



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。

2024年4月より日本航空の代表取締役社長、JALグループCEOに就任いたしました 鳥取三津子です。

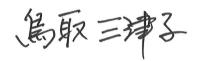
本年1月2日に、JAL516便が羽田空港に着陸する際、海上保安庁の航空機と衝突する航空事故が発生いたしました。犠牲となられました5名の乗員の方々のご冥福をお祈りしますとともに、お怪我をされた方々、ご関係の皆さまに謹んでお見舞いを申し上げます。一方で、お客さまのお力添えにより、当該便のお客さま・乗員全員が脱出し、379名の命が救われました。この事故の多くの教訓を、これからの航空安全に必ず生かしていかなければならないと決意を新たにいたしました。

そのような中、航空業界全体で安全・安心の確保に向けて緊急対策を進めておりましたが、当社の安全上のトラブルが相次いで発生したことに対しまして、5月27日に国土交通省より厳重注意の行政指導をいただきました。このような事態に至りましたことを厳粛に受け止め、6月11日に再発防止策を提出いたしました。経営が先頭に立って安全体制を見直し、社会とお客さまの信頼回復に努めてまいります。

安全はJALグループ存立の大前提であり、これまでもこれからも変わらぬ私たちの使命です。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り抜きます。

2024年8月

日本航空株式会社 代表取締役社長 グループCEO



はじめに

1. 安全の基本方針	P.3	(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
2.2023年度の状況	P.4	②リスクマネジメント	P.34
(1)行政処分・行政指導	P.4	③緊急事態発生時の対応	P.35
(2) 航空事故・重大インシデント	P.6	④災害に対する措置	P.35
(3)イレギュラー運航	P.8	⑤内部監査	P.35
(4)安全上のトラブル	P.9	⑥マネジメント・レビュー	P.35
		⑦変更管理	P.35
3. 安全目標	P.13	⑧第三者による評価	P.36
(1)2023年度安全目標の達成状況	P.14	⑨教育・訓練と安全啓発	P.40
(2)2024年度安全目標	P.18		
		5. データ	P.45
4.安全管理システム	P.19	(1)JALグループ輸送実績	P.45
(1)安全管理の方針	P.19	(2)JALグループ保有機材	P.49
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	6. お客さまの安全・安心にむけて	
(2)安全管理の体制	P.20	(1)安全を確保するための装備	P.51
①安全管理の体制	P.20		
②社長	P.21	【対象期間】 2023年4月1日から2024年3月31日までの期間	ですが、一部
③安全統括管理者	P.21	: につきましては、それ以前、またはそれ以降に	
④各グループ航空会社の安全管理体制	P.22	ございます。	
⑤航空機の整備に関する業務の委託状況	P.31	【対象会社】 表紙に記載したJALグループ航空会社8社ですた	が、一部につ

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)	WEBサイト
日本航空株式会社(JAL)	https://www.jal.com/ja/safety/
株式会社ジェイエア(J-AIR)	http://www.jair.co.jp/about/safety.html
日本トランスオーシャン航空株式会社(JTA)	https://jta-okinawa.com/safety/
日本エアコミューター株式会社(JAC)	http://www.jac.co.jp/company_info/safety.html
琉球エアーコミューター株式会社(RAC)	https://rac-okinawa.com/safety/
株式会社北海道エアシステム(HAC)	https://www.info.hac-air.co.jp/
株式会社ZIPAIR Tokyo(ZIP)	http://www.zipairtokyo.com/ja/safety/
スプリング・ジャパン株式会社(SJO)	https://jp.ch.com/JP/DownLoadReport

きましては、日本航空に限定している場合もございます。

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 本文

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。

安全憲章 行動規範

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。





2.2023年度の状況

(1)行政処分·行政指導

JALグループ航空会社8社が受けた行政処分(*1)、行政指導(*2)はございませんでした。

行政処分·行政指導

(*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

(*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「厳 重注意」などが該当します。

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
行政処分	1件	0件	0件	0件	0件
行政指導	1件	0件	0件	0件	0件

JALエンジニアリングへの行政指導について

日本航空が整備業務の管理を委託しているJALエンジニアリングが、業務改善勧告を受けました。

2023年9月に発生した不適切な整備処置、および航空局による計画的な監査やその後の報告聴取や立ち入り 検査を通して、整備に関わる複数の不適切な対応が発見されたことより、2023年12月22日、株式会社JALエン ジニアリングは、国土交通省から業務改善勧告を受けました。

「航空輸送の安全の確保に関する業務改善勧告」に対し、講ずる措置の主な項目については以下のとおりで す。

- 1. 法令及び規程等の内容に係る理解の確実化、安全運航を最優先する意識の醸成及びコンプライアンスの徹底
 - ・安全品質に関わる基本事項、その意義や背景、それに関わる過去の失敗事例などを伝える 品質補完訓練のグループ討議形式での実施
 - 整備統制や運航判断に関わる業務を行う責任者に対するリスク対応専門訓練の実施
 - 上記責任者に必要な要件の明確化と任命制の導入
 - ・整備管理マニュアルや業務規程(関連する社内規定も含む)の総点検の実施

2. 安全管理体制の再構築

- ・ 経営による職場環境改善活動(現業・間接部門における環境面の課題解決)の定期実施
- 経営による現業・間接部門の係長クラスとの対話型ミーティングの定期開催
- 日常的な改善提案の管理強化
- ・現業部門長による航空機整備に関わる資格者の配置状況などの月次レビューの実施
- ・ 月次開催の品質会議の運用改善
- ・監査部による内部監査と品質管理部門による安全品質パトロールの強化
- ・ 日常オペレーションにおける現業部門から品質管理部門に連絡・相談すべき事象の明確化

今回の業務改善勧告を真摯に受け止め、今後決して同様の事態を発生させることがないよう、全社員が一丸と なり取り組んで参ります。

2024年度に受けた行政処分・行政指導

日本航空に対する行政指導について

2024年1月2日に発生した日本航空516便と海上保安庁機の衝突事故(詳細は6ページ)を受け、業界全体で 「航空の安全・安心確保に向けた緊急対策」が進められている中、当社で安全上のトラブルが相次いで発生(*)し たことから、同年5月27日に書面による厳重注意という形で行政指導を受けました。

)航空交通の指示を得ず滑走路に進入した事態(3件)、運航乗務員の過度な飲酒に起因した不適切な行動による欠航(1件)、 機体接触(1件)

発生事象については、それぞれ個別の要因があるものの、共通する要因が2点あると考えています。 1点目は、業務においてさまざまなプレッシャーがある中で、安全を確保するために現場が立ち止まって確認す ることができる環境をつくれていなかったことです。これにより、連続して事案が発生したと捉えています。 2点目は、過去の教訓を生かす安全管理の仕組みが十分に機能していなかったことです。安全管理の仕組みと は、不具合やヒヤリハット情報を収集し、リスクを評価し、対策を講じ、その後、定着度をモニターする一連 のサイクルを指しています。これまで生じた事例の対策がどの程度定着しているかのモニターが特に弱かった ため、類似の事案が再発したと捉えています。

以上の背景や要因を踏まえて、次のような対策を講じてまいります。

行政処分·行政指導

- 1. 緊急対応(事象発生を止めるための即時対策)
 - ・発生事象に的を絞った個別の対策の実施
 - ・現場へのメッセージ"一拍置こう、声をかけよう"の発信
- 2. 中長期対応(抜本的な対策)
 - ・現場が安全活動に専念できる環境の整備
 - ・現場の実態を把握し、安全を管理する仕組みの総点検

なお、日本航空は、要因の分析および再発防止策を検討し、上述の内容を含め、検討結果をまとめた報告書 を6月11日に国土交通省航空局に提出しました。

経営が先頭に立ち、全社員と一体となって安全管理体制を再構築し、再発防止策を確実に実施することによ り、安全に対する信頼回復に努めてまいります。

> 厳重注意文書 報告書

これまでに受けた行政処分・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航空事故・重大インシデント発生状況

行政処分・行政指導

2023年度は、航空事故(*1)が1件、重大インシデント(*2)は1件発生しました。 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。こうした状況を踏まえて、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 組んできた結果、2023年度は揺れに起因する事故はございませんでした。

(**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。

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
航空事故	1(0.003)	0(0.000)	2(0.008)	3(0.009)	1(0.003)
重大インシデント	3(0.008)	1(0.006)	1(0.004)	0(0.000)	1(0.003)
年間総運航便数	356,437	181,794	241,006	344,452	357,539

()内は1,000便あたりの発生件数

航空事故

日本航空516便と海上保安庁機の衝突事故

2024年1月2日、日本航空516便(新千歳空港発 東京国際空港 羽田行)が羽田空港に着陸後、海上保安庁の航 空機と衝突し、滑走路脇で停止、炎上しました。この衝突により、海上保安庁の機体に搭乗していた6名の乗務員 のうち5名がお亡くなりになりました。当社便にご搭乗されていたお客さま、乗務員は全員脱出しました。 本件は、同日、国土交通省航空局により航空事故に認定されました。

重大インシデント

日本航空585便着陸時の予備燃料の不足

2023年7月12日、日本航空585便(東京国際空港 羽田発 函館空港行)において、函館空港視界不良のため代替 空港である新千歳空港へ向かいました。新千歳空港へ向かうにあたり、着陸時に残存させるべき予備燃料が、社内 規定量(30分間の飛行が可能な燃料量)を下回る可能性を考慮し、管制官に対して着陸にあたり優先的取り扱い を要求しました。実際に着陸した時には5分間分不足し、25分間飛行が可能な量の燃料が残る結果となりました。 お客さまにお怪我はございませんでした。また、乗務員にも怪我はございませんでした。

本件は翌日に「航空法施行規則第166条の4(事故が発生するおそれがあると認められる事態)」に掲げる「緊急 の措置を講ずる必要が生じた燃料の欠乏」に該当するとして、国土交通省航空局により、重大インシデントに認定 されました。

