

安全報告書

2019 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

平素より、エアアジア・ジャパンをご愛顧頂きまして、厚く御礼申し上げます。

2020 年 1 月 1 日に前任者より経営を引き継ぎました、代表取締役の会田純と申します。
ここに「2019 年度エアアジア・ジャパン株式会社安全報告書」を作成いたしましたので是非とも
ご一読頂き、弊社の安全に対する取り組みについてご理解を賜りますようお願い申し上げます。

弊社は 2017 年 10 月の就航開始以来運航 3 年目に入りまして、就航地も千歳、台北、仙台から福岡へと拡大して行く計画を進めておりました。しかしながら、新型コロナウイルスの感染拡大防止のため 4 月上旬に発出されました緊急事態宣言を受けて、乗客の皆様と社員の安全と健康を最優先と考え、現在のところ全便を運休しておりますが、8 月の運航再開に向けて体制を整えております。

フライトの運休が続きましても、安全への取り組みに休む時間はありません。

弊社では『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ますよう、社員一人ひとりが課せられた責任を自覚し、常に安全確保の努力を重ねて参ります。

新型コロナウイルスの影響で、航空業界はこれまで直面した事のない深刻な危機に見舞われております。社会活動においても新しい様式が求められるように、我々は新しい空の旅を乗客の皆様にお届けしなければいけません。

もう一度原点に立ち戻り、安全で安心なフライトの構築に全身全霊で取り組んで参ることをお約束致します。

今後とも皆様のご愛顧と共に、より一層のご支援を賜りますよう宜しくお願い申し上げます。

2020 年 7 月

エアアジア・ジャパン株式会社
代表取締役 最高執行責任者
会田 純



< 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	---	9
3-3 内部安全監査	---	10
3-4 義務報告制度	---	10
3-5 自発報告制度	---	10
3-6 安全啓発セミナー発表会	---	11
4. 保有している機材および運航状況	---	11
4-1 保有している機材	---	11
4-2 運航状況	---	11
5. 安全上のトラブルなど	---	12
5-1 事故・重大インシデント	---	12
5-2 安全上のトラブル（法第 111 条の 4・義務報告）	---	12
5-3 イレギュラー運航	---	13
6. 輸送の安全を確保するために講じた措置	---	14
6-1 業務改善勧告（行政指導）	---	14
6-2 2019 年度の安全指標・目標値及び実績値	---	15
6-3 2020 年度の安全指標・目標値	---	16

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、それを役員及び社員が共有し、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継続的な改善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。そして、安全習慣を促進する組織風土を醸成するため必要なリソースを提供し、安全管理を支援します。

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:以下 SMS という）を遂行するための会社役員及び社員の責任と権限を以下の通り定めております。

(1)代表取締役 最高執行責任者（以下 COO）

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ます。

(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留まらず、様々な義務報告事項や緊急事態発生の際は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

運航部門の集合体であるオペレーション本部の統括責任者として、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)整備技術部長

整備部門の集合体である整備技術部の統括責任者として、整備技術部の SMS を主体的に牽引する役割を担います。

(6)生産部門の各組織長

各組織内に 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、安全品質連絡会議および安全推進委員会に上申します。

(7)安全推進担当者

運航部門、整備部門の各組織長が任命し、当該組織における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。安全推進担当者の指名・任命は、安全管理規程実施要領集『安全教育実施要領』に従って実施します。

