



JALグループ安全報告書

2022年度



日本航空株式会社
株式会社ジェイエア

日本トランスオーシャン航空株式会社

日本エアコミューター株式会社

琉球エアコミューター株式会社

株式会社北海道エアシステム

株式会社ZIPAIR Tokyo

スプリング・ジャパン株式会社



JAPAN AIRLINES

本報告書は、航空法第111条の6に基づき作成した、JALグループ航空会社8社としての報告書です

はじめに

平素よりJALグループの翼をご利用いただき、誠にありがとうございます。

2022年度は、コロナ禍の長期化と不安定な世界情勢の中でスタートいたしましたが、事業環境が目まぐるしく変化する中でも、社会経済や生活に必要な人流・商流・物流を維持するため、関係省庁や取引先様と連携し、一便一便の安全運航を着実に積み重ねてまいりました。一方で、世界的に旅客需要が急速に回復し、運航便数が増加する中で、航空業界全体の人財不足が顕在化し、安全を守る最後の砦である人財の重要性を改めて認識いたしました。

2023年度はコロナ禍という未曾有の危機により、一度は失われた価値あるものをもう一度取り戻す、「回復」と「復活」の一年とするために、安全・安心に万全を期してお客さまをお迎えする所存です。そのためには、現状に満足して歩みを止めることなく、常に新たなリスクへの感度を高めて改善を重ねていく必要があります。中期経営計画の達成に向けて、「デジタル技術と情報の活用」「安全人財の育成」「環境変化への対応」について、取り組みを進めてまいります。

安全はJALグループ存立の大前提であり、航空輸送をサステナブルなものにしていくためにも必要不可欠です。これまでに培ってきた揺るぎない安全文化を基盤として、全社員一丸となって確かな安全を守ってまいります。

2023年7月

日本航空株式会社
代表取締役社長
グループCEO

赤坂祐二

はじめに

1. 安全の基本方針	P.3	5. データ	P.44
		(1) JALグループ輸送実績	P.44
2. 2022年度の状況	P.4	(2) JALグループ保有機材	P.48
(1) 行政処分・行政指導	P.4		
(2) 航空事故・重大インシデント	P.4		
(3) イレギュラー運航	P.6		
(4) 安全上のトラブル	P.7		
3. 安全目標	P.11		
(1) 2022年度安全目標の達成状況	P.12		
(2) 2023年度安全目標	P.18		
4. 安全管理システム	P.19		
(1) 安全管理の方針	P.19		
①安全管理システムの運営方針	P.19		
②規程類の設定および管理	P.19		
(2) 安全管理の体制	P.20		
①安全管理の体制	P.20		
②社長	P.21		
③安全統括管理者	P.21		
④各グループ航空会社の安全管理体制	P.22		
⑤航空機の整備に関する業務の委託状況	P.31		
(3) 安全管理の実施	P.33		
①安全に係る情報の収集と周知	P.33		
②リスクマネジメント	P.34		
③災害に対する措置	P.35		
④内部監査	P.35		
⑤マネジメント・レビュー	P.35		
⑥変更管理	P.35		
⑦第三者による評価	P.36		
⑧教育・訓練と安全啓発	P.39		



JALグループ航空会社の名称および略称について

日本航空株式会社	: JAL
株式会社ジェイエア	: J-AIR
日本トランスオーシャン航空株式会社	: JTA
日本エアコミューター株式会社	: JAC
琉球エアコミューター株式会社	: RAC
株式会社北海道エアシステム	: HAC
株式会社ZIPAIR Tokyo	: ZIP
スプリング・ジャパン株式会社	: SJO

1. 安全の基本方針

JALグループは、企業理念のもと安全の基本方針として「安全憲章」を制定しています。この方針は、安全に関する経営トップのコミットメントとして航空法に基づき安全管理規程に定め、国土交通大臣に届出を行っています。

JALグループ全社員は、安全憲章を記した安全憲章カードを携行し、一人一人がこの憲章に則り、航空のプロフェッショナルとして日々の業務を遂行しています。



安全憲章

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す。

私たちは、安全のプロフェッショナルとしての使命と責任をしっかりと胸に刻み、知識、技術、能力の限りを尽くし、一便一便の安全を確実に実現していきます。

そのために、私たちは以下のとおり行動します。

- ・安全に懸念を感じた時は迷わず立ち止まります。
- ・規則を遵守し、基本に忠実に業務を遂行します。
- ・推測に頼らず、必ず確認します。
- ・情報は漏れなく速やかに共有し、安全の実現に活かします。
- ・問題を過小評価することなく、迅速かつ的確に対応します。

2. 2022年度の状況

(1) 行政処分・行政指導

JALグループにおいて、2022年度に受けた行政処分^{(*)1}、行政指導^{(*)2}はございませんでした。過去に受けた行政処分・行政指導への対応状況は、[JAL Web サイト](#)よりご確認ください。

^{(*)1}行政処分：国土交通省が輸送の安全を確保するために必要があると認めた時に事業者に対して実施するもので、航空法第112条（事業改善命令）、第113条の2第3項（業務の管理の受委託の許可取消しおよび受託した業務の管理の改善命令）および第119条（事業の停止および許可の取り消し）が該当します。

^{(*)2}行政指導：行政処分に至らない場合であっても、国土交通省が事業者に対して自らその事業を改善するように求めるもので、「業務改善勧告」や「嚴重注意」などが該当します。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
行政処分	1件	1件	0件	0件	0件
行政指導	3件	1件	0件	0件	0件

(2) 航空事故・重大インシデント

①航空事故・重大インシデント発生状況

2022年度は、航空事故^{(*)1}が3件発生、重大インシデント^{(*)2}は0件でした。直近5年間の推移を見ると航空事故は7件発生しており、このうち6件は航空機の揺れに起因するものです。こうした状況をふまえて、揺れを回避する工夫や、揺れによる負傷を防止する対策に重点を置いて取り組んでいます。詳細は11ページ以降の「3. 安全目標」をご確認ください。

^{(*)1}航空事故：航空機の運航によって発生した人の死傷（重傷以上）、航空機の墜落、衝突または火災、航行中の航空機の損傷（その修理が大修理に該当するもの）などの事態が該当し、国土交通省が認定します。

^{(*)2}重大インシデント：航空事故には至らないものの、事故が発生する恐れがあったと認められるもので、滑走路からの逸脱、非常脱出、機内における火災・煙の発生および気圧の異常な低下、異常な気象状態との遭遇などの事態が該当し、国土交通省が認定します。

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
航空事故	1(0.003)	1(0.003)	0(0.000)	2(0.008)	3(0.009)
重大インシデント	2(0.005)	3(0.008)	1(0.006)	1(0.004)	0(0.000)
年間総運航便数	364,234	356,437	181,794	241,006	344,452

() 内は1,000便あたりの発生件数

航空事故

日本トランスオーシャン航空036便の揺れによる客室乗務員の負傷

2022年10月3日、日本トランスオーシャン航空036便（那覇空港発 小松空港行）において、巡航中の突然の揺れにより、客室乗務員が右母趾種子骨^(*)を骨折し、同年10月7日に国土交通省航空局より航空事故に認定されました。なお、お客さまにお怪我はございませんでした。また、他の乗務員にも怪我はありませんでした。本件は、国土交通省運輸安全委員会にて原因究明などの調査が実施されています。

^(*)母趾種子骨（ぼししゅしこつ）：足親指の付け根

日本航空3760便の着陸時におけるお客さまの負傷

2022年11月7日、日本エアコミューターが運航する日本航空3760便（種子島空港発 鹿児島空港行）において、お客さまより着陸時に腰部を痛めたとのお申し出があり、後日「第2腰椎圧迫骨折」と診断されたことから同年11月18日に国土交通省航空局より航空事故に認定されました。なお、その他のお客さまにお怪我はございませんでした。また、乗務員にも怪我はありませんでした。

本件は、2023年3月30日に国土交通省運輸安全委員会により事故調査報告書が公表されました。報告書では「本事故は、同機が着陸した際、着席していた乗客1名が、接地に伴う衝撃により腰椎圧迫骨折の重傷を負ったものと考えられる。なお、乗客の負傷に、着陸時の気象、操縦操作、機体が関与した要因はなかったものと推定される。」と述べられています。

日本航空687便の揺れによるお客さまの負傷

2023年1月7日、日本航空687便（東京国際空港発 宮崎空港行）において、降下中の揺れにより、お客さまが肋骨を骨折し、同年1月23日に国土交通省航空局より航空事故に認定されました。なお、その他のお客さまにお怪我はございませんでした。また、乗務員にも怪我はありませんでした。

本件は、国土交通省運輸安全委員会にて原因究明などの調査が実施されています。

②過年度の航空事故・重大インシデントについて

以下の調査報告書が公表されました。

重大インシデント

日本航空904便の離陸後の引き返し

（発生日：2020年12月4日 調査報告書公表日：2022年8月25日）

航空事故・重大インシデントの詳細は、[JAL Web サイト](#)よりご確認ください。

(3) イレギュラー運航

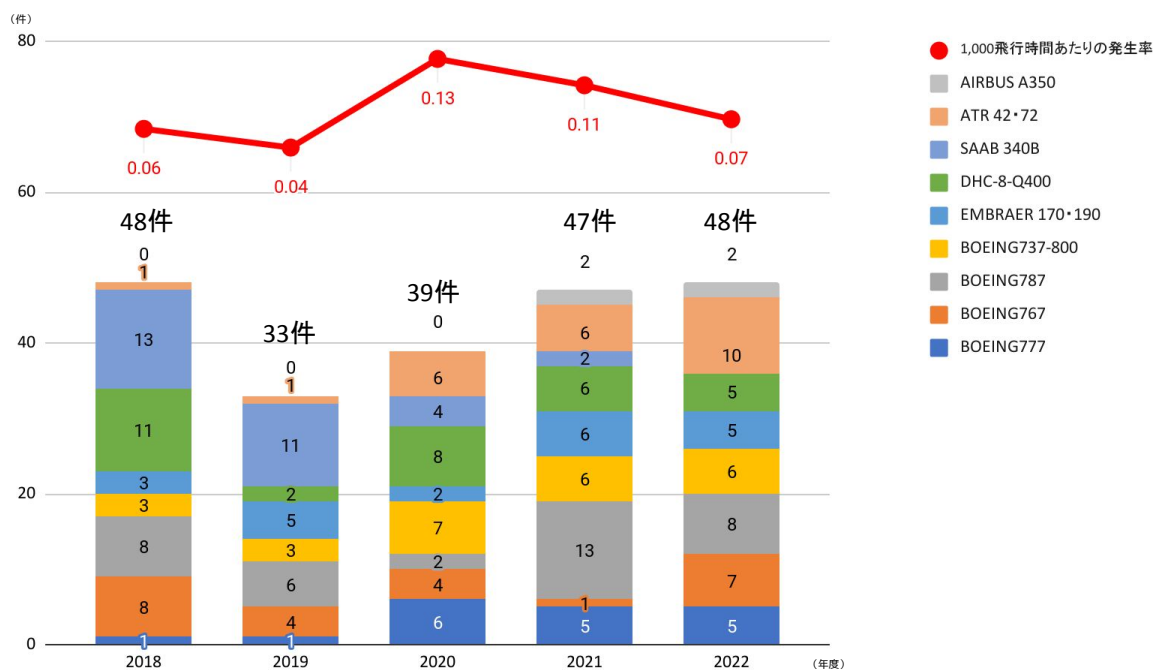
2022年度は、イレギュラー運航^(*)が48件発生しました。内訳は、出発空港への引き返しが37件、目的地の変更が7件、滑走路の閉鎖が2件、管制上の優先的取り扱いを要求した着陸が2件となっています。

イレギュラー運航は主に航空機の不具合が原因で発生しています。直近5年間の発生率の推移を見ると、コロナ禍により航空機の稼働が低下し、2020年度には上昇しましたが、その後、予測整備の強化などにより不具合の防止に取り組んだ結果、2021年度からは低下しています。

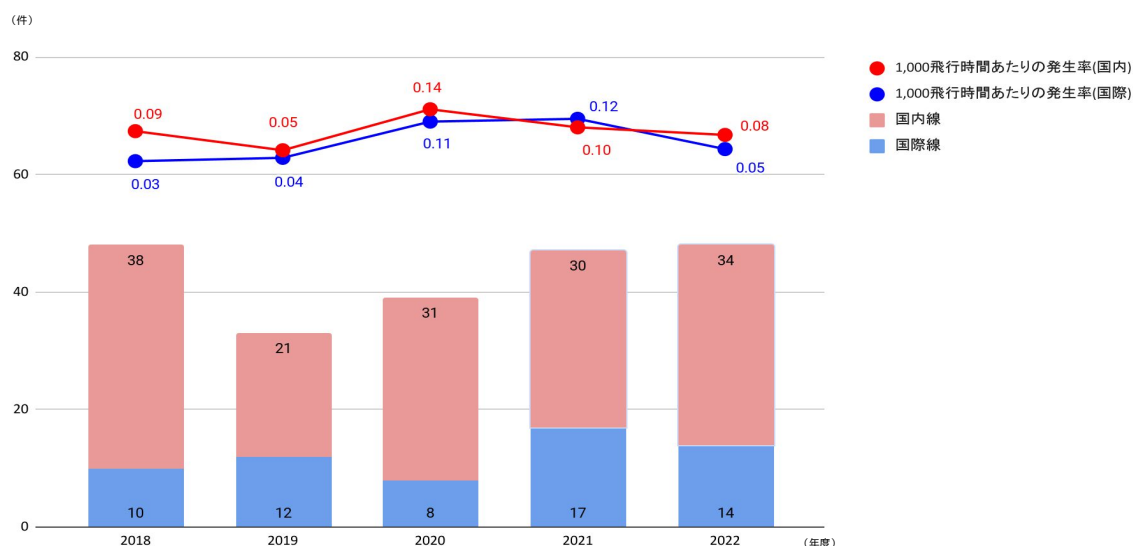
機種別では、BOEING767型機およびATR42・72型機で件数が増加しましたが、発生した事例ごとに迅速に原因究明を行い、対策を講じるとともに、過去の対策の有効性を再評価するなど、再発防止に努めています。

^(*)イレギュラー運航：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などに、運航乗務員がマニュアルに従って措置した上で、万全を期して引き返した結果、目的地などの予定が変更されるものです（鳥衝突、被雷等を除く）。一般的には、ただちに運航の安全に影響を及ぼすような事態ではありません。

■機種別発生状況



■国内線・国際線別発生状況



(4) 安全上のトラブル

①発生状況

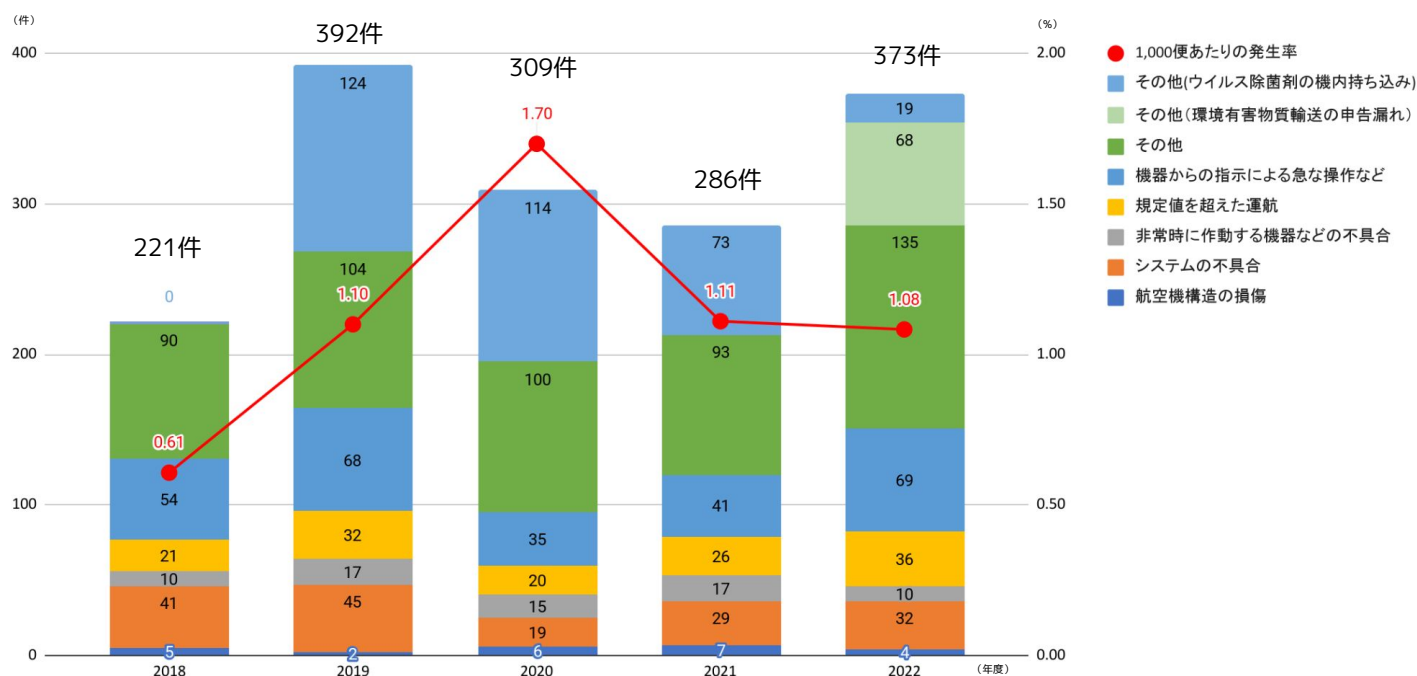
2022年度の安全上のトラブル^(*)の発生件数は、総数で373件となり、前年度から87件増加しました。主な理由は、危険物の輸送において、荷主からの環境有害物質輸送の申告が漏れていた事例について、過年度分を含めまとめて報告したことです。コロナ禍により2019年度から増加したウイルス除菌剤の持ち込みについては、お客さまへの周知を図った結果、2022年度は大幅に件数を削減することができ、発生率の低下にもつながりました。詳細については、9ページ以降の「③主な事例とその対策」をご覧ください。