^{(*) 2019}年度から2023年度にかけてお客さまおよび当社の乗務員の死亡はございませんでした。

②過年度の航空事故・重大インシデントについて

以下4件の調査報告書が公表されました。

航空事故

日本航空669便の揺れによる客室乗務員の負傷

(発生日: 2022年3月26日 調査報告書公表日: 2023年10月26日)

行政処分・行政指導

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

(発生日: 2022年10月3日 調査報告書公表日: 2023年10月26日)

日本航空687便の揺れによるお客さまの負傷

(発生日:2023年1月7日 調査報告書公表日:2023年11月30日)

重大インシデント

日本航空3653便着陸滑走路への他機の進入

(発生日:2022年1月8日 調査報告書公表日:2023年4月27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。

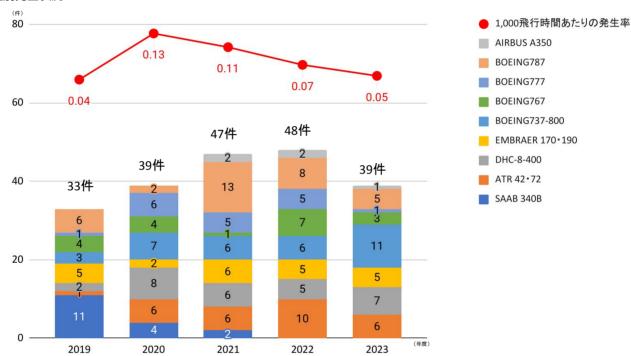
(3) イレギュラー運航

2023年度は、イレギュラー運航 $^{(*)}$ が39件発生しました。内訳は、出発空港への引き返しが25件、目的地の変 更が9件、滑走路の閉鎖が3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。航空機の不具合(軽微なものを含む)の発生 率の推移を見ると、2020年度にコロナ禍による航空機の稼働の低下に伴って上昇しましたが、それ以降は、予 測整備の強化などの施策の実施により発生率は低下しており、2023年度もその傾向を維持しています。 機種別では、BOEING737-800型機およびDHC-8-400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、過去に講じた対策の有効性を再評価するなど、再発防止に努めていま

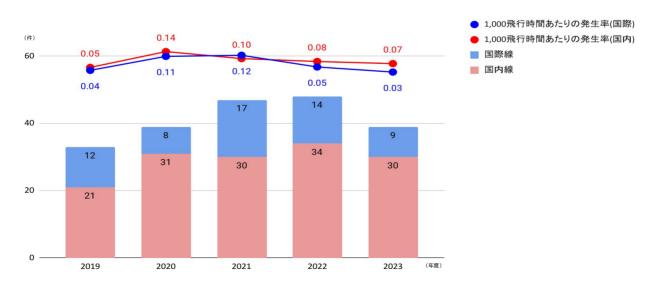
航空事故・重大インシデント

^(*)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

2023年度の安全上のトラブル^(*)の発生件数は、総数で282件となり、前年度から91件減少しました。主な理 由は、前年度の増加要因だった環境有害物質輸送の申告漏れ事案が減少したことと、お客さまへの周知により ウイルス除菌剤の持ち込みを含めて危険物の輸送が前年度に続き一層減少したことです。詳細については、11 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:

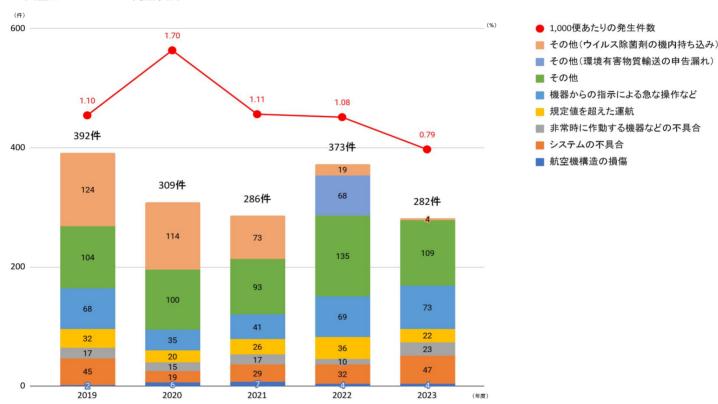
- 航空機構造の損傷
- 〔例〕定例整備中に発見した構造上の不具合

行政処分・行政指導

- システムの不具合 ・非常時に作動する機器などの不具合
- [例] 火災・煙の検知器の故障
- ・規定値を超えた運航
- [例] 決められた限界速度の超過
- ・機器からの指示による急な操作等
- 〔例〕航空機衝突防止装置 (TCAS) などの指示に基づく操作
- ・ その他
- 〔例〕規程関係、航空機からの落下物、危険物の輸送

〔例〕 エンジントラブル、通信・電気系統のトラブル

■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上のトラブルの発生率との比較(1,000便あたり)

2022年度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発生率につきまして、環境有害物質輸送の申告漏れが 件数に含まれておりませんでした。お詫びするとともに下表のとおり修正します。(2022年度公表資料:0.83)

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
安全上のトラブルの発生率	1.10	1.70	1.11	1.08	0.79
ウイルス除菌剤の機内持ち込み事例 ^(*) を除いた 安全上のトラブル発生率	0.75	1.07	0.83	<u>1.03</u>	0.77

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

②内訳

			2023年度							2022		
			JAL	J-AIR	JTA	JAC	RAC	НАС	ZIP	SJO	年度合計	年度 合計
	航空機	構造の損傷	0	0	1	2	1	0	0	0	4	4
	受けた	損傷(鳥衝突、被雷を除く)	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
	大修理	相当	0	0	1	1	1	0	0	0	3	4
钪	システ	ムの不具合	20	7	16	0	1	0	0	3	47	32
空		エンジン	8	6	3	0	0	0	0	0	17	10
幾 の		酸素供給	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
不具合	内訳	航法システム	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	1,197	着陸装置	2	1	0	0	0	0	0	1	4	2
		燃料系統	1	0	1	0	0	0	0	0	2	1
		その他	8	0	12	0	1	0	0	2	23	18
	非常時	に作動する機器などの不具合	6	1	11	2	3	0	0	0	23	10
	規定値	を超えた運航	14	5	1	0	0	0	2	0	22	36
-	機器か	らの指示による急な操作など	40	13	8	3	0	0	5	4	73	69
航 関		航空機衝突防止装置作動	35	11	7	3	0	0	4	1	61	56
連	内訳	対地接近警報装置作動	1	2	1	0	0	0	1	3	8	11
		その他	4	0	0	0	0	0	0	0	4	2
	その他		79	5	5	5	3	2	9	5	113	222
		運航規程関係	14	1	1	0	0	0	1	2	19	12
そ		整備規程関係	14	2	0	2	2	1	0	0	21	15
の		落下物	2	0	0	0	0	0	0	0	2	3
他		危険物関係(ウイルス除菌剤の機内持ち込み)	4	0	0	0	0	0	0	0	4	19
		危険物関係(ウイルス除菌剤を除く)	41	1	2	2	0	1	6	0	53	164
	_	その他	4	1	2	1	1	0	2	3	14	9
	合 計		159	31	42	12	8	2	16	12	282	373

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とおりです。

()内は、2022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とおりです。 これらに対しては、定められた基準に基づく構造修理、部品の交換などの整備処置を実施することにより、安全性を確保しています。

【**航空機構造の損傷**】 計4件(4件)

事例	件数	内訳
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	3件	737:1件、ATR:2件
サービスブ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	1件	DHC-8:1件

【システムの不具合】 計47件(32件)

	事例	件数	内訳
	逆推力装置の不具合		737:2件、EMBRAER:1件
エンジン	鳥衝突	8件	A350:2件、787:1件、767:2件、737:1件、EMBRAER:2件
	異物吸引(鳥衝突を除く)	6件	767:3件、EMBRAER:3件
航法システム	航空交通管制用自動応答装置の不具合	1件	737:1件
着陸装置	着陸装置格納機構の不具合	4件	737:1件、787:2件、EMBRAER:1件
燃料系統	燃料量の表示不具合	1件	767:1件
がボヤイフでかり	燃料タンクからの燃料漏れ	1件	737:1件
	航空機衝突防止装置(TCAS) ^(*1) に関わる不具合	9件	737:8件、DHC-8:1件
	対地接近警報装置(GPWS) ^(*2) に関わる不具合	4件	737:3件、767:1件
その他	ウインドシア警報装置(PWS)(*3)に関わる不具合	1件	737:1件
てい他 	フライトコントロールシステムに関わる不具合	4件	737:4件
	操縦室の窓に関わる不具合	4件	A350:2件、787:2件
	機内アナウンスシステムに関わる不具合	1件	787:1件

 $^{^{(*1)}}$ 飛行機同士がある一定の範囲以上に接近しつつある場合、両機のパイロットに警報を出すとともに回避操作を指示する装置です。

【非常時に作動する機器などの不具合】 計23件(10件)

事例		内訳
非常用照明灯に関わる不具合	14件	737:9件、ATR:2件、EMBRAER:1件、DHC-8:2件
非常用装置に関わる不具合	6件	737:1件、767:1件、777:2件、787:2件
緊急脱出信号発生装置に関わる不具合	3件	737:2件、DHC-8:1件

^(*2) 飛行機が地面や海面に、ある一定の範囲以上に接近した場合や、衛星などから得られる自機の位置と地形データとを照合して山肌など前方の 障害物にある一定の範囲以上に接近している場合に、パイロットに警報を発して危険を知らせる装置です。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。

^(*3)局地的に風向や風速が急激に変化する現象(ウインドシア)に遭遇することが予想される場合、あるいは遭遇した場合に、パイロットに警報を発して危険を知らせる装置です。

運航関連の安全上のトラブルの内訳は以下のとおりです。

これらに対しては、必要により機体の再点検を行うとともに、事例の周知、注意喚起などの再発防止策を実施しました。

【規定値を超えた運航】 計22件(36件)

事例	1	件数
運用限界等の超過	,	16件
航空交通管制からの指示高度や経路逸脱	(6件

【機器からの指示による急な操作など】 計73件(69件)

