

JALグループ安全報告書

2024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



はじめに

いつも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。
JALグループを代表して、厚く御礼申し上げます。

2024年度は、安全に対する深い反省と、強い決意を新たにする一年となりました。年始に発生した羽田空港での事故を受けて、航空業界をあげて緊急対策に取り組むなか、当社は安全上のトラブルを相次いで発生させ、国土交通省より2度の行政指導を受ける事態となりました。深くおわび申し上げますとともに、経営が先頭に立って再発防止と信頼回復に努めてまいります。

一方で、世界の空に目を向けますと、短期間に重大な航空事故が相次いで発生し、新たなリスクが顕在化しております。JALグループの全ての業務は、その先のどこかで必ず安全につながっています。お客さまに安心してご利用いただけるよう、他社事例についても、情報を迅速に収集・分析・評価することで、プロアクティブに安全を守る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、これまでもこれからも変わらぬ私たちの使命です。今年は、123便の御巣鷹山事故から40年の節目に当たります。安全運航の大切さを次世代に継承し、「いついかなる時もお客さまをお守りする」という強い想いを持って、全社員一丸となって確かな安全を守り抜きます。

2025年7月

日本航空株式会社
代表取締役社長
グループCEO

鳥取 三津子



目次

はじめに

1. 安全の基本方針	P.3	(3) 安全管理の実施	P.32
		①安全に係る情報の収集と周知	P.32
2. 2024年度の状況	P.4	②リスクマネジメント	P.33
(1) 行政処分・行政指導	P.4	③緊急事態発生時の対応	P.34
(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.34
(3) イレギュラー運航	P.7	⑤内部監査	P.34
(4) 安全上のトラブル	P.8	⑥マネジメント・レビュー	P.34
		⑦変更管理	P.34
3. 安全目標	P.12	⑧教育・訓練と安全啓発	P.35
(1) 2024年度安全目標の達成状況	P.13		
(2) 安全に向けた主な取り組み	P.15	5. お客さまの安全・安心にむけて	P.39
(3) 2025年度安全目標	P.17	(1) 安全を確保するための装備	P.39
		(2) 安全を確保するためのお願い	P.40
4. 安全管理システム	P.18	(3) 安心してご搭乗いただくためのお願い	P.41
(1) 安全管理の方針	P.18		
①安全管理システムの運営方針	P.18	6. 第三者による評価	P.42
②規程類の設定および管理	P.18	(1) 第三者による評価	P.42
(2) 安全管理の体制	P.19		
①安全管理の体制	P.19	7. データ	P.45
②社長	P.20	(1) JALグループ輸送実績	P.45
③安全統括管理者	P.20	(2) JALグループ保有機材	P.49
④各グループ航空会社の安全管理体制	P.21		
⑤航空機の整備に関する業務の委託状況	P.30		

【対象期間】
2024年4月1日から2025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）	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）	https://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）	https://www.jac.co.jp/company/safety.html
琉球エア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/wp-content/uploads/2024/03/hacsafetyreport201904.pdf
株式会社ZIPAIR Tokyo（ZIP）	https://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

1 安全の基本方針

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。



JALグループ社員が携行する安全憲章カード



始業時に安全憲章を唱和する様子

2. 2024年度の状況

(1) 行政処分・行政指導

JALグループ航空運送事業者8社が受けた行政処分^{(*)1}はございませんでしたが、文書による行政指導^{(*)2}を2件受けました。

^{(*)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「厳重注意」などが該当します。

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
行政処分	0件	0件	0件	0件	0件
行政指導	0件	0件	0件	0件 ^(*)	2件

^(*)0件：2023年にJALグループの整備業務全般を担う日本航空株式会社の100%子会社であるJALエンジニアリングが業務改善勧告を受けております。

2024年度に受けた行政処分・行政指導

1. 日本航空に対する厳重注意について

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。

(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

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。

2024年度に受けた行政処分・行政指導

2. 日本航空に対する業務改善勧告について

当社は4月と12月に運航乗務員による飲酒に関わる不適切事案等を発生させ、2度にわたり国土交通省より行政指導を受けました。お客さまと社会の信頼を損ねてしまったことを極めて重く受け止め、以下の5項目を柱とする37件の再発防止策を策定し、経営主導のもと全社員一丸となり取り組んでいます。

また、再発防止策の進捗や有効性に関して客観的にフォローアップを行うべく、2025年2月に社外取締役を委員長とする検証委員会を設置し、活動を開始しました。

(1) 社内意識改革

経営を含む全社員を対象とした安全文化および当事者意識醸成に向けた階層別の教育、および全運航乗務員を含む運航本部社員を対象とした飲酒を含む安全意識・規定遵守に向けた専門教育を開始しました。いずれも今後定期的に実施していきます。

(2) 運航乗務員の飲酒傾向の管理の更なる強化

過度な飲酒傾向にある運航乗務員を適切に指導、管理監督するための仕組みを再構築しました。また、この仕組みの運用に対する安全推進本部による関与を強化しました。

(3) アルコール検査体制の再構築

運航乗務員が実施するアルコール検査の結果について、従来からの乗員自身による確認と運航本部内の担当部署による関与に加え、即時性と確実性を高めるために、不合格の場合には検査に立ち会う空港所が並行して結果を担当部署に報告する体制へ変更しました。さらに、多くの場面で人間に依存している現在の検査体制の自動化を進めるべくシステム改修に取り組めます。

(4) 安全管理体制の再構築

役員や安全管理部門長を対象とした社外機関による危機管理の専門教育を実施するとともに、安全管理規程を改定し、各本部から航空局および安全統括管理者、安全推進本部への報告対象や、報告における責任の所在を明確化しました。

(5) 運航本部の組織課題への対応

一人ひとりの運航乗務員ときめ細かなコミュニケーションを図るとともに、組織としてのガバナンスを強化すべく、現業部門を束ねる部署の新設や管理スパンの適正化など運航本部内のマネジメントを強化しました。

[業務改善勧告書](#)
[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。

2 2024年度の状況 航空事故・ 重大インシデント

(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

2024年度は、航空事故^(*)が3件、重大インシデント^(*)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9件発生しており、このうち7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います。詳細は13ページ以降の「3. 安全目標」をご確認ください。

^(*) 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。

^(*) 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。

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
航空事故	0(0.000)	2(0.008)	3(0.009)	1(0.003)	3(0.008)
重大インシデント	1(0.006)	1(0.004)	0(0.000)	1(0.003)	1(0.003)
年間総運航便数	181,794	241,006	344,452	357,539	371,604

() 内は1,000便あたりの発生件数

^(*) 2020年度から2024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。

航空事故

日本航空774便の揺れによる客室乗務員の負傷

2024年4月1日、日本航空774便（メルボルン空港発 成田空港行）において、降下中の突然の揺れにより、客室乗務員が骨折し、翌4月2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。

日本航空022便の揺れによる客室乗務員の骨折

2024年9月4日、日本航空022便（北京首都国際空港発 東京国際空港行）において、巡行中の突然の揺れにより、客室乗務員が肋骨を骨折し、翌9月5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。

日本航空068便の地上走行中における他機との接触

日本時間2025年2月6日、日本航空068便（成田国際空港発 シアトル・タコマ国際空港行）が着陸後、駐機場に向けて走行中、右主翼が他社機の尾翼と接触し、同日、National Transportation Safety Board (NTSB) より航空事故と認定されました。なお、当社機に搭乗していたお客さまや乗務員に負傷はありませんでした。

重大インシデント

スプリング・ジャパン407便着陸滑走路への地上車両の進入

2024年11月28日 スプリング・ジャパン407便(貨物機)が着陸許可を受けた滑走路に地上車両が進入する事例が発生しました。その後、同機は当該車両が滑走路外へ離脱したことを目視確認し、安全に着陸しました。機体や積載貨物に損傷はなく、乗務員にも負傷はございませんでした。本事例は、「航空法施行規則第166条の4(重大インシデント)に掲げる事態」に該当するとして、国土交通省航空局により、重大インシデントと認定されました。

②過年度の航空事故・重大インシデントについて

以下の調査報告および経過報告が公表されました。

航空事故

日本航空516便と海上保安庁機の衝突事故

(発生日：2024年1月2日 経過報告公表日：2024年12月25日)

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

(発生日：2023年7月12日 調査報告公表日：2025年3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。

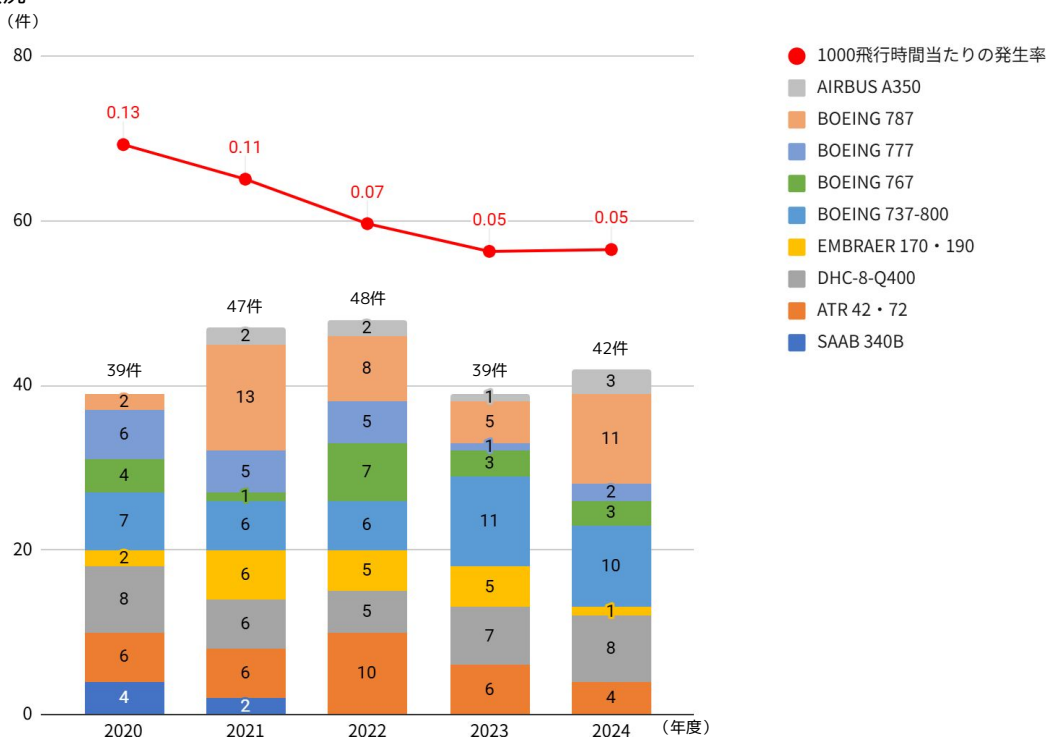
(3) イレギュラー運航

2024年度は、イレギュラー運航^(*)が42件発生しました。昨年度に比べ、3件増加となっておりますが、内訳は、出発空港への引き返しが31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1件、航空機接触(地上走行中)が1件となっています。

