

安全報告書

2019 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：2019 年 1 月 1 日 ～ 2019 年 12 月 31 日

春秋航空日本株式会社

はじめに、

平素より Spring Japan (春秋航空日本) をご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

本年度も、航空法第 111 条の 6 に基づき、『2019 年度の安全に関わる取り組み姿勢と実績』を「安全報告書」として取りまとめました。当社の「安全」に対する方針、体制、および取り組みとともに 2019 年度からの中期経営計画について取りまとめておりますので、ご一読いただけますようお願い申し上げます。

2019 年度は、弊社において事故・重大インシデントの発生は無く、ヒューマンエラーに起因する不安全事象の発生件数、およびその他の指標に対する目標等、全社としての安全目標を達成することができました。これらは、さまざまな安全推進施策による社員の安全意識の向上と、不安全事象の未然防止活動、再発防止活動を全社一丸となって取り組んだ結果と考えます。

2019 年 8 月 1 日、弊社は就航から丸 5 年を迎えることができ、2019 年はハルビン路線の週 7 便化、寧波および上海への新規就航（いずれも週 7 便）により国際線の拡充を図りました。

この結果、当社の路線網は、2019 年 12 月 31 日現在、国内 3 路線（千歳、広島、佐賀）および中国 6 路線（重慶、武漢、天津、ハルビン、寧波、上海）に拡大し、便数は国内線、国際線を合わせ週 70 往復 140 便になりました。2019 年の平均搭乗率は、国内線が 81.5%、国際線が 88.4% となり、2019 年 12 月 31 日現在、就航からの総搭乗者数が 300 万名を超え、多くのお客様にご利用いただくことができました。深く感謝申し上げます。残念ながら、2020 年に入り当社就航地武漢を中心に発生した新型コロナウイルス肺炎（COVID-19）により大きな影響を受けております。しかしながら、潜在的な需要は旺盛であり、Spring Japan はこれからもお客様のニーズに少しでも応えられるよう、日本から中国への路線開設を積極的に行い、日本と中国の架け橋の一助となれるよう日々努めてまいります。

2020 年度も引き続きお客様から信頼される企業であり続けるよう、当社の安全理念の一つである『安全は社会との約束であり最優先課題』に基づき、足元の安全管理体制をしっかりと固めてまいります。

2020 年 3 月



春秋航空日本株式会社
代表取締役社長 榎原 利幸

榎原 利幸

目 次

1. 安全に関する基本方針	
1.1 安全理念	3
1.2 安全に係る方針	3
2. 安全確保の体制	
2.1 安全管理体制（組織と人員）	5
2.2 安全推進の組織と機能	6
2.3 責任と権限	8
3. 安全確保への取り組み	
3.1 日常運航の支援体制（訓練および審査）	10
3.2 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	11
3.3 安全に関する社内啓発活動	12
4. 中期経営計画	
4.1 経営環境と目指すべき姿	14
4.2 取組課題と 19-21 年度の位置づけ	15
4.3 中期経営計画進捗状況	15
5. 使用機材および運航状況	
5.1 使用機材	16
5.2 路線別運送実績	16
6. 運航上のトラブル発生状況等	
6.1 事故・重大インシデント	16
6.2 安全上のトラブル（義務報告）	16
6.3 イレギュラー運航（航空局基準）	17
7. 輸送の安全を確保するために講じた措置	
7.1 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	18
7.2 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	18
7.3 2019 年度安全重点施策（安全目標値）の達成状況	18
7.4 2020 年度安全重点施策（安全指標および安全目標値）	19

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部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) 情報の伝達・共有と公開