(8)グループ長

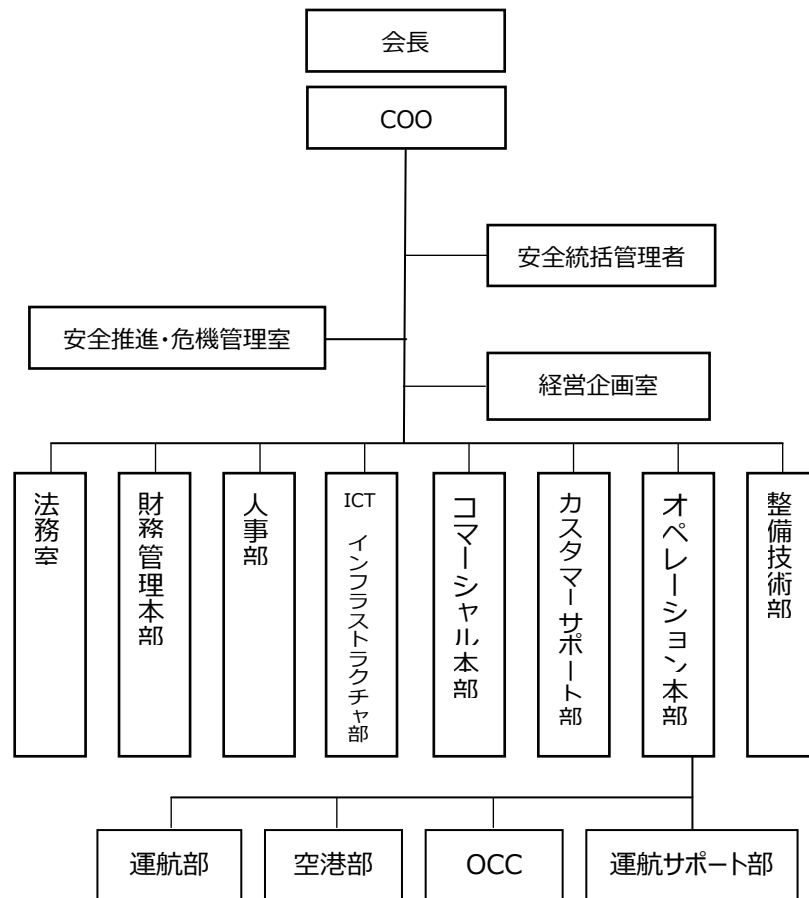
部下に対して、安全方針・安全目標、安全情報の周知および業務への具体的反映を周知徹底するとともに、業務の遂行を支援します。所掌業務が、法令・規程に基づいて確実に遂行されていることを監督すると同時に、法令・規程遵守のためのグループ内の職場環境を整備し、所掌業務に関わるハザードの報告奨励と動機づけを行います。

(9)一般社員

法令や会社規程を遵守し、担当する業務を確実に実施します。また、業務に関わる報告、ヒヤリハット報告、ハザードの報告、改善の提案又は実施を行います。

2-2 安全管理の組織体制

2-2-1 組織と人員 (2020.3.31 現在)