^(*)安全上のトラブル：航空法第111条の4並びに航空法施行規則第221条の2第3号及び第4号に基づき、国土交通省に報告することが義務付けられたもの（この報告書では「安全上のトラブル」といいます）で、以下の事態が該当します。なお、航空法第76条第1項各号に掲げる事故及び航空法第76条の2に規定する事態（重大インシデント）は該当しません。一般的には、ただちに航空事故の発生につながるものではありません。

安全上のトラブルの分類と具体例：

- ・航空機構造の損傷
 - ・システムの不具合
 - ・非常時に作動する機器などの不具合
 - ・規定値を超えた運航
 - ・機器からの指示による急な操作等
 - ・その他
- 〔例〕 定例整備中に発見した構造上の不具合
 - 〔例〕 エンジントラブル、通信・電気系統のトラブル
 - 〔例〕 火災・煙の検知器の故障
 - 〔例〕 決められた限界速度の超過
 - 〔例〕 航空機衝突防止装置（TCAS）などの指示に基づく操作
 - 〔例〕 規程関係、航空機からの落下物、危険物の輸送

■安全上のトラブルの発生状況



【参考】ウイルス除菌剤の機内持ち込み事例を除いた安全のトラブルの発生率との比較（1,000便あたり）

	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
安全上のトラブルの発生率	0.61	1.10	1.70	1.11	1.08
ウイルス除菌剤の機内持ち込み事例 ^(*) を除いた安全上のトラブルの発生率	0.61	0.75	1.07	0.83	0.83

^(*)ウイルス除菌剤の機内持ち込みに関しては[JAL Webサイト](#)をご参照ください。

②内訳

		2022年度									2021年度
		JAL	J-AIR	JTA	JAC	RAC	HAC	ZIP	SJO	年度合計	合計
航空機の不具合	航空機構造の損傷	2	0	0	1	1	0	0	0	4	7
	受けた損傷（鳥衝突、被雷を除く）	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	大修理相当	2	0	0	1	1	0	0	0	4	6
	システムの不具合	11	1	14	4	1	0	1	0	32	29
	内訳										
	エンジン	6	0	3	1	0	0	0	0	10	6
	酸素供給	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	航法システム	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
	着陸装置	0	1	0	1	0	0	0	0	2	1
	燃料系統	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1
	その他	5	0	11	0	1	0	1	0	18	21
運航関連	非常時に作動する機器などの不具合	2	0	5	0	3	0	0	0	10	17
	規定値を超えた運航	25	5	0	1	1	0	1	3	36	26
	機器からの指示による急な操作など	50	8	5	1	1	0	1	3	69	41
	内訳										
	航空機衝突防止装置作動	42	8	3	1	0	0	1	1	56	32
その他	対地接近警報装置作動	6	0	2	0	1	0	0	2	11	6
	その他	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3
	その他	192	11	7	1	5	1	5	0	222	166
	内訳										
	運航規程関係	6	3	0	1	0	0	2	0	12	22
	整備規程関係	8	1	3	0	3	0	0	0	15	21
	落下物	3	0	0	0	0	0	0	0	3	1
	危険物関係(ウイルス除菌剤を除く)	153	4	3	0	2	1	1	0	164	47
その他	危険物関係(ウイルス除菌剤の機内持ち込み)	16	2	1	0	0	0	0	0	19	73
	その他	6	1	0	0	0	0	2	0	9	2
	合計	282	25	31	8	12	1	8	6	373	286

③主な事例とその対策

安全上のトラブルの主な事例は以下の通りです。
() 内は、2021年度の発生件数。

航空機の不具合

航空機の不具合に起因する安全上のトラブルの内訳は以下の通りです。
いずれも構造修理、部品交換、作動試験などの整備処置を実施するなどの対策を講じました。

【航空機構造の損傷】 計4件（7件）

事例	FY22	内訳	FY21
定例整備中に発見された構造部材の亀裂または腐食に伴う大修理	2件	DHC-8：1件、ATR：1件	2件
サーブスプリテン等に基づく点検により発見された亀裂または腐食に伴う大修理	2件	737：1件、767：1件	4件
運航整備中に発見された構造部材の損傷	0件		1件

【システムの不具合】 計32件（29件）

事例		FY22	内訳	FY21
エンジン	逆推力装置の不具合	5件	787：1件、767：1件、737：3件	2件
	鳥衝突	3件	A350：2件、787：1件	4件
	補助動力装置の不具合	1件	737：1件	0件
	燃料供給装置の不具合	1件	ATR：1件	0件
航法システム	飛行管理システム（FMS）の不具合	1件	ATR：1件	0件
着陸装置	着陸装置格納機構の不具合	2件	EMBRAER：1件、ATR：1件	1件
燃料系統	燃料量の表示不具合	1件	ATR：1件	1件
その他	ドア表示に関わる不具合	5件	737：5件	3件
	航空機衝突防止装置（TCAS） ^(*) に関わる不具合	4件	737：4件	6件
	フライトコントロールシステムに関わる不具合	3件	787：1件、737：2件	5件
	操縦室の窓に関わる不具合	3件	A350：1件、787：2件	1件
	与圧システムに関わる不具合	2件	787：1件、DHC-8：1件	3件
	機内アナウンスシステムに関わる不具合	1件	737：1件	3件

^(*)航空機同士が空中で衝突することを防止するために、周囲を飛行する航空機が定められた距離よりも接近してきたと判断した場合、運航乗務員に危険を知らせ、自動的に回避指示（RA）する装置です。JALグループでは全機にTCASを装備しています。

【非常時に作動する機器などの不具合】 計10件（17件）

事例	FY22	内訳	FY21
非常用装置に関わる不具合	6件	737：3件、767：1件、777：1件、DHC-8：1件	5件
非常用照明灯に関わる不具合	2件	DHC-8：2件	11件
緊急脱出信号発生装置に関わる不具合	2件	737：2件	1件

運航関連

運航関連の安全上のトラブルの内訳は以下の通りです。これらの事例に対しては、機体の再点検や事例の周知、注意喚起などの対策を講じました。

【規定値を超えた運航】 計36件（26件）

事例	FY22	FY21
運用限界等の超過	18件	14件
航空交通管制からの指示高度や経路逸脱	18件	12件

【機器からの指示による急な操作など】 計69件（41件）

事例	FY22	FY21
航空機衝突防止装置（TCAS）の回避指示(RA) ^{(*)1}	56件	32件
対地接近警報装置（GPWS）の作動 ^{(*)2}	11件	6件
その他の計器表示の異常による出発空港への引き返し等	2件	3件

^{(*)1}TCASは、管制指示に従った正常運航を行っている場合においても、他機との位置や速度の関係によって作動することがあります。これらは、機器の指示に従って運航乗務員による適切な操作が行われることで、安全上の問題が生じない設計となっており、いずれのケースでも、機器の指示に従った適切な操作が行われています。

^{(*)2}対地接近警報装置（GPWS）は、航空機が地面や海面に近づいた場合に警報を発する装置で、飛行経路と地形特性との関係によって作動することがあります。機器の指示に従って運航乗務員による適切な操作が行われることにより、安全上の問題は生じない設計となっています。JALグループでは、この装置をさらに発展させ、世界の大部分の地形や空港の位置と周辺の障害物を記憶したE-GPWS（Enhanced GPWS）を全機に装備しています。

その他の安全上のトラブル

危険物の輸送については、昨年度から63件増加しましたが、主な理由は過去に発生した環境有害物質輸送の申告漏れを事後に報告したことです。この事例に対してはお客様への注意喚起などの対策を行いました。整備および運航管理に関わる事案については、必要により機体の再点検を行うなど安全性の確認を行うとともに、事例の周知や注意喚起、マニュアルの見直しを行うなどの対策を講じました。

【その他】 計222件（166件）

事例	FY22	FY21
危険物の輸送 ^{(*)1}	183件	120件
整備に関わる事案 ^{(*)2}	15件	21件
運航管理に関わる事案 ^{(*)3}	12件	22件
化粧室内の煙検知器作動等	5件	0件
機内部品の外れ	3件	0件
機体部品の脱落	3件	1件
その他	1件	2件

^{(*)1} 危険物の輸送：リチウムイオン電池、冷却材、殺虫剤、ウイルス除去・除菌製品、環境有害物質など

^{(*)2} 整備に関わる事案：整備実施項目や整備点検間隔などに関わる不具合など整備管理に関わる事案など

^{(*)3} 運航管理に関わる事案：乗務員の勤務時間管理や訓練管理、飛行計画などの運航管理に関わる事案など

3. 安全目標

JALグループでは、2030年に向けたJALグループのあるべき姿「[JAL VISION2030](#)」の実現を目指しています。その実現に向けて「2021～2025年度JALグループ中期経営計画」を策定し、中期経営計画に基づき設定した安全目標の達成に向けて取り組んでいます。

目指す姿

**安全のリーディングカンパニーとして、
安全の層を厚くし、安全安心な社会を実現する**

数値目標

航空事故ゼロ・重大インシデントゼロ

行動目標

1. デジタル技術の活用および情報収集の拡充、分析の深化、対策の徹底に取り組む

不具合の再発を防止することに加えて、自社で経験のない不具合をも未然に防ぐために、社内外から多くの情報を集め、デジタル技術を活用し、不具合の芽となるリスクを確実に見出せる仕組みづくりに取り組みます。

[2022年度の取り組みは12ページへ](#)

2. 安全を大前提として考え行動する人財を育成する

安全を守るための仕組みを構築したとしても、私たちの意識や組織文化次第で仕組みが機能しなくなることがあります。高い安全意識を持つ人財を育成するとともに、こうした人財が安全を最優先に行動することができる組織文化の醸成に取り組めます。

[2022年度の取り組みは15ページへ](#)

3. 航空を取り巻くさまざまな環境変化に社内外と連携して備える

社内外と連携しながら、航空を取り巻くさまざまな環境変化に起因する不測の事態への備えや社会課題の解決に取り組めます。

[2022年度の取り組みは17ページへ](#)

(1) 2022年度安全目標の達成状況

数値目標の達成状況

重大インシデントは発生しませんでした。航空事故が3件発生し、目標を達成できませんでした。詳細は4ページの「(2) 航空事故・重大インシデント」をご覧ください。

行動目標の達成状況

「デジタル技術と情報の活用」、「安全人財の育成」、「環境変化への対応」の3つの行動目標の達成に向けて17の施策に取り組みました。取り組みの詳細については、以下をご覧ください。

1. デジタル技術の活用および情報収集の拡充、分析の深化、対策の徹底に取り組む

2022年度は、航空機から得られる情報に加え、気象情報や乗務員の疲労に関する情報や現場でのヒヤリハット情報、他社・他業界の情報など幅広い情報の収集に努めました。さらに、収集した情報をビッグデータ解析技術などのデジタル技術を活用して詳細に分析し、不安全事故の未然防止に向けて取り組みました。

01 飛行中の揺れ防止対策

〔背景〕

飛行中の揺れによる負傷を防止するためには、運航乗務員が最新の気象情報を入手し、揺れを回避することが重要です。

〔取り組み・成果〕

飛行中の揺れ回避のため、操縦室内でWi-Fiに接続できる環境を整えることで、気象情報をリアルタイムに入手する仕組みづくりを推進しました（一部機材を除く）。さらに、運航乗務員は入手した情報を速やかに客室乗務員に伝え、お客さまの着席やシートベルトの着用を確認するなど揺れに対する予防措置を行いました。

今後も飛行中の揺れによる負傷の低減に向けてさまざまな取り組みを進めていきます。



02 疲労リスクの管理

〔背景〕

運航・客室乗務員は、不規則な勤務形態や時差などの影響により、疲労を蓄積しやすい環境にあります。心身ともに健康な状態で業務に臨むことは安全運航に欠かすことができない重要な要素であり、JALグループでは乗務員の疲労に関わるリスクの管理に努めています。

〔取り組み・成果〕

運航・客室乗務員の疲労リスク管理のため、疲労情報を入手しリスクを管理する仕組みづくりを推進しました。乗務員から収集した疲労に関するレポートを会社ごとに管理するとともに、さまざまな指標を用いて分析し、その結果をもとに、乗務員のスケジュールを改善するなどのリスク低減を図りました。

今後は疲労評価用ソフトウエアの導入も検討しており、データに基づくリスク管理をさらに推進していきます。

03 航空機の不具合を予測し未然に防ぐ取り組み（予測整備）

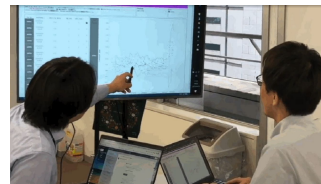
〔背景〕

航空機から得られるさまざまなデータを活用し、航空機の不具合を予測することで未然防止に取り組んでいます。

〔取り組み・成果〕

航空機から得られるさまざまなデータを、最新のビッグデータ解析技術やAIを活用して分析し、そこで得られた結果と整備士が持っている知見やノウハウをかけ合わせることで、予測精度の向上を図りました。

こうした取り組みの結果は、イレギュラー運航の発生率の低下などにも表れており、お客さまに安心してご搭乗いただけるよう、デジタル技術のさらなる活用を促進していきます。



04 航空機からの部品等の落下を防ぐ取り組み



〔背景〕

デジタル技術を活用して航空機からの部品等の落下（部品脱落）防止に取り組んでいます。

〔取り組み・成果〕

航空機からエンジンの内部に至るまで、さまざまなデータをデジタル技術を活用して詳細に分析し、落下防止のための部品補強などを行いました。さらに、機種毎に注意すべき箇所を写真で示したハザードマップを用いた点検などを実施しました。先に説明した予測整備と組み合わせて取り組んだ結果、部品脱落の総発生件数は減少しています^(*)。

引き続き、安全で安心な航空機を提供できるよう努めます。

(*)航空機から落下する部品等は、航空局の通達に基づき、大きさや重さに応じて三段階に分類しています。10ページの「その他の安全上のトラブル」に記載の「機体部品の脱落」は、一番大きな分類事例を集計したものです。

05 他社事例の活用

〔背景〕

航空技術の発展に伴い、世界的に航空機の故障やヒューマンエラーの発生が減少する中で、経験していない不具合の発生を未然に防止するため、他社で発生した不具合に関わる情報を積極的に収集し、自社の対策に活かしています。

〔取り組み・成果〕

自社で経験のない不具合を未然に防ぐため、他社の不具合情報を収集する仕組みづくりを推進しました。航空業界に限らず他業界で発生した重大事象の分析を開始するなど、取り組みの範囲を拡大し、収集・評価した安全情報を社内ポータルサイトに掲載するなど、グループ全体で活用しています。

06 内部監査の強化

〔背景〕

JALグループでは、従来より安全管理システムが法令や社内規定に適合していることを評価する適合性の確認に重点をおき、内部監査を行ってきました。



〔取り組み・成果〕

従来の監査に加え、将来的に安全管理システムを阻害する可能性のあるリスクを見出すことを目的とする有効性の確認にも力を入れて取り組みました。有効性の確認を通して、ヒヤリハット情報の活用方法の改善など、従来の監査では見出しえなかった課題の抽出につながりました。

内部監査の強化を図ることで、引き続き安全管理システムの継続的な改善に取り組みます。

07 安全情報の有効活用

〔背景〕

安全に係る情報を幅広く収集・可視化し、多角的に分析を行ったうえで、安全対策に活用することは、不安全事象の未然防止や、リスク管理において極めて有効な手段です。



〔取り組み・成果〕

現場の最前線から挙がる多数の気づきやヒヤリハット情報から予防対策につながる情報を抽出するために、情報処理技術を用いたツールを導入し、本格運用に向けて、検証を開始しました。また、安全活動の取り組み状況や、航空機の故障やヒューマンエラーの発生状況などを安全指標を用いて広範にモニターする体制を構築することで、安全の状況をタイムリーに把握する環境を整え、迅速な安全対策を実行することが可能になりました。

今後も、進化を続ける情報処理技術を積極的に活用し、リスク管理の強化を図ります。

08 ヒューマンエラー防止に向けた取り組み

〔背景〕

ヒューマンエラーの発生防止のためには、発生事象・要因に加えて、エラーを誘引する組織の特性や背後に潜む環境要因まで踏み込み、リスクを確実に見出すことが重要です。

〔取り組み・成果〕

ヒューマンエラー事例をデータベース化し、そのデータに基づく分析を開始しました。また、ヒューマンエラー分析手法（HFACS）をグループ全体に拡大する取り組みを推進し、J-AIRやSJOにおいて、分析手法に関わる教育を実施しました。さらに、ヒューマンエラー発生の背後にあるものを導き出すためには、調査スキルの向上が欠かせないため、実践型のインタビュー教育プログラムを構築し、トライアルを実施しました。

今後もこれらの取り組みを推進し、ヒューマンエラー対策の強化を図ります。

2. 安全を大前提として考え行動する人財を育成する

2022年度は、新たな教育の導入による意識啓発や人財交流などを通して高い安全意識を持つ人財の育成に取り組みました。また、安全を最優先に行動することができる組織文化の定着のために、集団規範の確立に努めるとともに、心身の健康にも着目した取り組みを実施しました。

09 安全に関わる教育の見直し

【背景】

安全を大前提として考え行動する人財を育成するためには、長期的かつ継続的に、成長段階に応じた教育を行っていくことが重要です。

【取り組み・成果】

新入社員・新任管理職を対象とする安全研修に加えて、入社10年目の職場のリーダー層に対する研修を新設しました。この研修では、運航・客室・整備・空港などの現場部門や間接部門の社員が一堂に会し、職場のリーダーとして必要とされる安全の知識を習得するとともに他部門の仲間との対話を通じて安全意識のさらなる向上を図りました。

研修を通して受講者は10年という節目に安全を守り抜く覚悟を新たにし、自分自身の安全に対する思いと向き合っています。受講した社員の声など、詳細は40ページの「JALグループ階層別安全研修」をご参照ください。



10 安全人財の育成に向けた取り組み



【背景】

2023年3月時点で123便事故後に入社した社員が約99%になりました。JALグループが過去に起こした事故を自分事として捉え、事故から時間が経っても安全に対する強い思いを持つ人財を継続的に育成していきます。

