

2011 年度 JAL グループ

安全報告書



2012 年 8 月

日本航空株式会社
日本トランスオーシャン航空株式会社
株式会社ジャルエクスプレス
日本エアコミューター株式会社
株式会社ジェイエア
琉球エアーコミューター株式会社

これは航空法第 111 条の 6 の規定に基づき、
JAL グループ航空会社 6 社としての報告書です。

はじめに

日頃より JAL グループの翼をお選びいただき、誠にありがとうございます。

一昨年の弊社の経営破綻に際しましては、多くの皆さまにご迷惑とご心配をおかけしましたが、皆さまの多大なるご支援を賜りながら、JAL グループの早期の再生実現に向け、社員一同、心をひとつに合わせ、大きな改革に取り組んでまいりました。

2011 年度は、前年度に引き続き、企業理念の実現に向け、JAL フィロソフィや部門別採算制度による社員の意識改革に努めました。安全においては、社員一人一人が安全を最優先に日々の業務にあたるとともに、プロフェッショナル人財の育成と安全を管理する仕組みの構築を柱とする施策を行うなど、安全の層を厚くする取り組みを進めてまいりました。

一方、航空業界においては、首都圏発着枠の拡大やローコストキャリア (LCC) の日本への参入拡大による競争環境の変化、航空安全の規制緩和など、業界を取り巻く環境の大きな変化も予想されております。

JAL グループは、これらの変化を乗り越え、お客さまに最高のサービスを提供させていただくため、2012 年 2 月 15 日、「2012～2016 年度 JAL グループ中期経営計画」を策定しました。私どもはこの中で、経営目標のトップとして、「輸送分野における安全のリーディングカンパニーとして、安全運航を堅持すること」を掲げ、日々取り組んでいくことをお約束させていただきました。

航空運送事業者としての責任と自覚のもと、いかなる環境においても安全を最優先し、全員が「安全のプロフェッショナル」として、誰にも負けない努力を積み重ね、今後も一便一便の運航に全力で取り組んでまいります。

2012 年 8 月



日本航空株式会社 代表取締役社長

植木 義晴



目 次

はじめに

1. 安全の基本方針	3
1.1 JAL グループ安全憲章	3
1.2 JAL グループ航空会社	4
2. 2011 年度を振り返って	5
2.1 航空事故など、トラブルの発生状況	5
2.2 行政処分、行政指導の概要と対策	7
2.3 安全目標の達成状況	9
2.4 安全施策の取り組み状況	10
3. 2012 年度の安全目標および安全施策について	12
3.1 安全目標	13
3.2 安全施策	14
4. 安全文化の醸成に向けて	15
4.1 安全アドバイザリーグループ	15
4.2 安全啓発センター	16
4.3 安全啓発教育	17

— 別 冊 —

1. 航空事故やトラブルの概要、分析および対策
2. 社外からの評価
3. 安全管理の体制
4. JAL グループ保有機材
5. JAL グループ輸送実績



－この報告書について－

「JALグループ安全報告書」は、航空法第111条の6の規定に基づき、2011年度におけるJALグループの安全に関わる取り組みなどについて、ご報告するものです。JALグループはこの報告書の中で、JALグループの安全に対する姿勢や取り組みなどを、できるだけ分かりやすくご説明します。

【対象期間】

2011年4月1日から2012年3月31日までの期間ですが、一部につきましては、それ以前、またはそれ以降に関する報告もございます。

【対象会社】

表紙に記載した JAL グループ航空会社 6 社となりますが、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。



1. 安全の基本方針

1.1 JAL グループ安全憲章

JAL グループにとって、安全運航は社会的責務であり、経営の最優先課題です。この責務を果たすための具体的な方針として、JAL グループでは「安全憲章」を定め、社員一人一人がこれに基づいて日々の業務を遂行しております。この安全憲章は、安全に関する経営トップの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。

JAL グループ安全憲章

安全運航は、JAL グループの存立基盤であり、社会的責務です。
JAL グループは安全確保の使命を果たすため、
経営の強い意志と社員一人一人の自らの役割と責任の自覚のもと、
知識と能力の限りを尽くして、一便一便の運航を確実に遂行していきます。

そのために、私たちは以下のとおり行動します。

- 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、必ず確認をします。
- 情報は漏れなく直ちに正確に伝え、透明性を確保します。
- 問題、課題に迅速かつ的確に対応します。
- 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦します。

JAL グループの全社員は、安全憲章を記した安全カードを常時携帯しています。また、安全憲章を記したポスターを職場に掲示するとともに、安全に関わる会議において唱和を実施するなど、日々安全に対する決意を新たにしています。



1.2 JAL グループ航空会社

JAL グループ航空会社は以下の 6 社です。各社の安全に関わる取り組みについては、インターネットでもご参照いただけます。

グループ航空会社	略号	URL
日本航空	JAL	http://www.jal.com/ja/flight/safety/
日本トランスオーシャン航空	JTA	http://www.jal.co.jp/jta/safety/
ジャルエクスプレス	JEX	http://www.jal.co.jp/jex/company/safety.html
日本エアコミューター	JAC	http://www.jac.co.jp/company_info/safety.html
ジェイエア	JAIR	http://www.jair.co.jp/about/safety.html
琉球エアーコミューター	RAC	http://rac.churashima.net/safety.html



2. 2011 年度を振り返って

2.1 航空事故など、トラブルの発生状況

2011 年度 JAL グループにおける、航空事故や主なトラブルの発生状況について、ご報告いたします。

2011 年度は、航空事故^(※1)が 1 件、重大インシデント^(※2)が 1 件発生いたしました。改めまして、ご迷惑、ご心配をお掛けした皆様にお詫び申し上げます。

現在、航空事故については国土交通省運輸安全委員会が、原因などの調査を行っており、JAL グループはこれらの調査に全面的に協力するとともに、現時点で考えられる対策を進めております。

安全上のトラブル^(※3)は 258 件、イレギュラー運航^(※4)は 58 件と、どちらも 2010 年度の件数を下回っております。

事例の概要や分析などについては、別冊-2 をご参照ください。

【発生件数】

種類	2010 年度	2011 年度
航空事故	1 (0.003)	1 (0.003)
重大インシデント	2 (0.005)	1 (0.003)
安全上のトラブル	307 (0.808)	258 (0.740)
イレギュラー運航	81 (0.213)	58 (0.166)
年間総運航便数	380,154	348,815

カッコ内は 1,000 便あたりの発生件数

*1 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。

2011 年度の航空事故（1 件）

2012 年 3 月 31 日、日本航空 82 便（上海発羽田行き、ボーイング 777-200 型機）が、羽田空港において着陸復行した際に機体の後方下部を滑走路へ接触させ、機体を損傷しました。お客さま 296 名、乗務員 12 名に負傷者はありませんでした。損傷の修理が大修理に該当することから、航空事故と認定されました。現在、国土交通省運輸安全委員会が原因究明などの調査を行っています。



*2 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。

2011 年度の重大インシデント(1 件)

2011 年 5 月 10 日、日本エアコミューター 3626 便(宮崎発福岡行き、ボンバルディア Q400 型機)が、管制官から着陸許可を受けて福岡空港に進入中、他社機が離陸許可を受けて誘導路から滑走路に進入したため、JAC 機が着陸復行した事例です。2012 年 4 月 27 日に運輸安全委員会より公表された重大インシデント最終調査報告書によると、原因は、管制官が空港監視レーダーを確実に確認しなかったことなどにより、着陸許可済みの JAC 機 の存在を失念して、他社機に離陸許可を出したとされています。JAC 機の問題点は指摘されておりません。

*3 安全上のトラブル(義務報告)

2006 年 10 月 1 日付施行の法令(航空法第 111 条の 4 および航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号・第 4 号)に基づき、新たに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。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

①被雷や鳥の衝突などによる航空機の損傷

②システムの不具合

〔例〕 エンジントラブル、通信・電気系統のトラブル

③非常時に作動する機器などの不具合

〔例〕 火災・煙の検知器の故障

④規定値を超えた運航

〔例〕 決められた限界速度の超過

⑤機器からの指示による急な操作等

〔例〕 TCAS(航空機衝突防止装置)などの指示に基づく操作(別冊-8 参照)

*4 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。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。イレギュラー運航などの発生状況については、JAL 企業サイトをご参照ください。(<http://www.jal.com/ja/operate/>)



2.2 行政処分、行政指導の概要と対策

JAL グループで 2011 年度に受けた[行政処分](#)^(※5)はございませんでしたが、[行政指導](#)^(※6)を 2 件受けました。これらの内容を真摯に受け止め、それぞれ以下の対策を講じております。

(1)日本エアコミューターに対する業務改善勧告

(2011 年 6 月 29 日、国土交通省東京航空局長発)

【事例】

整備業務を受託している他社機に対する技術管理において飛行データの検討が十分ではないこと、また航空機メーカーへの照会が適切に実施されていないという事例があったことによるものです。

【対策】

○技術管理に携わる者に対する専門知識などの再教育

技術管理部門のスタッフに対して、整備士が受講する技術訓練や JAL グループの整備会社である JAL エンジニアリングが行う技術基礎教育を受講させるとともに、飛行記録装置(FDR)メーカーが行っているデータ解析専門教育を受講させました。

○航空機メーカーなどの活用

航空機メーカーからの技術支援を適時に仰ぐため、その基本手順を明確に設定し、整備士、スタッフに徹底しました。



(2) 日本航空に対する嚴重注意

(2011 年 8 月 17 日、国土交通省航空局安全部参事官発)

【事例】

2009 年 5 月 1 日、運航乗務員が、貨物便の巡航中の操縦室内で写真撮影を行いました。この間、自動操縦装置は作動していましたが、この行為が、航空法第 71 条の 2(操縦者の見張り義務)に反していたことによるものです。

【対策】

○運航乗務員への事例周知と規定遵守についての指示

安全への強い意志を持ち、規定遵守を徹底することを指示する文書を運航本部長から全運航乗務員に対して、また安全推進本部から JAL グループ全社員に対して、同様の趣旨の文書を発信しました。

○運航乗務員会議体における教育の実施

規定遵守の徹底と安全意識の向上を図るため、9 月には運航本部長と社員との直接対話を目的とした臨時の会議体を複数回開催し、9 月から 11 月までの間には、運航乗務員の会議体において、職制より今般の事例に基づいて、規定と背景となる法令の関係を解説する教育を実施いたしました。

*5 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。

*6 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「嚴重注意」などが該当します。



2.3 安全目標の達成状況

2011 年度の JAL グループ安全目標の達成状況についてご報告いたします。

(1) 航空事故ゼロ・重大インシデントゼロ

航空事故が 1 件、重大インシデントが 1 件、発生し、目標を達成できませんでした。

現在、航空事故については国土交通省運輸安全委員会が、原因などの調査を行っており、JAL グループはこれらの調査に全面的に協力するとともに、現時点で考えられる対策を進めております。重大インシデントにつきましては既に調査が終了し、2012 年 4 月 27 日、国土交通省運輸安全委員会から重大インシデント調査報告書が公表されました。詳しくは、別冊-2 をご覧ください。

(2) イレギュラー運航を減らします

イレギュラー運航の発生件数は、2010 年度の 81 件から 58 件に減少いたしました。

これは、2006 年度以降、最も少ない水準であり、目標水準を大幅に上回ることができました。イレギュラー運航の原因としてその大部分を占める航空機の故障について徹底した対策を講じてきたことによるものと評価しております。詳しくは、別冊-10 をご覧ください。

(3) お客様をお怪我からお守りします

2010 年度から空港や機内でのお客様の怪我低減を安全目標とし、さまざまな取り組みを行ってまいりました。2011 年度は火傷防止のため温かいお飲み物の温度管理の徹底、飛行機に乗り降りする際のドア周辺での転倒防止策、787 型機導入時には他機種での事例を参考にした怪我防止対策などに取り組み、お客様の怪我を着実に減少させることができました。

