

# JALグループ安全報告書

## 2025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



JAPAN AIRLINES

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

# はじめに

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。

2025年度は、運航乗務員による飲酒問題やグループ航空整備部門における不適切事案により行政指導を受けました。あらためて心よりおわび申し上げるとともに、引き続き経営が先頭に立ち、再発防止に全力で取り組んでまいります。

また、航行中の揺れによる負傷事故や重大インシデントの発生についても重く受け止めており、事故ゼロ・重大インシデントゼロを目指した取り組みを一層強化いたします。

このたび、私たちは「JALグループ経営ビジョン2035」を策定しました。  
10年先の未来においては、AIなどの技術の活用がさらなる安全・安心につながることを期待される一方で、デジタルテクノロジーへの過度な依存が新たなリスクとなる懸念もあります。技術が進歩しても、安全の最後の砦は「人」であることを心に刻んでまいります。

御巣鷹山事故をはじめとする事故の教訓を着実に次の世代に継承し、安全と安心を追求するプロフェッショナル集団であり続けます。

2026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          | <a href="#">P.3</a>  | (3) 安全保証              | <a href="#">P.23</a> |
|                     |                      | ①外部監査                 | <a href="#">P.23</a> |
| 2. 2025年度の輸送の安全の状況  | <a href="#">P.4</a>  | ②内部監査                 | <a href="#">P.24</a> |
| (1) 2025年度安全目標の達成状況 | <a href="#">P.4</a>  | ③変更管理                 | <a href="#">P.24</a> |
| (2) 行政処分・行政指導       | <a href="#">P.7</a>  | ④マネジメント・レビュー          | <a href="#">P.24</a> |
| (3) 航空事故・重大インシデント   | <a href="#">P.9</a>  | ⑤社外取締役・社外監査役          | <a href="#">P.24</a> |
| (4) イレギュラー運航        | <a href="#">P.10</a> | ⑥緊急事態発生時の対応           | <a href="#">P.24</a> |
| (5) 安全上のトラブル        | <a href="#">P.11</a> | ⑦災害に対する措置             | <a href="#">P.24</a> |
|                     |                      | ⑧安全アドバイザリーグループ        | <a href="#">P.25</a> |
| 3. 安全目標             | <a href="#">P.12</a> | (4) 安全推進              | <a href="#">P.26</a> |
| (1) JALグループ安全目標     | <a href="#">P.12</a> | ①教育・訓練と安全啓発           | <a href="#">P.26</a> |
| (2) 2026年度安全目標      | <a href="#">P.12</a> | ②安全に関わるコミュニケーション      | <a href="#">P.30</a> |
| 4. 安全管理システム         | <a href="#">P.13</a> | 5. お客さまの安全・安心に向けて     | <a href="#">P.31</a> |
| (1) 安全管理の方針と体制      | <a href="#">P.13</a> | (1) 安全を確保するための装備      | <a href="#">P.31</a> |
| ①安全管理システムの運営方針      | <a href="#">P.13</a> | (2) 安全を確保するためのお願い     | <a href="#">P.32</a> |
| ②安全管理の体制            | <a href="#">P.14</a> | (3) 安心してご搭乗いただくためのお願い | <a href="#">P.32</a> |
| ③安全管理の責任者と責務        | <a href="#">P.17</a> |                       |                      |
| ④航空機の整備に関する業務の委託状況  | <a href="#">P.18</a> | 6. 各グループ航空会社の安全管理体制   | <a href="#">P.33</a> |
| ⑤規程類の設定および管理        | <a href="#">P.19</a> |                       |                      |
| (2) 安全リスクマネジメント     | <a href="#">P.20</a> | 7. データ                | <a href="#">P.40</a> |
| ①リスクマネジメント          | <a href="#">P.20</a> | (1) JALグループ輸送実績       | <a href="#">P.40</a> |
| ②安全に係る情報の収集と周知      | <a href="#">P.21</a> | (2) 安全上のトラブルの発生状況     | <a href="#">P.44</a> |
| ③疲労リスクマネジメント        | <a href="#">P.21</a> | (3) JALグループ保有機材       | <a href="#">P.45</a> |
| ④アルコールリスクマネジメント     | <a href="#">P.22</a> |                       |                      |

【対象期間】

2025年4月1日から2026年3月31日までの期間ですが、一部、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）          | <a href="https://www.jal.com/ja-jp/safety/">https://www.jal.com/ja-jp/safety/</a>                                                                                                     |
| 株式会社ジェイエア（J-AIR）       | <a href="https://www.jair.co.jp/about/safety.html">https://www.jair.co.jp/about/safety.html</a>                                                                                       |
| 日本トランスオーシャン航空株式会社（JTA） | <a href="https://jta-okinawa.com/safety/">https://jta-okinawa.com/safety/</a>                                                                                                         |
| 日本エアコミューター株式会社（JAC）    | <a href="https://www.jac.co.jp/company/safety.html">https://www.jac.co.jp/company/safety.html</a>                                                                                     |
| 琉球エアコミューター株式会社（RAC）    | <a href="https://rac-okinawa.com/safety/">https://rac-okinawa.com/safety/</a>                                                                                                         |
| 株式会社北海道エアシステム（HAC）     | <a href="https://www.info.hac-air.co.jp/wp-content/uploads/2024/03/hacsafetyreport201904.pdf">https://www.info.hac-air.co.jp/wp-content/uploads/2024/03/hacsafetyreport201904.pdf</a> |
| 株式会社ZIPAIR Tokyo（ZIP）  | <a href="https://www.zipairtokyo.com/ja/safety/">https://www.zipairtokyo.com/ja/safety/</a>                                                                                           |
| スプリング・ジャパン株式会社（SJO）    | <a href="https://jp.ch.com/JP/DownloadReport">https://jp.ch.com/JP/DownloadReport</a>                                                                                                 |

# 1 安全の基本方針

## 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



新人客室乗務員が訓練の際に安全憲章を唱和する様子



## 2 2025年度の輸送の安全の状況

### (1) 2025年度安全目標の達成状況

#### 2025年度安全目標

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。

具体的な取り組みは5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。

具体的な取り組みは5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。

具体的な取り組みは6ページへ

#### ① 数値目標の結果と評価

目標：0件

実績：4件（航空事故3件 重大インシデント1件）

#### ② 行動目標の結果と評価

飲酒に関わる不適切事例が複数発生し、行政指導を受領する事態となりました。そのため、外部専門家の知見を取り入れた個別支援体制を構築しました。全グループ社員の飲酒リスク低減に向けた取り組みなど、一連の再発防止策を常に高い緊張感をもって継続してまいります。

また、機体部品の脱落件数が増加傾向にあります。独自の検査方法の開発やメーカーとの協業による再発防止策の強化に取り組むなど、部品脱落に対する高い感度を維持したうえで、取り組みをさらに強化し、発生を抑止します。

疲労リスク管理の面では、疲労評価ソフトを活用し、科学的データに基づく疲労リスク管理を深化させています。分析結果をもとに事前に乗務パターンを変更するなど、プロアクティブな取り組みを実施しました。客室乗務員の疲労管理基準策定に関して、関係各所と連携しながら、基準案に対して機内サービス、人員計画、就業規程、システムなど総合的な検証を行い、導入に向けた準備を推進しました。

## 2 2025年度の輸送の安全の状況

### 安全目標の達成状況

### ③2025年度の主な取り組み

#### 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

2025年度はデジタル技術の活用により、情報の収集から解析・対策までの精度を向上させ、不安全事故の予兆を捉える未然防止に取り組みました。特に、産学官連携による揺れ予測プロジェクトを推進し、高精度な予測情報を運航現場に活用することで、お客さまや客室乗務員の負傷防止を強化しています。

01 飛行中の揺れを含む最新気象情報の共有

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 継続的に現場の声を拾い解決しきる仕組みづくり

06 SPI<sup>(\*)</sup>の拡充と安全情報の分析によるリスク抽出

07 他社事例の評価と対策の展開強化

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

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

#### 飛行中の揺れを含む最新気象情報の共有

気象の変化に伴い世界的にタービュランスによるお客さまや客室乗務員の負傷が発生しています。

当社では揺れによる負傷を防止するため、シートベルト常時着用の重要性や揺れから身を守る方法について、日本航空が運航する全路線で機内動画を放映しております。突然の揺れへの備えを分かりやすく提示し、お客さまに安全行動についての理解を深めていただくことで負傷事例の未然防止に努めてまいります。



さらに、揺れを予測する精度を高めるため、東北大学やウェザーニューズ社等と共同で「リアルタイム乱気流予測プロジェクト」を開始し、国土交通省の技術開発推進制度に採択されました。

本事業では、気象データと飛行中のリアルタイムデータをAIで統合し、高精度な予測システムを構築します。2027年度の運航トライアルを経て社会実装を進め、安全性の向上と環境負荷の低減を目指します。

#### 2. 安全を大前提として考え行動する人財を育成する

2025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

#### 継続的なキャンペーンや教育

アルコールに起因した不適切な事案の撲滅及び健康増進の実現のため、アルコール意識啓発月間（2025年11月10日～12月9日）において、以下の取り組みを実施しました。

#### アルコール知識教育

経営層を含む全社員に対し、二度と飲酒問題を繰り返さないためにアルコールに関する必要な知識付与を行いました。理解度確認テストおよび意識調査への回答により知識・意識の定着を図りました。

#### 節度ある適切な飲酒の実践に向けた取り組み

(1) 継続的な意識向上と節度ある飲酒・アサーションを実践するため、ポスターを活用し、意識啓発を行いました。

(2) アルコール意識向上のためのイベントを開催しました。

外部専門家による講演会を開催し、依存症研究の最新知見から健康と安全への影響を学習しました。併せて、酩酊状態を再現するゴーグルを用いた体験会を実施。「まともに歩けない」といったリアルな感覚を通じて、飲酒による判断力低下の危うさを共有しました。専門的知識と「実体験」による啓発を両立し、全社員の過剰飲酒への警戒心と安全意識の向上を図っています。

## 2 2025年度の輸送の安全の状況

### 安全目標の達成状況

#### 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

2025年度も、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は、航空の安全知見を活かし、地方自治体との共同会社の体制構築を支援しました。また、多数機同時運航や災害時の活用など技術的難易度が高い領域での安全確保の実証を進め、社会実装の基盤構築に貢献しました。

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

#### 接客に携わる社員が安全に専念できる環境の整備

定期航空協会の協力のもと、「お客さま・従業員双方が互いを思いやり、尊重し合うことで温かな関係を築き、共に“やさしい空の旅”を創っていききたい」という想いを込め、共同周知動画を作成しました。

本動画では、業務に支障を及ぼす行為や暴言、SNS 等での誹謗中傷といった具体的な 9 つの類型を示し、業界一丸となって毅然とした対応をとる姿勢を明確にしています。



定期航空協会による周知動画

〔定期航空協会 プレスリリース〕

[定期航空協会加盟社にて、カスタマーハラスメント対応周知動画を放映いたします](#)



2 2025年度の輸送の安全の状況 行政処分・行政指導

(2) 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<sup>(\*)1</sup>はございませんでしたが、文書による行政指導<sup>(\*)2</sup>を5件受けました。再発防止策を確実に実行し、お客さま・社会の信頼回復に努めてまいります。

<sup>(\*)1</sup>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。

<sup>(\*)2</sup>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。

|      | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度            | 2024年度 | 2025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 <sup>(*)</sup> | 2件     | 5件     |

<sup>(\*)</sup>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。

2025年度に受けた行政処分・行政指導

1. スプリング・ジャパンに対する行政指導（厳重注意）について

2025年3月18日に発生したスプリング・ジャパン444便（貨物機、北九州空港発、羽田空港行）に乗務した運航乗務員1名に関わるアルコール不適切事案に対して、2025年5月9日に国土交通省から厳重注意を受けました。本事案においては、最終的に当該運航乗務員のアルコール検査結果が0.00mg/lとなったことを確認した上で便を出発させました。しかし、規定に定める飲酒制限に抵触する飲酒を行ったと認められることや、その違反行為を不合理な説明により隠蔽を図ったことなど、当該運航乗務員による不適切な行動と、スプリング・ジャパンのアルコール検査体制の問題点を指摘されました。

[厳重注意文書](#)

2. 琉球エアコムーターに対する行政指導（厳重注意）について

2025年6月20日に、整備作業に対する整備記録未作成などについて国土交通省大阪航空局から厳重注意を受けました。本事案においては、誤った規定の解釈があったことに加え、一部の社員は規定への抵触を認識していたにもかかわらず、必要な報告や相談なども行われず是正措置が取られないまま、不適切な行為が繰り返し行われた事実があり、安全管理システムが十分に機能していないと指摘されました。

[厳重注意文書](#)  
[再発防止策報告書](#)

3. 日本航空に対する行政指導（厳重注意）について

2025年8月28日に発生したJL793便（ダニエル・K・イノウエ国際空港発中部国際空港着）に乗務予定だった運航乗務員1名（機長）による飲酒に関する不適切事案に対して、2025年9月10日に国土交通省から厳重注意を受けました。2024年度に飲酒に関わる行政指導を受け対策を進めている中にもかかわらず、飲酒に関わる不適切事案および国土交通省からの厳重注意を受けましたことを極めて重く受け止めております。

本事案においては、飲酒傾向の管理監督を一定程度行っていたものと認められるが、飲酒に関する管理監督が十分であったとは言えないこと、また、昨年から繰り返し飲酒事案を発生させており、社員一人一人に安全意識が徹底されていないことについて指摘を受けました。

事案の原因やこれまでの対策が不十分であった要因の分析を踏まえ、経営主導のもと、全社一丸となり、再発防止に取り組んでまいります。2025年度は、再発防止の一環（運航本部の組織的課題への対応）として、運航乗務員と経営との対話を実施しました。【計147回 2,333名（参加率：100%）】

なお、再発防止策の遂行にあたっては、構成員の過半を社外役員とする検証委員会により、進捗や効果の評価に加え、現場ヒアリングを実施しています。

また、安全アドバイザーグループによる運航本部の職場巡回と対話を実施し、経営に対して安全管理体制や再発防止策の評価・助言に関するフィードバックをおこないました。第三者の視点を取り入れ、再発防止策を継続的に改善・強化してまいります。

[厳重注意文書](#)  
[報告書（2025年9月30日）](#)  
[再発防止策報告書（2025年11月28日）](#)

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 2025年度の輸送の安全の状況

行政処分・行政指導

### 4. 日本エアコミューターに対する行政指導（業務改善勧告）について

2025年10月7日、日本エアコミューターは、機材不具合に関する不適切な整備処置に対し、国土交通省大阪航空局から行政指導「航空輸送の安全の確保に関する業務改善勧告」を受けました。本事案においては、法令や規程の理解・遵守意識の不足、耐空性維持への認識不足などがあった点について指摘されました。

[業務改善勧告文書  
報告書](#)

### 5. 日本トランスオーシャン航空に対する行政指導（厳重注意）について

2026年1月28日、日本トランスオーシャン航空は国土交通省から整備業務における不適切な取扱いに関して厳重注意を受けました。本事案においては、航空法で認可を受けた業務規程及び整備規程に違反する行為であること、安全管理システムが十分に機能していないものと認められることについて指摘されました。

[厳重注意文書  
報告書](#)

### 2026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（厳重注意）について

2026年5月23日に発生したJL252便（広島空港発、東京国際空港行き）に乗務予定だった客室乗務員2名による飲酒に関する不適切事案に対して、2026年6月12日に国土交通省から厳重注意を受けました。