事例	件数
航空機衝突防止装置(TCAS)の回避指示(RA) ^(*1)	61件
対地接近警報装置(GPWS)の作動	8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	4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。

その他の安全上のトラブル

その他の安全上のトラブルの内訳は以下のとおりです。

危険物の輸送については、お客さまへの注意喚起などの対策を講じた結果、前年度から126件減少しました。整備および運航管理に関わる事案については、機体の再点検などにより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再発防止策を実施しました。

【その他】 計113件(222件)

事例	件数
危険物の輸送 ^(*1)	57件
整備に関わる事案(*2)	21件
運航管理に関わる事案(*5)	19件
化粧室内の煙検知器作動等	6件
機内部品の外れ	1件
機体部品の脱落	2件
その他	7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「<u>JAL VISION2030</u>」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。

安全目標は、年度毎に目標達成状況を振り返り、見直しを行っています。航空事故や重大インシデント、その他に発生した不安全事象に加え、内部監査などの安全監査や、安全アドバイザリーグループをはじめとする第三者評価など内部環境の変化を取り組みに反映しています。さらには、ICAO^(*1)やIATA^(*2)、各国の航空当局や民間団体の動向などの外部環境の変化を踏まえて見直しています。

2023年度の安全目標達成に向けた具体的な取り組みは14ページ以降、2024年度の安全目標は18ページをご参照ください。

(*1) ICAO (International Civil Aviation Organization): 国際民間航空機関

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

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までも 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。

2023年度の取り組みは14ページへ

行動目標

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みます。

2023年度の取り組みは16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みます。

2023年度の取り組みは17ページへ

^(*2) IATA (International Air Transport Association): 国際航空運送協会

(1)2023年度安全目標の達成状況

数値目標の達成状況

航空事故が1件、重大インシデントが1件発生し、目標を達成できませんでした。詳細は6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19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。

また、各取り組みの背景についてはJALグループ安全報告書2022年度をご参照ください。

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

2023年度は、発生した不安全事象や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を収集し、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ました。また、AIを活用して不具合の予測精度の向上を図り、不安全事象の未然防止に取り組みました。

01 飛行中の揺れによる負傷防止対策

飛行中の航空機が検知した揺れ情報を自動で地上のシステムに送信し、他便と共有するアプリケーションの運用を開始しました。こうして得られたタイムリーな情報を機内サービス中止の判断や注意喚起のためのシートベルトサイン点灯などに役立てています。さらに、負傷防止対策を共有・議論する会議を設定し、グループ全体で防止に向けて取り組みました。

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

JALの運航乗務員を対象にデータに基づく疲労リスク管理体制の強化のため疲労評価ソフトを導入し、運用を開始しました。

また、JALグループ会社毎に乗務員から収集した疲労に関するレポートをさまざまな指標を用いて分析し、管理しています。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継続的に図っています。

今後もJALグループにおける疲労データに基づくリスク管理を推進していきます。

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)

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

航空機のエンジン内部に至るまで、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。前述の 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。12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

06 内部監査の強化

安全管理システムが法令や社内規定に適合して いることを確認する監査だけではなく、安全管理 システムが適切に運営され有効に機能しているこ とを確認する監査の手法を導入しました。

今後、組織の特性や過去の不具合の経験などに 基づき、リスクの高い項目に焦点を当てた監査の 導入に取り組んでいきます。

05 他社事例の活用

2023年度安全目標の達成状況

他社で発生した航空事故、重大インシデント、 安全に関する国際的な統計データなどから、原 因、要因や不具合の予兆を分析、評価し、自社の 安全対策に役立てています。分析した安全情報を 継続的に活用できるよう、社内イントラネットに 掲載し、全社員が必要な時に閲覧、活用できるよ うにしました。

引き続き、社内外の安全に関する有用な情報を JALグループの安全に活かしていきます。

07 安全情報の有効活用

安全活動の取り組み状況や航空機の故障、

ヒューマンエラーの発生状況などの安全指標の可 視化を促進するためのダッシュボードを構築しま した。また、海外他社の取り組みの調査や安全指 標の再整理を行うことで、リスク管理体制の強化 を図りました。

急速な環境変化のなかで、安全管理システムが 適切に運営され、期待する水準を確保できている かどうかを判断するため、引き続き安全の状況を 多面的にモニターしていきます。

08 ヒューマンエラー防止に向けた取り組み

ヒューマンエラーの背後にある要因を引き出す ためには、調査スキルの向上が欠かせないため、 当事者への聴き取り技術を学ぶ、実践型のインタ ビュー教育を実施しました。 また、調査によって 集めた情報から組織的な要因を特定するため、 HFACS^(*)による分析を継続して実施するととも に、分析結果のデータベース化に取り組みまし 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。

(*) Human Factors Analysis and Classification System



2. 安全を大前提として考え行動する人財を育成する

2023年度は、教育・研修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、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

新入社員・入社10年目・新任管理職を対象とする 安全研修を継続的に実施しました。これらの研修で 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、安全運航を堅持していく ために必要となる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意識のさらなる向上を図りま した。

研修の受講を通して受講者は、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。

10 安全人財の育成に向けた取り組み

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。2023年度は、安全啓発センターの運営などの経験を積んだ社員が全社員に対して安全講話を実施するなど、各職場で教訓を広める取り組みを展開しました。安全講話については40ページをご参照ください。

このように、若手社員に安全推進に関わる業務 を経験する機会を継続的に設けることで安全人財 の育成に取り組みます。

11 継続的なキャンペーンや教育

飲酒が及ぼす影響を正しく理解する教育を実施するとともに、節度ある適度な飲酒を実践するためのキャンペーン等を実施しました。さらには定期航空協会と連携した講演会を開催しました。

今後も形骸化を防ぐ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

運航乗務員が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(Pilot Support Program)について、JALでの導入に続いてグルー プ航空会社への展開を進めました。

引き続き、運航乗務員が身体的、精神的に乗務に 適した状態で業務に臨むことができる体制の充実を 図ります。

13 組織課題に対する取り組み

2022年度から日常に潜在する組織的な課題を見出す取り組みを本格化させています。2023年度は持続可能な体制づくりに加えて、ミドルマネジメントの業務負荷軽減や育成プログラムの必要性を課題として見出しました。

これらの課題への対応は2024年度の行動目標に 位置づけ取り組みます。(18ページ参照)

(*)なお、各組織の日々の安全推進活動の中で組織的な課題を見出す体制をつくったことから、安全目標としての管理は終了いたします。

14 グループ全体で専門人財を育成する体制づくり

運航・客室・整備・空港・貨物・オペレーション 部門など高い専門性を有する人財(専門人財)の育 成は、これまで本部単位やグループ会社単位で進め ていました。

2023年度から、グループ全体を一つの組織として捉え、育成に必要な経験を蓄積できる部門への異動や、これまで各自が実務を通じて習得していた業務スキルを体系的に学べるプログラムを設定するなど、専門人財を育成する体制づくりに着手しました。

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

2023年度安全目標の達成状況

2023年度は、多様化するテロへの備えとして高度な保安検査機器の導入を進めました。また、航空 で培った知識やノウハウを活かして、エアモビリティ特有の課題に対応する安全管理体制の構築に取り 組みました。さらに、エアモビリティを使ったサステナブルな物流の創出、地域社会を支える取り組み を地方自治体および共同会社とともに推進しました。

高度な保安検査機器の導入 15

従来型よりも高い検知能力を持つCT(Computed Tomography) 型装置を実装する検査機器の導入、 Smart Securityの運用を羽田に続き、那覇空港で開 始しました。テロのリスクを低減するため、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ました。

また、検査までの待ち時間が短縮され、より安全 ・安心でストレスフリーな空港サービスの提供が可 能になりました。

保安リスク低減のための活動の推進 16

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 を図る体制の充実化に取り組みました。

今後は、地政学リスクにも備え、さらに情報収集 と分析力の強化を図ります。

エアモビリティを安全に運航する体制づくり 17

遠隔目視外飛行による実証飛行を経て、鹿児島県 大島郡瀬戸内町とともに奄美アイランドドローン株 式会社を設立し、防災から生活物流までドローンを 活用した行政サービスを開始しました。

引き続きドローン事業、各種実証実験から得られ るデータなどをもとにドローンの普及に必須な運航 管理・安全管理を通じ、エアモビリティの安全性向 上を図ります。

プレスリリース:奄美瀬戸内町とJALは、共同でド ローン運航会社「奄美アイランドドローン㈱」を設立

策校害災 18

自然災害への対策として、JALグループ災害対策 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ていま す。それに基づき、首都圏直下型地震発生など実際 の災害を想定した模擬演習を実施し、実効性を検証 する体制を構築しました。

(*)なお、災害に対する体制構築を完了したことから、安全目標としての管 理を終了し、総務本部を中心として、引き続き、災害対策に取り組んでい きます。

19 接客に携わる社員が安全業務に専念できる環境の整備

航空の安全を守る上で、社員が安全業務に専念でき る環境の整備は欠かせません。JALグループでは、航 空法に抵触する安全阻害行為等やカスタマーハラスメ ントへの対策に取り組んできました。

2023年度は、カスタマーハラスメントを含め暴言 や暴力などの対応に苦慮する事案を、安全を脅かす全 社の課題と捉え、解決に向けて取り組みました。

また、個数・大きさ・重さを超過したお手荷物の 機内への持ち込みが離陸に向けた安全業務に影響を 及ぼしている現状の改善に向け、客室乗務員へのア ンケートなどにより実態の把握を進めました。

引き続き、社員が安心して安全業務に専念できる 環境作りに取り組んでまいります。



航空法で定められた禁止事項



付属品 (ハンドル、ポケット、キャスターなど) を含みます。 持ち込み可能なお手荷物の大きさは、飛行機の座席数により異なります。

機内持込みお手荷物のサイズ(大きさ・重さ)と個数

(2)2024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、18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

