



2024 年度 安全報告書

Peach Aviation 株式会社

報告対象期間: 2024 年 4 月 1 日～2025 年 3 月 31 日

本安全報告書は、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。
2024 年度の「安全報告書」をご一読いただき、弊社の「安全」への姿勢と取り組みについてご理解を賜りますよう、お願い申し上げます。

2024 年航空業界では、年初に羽田空港で航空機同士の衝突事故が起こるなど、あらためて、一人ひとりが確実な業務を遂行して安全運航を堅持する必要性を再認識する一年となりました。

弊社では、安全運航の堅持に向けて、リスクマネジメントや教育訓練、監査といった「仕組みと基盤の強化」に加え、「安全文化の醸成」を重要課題と位置づけ、社員一人ひとりが自身の業務と安全を見つめ直すためのさまざまな活動を推進してまいりました。

過去の航空事故事例を題材として、事故の背景や教訓を学ぶ啓発活動や、事故現場の慰霊訪問などの実体験を通じた研修を導入し、一人ひとりの知識と意識の向上に繋がる取り組みを進めています。

一方で弊社において、運航乗務員がアルコール法定検査を失念したまま乗務した事案が発生し、国土交通省航空局や関係者の皆様から厳しくご指導をいただきました。安全への取り組みには依然として課題が残されていることを改めて痛感し、再発防止の徹底に取り組んでいます。

今後も、安全管理の仕組みと基盤の強化、啓発活動強化による安全文化の醸成を通じ、社員一人ひとりの「安全」に根ざした行動により、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。

2025 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

01	安全の基本方針	P.3
02	2024 年度の安全の状況	P.4
	2-1. 不利益処分等	P.4
	2-2. 航空事故・重大インシデント	P.4
	2-3. 安全上のトラブル	P.5
	2-4. イレギュラー運航	P.7
03	安全に関する目標	P.8
	3-1. 2024 年度 安全目標の達成状況	P.8
	3-2. 2025 年度 安全目標	P.8
04	安全管理システム(SMS)	P.9
	4-1. 安全管理システムの概要	P.9
	4-2. 安全管理の体制	P.10
	(1) 安全推進関係者の責務	P.10
	(2) 安全統括管理者の選任	P.10
	(3) 会社全体の組織図	P.10
	(4) 安全に関わる組織	P.11
	(5) 各組織の人員	P.11
	(6) 各組織の有資格者人員	P.11
	(7) 安全に関わる会議体	P.12
	4-3. 安全管理の実施	P.14
	(1) 運航リスクマネジメント体制	P.14
	(2) 各部門における運航リスクマネジメント体制	P.14
	(3) 緊急事態発生時の対応	P.15
	(4) 災害に対する措置	P.15
	(5) 変更の管理	P.15
	(6) 内部安全監査	P.15
	(7) 日常運航に直接関わる要員の訓練・審査体制	P.16
	(8) 安全に関する啓発活動	P.17
	(9) マネジメントレビュー	P.18
	(10) 安全に関わる文書の管理	P.18
05	輸送実績など	P.19
	5-1. 使用している航空機に関する情報	
	(1) 2025 年 3 月 31 日時点の保有機材	P.19
	5-2. 路線別輸送実績	P.20
	(1) 国内線	P.20
	(2) 国際線	P.21
	5-3. 救急用具の装備状況	P.21

1 安全の基本方針

Peach では、すべての役員や社員が共通の認識を持ち、航空輸送に関わる日々の業務を安全に行うために、基本となる安全理念や、安全に係る運営方針、行動指針を定めています。また CEO コミットメントを事業年度毎に定め、安全管理規程を通じて周知しています。この安全管理規程は、航空法に基づき、国土交通大臣に届出を行なっています。

「安全理念」は各種発行物、掲示、カードの携帯により周知を図るとともに、さまざまな教育・啓発の機会を活用して浸透・定着を図っています。

安全理念 Safety Policy		peach
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 customers' 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

安全に係る運営方針

安全を推進するための運営方針を以下のように定めています。

1. 経営トップの責務

CEO は、世界最高水準の安全を担保するために、安全理念および安全方針を社員に周知し浸透させ、安全に係る施策の推進については、安全に係る最終責任者として主体的に関与しなければならず、また、会社全体で安全管理システム(Safety Management System、以下、SMS という)が有効に機能するように行動します。

2. 安全最優先の原則

全ての役員および社員は、「安全理念」に則り、以下に定める安全最優先の原則に従って日々の業務を行なっております。

- (1) 安全は、全ての品質より優先する。
- (2) 安全を維持向上させるために、妥協は一切しない。
- (3) 安全文化の醸成と浸透は、経営トップを含めた役員や管理職の責務である。
- (4) 安全を支えるのは、一人ひとりの意識と気付きである。

安全に係る運営方針の具現化に向けた行動指針

航空機運航の安全を追求するため、役員および社員の行動規範となる行動指針を以下のように定め、その浸透と定着を図ると共に安全理念および安全に係る運営方針の具現化を図っています。

