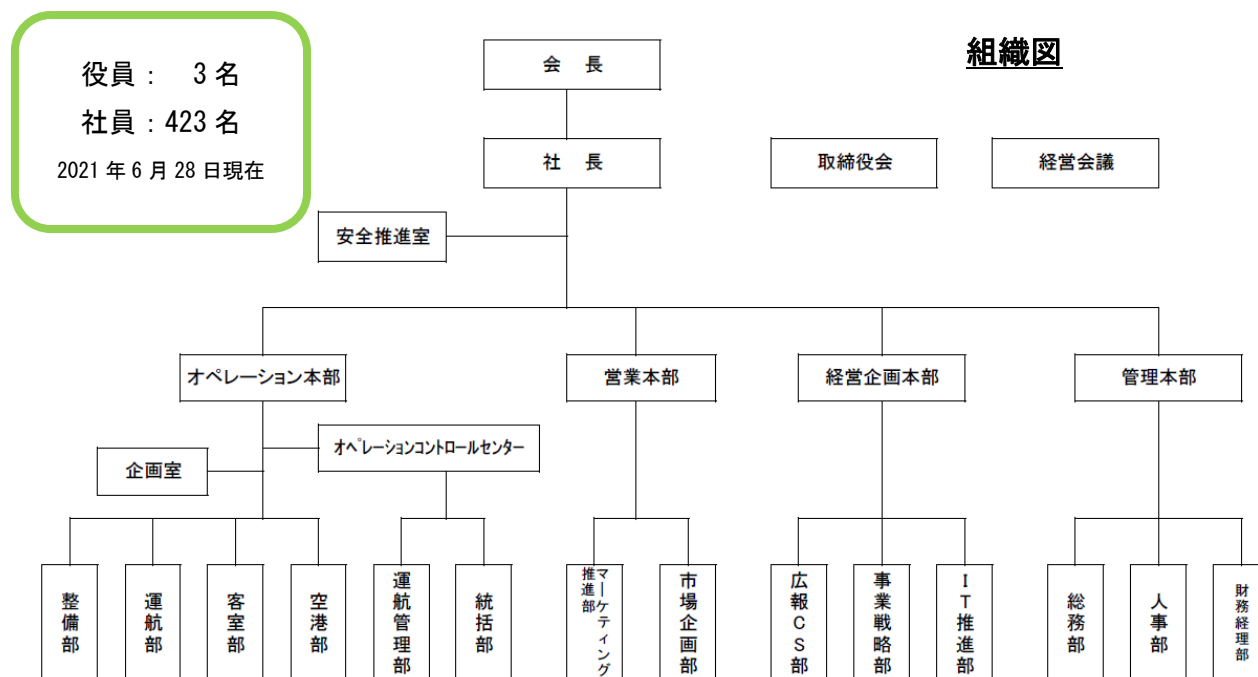


3. 安全確保の体制

3.1 安全管理体制(組織と人員)

当社の安全確保の組織体制は以下のとおりです。

(1) 組織図と人員数



経営会議	安全推進室	企画室	整備部	運航部	客室部	空港部	運航管理部	統括部	マーケティング推進部
3	8	2	4	120	118	10	16	64	6
市場企画部	広報CS部	事業戦略部	IT推進部	総務部	財務経理部	人事部	オペレーション本部	管理本部	経営企画本部
25	5	3	9	8	17	4	2	1	1

各組織における人員数(2021 年 6 月 28 日現在)

