

スカイマーク 安全報告書

2025年度



本報告書は、航空法第 111 条の 6 に基づき作成した報告書です。

2025 年 4 月 1 日から 2026 年 3 月 31 日までを対象期間とし作成しております。

はじめに

平素よりスカイマークをご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

2026年6月25日付で代表取締役社長執行役員に就任しました三輪 徳泰でございます。

弊社では、「社会的使命」、「将来に目指す姿」、「価値観・行動指針」を全役職員で共有すべく、2025年4月にスカイマークMVV（Mission・Vision・Value）を再定義いたしました。弊社が社会に対して果たすべき役割および使命（Mission）は「安全を全ての基盤とし、安心かつ高品質で、シンプルでありながら心のこもった快適な航空サービスを、身近な価格で提供する」ことであります。これまで、弊社は常に安全を最優先とし、高い運航品質と独自のサービスを多くのお客様にご利用いただくため、全社一丸となって、ともに力を携えて業務に取り組んでまいりました。

現在、全社を挙げて取り組んでいることは最新鋭機ボーイング737-8型機及びボーイング737-10型機の導入です。弊社では2025年4月にボーイング737-8型機の最新フライトシミュレーターを導入し、運航乗務員、整備士の訓練等を積み重ねて万全の態勢で準備を進めてまいりました。そして、2026年5月には国内初となるボーイング737-8型機の運航を開始しています。2027年には長胴型でさらに座席数の多いボーイング737-10型機の導入も予定しております。これら航空機は現行の737-800型機と比較し、座席あたりの燃料消費量および二酸化炭素排出量を約15%削減することが見込まれており環境負荷低減にも寄与いたします。また、最先端の航空技術により運航の安全性と信頼性を一層高めて参ります。

弊社には、目標に向かって全員が一丸となる「共創・協働」の精神が息づいています。確固たる安全を基盤とし、『なくてはならない愛される翼』としてお客様からご支持頂けるよう、今後またゆまぬ努力を続けてまいります。

この報告書は航空法に基づき弊社における安全管理体制、運航実績そして安全文化の醸成に向けた具体的な取り組みについてご報告させて頂くものです。引き続き、弊社の安全運航に対する取り組みにつきましてご理解いただきますとともに、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9月

スカイマーク株式会社
代表取締役社長執行役員
三輪 徳泰



目 次

I.	輸送の安全に対する基本方針	3
II.	2025年度の安全状況	4
	1. 行政処分・行政指導	4
	2. 航空事故・重大インシデント	4
	3. イレギュラー運航	5
	4. 安全上のトラブル	6
III.	安全に関する目標	10
	1. 2025 年度 安全指標・安全目標値の達成状況	10
	2. 2026 年度 安全指標・安全目標値	11
IV.	安全管理に関する体制	12
	1. 各組織の機能・役割と人員数	12
	2. 運航乗務員、客室乗務員、整備従事者、運航管理者の人数	15
	3. 訓練、審査等	15
	4. 安全確保に関する機能の役割に関する情報	18
	5. 安全への取り組み	21
V.	使用している航空機と輸送実績	24
	1. 使用している航空機に関する情報（機種、機材数、機齢等）	24
	2. 救急用具の装備	24
	3. 路線別輸送実績（2025 年度における国内路線別の輸送実績）	25

I. 輸送の安全に対する基本方針

スカイマークでは、日々の安全運航を堅守するための具体的な方針として「安全宣言」を定め、役員および社員一人ひとりがこれに基づいて日々の業務を行っています。

また、安全の最高責任者である社長は、安全管理体制を有効に機能させるため、安全に深く関与する意思を表し、社内全体に浸透させるための行動として、安全最優先の基本方針に係る公約、声明を「コミットメント」として安全管理規程に定め、国土交通大臣に届出を行っております。

安全宣言 (Safety declaration)



安全方針 (Safety policy)

- ◆ スカイマークの独自のサービスをできるだけ多くのお客様にご利用いただくためには、「安全」を堅持することが大前提となります。私たちは、安全管理システム(Safety Management System)を理解し、安全管理システムが継続的に機能するよう努めます。
この安全宣言を実践するために、4つの安全のための行動指針を定めます。
- ◆ In order for as many customers as possible to use Skymark's unique services, it is a prerequisite to maintain "safety". We understand the Safety Management System and strive to ensure that it works continuously.
In order to implement this safety declaration, four action guidelines for safety are determined.

コミットメント (Commitment)

1. 常に安全を最優先とし、「1に安全、2に定時性、3に顧客満足」の順序で考え、行動します。
➢ We always put safety first and think and act in the order of "1 for safety, 2 for punctuality, 3 for customer satisfaction".
2. 関連法令、社内規定及び航空運送事業者として守るべき規範を厳守します。
➢ We will strictly adhere to related laws and regulations, company regulations, and standards that should be observed as an Air carrier.
3. 情報の共有を図り、他者の意見を尊重し、確認会話を励行します。
➢ We will share information, respect the opinions of others, and encourage confirmation conversations.
4. 不安全事故やヒヤリハット事案の原因・要因を追求し、有効な未然・再発防止策を定め、安全に関する改善を推し進めます。
➢ We pursue the causes and factors of unsafe events and near-miss incidents, determine effective measures to prevent recurrence, and promote safety-related improvements.

Ⅱ．2025年度の安全状況

1．行政処分・行政指導

2025年度において、行政処分、行政指導はございませんでした。

【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取消しおよび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。

【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。

2．航空事故・重大インシデント

2025年度において、重大インシデントの発生はございませんでしたが、航空事故が1件発生しました。

航空事故（1件）

飛行中の被雷による機体損傷

2025年11月1日、スカイマーク705便（東京国際空港発 新千歳空港行）において、運航乗務員より新千歳空港進入中に被雷した可能性の報告を受け、到着後、整備士による点検の結果、機体損傷（大修理判定）を確認し、11月22日に航空局より「航空事故」と認定されました。なお、当社機に搭乗していたお客さまや乗務員に負傷はありませんでした。

本事象については、運輸安全委員会（JTSB）において調査継続中であり、原因究明に全面的に協力してまいります。

【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（大修理に該当するもの）等の事態をいいます。

【重大インシデント】

航空事故には至らないものの、事故が発生する恐れがあったと認められるもので、滑走路からの逸脱、非常脱出、機内における火災・煙の発生および気圧の異常な低下、異常な気象状態との遭遇等の事態をいいます。

