



JAPAN AIRLINES



JAL グループ 安全報告書

2014 年度

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

本報告書は、航空法第 111 条の 6 に基づき作成した、JAL グループ航空会社 6 社としての報告書です
株式会社北海道エアシステムは、2014 年 10 月 23 日に JAL グループに加わりましたので、安全報告書は同社のウェブサイトに別途掲載しております
株式会社ジャルエクスプレスは、2014 年 10 月 1 日に日本航空株式会社と合併いたしました

はじめに

いつも JAL グループの翼をご利用いただき、誠にありがとうございます。社員を代表し、厚く御礼申し上げます。

今 JAL グループでは 2012 年に策定した 5 か年の中期経営計画の中で掲げた経営目標を、計画最終年度となる 2016 年度までに必ず達成するとの強い思いをもって社員一同努力を続けております。そして、この経営目標の第一は「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」というものです。

JAL グループの存立基盤である安全をさらに盤石なものとするために、引き続き「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」を柱とする安全の取り組みを推進し、安全の層を厚く積み重ねてまいります。

本年は 520 名の尊い命が失われた御巣鷹山事故から 30 年を迎えます。二度とこのような事故を起こさないために、過去の事故を風化させることなく、社員一人一人がお客様の尊い命をお預かりしているということを肝に銘じ、高い安全意識をもって行動することによって安全運航を堅持してまいります。

今後とも皆さまの変わらぬお引き立てを賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

2015 年 5 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
1. 安全の基本方針	
安全憲章	3
2. グループ安全管理体制	
JAL グループ安全管理体制	4
安全統括管理者	5
安全管理システム(SMS)の継続的な改善	6
安全に関する内部監査	6
社員と経営とのダイレクトコミュニケーション	7
社員表彰	7
安全啓発センター	8
安全啓発教育	9
訓練・審査など	10
3. 2014 年度を振り返って	
航空事故・重大インシデントの発生状況	12
行政処分・行政指導	12
安全目標の達成状況	13
安全施策の取り組み状況	14
4. 2015 年度の取り組み	
安全目標	15
安全施策	16
5. 第三者評価	
安全アドバイザリーグループ	17
運輸安全マネジメント評価	18
安全監査立入検査	19
IOSA (IATA Operational Safety Audit)	19
6. データ・分析	
イレギュラー運航	20
安全上のトラブル	21
各グループ航空会社の安全管理体制	26
業務の委託状況（管理の受委託）	33
JAL グループ保有機材	34
JAL グループ輸送実績	35

1 安全の基本方針

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、「安全憲章」を定めています。JAL グループ全社員は、安全憲章を記した安全カードを携行し、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。

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。

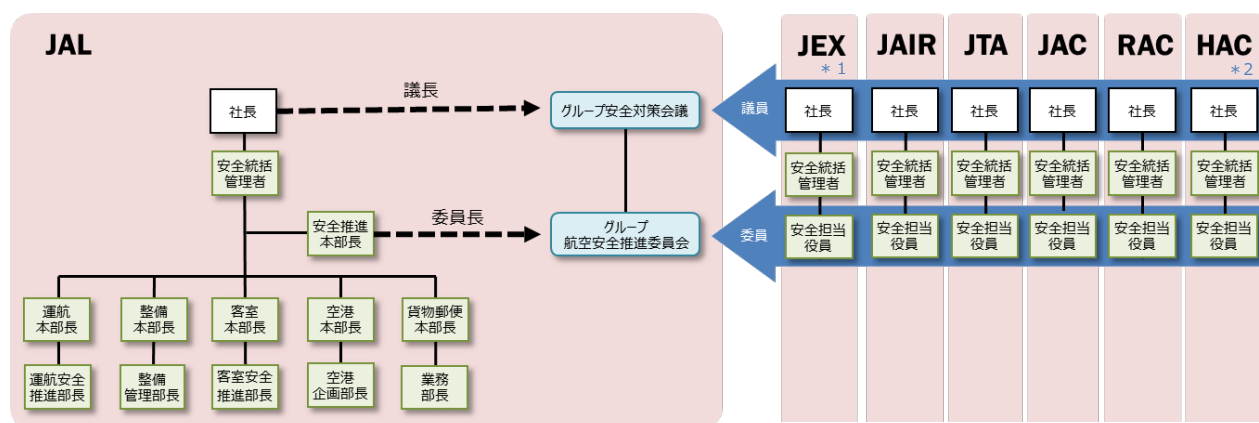
そのために、私たちは以下のとおり行動します。

- 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。

2 グループ安全管理体制

JAL グループ安全管理体制

グループ全体で均質かつ高い安全レベルを維持するため、日本航空を含む各グループ航空会社は、[グループ安全対策会議](#) で確認されたグループ共通の方針の下、安全管理を行っております。また、グループ安全対策会議の下部会議体として、[グループ航空安全推進委員会](#) を設置し、各本部間および各グループ航空会社間の安全に係わる連携の維持・強化を図っております。



安全管理に係わる体制図

*1 ジャルエクスプレスは、2014 年 10 月 1 日に日本航空と合併しました。

*2 北海道エアシステムは、2014 年 10 月 23 日に JAL グループに加わりました。

グループ安全対策会議

グループの理念・方針に基づき、グループ全体の航空安全を確保し、安全管理を推進することを目的として、日本航空社長（議長）、日本航空安全統括管理者、議長が指名する役員と、グループ航空会社社長で構成される会議体です。

グループ航空安全推進委員会

グループ安全対策会議の下部会議体として、各本部間およびグループ航空会社間の安全に係わる連携の維持・強化を図ることでグループ全体の航空運送における安全性を向上させることを目的として、日本航空安全推進本部長（委員長）、委員長が指名する日本航空の安全管理担当部門長、およびグループ航空会社の安全担当役員で構成される会議体です。

安全統括管理者

航空法第 103 条の 2 に基づき、各グループ航空会社は「安全統括管理者」を選任しております。安全統括管理者は、安全管理体制を統括的に管理する責任と権限を有し、安全施策や安全投資などの重要な経営上の意思決定への関与や、安全に関する重要事項の社長への報告を行っております。安全統括管理者は各社社長により選任され、安全に係わる最終責任は各社社長が有しております。



安全に関する役員会

各グループ航空会社の安全統括管理者は以下のとおりです。

(2014 年 4 月 1 日～2015 年 3 月 31 日)