①飛行中の揺れによる 負傷防止対策



④航空機からの部品等の 落下を防ぐ取り組み



⑦内部監査の強化



②疲労リスクの管理



⑤現業の「にくい・やすい^(*)」 を解決できる仕組みの構築



追加

⑧安全情報の有効活用



③航空機の不具合を予測し 未然に防ぐ取り組み (予測整備)



⑥他社事例の活用



⑨ヒューマンエラー防止に 向けた取り組み



(*) 将来のエラーの芽になる可能性がある「やりにくさ」や「間違いやすい」手順や作業など、業務を遂行するうえで阻害となるものやこと

2. 安全を大前提として考え行動する人財を育成する

⑩安全に関わる教育の 見直し



⑬パイロットサポート プログラムの構築



⑪安全人財の育成に向けた 取り組み



⑭オペレーションを支える 人財を育成する体制づくり



⑩継続的な キャンペーンや教育



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 ⑪エアモビリティを 安全に運航する体制づくり



®接客に携わる社員が 安全に専念できる 環境の整備



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、各部門にて浸透を図るとともに、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



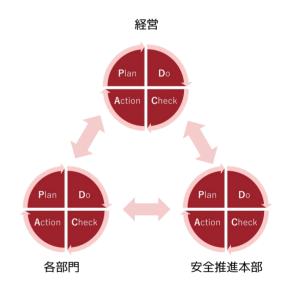
経営は、グループ安全対策会議(*)において、JAL グループ全体の安全管理の方針を策定し、安全目標の達成状況、安全監査の結果、安全施策の進捗状況、重大な事故・トラブルの発生状況および予防・再発防止処置の状況などの報告を受け、経営として必要な対応を決定し、実行を指示することで安全管理システムを運営しています。

(*)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

各部門



各部門では、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



200

安全推進本部は、JALグループ全体の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、それらを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

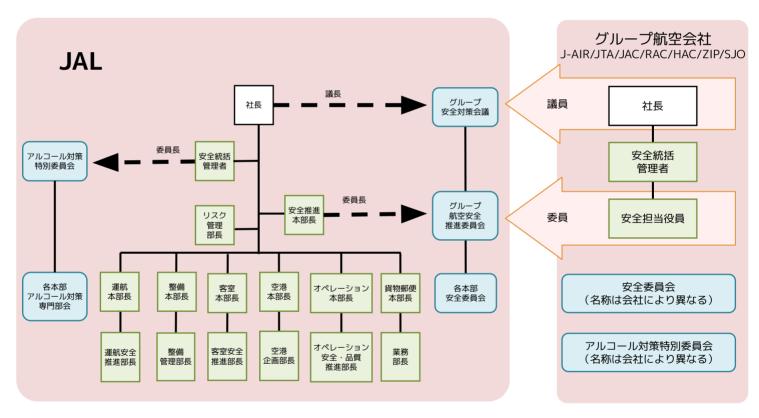
JALグループ全体で均質かつ高い安全レベルを維持するため、 日本航空を含む各グループ航空会社は、グループ安全対策会議で 確認された共通の方針のもと、安全管理を行っています。

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

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、安全管理システムの取り組み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や取締役会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。

(2023年4月1日~2024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	赤坂 祐二	
ジェイエア	常務取締役	月東 稔雄	2023年04月01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	2020年04月01日~2023年06月25日
日本トランスオーシャン前に	取締役執行役員	末好 康宏	2023年6月26日~
日本エアコミューター	取締役	冨田 史宣	
琉球エアーコミューター	取締役	香野 俊之	
北海道エアシステム	取締役	齊藤 一之	
ZIPAIR Tokyo	取締役	吉澤賢一	2019年12月5日~2024年03月31日
スプリング・ジャパン	取締役	上谷 宏	2022年7月1日~

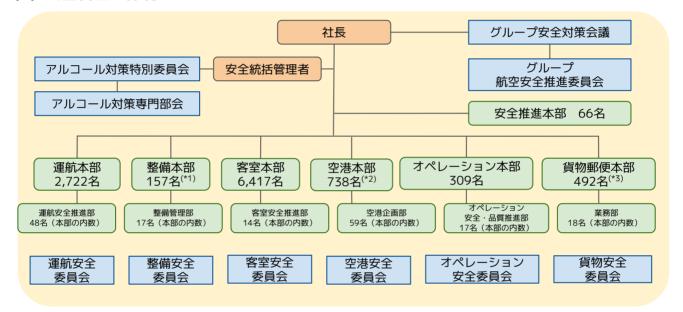
④各グループ航空会社の安全管理体制

(組織・人員数は2024年3月31日時点 ただし休職者は除く)

🙀 JAPAN AIRLINES

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4,281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	2,404名	運航本部	
整備士	116名 ^(*4)	整備本部	うち、有資格整備士 ^(*5) は98名
客室乗務員	6,456名	客室本部	
運航管理者	80名 ^(*6)	オペレーション本部	

^{(「}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9,758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1,433名となります。

^(*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3,011名、うち有資格整備士は1,765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80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・貨物郵便本部(各生産本部)

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JALグループ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

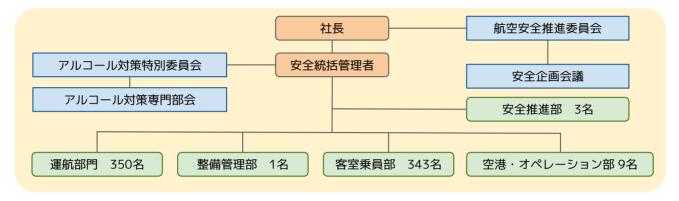
(運航安全委員会・整備安全委員会・客室安全委員会・空港安全委員会・オペレーション安全委員会・貨物安全委員会) 安全に関わる生産本部内の連携強化を図るとともに、生産本部内の安全に関わる方針の決定などを行うために設置しています。

AIR

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	331名	ERJ運航乗員部	
客室乗務員	339名	客室乗員部	
運航管理者	32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。

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

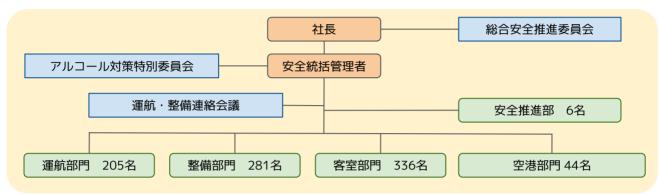


(A) JAPAN TRANSOCEAN AIR

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	165名	運航部門	
整備士	187名	整備部門	うち、有資格整備士は163名
客室乗務員	318名	客室部門	
運航管理者	14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。

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

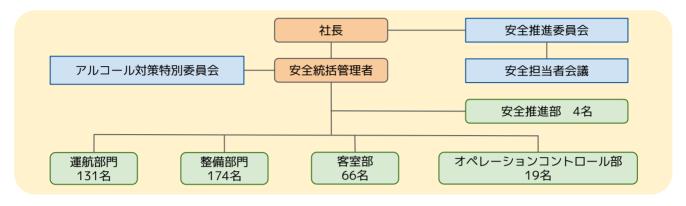


A JAPAN AIR COMMUTER

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	104名	運航部門	
整備士	117名	整備部門	うち、有資格整備士は84名
客室乗務員	70名	客室部	
運航管理者	9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。

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

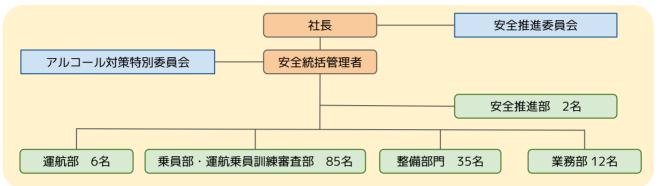


RYUKYU AIR COMMUTER

e. 琉球エアーコミューター

(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	42名	乗員部	
整備士	18名	整備部門	うち、有資格整備士は15名
客室乗務員	22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

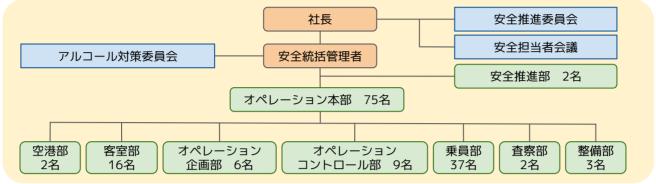


🚇 HOKKAIDO AIR SYSTEM

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	36名	乗員部	
客室乗務員	16名	客室部	
運航管理者	7名	オペレーションコントロール部	

^{(*) 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。

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。

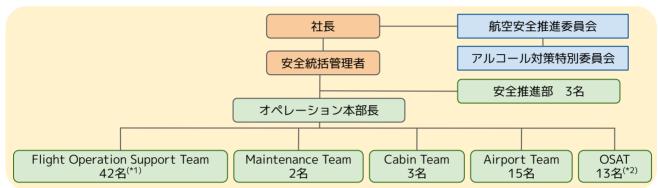


ZIPAIR

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	125名	Flight Operation Team	
客室乗務員	305名	Passenger Operation team	
運航管理者	40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。

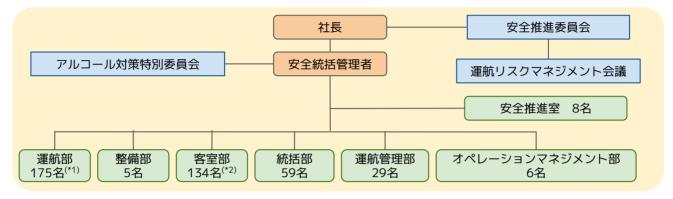


S SPRING JAPAN

h. スプリング・ジャパン

(a) 安全管理の体制





^(*1)運航乗務員99名及び訓練生42名を含む。

(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	99名	運航部	
客室乗務員	108名	客室部	
運航管理者	13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。