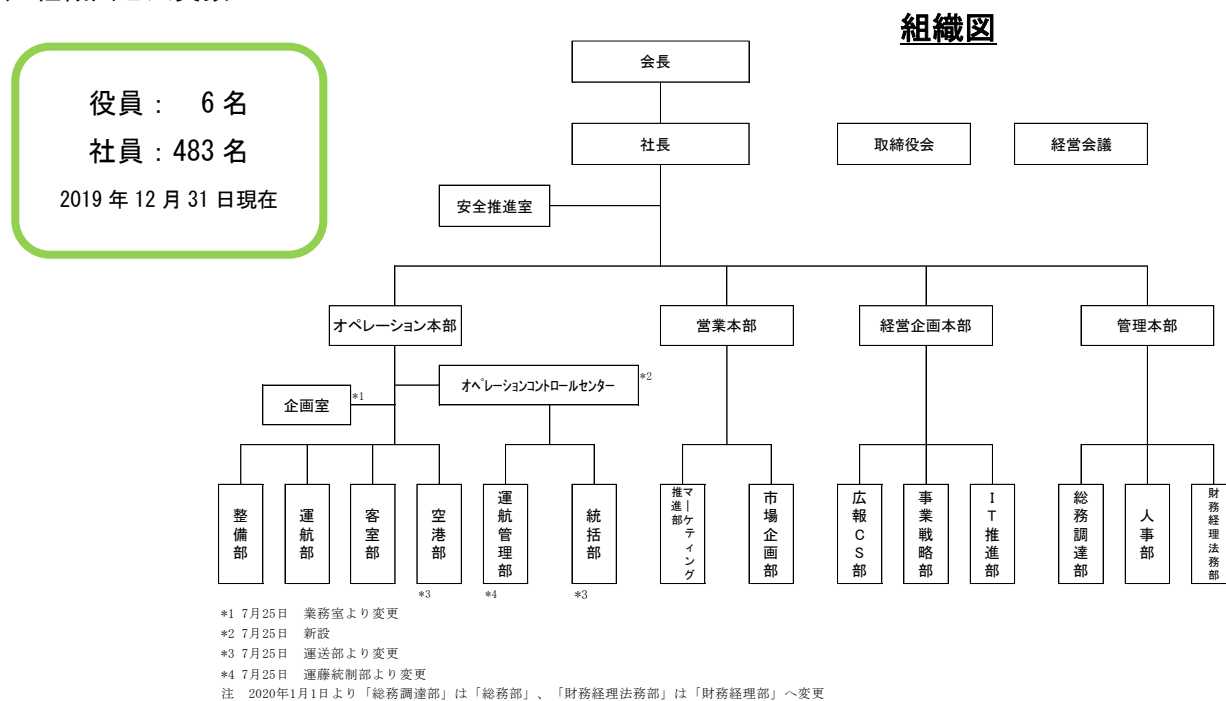
- ① 会社で発生した不安全事象は、再発防止の観点からすみやかに社内・部門内の関係者に伝達するとともに、関連部門間でその情報を共有する。管理職は安全情報が部門内で留まっていかに常に注意し、情報公開を促進する。
- ② 会社で発生した不安全事象のうち、法令等により報告が義務づけられているものは、所定事項を所管の航空安全行政当局にすみやかに通報する。
- ③ 同不安全事象のうち、国際基準および契約等により報告すべき事項に該当するものがあれば、会社は航空機製造事業者、航空会社の団体等に通報する。
- ④ 目的を共有する他社・社外団体と情報交換を行う。
- ⑤ 安全推進委員会の議事録（運航リスク・マネ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. 安全確保の体制

2.1 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
3	9	6	5	133	134	11	21	73
マーケティング推進部	市場企画部	広報CS部	事業戦略部	IT推進部	総務調達部	財務経理法務部	人事部	オペレーション本部
8	27	6	3	8	14	14	6	2

各組織における人員数（2019 年 12 月 31 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	65 名
客室乗務員	108 名
運航管理者	10 名