1. 関連法令等の遵守
2. 報告の奨励
3. SMS の維持向上
4. 安全推進活動への参加
5. 不法妨害行為の防止
6. 提案・提言の尊重

2 2024 年度の安全の状況

2-1. 不利益処分等

Peach は 2024 年度に発生させた以下の事象により、2025 年 2 月に国土交通省航空局より行政指導を受けました。

2025 年 1 月 7 日(現地時間)の APJ774 便(シンガポール→関西)の機長及び副操縦士が運航規程に基づく乗務前アルコール検査の実施を失念したまま運航便に乗務した事案が発生しました。後日の調査から、当該機長は運航規程に定める禁酒時間内に飲酒していたことに加え、会社からの聴取に対し飲酒時間について虚偽の説明を行ったことも発覚しました。国土交通省による立入検査の結果、弊社のアルコール検査体制が適切に機能しておらず、安全管理システムが十分に機能していないものとして 2025 年 2 月 14 日、厳重注意(「運航乗務員の不適切な行為および不十分な安全管理体制について」)を受けました。

再発防止策として、以下の取り組みを進めてまいります。

- ① 飲酒対策を含む安全確保に関する意識の再徹底
- ② アルコール検査体制の再構築を含めた安全管理体制が継続的に有効に機能するための是正措置
- ③ 飲酒習慣に対するサポート体制の構築

2-2. 航空事故・重大インシデント

2024 年度は、航空事故・重大インシデント共に発生していません。

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。

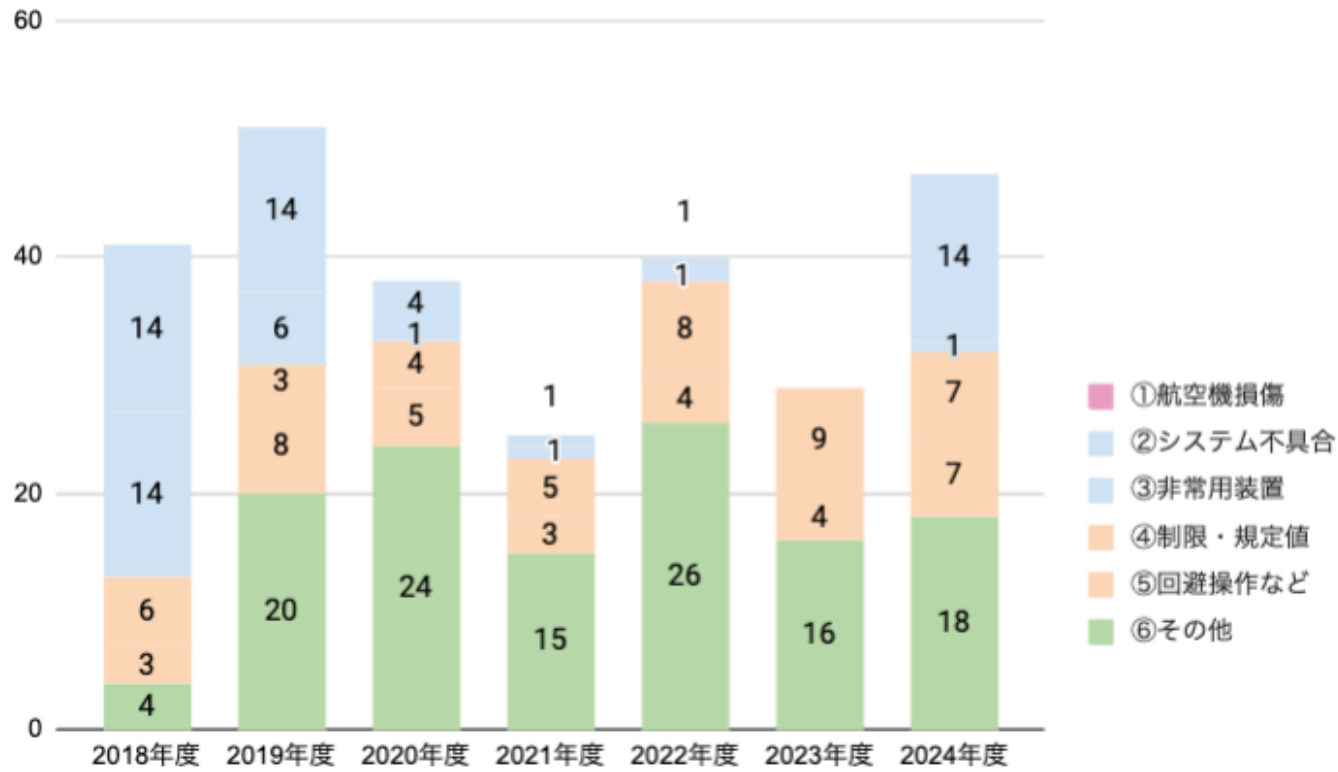
2-3. 安全上のトラブル

2024年度は、安全上のトラブルが47件発生し、前年度から18件増加しています。鳥の衝突や、機内装置・表示の不具合といった航空機に関する不具合が発生しています。詳細については「事象別/国内線国際線別/機材別 発生状況の図および内訳」をご覧ください。