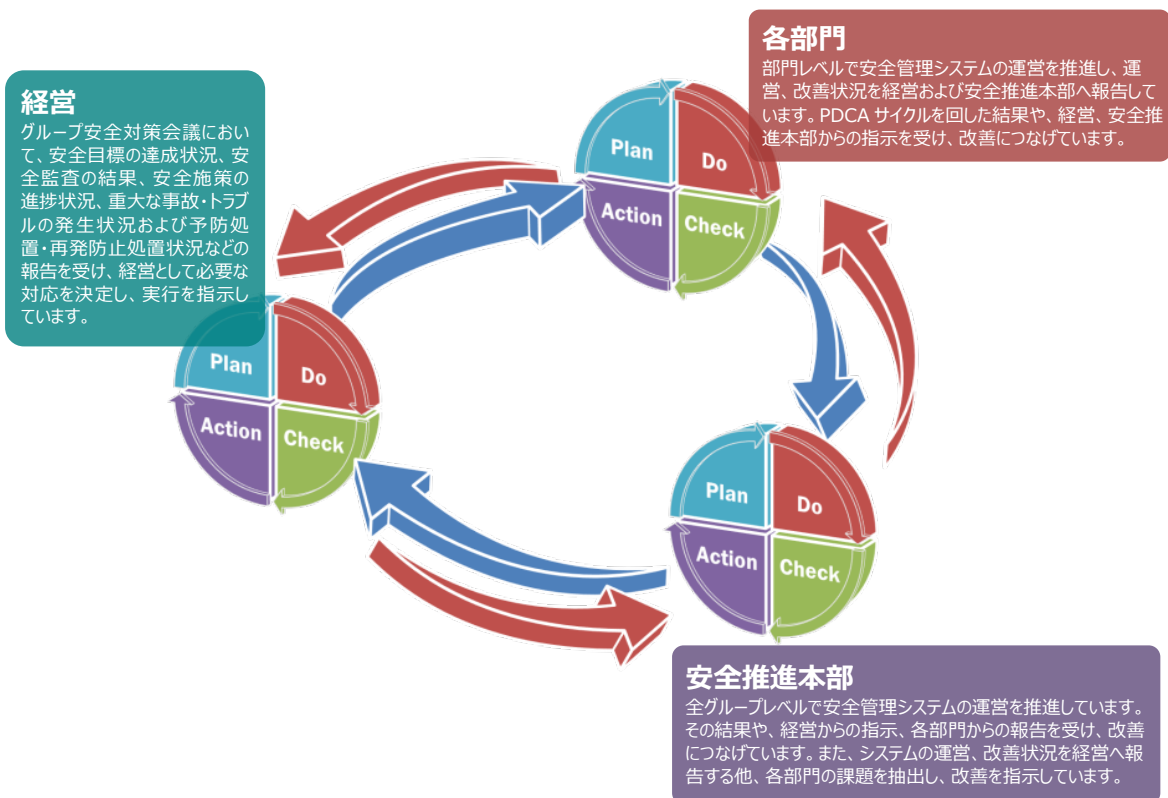
会社名	安全統括管理者		
日本航空	代表取締役副社長	佐藤 信博	
ジャルエクスプレス ^{*1}	専務取締役	森本 健	
ジェイエア	常務取締役	河尻 敏之	
日本トランスオーシャン航空	常務取締役	井上 卓	
日本エアコミューター	取締役	堀内 英利	(～2014 年 7 月 31 日)
	取締役	日吉 和彦	(2014 年 8 月 1 日～)
琉球エアコミューター	代表取締役社長	伊礼 恭	

^{*1} 2014 年 10 月 1 日に日本航空株式会社と合併しました。

2. グループ安全管理体制

安全管理システム(SMS)の継続的な改善

JAL グループでは、高い安全水準を確保するために、経営、安全推進本部、各部門において安全に関する PDCA サイクルを確実に回し、それらを有機的に結びつけることで、安全管理システム(安全管理を実施するための安全方針、組織体制、責任分担やリスクマネジメントの方法などの組織的な仕組み)を機能させ、継続した改善を行っています。



安全に関する内部監査

日本航空安全推進本部が中心となり、運航、客室、整備、空港、貨物郵便部門と共同で、年間を通じて安全目標の達成状況、安全施策の進捗、経営状況、事業計画、社員の安全意識、安全アドバイザーグループの助言などについて情報を収集し、幅広い情報を基に安全推進本部と各部門が組織的に分析評価を実施し、安全管理体制が有効に機能していることを確認しています。更なる安全水準の向上のためには、より本質的な課題を見出し、幅広い効果を伴う対策が必要となりますが、この方法によって、より踏み込んだ人員・組織・制度に関わる課題を見出しています。

2. グループ安全管理体制

社員と経営とのダイレクトコミュニケーション

JAL グループでは、経営トップを始め、運航、整備、客室、空港、貨物郵便など、各部門の役員が日頃から積極的に現場に出向き、社員と直接コミュニケーションを図る機会を設けています。

また、夏期安全キャンペーン（2014 年度においては安全再確認・強化月間）と年末年始輸送安全総点検の期間中には、これらの役員に加えて、総務、財務、人財、IT 企画など間接部門の役員も、国内・海外の空港や、運航、客室、整備などの現場を巡回しています。巡回先では、安全に対する経営の強いコミットメントを示し、社員を激励するとともに、現場スタッフの生の声を聞く場を設けるなどして経営にフィードバックしています。



現場スタッフとのダイレクトコミュニケーション

社員表彰

JAL グループでは、[JAL フィロソフィ](#) を体現した結果、優れた功績をあげた社員を褒め称えることにより、個を高め、組織の活性化を図り、[企業理念](#) の実現に寄与することを目的として、グループ功績表彰制度「JAL Awards」を制定しています。安全については、制度の中で「安全の砦部門」を設け、「安全憲章の主旨に則り行動したことで、トラブルなどを未然に防止した」、「有形無形のリスクに対して、必要な業務改善や企画の提案・実施を行い、安全の盾を厚くした」などの事例に寄与した社員に対して、表彰を行っています。

また、「わずかな異変も見逃さず、トラブルを未然に防いだ事例」や「プロフェッショナルとしての業務遂行の基になっている高い安全意識」に対しては、安全推進本部長がその職場に出向き、関わった社員に直接感謝状を手渡して感謝の気持ちを伝える、安全推進本部長表彰を実施しています。



JAL Awards 贈呈式



安全推進本部長表彰

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からの提言、および 123 便事故のご遺族からの、「123 便事故の残存機体を展示し、悲惨な事故を二度と繰り返さないでほしい」との言葉にもとづき、2006 年 4 月、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、安全啓発センターを開設しました。また、2013 年 12 月には羽田新整備場地区に移転し、展示スペースの拡張に合わせて、映像モニターの大型化や、残存機体の配置方法の一部変更などを行いました。さらに、JAL グループの安全への取り組みなどをまとめた資料室を新設するなど、安全についてより深く学べる施設として運営を行っています。

開設から 9 年が経過し、来館者は社内外合わせて 16 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、JAL グループ全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。



123 便事故の説明パネル



垂直尾翼の一部

安全啓発センターは一般のお客さまにも公開しております。

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/)

安全啓発教育

JAL グループ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。

(1) JAL グループ安全教育

中期経営計画に掲げた「安全のプロフェッショナル」の育成を目的として、安全意識啓発に深く焦点をあてた教育を、2012 年 10 月から 2015 年 3 月まで JAL グループ社員と業務委託先スタッフ 35,038 名を対象に実施いたしました。

この教育は、123 便事故について改めて「知る・感じる・考える」こと、JAL グループが安全運航を堅持し続けるために社員として何をしなければならないかを深く考え、自らの「安全宣言」を定めること、そして社員一人ひとりの安全宣言に基づく意識と行動により、「安全の層」を更に厚いものとすることを目的とし、グループ共通の意識教育として実施いたしました。

2015 年度からは、安全意識にかかわる教育の体系化・階層化を行い、新たなグループ共通の安全意識教育を開始いたします。



JAL グループ安全教育

(2) 安全啓発セミナー

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、当時のニュースや事故に直接関わった方のインタビュー映像視聴により、事故を経験した「現人」と接することを通して、意識の奥底から安全の重要性を啓発する「安全啓発セミナー」を継続して実施しています。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、物事の本質を捉える上で重要と提唱する「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。



御巣鷹の尾根への慰霊登山

訓練・審査など

JALグループでは、安定した安全・品質水準を確保するため、運航乗務員、整備士、客室乗務員および運航管理者に対して、以下のような訓練や教育などを実施しております。

(1) 運航乗務員

運航乗務員は 10 年以上にわたり、訓練、審査と飛行経験を積み重ねて、訓練生から副操縦士、そして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。航空機を手順通りに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への対処方法や、これらの事態からの回復操作を訓練し、対処能力を向上させています。

- 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
- 航空機衝突防止装置の回避指示への対処
- 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