本事案において、当事者2名は規定違反の事実を隠蔽しようとしたと認められること、検査を遅らせている状況を把握できず速やかな乗務可否判断に至らなかったのは安全管理システムが十分に機能していたとは言えないこと、繰り返し飲酒事案を発生させており、社員一人一人に安全意識が未だに徹底されていないことについて指摘を受けました。

[厳重注意文書  
再発防止策報告書](#)

#### 飲酒問題への対応について

##### [2024年度以降に日本航空が受けた飲酒に関する行政処分・指導および対策](#)

- ・ [飲酒に関する不適切事案への対策の進捗](#)
- ・ [検証委員会による報告](#)

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 2025年度の輸送の安全の状況

航空事故・重大インシデント

(3) 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

2025年度は、航空事故<sup>(\*)</sup>が3件、重大インシデント<sup>(\*\*)</sup>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12件発生しており、このうち9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5ページの「③2025年度の主な取り組み」をご確認ください。

<sup>(\*)</sup> 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。

<sup>(\*\*)</sup> 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。

|          | 2021年度   | 2022年度   | 2023年度   | 2024年度   | 2025年度   |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 航空事故     | 2(0.008) | 3(0.009) | 1(0.003) | 3(0.008) | 3(0.008) |
| 重大インシデント | 1(0.004) | 0(0.000) | 1(0.003) | 1(0.003) | 1(0.003) |
| 年間総運航便数  | 241,006  | 344,452  | 357,539  | 371,604  | 366,181  |

<sup>(\*)</sup> 2021年度から2025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。      ( ) 内は1,000便あたりの発生件数

航空事故

日本航空057便の揺れによる客室乗務員の骨折

2025年12月22日、日本航空057便（サンフランシスコ国際空港発、成田国際空港行）において、巡航中の揺れにより、客室乗務員（1名）が骨折（「右内側楔状骨（けつじょうこつ）骨折」）し、翌12月23日に、国土交通省航空局に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2151便の揺れによるお客さまの負傷

2025年12月8日、ジェイエアが運航する日本航空2151便（大阪国際空港発、青森空港行）において、降下中の揺れにより、お客さま（1名）が負傷され、後日、「腰椎圧迫骨折」と診断されたことから、1月6日に、国土交通省航空局により航空事故に認定されました。

日本航空158便の離陸上昇中の鳥衝突

2026年3月13日、日本航空158便（三沢飛行場発、東京国際空港行）において、離陸上昇中に鳥衝突が発生しました。計器類、および客室の異常がないことを確認の上飛行を継続し、東京国際空港に安全に着陸しましたが、到着後の機体点検において、機首部に損傷が見つかりました。その後、修理を進める過程で、損傷の程度が大修理を要するものであることが確認されたことから、同年3月22日、国土交通省航空局により航空事故として認定されました。

重大インシデント

日本航空2823便の飛行中におけるエンジンの停止

2025年12月11日、北海道エアシステムが運航する日本航空2823便（丘珠空港発 秋田空港行）において、丘珠空港離陸後、第2（右側）エンジンの停止事例が発生し、同年12月12日に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。なお、お客さまにお怪我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068便の地上走行中における他機との接触

（発生日：日本時間2025年2月6日    調査報告公表日：2025年10月14日）

日本航空516便と海上保安庁機の衝突事故について

（発生日：日本時間2024年1月2日    第2回経過報告公表日：2025年12月25日）

日本航空774便の揺れによる客室乗務員の負傷

（発生日：日本時間2024年4月1日    調査報告公表日：2026年3月26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。

## 2 2025年度の輸送の安全の状況

### イレギュラー運航

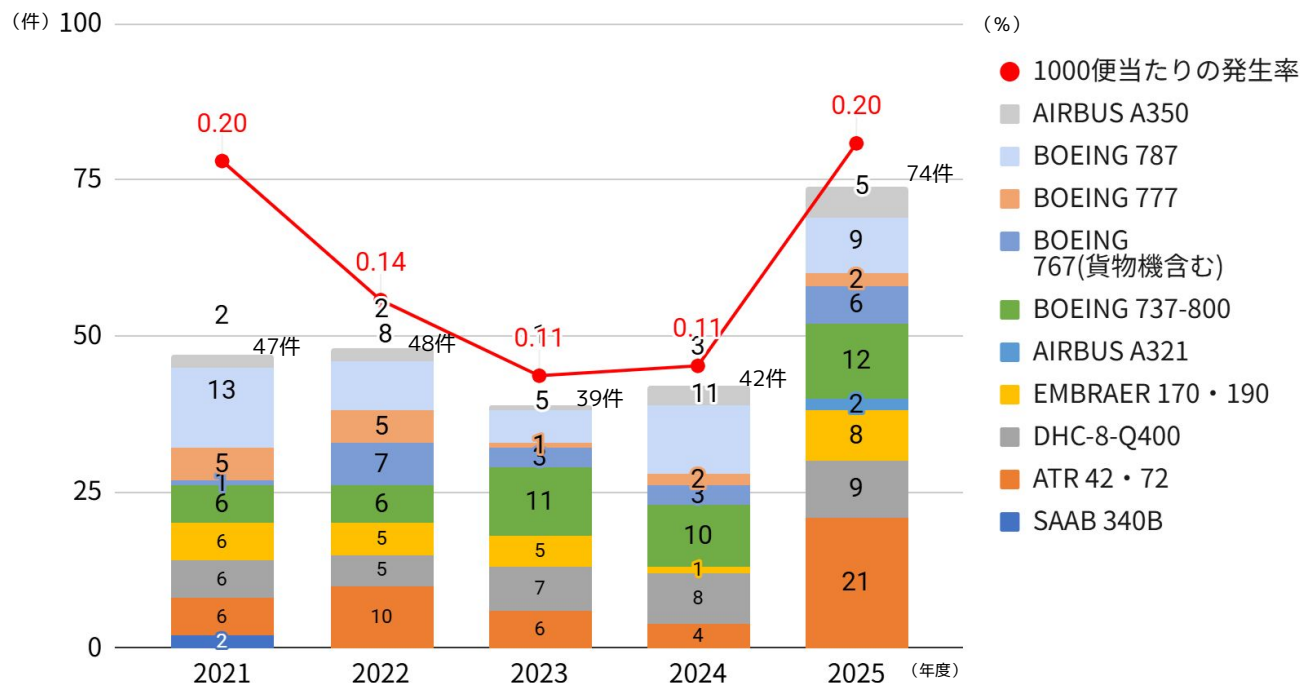
#### (4) イレギュラー運航

2025年度は、イレギュラー運航<sup>(\*)</sup>が74件発生しました。昨年度に比べ、32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61件、目的地の変更が7件、滑走路の閉鎖が4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。

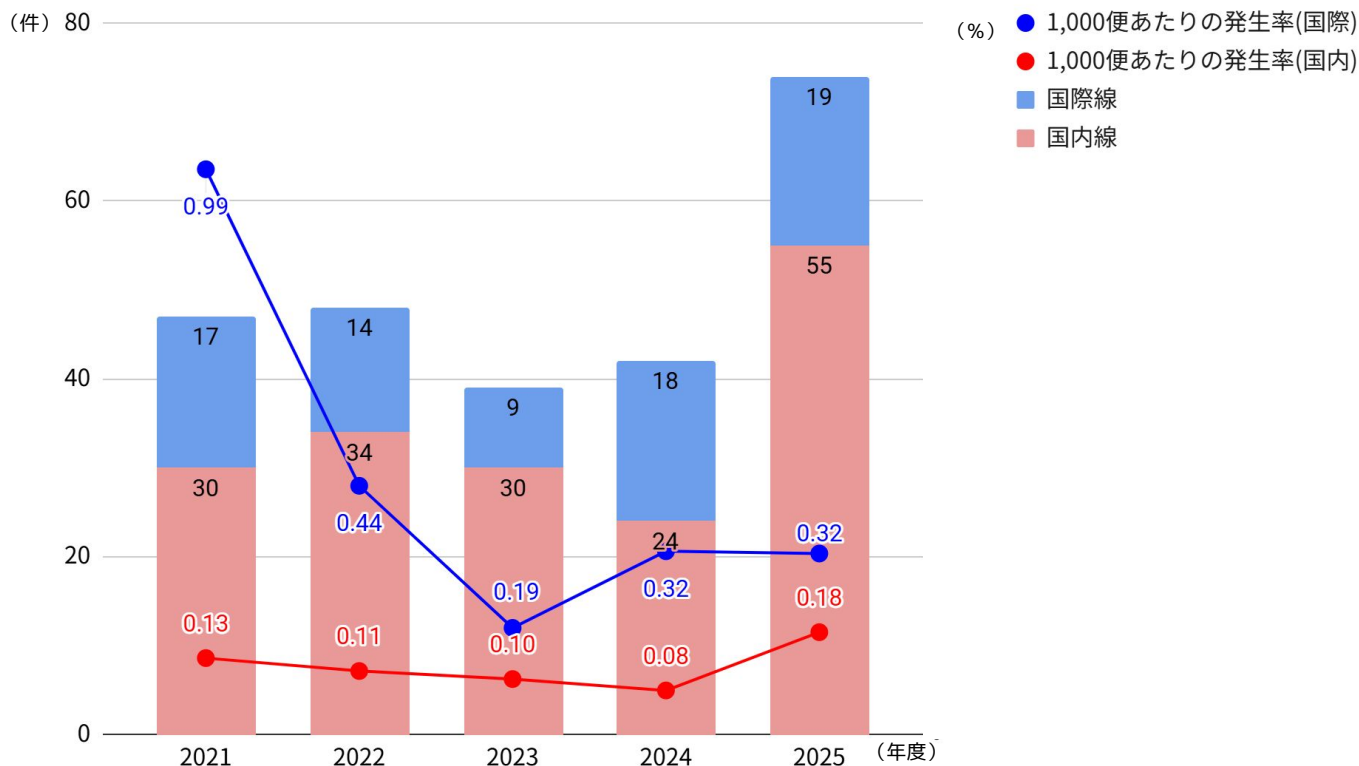
イレギュラー運航は主に航空機の不具合が原因で発生しています。機種別では、ATR42・72型機が21件（昨年度4件）、エンブラエル170・190が8件（昨年度1件）とそれぞれ顕著に増加しており、全体の増加数の大半を占めています。ATR42・72については、一部の部品に集中傾向が見られ、個別の対策を講じているほか、メーカーのATR社を巻き込んだ全体的な機材品質向上策を進めています。エンブラエル170・190では、目立った集中傾向は見られないものの、部品全般で経年化による不具合が見受けられることから、不具合の発生状況のモニターを強化した上で迅速に対処しています。また、その他の機種においても、昨年度から開始した組織機能横断の特別チームによる原因究明・暫定対策を促進し、効果的な予防整備の取り組みを継続・強化してまいります。

<sup>(\*)</sup>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



## 2 2025年度の輸送の安全の状況

### 安全上のトラブル

### (5) 安全上のトラブル

#### ①発生状況

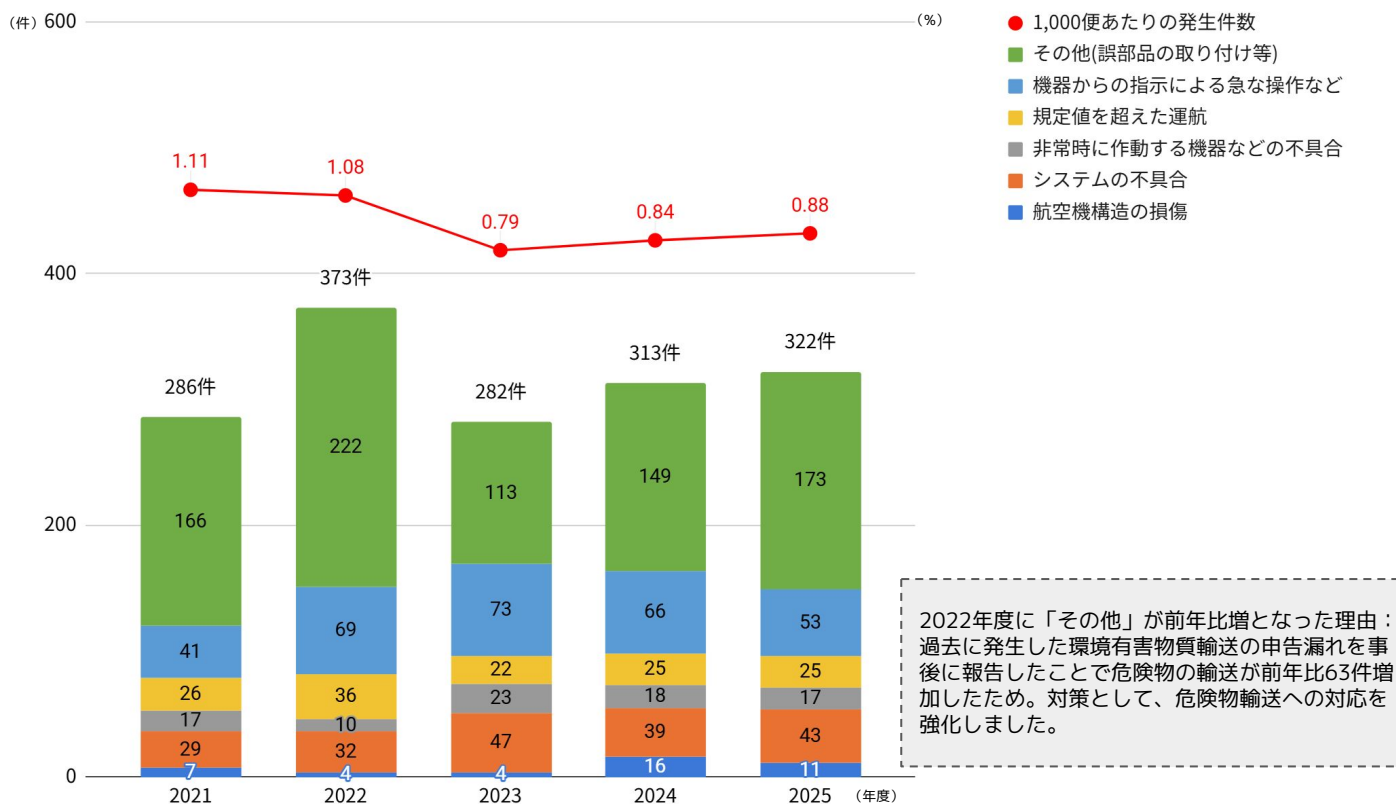
2025年度の安全上のトラブル<sup>(\*)</sup>の発生件数は、総数で322件となり、前年度から9件増加しました。主な理由のひとつに、その他として、様々な要因により発生している事象が増えたことがあります。これらに対しては発生した事象ごとに迅速に要因分析を行い、対策を講じて再発防止に努めています。詳細については、以下の「②主な事例とその対策」および「7 データ (2) 安全上のトラブルの発生状況」(P.44)をご覧ください。

<sup>(\*)</sup>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主な事例とその対策

安全上のトラブルの主な事例と対策は以下のとおりです。

**機器からの指示による急な操作など：53件（前年比13件減）**

運航関連の安全上のトラブルのうち7割は、機器からの指示に従った急な操作によるものですが、特徴的な傾向は認められませんでした。これらの事例に対しては、いずれも定められた手順に従い適切に操縦操作を行うことにより、運航の安全性を確保しています。

