



2022 年度
安全報告書

ジェットスター・ジャパン株式会社

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

この一年、ポストコロナにおける旅行需要の回復に合わせて、国内線路線における運航便数を増加し、また国際線3路線の運航を再開いたしました。

また新機材エアバス A321LR 型機の導入を行い、お客さまの利便性と快適性の向上を行ってまいりました。

一年を通して不利益処分等を受けることがなかったのは、安全を最優先事項として、全社一丸となって安全運航に取り組んだ結果だと考えております。

また、アルコールに係る不適切事案の防止策は、全航空会社に対する共通の重点項目として継続的に設定されており、当社においても安全性を維持、向上する上で最も重要な取り組みの一つであります。アルコール問題の再発を防ぐための社内教育、啓発活動、検査体制の維持・改善に、引き続き全社を挙げて取り組んでおります。

2023年1月7日、GK501（成田空港発福岡空港行）が、保安上の理由で中部国際空港に目的地を変更し、エスケープスライドを使用し降機した事案により、後日、お客さま1名が「仙椎亀裂骨折」と診断されたことから、同年2月10日に国土交通省航空局より本事案が航空機事故に認定されました。

本件は、国土交通省運輸安全委員会に原因究明などの調査が委ねられております。ジェットスター・ジャパンとしては、原因究明に向けて全面的に協力してまいります。

お客さまや社員の健康を含めて「安全は我社の最優先事項」であり、引き続き一便一便の安全運航に全力を尽くしながら 運航品質とお客さまの利便性の向上を図ってまいります。

引き続きのご支援ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

2023 年 12 月
ジェットスター・ジャパン株式会社
代表取締役 最高経営責任者 片岡 優

目次

1. 安全に関する基本方針.....	5
1-1 安全に関する方針.....	5
1-2 安全文化の重視.....	6
2. 安全管理体制.....	8
2-1 安全管理の組織体制.....	8
2-2 安全管理の責任者・組織.....	9
2-3 安全に関わる会議体.....	9
2-4 運航乗務員、整備士、客室乗務員、運航管理者の数.....	10
2-5 日常運航の支援体制.....	10
2-6 使用している航空機に関する情報.....	13
2-7 運航状況に関する情報.....	13
3. 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.....	14
3-1 航空機事故・重大インシデント.....	14
3-2 安全上のトラブル.....	14
4. 輸送の安全を確保するために講じた措置.....	16
4-1 国から受けた不利益処分または行政指導等.....	16
4-2 安全目標・安全指標の達成状況.....	16
4-3 2023 年 7 月 1 日～2024 年 6 月 30 日までの安全目標.....	21

【本報告書の対象期間】

ジェットスター・ジャパンの事業年度である 2022 年 7 月 1 日から 2023 年 6 月 30 日までと
しております。

1. 安全に関する基本方針

1-1 安全に関する方針

安全は我社の最優先事項です。安全は我社の良質な業務遂行のために最も重要なことであり、それは同時に全ての管理者・スタッフが第一に担うべき責務でもあります。

我々は飛行中、地上に拘らず、あらゆる業務の一環として予防的な安全管理を行います。

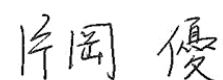
「安全の確保は、まず人への配慮から」が基本です。

社員、委託先及びサービスを提供するサプライヤー全ての積極的な参加と実行により、我々は社員、お客様、委託先、そして社会の健康と安全の保護に努めます。

安全は我社の最優先事項です

安全方針に関わる基本原則：

- 安全は顧客の利便性、スケジュール維持、企業業績に優先する。
- 社員及び委託先が不具合事象やハザードを報告しやすい報告文化を推進、維持する。
- 社員及び委託先が懲戒を心配することなく自分のエラーを報告できる“公正な文化”を推進、維持する。
- 法の基準、会社の基準・方針への適合あるいはそれ以上のレベルの適合を目指す。
- 職場での怪我や病気を含む安全性の継続的な改善を確保するため、測定可能な安全指標及び目標値を設定する。
- 方針や手順を確実に実施し管理する。
- 危険な行為は許容しない。
- 安全の確保及びリスクマネジメントの考え方を全ての事業の変更や新たな事業展開に適用する。
- 不具合事象に対しては根本原因を究明し、再発防止策を構築できるよう適切な調査を行う。
- 社員及び委託先は自分自身、同僚、お客様及び一般の方々の健康と安全に対し責任があることを理解する。
- 各個人の業務に係わる規程/手順、安全基準及び法的要件に基づき、注意深く業務を実施する。
- リスクマネジメントを通常業務の一部として取り入れた安全管理システムを構築し、発展させる。
- リスクマネジメント及び安全管理にはヒューマンファクターの原則やヒューマンパフォーマンスの限界を考慮する。
- 職種、権限に応じた教育や訓練を実施する。
- 安全管理プロセスを進めるにあたっては、継続的な関与や情報発信を通じて、社員及び委託先と共に推進する。
- 物品やサービスを提供するサプライヤーに当社の方針及び当社との関わりにおける安全責任について認識させる。
- 安全に係わる模範となるような行動をとった社員及び委託先、あるいは優れた提案をした社員及び委託先を賞賛する。
- 全ての社員及び委託先による安全や品質に係わる活動への参加を徹底する。
- 定期的にこの方針が有効であることをレビューする。



代表取締役 最高経営責任者

1-2 安全文化の重視

安全は当社の最優先事項であり、安全を基本とした意思決定と行動がなされる文化を形成することを目指しております。安全文化は安全管理体制の礎であり、必要不可欠なものです。当社の安全文化は以下により構成されます。

(1) 公正な文化(Just Culture)

安全上の重要な情報を報告することを全社員へ奨励し、社員間で相談がしやすく、気づいた事をアサーティブに言い合えるような、心理的安全性および信頼関係がある社内環境を目指しています。また、社員には「許容される行動」と「許容されない行動」の相違点について理解し、自らの行動を律して業務にあたることが求められています。

(次ページ参照)

