

2025年度 安全報告書



報告対象期限 2025 年 4 月 1 日～2026 年 3 月 31 日

安全報告書は、当社の安全に係る情報を航空法第111条の6に基づき記載したものです。

はじめに

日頃より、Peach Aviation株式会社をご愛顧いただきまして、誠にありがとうございます。
2025年度の「安全報告書」の発行にあたり、弊社の「安全」への姿勢と取り組みについてご報告いたします。

2025年度は、さらなる成長を支える拠点として、新たな訓練施設「モモトレ」が本格始動いたしました。運航乗務員や客室乗務員などの教育および整備士の国家資格取得に向けた訓練を開始しており、多くの部門の社員が「安全」のために集い、技術と意識を磨き続ける中心地となります。この場所で日々進化する技術を取り入れながら、決して変わることはない「安全への情熱」を全社一丸となって育んでいます。

一方で私たちは、2025年1月に発生した運航乗務員の不適切な飲酒事案と、それによる国土交通省からの厳重注意を決して忘れてはならない重大な教訓として重く受け止めています。事案発生以降は深く反省し、アルコール検査体制の強化と安全管理システムの再構築に全力を注いでまいりました。全社員が強い責任感を持ち、一步ずつ信頼の回復に努めています。

安全を守るための確かなルール（安全管理規程）のもと、事故現場訪問や日々の教育も継続しています。尊い命を預かる重みを一人ひとりが再確認し「航空輸送の安全」を維持・向上させ、事故や重大インシデントなどの防止を図ってまいります。

今後も、最新設備による訓練と一人ひとりの安全意識を高める活動を通じ、全社員が「安全」に根ざした行動を徹底することで、安全運航の堅持に努めてまいります。

引き続き変わらぬご愛顧とともに、一層のご支援、ご指導を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

2026年8月



Peach Aviation株式会社
安全統括管理者・航空保安統括責任者
取締役 木村敏也

目 次

1 安全の基本方針	P.3
2 2025年度の安全に関わる状況	P.5
2-1. 行政処分・行政指導	P.5
2-2. 航空事故・重大インシデント	P.5
2-3. 安全上のトラブル	P.6
2-4. イレギュラー運航	P.8
3 安全に関する目標	P.9
3-1. 2025年度 安全目標の達成状況	P.9
3-2. 2026年度 安全目標	P.9
4 安全管理システム(SMS)	P.10
4-1. 安全管理システムの概要	P.10
4-2. 安全管理の体制	P.11
(1) 安全推進関係者の責務	P.11
(2) 安全統括管理者の選任	P.11
(3) 会社全体の組織図	P.11
(4) 安全に関わる組織	P.12
(5) 各組織の人員	P.13
(6) 各組織の有資格者人員	P.13
(7) 安全に関わる会議体	P.14
4-3. 安全管理の実施	P.16
(1) 運航リスクマネジメント体制	P.16
(2) 各部門における運航リスクマネジメント体制	P.17
(3) 緊急事態発生時の対応	P.19
(4) 災害に対する措置	P.19
(5) 変更の管理	P.19
(6) 内部安全監査	P.19
(7) 日常運航に直接関わる要員の訓練・審査体制	P.20
【特集】安全と品質の中核拠点「MOMO TRAINING LAB (モモトレ)」	P.22
(8) 安全に関する啓発活動	P.24
(9) マネジメントレビュー	P.25
(10) 安全に関わる文書の管理	P.25
5 輸送実績など	P.26
5-1. 使用している航空機に関する情報	P.26
(1) 2026年3月31日時点の保有機材	P.26
5-2. 路線別輸送実績	P.27
(1) 国内線	P.27
(2) 国際線	P.28
5-3. 救急用具の装備状況	P.28

1 安全の基本方針

Peachにとって、**安全はすべてに優先する、いちばん大切なもの**です。私たちは、空の旅を支えるすべてのメンバーが同じ想いで日々の業務に向き合えるよう、安全の基本方針として「安全理念」を定めCEO自らがその年度の決意を誓う「CEOコミットメント」とともに、社内ルールである「安全管理規程」を通じて全員に共有しています。この規程は、航空法に基づき国土交通大臣へ届け出ている私たちの公式な約束事でもあります。

私たちは、この大切な「安全の想い」をいつも胸に刻んで行動できるよう、社内掲示物や携帯用カードとして常に身につけるだけでなく、日々の教育や研修など、さまざまな機会を通じて一人ひとりの心に深く浸透させています。

すべては「**愛あるフライトを、すべての人に。**」お届けするために運航に関わる社員全員が、今日も安全のバトンをしっかりとつないでいきます。

安全理念 Safety Policy

- 1. 安全は社会への責務であり経営の基盤**
Safety is our commitment to the public and the foundation of our business
- 2. お客様の笑顔は確かな安全から生まれる**
Ensured safety puts customer's minds at ease
- 3. 安全のためなら立ち止まる勇気を持つ**
Have the courage to stop for the sake of safety
- 4. 確固たるチームワークで安全を維持向上**
Maintain high standards of safety through strong teamwork

peach

安全を推進するための運営方針

私たちは、いつ、いかなるときも安全を形にするために、以下の運営方針を掲げています。

1. 経営トップの責務

CEOは、安全を徹底して守るために、安全理念や方針をすべての社員と共有し、心の底まで浸透させる役割を担います。安全に関わるすべての施策において、CEO自らが最終責任者として先頭に立ち、安全管理システム*（Safety Management System, 以下、SMS という）が会社全体で最大限に機能するよう、強い意志を持って行動します。

* 安全を守るための仕組み

2. 安全最優先の原則

Peachのすべての役員と社員は「安全理念」に基づき、以下の4つの原則を日々の業務のなかで大切に守っています。

- (1) 安全は、全ての品質より優先します。
- (2) 安全を維持向上させるために、一切の妥協をしません。
- (3) 安全文化の醸成と浸透は、経営トップを含む役員や管理職が担うべき責務です。
- (4) 確かな安全を支えるのは、一人ひとりの意識と気付きです。

安全の想いを形にするための「行動指針」

私たちは、安全を言葉だけで終わらせず、日々の具体的な行動につなげるために、以下の指針を大切にしています。これらを一人ひとりが自分の事として実践することで、安全を形にしていきます。

1. ルールを正しく守ります（関連法令等の遵守）
2. 小さなことでも報告し、共有します（報告の奨励）
3. 安全を守るための仕組みを磨き続けます（SMSの維持向上）
4. みんなでつくる安全。そのための歩みを止めません（安全推進活動への参加）
5. いつもの空の平穏を、全力で守り抜きます（不法妨害行為の防止）
6. より良い安全のための声を大切にします（提案・提言の尊重）

2 2025年度の安全に関わる状況

2-1. 行政処分・行政指導

2025 年度において国土交通省から受けた行政処分及び行政指導はございませんでした。

しかしながら、2025年1月に発生した運航乗務員の不適切な飲酒事案と、それによる厳重注意を重く受け止めています。

2025年度はこの事案を深く反省し、検査体制の強化と安全管理システムの再構築に全力を注いでまいりました。二度と同じ過ちを繰り返さぬよう、全社員が強い責任感を持ち、一歩ずつ信頼の回復に努めてまいります。