（2019 年 12 月 31 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おります。

(3) 持続可能な安全運航体制構築に向けた業務改革

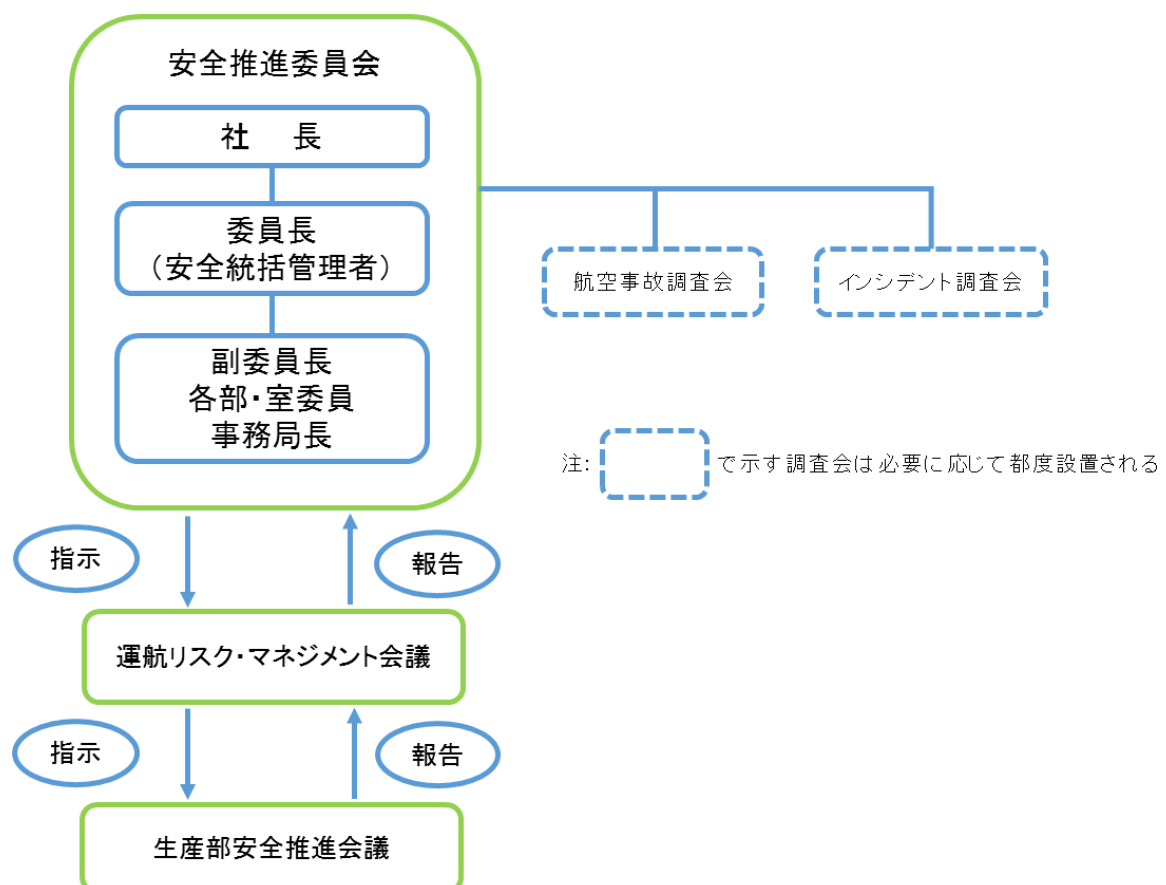
働く社員の視点に立った理解し易い規定体系および内容にすべく、規定類の抜本的な見直しを行い、委託先との連携を強化しオペレーションを集中管理することで、持続可能な安全管理体制を構築するため、2019年7月25日、業務改革を行いました。また、これによりオペレーション全体の情報をオペレーションコントロールセンターに集約し、集中管理を行うことで、意思決定を迅速に行うことにより、運航品質を向上させ、ご利用いただくお客様、働く社員の満足度を向上させることも目的としております。

2.2 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、講じた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）