副操縦士昇格訓練

(2) 整備士

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、高度な技量を修得していきます。こうした知識や技量を高いレベルに維持するための訓練に加え、JAL グループの整備士として安全や品質に対する強い意識を維持するために以下の訓練も行っています。



エンジン整備

- ヒューマンファクターに関する訓練(MRM 訓練:コミュニケーションやチームワークを改善し、ヒューマンパフォーマンスを向上させる訓練)
- 品質保証訓練(航空機整備に係わる品質保証の理解を深め、意識を更に向上させる訓練)

2. グループ安全管理体制

(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、技量や知識を維持し、万一の緊急事態が発生した際に迅速かつ確実に対応できるようにするため、不時着陸(着水)、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実施しています。



救難訓練

(4) 運航管理者



航路図を読む運航管理者

運航管理者は、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します。

JAL グループの運航管理者として仕事をするには、国家資格である運航管理者技能検定を取得し、会社の資格審査に合格しなければなりません。そのためには、さまざまな教育・訓練を受け、資格を取得した後も、必要な技量が維持されているかの確認のための定期審査を受けます。また、知識や技量を維持するため定期訓練を受け、さらに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学ぶ訓練を行っています。これにより、飛行中の運航乗務員の業務、航空管制、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 2014 年度を振り返って

航空事故・重大インシデントの発生状況

2014 年度、[航空事故](#) が 2 件発生いたしました。改めて、ご迷惑、ご心配をお掛けした皆さまにお詫び申し上げます。[重大インシデント](#) は発生しませんでした。

	2014 年度	2013 年度
航空事故	2 (0.006)	0 (0.000)
重大インシデント	0 (0.000)	1 (0.003)
年間総運航便数	359,736	358,629

() 内は 1,000 便あたりの発生件数

航空事故 (2 件)

○日本航空 1252 便の揺れによる客室乗務員の負傷(2014 年 4 月 29 日)

JAL1252 便(山形空港発/羽田空港行き、ジェイエア社運航)が、羽田空港への降下中、突然の揺れに遭遇し、転倒した客室乗務員 1 名が骨盤を骨折いたしました。なお、お客さまに怪我はございませんでした。

本件は、国土交通省運輸安全委員会に原因究明などの調査が委ねられています。

ジェイエア社は、同委員会の調査に全面的に協力するとともに、必要な対策を行っていきます。

○日本航空 93 便の揺れによる客室乗務員の負傷(2014 年 9 月 12 日)

JAL93 便(東京国際空港発/金浦国際空港行き)が金浦国際空港への降下中、突然の揺れに遭遇し、着陸準備をしていた客室乗務員 7 名が負傷し、うち 1 名はその後の精密検査の結果、重傷(頸椎捻挫、腰椎捻挫等)と診断されました。また 3 名のお客さまから体調不良のお申し出がありました。

本件は韓国政府の事故調査機関から委任された運輸安全委員会にて原因究明などの調査が行われます。当社は同委員会の調査に全面的に協力するとともに、必要な対策を行っていきます。

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(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。

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。

行政処分・行政指導

JAL グループにおいて、2014 年度に受けた行政処分、行政指導はございませんでした。

安全目標の達成状況

JAL グループでは、航空事故・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安全に関する年度目標とし、全社員一丸となって達成を目指しています。

(1) 航空事故ゼロ・重大インシデントゼロ

航空事故を 2 件発生させてしまい、目標を達成できませんでした。重大インシデントは発生しませんでした。

(2) イレギュラー運航^{*1}を減らします

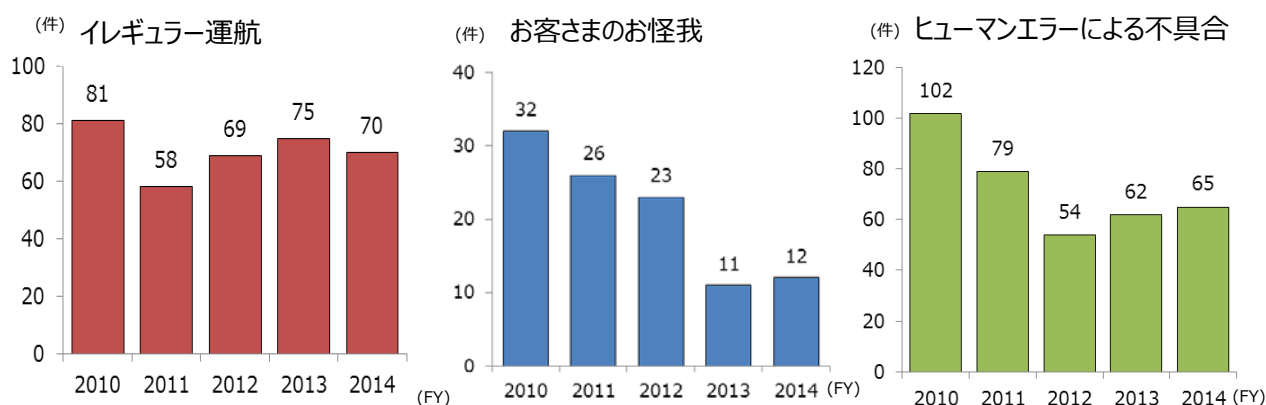
昨年度よりも減少し、70 件発生しました。機種別では、ボーイング 787 型機の件数が減少しましたが、リージョナル機で発生件数が増加しました。詳しくは、[P.20](#)をご覧ください。

(3) お客さまをお怪我^{*2}からお守りします

JAL グループでは、空港や機内でのお客さまのお怪我低減のため、さまざまな取り組みを行っています。お客さまへのきめ細かな配慮、的確なお声掛けや、機体備え付け階段に転落防止柵を設置するなどソフト、ハード両面での取り組みを進めた結果、昨年度と同水準でお客さまのお怪我を低減することが出来ました。

(4) ヒューマンエラーによる不具合^{*3}を減らします

2014 年度は、「安全再確認・強化月間」を展開し、安全に対する意識の再徹底を行いました。不具合を低減することが出来た部門もありましたが、全体の発生件数は昨年度より微増しました。



^{*1} 航空機システムの不具合等が発生し、目的地等が変更される事態。ただちに運航の安全に影響を及ぼすものではありません。

^{*2} お客さまが機内や空港でお怪我をされ、医療機関を受診された事例を対象としています。(社内統計)

^{*3} 運航全体の安全に与える影響を考慮し、運航、整備等、部門ごとに重点的に撲滅すべきヒューマンエラーによる不具合事例を対象としています。(社内統計)

安全施策の取り組み状況

2014 年度は、「2012～2016 年度 JAL グループ中期経営計画ローリングプラン 2014」に基づく以下の取り組みを実施しました。

人財の育成

一人ひとりに着目した、よりきめ細やかな人財育成により、各分野におけるプロフェッショナルとしてだけでなく、安全のプロフェッショナルを育成します。

一人ひとりの技量・知識の更なる向上

個々に応じたきめ細やかな人財育成のため、職種ごとに「一人ひとりの強み・弱みを客観的に把握する仕組み」の構築を目指し、先ず JAL における検討を進めました。またグループ会社の 2015 年度以降の計画を策定しました。

SMS 教育(安全知識教育)

運航、客室、整備、空港、貨物郵便、安全推進の各部門に所属する全社員が、SMS(安全管理システム)の概要を理解し、基本的な知識を身に付けるための教育を 2015 年度開始すべく、資料作成、実施方法の検討を行いました。

安全リーダー

経営トップから一人ひとりの現業スタッフまでが一体となった安全管理体制の実現を目的に導入した、安全リーダーの活動充実を図るため、サポート体制の充実および運用の定着に取り組みました。