(2)直接運航に係る各職種の人員^{※1}

職 種	人 員 数
運航乗務員	79 名
客室乗務員	115 名
運航管理者	9 名

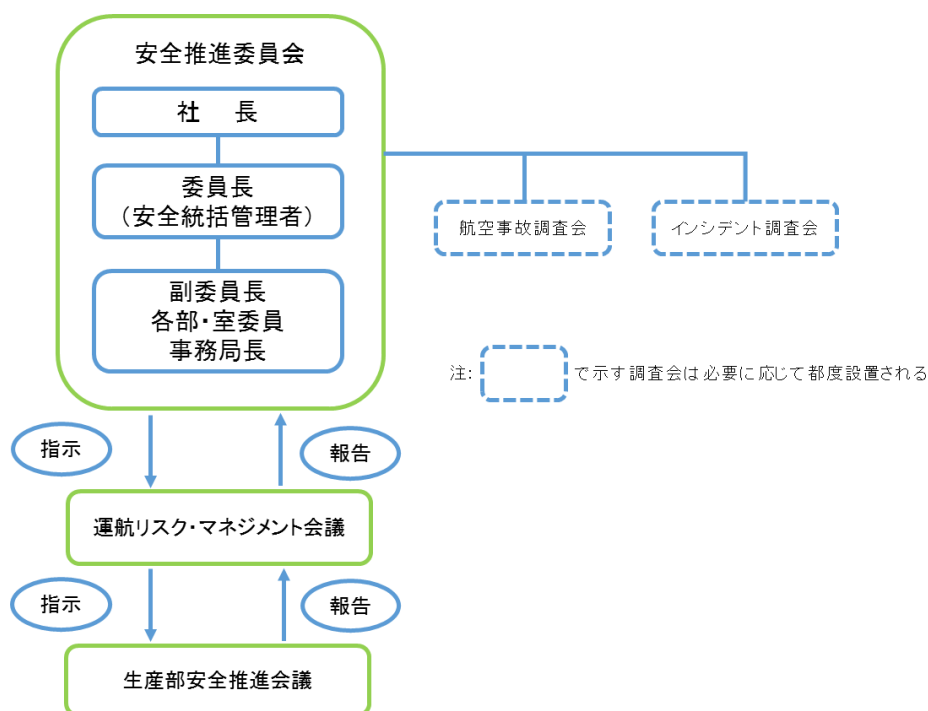
(2021 年 6 月 28 日現在)

^{※1} 2018 年 6 月 6 日より航空法第 113 条の 2 に基づき株式会社 JAL エンジニアリングに航空機整備業務の管理を含む整備に関する業務を包括的に委託しています。

3.2 安全推進の組織と機能

- (1) 運航、整備、空港など航空輸送に関するあらゆる分野で、社長（経営トップ）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、以下の活動を通じて継続的に安全性を高めています。
- ・ 安全目標を定め、それを達成するための活動
 - ・ リスク軽減のために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、対策の効果を評価していく活動（運航リスク・マネジメント）

安全推進の組織と機能



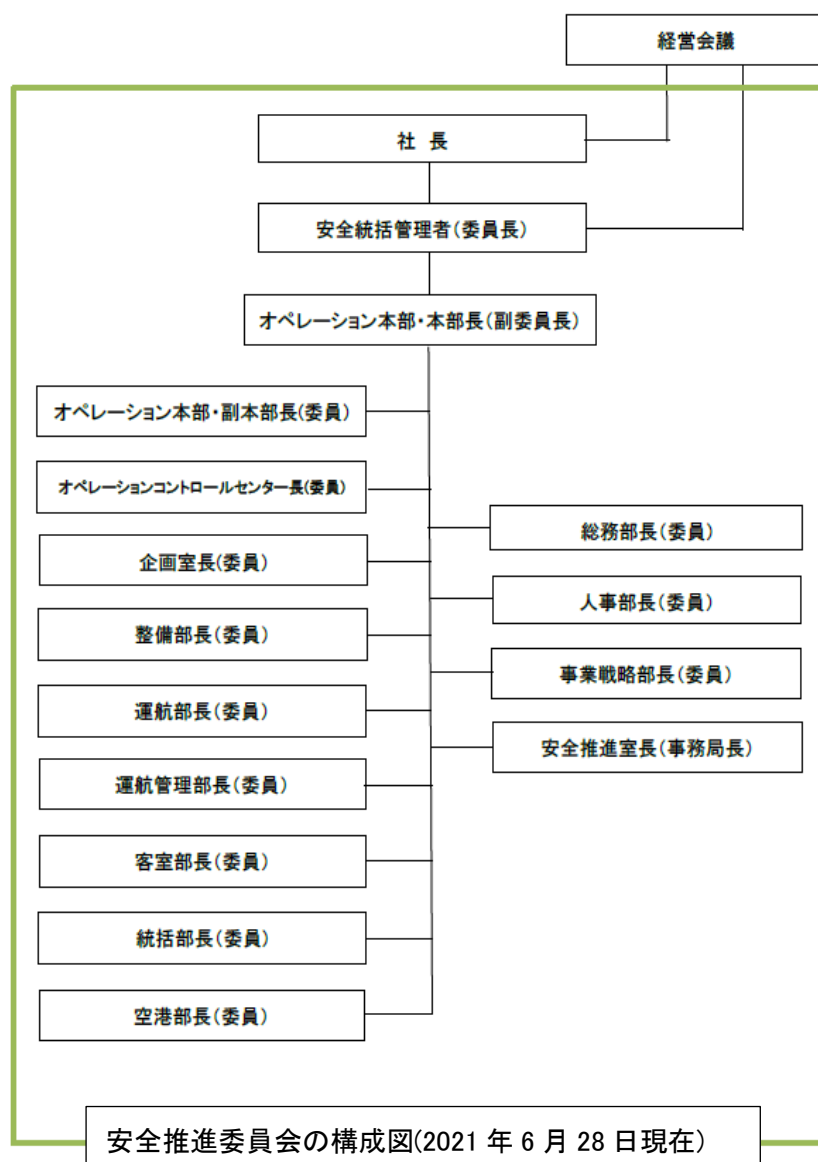
- ## (2) 各組織の機能と役割の概要

① 安全推進委員会

安全に係る重要事項の最高審議機関として、組織を横断する安全推進委員会を設置し、毎月開催しています。また、社内の安全管理の取り組みを総括的に管理する責任を有する安全統括管理者を同委員会・委員長とし、安全施策・安全投資の決定などの安全に関する重要な経営判断に直接関与し、その後の妥当性を評価する調査審議を行います。