2-2. 航空事故*・重大インシデント*

2025年度の、航空事故及び重大インシデントはございませんでした。

*航空事故とは： 航空法第76条に定められている「航空機の墜落、衝突または火災」「航空機による人の死傷または物件の損壊」「航空機内にある者の死亡（自然死等を除く）、または行方不明」「他の航空機との接触」等の事態が該当し、国土交通省が認定します。

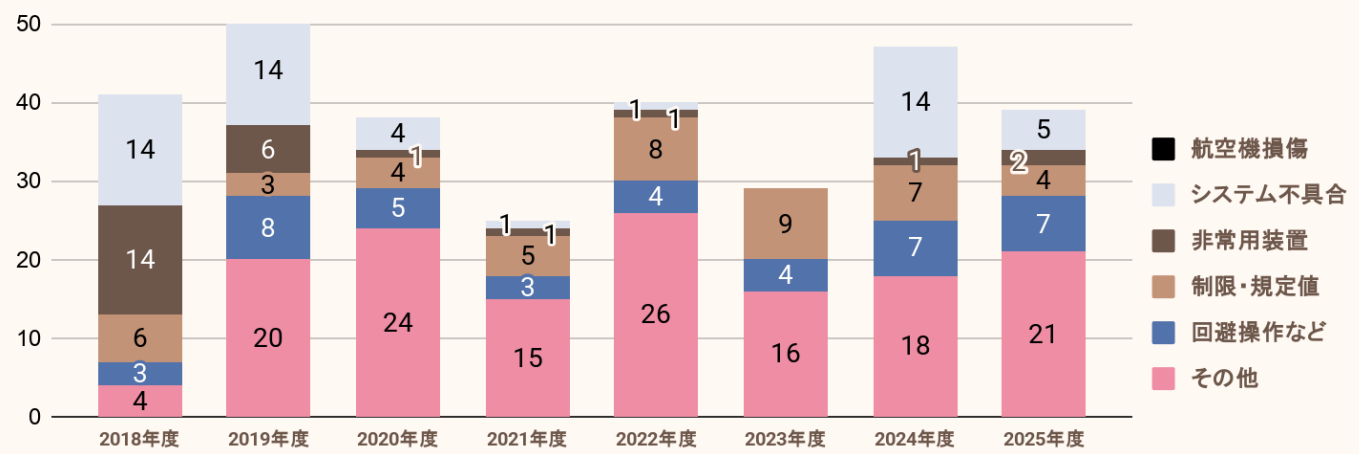
*重大インシデントとは： 航空法第 76 条の 2 および航空法施行規則第 166 条の 4 に定められている「航空事故が発生する恐れがあると認められる事態」が該当し、国土交通省が認定します。

2-3. 安全上のトラブル*

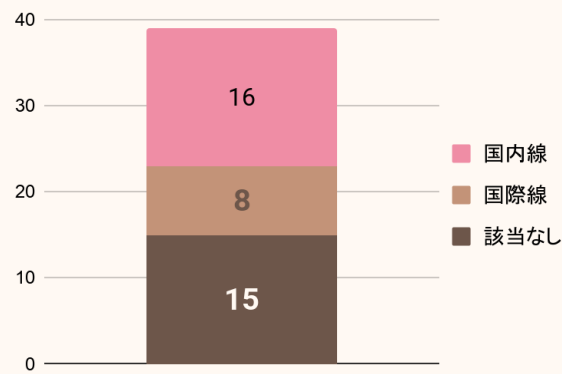
2025年度は、安全上のトラブルが39件発生し、前年度から8件減少しています。航空機の不具合や運航に関連する安全上のトラブルなどが発生しています。詳細については「事象別/国内線・国際線別/機材別」発生件数および「内訳」をご覧ください。

*安全上のトラブルとは：航空法第111条の4に定められている「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」のうち航空法施行規則第221条の2第3号及び第4号に定められている事態です。航空事故を防止する手段として、航空事故や重大インシデントに至らなかった事案に関する情報についても航空関係者で共有し、予防安全活動に活用していくことを目的とし、国に報告することが義務付けられています。安全上のトラブルの分類は、航空法施行規則第221条の2 第3号イからホに該当する事態をそれぞれ1（航空機の損傷）～5（警報に基づく回避操作など）へ分類し、第4号に該当する事態をその他として分類しています。

事象別発生件数



国内線・国際線別発生件数



機種別発生件数

	A320-214	A320-251N	A321-251NX	該当なし	計
国内線	8	8	0	0	16
国際線	1	6	1	0	8
該当なし	5	7	0	3	15
計	14	21	1	3	39

内訳

航空機の不具合【7件】

航空機の不具合に起因する安全上のトラブルは以下の通りです。

私たちは、どんな小さなサインも見逃さないよう、一つひとつの事象に対して部品の交換や点検方法の見直しなどを徹底し、安全性を確保しています。

事例	件数	機種別
航空機衝突防止装置に関わる不具合	2件	A320-251N: 2件
対地接近警報装置に関わる不具合	2件	A320-214: 2件
非常装置等に関わる不具合	2件	A320-251N: 2件
その他の計器表示による引き返し	1件	A320-214: 1件

運航関連【11件】

運航に関連する安全上のトラブルは以下の通りです。私たちはこれらの事象が発生した際、速やかに機体の再点検を行うことはもちろん、何が起きたのかを関係する社員で共有し、徹底した教育や手順の見直しを行い再発防止に努めています。

事例	件数	機種別
航空機衝突防止装置の回避指示	6件	A320-214: 2件 / A320-251N: 3件 / A320-251NX: 1件
運用限界等の超過	2件	A320-251N: 2件
航空交通管制からの指示高度や経路逸脱	1件	A320-251N: 1件
離陸滑走中のECAMメッセージ発生による離陸中止	1件	A320-251N: 1件
台湾桃園国際空港出発時の滑走路誤侵入	1件	A320-214: 1件

その他の安全上のトラブル【21件】

その他の安全上のトラブルについては以下の通りです。私たちは、それぞれの事象に対して「なぜ起きたのか」を徹底的に掘り下げ、事例の共有だけでなく、作業手順の改善や教育資料のアップデートなど、再発防止に向けた具体的な対策を迅速に実施しました。

事例	件数	機種別
誤った部品の取り付け	8件	A320-214: 3件 / A320-251N: 5件
整備管理（整備実施項目の誤りや点検期限超過等）	3件	A320-214: 1件 / A320-251N: 2件
運航要件を満足しない状態での運航	5件	A320-214: 1件 / A320-251N: 1件 / 該当なし: 3件
危険物の輸送	5件	A320-214: 2件 / A320-251N: 3件

2-4. イレギュラー運航*

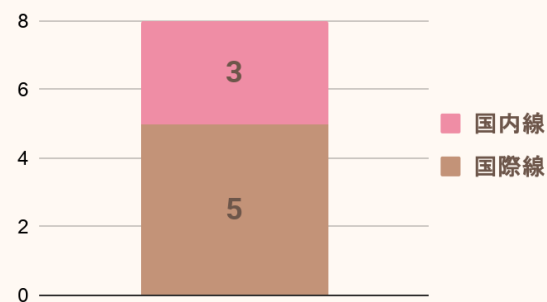
2025年度は、予期せぬトラブルにより計画通りの運航ができなかった「イレギュラー運航」が8件発生いたしました。内訳は、出発空港への引き返しが6件、目的地の変更が2件となっています。運航変更によりご迷惑をおかけしたお客さまに深くお詫び申し上げます。