**その他：173件（前年比24件増）**

その他の安全上のトラブルは173件で、前年度比24件の増加となりました。主に座席などの客室装備品において、品番違いの部品が誤って取り付けられていた事例の増加によるものです。なお、正規部品へ交換するとともに、誤取付による運航への影響はなかったことを製造メーカーに確認しています。対策として、部品交換時の品番確認を強化しています。



## 3 安全目標

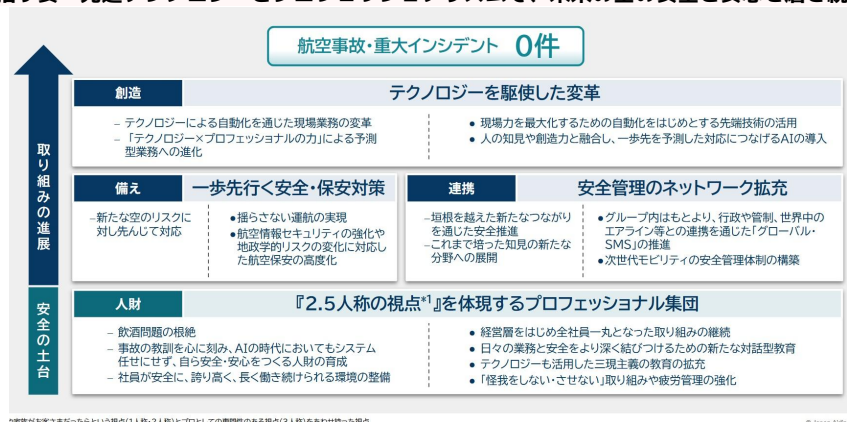
### 2026年度安全目標

#### (1) JALグループ安全目標（2026～2028年度）

目指す姿：先進テクノロジーとプロフェッショナリズムで、未来の空の安全と安心を磨き続ける

JALグループでは、右に掲げる「JALグループ経営ビジョン2035」の実現のため、3年間（2026～2028年度）のJALグループ安全目標を設定し、達成に向けて取り組んでいます。

JALグループ全体で安全に関わる4つの領域の取り組みを推進することで、航空事故ゼロ・重大インシデントゼロを早期に達成し、継続します。



#### (2) 2026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。2025年度の振り返りを経て、これまでの課題を踏まえた2026年度の新たな安全目標を策定しました。

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、2026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、2025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。

## 安全目標・・・航空事故ゼロ・重大インシデントゼロ

### 【創造】テクノロジーを駆使した変革

AIをはじめとする先進テクノロジーを駆使し、安全に関わる業務を変革していくことで、私たちプロフェッショナル集団だからこそ実現できる「未来の安全」を創造していきます。

### 【備え】一步先行く安全・保安対策

気象の激甚化、地政学的リスクなど、我々の運航を取り巻く環境は常に変化しています。情報収集の充実やテクノロジーの活用により、揺れや保安リスクを的確に捉えて未然に備えます。

### 【連携】安全管理のネットワーク拡充

安全管理の基本は情報の活用です。安全情報を自社のみならずグループ間で活用し、社外のネットワークを通じて得た情報も的確にグループ内に展開することで、不安全事故の未然防止に活かします。自社での対策のみならず、新たなリスクに対する業界全体での取り組みを推進していきます。また、次世代モビリティなど新たな分野においても高度な安全基準の確立を目指します。

### 【人財】『2.5人称の視点<sup>(\*)</sup>』を体現するプロフェッショナル集団

JALの安全の原点は、御巣鷹山をはじめとする過去の事故で守ることができなかった尊い命を常に忘れないことです。「日々の業務において現地・現物・現人に立ち返る」という三現主義と、「プロとしてお客さまのためにもっとできることは？」という2.5人称の視点を、次の世代に確実に継承していきます。

(\*)2.5人称の視点：自分や家族がお客さまだったという視点（1人称・2人称）とプロとしての専門性のある視点（3人称）をあわせ持った視点

# 4 安全管理システム

## 安全管理の方針と体制

### 安全管理システム

#### (1) 安全管理の方針と体制

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<sup>(\*)</sup>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。

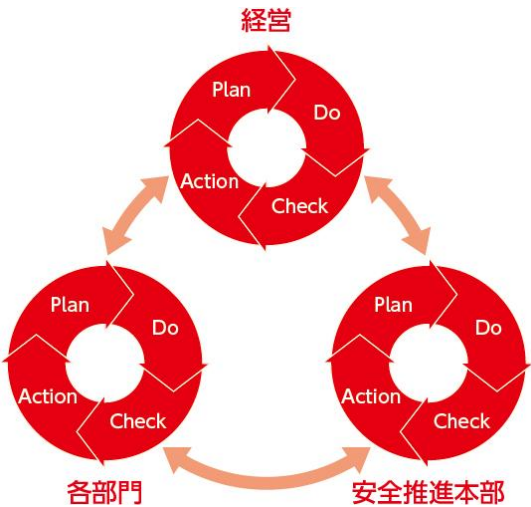
(\*) 日本航空社長（議長）、安全統括管理者、全執行役員と、グループ航空会社社長で構成される会議体

**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。



# 4 安全管理システム

## 安全管理の方針と体制

### ②安全管理の体制

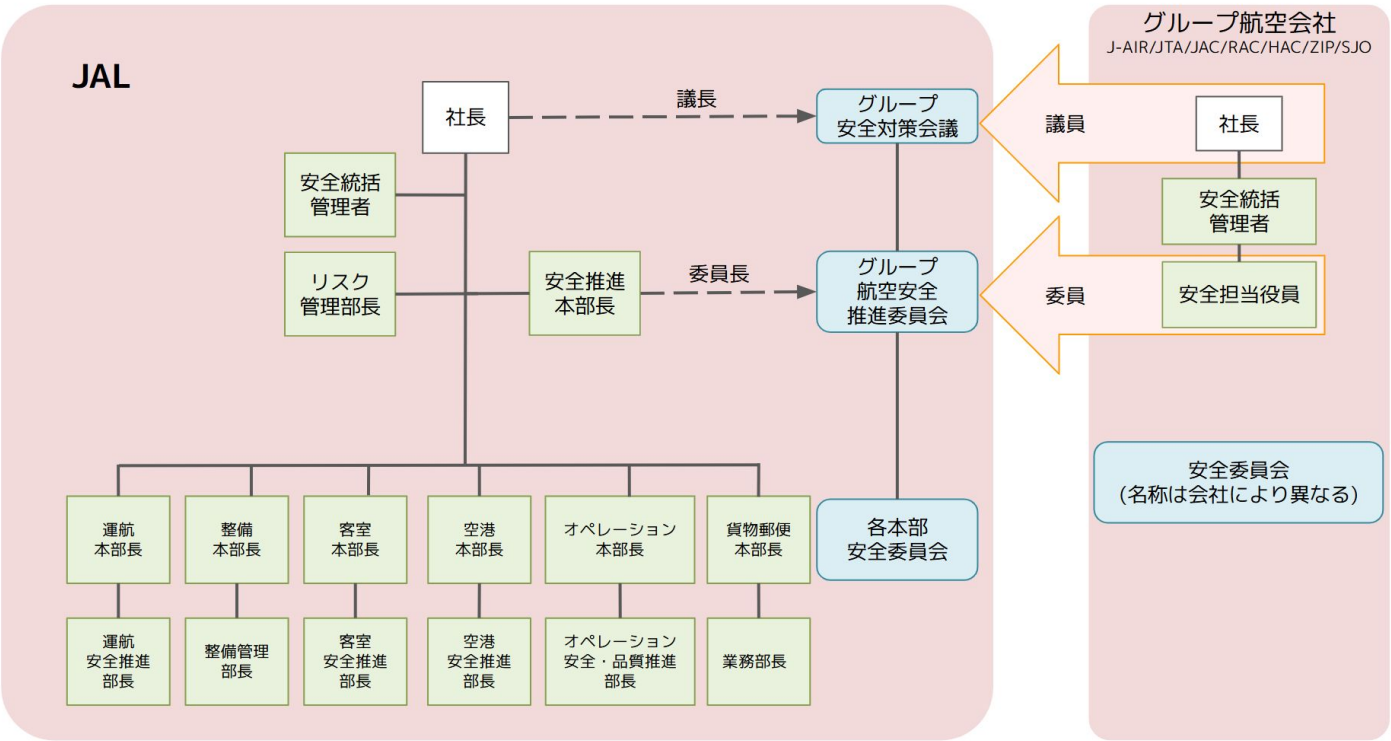
JALグループ全体で均質かつ高い安全レベルを維持するため、日本航空を含む各グループ航空会社は、グループ安全対策会議で確認された共通の方針のもと、安全管理を行っています。

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、15・16ページ及び33ページ以降の「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

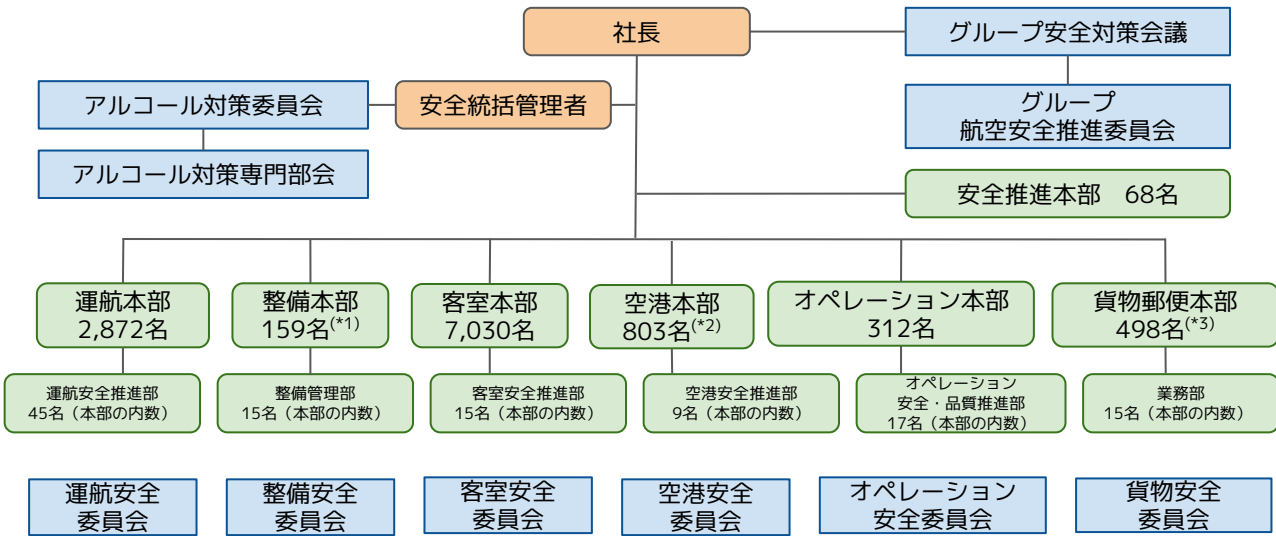
# 4 安全管理システム

## 安全管理の方針と体制

日本航空  JAPAN AIRLINES



a. 安全管理の体制（組織・人員数は2026年3月31日時点 ただし休職者は除く）



(\*)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4,332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10,452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1,511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 | 2,510名               | 運航本部      |                                 |
| 整備士   | 116名 <sup>(*)4</sup> | 整備本部      | うち、有資格整備士 <sup>(*)5</sup> は100名 |
| 客室乗務員 | 7,090名               | 客室本部      |                                 |
| 運航管理者 | 73名 <sup>(*)6</sup>  | 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3,011名、うち有資格整備士は1,740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73名となります。





## 4 安全管理システム

### 安全管理の方針と体制

#### 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

### 安全管理の方針と体制

#### ③安全管理の責任者と責務

##### ・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。

##### ・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。

(2025年4月1日～2026年3月31日)

#### 会社名・安全統括管理者・任期

| 会社名           | 安全統括管理者 |       | 任期                   |
|---------------|---------|-------|----------------------|
| 日本航空          | 常務執行役員  | 中川由起夫 | 2025年02月05日～         |
| ジェイエア         | 取締役     | 小堺 康弘 | 2025年04月01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～2025年6月22日 |
|               | 取締役執行役員 | 平岡 英樹 | 2025年6月23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

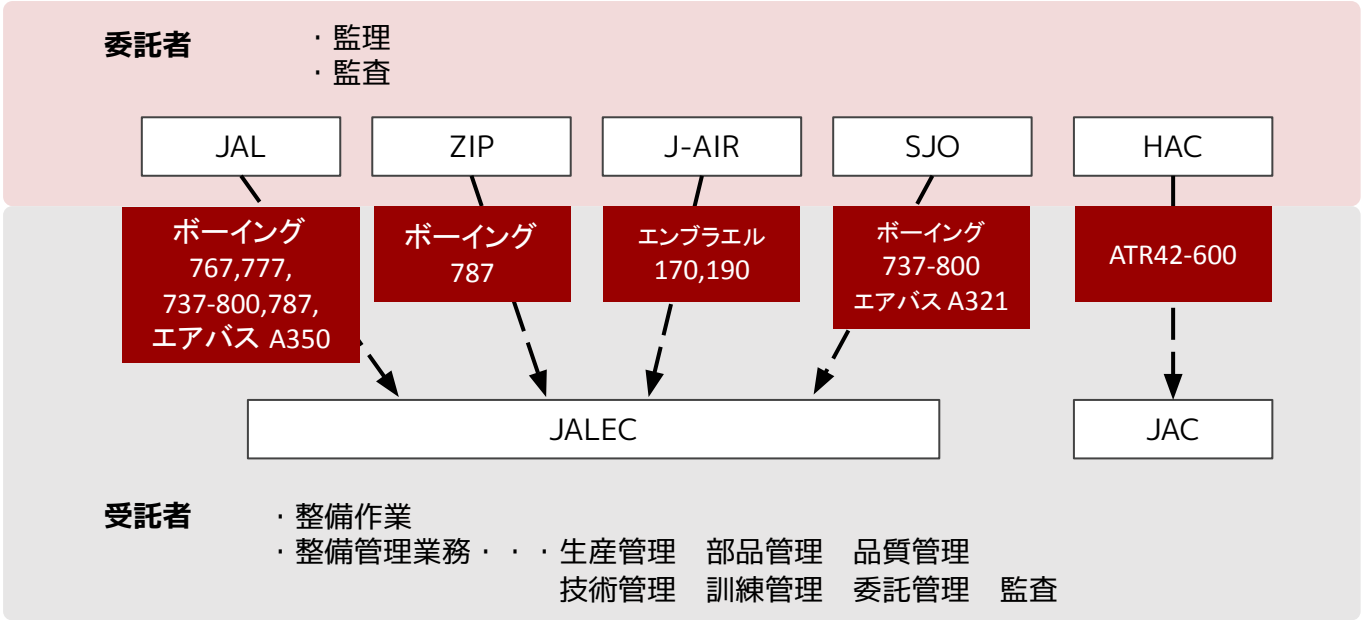
## 安全管理の方針と体制

### ④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<sup>(\*)</sup>」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。