安全推進委員会の構成

- 1) 社 長
- 2) 委員長(安全統括管理者)
- 3) 副委員長
(オペレーション本部 本部長)
- 4) 委 員
 - ・オペレーション本部 副本部長
 - ・オペレーションコントロールセンター長
 - ・企画室長
 - ・整備部長・運航部長・運航管理部長
 - ・客室部長・統括部長・空港部長
 - ・総務部長・人事部長
 - ・事業戦略部長
- 5) 事務局長(安全推進室長)



② 運航リスク・マネジメント会議

安全推進委員会の下部機構として、本会議を開催し、生産部門の安全担当者の出席のもと、生産部門の安全に係る情報を組織横断的に分析・共有します。本会議は安全推進室を事務局として、毎月「安全推進委員会」の前週に開催しています。本会議の内容は安全推進委員会にて報告し、社内共有を図ります。

③ 生産部安全推進会議

生産部門は部門内の安全担当課の主管により、毎月、安全推進会議を開催しています。本会議は部門内安全管理システムの実施状況についてレビューを行い、必要に応じ改善のための提言・勧告および指示を部門内社員に対して行います。

生産部安全推進会議の結果は、部門内にフィードバックするとともに、安全管理システムのレビューに必要な事項が「運航リスク・マネジメント会議」を経て安全推進委員会へ報告されます。

④ 航空事故調査会

事故(航空法第76条)が発生した場合、安全推進委員会委員長の発動により同調査会、作業部会が設置され、事実調査・解析・原因の究明ならびに必要な勧告・提言の取りまとめを行います。

⑤ インシデント調査会

重大インシデント(航空法 第76条の2)および、特別に原因調査・対策検討の必要性があると安全推進委員会委員長が判断したインシデントが発生した場合、安全推進委員会委員長の発動により同調査会が設置され、事実調査・解析・原因の究明ならびに必要な勧告・提言の取りまとめを行います。

3.3 責任と権限

会社役職員は安全管理システムに関して、以下の役割に関する責任と権限を有します。

(1) 社 長

運航の安全に関する最終責任者として安全理念および安全に係る方針に基づき、安全に係る施策の実現と推進に主体的に関与します。会社の安全管理システムが適切で、妥当性があり、かつ有効であることを確認するため定期的にマネジメント・レビューを行います。

(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管理システムの継続的改善を推進し、安全の監視を行うとともに、アルコール教育やアルコール検査等飲酒対策を含む安全施策・安全投資の決定など安全に関する重要な経営判断に経営会議を通じ直接関与します。

(3) 安全推進室長

安全管理システムの有効性と妥当性に関する事項と、安全管理システムの改善の必要性について安全統括管理者および安全推進委員会を補佐し、その指示に基づき、生産部安全推進会議に必要な勧告や提言を行うとともに、内部安全監査に係る業務(年度監査計画の立案および実施、監査員の教育・訓練および養成、社長・安全統括管理者および安全推進委員会への監査結果および是正処置実施状況の報告と提言等)を行います。航空機事故処理に関して、その体制を構築し維持します。

(4) オペレーション本部長

安全管理の取り組みを推進し、安全統括管理者を補佐し、オペレーション本部の立場から、安全管理システムの継続的改善を推進し、安全の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係る意見、助言を安全統括管理者に対して行います。
また、オペレーション本部内における安全に関する取り組みを総括します。

(5) オペレーション本部・副本部長

オペレーション本部の副総括者として、生産部門における安全に関する取り組みに関して本部長を補佐します。

(6) オペレーションコントロールセンター長

オペレーションコントロールセンターの総括者としてオペレーションコントロールセンターにおける安全に関する取り組みを総括します。

(7) 企画室長

オペレーション本部における、安全に関する取り組みに関して、オペレーション本部長および副本部長を補佐し、オペレーション本部における事業推進に関する事項について、安全推進委員会への報告を行うとともに、安全推進委員会での議論結果の反映を行います。

(8) 生産部門長(整備部、運航部、運航管理部、客室部、空港部、統括部)