システムの進化

データに基づく確かな手法で、トラブルの芽を事前に把握し、予防的対策を講じるための、未然防止型のシステムを構築します。

ノーマル・ライン・オペレーション・モニタリング

日常運航や通常業務(ノーマルオペレーション)における、不具合の潜在要因を見出す取り組みの導入に向けた検討を、グループ会社運航部門と JAL エンジニアリングにて進めました。

リスク評価の拡充

従来の「不具合の発生要因に対するリスク評価」に加え、不具合が航空事故や重大インシデントに発展するリスクの評価を行う仕組みを構築し、運用を開始しました。

安全パフォーマンスモニタリング

SMS(安全管理システム)が有効に機能しているかどうかを定量的に把握するため、安全パフォーマンス指標を設定し、安全情報データベースの改修を進めました。

安全文化の醸成

過去の事故の風化防止と、安全アドバイザーグループ提言に基づく取り組みを継続し、JAL グループにしかない厳粛な安全文化を醸成、継承します。

安全意識教育

2012 年度より JAL グループ全社員と業務委託先のスタッフを対象に実施していた「JAL グループ安全教育」は 35,038 名の受講をもって終了しました。また安全意識に関わる教育の体系化・階層化を行い、2015 年度以降の開講に向けて準備を進めました。

マニュアルを磨く文化

マニュアルの棚卸しを継続するとともに、マニュアルの作成技術に関わる他社調査を幅広い業種で実施しました。それらを踏まえて、今後の課題を抽出しました。

報告する文化

安全管理における報告の重要性を社内報などの媒体を使って、浸透させ、報告する文化の全社的な醸成を図りました。

4 2015 年度の取り組み

安全目標

JAL グループでは、全社員一丸となって達成を目指す安全に関する年度目標を設定しています。2014 年度に引き続き、2015 年度も継続して以下の目標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。

(2) イレギュラー運航を減らします

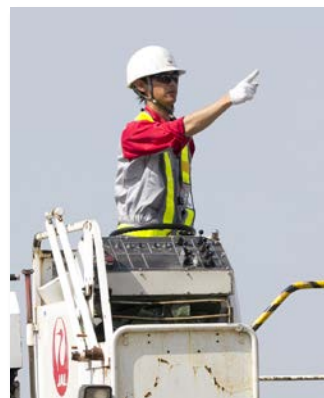
お客さまに不安を与えるだけでなく、ご旅程にも影響をおよぼしてしまうイレギュラー運航を低減させます。

(3) お客さまをお怪我からお守りします

お客さま一人ひとり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。機材改修といったハード面に加え、スタッフの目配り、声掛けといったソフト面を強化し、お客さまのお怪我の低減に取り組んでいきます。

(4) ヒューマンエラーによる不具合を減らします

運航、整備、客室、空港、貨物、保安の分野毎に選定した、ヒューマンエラーによるリスクの高い不具合を低減させるための重点的な取り組みを継続いたします。



指差呼称で安全確認

4. 2015 年度の取り組み

安全施策

今年度は123便事故から30年を迎えます。事故を振り返り、航空会社の原点に立ち返って社員の安全意識を更に高めていくための施策に取り組みます。「2012～2016年度 JAL グループ中期経営計画ローリングプラン 2015」に基づく安全施策も着実に推進していきます。

人財の育成

一人ひとりに着目した、よりきめ細やかな人財育成により、各分野におけるプロフェッショナルとしてだけでなく、安全のプロフェッショナルを育成します。

一人ひとりの技量・知識の更なる向上

JALにおいて、各部門で「一人ひとりの強み・弱みを客観的に把握する仕組み」の構築を進めています。同時に、グループ会社では、昨年度策定した計画に基づき、展開を検討します。

SMS教育(安全知識教育)

2015年度より、「JALグループ全組織・全社員がSMS(安全管理システム)を理解して共通認識を持つために、SMS設立の背景、意義、制度の概要について、運航、客室、整備、空港、貨物郵便、安全推進部門へ教育を実施し、また上記以外の部門へも周知を実施します。

安全リーダー

安全リーダーの活動充実を図るために、安全リーダーへの情報発信、安全リーダーと安全アドバイザーグループとの対話、および夏期安全キャンペーンや年末年始輸送安全総点検の機会を捉えた安全リーダーを中心に推進する取り組みを企画していきます。

システムの進化

データに基づく確かな手法で、トラブルの芽を事前に把握し、予防的対策を講じるための、未然防止型のシステムを構築します。

ノーマル・ライン・オペレーション・モニタリング

JAL運航部門では、昨年度実施したLOSAのフォローアップを行い、JAL整備部門では、海外調査に基づく改善を検討します。各グループ会社の運航部門と整備部門では、仕組みの導入に向けて検討を進めます。

リスク評価の拡充

不具合が航空事故や重大インシデントに発展するリスクの評価を行う仕組みの運用を継続するとともに、より多様なケースを想定したリスク評価の導入に向けて取り組みます。

安全パフォーマンスモニタリング

2014年度に設定した安全パフォーマンス指標により現在の状態を定期的にモニターし、必要に応じて対策を講じていきます。既存データベースについては、より使いやすいものへ見直しを進めていきます。

安全文化の醸成

過去の事故の風化防止と、安全アドバイザーグループ提言に基づく取り組みを継続し、JALグループにしかない厳粛な安全文化を醸成、継承します。

安全意識教育

2015年度から安全意識に関わる教育の体系化・階層化を行い、新入社員と新任管理職を対象とした新たなJALグループ共通の安全意識教育を開始します。

マニュアルを磨く文化

これまでのマニュアルの棚卸しの取り組みと、他社調査の結果を踏まえ、主に現場で頻繁に使用されるマニュアルを対象に現場視点をより反映した更なる改善を進めます。

報告する文化

SMS教育(安全知識教育)を通じて、報告の重要性について一層の理解浸透を図るとともに、グループ会社への非懲戒方針のさらなる浸透を図ります。

5 第三者評価

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](#)」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』](#)」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は、JAL 企業サイトにてご覧いただけます）

2014年度は、新千歳、那覇、大阪など6箇所の職場において社員との対話や視察を実施いただき、各所で約90名の社員が参加しました。また、役員や経営幹部向けの講話と対話を2回実施いただき、その場でさまざまな助言をいただきました。さらには、JAL グループ経営とのフォローアップ会議を開催し、先生方からは、今後講ずべき施策や「[2012～2016 年度 JAL グループ中期経営計画ローリングプラン 2015](#)」における安全施策について、貴重な助言や提言をいただきました。



柳田氏・鎌田氏と安全リーダー（運航）との対話

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助言や提言を、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



鎌田 伸一氏

防衛大学校名誉教授



小松原 明哲氏

早稲田大学教授



芳賀 繁氏

立教大学教授

運輸安全マネジメント評価

2014 年度、各グループ航空会社は、国土交通省大臣官房による [運輸安全マネジメント評価](#) を受けております。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 (2014 年 11 月実施)

- 【評価された点】
- 経営トップ自らが、JALグループ全体の安全運航の実現に向けた課題を認識し、安全管理体制の向上に向けて積極的なリーダーシップを発揮していること
 - 発生した事象を組織の問題として捉え、社員一人ひとりの安全に対する本質理解の向上を図ることが第一に取り組むべき課題であると認識し、大胆かつ速やかにアクションを起こしたこと
 - PDCAチェックリストの見直し、不具合事象に関わる対策の深掘りや、他部署での同種要因による不具合の未然防止に資する改善であること
- 【期待される点】
- 安全リーダーの活用、ノーマルオペレーションモニター、安全意識アンケート調査等により各職場における安全意識と行動の乖離の兆候を、早期に発見し摘み取る仕組みを構築し、運用すること

(2) 日本トランスオーシャン航空 (2015 年 3 月実施)