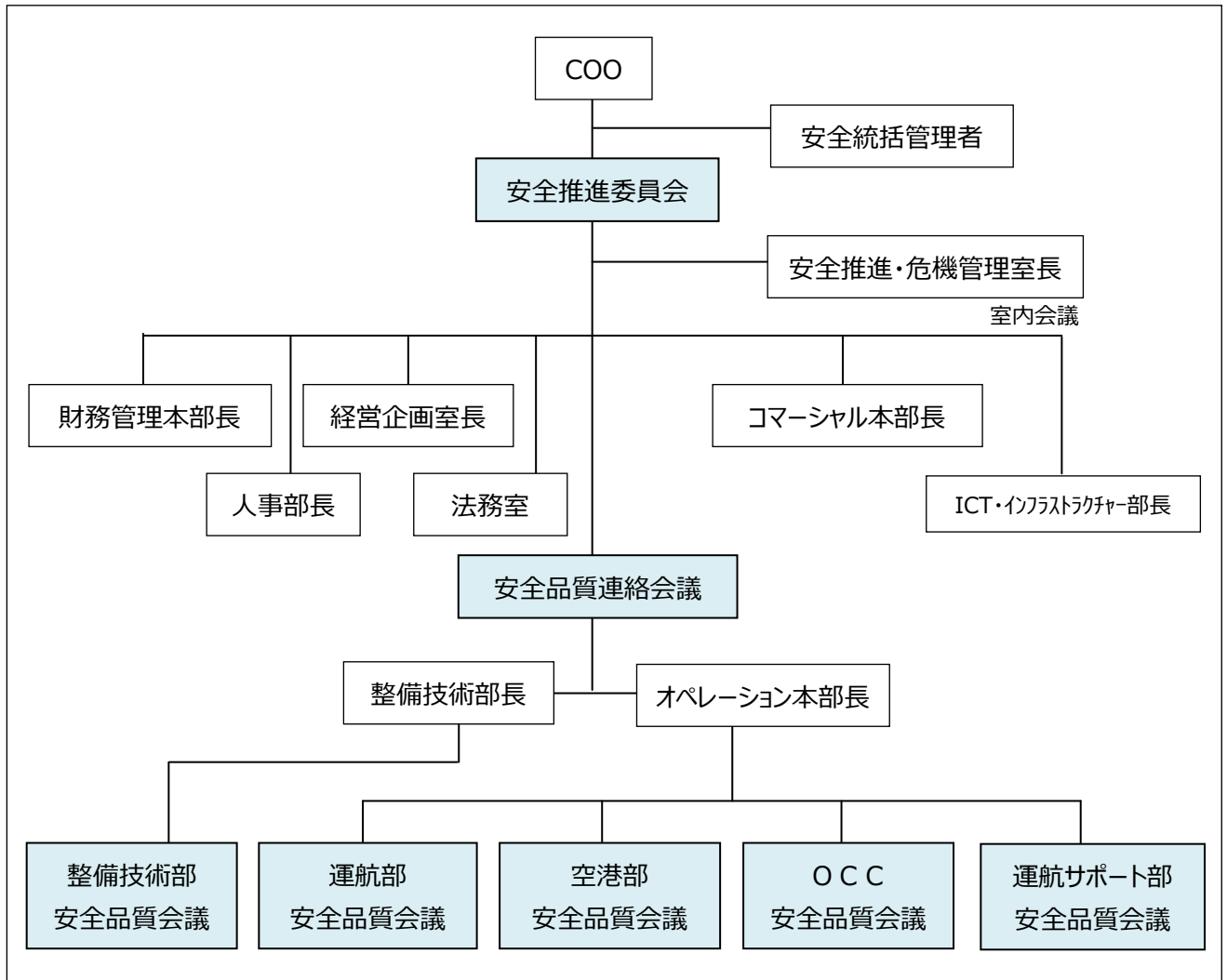


会長	COO	COO 付	安全統括 管理者	安全推進 危機管理室	経営 企画室	財務管理 本部	人事部	法務室
1	1	1	1	7	1	8	7	1
ICT インフラストラクチャ 部	コマースナル 本部	カスタマー サポート部	オペレーション本部					整備 技術部
4	17	3	オペレーション 本部長 他	運航部	運航 サポート部	空港部	OCC	
4	17	3	2	140	17	62	11	67

総数 351 名

運航乗務員	客室乗務員	整備従事者 (内、有資格整備士)	運航管理者
38	60	37 名 (20 名)	9

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すると共に、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。

(2)安全品質連絡会議

運航の安全に直結する安全品質は、運航部門及び整備部門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横断的に網羅して情報を共有し、生産本部全体で PDCA^(注)を回していく仕組みとして安全品質連絡会議を設定しています。

注：PDCA とは、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し行うことで、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

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SMS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) 役員及び社員対象の安全教育等

航空会社の役員及び社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

役員及び社員を対象に、SMSの基礎的知識やヒューマンファクター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役員及び社員を対象に、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、新入社員を対象に社員の安全意識の向上、コンプライアンス、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。

④ 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。

⑤ 安全推進担当者教育

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、任用教育と定期教育からなります。

⑥ アルコール教育

役員及び社員を対象に、アルコールの基礎知識の理解と習得をする教育です。入社時に実施するアルコール基礎教育と定期教育からなります。

⑦疲労リスク管理教育

運航乗務員、乗務管理、運航管理者、経営層、安全推進・危機管理室員担当者に対して、疲労リスクに対しての知識、認識を付与するための教育をいい、初期教育と定期教育からなります。

なお、2020 年度から客室乗務員も教育対象となります。

2)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。



3)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、役員及び社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・定時性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

(1) 運航乗務員

FLIGHT CREW QUALIFICATIONS MANUAL に基づき、運航乗務員及び同候補者の訓練・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（シミュレーター）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。



(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・手順に従って実施され、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の継続的な改善を図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、航空機の運航に安全上の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

運航の安全に関係す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を安全情報として自発的、且つ、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には、ヒヤリハット報告、ハザード情報、改善提案に区分しています。

3-6 安全啓発セミナー発表会

初めて各部署の安全活動を紹介する発表会を開催しました。社員自らが経験した事象や改善を図った事例を紹介し、社内で共有いたしました。



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 (2020.3.31)

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	3機	180席 /186席	2015年10月	3年2ヶ月	2,312時間	1,237回

4-2 運航状況 (2020.3.31)

路線	有償旅客キ〇	座席キ〇	実運航回数
中部国際空港 (名古屋) - 新千歳空港	311,988	411,085	2,071
中部国際空港 (名古屋) - 仙台国際空港	58,426	109,911	920
中部国際空港 (名古屋) - 台湾桃園国際空港	154,509	242,517	723