私たちは、これらの事象を一つひとつ徹底的に調査・分析し、再発防止に向け具体的な対策を講じました。これからも機材の品質をさらに高め、一便一便の安全運航を積み重ねることで、皆さまに心から信頼していただけるPeachを目指し、全力で取り組んでまいります。

*イレギュラー運航とは：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い措置した上で、万全を期して引き返しや目的地等の予定が変更されるものです。

事象の概要は国土交通省のホームページ内 [「航空安全に関する統計、報告等」](#) に掲載されています。

イレギュラー運航件数



機種別発生件数

	A320-214	A320-251N	A321-251NX	計
国際線	1	2	0	3
国内線	1	4	0	5
計	2	6	0	8

3 安全に関する目標

3-1. 2025年度 安全目標の達成状況

2025年度は、掲げたすべての安全目標を達成することができました。

前年度に発生したアルコールに関する課題についても、全社員が自分の事として真摯に向き合い、基本の徹底と意識の向上に取り組んでまいりました。その結果、すべての項目で目標を達成できたことは、私たちにとっても大きな励みとなっています。

しかし、目標達成はゴールではありません。私たちはこの結果に満足することなく、これからも一つひとつのフライトを大切に積み重ね、さらなる安全の高みを目指して歩み続けます。

2025年度安全目標	目標値	実績値
1. 航空事故発生件数	0件	0件
2. 重大インシデント発生件数	0件	0件
3. アルコールに関する不適切事案発生件数	0件	0件
4. ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル (1万便あたりの発生件数)*1	2.86件以下	2.83件
5. 安全上のトラブル発生日から90日以内のClose率	65%以上	88.5%

*1 過去5年間における、1万便あたりのヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル発生件数を10%改善した値に設定しています。

なお、ヒューマンエラー（人によるミス）から起きた事象については、個人の責任とはせず、組織として再発防止に取り組んでいます。原因を深く掘り下げ、訓練やルールを常に見直していくことで、全社員がより高い意識を持って、安全な運航環境を支え続けています。

3-2. 2026年度 安全目標

私たちは、安全の基準を今よりもさらに高め、皆さまに心から信頼していただけるPeachを目指します。そのために、2026年度は以下の目標を掲げ、全社員一丸となって取り組んでまいります。

目標の達成に向け、定期的な振り返りと迅速な改善を繰り返すことで、安全の質を常に磨き続けます。

「昨日よりも成長する」を合言葉に、より安全で安心な環境をお届けできるよう、一歩ずつ着実に歩みを進めてまいります。

2026年度安全目標	目標値
1. 航空事故発生件数	0件
2. 重大インシデント発生件数	0件
3. アルコールに関する不適切事案発生件数	0件
4. ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル (1万便あたりの発生件数) *1	2.45件以下
5. 安全上のトラブル発生日から90日以内のClose率	68%以上

*1 過去5年間における、1万便あたりのヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル発生件数を10%改善した値に設定しています。

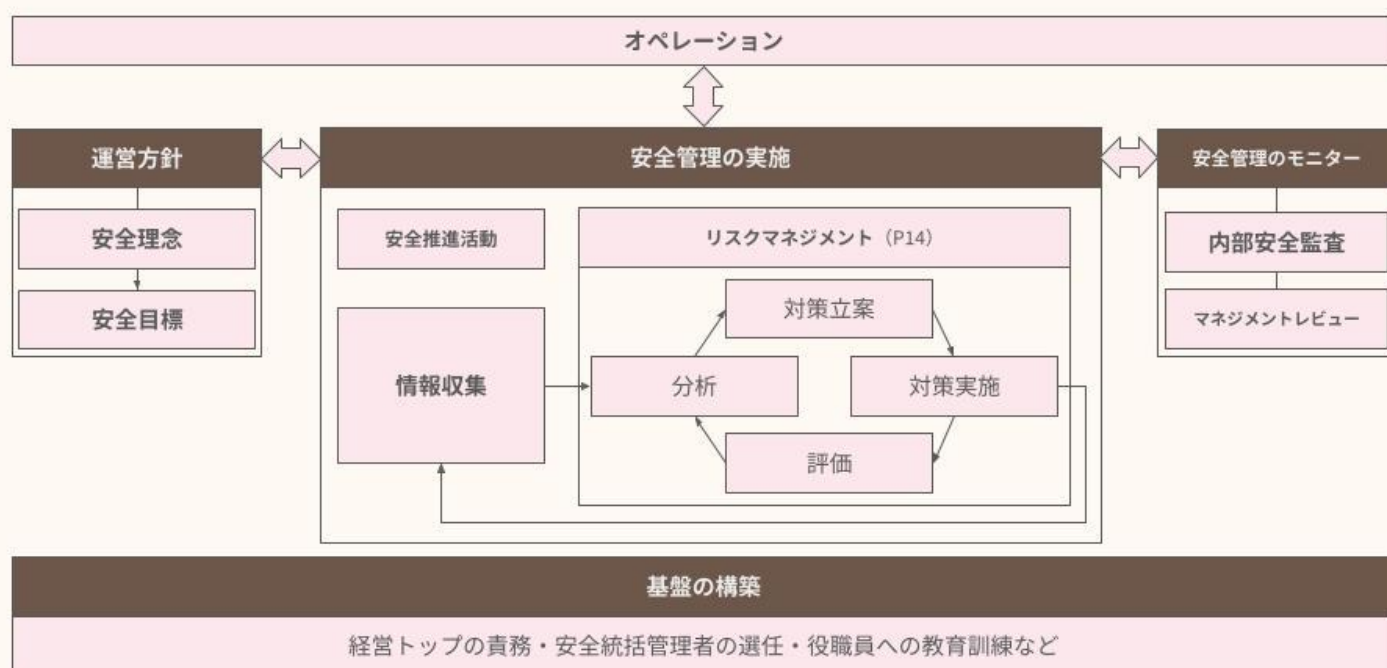
4 安全管理システム（SMS）

4-1. 安全管理システムの概要

安全管理システム（SMS）とは、運航や整備、空港といったすべてのシーンにおいて、経営トップから現場のメンバーまで全員が「安全の想い」を共有し、組織全体で安全を高め続けるための仕組みです。私たちは日々の業務の中に隠れているリスクの芽をいち早く見つけ出し、適切な対策を講じ、その効果を振り返るサイクルを絶え間なく回しています。

PeachのSMSは、全社員が同じ認識を持って安全活動を推進することで、事故やトラブルを未然に防ぎ、空の安全をどこまでも高めていくことを目的としています。この大切なルールは「安全管理マニュアル」に定め、私たちの揺るぎない土台として日々の安全運航を支えています。

安全管理システム



4-2. 安全管理の体制

(1) 安全推進関係者の責務

1. CEO

CEOは、会社の最高責任者として、安全理念と方針に基づき、自らリーダーシップを発揮して安全への取り組みを力強く進めます。定期的に活動の振り返り（マネジメントレビュー）を行い、安全の仕組みが正しく、効果的に機能しているかを確認します。