Ⅱ．2025年度の安全状況

3．イレギュラー運航

2025年度において、イレギュラー運航が2件発生しました。内訳は、出発空港への引き返しが1件、目的地の変更が1件となります。

イレギュラー運航は航空機の不具合が原因で発生しています。これらの不具合に対して、適切な整備処置を実施し、以後、同一事象の再発はありません。

発生日	便名	出発地	目的地	着陸地	概要
2025年 8月4日	SKY164	下地島空港	神戸空港	下地島空港	離陸滑走中、機体前方左側の乗降用扉が確実に閉じられていないことを示すライトが点灯したため、離陸後引き返した。
2026年 2月2日	SKY303	東京国際 空港	鹿児島空港	神戸空港	飛行中、副操縦席側の操縦席窓にひび割れが発生したため、緊急事態を宣言の上、目的地を変更した。

【イレギュラー運航】

ただちに運航の安全に影響を及ぼすような事態ではないものの、航空機システムに不具合が発生し、乗員がマニュアルに従って措置した上で、万全を期して、出発地へ引き返したり目的地を変更したりする等の事態をいいます。

Ⅱ. 2025年度の安全状況

4. 安全上のトラブル

(1) 発生状況

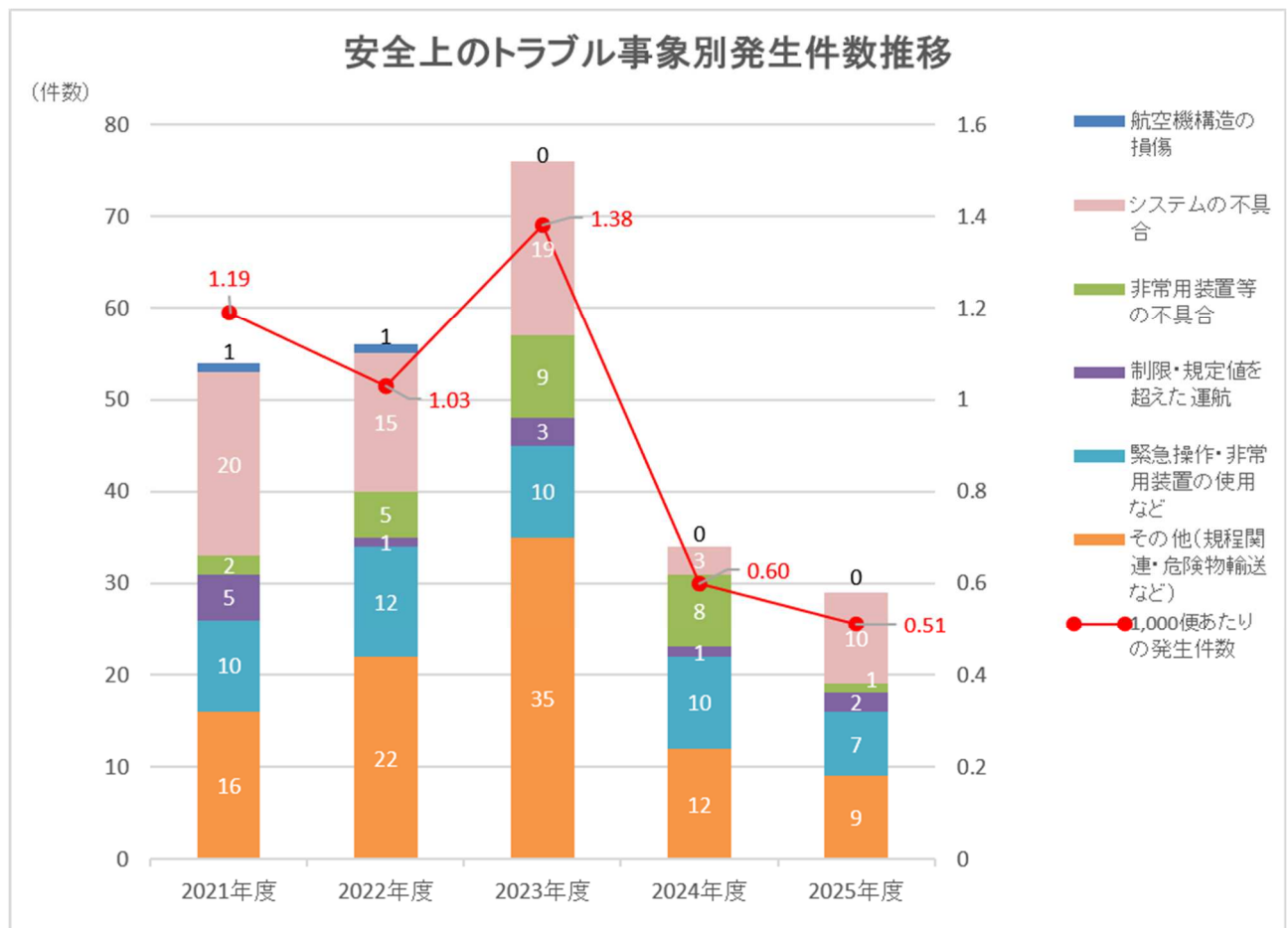
2025年度における安全上のトラブル発生件数は29件（2024年度は34件）、1,000便あたりの発生件数は0.51件（2024年度は0.60件）となり、直近5年間にわいていずれも最も低位な水準となりました。

【安全上のトラブル（航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態）】

2006年10月1日付施行の法令(航空法第111条の4)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をいいます。これらのトラブルが積み重なった場合には事故を誘発することにもなりかねないものの、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。

※事故・重大インシデントについては件数に含みません。

※同様の原因および要因に起因して複数便で発生した事態については1件として算定しております。



発生したそれぞれの事象に対しては、原因を分析し、再発を防止する対策を検討して実行することと、運航の安全性を高めてまいります。

Ⅱ. 2025年度の安全状況

(2) 内訳と主な「安全上のトラブル」の概要

概 要		発生件数
■ 航空機構造の損傷		0
■ システムの不具合		10
(内訳)	発動機	2
	与圧系統	1
	表示・警報	2
	防火系統	5
■ 非常用装置等の不具合		1
■ 制限・規定値を超えた運航		2
■ 緊急操作・非常用装置の使用など		7
(内訳)	航空機衝突防止装置の作動 (※1)	7
	対地接近警報装置の作動 (※2)	0
■ その他		9
(内訳)	運航規程関連	3
	整備規程関連	2
	危険物輸送	1
	その他	3
合 計		29