- 【評価された点】
- 自社における課題等を的確に把握し、必要な指示等を行っていること及び経営トップ自らが現場の社員一人ひとりのコミュニケーション確保の必要性を認識し積極的に取り組んでいること
 - 緊急事態模擬演習後の反省会により抽出した課題等への対応及び実践演習の重要性に鑑み適宜救難訓練へ地上職員も参加させる等、重大事故への対応訓練における実施体制の充実・強化を図ったこと
- 【期待される点】
- JALグループの安全方針を計画的に推進するとともに、推進にあたっては、社員一人ひとりが輸送の安全への責務を再認識し、より積極的な取り組みを促すなど、現場社員のモチベーションアップに繋がれるような取り組みの必要性について検討すること

(3) 日本エアコミューター (2014 年 10 月実施)

- 【評価された点】
- 経営トップが安全管理体制の現状の課題等を適切に見出し、更なる充実・強化に向けて積極的に関与していること
 - 情報伝達及びコミュニケーションの確保に向けた取り組みを構築し、更に有効な運用を実施していること
 - リスク情報の収集に努め、今後の傾向分析や傾向に応じた対策を講じるための取り組みに繋げる見直し、改善を行なっていること
- 【期待される点】
- 小規模な会社としての利点を活かして、社員一人ひとりが納得した取り組みによる全体的なモチベーション向上に寄与すること

(4) ジャルエクスプレス、ジェイエア、琉球エアコミューター

2013 年度に実施された評価の結果、実施間隔延長措置の対象となったため、2014 年度は実施されていません。ジャルエクスプレスは、日本航空との合併までに実施されませんでした。

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、自動車など)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。

安全監査立入検査

2014 年度、各グループ航空会社は、[国土交通省航空局による安全監査立入検査](#)を合計 80 回(注)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。

- 業務の手順、実施要領の改善、および社内関連規定への反映
- 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
- 同種要因による不具合発生を未然に防ぐためのグループ内各社への水平展開の実施

(注) 2014 年度上期に実施されたジャルエクスプレスの 10 回分含む。

国土交通省航空局による安全監査立入検査

国土交通省航空局が航空会社の本社部門、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を確認するために行う検査。

IOSA (IATA Operational Safety Audit)

日本航空、日本トランスオーシャン航空は、2014 年 2 月に IOSA を更新受検し、同年 6 月に [IATA](#) から新たな認定証を受領しました。

IOSA とは、航空会社の安全管理体制が有効に機能していることを確認するための、国際的な安全監査プログラムです。

IATA 加盟の航空会社は 2 年毎に必ず受検する必要があります、非加盟の航空会社は任意に受検することができます。

日本航空は 2004 年以降と日本トランスオーシャン航空は 2010 年以降、IOSA 認定を継続して受けています。

IATA

国際航空運送協会(International Air Transportation Association)



IOSA 認定証 (日本航空)

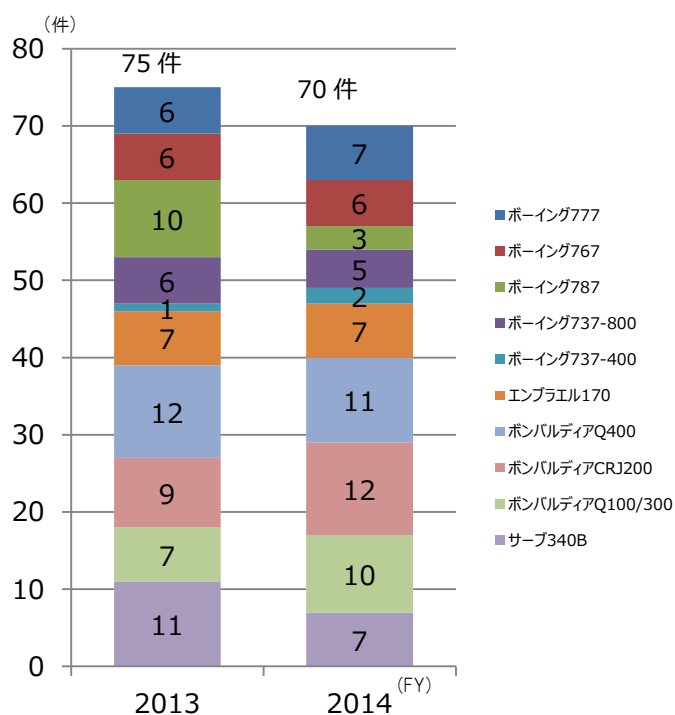
6 データ・分析

イレギュラー運航

2014 年度は、イレギュラー運航 が 70 件発生いたしました。この内、出発空港への引き返しが 58 件、目的地の変更が 9 件発生し、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。

70 件のイレギュラー運航の内、68 件は航空機の故障によるものです。機種別では、ボーイング 787 型機の件数が減少している一方で、ボンバルディア Q100/Q300、CRJ200 が増加しました。787 型機については、積極的な機材品質の向上への取り組みを継続して実施しており、その結果が減少に繋がったものと推測されます。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。

機種別発生状況



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、ホームページをご参照ください。(<http://www.jal.com/ja/operate/>)

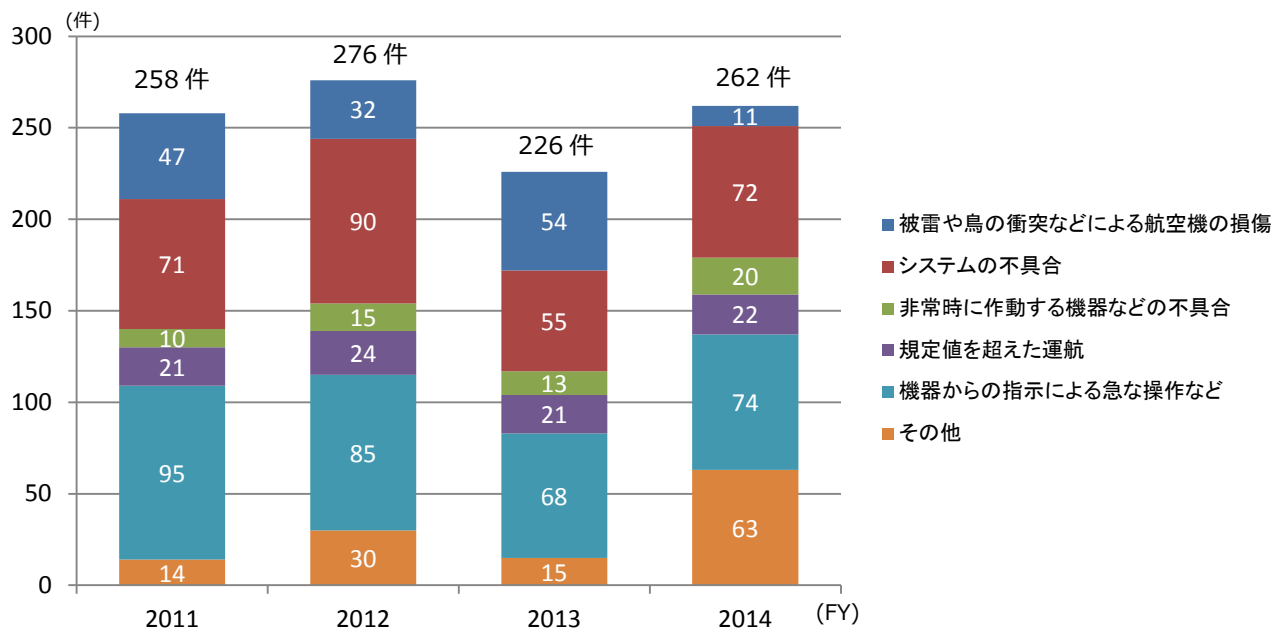
6. データ・分析

安全上のトラブル

(1) 発生状況

2014 年度の 安全上のトラブル の発生件数は 262 件でした。「被雷や鳥の衝突などによる航空機の損傷」の件数が減少し、「その他」が増加しました。本増減は、2014 年度の下期より、義務報告の対象となる事態の範囲が変更となり、「被雷や鳥の衝突などによる航空機の損傷」は報告の対象外となる一方、新たに「規定関係、一部部品の脱落関係、危険物関係」が、対象として追加されたことが大きな要因となります。