また、全社員が安心して安全に向き合えるよう、必要な人材や設備などの経営資源を責任を持って確保・配分します。法令遵守の最高責任者として、また安全管理の要として、会社全体の体制をひとつにまとめ、いつまでも信頼される安全なフライトを実現し続けます。

2. 安全統括管理者

安全統括管理者は、安全管理の総括責任者として、安全管理システム（SMS）の日常的な運用と改善をリードします。重要な安全施策や投資の決定に直接関わり、CEOを支えながら会社全体の安全を常に高いレベルで維持・向上させる役割を担います。

また、全部門が連携する「総合安全推進会議」の議長として、各部門がスムーズに安全活動を行えるよう助言や支援を行います。現場の声を経営に繋ぎ、組織全体に安全文化を根付かせ、一人ひとりが高い意識を持ってフライトに向き合える環境を整えます。

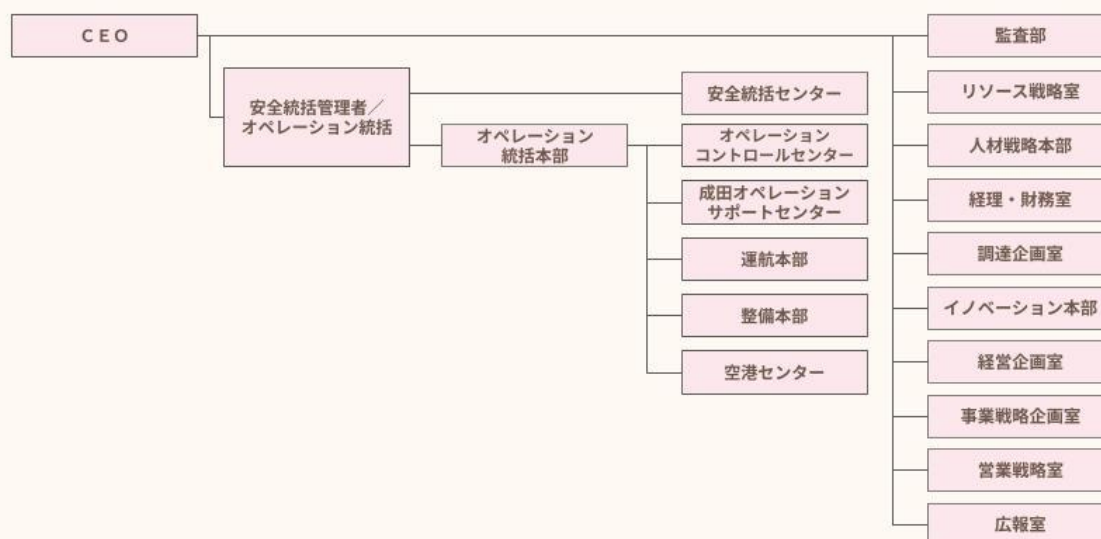
(2) 安全統括管理者の選任

安全統括管理者は、航空法第103条の2および関連法令に基づき、確かな経験と専門能力を持つ人物を選任し、国土交通大臣へ届け出ています。

この重要な役割には、事業運営の意思決定に深く関わる立場にあり、かつ航空運送事業の管理において3年以上の実務経験（または同等以上の能力）を持つ者が就任します。これは、現場の安全に関する状況を、経営の判断へダイレクトかつ迅速に反映させるためです。

法律に定められた厳格な要件をクリアした責任者を置くことで、組織全体の安全管理が常に正しく、効果的に機能する体制を保証しています。

(3) 会社全体の組織図（2026年3月31日時点）



(4) 安全に関わる組織

CEOや安全統括管理者／オペレーション統括のリーダーシップのもと、以下の各専門部門が強固なネットワークを形成しています。

これらの部門は、それぞれの専門性を活かしながらも、部署の垣根を越えて密接に連携しています。お互いの知恵と情報を重ね合わせることで、全社一丸となって安全管理体制を守り、さらなる高みへと引き上げる役割を担っています。

1. 安全統括センター

安全統括センターは、Peach全体の安全の「司令塔」として、オペレーション全般に関わるリスクマネジメントを統括しています。安全文化を組織の隅々まで浸透させ、全社の安全性向上を力強くリードしています。

2. オペレーションコントロールセンター（OCC）

OCCは、24時間365日すべてのフライトを地上から支える「オペレーションの中枢」です。

運航管理者などの専門スタッフが、飛行計画の作成、運航状況の監視と支援、重量・重心位置管理などの多岐にわたる業務を担っています。また、悪天候や機材不具合などのイレギュラー発生時には、運航ダイヤへの影響を最小限に抑えるため、関係部門と連携して迅速かつ的確な意思決定を行います。これらの業務を通じて、安全運航と定時性を両立させ、お客さまの快適な空の旅を支えています。

3. 運航本部

運航本部は、運航全般における安全の実行責任を担い、不安全事故の未然防止および再発防止に向けたリスクマネジメント活動を統括しています。

また、運航乗務員および客室乗務員の総合的な技量管理を指揮するとともに、航空保安対策に関わる管理業務を確実に実施しています。プロフェッショナルとしての高い技術と知識を維持・向上させることで、日々のフライトにおける安全を確実なものにしています。

4. 整備本部

整備本部は、機体を常に安全で運航可能な状態に維持する役割を担っています。

具体的には、日々の整備作業に加え、発生した不具合への修復対応、運航の安全性・定時性を維持向上させるための改修作業、およびそれらすべての工程における整備品質の厳格な管理を行っています。妥協のないメンテナンスを通じて、安全運航の物理的な基盤を支え続けています。

5. 空港センター

空港センターは、基幹空港である関西空港における旅客ハンドリング業務の実施、ならびに全就航空港における旅客サービスおよびグランドハンドリングにおける安全と保安の品質管理を担っています。空港での安全かつ定時な運航を実現するため、施設の管理や人員配置の最適化を図るとともに、地上支援会社（グランドハンドリング会社）との緊密な調整・連携を実施しています。

6. 事業戦略企画室

事業戦略企画室は、機内グッズや機内食の搭載、倉庫の適切な管理や食品衛生管理を担っています。お客さまに提供されるすべての物品において、衛生面を含めた安全品質を徹底することで、安心・快適な空の旅を支えています。

(5) 各組織の人員 (2026年3月31日時点)

組織	人員
安全統括センター	15 名
オペレーションコントロールセンター	61 名
運航本部	1,543 名
整備本部	180 名
空港センター	183 名
事業戦略企画室	44 名

(6) 各組織の有資格者人員 (2026年3月31日時点)

職種	人員
運航管理者/オペレーション統制責任者* *運航管理者との兼任者を除く	17 名 / 6 名
運航乗務員	454 名
客室乗務員	875 名
整備従事者/確認主任者	116 名 / 60 名

(7) 安全に関わる会議体

1. 安全推進関係の会議体

会社の安全管理システム（SMS）が全部門で有効に機能するよう、安全情報の共有やシステムの有効性のモニタリングを行っています。また、安全に関する重要方針の検討や意思決定を迅速に行うための会議を開催し、組織全体で一貫した安全管理を推進しています。

総合安全推進会議

安全に関わる重要事項の最高審議機関として「総合安全推進会議」を設置し、定期的を開催しています。当会議は、航空事故を未然に防ぎ、航空の安全を確実に確保することを目的としています。具体的には、安全に関する重要方針や安全目標の策定・決定を行うとともに、各種安全推進活動のレビューを実施しています。これらの活動を通じて、全社的な情報の共有化と部門間の円滑な意思疎通を図り、一丸となって安全性の向上に努めています。