■ システムの不具合

- 「発 動 機」：エンジンの逆推力装置を作動させるシステムに不具合が発生しました。
- 「与圧系統」：乗降口ドアの開閉を検知するシステムに不具合が発生しました。
- 「表示・警報」：気象レーダー装置に係る表示機能の故障が発生しました。
- 「防火系統」：煙の検知機能が正常に作動しない不具合が発生しました。

システムの不具合については、部品の交換や作動点検等の整備処置を実施し、不具合の未然防止となる対策を講じることで同種不具合の再発防止に努めております。

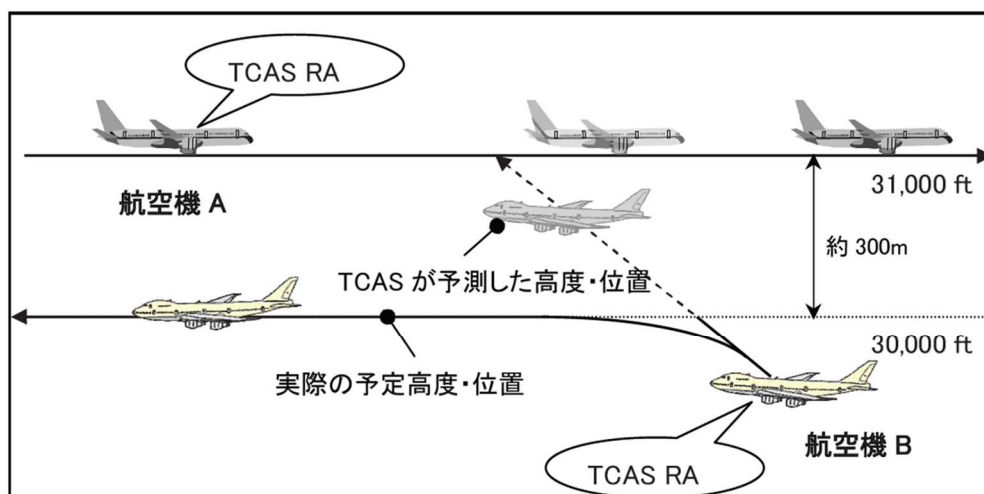
■ 非常用装置等の不具合

非常用照明灯の一部不点灯が発生しました。原因となった部品の交換等の整備処置及び動作確認を実施しました。

Ⅱ．2025年度の安全状況

- 制限・規定値を超えた運航
運航限界を超過した事例が発生しましたが、機体の健全性を確認するとともに、原因（要因）を分析し、必要な再発防止対策を講じました。
- 緊急操作・非常用装置の使用など
航空機衝突防止装置（TCAS）の作動が発生しました。TCAS 装置の作動に対し、機器の指示に従った適切な操作が行われています。
- その他
運航規程関連の事例、整備規程関連の事例及び危険物輸送の事例が発生しました。それぞれの事例に対して原因（要因）を深掘りし、効果的な対策を取ることで、同種不具合の再発防止に取り組んでいます。

（※1） 航空機衝突防止装置（TCAS: Traffic alert and Collision Avoidance System）とは、他の航空機から発信される信号を受信して、異常接近や空中衝突の恐れのある航空機の飛行情報および衝突回避に必要な指示を運航乗務員に指示することにより、空中衝突を未然に防止するための機上搭載装置をいいます。なお、下図のように通常の管制指示に従った運航においても、相手機との位置や速度関係によって回避指示が作動することがあります。



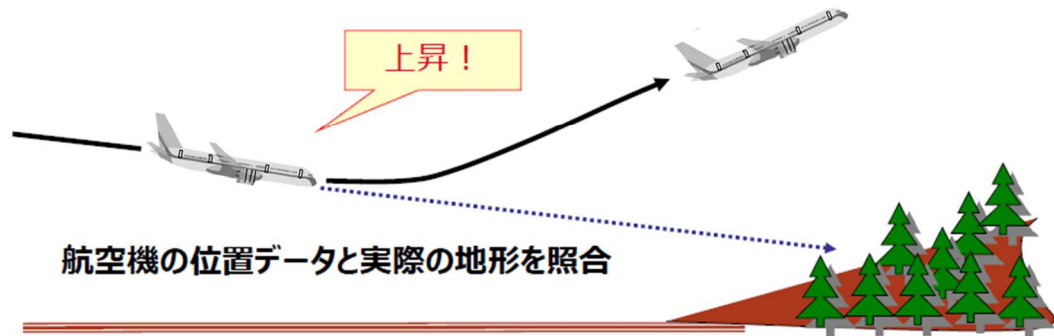
航空機 A が高度 31,000 フィートを巡航中、航空機 B は高度 30,000 フィートで水平飛行に移行する予定で上昇していたところ、TCAS 装置は航空機 B が水平飛行に移る予定であることを認識できないことから、航空機 B がそのまま上昇を続けて航空機 A と B が接近してしまう可能性を排除するため、安全上回避指示を行いました。

Ⅱ．2025年度の安全状況

(※2) 対地接近警報装置（GPWS: Ground Proximity Warning System）

対地接近警報装置とは、航空機が地面や海面に近づいた場合に警報を発する装置です。
当社では、本装置をさらに発展させ、地形や空港の位置と周辺の障害物のデータを搭載した
EGPWS（Enhanced GPWS）を全機に装備しています。

● 対地接近警報装置（機能拡張型） （EGPWS : Enhanced Ground Proximity Warning System）



Ⅲ. 安全に関する目標

1. 2025年度 安全指標・安全目標値の達成状況

2025年度は「航空事故・重大インシデント」および「ヒューマンエラーに起因する事態報告の件数」を安全管理目標として設定し、年間を通じて各種取り組みを進めてきました。

安全指標		安全目標値	実績値
①	航空事故	0件	1件 (※3)
②	重大インシデント	0件	0件
③	ヒューマンエラーに起因する事態報告 (法111条の4による義務報告事象)の件数	10件以下	6件

(※3) 航空事故の目標値0件に対し1件の実績となりましたが、これは外的要因（被雷）により発生した事象であり、当社の目標設定における「自社要因による航空事故」は発生していないことから、実質的に目標を達成したと考えております（詳細は4ページの「2. 航空事故・重大インシデント」をご参照ください）。