(4) ヒューマンエラーによる不具合を減らします

これまでも JAL グループでは、ヒューマンエラー低減のためさまざまな取り組みを行ってまいりましたが、2011 年度から新たに安全目標として設定しました。社員一人一人が確認行為を意識し、基本に忠実な作業を徹底することなどにより、2010 年度よりヒューマンエラーによる不具合を減少させる事が出来ました。また、優れた確認行為をまとめた、「クールな確認傑作選」を発行し、日々の業務に活用しています。



2.4 安全施策の取り組み状況

2011 年度における安全施策の取り組み状況についてご報告いたします。

(1) 空のプロフェッショナルの育成

航空機の設計や運航技術の進歩により、トラブルやイレギュラーが大幅に減ったため、一人一人の経験機会が減少し、事業環境変化に伴い、機材のダウンサイジングや業務分担の変更など、新たな環境や仕事のやり方の変化により、対応能力の個人差が発生しておりました。そのため、従来の教育体制を見直し、一人一人の能力に着目した教育訓練を実施し「空のプロフェッショナル」を育成する取り組みを行いました。

【主な施策】

①MCC(Multi Crew Cooperation)の導入（運航）

乗務する2名の運航乗務員がより高いチーム機能を発揮するための概念を導入し、全運航乗務員を対象に教育を実施しました。

②階層別教育の充実（客室）

チーム力強化のためリーダー層を対象とした教育訓練に重点的に取り組み、安全教育に実技訓練を取り入れて、より実践に即した訓練を実施しました。

③社員と役員との直接対話の実施（整備）

役員が、整備部門全社員4500人と安全や品質に対する意識に関して直接対話を実施。社員の意識の向上を図るとともに、種々の意見をその後の安全施策に活かしました。

④空港模擬施設における体験型の教育の実施（空港）

危険物輸送防止への意識向上の一環として、旅客部門における手荷物受託時のお客さまとの会話など想定したロールプレイ形式の教育を導入しました。

⑤自ら考える文化の醸成（貨物郵便）

不具合事例のケーススタディ訓練を実施し、自ら考える能力の養成を行いました。



(2)グループ安全管理体制の構築

JAL グループ各社の各組織がそれぞれの安全管理システムを展開していたため、安全情報をグループ全体で活用しにくく、グループの事業規模を活かした予防的安全管理に関して課題がありました。そのため、各社や各部門ごとのばらつきを修正し、標準化して効率的な安全管理システムを作り上げる取り組みを行いました。また、不具合の未然防止を図るため、データの蓄積に基づいた統計的手法を確立し、今後発生するリスクを想定する能力を向上させる取り組みを行いました。

【主な施策】

標準化された安全管理システムの考え方に基づきつつ、各分野ごとの特性に配慮した以下の施策に取り組みました。

①スレットを組織的に管理する体制の構築（運航）

エラーを誘発する潜在的な要因まで抽出する分析手法を設定し、更にデータベース化してさまざまなイレギュラー事象に共通する指標値を設定出来るよう準備を進めました。

②リスク評価基準の策定（客室）

客室で発生する不安全事象について、共通の認識に基づき、よりの確にリスク分析を行うためのリスク評価基準を導入しました。

③専門スタッフによる作業モニターの実施（整備）

専門スタッフによる整備士の作業モニターを実施し、ヒューマンエラー潜在要因の抽出および繰り返し発生するヒューマンエラーに対する分析・対応体制の強化を図りました。

④空港・委託先管理徹底のための体制強化（空港）

事業環境の変化に伴い、大幅に変化した空港・委託先に対して、空港本部の状況把握体制を確立するため、監査員、インタビュアーの養成や会議体制の充実を図りました。

⑤空港毎の安全管理プロセスの可視化と強化（貨物郵便）

空港毎の安全管理プロセスの進捗管理を行う目的で、支店毎に「定性パフォーマンス指標」を導入しました。これにより施策の進捗や取り組みのプロセスの充実度をタイムリー、かつ的確・定量的にとらえることが可能となりました。

⑥リスクマネジメント支援システムを構築（安全推進）

グループ全体で均質かつ効率的なリスクマネジメントを実施するため、安全に関わるデータをグループで共有し、共通の手法で分析・評価を行うことを可能とするリスクマネジメント支援システムを構築し、インフラ整備する準備を進めて参りました。



3. 2012 年度の安全目標および安全施策について

2012 年 2 月 15 日、「2012～2016 年度 JAL グループ中期経営計画」を発表いたしました。その中で、安全運航は JAL グループの存立基盤であり、社会的責務であることを認識し、輸送分野における安全のリーディングカンパニーとして、安全運航を堅持することを経営目標のトップに掲げました。

この経営目標を達成するため、2012 年度も安全目標および安全施策を設定し、JAL グループ一丸となって、「安全の層」を厚く積み重ね、高い水準の安全を確保してまいります。

2012～2016 年度 JAL グループ中期経営計画（抜粋）

2.安全を守る取り組み

安全運航は、JAL グループの存立基盤であり、社会的責務です。わが国における航空運送の先駆者として長年培ってきた豊富な経験をもとに、高い水準の安全を確保し続けます。航空事故や重大インシデントといった不安全事故を起こさないことはもとより、信頼性の高い航空機を運航し、お客さまに安心な空の旅をお届けします。また、客室や空港のすみずみにわたる安全性に気を配り、お客さまお一人おひとりの快適な旅をお守りします。これからも以下のような取り組みを着実に進め、「安全の層」を厚く積み重ねていくとともに、輸送分野における安全のリーディングカンパニーとして社会に貢献してまいります。

安全を守る人財の育成

JAL フィロソフィを体現し、安全に対する高い使命感・責任感並びに技量・技術をかねそなえた人財の育成を強化します。

グループの全社員を「安全のプロフェッショナル」に育成していくため「JAL グループ安全教育」を実施します。

安全を守るシステムの進化

より高い安全水準を目指すには、発生した不具合について対策をとるだけではなく、こうした不具合が発生する前に、予防的な対策をとる必要があります。JAL グループ全体で蓄積した膨大なデータから、トラブルの芽を抽出し、事前に摘み取るためのシステムを構築します。

安全を守る文化の醸成

安全の原点である、御巣鷹山事故をはじめとした過去の事故を決して風化させず、JAL グループが持つ厳粛な安全文化を継承していきます。

また、社外の有識者で構成された「安全アドバイザリーグループ（座長：柳田邦男氏）」から提言を受けた「安全を確保するための企業風土」を守り、引き続き同グループの助言を受けながら安全文化を醸成していきます。



3.1 安全目標

お客さまの安全をお守りするため、運航トラブルを起さないこと、お客さまの不安を低減すること、ヒューマンエラーを低減することを弊社の不変の安全目標として、2012 年度も継続して達成に向けて努力してまいります。

(1) 航空事故ゼロ・重大インシデントゼロ

航空事故、重大インシデントともにゼロを目指します。^(※7)

(2) イレギュラー運航を減らします

お客さまに不安を与えるだけでなく、ご旅程にも影響をおよぼしてしまうイレギュラー運航を低減させます。

(3) お客さまをお怪我からお守りします

お客さま一人一人が機内や空港などでお怪我されるようなことがないよう、無事目的地までお運びすることは、私どもにとって変わらない目標の一つです。

2012 年度は特に、お子さまのお怪我低減のための対策に力を入れます。今後もハード、ソフトの両面から、私どもとして出来ることを検討し、実行してまいります。

(4) ヒューマンエラーによる不具合を減らします

再発傾向の高いもの、あるいは重大なトラブルなどにつながる恐れのあるものなど、リスクの高いヒューマンエラーを低減させるための取り組みを強化いたします。

2012 年度は「基本手順の再徹底」をテーマとした夏期安全キャンペーンにおいて、各職場で重点的な取り組み項目を定めました。この取り組みはキャンペーン期間終了後も、継続的に実施してまいります。

※7 2012 年度の重大インシデント(1 件)

残念ながら 2012 年度に入り、重大インシデントが 1 件発生してしまいました。しかしながら、航空事故、重大インシデントは発生させないという決意に変わりはなく、今後もゼロを目指し取り組んでまいります。

2012 年 7 月 8 日、福岡空港において、小型飛行機(セスナ機)が着陸許可を受けて滑走路に進入中、管制官が日本エアコミューター3635 便に対して滑走路に入って待機するよう指示し、JAC 機は滑走路に進入しました。管制官はその約1分後、小型飛行機が滑走路に向けて飛行しているのに気づき、小型飛行機に対して着陸のやり直しを指示しました。当事案は航空法施行規則「他の航空機が使用中の滑走路への着陸の試み」に該当するとして重大インシデントに認定され、現在、国土交通省運輸安全委員会が原因究明などの調査を行っています。



3.2 安全施策

「2012～2016 年度 JAL グループ中期経営計画」における「安全を守る人財の育成」、「安全を守るシステムの進化」、「安全を守る文化の醸成」に基づく取り組みとして、以下の 5 つのテーマを設定しました。これらについては、2012 年度 JAL グループ安全施策として取り組んでまいります。

(1) 技術・知識の一人一人への確実な定着

人財育成は非常に重要な課題であると認識し、これまでも取り組んでまいりましたが、2012 年度は、全員一律の教育だけではなく、一人一人の知識・技量レベルに応じた、あるいは、同じ弱点を持つ集団や階層に応じた教育に力を注ぎ、能力試験の結果に応じた個別教育や、同一テーマの職位別教育などを充実してまいります。

(2) コミュニケーションスキルの向上

コミュニケーションを安全の重要なツールとして捉えた、よりテクニカルな取り組みを行います。また、新しい仕組みの導入や新しい教育を行うだけでなく、これまで作成してきた「確認会話事例集」や「クールな確認傑作選」など、既存の財産を有効活用した取り組みも推進してまいります。

(3) 再発防止の取り組み強化

再発するヒューマンエラー不具合の撲滅を目指し、2012 年度も取り組んでまいります。再発事例では、「時間の経過とともに忘れてしまった」、「頭では理解していたが出来なかった」というケースが見られることから、過去に取られた対策の再検証や定期的な再周知を図ってまいります。また、確実な原因分析や対策立案を行うため、JAL グループ統一的な手法を策定し、導入してまいります。

(4) 自発報告の活性化

JAL グループ会社、各本部で運用している自発報告制度(ヒヤリハット報告)については、報告した社員を積極的に表彰したり、部門横断的な情報共有、さらには、なぜヒヤリハットで済んだのか(成功体験)に着目した振り返りを行うなど、制度のさらなる活性化を図ります。合わせて、より効果的な制度へ発展させていくため、他社・研究機関などの取り組みを調査・研究させていただく予定です。

(5) 安全文化・安全意識の醸成

JAL グループに集う全社員が「安全のプロフェッショナル」であるとの自覚をより強固なものとし、安全に対する高い使命感・責任感を有する人財の育成を図ります。この一環として、JAL グループ全社員を対象に「JAL グループ安全教育」を実施します。「JAL グループ安全教育」は、安全啓発センターの見学を含む、123 便事故を題材とし、JAL グループの厳粛な安全文化を継承してまいります。



4. 安全文化の醸成に向けて

4.1 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、客観的かつ専門的見地から、安全に関する幅広い助言やご提言をいただいております。同年 12 月、JAL グループは安全アドバイザリーグループより、安全に関するさまざまな提言をまとめた「[高い安全水準をもった企業としての再生に向けた提言書](#)」(*8)を受領いたしました。その後、同提言書に追記する形で「[新提言書『守れ、安全の砦』](#)」(*9)がまとめられ、2009 年 12 月に受領いたしました。(提言書および新提言書の全文は、JAL 企業サイトにご覧いただけます)

2011 年 12 月には、先生方と JAL グループ経営陣とのフォローアップ会議を開催し、JAL グループ経営陣から現状の課題などを報告した上で、先生方からは今後講ずべき施策などについて貴重な意見や提言をいただきました。