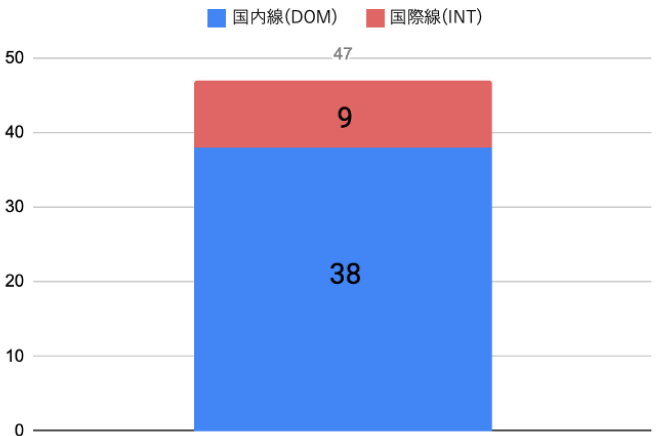
安全上のトラブルとは：航空法第111条の4に定められている「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」のうち航空法施行規則第221条の2第3号及び第4号に定められている事態です。航空事故を防止する手段として、航空事故や重大インシデントに至らなかった事案に関する情報についても航空関係者で共有し、予防安全活動に活用していくことを目的とし、国に報告することが義務付けられています。

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。

安全上のトラブル：事象別発生状況



安全上のトラブル：国内線(DOM)国際線(INT)別発生状況



安全上のトラブル：機種別発生状況

	A320-214	A320-251N	A321-251NX
国内線(DOM)	28	8	2
国際線(INT)	5	1	3
合計	33	9	5

＜内訳＞

航空機の不具合【15 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とおりです。これらに対しては、部品の交換、点検方法や点検期間の見直しなどの整備処置を実施することにより安全性を確保しています。

事例		件数	機種別
エンジン	鳥衝突	7 件	A320-214 :5 件 / A320-251N 2 件
その他	航空機衝突防止装置に関わる不具合	3 件	A320-214 :3 件
	酸素マスクに関わる不具合	3 件	A320-214 :3 件
	煙探知機の表示不具合	1 件	A320-251N 1 件
	その他の計器表示による出発空港への引き返し	1 件	A320-214 :1 件

運航関連【14 件】

運航関連の安全上のトラブルは以下のとおりです。これらに対しては、機体の再点検を行うとともに、事例の周知、教育の実施、手順の変更や改訂などの再発防止策を実施しました。

事例		件数	機種別
規定値を超えた運航	運用限界等の超過	4 件	A320-214 :1 件 / A320-251N 3 件
	航空交通管制からの指示高度や経路逸脱	3 件	A320-214 :2 件 / A320-251N 1 件
危機からの指示による急な操作	航空機衝突防止装置の回遊指示	4 件	A320-214 :3 件 / A320-251N 1 件
その他	計器表示による出発空港への引き返し	1 件	A320-251N :1 件
	整備委託先の品質不具合による出発空港への引き返し	1 件	A320-251N :1 件
	モバイルバッテリーからの発煙	1 件	A320-251NX 1 件

その他の安全上のトラブル【18 件】

その他の安全上のトラブルは以下のとおりです。これらに対しては、事例の周知を行うとともに、手順の変更、関連規程・教育資料の改訂などの再発防止策を実施しました。

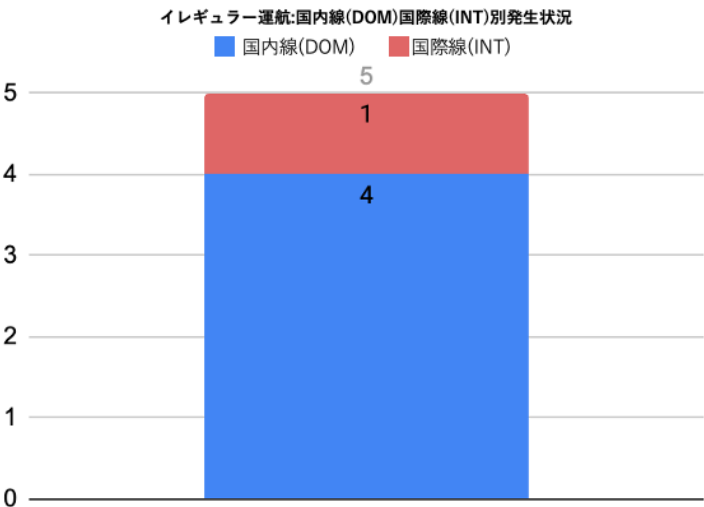
事例		件数	機種別
整備に関わる事案	誤った部品の取り付け/部品取り付けの失念	9 件	A320-214 :9 件
	整備管理(整備実施項目や整備点検間隔等)	3 件	A320-214 :2 件 / A320-251N 1 件
その他	危険物の輸送	2 件	A320-214 :2 件
	事実と異なる内容による出発前の確認	1 件	A320-251N :1 件
	運航要件を満足しない状態での運航	1 件	A320-214 :1 件
	アルコール検査の失念	1 件	A321-251NX:1 件
	その他	1 件	A320-214:1 件