重大インシデントの発生はなく、また、ヒューマンエラーに起因する事態報告件数についても、目標値10件に対し実績6件となり、目標値を達成することができました。

これは数値目標の可視化により現業部門での対策が迅速化されたことや、安全確認行為が全社的に徹底された成果であると考えております。具体的には、発生した不安全事象の真因を分析し再発防止策を講じたことが未然防止にも繋がり、全社的な発生件数の抑制に寄与しました。さらに、各安全推進会議において、策定した対応策の有効性を役員、部門長層で継続的にモニタリングし、状況に応じた改善を適時指示、実行する体制を着実に運用したことも、目標達成の一助となったと考えております。引き続き安全を最優先にする風土を堅守し、全社一丸となって更なる安全文化の醸成と揺るぎない安全運航の堅持に努めてまいります。

Ⅲ. 安全に関する目標

2. 2026年度 安全指標・安全目標値

安全運航は航空事業の根幹であり、社会に対する最優先の使命であります。この認識のもと、2026年度においても前年度に引き続き「航空事故0件」及び「重大インシデント0件」を達成すべき重大指標として設定いたします。なお、本指標は自社要因に起因する事象を対象とし、外的要因による件数は除外するものとします。

また、重大事象の未然防止には、潜在的なリスクの早期把握が不可欠であります。重大事象の発生がないことで安全が確保されていると過信する「安全の形骸化」を防ぐため、「ヒューマンエラーに起因する事態報告（法111条の4による義務報告事象）の件数」を安全達成度の前兆指標として前年度に引き続き10件以下として設定いたします。

安全目標値の設定に際しては、マネジメントレビューのほか、既に発生した不安全事象に対する対応策の定着度合い、提出されたヒヤリハットの要因分析ならびに対応状況を振り返り、不安全事象の再発可能性や再発防止策の確実性を考慮した結果に基づき策定いたしました。不安全事象の発生推移については、継続的に管理・監視を行い、必要に応じて更なる未然防止策を講じてまいります。

安全指標		安全目標値
①	航空事故	0件
②	重大インシデント	0件
③	ヒューマンエラーに起因する事態報告 (法111条の4による義務報告事象)の件数	10件以下

IV. 安全管理に関する体制

スカイマークでは、安全管理体制を確立するため「安全方針」と「コミットメント」を安全管理規程に定め、役員及び全社員が安全管理の考え方を理解し、日々の安全に取り組んでいます。

その根幹にあるのが、「PDCA サイクル」という継続的な改善の仕組みです。

- P（計画）：安全な作業のための計画やルールを立てます。
- D（実行）：計画したことをみんなで実行します。
- C（評価）：実行した結果を評価し、問題点がないかを確認します。
- A（改善）：見つかった問題を解決し、さらなる安全性の向上を目指します。

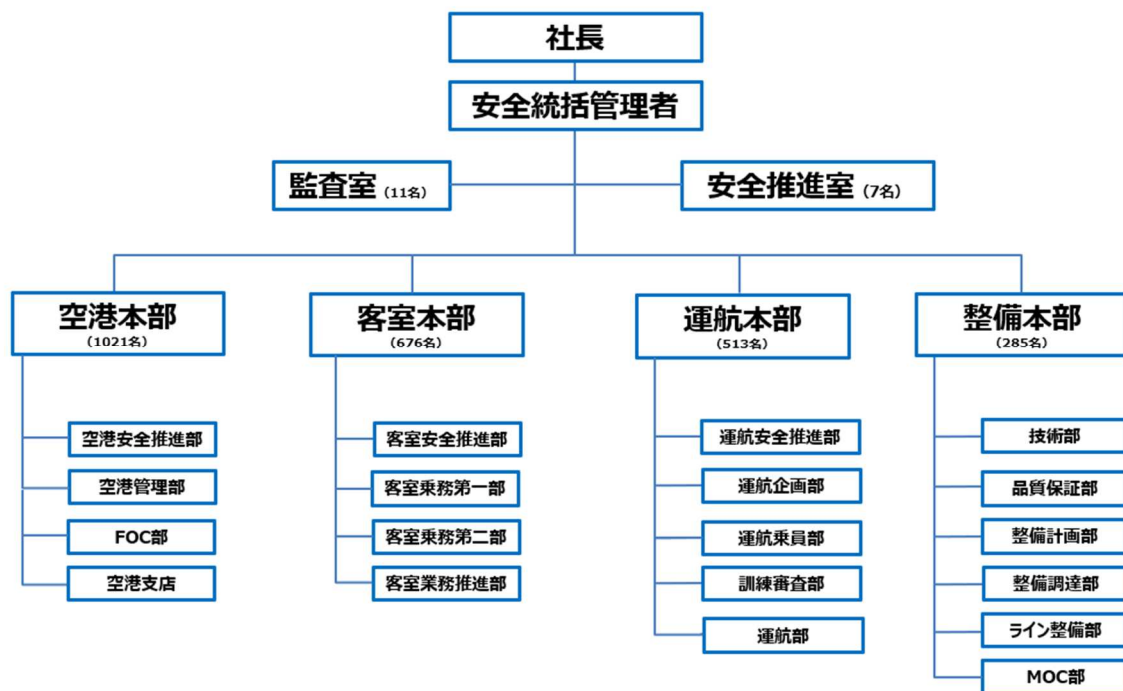


このサイクルを、各部門が連携してくり返し行うことで、会社全体の安全性を継続的に高めています。

1. 各組織の機能・役割と人員数

(1) 安全に関わる組織体制

(2026年3月31日現在)



(2) 安全管理の責任者と責務

① 社長

安全は経営の最優先事項である旨を定めた安全方針を社内全体に浸透させるほか、安全統括管理者の安全施策、安全投資等に係る意見を尊重して最終判断を行い、安全に対する最終責任と権限を有しています。

IV. 安全管理に関する体制

② 安全統括管理者

航空法第103条の2に基づき、経営の責任者である社長が「安全統括管理者」選任要件を満たす者の内から選任し国土交通大臣に届出を行っております。

安全統括管理者は、会社内の安全管理の取り組みを統括的に管理する責任者で、事業運営上の重要な決定に参画する管理的立場にあり、社長に対し、安全に関する重要事項の報告や助言を行うと共に、アルコール教育やアルコール検査等飲酒対策を含む安全施策・安全投資等の重要な経営上の意思決定に直接関与しています。