自部門の安全に関する取り組みの実行責任者であり、自部門内で、安全に関する業務のプロセスや手順が設定され、実施され、維持されていることを確認するとともに、安全推進委員会の委員として、自部門の安全管理システムの有効性と妥当性に関する事項と安全管理システムの改善の必要性について報告します。

(9) 総務部長

部門運営(運営体制)および組織風土・文化醸成に関する事項について、安全推進委員会への報告を行うとともに、安全推進委員会での論議結果の反映を行います。

(10) 人事部長

部門運営(人員計画)および組織風土・文化醸成に関する事項について、安全推進委員会への報告を行うとともに、安全推進委員会での論議結果の反映を行います。

(11) 事業戦略部長

事業計画(事業年度および中長期)に関する事項について、安全推進委員会への情報提供を行うとともに、安全推進委員会での論議結果の反映を行います。

(12) 各生産部門安全担当課長

部門内安全情報の収集とその対応措置を実施し、生産部安全推進会議を開催します。

(13) 社 員

法令や会社の規定・基準および手順書を遵守し、認定された資格の範囲の業務を確実に行うとともに、不安全事故や不安全要素の報告および改善の実施提案を行います。

4. 安全確保への取り組み

4.1 日常運航の支援体制(訓練および審査)

(1) 運航乗務員

訓練審査規程「Qualifications Manual(運航乗務員編)」の基準に基づき、運航の安全と当該業務の適正かつ円滑な実施を図るため運航乗務員および同候補者に対し必要な知識、技能の付与と維持および確認を目的とした訓練ならびに審査を実施しています。訓練を実施するにあたり合理的かつ計画的に実施し、技量・知識の均質化をはかるため、訓練の種類別に内容、訓練量および到達目標等を基準にした訓練シラバスを定めており、業務遂行に必要な経験・知識を有するか否かを評価・判定する審査を実施しています。

(2) 客室乗務員

訓練審査規程「Qualifications Manual(客室乗務員編)」の基準に基づき、客室乗務員に対する任用訓練ならびに定期訓練を実施しています。

初期訓練では機内保安業務の他、関連法令や規程の理解、緊急事態への対応等について座学ならびにモックアップ(模擬施設)での実技演習に加え、定期便での乗務訓練(OJT)を実施しています。

定期訓練は、緊急事態発生時の対応および機内保安に関する知識および技量の維持・向上のため、年1回、座学と実技演習により実施しています。

(3) 運航管理者

訓練審査規程「Qualifications Manual(運航管理者編)」の基準に基づき、運航管理者および同候補者に対し、運航管理者としての責任および職務の遂行に必要な知識、技能の付与および維持向上を目的とした訓練、ならびに、当該知識・技能水準の確認のため審査を以下のとおり実施しています。

① 訓練

任用訓練、定期訓練、復帰訓練、随時訓練、再訓練

② 審査

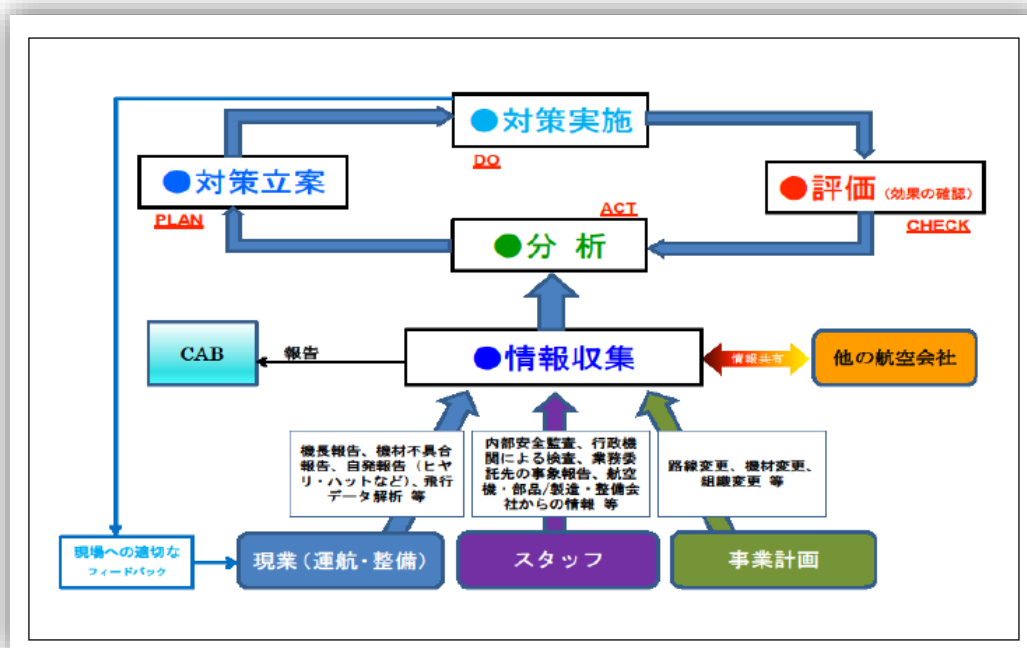
資格審査、定期審査、復帰審査、随時審査、再審査

4.2 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

(1) 全社的取り組み

① 運航リスク・マネジメント

運航リスク・マネジメントは、安全に関する情報を収集し、その中に潜むリスクを許容レベルまで低減させるため、PDCAサイクルを活用し、再発防止や未然防止を行う仕組みです。