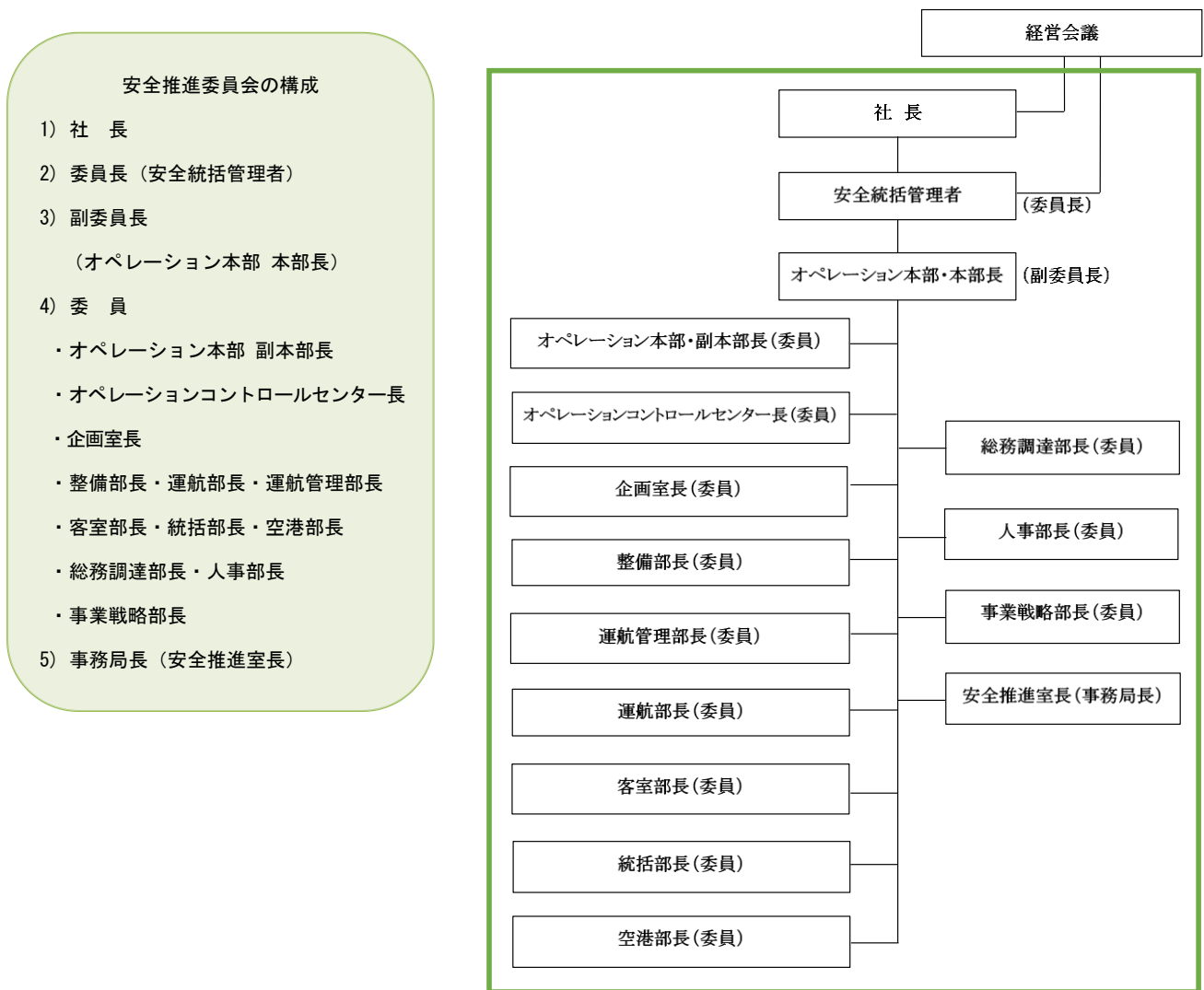
安全推進の組織と機能



(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図(2019年12月31日現在)

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、各生産部の運航リスク評価員の出席のもと、各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

各生産部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。

2.3 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) 総務調達部長

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（年度および中長期）に係る安全に関する事項の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事故要素の報告および改善の実施提案を行います。