(3) 安全管理の組織・役割

① 空港本部

空港本部は、空港安全推進部、FOC部、空港管理部ならびに空港支店から構成されます。空港安全推進部では、空港本部の安全及び品質向上に係る方針の策定や発生した不具合事象に対するリスク評価、分析及び是正対応の総括を行っております。また、航空保安業務に係る基本方針の策定や航空保安規程の維持管理を行っており、各部門と連携して安全運航を堅持しています。FOC部では関係本部との連携の下、航空機の運航の安全を確保すると共に、運航管理に係る日次の総合調整並びにフライトオペレーションに係る総合管理を行っております。空港管理部では、空港業務における運営方針の企画立案、空港運営に関わる各種規程の制定・改訂、旅客担当者/ランプ担当者への訓練・審査の実施、各施設の維持管理を行っております。

② 客室本部

客室本部は、客室乗務第一部及び第二部、客室業務推進部、客室安全推進部から構成されます。客室乗務第一部及び第二部には客室乗務員が所属しており、客室業務に係わる日々の支援、客室内の安全・保安に係る業務ならびに機内サービス業務を行っております。客室業務推進部は、乗務割の策定や運用管理、機内サービス物品・備品・機内搭載消耗品等の発注、及び客室乗務員の養成・技量維持に関する訓練の計画、実施、客室訓練施設の維持管理を行っております。客室安全推進部は、運航安全の維持向上に係る方針策定、不具合事象発生時の分析、リスク評価、再発防止策の策定及び事前防止対応並びに客室業務に係わる各種規程類の設定、改訂及び客室品質の維持向上に係る取り組みを行っております。

③ 運航本部

運航本部は、運航安全推進部、運航企画部、運航乗員部、訓練審査部、運航部から構成されます。運航安全推進部は、運航本部の安全管理体制に関する問題等の改善・策定、航空機の日々の飛行データを収集・解析し、その結果を日常運航にフィードバックすること

IV. 安全管理に関する体制

で、安全運航の堅持と運航品質の向上を図っています。運航企画部は、事業計画に基づく運航本部の運営計画、及び人員計画(運航乗務員含む)原案策定及び採用等を行っています。また、運航乗務員の支援を行うスタッフが所属し、運航乗務員のスケジュール作成・運用、資格管理、健康管理等の業務を行っています。運航乗員部は、日々の運航業務の実施の他、技量管理支援、日常業務指導等、運航乗務員の人材育成を行っています。訓練審査部は、運航乗務員に対し、安全運航に必要な技量・知識を維持・向上するための訓練・審査を行っています。運航部は、運航に関する基準の設定・管理や飛行機の性能および運航技術に係る調査・研究・導入ならびに運航に関する規程類の維持管理を行っています。

④ 整備本部

整備本部は、安全な機体を運航便へ提供することを目的とする組織であり、この目的を達成するため、技術部、品質保証部、整備計画部、整備調達部、ライン整備部、MOC部から構成されます。技術部は、航空機及び装備品の整備方式の設定、整備要目及び整備手順書の維持管理、作業指令書の発行、航空機の信頼性管理を行っています。品質保証部は、品質保証体制に係る基本方針の策定、安全及び整備品質向上に係る方針の策定、不具合事象のリスク評価、分析及び是正対応の総括、整備業務に関する規程類の維持管理、整備従事者に対する教育・訓練および資格管理、整備に関わる監督官庁への諸手続および調整・対応を行っています。整備計画部は、事業計画に基づく整備生産体制の構築、航空機の長期・短期整備計画の策定及び実施管理、航空機整備に係る委託管理を行っています。整備調達部は、航空機整備に必要な施設・設備の管理、予備品等の調達及び管理、装備品修理に係る委託管理を行っています。ライン整備部は、整備計画に従った整備作業、突発的に発生する航空機不具合の修復を行っています。MOC部は、ライン整備部門に対する不具合修復支援および不具合管理を行っています。

⑤ 安全推進室

安全推進室は、「安全推進会議」の事務局を担当し、安全に関わる全社的な方針、計画等を策定します。また、リスクマネジメントに関わる支援や安全教育等を通し、全社的な安全推進、安全管理を有効に機能させるための様々な取り組みを行っています。

⑥ 監査室

社内の各部門、業務委託先等において、安全に係る業務の基準や手順が法令、規程類に適合していること、ならびに航空運送事業を営むために必要な業務が法令・規定・基準に基づき、安全かつ適切に実施されていることを「内部監査」を通じて定期的に確認し、運航・整備・運送に係る業務の安全性と品質の維持・向上を図っています。

IV. 安全管理に関する体制

2. 運航乗務員、客室乗務員、整備従事者、運航管理者の人数

(2026年3月31日現在)

職種	人員数
運航乗務員	287名
客室乗務員	560名
整備従事者/確認主任者	224名（うち、確認主任者125名）
運航管理者	9名

3. 訓練、審査等

(1) 運航乗務員の訓練・審査等

① 訓練

QM（Qualifications Manual：訓練審査規程）の基準に基づき、運航乗務員に対する任用訓練ならびに定期訓練を実施しています。訓練の実施方法別では、座学訓練、FFS（Full Flight Simulator：模擬飛行装置）訓練、実機訓練、路線訓練があります。定期訓練ではCBTA（※4）プログラムを導入し、実運航に即した実践的な訓練を実施しています。特に、不安全事故を未然に防ぐ「予防安全」の観点から、レジリエンス（※5）の醸成に注力しています。6か月ごとにFFSで訓練を実施しています。

（※4）CBTA：実運航に即した訓練・審査であり、実運航を模擬し、
運航乗務員の対応能力向上を図る。

（※5）レジリエンス：想定外の状況からの柔軟な回復力。



FFS (Full Flight Simulator)

② 審査

技能審査はFFSを使用し、航空機の故障、悪天候他、様々なトラブルを再現して行われます。路線審査は運航便（実機）にて実施しており、いずれの審査も訓練同様にCBTAプログラムを導入しています。機長は技能審査を年2回（うち1回を航空法施行規則第164条の2第1項の国土交通大臣が指定する訓練を実施）、路線審査を年1回受け、合格しなければ乗務することができません。副操縦士は技能審査および路線審査をそれぞれ年1回受け、合格しなければ乗務することができません。