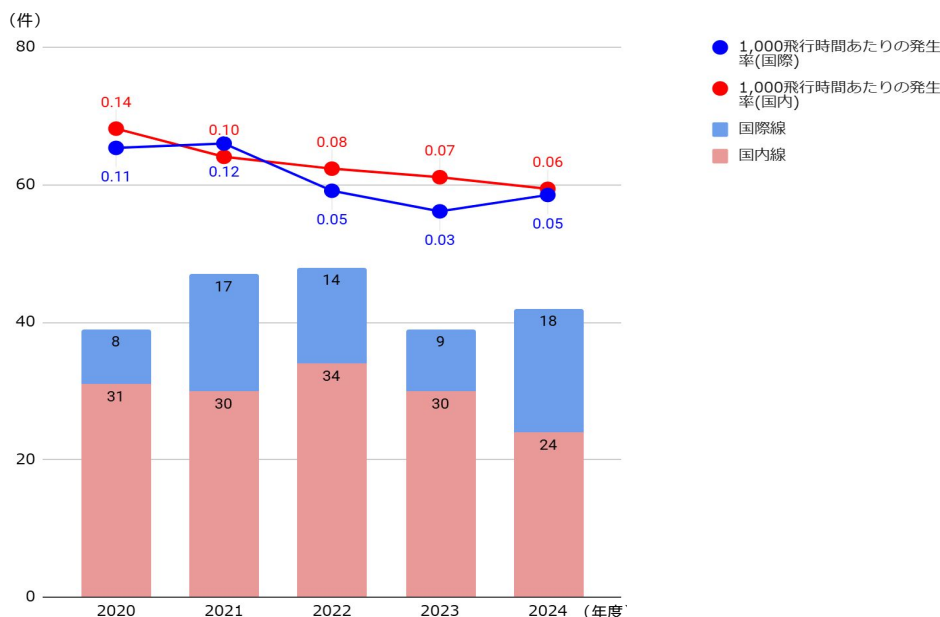
イレギュラー運航は主に航空機の不具合が原因で発生しています。機種別では、ボーイング787型機の件数が11件に増加、また、ボーイング737-800型機は減少したものの10件発生しており、この2機種で半数を占めています。これら2機種に対しては、品質向上施策として整備部門で機種毎に現業・間接組織横断の特別チームを編成し、迅速な原因究明・暫定対策の実行、実機における気づきとフライトデータからの発生傾向の分析、それらを踏まえた効果の高い予防整備の検討・実行に取り組んでいます。また、件数が微増となっているDHC-8-400型機に対しても速やかに原因究明を行い、対策を講じることで再発防止に努めています。

^(*)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

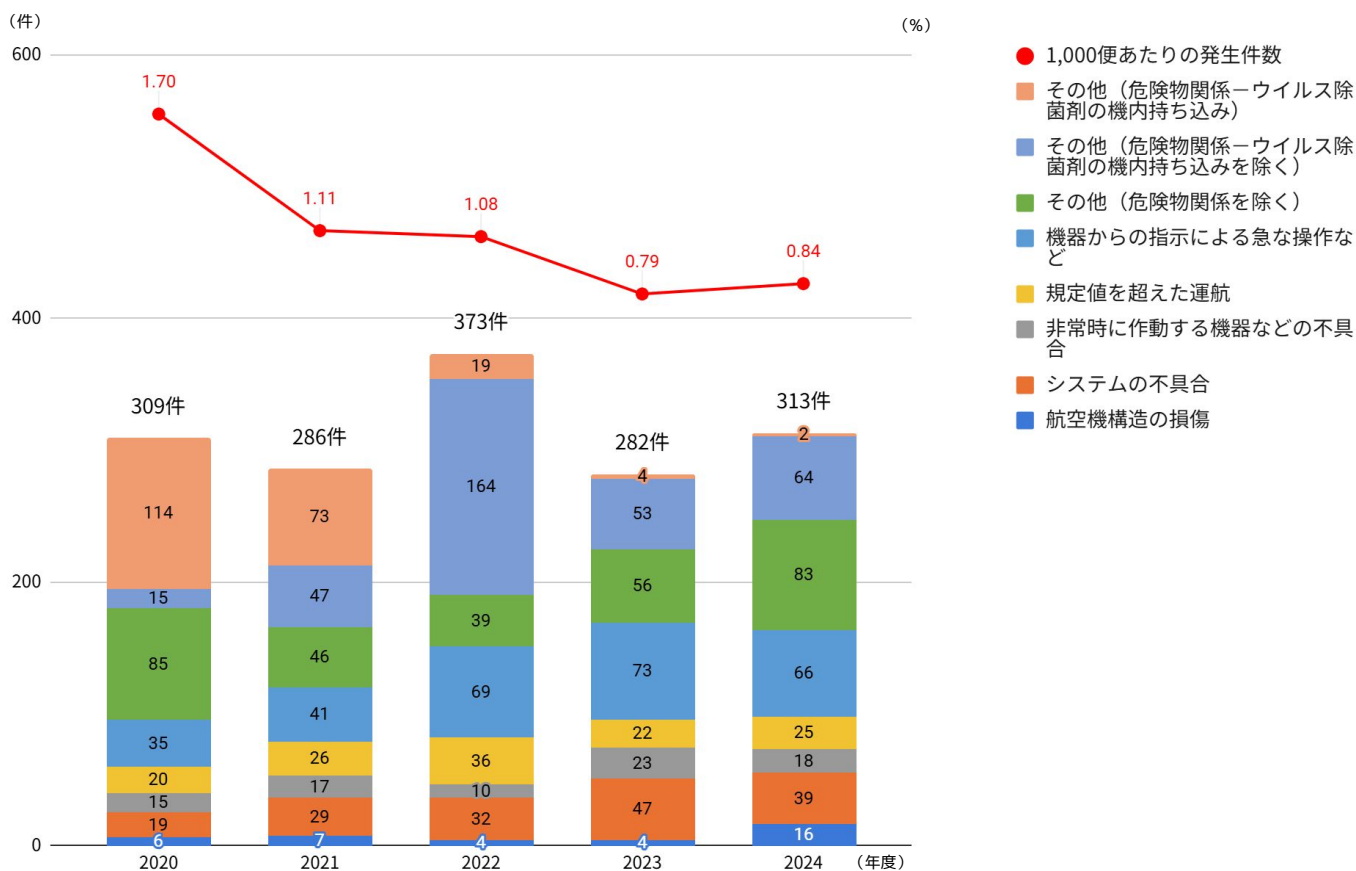
2024年度の安全上のトラブル(*)の発生件数は、総数で313件となり、前年度から31件増加しました。主な理由のひとつに航空機構造の損傷として、機材の経年化対策の検査で発見された不具合に対する修理が増えたことがあります。またその他として、様々な要因により発生している事象がありますが、これらに対しては発生した事象ごとに迅速に要因分析を行い、対策を講じて再発防止に努めています。詳細については、11ページ以降の「③主な事例とその対策」をご覧ください。

(*)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
 - ・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



2 2024年度の状況

安全上のトラブル

②内訳

		2024年度									2023 年度 合計	
		JAL	J-AIR	JTA	JAC	RAC	HAC	ZIP	SJO	年度 合計		
航空機の不具合	航空機構造の損傷		2	0	7	1	6	0	0	0	16	4
	受けた損傷(鳥衝突、被雷を除く)		0	0	0	1	1	0	0	0	2	1
	大修理相当		2	0	7	0	5	0	0	0	14	3
	システムの不具合		15	4	13	0	2	0	2	3	39	47
	内訳	エンジン	10	3	3	0	0	0	1	1	18	17
		酸素供給	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
		航法システム	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		着陸装置	2	1	0	0	1	0	0	0	4	4
		燃料系統	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
		その他	2	0	10	0	1	0	1	2	16	23
非常時に作動する機器などの不具合		11	1	2	1	2	1	0	0	18	23	
運航関連	規定値を超えた運航		13	2	3	0	0	0	1	6	25	22
	機器からの指示による急な操作など		36	18	8	1	0	0	2	1	66	73
	内訳	航空機衝突防止装置作動	29	16	1	1	0	0	2	1	50	61
		対地接近警報装置作動	6	1	7	0	0	0	0	0	14	8
		その他	1	1	0	0	0	0	0	0	2	4
その他	その他		100	8	8	2	1	5	18	7	149	113
	内訳	運航規程関係	17	2	0	0	0	2	2	5	28	19
		整備規程関係	21	4	3	1	0	2	0	2	33	21
		落下物	2	0	0	0	0	1	0	0	3	2
		危険物関係(ウイルス除菌剤の機内持ち込み)	2	0	0	0	0	0	0	0	2	4
		危険物関係(ウイルス除菌剤を除く)	45	0	4	1	0	0	14	0	64	53
		その他	13	2	1	0	1	0	2	0	19	14
合 計		177	33	41	5	11	6	23	17	313	282	

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、2023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16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	14件	737：8件、767：1件、DHC-8：5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	DHC-8：1件、ATR：1件

【システムの不具合】 計39件（47件）

事例		件数	内訳
エンジン	逆推力装置の不具合	4件	737：3件、EMBRAER：1件
	鳥衝突	11件	A350：1件、787：4件、767：3件、A321：1件、EMBRAER：2件
	その他	3件	787：1件、777：1件、767：1件
酸素供給	装置収納機構の不具合	1件	777：1件
着陸装置	着陸装置格納機構の不具合	4件	787：1件、737：1件、EMBRAER：1件、DHC-8：1件
その他	航空機衝突防止装置（TCAS） ^(*) に関わる不具合	4件	737：2件、A321：2件
	対地接近警報装置（GPWS） ^(*) に関わる不具合	2件	737：2件
	フライトコントロールシステムに関わる不具合	4件	787：1件、737：3件
	操縦室の窓に関わる不具合	2件	787：1件、DHC-8：1件
	機内アナウンスシステムに関わる不具合	1件	787：1件
	その他	3件	737：3件

^(*) 航空機衝突防止装置（TCAS）：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。
^(*) 対地接近警報装置（GPWS）：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。

【非常時に作動する機器などの不具合】 計18件（23件）

事例	件数	内訳
非常用照明灯に関わる不具合	8件	787：3件、737：2件、DHC-8：1件、ATR：2件
非常用装置に関わる不具合	8件	A350：2件、787：2件、777：1件、737：1件、EMBRAER：1件、DHC-8：1件
緊急脱出信号発生装置に関わる不具合	2件	A350：2件

2 2024年度の状況 安全上のトラブル

運航関連

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25件（22件）

事例	件数
運用限界等の超過	13件
航空交通管制からの指示高度や経路逸脱	12件

【機器からの指示による急な操作など】 計66件（73件）

事例	件数
航空機衝突防止装置（TCAS）の回避指示(RA) ^(*)	50件
対地接近警報装置（GPWS）の作動	14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

^(*) 航空機衝突防止装置（TCAS）の回避指示(RA):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、前年度から9件増加しました。

増加の主な理由は電池の取り外しができない充電式ヘアアイロンの受託や加熱式弁当の機内持ち込みでした。

これらの事例に対してはJAL Web サイトにも掲載しお客さまへの注意喚起などを行っています。

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149件（113件）

事例	件数
危険物の輸送 ^(*)	66件
整備に関わる事案 ^(*)	33件
運航管理に関わる事案 ^(*)	28件
化粧室内の煙検知器作動等	3件
機体部品の脱落	3件
その他	16件

^(*) 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

^(*) 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

^(*) 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

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。

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。

2024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、2025年度の安全目標は16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

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

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。

2024年度の取り組みは13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。

2024年度の取り組みは14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。

2024年度の取り組みは14ページへ

3 安全目標

2024年度安全目標の達成状況

(1) 2024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3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18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

2024年度は、デジタル技術を積極的に活用し、安全に関する幅広い情報の収集、分析の深化、対策の徹底に取り組むことで、引き続き不安全事故の未然防止に取り組みました。また、メーカーとの協業等による故障予測モデルの開発を行い、航空機の不具合未然防止に取り組んでいます。

01 揺れによる負傷対策の推進

02 データに基づく疲労リスク管理の推進

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)の強化

04 航空機からの部品等の落下を防ぐ対策の強化

05 継続的に現業の声を拾い解決しきる仕組みづくり

06 他社事例の評価と対策の展開強化

07 SPI(*)の拡充と安全情報の分析によるリスク抽出

08 ヒューマンファクターズの浸透および分析手法の深化

09 パイロットサポートプログラムの構築

(*)SPI(Safety Performance Indicators):安全性を測定・監視するための管理指標。

01 揺れによる負傷対策の推進

飛行機の揺れによる客室内での負傷事例を分析し、揺れ情報を地上から操縦室に自動で共有する仕組みに加え、アプリケーションを活用して揺れ情報を入手できる仕組みを構築しました。また、お客さまにシートベルトをゆるみ・ねじれなく、腰の低い位置で着用いただくための取り組みを実施しました。引き続き、飛行機の揺れによる負傷防止に取り組んでいきます。

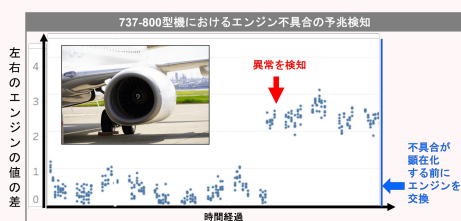


揺れに関わる情報を迅速に収集する仕組み

航空機の不具合を予測し未然に防ぐ取り組み

03 (予測整備)の強化

航空機メーカーに加えて、航空業界外の他社とも協業することで、飛行中のあらゆるデータを解析して日々新たな故障予測モデルの開発に取り組んでいます。「壊れる前に直す」ことで、航空機の不具合を減らすとともに、より効率的な整備につなげています。