JAL グループはこれからも、安全アドバイザリーグループによるさまざまな意見や提言を、グループ経営や安全業務に活かしてまいります。



柳田 邦男氏(座長)

作家・評論家



畑村 洋太郎氏

工学院大学教授
東京大学名誉教授
(専門分野「創造工学」「失敗学」)



鎌田 伸一氏

防衛大学校教授
(専門分野「組織論」「経営学」)



小松原 明哲氏

早稲田大学理工学術院教授
(専門分野「人間生活工学」)



芳賀 繁氏

立教大学現代心理学部教授
(専門分野「交通心理学」「産業心理学」)

*8 「[高い安全水準をもった企業としての再生に向けた提言書](#)」

<http://www.jal.com/ja/safety/advisory/pdf/2005.pdf>

*9 「[新提言書『守れ、安全の砦』](#)」

<http://www.jal.com/ja/safety/advisory/pdf/2009.pdf>



4.2 安全啓発センター

1985 年 8 月 12 日、日本航空 123 便が御巣鷹の尾根に墜落し、520 名の尊い命が失われてしまいました。その事故の悲惨さ、ご遺族の苦しみや悲しみ、社会に与えた航空安全に対する不信の前で、私たちは二度と事故を起こさないと誓いました。

安全アドバイザーグループ、および 123 便事故のご遺族からの、「悲惨な事故を二度と繰り返さないために、123 便事故の残存機体を展示してはどうか」との提案にもとづき、事故の教訓を風化させてはならないという思いと、安全運航の重要性を再認識する場として、2006 年 4 月、安全啓発センターを開設しました。開設から 6 年が経過し、来館者は社内外合わせて 10 万名を超えました。今後も JAL グループでは、この安全啓発センターを「安全の礎」とし、すべての JAL グループ社員がお客さまの尊い命と財産をお預かりしていることの重みを忘れることなく、社会から信頼いただける安全な運航を提供していくための原点として、当センターを積極的に活用してまいります。



【安全啓発センター】

電話 : 03-5756-3566

FAX : 03-5756-3576

住所 : 東京都大田区羽田空港 1-7-1 第二総合ビル 2 階

アクセス : 東京モノレール「整備場」駅下車、徒歩 5 分

開館 : 月～金（年末年始および祝日を除く）

ご利用方法 : 見学に際しては、前日までのご予約が必要です。詳細につきましては、JAL 企業サイトよりご確認ください。[\(http://www.jal.com/ja/flight/safety/center/\)](http://www.jal.com/ja/flight/safety/center/)



4.3 安全啓発教育

JAL グループでは、私どもの存立基盤である安全運航を堅持するため、日常業務に必要な知識・技量を付与する教育に加え、常に高い安全意識をもった社員を育成する安全意識、安全文化の啓発教育を実施しています。

具体的には、「安全啓発セミナー」として、123 便事故の「現地」である御巣鷹の尾根に慰霊登山を行うこと、安全啓発センターで残存機体などの「現物」に対峙すること、当時のニュースやご遺族など事故に直接関わった方のインタビュー映像により、事故を経験した「現人」と接すること、これらを通して、JAL グループにおける安全の重要性を本質から理解し、安全への決意を新たにすると共に、JAL グループ社員として、高い安全意識を醸成しています。

この「現地・現物・現人」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「三現主義」のことであり、この考え方は、JAL グループにおける教育、訓練などの場で多く活用されております。

123 便事故後に入社した社員が、既に JAL グループ全体の 9 割を超えておりますが、事故の記憶と安全への誓いは、JAL グループが持つ厳粛な安全文化という形で、着実に次の世代に継承しております。



JAPAN AIRLINES

JAL グループ安全報告書



JAPAN AIRLINES

2011 年度 JAL グループ

安全報告書

— 別 冊 —



2012 年 8 月

日本航空株式会社
日本トランスオーシャン航空株式会社
株式会社ジャルエクスプレス
日本エアコミューター株式会社
株式会社ジェイエア
琉球エアーコミューター株式会社

これは航空法第 111 条の 6 の規定に基づく、
JAL グループ航空会社 6 社としての報告書です。



— 別 冊 —

目 次

1. 航空事故やトラブルの概要、分析および対策	別冊-2
1.1 航空事故	別冊-2
1.2 重大インシデント	別冊-3
1.3 安全上のトラブル	別冊-4
1.4 イレギュラー運航	別冊-10
2. 社外からの評価	別冊-11
2.1 運輸安全マネジメント評価	別冊-11
2.2 航空局による安全監査	別冊-13
2.3 IATA Operational Safety Audit (IOSA)	別冊-14
3. 安全管理の体制	別冊-15
3.1 グループ安全管理体制	別冊-15
3.2 社長と安全統括管理者	別冊-16
3.3 各社の安全管理体制	別冊-18
3.4 日常運航に直接携わるスタッフの訓練・審査など	別冊-26
3.5 運航・整備の委託状況	別冊-28
4. JAL グループ保有機材	別冊-31
5. JAL グループ輸送実績	別冊-33
5.1 国際線	別冊-33
5.2 国内線	別冊-34



1. 航空事故やトラブルの概要、分析および対策

1.1 航空事故

2011 年度に発生した航空事故は 1 件（2010 年度は 1 件）でした。

○日本航空 82 便 機体損傷（2012 年 3 月 31 日）

【事例】

日本航空 82 便（上海発羽田行き、777 型機）は、羽田空港への着陸を取りやめ再上昇する際、機体尾部が滑走路に接触しました。お客さまおよび乗員に怪我はございませんでしたが、機体の損傷状況から国土交通省により航空事故と認定されました。

【原因・対策】

本件は国土交通省運輸安全委員会が原因究明などの調査を行っており、当社は、同委員会の調査に全面的に協力しております。対策としてすでに事例周知・注意喚起を図っておりますが、今後も運輸安全委員会の調査結果を踏まえ、必要により更なる対策を実施してまいります。



1.2 重大インシデント

2011 年度に発生した重大インシデントは 1 件（2010 年度は 2 件）でした。

○日本エアコミューター3626 便 着陸復行（2011 年 5 月 10 日）

【事例】

日本エアコミューター3626 便（宮崎発福岡行き、ボンバルディア Q400 型機）は、管制の着陸許可を得て福岡空港に進入中、他社機が離陸許可を受け誘導路から滑走路に進入したため、管制官に着陸許可の確認を求めたところ、管制官の指示により着陸復行しました。なお本件は国土交通省より重大インシデントと認定されました。お客さまおよび乗員に怪我はございませんでした。

【原因・対策】

当該インシデントについては、国土交通省運輸安全委員会により調査が行なわれ、その結果が2012 年 4 月 27 日付けで公表されました。報告書によると、管制官が、JAC 機に着陸許可を出したことを失念して他社機に離陸許可を出したことが原因とされております。当社の対策としては、社内全組織に対して、文書により事例周知し、適切な確認を推奨すべく注意喚起を行いました。



1.3 安全上のトラブル

安全上のトラブル(航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号・第 4 号)の概要とその対策についてご報告いたします。

(1) 発生件数の内訳

			2011 年度 ^(※1)						2010 年度 合計	
			J A L	J T A	J E X	J A C	J A I R	R A C		年度 合計
被雷や鳥の衝突などによる航空機の損傷			26	4	6	3	7	1	47	33
内 訳	被雷		6	1	2	3	7	1	20	25
	鳥などの衝突		3	2	2	0	0	0	7	4
	その他		17	1	2	0	0	0	20	4
システムの不具合			49	7	1	4	10	0	71	100
内 訳	エンジン		27	4	0	1	9	0	41	57
	内 訳	鳥などの衝突	7	0	0	1	1	0	9	7
		その他	20	4	0	0	8	0	32	50
	酸素供給		8	0	0	0	0	0	8	4
	航法システム		6	0	1	0	0	0	7	9
	着陸装置		1	0	0	2	1	0	4	8
	燃料系統		2	2	0	0	0	0	4	3
	その他		5	1	0	1	0	0	7	17
非常時に作動する機器などの不具合			3	3	1	2	1	0	10	7
規定値を超えた運航			14	3	1	0	2	1	21	32
機器からの指示による急な操作など			53	4	7	13	16	2	95	105
内 訳	航空機衝突防止装置作動		51	4	5	10	15	2	87	91
	対地接近警報装置作動		1	0	1	2	1	0	5	7
	その他		1	0	1	1	0	0	3	7
その他			12	1	0	1	0	0	14	30
合 計			157	22	16	23	36	4	258	307

この表は、発生便の運送会社(便名の会社)別に集計しています

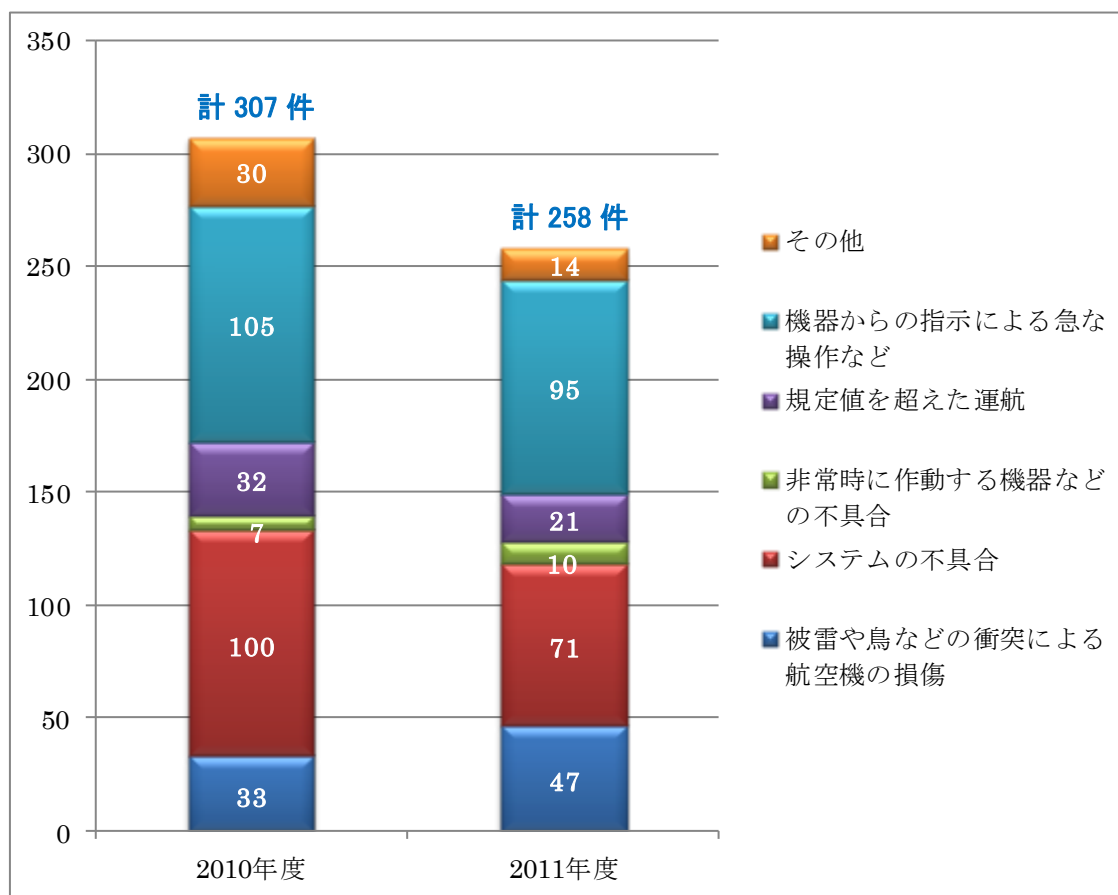
※1 航空会社コード

JAL	日本航空	JAC	日本エアコミューター
JTA	日本トランスオーシャン航空	JAIR	ジェイエア
JEX	ジャルエクスプレス	RAC	琉球エアコミューター