IV. 安全管理に関する体制

③ LINE MONITOR

運航乗務員は所定の訓練・審査を経て安全な運航を行うために必要な技能を維持していることが求められています。スカイマークでは定期的な訓練・審査のほかに、LINE MONITORという制度を設け、日常運航や通常業務における不具合の潜在要因を探るとともに、運航乗務員が日常運航においても規程・基準に基づいて適切に技能を発揮できているか確認しています。LINE MONITORの結果は本人および管理部門にフィードバックされ、より安全で高品質な運航を行うために活用されています。

(2) 客室乗務員の訓練・審査等

QM（Qualifications Manual：訓練審査規程）に基づき、以下のとおり実施しています。

① 初期訓練

機内保安業務、緊急時の対応等を目的とする訓練課程について座学ならびにモックアップ（模擬施設）や緊急救難施設での実習に加え、運航便（実機）でのOJT（乗務訓練）を実施しています。



モックアップ

② 定期訓練

緊急保安に関する知識および技量の維持・向上のため、定期救難訓練として年1回、座学と実技演習により実施しています。更に、緊急時における縦室と客室との連携能力の向上のため、運航乗務員との合同訓練を実施しています。

③ 審査

初期訓練、定期訓練で筆記ならびに実技による審査を訓練教官が実施しています。

④ LINE MONITOR

客室乗務員は所定の訓練・審査を経て、安全な運航を行うために必要な技能を維持していることが求められています。スカイマークでは定期的な訓練・審査のほかにLINE MONITORという制度を設け、日常運航や通常業務における不具合の潜在要因を探るとともに、客室乗務員が日常運航においても規程・基準に基づいて適切に技能を発揮できているか確認しています。LINE MONITORの結果は、分析・対応策の検討を実施した上で客室に関わる部門にフィードバックされ、より安全な運航を行うために活用されています。

IV. 安全管理に関する体制

(3) 整備従事者の訓練・審査

① 訓練

養成訓練：整備規程及び業務規程に定めている各種資格者毎に設定した訓練カリキュラムに基づき、当該資格者として必要な知識と技能を付与します。

定期訓練：資格認定後の知識・技量の維持並びに最新知識の習得を図るため、2年毎に定期的訓練を実施しています。

② 審査

技能審査：養成訓練を修了した者に対し、当該資格者として具備すべき知識及び技能を有していることについて、技能審査員が口頭審査及び実技審査によって確認します。

資格審査：資格認定を受けようとする者に対し、当該資格者として必要な要件並びに具備すべき業務能力を有していることについて、品質保証部長が書類審査及び面接審査によって確認し、資格を認定しています。

(4) 運航管理者の訓練・審査

QM（Qualifications Manual：訓練審査規程）に基づき、以下のとおり実施しています。

① 訓練

運航管理者に対し、職務遂行に必要な知識および技量を付与するための養成訓練、ならびに技能の維持・向上と最新知識を習得することを目的とした年1回の定期訓練を実施しています。