航空機の故障を予測する取り組み

04 航空機からの部品等の落下を防ぐ対策の強化

データベースを活用した点検および対策、ハザードマップによる部品脱落リスクの見える化を行ったほか、メーカー推奨に依存しない自主対策を検討しています。引き続き、安全で安心な航空機の提供に向けて取り組みを続けていきます。



3 安全目標

2024年度安全目標の達成状況

2. 安全を大前提として考え行動する人財を育成する

2024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、安全を最優先に行動することができる組織文化の定着に取り組みました。

10 時代の変化も踏まえた安全文化の更なる追求

11 各職場で事故の教訓を広める人財の育成

12 継続的なキャンペーンや教育

13 オペレーションを支える人財を育成する体制づくり

12 継続的なキャンペーンや教育

これまで複数回にわたり飲酒に関わる行政処分・指導を受けているにもかかわらず、2024年度に2度の行政指導を受けたことを重く受け止め、お客さまと社会からの信頼を回復するため、社内意識改革、飲酒傾向管理の更なる強化、アルコール検査体制の再構築、安全管理体制の再構築、運航本部の組織課題への対応といった5項目を柱とした対策を策定し着手しました。

社内意識改革を目的に、経営を含む全社員を対象とした安全文化および当事者意識醸成に向けた階層別の教育、および全運航乗務員を含む運航本部社員を対象とした飲酒を含む安全意識・規定遵守に向けた専門教育を開始しました。いずれも今後定期的に実施していきます。

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

2024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、エアモビリティに関して、航空で培った知識やノウハウを活かした安全管理体制の構築に取り組み、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。

14 内部監査の強化による潜在リスクの抽出

15 高品質で安定的な保安検査体制の確保

16 業界で一体となった保安リスク管理活動の推進

17 ドローン事業等における安全基盤の構築

18 接客に携わる社員が安全に専念できる環境の整備

15 高品質で安定的な保安検査体制の確保

空港の保安検査機器の更新にあたり、従来型から爆発物検知能力を持つAD（Automatic explosive Detection）型の導入を進め、所持品検査の精度向上を図りました。

17 ドローン事業等における安全基盤の構築

奄美大島瀬戸内町とともにドローン運航会社を共同設立し、ドローンを活用した平時・災害時の住民向け行政サービスを提供しています。引き続き、安全を大前提としたエアモビリティの社会実装に取り組みます。

18 接客に携わる社員が安全に専念できる環境の整備

カスタマーハラスメントに対する方針を策定し、社会に発信するとともに、社員への知識付与を行いました。また、制限を超えた手荷物の機内持込への対応として、SNSや空港ディスプレイでルールを周知したほか、国内線団体旅客に対して宅配サービスの利用促進を図りました。

〔プレスリリース〕 [ANAグループとJALグループ 共同で「カスタマーハラスメントに対する方針」を策定](#)

3 安全目標

安全に向けた主な取り組み

(2) 安全に向けた主な取り組み

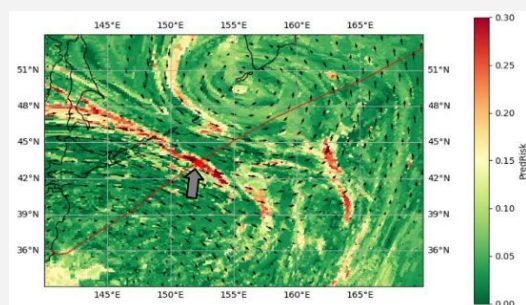
①株式会社JAL航空みらいラボの設立

航空業界の持続的な成長・発展に向けた調査研究を行う新たなグループ会社「JAL航空みらいラボ」を2024年7月1日に設立しました。

「JAL航空みらいラボ」では、当社が有する航空に関わる専門的知見に加えて、教育機関や研究機関などを含めた社外からの見識を取り入れた客観的な調査研究を推進し、航空業界の持続的な成長・発展、ひいては安全・安心でサステナブルな社会の実現に貢献してまいります。

晴天乱気流予測精度の向上：東北大学、DoerResearch社との共同研究

飛行中の乱気流による突然の揺れは、快適性を損なうだけでなく、骨折などの怪我に至る可能性があります。乱気流の中でも、視認できない晴天乱気流は、正確な予測が難しいため、航空業界全体で予測技術の向上に取り組んでいます。JAL航空みらいラボでは、東北大学およびDoerResearch社が保有する気象学や航空流体力学の学術的知見と、JALが保有する航空機運航の知見や関連データを組み合わせ、新たな予測指標の構築と運航管理システムへの実装を通じて、晴天乱気流の予測精度を向上させる研究を行っています。



北太平洋上空の乱気流予報例

科学の力で守る、空の安全とみらい

晴天乱気流は、現在の気象情報でもある程度予測は可能ですが、予測した範囲外で乱気流に遭遇することがあります。

JALは産学連携により、晴天乱気流の予測指標の構築、天気図上への可視化、飛行中の航空機への情報提供について研究しています。この取り組みにより、正確な予測で乱気流エリアを回避して飛行することで、快適なフライトを提供するとともに、突発的な乱気流によるお客さまや乗務員の負傷を減らし安全運航に貢献します。



株式会社JAL航空みらいラボ 日本航空株式会社 日本航空株式会社
航空安全調査研究部 安全推進部 運航安全推進部
前嶋 公彦 宮田 正行 黒須 政信

②航空機の不具合を予測し未然に防ぐ取り組みの強化

航空機メーカーに加えて、航空業界外の他社とも協業することで、飛行中のあらゆるデータを解析して日々新たな故障予測モデルの開発に取り組んでいます。「壊れる前に直す」ことで、航空機の不具合を減らすとともに、より効率的な整備につなげています。

摩耗予測による作業効率化

JALはブリヂストン社との協働により、タイヤ摩耗を予測する技術の開発に取り組んでいます。この取り組みによって、タイヤ交換作業が効率化されただけでなく、タイヤやホイールの在庫平準化や削減を実現できました。また、無駄な交換をなくすことでCO2排出量の削減や資源の節約にもつながっています。さらに、タイヤ交換を「計画的」に行えるようになったことで、整備士の働き方も改善されました。今後も予防整備の拡充により、整備業務の品質向上を目指します。



JALエンジニアリング
技術部システム技術室
エアバスグループ
小細 智史

③社外からの評価

■世界初、JALがIATAから航空保安管理の国際認証「Operating（レベル2）」を取得

JALは1月17日、国際航空運送協会（IATA）の航空保安管理における国際認証プログラム^(*)において、「Operating（レベル2）」を世界で初めて取得しました。この認証は、JALが航空業界において高い保安管理水準を達成していることを示すものです。

^(*) IATA 保安管理認証プログラム（Security Management System Certification Program：SeMS）

航空会社、空港、貨物取扱施設、地上ハンドリング会社、警備会社などが対象となるプログラム

<https://www.iata.org/en/pressroom/2024-releases/2024-10-03-01/>



Suitable(レベル1):

SeMS手順は開発の初期段階にあり、基礎的な要素が確立され、正式な文書化と一貫した適用に向けた進展が見られます。



Operating(レベル2):

SeMS手順はSeMSマニュアルに完全に準拠しており、包括的に文書化され、関連するすべての領域で一貫して適用されています。



Effective(レベル3):

SeMS手順は高度なレベルで実施されており、最高水準を達成しています。これらの手順は、セキュリティリスクを積極的に特定、軽減、管理し、継続的な改善の文化を育成します。

評価ポイント

- ・ 航空保安リスクへの対応：
JALグループ全体で、経営の積極的な関与の下、規程類を整備し、責任を明確化して、新たな脅威や各国当局の規定変更に対応できる有効なリスク管理体制が評価されました。
- ・ 航空保安の継続的改善：
業界の最善の方法を取り入れ、外部・内部監査や保安事例などの振り返りを通じ、保安品質を常に向上させていることが評価されました。

(3) 2025年度安全目標

2021年度より中期経営計画に基づいて安全目標の取り組みを進めてきました。2024年度の振り返りを経て、これまでの課題を踏まえた2025年度の新たな安全目標を策定しました。

2024年度の数値目標については、飛行中の揺れによる客室乗務員の負傷などの航空事故が3件、着陸許可を受け滑走路へ降下進入中に地上車両が滑走路に進入したことによる重大インシデントが1件発生し、目標達成には至りませんでした。

揺れによる負傷対策については、飛行中の機体が揺れを自動で検知し、周辺を飛行する機体へリアルタイムに共有するシステムの導入等を進めてきました。一方で、近年の気候変動も一因となって、揺れによる負傷発生件数は増加傾向にあるため、揺れ発生の予測精度向上、揺れに関する情報の更なる活用を、2025年度の重点的に取り組むべき課題の1つに掲げています。

また、2024年度の振り返りから見出した課題に取り組むだけでなく、類似事例再発の連鎖を断ち切り、新たに顕在化する課題へ対応すべく、リスクへ予防的に対応するために重点的に取り組む施策を選定し、JALグループ安全目標で掲げた施策の強化・見直しも反映しています。

現業・間接部門に関わらず、社員一人一人が、私たちの仕事は命を守ることにつながるものであることを改めて胸に刻み、安全のプロフェッショナルとして行動することで、安全目標の達成を目指します。

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

デジタル技術を積極的に活用し、情報収集の拡充、分析の深化、対策の徹底に取り組むことで、不安全事象を撲滅し、航空事故ゼロ・重大インシデントゼロ達成へとつなげていきます。また、メーカーとの連携によって技術力を高めて対策を推進します。

特に、揺れによる負傷防止に向けて、航路上の揺れに関する情報をリアルタイムで自動的に共有する仕組みを拡大することで、乱気流による揺れの影響を回避し、お客さまと社員の安全を確保する取り組みを推進します。また、衝突・接触事故、滑走路への誤進入の防止に向けて、海外での空港やその周辺での衝突事故・接近事例の増加も踏まえ、羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会での検討や海外事例に関する調査の進捗に応じた適時の対策にも力を入れて取り組みます。

2. 安全を大前提として考え行動する人財を育成する

悲惨な事故を起こさないためには、社員一人一人がお客さまの尊い命をお預かりしている重みを忘れることなく、高い安全意識を持つことが重要です。過去の事故や不具合の教訓を確実に継承し、安全を大前提として考え行動する人財を育成します。

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

航空機の運航に直接関わる安全の取り組みに加え、多様化するテロ等の脅威やエアモビリティの発展、激甚化する災害等、社会的な課題や環境の変化に社内外と連携しながら対応します。また、その経験を踏まえ、広く社会の安全安心を実現に貢献します。

特に、鳥衝突や持ち込み手荷物起因の可能性のある機内火災など、新たに顕在化するリスクに対し、情報収集・要因分析を通じて予防策を検討し、実施するなどに力を入れて取り組みます。

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、全執行役員と、グループ航空会社社長で構成される会議体

各部門

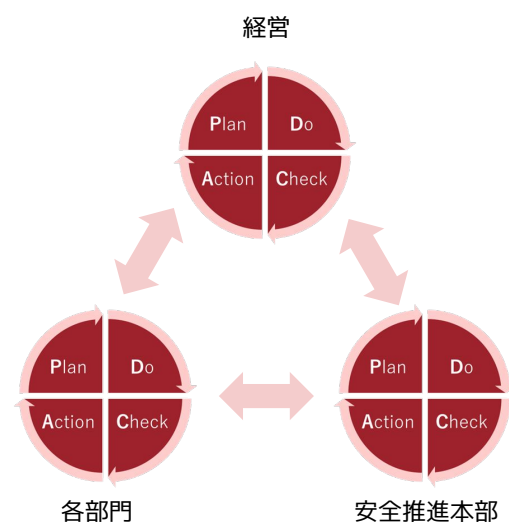


各部門では、部門レベルで安全管理システムの運営を推進し、運営、改善状況を経営および安全推進本部へ報告しています。PDCAサイクルを回した結果や、経営、安全推進本部からの指示を受け、改善につなげています。

安全推進本部



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。

安全管理の体制

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。

(2024年4月1日～2025年3月31日)