【取り組み・成果】

2021年度より整備や客室など現場の若手社員を安全推進本部に配置し、御巣鷹の尾根の整備や安全啓発センターの運営などの業務を担当することで過去の事故を深く学ぶ機会としています。2022年度には、育成の対象を本社部門にも拡大し、オペレーション本部の社員を新たに配置しました。

若手社員たちは安全推進本部在籍中に「私たちの世代が事故を語り継がねばならない」との意識を強く持つようになり、元の職場に復帰しています。このように、若手社員に安全推進本部の業務を経験する機会を継続的に設けることで安全人財の層を厚くすることに取り組んでいます。

11 継続的なキャンペーンや教育

〔背景〕

安全を大前提に考え行動する人財の育成と組織文化の定着に向けて、キャンペーンや教育を継続的に実施しています。

〔取り組み・成果〕

全社員を対象に、自らの業務と安全を結びつけるための教育を定期的に行いました。さらには、飲酒に対する厳しい集団規範を維持するために、節度ある適切な飲酒を実践するためのキャンペーンや教育を実施するとともに、定期航空協会と連携して講演会を開催しました。キャンペーンや教育を継続的に実施したことが奏功し、社内意識調査において飲酒に対する高い意識が維持されていることを確認しています。

意識の形骸化を防ぐために今後も取り組みを継続するとともに安全教育体系を再構築し、教育効果の向上に努めます。



12 パイロットサポートプログラムの構築

〔背景〕

安全を大前提に考え行動するには心身の健康が不可欠です。そのため、安心して相談できる組織文化の定着に取り組んでいます。



〔取り組み・成果〕

JALグループでは、不規則な勤務など特殊な環境で仕事をする運航乗務員の心身の健康をサポートするプログラムとして、プライバシー保護下で悩みや不安を打ち明けることのできるプログラム(JAL Peer Support Program)の運用を開始しました。これにより、運航乗務員が身体的、精神的に業務に適した状態で業務に臨むことができる体制の充実に図りました。

今後、グループ会社にも同様のサポートプログラムを展開します。

13 組織課題に対する取り組み

〔背景〕

不具合が発生した際、作業者のエラーのような直接的な要因だけでなく、背後にある要因（背後要因）も分析し、対策を講じてきました。エラーの背後には、職場風土や仕事に対するやりがいなどの背後要因が潜んでいることもあり、JALグループではさまざまな視点から分析を行っています。

〔取り組み・成果〕

コロナ禍や事業規模の拡大など、大きな環境変化が生じた2022年度は、組織体制や部門間連携など組織に着目し、背後要因の抽出に力を入れて取り組みました。その結果、人材育成の仕組みづくりや職場環境の整備を組織が抱える課題（組織課題）として見出しました。

見出した課題の解決を2023年度の安全目標に掲げ、グループ全体で取り組みます。（2023年度の安全目標については、18ページをご参照ください。）

3. 航空を取り巻くさまざまな環境変化に社内外と連携して備える

2022年度は、多様化するテロや激甚化する災害などのさまざまな環境変化に対して、不測の事態を想定して備えました。また、社会課題の解決のための新たなインフラとして期待されるエアモビリティについては、航空で培った知識やノウハウを活かして、安全を管理する体制づくりに取り組みました。

14 高度な保安検査機器の導入

〔背景〕

JALグループでは、最新の技術を活用して多様化するテロへの対策を強化しています。

〔取り組み・成果〕

従来の装置よりも高い検知能力を持つCT（Computed Tomography）型検査装置を実装する検査機器の導入を進めました。撮影画像を立体的に生成することができるCT装置を導入することで所持品検査の精度の向上を図り、テロのリスクを低減しました。

15 保安リスク低減のための活動の推進

〔背景〕

不安定な世界情勢など時々刻々と変化する環境下において、保安に関わるリスクを低減するためには社内だけでなく社外からも積極的な情報収集が肝要です。

〔取り組み・成果〕

保安情報専門会社との連携に加え、国内・海外他社の保安担当者と保安リスクについて随時意見交換を実施するなど、国内外の保安リスクに関する最新の情報をタイムリーに収集し、リスクの認知・低減を図る体制を整えました。

16 エアモビリティを安全に運航する体制づくり

〔背景〕

ドローンや空飛ぶクルマは、さまざまな社会課題の解決と経済成長を両立する新しいインフラとして大きな期待が寄せられています。JALグループはこれまでの安全管理の知識と経験を活かし、エアモビリティ特有の課題に対応した安全管理体制の構築に取り組んでいます。



〔取り組み・成果〕

遠隔目視外飛行による長期間の貨物輸送実証飛行を行い、ドローンを安全かつ効率的に運航する体制の検証を行いました。

引き続き実証飛行を積み重ね、得られたデータから、飛行方法や保守点検、非常時の対策などを確立し、エアモビリティの安全性向上を図ります。

17 災害対策

〔背景〕

近年、地震や豪雨など自然災害が激甚化しています。不測の事態が起きた際にも、公共交通機関として、運航機能を早期に復旧することが重要です。

〔取り組み・成果〕

自然災害への対策として、災害対策規程に基づき、有事の際の連絡系統を確認するなど、確実に事業継続するための計画を策定し、実効性の検証のために地震発生など実際の災害を想定した模擬演習を実施しました。

(2) 2023年度安全目標

引き続き、数値目標「航空事故・重大インシデントゼロ」および以下3つの行動目標を設定し、達成に向けて取り組みます。中期経営計画を推進する中で見出した課題への対策を追加し、19の施策に取り組むことで行動目標の達成を目指します。

1. デジタル技術の活用および情報収集の拡充、分析の深化、対策の徹底に取り組む

- | | |
|-------------------------------|------------------------|
| 01 飛行中の揺れ防止対策 | 02 疲労リスクの管理 |
| 03 航空機の不具合を予測し未然に防ぐ取り組み（予測整備） | 04 航空機からの部品等の落下を防ぐ取り組み |
| 05 他社事例の活用 | 06 内部監査の強化 |
| 07 安全情報の有効活用 | 08 ヒューマンエラー防止に向けた取り組み |



部品等の落下防止に向けたエンジン内部部品の検査

2. 安全を大前提として考え行動する人財を育成する

- | | |
|------------------|-----------------------|
| 09 安全に関わる教育の見直し | 10 安全人財の育成に向けた取り組み |
| 11 継続的なキャンペーンや教育 | 12 パイロットサポートプログラムの構築 |
| 13 組織課題に対する取り組み | 14 専門人財を持続的に育成する体制づくり |



運航乗務員がプライバシー保護下で相談できる仕組み「JAL Peer Support Program」

追加

3. 航空を取り巻くさまざまな環境変化に社内外と連携して備える

- | | |
|---------------------------|---------------------|
| 15 高度な保安検査機器の導入 | 16 保安リスク低減のための活動の推進 |
| 17 エアモビリティを安全に運航する体制づくり | 18 災害対策 |
| 19 接客に携わる社員が安全に専念できる環境の整備 | |



高度な保安検査設備「JAL SMART SECURITY」

追加

4. 安全管理システム

(1) 安全管理の方針

JALグループは、企業理念のもと安全の基本方針として「安全憲章」を制定するとともに、その方針を安全管理規程に定めています。

経営トップから第一線の社員までの一人一人は、この憲章に則り、安全管理の考え方と方針を正しく理解し、日々の業務を遂行しています。

①安全管理システムの運営方針

安全管理システムは、「安全の方針と目標」、「安全に係るリスクの管理」、「安全の保証」および「更なる安全性の向上のための取り組み」の4つの柱から成り立っています。JALグループでは、経営が安全方針を表明し、各社にて周知するとともに、当年度の安全目標を設定し、経営を含むJALグループ全社員が一体となって安全管理システムに基づき業務を遂行することによって航空の安全の維持、向上を図っています。

さらに、高い安全水準を確保するために、経営、各部門、安全推進本部において安全に関するPDCAサイクルを確実に回し、それらを有機的に結びつけることで安全管理システムを機能させ、継続した改善を行っています。

経営

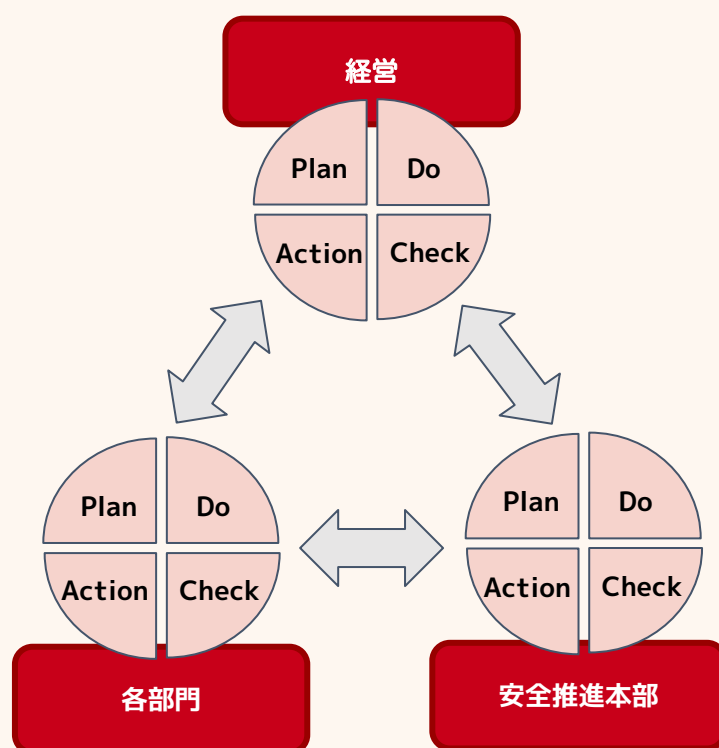
グループ安全対策会議において、安全管理の方針を策定し、安全目標の達成状況、安全監査の結果、安全施策の進捗状況、重大な事故・トラブルの発生状況および予防・再発防止処置の状況などの報告を受け、経営として必要な対応を決定し、実行を指示することで安全管理システムを運営しています。

各部門

部門レベルで安全管理システムの運営を推進し、運営、改善状況を経営および安全推進本部へ報告しています。PDCAサイクルを回した結果や、経営、安全推進本部からの指示を受け、改善につなげています。

安全推進本部

全グループレベルで安全管理システムの運営を推進しています。その結果や、経営からの指示、各部門からの報告を受け、改善につなげています。また、安全管理システムの運営、改善状況を経営へ報告する他、各部門の課題を抽出し、改善を指示しています。



②規程類の設定および管理

JALグループでは、関係法令等、国際基準の定めに従って、安全に係る規程および業務基準・手順等を定めて文書化しています。また、それらに関係する社員に確実に周知する体制を整備しています。

(2) 安全管理の体制

①安全管理の体制

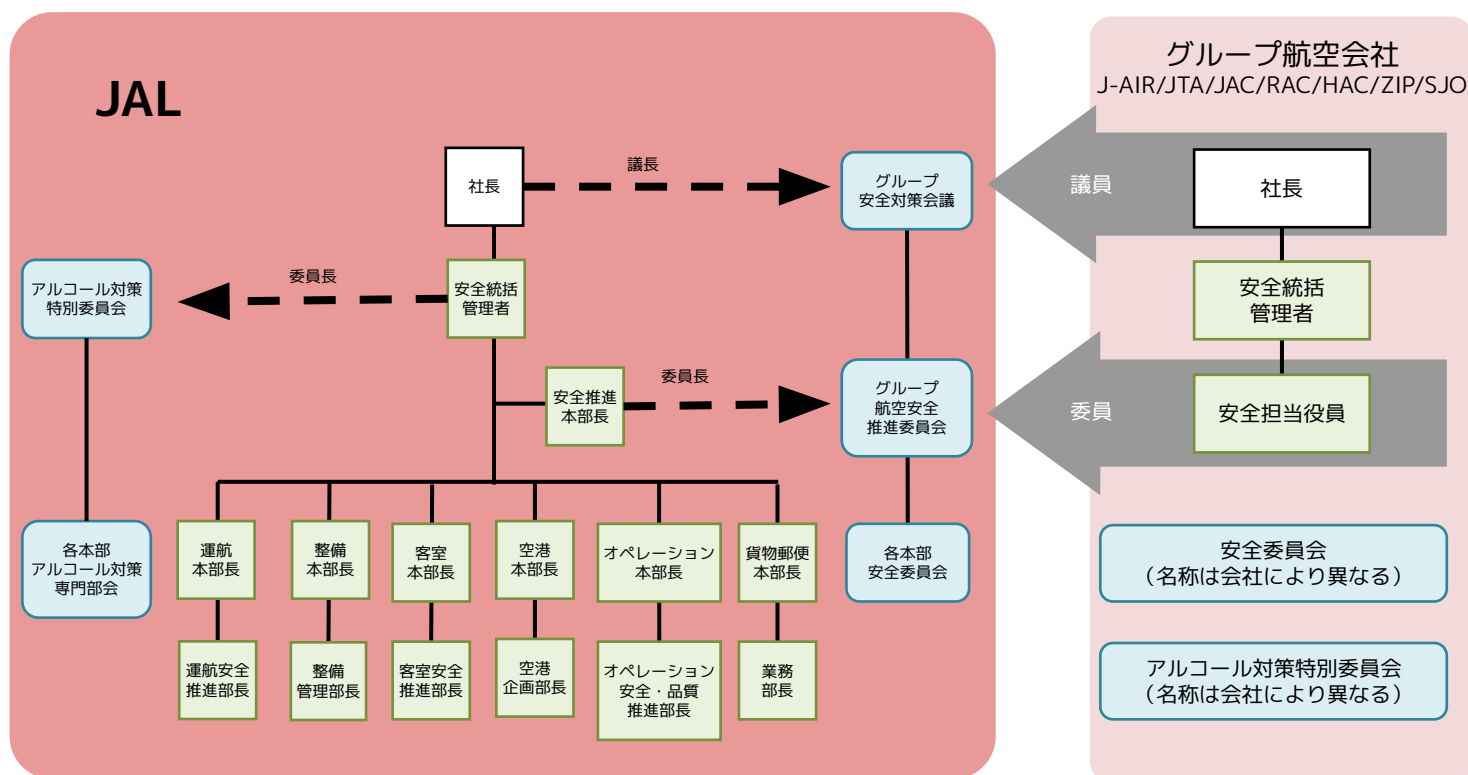
JALグループ全体で均質かつ高い安全レベルを維持するため、日本航空を含む各グループ航空会社は、グループ安全対策会議で確認された共通の方針のもと、安全管理を行っています。

また、グループ安全対策会議の下部会議体として、グループ航空安全推進委員会を設置し、各本部間および各グループ航空会社間の安全に係る連携の維持・強化を図っています。

各会議体については、22ページ以降の「④各グループ航空会社の安全管理体制」を参照ください。



グループ安全対策会議



安全管理に係る体制図

②社長

安全管理システムを遂行するにあたり、安全に係る最終責任は各社社長が有しています。各社社長は、安全方針を表明し、社内へ浸透させるとともに、安全管理システムが有効に機能するために必要な資源の確保などを行っています。

③安全統括管理者

航空法第103条の2に基づき、各グループ航空会社は「安全統括管理者」を選任しています。安全統括管理者は、安全管理体制を統括的に管理する責任と権限を有し、安全施策や安全投資などの重要な経営上の意思決定への関与や、安全に関する重要事項の社長への報告を行っています。安全統括管理者は各社社長により選任されています。

各グループ航空会社の安全統括管理者は以下のとおりです。

(2022年4月1日～2023年3月31日)

会社名	安全統括管理者	任期
日本航空	代表取締役社長 グループCEO 赤坂 祐二	
ジェイ・エア	常務取締役 黒野 浩太郎	2020年04月01日～2023年03月31日
日本トランスオーシャン航空	取締役常務執行役員 大城 善信	
日本エアコミューター	取締役 富田 史宣	
琉球エアコミューター	常務取締役 小室 宗誠	2019年4月1日～2022年6月16日
	取締役 香野 俊之	2022年6月17日～
北海道エアシステム	執行役員 吉田 聡	2022年4月1日～2022年5月31日
	執行役員 齊藤 一之	2022年6月1日～
ZIPAIR Tokyo	取締役 吉澤 賢一	
スプリング・ジャパン	取締役副社長 進 俊則	2019年9月1日～2022年6月30日
	取締役 上谷 宏	2022年7月1日～

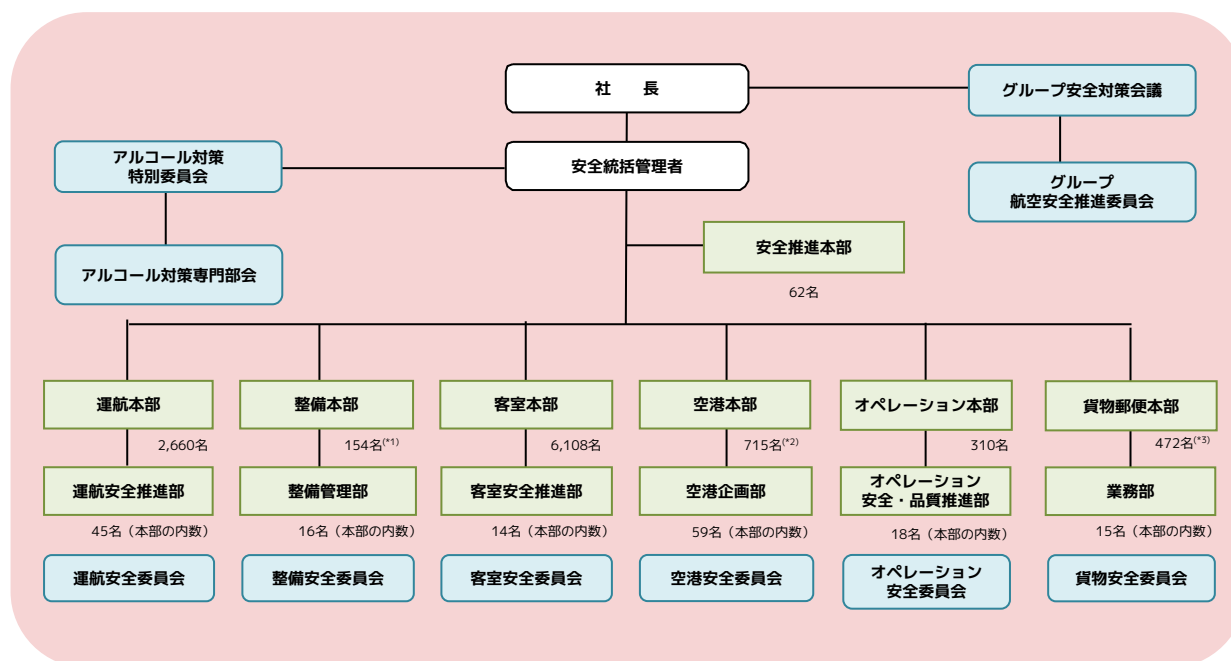
④各グループ航空会社の安全管理体制

(組織・人員数は2023年3月31日時点 ただし休職者は除く)



a. 日本航空

(a) 安全管理の体制



(*1)整備部門は、JALエンジニアリングに在籍する社員を含めて4,278名となります。

(「航空機の整備に関する業務の委託状況」については31～32ページをご参照ください)