<sup>(\*)</sup> 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。



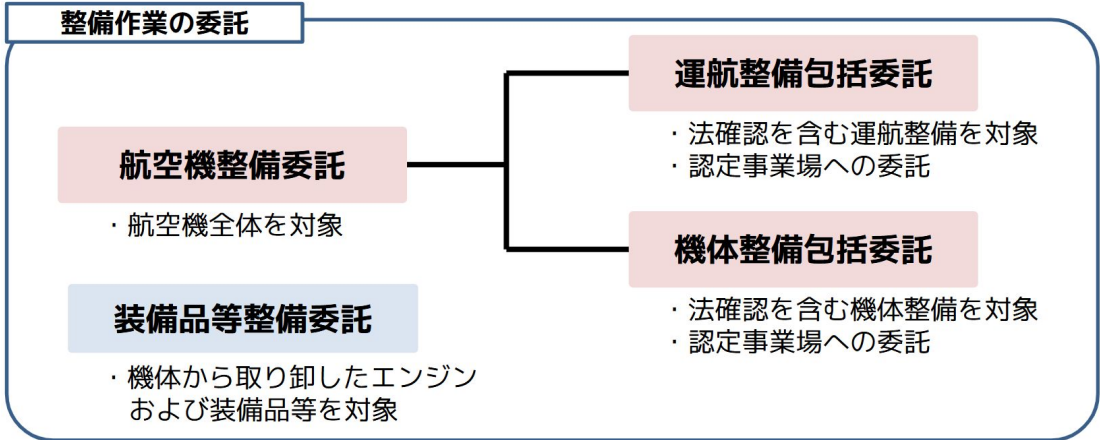
JALグループ内で整備の管理の受委託を行う場合、委託する側の管理責任者は、委託先が行う日常業務について日々監視を行うとともに、定期的な委託業務品質監査（年1回）を行っています。また、受託する側にも受託管理責任者を配置して、委託側と緊密な情報交換を行い、適切に整備作業、整備管理業務を行う体制をとっています。

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

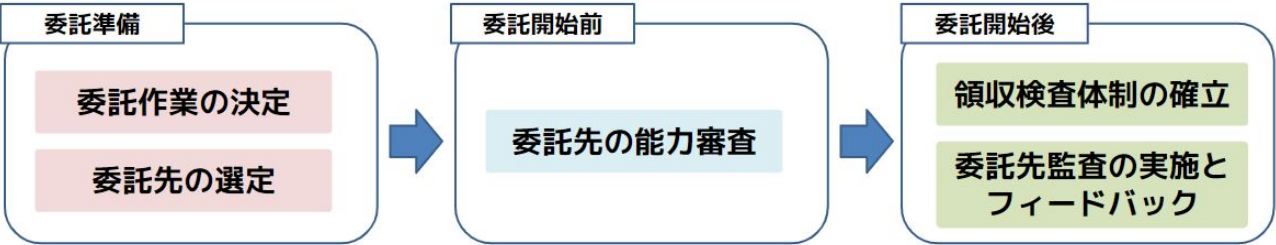


# 4 安全管理システム

## 安全管理の方針と体制

### (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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                               | 装備品等整備委託                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 運航整備包括委託                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 機体整備包括委託                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                    |
| <ul style="list-style-type: none"><li>・ JALエンジニアリング</li><li>・ 日本トランスオーシャン航空</li><li>・ 日本エアコミューター</li><li>・ ユナイテッド航空</li><li>・ アメリカン航空</li><li>・ エアカナダ</li><li>・ 香港エアクラフト・エンジニアリング</li><li>・ ST Engineering Aerospace Services</li><li>・ KLMオランダ航空</li><li>・ ブリティッシュ・エアウェイズ</li><li>・ 廈門太古飛機工程有限公司</li><li>・ 上海太古飞机工程服务有限公司 など</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 日本トランスオーシャン航空</li><li>・ ST Engineering Aerospace Services</li><li>・ 廈門太古飛機工程有限公司</li><li>・ ST Engineering Aerospace Services (Guangzhou) Aviation Services</li><li>・ ボーイング社</li><li>・ エアバス社</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>・ JALエンジニアリング</li><li>・ 全日本空輸</li><li>・ General Electric</li><li>・ Eagle Services Asia</li><li>・ 三菱重工航空エンジン</li><li>・ ジャムコ</li><li>・ SR Technicsなど、国内・海外委託先および製造会社</li></ul> |

### ⑤規程類の設定および管理

JALグループでは、関係法令や国際基準に準拠し、安全管理規程をはじめとする業務基準・手順を体系的に文書化しています。これらの文書が常に正確かつ最新の状態で使用できるよう、管理指針に基づき厳格な改訂・維持管理を行うとともに、関係社員が必要な時にいつでも最新情報を参照・周知できる体制を整備しています。

また、運航や訓練に関わる記録を法令に基づき厳格に保管・統制しています。これらの適正な文書・記録管理を通じて、日々の業務遂行の妥当性を客観的に確認できる体制を堅持しています。



# 4 安全管理システム 安全リスクマネジメント

## (2) 安全リスクマネジメント

### ① 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。リスクマネジメントの詳細については、WEBページもご参照ください。

#### リスクマネジメント

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

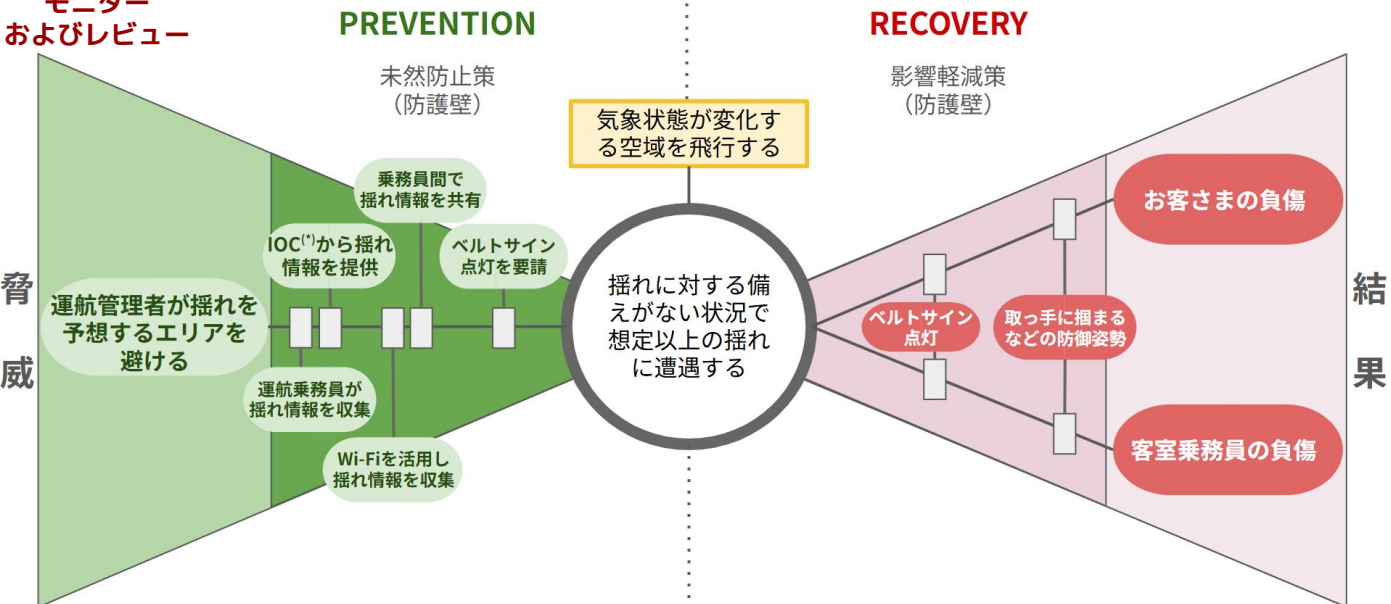
ヒューマンエラーを削減するため、直接的な不安全行動だけでなく、背後にある手順や作業環境、組織的な影響に至るまで幅広く分析し、深層要因に対策を講じます。また、抽出された要因を統計的に分析し、組織に潜在する課題に対応することで未然防止に取り組んでいます。

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。



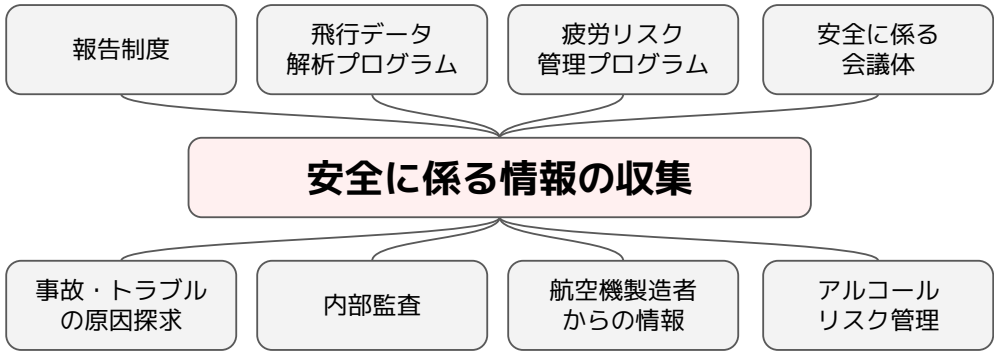
<sup>(1)</sup>IOC…Integrated Operations Control。安全で高品質な運航を提供できるよう、世界中を飛行するJALの航空機の運航を24時間365日体制で集中管理する部署。

## 4 安全管理システム 安全リスクマネジメント

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。

### ②安全に係る情報の収集と周知

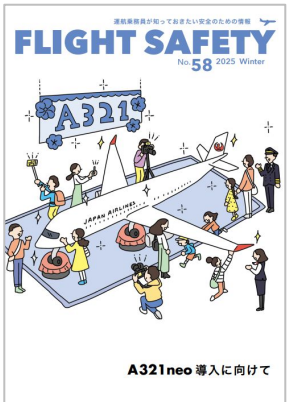
- ・ **安全に係る情報の収集**  
安全に係る情報の収集にあたっては、顕在するものだけではなく、潜在するものも含めて収集・分析し、ハザードの特定を行い、航空事故その他の安全運航に影響を及ぼす事態の再発防止策や予防的対策を講じています。



- ・ **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的確に状況をとらえ、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」

### ③疲労リスクマネジメント

運航の安全性向上と品質の改善に資するため、乗務員の乗務中の疲労をリスクと捉え、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、これらに基づき適切に是正措置を講じるリスク管理（リスクマネジメント）を実施しています。JALグループの疲労リスク管理について、詳細はWEBページもご参照ください。

[JAL疲労リスク管理プログラム](#)

#### 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ています。

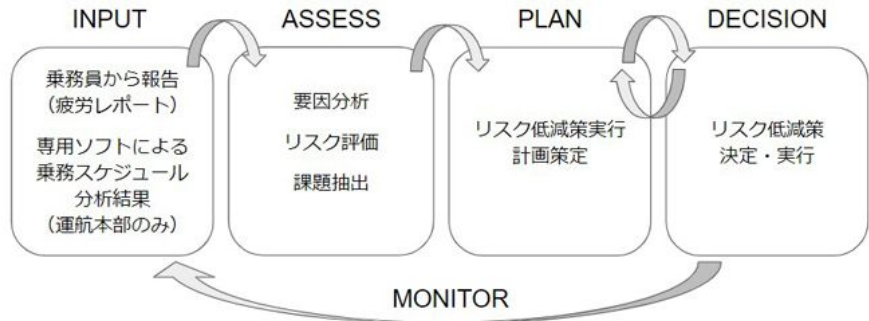
日本航空の疲労リスク管理は、会社が行うすべての運航に適用され、科学的見地や実績に基づいたデータドリブンによる継続的なリスク管理により実施しています。

#### 疲労リスク管理の体制

- ・ 安全推進本部長は、プログラムの運営を統括的に管理する責任と権限を有します。
- ・ 運航本部長は、運航安全推進部が主管となって実施する疲労リスク管理プログラムに関わる業務について
- ・ 客室本部長は、客室安全推進部が主管となって実施する疲労リスク管理プログラムに関わる業務について管理する責任と権限を有します。

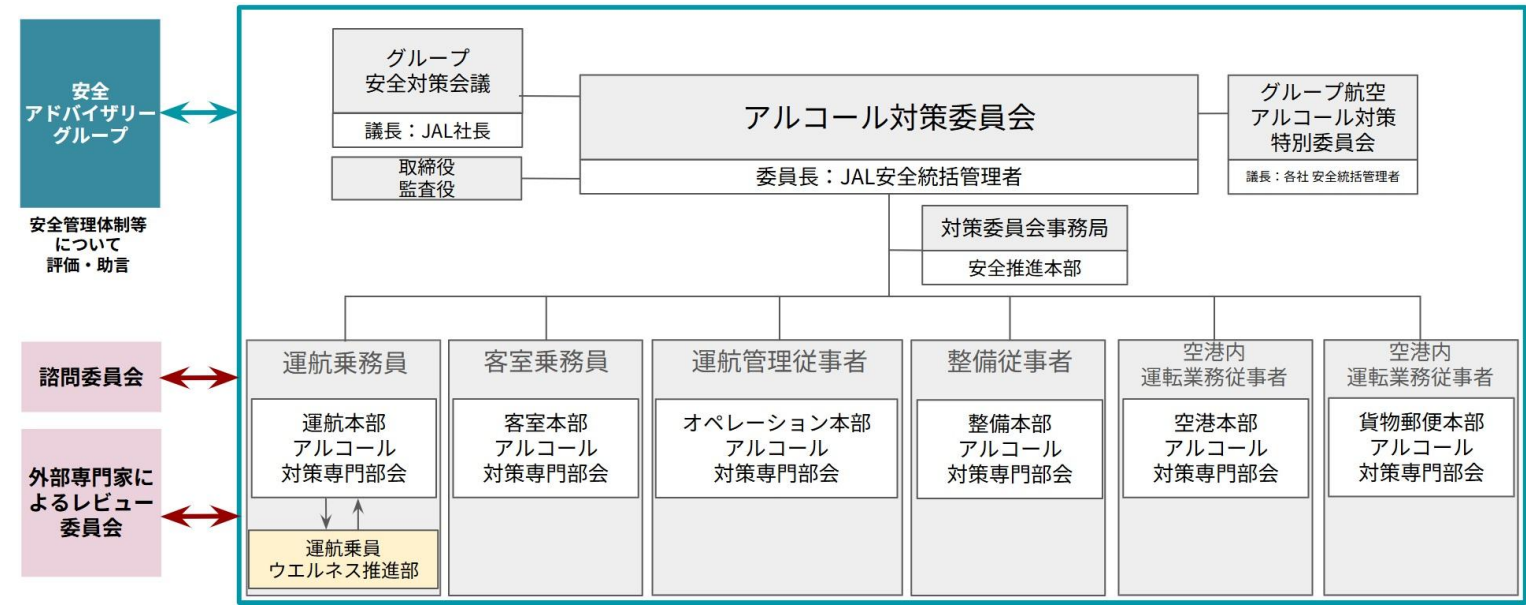
# 4 安全管理システム 安全リスクマネジメント

疲労リスク管理のプロセス



## ④アルコールリスクマネジメント

飲酒問題の根絶に向けて、グループ全体でアルコールリスクの低減に取り組んでいます。外部専門家による評価・助言をもとに、継続的にアルコールに関わるリスク管理の改善・強化を図っています。また、アルコールリスクを含む安全管理体制全般について、安全アドバイザリーグループから定期的に評価・助言を得る体制を構築しています。安全アドバイザリーグループについては、25ページの「⑧安全アドバイザリーグループ」もご参照ください。



JALグループ アルコールリスク管理体制

- ・ **諮問委員会**  
外部専門家・産業医による専門的な見地から、運航乗務員対象の飲酒傾向管理に関し、検査の要否、乗務の可否、乗務復帰の可否などを総合的に検討し、会社へ答申します。
- ・ **レビュー委員会**  
運航本部の飲酒傾向管理に関わる基準、運用の維持、改善を中心に、アルコール対策に関して定期的にレビューを実施します。