会社名	安全統括管理者		任期
日本航空	代表取締役会長	赤坂 祐二	2024年04月01日～2025年02月04日
	常務執行役員	中川由起夫	2025年02月05日～
ジェイエア	常務取締役	月東 稔雄	2023年04月01日～2025年3月31日
日本トランスオーシャン航空	取締役執行役員	末好 康宏	2023年06月26日～
日本エアコミューター	取締役	富田 史宣	2019年4月1日～
琉球エアコミューター	取締役	香野 俊之	2022年6月17日～
北海道エアシステム	取締役	齊藤 一之	2022年6月1日～
ZIPAIR Tokyo	取締役	丹治 和貴	2024年4月01日～
スプリング・ジャパン	取締役	上谷 宏	2022年07月01日～

4 安全管理システム

安全管理の体制

④各グループ航空会社の安全管理体制

(組織・人員数は2025年3月31日時点 ただし休職者は除く)

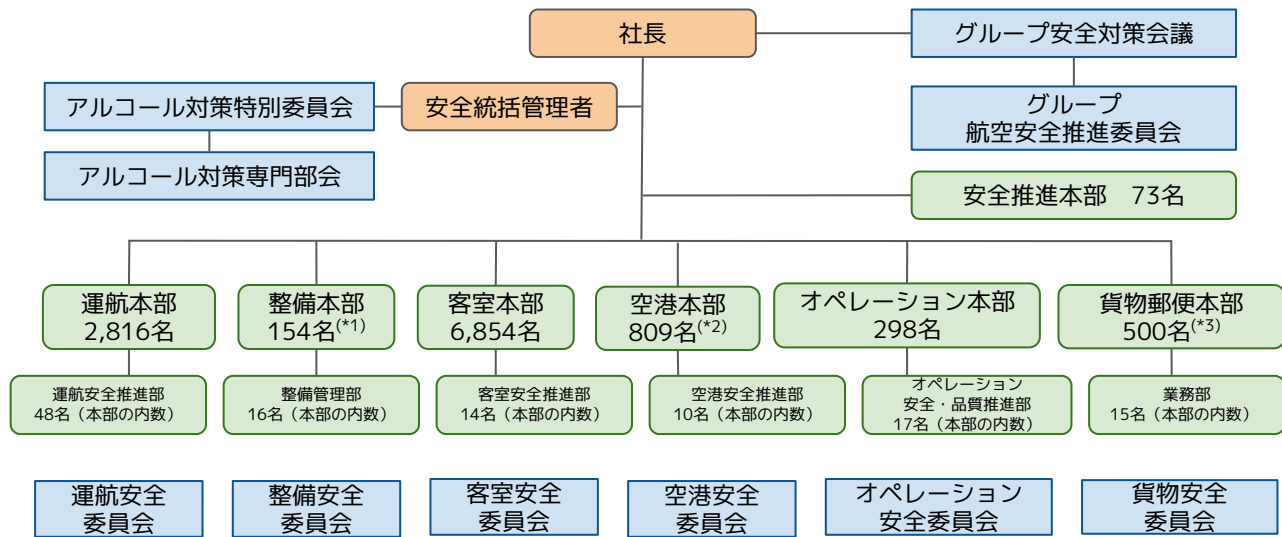
a. 日本航空



JAPAN AIRLINES



(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4,338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29～30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10,443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1,446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	2,474名	運航本部	
整備士	115名 ^{(*)4}	整備本部	うち、有資格整備士 ^{(*)5} は107名
客室乗務員	6,920名	客室本部	
運航管理者	78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3,044名、うち有資格整備士は1,755名^{(*)5}となります。
(*)5 有資格整備士数について、集計方法に誤りがあったため、おわびの上、上記のとおり訂正いたします。(2025年9月29日追記)
(*)6 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78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、全執行役員とグループ航空会社社長で構成される会議体です。なお、経営の安全に対する意識を高めるため、従前は、議長が指名する執行役員のみを出席対象者としていましたが、2025年3月からは全執行役員へと対象を拡大し、全執行役員で安全に関する意思決定を行っています。

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。

4 安全管理システム

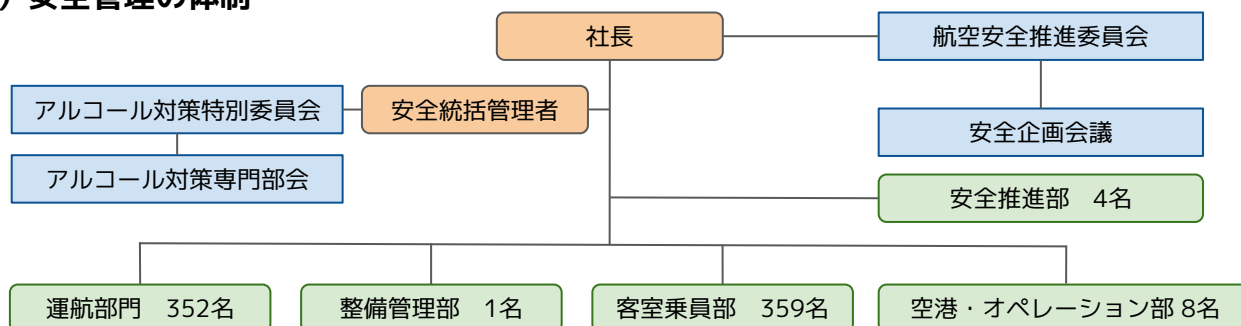
安全管理の体制

b. ジェイエア



J-AIRは、お客さまへの感謝を大切にしながら、心に残る接客と高品質な運航を提供することを目指しています。一人ひとりが主体的に行動し、協力して最善の答えを生み出すことで、日本各地を結び、地域の活性化と航空産業の発展に貢献しています。

(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	327名	ERJ運航乗員部	
客室乗務員	356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。

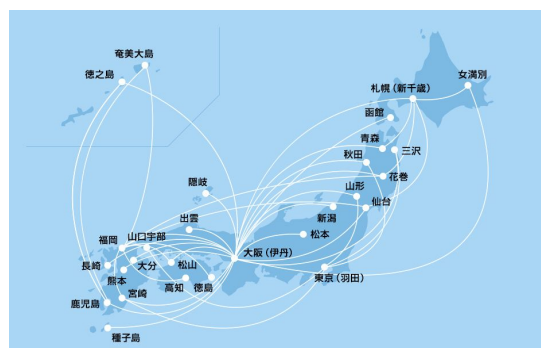
また、社長や安全担当者は、日本航空の安全に関わる会議体に参加し、緊密な連携と情報共有を図るとともに、入手した情報などを社内に周知します。

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。



4 安全管理システム

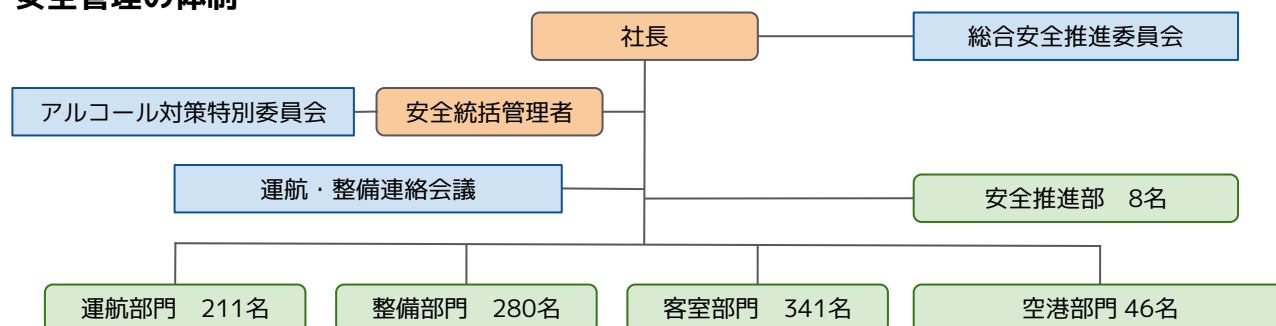
安全管理の体制



c. 日本トランスオーシャン航空 JAPAN TRANSOCEAN AIR

JTAは、沖縄の地域社会とともに成長し「沖縄に一番必要とされるフルサービスキャリア」を目指しています。安全運航を基盤としながら高品質なサービスの提供と事業運営の強化に努め、地域社会への貢献を重視しています。また、社員の一人一人の情熱とチームワークを原動力に、新たな価値の創造に挑戦し続けることで、沖縄の未来を支える存在として、さらなる進化を目指しています。

(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	168名	運航部門	
整備士	182名	整備部門	うち、有資格整備士は151名
客室乗務員	328名	客室部門	
運航管理者	17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。

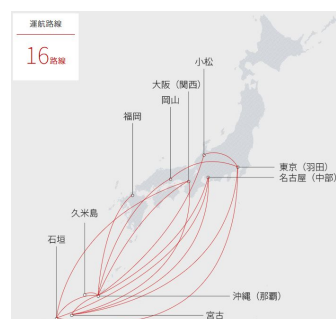
また、社長や安全担当者は、日本航空の安全に関わる会議体に出席し、緊密な連携と情報共有を図るとともに、入手した情報などを社内に周知します。

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

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。



4 安全管理システム

安全管理の体制

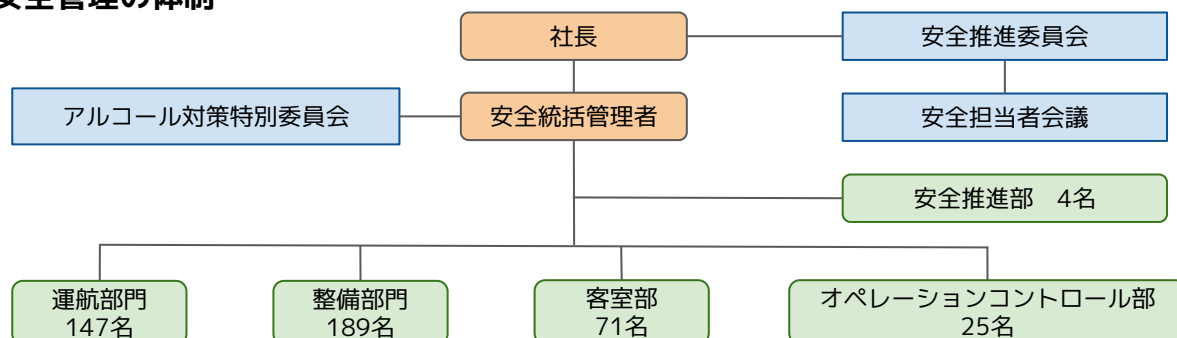


d. 日本エアコミューター



JACは、1983年に鹿児島県離島の「地域の翼」として奄美群島を結ぶ運航を開始しました。本社を奄美空港から鹿児島空港へ移転後も、地域の交通インフラとして歴史や文化、自然、温かい人々の魅力を発信し、移動を通じ地域の発展に貢献しています。JACは安全運航を最優先に、空のプロフェッショナルとして安心して利用できるサービスの提供を目指し続けています。

(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	118名	運航部門	
整備士	127名	整備部門	うち、有資格整備士は84名
客室乗務員	75名	客室部	
運航管理者	11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。

安全報告委員会

日常の運航において経験したヒューマン・ファクターに起因すると思われる「ヒヤリハット」を自発的に報告してもらい社内に安全情報として提供、安全性の向上および事故の未然防止に役立て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。



4 安全管理システム

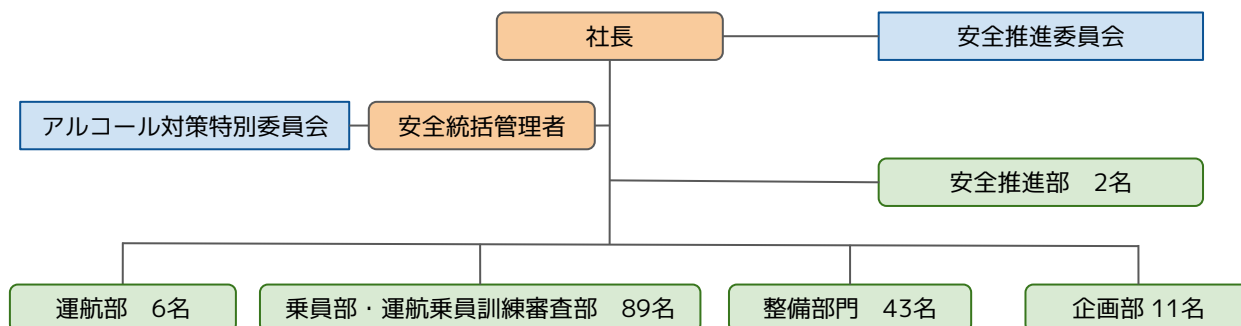
安全管理の体制



e. 琉球エアコミューター RYUKYU AIR COMMUTER

島嶼県沖縄の大小さまざまな離島を結ぶRACは、離島地域の皆さまを支える生活路線である誇りと使命感を胸に、地元寄り添い、地元のために努める航空会社として、安全・安心、快適な空の旅をご提供いたします。