(2) 報告する文化

業務中に経験した、もしくは気づいた、安全および保安上のあらゆるハザード(事故やエラーの原因となりうる危険要因)、およびエラー、また安全性向上のための改善提案を率先して報告することを全社員に対して奨励しています。これらの報告に対して、安全上の措置が適切かつ適時に講じられるよう検討し、実行しています。

(3) 学習する文化

人は、自身の間違いに学び、また他者の間違いに学びます。安全上の問題やインシデントについて、社員に情報を適時に提供することによって、全員が学習し、各人の技能と知識を強化していきます。

(4) 必要な情報が行き渡る文化

「公正な文化」の下、「報告する文化」や「学習する文化」によって得られた安全情報、手順の変更、方針の変更等を社員にタイムリー、かつ適切に共有することが安全を築く上で重要です。強固な「必要な情報が行き渡る文化」を築いていくことがすなわち、強固な安全文化の構築に繋がっていくと考えております。

【公正な文化に関する方針】

ジェットスター・ジャパンは、安全・保安関連の問題をオープンに報告することを奨励し、オープンで信頼のおけるコミュニケーション環境を構築することを目指します。

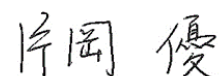
公正な文化では、システムと個々人の責任の双方のバランスをとることが必要です。また、行動の管理、組織の価値観や信念の浸透、公平かつ一貫性のある社員への処遇も重要な要素と考えます。

公正な文化においては、社員は許容される行動と許容されない行動について理解しなくてはなりません。

エラーやミスの発生を受容します。それらに対する叱責や懲戒は不適切で非効果的です。一方、故意の違反、無謀な行為、会社規則・基準に対する継続的な違反や不履行、意図的に報告しないことなどは許容しません。

公正な文化に関する基本原則：

- 社員は、オペレーションや職場環境の安全・保安に影響するような事故、不安全事故、ヒヤリハットあるいはその可能性、リスクや危険要因などを報告する義務を持つ。
- エラーやミスなど安全に係わる事象の報告に対して懲戒することはない。
- 管理者はエラーやミスが起こることを認めるとともに、それらを管理しなければならない。エラーやミスを責めることや懲戒は、逆効果である。
- 無謀な行為は許容しない。無謀な行為、会社方針・規則・手順などに対する継続的な違反や不履行、意図的に報告しないことなどに対しては懲戒の対象とする。
- 発生した事象の調査を行う目的は、その事象の事実や要因を特定し再発防止を図るためであり、懲罰を課すためではない。
- ヒューマンエラーやリスクを伴った行動に至った原因を特定し、再発防止のための適切な対策を講ずるために発生した事象の調査を行う。
- 組織としてエラーやミスから教訓を学び、積極的にその教訓を共有し、システム設計や安全に対する行動強化に反映する。
- 組織は、公正な文化の原則に基づく意思決定プロセスを適用することで、社員に公平で一貫性のある処遇をする客観的基準を有することができる。

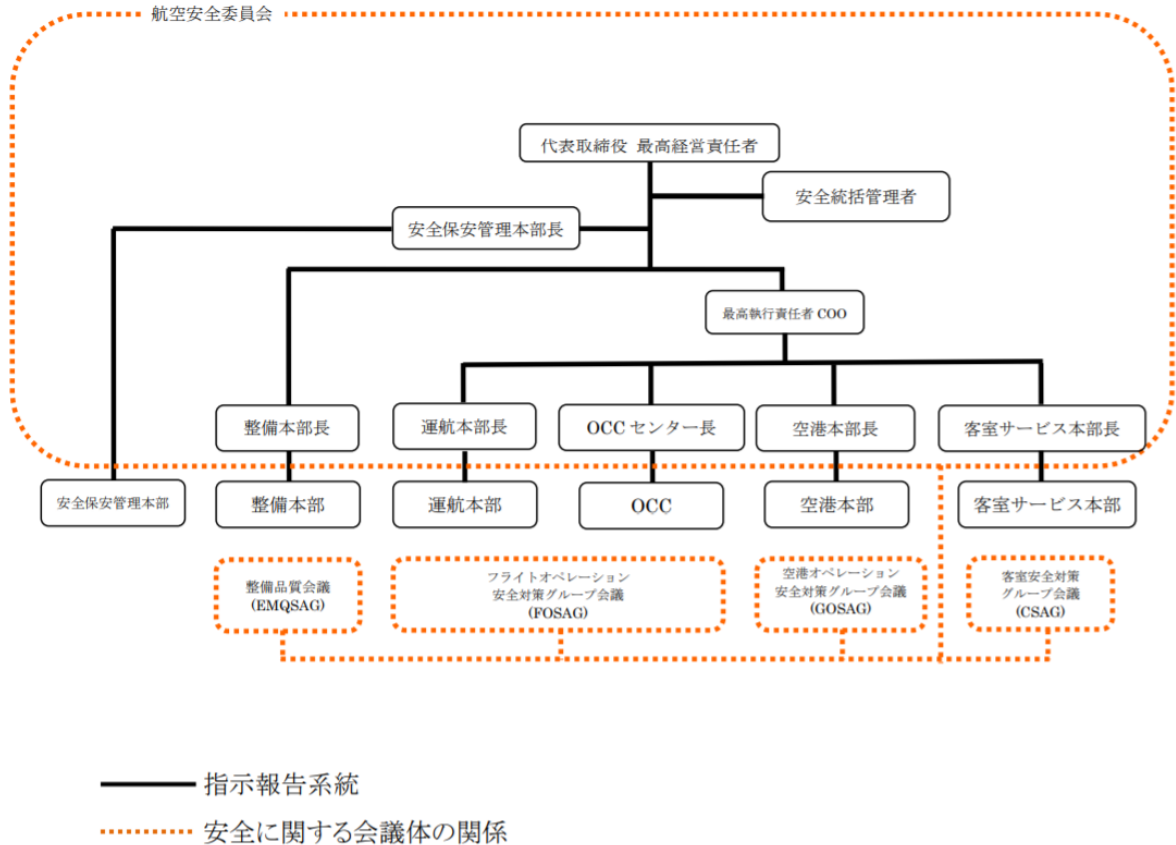


代表取締役 最高経営責任者

2. 安全管理体制

2-1 安全管理の組織体制 (2023年6月30日現在)