リスク・マネジメントにおけるPDCA サイクル(概念図)

なお、週次にて安全に係る報告およびヒヤリ・ハット報告等を社長および安全統括管理者にリスク評価結果およびその対応とともに報告し、必要に応じて迅速な追加対応を講じる等、週単位でのPDCAサイクルを回すことで、改善活動の活性化に取り組んでいます。

② 内部安全監査

内部安全監査は、安全管理システムが関連法規および会社が定める諸規程に従って、適切かつ有効に機能し、継続的に改善されていることを客観的に確認するものです。そして、不適切な事象を認めた場合には、これを是正することにより、安全管理システムを維持・改善していきます。

③ 自発報告制度(ヒヤリ・ハット)の運用

ヒヤリ・ハットは、全社員を対象とした自発報告制度であり、事故やインシデント等には至らなかったものの、それらの未然防止に役立つと思われる情報を広く収集するものです。報告された情報について、生産部門にて原因や背景を分析し、必要な対策を講じます。

(2) 運航乗務員

① 飛行データ解析プログラム(Flight Operation Quality Assurance)

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とし、当社の全運航便の飛行データを収集し解析・評価することにより、日常運航における不安全要素を抽出し、必要な予防措置を講じています。また、分析結果を基に定期的にレポートを作成して運航乗務員に配布し、フィードバックしています。

② 安全に係る報告

運航に係るイレギュラー報告、安全上のトラブル、改善提案等は、所定の報告書(機長報告書、セーフティ・レポート等)にてすみやかに提出され、安全担当者による情報収集、分析および評価の後に必要な対策を講じ改善を図っています。また、必要に応じて「安全情報」等の媒体を使い運航乗務員への周知を行うと同時に社内関係部門に報告します。

1) 機長報告書

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すみやかに把握するとともに、社内関係部門と連携し、改善が必要な事項については対策を講じ改善を図っています。

2) セーフティ・レポート

航空機の運航において、事故・インシデントに繋がる可能性のある潜在的要因を含む事象の体験者から、情報の自発的提供を受けて当該情報のリスク分析や要因分析を実施し、運航関係者にフィードバックすることにより、事故・インシデントの未然防止と安全対策に役立てています。

(3) 客室乗務員

運航に係るイレギュラー報告、安全上のトラブル、機内業務やサービスに係る改善提案等は、所定の報告書(フライト・レポート、CA セーフティ・レポート等)にてすみやかに提出され、安全担当者による分析、評価の後、必要な対策を講じ改善を図っています。また、必要に応じて種々発行媒体を使い客室乗務員への周知を行うと同時に社内関係部門に報告しています。

(4) 運航管理者

運航管理者は、機長報告書の報告事項に該当するもの、これに準ずる事項のうち、運航管理上必要と判断する事項が発生した場合、すみやかに運航管理部長に運航管理者報告書を提出し、運航管理部門における実運航上の安全に係る事象の発生を把握します。発生事象については、社内関係部門と連携し、改善が必要な事項については改善を図っています。

4.3 安全に関する社内啓発活動

(1) 安全啓発活動の実施

本邦 LCC の中で最も安全な運航体制を誇れる航空会社になることを目指し、「安全は社会との約束であり最優先課題」という安全理念の下で日々の業務に取り組んでいます。2018 年度より安全意識を更に高め、安全文化の醸成を進めることを目的に、全社員を対象として日本航空株式会社の安全啓発センター見学、御巣鷹の尾根慰霊登山を実施してきました。また、報告の文化の定着および安全に対する意識付けの強化のため、トップマネジメントが運航・客室乗務員をはじめとした生産部門の社員と直接対話する取組みを、2019 年度より継続して実施しています。

(2) 安全教育

全社員を対象に、安全管理システムの概要および当社の安全理念、安全に係る方針について教育を実施しています。また、報告の文化の重要性についてディスカッションを取り入れるなど、安全文化の醸成に取り組んでいます。

また、不安全事象発生の未然防止活動として、2019年度より確実なコミュニケーションを行うための手法の一つである「確認会話」に重点を置き、オペレーションに係る部門のみならず、社内全体での教育実施や各職場における確認会話の励行など、継続して取り組んでいます。