② 審査

職務遂行に必要な知識および技量を有するか否かを評価・判定するため資格審査を実施しています。また、技能に疑義が生じた場合には臨時審査を実施します。

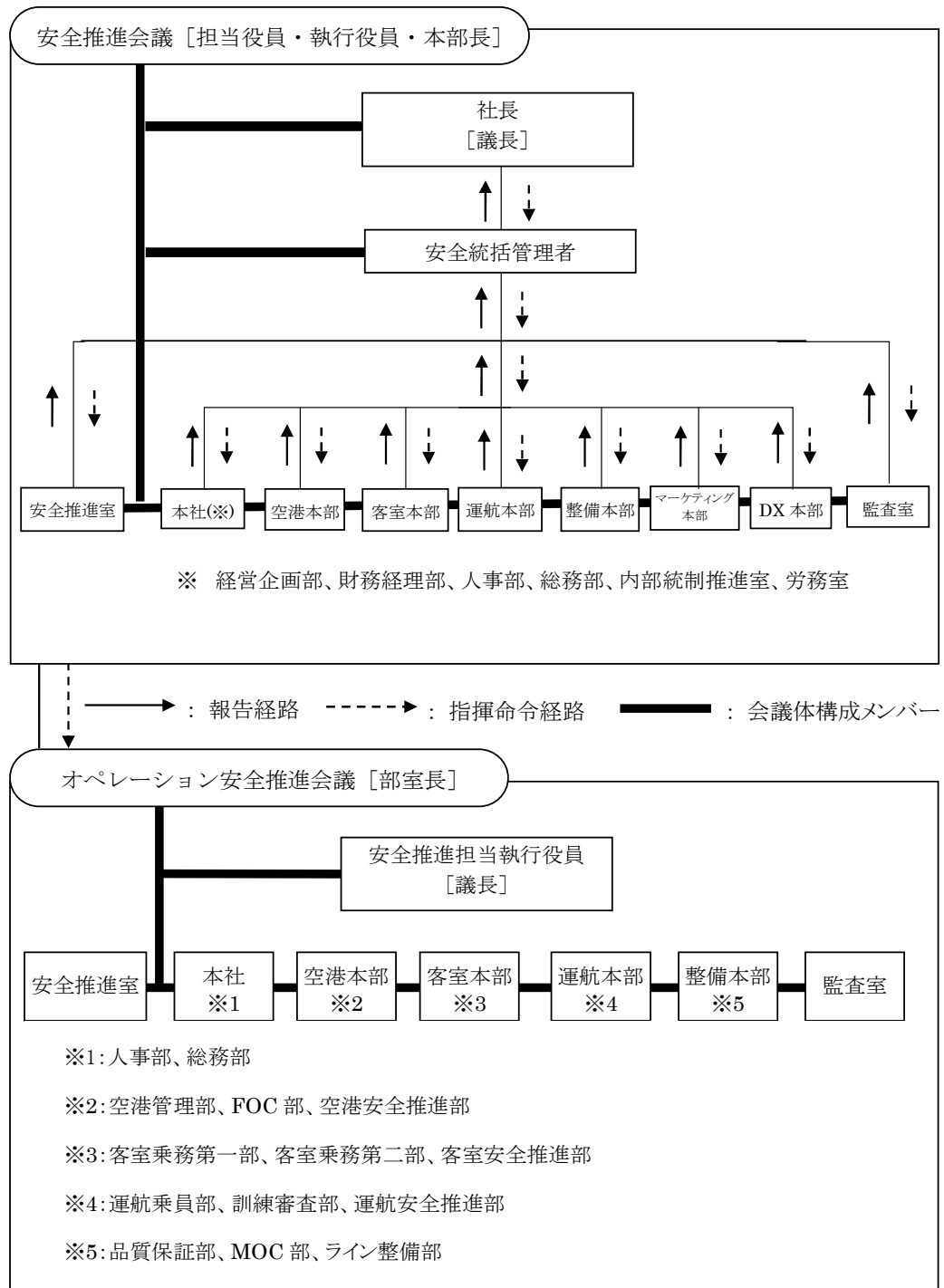
IV. 安全管理に関する体制

4. 安全確保に関する機能の役割に関する情報

(1) 各組織の機能・役割の概要

社内全体における安全に関する報告系統や指揮命令系統を明確にし、各部門の長を核とした体系的な安全管理体制を構築し連携の維持・強化を図っています。

報告・指揮命令系統図



IV. 安全管理に関する体制

(2) 安全に対する会議体

安全に対する様々な課題をその重要度に応じて適切な権者で議論・推進していくべく、複数の会議体を設け、これらの会議で話し合われた内容は、社内イントラネットをはじめとした各種媒体や部門内の会議体を通じて、現業部門や関連部門へフィードバックいたします。具体的には、以下の3つの会議体が中心的な役割を担っています。

① 安全推進会議

議長である社長を中心に各部門から独立した上位の機関として、安全統括管理者の職務遂行を補佐するとともに、安全管理体制の継続的な維持・改善を図ることを目的に設置され、リスク管理を体系的に行うための中核的な役割を果たしています。また、安全管理に関する問題点および必要な改善策についても討議され、討議内容については社内イントラネットを通じて全社員にフィードバックいたします。

② オペレーション安全推進会議

議長である安全推進担当執行役員を中心に、生産現場からの安全情報を共有し、本部間の十分な意思疎通を確保するとともに、各本部内の安全管理体制が適切に機能していることを確認しています。

③ 本部内の安全に関わる会議体

安全管理を担う各本部において、機能毎にオペレーションに係る安全課題や不安全事故の原因を調査し、再発を防止するという事後的（reactive）なアプローチに加えて、不安全事故の予兆となるハザードを把握し、そのリスクを評価し、これを低減するという予防的（proactive）な取り組みについても討議し、安全性の更なる向上に取り組んでいます。

(3) 連絡・通報体制

緊急事態発生時は、国に認可された運航規程に基づき、機長は発生した緊急事態の内容により、運航管理部門または管制機関等へ無線電話等によりその事態を報告いたします。

運航管理部門では、自社機の運航状況を監視し、緊急事態が発生したことの通報を受けた場合または覚知した場合、当該機との通信連絡に努めるとともに、関係公的機関等へ連絡し、援助を求めます。

(4) 情報の伝達と共有

日常業務の状況を適確に把握するため、会社内外で発生する安全に関する情報（以下 安全情報）及び事業に関する変更に係る情報を収集しており、収集すべき安全情報には、収集対象となった事態に関連した運航乗務員及び客室乗務員の疲労に関する情報やアルコール等に係る不適切事案に関する情報も含んでおります。

収集した安全情報は、「報告・指揮命令系統図」の通り、社長を含めた必要な階層・関連する

IV. 安全管理に関する体制

部門に伝達し、運航規程及び整備規程に規定されている安全情報の伝達に係る体制やシステムと連携して適切に運用しております。

全ての安全情報は非懲罰環境下で収集し、故意又は重大な過失を除き、ヒューマンエラーに係るものについては懲戒の対象としないことが制度化されています。

(5) 安全に係る文書の整備及び管理

安全管理体制を効果的に運営するために、安全管理規程、運航規程、整備規程、業務規程（認定事業場）及びそれらに係る規程類を設定しています。また安全管理体制の運営の実績を示すため、各規程類には管理方法、必要な記録の種類及び保管期間を定めています。

(6) 内部監査の実施

当社の内部監査は、監査室に所属する専任の監査員を中心に、分野毎の専門知識を有する部門所属の併任監査員がチームとなり、原則として年度に1回実施しています。内部監査は当社全部門及び全空港支店を対象としており、航空運送の安全を担う運航、整備、客室、空港などの業務が法令、規程などに従って実践され安全と品質の維持向上が図られているか、また安全管理システムが機能しているかについて確認し、是正や改善を要する事象が認められれば措置を講じています。全ての監査結果は安全推進会議で共有され、その後の安全管理体制の改善につなげるフィードバックを受けています。

(7) 変更管理

事業に関する組織の拡張や縮小、新たな機器や手順の導入等の変更が行われ、航空事故もしくは重大インシデントまたは損害、損失を生じさせる可能性がある場合には、関係部門が事前にハザードを特定・分析し、安全リスクを確実に管理するための取組みを実施しています。

IV. 安全管理に関する体制

5. 安全への取り組み

(1) 安全に関わる教育

安全管理体制を社内へ周知・浸透させ、社員各自が自身の役割・責任の理解促進並びに安全意識の高揚を図り、会社の遂行する航空運送事業の安全性を維持・向上を図ることを目的に安全教育を実施しております。安全に関わる最上位規程である安全管理規程に加え、ヒューマンファクターズや航空事故処理規程に関する内容など、幅広く安全を支える基本事項について学びます。



(2) 安全意識啓発のための取り組み

① 安全啓発セミナー

2007年11月、羽田空港に航空機が着陸後、機内後方ギャレーからサービス用カートが飛び出し、お客様に衝突して重傷を負わせてしまう事故を発生させてしまいました。過去の事故の教訓を風化させず、安全に対する意識を改めることを目的とし、毎年11月を安全啓発月間と位置づけ、安全啓発セミナーを開催しております。

本セミナーは本社と全国の事業所をオンラインで繋ぎ、経営トップによる安全講話や各部門からの安全への取り組み紹介に加え、安全に著しく貢献した個人・組織に対する表彰を行っています。