当社の安全確保のための組織と人員は、以下のとおりです。



各組織の人員数 (2023年6月30日現在)

組織名	人数
整備本部	159 人
運航本部	257 人
OCC	19 人
空港本部	158 人
客室サービス本部	431 人
安全保安管理本部	21 人

2-2 安全管理の責任者・組織

- (1) 代表取締役 最高経営責任者
安全および全ての組織を先導、指揮し、安全およびコンプライアンスに関わる事項の意思決定を行う責任と権限を有します。
- (2) 安全統括管理者
航空法第 103 条の 2 の定めにより選任され、当社の安全、品質保証体制および保安の日常管理について最高経営責任者に対する責任を負います。
- (3) 安全保安管理本部長
安全保安管理本部および当社の安全管理システム、保安管理システム、および労働安全を管理する責任を負います。
- (4) 最高執行責任者
配下本部（運航本部、OCC、空港本部、客室サービス本部）における業務、および本部を跨る業務を指揮管理し、それぞれの業務が安全かつ法律・基準に従って実施されるよう管理する責任を負います。
- (5) 整備本部長、運航本部長、空港本部長、客室サービス本部長、OCC センター長
運航に直接関わる各本部を指揮管理し、それぞれの業務が安全かつ法律・基準に従って実施されるよう業務を遂行、意思決定を行います。

2-3 安全に関わる会議体

- (1) 航空安全委員会
安全、保安におけるリスクマネジメント、ならびにそれらの実績に責任を負う委員会です。運航の安全、保安、ならびに労働安全衛生に関する全ての事項についてリスクを評価し、改善や是正処置、安全施策および投資を決定します。また、これらを実施した後の妥当性について評価をします。
当委員会は最高経営責任者を委員長とし、安全統括管理者、最高執行責任者、整備本部長、運航本部長、空港本部長、客室サービス本部長、OCC センター長、安全保安管理本部長および安全保安管理本部担当マネージャーで構成されます。
- (2) 各本部安全対策グループ会議
整備本部、運航本部および OCC、空港本部、客室サービス本部の各本部の業務に関わる安全問題等を実務レベルで協議するために、各本部において安全対策グループ会議を開催しています。当会議は、各本部長を委員長とし、関係する本部内の担当および安全保安管理本部担当で構成されます。

2-4 運航乗務員、整備士、客室乗務員、運航管理者の数 (2023 年 6 月 30 日現在)

	人数	備考
整備士	64 名	内、確認主任者 42 名
運航乗務員	180 名	
客室乗務員	351 名	
運航管理者	14 名	

2-5 日常運航の支援体制

(1) 運航乗務員、客室乗務員、整備従事者および運航管理者に関わる定期訓練および審査
 上記対象者の定期訓練および審査の内容は、航空局の「運航規程審査要領（空航第 58 号、国空総第 454 号）」「整備規程審査要領（空機第 73 号）」「航空運送事業及び航空機使用事業の許可並びに事業計画変更の認可及び届出の取扱要領（国空総第 408 号）」に基づき、当社の各規程に設定されています。

(2) 日常運航における問題点の把握、解決、フィードバックの体制

「OSCAR: Operational Safety and Company Advisory Report」という安全報告制度により、運航の現場で発生する安全に関わる様々な事象の報告を受け、その情報をデータベース化しています。この制度により、整備、運航、空港、客室サービス、OCC の各本部スタッフや委託先スタッフにより、ヒヤリハットからインシデント等の重大事象も含め報告がなされます。その後、「OSCAR」に挙げられた事象に応じ対応責任者が決められ、原因分析・問題解決と関連する現場へのフィードバックが行われます。また、重要な問題は、各本部安全対策グループ会議、航空安全委員会などを通じて、問題解決の水平展開や情報の共有化が図られます。

(3) 安全に関する啓発活動

前述の安全文化を浸透させるため、全社員が安全教育・保安教育を定期的に受講します。また、安全にかかわる様々な情報を広く伝える社内誌「Safety On Board」にて、安全に関する知識向上と意識啓発活動を行っています。

(4) アルコール管理体制

運航乗務員、客室乗務員に対して業務開始時・業務終了時のアルコール検査を、整備従事者および運航管理者に対して、業務開始時のアルコール検査を行っています。また、最高経営責任者および安全統括管理者以下全社員に対して、飲酒について教育訓練を定期的実施しています。安全統括管理者が主催するアルコール委員会を設定し、アルコール管理体制について各本部での情報や課題を取りまとめて対応しています。社内周知物「アルコール委員会からのお知らせ」を社員へ発行し、本部横断の全社的な意識啓蒙活動を継続しています。

(5) 運航乗務員に対する疲労リスク管理体制

全運航乗務員および勤務の管理者に対し、疲労と運航への影響について定期教育訓練を行っています。運航乗務員が疲労を感じた際に、会社へ報告する手段として

「Fatigue OSCAR」という Fatigue Leave（休日）を取得できる制度があります。ワーキンググループを実施し、運航乗務員の勤務状況の把握および管理体制の改善を実施しています。

(6) 客室乗務員に対する疲労リスク管理体制

全客室乗務員および勤務の管理者に対し、疲労と運航への影響について定期教育訓練を行っています。客室乗務員が疲労を感じた際に、会社へ報告する手段として

「Fatigue OSCAR」という Fatigue Leave（休日）を取得できる制度があります。ワーキンググループを実施し、客室乗務員の勤務状況の把握および管理体制の改善を実施しています。