## 4 安全管理システム

### 安全保証

### (3) 安全保証

#### ①外部監査

##### ・運輸安全マネジメント評価

国土交通省が運輸事業者の安全管理体制について評価を行う制度で、事業者の安全管理体制が適切に機能しているかを確認し、評価や助言を行うことを目的に実施されるものです。

2025年度は、JALグループに対しては実施されませんでした。2024年度に日本航空（JAL）および日本トランスオーシャン航空（JTA）が、受けた評価、助言および期待事項<sup>(\*)</sup>のうち、助言および期待事項について、フォローアップを実施しました。

また、その他、全グループ航空会社について、「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。

<sup>(\*)</sup> 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

<sup>(\*)</sup> 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】                                                                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・優れている事項</li> <li>・創意工夫がなされている事項</li> <li>・熱心に取り組まれている事項等</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・更に推進すると効果が向上すると思われる事項</li> <li>・工夫の余地があると思われる事項</li> <li>・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</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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される事項等</li> </ul> |

##### ・安全監査立入検査

2025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<sup>(\*)</sup>を受検しました。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。

- ・整備用器材をメーカーから借用した場合のルールの再徹底
- ・整備に使用する上位規定と下位規定の内容不整合の改善
- ・他社から部品購入した場合の記録作成ルールの再確認

<sup>(\*)</sup> 国土交通省航空局による安全監査立入検査：

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

##### ・IOSA（IATA Operational Safety Audit）

IOSAとは、IATAによる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ます。次回は2026年度を予定しています。



IOSA 認定証（日本航空）



## 4 安全管理システム

### 安全保証

#### ②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<sup>(\*)</sup>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。

#### ③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。

#### ④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。

#### ⑤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。

#### ⑦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。

## 4 安全管理システム

### 安全保証

#### ⑧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。

#### 2025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、2026年2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

2025年11月10日、21日には職場訪問を実施。今回は運航本部において現業、間接あわせて69名との意見交換を実施しました。

先生方からは、アルコール問題に留まらない安全への大枠の議論への回帰や、全社的な風土改革についてご提言いただきました。また、安全意識やリスク管理、組織体制など多角的なご示唆をいただきました。



運航本部での社員との対話の様子

##### 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・マイクロ加工工学、生産加工工学、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

4安全管理システム

安全推進

(4) 安全推進

①JALグループ教育・訓練・研修体系

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、安全推進本部主管による下記の教育、訓練、研修を設定し、受講管理を行っています。

| 対象            | 種別                          |                |                 | 種別            |
|---------------|-----------------------------|----------------|-----------------|---------------|
|               | JALグループ<br>共通教育・研修          | 階層別研修          | アルコール教育         |               |
| 役員層           | JAL<br>グループ<br>SMS教育<br>(*) | 緊急<br>脱出<br>研修 | 役員安全<br>ブリーフィング | 経営層           |
| 管理職層          |                             |                | 新任管理職<br>安全研修   | 運航部門          |
| 中堅<br>(リーダー)層 |                             |                | 10年目<br>安全研修    | 客室部門          |
| 新人・若手層        |                             |                | 新入社員<br>安全研修    | オペレーション<br>部門 |
|               |                             |                | アルコール<br>知識教育   |               |

(\*) 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 to 実施しています。

また、搭乗した飛行機が万が一緊急事態に陥った際に、援助者として適切な対応ができるよう、グループ全社員を対象に緊急脱出研修を実施しています。

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。

2025年度 実績：計258回、5,224名受講

c. アルコールに関する教育

JALグループ全社員を対象に、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やJALグループ社員としての自覚のある行動を再確認する教育を毎年実施しています。

また、飲酒に対する厳しい集団規範を維持するために、節度ある適切な飲酒を実践するための啓蒙を実施するとともに、講演会を開催するなど意識啓発を図っています。

2025年度 実績：42,853名受講

d. 疲労リスク管理に係る教育

運航乗務員および客室乗務員、乗務スケジュールを担当する社員をはじめとする疲労リスク管理に関わる社員および経営層に対し、初期・定期教育を実施しています。教育内容には、一般的な睡眠衛生や航空分野における疲労に関する基本的な事項・乗務への影響も含まます。

2025年度 実績：8,944名受講



## 4 安全管理システム

### 安全推進

#### e. 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。

JALグループでは「三現主義（現地・現物・現人）」に基づき、御巣鷹の尾根への慰霊登山や安全啓発センターの見学、事故に直接関わった方々の映像視聴などを通して安全について考え、研修の最後には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。

#### 研修を受講した社員による安全宣言の一例

- 【新入社員】 自分が安全の砦だという意識を持ち、業務にあたります <客室部門>  
お客さまや社会からの信頼を頂けるよう過去から学び、次世代へ  
繋げていく <空港旅客部門>
- 【10年目社員】 家族を乗せられるかを考えて業務に臨む <整備部門>  
小さな違和感でもすぐに言える職場環境をつくる <間接部門>
- 【新任管理職】 悪いことこそすぐ言える組織づくりを通じて安全を守ります  
命を守るための判断を覚悟を持って行います <DX部門>  
<安全管理部門>

JALグループ  
「新入社員安全研修」私の安全宣言  
実施日 年 月 日  
会社 所属 氏名  
空の安全と信頼するため、一切の  
妥協なく、気配りし業務に  
あたります。  
自分が安全の砦だという意識を  
持ち、業務にあたります。

安全宣言カード



## 4 安全管理システム

### 安全推進

#### f. 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<sup>(\*)</sup>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。

<sup>(\*)</sup>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。



## 4 安全管理システム

### 安全推進

#### g. 各部門による安全に係る個別の教育・訓練

法定訓練による技能維持に加え、モバイルバッテリー起因の機内火災など新たなリスクへの対応も迅速に強化しています。さらにデジタル技術を駆使した実践的教育により訓練の質と効率を高め、個々のプロフェッショナリズムを磨き上げています。

##### 客室本部 -モバイルバッテリー等機内火災への対応訓練-

当社では機内における火災リスクの低減に取り組むとともに、万一の際の速やかな消火活動に万全を期しています。客室乗務員を対象とした定期訓練においては、モバイルバッテリー等の異常発熱や変形、火災や発煙など、あらゆる機内火災を想定した実践的な消火訓練を繰り返し実施しています。訓練を通じて、不測の事態においても迅速かつ確実に消火活動を行うための判断力と技術の維持向上に取り組んでいます。



機内火災対応訓練の様子

##### グラウンドハンドリング部門 -デジタルと現場の融合：教育訓練の高度化-

初期教育や社内資格取得訓練にタブレットによる動画教育を導入し、場所や時間に縛られない自律的な知識習得を実現しました。これにより集合教育の教程時間を短縮、早期の現場登用を可能にしました。

また、VR訓練の導入により運航状況や天候に左右されず、多様な条件下での反復訓練が可能となりました。機体の牽引や搭乗橋の操作など約20種類のコンテンツを活用し、習熟度を高めています。

こうした新たな手法・技術の活用により効率化を進める一方、現場で実機に触れ対面で学ぶ実習機会も大切にしています。効果と効率のベストミックスにより、これからも確かな技術と安全意識を育んでいきます。



グラウンドハンドリング部門の新人研修

## 4 安全管理システム

### 安全推進

#### ②安全に関わるコミュニケーション

JALグループでは、経営から現場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した 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。



2025年度  
参加社数:33社  
参加者数:135名

活動報告会において役員と  
対話するメンバーの様子



#### 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。2025年度は5つの部門で合計17件を表彰しました。なお、「安全の砦」部門では、ロードコントロール部門において、駐機場を離れた航空機の搭載規定違反を是正するために駐機場への引き返しを進言した事例について、表彰を行いました。



2025年度  
5部門17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 お客様の安全・安心に向けて

### 安全確保のための装備

## お客様の安全・安心に向けて

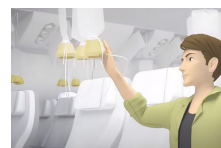
### (1) 安全を確保するための装備

JALグループでは、お客様の安全・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。）

#### お客様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様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。



#### 緊急脱出時のお願い

緊急脱出の際、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、他のお客様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。



脱出時に荷物は一切持たないで下さい

(\*) 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。



## 5 お客様の安全・安心に向けて お願い

### (2) 安全を確保するためのお願い

#### モバイルバッテリーの機内持ち込み個数および充電に関するルール変更について

昨今、世界的に航空機内でのリチウム電池に関連する火災が増加していることを踏まえ、国際民間航空機関の審議・採択に基づき、国土交通省は航空機でのモバイルバッテリー輸送に関する安全基準を改正します。

これに伴い、モバイルバッテリー<sup>(\*)</sup>の機内持ち込み個数および充電に関するルールが以下のとおり変更されます。

<sup>(\*)</sup>「モバイルバッテリー」とは、リチウムイオン電池を内蔵し、他の電子機器を充電することを目的とするものを指します。

#### モバイルバッテリーの取扱いに関するお願い

- |                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 預入（受託）手荷物には入れない</li> <li>● ワット時定格容量160Wh<sup>(*)</sup>まで</li> <li>● ショートしないように個々に保護する</li> <li>● 収納棚に収納しない</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 機内への持ち込みはひとり2個まで（新規）</li> <li>● 機内電源などからモバイルバッテリーへの充電は禁止（新規）</li> <li>● 機内でモバイルバッテリーから他の電子機器への充電をしない（新規）</li> </ul> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

<sup>(\*)</sup>国際航空運送協会（IATA）の規定変更により、2027年1月以降は100Whに制限される可能性があります。

〔国土交通省プレスリリース〕 [モバイルバッテリーの機内持ち込みの新たなルールについて～4月24日から新たなルールを適用します～](#)  
 〔定期航空協会プレスリリース〕 [航空機内におけるモバイルバッテリーの取り扱い変更について](#)

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）](#)

### (3) 安心してご搭乗いただくためのお願い

#### お客様の大切なお時間をお守りするために

国土交通省からの事務連絡に基づき、定期航空協会より、当社を含む本邦航空会社に対して、業界を挙げて定時性の確保に資する取り組みを一層加速させるよう要請が示されました。これを受け、当社におきましてもお客様の大切なお時間をお守りするため広報動画を作成し、4月より主要空港大型サイネージや当社SNSにおいて放映を開始しております。ご利用のお客様にはご理解・ご協力のほど、お願い申し上げます。

**私は、お客さまと**



**一緒に飛びたいんです**



主要空港の大型サイネージやSNSで上映中の広報動画

〔JALご予約サイト〕

[搭乗手続きの締切時刻厳守と機内持ち込み手荷物に関するお願い](#)

〔JAL運航情報【公式】SNS：X（旧ツイッター）〕

[お客さまへのお願い](#)

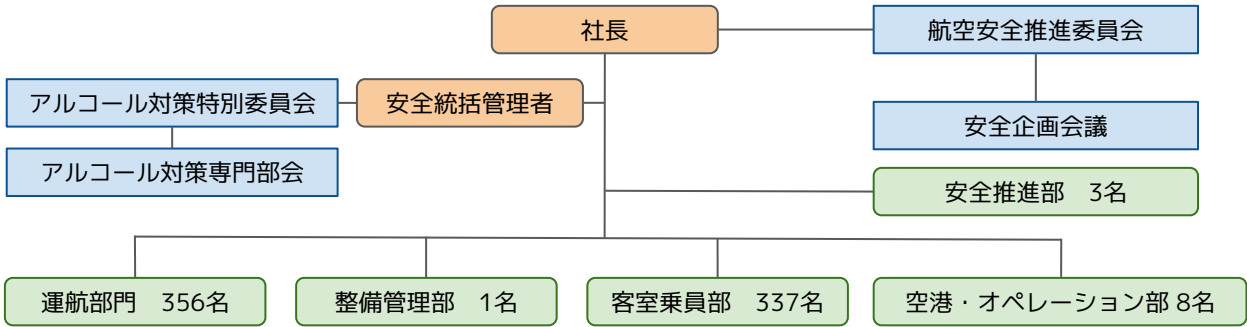
# 6 各グループ航空会社の安全管理体制



## (1) ジェイエア J-AIR

J-AIRは、2026年8月8日に創立30周年を迎えます。1996年にJALグループの翼として4機の保有機材で運航を開始して以来、リージョナルエアラインとして地域と地域を細やかに結び、移動を通じた価値を提供してきました。創立30周年という大きな節目を迎えられたのは、日頃からご愛顧いただいているお客さまや関係各所の皆さまの温かいご支援のおかげです。2026年度は1年を通してさまざまな企画を実施し、30年間の感謝を皆さまにお届けしながら、新たな人と人、地域と地域のつながりを創出してまいります。

### 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 | 331名 | ERJ運航乗員部    |         |
| 客室乗務員 | 341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。



創立30周年記念ロゴ



社員一同、30年間の感謝の想いを込めて



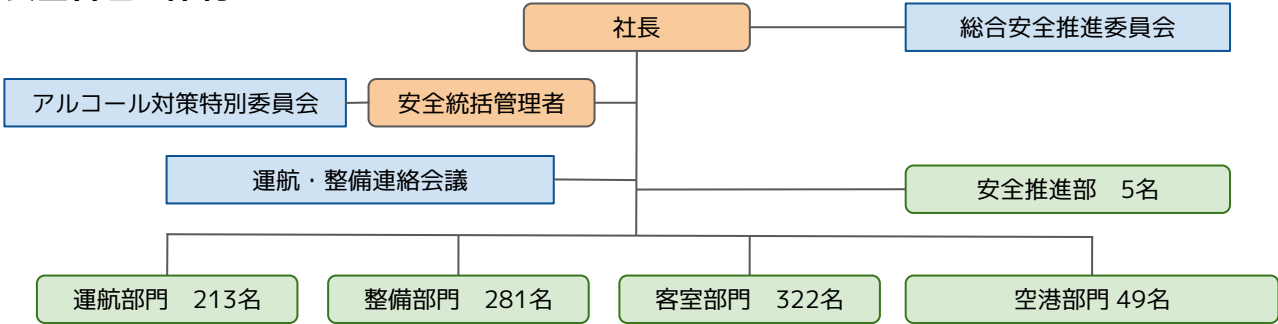
## 6 各グループ航空会社の安全管理体制



### (2) 日本トランスオーシャン航空 JAPAN TRANSOCEAN AIR

JTAは『沖縄の未来を、共に拓く翼』を目指しています。安全運航を大前提に、持続可能な沖縄路線ネットワークを実現し、沖縄ブランドの浸透と高品質なサービスの追求に努めます。また、地域との共創を通じた豊かさと希望の社会還元を果たすことで、沖縄の未来を支える存在としてさらなる進化に挑戦し続けます。

#### 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 | 170名 | 運航部門  |                |
| 整備士   | 183名 | 整備部門  | うち、有資格整備士は110名 |
| 客室乗務員 | 309名 | 客室部門  |                |
| 運航管理者 | 16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。