(*2)空港部門は、JALスカイならびにJALグランドサービスなどのグループ会社11社に在籍する社員を含めて9,113名となります。

(*3)貨物郵便部門は、JALカーゴサービスなどのグループ会社5社に在籍する社員を含めて1,437名となります。

(b) 運航乗務員、整備士、有資格整備士、客室乗務員、運航管理者の数

	人数	主な所属先	備考
運航乗務員	2,334名	運航本部	
整備士	119名 ^(*4)	整備本部	うち、有資格整備士 ^(*5) は100名
客室乗務員	6,120名	客室本部	
運航管理者	82名 ^(*6)	オペレーション本部	

(*4)整備従事者は、JALエンジニアリングに在籍する社員を含めて2,999名、うち有資格整備士は1,748名となります。

(*5)整備士の資格とは、国家資格としての「一等航空整備士」、「一等航空運航整備士」、「航空工場整備士」を指します。

(*6)運航管理者は、JALスカイなどに在籍する社員を含めて82名となります。

(c) 安全管理の組織

安全推進本部

日本航空とJALグループ全体の安全性向上のための統括責任を担います。

運航・整備・客室・空港・オペレーション・貨物郵便 各本部

運航に必要なそれぞれの機能を担当する各生産本部の長は、各生産本部内の安全に関わる委員会の委員長を務め、指揮下の安全に関わる業務についての総合的判断、および決定を行うとともに、社長ならびに安全統括管理者への報告を行います。

総務本部

総務本部では発災時の被害軽減・拡大防止、業務活動の維持や早期回復を図ることを目的として自然災害への対応を災害対策規程に定めています。火災・爆発、風水害、雪害等の自然災害、地震および地震に伴い発生する津波、噴火、その他の異常な現象などの災害について、社員、旅客、訪問者ならびに役員の安全、およびJALグループが管理する資産の保全のために、災害に対する防災および発生時の対応を定めることで、安全性向上につなげています。

(d) 安全に関わる会議体

JALグループでは、日常運航の実態を把握し、発生した事象の情報に基づいて、各機能・組織が連携して必要な改善を行うため、安全に関わる各種会議体を設置しています。

グループ安全対策会議

グループの理念・方針に基づき、グループ全体の航空安全を確保し、安全管理を推進することを目的として、日本航空社長（議長）、安全統括管理者、議長が指名する役員と、グループ航空会社社長で構成される会議体です。

グループ航空安全推進委員会

グループ安全対策会議の下部会議体として、各本部間およびグループ航空会社間の安全に係る連携の維持・強化を図ることでグループ全体の航空運送における安全性を向上させることを目的として、日本航空安全推進本部長（委員長）、委員長が指名する日本航空の安全管理担当部門長、および各グループ航空会社の安全統括管理者または安全担当役員をもって構成される会議体です。

アルコール対策特別委員会

運航乗務員および客室乗務員、整備従事者、運航管理者、空港内運転者に係るアルコールリスクの全社的な管理を目的として、日本航空安全統括管理者（委員長）、日本航空安全推進本部長、および運航・客室・整備・空港・オペレーション・貨物郵便本部長等で構成される会議体です。

アルコール対策専門部会

アルコール対策特別委員会の下部会議体として、運航・客室・整備・空港・オペレーション・貨物郵便本部における情報収集と分析、対策の実行と実施状況の監視等を目的として、各本部長が部会長を務め本部内の安全管理担当部門および関係部門、安全推進本部で構成される会議体です。

生産本部内の安全に関わる会議体

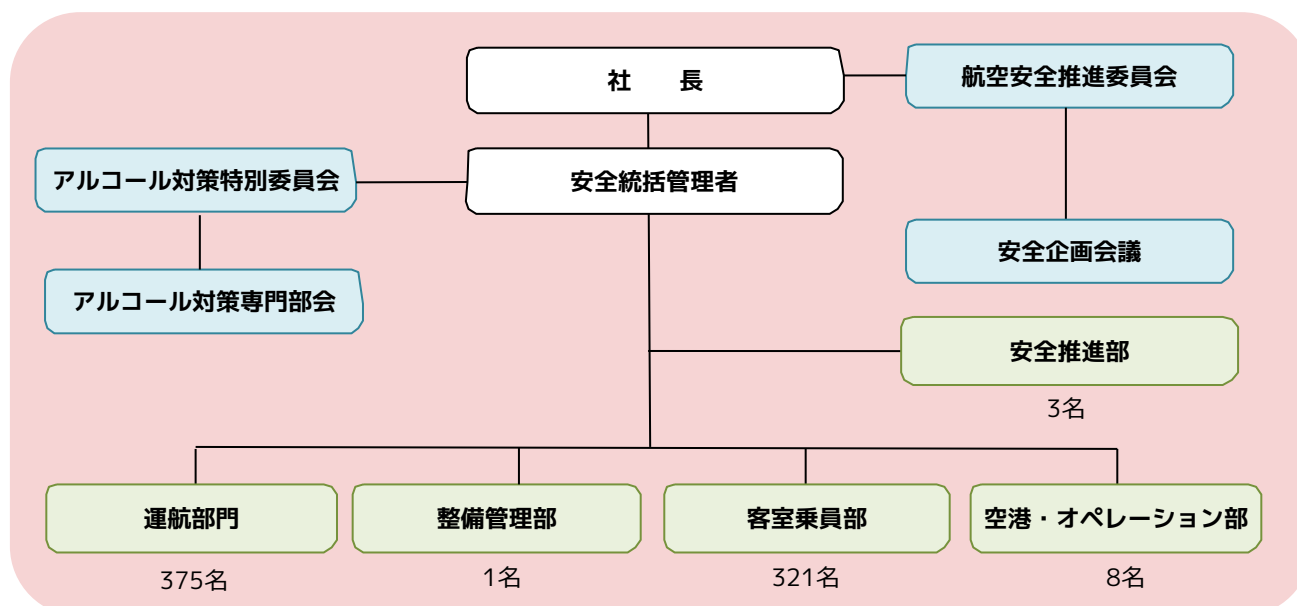
（運航安全委員会・整備安全委員会・客室安全委員会・空港安全委員会・オペレーション安全委員会・貨物安全委員会）
安全に関わる生産本部内の連携強化を図るとともに、生産本部内の安全に関わる方針の決定などを行うために設置しています。



b. ジェイ・エア



(a) 安全管理の体制



(b) 運航乗務員、整備士、有資格整備士、客室乗務員、運航管理者の数

	人数	主な所属先	備考
運航乗務員	333名	ERJ運航乗員部	
客室乗務員	318名	客室乗員部	
運航管理者	42名	空港・オペレーション部	日本航空と共用

(*)2016年4月より、整備業務の管理をJALエンジニアリングに委託しています。

(c) 安全管理の組織

安全推進部が全社的な安全管理を担当します。

(d) 安全に関わる会議体

航空安全推進委員会

社長が委員長を務め、安全統括管理者、常勤役員、安全管理に関わる部門長をメンバーとして、航空安全に関わる全社的な企画の立案、総合調整、勧告・助言を行っています。

また、社長や安全担当者は、日本航空の安全に関わる会議体に参加し、緊密な連携と情報共有を図るとともに、入手した情報などを社内に周知します。

安全企画会議

航空安全推進委員会の下部機関として、各部門社員で構成され、部門間の連携により安全性向上のために必要な施策の検討・調整を行い、安全施策の推進を図ることを目的としています。

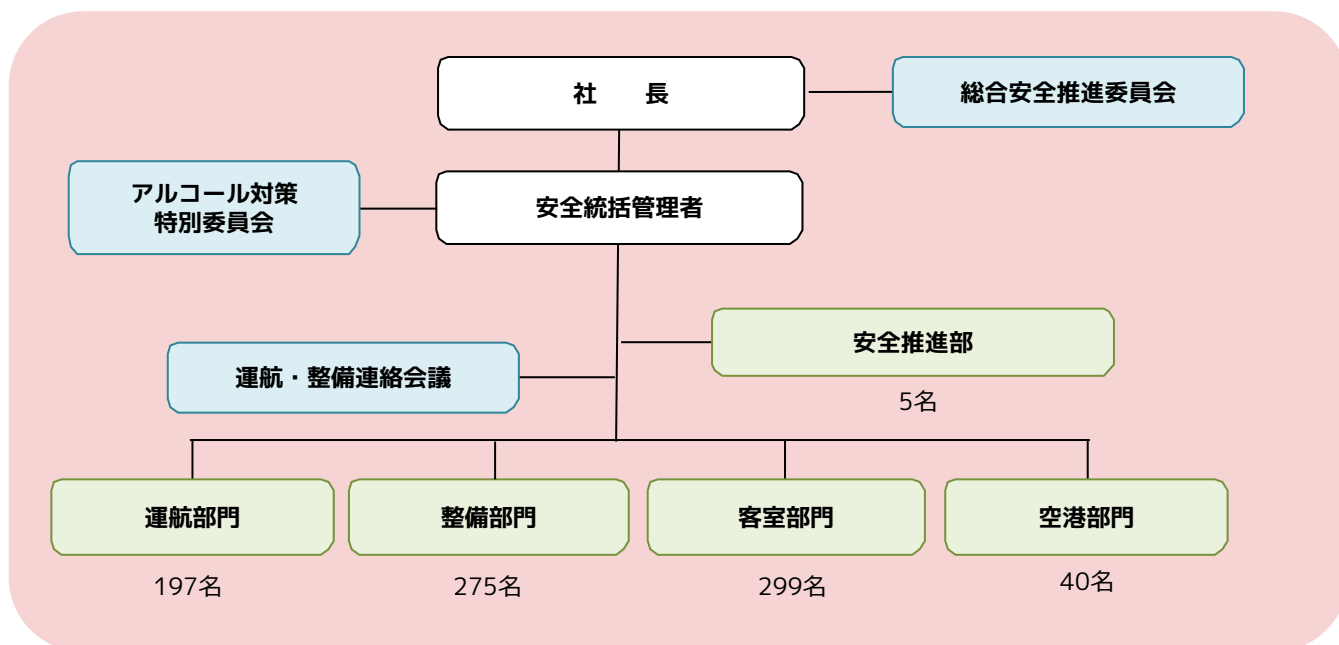
アルコール対策特別委員会

飲酒対策の抜本的な再構築の一環として、未然防止を体系的かつ組織的に推進するため、安全統括管理者の責任と権限のもとで運営しています。

c. 日本トランスオーシャン航空



(a) 安全管理の体制



(b) 運航乗務員、整備士、有資格整備士、客室乗務員、運航管理者の数

	人数	主な所属先	備考
運航乗務員	158名	運航部門	
整備士	180名	整備部門	うち、有資格整備士は113名
客室乗務員	286名	客室部門	
運航管理者	21名	空港部門	オペレーションコントロール部

(c) 安全管理の組織

安全推進部が全社的な安全管理を担当します。

(d) 安全に関わる会議体

総合安全推進委員会

社長が委員長を務め、安全統括管理者、常勤役員、航空安全に直接関わる部長、および琉球エアーコミューター社長などをメンバーとして、航空機の安全運航に関連するすべての事項、航空保安に関する事項などについて全社的な観点から企画・立案、総合調整、助言、または必要により勧告を行い、全社的な総合安全対策を促進するために設置しています。

また、社長や安全担当者は、日本航空の安全に関わる会議体に参加し、緊密な連携と情報共有を図るとともに、入手した情報などを社内に周知します。

運航・整備連絡会議

社長が指名する役員を議長とし、運航、整備などの安全に関わる組織の担当役員、および部長をメンバーとして、運航部門と整備部門が定期的に情報共有と意思疎通を図り、相互理解の推進と連携強化により、安全運航に寄与するために設置しています。

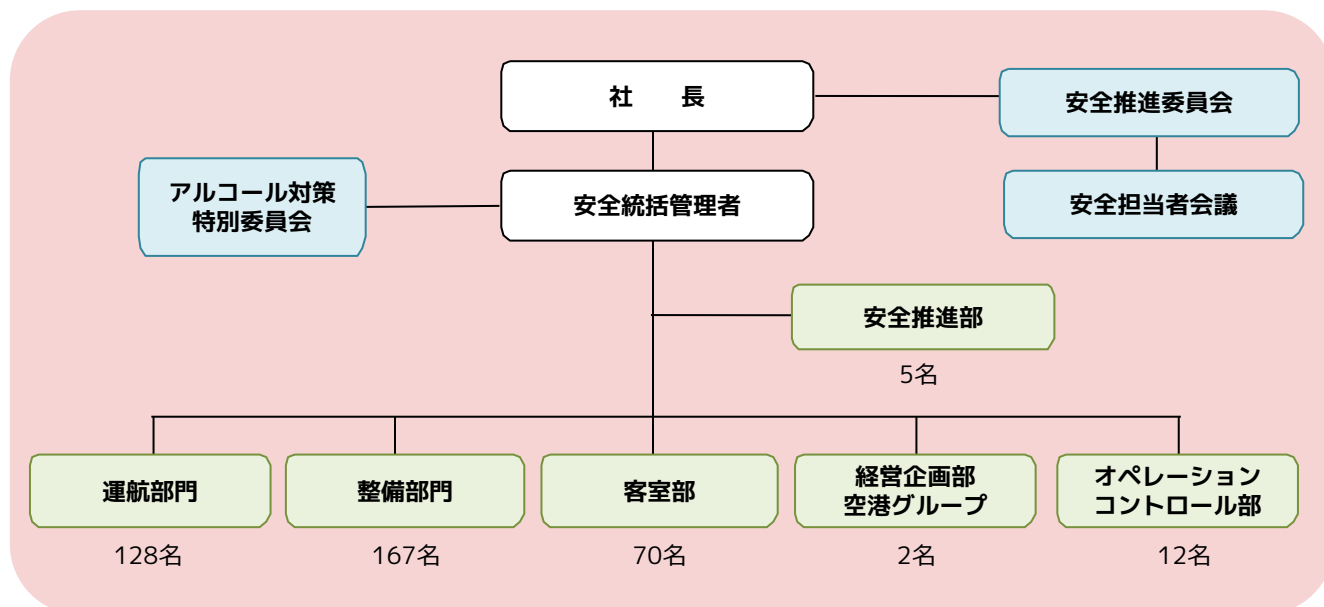
アルコール対策特別委員会

飲酒対策の抜本的な再構築の一環として、未然防止を体系的かつ組織的に推進するため、安全統括管理者の責任と権限のもとで運営しています。



d. 日本エアコミューター

(a) 安全管理の体制



(b) 運航乗務員、整備士、有資格整備士、客室乗務員、運航管理者の数

	人数	主な所属先	備考
運航乗務員	98名	運航部門	
整備士	115名	整備部門	うち、有資格整備士は80名
客室乗務員	70名	客室部	
運航管理者	12名	オペレーションコントロール部	

(c) 安全管理の組織

安全推進部が全社的な安全管理を担当します。

(d) 安全に関わる会議体

安全推進委員会

社長が委員長を務め、安全統括管理者、常勤役員、安全に直接関わる組織長をメンバーとして、安全に関わる全社的企画の立案、総合調整、勧告・助言を行っています。

また、社長や安全担当者は、日本航空の安全に関わる会議体に参加し、緊密な連携と情報共有を図るとともに、入手した情報などを社内に周知します。

安全担当者会議

安全推進委員会の下部機関として、各部門の社員で構成され、部門間の意思疎通を図り安全性向上のために必要な施策について検討・調整および促進を図ることを目的としています。