3. 安全確保への取り組み

3.1 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（QM：Qualifications Manual）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、任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（QM：Qualifications Manual）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）や緊急救難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（QM：Qualifications Manual）の基準に基づき、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、ならびに運航管理者および同候補者に対し、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

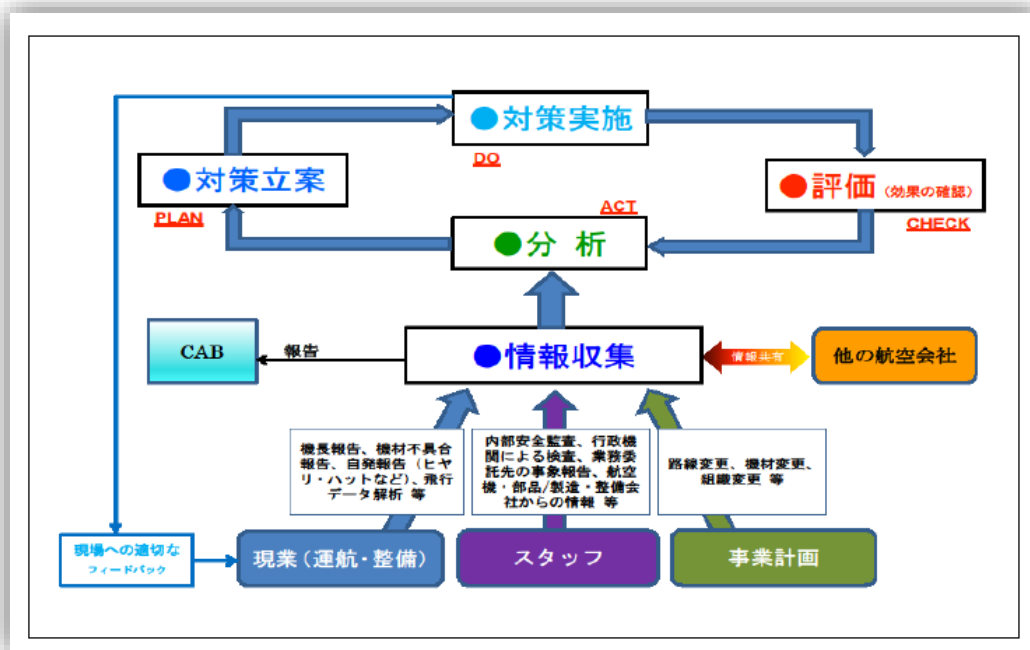
資格審査、定期審査、復帰審査、随時審査、再審査

3.2 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・マネジメント体制

運航リスク・マネジメント体制は、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、安全推進室を中心に PDCA サイクルを活用し、全体最適となるように活動を進めるものです。



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定に従って、適切に機能し、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、各担当部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）

運航の品質を向上させることを目的とし、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、フィードバックする事により運航品質の向上を図っています。

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）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」や「Operation Engineering Information」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例の体験者から、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）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 Notice や CA Bulletin という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。

3.3 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。

なお、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います。また、2019 年からは安全文化を醸成するための報告文化を根付かせることを目的としてトップマネジメントとオペレーション部門、運航・客室乗務員と直接対話する機会を設け更に安全に対する意識付けを実施しています。

(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、安全に係る方針ならびに安全管理体制の概要について教育を実施しています。また、当社での不具合事例やコンプライアンスに係る事例をもとにした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。

(3) 定期業務安全教育

各生産部門（運航部、運航管理部、整備部、客室部、空港部、統括部）の全社員を対象とし、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。

(4) 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「SJ0 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、それぞれの内容に応じて媒体を整理し、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、定期業務安全教育の場でも紹介して、安全の啓発活動に役立てています。

(5) 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って取り組んでいますが、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している課があり、安全推進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ます。

(6) 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報告された、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。

(7) 夏期繁忙期安全点検・年末年始の輸送に関わる安全総点検の実施

夏期繁忙期は会社独自の安全輸送に関する自主点検、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の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。