沖縄（那覇）⇄ 台北線 就航





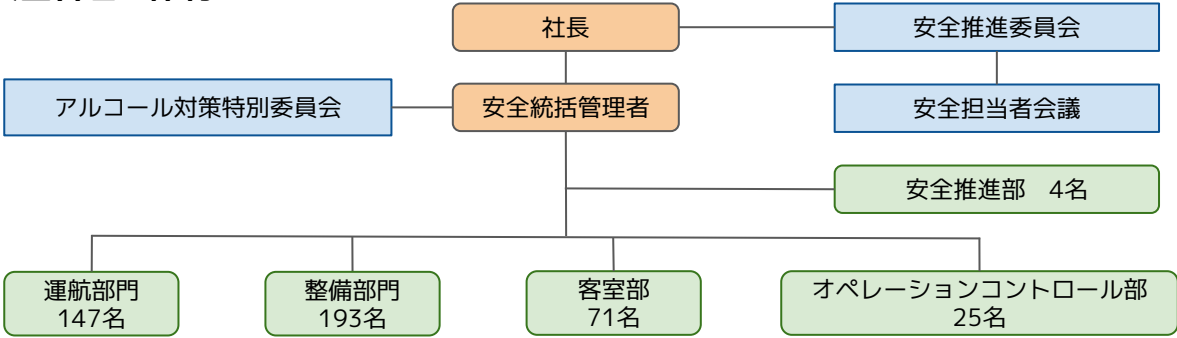
## 6 各グループ航空会社の安全管理体制



### (3) 日本エアコミューター JAPAN AIR COMMUTER

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   | 132名 | 整備部門           | うち、有資格整備士は82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企画の立案、総合調整、勧告・助言を行っています。

また、社長、安全統括管理者および安全担当者は、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

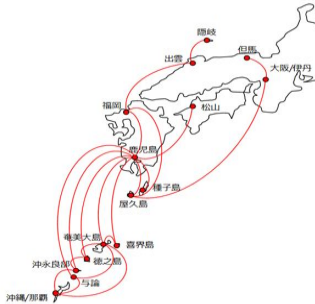
安全推進委員会の下部機関として、各部門の社員で構成され、部門間の意思疎通を図り安全性向上のために必要な施策について検討・調整および促進を図ることを目的としています。

##### 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。





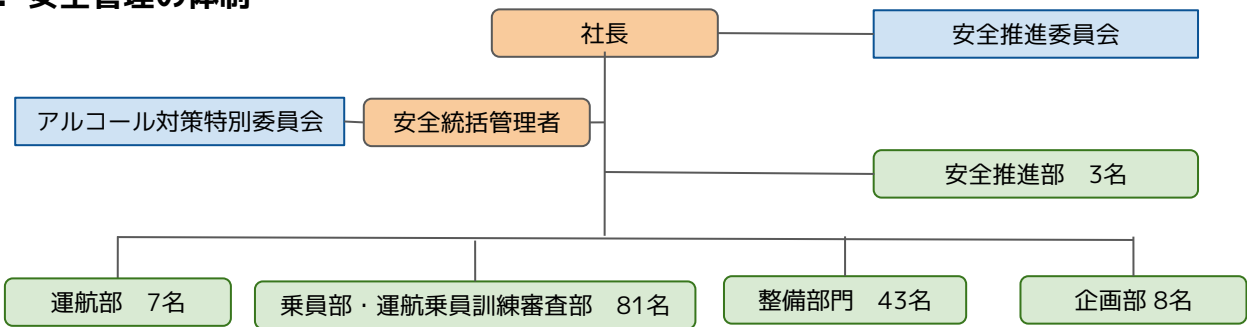
## 6 各グループ航空会社の安全管理体制



### (4) 琉球エアコミューター RYUKYU AIR COMMUTER

RACは、2025年12月24日に創立40周年を迎えました。これまでご利用いただいたお客さま、関係者の皆さまに改めて深く感謝申し上げます。  
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、地元に取り組み、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 | 51名 | 乗員部   |                  |
| 整備士   | 21名 | 整備部   | うち、有資格整備士は14名    |
| 客室乗務員 | 30名 | 乗員部   |                  |
| 運航管理者 | 16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。



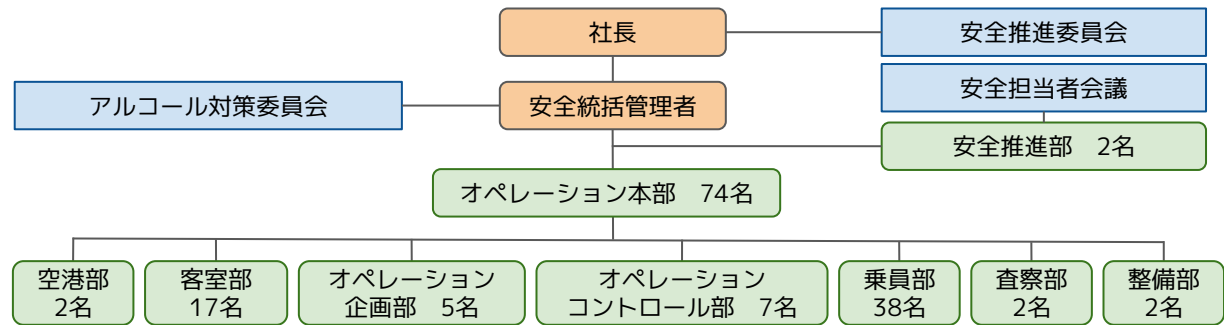
# 6 各グループ航空会社の安全管理体制



## (5) 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 | 38名 | 乗員部            |    |
| 客室乗務員 | 17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。



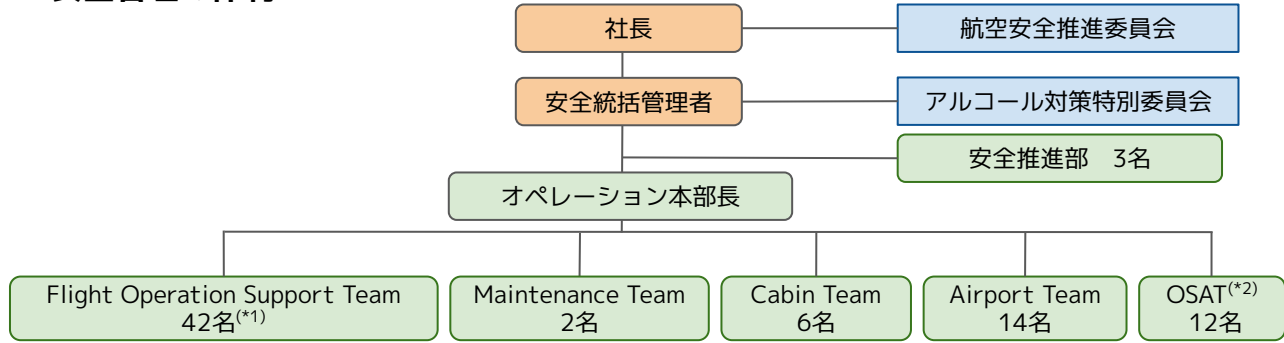
# 6 各グループ航空会社の安全管理体制



## (6) 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



(\*) 日本航空との共用運航管理者36名を含む。 (\*\*) 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 | 179名 | Flight Operation Team         |         |
| 客室乗務員 | 624名 | Passenger Operation team      |         |
| 運航管理者 | 36名  | Flight Operation Support Team | 日本航空と共用 |

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

### c. 安全管理の組織

安全推進部が全社的な安全管理を担当します。

### d. 安全に関わる会議体

#### 航空安全推進委員会

社長が委員長を務め、安全統括管理者を含む関係常勤役員、安全管理担当部門長、総務部長および事業企画部長を委員として、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参加し、緊密な連携と情報共有を図るとともに、入手した情報などを社内に周知します。

#### アルコール対策特別委員会

飲酒対策の全社的な管理、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。



台北チャーター便運航



オーランドチャーター便運航



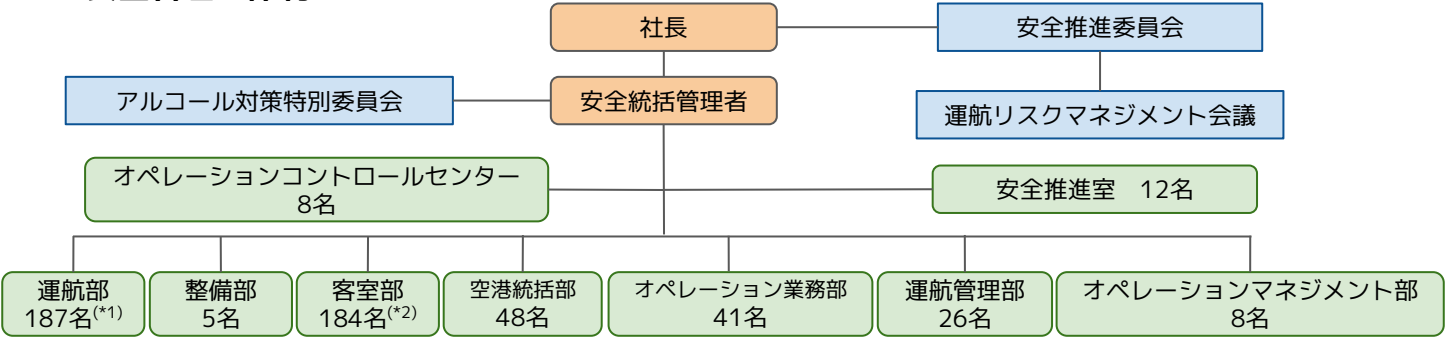
## 6 各グループ航空会社の安全管理体制



### (7) スプリング・ジャパン SPRING JAPAN

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134名及び訓練生5名を含む。

(\*2) 客室乗務員158名及び訓練生14名を含む。

(\*3) 運航管理者14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 | 134名 | 運航部   | 訓練生5名含む  |
| 客室乗務員 | 158名 | 客室部   | 訓練生14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。



SKYPARK 学び舎ラボ



青少年体験活動推進企業表彰



バレンタインフライト



## 7 データ

## JALグループ輸送実績

## (1) JALグループ輸送実績

## ①保有機種別

|             | 2025年度  |         |                        |         |                         | 前年度     |
|-------------|---------|---------|------------------------|---------|-------------------------|---------|
|             | 路線便数    | 前年度比(%) | RPK(千人 <sup>*a</sup> ) | 前年度比(%) | RTK(千トン <sup>*a</sup> ) | 前年度比(%) |
| A350-1000   | 3,930   | 187.1   | 8,357,013              | 183.3   | 1,345,155               | 180.5   |
| A350-900    | 24,382  | 102.3   | 8,421,631              | 109.6   | 809,560                 | 108.1   |
| 787-9       | 13,813  | 98.3    | 15,983,572             | 108.4   | 2,319,017               | 104.7   |
| 787-8       | 28,883  | 99.6    | 19,488,779             | 104.3   | 2,578,069               | 102.6   |
| 777-300ER   | 5,169   | 81.1    | 6,661,261              | 73.4    | 1,100,704               | 74.5    |
| 767-300ER   | 36,348  | 101.9   | 9,263,292              | 105.7   | 938,846                 | 104.6   |
| 767-300BCF  | 3,681   | 141.6   | —                      | —       | 225,344                 | 173.3   |
| 737-800     | 114,629 | 97.6    | 12,919,718             | 106.9   | 1,042,511               | 107.3   |
| EMBRAER190  | 32,038  | 98.5    | 1,551,973              | 108.8   | 117,748                 | 108.8   |
| EMBRAER170  | 49,964  | 101.3   | 1,277,601              | 105.0   | 96,622                  | 105.1   |
| DHC8-Q400CC | 13,533  | 97.7    | 88,433                 | 105.7   | 7,239                   | 104.7   |
| ATR72-600   | 4,707   | 101.5   | 58,750                 | 101.5   | 4,461                   | 101.5   |
| ATR42-600   | 31,189  | 95.3    | 264,142                | 97.2    | 19,995                  | 97.1    |
| A321ceo     | 4,539   | 124.6   | —                      | —       | 50,021                  | 121.6   |
| 合 計         | 366,805 | 99.7    | 84,336,165             | 107.2   | 10,655,293              | 106.8   |

\*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

|          | 2025年度 |            |             |            |             |                |             |        | 前年度    |
|----------|--------|------------|-------------|------------|-------------|----------------|-------------|--------|--------|
|          | 路線便数   | 旅客数        | 前年度比<br>(%) | RPK(千人*□)  | 前年度比<br>(%) | ASK<br>(千座席*□) | 前年度比<br>(%) | 利用率(%) | 利用率(%) |
| 米大陸線     | 12,673 | 2,470,069  | 110.5       | 22,592,546 | 111.2       | 27,222,380     | 114.3       | 83.0   | 85.3   |
| 欧州線      | 4,011  | 760,731    | 104.7       | 6,993,746  | 104.6       | 7,894,615      | 99.2        | 88.6   | 84.1   |
| 東南アジア線   | 19,286 | 3,492,602  | 102.6       | 14,599,611 | 104.3       | 17,174,795     | 103.3       | 85.0   | 84.2   |
| オセアニア線   | 1,227  | 225,666    | 103.3       | 1,796,589  | 103.6       | 2,015,535      | 97.9        | 89.1   | 84.3   |
| ハワイ・グアム線 | 4,458  | 853,167    | 114.2       | 4,920,594  | 113.4       | 5,840,783      | 110.2       | 84.2   | 81.8   |
| 韓国線      | 2,941  | 605,226    | 97.3        | 730,061    | 97.4        | 825,490        | 99.9        | 88.4   | 90.7   |
| 中国線      | 11,516 | 1,839,011  | 112.2       | 3,454,236  | 111.3       | 4,160,189      | 103.1       | 83.0   | 76.9   |
| 合 計      | 56,112 | 10,246,472 | 106.8       | 55,087,384 | 108.2       | 65,133,787     | 107.5       | 84.6   | 84.0   |