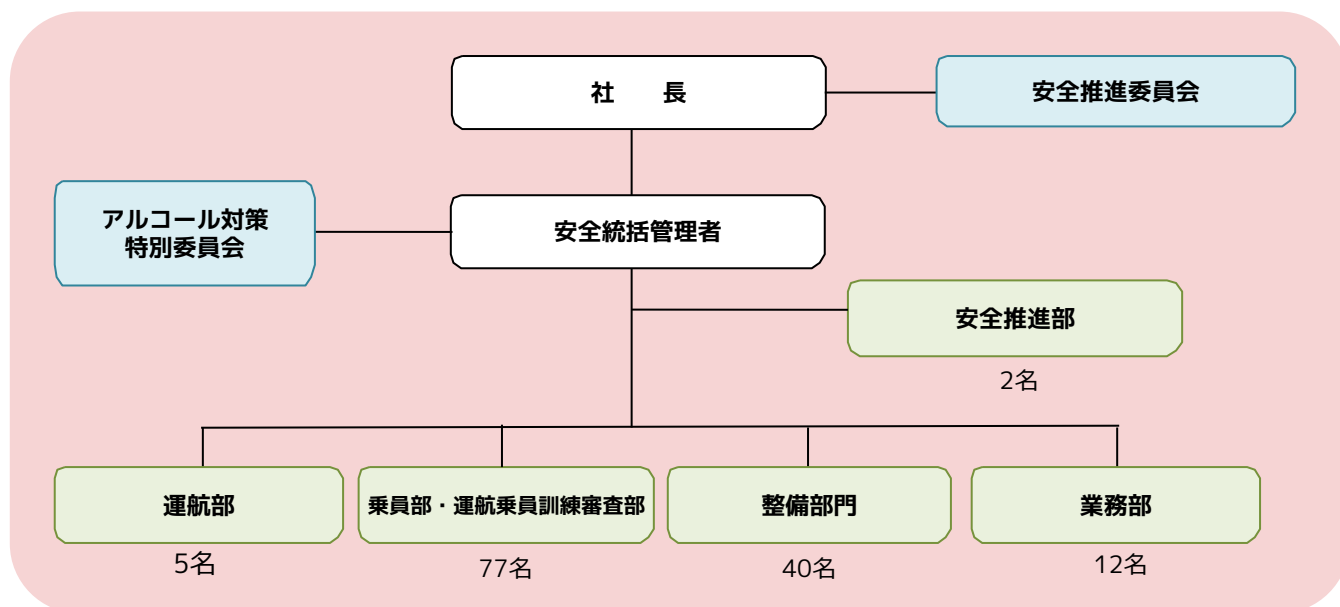
アルコール対策特別委員会

飲酒対策の抜本的な再構築の一環として、未然防止を体系的かつ組織的に推進するため、安全統括管理者の責任と権限のもとで運営しています。



e. 琉球エアコミューター

(a) 安全管理の体制



(b) 運航乗務員、整備士、有資格整備士、客室乗務員、運航管理者の数

	人数	主な所属先	備考
運航乗務員	46名	乗員部	
整備士	20名	整備部門	うち、有資格整備士は14名
客室乗務員	24名	乗員部	
運航管理者	21名	運航部	日本トランスオーシャン航空と共用

(c) 安全管理の組織

安全推進部が全社的な安全管理を担当します。

(d) 安全に関わる会議体

安全推進委員会

社長が委員長を務め、安全統括管理者、常勤役員、全部長および社長が任命するものをメンバーとして、航空安全に関わる全社の企画の立案、総合調整、勧告・助言を行っています。

また、社長や安全担当者は、日本航空および日本トランスオーシャン航空の安全に関わる会議体に参加し、緊密な連携と情報共有を図るとともに、入手した情報などを社内に周知します。

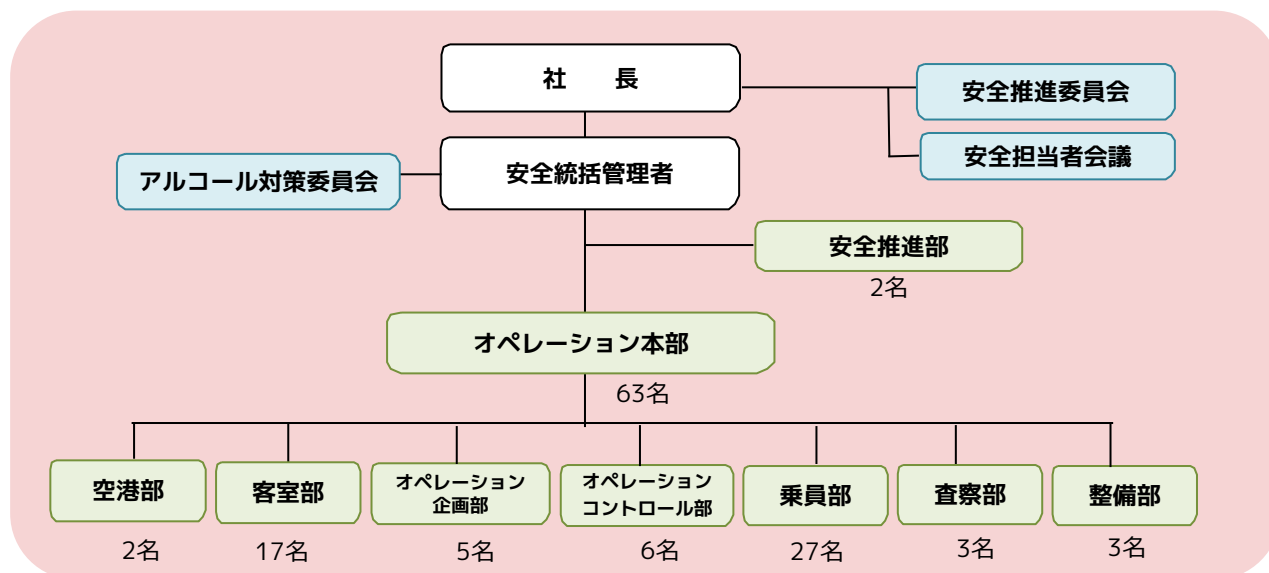
アルコール対策特別委員会

飲酒対策の抜本的な再構築の一環として、未然防止を体系的かつ組織的に推進するため、安全統括管理者の責任と権限のもとで運営しています。

f. 北海道エアシステム



(a) 安全管理の体制



(b) 運航乗務員、整備士、有資格整備士、客室乗務員、運航管理者の数

	人数	主な所属先	備考
運航乗務員	29名	乗員部	
客室乗務員	17名	客室部	
運航管理者	6名	運航管理室	

(*)2007年11月より、整備業務の管理を日本エアコミューターに委託しています。

(c) 安全管理の組織

安全推進部が全社的な安全管理を担当します。

(d) 安全に関わる会議体

安全推進委員会

社長が委員長を務め、全部門担当役員および担当役員が指名するものをメンバーとして、航空安全に関する企画・立案、総合調整、勧告・助言を行っています。

また、社長をはじめ関係する役員および社員は、日本航空の安全に関わる会議体に参加し、緊密な連携と情報共有を図るとともに、入手した情報などを社内に周知します。

安全担当者会議

安全推進部と現業部門の安全担当者により組織される会議体です。現業部門の目線を活かして安全管理システムを遂行することが、設置の目的です。

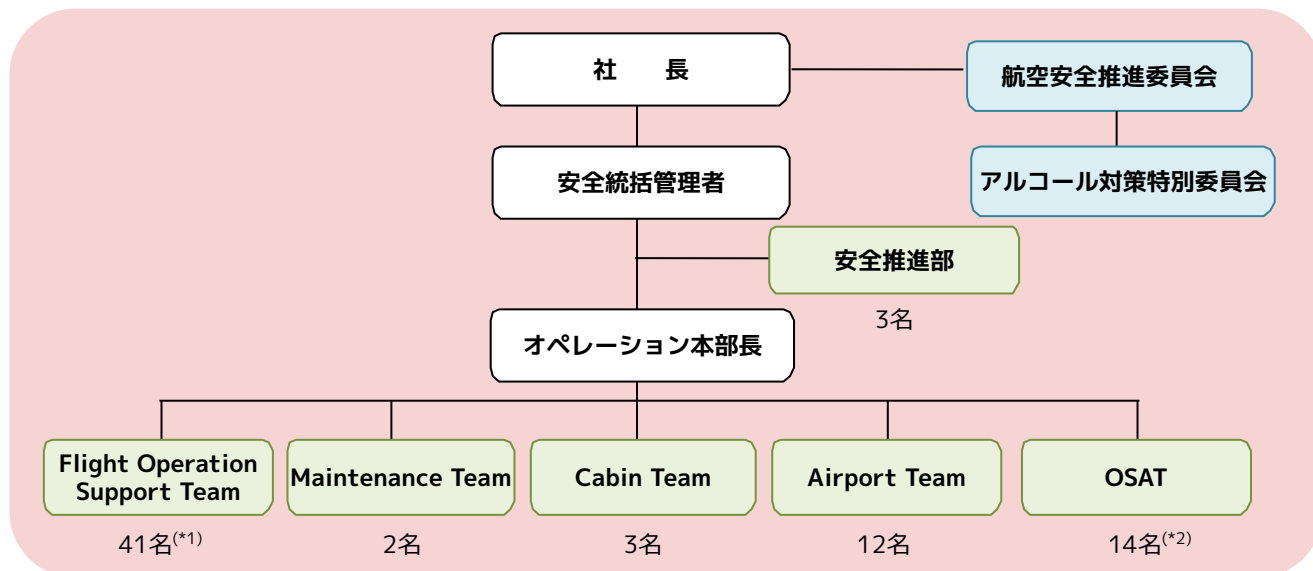
アルコール対策委員会

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などを目的として、安全統括管理者の責任と権限のもとで運営しています。

g. ZIPAIR Tokyo



(a) 安全管理の体制



(*1)日本航空との共用運航管理者36名を含む。

(*2)OSAT : Operation Support & Action Team

(b) 運航乗務員、整備士、有資格整備士、客室乗務員、運航管理者の数

	人数	主な所属先	備考
運航乗務員	120名	Flight Operation Team	
客室乗務員	298名	Passenger Operation team	
運航管理者	36名	Flight Operation Support Team	日本航空と共用

(*)2019年12月より、整備業務の管理をJALエンジニアリングに委託しています。

(c) 安全管理の組織

安全推進部が全社的な安全管理を担当します。

(d) 安全に関わる会議体

航空安全推進委員会

社長が委員長を務め、安全統括管理者を含む全常勤役員、安全管理担当部門長、総務部長およびマーケティング部長を委員として、航空安全・保安に関する企画・立案、総合調整、勧告・助言を行っています。また、社長をはじめ関係する役員および社員は、日本航空の安全に関わる会議体に出席し、緊密な連携と情報共有を図るとともに、入手した情報などを社内に周知します。

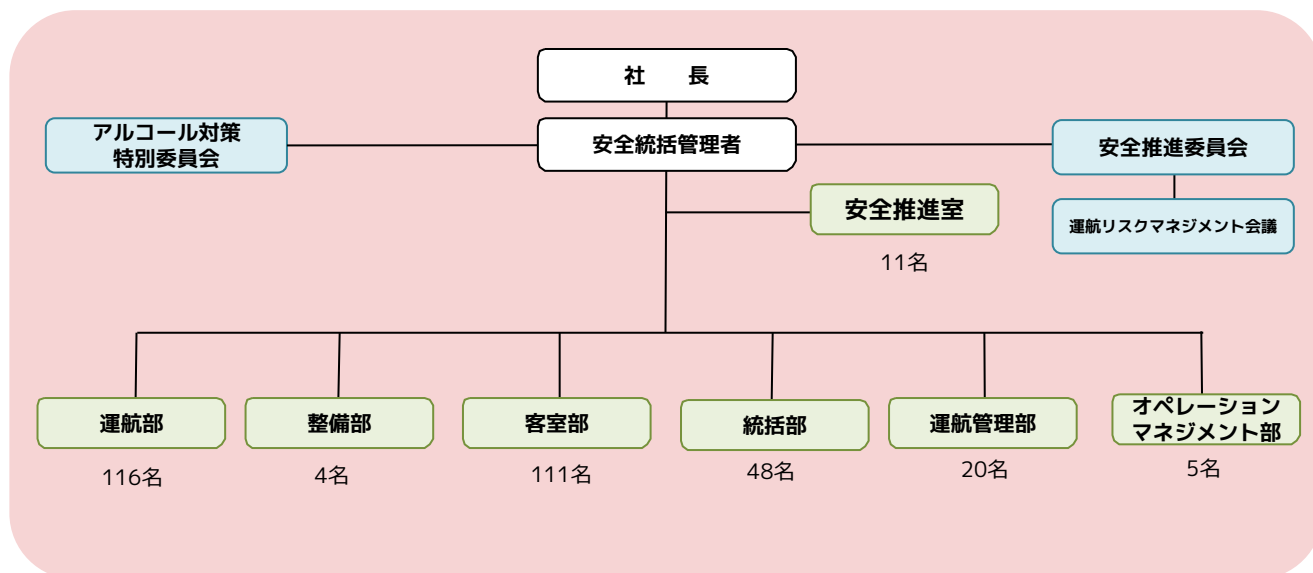
アルコール対策特別委員会

飲酒対策の全社的な管理、情報収集と分析、対策の実行と実施状況の監視などを目的として、安全統括管理者の責任と権限のもとで運営する会議体であり、航空安全推進委員会の機能に内包されます。



h. スプリング・ジャパン

(a) 安全管理の体制



(b) 運航乗務員、整備士、有資格整備士、客室乗務員、運航管理者の数

	人数	主な所属先	備考
運航乗務員	90名	運航部	
客室乗務員	103名	客室部	
運航管理者	11名	運航管理部	

(*) 整備業務の管理をJALエンジニアリングに委託しています。

(c) 安全管理の組織

安全推進室が全社的な安全管理を担当します。

(d) 安全に関わる会議体

安全推進委員会

安全統括管理者が委員長を務め、社長以下、安全管理規程に記載された委員および事務局長が、航空安全・保安に関する企画・立案、総合調整、勧告・助言を行っています。

また、社長をはじめ関係する役員および社員は、日本航空の安全に関わる会議体に参加し、緊密な連携と情報共有を図るとともに、入手した情報などを社内に周知します。

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の会議体であり、生産部門の安全に係る情報を組織横断的に分析・共有するとともに安全推進委員会への報告を行っています。

生産部安全推進会議

生産各部内の会議であり、部門内の安全管理の実施状況についてレビューを行い、その結果を部門内にフィードバックするとともに、運航リスクマネジメント会議を経て安全推進委員会への報告を行っています。

アルコール対策特別委員会

飲酒対策の全社的な管理、情報収集と分析、対策の実行と実施状況の監視などを目的として、安全統括管理者の責任と権限のもとで運営する会議体です。

⑤航空機の整備に関する業務の委託状況

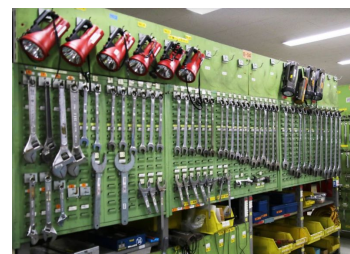
a. 整備業務の管理の受委託

JALグループにおいては、航空法第113条の2に定められた「整備業務の管理の受委託」の制度^(*)を活用し、JALグループ保有機材（一部を除く）の整備や、整備の管理業務をJALエンジニアリング（JALEC）および日本エアコミューター（JAC）が担っており、それぞれ同じ安全の基準で整備を行っています。

^(*)整備業務の管理の受委託：

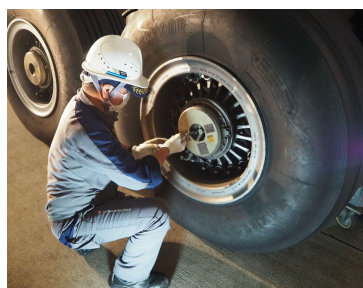
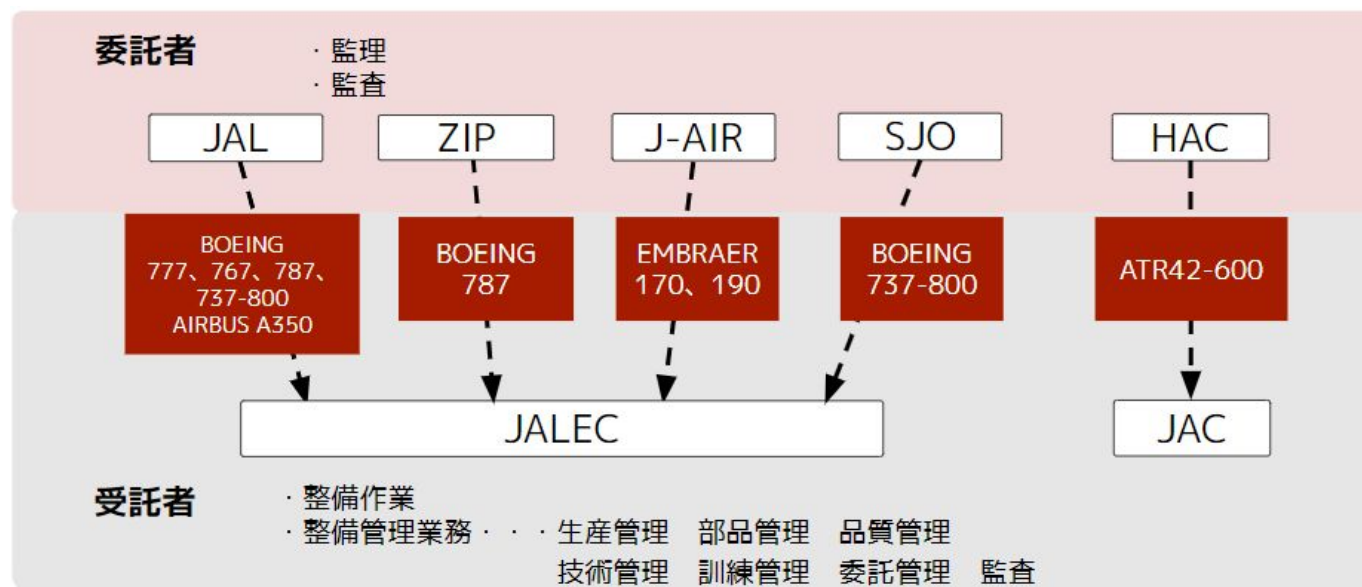
整備に係る指揮監督権限を含めた包括的な受委託。

委託者の事業計画に従って、受託者にて受託機材に係るすべての整備作業および整備管理業務（生産管理、部品管理、品質管理、技術管理、訓練管理、委託管理、監査）が実施される。



整備作業に使用する工具類

委託者	受託者	機材
日本航空	JALエンジニアリング	BOEING 777・BOEING 767・ BOEING 787・BOEING 737-800・AIRBUS A350
ZIPAIR Tokyo		BOEING 787
ジェイ・エア		EMBRAER 170・EMBRAER 190
スプリング・ジャパン		BOEING 737-800
北海道エアシステム	日本エアコミューター	ATR42-600