(3) 飲酒に係る教育

アルコール検査体制等の強化に加え、飲酒に係る教育を全社員対象として定期的を実施しています。アルコール検査対象者だけではなく、公共交通機関をつかさどる社員一人ひとりがアルコールに関する知識を習得し理解を深めることにより、飲酒に対する意識向上を図り、飲酒が起因となる不適切事案発生未然防止に取り組んでいます。

(4) 定期業務安全教育

生産部門の社員を対象とし、それぞれの部門特有の業務内容に即した安全教育を実施しています。

(5) 安全に係る情報発信

社長や安全統括管理者等のマネジメントからの安全に係るメッセージ、安全の目標、方針や課題および事故・重大インシデント等の安全に係る重要な情報を「SJO Safety」、安全推進室から発行する安全に係る注意喚起および周知、他社情報等を「安全推進情報」、安全推進活動に係る話題・情報・報告の発信を「安全推進だより」として発行しています。それらの媒体をスピード感を持って全社員に発信するとともに社内イントラネットに掲載しています。

また、その内容は、安全教育や、定期業務安全教育および安全に係る各会議体の中でも紹介し、安全の啓発活動に役立てています。

(6) 生産部門における安全推進活動

安全に関する社内啓発活動は、安全推進委員会が中心となり取り組んでいます。それぞれの部門においても、職務に合った安全に関する独自の啓発活動を行っています。各部門には安全を担当する課があり、そこに安全担当者を配置し部門の安全推進に係る業務に携わると同時に、各部門の一人ひとりにまで安全意識の浸透を図るべく取り組みを実施しています。

(7) 安全推進委員会議事録の公開

毎月開催される安全推進委員会において、会社および他社で発生した不具合事象等、日常の運航に密接に関係のある事象を取り上げ、各部門の代表である委員により議論し、安全管理システムの向上を図っています。討議した内容の議事録は社内イントラネットに掲載し、全役員、社員が閲覧できるようにしています。

(8) 年末年始の輸送に関わる安全総点検およびゴールデンウィーク期間中の安全施策の実施

年末年始の繁忙期には国土交通省および航空局の通達に基づく、安全対策の徹底、テロ対策の確認および自然災害・事故発生時の旅客誘導等の実施体制確立など重点事項についての点検を実施し、必要により是正策を講じることにより繁忙期の安全確保に努めています。また、安全総点検期間中の機会を利用し、トップマネジメントによる職場巡回を実施しました。運航、客室などの現場を訪問し、安全に対する経営の強い意志を示し、社員を激励するとともに、現場スタッフの生の声を聞く場を設けています。

また、減便・運休により業務機会が減っている中、ワークロードの増加により、ヒューマンエラーを誘発させる可能性が高くなることに鑑み、「3H(初めて、変更、久しぶり)」による不具合を防止するため、「3K(確認会話、危険予知、声掛け)マネジメント」を実施しました。以前より継続して実施している「確認会話」の励行の徹底に加え、各部での規程・要領の再確認や、アルコールチェックの確実な実施の確認、業務前・業務後のブリーフィングの機会を利用した業務内容の再確認などを行い、万全な準備の上で一便一便の安全運航につなげています。

(9) 航空事故処理模擬演習

航空会社が絶対に起こしてはならない航空事故ですが、万が一に備え事故・事件等が発生した際に、社内規程に定められた要領および手順等に従い、的確に事故処理関連業務が遂行できることを確認するために航空事故処理模擬演習を実施し、そこで抽出された問題点の改善を行っています。事故発生情報の入手から初動体制の発動、事故処理体制発動、事故対策本部設置という一連の事故処理要領において、事故処理責任者および担当者がそれぞれの職務に応じた対応ができるよう全社員で訓練を繰り返し実施しています。

(10) 緊急事態発生時の援助に係る教育

社員が搭乗する便において緊急事態が発生した場合、客室乗務員と連携し迅速かつ適切に援助等が行えるようにすること、および航空会社に勤務する社員として安全運航への意識を高めることを目的とし、以下の具体的な援助内容について全社員(運航乗務員および客室乗務員を除く)に対して教育を実施しています。

《教育内容》

- ・ 緊急脱出に係る援助内容および非常口の開放手順
- ・ 急減圧、火災発生時の対応方法や援助内容、酸素マスク着用方法の確認
- ・ 緊急脱出に至った他社航空機事故の動画視聴
- ・ 救命胴衣着用の演習
- ・ お客様へご案内している「安全のしおり」およびホームページの内容のリマインドなど