2-4. イレギュラー運航

2024年度は、イレギュラー運航が5件発生しました。内訳は出発空港への引き返しが3件、目的地の変更が1件、閉鎖された誘導路への誤進入1件となっています。イレギュラー運航のすべての事象に対し、要因を調査、分析し、適切な対策を講じ、再発防止に努めています。今後もお客様に安心してご搭乗いただくために、さらなる機材品質向上、安全運航の維持向上を目指し、さまざまな取り組みを行ってまいります。

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、報告など](#)」に掲載されています。



イレギュラー運航：機種別発生状況

	A320-214	A320-251N	A321-251NX
国内線(DOM)	2	2	0
国際線(INT)	0	0	1
合計	2	2	1

3 安全に関する目標

3-1. 2024 年度 安全目標の達成状況

安全目標として掲げた 5 件のうち 4 件は達成しましたが、アルコールに関する不適切な対応が 1 件発生し、安全目標は未達となりました。詳細は「2.行政処分・指導」の項目をご覧ください。

2024 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	1 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	2.95 件以下	2.66 件
5. 安全上のトラブル発生日から 90 日以内の Close 率	63%以上	71%

*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、ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブルについては、個々の事象に対し発生原因や要因を分析し必要な訓練や手順の見直しを行うなど再発防止に努め、より安全な運航環境を実現するための継続的な改善を行っています。

3-2. 2025 年度 安全目標

Peach の安全管理体制を強化し、さらに高い安全水準を維持するために以下の通り設定し取り組みます。目標の達成に向け、定期的に進捗状況を確認し、必要な改善を迅速に行う体制を整え、より安全で安心な環境の実現を目指します。

2025 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	2.86 件以下
5. 安全上のトラブル発生日から 90 日以内の Close 率	65%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。

4-2. 安全管理の体制

(1) 安全推進関係者の責務

① CEO

会社の最高責任者として、安全理念と方針に基づいて安全施策を主体的に推進し、定期的なマネジメントレビューを通じて SMS の有効性を確保します。全組織における SMS の確立と維持に関する説明責任を負い、安全リスク管理のための経営資源の確保と配分を行います。また、航空運送事業者としての法令遵守の最高責任者であり、認定事業場における安全管理の最高責任も担います。

これらの責務を通じて、会社全体の安全管理体制を統括し、持続可能な安全運航を実現します。

② 安全統括管理者

安全管理の総括的な責任者として、SMS の継続的改善と安全監視を推進し、重要な安全関連の経営判断に直接関与します。総合安全推進会議の議長として、関連部門の組織長に安全面での助言や支援を行います。SMS の適切な運営と運航安全の維持向上について CEO への説明責任を負い、会社全体の SMS の日常的な管理を統括します。

また、安全施策や投資の決定、総合安全推進会議の運営、重要事項の CEO への報告、さらに認定事業場における効果的な安全管理体制の実施と維持にも責任を持ちます。

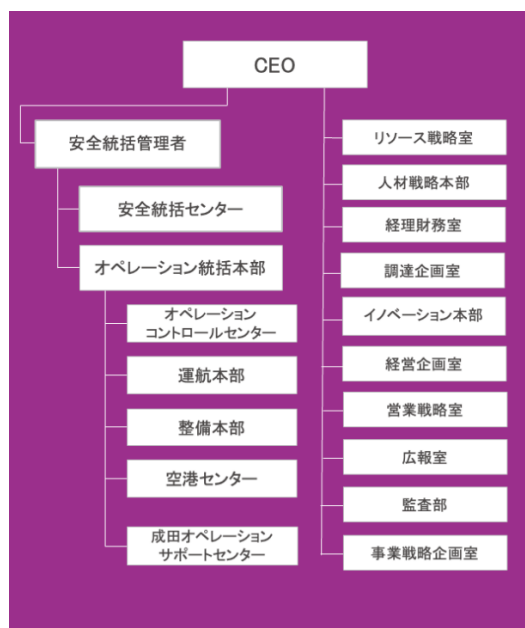
これらの役割を通じて、組織全体の安全文化の醸成と持続的な安全性向上を図ります。

(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 および航空法施行規則第 212 条の 5 に基づいて選任され、国土交通大臣に届け出ます。事業運営上の重要決定に参画する管理的地位にある者から選ばれ、航空運送事業の実施または管理の総括に関して 3 年以上の経験を有するか、同等以上の能力を国土交通大臣に認められた者が就任します。また、過去 2 年以内に国土交通大臣の命令により安全統括管理者を解任されていないことも要件となります。