(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	50名	乗員部	
整備士	22名	整備部門	うち、有資格整備士は14名
客室乗務員	32名	乗員部	
運航管理者	17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、航空機の安全に関する事項、航空保安に関する事項、機内衛生及びランプ安全に関する事項等について、発生した事象の報告や不安全事象の未然防止について、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

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。



4 安全管理システム

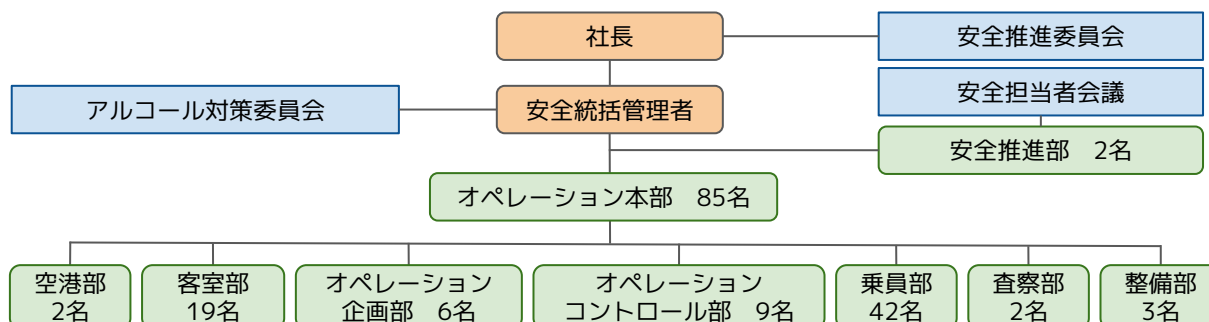
安全管理の体制



f. 北海道エアシステム HOKKAIDO AIR SYSTEM

HACは道民の翼として、移動を通じた関係・つながりを創出することで地域社会と北海道の発展に貢献し続けるとともに、北の運航のプロフェッショナルとして、お客さまが親しみやすい、安全・安心な空の旅を創ってまいります。

(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	41名	乗員部	
客室乗務員	19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。



4 安全管理システム

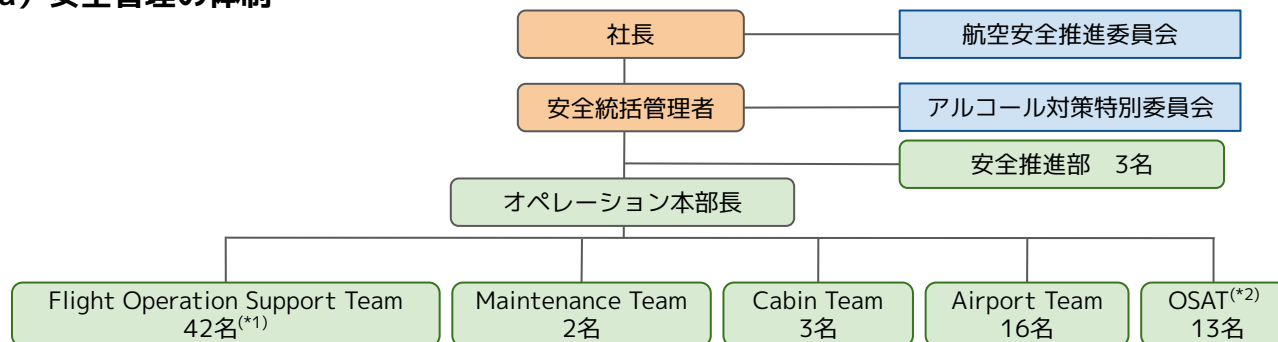
安全管理の体制



g. ZIPAIR Tokyo ZIPAIR

ZIPAIRは「NEW BASIC AIRLINE」として、従来のフルサービスキャリアやローコストキャリアとは異なる、新しい基準を目指す航空会社です。JALグループの安全基準を基盤に安全運航と定時性、高クオリティのオペレーションを徹底し、全社員が安全のプロフェッショナルとしてお客さまに快適な移動体験を届けています。

(a) 安全管理の体制



(*1) 日本航空との共用運航管理者37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	178名	Flight Operation Team	
客室乗務員	489名	Passenger Operation team	
運航管理者	37名	Flight Operation Support Team	日本航空と共用

(*1) 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関係常勤役員、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。

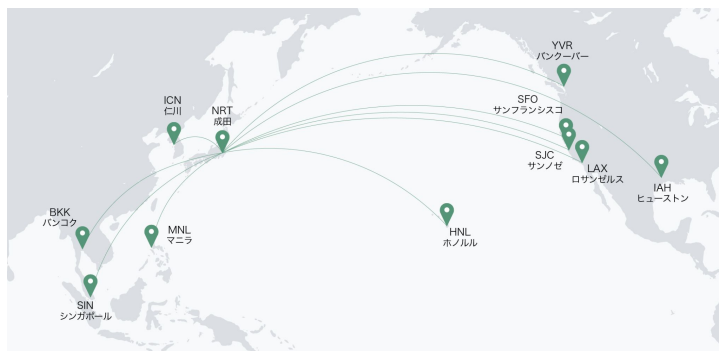
また、社長をはじめ関係する役員および社員は、日本航空の安全に関わる会議体に出席し、緊密な連携と情報共有を図るとともに、入手した情報などを社内に周知します。

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と同時開催します。



ヒューストン線 就航



4 安全管理システム

安全管理の体制

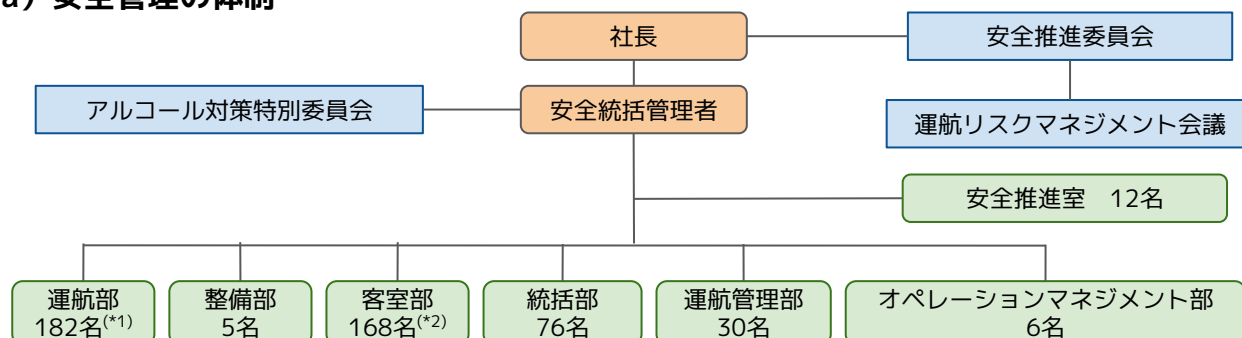


h. スプリング・ジャパン



SJOは、2012年に設立された成田空港を拠点とする日本の航空会社で、安全・誠意・笑顔の「3S」を基盤とした理念を追求しています。春秋グループとJALグループの強みを活かしたLCCとして、成田空港を拠点に日本と中国、さらに世界をつなぐ架け橋となることを目指し、成長を続けています。

(a) 安全管理の体制



(*1) 運航乗務員121名及び訓練生14名を含む。

(*2) 客室乗務員122名及び訓練生13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	121名	運航部	訓練生14名含む
客室乗務員	122名	客室部	訓練生13名含む
運航管理者	14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

生産各部門内の会議であり、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

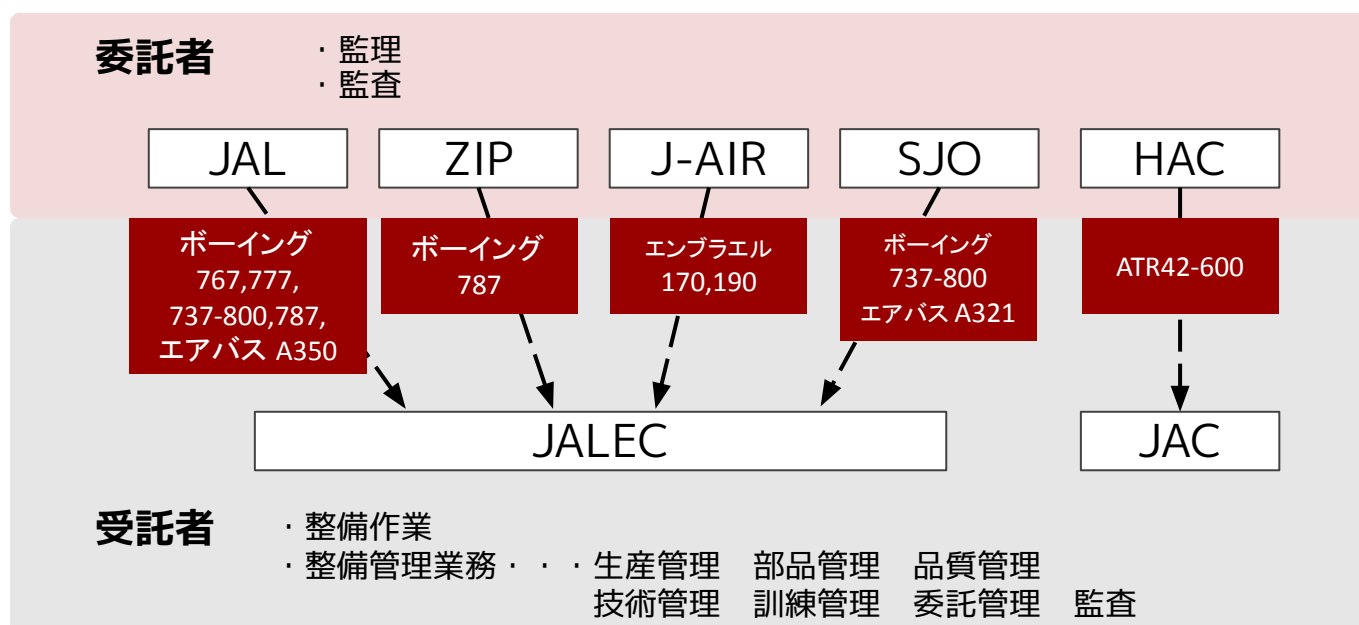
JALグループにおいては、航空法第113条の2に定められた「整備業務の管理の受委託^(*)」の制度を活用し、JALグループ保有機材（一部を除く）の整備や、整備の管理業務をJALエンジニアリング（JALEC）および日本エアコミューター（JAC）が担っており、それぞれ同じ安全の基準で整備を行っています。

^(*) 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。



委託者	機材	受託者
日本航空	ボーイング767型機・ボーイング777型機・ボーイング737-800型機・ボーイング787型機・エアバスA350型機	JALエンジニアリング
ZIPAIR Tokyo	ボーイング787型機	
ジェイエア	エンブラエル170型機・エンブラエル190型機	
スプリング・ジャパン	ボーイング737-800型機・エアバスA321ceo型機	
北海道エアシステム	ATR42-600型機	日本エアコミューター