各生産部門内および事業戦略部門における安全推進会議

各生産部門（オペレーションコントロールセンター、運航本部、整備本部、空港センター）および事業戦略企画室では、それぞれの部門における安全目標の設定・進捗管理及び評価、リスクマネジメントの実施などを行うため、独自の安全推進会議を設置しています。

この会議では「総合安全推進会議」での決定事項や議事内容を迅速に共有するとともに、各現場の実情に即した安全推進策の検討・実施を図っています。

2. リスクマネジメント関係の会議体

不安全事象が発生した際の原因調査や再発防止を図る「事後的」な取り組みに加え、事故の予兆となるハザード（危険因子）の把握、リスク評価、およびリスク低減といった「予防的」な取り組みを推進しています。これらを目的とした専門の会議を設置し、迅速かつ適切な対応を図ることで、安全性の継続的な向上を図っています。

航空事故調査会

万が一、航空機に関わる事故が発生した場合には、独自に事故の原因を徹底的に究明し、再発防止につなげることを目的とした「航空事故調査会」を設置し、対応を図ります。

インシデント調査会

航空機に関わる重大インシデントが発生した際、独自にその原因を究明し、再発防止につなげることを目的とした「インシデント調査会」を設置し、対応を図ります。

運航リスクマネジメント会議

事故や重大インシデントを除く不安全事象（ヒューマンエラー、不具合、ヒヤリハットなど）を対象に、ハザード（危険因子）特定とリスク評価を実施します。未然防止・再発防止の観点から対策を講じ、安全性が受容可能レベル*にあることを確認する手順を定めることで、航空輸送の安全確保を図ります。

*受容可能レベル：航空輸送の安全が確実に確保され、許容できる範囲

FOQA（Flight Operation Quality Assurance）委員会

飛行記録データを解析・評価することで、日々のフライトの全体的な運航実態を把握するための委員会です。データ分析によって明らかになった不安全要素（事故につながりかねない要因）を排除、または回避するために必要な予防措置を講じます。その結果を現場へフィードバックすることで、安全運航の維持と運航品質のさらなる向上を図っています。

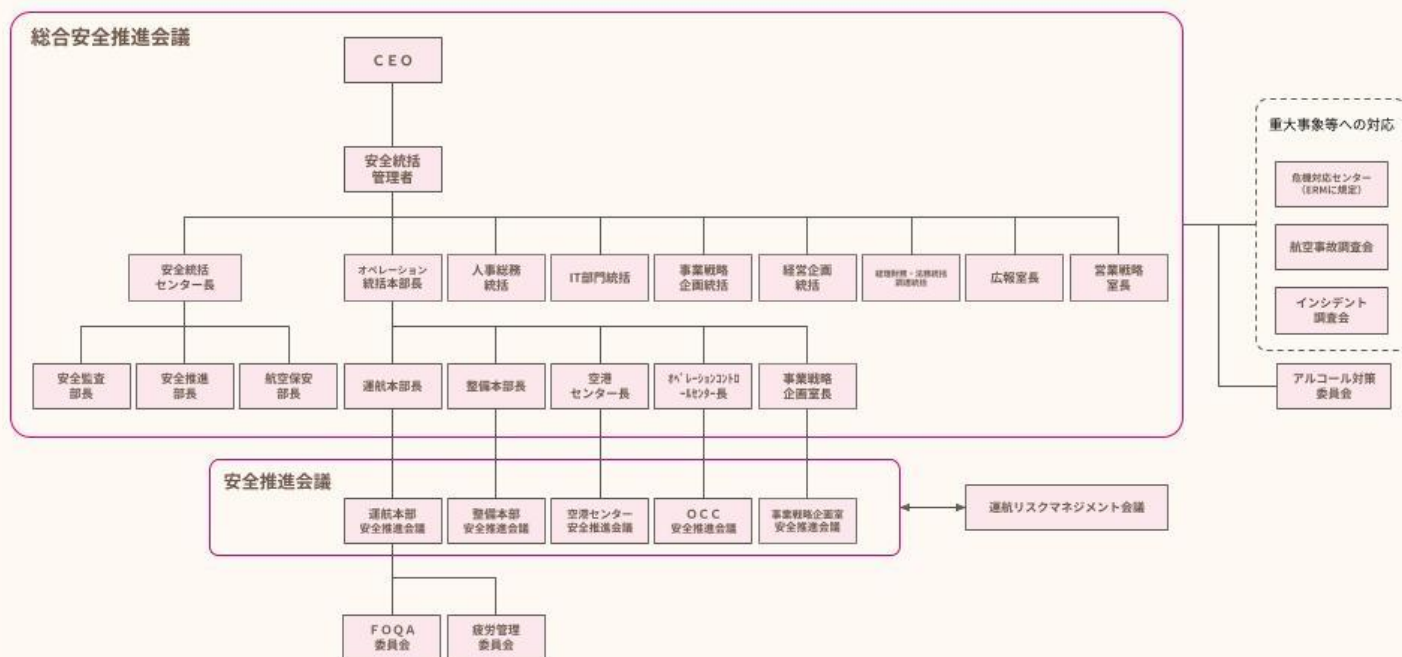
疲労管理委員会

運航乗務員や客室乗務員の疲労が運航の安全に与える影響を鑑み、疲労リスクの軽減を図り、疲労リスクをマネジメントする機能として疲労管理委員会を設置しています。

アルコール対策委員会

航空機運航の安全に携わる社員を対象に、アルコールの影響による不安全な事態を未然に防ぐ、あるいは再発を防止するための委員会です。各現場におけるリスク管理機能として、飲酒に関するルールの徹底や対策の検討・実施を行っています。

これらの会議体が有機的に連携し、包括的な安全管理体制を構築することにより、不安全事象の未然防止および再発防止が可能となり、航空運送事業における安全性の継続的な向上を実現しています。