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。



^(*2)客室乗務員108名及び訓練生14名を含む。

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

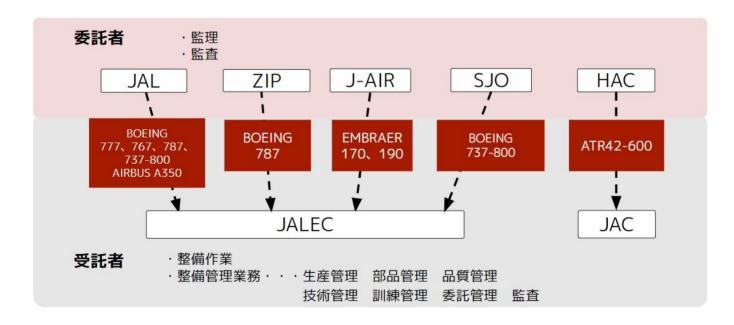
JALグループにおいては、航空法第113条の2に定められた「整備業務の管理の受 委託^(*)」の制度を活用し、JALグループ保有機材(一部を除く)の整備や、整備の管 理業務をJALエンジニアリング (JALEC) および日本エアコミューター (JAC) が 担っており、それぞれ同じ安全の基準で整備を行っています。



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。



委託者	機材	受託者
日本航空	BOEING 777 · BOEING 767 · BOEING 787 · BOEING 737-800 · AIRBUS A350	
ZIPAIR Tokyo	BOEING 787	 JALエンジニアリング
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	ATR42-600	日本エアコミューター





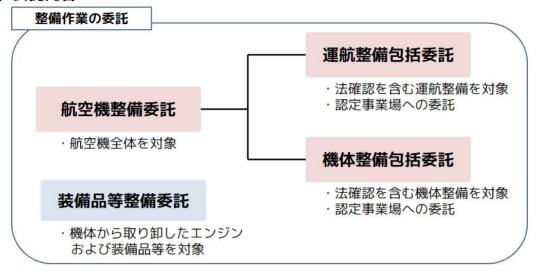
JALグループ内で整備の管理の受委託を行う場合、委託する側の管理責任 者は、委託先が行う日常業務について日々監視を行うとともに、定期的な委 託業務品質監査(年1回)を行っています。また、受託する側にも受託管理 責任者を配置して、委託側と緊密な情報交換を行い、適切に整備作業、整備 管理業務を行う体制をとっています。

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

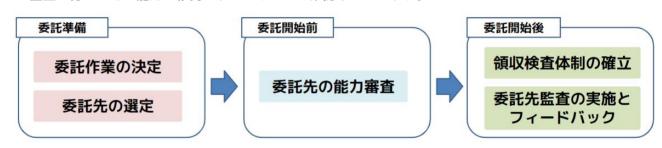
a.項「整備業務の管理の受委託」とは別に、JALグループではグループ内およびグループ外の会社に一部の整 備作業を業務委託しています。

(a) 委託内容



(b) 委託管理体制

委託に際しては、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の選定を基本 とし、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		北世日始む世子ゴ
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	・JALエンジニアリング
・日本トランスオーシャン航空	· ST Engineering Aerospace Services	· 全日本空輸
・日本エアコミューター	· 廈門太古飛机工程有限公司	· General Electric
・ルフトハンザテクニック	· ST Engineering Aerospace Services	· Eagle Services Asia
	(Guangzhou) Aviation Services	
・ユナイテッド航空	・ボーイング社	・三菱重工航空エンジン
・アメリカン航空	・エアバス社	・ジャムコ
・エアカナダ		· SR Technicsなど、国内・海外委託先および製造会社
・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		
・ブリティッシュ・エアウェイズ		
· 廈門太古飛机工程有限公司		
· 上海太古飞机工程服务有限公司		
・ルフトハンザ航空		

(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

安全に係る情報の収集にあたっては、顕在するものだけではなく、潜在するものも含めて収集・分析し、 ハザードの特定を行い、航空事故その他の安全運航に影響を及ぼす事態の再発防止策や予防的対策を講じて います。

安全に係る情報は、不安全事象に関する各部門からの報告、飛行データ解析プログラムのみならず、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、不安全事象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、情報の更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、不安全事象の再発防止や、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

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。



収集した不安全事象などの情報をもとに、航空事故、重大インシデントやその他の不安全 事象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(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、およびそれらが起因となった不安全事象に関して報告しやすい環境を整備し、社員の報告を奨励しています。

02

リスクの評価

特定したハザードの影響の重大性や発生の確率を見極め、その結果としてもたらされるリスクが許容可能であるかを評価し、対策の必要性を検討します。発生部門におけるリスク評価に加え、安全推進本部ではERC(Event Risk Classification)によるリスク評価を行い、潜在リスクの早期発見と低減を図っています。

■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。



03

対策の立案

優先度の高いリスクから、リスクが許容レベル以下に低減されるように個々のハザードに 対する対策(ハザードの除去など)を立案し、実施します。

■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未然防止に取り組んでいます。

 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以下に低減されていないと判断する場合は、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。

◆新造機導入における安全性の調査

JALでは、国際ネットワークの拡充と成長を目指し、BOEING787-9型機と AIRBUS A350-900型機を更に導入します。両機材の導入にあたっては、日々、航空機メーカーおよび安全監督機関からの情報に加え、航空機メーカーにおける、安全を管理するシステム(Safety Management System)とそれを機能させるための文化(Safety Culture)の醸成に向けた取り組みについて、現地視察やインタビューによる対話を通じて確認を行い、安全・安心な航空機の提供に努めています。



BOEING-787-9型

③緊急事態発生時の対応

航空事故・重大インシデントおよび事件の処理業務に係わる基本事項や処理手順は、航空事故処理規程に定められています。事故・重大インシデント発生時は、それぞれ事故調査委員会および重大インシデント検討会を設置し、原因調査を行い再発防止を図ります。事故・重大インシデントおよび事件以外の緊急事態の処理業務に関しては、リスクマネジメントマニュアルに定めています。

④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、航空運送事業者には、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、これを踏まえて「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。

⑤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

⑥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。

⑦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。

◆地震津波防災演習の実施

2023年12月に、連携協定を締結する慶應義塾大学と共同で釧路空港にて、厳冬期(12月下旬から3月上旬)に海溝沿いの巨大地震の発生により、釧路空港周辺にて震度7の揺れを観測した場合を想定した地震津波防災演習を実施しました。実施にあたっては、釧路空港ターミナル内での避難訓練に加えて、ターミナル内の有料待合室を航空機機内に見立てて、機内からの避難訓練も実施しました。



プレスリリース: JALと慶應義塾大学 12月15日に釧路空港にて地震津波防災演習を実施

⑧第三者による評価

a. 運輸安全マネジメント評価

2023年度は日本エアコミューター(JAC)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(*1)を受 けました。評価、助言および期待事項^{*2)}のうち、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】	自社の安全運航に関する課題に関して、弱点を認識したうえで教育、情報共有等を実施・管理することにより、安全管理体制の向上につなげていること。 安全統括管理者が、社員の安全意識の向上、安全管理体制の充実、強化に向けそ の責務を積極的に果たしていること。
JAC	【助言事項】	自然災害対応の取り組みに関し、自社が遭遇する恐れのある自然災害の規模の想 定とその活用、災害時の対応の周知と訓練を実施すること。
	【期待事項】	航空事故処理訓練に関して、訓練の内容や実施頻度の改善、収集する情報やその 連絡体制等を再確認することにより、事故対応力を向上すること。 有効性確認の充実や経営トップへの報告等による内部監査の有効性を高める取り 組みを検討すること。

^(*1) 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 (*2)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 れると思われる事項等

b. 安全監査立入検査

2023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(*1)を合計104回(*2)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。

- ・航空機整備業務の実施記録の作成方法の改善
- 教育訓練の受講管理方法の改善

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、その本社 部門、空港所などの基地、訓練施設などに立ち入って実施する検査のこと。

^(*2)運航便への立入検査は含まない。

^(*1) 国土交通省航空局による安全監査立入検査:

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。)

(2024年4月1日時点)

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



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



三屋 裕子

(兼職の状況)

- ・ENEOSホールディングス株式会社 社外取締役(監査等委員) ・株式会社デンソー 社外取締役
- ・公益財団法人日本バスケットボール協会 代表理事
- ·株式会社PIT 代表取締役
- ・公益財団法人日本オリンピック委員会 副会長

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
- ·日本公認不正検査士協会 理事長
- · 日本電気株式会社 社外取締役

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。

2023年度のご活動

ご講演の実施

座長の柳田邦男氏をお招きし、7月に社内研修の中で「取り巻 く環境が大きく変化する中でJALに求められるコミュニケー ションの在り方」をテーマにご講演いただきました。また、 2024年1月には2.5人称の視点について学ぶセミナーの中で JALグループに所属する者として持つべき視点についての基調 講演を実施いただきました。



ご講演の様子

職場訪問と社員との対話

10月から11月にかけて、スプリング・ジャパン(SJO) やJALエンジニアリング(JALEC)、JALグランドサービ ス(JGS)など10箇所について、現場を中心とした職場視 察、社員との意見交換を実施しました。



職場訪問の様子

経営に対するフォローアップ会議

JALグループの活動に対するフィードバックをいただくなか で、JALグループ安全目標の各種施策や、各本部の中期計画 の取り組みを加速するためのご示唆をいただきました。



フォローアップ会議の様子

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

目次へ

e. IOSA (IATA Operational Safety Audit)

IOSAとは、航空会社の安全管理システム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す。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。



♦IATA SAFETY LEADERSHIP CHARTER

航空業界幹部の間で、リーダーシップについての考え方を確立し、世界中のすべての航空サービスプロバイダーが組織において積極的な安全文化(Positive Safety Culture)を実装できるよう支援する取り組みです。2023年11月時点において、当社を含む22社が署名しています。

Guiding Principles

- 1. 自身の言動を通じて安全への義務を率先して果たす
- 2. 従業員、経営陣、取締役と共に安全意識を醸成する
- 3. 安全を事業計画、遂行およびパフォーマンスの評価に組み入れる
- 4. 積極的に安全を管理し、組織全体で安全目標を達成するための社 内体制を構築する
- 5. 従業員による安全に関する情報の報告を奨励し、安心して報告できるような雰囲気を醸成する
- 6. 許容される行為と許容されない行為に関する明確な考えが伝わり、理解されるような職場環境を整備する
- 7. すべての従業員が安全に対する責任を感じることができる環境を 整備する
- 8. 組織の安全文化を定期的に評価し改善する