5. 中期経営計画

5.1 経営環境と目指すべき姿

2020 年度と同様に、株式会社 JAL エンジニアリングと航空機整備に関する管理の受委託を継続し、安全品質の強化と継続的な安定運航を維持しました。

コロナ禍の影響が想定以上に長引いたものの、ソフト面でも安全で安心してご利用いただける本邦 LCC 航空会社 No.1 を目指し、全社一丸となって努力しました。



5.2 取組課題と19-21年度の位置づけ



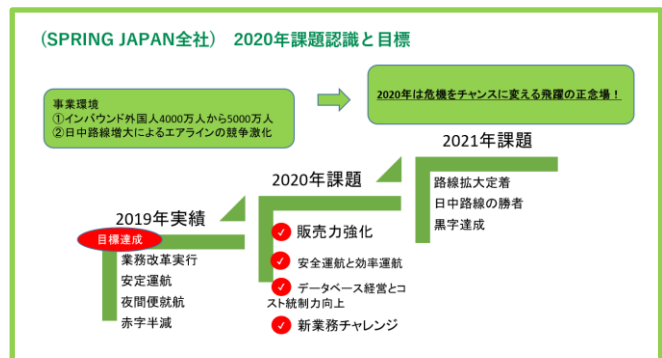
国際線における検疫体制の強化による遅延など不可避の影響を受けつつも、2020 年度に続いて持続的な安全運航体制の構築と定時運航率の維持・向上に努めました。

一方、コロナ禍の影響長期化による運航制限や需要低迷が継続したため、機材稼働の向上などの取り組みによる収益アップとお客さま満足度の向上は 2022 年度以降、需要回復の機をとらえて遅滞なく対応していきます。

5.3 中期経営計画進捗状況

コロナ禍の影響長期化により、黒字達成など多くの取り組みが道半ばとなりました。

アフターコロナにおいて確実な成長を遂げるべく、2022 年以降も継続的かつ全力で課題に取り組んでいます。



6. 使用機材および運航状況 (2021 年 1 月 1 日～2021 年 6 月 28 日)

6.1 使用機材(2021 年 6 月 28 日現在)

機 種	機数	座席数	導入開始時期	平均機齢	飛行時間 ^{※2}	運航時間 (参考) ^{※2}	飛行回数
BOEING737-800	6 機	189 席	2013 年 7 月 18 日	6.0 年	769 時間 52 分	931 時間 24 分	361 回

※2 運航時間はお客様の搭乗後に移動を開始してから目的地で機体を停止するまでの時間です。飛行時間は機体が離陸してから着陸するまでの時間です。

6.2 路線別運送実績(2021 年 1 月 1 日～2021 年 6 月 28 日)

路 線	有償旅客キロ(千人キロ) (RPK)	提供座席キロ(千人キロ) (ASK)	実運航便数
成田～新千歳	4,870,361	9,958,563	67
新千歳～成田	5,315,480	9,958,563	67
成田～広島	3,626,955	8,818,766	67
広島～成田	3,438,226	8,818,766	67
成田～佐賀	1,788,521	8,070,179	44
佐賀～成田	2,342,642	8,070,179	44
国内線計	21,382,185	5,3695,016	356
成田～ハルビン	6,157,410	7,931,196	26
ハルビン～成田	3,231,228	7,931,196	26
成田～天津	3,792,240	5,063,877	13
天津～成田	1,770,399	5,063,877	13
成田～南京	3,249,895	4,615,380	12
南京～成田	1,086,690	4,615,380	12
国際線計	19,287,862	35,220,906	102
合 計	40,670,047	88,915,922	458

6.3 チャーター便 (2021 年 1 月 1 日初日の出フライト) 実績

路 線	有償旅客キロ(千人キロ) (RPK)	提供座席キロ(千人キロ) (ASK)	実運航便数
成田～成田	131	142	1
合 計	131	142	1

7. 運航上のトラブル発生状況等

事故・重大インシデントおよび安全上のトラブル^{※3}の発生状況について以下に報告します。

※3 安全上のトラブル

航空法第 111 条の 4 に規定される「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」で国土交通省への報告が義務付けられている事象をいいます。

7.1 事故・重大インシデント

2021 年度(2021 年 1 月～2021 年 6 月 28 日)は航空事故・重大インシデントの発生はありませんでした。

7.2 安全上のトラブル(義務報告)