(2)安全上のトラブルの発生傾向

「被雷や鳥などの衝突による航空機の損傷」、「非常時に作動する機器などの不具合」の件数が増加しましたが、「システムの不具合」、「機器からの指示による急な操作」、「規定値を超えた運航」、「その他」は減少し、全体の発生件数は 258 件と、2010 年度から 49 件減少いたしました。





（3）安全上のトラブルの主な事例とその対策 （カッコ内は、2010 年度の発生件数）

【被雷や鳥の衝突などによる航空機の損傷】 計 47 件（33 件）

被雷により航空機が損傷した事例が 20 件（25 件）、鳥の衝突などにより航空機（除く、エンジン）が損傷した事例が 7 件（4 件）発生いたしました。

その他の事例として、777 型機において、主翼に装着されている着陸灯のランプ取り付け部奥の構造部材に損傷が発見された事例が 12 件発生し、メーカーと対策を検討しております。また、後部貨物室のドア部の床を保護する板にへこみが発見された事例が 4 件発生しました。貨物室のドア部の板の損傷については、貨物搭載時、荷物などにより損傷を与えた可能性があるため事例周知・注意喚起を行っております。

【システムの不具合】 計 71 件（100 件）

システムの不具合は 2010 年度より 29 件減少しております。詳細については以下に示します。

エンジン 計 41 件（57 件）

鳥などの衝突によりエンジンが損傷した事例が 9 件（7 件）発生いたしました。

着陸時にエンジンの逆噴射装置が正常に作動しなかった、あるいは作動後に正規の位置に逆噴射装置を格納できなかった事例が 27 件（45 件）発生しておりますが、駆動装置の内部部品を改良されたものに交換するなど、対策を講じております。

また飛行中の故障により、複数あるエンジンのうちの 1 基を停止させた事例が 3 件発生いたしましたが、一斉点検など個々に対策を講じるとともにメーカーと対策を検討しております。

酸素供給 計 8 件（4 件）

767 型機において運航乗務員用酸素マスクの装着用バンドが正常に展開しないという事例が 6 件発生し、現在メーカーとともに対策を検討しております。

航法システム 計 7 件（9 件）

飛行管制コンピュータ、および計器表示の不具合などが 7 件発生いたしました。不具合が発生した機体や、不具合箇所には集中傾向がなく、原因となった部品の交換やコンピュータのソフトウェア修正など、個々に対策を講じております。

**着陸装置** 計 4 件(8 件)

離陸後または進入中に、着陸装置が正常に作動しなかった事例が 3 件発生いたしました。不具合の発生した機体や不具合箇所には集中傾向がなく、原因となった部品の交換を実施いたしました。

燃料系統 計 4 件(3 件)

燃料計が正常に表示しなかった事例が 4 件発生しましたが、不具合の発生した機体や不具合箇所には集中傾向がなく、原因となった部品の交換を実施いたしました。

その他 計 7 件(19 件)

機内放送、自動操縦装置、対地接近警報装置、油圧システムの不具合などが 7 件発生いたしました。不具合の発生した機体や不具合箇所には集中傾向がなく、原因となった部品の交換を実施いたしました。

【非常時に作動する機器などの不具合】 計 10 件(7 件)

非常時に点灯する客室内の照明灯の一部が点灯しなかった事例、ドアおよび火災警報装置の不具合などが 10 件発生いたしました。それぞれの不具合の原因となった部品の交換や、その他の機体の一斉点検などの対策を講じております。

【規定値を超えた運航】 計 21 件(32 件)

風の急激な変化、または運航乗務員の速度監視の不足により一時的に飛行制限速度を超過する事例が 8 件、管制から指示された高度を一時的に逸脱した事例が 5 件発生いたしました。またスイッチ位置の確認不足により燃料に関する規定値を超過した事例や、制限高度外で高揚力装置（フラップ）、自動操縦装置を使用した事例などが発生しました。これらの事例については、事例周知・注意喚起などの対策を講じております。

**【機器からの指示による急な操作など】** 計 95 件(105 件)

航空機衝突防止装置(TCAS)の回避指示(RA)^(※2)により必要な操作を行った事例が 87 件(91 件)発生しました。TCAS は、管制指示に従った正常運航を行っている場合においても、相手機との位置や速度の関係によって作動することがあります。これらは、機器の指示に従って運航乗務員による適切な操作が行われることで、安全上の問題が生じない設計となっており、いずれのケースでも、機器の指示に従った適切な操作が行われております。

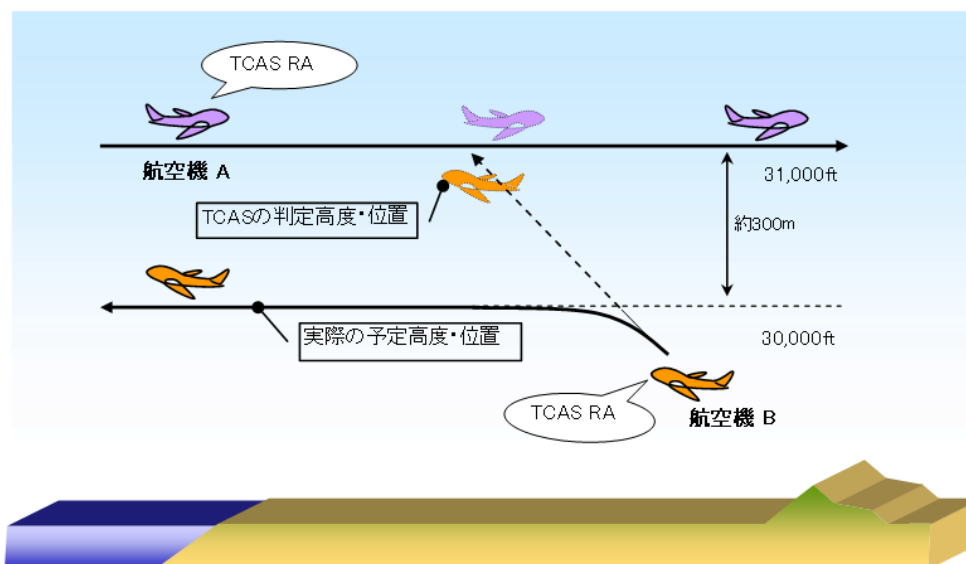
対地接近警報装置(GPWS)^(※3)の作動により必要な操作を行った事例が 5 件(7 件)発生いたしました。GPWS は、飛行経路と地形特性との関係によって作動することがあります。これらは、機器の指示に従って運航乗務員による適切な操作が行われることにより、安全上の問題は生じない設計となっております。いずれのケースでも、機器の指示に従った適切な操作が行われております。

***2 航空機衝突防止装置(TCAS)の回避指示(RA)**

周囲を飛行する航空機が定められた距離よりも接近してきたと TCAS が判断した場合、運航乗務員に危険を知らせ、自動的に回避操作を指示するものです。JAL グループでは全機に TCAS を装備しております。

正常運航でも TCAS が作動する例

航空機 A は高度 31,000 フィート(約 9,300 メートル)を巡航中で、航空機 B は 30,000 フィート(約 9,000 メートル)まで上昇し、そこから水平飛行に移る予定であり、両機が衝突する恐れはありません。しかし TCAS は、航空機 B が水平飛行に移る予定であることまでは認識できないため、航空機 B がそのまま上昇を続けて航空機 A と接近する可能性を排除すべく、両機に対して安全上の回避指示を行います。





***3 対地接近警報装置 (GPWS)**

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。この装置を更に発展させ、ほぼ全世界の地形や空港の位置と周辺の障害物を記憶した E-GPWS (Enhanced GPWS) がありますが、JAL グループでは全機に E-GPWS を装備しております。

【その他】 計 14 件 (30 件)

整備作業において、誤った部品を取り付けてしまった事例が 6 件発生いたしました。これらの事例については、事例周知・注意喚起などの対策を講じております。

客席内の酸素マスクドアの一部が開かない事例、機体の構造部材に腐食が発見された事例、客席のシートベルトが破損した事例、客室内非常誘導灯の電線が断線している事例などが発生しました。これら事例については定期的な点検、一斉点検を実施するとともに、メーカーと対策を検討しております。



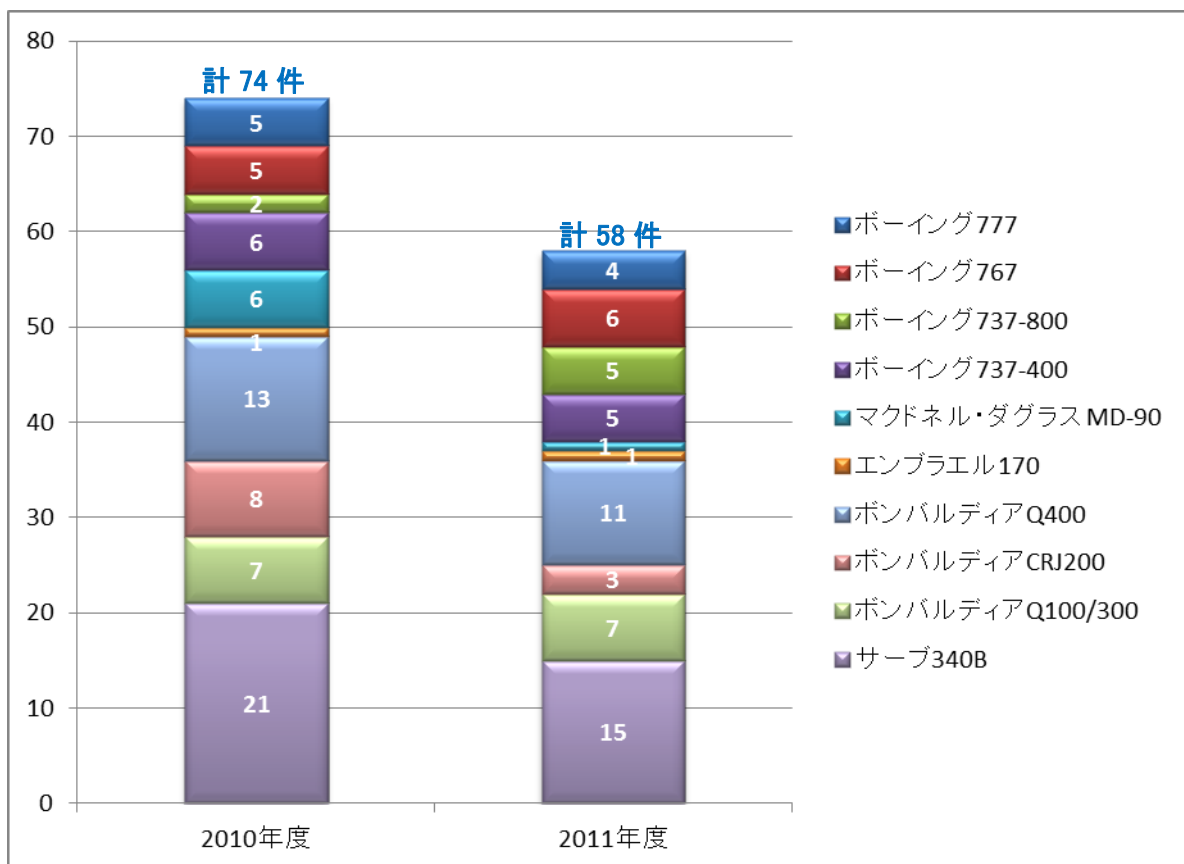
1.4 イレギュラー運航

2011 年度は、イレギュラー運航が 58 件発生いたしました。2010 年度と比較して 23 件減少しておりますが、出発空港への引き返しが 47 件、目的地の変更が 9 件発生してしまい、お客さまにはご旅程の変更など、多大なご迷惑、ご不便をおかけしました。