（2026年3月31日現在）

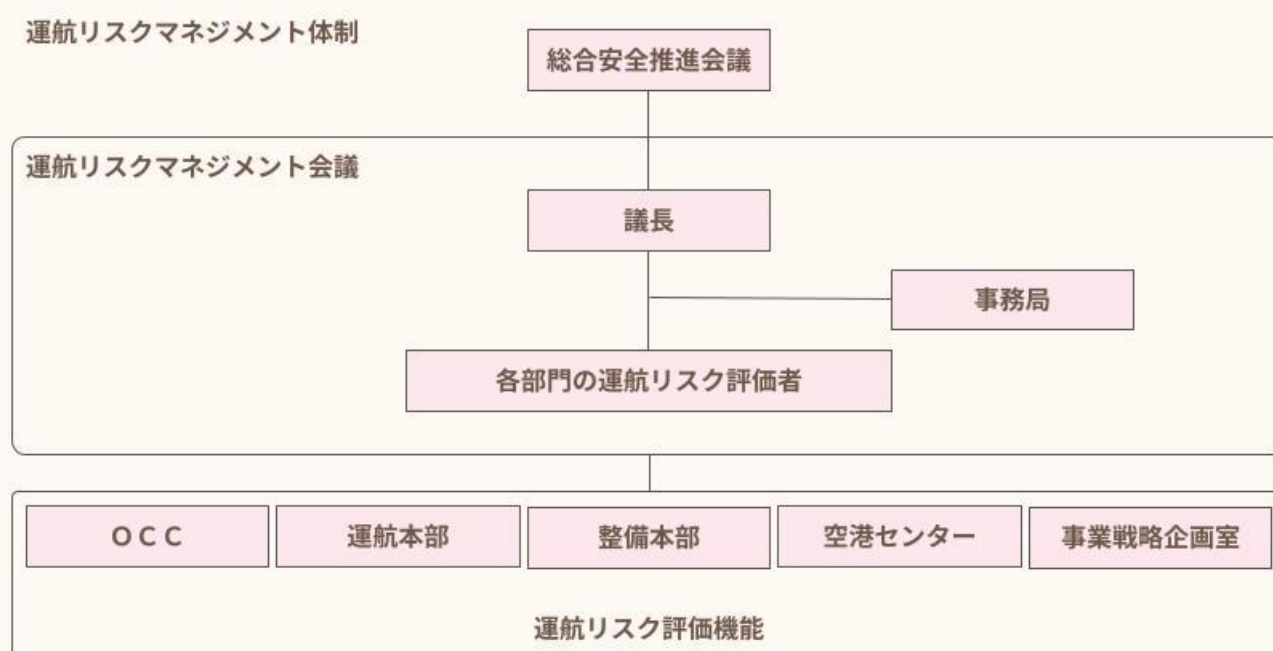
4-3. 安全管理の実施

(1) 運航リスクマネジメント体制

運航リスクマネジメントとは、大きなトラブルにつながる前に、日々の業務に潜む小さな不安の芽（ハザード）を見つけ出し、あらかじめ取り除くための未然防止・再発防止活動です。

各部門で収集した安全情報は、専門の基準に基づきリスク評価や要因分析を行い、迅速な対策を立案します。なかでも特に注意が必要な事象や、部門を越えた連携が不可欠なケースについては、全社横断的な会議体である「運航リスクマネジメント会議」にて徹底的な議論を行います。

ここで議論された内容は、各部門へ速やかにフィードバックされ現場の改善に活かされるとともに、安全に関する重要事項の最高審議機関である「総合安全推進会議」へと報告されます。組織全体で知恵を出し合い、常にベストな対策を講じることで、揺るぎない安全をみんなで創り上げています。



(2026年3月31日現在)

(2) 各部門における運航リスクマネジメント体制

① オペレーションコントロールセンター（OCC）

情報収集方法	下記、①～③の各種媒体を通じて情報収集を行っています。 ①各種報告書 (Dispatcher Report/運航管理者報告書、Load Controller Report/ロードコントロール担当者報告書、Operations Control Report/オペレーション業務において発生した事象に用いる報告書) ②OCC内での情報共有及び業務日誌機能を果たす「Daily Operations Share Sheet」 ③ヒヤリハットWEB投稿専用Form
リスク評価機能	各種報告書に対しては、OCC内のリスク評価者による一次評価を実施。さらに毎月開催されるOCC安全推進会議にて内容とその対策を確認し、二次評価を実施するという手法で運航リスク評価を実施します。
フィードバック	リスクを極小化するために、業務手順の改訂が必要な場合には、OCM(Operations Control Manual)の改訂を実施します。また一時的な変更対応などであればOCM Bulletinの発行やWEB管理による申し送りノートでの周知を図ります。ヒヤリハットの報告については返答専用WEBページにて投稿者にフィードバックを実施します。またその投稿内容とフィードバックについては、秘匿性が必要なものを除き、全OCCメンバーへ公開しています。

② 運航本部

情報収集方法	FOQA(Flight Operational Quality Assurance：全運航便の飛行データ解析プログラム) Captain Report（機長報告制度）、Air Safety report（機長報告制度）、P.Voice（運航乗務員のヒヤリハット報告）、Flight Report（客室乗務員報告制度）、疲労報告書、STEP（客室乗務員のヒヤリハット報告）から情報収集を行います。
リスク評価機能	運航本部運航リスク評価会議および航空保安リスク評価会議にてリスク評価を実施します。
フィードバック	桃の知恵、Thinking Safetyなどにてフィードバックを実施します。

③ 整備本部

情報収集方法	整備日誌やヒヤリハット報告にて日々情報収集します。
リスク評価機能	毎月開催する整備本部安全推進会議やQRBM(Quality Review Board Meeting)でリスクを評価します。
フィードバック	事象に応じて、整備日誌、機材品質および作業品質情報、技術情報、MQSI (Maintenance Quality and Safety Information)、QAI(Quality Assurance Information)、ヒヤリハット情報、各種会議議事録などでフィードバックします。

④ 空港センター

情報収集方法	PEREGRINE（不安全事故の報告レポートシステム）、ヒヤリハット報告、Nice Catch（第三者からの助言や行動のおかげで大事に至らなかったヒヤリハット）報告にて情報収集を行います。
リスク評価機能	ASPC(Airport Center Safety and Security Promotion Committee)、空港センターリスク評価会議にてリスク評価を実施します。
フィードバック	空港センターポータルサイト、業務連絡、Share News、Peach Safety Notice、Circle of Safety、各種議事録共有などでフィードバックを実施します。

⑤ 事業戦略企画室

情報収集方法	機内サービス（機内食など）の搭降載に関する業務委託を行う会社様の業務日誌や各種報告（ヒヤリハット、不安全事故など）を通じて情報収集を行います。
リスク評価機能	事業戦略企画室安全推進会議にてリスク評価を実施します。
フィードバック	事業戦略企画室安全推進会議や委託先との月例会議を通じて、必要なフィードバックを実施します。

(3) 緊急事態発生時の対応

国に認可された運航規程に基づき、関係各所と綿密に連携して迅速・適切に対応します。有事の際に円滑な対応ができるよう、平時からマニュアルの整備、教育・演習の実施、設備・備品の拡充を徹底し、万全の態勢を整えています。

(4) 災害に対する措置

被害の拡大防止と確実な安全確保を最優先とした体制を整えています。平時よりシステムの最適化や実践的な演習を繰り返し、災害発生時に迅速かつ的確に行動できるよう、常に備えを強化しています。

(5) 変更の管理

私たちは、組織運営、事業計画、設備、法令改正、業務委託など、安全に影響を及ぼす可能性のあるあらゆる「変化」を、リスクの芽として捉えています。変更が生じる際には、それが新たなリスクを生じさせないか事前に徹底して分析・管理を行い必要な対策をあらかじめ講じることで、事故やトラブルを未然に防ぐ仕組みを構築・運用しています。

(6) 内部安全監査

内部安全監査は、安全管理システム（SMS）が法令や社内規定に基づき各部門で有効に機能しているか、また継続的に改善されているかを客観的に確認・評価する仕組みです。

監査の年度計画の策定から、専門チームの編成、実施、是正処置、そして結果の共有にいたるまで、定められた手順に沿って厳格に運用しています。監査を通じて必要な改善措置を確実に行うことで、システムを常に最新の状態へアップデートし、航空輸送の安全性を維持・向上させています。