当社安全アドバイザーである早稲田大学の小松原明哲教授より、当社の安全に対する取り組みについて次のコメントを頂戴しております。

保安を含む安全の活動は、大きく3つのものがあります。一つは再発防止活動。生じてしまったヒヤリハットやインシデントを分析し、対策を講じることで、同様のトラブルの再発を防ぐものです。失敗から学ぶ、ということであり、安全活動の基本となるものです。しかし、ヒヤリハットと言えども、見方を変えれば、大事故になりかねなかった事象です。再発防止は重要ではあるが、それのみに頼ってはいけません。未然防止活動が必要です。これは、これから行う作業、業務、活動、事業において、どのような安全阻害事象が生じ得るのかを予見して、先取りで対策を講じておくものです。現場の作業であればブリーフィングや危険予知活動がそうであり、作業に取り掛かる前に、一歩引いて、伏兵として存在している危険を見破り、対策を講じておくことが、きわめて重要なこととなります。現場だけではなく、経営においても事業の危険予知とでもいべき活動は重要です。人口減少と人手不足、地球温暖化などの諸事象は、組織全体の安全に対する脅威になりかねません。先手を打って適切な施策を講じていくことが大切です。

ところで、今一つの安全活動として、最近、航空を含む産業界全体で、被害拡大防止活動の重要性が指摘されるようになりました。突発的に生じる安全阻害事象に対して、迅速、適切に対応し、被害を出来るだけ小さくとどめるための活動です。

ジェットスター・ジャパンでは、本年度、このことを認識させられる事態に直面しました。2023年1月7日に生じた、爆破予告電話によるGK501便の目的地変更の事案です。予告電話はいたずらのようであり、犯人に対して強い憤りを覚えます。また警戒降機の取り扱いによりエスケープスライドを使用した際に負傷されたお客様には心からお見舞いを申し上げます。しかし、この予告が本当だったらと思うと、本当にぞっとしてしまいます。お客様の負傷は生じてしまったものの、リスクを適切にマネジメントした事案として振り返り、あつてはいけない次に備えることは重要になるでしょう。

ジェットスター・ジャパンでは、これら3つの安全活動を、組織的に取り組んでいると聞いています。空の安全は関係者の主体的で、継続的、協調的な活動無くして実現しません。引き続き、安全を最優先に置き、旅客の安心と信頼を獲得した質の高いフライトを提供くださることを願っております。

ジェットスター・ジャパン 安全アドバイザー
小松原 明哲（早稲田大学教授）

2-6 使用している航空機に関する情報 (2023年6月30日現在)

機種	平均機数	座席数	導入時期	平均年間飛行時間	平均年間飛行回数	平均機齢
エアバス A320-232 型	19 機	180 席	2012 年	2,318 時間	1,529 回	8.3 年
エアバス A321-251NX 型	2 機	238 席	2022 年	2,124 時間	1,372 回	0.9 年

2-7 運航状況に関する情報 (路線別輸送実績 2022年7月1日～2023年6月30日)

当該事業年度における路線別の輸送実績は以下の通りです (臨時便の運航は除く)
 (有償旅客キロ (RPK), 座席キロ (ASK) : ×100 万)

	路 線	有償旅客キロ (RPK)	座席キロ (ASK)	運航実施便数
国内線	成田－関西	344	414	3,059
	成田－札幌	705	920	5,304
	成田－福岡	920	1,167	5,532
	成田－那覇	638	748	2,074
	成田－大分	113	154	925
	成田－鹿児島	129	166	768
	成田－松山	186	241	1,608
	成田－高松	158	208	1,628
	成田－熊本	203	253	1,333
	成田－宮崎	100	122	696
	成田－長崎	109	140	708
	成田－高知	74	98	728
	成田－下地島	137	164	452
	関西－札幌	233	288	1,222
	関西－那覇	223	277	1,219
	中部－福岡	281	359	2,677
	中部－那覇	161	212	801
国際線	成田－台北	99	107	273
	成田－マニラ	178	208	380
	中部－マニラ	46	86	174

3. 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) の発生状況は、以下の通りです。

3-1 航空機事故・重大インシデント

2022 年度は、航空機事故が 1 件発生しました。

2023 年 1 月 7 日 GK501 (成田空港発福岡空港行) が、保安上の理由で中部国際空港に目的地を変更し、エスケープスライドを使用し降機した事案により、後日、お客様 1 名が「仙椎亀裂骨折」と診断されたことから同年 2 月 10 日に国土交通省航空局より航空機事故に認定されました。

本件は、国土交通省運輸安全委員会に原因究明などの調査が委ねられております。ジェットスター・ジャパンとしては、原因究明に向けて全面的に協力していきます。

重大インシデントの発生はございませんでした。

3-2 安全上のトラブル

2022 年 7 月 1 日～2023 年 6 月 30 日の間に発生した「安全上のトラブル」は

14 件でした。何れの事象も原因を分析し、必要な対応と再発防止策を講じております。

事態名	件数	概要	処置
表示・警報：			
・表示・警報機能 (Red Warning) の機能喪失	5	対地接近警報装置 (4 件) 航空機衝突防止装置(1 件) に不具合を示す計器表示があった。	原因となった部品の交換等、整備処置および動作確認を実施した。
飛行規程に定める運用限界を超えた事態：			
・その他、運用限界を超えた事態	1	那覇空港進入中において、FLAPS 1 MAX SLATS SPEED を超過した。	減速操作を行ったのち、通常通り着陸した。
整備規程に関する事態：			
・資格関係 確認主任者等の資格要件 (限定の範囲) を満足しない者が整備後の確認を行った事態	1	運航整備包括委託先において、未承認の確認主任者が、委託整備作業において誤って確認行為を行った。	再作業および法確認を実施し、機体の健全性を確認した。