58 件のイレギュラー運航の内、52 件は航空機の故障によるものです。機種別では、マクドネル・ダグラス MD-90、サーブ 340B 型機の故障が減少しました。サーブ 340B 型機については 2010 年度から防除雪氷システムの不具合対策として、定期的な作動試験の実施、長期間使用している部品を交換するなどの対策を継続して実施しており、その結果、減少に繋がったものと評価しています。その他の事例についても、それぞれに原因の調査・分析を行い、部品の交換・改良、点検の強化といった対策を個々に講じ、再発防止に努めております。

また事後対策に加え、航空機故障の発生を未然に防止するため、他社事例や航空機メーカーからの情報をもとにした予防対策も強化しております。特にボンバルディア CRJ200、ボンバルディア Q400、サーブ 340B 型機などの小型機に対しては、これらを所有するグループ航空会社のみならず、JAL グループ全体の技術力を活用した取り組みを強化しております。

機種別イレギュラー運航便数





2. 社外からの評価

2.1 運輸安全マネジメント評価

2011 年度、JAL グループ各社は、国土交通省大臣官房による運輸安全マネジメント評価^(※4)を受けております。JAL グループ航空会社各社に対し、それぞれ以下のように、評価および期待される点が述べられました。期待される点については、必要な対応を検討してまいります。

(1) 日本航空（2011 年 10 月実施）

【評価された点】

- ・従前の内部監査を見直し、さまざまな情報について年間を通じて収集、分析評価を行う安全監査の取り組み

【期待される点】

- ・リスク評価を担当する社員へのスキルアップ教育の実施、各生産部門がリスク評価した結果を検証できる仕組みの導入

(2) 日本トランスオーシャン航空（2012 年 3 月実施）

【評価された点】

- ・安全管理体制の構築に関する経営トップの積極的な取り組み
- ・ヒヤリハット情報の報告件数増加につながる取り組み
- ・重大事故などの対応および更なる訓練の充実強化の取り組み
- ・安全意識を向上させるためのJTA独自の安全教育の実施

【期待される点】

- ・ヒヤリハット情報の更なる有効活用の取り組み

(3) ジャルエクスプレス

2010 年度に実施された運輸安全マネジメント評価の結果、実施間隔延長措置の対象となったため、2011 年度の評価は実施されておられません。



(4) 日本エアコミューター（2011年8月実施）

【評価された点】

- ・多角的な原因の分析による根本的な改善に関わる一連の取り組み
- ・重大な事故の発生に備えての処理演習に関わる一連の取り組み

【期待される点】

- ・経営トップによる主体的かつ積極的な関与
- ・内部監査などに基づく、更なる安全管理体制の改善への取り組み

(5) ジェイエア（2011年11月実施）

【評価された点】

- ・全社員を対象にした少人数制による安全ミーティングの継続的な実施

【期待される点】

- ・リスク管理体制を向上させるための環境整備

(6) 琉球エアーコミューター（2012年3月実施）

【評価された点】

- ・経営トップの主体的、かつ積極的な関与
- ・ヒヤリハット情報の報告活性化および収集した情報に対するリスクマネジメント実施の取り組み

【期待される点】

- ・安全意識の変化や潜在的な課題などを、安全課題や内部監査などで把握し、安全管理体制の更なる改善につなげる取り組み

*4 運輸安全マネジメント評価

国土交通省大臣官房が全運輸モード（航空、鉄道、海運、自動車）を対象に、会社全体にわたる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。



2.2 航空局による安全監査

2011 年度、JAL グループ各社は、国土交通省航空局による[安全監査立ち入り検査](#)^(※5)を合計 120 回受検いたしました。不適切または改善の余地があるとして指摘された事項に対しては、それぞれに要因の分析と対策の検討を行い、以下のような対応を図るなどの是正措置を講じております。

- ・業務の基準や手順、要領の改善、および社内関連規程への反映
- ・点検表や作業指示書の内容の改善
- ・関係者への事例紹介・注意喚起、教育訓練の実施
- ・同種事例が他にないことの確認のための水平展開の実施

※5 国土交通省航空局による安全監査立ち入り検査

国土交通省航空局が JAL グループ各社の本社部門、運航・整備の基地、訓練施設などに立ち入り、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検査。



JAPAN AIRLINES

JAL グループ安全報告書（別冊）

2.3 IATA Operational Safety Audit (IOSA)

日本航空、日本トランスオーシャン航空、ジャルエクスプレスの3社は、2012年2月、IATA Operational Safety Audit（以下、「IOSA」）を受検し、認証を更新しました。IOSAとは、国際航空運送協会（IATA: International Air Transport Association）に加盟する航空会社を中心とする安全管理体制を確認するための国際的な安全監査プログラムです。IOSA認証を受けていることはIATAに加盟するための必須条件となっております。

日本航空は2004年以降、日本トランスオーシャン航空とジャルエクスプレスは2010年以降、IOSA認証を受けています。



IOSA 認定証（日本航空）



3. 安全管理の体制

3.1 グループ安全管理体制

JALグループの6つの航空会社は、3.3に示す通り、各社それぞれに安全を管理する体制を有しております。更に、JALグループでは、日本航空（安全推進本部）を推進母体としたJALグループ安全管理体制を構築し、安全目標、安全施策、安全監査、マネジメント・レビューを共有することで、JALグループとして均質的な安全水準を確保しています。

(1) 安全目標

グループ全社員一丸となって達成すべく、安全に関する年度目標を設定しています。2011年度、および2012年度は、航空事故ゼロ、重大インシデントゼロ、イレギュラー運航、お客さまのお怪我、ヒューマンエラーの低減を目標に掲げ、この達成に向けた各種取り組みを実施しています。

(2) 安全監査

安全目標の達成に向けた取り組みを含め、JALグループ各社が行っている安全を管理する体制が適切に機能していることを安全監査で確認しています。従来は、監査員が現地において、規定等に定められた基準等への適合性を確認する実地監査が主でしたが、更に高い安全水準を目指すためには、より定常的かつ網羅的に業務を確認する必要があると考え、2010年度に安全監査の方法を抜本的に見直しました。現在の安全監査は、日本航空（安全推進本部）が中心となり、運航、客室、整備、空港、貨物郵便部門での安全目標や安全施策の取り組み、経営状況、事業計画、社員の安全意識などを、組織的に年間を通じて確認、分析することで、安全管理における人員・組織・制度上の課題を抽出することを主としています。

(3) 安全施策

安全目標の達成に向けた取り組みや、安全監査で抽出された課題への対策に、グループ共通テーマを追加した安全施策を設定し、取り組んでいます。

(4) マネジメント・レビュー

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処置・再発防止処置状況は随時、日本航空の社長が議長を務める[安全対策会議](#)^(※6)で確認され、経営として、必要な対応を決定し、実行しています。

※6 安全対策会議

日本航空の社長、安全統括管理者、運航本部、客室本部、整備本部、空港本部、貨物郵便本部、安全推進本部の各本部長などの関係役員と、グループ航空会社社長で構成される会議体です。



3.2 社長と安全統括管理者

JAL グループ各社では、安全管理規程およびこれに則って定められた各種社内規程に基づき、それぞれの安全統括管理者の下、日々確実な安全管理業務を遂行しております。このうち、安全管理規程では、社長と安全統括管理者の役割を、以下のように定めております。

(1) 社長

- ・安全に関わる最終責任
- ・安全に関わる基本方針の公約・浸透
- ・安全統括管理者の選任

(2) 安全統括管理者

会社の安全管理の体制を統括的に管理する責任と権限を有し、航空法第 103 条の 2 第 2 項に基づき、国土交通大臣への届出を行っております。

- ・安全管理の体制の統括管理
- ・安全施策・安全投資などの重要な経営上の意思決定への直接関与
- ・安全に関する重要事項の社長への報告



JAPAN AIRLINES

JAL グループ安全報告書（別冊）

JAL グループ各社の安全統括管理者は以下のとおりです。（2011 年 4 月 1 日～2012 年 3 月 31 日）

会社名	安全統括管理者	
日本航空	おおにし まさる 大西 賢	代表取締役社長（～2012 年 2 月 14 日）
		代表取締役会長（2012 年 2 月 15 日～）
日本トランスオーシャン航空	かわもと ゆくお 川本 行夫	代表取締役専務（～2011 年 6 月 20 日）
	いのうえ たかし 井上 卓	取締役（2011 年 6 月 21 日～）
ジャルエクスプレス	いなだみ のりあき 稲富 徳昭	常務取締役（～2011 年 6 月 23 日）
	もりもと けん 森本 健	専務取締役（2011 年 6 月 24 日～）
日本エアコミューター	ぬる き よしてる 塗木 吉輝	取締役
ジェイエア	はやし じょうじ 林 譲治	常務取締役
琉球エアーコミューター	かみやま まさみ 神山 正實	代表取締役社長（～2011 年 6 月 13 日）
	ひ が こうき 比嘉 広喜	代表取締役社長（2011 年 6 月 14 日～）

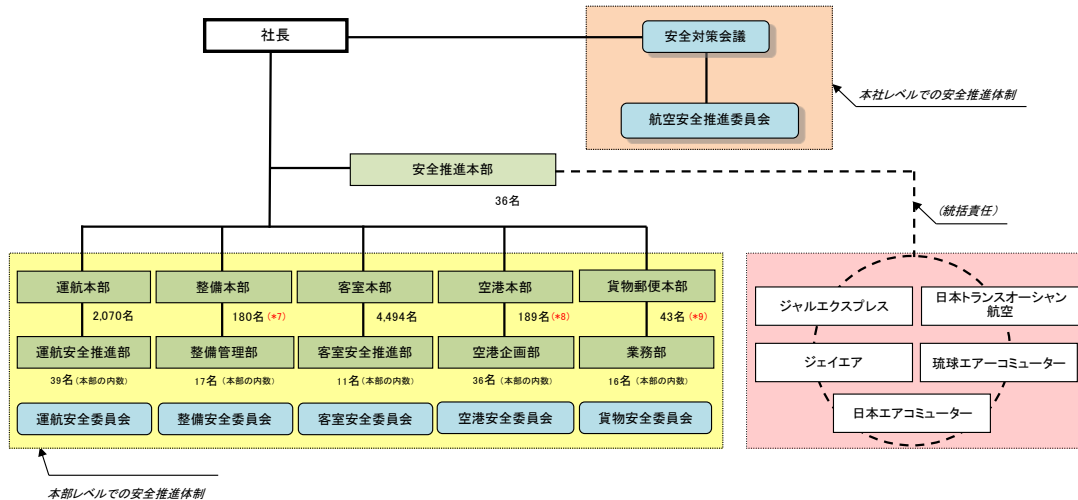


3.3 各社の安全管理体制

(1) 日本航空

①安全管理の組織体制

※組織・人員は 2012 年 3 月 31 日時点（ただし休職者は除く）



*7 JAL エンジニアリングに在籍する社員を含めて 4,790 名となります。（整備の委託状況については別冊-28 をご参照ください）

*8 JAL スカイ、JAL グランドサービスなどのグループ 17 社に在籍する社員を含めて 7,960 名となります。

*9 JAL カーゴサービスなどのグループ 6 社に在籍する社員を含めて 1,443 名となります。

②日常運航に直接携わるスタッフ

職 種	人 数	主な所属先	備 考
運航乗務員	1,804 名	運航本部	
整備士	122 名 ^(※10)	整備本部	すべて有資格整備士 ^(※11)
客室乗務員	4,393 名	客室本部	
運航管理者	47 名 ^(※12)	空港本部	

*10 JAL エンジニアリングに在籍する社員を含めて 3,363 名、うち有資格整備士は 1,570 名となります。

*11 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。

*12 JAL スカイに在籍する社員を含めて 59 名となります。



③安全管理の組織

○安全推進本部

日本航空を含めた、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。主な役割は以下のとおりです。

- 安全に関する重要事項の社長および安全統括管理者への報告
- 安全管理方針および目標の立案、その推進に関わる企画、総括
- 安全管理に関わるグループ内調整業務
- 航空事故・重大インシデントなどに関する調査や対策の立案
- 安全・保安に関わる教育の企画・立案
- 安全・保安に関わる監査の実施
- ヒューマンファクターに関する調査・研究