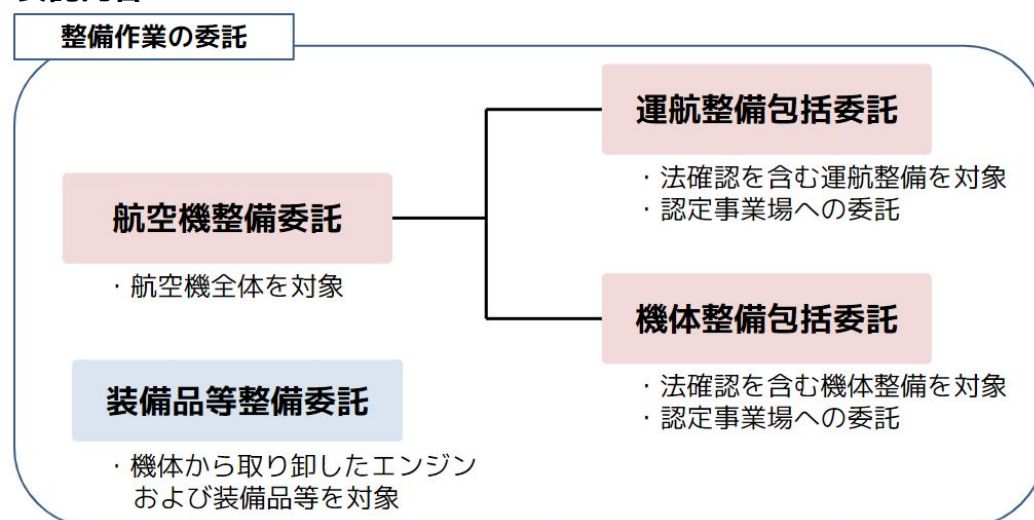
JALエンジニアリングによる
整備作業

JALグループ内で整備の管理の受委託を行う場合、委託する側の管理責任者は、委託先が行う日常業務について日々監視を行うとともに、定期的な委託業務品質監査（年1回）を行っています。また、受託する側にも受託管理責任者を配置して、委託側と緊密な情報交換を行い、適切に整備作業、整備管理業務を行う体制をとっています。このように業務の管理の受委託を通じて、JALグループ会社が相互に連携して安全・品質レベルの向上を図っています。

b. 整備作業の委託

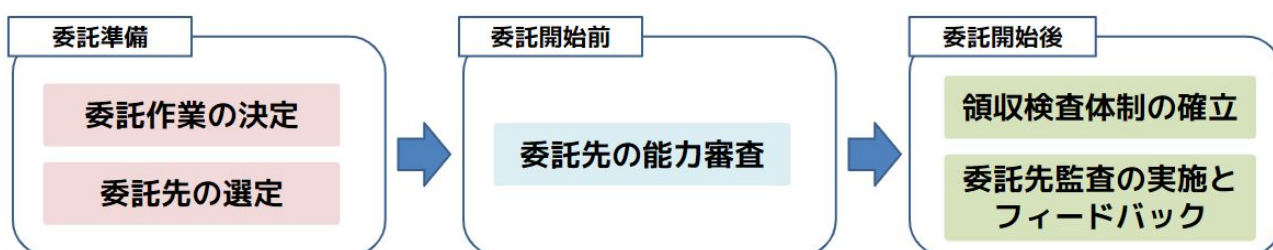
a.項「整備業務の管理の受委託」とは別に、JALグループではグループ内およびグループ外の会社の一部の整備作業を業務委託しています。

(a) 委託内容



(b) 委託管理体制

委託に際しては、基本的に国土交通省の認可を受け、委託業務に関する実績や経験を有する委託先を選定し、さらにその委託先の能力が基準を満足する水準にあるかどうかの審査を行います。委託開始後も、委託した個々の整備について領収検査を実施してその品質を確認するとともに、定期または随時に委託先の監査を行い、その能力が維持されていることを確認しております。



(c) 主な委託先

航空機整備委託		装備品等整備委託
運航整備包括委託	機体整備包括委託	
・ JALエンジニアリング ・ 日本トランスオーシャン航空 ・ 日本エアコミューター ・ ルフトハンザテクニク ・ ユナイテッド航空 ・ アメリカン航空 ・ エアカナダ ・ 香港エアクラフト・エンジニアリング ・ ST Engineering Aerospace Services ・ KLMオランダ航空 ・ プリティッシュ・エアウェイズ ・ 廈門太古飛機工程有限公司 ・ 上海太古飛機工程服务有限公司 ・ ルフトハンザ航空	・ 日本トランスオーシャン航空 ・ ST Engineering Aerospace Services ・ 廈門太古飛機工程有限公司 ・ ST Engineering Aerospace Services (Guangzhou) Aviation Services ・ ボーイング社 ・ エアバス社	・ JALエンジニアリング ・ 全日本空輸 ・ General Electric ・ Eagle Services Asia ・ 三菱重工航空エンジン ・ ジャムコ ・ SR Technicsなど、国内・海外委託先および製造会社

(3) 安全管理の実施

安全管理の方針に則り、安全管理システムを円滑に機能させるために次のような安全管理を実施しています。

①安全に係る情報の収集と周知

不安全事故に関する各部門からの報告、飛行データ解析プログラム、乗務員の疲労リスク管理プログラム、アルコールに係るリスク管理プログラムなどから得られる情報を幅広く収集し、不安全事故の発生防止に活用しています。2021年度からは、乗務員の疲労リスクに関する管理方針を定め、情報のさらなる収集に努めています。

疲労リスク管理プログラム

運航の安全性向上と品質の改善に資するため、運航乗務員および客室乗務員の疲労に関するデータを収集してこれに基づき適切に是正措置を講じるリスク管理を実施しています。

(疲労リスク管理方針)

運航の安全性向上のために、運航乗務員および客室乗務員の業務において、疲労が常に存在するハザードであると認識し、疲労リスクを管理し、低減することに努める。

日本航空の疲労リスク管理は、会社が行うすべての運航に適用され、科学的見地や実績に基づいたデータドリブンによる継続的なリスク管理により実施される。疲労リスク管理は、会社や乗務員がそれぞれの責務を果たすことで成り立つ。

収集した情報は、不安全事故の再発防止や、安全意識向上の目的で社内周知文書などでJALグループ社員に周知を行っています。

安全に係る情報の主な周知媒体は以下のとおりです。

- ・ JALグループの安全方針を示すための社内文書「Corporate Safety」
- ・ JAL Webサイト「安全・安心」ページ
- ・ 社内イントラネット「安全」ページ
- ・ 安全情報誌「FLIGHT SAFETY」



JAL Webサイト「安全・安心」ページ

②リスクマネジメント

JALグループでは、安全対策の策定や事故・トラブルなどへの対応の推進にあたり、以下のステップでリスク管理を実施しています。

ハザードの 特定

収集した不安全事象などの情報をもとに、航空事故・重大インシデントなどにつながる可能性のある危険要素（潜在的なものを含む）であるハザードを特定します。

安全に関するすべての発生事例は、JALグループ共通のデータベース（JSD：JAL Safety Database）で管理しています。発生した事例は、データベースにより速やかに共有されます。

JALグループでは、社員が経験した不安全な行動、発見した不安全な状態、およびそれが起因となった不安全事象に関する報告をしやすい環境を整備し、社員の報告を奨励しています。

リスクの評価

■ERCによるリスク評価

発生した事象が、「どの程度深刻な事故に至る可能性があったか」と「事故に至ることを防ぐ現状のしくみ（防護壁）はどの程度有効か」という視点で評価を行い、事故へ発展することの未然防止の強化を図っています。また、リスクを点数化して分野ごとに一定期間積算することで、事例の集中傾向や発生頻度も監視しており、設定したしきい値を超えると、Safety Issue（安全上の懸念点）を探り、必要に応じてリスクの低減を行います。

事故への発展を防ぐ仕組みの有効性

Effective	Limited	Minimal	Not Effective
50	102	502	2500
10	21	101	500
2	4	20	100
1			

事故の重大度

リスク評価マトリックス

対策の立案

■HFACS（Human Factors Analysis and Classification System）による要因分析

ヒューマンエラーを削減するため、直接的な不安全行動だけでなく、背後にある手順や作業環境、組織的な影響に至るまで幅広く分析し、深層要因に対策を講じます。また、抽出された要因を統計的に分析し、組織に潜在する課題に対応することでヒューマンエラーの未然防止に取り組んでいます。

モニター およびレビュー

JALグループでは安全管理指標としてSPI（Safety Performance Indicators）を定め、対策の実施状況をモニターし、有効性の評価を行います。リスクが許容できるレベルと判断されない場合は、さらに追加対策を立案・実行することで安全管理システムが有効に機能するよう努めています。

ERCを活用し実際に見出したリスクとそのリスクを緩和するためにとった対策の例

不安全事象

A350型機において、着陸時にキッチン内の収納扉が開き、中のゴミ箱が前方に飛び出した。

ハザードの特定

扉をロックするラッチが、完全に奥に押し込められていない状態で機体前方へ力がかかると、扉が開いてしまうことが判明した。

リスクの評価

お客さま、乗務員の負傷につながる可能性があるため、対策を講じることとした。

対策の立案

ラッチの押し込み方や目視の角度について、乗務員に注意喚起を行った。

モニターおよびレビュー

対策実施後、同事例の発生はなし。



③災害に対する措置

近年、自然災害の頻発化・激甚化が日常生活を含む社会経済活動全般の脅威となっており、運送事業者には、発災時の被害軽減・拡大防止、事業活動の維持や早期回復など、自然災害への対応能力の向上が求められています。JALグループでは、これをふまえて「JALグループ災害対策規程」を制定し、防災・減災の備えの強化と発災時の事態対処体制を整備しています。

④内部監査

JALグループ航空会社は、安全管理規程に基づき内部監査を実施し、安全管理システムが法令や社内規定に適合していることと、同システムが適切に運営され有効に機能していることを確認しています。また、IOSA^(*)登録会社の日本航空、ジェイ・エアおよび日本トランスオーシャン航空は、IATA要件に基づき内部監査を実施し、IATAの定めた基準（IOSA基準）に適合していることを確認しています。

(*)IOSA(IATA Operational Safety Audit)：航空会社の安全管理体制が有効に機能していることを確認するためにIATAが設定した国際的な安全監査プログラム

⑤マネジメント・レビュー

JALグループでは、安全管理システムが有効に機能していることを経営が定期的かつ継続的に評価し、必要に応じて改善を指示することを目的として、社長が議長を務めるグループ安全対策会議において方針や計画、各種情報についてのマネジメント・レビューを行っています。

⑥変更管理

社内外の環境変化に伴い、組織の拡大・縮小や設備・システム・プロセス・手順の変更などを行う中で、変更の結果、意図せず新たなハザードが生じたり、また、既存のリスクに対する低減策が影響を受ける可能性があります。JALグループでは、変更に伴う安全リスクに確実に対応していくために、変更管理プロセスを設定し、管理しています。

⑦第三者による評価

a. 運輸安全マネジメント評価

2022年度はジェイ・エア、琉球エアーコミューター、スプリング・ジャパンが、国土交通省大臣官房による運輸安全マネジメント評価^(*)を受けました。助言および期待事項^(*)については、必要な対応を検討していきます。その他のグループ航空会社については、「安全管理体制の現況に関する確認票」により、経営トップや安全統括管理者の状況および毎年度の安全管理体制の向上に向けた取り組み状況などを報告しました。

【評価事項】	J-AIR	コロナ禍においても、三現主義に基づく事故の教訓の継承の取り組みが途絶えぬよう、本社内に新たに安全啓発施設を設置するなど、状況に応じながら取り組みを推進していること
	RAC	周りの誰かが気付くことができるように「見える化」することにより、ヒューマンエラーが減少し、その結果、「職場の仲間を守る」ことにつながっていること
	SJO	適合性の監査に加え、有効性確認を主体とした監査手法を取り入れることにより、安全管理システムのPDCAサイクルが有効に機能しているか確認できる体制を構築できていること
【助言事項】	J-AIR	なし
	RAC	「重ねるハザードマップ」を参考にするなどして、想定される自然災害のリスクを的確に捉え、自社を取り巻く環境に即したBCP（Business Continuity Plan）およびそれに伴う行動計画を策定すること
	SJO	年度末のマネジメントレビューの機会に、自然災害のマネジメントレビューも組み込むなどして、自然災害の対策について見直し・改善に取り組まれること
【期待事項】	J-AIR	航空安全推進委員会において表彰事項を選定する等、事故の未然防止のために「褒める文化」の醸成に努められること
	RAC	全社的なアサーション文化の確立に向け、経営管理部門が率先垂範してアサーションの定着・向上、褒める文化の醸成を推進すること
	SJO	社員のモチベーションの維持・向上を促す取り組みとして、社員同士のアサーションによるサンキューレターの配布等に加え、経営トップから表彰する制度を設置する等、「褒める文化」を醸成し推進すること

(*)運輸安全マネジメント評価：

国土交通省大臣官房が航空、鉄道、海運、自動車の運輸事業者を対象に、それぞれの安全管理システムの運用状況を確認し、改善点を抽出して助言するもの

(*)評価、助言および期待される事項：

【評価事項】	【助言事項】	【期待事項】
・優れている事項 ・創意工夫がなされている事項 ・熱心に取り組まれている事項等	・更に推進すると効果が向上すると思われる事項 ・工夫の余地があると思われる事項 ・更なる向上に向け継続的に取り組む必要があると思われる事項等	・助言事項までには至らないものの取り組みを推進することで更なる安全管理体制の向上が期待されられると思われる事項等

b. 安全監査立入検査

2022年度、各グループ航空会社は、国土交通省航空局による安全監査立入検査^(*)を合計99回^(**)受検しました。指摘事項に対しては、要因を分析の上、以下の是正措置を講じています。

- ・危険物に関わる情報の保管に関する仕組みの適切な設定
- ・運航乗務員の復帰訓練に関する計画手順の適切な設定
- ・変更管理の実施手順の適切な設定
- ・客室乗務員の便間アルコール検査の実施手順の適切な設定および客室乗務員の同検査に対する主体性を向上させる教育の設定

^(*)国土交通省航空局による安全監査立入検査：

国土交通省航空局が航空会社の安全管理体制の構築状況、運航、整備などの各部門が行う業務の実施状況などを確認するために行う監査として、その本部門、空港などの基地、訓練施設などに立ち入って実施する検査のこと。

^(**)エンルート監査は含まない。

c. 社外取締役・社外監査役

日本航空には3名の社外取締役と3名の社外監査役が在籍しており、取締役会や役員会などの場において、JALグループの取り巻く環境への対応や諸課題について客観的な立場から、さまざまな助言や提言をいただいています。（詳細は、[JAL Web サイト](#)よりご確認ください。）

社外取締役 独立役員		小林 栄三 (兼職の状況) ・伊藤忠商事株式会社 名誉理事 ・株式会社日本取引所グループ 社外取締役
		八丁地 園子 (兼職の状況) ・株式会社ダイセル 社外取締役 ・マルハニチロ株式会社 社外取締役
		柳 弘之 (兼職の状況) ・ヤマハ発動機株式会社 顧問 ・AGC株式会社 社外取締役 ・キリンホールディングス株式会社 社外取締役 ・三菱電機株式会社 社外取締役
社外監査役 独立役員		加毛 修 (兼職の状況) ・銀座総合法律事務所 所長弁護士 ・アゼアス株式会社 社外監査役
		久保 伸介 (兼職の状況) ・共栄会計事務所 代表パートナー ・川崎汽船株式会社 社外監査役
		岡田 譲治 (兼職の状況) ・日本取引所自主規制法人 外部理事

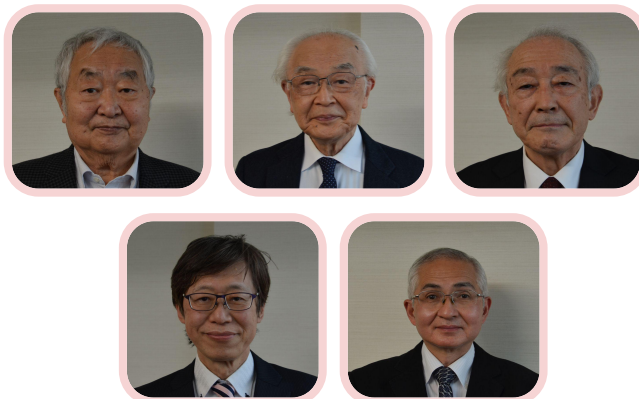
(2023年4月1日時点)

d. 安全アドバイザリーグループ

JALグループは、2005年8月より、ヒューマンファクター、失敗・欠陥分析、組織運営・文化、安全などに幅広い知識、経験を有する5名の先生方からなる安全アドバイザリーグループを設置しています。客観的かつ専門的見地から、安全に関する幅広い助言や提言をいただき、グループ経営や安全の取り組みに活かしています。



経営とのフォローアップ会議



安全アドバイザリーグループの先生方
上段左から、畑村氏、柳田氏(座長)、鎌田氏
下段左から、芳賀氏、小松原氏

安全アドバイザリーグループメンバー	
柳田 邦男氏（座長）	作家、評論家
畑村 洋太郎氏	東京大学名誉教授、株式会社 畑村創造工学研究所代表 専門分野はナノ・マイクロ加工学、生産加工学、医学支援工学、 失敗学、危険学、創造学
鎌田 伸一氏	防衛大学校名誉教授 専門分野は組織論と経営学
芳賀 繁氏	株式会社 社会安全研究所 技術顧問、立教大学名誉教授 専門分野は交通心理学、産業心理学、人間工学
小松原 明哲氏	早稲田大学理工学術院教授 専門分野は人間生活工学

e. IOSA (IATA Operational Safety Audit)

IOSAとは、航空会社の安全管理体制が有効に機能していることを確認するための国際的な安全監査プログラムであり、JALグループでは、日本航空、日本トランスオーシャン航空、ジェイ・エアが、IOSA登録航空会社となっています。IATA加盟の航空会社は定期的に受検する必要があり、次回は、2024年度を予定しています。



⑧教育・訓練と安全啓発

JALグループでは、安全に係る業務に必要な技能、知識および能力を身につけるため、社員それぞれの役割・地位に応じて必要な教育・訓練を実施しています。また、必要な安全に係る情報を周知し、定期的な安全啓発を実施しています。

a. 三現主義に基づく取り組み

三現主義とは、安全アドバイザリーグループの畑村洋太郎氏が提唱する、現地（事故現場）に行き、現物（残存機体、ご遺品等）を見て、現人（事故に関わった方）の話を聞くことで安全の本質を理解するという考え方です。