<ul style="list-style-type: none"> ・検査/整備関係 ③事実と異なる整備内容によって、整備の確認又は航空機基準適合証の発行を行った事態 	1	<p>LH Main Landing Gear の Wheel を取り外して確認したところ、Retaining Ring が取り付いていないことが確認された。</p>	<p>当該機は AOG とし、Airbus 社へ状況を報告の上、Airbus 社の指示に従って必要な検査および処置を行った。</p>
その他：			
<ul style="list-style-type: none"> ・危険物関連 	2	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客降機終了後に客室乗務員が機内ゴミ回収のため、後方座席より前方座席に移動中に空間除菌製品を座席にて発見した。 ・福岡空港への巡航中に、客室乗務員による機内チェックにおいて、前方化粧室内にて、スプレー缶 1 缶 (WD-40) が発見された。 	<ul style="list-style-type: none"> ・当該製品発見後、客室乗務員はエチケット袋に入れ機内ゴミと共に破棄し、客室乗務員降機後に清掃会社によって回収された。 ・福岡空港にて当該スプレー缶を取り下ろした。
<ul style="list-style-type: none"> ・非常装置等 g. 救急用具の不足（規則第 150 条に規定する数量を満たさない場合） 	1	<p>乗客が化粧室内にて嘔吐し、清掃が必要となったため除菌剤を使用しようとしたところ、衛生キット（感染症予防用具）が搭載されていないことに気づいた。</p>	<p>当該機到着後、衛生キット（感染症予防用具）を搭載し、次便以降の運航を行った。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・装備品又は部品の誤った取付け 航空機製造者又は装備品製造者により取り付けることが認められていない誤った装備品又は部品が取り付けられていた事態 	1	<p>C 整備中にて、NR.1 Engine において、Balance Weight 取り付け Bolt が、前方部と後方部で全て入れ替わっている状況が確認された。エンジン製造者での製造時に入れ替わったものと推定する。</p>	<p>エンジン製造者の指示に従い、入れ替わっていた Bolt は C 整備の包括委託先にて全て新品の Bolt へ交換した。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・航空機の緊急操作を要した事態：TCAS の回避指示 RA に基づく回避操作 	1	<ul style="list-style-type: none"> ・進入中 2000ft 那覇空港付近 	<p>回避操作後、TCAS が通常に戻り運航継続した。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・着陸装置、ブレーキ及びタイヤ：着陸装置又は脚格納室扉の不確実な展開又は引込 	1	<p>Landing Gear Lever を Down にした際、All Landing Gear が展開されず、ECAM MSG 「L/G NOT DOWN LOCKED」が表示された。</p>	<p>整備士により修復完了した。</p>

4. 輸送の安全を確保するために講じた措置

4-1 国から受けた不利益処分または行政指導等

2022 年度について、国から受けた不利益処分または行政指導等はありませんでした。

4-2 安全目標・安全指標の達成状況

2022 年 7 月 1 日～2023 年 6 月 30 日の当社の安全目標・安全指標に対する結果は、以下の通りです。

<安全目標>

1) 事故・重大インシデントの発生件数

2022 年度の事故・重大インシデントの発生件数は、目標値：0 件に対して、実績値：事故 1 件・重大インシデント 0 件であり、目標を達成出来ませんでした。

事故については、3-1 にて述べました 2023 年 1 月 7 日に GK501 (成田空港発福岡空港行) が保安上の理由で、エスケープスライドを使用した降機の際にお客様 1 名が骨折された事象が 1 件発生しております。

事故・重大インシデントの発生 0 件という目標は、中期事業計画における安全目標としても設定され、中期計画説明会、タウンホールミーティング等において背景、目的等に関する説明・周知がされたことで意識付けの強化を図ることができました。また、機材不具合に対する対応、飛行データの分析・評価からの対策、現場から報告される不具合への対応等を含め、安全目標を達成するための安全指標の設定、および安全指標を達成するために各本部にて安全活動計画を設定することで、計画的、段階的な目標達成に向けたプロセスを構築しましたが、結果として事故 1 件、重大インシデント 0 件の発生となりました。

2) 重大労働災害発生件数

2022 年度の従業員の重大な死傷災害の発生件数は、目標値：0 件に対して、実績値：0 件であり、目標を達成出来ました。

この目標も中期事業計画における安全目標として設定され、単年のみではなく中期に亘る安全目標として周知、意識付けが図られました。ハザードマップの作成、及び怪我防止、件数低減を図る対策を講じました。

<安全指標>

1) TRIFR : Total Recordable Injury Frequency Rate

2022 年度の労働災害発生件数は、目標値 : 5.7 件/100 万労働時間に対して、実績値 : 6.93 件/100 万労働時間であり、目標を達成出来ませんでした。

大きな怪我等の発生はなかったものの、小さな怪我（擦り傷、打撲等）による労働災害が多く認定されました。

2021 年度に比べ運航便数や労働時間（アクティビティー）が増加したこと、ならびに怪我についての報告推進活動を実施し、従来に比べ報告件数が増えたことも大きく影響したと考えられます。

注) 労働安全に係わる指標として TRIFR : Total Recordable Injury Frequency Rate（記録可能総災害度数率）を設定し、労働安全の管理、改善を図っています。

2) LWCFR: Lost Work Case Frequency Rate

2022 年度の労働損失日数は、目標値 : 4.0 件/100 万労働時間に対して、実績値 : 4.33 件/100 万労働時間であり、目標を達成出来ませんでした。

コロナ禍前に比べ、小さな怪我等による申請で労災認定される件数が増えたこと、および病欠対応となる件数が増えたこと、ならびに運航便数、労働時間が増加傾向にはあることから、従来の実績値と変わらない結果となったと推察します。

注) 労働安全に係わる指標として LWCFR: Lost Work Case Frequency Rate（休業件数度数率）を設定し、労働安全の管理、改善を図っています。

3) レポート提出率

2022 年度のレポート提出率は、目標値 : 1.76 件/1,000 労働時間に対して、実績値 : 1.64 件/1,000 労働時間であり、目標を達成出来ませんでした。

本部ごとに見ても 2021 年度同様、客室サービス本部、OCC が目標値を達成しており、他本部は未達成となりました。内部通報制度の導入や部門独自の報告制度が設けられていることから、従来に比べ報告件数の分散が見受けられます。これらの要素から目標値を下回ったと考えられます。

注) 安全または保安に関する事象（義務報告事例、ヒヤリハット、乗客の怪我、機内での医療インシデント、業務中の負傷等）、また改善提案等は OSCAR にて提出すること

となっています。OSCAR の提出によりハザードやリスクを特定することが出来ます。併せて、公正な文化（Just Culture）が確実に醸成されているかを測る指標の一つでもあると考えています。

4) 飛行データ解析プログラムにおける Hard Event 発生件数

2022 年度の飛行データ解析プログラムにおける Hard Event 発生件数は、目標値：10.45 件/1000 飛行回数に対して、実績値：4.30 件/1000 飛行回数であり、目標を達成出来ました。