これらの条件は、安全統括管理者が適切な経験と能力を持ち、航空運送事業の安全管理を効果的に行うことを保証するためのものです。

(3) 会社全体の組織図



(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本部のもとに、以下の部門が組織されています。これらの部門は、相互に連携し、全社的な安全管理体制の維持や向上といった役割を担っています。

- ① 安全統括センター
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、安全文化の醸成や安全性の向上に取り組んでいます。
- ② オペレーションコントロールセンター(OCC)
日々の運航状況を分析・評価し、定時運航率の向上と安定を図っています。また、イレギュラー発生時には迅速かつ的確な初期対応を主導しています。
- ③ 運航本部
運航本部の安全に関する取り組みの実行責任を負い、運航に係る不安全事象の未然・再発防止を目的とし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技量管理に係る業務を統括し、運航乗務員・客室乗務員の実施する航空保安対策に係る管理業務を実施しています。
- ④ 整備本部
整備作業の実施、不具合の修復対応、整備品質の管理を実施しています。航空機の定期整備や不具合修理を迅速かつ確実にを行い、航空機が常に安全で運航可能な状態を維持しています。
- ⑤ 空港センター
空港における旅客、グランドハンドリングに関し、安全や保安の品質管理を実施しています。また空港での安全・定時運航のため、空港における設備の管理や人員の配置、地上支援会社との調整を実施しています。
- ⑥ 事業戦略企画室
機内グッズや食事の搭載、倉庫の管理や食品衛生管理を実施します。



(5)各組織の人員(2025 年 3 月 31 日時点)

組織	人員
安全統括センター	19 名
OCC	58 名
運航本部	1330 名
整備本部	184 名
空港センター	117 名
事業戦略企画室	45 名

(6) 各組織の有資格者人員 (2025 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	16 名/8 名
運航乗務員	433 名
客室乗務員	808 名
整備従事者/確認主任者	104 名/49 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 SMS が全組織で機能するように、安全に係る情報共有や SMS の有効性のモニター、および安全に関わる方針の検討と判断などを行うことを目的とした会議を行っています。

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、航空事故の発生を未然に防止し、航空の安全を確保するために、安全に関する重要事項の方針、安全目標の策定と決定をするとともに、さまざまな安全推進活動のレビューの実施など、情報の共有化を図り、部門間の意思疎通を確保しています。

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における重要事項の審議、総合安全推進会議の議事内容の情報共有などを推進するにあたり、安全推進会議を設置し、対応を図ります。

② リスクマネジメント関係の会議体

不安全事故が発生した場合の原因調査と再発防止を行う事後的な取り組みや、予兆となるハザードの把握・リスク評価・リスク低減という予防的な取り組みを行うことを目的とした会議を設置し、対応を図ります。

航空事故調査会

航空機に関わる事故が発生した場合、独自に事故の原因究明および事故の再発防止に寄与することを目的に、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場合、独自に重大インシデントの原因究明および重大インシデントの再発防止に寄与することを目的に、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、重大インシデント事象を除く各部門から発信されたヒューマンエラーに起因した事態報告事象、不具合およびヒヤリハット情報などの不安全事故に対するハザードの特定、リスク評価ならびに未然防止および再発防止の視点から対策を講じ、受容できるレベルであることを確認できる手順を定め、航空輸送の安全確保を図ることを目的に、運航リスクマネジメント会議を設置し、対応を図ります。

FOQA(Flight Operation Quality Assurance)委員会

飛行記録データを解析し評価することで全体的な運航実態を把握し、明らかになった不安全要素などの排除もしくは回避に必要な予防措置を講じ、その結果をフィードバックし、もって安全運航の維持と運航品質の向上を図ることを目的に、FOQA 委員会を設置し、対応を図ります。