JALグループでは、「現地」である御巣鷹の尾根に慰霊登山を行い、安全啓発センターで残存機体などの「現物」と向き合い、さらには、事故に直接関わった「現人」の話を聞くことにより、意識の奥底から安全の重要性を啓発しています。



「現地」である御巣鷹の尾根に赴くことは、マニュアル学習と違い、どのようなことに直面しても安全の側に立って判断するとの安全意識を揺るぎのないものとするににあります。

慰霊登山を通して、新入社員は当事者意識を持って自らが何をしなければならないかを深く考え、リーダー層や役員は安全への想いをあらたにしています。

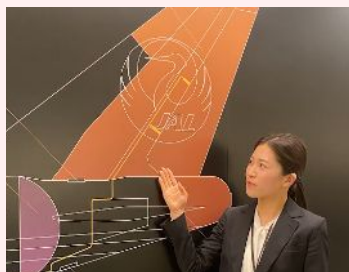


「現物」と向き合う場として、キャリアの節目において安全の礎である安全啓発センターを訪れています。事故と向き合うことで事故を知り、JALグループの仕事はお客様の尊い命と財産をお預かりする仕事であるとの重みを心に刻み、安全への誓いを行っています。なお、この安全啓発センターは一般にも公開しており、来館者数は2023年3月末日時点で社内外合わせて28万名を超えています。



「現人」から直接お話を伺うことで、その当時、その現場で見た情景や感じたことを聞き、同じ情景に身を置くことで事故を深く学んでいます。過去の事故を知り、事故の本質に触れ、そこから得られる教訓を今後の安全に活かしていくことを目的として「現人」から直接お話を伺う「安全講話～語り継ぐ～」を2005年から毎年実施しています。なお、2022年度は航空事故に留まらず広く安全を捉えるテーマで講話を行いました。

安全啓発センターのガイドを務める社員の声



日本航空 安全推進部
山本 楓

安全啓発センターには、「悲惨な事故を二度と繰り返してはならない」というご被災者、ご遺族、諸関係者の願いとともに、事故の現物を展示しています。私は、安全の原点となるこの場所のガイドを通じ、事故から何年が経とうともご被災者を思うご遺族の心が癒えることはないのだと痛感しました。社員の大半が事故を知らない世代へと移りゆく中でも、新入社員から経営までの一人一人が、事故の事実と向き合い、責任を深く胸に刻み、日々の安全運航を守り抜いていくことが重要です。私は、事故の教訓と命の尊さを確実に次世代に語り継ぐことで、全社員が自ら安全運航の重要性を感じ、考え、行動できる人財となるよう努めています。

b. 安全に係る教育

JALグループ存立の大前提である安全を堅持するため、日常業務に必要な知識・技術・能力を身につける教育に加え、高い安全意識をもつ社員を育成するための教育を実施しています。

(a) JALグループ共通の安全教育

JALグループ全社員を対象に、「安全を大前提とする意識」を醸成することを目的として、自らの業務と安全を結びつけるための教育を定期的実施しています。さらにはJALグループや他社・他業界で発生した飲酒問題を振り返ることで意識の形骸化を防ぐとともに、自己管理の徹底に向けアルコールに関する正しい知識を再確認する教育を毎年実施しています。

(b) JALグループ階層別安全研修

「三現主義（現地・現物・現人）」に基づき、御巣鷹の尾根への慰霊登山や安全啓発センターの見学、事故に直接関わった方々の映像視聴などを通して安全について考えます。そして、最後に自らの考えを安全宣言として言語化することで、日々の自らの行動と結びつけています。

新入社員安全研修	10年目安全研修 新設	新任管理職安全研修
JALグループの新入社員を対象に「日本航空の過去の事故について知る・感じる・考える」、「社員一人一人が、安全を堅持するために、当事者意識を持って何をしなければならないかを深く考える」ことを目的として実施しています。	JALグループの10年目社員を対象に「職場のリーダーとして、チームの中で後輩や仲間への安全意識向上を促す模範となるとともに、小集団をけん引するために必要な視点や考え方を学ぶ」ことを目的として実施しています。	JALグループの新任管理職を対象に「組織や部下を率いる立場として業務と安全とのつながりを認識し、安全を守っていく覚悟を新たにすること」を目的として実施しています。

10年目安全研修受講者の声

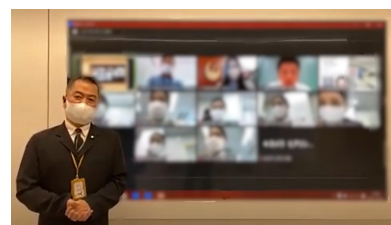


日本航空 客室本部
冨永 萌

入社して10年が経ち、立場や役割が変わったことで、入社時の安全研修とはまた違った視点や新たな気づきを得る事が出来ました。また、改めて三現に触れることで事故の悲惨さや、多くの命を奪ってしまったことの事実の重さを痛感しました。入社10年目という節目に、これまでの自身の安全意識や「何のために安全を守るのか」という目的を振り返る良い機会となりました。また、安全運航という同じ目標に向かって進む同世代の仲間とのディスカッションを通して、リーダーとしての葛藤や仲間との関わり方の難しさを共有することが出来たことも大きな実りとなりました。リーダーとして、報告や指摘をしやすい環境作りや2.5人称の視点を意識し、皆が同じ安全意識で働けるように、渦の中心となってリーダーシップを発揮していきたいと思っています。

(c) JALグループ安全啓発セミナー

JALグループ社員と業務委託先スタッフを対象に、安全啓発センターの見学や御巣鷹の尾根への慰霊登山、2.5人称の視点セミナー、異業種交流安全セミナーなどの社員が自発的に参加するセミナーを開催しています。国内外から職種や地域を越えて社員が参加し、安全について対話することで安全意識の向上に努めています。



安全啓発センター見学
(オンライン)の様子

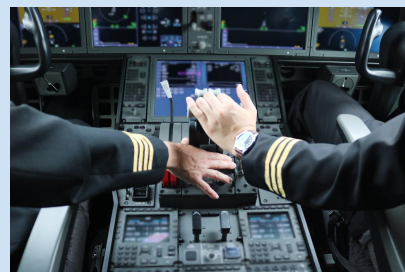
c. 訓練・審査など

安定した安全・品質水準を確保するため、運航乗務員、客室乗務員、整備士および運航管理者に対して、以下の訓練や審査などを実施しています。

(a) 運航乗務員

運航乗務員は、さまざまなトレーニング（訓練）やチェック（審査）および飛行経験を積み重ね、フライトの基礎を学ぶ訓練生から副操縦士になります。そして機長に昇格するまで10年以上を要します。また、副操縦士や機長になった後も、毎年、定期的にトレーニングやチェックを受けることが法的に義務付けられています。航空機の操縦操作のみならず、異常事態や緊急事態の対処など、フライトシミュレーターを使い、さまざまなトレーニング・チェックを受けています。かつての運航乗務員のトレーニング・チェックは、手動操縦の正確性やエンジン故障時の操縦操作など個人の操縦スキル（テクニカルスキル）に重点が置かれていました。これらに加え昨今は、現代の航空機の運航に則した内容も重視されるようになっていきます。

例えば、飛行中のさまざまな不具合や状況変化に対し、機長と副操縦士との適切なコミュニケーションによりチームを形成し問題を解決していくなど、チームを機能させて安全にフライトをマネジメントするスキル（ノンテクニカルスキル）を重要視しています。世界的にはコンピテンシー^(*)向上を図るためのCBTA（Competency-based Training and Assessment）を適用した実践的なトレーニング・チェックが展開されています。日本航空もCBTAを導入し、さまざまな状況に対処し安全性を高める能力（レジリエンス）の向上を図っています。また、ITを活用して蓄積したトレーニング、チェックのデータや路線運航から得られるさまざまな情報を分析して活用し、トレーニングやチェックの改善を図っています。



^(*)コンピテンシー：

さまざまな状況に対処し安全性を高めるために、運航乗務員としての行動の基盤となる「スキル（Skills）」「知識（Knowledge）」および「姿勢（Attitude）」の能力要素。（スキルにはテクニカルスキルとノンテクニカルスキルが含まれる）

(b) 客室乗務員

客室乗務員は、入社時の初期訓練において、自律型人材の育成を目指し、実践的なプログラムで訓練を実施することで、保安要員としての基礎を身につけます。また、万が一緊急事態が発生した場合でも迅速かつ確実に対応できるよう、不時着陸（着水）、火災、急減圧の対処、脱出口の操作、安全阻害行為等に対する措置などの訓練を行っています。



その後の定期的な救難訓練では、技量や知識を維持するとともに、運航乗務員や仲間と連携した上で、一人一人が主体的に能力を発揮し、緊急事態に対応できるよう、訓練内容を作成しています。さらに、マニュアルに定められている安全業務の手順や関係法令などを正しく理解するための定期安全教育も実施しています。

(c) 整備士

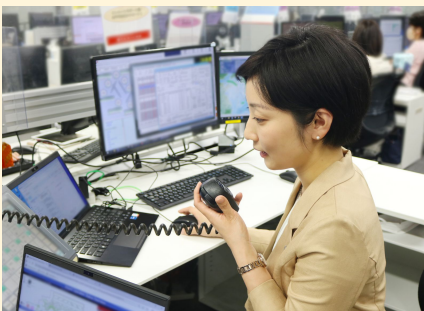
整備士は、入社時から計画的に専門分野における教育と訓練を積み重ね、社内資格に加えて本邦および欧州認定の国家資格を含むさまざまな資格を順次取得し、高度な知識と技能を習得しています。整備士の養成課程においては、航空機整備の専門知識を習得するだけでなく双方向の対話を重ねながら学ぶ「アクティブラーニング」手法を取り入れたファンダメンタル教育などを導入し、一人一人の考える力や伝える力の基礎を身につけ、問題や課題に対する探求力や思考力の強化にも取り組んでいます。

また、整備士技能のさらなる向上を目的として、卓越した技能を有する整備士（トップマイスターなど）が中心となり組織全体の技能水準の向上に向けて取り組み、誇り高い整備士を育成するための活動を実施しています。加えて、品質制度の正しい理解と安全に対する強い責任感や使命感を醸成するため以下の教育・訓練を実施しています。



- ・ ヒューマンファクターに関する訓練
- ・ 品質保証訓練
- ・ 安全フォーラム
- ・ 階層別教育

(d) 運航管理者



運航管理者になるためには、気象、法規、航空機システム、管制など航空機をとりまく幅広い分野の教育・訓練を受けた上で、国家資格である運航管理者技能検定に合格することが必要です。その後も実務経験や訓練を重ね、知識・技量をさらに高めて、社内の実技・口述審査に合格することでJALグループの運航管理者として仕事ができるようになります。審査合格後も定期訓練などを通じて、知識のブラッシュアップを図り、定期審査において必要な知識・技量が維持されているかを確認しています。

そのほかに、自然災害や紛争など運航を取り巻く環境が大きく変化する中、あらゆるオペレーションリスクに備え、安全・安心なオペレーションを支えることができるよう、運航管理者一人一人の成長につながる取り組みとしてIOC^(*)コンピテンシー^(*)教育を実施しています。以上のような訓練・審査および日々の業務を通して、安全運航を支えています。

^(*)IOC：Integrated Operations Control. JALグループの運航を集中管理するための組織。

^(*)IOCコンピテンシー：ICAOで定義されたコンピテンシー（行動特性）をIOCに在籍する業務担当者向けにアレンジしたもの

「コミュニケーション」「シチュエーションアウェアネス」「ワークロードマネジメント」「問題解決・ディジションメイキング」「チームビルディング」「組織機能の強化」「専門技術」「手順・規程の適用」の8つがある。

d. 安全に関わるコミュニケーション

JALグループでは、職場において気軽に意見や相談ができる雰囲気作りや、日々の業務に真摯に取り組む社員の貢献に対して賛辞を送るなど、職場風土や社員のやりがいに着目するさまざまな取り組みに力を入れています。これらを通じて安全文化の醸成に取り組んでいます。

(a) 社員と経営とのダイレクトコミュニケーション

経営トップをはじめ、運航、整備、客室、空港、オペレーション、貨物郵便など生産に携わる部門の役員が日頃から積極的に国内・海外の現場に出向き、社員と直接コミュニケーションを図る機会を設けています。加えて、夏期安全キャンペーンや年末年始輸送安全総点検実施時には、生産に携わる部門だけでなく、総務、経理、人財、IT企画など一般管理部門の役員も現場を訪問し、現場の抱える課題の抽出に努めています。



役員による職場巡回の様子

(b) CLM（コミュニケーションリーダーミーティング）活動

CLMとは、風通しの良い企業風土の醸成や自発的・主体的な行動の促進、さらには現場力の強化を目的として、全国各地からさまざまな職種の社員が部門の壁をこえて集い、社内相互コミュニケーションを図る場です。

組織をこえた仲間が、JALグループに顕在・潜在化するさまざまな課題を解決するために肉声で議論し、解決に向けて主体的に取り組むことで、つながりや幅広い視野を形成するために取り組んでいます。



経営に対する活動報告会の様子

(c) 社員表彰

褒める文化の醸成と安全意識のさらなる向上を目的として社員表彰を行っています。JALグループ全社表彰制度である「JAL Awards」の「安全の砦」部門では「安全憲章の趣旨に則り行動したことでトラブル等を未然に防いだ」事例や、「各種イレギュラー事例等の分析・報告を行い、知識の共有化と再発防止に大きく寄与した」社員を表彰しています。

また、上述の表彰に加えて、「わずかな異変も見逃さず、トラブルを未然に防いだ」事例などに対して、安全推進本部長が、関わった社員に直接感謝状を授与する取り組みも実施しています。



感謝状授与式の様子

5. データ

(1) JALグループ輸送実績

①保有機種別

	2022年度					
	路線便数	前年度比(%)	RPK (千人* ₀)	前年度比(%)	RTK(千トン* ₀)	前年度比(%)
777-300ER	5,193	97.9	7,987,474	375.6	1,491,822	133.6
777-200ER	5,706	115.3	1,290,957	166.6	140,928	123.1
787-8	23,056	127.7	10,059,740	474.7	1,663,278	180.7
787-9	12,410	101.8	9,670,423	439.1	2,005,243	124.2
767-300ER	36,826	171.6	6,679,794	296.4	712,515	246.0
737-800	108,722	132.5	8,525,321	178.5	678,609	174.8
A350	24,264	195.3	6,540,134	257.2	661,548	221.5
ATR42-600	29,123	128.9	207,686	174.6	15,790	173.1
ATR72-600	4,768	123.8	55,952	159.0	4,260	158.0
DHC8-Q400CC	14,342	120.2	76,835	119.1	6,423	116.1
EMBRAER170	49,042	132.6	880,451	165.0	66,773	163.4
EMBRAER190	31,000	133.7	1,092,986	177.5	83,461	175.4
SAAB 340B	0	0.0	0	0.0	0	0.0
合 計	344,452	133.7	53,067,752	292.0	7,530,651	155.3

*各項目に「JAL運航便のうち他社による販売分」も加えています。

*2020年度よりIFRSの適用に伴う収入計上ルールの変更により、特典航空券でご搭乗のお客さまが有償旅客に含まれます。

当該変更により、旅客数、RPK、ならびに座席利用率には、特典航空券でご搭乗のお客さまが含まれます。

*国際線の各数値は、2020年度より「他社運航便のうちコードシェアによる自社販売分」を除いて算定しております。

*SJOは、2021年6月29日～となっています。

②路線別

a.国際線

(運航会社) 日本航空、ZIPAIR Tokyo、スプリング・ジャパン

	2022年度								2021年度
	路線便数	旅客数	前年度比(%)	RPK (千人* ₀)	前年度比(%)	ASK (千座席* ₀)	前年度比(%)	利用率(%)	利用率(%)
米大陸線	8,783	1,415,959	409.5	13,087,803	406.3	18,398,078	162.4	71.1	28.4
欧州線	2,748	389,465	430.6	3,640,147	433.8	5,452,100	122.1	66.8	18.8
東南アジア線	14,058	2,136,945	580.9	9,179,105	569.3	12,943,313	188.2	70.9	23.4
オセアニア線	869	128,644	767.9	1,019,109	773.9	1,346,515	212.2	75.7	20.7
ハワイ・グアム線	2,714	374,253	1141.8	2,292,407	1133.6	3,689,740	445.4	62.1	24.4
韓国線	1,687	286,056	2466.0	347,089	2378.5	484,881	399.1	71.6	12.0
中国線	1,197	143,626	220.4	276,794	220.9	491,735	142.0	56.3	36.2
合 計	32,056	4,874,948	524.0	29,842,453	485.5	42,806,361	174.0	69.7	25.0