2021 年度(2021 年 1 月～2021 年 6 月 28 日)の安全上のトラブルの発生は 5 件でした。

全てのトラブルについて、詳細な原因分析と必要な対策を講じることで再発の防止を図っています。

(1) 内訳 2021 年 1 月～2021 年 6 月 28 日

2021 年度 安全上のトラブル 内訳		件数
規定値を超えた運航		2 件
その他		
	運航規程関係	2 件
	危険物輸送	1 件
合計		5 件

(2) 概要

2021 年度 安全上のトラブルの概要
【規定値を超えた運航】 ・ 管制からの指示高度から逸脱した事象が 1 件、燃料使用限界値を超過した事象が 1 件発生しました。いずれも事象発生後、適切な操作がおこなわれ、深刻な事態に繋がるものではありませんでした。 【その他】 ・ 過去に 63 歳以上の運航乗務員に対する付加訓練期間を超過した事象が 2 件発覚しました。 ・ 危険物(冷却材)を輸送した事象が 1 件発生しました。

7.3 イレギュラー運航(航空局基準)^{※4}

2021 年度(2021 年 1 月～2021 年 6 月 28 日)におけるイレギュラー運航の発生件数は 1 件でした。機材不具合があったことを示すライトが点灯したため出発地空港に引き返した事象でした。原因の特定、調査分析を行い適切な措置を実施しています。

※4 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等に、乗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等を行った結果、目的地等の予定が変更されるものです。一般的には、直ちに運航の安全に影響を及ぼすような異常事態ではありません。

8. 輸送の安全を確保するために講じた措置

8.1 国から受けた事業改善命令、嚴重注意その他の文書による行政処分または行政指導

ありませんでした。

8.2 安全性向上のために講じた処置、講じようとしている処置

(1) 飲酒対策

航空業界で連続して発生している飲酒に関する不適切事案に対して、当社はこれまでも様々な対策を講じていますが、今後も不適切事案を発生させないよう、適切な対応を継続していきます。

これまでの取り組みおよび今後の対応策は以下のとおりです。

- ・ アルコール対策特別委員会による飲酒対策の全社的な管理、情報収集と分析。対策実行と実施状況の監視。
- ・ アルコール検査体制の強化
- ・ 全社員対象に飲酒に関する教育の実施
- ・ 産業医や外部医療機関と協調しカウンセリング体制の確立

(2) 部品脱落防止対策

2021年度の取り組みは以下の通りであり、今後も同様の取り組みを継続していきます。

- ・ 整備業務の管理の委託先である（株）JALエンジニアリングによる部品脱落防止対策の実施状況のモニター
- ・ 航空運送事業者としての社会的な責務を果たすため、社内に、特に脱落の可能性が高い部分をポスターにて掲示することで、部品脱落防止についての意識啓発の実施
- ・ 部品脱落の未然防止のため、部品脱落事象について情報共有をすることで、運航乗務員によるPre-Flight Checkや航空機地上取扱業務委託先によるポイントを押さえたチェックを実施



(3) 安全情報データベース

データに基づく安全管理体制を構築すべく安全情報データベースを導入し、運用を開始しました。安全情報データベースを構築することにより、現在、過去に発生した不具合報告やその対応を整理して保管します。これにより視覚的に安全の状況をモニターする仕組みを構築し、問題の特定や予兆の把握を可能とし、不具合事象の未然防止に繋げていきます。

(4) 保安管理システムの導入

保安管理システムを導入し、保安不具合事案撲滅に向けた目標を設定し、施策としてe-learningを使用した意識啓発に取組みました。また、保安に関するリスクの分析、評価、管理を保安管理システムとして体系的に行うことで、保安を高い水準で維持しました。

引き続き、保安情報の収集と分析を充実し保安管理システムの更なる強化を図ります。

8.3 2021 年度安全重点施策(安全目標値)の達成状況(2021 年 1 月 1 日～2022 年 3 月 31 日)

安全指標	目標値	実績	達成状況
1. 航空事故・重大インシデント	0 件	0 件	達成
2. 航行中の機内でのタービュランスによる客室乗務員および旅客の負傷 ^{※5}	0 件	0 件	達成
3. ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル(義務報告)の発生率	0.06%以下	0.35% (5 件)	未達成
4. ヒューマンエラーに起因する不具合事象の発生率 ^{※6}	0.26%以下	0.50% (7 件)	未達成
5. ヒヤリ・ハット提出件数	360 件以上	406 件	達成

※5 事故・重大インシデントに該当せず医療機関を受診した負傷

※6 一定のリスク基準を超える事象の発生率

2021 年度の安全目標は、ヒューマンエラーに起因する 2 指標が目標値を達成することができませんでした。発生した事象に対しては、要因の分析を行い再発防止に努めています。

8.4 2022 年度の安全重点施策(安全指標および安全目標値)

2022 年度の安全目標は JAL グループ安全目標である「航空事故・重大インシデント ゼロ」を達成するために、社内で施策を立てて目標達成に向けた取り組みを実施していきます。

以上

2021 年度 安全報告書
2022 年 6 月発行
スプリング・ジャパン株式会社
安全推進室