\*各項目に「JAL運航便のうち他社による販売分」も加えています。

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

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

\*国際線の各数値は、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

|    |   |         | 2025年度 |           |        |           |        | 前年度    |        |
|----|---|---------|--------|-----------|--------|-----------|--------|--------|--------|
|    |   |         | 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      | 10,865 | 2,613,505 | 108.3  | 2,927,044 | 100.3  | 89.3   | 82.7   |
| 羽田 | - | 関西      | 2,188  | 283,769   | 115.0  | 360,290   | 104.0  | 78.8   | 71.2   |
| 羽田 | - | 札幌(新千歳) | 12,386 | 3,559,737 | 106.1  | 4,042,578 | 100.2  | 88.1   | 83.2   |
| 羽田 | - | 名古屋(中部) | 1,458  | 175,840   | 102.2  | 225,726   | 100.2  | 77.9   | 76.3   |
| 羽田 | - | 福岡      | 12,371 | 3,482,647 | 108.2  | 4,087,375 | 101.5  | 85.2   | 80.0   |
| 羽田 | - | 那覇      | 9,433  | 2,822,413 | 105.7  | 3,148,800 | 102.2  | 89.6   | 86.7   |
| 羽田 | - | 女満別     | 2,177  | 324,700   | 103.2  | 397,223   | 102.0  | 81.7   | 80.8   |
| 羽田 | - | 旭川      | 2,915  | 555,306   | 107.3  | 694,823   | 104.2  | 79.9   | 77.6   |
| 羽田 | - | 釧路      | 2,174  | 300,789   | 106.8  | 372,314   | 103.5  | 80.8   | 78.3   |
| 羽田 | - | とちぎ帯広   | 2,895  | 408,894   | 104.8  | 501,105   | 104.8  | 81.6   | 81.6   |
| 羽田 | - | 函館      | 2,181  | 458,059   | 113.0  | 536,246   | 113.8  | 85.4   | 86.0   |
| 羽田 | - | 青森      | 4,237  | 580,946   | 105.9  | 746,601   | 97.8   | 77.8   | 71.8   |
| 羽田 | - | 三沢      | 2,898  | 279,735   | 102.2  | 367,584   | 100.3  | 76.1   | 74.7   |
| 羽田 | - | 秋田      | 2,898  | 247,373   | 92.9   | 317,506   | 85.8   | 77.9   | 72.0   |
| 羽田 | - | 山形      | 1,452  | 111,819   | 107.2  | 137,940   | 101.0  | 81.1   | 76.3   |
| 羽田 | - | 小松      | 4,308  | 543,643   | 106.8  | 708,024   | 99.0   | 76.8   | 71.2   |
| 羽田 | - | 南紀白浜    | 2,181  | 239,026   | 102.0  | 354,741   | 100.6  | 67.4   | 66.4   |
| 羽田 | - | 岡山      | 3,638  | 468,888   | 107.0  | 589,959   | 99.6   | 79.5   | 74.0   |
| 羽田 | - | 出雲      | 3,618  | 691,678   | 109.7  | 867,708   | 106.0  | 79.7   | 77.0   |
| 羽田 | - | 広島      | 5,091  | 783,469   | 99.2   | 949,298   | 90.3   | 82.5   | 75.2   |
| 羽田 | - | 山口宇部    | 2,898  | 243,567   | 89.8   | 293,510   | 80.5   | 83.0   | 74.4   |
| 羽田 | - | 徳島      | 4,374  | 706,565   | 105.1  | 869,756   | 93.5   | 81.2   | 72.3   |
| 羽田 | - | 高松      | 5,077  | 694,138   | 113.5  | 839,069   | 99.5   | 82.7   | 72.5   |
| 羽田 | - | 高知      | 3,647  | 485,417   | 113.3  | 596,281   | 101.4  | 81.4   | 72.8   |
| 羽田 | - | 松山      | 4,372  | 601,441   | 111.1  | 717,894   | 101.1  | 83.8   | 76.2   |
| 羽田 | - | 北九州     | 2,184  | 257,985   | 112.3  | 350,364   | 101.3  | 73.6   | 66.4   |
| 羽田 | - | 大分      | 4,366  | 586,044   | 109.2  | 725,770   | 100.2  | 80.7   | 74.1   |
| 羽田 | - | 長崎      | 4,367  | 655,651   | 108.6  | 803,681   | 104.3  | 81.6   | 78.3   |
| 羽田 | - | 熊本      | 5,815  | 1,019,251 | 111.6  | 1,268,847 | 101.7  | 80.3   | 73.2   |
| 羽田 | - | 宮崎      | 4,369  | 450,542   | 101.6  | 544,289   | 89.8   | 82.8   | 73.2   |
| 羽田 | - | 鹿児島     | 5,783  | 997,547   | 107.7  | 1,263,382 | 100.2  | 79.0   | 73.5   |
| 羽田 | - | 奄美大島    | 730    | 99,319    | 104.9  | 120,408   | 101.7  | 82.5   | 80.0   |
| 羽田 | - | 宮古      | 728    | 143,301   | 109.5  | 154,182   | 105.2  | 92.9   | 89.3   |
| 羽田 | - | 石垣      | 1,452  | 269,857   | 105.9  | 304,461   | 100.7  | 88.6   | 84.3   |
| 羽田 | - | 久米島     | 129    | 17,189    | 93.8   | 21,285    | 88.4   | 80.8   | 76.1   |
| 成田 | - | 伊丹      | 730    | 111,058   | 105.2  | 120,450   | 100.3  | 92.2   | 87.9   |
| 成田 | - | 札幌(新千歳) | 876    | 144,414   | 55.2   | 165,564   | 52.2   | 87.2   | 82.4   |
| 成田 | - | 名古屋(中部) | 1,460  | 146,292   | 108.2  | 210,741   | 91.0   | 69.4   | 58.4   |
| 成田 | - | 広島      | 436    | 63,347    | 66.1   | 82,404    | 59.1   | 76.9   | 68.7   |
| 伊丹 | - | 札幌(新千歳) | 3,508  | 517,992   | 105.6  | 553,684   | 101.5  | 93.6   | 89.9   |
| 伊丹 | - | 福岡      | 2,898  | 217,603   | 110.8  | 241,908   | 105.4  | 90.0   | 85.6   |
| 伊丹 | - | 那覇      | 1,577  | 536,095   | 106.9  | 588,849   | 99.6   | 91.0   | 84.8   |
| 伊丹 | - | 女満別     | 84     | 7,027     | 116.8  | 7,980     | 113.5  | 88.1   | 85.6   |
| 伊丹 | - | 旭川      | 56     | 8,767     | 98.7   | 9,240     | 90.3   | 94.9   | 86.8   |
| 伊丹 | - | 函館      | 726    | 63,046    | 99.5   | 68,932    | 99.0   | 91.5   | 90.9   |

7 データ

JALグループ輸送実績

|         |   |         | 2025年度 |         |        |         |        |        | 前年度    |
|---------|---|---------|--------|---------|--------|---------|--------|--------|--------|
|         |   |         | 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      | － | 青森      | 2,172  | 171,561 | 93.5   | 206,226 | 80.4   | 83.2   | 71.5   |
| 伊丹      | － | 三沢      | 1,449  | 86,574  | 190.2  | 123,956 | 178.6  | 69.8   | 65.6   |
| 伊丹      | － | 秋田      | 2,181  | 134,266 | 113.2  | 167,960 | 98.3   | 79.9   | 69.4   |
| 伊丹      | － | 花巻      | 2,900  | 165,486 | 107.2  | 222,186 | 99.3   | 74.5   | 69.0   |
| 伊丹      | － | 山形      | 2,182  | 142,849 | 108.1  | 180,652 | 99.9   | 79.1   | 73.1   |
| 伊丹      | － | 仙台      | 5,079  | 386,782 | 111.8  | 449,616 | 96.0   | 86.0   | 73.9   |
| 伊丹      | － | 新潟      | 2,788  | 193,469 | 112.8  | 236,683 | 99.9   | 81.7   | 72.4   |
| 伊丹      | － | 松本      | 62     | 3,968   | 113.7  | 4,712   | 100.0  | 84.2   | 74.1   |
| 伊丹      | － | コウホリ但馬  | 1,240  | 39,685  | 112.8  | 59,520  | 97.1   | 66.7   | 57.4   |
| 伊丹      | － | 出雲      | 2,896  | 196,299 | 110.3  | 243,542 | 102.6  | 80.6   | 74.9   |
| 伊丹      | － | 隠岐      | 717    | 43,039  | 102.6  | 60,466  | 100.3  | 71.2   | 69.6   |
| 伊丹      | － | 松山      | 1,452  | 86,890  | 112.8  | 110,979 | 99.6   | 78.3   | 69.1   |
| 伊丹      | － | 大分      | 2,188  | 136,441 | 108.1  | 168,720 | 101.6  | 80.9   | 76.0   |
| 伊丹      | － | 長崎      | 2,905  | 211,394 | 107.7  | 254,486 | 99.9   | 83.1   | 77.0   |
| 伊丹      | － | 熊本      | 2,906  | 188,836 | 115.4  | 223,212 | 97.1   | 84.6   | 71.1   |
| 伊丹      | － | 宮崎      | 3,736  | 253,779 | 102.5  | 317,851 | 94.0   | 79.8   | 73.2   |
| 伊丹      | － | 鹿児島     | 5,446  | 399,183 | 102.2  | 501,562 | 94.7   | 79.6   | 73.8   |
| 伊丹      | － | 種子島     | 66     | 3,525   | 104.6  | 5,054   | 86.9   | 69.7   | 57.9   |
| 伊丹      | － | 屋久島     | 667    | 25,598  | 99.5   | 32,016  | 96.8   | 80.0   | 77.8   |
| 伊丹      | － | 奄美大島    | 821    | 91,780  | 96.1   | 134,905 | 101.5  | 68.0   | 71.9   |
| 伊丹      | － | 徳之島     | 8      | 515     | 96.8   | 608     | 84.2   | 84.7   | 73.7   |
| 関西      | － | 札幌(新千歳) | 1,450  | 207,300 | 109.7  | 238,872 | 101.7  | 86.8   | 80.4   |
| 関西      | － | 那覇      | 2,235  | 304,778 | 115.5  | 368,775 | 102.1  | 82.6   | 73.1   |
| 関西      | － | 石垣      | 727    | 91,903  | 109.7  | 119,955 | 100.1  | 76.6   | 69.9   |
| 関西      | － | 宮古      | 730    | 95,313  | 109.6  | 120,450 | 100.3  | 79.1   | 72.4   |
| 札幌(新千歳) | － | 女満別     | 2,150  | 129,662 | 108.6  | 163,400 | 98.9   | 79.4   | 72.3   |
| 札幌(新千歳) | － | 青森      | 2,128  | 126,063 | 109.4  | 161,766 | 99.2   | 77.9   | 70.7   |
| 札幌(新千歳) | － | 花巻      | 1,432  | 85,349  | 104.0  | 108,832 | 99.7   | 78.4   | 75.2   |
| 札幌(新千歳) | － | 仙台      | 3,589  | 219,305 | 105.9  | 273,011 | 96.4   | 80.3   | 73.1   |
| 札幌(新千歳) | － | 広島      | 729    | 106,010 | 105.6  | 120,285 | 100.3  | 88.1   | 83.7   |
| 札幌(新千歳) | － | 出雲      | 36     | 5,609   | 110.3  | 5,940   | 105.9  | 94.4   | 90.6   |
| 札幌(新千歳) | － | 徳島      | 26     | 3,904   | 100.3  | 4,290   | 92.9   | 91.0   | 84.2   |
| 札幌(丘珠)  | － | 利尻      | 887    | 30,798  | 98.7   | 42,576  | 95.4   | 72.3   | 69.9   |
| 札幌(丘珠)  | － | 女満別     | 1,292  | 49,400  | 107.4  | 62,016  | 97.6   | 79.7   | 72.4   |
| 札幌(丘珠)  | － | 釧路      | 2,187  | 78,575  | 98.3   | 104,976 | 93.5   | 74.9   | 71.3   |
| 札幌(丘珠)  | － | 函館      | 4,003  | 160,008 | 102.0  | 192,144 | 99.5   | 83.3   | 81.2   |
| 札幌(丘珠)  | － | 三沢      | 342    | 12,531  | 94.4   | 16,416  | 95.0   | 76.3   | 76.8   |
| 札幌(丘珠)  | － | 奥尻      | 128    | 2,869   | 69.8   | 6,144   | 66.3   | 46.7   | 44.4   |
| 札幌(丘珠)  | － | 秋田      | 1,180  | 39,100  | 97.1   | 56,640  | 88.4   | 69.0   | 62.8   |
| 札幌(丘珠)  | － | 中標津     | 1,220  | 40,034  | 107.8  | 58,560  | 89.3   | 68.4   | 56.7   |
| 函館      | － | 奥尻      | 534    | 12,662  | 123.6  | 25,632  | 111.3  | 49.4   | 44.5   |
| 名古屋(中部) | － | 札幌(新千歳) | 2,174  | 320,869 | 103.3  | 358,710 | 99.4   | 89.5   | 86.1   |
| 名古屋(中部) | － | 那覇      | 3,109  | 422,244 | 108.7  | 512,985 | 104.9  | 82.3   | 79.4   |
| 名古屋(中部) | － | 釧路      | 26     | 3,940   | 102.0  | 4,290   | 92.9   | 91.8   | 83.6   |
| 名古屋(中部) | － | とちかち帯広  | 36     | 5,244   | 109.0  | 5,898   | 105.1  | 88.9   | 85.7   |
| 名古屋(中部) | － | 宮古      | 12     | 1,811   | 7.5    | 1,980   | 6.3    | 91.5   | 77.5   |
| 名古屋(中部) | － | 石垣      | 12     | 1,574   | 6.8    | 1,980   | 6.3    | 79.5   | 74.3   |
| 福岡      | － | 札幌(新千歳) | 1,456  | 214,214 | 86.0   | 240,274 | 81.9   | 89.2   | 84.8   |

7 データ

JALグループ輸送実績

|      |   |      | 2025年度  |            |        |            |        | 前年度    |        |
|------|---|------|---------|------------|--------|------------|--------|--------|--------|
|      |   |      | 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   | － | 那覇   | 4,589   | 628,372    | 111.6  | 757,185    | 105.5  | 83.0   | 78.5   |
| 福岡   | － | 花巻   | 416     | 20,235     | 53.4   | 31,616     | 57.8   | 64.0   | 69.3   |
| 福岡   | － | 仙台   | 828     | 66,022     | 58.7   | 78,641     | 57.1   | 84.0   | 81.7   |
| 福岡   | － | 出雲   | 1,341   | 49,562     | 97.5   | 64,368     | 96.3   | 77.0   | 76.1   |
| 福岡   | － | 徳島   | 1,443   | 74,628     | 102.3  | 109,706    | 100.6  | 68.0   | 66.9   |
| 福岡   | － | 高知   | 1,451   | 83,686     | 104.3  | 116,128    | 105.5  | 72.1   | 72.9   |
| 福岡   | － | 松山   | 2,906   | 168,790    | 103.2  | 220,989    | 100.7  | 76.4   | 74.5   |
| 福岡   | － | 宮崎   | 5,080   | 290,762    | 107.7  | 386,308    | 101.2  | 75.3   | 70.7   |
| 福岡   | － | 鹿児島  | 681     | 23,758     | 95.0   | 32,710     | 97.6   | 72.6   | 74.7   |
| 福岡   | － | 屋久島  | 662     | 24,789     | 96.9   | 31,776     | 97.4   | 78.0   | 78.4   |
| 福岡   | － | 奄美大島 | 725     | 41,001     | 101.0  | 55,100     | 100.6  | 74.4   | 74.1   |
| 那覇   | － | 小松   | 726     | 94,140     | 107.0  | 119,790    | 100.3  | 78.6   | 73.7   |
| 那覇   | － | 岡山   | 753     | 109,582    | 103.8  | 124,245    | 100.4  | 88.2   | 85.3   |
| 那覇   | － | 宮古   | 6,134   | 701,106    | 107.6  | 928,735    | 94.1   | 75.5   | 66.0   |
| 那覇   | － | 石垣   | 5,083   | 558,815    | 105.4  | 838,235    | 98.8   | 66.7   | 62.5   |
| 那覇   | － | 北大東  | 700     | 21,141     | 116.1  | 35,000     | 120.3  | 60.4   | 62.6   |
| 那覇   | － | 南大東  | 1,368   | 38,509     | 107.7  | 68,400     | 108.1  | 56.3   | 56.5   |
| 那覇   | － | 与論   | 1,207   | 50,403     | 99.8   | 59,640     | 101.4  | 84.5   | 85.8   |
| 那覇   | － | 久米島  | 4,132   | 205,779    | 105.5  | 291,125    | 100.6  | 70.7   | 67.4   |
| 那覇   | － | 奄美大島 | 356     | 11,128     | 97.7   | 17,088     | 99.4   | 65.1   | 66.3   |
| 那覇   | － | 与那国  | 1,440   | 40,374     | 128.7  | 72,000     | 134.3  | 56.1   | 58.5   |
| 那覇   | － | 沖永良部 | 707     | 26,183     | 98.3   | 33,936     | 99.3   | 77.2   | 77.9   |
| 出雲   | － | 隠岐   | 671     | 26,045     | 101.6  | 32,208     | 96.5   | 80.9   | 76.9   |
| 鹿児島  | － | 松山   | 705     | 16,826     | 97.2   | 34,192     | 99.0   | 49.2   | 50.1   |
| 鹿児島  | － | 種子島  | 2,684   | 106,993    | 105.7  | 155,562    | 102.4  | 68.8   | 66.6   |
| 鹿児島  | － | 屋久島  | 3,105   | 150,332    | 98.3   | 193,700    | 96.9   | 77.6   | 76.5   |
| 鹿児島  | － | 喜界島  | 1,373   | 42,221     | 96.4   | 65,904     | 99.6   | 64.1   | 66.2   |
| 鹿児島  | － | 奄美大島 | 4,662   | 194,999    | 93.9   | 309,206    | 95.1   | 63.1   | 63.9   |
| 鹿児島  | － | 徳之島  | 2,802   | 137,823    | 96.4   | 187,840    | 96.6   | 73.4   | 73.5   |
| 鹿児島  | － | 沖永良部 | 1,882   | 64,574     | 96.4   | 93,328     | 95.9   | 69.2   | 68.8   |
| 鹿児島  | － | 与論   | 714     | 30,126     | 103.0  | 47,472     | 104.1  | 63.5   | 64.1   |
| 奄美大島 | － | 喜界島  | 1,379   | 39,784     | 97.3   | 66,192     | 98.6   | 60.1   | 60.9   |
| 奄美大島 | － | 徳之島  | 1,385   | 41,857     | 99.5   | 66,508     | 98.3   | 62.9   | 62.2   |
| 奄美大島 | － | 与論   | 354     | 10,171     | 93.9   | 16,992     | 99.2   | 59.9   | 63.2   |
| 沖永良部 | － | 徳之島  | 705     | 17,178     | 100.3  | 33,840     | 99.1   | 50.8   | 50.2   |
| 宮古   | － | 石垣   | 1,428   | 53,146     | 97.2   | 71,400     | 87.3   | 74.4   | 66.9   |
| 宮古   | － | 多良間  | 1,448   | 53,884     | 121.7  | 72,400     | 101.8  | 74.4   | 62.3   |
| 石垣   | － | 与那国  | 2,127   | 81,199     | 103.3  | 106,350    | 87.0   | 76.4   | 64.3   |
| 合 計  |   |      | 301,849 | 38,104,602 | 105.6  | 46,363,340 | 98.8   | 82.2   | 76.9   |