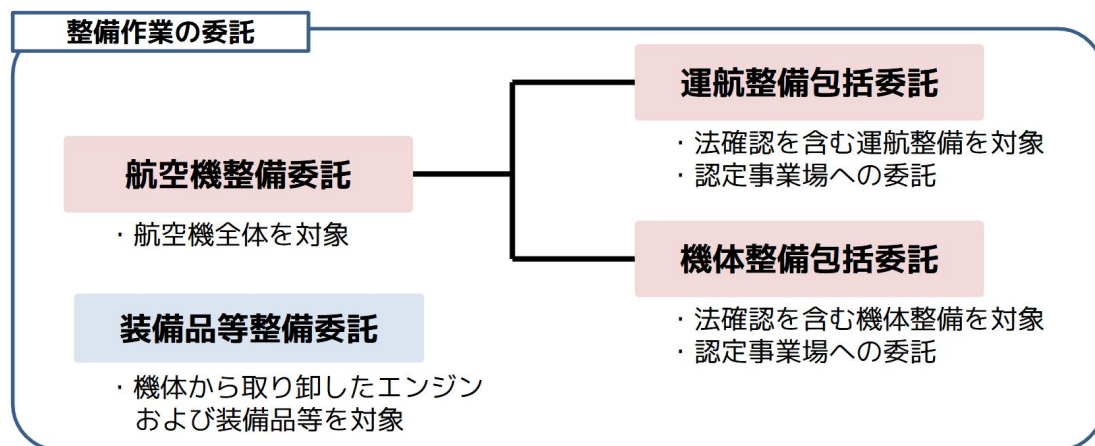
JALグループ内で整備の管理の受委託を行う場合、委託する側の管理責任者は、委託先が行う日常業務について日々監視を行うとともに、定期的な委託業務品質監査（年1回）を行っています。また、受託する側にも受託管理責任者を配置して、委託側と緊密な情報交換を行い、適切に整備作業、整備管理業務を行う体制をとっています。

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

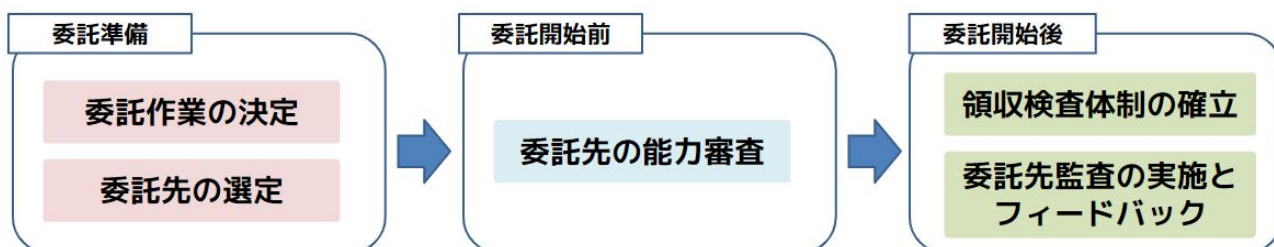
a.項「整備業務の管理の受委託」とは別に、JALグループではグループ内およびグループ外の会社の一部の整備作業を業務委託しています。

(a) 委託内容



(b) 委託管理体制

委託に際しては、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		整備品等整備委託
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

・安全に係る情報の収集

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。

- ・ Reactive Method (対症型)：発生した不安全事象から情報収集を行い、ハザードを特定する方法。
不安全事象を把握し、安全対策への適切な反映および定時性、快適性、運航効率等、航空運送の品質向上に役立てています。
- ・ Proactive Method(予防型)：不安全事象を予防するために情報収集を行い、ハザードを特定する方法。
航空他社および他業種で発生した不安全事象について調査等を行い、ハザードの特定に活用しています。
- ・ Predictive Method(予測型)：予想される望ましくない結果や事象を明らかにするために情報を収集し、ハザードを特定する方法。運航中の飛行データを分析し、安全性と品質改善に役立てる飛行データ解析プログラムや、日常運航中の乗務員パフォーマンスを観察・分析するLine Operations Safety Audit(LOSA)を実施しています。

・安全に係る情報の蓄積と共有

安全に係る情報を収集、蓄積し、発生事象の調査、傾向分析等に活用するとともに、その結果を関係部門と共有しています。

JALグループでは共通のシステムを使用し、統一したフォーム、安全判断基準を共通化することでより迅速かつ確に状況をとらえ、JALグループ全体の安全レベルを向上させるため、JAL Safety Database(JSD)を運用しています。

・安全に係る情報の周知

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」
- ・ 社内イントラネット「安全」ページ
- ・ 安全情報誌「FLIGHT SAFETY」



「FLIGHT SAFETY」

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。

01



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。

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			

リスク評価マトリックス

事故の重大度

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。

04



モニター
およびレビュー

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、現在国内線を中心に運航中の小型機、ボーイング737-800型機の更新機材として、ボーイング737-8型機を2023年3月に確定21機を発注しておりますが、このたび、17機を追加導入することにより、合計38機導入します。

あわせて、国際ネットワークの拡充と成長を目指し、ボーイング787-9型機とエアバスA350-900型機を更に導入します。これら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への参画や現地視察・インタビューによる対話等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。



ボーイング737-8型機



エアバスA350-900型機



ボーイング787-9型機

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。

◆地震防災演習の実施

2024年12月に、成田国際空港株式会社、JALおよび慶應義塾大学は、成田空港にて地震防災演習を実施しました。三者が連携しての地震防災演習の実施は初の試みとなりました。

本演習は、大規模地震の発生により、成田空港にて震度6強が観測された場合を想定し、旅客ターミナルビル内勤務者による地震発生時の初動対応やお客さまの避難誘導、被害状況の確認および迅速な情報連携などを通じて、防災意識の向上および地震発生時の対応に関して共通認識を持って、お客さまを安全に避難誘導する初動の実践を目的に行われました。



地震防災演習の様相

プレスリリース：[NAA・JAL・慶應義塾大学が12月6日に成田空港にて初の地震防災演習を実施](#)

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いう安全意識を揺るぎのないものとする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2025年3月末日時点で社内外合わせて32万名を超えています。

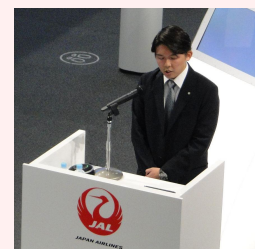


「現人」から直接お話を伺うことで、その当時、その現場で見た情景や感じたことを聞き、同じ情景に身を置くことで事故を深く学んでいます。過去の事故を知り、事故の本質に触れ、そこから得られる教訓を今後の安全に活かしていくことを目的として「現人」から直接お話を伺う「安全講話～語り継ぐ～」を2005年から毎年実施しています。

若手社員の安全への想い

私は、多様な職種の仲間とともに、現地、現物、現人の三現に関わる安全活動とともにするなかで、「安全に関係のない仕事は一つも存在しない」という気持ちを更に強くしました。この経験を踏まえ、2024年度「安全講話～語り継ぐ～」において、「事故を経験していない世代も現人であること」についてお話ししました。

JALグループの安全の層を厚くするには、高めた安全意識を仲間と共有し、相互に気付きを得ることが大切です。事故を直接経験したすべての先輩社員が定年を迎える今こそ、残された私たちが現人の意識を持ち、語り合い、語り継ぎ、三現主義を貫いてまいります。



日本航空株式会社
貨物郵便本部
児玉 隆浩

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材を育成するための教育を実施しています。

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

(*) Safety Management Systemに関する教育

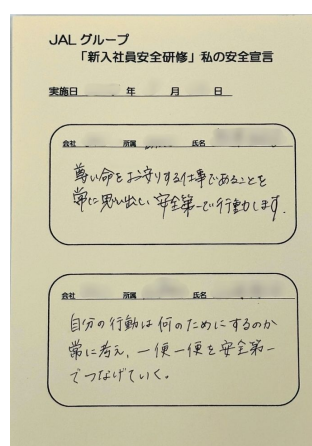
(a) JALグループ共通の安全教育

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。

2024年度 実績：計98回、2,376名参加



安全宣言カード

受講した社員による安全宣言の一例

- 【新入社員】 「尊い命をお預かりする一員として一つひとつの業務の責任を果たす」<空港旅客部門>
「安全の最終責任者であるという意識をもつ」<客室部門>
- 【10年目社員】 「新人の時には気が付くことができなかった違和感をそのままにせず確認し、安全第一で業務にあたります」<空港旅客部門>
「JALグループの仲間が積み上げてきた“安全”、その土台をしっかりと支えられるよう確実な業務を行う」<整備部門>
- 【新任管理職】 「事故の教訓を背負ってお客さまと仲間の安全を守り抜く」<整備部門>
「都合の悪い情報が早く上がってくる組織作り。管理職として自分自身が声を掛けやすい雰囲気であること」<間接部門>

(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。

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）が展開されており、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、自律型人材の育成を目指し、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）時の対応、脱出口や非常用装備品の操作、火災、急減圧の対応、First Aid、安全阻害行為等に対する処置など実践的なプログラムで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、技量や知識を維持向上させるとともに、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、予測不可能な緊急事態に自ら考え、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日常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。



整備士

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出すアクティブラーニング型の訓練を導入し、一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、まず運航に関する幅広い分野の知識・技量を身につけ、国家資格である運航管理者技能検定の合格を目指します。その後、業務経験や訓練を重ね、社内審査での合格を経て、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、厳しい運航環境においても常に安全・安心な運航を提供できるよう、行動特性に関する教育も実施し、コミュニケーション能力やリーダーシップなどのスキルを磨き、チームとして安全に業務を遂行できるようにしています。このような訓練・審査および日々の業務を通じて、運航管理者は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。



コミュニケーションを通じた風通しの良い企業風土づくり

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、CLM（コミュニケーションリーダーミーティング）活動を行っています。この活動は、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。



2024年度
参加社数:36社
参加者数:158名



社員表彰 ～JAL Awards～

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。2024年度は4つの部門で合計13件を表彰しました。なお、「安全の砦」部門では、整備部門において法令上定められた整備作業の整備記録と航空日誌への記載漏れを防ぐデジタルツールを開発した事例について、表彰を行いました。

2024年度
4部門13件を
全社表彰



役員による職場訪問と社員との安全に関する直接対話

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。



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 お客さまの安全・安心に向けて

安全確保のための装備

5. お客さまの安全・安心に向けて

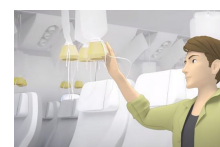
(1) 安全を確保するための装備

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

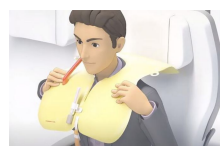
酸素マスク

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、ゴムひもを頭に掛けてください。



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。



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[機内安全ビデオ](#)(手話通訳・字幕付きは[こちら](#))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。



(*) 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。

(2) 安全を確保するためのお願い

お客様の安全・安心のため、機内での揺れへの備えやお手荷物に関するルールなどについてご案内します。

突然の揺れから身を守るために

気象の変化に伴い世界的にタービュランスによるお客様の負傷が発生しています。そこで、シートベルト常時着用の重要性や突然の揺れから身を守る方法について、お客様自身に十分にご理解いただきたく、機内で「突然の揺れから身を守るための」動画を2025年4月8日より日本航空が運航する全路線で放映しています。

内容：

- ①突然の揺れに備え、着席中は常にシートベルトを腰の低い位置でゆるみ、ねじれなく締めること
- ②適切なシートベルト着用が確認できない場合、客室乗務員からお声がけを行うこと
- ③通路や化粧室で突然揺れた際、付近のハンドルを掴むか姿勢を低くして体を支えること



機内への持ち込みや、空港でお預けになる手荷物の一部制限について

スマートフォンなどのモバイルバッテリーは、必ず機内持込手荷物として機内へお持ちください。

また、パソコンなどのリチウム電池・リチウムイオン電池を内蔵した携帯型電子機器をお預けになる場合は必ず電源をオフにし、ケースや衣類などで保護してください。

モバイルバッテリーなどの予備バッテリーは、購入時の小売り容器に収納するか、あるいは端末を絶縁する（テープなどで剥き出しの端末を保護するか、別々のプラスチックの袋もしくは保護パウチに個々の電池を収納する）など、短絡しないよう個々に保護してください。



予備バッテリーの短絡防止例

国内外において、機内でのモバイルバッテリーの発煙・発火等の事例が発生しているところ、これらを早期に発見し対応を図ることにより客室安全の一層の向上を図るため、2025年7月8日より、モバイルバッテリーを機内に持ち込む際は国土交通省からの要請に従い、以下のとおりご協力をお願いいたします。

1. モバイルバッテリーを座席上の収納棚に収納しないこと
2. 機内でのモバイルバッテリーから携帯用電子機器への充電または、機内電源からモバイルバッテリーへの充電については、常に状態が確認できる場所で行うこと