5. 安全上のトラブルなど

5-1 事故・重大インシデント

2019 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

5-2 安全上のトラブル（法第 111 条の 4・義務報告）

(1)2019 年 4 月 1 日から 2020 年 3 月 31 日までに発生した安全上のトラブルは、13 件でした。

項目	発生件数
① システムの不具合関連	5
② 整備作業の不具合関連	2
③ 運航乗務員の操作関連	1
④ TCAS（空中衝突防止装置関連）	1
⑤ W & B 不具合（重心位置関連）	1
⑥ 危険物輸送関連	3

(2) 項目ごとに対する対策実施状況

①システム不具合関連 計 5 件

- ・トイレに設置している煙探知機が作動し数秒で自動的に警報が消えました。不具合原因は、埃等により一時的に作動したものと考えられ、予防措置として数週間当該機のモニターを実施しました。
- ・出発前の準備中に客室右側後方の緊急用携行ライトに不具合を発見したため、当該ライトを交換しました。
- ・定時整備において客室内の非常誘導ライトのバッテリーを点検したところ不具合が確認され、当該箇所のバッテリーを交換しました。
- ・着陸装置を降ろしたところ正常に降りていないことの表示がされたため、一旦着陸を取り止め、上空にて対応。正常に戻ったことから通常に着陸しました。着陸装置の不具合はありませんでしたが、予防整備として原因と考えられる全ての部品交換を実施しました。
- ・更新耐空検査の飛行試験において、酸素マスクの作動点検時、一部のマスクが正常に落ちてこなかった不具合が発生したので、整備作業手順書に従って作業を行いました。

②整備作業の不具合関連 計 2 件

発電機内のオイルフィルター、燃料フィルターの交換に於いて、定められている期間内に交換するべきところを超過しました。いずれもコンピューターへの入力忘れなどヒューマンエラーが確認されたことから、個々の要因に対して適切な再発防止策を講じました。

③ 運航乗務員の操作関連 計 1 件

※PM と PF との間でフラップの操作指示と聞き間違い、誤ってフラップレバーの操作、直ぐに元の状態に戻しましたが、瞬間的にフラップ操作速度超過の可能性のある事態が発生しました。再発防止策として、事例紹介、フラップレバー操作に関する注意喚起を実施しました。

※PF : Pilot Flying の略で操縦担当者、RM : Pilot Monitoring の略で監視業務担当者

④ TCAS (空中衝突防止装置) 関連 計 1 件

新千歳空港で着陸を試みましたが、乱気流の中、着陸復行を実施、その際の上昇中に※TCAS が作動しました。管制指示に対して高度・速度・経路逸脱等もないため、出発機との接近率で作動したものと思われます。

※TCASとは、航空機衝突防止装置のことで、航空機から出る電波を利用して航空機同士が接近したり衝突の可能性のある場合パイロットに知らせる装置。

⑤ 重心位置関連 計 1 件

旅客システムのゾーン区分に不具合が発生した結果、誤った情報に基づく重心位置データで運航を行いました。操縦性等飛行に影響はありませんでしたが、旅客システムの修復を行いました。

⑥ 危険物輸送関連 計 3 件

飛行中に旅客が※クレベリンを所持していることを客室乗務員が発見し、到着地まで施錠保管しました。再発防止策としてカウンター並びにゲートへのポスターの掲示ならびにカウンター・ゲートにて旅客への声掛けを実施し、機内持ち込み出来ない旨の周知を徹底しました。

※クレベリンとは細菌やウイルスを除菌する薬品 (危険物)

5-3 イレギュラー運航

(1)2019年4月1日から2020年3月31日までに発生したイレギュラー運航は、4件でした。

発生日	便名	出発地	目的地	概要
2019.6.8	DJ004	新千歳空港	中部国際空港	滑走路へ移動中、運航乗務員が方向舵をコントロールするスイッチを作動させても正常な作動をしなかったため、スポットへ戻った。整備士により詳細点検を実施したが、既に正常な状態に戻っており、飛行に対する問題はなかった。
2019.6.29	DJ009	中部国際空港	新千歳空港	当該機のプッシュバック中、前輪タイヤ 左側に釘のような物が刺さっている旨の連絡が地上よりあったため、スポットへ戻った。
2019.10.1	DJ804	台湾桃園国際空港	中部国際空港	エンジンスタート中、No.1 エンジンの警報灯が点灯したため、スポットへ引き返した。
2020.3.29	DJ009	中部国際空港	新千歳空港	プッシュバック中、エンジンスタートにて昇降舵系統の不具合を示すメッセージが表示されたため、スポットへ引き返した。