*各項目に「JAL運航便のうち他社による販売分」も加えています。

*2020年度よりIFRSの適用に伴う収入計上ルールの変更により、特典航空券でご搭乗のお客さまが有償旅客に含まれます。

当該変更により、旅客数、RPK、ならびに座席利用率には、特典航空券でご搭乗のお客さまが含まれます。

*国際線の各数値は、「他社運航便のうちコードシェアによる自社販売分」を除いて算定しております。

*SJOは、2021年6月29日～となっています。

*利用率=旅客数÷提供座席数

b.国内線

(運航会社) 日本航空、ジェイ・エア、日本トランスオーシャン航空、日本エアコミューター、
琉球エアコミューター、北海道エアシステム、スプリング・ジャパン

				2022年度						2021年度
				路線便数	旅客数	前年度比 (%)	提供座席数	前年度比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
羽	田	-	伊 丹	10,910	2,242,985	157.1	3,305,145	136.2	67.9	58.8
羽	田	-	関 西	2,120	223,732	333.5	343,538	207.5	65.1	40.5
羽	田	-	札幌(新千歳)	11,581	2,602,775	183.6	3,760,852	146.0	69.2	55.0
羽	田	-	名古屋(中部)	1,139	106,519	327.0	169,123	203.6	63.0	39.2
羽	田	-	福 岡	12,438	2,685,082	170.8	4,047,383	142.7	66.3	55.4
羽	田	-	那 覇	9,239	2,416,344	209.2	3,093,267	140.1	78.1	52.3
羽	田	-	女 満 別	2,150	230,470	181.5	399,666	131.3	57.7	41.7
羽	田	-	旭 川	2,861	458,148	207.2	687,806	150.6	66.6	48.4
羽	田	-	釧 路	2,120	215,694	194.2	382,370	146.0	56.4	42.4
羽	田	-	とかち帯広	2,821	334,350	202.5	587,305	164.6	56.9	46.3
羽	田	-	函 館	2,200	340,042	193.2	485,531	142.0	70.0	51.5
羽	田	-	青 森	4,278	442,585	215.0	713,642	165.6	62.0	47.8
羽	田	-	三 沢	2,888	244,393	213.2	364,086	152.1	67.1	47.9
羽	田	-	秋 田	2,787	218,546	214.6	456,103	193.8	47.9	43.3
羽	田	-	花 巻	102	6,683	145.6	9,690	182.1	69.0	86.3
羽	田	-	山 形	1,444	94,277	177.7	137,104	98.2	68.8	38.0
羽	田	-	仙 台	136	15,920	105.9	21,926	121.2	72.6	83.1
羽	田	-	小 松	4,197	468,047	196.8	778,131	171.0	60.2	52.3
羽	田	-	南 紀 白 浜	2,232	229,669	165.1	352,243	127.4	65.2	50.3
羽	田	-	岡 山	3,580	340,007	209.5	584,295	159.5	58.2	44.3
羽	田	-	出 雲	3,557	484,180	192.5	771,659	149.8	62.7	48.8
羽	田	-	広 島	5,766	630,121	205.0	1,206,055	175.0	52.2	44.6
羽	田	-	山 口 宇 部	2,842	234,408	202.9	458,220	151.4	51.2	38.2
羽	田	-	徳 島	4,279	547,232	211.8	998,527	183.2	54.8	47.4
羽	田	-	高 松	5,006	498,157	208.9	905,251	169.4	55.0	44.6
羽	田	-	高 知	3,584	355,735	194.4	584,787	148.3	60.8	46.4
羽	田	-	松 山	4,336	434,561	204.0	705,874	152.0	61.6	45.9
羽	田	-	北 九 州	2,831	237,131	195.1	459,849	153.1	51.6	40.5
羽	田	-	大 分	4,285	446,770	182.0	752,013	152.7	59.4	49.8
羽	田	-	長 崎	4,290	529,543	202.3	840,760	166.1	63.0	51.7
羽	田	-	熊 本	5,674	710,169	197.9	1,216,937	175.2	58.4	51.7
羽	田	-	宮 崎	4,219	349,338	182.9	587,418	134.6	59.5	43.8
羽	田	-	鹿 児 島	5,705	786,122	192.1	1,239,664	148.4	63.4	49.0
羽	田	-	奄 美 大 島	732	91,709	142.4	120,318	100.8	76.2	54.0
羽	田	-	宮 古	764	114,111	153.2	148,640	103.2	76.8	51.7
羽	田	-	石 垣	1,455	218,702	171.3	308,262	114.7	70.9	47.5
羽	田	-	久 米 島	144	15,165	235.5	15,840	116.2	95.7	47.2
成	田	-	伊 丹	729	76887	1,467.6	120285	561.2	63.9	24.4
成	田	-	札幌(新千歳)	2,506	266,244	830.2	473,634	775.9	56.2	52.5
成	田	-	名古屋(中部)	1,232	97,457	2,162.8	178,030	1,014.1	54.7	25.7
成	田	-	仙 台	20	373	-	3,780	-	9.9	-
成	田	-	広 島	1,730	155,052	587.0	326,970	530.7	47.4	42.9
成	田	-	佐 賀	241	18,880	160.4	45,549	128.2	41.4	33.1

				2022年度					2021年度	
				路線便数	旅客数	前年度比 (%)	提供座席数	前年度比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
伊	丹	-	札幌(新千歳)	3,256	430,880	173.9	522,276	126.8	82.5	60.1
伊	丹	-	福岡	2,723	183,516	130.0	231,173	99.7	79.4	60.9
伊	丹	-	那覇	1,699	443,151	186.4	612,737	105.7	72.3	41.0
伊	丹	-	女満別	82	4,931	137.5	7,410	121.1	66.5	58.6
伊	丹	-	旭川	62	7,838	228.1	10,230	100.0	76.6	33.6
伊	丹	-	函館	729	58,158	161.2	69,255	112.8	84.0	58.8
伊	丹	-	青森	2,197	137,275	171.5	207,993	125.6	66.0	48.3
伊	丹	-	三沢	722	42,629	153.7	68,590	101.6	62.2	41.1
伊	丹	-	秋田	2,120	93,196	257.0	180,633	176.8	51.6	35.5
伊	丹	-	花巻	2,817	119,624	207.5	215,270	160.9	55.6	43.1
伊	丹	-	山形	2,177	100,655	203.1	168,378	141.5	59.8	41.6
伊	丹	-	仙台	5,700	291,817	202.7	523,868	154.5	55.7	42.5
伊	丹	-	新潟	2,782	118,861	230.0	250,154	169.4	47.5	35.0
伊	丹	-	松本	62	3,658	200.2	4,712	100.0	77.6	38.8
伊	丹	-	ワノリ但馬	1,334	29,367	140.4	64,032	105.0	45.9	34.3
伊	丹	-	出雲	2,823	127,616	220.5	222,756	165.5	57.3	43.0
伊	丹	-	隠岐	710	32,257	214.5	59,763	110.5	54.0	27.8
伊	丹	-	松山	1,450	62,473	192.5	111,302	114.7	56.1	33.5
伊	丹	-	大分	2,164	102,618	189.7	165,832	131.1	61.9	42.8
伊	丹	-	長崎	2,858	147,728	217.6	270,750	162.8	54.6	40.8
伊	丹	-	熊本	2,877	138,300	220.6	238,336	163.5	58.0	43.0
伊	丹	-	宮崎	3,616	174,994	188.2	314,697	152.8	55.6	45.2
伊	丹	-	鹿児島	5,589	278,221	175.8	510,730	148.9	54.5	46.1
伊	丹	-	種子島	78	2,905	182.8	6,004	102.6	48.4	27.2
伊	丹	-	屋久島	697	24,729	124.3	33,456	98.9	73.9	58.8
伊	丹	-	奄美大島	808	75,625	140.1	132,900	119.3	56.9	48.5
伊	丹	-	徳之島	8	484	119.8	684	90.0	70.8	53.2
関	西	-	札幌(新千歳)	1,393	176,697	295.0	229,803	154.3	76.9	40.2
関	西	-	那覇	1,996	206,107	318.6	329,340	173.9	62.6	34.1
関	西	-	石垣	708	67,714	201.9	116,820	115.7	58.0	33.2
関	西	-	宮古	316	32,461	159.1	52,140	104.6	62.3	40.9
札幌(新千歳)	-	-	女満別	2,165	99,984	132.5	164,540	107.0	60.8	49.1
札幌(新千歳)	-	-	函館	8	234	-	608	-	38.5	-
札幌(新千歳)	-	-	青森	2,132	88,432	183.2	162,032	163.6	54.6	48.7
札幌(新千歳)	-	-	秋田	1,369	41,891	216.4	104,044	176.2	40.3	32.8
札幌(新千歳)	-	-	花巻	2,102	68,968	210.2	159,752	209.2	43.2	43.0
札幌(新千歳)	-	-	仙台	3,542	150,416	167.7	282,264	155.3	53.3	49.3
札幌(新千歳)	-	-	新潟	1,384	57,122	210.2	105,184	159.4	54.3	41.2
札幌(新千歳)	-	-	広島	728	91,191	216.5	120,120	133.1	75.9	46.7
札幌(新千歳)	-	-	出雲	36	4,706	393.1	5,940	105.9	79.2	21.3
札幌(新千歳)	-	-	徳島	26	3,190	380.2	4,290	100.0	74.4	19.6
札幌(丘珠)	-	-	利尻	835	25,795	140.2	40,080	122.5	64.4	56.2
札幌(丘珠)	-	-	女満別	1,247	32,626	429.3	59,856	276.2	54.5	35.1
札幌(丘珠)	-	-	釧路	2,349	75,626	139.2	112,752	124.5	67.1	60.0
札幌(丘珠)	-	-	函館	3,401	121,078	138.5	163,248	126.4	74.2	67.7
札幌(丘珠)	-	-	三沢	416	13,327	174.8	19,968	122.0	66.7	46.6
札幌(丘珠)	-	-	奥尻	214	3,788	225.5	10,272	201.9	36.9	33.0
函館	-	-	奥尻	448	8,688	111.4	21,504	99.5	40.4	36.1
名古屋(中部)	-	-	札幌(新千歳)	2,259	268,494	195.8	370,446	124.4	72.5	46.1
名古屋(中部)	-	-	那覇	2,749	285,583	262.3	453,585	147.6	63.0	35.4
名古屋(中部)	-	-	釧路	26	3,314	157.5	4,290	108.3	77.2	53.1
名古屋(中部)	-	-	とかつ帯広	36	4,104	192.2	5,814	97.9	70.6	35.9
名古屋(中部)	-	-	宮古	314	21,628	213.9	51,810	142.1	41.7	27.7
名古屋(中部)	-	-	石垣	318	25,210	224.3	52,470	135.9	48.0	29.1

				2022年度					2021年度	
				路線便数	旅客数	前年度比 (%)	提供座席数	前年度比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
福 岡	-	札幌(新千歳)		1,461	192,793	198.3	240,687	133.1	80.1	53.8
福 岡	-	那 覇		4,278	442,671	206.9	705,870	153.1	62.7	46.4
福 岡	-	花 巻		723	32,492	170.3	54,986	103.5	59.1	35.9
福 岡	-	仙 台		1,420	85,730	214.7	134,900	138.8	63.6	41.1
福 岡	-	出 雲		1,413	39,044	153.7	67,824	102.5	57.6	38.4
福 岡	-	徳 島		1,404	54,018	214.7	106,780	156.6	50.6	36.9
福 岡	-	高 知		1,410	61,715	194.9	107,236	153.5	57.6	45.3
福 岡	-	松 山		2,886	126,289	171.3	219,488	147.7	57.5	49.6
福 岡	-	宮 崎		4,989	235,872	161.4	379,525	130.9	62.1	50.4
福 岡	-	鹿 児 島		714	20,175	151.4	34,272	99.6	58.9	38.7
福 岡	-	屋 久 島		696	24,166	145.3	33,408	99.6	72.3	49.6
福 岡	-	奄 美 大 島		714	39,727	125.0	54,283	98.9	73.2	57.9
那 覇	-	小 松		685	68,593	336.2	113,025	188.7	60.7	34.1
那 覇	-	岡 山		706	82,795	320.3	116,490	146.5	71.1	32.5
那 覇	-	宮 古		6,317	545,155	154.0	960,540	128.5	56.8	47.3
那 覇	-	石 垣		5,289	413,558	155.1	820,245	129.8	50.4	42.2
那 覇	-	北 大 東		359	13,037	98.4	17,950	99.7	72.6	73.6
那 覇	-	南 大 東		1,055	31,090	111.6	52,750	104.8	58.9	55.3
那 覇	-	与 論		991	37,309	155.1	49,048	133.8	76.1	65.6
那 覇	-	久 米 島		4,820	190,135	140.8	314,830	131.1	60.4	56.3
那 覇	-	奄 美 大 島		406	10,849	159.7	19,798	128.6	54.8	44.1
那 覇	-	与 那 国		949	27,458	150.5	47,450	135.2	57.9	52.0
那 覇	-	沖 永 良 部		704	19,099	123.7	33,792	99.7	56.5	45.6
出 雲	-	隠 岐		682	22,229	130.3	32,736	101.2	67.9	52.8
鹿 児 島	-	松 山		642	11,437	194.1	31,168	159.1	36.7	30.1
鹿 児 島	-	種 子 島		2,688	82,201	158.2	148,120	123.7	55.5	43.4
鹿 児 島	-	屋 久 島		3,221	135,783	151.7	196,914	107.8	69.0	49.0
鹿 児 島	-	喜 界 島		1,385	37,912	149.6	66,480	107.6	57.0	41.0
鹿 児 島	-	奄 美 大 島		5,273	174,634	122.9	352,391	112.9	49.6	45.5
鹿 児 島	-	徳 之 島		2,985	133,148	137.0	198,328	105.3	67.1	51.6
鹿 児 島	-	沖 永 良 部		2,077	65,797	134.9	106,868	111.5	61.6	50.9
鹿 児 島	-	与 論		704	26,930	112.9	47,740	97.6	56.4	48.8
奄 美 大 島	-	喜 界 島		1,376	35,734	115.7	66,048	75.7	54.1	35.4
奄 美 大 島	-	徳 之 島		1,399	37,867	118.8	67,152	100.5	56.4	47.7
奄 美 大 島	-	与 論		456	9,573	121.9	21,888	65.8	43.7	23.6
沖 永 良 部	-	徳 之 島		700	14,168	101.1	33,600	98.6	42.2	41.1
宮 古	-	石 垣		2,134	57,839	173.3	106,930	199.2	54.1	62.2
宮 古	-	多 良 間		1,363	38,550	138.3	68,150	129.8	56.6	53.1
石 垣	-	与 那 国		1,879	65,170	135.2	93,950	128.7	69.4	66.0
北 大 東	-	南 大 東		353	10,867	92.2	17,650	100.3	61.6	67.0
合 計				305,513	30,179,804	187.5	47,895,711	146	63.0	49

*チャーター便、コードシェア便を除く

*SJOは、2021年6月29日～となっています。

*利用率=旅客数÷提供座席数

*2020年度よりIFRSの適用に伴う収入計上ルールの変更により、特典航空券でご搭乗のお客さまが有償旅客に含まれます。

当該変更により、旅客数には、特典航空券でご搭乗のお客さまが含まれます。

(2) JALグループ保有機材

AIRBUS A350	機数: 16	BOEING 787	機数: 52
	運航会社: JAL		運航会社: JAL・ZIP
	座席数: 369~391		座席数: 161~290
	初号機導入: 2019年		初号機導入: 2012年
	平均機齢: 2.3		平均機齢: 6.8
	平均年間飛行時間: 2,790		平均年間飛行時間: 4,099
	平均年間飛行回数: 1,517		平均年間飛行回数: 687
BOEING 777	機数: 16	BOEING 767	機数: 27
	運航会社: JAL		運航会社: JAL
	座席数: 236~500		座席数: 199~261
	初号機導入: 1996年		初号機導入: 1985年
	平均機齢: 16.7		平均機齢: 15.8
	平均年間飛行時間: 4,427		平均年間飛行時間: 2,906
	平均年間飛行回数: 686		平均年間飛行回数: 1,367
BOEING 737-800	機数: 62	EMBRAER 170	機数: 18
	運航会社: JAL・JTA・SJO		運航会社: J-AIR
	座席数: 144~189		座席数: 76
	初号機導入: 2006年		初号機導入: 2008年
	平均機齢: 11.0		平均機齢: 11.2
	平均年間飛行時間: 2,704		平均年間飛行時間: 2,200
	平均年間飛行回数: 1,755		平均年間飛行回数: 2,750
EMBRAER 190	機数: 14	DE HAVILLAND DHC-8-400 CARGO COMBI	機数: 5
	運航会社: J-AIR		運航会社: RAC
	座席数: 95		座席数: 50
	初号機導入: 2016年		初号機導入: 2016年
	平均機齢: 5.8		平均機齢: 6.4
	平均年間飛行時間: 2,390		平均年間飛行時間: 1,926
	平均年間飛行回数: 2,220		平均年間飛行回数: 2,893
ATR 42-600	機数: 12	ATR 72-600	機数: 2
	運航会社: JAC・HAC		運航会社: JAC
	座席数: 48		座席数: 70
	初号機導入: 2017年		初号機導入: 2018年
	平均機齢: 3.7		平均機齢: 4.2
	平均年間飛行時間: 1,726		平均年間飛行時間: 1,846
	平均年間飛行回数: 2,453		平均年間飛行回数: 2,399
JALグループ全体の平均機齢: 9.5年			

*平均機齢について:

航空機は機齢に応じて適切な整備をすれば、ほぼ永続的に使用可能です。機齢が高いということが直接安全に影響を与えることはありません。JALグループのすべての機材は、メーカーが推奨し、国土交通省が承認した整備プログラムに従って適切に整備して、良好な品質を維持しています。

*平均年間飛行時間=年間総飛行時間÷機数(2023年3月31日時点)

*平均年間飛行回数=年間総飛行回数÷機数(2023年3月31日時点)

－本報告書について－

「JALグループ安全報告書」は、航空法第111条の6に基づき作成した、JALグループ航空会社8社としての安全報告書です。

【対象期間】

2022年4月1日から2023年3月31日までの期間ですが、一部につきましては、それ以前、またはそれ以降に関する報告もございます。

【対象会社】

表紙に記載したJALグループ航空会社8社ですが、一部につきましては、日本航空に限定している場合もございます。

各社の安全に関わる取り組みについては、下記WEBサイトでもご参照いただけます。

会社名（略号）	URL
日本航空（JAL）	https://www.jal.com/ja/safety/
ジェイ・エア（J-AIR）	http://www.jair.co.jp/about/safety.html
日本トランスオーシャン航空（JTA）	https://jta-okinawa.com/safety/
日本エアコミューター（JAC）	http://www.jac.co.jp/company_info/safety.html
琉球エアーコミューター（RAC）	https://rac-okinawa.com/safety/
北海道エアシステム（HAC）	https://www.info.hac-air.co.jp/wp-content/uploads/2019/04/hacsafetyreport201904.pdf
ZIPAIR Tokyo（ZIP）	http://www.zipairtokyo.com/ja/safety/
スプリング・ジャパン（SJO）	https://jp.ch.com/JP/DownloadReport

JALグループ安全報告書 2022年度
2023年7月発行

日本航空株式会社
株式会社ジェイエア
日本トランスオーシャン航空株式会社
日本エアコミューター株式会社
琉球エアーコミューター株式会社
株式会社北海道エアシステム
株式会社ZIPAIR Tokyo
スプリング・ジャパン株式会社