〔国土交通省プレスリリース〕 [モバイルバッテリーを収納棚に入れないで!](#)

なお、大韓民国国土交通部の指示により、2025年3月1日からソウル発便をご利用のお客様に対し、搭乗手続きカウンターおよび保安検査場でモバイルバッテリーの短絡防止措置がされているかを確認しております。

機内への持ち込みや、空港でお預けになる手荷物には、一部制限があるものがございます。
最新の情報を必ずご確認ください。

- ・ [制限のあるお手荷物（国内線）](#)
- ・ [制限のあるお手荷物（国際線）](#)

5 お客様の安全・安心に向けて 安心してご搭乗いただくために

(3) 安心してご搭乗いただくためのお願い

業界全体で取り組むカスタマーハラスメント対策

2024年12月、カスタマーハラスメント対策を企業に義務付ける政府方針が示されました。昨今、カスタマーハラスメントが社会問題として認知が高まるなか、航空業界においても同様に従業員の働く環境の問題の一つとなっています。

また、カスタマーハラスメント行為は、対応する従業員だけでなく、周囲のお客さまにご不快な思いを抱かせ、本来提供すべきサービスが十分に提供できなくなるなど、ご迷惑につながる可能性があります。

JALグループは、お客さまに安心して快適な空の旅を提供できるよう、サービス品質の向上に努めるとともに、著しい迷惑行為等（カスタマーハラスメント）については、毅然と対応してまいります。

また、定期航空協会をはじめ、関係各所と連携をしながらカスタマーハラスメント対策に努めてまいります。



他社と共同で発行したポスター

〔プレスリリース〕

[ANAグループとJALグループ 共同で「カスタマーハラスメントに対する方針」を策定](#)

〔定期航空協会 共同プレスリリース〕

[カスタマーハラスメント対応を周知し、お客さまと従業員双方がお互いを尊重し合える環境の構築を目指します](#)

6 第三者評価

運輸安全マネジメント評価・ 安全監査立入検査

(1) 第三者による評価

① 運輸安全マネジメント評価

2024年度は日本航空（JAL）および日本トランスオーシャン航空（JTA）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。評価、助言および期待事項^(**)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。

JAL	【評価事項】	現場の負担に係る情報を収集し、現場の余裕を確保するプロアクティブな取り組みを行っていること。 過去の事故対応の教訓を教育・訓練に反映し、事故等発生時の対応を継続的に見直し・改善していること。 BCP策定と訓練を実施し、自然災害対応の見直し・改善を図っていること。 有効性監査を実施し、さらにPDCAサイクルを活用して深化が図られていること。
	【助言事項】	本部共通の安全リスクなど、経営が議論すべき事例を選定し、リスクや課題を議論し対応するとともに、その結果を安全管理体制の見直し・改善につなげること。
	【期待事項】	安全文化調査の目的を再確認の上、質問項目を再整理し適切な時期に実施すること。 経営が現場の声を聞く取り組みを振り返り、新たなハザード発掘方法として発展・定着させること。 インタビュー等の手法も加えて経営のリスク認識を把握し、認識に沿った情報収集を行い、経営へ報告・改善提案を行う内部監査体制を構築すること。
JTA	【評価事項】	経営トップが安全を経営の基盤とし、労働環境改善や人員確保に取り組み、安全管理体制を向上させていること。 知識継承やコミュニケーション強化でヒューマンエラーを減少させ、安全重点施策のPDCAを円滑に実施していること。 事故対応訓練を多様なシナリオで実施し、課題を次年度訓練で検証し、規程改正や役割明確化などにつなげていること。
	【助言事項】	自然災害の規模を想定の上、対策を検討し優先順位をつけて実施すること。 自然災害対応に関し、BCPを含む対応を訓練で習熟し対応力を向上させること。
	【期待事項】	事故やヒヤリ・ハット情報の収集・活用において、安全推進部所属員の他部門会議への参加や全社安全会議体での情報共有により安全推進部の牽制機能を強化すること。

(*) 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るとと思われる事項等

6 第三者評価 IATA Operational Safety Audit 社外取締役・社外監査役

②安全監査立入検査

2024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103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。

- ・機内アナウンスの文言変更等による、乱気流による負傷防止に係る対応の強化
- ・Axle Jackの点検間隔の再確認（問題のないことを確認）
- ・運航乗務員の訓練・資格管理状況の総点検、および、管理体制の改善
- ・法に基づく当局への報告実施に関する手順の改善

^(*) 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、その本社部門、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。

^(*) 運航便への立入検査は含まない。

③IOSA（IATA Operational Safety Audit）

IOSAとは、IATAの、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2026年度を予定しています。



④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。）

国土交通省より受けた行政指導を踏まえた対応として、2025年2月に、再発防止策の進捗や有効性を客観的にモニターすべく、社外取締役と監査役を構成員とする検証委員会を設置し、活動を開始しました。

6 第三者評価 安全アドバイザーグループ

⑤安全アドバイザーグループ

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。

2024年度のご活動

ご講演

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」をテーマに講演いただきました。また、2025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いただきました。



ご講演の様子

職場視察と社員との対話

5名の先生方には、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）、成田空港支店など、現場を中心とした9箇所について職場を視察いただき、社員との意見交換を実施しました。



職場視察の様子

経営に対するフォローアップ会議

経営に対するフォローアップ会議では、5名の先生方より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

7. データ

(1) JALグループ輸送実績

①保有機種別

	2024年度					
	路線便数	前年度比(%)	RPK (千人 [※])	前年度比(%)	RTK(千トン [※])	前年度比(%)
A350-1000	2,101	-	4,558,877	-	745,288	-
A350-900	23,826	98.2	7,685,767	117.5	749,232	113.3
787-9	14,052	113.2	14,747,037	152.5	2,215,360	110.5
787-8	29,007	125.8	18,688,738	185.8	2,513,771	151.1
777-300ER	6,372	122.7	9,080,873	113.7	1,476,612	99.0
767-300ER	38,272	103.9	8,763,133	131.2	1,027,900	144.3
737-800	117,404	108.0	12,086,324	141.8	971,143	143.1
EMBRAER190	32,539	105.0	1,426,125	130.5	108,203	129.6
EMBRAER170	49,315	100.6	1,216,462	138.2	91,968	137.7
DHC8-Q400CC	13,858	96.6	83,669	108.9	6,916	107.7
ATR72-600	4,638	97.3	57,874	103.4	4,393	103.1
ATR42-600	32,719	112.3	271,828	130.9	20,590	130.4
合 計	364,103	105.7	78,666,707	148.2	9,931,376	131.9

* 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。

* 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

	2024年度								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	11,285	2,234,440	117.7	20,311,389	117.0	23,817,405	107.3	85.3	71.1
欧 州 線	4,074	726,240	127.0	6,688,771	124.9	7,955,138	116.4	84.1	66.8
東 南 ア ジ ア 線	18,788	3,403,505	107.7	14,002,045	107.0	16,619,641	102.1	84.2	70.9
オ セ ア ニ ア 線	1,171	218,437	117.9	1,734,587	118.2	2,058,149	114.9	84.3	75.7
ハ ワ イ ・ グ ア ム 線	4,013	747,219	108.9	4,337,940	105.9	5,299,905	102.2	81.8	62.1
韓 国 線	2,914	622,175	112.7	749,208	112.5	826,041	103.9	90.7	71.6
中 国 線	11,090	1,638,976	173.8	3,102,240	171.0	4,035,694	138.3	76.9	56.3
合 計	53,335	9,590,992	119.9	50,926,179	116.1	60,611,973	108.3	84.0	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。

* 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。

* 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

7 データ

JALグループ輸送実績

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

	2024年度						2023年度
	路線便数	旅客数	前年比(%)	提供座席数	前年比(%)	利用率(%)	利用率(%)
羽 田 - 伊 丹	10820	2413660	98.0	2919574	96.7	82.7	81.6
羽 田 - 関 西	2183	246,716	97.5	346,545	97.4	71.2	71.1
羽 田 - 札幌(新千歳)	12349	3,355,042	107.5	4,033,355	105.6	83.2	81.7
羽 田 - 名古屋(中部)	1458	171,976	102.7	225,379	83.5	76.3	62.1
羽 田 - 福 岡	12270	3,218,818	103.1	4,025,353	98.2	80.0	76.2
羽 田 - 那 覇	9439	2,670,887	100.2	3,081,561	98.3	86.7	85.0
羽 田 - 女 満 別	2172	314,561	106.4	389,446	102.0	80.8	77.4
羽 田 - 旭 川	2903	517,570	100.2	666,969	98.3	77.6	76.1
羽 田 - 釧 路	2166	281,560	106.7	359,742	99.7	78.3	73.2
羽 田 - とかち帯広	2889	390,183	98.6	477,943	90.8	81.6	75.2
羽 田 - 函 館	2187	405,388	110.1	471,179	103.4	86.0	80.9
羽 田 - 青 森	4325	548,390	106.6	763,501	106.3	71.8	71.6
羽 田 - 三 沢	2897	273,596	102.8	366,432	98.8	74.7	71.8
羽 田 - 秋 田	2880	266,383	102.2	370,074	97.7	72.0	68.8
羽 田 - 山 形	1438	104,300	99.5	136,610	99.9	76.3	76.7
羽 田 - 小 松	4325	509,190	97.0	714,979	94.4	71.2	69.3
羽 田 - 南 紀 白 浜	2154	234,234	102.6	352,596	100.7	66.4	65.2
羽 田 - 岡 山	3622	438,355	103.7	592,191	99.6	74.0	71.1
羽 田 - 出 雲	3616	630,622	108.0	818,625	109.7	77.0	78.2
羽 田 - 広 島	5065	790,066	100.8	1,051,023	91.3	75.2	68.1
羽 田 - 山 口 宇 部	2883	271,344	95.6	364,549	91.2	74.4	71.0
羽 田 - 徳 島	4347	672,040	98.6	929,745	89.3	72.3	65.4
羽 田 - 高 松	5062	611,753	102.9	843,556	99.9	72.5	70.4
羽 田 - 高 知	3622	428,369	100.5	588,117	98.8	72.8	71.6
羽 田 - 松 山	4341	541,500	98.5	710,259	99.8	76.2	77.2
羽 田 - 北 九 州	2163	229,716	84.9	345,954	74.2	66.4	58.0
羽 田 - 大 分	4329	536,456	103.8	724,182	99.4	74.1	70.9
羽 田 - 長 崎	4330	603,598	102.8	770,666	97.8	78.3	74.5
羽 田 - 熊 本	5786	913,370	104.9	1,247,342	103.4	73.2	72.2
羽 田 - 宮 崎	4326	443,459	102.9	605,906	101.3	73.2	72.1
羽 田 - 鹿 児 島	5777	926,172	100.4	1,260,588	98.7	73.5	72.2
羽 田 - 奄 美 大 島	720	94,711	101.1	118,338	99.8	80.0	79.0
羽 田 - 宮 古	723	130,873	105.7	146,507	99.0	89.3	83.7
羽 田 - 石 垣	1445	254,930	112.1	302,296	102.2	84.3	76.9
羽 田 - 久 米 島	146	18,324	128.4	24,090	173.8	76.1	103.0
成 田 - 伊 丹	728	105589	115.3	120120	100.4	87.9	76.5
成 田 - 札幌(新千歳)	1,678	261,425	66.2	317,142	67.0	82.4	83.4
成 田 - 名古屋(中部)	1457	135,194	102.6	231,545	100.1	58.4	57.0
成 田 - 広 島	738	95,835	46.2	139,482	47.8	68.7	71.1