【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 (P.11 航空事故・重大インシデントの項を参照) 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. 輸送の安全を確保するために講じた措置

6-1 業務改善勧告（行政指導）

2019年3月6日、運航乗務員の乗務前アルコール検査において、試験運用中の検知器でアルコールが検知、本運用中の検知器では検知されなかったため、当時の会社の業務連絡に定める手順に従って乗務した事案が発生しました。

2019年6月14日に業務改善勧告を受け、再発防止策を策定し、2020年3月末に是正措置が完了致しました。

- (1) 再発防止策として、役員含む全社員に対してアルコール知識教育や依存症対策について、外部講師として、愛知県知多保健所、刈谷病院の担当者を招き、講習会を開催しました。また、アルコールに係る知識向上、安全意識強化のために、アルコールに係る再教育を実施し、飲酒対策に関する体制強化を図りました。



- (2) アルコール検査・管理体制の強化

運航乗務員、客室乗務員、整備従事者、運航管理者の酒気帯びを防止するために、ストロー式アルコール検知器を導入し飛行前後、業務前のアルコール検査の徹底をしています。

更に、検査対象者に対してアルコール検知器を貸与し、出社前の段階での自主アルコール検査を行い、飲酒による不具合事象の発生防止に取り組んでいます。

6-2 2019年度の安全指標・目標値及び実績値

6-2-1 安全指標・目標値及び実績（2019年4月～2020年3月） 2020年3月31日

	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	ヒヤリハット報告から投稿した VOICES 件数	3件以上	3件
3	ヒューマンエラーに起因する事態報告（航空法 111 条の 4）の発生率	0.13%以内	0.11%
4	自発報告による報告数	30件	46件

6-2-2 安全指標・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については、2019年度は台北、仙台と就航地を拡大し運航便数も増えましたが、航空事故の発生、航空事故を誘発する重大インシデントの発生について目標を達成しました。
- (2) ヒヤリハット報告から投稿した VOICES 件数については、2019年度はヒヤリハット報告件数を増加させるように取り組んだ結果 VOICES への投稿ができ、目標件数を達成しました。
- (3) ヒューマンエラーに起因する事態報告（航空法 111 条の 4）の発生率について目標を達成しました。
- (4) 自発報告による報告数（30件）については、自発報告の意味・意義の理解を深めるため、各部署においてヒヤリハットの啓蒙活動を行った結果、前年度比較でも大幅に増加し目標を達成しました。

6-3 2020 年度の安全指標・目標値

6-3-1 安全指標・目標値（2020年4月 ～ 2021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 VOICES に投稿した件数	4 件以上
3	航空法 111 条の 4 に基づく安全上の支障を及ぼす事態の報告の内、 ヒューマンエラーに起因する事態報告の発生率	0.07% 以内
4	ヒヤリハット報告件数	50 件以上

6-3-2 2020 年度 安全指標・目標値の説明

(1) 事故・重大インシデントの発生数について

安全指標とした事故・重大インシデントの防止については、航空運送事業者として決して発生させてはならないことから、来年度においても航空機事故の発生ゼロ、更に航空事故を誘発する重大インシデントの発生についてもゼロを不変の目標として位置付け、この目標達成を目指すこととします。

(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 VOICES に投稿した件数については、航空運送事業者間での情報共有、その情報から安全を阻害する要因を特定し、改善提案をすることによって航空の安全に寄与する観点から運用されている VOICES の主旨に沿って積極的に取り組みます。更に、報告しやすさの検討、環境の見直しを図り積極的に投稿します。

(3) 航空法111条の4に基づく安全上の支障を及ぼす事態の報告の内、ヒューマンエラーに起因する事態報告の発生率については、新たに名古屋-福岡線の就航予定、来年度は今年度実績を基準として、目標を高め、更なる安全運航を確保する観点から積極的に取り組むこととします。

(4) 自発報告（ヒヤリハット報告）による報告件数については、更なるヒヤリハット報告促進の為、運用方法を改善し、積極的に取り組むこととします。