◆サステナビリティに関する評価

JALは、ESG(環境・社会・ガバナンス)投資の代表的指数である「Dow Jones Sustainability Index (以下「DJSI」)」のアジア・太平洋地域の企業で構成される「Dow Jones Sustainability Asia Pacific Index (以下、「DJSI Asia Pacific Index」)」の構成銘柄に、世界の航空業界トップのスコアで、2年連続選定されました。

DJSIは、世界の大手企業13,000社以上を対象に、ガバナンス/経済・環境・社会の3つの側面から企業活動を総合的に分析・評価し、持続可能性に優れた企業を選定するもので、企業の社会的責任や持続可能性を重視する投資家にとって重要な企業評価の指標です。

今回の審査においてJALは、安全の追求のための取り組みなどの項目で航空業界の最高評価を得ました。

プレスリリース: JAL、DJSI Asia Pacific Indexの構成銘柄に2年連続選定

Dow Jones Sustainability Indices

Powered by the S&P Global CSA



⑨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いう安全意識を揺るぎのないものとすることを目的の一つとしています。

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さまの尊い命と財産をお預かりする仕事である ことの重みを深く心に刻み、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2024年3月末日時 点で社内外合わせて30万名を超えています。



「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。

安全人財の育成

若手社員の安全への想い

2023年の安全講話は、事故当時を知る社員が減少する中で、次世代に安全を継承することをテーマに「現人」からの事故に関する講話と若手社員が自らが安全を継承する想いや決意について語る二部構成で開催しました。聴講した若手社員からは「自分たちと年齢が近い方の話が強く心に響き、自身の安全に対する意識も高まった」などの声が寄せられました。事故からどれだけ時間が経ったとし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。



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人財を育成するための教育を実施しています。

	種別								
対象	全社共通の教育	公募による研修							
役員層		役員安全 ブリーフィング							
管理職層	JAL グループ 安全教育	新任管理職 安全研修	JALグループ						
中堅 (リーダー)層	(含むSMS教育 ^(*))	10年目 安全研修	安全啓発セミナー						
新人・若手層		新入社員 安全研修							

^(*) Safety Management Systemに関する教育

(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に実施しています。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 直接携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。

(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。

JALグループ安全啓発セミナー「安全啓発センター社員家族見学」参加者の声



日本航空株式会社 路線事業推進部 井上 亜由美

私は子供たちが幼い頃から御巣鷹山事故について繰り返し話しており、大きくなっ たらいつか安全啓発センターに連れて行きたいと考えていました。そして、今回、社 員家族見学会の開催を知り、家族で参加しました。見学の翌朝、娘は私に「昨夜は、 いろいろ考えて眠れなかった。涙が止まらなかった。」と話し掛けてきました。現物 が物語る衝撃は想像以上に大きく、特に座席やご遺品を見た時に事故の悲惨さを強く 感じ、身につまされたのだと思います。もし自分が乗客だったら、娘が乗客だった ら、そして航空運送事業に携わる社員として何をすべきかを改めて考え、身が引き締 まりました。これからも安全意識を高く保ち、仕事に取り組みたいと思います。

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。

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)を受け、フライトの経験を積み、訓練生から副操縦士そして機長になります。その後も定期的にシミュレーターやフライトによるトレーニングとチェックを受けます。これらでは、個人の操縦スキル(テクニカルスキル)に加え、現代のパイロットに必要な、チームを機能させて安全にフライトするためのスキル(ノンテクニカルスキル)も重要視されています。世界では、コンピテンシー(*)向上を図るためのCBTA(Competency-based Training and Assessment)が展開されおり、日本航空もCBTAを導入し、さまざまな状況に柔軟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。

(*) コンピテンシー:運航乗務員の行動の基礎となる「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)



客室乗務員



客室乗務員は、入社時の初期訓練において、自律型人財の育成を目指し、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的確に対応できるよう、不時着陸(着水)、脱出口の操作、火災、急減圧の対処、First Aid、安全阻害行為等に対する処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においては、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、レジリエンスを高め、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。

客室乗務員の安全訓練について

客室乗務員の安全訓練は、関連規程で定められた内容に則りカリキュラムが設定されます。安全のプロフェッショナルとして常に高い安全品質を保てるよう、インストラクターが座学と実技を交えた効果的な訓練プログラムを策定し、日々の訓練を行っています。多岐にわたる安全業務のベースは「お客さまの大切な命をお預かりすること」です。訓練ではカリキュラムを網羅したうえで、現場の状況の反映、個々へのフィードバックなど、客室乗務員が主体的に行動できる技量の維持・向上を目指します。



日本航空株式会社 客室教育訓練部 野口絵実

整備十

整備士は、入社から毎年専門教育と訓練を積み重ね、 10年以上の年月をかけて、一人前の整備士になります。

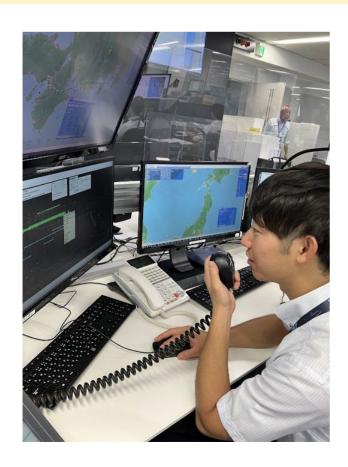
社内資格取得はもちろん、約2年にわたる審査を経て本 邦の国家資格を取得するとともに、欧州当局による認定 を受けた訓練など多岐にわたる訓練を重ね、高度な知識 と技能に磨きをかけていきます。

近年は、航空機システムの高度化に伴い、システム化 できない総合的な判断力やチームワークの重要性が一層 増しています。このため、チームで議論をしながら答え を導きだすアクティブラーニング型の訓練を導入し、-人一人の考える力や伝える力、他者と協力して問題解決 を図る力の強化に取り組んでいます。また、専門領域別 の極めて卓越した技能を有する整備士(トップマイス ター)を中心に、組織全体の技能水準の高度化に取り組 んでいます。

今後も品質制度の正しい理解と安全に対する強い責任 感、使命感を持った誇り高い整備士、技術者の育成に力 を注いでまいります。



運航管理者



運航管理者になるためには、運航に関する幅広い分野の 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求められます。その後、実務経験や 訓練を重ね、社内審査に合格することではじめてJALグ ループの運航管理者として業務に就くことができます。審 査合格後も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。また、気候の変動や地政学リ スクなど運航を取り巻く環境が大きく変わりつつあるな か、安全・安心な運航を提供できるよう、運航管理者一人 一人の成長につながる取り組みとして運航管理者に求めら れる行動特性に関する教育も実施しています。このような 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。

d. 安全に関わるコミュニケーション

JALグループでは、経営から現業部門へのトップダウンのコミュニケーションに加えて、現場部門から経営へボトムアップされる、双方向性を持ったコミュニケーションに取り組んでいます。さらに職場で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も力を入れており、安全文化の醸成に取り組んでいます。

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越えて集い、社内相互コミュニケーションを図る場です。

参加者は、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。



役員による職場訪問

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。



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JALグループ全社員を対象とした社員表彰を行っています。

「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、知識の共有と 再発防止に大きく寄与した」社員などに対して実施しています。 表彰状や感謝状は、経営から直接授与しています。



安全情報の発信

経営からのメッセージなど、JALグループ全員に周知すべき安全に係る重要情報を積極的に発信しています。それらの情報の周知は紙媒体に加え、動画でも配信しています。また、安全に関わるコンテンツを含む動画は社内のポータルサイトにアップロードし、オンデマンドでいつでも視聴できる体制を構築しています。



5. データ

(1) JALグループ輸送実績

①保有機種別

		s	202	3年度	.	
	路線便数	前年度比(%)	RPK(千人 [‡] 。)	前年度比(%)	RTK(チトン* ₋)	前年度比(%)
A350-1000	120	-	240,078	-	38,431	_
A350-900	24,669	101.7	7,639,183	116.8	764,570	115.6
787-9	13,130	105.8	12,840,981	132.8	2,048,879	102.2
787-8	28,456	123.4	16,704,688	166.1	2,282,171	137.2
777-300ER	5,998	115.5	9,947,180	124.5	1,681,871	112.7
777-200ER	450	7.9	92,198	7.1	8,968	6.4
767-300ER	37,637	102.2	9,495,660	142.2	1,012,861	142.2
737-800	114,085	104.9	10,960,450	128.6	879,078	129.5
EMBRAER190	32,028	103.3	1,368,820	125.2	103,944	124.5
EMBRAER170	50,693	103.4	1,163,125	132.1	88,106	131.9
DHC8-Q400CC	14,568	101.6	85,656	111.5	7,095	110.5
ATR72-600	4,637	97.3	58,329	104.2	4,427	103.9
ATR42-600	31,068	106.7	248,437	119.6	18,851	119.4
合 計	357,539	103.8	70,844,785	133.5	8,939,251	118.7

- * 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。
- * 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。
- * RPK(Revenue Passenger-Kilometers):有償旅客が搭乗し、飛行した距離の合計。有償旅客数×輸送距離(キロ)
- * RTK(Revenue Ton-Kilometers):有償貨物を輸送し飛行した距離の合計。有償貨物輸送重量(トン)×輸送距離(キロ)。

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

	2023年度											
	路線便数	旅客数	前年度比(%)	RPK (千人*。)	前年度比(%)	ASK(千座席‡。)	前年度比(%)	利用率(%)	利用率(%)			
米 大 陸 線	10,686	1,897,962	134.0	17,359,665	132.6	22,191,189	120.6	78.2	71.1			
欧州線	3,362	572,046	146.9	5,354,164	147.1	6,833,340	125.3	78.4	66.8			
東南アジア線	18,276	3,159,959	147.9	13,091,531	142.6	16,276,420	125.8	80.4	70.9			
オセアニア線	1,105	185,241	144.0	1,467,072	144.0	1,791,937	133.1	81.9	75.7			
ハワイ・グアム線	3,776	686,431	183.4	4,096,170	178.7	5,186,192	140.6	79.0	62.1			
韓国線	3,062	552,308	193.1	666,214	191.9	795,369	164.0	83.8	71.6			
中国線	7,652	943,023	656.6	1,813,897	655.3	2,917,928	593.4	62.2	56.3			
合 計	47,919	7,996,970	164.0	43,848,711	146.9	55,992,375	130.8	78.3	69.7			