7 データ

JALグループ輸送実績

	2024年度						2023年度
	路線便数	旅客数	前年比(%)	提供座席数	前年比(%)	利用率(%)	利用率(%)
伊 丹 - 札幌(新千歳)	3408	490,386	101.0	545,240	102.2	89.9	91.1
伊 丹 - 福岡	2643	196,396	94.7	229,558	87.9	85.6	79.3
伊 丹 - 那 覇	1593	501,381	105.9	591,323	102.2	84.8	81.8
伊 丹 - 女 満 別	74	6,017	85.5	7,030	90.2	85.6	90.3
伊 丹 - 旭 川	62	8,883	100.6	10,230	105.1	86.8	90.7
伊 丹 - 函 館	734	63,334	104.0	69,654	101.0	90.9	88.3
伊 丹 - 青 森	2876	183,484	99.7	256,481	97.3	71.5	69.8
伊 丹 - 三 沢	732	45,526	104.5	69,388	100.1	65.6	62.8
伊 丹 - 秋 田	2178	118,611	101.1	170,886	97.3	69.4	66.8
伊 丹 - 花 巻	2898	154,371	104.4	223,782	101.0	69.0	66.7
伊 丹 - 山 形	2176	132,103	103.8	180,804	100.0	73.1	70.3
伊 丹 - 仙 台	5079	346,044	103.8	468,407	99.9	73.9	71.1
伊 丹 - 新 潟	2791	171,508	106.7	236,854	100.7	72.4	68.3
伊 丹 - 松 本	62	3,490	99.7	4,712	102.5	74.1	76.1
伊 丹 - コノリ但馬	1277	35,182	91.5	61,296	96.2	57.4	60.3
伊 丹 - 出 雲	2899	177,901	104.5	237,405	97.5	74.9	69.9
伊 丹 - 隠 岐	706	41,966	105.3	60,276	101.0	69.6	66.8
伊 丹 - 松 山	1447	77,025	110.3	111,435	100.1	69.1	62.7
伊 丹 - 大 分	2162	126,195	100.0	166,136	98.6	76.0	74.9
伊 丹 - 長 崎	2893	196,304	102.4	254,828	97.9	77.0	73.7
伊 丹 - 熊 本	2892	163,594	99.2	229,995	97.6	71.1	70.0
伊 丹 - 宮 崎	3708	247,490	105.0	338,200	103.6	73.2	72.1
伊 丹 - 鹿 児 島	5797	390,714	112.4	529,606	110.0	73.8	72.2
伊 丹 - 種子 島	64	3,369	118.9	5,814	118.6	57.9	57.8
伊 丹 - 屋 久 島	689	25,723	103.2	33,072	100.4	77.8	75.7
伊 丹 - 奄美大島	806	95,521	104.4	132,850	101.4	71.9	69.8
伊 丹 - 徳 之 島	8	532	110.4	722	118.8	73.7	79.3
関 西 - 札幌(新千歳)	1457	188,907	99.6	234,861	97.0	80.4	78.3
関 西 - 那 覇	2188	263,825	109.6	361,020	101.3	73.1	67.6
関 西 - 石 垣	726	83,778	119.4	119,790	101.8	69.9	59.6
関 西 - 宮 古	728	86,958	123.3	120,120	102.0	72.4	59.9
札幌(新千歳) - 釧 路	2	67	100.0	288	100.0	23.3	23.3
札幌(新千歳) - 女 満 別	2174	119,416	108.4	165,224	100.8	72.3	67.3
札幌(新千歳) - 函 館	14	491	-	1,254	-	39.2	-
札幌(新千歳) - 青 森	2145	115,221	105.9	163,020	100.1	70.7	66.8
札幌(新千歳) - 秋 田	24	930	2.4	2,324	3.6	40.0	59.7
札幌(新千歳) - 花 巻	1436	82,030	95.0	109,136	77.2	75.2	61.1
札幌(新千歳) - 仙 台	3623	207,048	105.6	283,328	99.3	73.1	68.8
札幌(新千歳) - 新 潟	1425	74,625	98.0	108,338	99.3	68.9	69.8
札幌(新千歳) - 広 島	727	100,384	100.1	119,955	99.7	83.7	83.4
札幌(新千歳) - 出 雲	34	5,084	94.1	5,610	100.0	90.6	96.3
札幌(新千歳) - 徳 島	28	3,892	106.3	4,620	107.7	84.2	85.4
札幌(丘 珠) - 利 尻	930	31,204	106.6	44,640	109.9	69.9	72.1
札幌(丘 珠) - 女 満 別	1324	45,997	117.0	63,552	99.8	72.4	61.8
札幌(丘 珠) - 釧 路	2338	79,960	106.0	112,224	103.8	71.3	69.8
札幌(丘 珠) - 函 館	4022	156,802	115.5	193,056	106.9	81.2	75.2
札幌(丘 珠) - 三 沢	360	13,278	101.0	17,280	101.7	76.8	77.3
札幌(丘 珠) - 奥 尻	193	4,112	97.1	9,264	96.5	44.4	44.1
札幌(丘 珠) - 秋 田	1335	40,269	299.7	64,080	248.6	62.8	52.1
札幌(丘 珠) - 中 標 津	1366	37,147	278.3	65,568	276.5	56.7	56.3
函 館 - 奥 尻	480	10,246	91.9	23,040	101.9	44.5	49.3
名古屋(中部) - 札幌(新千歳)	2187	310,653	103.6	360,855	99.6	86.1	82.8
名古屋(中部) - 那 覇	2964	388,542	110.6	489,060	102.9	79.4	73.9
名古屋(中部) - 釧 路	28	3,864	105.5	4,620	107.7	83.6	85.4
名古屋(中部) - とかち 帯 広	34	4,810	97.1	5,610	100.0	85.7	88.3
名古屋(中部) - 富 古	190	24,295	115.0	31,350	105.6	77.5	71.2
名古屋(中部) - 石 垣	190	23,296	117.3	31,350	105.0	74.3	66.5

7 データ

JALグループ輸送実績

	2024年度						2023年度
	路線便数	旅客数	前年比(%)	提供座席数	前年比(%)	利用率(%)	利用率(%)
福 岡 - 札幌(新千歳)	2169	248,946	109.6	293,449	111.2	84.8	86.0
福 岡 - 那 覇	4348	563,106	107.8	717,420	101.1	78.5	73.6
福 岡 - 花 巻	720	37,906	100.9	54,720	100.0	69.3	68.6
福 岡 - 仙 台	1450	112,481	105.5	137,750	99.4	81.7	77.0
福 岡 - 出 雲	1392	50,848	100.7	66,816	98.5	76.1	74.4
福 岡 - 徳 島	1433	72,976	104.6	109,098	99.5	66.9	63.6
福 岡 - 高 知	1449	80,242	102.2	110,124	99.3	72.9	70.8
福 岡 - 松 山	2887	163,487	104.6	219,412	99.3	74.5	70.7
福 岡 - 宮 崎	5020	269,899	99.7	381,862	99.7	70.7	70.7
福 岡 - 鹿 児 島	698	25,011	91.0	33,504	97.1	74.7	79.6
福 岡 - 屋 久 島	680	25,588	106.5	32,640	99.7	78.4	73.4
福 岡 - 奄 美 大 島	721	40,583	100.0	54,796	100.6	74.1	74.5
那 覇 - 小 松	724	87,987	106.1	119,460	100.7	73.7	69.9
那 覇 - 岡 山	750	105,586	102.9	123,750	101.6	85.3	84.3
那 覇 - 宮 古	6478	651,326	107.8	987,220	101.2	66.0	61.9
那 覇 - 石 垣	5384	530,296	108.5	847,995	100.7	62.5	58.1
那 覇 - 北 大 東	582	18,211	127.7	29,100	161.7	62.6	79.2
那 覇 - 南 大 東	1265	35,747	102.8	63,250	119.9	56.5	65.9
那 覇 - 与 論	1191	50,490	109.4	58,834	103.2	85.8	81.0
那 覇 - 久 米 島	4116	195,015	94.0	289,290	88.3	67.4	63.3
那 覇 - 奄 美 大 島	358	11,390	100.2	17,184	102.3	66.3	67.7
那 覇 - 与 那 国	1072	31,366	89.0	53,600	100.2	58.5	65.9
那 覇 - 沖 永 良 部	711	26,625	110.3	34,172	101.4	77.9	71.6
出 雲 - 隠 岐	695	25,647	104.9	33,360	100.4	76.9	73.6
鹿 児 島 - 松 山	712	17,312	105.3	34,528	100.3	50.1	47.8
鹿 児 島 - 種 子 島	2714	101,189	100.7	151,986	102.2	66.6	67.6
鹿 児 島 - 屋 久 島	3198	152,964	104.2	199,968	99.3	76.5	72.9
鹿 児 島 - 喜 界 島	1378	43,786	104.2	66,144	99.1	66.2	63.0
鹿 児 島 - 奄 美 大 島	4942	207,619	101.5	325,110	97.0	63.9	61.0
鹿 児 島 - 徳 之 島	2905	142,904	100.2	194,540	99.7	73.5	73.1
鹿 児 島 - 沖 永 良 部	2008	66,990	96.8	97,352	96.1	68.8	68.3
鹿 児 島 - 与 論	709	29,240	99.6	45,604	100.1	64.1	64.5
奄 美 大 島 - 喜 界 島	1398	40,896	102.8	67,104	100.1	60.9	59.4
奄 美 大 島 - 徳 之 島	1409	42,067	97.0	67,676	100.2	62.2	64.2
奄 美 大 島 - 与 論	357	10,831	102.3	17,136	101.4	63.2	62.7
沖 永 良 部 - 徳 之 島	711	17,132	101.1	34,150	101.3	50.2	50.3
宮 古 - 石 垣	1635	54,659	88.1	81,750	81.5	66.9	61.9
宮 古 - 多 良 間	1422	44,288	100.1	71,100	100.4	62.3	62.4
石 垣 - 与 那 国	2445	78,599	100.3	122,250	103.1	64.3	66.1
北 大 東 - 南 大 東	114	4,825	36.8	5,700	32.6	84.6	74.9
合 計	307435	36,082,396	102.3	46,944,786	98.6	76.9	74.1

*チャーター便、コードシェア便は除いております。

*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



エアバスA350型機

機数:	23	運航会社:	JAL	
座席数:	239~391	初号機導入:	2019年	平均機齢: 3.1
平均年間飛行時間:	3,147	平均年間飛行回数:	1,115	



ボーイング787型機

機数:	53	運航会社:	JAL・ZIP	
座席数:	186~291	初号機導入:	2012年	平均機齢: 8.7
平均年間飛行時間:	4,622	平均年間飛行回数:	808	



ボーイング777型機

機数:	12	運航会社:	JAL	
座席数:	244	初号機導入:	1996年	平均機齢: 17.8
平均年間飛行時間:	4,744	平均年間飛行回数:	526	



ボーイング767型機

機数:	27	運航会社:	JAL	
座席数 ^(*) :	199~261	初号機導入:	1985年	平均機齢: 17.8
平均年間飛行時間:	3,247	平均年間飛行回数:	1,408	

(*)貨物専用機を除く。



ボーイング737-800型機

機数:	62	運航会社:	JAL・JTA・SJO	
座席数:	144~189	初号機導入:	2006年	平均機齢: 13.1
平均年間飛行時間:	3,111	平均年間飛行回数:	1,897	



エアバスA321ceo型機

機数:	3	運航会社:	SJO	
座席数:	-	初号機導入:	2024年	平均機齢: 14.7
平均年間飛行時間:	1,220	平均年間飛行回数:	2,260	

※機体デザインはイメージです。

7 データ

JALグループ保有機材



エンブラエル170型機

機数:	18	運航会社:	J-AIR	
座席数:	76	初号機導入:	2008年	平均機齢: 13.2
平均年間飛行時間:	2,324	平均年間飛行回数:	2,758	



エンブラエル190型機

機数:	14	運航会社:	J-AIR	
座席数:	95	初号機導入:	2016年	平均機齢: 7.9
平均年間飛行時間:	2,456	平均年間飛行回数:	2,331	



DHC-8-400 CARGO COMBI型機

機数:	5	運航会社:	RAC	
座席数:	50	初号機導入:	2016年	平均機齢: 8.4
平均年間飛行時間:	1,875	平均年間飛行回数:	2,792	



ATR 42-600型機

機数:	13	運航会社:	JAC・HAC	
座席数:	48	初号機導入:	2017年	平均機齢: 5.4
平均年間飛行時間:	2,109	平均年間飛行回数:	2,549	



ATR 72-600型機

機数:	2	運航会社:	JAC	
座席数:	70	初号機導入:	2018年	平均機齢: 6.2
平均年間飛行時間:	1,980	平均年間飛行回数:	2,335	

JALグループ全体の平均機齢: **11.0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、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(2025年3月31日時点)

* 平均年間飛行回数=年間総飛行回数÷機数(2025年3月31日時点)

JALグループ安全報告書 2024年度
発行：2025年7月
一部改訂：2025年9月

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