(8) 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、万が一に備え事故等が発生した際に、社内規定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、指名されている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。

(9) 緊急事態発生時の援助に係る教育

搭乗中の社員が緊急事態発生時に客室乗務員の援助依頼に対し、迅速に対応ができ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)に対しての教育を実施しています。

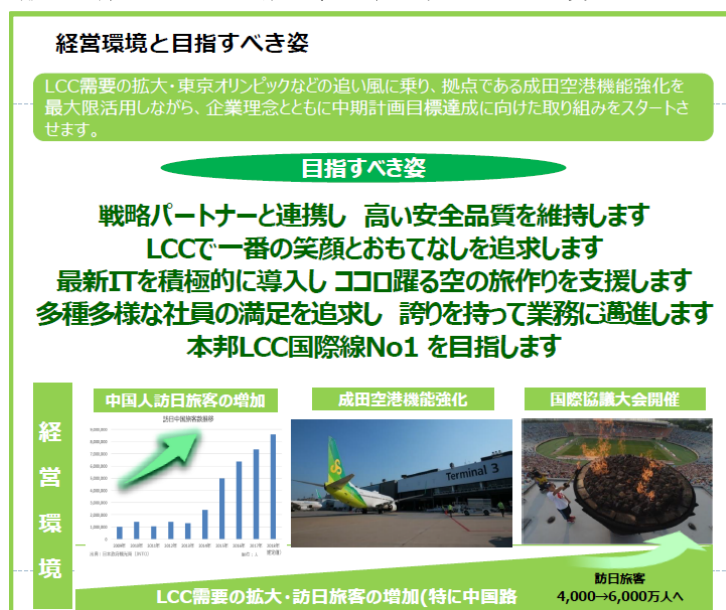
- ・緊急脱出に係る援助内容および非常口の開放手順
- ・急減圧、火災発生時の対応方法や援助内容
- ・緊急脱出に至った他社航空機事故の動画視聴
- ・救命胴衣着用の演習
- ・お客様へご案内している「安全のしおり」およびホームページの内容のリマインド

4. 中期経営計画

4.1 経営環境と目指すべき姿

2018 年 6 月戦略パートナーとして株式会社 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開始させたことにより、安全品質をさらに強固にし、継続的な安定運航を確立しました。

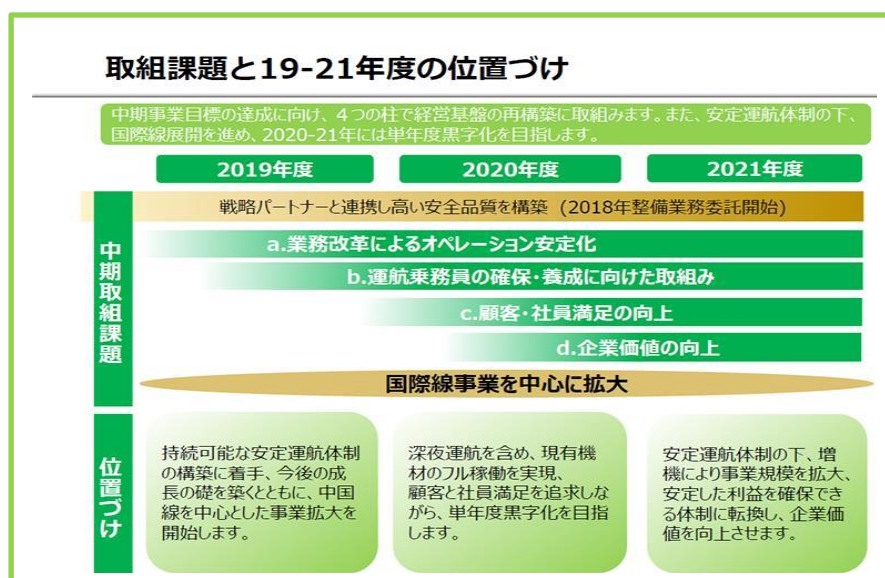
また、ソフト面でもご利用いただくお客様に高い評価をいただけるよう、安全で安心してご利用いただける本邦 LCC 航空会社 No. 1 を目指し、全社一丸となって努力をしています。