Event 内容に関しては急な対策を要する傾向はなく、例年同様、季節的な天候の影響、目視進入時の速度設定や降下率における Event が発生したものの、2021 年度同様、比較的天候の影響が少なかったことが大きな要因の一つであると考えられます。

注) 飛行データ解析プログラムにおける基準値を超える事象とは、操作手順等について通常の運用範囲からの乖離をモニターするため、機体の速度、姿勢、Flap Configuration などに基準値を設けている項目を指します。基準値を超える事象の件数を下げることは運航におけるリスクの低減につながります。

5) 運航阻害発生率

2022 年度の運航阻害発生率は、目標値：0.022 件/100 飛行回数に対して、実績値：0.008 件/100 飛行回数（2 件）であり、目標を達成出来ました。

4 月末時点、過去事案に対する予防整備の頻度を増やしたこと、整備部/整備技術チーム/品質保証部が同一エリアで業務できるようになったことでコミュニケーションの頻度、密度、整備処置の確度が上がったことが要因と考えられます。また、福岡空港、新千歳空港のオンコール整備委託開始により、目的地に整備士がいないことを理由にする離陸後の引き返しが減少した結果であると考えられます。

注) 運航阻害発生率とは、100 飛行回数あたりの機材故障（鳥衝突等によるものを除く）による緊急着陸、目的地以外への着陸、離陸後の引き返し、離陸中止および接地後の異常停止の発生件数です。

6) 旅客の怪我発生件数

2022 年度の旅客の怪我発生件数（出発ゲート通過から目的地にて PBB 又はステップを通過するまでに発生した乗客の怪我のうち、社員による目撃等から事象を知り、レポートにて報告された怪我の件数）は、目標値：0 件に対し、実績値：1 件であり、目標を達成出来ませんでした。

3-1にて述べました2023年1月7日にGK501（成田空港発福岡空港行）が保安上の理由で、エスケープスライドを使用した降機の際にお客様1名が骨折された事象が1件発生しております。

乗降ステップからの落下については、ジェットスターグループ全体の施策として注意喚起、状況の確認等が行われたと共に空港本部においても安全活動計画にて項目が設定され、改善に向けた対策を講じました。火傷の件数については、客室サービス本部の安全活動計画に項目を設定することにより意識付け、改善への取り組みが図られました。

7) 駐機中の航空機の損傷

2022年度の駐機中の航空機の損傷の発生件数は、目標値：0件に対して、実績値：0件で目標を達成出来ました。

航空機への損傷は、航空機の耐空性や運航、およびお客様の利便性への影響、また状況によっては従業員への大きな怪我に繋がる可能性があるため、機側での作業者にはハザードエリアマップや過去の機体損傷事例を紹介し意識の啓発を行いました。

8) 完了期限を過ぎたレポートの割合

2022年度の完了期限を過ぎたレポートの割合は、目標値：1%に対して、実績値：0.85%であり、目標を達成出来ました。

期限内に近いレポートに関しては、レポートの回答者と密に確認し期限超過とならないよう対策を講じました。また、期限内のクローズが難しい案件等は適宜延長理由・延長期限を確認し、必要に応じて延長することで安全性向上への意識の活性化に繋げることが出来ました。

9) 内部監査の計画に対する完了達成率

2022年度の内部監査の計画に対する完了達成率は、目標値：100%に対して、実績値：100%であり、目標を達成出来ました。

安全保安管理本部から各本部に対する事前周知、情報共有の強化を行い確認方法の改善を図りました。過去2年間計画通りに進んでいることから2023年度から安全指標としては設定せず、本部の安全活動計画の項目として設定することとします。

10) 関係者以外の立ち入りが制限されている場所への共連れ事象発生件数

2022 年度の関係者以外の立ち入りが制限されている場所への共連れ事象発生件数は、
目標値：0 件に対して、実績値：0 件で目標を達成出来ました。

空港の制限エリアや関係者のみ立ち入りが許されている場所へ、部外者が立ち入らない
ようにすることは航空保安を担保する上でのハイジャック、テロ防止の基本事項です。
共連れ防止キャンペーンを実施し、社内において意識の定着が進んでいることから、2023
年度から安全指標としての項目から設定から除外することとします。

4-3 2023 年 7 月 1 日～2024 年 6 月 30 日までの安全目標

2023 年度の安全目標は、「安全管理システムの構築に係る一般指針」および「国際民間航空条約第 19 付属書」に従い、ジェットスター・ジャパンにおいて航空安全プログラム (SSP) を実行あるものとしていくため、以下 3 段階の安全目標を設定することとします。

	種別	説明
1	安全目標	航空運送事業を営む企業として、達成されるべき目標 (ゼロ目標) として設定される目標をいう
2	安全指標	「安全目標」を達成すべく年度毎に「安全目標値」を設定し、安全達成度を把握することにより安全性を定量的に測定するために用いる指標をいう
3	安全活動計画	「安全指標」における「安全目標値」を達成するために必要な活動計画であり、社内各本部にて個別に設定される施策、指標、計画をいう

2023 年度 (2023 年 7 月 1 日～2024 年 6 月 30 日) は、以下の安全目標、安全指標、およびその値を掲げてさらなる安全運航に取り組んでまいります。

2023 年度は、上位の安全目標として、航空事故・重大インシデントおよび従業員の重大労働災害をゼロに抑えるという目標を設定するとともに、安全指標として、就航開始以来継続して設定している主要な項目に加え、安全・保安・品質向上を目的とした計 11 項目を設定することとします。

2023 年度の目標設定に当たり、ICAO の安全管理マニュアル (SMM) にて安全パフォーマンス管理のために導入が推奨されていること、また、航空局でも導入の検討がされていることを踏まえ SPI/SPT 導入に向けての準備を進めてきました。2022 年度はトライアル期間とし、主要な安全指標において SPI の観点でのモニタリングを実施しました。2023 年度から人の安全、安全文化、運航の安全を三つの礎とし、先行指標及び運行指標を設定し、SPI の目標値にトリガー値 (変動幅) を設け、実績値が変動範囲を超えた場合等に原因分析や改善のための検討を行う新たな仕組みを導入することとします。