また、2025年度は日本航空123便墜落事故の被災者で構成される「8.12連絡会」の事務局長であり、一般社団法人「いのちを織る会」の代表理事を務める美谷島邦子氏をお招きしました。「安全の鐘を鳴らし続けて」と題したご講話をいただき、改めて命の尊さと安全確保の重要性を再認識する貴重な機会となりました。



美谷島 邦子 氏

② 社員向け緊急脱出研修

非常用装備品に関する知識習得と緊急時に乗客の脱出を援助する役割を習得することを目的に、社員向け緊急脱出研修を実施しています。客室乗務員の訓練用モックアップを使用して行われ、参加者は援助者としてのスキルを習得しました。



IV. 安全管理に関する体制

③ 安全プロモーションミーティング

経営層が現場社員との直接対話などにより、社員の意見を組織に反映すると共に安全に関する共通の理解を促進し、「安全が大前提であり常に安全を最優先に考え行動する」という価値観を全社的に共有し安全文化の醸成を図るために安全プロモーションミーティングを開催しています。

本活動では、「安全確認行為の徹底について」をテーマに講話を行い、法令・規程遵守の重要性などを共有しました。



(3) その他、安全のための取り組み

① 安全点検（夏季輸送安全総点検・年末年始輸送安全総点検）

夏季および年末年始の多客期には、安全確保・事故防止の徹底と安全意識の高揚を図ると同時に、安全管理体制が適切に機能していることを確認するための安全点検を実施しています。

年末年始輸送安全総点検では、本社および東京地区の管理部門ならびに現業部門を社長による安全巡視および訓示をおこないました。現業部門において安全管理体制が有効に機能しているかを点検し、問題点があれば是正すべく必要な対策を講じています。



② 御巢鷹の尾根の慰霊登山

御巢鷹の尾根の慰霊登山を通じて、「航空機事故の悲惨さ」、「遺族の悲しみ」、「社会に与えた影響」等について考え、社員一人ひとりが安全の尊さを振り返り、安全堅持の重要性を再認識する機会として実施しています。2025 年度は 10 回（春と秋に各 5 回）実施し、役員を含む 117 名が参加しました。



IV. 安全管理に関する体制

③ 事故処理模擬演習

事故等発生時の被害拡大の未然防止及び調査究明による運航の安全確保を目的として、一連の対応活動が迅速かつ適切に遂行できるよう全社合同訓練を実施しています。2025年度の模擬演習では、地方空港で事故が発生した際の処理体制に問題ないことを確認すると共に、前年度（2024年度）の模擬演習であがった課題に対し適切に改善されたことを確認いたしました。



(4) 安全にかかわる情報の周知

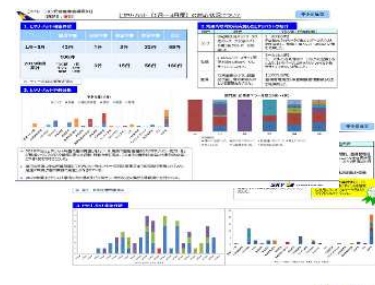
① 「安推だより」、「月刊アルコール研究所」、「Safety Information」の発行

安全推進室では、社内外で発生した航空機の運航に関連する不安全事象について社内の各種報告書、他航空会社からの情報、航空機メーカーからの情報等を収集し、安全情報「安推だより」、「月刊アルコール研究所」、「Safety Information」として社内に周知し、安全に関わる意識や知識の向上を図っています。



② 安全報告制度（ヒヤリハット報告制度）の運用

運航の安全性向上及び予防安全対策として事故・インシデントや不安全事象には至らなかったが、自らが経験した「ヒヤッとしたこと」や「ハッとしたこと」を幅広く収集する仕組みを構築しています。ヒヤリハットとして報告された事象は各部門にて分析され再発防止に努める活動をし、その状況については安全推進会議にて共有されるとともに、社内イントラネットなどを通じて全社員にも周知・共有されています。



小さな声で
大きな事故を
防ぎましょう

V. 使用している航空機と輸送実績

1. 使用している航空機に関する情報（機種、機材数、機齢等）

（2026年3月31日現在）

BOEING 737-800 型機



機数：29機
座席数：177席
初号機導入：2005年
平均機齢：13.7年
平均年間飛行時間：2,769時間
平均年間飛行回数：1,978回

【参考】BOEING 737-8 型機 （2026年5月28日より運航開始）



座席数：177席
初号機導入：2026年

【航空機の安全性について】

スカイマークが使用する全ての航空機は、製造国の監督官庁が定めた整備要目に基づき、国土交通省航空局の承認を受けた計画に従って整備されています。

これにより、機齢による安全性に影響を与えることなく、航空機が安全に飛ぶための性能が保証されており、高い信頼性と安全性を確保しています。

2. 救急用具の装備

スカイマークでは航空法施行規則第150条に基づき、旅客の安全を確保するために、救命胴衣等の救急用具を装備しております。

V. 使用している航空機と輸送実績

3. 路線別輸送実績（2025年度における国内路線別の輸送実績）

（2026年3月31日現在）

路線別	有償旅客キロ	有効座席キロ	運航便数
東京－札幌	853,153	1,008,134	6,371
東京－福岡	1,417,491	1,665,868	9,041
東京－那覇	1,103,806	1,304,878	4,370
東京－神戸	448,536	538,314	4,376
東京－鹿児島	466,948	567,130	2,884
東京－下地島	218,548	262,296	730
福岡－札幌	162,614	214,259	750
福岡－那覇	304,944	386,271	2,165
福岡－茨城	170,892	252,741	1,246
福岡－下地島	35,031	45,213	206
札幌－茨城	156,255	207,688	1,454
札幌－神戸	496,556	637,488	2,879
中部－札幌	283,904	360,136	1,877
中部－那覇	348,340	461,837	1,775
中部－鹿児島	151,241	205,861	1,443
神戸－長崎	188,581	251,039	2,182
神戸－鹿児島	171,029	241,514	2,159
神戸－茨城	216,972	289,395	2,180
神戸－仙台	163,729	226,265	1,451
神戸－下地島	150,586	199,743	729
鹿児島－奄美大島	87,191	118,616	1,435
那覇－茨城	176,109	224,775	729
那覇－神戸	544,713	689,686	2,979
那覇－下地島	53,528	88,001	1,458
合計	8,370,697	10,447,147	56,869

（旅客キロ、座席キロ：×1,000）



スカイマーク安全報告書 2025年度
2026年9月発行
スカイマーク株式会社
安全推進室