- * 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。
- * 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。
- * RPK(Revenue Passenger-Kilometers):有償旅客が搭乗し、飛行した距離の合計。有償旅客数×輸送距離(キロ)
- * ASK(Available Seat-Kilometers):旅客輸送容量の単位。総座席数×輸送距離(キロ)
- * 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、 琉球エアーコミューター、北海道エアシステム、スプリング・ジャパン

			si		2023年度							
					D. () 点 (王华)	+t- eta ilda	前年度比		前年度比	利用率	2022年度 利用率	
s.					路線便数	旅客数	(%)	提供座席数	(%)	(%)	(%)	
羽	田	-	伊	丹	10756	2463576	109.8	3018581	91.3	81.6	67.9	
羽	田	-	関	西	2187	252,988	113.1	355,945	103.6	71.1	65.1	
羽	田	-	札幌(新千意	Ē)	11626	3,120,056	119.9	3,820,740	101.6	81.7	69.2	
羽	田	-	名古屋(中	郛)	1458	167,500	157.2	269,763	159.5	62.1	63.0	
羽	田	-	1	岡	12331	3,122,431	116.3	4,097,560	101.2	76.2	66.3	
33	田	-		覇	9442	2,664,545	110.3	3,135,081	101.4	85.0	78.1	
33	田	-		別	2176	295,685	128.3	381,858	95.5	77.4	57.7	
羽	田	-		Ш	2907	516,362	112.7	678,438	98.6	76.1	66.6	
羽	田	-		路	2176	263,948	122.4	360,772	94.4	73.2	56.4	
33	田	-	とかち帯	_	2904	395,863	118.4	526,181	89.6	75.2	56.9	
33	田	-		館	2185	368,350	108.3	455,527	93.8	80.9	70.0	
33	田	-		森	4327	514,421	116.2	718,357	100.7	71.6	62.0	
羽	田	-		沢	2890	266,268	109.0	371,024	101.9	71.8	67.1	
33	田	-		田	2878	260,606	119.2	378,732	83.0	68.8	47.9	
33	田	-		巻	-	-	-	-	-	-	69.0	
羽	田	-		形	1439	104,798	111.2	136,705	99.7	76.7	68.8	
羽	田	-		台	-	-	-	-	-	-	72.6	
羽	田	-		松	4332	525,168	112.2	757,616	97.4	69.3	60.2	
羽	田	-		浜	2150	228,239	99.4	350,228	99.4	65.2	65.2	
羽	田	-		山	3623	422,654	124.3	594,645	101.8	71.1	58.2	
羽	田	-		雲	3627	583,657	120.5	746,141	96.7	78.2	62.7	
羽	田	-		島	5084	783,610	124.4	1,151,325	95.5	68.1	52.2	
羽	田	-		部	2894	283,834	121.1	399,663	87.2	71.0	51.2	
羽	田	-	徳	島	4339	681,389	124.5	1,041,551	104.3	65.4	54.8	
羽	田	-		松	5057	594,426	119.3	844,113	93.2	70.4	55.0	
羽	田	-		知	3637	426,210	119.8	595,107	101.8	71.6	60.8	
羽	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田			山	4365	549,490	126.4	711,559	100.8	77.2	61.6	
羽	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田	-		州	2869	270,420	114.0	466,345	101.4	58.0	51.6	
羽	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田	-		分	4346	516,601	115.6	728,383	96.9	70.9	59.4	
羽	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田			崎	4356	587,245	110.9	788,399	93.8	74.5	63.0	
羽	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田	-		本	5798	871,042	122.7	1,205,747	99.1	72.2		
羽	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田			崎白	4349	431,155	123.4	597,983	101.8	72.1	59.5	
羽 30	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田	-		島白	5839	922,475	117.3	1,276,937	103.0	72.2	63.4	
羽 20	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田	_	奄美大	_	721	93,702	102.2	118,629	98.6	79.0	76.2	
羽	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田			古	718	123,811	108.5	147,970	99.5	83.7	76.8	
羽 33	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田	-		垣自	1435	227,373	104.0	295,853	96.0	76.9	70.9	
羽	田田田	-		島口	126	14,271	94.1	13,860	87.5	103.0	95.7	
成	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田	-		丹図	726	91615	119.2	119685	99.5	76.5	63.9	
成	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田	-		到	2 2502	228	140 4	738	100.0	30.9	F6 3	
成 成	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田	_	札幌(新千歳	_	2502	395,021	148.4	473,517	100.0	83.4	56.2	
	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田	_	名古屋(中音	_	1460	131,759	135.2	231,326	129.9	57.0	54.7	
成	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田	_		台自	1 5 4 2	207 470	122.0	201 627	- 00.3	71 1	9.9	
成	田田田	-		島	1543	207,478	133.8	291,627	89.2	71.1	47.4	
成	田	-	佐	賀	26	2,019	10.7	4,914	10.8	41.1	41.4	

		*	d and a second	2023年度						
				路線便数	北京中米市	前年度比		前年度比	利用率	2022年度 利用率
					旅客数	(%)	提供座席数	(%)	(%)	(%)
伊	丹	-	札幌(新千歳)	3313	485,653	112.7	533,345	102.1	91.1	82.5
伊	丹	-	福岡		207,283	113.0	261,231	113.0	79.3	79.4
伊	丹	-	那 覇	1552	473,405	106.8	578,665	94.4	81.8	72.3
伊	丹	-	女 満 別	82	7,034	142.6	7,790	105.1	90.3	66.5
伊	丹	-	旭 川	59	8,826	112.6	9,735	95.2	90.7	76.6
伊尔	丹	-	函館	727	60,914	104.7	68,951	99.6	88.3	84.0
伊	丹	-	青 森		183,957	134.0	263,486	126.7	69.8	66.0
伊 伊	丹			730	43,573	102.2	69,350	101.1	62.8	62.2
1 2 伊	<u></u> 丹	-	秋 田 花 巻	2168	117,287	125.8	175,598	97.2	66.8	51.6
1 2 伊	丹	-	山 形	2894 2186	147,829	123.6 126.4	221,578 180,842	102.9	66.7 70.3	55.6 59.8
伊	丹	-	仙台	5077	127,215 333,535	114.3	469,034	107.4 89.5	70.3	55.7
伊	丹	_	新潟		160,664	135.2	235,220	94.0	68.3	47.5
伊	- 円	_	松本		3,501	95.7	4,598	97.6	76.1	77.6
伊	- 円	_	コウノトリ但馬	1328	38,464	131.0	63,744	99.6	60.3	45.9
伊	- / 1	_	出雲		170,293	133.4	243,599	109.4	69.9	57.3
伊	丹	_	隠岐		39,851	123.5	59,692	99.9	66.8	54.0
伊	丹	_	松山	1450	69,828	111.8	111,302	100.0	62.7	56.1
伊	丹	_	大 分	2179	126,235	123.0	168,511	101.6	74.9	61.9
伊	丹	_	長 崎		191,773	129.8	260,319	96.1	73.7	54.6
伊	丹	-	熊 本	2898	164,899	119.2	235,676	98.9	70.0	58.0
伊	丹	-	宮 崎		235,607	134.6	326,591	103.8	72.1	55.6
伊	丹	-	鹿児島		347,660	125.0	481,536	94.3	72.2	54.5
伊	丹	-	種 子 島		2,833	97.5	4,902	81.6	57.8	48.4
伊	丹	-	屋久島	686	24,936	100.8	32,928	98.4	75.7	73.9
伊	丹	-	奄美大島		91,525	121.0	131,078	98.6	69.8	56.9
伊	丹	-	徳 之 島	8	482	99.6	608	88.9	79.3	70.8
関	西	-	札幌(新千歳)	1465	189,624	107.3	242,241	105.4	78.3	76.9
関	西	-	那 覇	2160	240,818	116.8	356,400	108.2	67.6	62.6
関	西	-	石 垣		70,151	103.6	117,645	100.7	59.6	58.0
関	西	-	宮 古		70,554	217.4	117,810	225.9	59.9	62.3
札幌(新千		-	女 満 別		110,195	110.2	163,856	99.6	67.3	60.8
札幌(新千		-	函 館		-	-	-	-	-	38.5
札幌(新千		-	青 森		108,828		162,906	100.5	66.8	54.6
札幌(新千		-	秋 田		38,201	91.2	63,992	61.5	59.7	40.3
札幌(新千		-	花巻		86,344	125.2	141,284	88.4	61.1	43.2
札幌(新千		-	仙台	3615	196,110	130.4	285,190	101.0	68.8	53.3
札幌(新千		-	新 潟 広 島		76,124	133.3	109,136	103.8 100.1	69.8 83.4	54.3 75.9
札幌(新千札幌(新千		_	出 雲		100,296 5,402	110.0 114.8	120,285 5,610	94.4	96.3	79.2
札幌(新千		-	徳島		3,662	114.8	4,290	100.0	85.4	74.4
札幌(丘		_	利 尻		29,282	113.5		101.3	72.1	64.4
札幌(丘		_	女 満 別		39,320	120.5	63,648	101.3	61.8	54.5
札幌(丘		_	釧路		75,417	99.7	108,096	95.9	69.8	67.1
札幌(丘		_	函 館		135,795	112.2	180,624	110.6	75.2	74.2
札幌(丘		_	三沢		13,143	98.6	16,992	85.1	77.3	66.7
札幌(丘		-	奥		4,236	111.8	9,600	93.5	44.1	36.9
札幌(丘		-	秋 田	537	13,436	-	25,776	-	52.1	-
札幌(丘		-	中 標 津		13,349	-	23,712	-	56.3	-
逐	館	-	奥 尻		11,150	128.3		105.1	49.3	40.4
名古屋(口	中部)	-	札幌(新千歳)	2199	299,937	111.7	362,457	97.8	82.8	72.5
名古屋(「	中部)	-	那 覇	2881	351,411	123.1	475,365	104.8	73.9	63.0
名古屋(「	中部)	-	釧 路		3,662	110.5	4,290	100.0	85.4	77.2
名古屋(「	中部)	-	とかち帯広	34	4,953	120.7	5,610	96.5	88.3	70.6
名古屋(口		-	宮 古		21,132	97.7	29,700	57.3	71.2	41.7
名古屋(「	中部)	-	石 垣	181	19,853	78.8	29,865	56.9	66.5	48.0