(7) 日常運航に直接関わる要員の訓練・審査体制

安全業務に不可欠な技能・知識・能力を習得するため、役割や職位に応じた専門的な教育・訓練を実施しています。また、最新の安全情報を迅速に周知するとともに、定期的な安全啓発を通じて、組織全体の安全意識を常に高く維持しています。

運航乗務員

運航乗務員は、乗務資格を維持するために定期的に訓練及び審査を受けています。定期訓練では、学科訓練、模擬飛行(フライトシミュレーター)訓練、非常救難対策訓練などを実施し、経験、知識および能力の維持・向上を図ります。定期審査では、運航乗務員として必要な知識・能力を有しているかを判定するため、模擬飛行装置による技能審査と運航便における路線審査を実施し、これらに合格することが求められます。



客室乗務員

客室乗務員は、乗務に必要な知識・技量・能力を維持し、緊急事態や保安に対する意識を高めるために、定期的に訓練を受けています。

定期訓練では、火災や緊急着陸などの非常事態を想定したモックアップによるシミュレーション訓練や、ドアトレーナーを使用した緊急時のドア操作訓練を実施しています。また、運航乗務員との合同による緊急脱出訓練も行い、緊急時における連携体制の強化を図っています。



整備従事者

整備従事者は、航空機の整備業務を安全かつ的確に実施するため、整備規程および業務規程に基づき、必要な訓練や審査を受けています。

養成訓練では、整備に関する基本的な知識や技能を習得し、実務を通じて作業経験を積むことで、整備従事者としての基盤を築きます。また、訓練実績や作業経験に応じた定期訓練や審査を通して、最新の知識・技術の習得と技能の維持・向上を図っています。



地上運航従事者

地上運航従事者(運航管理者および運航管理補助者)は、資格の維持および運航安全に必要な知識や技量を確保するために、定期的に訓練を受けています。

定期訓練では、航空機の運航に関わる知識の再確認、最新の運航方式などの知識習得、航空事故や重大インシデントの事例をもとにした学習、ヒューマンファクターに関する理解の深化などを通じて、知識および判断力の維持・向上を図っています。



地上係員（旅客スタッフ）

地上係員（旅客スタッフ）は、旅客ハンドリングの基礎知識に加え、空港での搭乗手続や改札業務に必要とするシステム操作、お客さまへの接客接遇に関するサービスベーシックマナー、配慮を要するお客さまへの対応など、実践トレーニングを含めたさまざまな教育訓練を経て業務資格を取得します。特に危険物や航空保安の知識については、定期訓練を実施する事で常に情報をアップデートし、確実な運航安全と航空保安の維持を図っています。

【特集】安全と品質の中核拠点「MOMO TRAINING LAB（モモトレ）」

モモトレ、それは私たちが築いた安全を次世代へつなぎ、磨き続けるための新拠点です。

2025年8月、関西空港第2ターミナル内に初の自社複合訓練施設「MOMO TRAINING LAB（通称：モモトレ）」を開設しました。テニスコート約3面分（約751㎡）の空間には、奥行きを極めてリアルに再現する最新のDisplayを採用した飛行訓練装置など、世界最新レベルの設備を集約しています。

モモトレの役割は、業務の基礎を徹底的に習得するとともに、パイロット、客室乗務員、地上係員といったすべての職種が、実際に使用されていた機体を移設した装備を使用するなど、限りなく実機に近いリアルな環境を通じて「安全」を身体に染み込ませることにあります。ここでは、職種の枠を越えて全員が同じ現場感を持つことで、安全に対する一貫した意識を育んでいます。

「もしも」の時に一瞬の迷いなく行動できるよう私たちはこの場所で、Peachの安全の礎をより強固なものへと鍛え上げ、お客さまに安心と「愛あるフライト」をお届けし続けます。



【INTERVIEW】モモトレが変える、私たちの安全

■ 運航乗務員（機長）「自社施設だからこそ、妥協のない訓練が可能に」

導入された飛行訓練装置の視認性は驚くほどリアルで、実際のコックピットに座っているかのような緊張感を持って訓練に臨めます。自社施設ができたことで、これまで以上に納得いくまで繰り返し、高度な内容の訓練ができるようになりました。操縦技術を磨くのはもちろんですが、緊急事態への判断力を養う場として、私たちの技術向上と安全に大きく役立つものと感じています。



■ 客室乗務員（チーフパーサー）「一瞬の迷いも許されない緊急事態に、体が動く訓練を」



モモトレには、客室モックアップ・ドアトレーナー・脱出用スライドがあります。客室モックアップは、実際の運航で使用されていた機体を移設したもので、機内に煙を充満させる火災訓練や、各座席の上に設置された酸素マスクを用いた減圧想定訓練ができます。また、ドアトレーナーでは着陸や着水を想定した訓練、脱出用スライドでは実際のA320と同じ高さからの脱出訓練ができ、まさに本番さながらの環境で訓練を実施しています。緊急事態にお客さまを安全に誘導するためには、知識だけでなく体にしみ込んだ動作が不可欠です。モモトレでの訓練を重ねることで、どのような状況下でも冷静かつ迅速に安全保安業務を遂行できるという自信が、私たちの安全に対する誇りです。

■ 地上係員（旅客スタッフ）「安全のバトンを機内へつなぐ、地上のプロフェッショナルとして」

モモトレには、実際のカウンターや、車椅子のお客さまもスムーズに移動ができるユニバーサルデザインのスロープが完備されています。これにより、これまで実地でしか行えなかった細やかなサポートも、納得いくまで繰り返し練習できるようになりました。私たちの役割は、お客さまの状況をプロの目で確認し、安全な空の旅を地上から支えることです。現場を忠実に再現したこの「モモトレ」で訓練を重ねることで、どのような状況下でも冷静に対応し、お客さまの安全と安心を守り抜くという強い自信を培っています。



未来へつなぐ安全のバトン

モモトレは、Peachのさらなる成長を支える安全の拠点です。

現在は運航乗務員、客室乗務員などの教育および整備士の国家資格取得に向けた訓練などを実施しており、多くの部門の社員が「安全」のために集い、技術と意識を磨き続ける中心地となります。

私たちはこの場所で、日々進化する技術を取り入れながら、決して変わることはない安全への情熱を育んでいきます。次ページでは、私たちの安全意識の根幹にある、啓発活動についてご紹介します。

(8) 安全に関する啓発活動

Peachでは、社員一人ひとりが安全を「自分事」として捉え、組織全体に安全文化が深く根付くよう、心に響くさまざまな啓発活動を展開しています。

「安全はすべてに優先する」この揺るぎない意識を全社員が共有し、日々の業務の中で当たり前にも体現できるよう、対話や学びの場を大切にしています。これからも、形式的な活動に留まらず、全員が安全の大切さを肌で感じ取れる環境づくりを通じて、より確かな安心をお客さまへお届けしてまいります。

① 事故現場や他社施設への訪問

私たちは、過去の重大な事故の教訓を風化させないために、事故現場や啓発施設への訪問を継続しています。1985年に発生したJAL123便の墜落事故現場である御巣鷹の尾根（群馬県上野村）や、2005年のJR福知山線列車事故現場である「祈りの杜」（兵庫県尼崎市）を訪れています。これらの活動を通じて、尊い命を預かる重みを一人ひとりが再確認し、安全への誓いを新たにしています。