2022 年度前半は 2021 年度に続きコロナ禍の影響を受けた運航便数減少、事業縮小といった経営への影響を受けた結果となりましたが、2022 年度後半より徐々に回復に移行しました。過去三年間はコロナ禍の影響を大きく受けた時期であり、予測不可能であった様々な変化に対応が必要な状況であったことから、実績値データの信頼性が低いと判断しました。そのため、2023 年度の目標設定においては SPI/SPT 正式導入を機に、コロナの影響度及び過去の目標値・実績値を改めて検証及び見直しを実施した結果を基に設定しました。

また、SPT について、航空局においては長期目標として 15 年間で 50% 減、毎年およそ 2-3% 減、とする安全目標を掲げていることも踏まえ、ジェットスター・ジャパンの中期目標においては毎年 3% 減、5 年間で約 15% 減を設定することとします。各年度の目標値（SPT）と実績値が大きく乖離している傾向が多く見られる指標については、長期的な視点で原因を分析し、今後もその改善が期待されない場合には、目標の見直しを含めた検討を実施していきます。

1. 安全目標

1) 事故・重大インシデントの発生件数

航空運送事業を営み、公共交通機関の責務を担う企業として、当然設定すべき目標であり、各安全指標の上位安全目標として、2022 度同様事故・重大インシデントの発生件数をゼロとする安全目標を設定します。

2) 重大労働災害発生件数

航空運送事業を営み、公共交通機関の責務を担う企業として、従業員の安全、健康の確保は会社の事業運営と安全性の向上にとって最も重要な課題であり、各安全指標の上位安全目標として、2022 年度同様、ICAO の **Serious Injury**（重大な死傷災害）定義に該当する従業員の労働災害の発生件数をゼロとする安全目標を設定します。

2. 安全指標

1) TRIFR : Total Recordable Injury Frequency Rate

ジェットスターグループでは、労働安全に係わる指標として TRIFR: Total Recordable Injury Frequency Rate（記録可能総災害度数率）を設定し、労働安全の管理、改善を図っています。

ジェットスター・ジャパンにおいては、これらの指標を就航当初より安全指標として設定しております。

当社では、従業員の安全や健康の確保は安全運航の礎であると考えており、引き続き会社の安全指標として設定します。

2022 年度の目標として設定していた **TRIFR** の安全目標値 **5.7** に対し、実績は **6.93** と目標値を上回ってしまい、2021 年度（2021 年 7 月～2022 年 6 月）の実績 **7.05** と同様の結果となりました。コロナ禍からの回復に伴い 2022 年度に比べ運航便数および労働時間（全体のアクティビティー）の増加が計画されていること、ならびに労災

認定の基準の緩和が見受けられます。2023 年度は目標値により実効性を持たせるとともに社員の目標達成意欲を減退させないよう、目標値は、過去 4 年間の平均値から更に 3%の改善を目指す 6.7 件/100 万労働時間を設定します。

2) LWCFR: Lost Work Case Frequency Rate

ジェットスターグループでは、労働安全に係わる指標として上記 TRIFRに加え、LWCFR: Lost Work Case Frequency Rate (休業件数度数率) を設定し、労働安全の管理、改善を図っています。

ジェットスター・ジャパンにおいては、これらの指標を就航当初より社内安全指標として設定しております。

従業員の安全や健康の確保は安全運航の礎であると考えており、引き続き会社の安全指標として設定します。

2022 年度の目標として設定していた LWCFR の安全目標値 4.0 に対し、実績は 4.33 と目標値を上回ってしまい、2021 年度 (2021 年 7 月～2022 年 6 月) の実績値 4.40 と同様の結果となりました。従来 of 平均値より改善を目指して目標値の 4.0 を設定した経緯と、2022 年度に比べ運航便数および労働時間 (全体のアクティビティー) の増加が計画されていること、ならびに労災認定の基準の緩和が見受けられることから、2023 年度は、目標値により実効性を持たせるとともに社員の目標達成意欲を減退させないよう、目標値を過去 4 年間の平均値から更に 3%の改善を目指す 4.2 件/100 万労働時間として設定します。

3) 怪我発生件数

ジェットスターグループでは、怪我発生件数を安全に係わる指標として設定しております。

ジェットスター・ジャパンにおいては、就航当初より旅客の傷害発生件数 (First Aid を含む全ての傷害件数) をモニターしております。

2023 年度はヒヤリハットを含む怪我の発生率を TRIFR/LWCFR の先行指標と設定し、TRIFR/LWCFR に繋がる可能性のある怪我を減らすことを目的とします。2023 年度は 2022 年度に比べ運航便数および労働時間 (全体のアクティビティー) の増加を計画しているため、目標値は 2022 年度の 3 月時点の実績値を基に 182.48 と設定します。なお、本目標値については 2023 年度の実績の推移を基に再検討しながら調整するこ

ととします。

4) レポート提出率

ジェットスターグループでは、安全文化に係わる指標としてレポート提出率を設定します。

ジェットスター・ジャパンにおいては、この指標を就航当初より社内安全指標として設定しております。

2022 年度は目標値である 1.76 件/1,000 労働時間を満足出来ていない本部が多数ありました。2023 年度の目標設定にあたり、コロナ禍からの回復に伴い今年度に比べ運航便数および労働時間(全体のアクティビティ)の増加が計画されているものの、2022 年度に新たに設定された内部通報制度、部門独自の報告制度、Suggestion Box(提案箱)といった制度の追加設定により、従前より一本化されていた報告が分散され OSCAR 報告数が減少しました。このような状況下においても、各部による OSCAR 提出に対する啓発により、目標値の 9 割以上となる 1.64 件が報告されました。2023 年度は上記報告制度の追加を踏まえ、社員は内容に合わせ報告することが想定され、その結果 OSCAR 独自の報告数の減少が見込まれるものの、2022 年度の実績である 1.64 件/1,000 労働時間を最低維持することとします。