○運航・整備・客室・空港・貨物郵便 各本部

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。

なお、各生産本部にはそれぞれ安全管理部門（運航安全推進部・整備管理部・客室安全推進部・空港企画部・業務部）が配置されており、その主な役割は、以下のとおりです。

- 各生産本部内の安全方針・施策の策定
- 各生産本部内の安全管理システムの日常的なモニター
- 各生産本部内の安全啓発、教育・訓練



④安全に関わる会議体

運航の安全は、社内それぞれの機能による安全活動の集大成であり、これらの機能が緊密に連携しあうことが不可欠です。したがって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（これらの活動をオペレーションリスクマネジメントといいます）、安全に関わる各種会議体を設置しております。

○安全対策会議

議長は日本航空の社長が務め、関係役員、ならびにグループ航空会社社長がメンバーです。主な役割は以下のとおりです。

- 安全管理に関する重要な方針の策定
- 安全管理体制の実態把握および体制の定期的な見直し
- 日常運航上の安全に関わる対応の決定
- 航空安全推進委員会から上申された重要な事項の審議

○航空安全推進委員会

安全対策会議の下部機構として、各生産本部およびグループ航空会社間の連携・強化を図り、航空安全を向上させるために設置しております。重要な事項は安全対策会議に上申します。委員長は日本航空の安全推進本部長が務め、安全管理担当部門の部長およびグループ航空会社の安全担当役員がメンバーです。主な役割は以下のとおりです。

- 航空安全に関する基本方針と目標の策定
- 重要な不安全事故の分析に基づく、再発防止策の勧告・助言
- 各生産本部の活動状況の把握および助言・指導
- 社員に対する安全活動の指導、および安全意識の高揚に関わる事項の審議

○生産本部における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・貨物安全委員会）

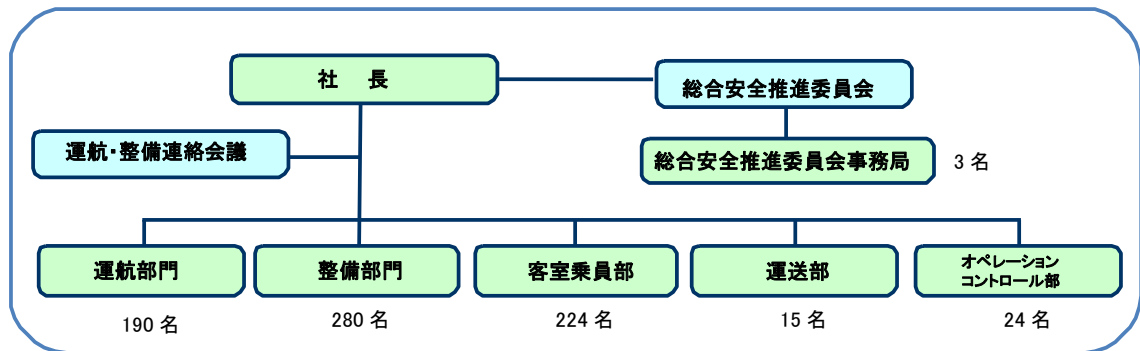
安全に関わる生産本部内の連携強化を図るとともに、生産本部内の安全に関わる方針の決定などを行うために設置しております。



(2) 日本トランスオーシャン航空

①安全管理の組織体制

※組織・人員は 2012 年 3 月 31 日時点（ただし休職者は除く）



②日常運航に直接携わるスタッフ

職 種	人 数	主な所属先	備 考
運航乗務員	152 名	運航部門	
整備士	115 名	整備部門	すべて有資格整備士
客室乗務員	210 名	客室乗員部	
運航管理者	12 名	オペレーション コントロール部	

③安全管理の組織

総合安全推進委員会事務局が全社的な安全管理を担当します。

④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・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全ての事項、航空保安に関する事項などについて全社的な観点から企画・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おります。

○運航・整備連絡会議

社長の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おります。

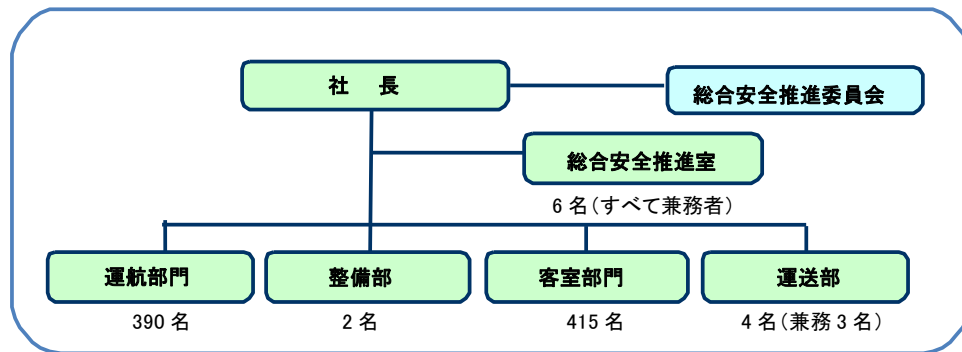
また、社長や安全担当者は、日本航空の安全に関わる会議体に参加し、緊密な連携と情報共有を図るとともに、入手した情報などを社内に周知します。



(3) ジャルエクスプレス

①安全管理の組織体制

※組織・人員は 2012 年 3 月 31 日時点（ただし休職者は除く）



②日常運航に直接携わるスタッフ

職 種	人 数	主な所属先	備 考
運航乗務員	301 名	運航部門	
整備士	0 名	—	JAL エンジニアリングに整備作業を委託
客室乗務員	408 名	客室部門	
運航管理者	47 名	運航部門	日本航空と共用（兼務）

③安全管理の組織

総合安全推進室が全社的な安全管理を担当します。

④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企画の立案、総合調整、勧告・助言を行っております。

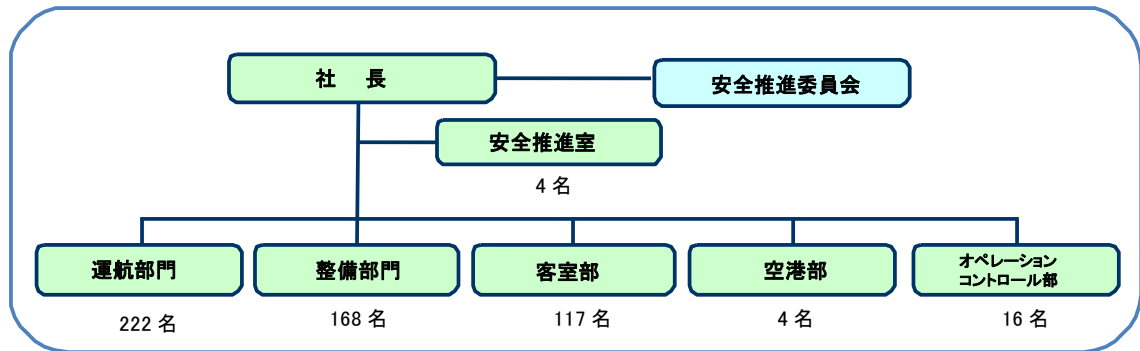
また、社長や安全担当者は、日本航空の安全に関わる会議体に参加し、緊密な連携と情報共有を図るとともに入手した情報などを社内に周知します。



（4）日本エアコミューター

①安全管理の組織体制

※組織・人員は 2012 年 3 月 31 日時点（ただし休職者は除く）



②日常運航に直接携わるスタッフ

職 種	人数	主な所属先	備 考
運航乗務員	178 名	運航部門	
整備士	124 名	整備部門	うち、有資格整備士は 92 名
客室乗務員	113 名	客室部	
運航管理者	11 名	運航部門	

③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。

④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、常勤役員および安全に直接関わる組織長などをメンバーとして、安全に関わる全社的な企画の立案、総合調整、勧告・助言を行っております。

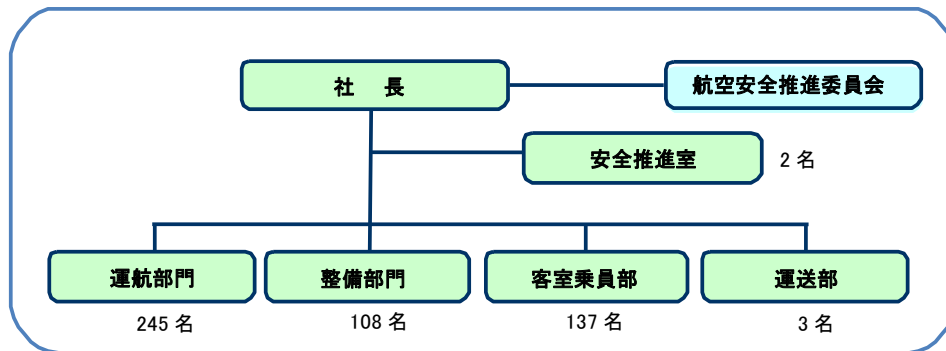
また、社長や安全担当者は、日本航空の安全に関わる会議体に参加し、緊密な連携と情報共有を図るとともに、入手した情報などを社内に周知します。



(5)ジェイエア

①安全管理の組織体制

※組織・人員は2012年3月31日時点（ただし休職者は除く）



②日常運航に直接携わるスタッフ

職 種	人数	主な所属先	備 考
運航乗務員	196 名	運航部門	
整備士	95 名	整備部門	うち、有資格整備士は 74 名
客室乗務員	120 名	客室乗員部	
運航管理者	7 名	運航部門	

③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。

④安全に関わる会議体

○航空安全推進委員会

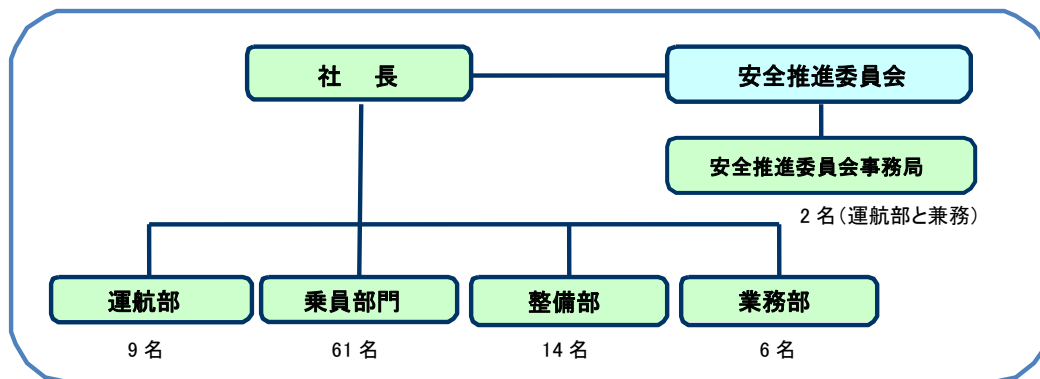
社長が委員長を務め、安全管理に関わる部門長をメンバーとして、航空安全に関わる全社的企画の立案、総合調整、勧告・助言を行っております。

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。



(6)琉球エアコミューター

①安全管理の組織体制 ※組織・人員は2012年3月31日時点(ただし休職者は除く)



②日常運航に直接携わるスタッフ

職 種	人 数	主な所属先	備 考
運航乗務員	31 名	乗員部門	
整備士	11 名	整備部	うち、有資格整備士は 10 名
客室乗務員	19 名	乗員部門	
運航管理者	5 名	運航部	