4.2 取組課題と 19-21 年度の位置づけ

2019 年度を中期経営計画元年と位置付け、まず、安全運航に係る課題の解決に取り組み、持続可能な安定運航体制について業務改革を通じ構築してきました。その結果、2018 年度と比較して、不安全事象の激減、定時運航率約 80%を堅持することができました。

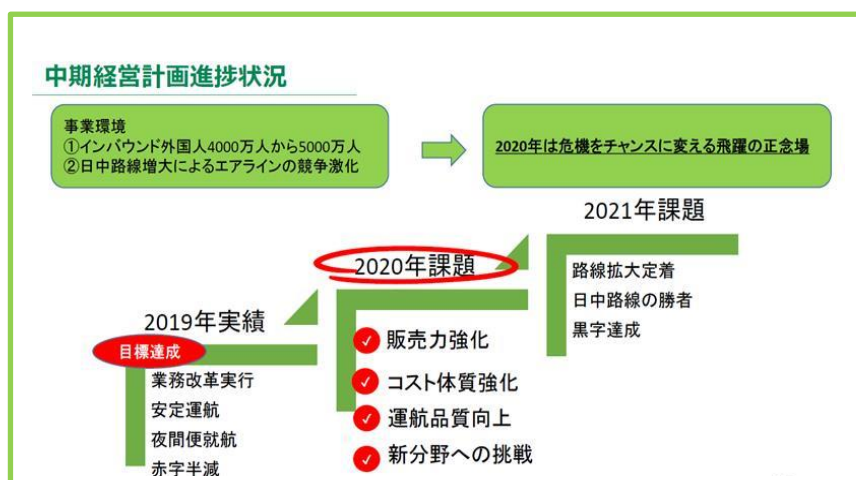
2020 年度は航空機の稼働率をあげるため、成田の夜間枠を積極的に使用し、国際線事業をさらに拡大し、日中間の利便性を高めていきます。これにより、お客様の満足度を上げ、収益をアップさせることに傾注していきます。



4.3 中期経営計画進捗状況

2019 年度から中期経営計画を策定しました。2019 年度に掲げた 4 点の目標「業務改革実行」「安定運航」「夜間便就航」「赤字半減」はすべて達成しています。

この計画を確実に実施することにより、継続的な安定運航体制の確立、健全経営を実現させるため、全社員同じベクトルで 3 か年計画を成し遂げていきます。2020 年度の課題は「販売力強化」、「コスト体質強化」、「運航品質向上」および「新分野への挑戦」としています。



5. 使用機材および運航状況

5.1 使用機材（2019 年 12 月 31 日現在）

機 種	機数	座席数	導入開始時期	平均機齢	平均年間 飛行時間	平均年間 運航時間(参考) ^{※2}	平均年間 飛行回数
B737-800 型機	6 機	189 席	2013 年 7 月 18 日	4.5 年	2,246 時間	2,698 時間	1,061 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。

5.2 路線別運送実績（2019 年 1 月 1 日～2019 年 12 月 31 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	203,981	244,790	1,452 便
成田～広島	194,866	239,987	1,414 便
成田～佐賀	145,009	182,249	840 便
国内線計	543,856	667,026	3,706 便
成田～ハルビン	182,707	221,231	723 便
成田～天津	263,556	284,540	728 便
成田～武漢	135,991	146,065	310 便
成田～重慶	231,835	254,070	418 便
成田～寧波	127,965	158,349	444 便
成田～上海	10,357	13,268	39 便
国際線計	952,411	1,077,523	2,662 便
合 計	1,496,267	1,744,549	6,368 便