\*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。

c.貨物便

(運航会社) 日本航空、スプリング・ジャパン ※貨物専用機によるもの

| 2025年度 |       |         |                        |         |
|--------|-------|---------|------------------------|---------|
| 区分     | 路線便数  | 前年度比(%) | RTK(千トン <sup>※</sup> ) | 前年度比(%) |
| 国際線貨物便 | 3,681 | 141.6   | 225,344                | 173.3   |
| 国内線貨物便 | 4,539 | 124.6   | 50,021                 | 121.6   |
| 合 計    | 8,220 | 131.7   | 275,366                | 160.9   |



## 7 データ 安全上のトラブル

### (2) 安全上のトラブルの発生状況

#### ①安全上のトラブルの発生状況（運航会社別）

|         |                       | 2025年度 |       |     |     |     |     |     |     |      |
|---------|-----------------------|--------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
|         |                       | 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     | 5   | 1   | 3   | 0   | 0   | 0   | 11   |
|         | 受けた損傷(鳥衝突、被雷を除く)      | 1      | 0     | 1   | 0   | 1   | 0   | 0   | 0   | 3    |
|         | 大修理相当                 | 1      | 0     | 4   | 1   | 2   | 0   | 0   | 0   | 8    |
|         | システムの不具合              | 11     | 4     | 17  | 2   | 4   | 0   | 1   | 4   | 43   |
|         | 内訳                    |        |       |     |     |     |     |     |     |      |
|         | エンジン                  | 7      | 1     | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 1   | 9    |
|         | 酸素供給                  | 0      | 0     | 1   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 1    |
| 運航関連    | 航法システム                | 0      | 0     | 5   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 5    |
|         | 着陸装置                  | 1      | 2     | 0   | 2   | 0   | 0   | 0   | 0   | 5    |
|         | 燃料系統                  | 0      | 0     | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0    |
|         | その他                   | 3      | 1     | 11  | 0   | 4   | 0   | 1   | 3   | 23   |
|         | 非常時に作動する機器などの不具合      | 2      | 3     | 6   | 2   | 1   | 1   | 2   | 0   | 17   |
|         | 規定値を超えた運航             | 13     | 2     | 2   | 3   | 0   | 0   | 2   | 3   | 25   |
|         | 機器からの指示による急な操作など      | 31     | 10    | 5   | 2   | 0   | 0   | 5   | 0   | 53   |
| その他     | 内訳                    |        |       |     |     |     |     |     |     |      |
|         | 航空機衝突防止装置作動           | 25     | 8     | 1   | 1   | 0   | 0   | 5   | 0   | 40   |
|         | 対地接近警報装置作動            | 3      | 2     | 3   | 1   | 0   | 0   | 0   | 0   | 9    |
|         | その他                   | 3      | 0     | 1   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 4    |
|         | その他                   | 104    | 4     | 22  | 9   | 3   | 3   | 16  | 12  | 173  |
|         | 内訳                    |        |       |     |     |     |     |     |     |      |
|         | 運航規程関係                | 12     | 0     | 5   | 2   | 1   | 0   | 6   | 7   | 33   |
| 合計      | 整備規程関係                | 11     | 1     | 15  | 7   | 0   | 3   | 0   | 2   | 39   |
|         | 落下物                   | 6      | 0     | 1   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 7    |
|         | 危険物関係(ウイルス除菌剤の機内持ち込み) | 1      | 0     | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 1    |
|         | 危険物関係(ウイルス除菌剤を除く)     | 35     | 1     | 0   | 0   | 1   | 0   | 7   | 1   | 45   |
|         | その他                   | 39     | 2     | 1   | 0   | 1   | 0   | 3   | 2   | 48   |
|         | 合計                    | 163    | 23    | 57  | 19  | 11  | 4   | 26  | 19  | 322  |

#### ②安全上のトラブルの発生状況（機種別）

|         |                       | 2025年度 |      |      |      |      |              |                  |              |                |                |      |
|---------|-----------------------|--------|------|------|------|------|--------------|------------------|--------------|----------------|----------------|------|
|         |                       | B787   | B777 | B767 | B737 | A350 | A320<br>A321 | ERJ170<br>ERJ190 | DHC8<br>-400 | ATR42<br>ATR72 | 機種<br>区分<br>なし | 年度合計 |
| 航空機の不具合 | 航空機構造の損傷              | 0      | 0    | 1    | 6    | 0    | 0            | 0                | 3            | 1              | 0              | 11   |
|         | 受けた損傷(鳥衝突、被雷を除く)      | 0      | 0    | 1    | 1    | 0    | 0            | 0                | 1            | 0              | 0              | 3    |
|         | 大修理相当                 | 0      | 0    | 0    | 5    | 0    | 0            | 0                | 2            | 1              | 0              | 8    |
|         | システムの不具合              | 5      | 0    | 3    | 22   | 2    | 1            | 4                | 4            | 2              | 0              | 43   |
|         | 内訳                    |        |      |      |      |      |              |                  |              |                |                |      |
|         | エンジン                  | 1      | 0    | 3    | 2    | 2    | 0            | 1                | 0            | 0              | 0              | 9    |
|         | 酸素供給                  | 0      | 0    | 0    | 1    | 0    | 0            | 0                | 0            | 0              | 0              | 1    |
| 運航関連    | 航法システム                | 0      | 0    | 0    | 5    | 0    | 0            | 0                | 0            | 0              | 0              | 5    |
|         | 着陸装置                  | 0      | 0    | 0    | 1    | 0    | 0            | 2                | 0            | 2              | 0              | 5    |
|         | 燃料系統                  | 0      | 0    | 0    | 0    | 0    | 0            | 0                | 0            | 0              | 0              | 0    |
|         | その他                   | 4      | 0    | 0    | 13   | 0    | 1            | 1                | 4            | 0              | 0              | 23   |
|         | 非常時に作動する機器などの不具合      | 1      | 1    | 0    | 6    | 0    | 0            | 2                | 1            | 3              | 3              | 17   |
|         | 規定値を超えた運航             | 8      | 0    | 5    | 4    | 1    | 2            | 2                | 0            | 3              | 0              | 25   |
|         | 機器からの指示による急な操作など      | 11     | 3    | 5    | 16   | 6    | 0            | 10               | 0            | 2              | 0              | 53   |
| その他     | 内訳                    |        |      |      |      |      |              |                  |              |                |                |      |
|         | 航空機衝突防止装置作動           | 9      | 2    | 5    | 10   | 5    | 0            | 8                | 0            | 1              | 0              | 40   |
|         | 対地接近警報装置作動            | 2      | 0    | 0    | 4    | 0    | 0            | 2                | 0            | 1              | 0              | 9    |
|         | その他                   | 0      | 1    | 0    | 2    | 1    | 0            | 0                | 0            | 0              | 0              | 4    |
|         | その他                   | 56     | 7    | 17   | 42   | 19   | 5            | 4                | 1            | 12             | 10             | 173  |
|         | 内訳                    |        |      |      |      |      |              |                  |              |                |                |      |
|         | 運航規程関係                | 10     | 1    | 3    | 9    | 1    | 4            | 0                | 1            | 2              | 2              | 33   |
| 合計      | 整備規程関係                | 1      | 0    | 3    | 19   | 4    | 0            | 1                | 0            | 10             | 1              | 39   |
|         | 落下物                   | 1      | 1    | 1    | 2    | 2    | 0            | 0                | 0            | 0              | 0              | 7    |
|         | 危険物関係(ウイルス除菌剤の機内持ち込み) | 0      | 0    | 0    | 1    | 0    | 0            | 0                | 0            | 0              | 0              | 1    |
|         | 危険物関係(ウイルス除菌剤を除く)     | 25     | 3    | 3    | 4    | 5    | 1            | 1                | 0            | 0              | 3              | 45   |
|         | その他                   | 19     | 2    | 7    | 7    | 7    | 0            | 2                | 0            | 0              | 4              | 48   |
|         | 合計                    | 81     | 11   | 31   | 96   | 28   | 8            | 22               | 9            | 23             | 13             | 322  |

## 7 データ

## JALグループ保有機材

## (3) JALグループ保有機材

## エアバスA350型機



|           |                |           |              |                  |
|-----------|----------------|-----------|--------------|------------------|
| 機数:       | <b>23</b>      | 運航会社:     | <b>JAL</b>   |                  |
| 座席数:      | <b>239~391</b> | 初号機導入:    | <b>2019年</b> | 平均機齢: <b>3.5</b> |
| 平均年間飛行時間: | <b>3,551</b>   | 平均年間飛行回数: | <b>1,015</b> |                  |

## ボーイング787型機



|           |                |           |                |                  |
|-----------|----------------|-----------|----------------|------------------|
| 機数:       | <b>53</b>      | 運航会社:     | <b>JAL・ZIP</b> |                  |
| 座席数:      | <b>186~291</b> | 初号機導入:    | <b>2012年</b>   | 平均機齢: <b>9.5</b> |
| 平均年間飛行時間: | <b>4,834</b>   | 平均年間飛行回数: | <b>809</b>     |                  |

## ボーイング777型機



|           |              |           |              |                   |
|-----------|--------------|-----------|--------------|-------------------|
| 機数:       | <b>12</b>    | 運航会社:     | <b>JAL</b>   |                   |
| 座席数:      | <b>244</b>   | 初号機導入:    | <b>1996年</b> | 平均機齢: <b>18.1</b> |
| 平均年間飛行時間: | <b>4,773</b> | 平均年間飛行回数: | <b>578</b>   |                   |

## ボーイング767型機



|                      |                |           |              |                   |
|----------------------|----------------|-----------|--------------|-------------------|
| 機数:                  | <b>27</b>      | 運航会社:     | <b>JAL</b>   |                   |
| 座席数 <sup>(*)</sup> : | <b>199~261</b> | 初号機導入:    | <b>1985年</b> | 平均機齢: <b>18.9</b> |
| 平均年間飛行時間:            | <b>3,473</b>   | 平均年間飛行回数: | <b>1,488</b> |                   |

(\*)貨物専用機を除く。

## ボーイング737-800型機



|           |                |           |                    |                   |
|-----------|----------------|-----------|--------------------|-------------------|
| 機数:       | <b>62</b>      | 運航会社:     | <b>JAL・JTA・SJO</b> |                   |
| 座席数:      | <b>144~189</b> | 初号機導入:    | <b>2006年</b>       | 平均機齢: <b>14.1</b> |
| 平均年間飛行時間: | <b>2,920</b>   | 平均年間飛行回数: | <b>1,801</b>       |                   |

## エアバスA321ceo型機



|           |              |           |              |                   |
|-----------|--------------|-----------|--------------|-------------------|
| 機数:       | <b>3</b>     | 運航会社:     | <b>SJO</b>   |                   |
| 座席数:      | -            | 初号機導入:    | <b>2024年</b> | 平均機齢: <b>15.7</b> |
| 平均年間飛行時間: | <b>2,993</b> | 平均年間飛行回数: | <b>1,521</b> |                   |

## 7 データ

## JALグループ保有機材

## エンブラエル170型機



|           |              |           |              |                   |
|-----------|--------------|-----------|--------------|-------------------|
| 機数:       | <b>18</b>    | 運航会社:     | <b>J-AIR</b> |                   |
| 座席数:      | <b>76</b>    | 初号機導入:    | <b>2008年</b> | 平均機齢: <b>14.2</b> |
| 平均年間飛行時間: | <b>2,890</b> | 平均年間飛行回数: | <b>2,782</b> |                   |

## エンブラエル190型機



|           |              |           |              |                  |
|-----------|--------------|-----------|--------------|------------------|
| 機数:       | <b>14</b>    | 運航会社:     | <b>J-AIR</b> |                  |
| 座席数:      | <b>95</b>    | 初号機導入:    | <b>2016年</b> | 平均機齢: <b>8.9</b> |
| 平均年間飛行時間: | <b>3,032</b> | 平均年間飛行回数: | <b>2,295</b> |                  |

## DHC-8-400 CARGO COMBI型機



|           |              |           |              |                  |
|-----------|--------------|-----------|--------------|------------------|
| 機数:       | <b>5</b>     | 運航会社:     | <b>RAC</b>   |                  |
| 座席数:      | <b>50</b>    | 初号機導入:    | <b>2016年</b> | 平均機齢: <b>9.4</b> |
| 平均年間飛行時間: | <b>1,923</b> | 平均年間飛行回数: | <b>2,734</b> |                  |

## ATR 42-600型機



|           |              |           |                |                  |
|-----------|--------------|-----------|----------------|------------------|
| 機数:       | <b>13</b>    | 運航会社:     | <b>JAC・HAC</b> |                  |
| 座席数:      | <b>48</b>    | 初号機導入:    | <b>2017年</b>   | 平均機齢: <b>6.4</b> |
| 平均年間飛行時間: | <b>1,770</b> | 平均年間飛行回数: | <b>2,447</b>   |                  |

## ATR 72-600型機



|           |              |           |              |                  |
|-----------|--------------|-----------|--------------|------------------|
| 機数:       | <b>2</b>     | 運航会社:     | <b>JAC</b>   |                  |
| 座席数:      | <b>70</b>    | 初号機導入:    | <b>2018年</b> | 平均機齢: <b>7.2</b> |
| 平均年間飛行時間: | <b>1,655</b> | 平均年間飛行回数: | <b>2,366</b> |                  |

JALグループ全体の平均機齢: **11.7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(2026年3月31日時点)

\* 平均年間飛行回数=年間総飛行回数÷機数(2026年3月31日時点)

JALグループ安全報告書 2025年度  
発行：2026年7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