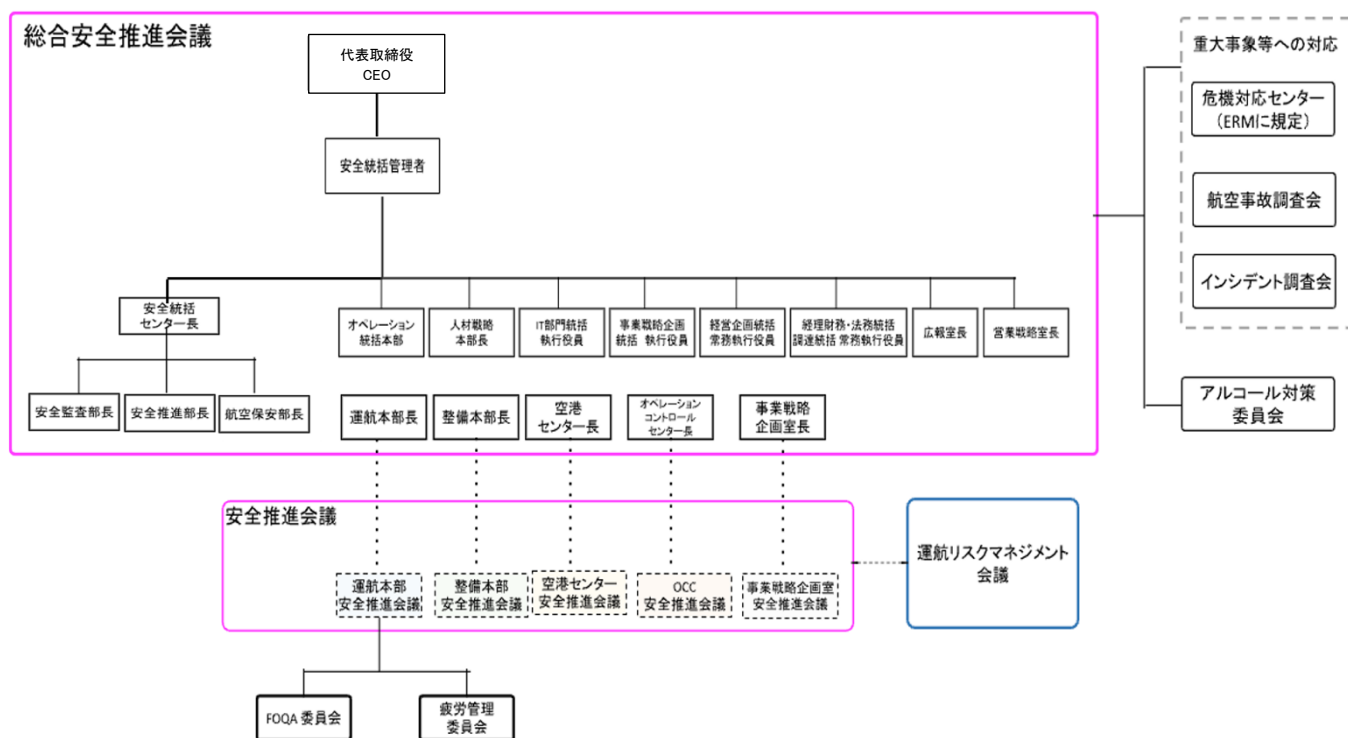
アルコール対策委員会

航空機運航の安全に携わる者に対し、各生産部門における酒精飲料などの影響による不安全事故の未然防止および再発防止の観点からリスクマネジメント機能としてアルコール対策委員会を設置し、開催し、対応を図ります。

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。

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。



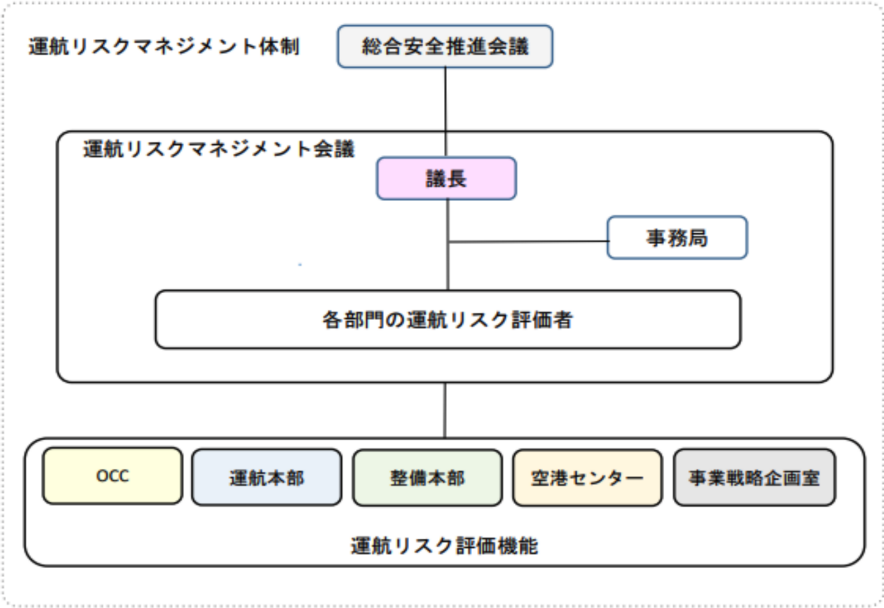
(2025年3月31日現在)

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、事故、重大インシデントなどの事象に至る前に潜在するハザードを特定し、そのリスクを評価し、受容できるレベルまで引き下げることを目的とした未然防止活動および再発防止活動のことです。各部門で収集した不安全事象などの情報は、各部門が定める基準および手順によってリスク評価、要因分析、対策立案、リスクの再評価が行われます。各部門においてハイリスクと判定された事象や、要因分析/再発防止対策において他の部門に関係する事象や共有が必要であると判断した事象は、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」で議論を行います。「運航リスクマネジメント会議」で議論された内容は、各部門へとフィードバックされるとともに、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」へと報告します。