安全上のトラブルの発生件数



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(P.24参照) |

6. データ・分析

義務報告の範囲の変更について

2014 年 7 月に公布された「航空法第 111 条の 4 に基づく安全上の支障を及ぼす事態の報告について」の改正により、2014 年 10 月より、義務報告の範囲が以下の通り変更となっています。

○報告対象から削除した事態

- 逆推力装置が展開後格納できなかった事態
- 非常用装置の軽微な不具合
- FOD（鳥衝突等）及び被雷により機体構造部分が損傷を受けた事態
- 鳥衝突等により離陸を中止した事態

○報告対象に追加した事態

- 運航に関する安全上の支障を及ぼす事態
未資格者関係、性能計算関係、運航規程及び同附属書関係、運用許容基準（MEL）関係、非常用装置関係、安全阻害行為関係並びに身体検査基準関係
- 整備に関する安全上の支障を及ぼす事態
整備品等の限界使用時間関係、耐空性改善通報/耐空性限界関係、未資格者関係、航空日誌関係、整備規程及び同附属書関係、運用許容基準（MEL）関係並びに法定検査関係
航空交通の指示関係及び一部部品の脱落関係

(2) 内訳

		2014年度							2013 年度 合計
		J A L	J E X * 1	J A I R	J T A	J A C	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		4	1	1	2	3	0	11	54
内訳	被雷	2	0	0	2	2	0	6	42
	鳥などの衝突	0	1	0	0	0	0	1	4
	その他	2	0	1	0	1	0	4	8
システムの不具合		37	1	19	8	5	2	72	55
内訳	エンジン	18	1	7	3	1	0	30	27
	酸素供給	1	0	0	0	0	0	1	8
	航法システム	0	0	0	0	0	0	0	3
	着陸装置	1	0	5	0	3	0	9	3
	燃料系統	0	0	0	5	0	0	5	2
	その他	17	0	7	0	1	2	27	12
非常時に作動する機器などの不具合		14	0	3	0	2	1	20	13
規定値を超えた運航		10	2	4	1	5	0	22	21
機器からの指示による急な操作など		34	10	24	2	2	2	74	68
内訳	航空機衝突防止装置作動	33	10	16	1	2	0	62	53
	対地接近警報装置作動	0	0	7	0	0	1	8	7
	その他	1	0	1	1	0	1	4	8
その他		42	0	12	3	5	1	63	15
内訳	運航規程関係	3	0	0	0	0	0	3	
	整備規程関係	2	0	2	1	0	0	5	
	落下物	3	0	0	0	0	0	3	
	危険物関係	19	0	0	1	0	0	20	
	その他	15	0	10	1	5	1	32	15
合 計		141	14	63	16	22	6	262	226
*1 2014年10月1日に日本航空と合併しました									

(3) 主な事例とその対策 () 内は、2013 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 11 件 (54 件) : ただし、2014 年度下期から、義務報告範囲の変更により一部報告不要となっています。

被雷により航空機が損傷した事例が 6 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 1 件、その他の損傷が 4 件発生しました。

【システムの不具合】 計 72 件 (55 件)

システムの不具合は 72 件発生いたしました。詳細については以下に示します。

エンジン 計 30 件 (27 件)

鳥などの衝突によりエンジンが損傷した事例が 5 件発生しました。(上半期の実績、下期からは鳥衝突による事態は集計の対象外)

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 件発生しましたが、特定の機種への集中傾向はありませんでした。

エンジンの故障において、767 型機に装着されている CF6 エンジンの逆推力装置の不具合が 10 件発生していますが、故障の原因と推定されるエンジン内部部品について、改良型部品の評価を行い、導入の検討を進めています。その他の事例に関しては、必要部品の交換、機能調整を実施し、動作確認を実施しました。

酸素供給 計 1 件 (8 件)

767 型機において、客室乗務員用酸素マスクの残量が減少していることを、定期整備中に発見し、交換した事例が 1 件発生しました。

着陸装置 計 9 件 (3 件)

離陸後または進入中に、着陸装置が正常に作動せず手動にて展開した事例が 3 件発生しましたが、不具合に共通性は無く、その他の事例を含め、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。

燃料系統 計 5 件 (2 件)

燃料計が正常に表示しなかった事例が 5 件発生しました。これらについては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。

その他 計 27 件 (15 件)

航空機衝突防止装置 (TCAS) の不具合が 10 件発生し、そのうち 6 件が 787 型機において発生しました。787 型機の不具合に対しては、当該システムの配線を改良型への交換等の対策を実施しました。また、抽気系統、与圧系統、操縦系統、航法システム、電気系統、操縦室窓の不具合などが 17 件発生しました。その他の事例を含め、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。

【非常時に作動する機器などの不具合】 計 20 件 (13 件)

非常時に点灯する客室内の照明灯の一部が点検時に点灯しなかった事例、ドアおよび火災警報装置の誤作動などが 20 件発生いたしました。それぞれの不具合に集中傾向は無く、原因となった部品の交換や、機体の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 22 件 (21 件)

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 2 件、航空交通管制からの指示高度を逸脱する事例が 4 件発生しました。また、エンジン潤滑油の温度、圧力が一時的に規定値を超過する事例が 4 件発生しました。そのほかの事例を含め、処置として原因となった部品の交換や機体の安全性を確認するとともに、再発防止策として事例周知・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 74 件 (68 件)

航空機衝突防止装置(TCAS)の回避指示(RA)により必要な操作を行った事例が 63 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。

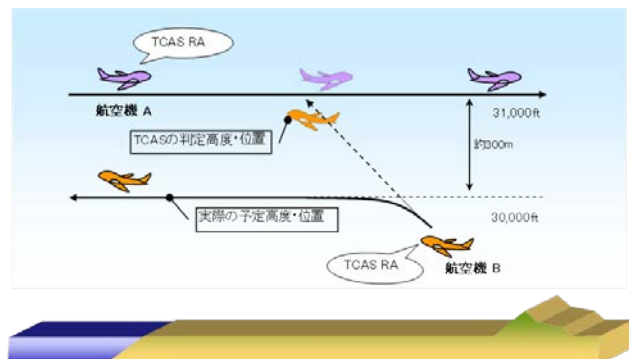
対地接近警報装置(GPWS)の作動により必要な操作を行った事例が 8 件発生しました。GPWS は、飛行経路と地形特性との関係によって作動することがあります。これらは、機器の指示に従って運航乗務員による適切な操作が行われることにより、安全上の問題は生じない設計となっております。いずれのケースでも、機器の指示に従った適切な操作が行われております。