② 社内での安全啓発の取り組み

私たちは、日頃からの地道な啓発活動を大切にしています。社内ポスターやオンライン学習、社内イントラネットでの情報発信のほか、モモトレを活用した研修にも力を入れています。

2025年10月からは、運航・客室乗務員を除く全社員を対象に、機内からの緊急脱出を疑似体験する研修（通称：エマトレ）をスタートしました。2026年3月末までに600人以上（対象者の80%以上）が参加しており、こうした実践的な経験を通じて、全部門の社員が常に高い安全意識とルールを守る心（コンプライアンス意識）を持ち続けられるよう、継続して取り組んでいます。

安全推進・航空保安強化月間

Peachは2011年7月に航空運送事業許可を取得したことから7月を安全推進・航空保安強化月間と定め、全社員が安全運航の重要性を再認識し、安全文化を醸成することを目的に、安全統括センターおよび各生産部門を中心にさまざまな活動を実施しています。2025年度は、「三現主義（現地、現物、現人）から生まれる行動化」をテーマに安全につながる取り組みを実施しました。

「安全を考える日」（安全推進・航空保安強化月間内で実施）

2025年度は、JAL御巣鷹山墜落事故から40年を迎えることから、慰霊登山を経験した社員によるクロストークに続き、御巣鷹山の尾根管理人の黒沢完一氏を迎えて事故当時から現在までの変化について講演いただきました。その後、モモトレでの緊急脱出研修の中から、訓練の一部を実施しました。



適正飲酒推進月間

Peachでは11月の1ヵ月の間、飲酒によるトラブルを発生させないために、自己判断テスト、アンケートを通じて、アルコールとの付き合い方やアルコールに関する知識の付与などの取り組みを実施しました。

（9）マネジメントレビュー

マネジメントレビューは、安全管理システム（SMS）がその役割を十分に果たし、適切に運営されているかを最終確認する大切なプロセスです。CEOは、安全統括管理者からの報告をはじめ、日々の安全情報や内部監査の結果などを多角的に分析し、組織全体の状況を正確に把握します。その上で、安全管理の仕組みにさらなる磨きをかけるため、トップ自らが改善の指示を出し、体制のアップデートをリードしています。

（10）安全に関わる文書の管理

安全管理規程は、Peachの安全管理の仕組み（安全マネジメントシステム）を動かすために必要なことを明確に定めたものです。

経営陣から社員一人ひとりにいたるまで、全員が共通の意識を持って安全活動に取り組むことで、「航空輸送の安全」を維持・向上させ、事故や重大インシデントなどの防止を図ることを目的に設定しています。

5 輸送実績など

5-1. 使用している航空機に関する情報

(1) 保有機材（2026年3月31日時点）

機種	機数	座席数	初号機 導入年 *1	平均機齢*2	平均年間飛行時間	平均年間飛行回数
A320-214	13機	180席	2011年	8.31年	2,453.35時間	1,490回
A320-251N	22機	188席	2020年	3.36年	2,580.37時間	1,514回
A321-251NX	3機	218席	2021年	4.33年	4,333.34時間	1,181回

*1初号機導入年:同機種の導入年（退役機材を含む）

*2平均機齢：2026/3/31時点での運用中の機材の平均機齢、導入年度を1として算出

5-2. 路線別輸送実績

(1) 国内線

当該事業年度における、国内線輸送実績（有償旅客キロ、座席キロなど）

*有償旅客キロ（RPK）、座席キロ（ASK）：x1,000,000

路線			有償旅客キロ(RPK)*	座席キロ(ASK)*	運航実施便数
大阪（関西）	—	東京（成田）	112.6	134.9	1,474便
大阪（関西）	—	札幌（新千歳）	793.3	908.6	4,455便
大阪（関西）	—	女満別	16.8	19.1	78便
大阪（関西）	—	釧路	21.6	24.1	104便
大阪（関西）	—	仙台	211.8	260.6	2,178便
大阪（関西）	—	福岡	201.5	245.0	2,934便
大阪（関西）	—	長崎	54.9	70.2	730便
大阪（関西）	—	宮崎	45.5	59.7	726便
大阪（関西）	—	鹿児島	110.5	137.5	1,442便
大阪（関西）	—	奄美	56.2	67.7	434便
大阪（関西）	—	沖縄（那覇）	508.9	579.0	2,659便
大阪（関西）	—	石垣	269.2	342.5	1,212便
東京（成田）	—	札幌（新千歳）	623.7	729.9	5,035便
東京（成田）	—	福岡	655.3	760.1	4,369便
東京（成田）	—	奄美	114.9	142.6	604便
東京（成田）	—	沖縄（那覇）	550.4	613.8	2,077便
東京（成田）	—	石垣	417.9	504.3	1,386便
札幌（新千歳）	—	沖縄（那覇）	265.8	296.8	724便
仙台	—	札幌（新千歳）	109.3	138.0	1,445便
名古屋（中部）	—	札幌（新千歳）	229.2	261.4	1,442便
名古屋（中部）	—	仙台	57.1	69.9	727便
名古屋（中部）	—	沖縄（那覇）	240.8	274.1	1,152便
福岡	—	札幌（新千歳）	166.0	189.0	721便
福岡	—	沖縄（那覇）	391.1	465.3	2,916便
福岡	—	石垣	129.0	157.4	727便

(2) 国際線

当該事業年度における、国際線輸送実績（有償旅客キロ、座席キロなど）

有償旅客キロ（RPK）、座席キロ（ASK）：x1,000,000

路線			有償旅客キロ(RPK)*	座席キロ(ASK)*	運航実施便数
大阪（関西）	—	ソウル（金浦）	146.9	166.0	728便
大阪（関西）	—	ソウル（仁川）	398.4	481.7	2,965便
大阪（関西）	—	台北（桃園）	507.6	607.2	1837便
大阪（関西）	—	高雄	237.6	291.2	728便
大阪（関西）	—	上海（浦東）	126.7	170.9	693便
大阪（関西）	—	香港	423.0	652.0	1396便
大阪（関西）	—	バンコク （スワンナプーム）	563.8	641.0	713便
大阪（関西）	—	シンガポール	658.8	774.4	726便
東京（成田）	—	台北（桃園）	622.3	668.6	1659便
東京（羽田）	—	ソウル（仁川）	199.7	235.9	1502便
東京（羽田）	—	台北（桃園）	244.2	290.8	729便
東京（羽田）	—	上海（浦東）	184.4	226.7	693便
名古屋（中部）	—	ソウル（金浦）	175.8	204.5	1146便
名古屋（中部）	—	台北（桃園）	207.3	252.3	726便
沖縄（那覇）	—	台北（桃園）	228.6	262.6	2182便

5-3. 救急用具の装備状況

お客さまの安全を確保するため、航空法施行規則第150条に基づき、救急用具を装備しています。万が一の事態に備え、機内には非常信号灯、救命胴衣および救命ボート、救急の用に供する医薬品および医療用具、航空機用救命無線機などを常に備えています。これらの用具を法令通りに正しく装備し、適切に維持・管理することで、どのような状況下でもお客さまの安全を最優先に守れる体制を整えています。

Peach Aviation株式会社
2025年（令和7年）度 安全報告書

2026年8月発行
Peach Aviation株式会社
安全統括センター 安全推進部