(2025 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 OCC（オペレーションコントロールセンター）

情報収集方法	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報告)、OCC 内各機能での情報共有及び業務日誌機能を果たす「Daily Operations Share Sheet」、ヒヤリハット WEB 投稿専用 Form により、情報収集を行います。
リスク評価機能	OCC 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	OCM Bulletin(Operations Control Manual の改訂)、ヒヤリハット返答専用 WEB ページ、WEB 管理による申し送りノート等により、フィードバックを実施します。

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/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	整備本部安全推進会議、QRBM(Quality Review Board Meeting)でリスク評価を実施します。
フィードバック	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を実施します。

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 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、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(機内グッズ・機内食・無償提供品)の搭降載を実施している委託先からの業務日誌、ヒヤリハット報告、不安全事故報告より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、社内外関係先と綿密な連携を図り、迅速かつ適切に対応します。また、有事の際に円滑な対応が行えるよう、平時からマニュアルの整備、危機対応に関する教育や演習の実施、必要な設備・備品の整備に取り組んでいます。

(4) 災害に対する措置

被害の拡大防止と安全確保を目的とした体制を整えています。平時よりシステムの整備や演習を通じ、災害発生時への備えを強化しています。

(5) 変更の管理

組織運営や事業計画、施設や設備、法令改正への対応、業務委託等といった安全に影響を及ぼす可能性のある変更が生じる際に、その変更が新たな安全上のリスクを生じさせる可能性がないかを事前にリスクを分析・管理し、必要な対応策を講じることで、事故やトラブルの発生を未然に防ぐ仕組みを構築しています。

(6) 内部安全監査

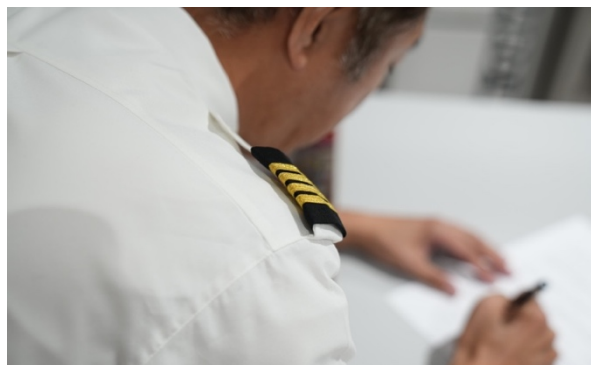
内部安全監査は、安全管理システムが関連法規及び会社が定める諸規定に従って各組織において有効に機能し、更に仕組み自体を含め継続的に改善されているかを監査により客観的に確認し、必要な是正を行うことにより、当社の安全管理システムを維持・改善し航空輸送の安全性の維持向上を図ることを目的としています。内部安全監査は、監査の年度計画の策定、監査チームの編成、監査実施前の準備、監査の実施方法、是正処置、監査の報告および共有、監査結果の評価と会社が定める諸規定に従って実施されています。

(7) 日常運航に直接関わる要員の訓練・審査体制

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

➤ 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、非常救難対策訓練等を実施し、経験、知識及び能力の維持・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、定められた整備規程及び業務規程に基づき、必要な訓練および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・技能を習得し、実務を通じて業務経験を積むことで、整備士としての基盤を築きます。また、資格ごとに定められた訓練実績や業務経験に応じて、定期訓練および審査を実施し、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の安全を確保するために、定期的に訓練および審査を受けています。定期訓練では、運航関連知識の再確認(カテゴリーⅠ航行に関する知識を含む)、最新の運航情報の習得、航空事故や重大インシデント等の事例紹介による学習、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・向上を図ります。定期審査では、地上運航従事者として必要な知識・能力を有しているかを確認するため、査察運航管理者による筆記および実務確認等の審査を実施し、合格することが求められます。

(8) 安全に関する啓発活動

Peach では、安全意識の向上を図り、安全文化の醸成、浸透を図るために、社員全員が安全の大切さを感じ取るためのさまざまな安全啓発活動を実施しています。これらの活動を通じて、社員一人ひとりが「安全は全てに優先する」という意識を共有し、日々の業務に活かせるよう努めています。

① 事故現場や他社施設への訪問

群馬県多野郡上野村にある御巣鷹山(1985 年 8 月 12 日に発生した JAL123 便の墜落事故現場)や、兵庫県尼崎市にある祈りの杜(2005 年 4 月 25 日に発生した JR 福知山線列車事故現場)への訪問、ANA 啓発施設等での研修に参画しています。



② 社内での安全啓発の取り組み

ポスター掲示や E ラーニング教育、時期を定めて実施する取り組み、イントラネットを通じた情報発信を実施しています。こうした継続的な取り組みを通じて、社員一人ひとりの安全意識とコンプライアンス意識の向上を図っています。

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。2024 年度は 2024 年 1 月 2 日に羽田空港で海上保安機と日本航空機との衝突事故を題材とし、事故の教訓を全社員で共有する取り組みや部門毎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)