③安全管理の組織

安全推進委員会が全社的な安全管理を担当します。

④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企画の立案、総合調整、勧告・助言を行っております。

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。



3.4 日常運航に直接携わるスタッフの訓練・審査など

JAL グループでは、日常運航に直接携わるスタッフに、以下のような訓練・審査などを実施し、安定した安全・品質水準を確保しております。

(1) 運航乗務員

運航乗務員は 10 年以上に亘り、訓練・審査と飛行経験を積み重ねて、訓練生から副操縦士、機長に昇格しています。機長になった後も、毎年、定期的に訓練や審査を受けることが法的に義務付けられています。手順通りに航空機を操縦するのはもちろんのこと、危険な状況に陥らないよう、フライトシミュレーターを使い、以下のような異常事態や緊急事態からの回復操作を数多く体験し、対処能力を向上させます。

- ・ エンジンや重要なシステムが故障した場合の対処
- ・ 機内で急減圧が発生した場合の対処
- ・ 飛行中や離着陸時に急激な風向や風速の変化に遭遇した場合の対処
- ・ 機体の異常な姿勢からの回復
- ・ 地表や山、他の航空機に異常接近し、警報装置が作動した場合の回避操作など



ボーイング 787 フライトシミュレーター

(2) 整備士

複雑で高度な技術の結晶である航空機・エンジン・装備品の整備を担当する整備士は、入社時から計画的に教育と訓練を繰り返し、国家資格を含むさまざまな資格を取得し、少しずつ高度な作業を修得していきます。こうした知識や技量に関わる訓練のほか、JAL グループの整備士として安全に対する強い意識を維持するための訓練も行っております。安全意識訓練は、日常の業務から離れ、改



めて「安全とは何か」を自ら考えるための訓練です。航空機に緊急事態が発生した際、迅速かつ的確に行動するための救難訓練に運航乗務員や客室乗務員と共に参加し、その後、安全啓発センターの見学を行います。そしてグループ討議を行い、お客さまの命と財産をお預かりしている業務の重みを参加者全員で再確認しております。



(3)客室乗務員

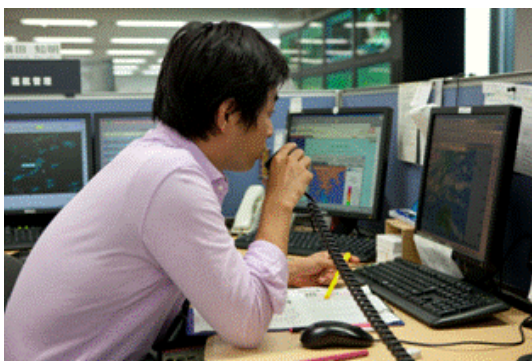
客室乗務員は、入社時の初期訓練で、保安要員としての基礎的業務を徹底して身につけた後も、技量や知識を維持するための訓練を行っています。万一の緊急事態が発生した際、迅速かつ確実に対応できるように、不時着陸（水）、火災発生、急減圧が起こった場合の対処、脱出口の操作、不法行為に対する措置などの救難訓練を定期的に行っています。

また、マニュアルに定められている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年 1 回実施しています。



ボーイング 787 ドアトレーナー

(4)運航管理者



運航管理者（ディスペッチャー）は、航空機を安全に運航するための重要な役割を担っています。出発前には、天気や航路、空港および運航施設などの情報を集めて飛行計画（フライトプラン）を作成し、離陸後も、その航空機が安全に目的地に着くまでを監視（フライトウォッチ）します。

運航管理者としての資格を取得するためには、さまざまな教育・訓練を受講し、試験に合格する必要がありますが、資格を取得した後も、その知識や技量を維持するため、年 1 回、担当する地域の路線において、操縦室に搭乗して実際の運航を間近に観察する訓練（コックピットオブザーブ）を行っています。これにより、飛行中の運航乗務員の業務や運航状況についての理解を深め、その経験を運航管理者としての業務に活用しています。

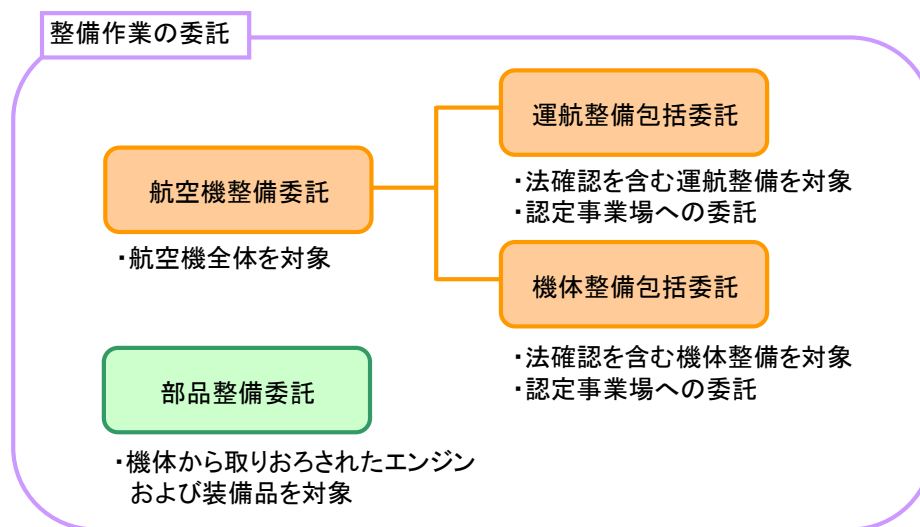


3.5 運航・整備の委託状況

(1) 整備の委託状況

JAL グループでは、一部の整備作業を、他の JAL グループ会社やグループ外の会社に業務委託して実施しております。

① 委託内容



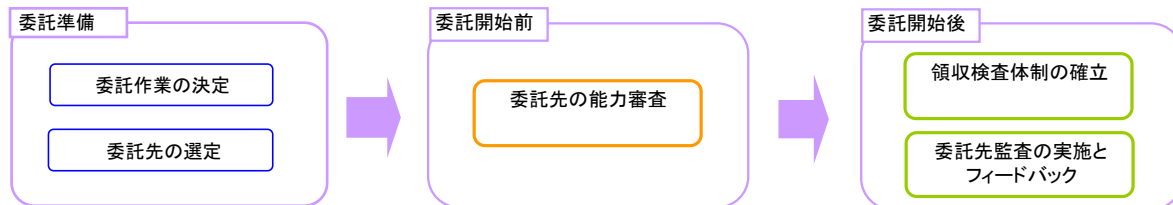
② 主な委託先

航空機整備委託		部品整備委託
運航整備包括委託	機体整備包括委託	
・英国航空 ・ルフトハンザテクニーク ・SIA エンジニアリング ・ユナイテッド航空 ・アメリカン航空 ・エアカナダ	・ST エアロスペースサービス ・廈門太古飛機工程有限公司 ・山東太古飛機工程有限公司 ・エアアジア	・全日本空輸を統括管理企業とする共同事業体 ・Pratt & Whitney ・General Electric ・石川島播磨重工業 ・三菱重工業 ・ジャムコ ・SR Technics ・ルフトハンザテクニーク ・STエアロスペース - など、国内・海外委託先および製造会社



③委託管理体制

委託に際しては、基本的に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を選定し、更にその委託先の能力が当社の基準を満足する水準にあるか、審査を行います。委託開始後も、委託管理を専門とする組織が、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。



(2)業務の管理の受委託

JAL グループでは、航空法第 113 条の 2 に定められた「業務の管理の受委託」の制度を活用し、運航業務や整備業務の管理について、グループ内外の会社間で受委託を行うことで、効率的な事業運営を行っております。

①運航

運航業務の管理の受委託により、航空機と運航乗務員を JAL グループ内外の会社間で相互に活用しています。

便名（委託者）	運航会社（受託者）	機材	主な路線
日本航空	日本トランスオーシャン航空	737-400	成田＝名古屋 成田＝沖縄
	エービーエックス・エア ^{（*13）}	767（貨物機）	成田＝関西＝上海＝成田

*13 エービーエックス・エア

米国オハイオ州に本社を置く貨物航空機のウェットリース事業を行う会社



②整備

整備業務の管理の受委託により、グループ内の整備業務を機種ごとに分担するとともに、航空機を JAL グループ内外の会社間で相互に活用しております。

委託者	受託者	機材
日本航空	JAL エンジニアリング	777・767・787・737-800・MD-90
ジャルエクスプレス		737-800
日本航空	日本トランスオーシャン航空	737-400
日本航空	エービーエックス・エアー	767(貨物機)

グループ内で運航や整備の管理の受委託を行う場合においても、委託業務を委託先に任せ切りにすることなく、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検査(年1回)を行っております。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などが行われる体制をとっております。

このように業務の管理の受委託を通じて、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おります。



4. JAL グループ保有機材

（2012 年 3 月 31 日時点）

機種	機数	運航会社 (*14)	座席数	初号機導入	平均機齢 (*15)	平均年間飛行時間 (*16)	平均年間飛行回数 (*17)
ボーイング 777	46	JAL	245～500	1996 年	9.4	3,605	967
ボーイング 767	49	JAL	227～261	1985 年	9.9	3,427	1,123
ボーイング 787	2	JAL	186	2012 年	0.0	20	9
ボーイング 737-800	41	JAL JEX	144～176	2006 年	2.8	2,925	1,718
ボーイング 737-400	18	JTA	145～150	1994 年	15.6	2,517	1,777
マクドネル・ダグラス MD-90	13	JAL	150	1995 年	14.8	3,010	1,987
エンブラエル 170	10	JAIR	76	2008 年	2.3	3,066	2,339
ボンバルディア Q400	11	JAC	74	2002 年	7.0	2,377	2,456
ボンバルディア CRJ200	9	JAIR	50	2000 年	8.7	2,596	2,450
ボンバルディア Q100/300	5	RAC	39～50	1997 年	11.2	1,592	2,330
サーブ 340B	11	JAC	36	1992 年	17.2	1,918	2,523
合計	215				9.0		

*14 運航会社

JAL	日本航空	JTA	日本トランスオーシャン航空
JEX	ジャルエクスプレス	JAIR	ジェイエア
JAC	日本エアコミューター	RAC	琉球エアコミューター

*15 平均機齢

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て、良好な品質を維持しています。

*16 平均年間飛行時間

*17 平均年間飛行回数

それぞれ年間の飛行時間と飛行回数を 2012 年 3 月 31 日時点の機数で除した値です。



JAPAN AIRLINES

JAL グループ安全報告書(別冊)



ボーイング 777



ボーイング 767



ボーイング 787



ボーイング 737-800



ボーイング 737-400



マクドネル・ダグラス MD-90



エンブラエル 170



ボンバルディア Q400



ボンバルディア CRJ200



ボンバルディア Q100



ボンバルディア Q300



サーブ 340B



JAPAN AIRLINES

JAL グループ安全報告書（別冊）

5. JAL グループ輸送実績

5.1 国際線

（運航会社） 日本航空

	2011 年度								2010 年度
	旅客数	路線 便数	前年比 (%)	RPK (千人* _ロ)	前年比 (%)	ASK (千座席* _ロ)	前年比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
太平洋線	1,555,346	8,333	75.7	11,549,276	76.7	15,029,208	78.8	76.8	79.0
欧州線	620,626	3,295	83.4	5,859,454	83.8	8,217,720	88.3	71.3	75.2
東南アジア線	2,352,475	16,099	85.5	8,323,004	85.1	13,065,470	89.8	63.7	67.2
オセアニア線	131,916	736	64.5	1,034,001	65.5	1,564,304	69.0	66.1	69.6
グアム線	155,179	927	58.7	403,666	59.4	535,333	54.6	75.4	69.2
韓国線	861,694	6,150	74.7	951,856	72.9	1,307,565	80.4	72.8	80.2
中国線	1,167,536	9,242	82.9	2,192,532	83.2	3,317,385	84.8	66.1	67.3
合 計	6,844,772	44,782	79.8	30,313,789	79.7	43,036,984	83.2	70.4	73.6



JAPAN AIRLINES

JAL グループ安全報告書(別冊)