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。

**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。

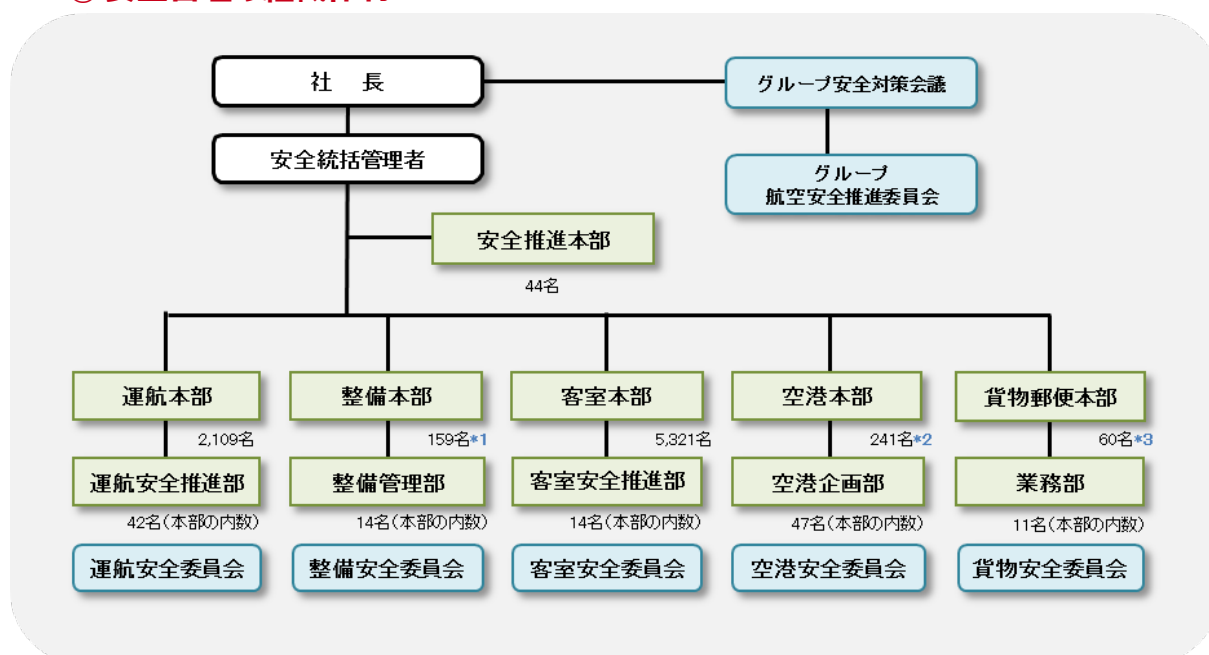
【その他】 計 63 件 (15 件) : ただし、2014 年度下期は、義務報告範囲の変更により規定関係、一部部品の脱落及び危険物関係などが追加報告対象となっております。

整備作業において、誤った部品番号を取り付けてしまった事例が 16 件発生しました。うち 8 件は、他機での不具合発見を受けて、点検を実施したことにより発見されたものです。また、2014 年度下期より新たに義務報告の対象となった事態のうち、20 件が危険物関係でした。これらを含め、事例周知・注意喚起や、マニュアル表示の見直しを行うなどの対策を講じております。

各グループ航空会社の安全管理体制 (組織・人員は2015年3月31日時点 ただし休職者は除く)

(1) 日本航空

① 安全管理の組織体制



*1 整備部門は、JAL エンジニアリングに在籍する社員を含めて 3,903 名となります。(整備の委託状況については P.33 をご参照ください)

*2 空港部門は、JAL スカイ、ならびに JAL グランドサービスなどのグループ会社 14 社に在籍する社員を含めて 8,308 名となります。

*3 貨物郵便部門は、JAL カーゴサービスなどのグループ会社 6 社に在籍する社員を含めて 1,272 名となります。

② 運航乗務員、整備士、有資格整備士、客室乗務員、運航管理者の数

	人 数	主な所属先	備 考
運航乗務員	1,860 名	運航本部	
整備士	144 名 *4	整備本部	うち、有資格整備士 *5 は 111 名
客室乗務員	6,232 名	客室本部	
運航管理者	45 名 *6	空港本部	

*4 整備従事者は、JAL エンジニアリングに在籍する社員を含めて 2,861 名、うち有資格整備士は 1,367 名となります。

*5 整備士の資格とは、国家資格としての「一等航空整備士」、「一等航空運航整備士」、「航空工場整備士」を指します。

*6 運航管理者は、JAL スカイなどに在籍する社員を含めて 61 名となります。

※ジャルエクスプレスは、2014 年 10 月 1 日に日本航空株式会社と合併しましたので、組織図は掲載しておりません。

※北海道エアシステムの組織図は、同社の安全報告書に別途掲載しております。

③安全管理の組織

○安全推進本部

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、その推進に係わる企画、総括
- 安全管理に係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・保安にかかわる教育の企画・立案
- 安全・保安にかかわる監査の実施
- 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・貨物郵便本部業務部)が設置されており、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。

○グループ安全対策会議

グループの理念・方針に基づき、グループ全体の航空安全を確保し、安全管理を推進することを目的として、日本航空社長(議長)、安全統括管理者、議長が指名する役員と、グループ航空会社社長で構成される会議体です。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係わる対応の決定
- グループ航空安全推進委員会から上申された重要な事項の審議

○グループ航空安全推進委員会

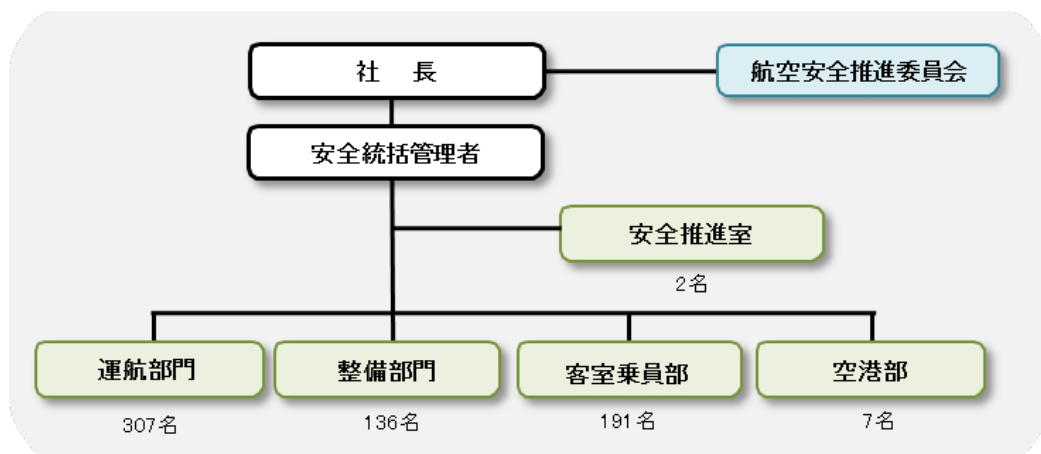
グループ安全対策会議の下部会議体として、各本部間およびグループ航空会社間の安全に係わる連携の維持・強化を図ることでグループ全体の航空運送における安全性を向上させることを目的として、日本航空安全推進本部長(委員長)、委員長が指名する日本航空の安全管理担当部門長、および各グループ航空会社の安全担当役員をもって構成される会議体です。主な役割は以下のとおりです。

- 航空安全に関する基本方針と目標の策定
- 重要な不 安全事象の分析に基づく、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

○生産本部内の安全に関わる会議体

(運航安全委員会・整備安全委員会・客室安全委員会・空港安全委員会・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) ジェイエア**① 安全管理の組織体制****② 運航乗務員、整備士、有資格整備士、客室乗務員、運航管理者の数**

	人数	主な所属先	備考
運航乗務員	241 名	運航部門	
整備士	109 名	整備部門	うち、有資格整備士は 70 名
客室乗務員	182 名	客室乗員部	
運航管理者	10 名	空港部	うち、日本航空と共用（兼務）運航管理者は 6 名