緊急脱出を含む緊急事態の対応に焦点を当て、社員によるクロストークを行いました。また Peach 安全顧問より、羽田における航空機衝突事故事案を受け、航空管制官と運航乗務員とのコミュニケーションのあり方等について講演いただきました。



適正飲酒推進月間

Peach では 11 月の 1 ヶ月の間「飲酒によるトラブルを発生させないために、アルコールに関する教育や自己判断テスト、アンケートなど、さまざまな取り組みを実施しました。

(9) マネジメントレビュー

安全管理システム(SMS)が有効に機能し、適切に運営されていることを確認することを目的としています。安全統括管理者からの報告や、各種安全情報、内部監査の結果などをもとに状況を把握し、CEO が安全管理体制や仕組みの改善を指示します。

(10) 安全に係る文書の管理

安全管理規程は、当社の安全管理システムに関わる要求事項を明確にし、当社役員が共通認識を持って安全管理活動を推進することにより「航空輸送の安全」を維持・向上させ事故・重大インシデントなどを防止していくことを目的に設定しています。安全管理に関わる文書を必要とする役員が、正確で最新の状態で読み取れるように、文書の提供や管理の指針を定め、維持・管理を行っています。

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) 2025 年 3 月 31 日時点の保有機材

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	16 機	180 席	2011 年	6.90 年	2,723.20 時間	1,693 回
A320-251N	17 機	188 席	2020 年	2.60 年	2,876.66 時間	1,640 回
A321-251NX	3 機	218 席	2021 年	2.82 年	4,127.60 時間	1,139 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:2025/3/31 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)	—	札幌(新千歳)	804.7	937.7	4,721 便
大阪(関西)	—	女満別	17.5	19.2	80 便
大阪(関西)	—	釧路	20.4	22.5	100 便
大阪(関西)	—	仙台	216.6	266.2	2,189 便
大阪(関西)	—	新潟	15.0	22.8	240 便
大阪(関西)	—	東京(成田)	115.6	133.8	1,464 便
大阪(関西)	—	福岡	211.9	251.2	3,046 便
大阪(関西)	—	長崎	50.9	68.5	728 便
大阪(関西)	—	宮崎	46.0	59.8	723 便
大阪(関西)	—	鹿児島	110.0	134.3	1,434 便
大阪(関西)	—	奄美	36.6	47.8	312 便
大阪(関西)	—	沖縄(那覇)	555.3	638.0	2,959 便
大阪(関西)	—	石垣	292.4	377.5	1,311 便
沖縄(那覇)	—	福岡	395.4	460.4	2,902 便
仙台	—	札幌(新千歳)	111.9	140.7	1,456 便
札幌(新千歳)	—	福岡	165.2	189.4	726 便
札幌(新千歳)	—	沖縄(那覇)	270.6	300.4	729 便
東京(成田)	—	札幌(新千歳)	643.8	726.1	4,956 便
東京(成田)	—	福岡	646.5	728.3	4,182 便
東京(成田)	—	大分	46.9	64.0	410 便
東京(成田)	—	奄美	100.0	135.4	572 便
東京(成田)	—	沖縄(那覇)	579.9	646.0	2,185 便
東京(成田)	—	石垣	364.9	460.7	1,257 便
名古屋(中部)	—	札幌(新千歳)	224.4	263.2	1,460 便
名古屋(中部)	—	仙台	55.8	70.6	727 便
名古屋(中部)	—	沖縄(那覇)	153.0	174.7	733 便
福岡	—	石垣	120.8	150.6	688 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(仁川)	396.3	452.1	2,917 便
大阪(関西)	—	上海(浦東)	123.7	178.8	725 便
大阪(関西)	—	香港	664.0	950.6	1,981 便
大阪(関西)	—	台北(桃園)	509.1	609.8	1,758 便
大阪(関西)	—	高雄	275.1	308.8	724 便
大阪(関西)	—	バンコク (スワンナプーム)	598.2	661.8	730 便
大阪(関西)	—	シンガポール	225.7	250.6	235 便
東京(羽田)	—	ソウル(仁川)	146.0	158.7	727 便
東京(羽田)	—	台北(桃園)	250.3	288.4	723 便
東京(羽田)	—	上海(浦東)	166.3	237.1	725 便
東京(成田)	—	台北(桃園)	586.4	620.5	1,527 便
名古屋(中部)	—	台北(桃園)	204.6	245.1	722 便
沖縄(那覇)	—	台北(桃園)	213.3	255.8	2,167 便

5-3. 救急用具の装備状況

航空法施行規則第 150 条に基づき、旅客の安全を確保するため、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及び医療用具、航空機用救命無線機などの救急用具を装備しています。

Peach Aviation 株式会社
2024 年(令和 6 年)度 安全報告書

2025 年 8 月発行
Peach Aviation 株式会社
安全統括センター安全推進部