5.2 国内線

(運航会社) 日本航空、日本トランスオーシャン航空、ジャルエクスプレス、日本エアコミューター、
ジェイエア、琉球エアコミューター

	2011 年度						2010 年度
	旅客数	路線 便数	前年比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
羽田 — 伊丹	2,253,835	10,919	93.4	3,496,313	90.9	64.5	62.7
羽田 — 関西	213,502	2,245	59.6	379,958	58.3	56.2	54.9
羽田 — 札幌	2,786,231	12,054	88.5	4,075,006	78.0	68.4	60.3
羽田 — 福岡	2,613,614	12,677	93.5	4,250,893	91.6	61.5	60.2
羽田 — 那覇	2,244,914	9,857	91.1	3,540,359	93.2	63.4	64.9
羽田 — 女満別	253,195	2,191	90.7	370,656	91.3	68.3	68.8
羽田 — 旭川	373,656	2,919	85.9	508,579	75.4	73.5	64.5
羽田 — 釧路	236,265	2,184	83.7	339,914	79.3	69.5	65.9
羽田 — とかち帯広	319,532	2,913	68.3	508,237	68.6	62.9	63.1
羽田 — 函館	348,105	2,180	76.7	515,351	75.2	67.5	66.2
羽田 — 青森	529,544	4,368	88.8	729,019	72.9	72.6	59.6
羽田 — 三沢	247,233	2,187	114.2	354,410	101.4	69.8	61.9
羽田 — 秋田	271,829	2,492	108.7	419,852	108.3	64.7	64.5
羽田 — 花巻	26,513	205	—	30,452	—	87.1	—
羽田 — 仙台	5,361	48	—	7,878	—	68.1	—
羽田 — 山形	63,326	980	86.9	91,460	73.6	69.2	58.7
羽田 — 小松	718,307	4,379	97.5	1,099,722	93.8	65.3	62.8
羽田 — 南紀白浜	83,641	2,137	81.0	156,310	93.1	53.5	61.5
羽田 — 岡山	269,648	3,218	101.7	511,070	111.0	52.8	57.6
羽田 — 出雲	451,587	3,611	92.5	671,274	85.3	67.3	62.1
羽田 — 広島	536,754	5,808	89.6	924,444	95.9	58.1	62.1
羽田 — 山口宇部	178,587	2,914	105.7	329,742	97.8	54.2	50.2
羽田 — 徳島	513,228	4,340	82.9	843,881	87.8	60.8	64.5
羽田 — 高松	417,356	4,346	87.6	742,999	89.3	56.2	57.2
羽田 — 高知	301,180	3,629	103.0	581,104	113.1	51.8	56.9
羽田 — 松山	411,652	4,370	93.9	710,574	87.0	57.9	53.7
羽田 — 北九州	221,475	2,919	95.9	486,370	102.2	45.5	48.5
羽田 — 大分	490,528	4,375	88.4	807,017	84.5	60.8	58.1



JAPAN AIRLINES

JAL グループ安全報告書(別冊)

	2011 年度						2010 年度
	旅客数	路線 便数	前年比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
羽田 — 長崎	437,571	4,379	104.6	696,344	107.4	62.8	64.5
羽田 — 熊本	609,452	5,167	82.9	1,089,665	87.4	55.9	59.0
羽田 — 宮崎	310,486	4,365	110.6	563,989	112.2	55.1	55.9
羽田 — 鹿児島	696,375	5,737	86.8	1,195,053	90.0	58.3	60.4
羽田 — 奄美大島	71,670	721	96.4	113,481	94.2	63.2	61.7
羽田 — 宮古	71,048	754	84.3	110,715	90.2	64.2	68.6
羽田 — 石垣	117,119	648	92.1	160,365	99.0	67.3	67.3(*18)
羽田 — 久米島	10,168	45	97.1	13,405	100.4	66.7	66.7(*18)
成田 — 伊丹	218,979	1,462	93.9	330,982	105.5	66.2	74.3
成田 — 関西	40,324	601	195.2	88,453	198.2	45.6	46.3
成田 — 札幌	174,632	2,180	91.7	382,976	109.5	45.6	54.5
成田 — 福岡	139,487	2,187	80.1	384,912	117.8	36.2	53.3
成田 — 名古屋(中部)	186,102	2,176	135.2	424,967	140.7	43.8	45.6
成田 — 那覇	48,261	726	93.5	105,585	103.8	45.7	50.8
伊丹 — 札幌	273,242	1,576	88.2	383,884	89.0	71.2	71.9
伊丹 — 福岡	68,295	1,478	38.3	92,984	32.4	73.4	62.1
伊丹 — 那覇	308,969	858	102.6	404,261	102.2	76.4	76.2
伊丹 — 旭川	5,484	56	61.5	8,400	62.2	65.3	66.1
伊丹 — 青森	100,009	1,662	73.2	121,556	54.2	82.3	60.9
伊丹 — 秋田	81,578	2,191	74.6	117,922	64.7	69.2	60.0
伊丹 — 花巻	146,177	2,464	109.9	179,594	76.3	81.4	56.5
伊丹 — 山形	86,418	2,303	118.0	128,046	99.3	67.5	56.8
伊丹 — 仙台	232,292	3,599	65.1	335,072	58.2	69.3	61.9
伊丹 — 新潟	129,655	2,832	65.7	216,312	60.9	59.9	55.6
伊丹 — コウノリ但馬	26,277	1,246	94.9	43,054	100.1	61.0	64.4
伊丹 — 隠岐	35,081	718	96.6	59,744	109.4	58.7	66.5
伊丹 — 出雲	103,942	4,289	97.4	181,992	107.2	57.1	62.9
伊丹 — 大分	52,463	1,447	69.2	77,290	55.7	67.9	54.6
伊丹 — 長崎	105,291	2,184	81.5	163,488	80.6	64.4	63.6
伊丹 — 熊本	95,984	2,175	48.4	148,236	39.7	64.8	53.1
伊丹 — 宮崎	197,115	3,635	96.8	276,018	73.4	71.4	54.2
伊丹 — 鹿児島	259,485	5,080	74.1	380,664	67.1	68.2	61.8
伊丹 — 種子島	3,782	112	99.4	8,288	105.1	45.6	48.2



JAPAN AIRLINES

JAL グループ安全報告書(別冊)

	2011 年度						2010 年度
	旅客数	路線 便数	前年比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
伊丹 — 屋久島	29,882	704	98.9	51,067	96.9	58.5	57.4
伊丹 — 奄美大島	76,986	808	100.4	140,368	99.4	54.8	54.3
関西 — 札幌	508,604	3,247	102.7	837,562	114.0	60.7	67.4
関西 — 那覇	447,328	3,089	92.8	645,939	95.7	69.3	71.4
関西 — 石垣	84,387	365	99.7	108,250	99.2	71.0	71.0(*18)
関西 — 宮古	7,893	66	—	9,675	—	71.0	—
札幌 — 女満別	57,714	1,678	57.1	83,850	47.5	68.8	57.3
札幌 — 青森	87,040	2,239	98.5	114,836	69.5	75.8	53.4
札幌 — 秋田	76,939	2,076	95.1	107,336	75.8	71.7	57.2
札幌 — 花巻	81,650	1,953	100.9	105,710	90.1	77.2	68.9
札幌 — 山形	570	198	4.2	600	2.5	95.0	56.9
札幌 — 仙台	79,853	2,145	54.8	109,850	48.2	72.7	64.0
札幌 — 広島	76,889	725	76.2	116,519	76.8	66.0	66.5
名古屋(中部) — 札幌	312,009	2,973	78.5	522,500	84.0	59.7	63.9
名古屋(中部) — 那覇	287,862	3,257	68.2	423,314	65.1	68.0	64.8
名古屋(中部) — 石垣	82,088	355	104.4	104,795	96.4	63.0	63.0(*18)
福岡 — 札幌	187,288	1,460	95.2	328,152	117.5	57.1	70.5
福岡 — 那覇	413,946	4,524	98.2	658,605	102.1	62.9	65.3
福岡 — 花巻	507	16	—	700	—	72.4	—
福岡 — 仙台	67,164	1,118	53.7	82,908	42.6	81.0	64.2
福岡 — 出雲	32,418	1,447	100.4	52,396	93.4	61.9	57.6
福岡 — 徳島	29,459	1,442	97.5	51,912	99.5	56.7	57.9
福岡 — 高知	55,010	2,165	94.6	108,678	99.4	50.6	53.2
福岡 — 松山	107,409	4,355	104.8	172,588	95.6	62.2	56.8
福岡 — 宮崎	312,200	6,526	90.2	467,648	77.9	66.8	57.7
福岡 — 鹿児島	47,605	2,188	37.1	106,926	50.8	44.5	60.9
福岡 — 屋久島	11,980	710	15,973.30	25,280	7,121.10	47.4	21.1
福岡 — 奄美大島	27,016	722	7,053.80	53,428	7,220.00	50.6	51.8
那覇 — 小松	75,965	767	94.9	113,210	95.9	67.1	67.8
那覇 — 岡山	90,342	811	107.2	119,625	99.7	75.5	70.3
那覇 — 宮古	559,359	6,539	99.2	884,403	110.5	63.2	70.4
那覇 — 石垣	531,775	7,864	87.5	993,485	90.2	53.5	55.2
那覇 — 北大東	11,695	397	107.6	15,483	109.7	75.5	77.0



JAPAN AIRLINES

JAL グループ安全報告書(別冊)

	2011 年度						2010 年度
	旅客数	路線 便数	前年比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
那覇 - 南大東	27,726	1,100	96.6	42,937	95.7	64.6	64.0
那覇 - 与論	25,753	939	91.4	45,179	92.0	57.0	57.3
那覇 - 久米島	208,408	4,546	93.3	349,429	96.9	59.6	62.0
那覇 - 奄美大島	15,161	717	96.9	28,095	99.3	54.0	55.3
那覇 - 与那国	7,647	445	90.6	20,026	109.1	38.2	46.0
出雲 - 隠岐	15,539	704	110.4	25,344	100.1	61.3	55.6
鹿児島 - 松山	13,689	742	89.1	26,902	102.6	50.9	58.6
鹿児島 - 種子島	62,507	2,980	88.9	108,876	76.5	57.4	49.4
鹿児島 - 屋久島	99,172	3,386	86.5	185,575	79.9	53.4	49.4
鹿児島 - 喜界島	31,528	1,464	94.1	49,714	100.1	63.4	67.5
鹿児島 - 奄美大島	203,612	5,739	82.9	395,464	85.0	51.5	52.8
鹿児島 - 徳之島	121,413	2,953	97.7	217,154	99.3	55.9	56.8
鹿児島 - 沖永良部	66,368	2,095	101.3	128,907	99.7	51.5	50.6
鹿児島 - 与論	21,881	716	97.3	50,368	97.1	43.4	43.4
奄美大島 - 喜界島	36,952	2,113	101.0	76,068	98.9	48.6	47.6
奄美大島 - 徳之島	22,578	1,412	110.4	50,870	98.9	44.4	39.8
奄美大島 - 沖永良部	6,720	352	105.8	12,554	98.6	53.5	49.9
奄美大島 - 与論	5,090	345	109.3	11,687	97.1	43.6	38.7
沖永良部 - 与論	5,615	345	113.8	11,479	97.4	48.9	41.9
宮古 - 石垣	53,669	2,049	90.9	85,251	68.8	63.0	47.6
宮古 - 多良間	32,954	1,437	110.5	56,004	99.9	58.8	53.2
石垣 - 与那国	64,961	1,152	102.8	126,617	100.7	51.3	50.2
北大東 - 南大東	9,461	333	93.3	12,987	93.8	72.8	73.3
チャーター便	35,965	240	93.9	45,409	100.7	79.2	84.9
コードシェア便(FDA)	88,502	9,282	179.6	154,421	185.6	57.3	59.2
合計	28,965,514	304,033	86.9	46,505,456	84.9	62.3	60.8

利用率=旅客数÷提供座席数 (*18のみ 利用率=RPK÷ASK)



JAPAN AIRLINES

JAL グループ安全報告書（別冊）



JAPAN AIRLINES