6. 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。

6.1 事故・重大インシデント

2019 年度は航空事故・重大インシデントの発生はありませんでした。

6.2 安全上のトラブル（義務報告）

2019 年度の安全上のトラブルの発生は 29 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

2019 年度 安全上のトラブル 内訳		件 数
システムの不具合		
	表示・警告	7
非常用装置等の不具合		1
経路または高度の逸脱		1
急激な操作等		
	航空機衝突防止装置作動	2
	対地接近警報装置作動	8
その他		10
合計		29

(2) 概要

2019 年度 安全上のトラブルの概要
【システムの不具合】 ・操縦室の表示、警告に係るシステムの不具合が7件発生しました。いずれも、不具合を生じたシステムの装置や機器の交換等を実施し、正常な状態に復旧したことを確認しています。 【非常用装置等の不具合】 ・酸素供給装置のマスクの収納扉の作動点検において、客室乗務員用酸素マスクの扉が自動的に開かないという不具合が1件発生しました。当該扉の開閉機構を交換し正常な状態に復旧したことを確認しています。 【急激な操作等】 ・航空機衝突防止装置作動が2件、対地接近警報装置作動が8件発生しました。いずれの事象においても運航乗務員による適切な操作が行われています。 【その他】 ・その他の事態10件のうち8件は、お客様が持ち込んだ加熱式弁当（危険物に該当）が機内で発見された事例ですが、いずれも機内で発熱しないよう適切な処置を講じています。

6.3 イレギュラー運航（航空局基準）※4

イレギュラー運航が3件発生しました。いずれも出発空港への引き返しであり、機材の不具合に起因するものでした。それぞれの事象に関しては、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。

7. 輸送の安全を確保するために講じた措置

7.1 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。

7.2 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

今般、航空業界では飲酒に関する不適切事案が連続的に発生し、社会から航空業界全体に対して厳しい目が注がれています。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。

- ・アルコール検査体制の強化
- ・全社員対象に飲酒に関する教育の実施
- ・全社員へ向けた飲酒に関する注意喚起文書の発行、および社長・安全統括管理者による職場巡回
- ・飲酒カードやリーフレット等の配布、動画配信による啓発活動
- ・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) 運航調査

社内運航調査員が運航乗務員と同じ動線で行動し、出発から到着までの運航全般を観察し、潜在的なリスクを把握するとともに、運航の現場から見た安全管理体制について情報収集を行います。また、日常運航における乗員の行動と運航状況を観察し、観察された客観データに基づき、安全上の Threat^{※4}を特定し、リスクの低減を図るとともに、Threat & Error を管理する対策や訓練体制を構築します。

※4 安全上の Threat とは「安全を脅かす要因」となるもの。

7.3 2019 年度安全重点施策（安全目標値）の達成状況

2019 年度の安全目標は、下表の通り、すべての指標について達成することができました。

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発生率の発生率	0.06%以下	0.03%	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}	0.83%以下	0.24%	達成
5. ヒヤリ・ハット提出件数	300 件以上	311 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

ヒヤリ・ハットは、ヒューマンエラーが顕在化して事故、重大インシデント、安全上のトラブル等の不具合となる前の段階の事象であり、このような事象を数多く抽出し、不具合を未然に防止することを目的としています。

また、このような事象を気軽に報告できるような風通しのよい会社風土の醸成にも努めています。

7.4 2020 年度の安全重点施策（安全指標および安全目標値）

2020 年度は前年度の運航経験や安全目標への取り組み・達成状況の結果を踏まえ、更なる安全運航に向けて、以下のとおり設定し、取り組むこととしました。

安全指標	安全目標値
1. 航空事故・重大インシデント	ゼロ
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	ゼロ
3. ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル発生率の発生率	0.05%以下
4. ヒューマンエラーに起因する不具合事象の発生率※6	0.25%以下
5. ヒヤリ・ハット提出件数	324 件以上

以上

2019 年度 安全報告書
2020 年 3 月発行
春秋航空日本株式会社
安全推進室