JALグループ輸送実績

		*		d .			2023年度						2022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	-	札幀	晃(新千	歳)	1763	227,069	117.8	263,928	109.7	86.0	80.1
福		岡	-	那		覇	4300	522,459	118.0	709,500	100.5	73.6	62.7
福		岡	-	花		巻	720	37,550	115.6	54,720	99.5	68.6	59.1
福		岡	-	仙		台	1459	106,633	124.4	138,548	102.7	77.0	63.6
福		岡	-	出		雲	1413	50,472	129.3	67,824	100.0	74.4	57.6
福		岡	-	徳		島	1443	69,761	129.1	109,668	102.7	63.6	50.6
福		岡	-	高		知	1458	78,537	127.3	110,884	103.4	70.8	57.6
福		岡	-	松		山	2908	156,291	123.8	221,008	100.7	70.7	57.5
福		岡	-	宮		崎	5039	270,800	114.8	383,002	100.9	70.7	62.1
福		岡	-	鹿	児	島	719	27,471	136.2	34,512	100.7	79.6	58.9
福		岡	-	屋	久	島	682	24,019	99.4	32,736	98.0	73.4	72.3
福		岡	-	奄	美大	島	716	40,599	102.2	54,484	100.4	74.5	73.2
那		覇	-	小		松	719	82,923	120.9	118,635	105.0	69.9	60.7
那		覇	-	岡		山	738	102,607	123.9	121,770	104.5	84.3	71.1
那		覇	-	宮		古	6405	604,027	110.8	975,520	101.6	61.9	56.8
那		覇	-	石		垣	5350	488,961	118.2	841,925	102.6	58.1	50.4
那		覇	-	北	大	東	360	14,259	109.4	18,000	100.3	79.2	72.6
那		覇	-	南	大	東	1055	34,770	111.8	52,750	100.0	65.9	58.9
那		覇	-	与		論	1154	46,170	123.8	57,002	116.2	81.0	76.1
那		覇	-	久	米	島	4817	207,384	109.1	327,790	104.1	63.3	60.4
那		覇	-	奄	美大	島	350	11,367	104.8	16,800	84.9	67.7	54.8
那		覇	-	与	那	玉	1070	35,247	128.4	53,500	112.8	65.9	57.9
那		覇	-	沖	永良	部	702	24,128	126.3	33,696	99.7	71.6	56.5
出		雲	-	隠		岐	692	24,441	110.0	33,216	101.5	73.6	67.9
鹿	児	島	-	鹿	児	島	1	47	-	48	-	97.9	-
鹿	児	島	-	松		山	707	16,448	143.8	34,420	110.4	47.8	36.7
鹿	児	島	-	種	子	島	2745	100,529	122.3	148,700	100.4	67.6	55.5
鹿	児	島	-	屋	久	島	3242	146,854	108.2	201,310	102.2	72.9	69.0
鹿	児	島	-	喜	界	島	1390	42,021	110.8	66,720	100.4	63.0	57.0
鹿	児	島	-	奄	美大		5087	204,532	117.1	335,128	95.1	61.0	49.6
鹿	児	島	-	徳	之	島	2934	142,568	107.1	195,157	98.4	73.1	67.1
鹿	児	島	-	沖	永 良	部	2075	69,180	105.1	101,272	94.8	68.3	61.6
鹿	児	島	-	与		論	710	29,368	109.1	45,542	95.4	64.5	56.4
奄	美大	島	-	喜	界	島	1396	39,776	111.3	67,008	101.5	59.4	54.1
奄	美大	島	-	徳	之	島	1407	43,375	114.5	67,536	100.6	64.2	56.4
奄美	美大	島	-	与		論	352	10,588	110.6	16,896	77.2	62.7	43.7
沖	永 良		-	徳	之	島	702	16,943	119.6	33,696	100.3	50.3	42.2
宮		古	-	石		垣	2005	62,066	107.3	100,250	93.8	61.9	54.1
宮		古	-	多	良	間	1417	44,229	114.7	70,850	104.0	62.4	56.6
石		垣	-	与	那	玉	2371	78,333	120.2	118,550	126.2	66.1	69.4
北	大	東	-	南	大	東	350	13,110	120.6	17,500	99.2	74.9	61.6
		合		計			308,846	35,287,648	116.9	47,600,631	99	74.1	63

^{*} チャーター便、コードシェア便を除く。

^{*} 利用率=旅客数÷提供座席数

^{*} 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: **18** 運航会社: **JAL**

座席数: **239~391** 初号機導入: **2019年** 平均機齢: **2.8**

平均年間飛行時間: 2,665 平均年間飛行回数: 1,375



BOEING 787

機数: JAL • ZIP

座席数: **195~291** 初号機導入: **2012年** 平均機齢: **7.7**

平均年間飛行時間: 4,170 平均年間飛行回数: 786



BOEING 777

機数: **13** 運航会社: **JAL**

座席数: **244** 初号機導入: **1996年** 平均機齢: **16.9**

平均年間飛行時間: 5,179 平均年間飛行回数: 497



BOEING 767

機数: **27** 運航会社: **JAL**

座席数^(*): 199~261 初号機導入: 1985年 平均機齢: 16.8

平均年間飛行時間: 3,367 平均年間飛行回数: 1,394

(*)貨物専用機を除く。



BOEING 737-800

機数: JAL·JTA·SJO

座席数: **165~189** 初号機導入: **2006年** 平均機齡: **12.0**

平均年間飛行時間: 2,923 平均年間飛行回数: 1,844



EMBRAER 170

機数: **18** 運航会社: **J-AIR**

座席数: **76** 初号機導入: **2008年** 平均機齢: **12.2**

平均年間飛行時間: 2,324 平均年間飛行回数: 2,838



EMBRAER 190

機数: **14** 運航会社: **J-AIR**

座席数: **95** 初号機導入: **2016年** 平均機齢: **6.8**

平均年間飛行時間: 2,456 平均年間飛行回数: 2,294



DE HAVILLAND DHC-8-400 CARGO COMBI

機数: **5** 運航会社: **RAC**

座席数: 初号機導入: **2016年** 平均機齢: **7.4**

平均年間飛行時間: 1,921 平均年間飛行回数: 2,930



ATR 42-600

機数: **JAC · HAC**

座席数: 48 初号機導入: **2017年** 平均機齢: **4.4**

平均年間飛行時間: 1,717 平均年間飛行回数: 2,398



ATR 72-600

機数: 運航会社: **JAC**

座席数: 70 初号機導入: 2018年 平均機齢: 5.2

平均年間飛行時間: 1,718 平均年間飛行回数: 2,335

JALグループ全体の平均機齢: **10.2年**

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(2024年3月31日時点)
- * 平均年間飛行回数=年間総飛行回数÷機数(2024年3月31日時点)

^{*} 平均機齢について:

6. お客さまの安全・安心に向けて

(1)安全を確保するための装備

JALグループでは、お客さまの安全・安心に向けて、安全を確保する機内装備や緊急脱出のための装備を備えています。(機種により数量・形状は異なります。)

お客さまの安全を確保するための機内装備

酸素マスク

客室内に十分な酸素が供給できなくなった場合には、酸素マスクが自動的にお客さまの目の前に下りてきます。マスクを強く引いて鼻と口にあて、ゴムひもを頭にかけてください。



救命胴衣(*)

飛行機が緊急着水した場合に身につける救命胴衣が、各座席下またはひじ掛け下など、すぐに取り出せる場所に備えられています。幼児を含む搭乗者全員分を搭載しています。



緊急脱出のための装備

緊急脱出スライド

緊急脱出が必要な場合に備えて、非常口には緊急脱出スライド(すべり台)が 装備されています。



救命ラフト(*)

緊急着水した時に使用するボートです。機種により、緊急脱出スライドがそのまま救命ラフトになるタイプと、客室内に収納され膨張・展開して使用するタイプがあります。救命ラフトには雨風等を防ぐカバー、非常用食糧、遭難信号の発信装置および薬品などが内蔵されています。



緊急脱出時のお願い

緊急時、すべてのお客さまに安全かつ速やかに機外へ脱出いただくため、以下についてのご協力をお願いしています。

脱出時の注意点について

- ・脱出の妨げとなりますので、手荷物は一切持たないでください
- ·脱出の際、手荷物をもっていると、通路をふさぎ、他のお客さまの脱出の妨げになる可能性があります。
- ・手荷物やハイヒールは、スライドを傷つけ、スライドの空気が抜けて使えなくなる 可能性があり、後からくる人が脱出できなくなります。



スライド滑走時の注意点・援助について

- ・スライドを滑る際は、着地点が見えるように上体を起こしてください。
- ・スライド下に滑った人が滞留しないように、援助する際は、スライドの横に立ち、 滑ってくる人の腕をとり、引き起こして遠くへ避難するよう声を掛けてください。



(*) 航空法施行規則第150条に基づき、装備しています。このほか非常信号灯および航空機用救命無線機や防水携帯灯、救急箱なども搭載しています。

非常用設備および緊急事態を想定した説明は、離陸前に放映される<u>安全ビデオ</u>(手話通訳・字幕付きは<u>こちら</u>)と、座席に配備されている安全のしおりにてご説明しています。





JALグループ安全報告書 2023年度 2024年8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