引き続き提出率を上げるために「報告したことにより懲罰を受けず、社員の学びに貢献する公正な文化の浸透度の向上」や「報告した結果、リスクが低減した様子を見える化」などの施策を講じ、更なる改善を進めていきます。加えて 2023 年度から本格運用する SPI(毎年 3%増を中期の目標とする)を活用し、本目標値を達成できるような数値の観点からも管理を行います。

5) 飛行データ解析プログラムにおける Hard Event 発生率

「飛行データ解析プログラムにおける Hard Event 発生率」は、運航に係わるリスクを見る指標です。Hard Event の件数を下げるとは運航におけるリスクの低減に繋がるため本目標を設定します。

2022 年度は運航便数が増加したにもかかわらず、外的要因である天候の影響も比較的少ない年度となりました。2022 年度の目標については達成できましたが、2023 年度については、天候やグループによる年度中の閾値変更、イベントの追加等不確定要素が多いこと、ならびに A321LR での運航数増加および国際線の再開に伴い発生するイベントの増加が想定されること等、引き続き慎重な運航を徹底していくため、2023 年の目標値は 2022 年度目標値を 3%向上する 10.13 件/1000 飛行回数と設定します。

6) 飛行データ解析プログラムにおける Hard Landing の Hard Event 発生率

Hard Landing は機体損傷及び乗客、乗員の怪我に繋がるリスクがあるため、Hard Event の件数を減少させることが運航の安全向上へとつながります。2022 年度より導入した A321LR が、ジェットスターグループ全体で Hard Landing が発生しやすい傾向にあることに鑑み、2023 年度は Hard Event のうち Hard Landing に特化したモニターを実施することとします。なお、2023 年度の目標値は、2022 年度に比べ運航便数および労働時間（全体のアクティビティー）の増加、ならびに A321LR での運航数増加を計画しているため、2023 年 3 月時点の実績値を基に 0.30 件/1000 飛行回数とします。

7) 運航阻害発生率

ジェットスター・ジャパンにおける機材品質を見る指標として、「運航阻害発生率」を継続して設定します。

2022 年度は目標を大きく達成しているものの、下記理由により 2023 年度においては 0.016 件/100 飛行回数を目標として設定します。

A321LR が 1 機増え、Fleet 全体の機齢は減少するものの、諸元増により機材稼働率が上がり、国際線の増便により便あたりの飛行時間が増加します。運航諸元の大幅増について、2022 年度(約 36,000FC)に当てはめると、2023 年度目標の「0.016」は「年間 5 件」(2~3 ヶ月に 1 件)相当となり、過去 3 年間の平均値 0.022 から約 28% 向上させ、目標達成に向け整備本部全体で議論を深め、全員で取り組んでいきます。

8) 旅客数不一致により運航した事態の発生率

旅客数不一致の状態では、Weight&Balance に影響する可能性があり安全上のリスクがあると同時に、保安上の観点においてもリスクが生じます。2022 年度において、いずれも Weight&Balance への影響は僅少でありましたが、航空局への自主報告をおこなった事象が 3 件発生したことから、2023 年度の遅行指標として新たに設定します。2023 年度の目標数値は、2022 年度の 3 月時点の実績値を基に 0.04/1000 飛行回数とします。

9) 改札業務におけるヒューマンエラー発生率

2022 年度の旅客数不一致事象においては、全て改札業務中に発生しています。改札業務中のエラーは旅客数不一致事象に繋がることから、旅客数不一致発生率の先行指標と

し、改札業務におけるヒューマンエラー及びヒヤリハットの発生をモニターすることとします。2023 年度の目標数値は、2022 年度の 3 月時点の実績値を基に 2.86/1000 飛行回数とします。

1 0) ULD 誤搭載により運航した事態の発生率

ULD を誤搭載した状態で運航することは、Weight&Balance に影響し安全上のリスクとなります。2022 年度においては、ULD 誤搭載に該当する事象の発生はなかったものの、A321LR 導入に伴い、A320 との搭載方法における差異が発生するため、ヒューマンエラー撲滅に向け遅行指標として新たに設定します。2023 年度の目標数値は、2022 年度の 3 月時点の実績値を基に 0.03/1000 飛行回数とします。

1 1) ULD 搭載業務中のヒューマンエラーの発生率

ULD 搭載業務中のヒューマンエラーの発生率を下げる事で ULD 誤搭載による運航リスクを低減させることが可能となります。そのため、ULD 誤搭載による運航の先行指標とし、ULD 搭載業務中のヒューマンエラー発生率をモニターすることとします。2023 年度の目標数値は、2022 年度の 3 月時点の実績値を基に 0.17/1000 飛行回数とします。

1 2) 旅客の怪我発生件数

ジェットスターグループでは、旅客の怪我発生件数を安全に係わる指標として設定しております。

ジェットスター・ジャパンにおいては、就航当初より旅客の傷害発生件数（First Aid を含む全ての傷害件数）をモニターしております。

2023 年度においても「旅客の怪我発生件数」として、出発ゲート通過から目的地にて PBB 又はステップを通過するまでに発生した乗客の怪我のうち、社員による目撃等から事象を知り、レポートにて報告された怪我の件数を計測し目標値を 0 件と設定します。

1 3) 駐機中の航空機の損傷

航空機への損傷は、航空機の耐空性や運航およびお客様の利便性への影響、また状況によっては従業員への大きな怪我に繋がる可能性があるため、2023 年度も安全指標として設定し、目標値は 0 件とします。

1 4) 完了期限を過ぎたレポートの割合

ジェットスターグループにおいては、安全文化を構成する要素の一つとして「報告する文化」の重要性を謳っています。上記レポートによる報告は重要であります。期限内に確実に報告されたレポートをクローズすることも重要であり、報告する文化の醸成、および報告制度の活性化を図るために安全指標として引き続き設定します。

全てのレポートについて期限内でのクローズを目指しますが、やむを得ない理由（システムやファイナンス上の理由または起票者との調整に時間を要するケース等）により遅延する可能性があることから、毎週完了期限の近いレポートに対し、回答者へのリマインドおよび密に確認し更なる改善に向け対応することで、期限内に完了出来ないレポートの割合を 2022 年度の実績値から 3%改善し、2023 年度の目標値を 0.82%と設定します。

以上