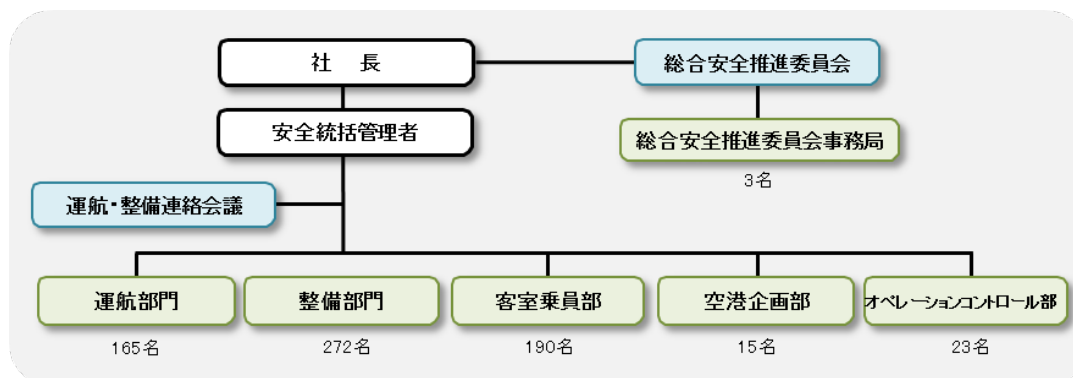
③ 安全管理の組織

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、安全統括管理者、常勤役員、安全管理に関わる部門長をメンバーとして、航空安全に関わる全社的な企画の立案、総合調整、勧告・助言を行っております。

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) 日本トランスオーシャン航空**① 安全管理の組織体制****② 運航乗務員、整備士、有資格整備士、客室乗務員、運航管理者の数**

	人 数	主な所属先	備 考
運航乗務員	132 名	運航部門	
整備士	179 名	整備部門	うち、有資格整備士は 117 名
客室乗務員	177 名	客室乗員部	
運航管理者	11 名	オペレーション コントロール部	

③ 安全管理の組織

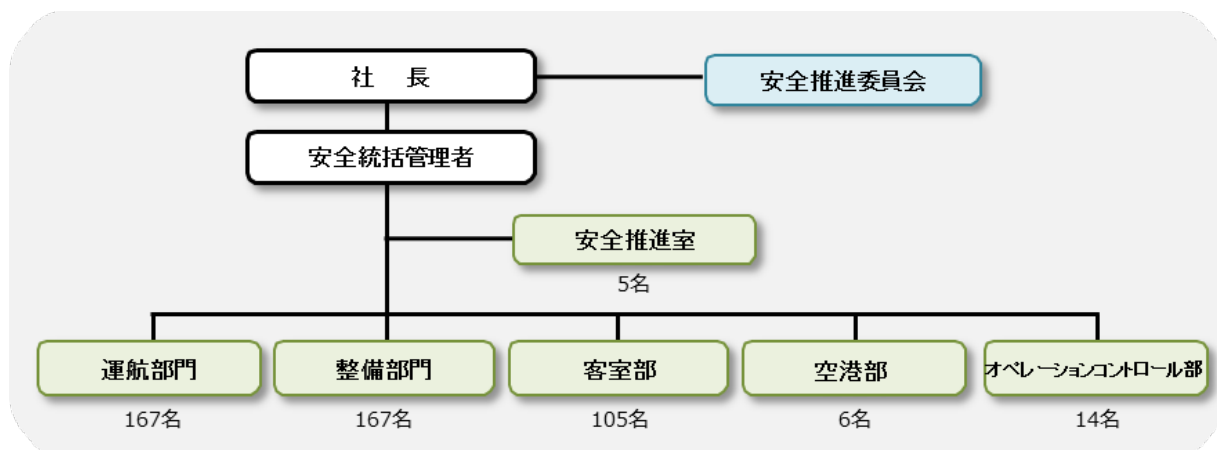
総合安全推進委員会事務局が全社的な安全管理を担当します。

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、および琉球エアーク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。

(4) 日本エアコミューター**① 安全管理の組織体制****② 運航乗務員、整備士、有資格整備士、客室乗務員、運航管理者の数**

	人数	主な所属先	備考
運航乗務員	139 名	運航部門	
整備士	123 名	整備部門	うち、有資格整備士は 104 名
客室乗務員	104 名	客室部	
運航管理者	10 名	オペレーション コントロール部	

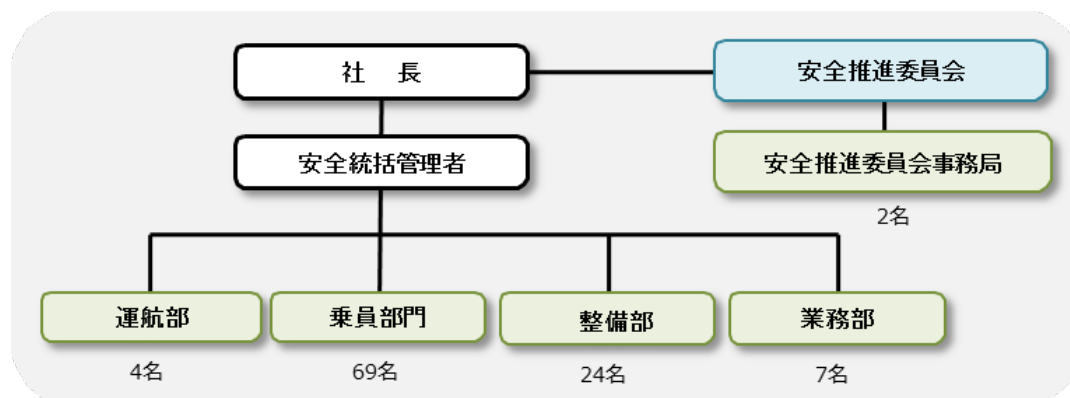
③ 安全管理の組織

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、安全統括管理者、常勤役員、安全に直接関わる組織長をメンバーとして、安全に関わる全社的企画の立案、総合調整、勧告・助言を行っております。

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) 琉球エア・コミュニーター**① 安全管理の組織体制****② 運航乗務員、整備士、有資格整備士、客室乗務員、運航管理者の数**

	人 数	主な所属先	備 考
運航乗務員	43 名	乗員部門	
整備士	16 名	整備部	うち、有資格整備士は 14 名
客室乗務員	20 名	乗員部門	
運航管理者	11 名	運航部	日本トランスオーシャン航空と共用（兼務）

③ 安全管理の組織

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**○安全推進委員会**

社長（安全統括管理者）が委員長を務め、常勤役員、安全管理に関わる部門長をメンバーとして、航空安全に関わる全社的企画の立案、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。

業務の委託状況（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、整備業務の管理について、グループ内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。

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
ジャルエクスプレス		737-800（9 月 30 日まで）
日本トランスオーシャン航空		767（7 月 18 日～8 月 31 日）

JAL グループ内で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監査(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、JAL グループ会社が相互に連携して安全・品質レベルの向上を図っております。



JAL エンジニアリングによる整備作業

JAL グループ保有機材

(2015 年 3 月 31 日時点)

BOEING 777

機数: 44
 運航会社: JAL
 座席数: 244~500
 初号機導入: 1996 年
 平均機齢: 12.1
 平均年間飛行時間: 3,380
 平均年間飛行回数: 1,047

BOEING 767

機数: 45
 運航会社: JAL
 座席数: 199~261
 初号機導入: 1985 年
 平均機齢: 11.6
 平均年間飛行時間: 2,690
 平均年間飛行回数: 1,222

BOEING 787

機数: 20
 運航会社: JAL
 座席数: 161~186
 初号機導入: 2012 年
 平均機齢: 1.6
 平均年間飛行時間: 3,869
 平均年間飛行回数: 470

BOEING 737-800

機数: 50
 運航会社: JAL
 座席数: 144~165
 初号機導入: 2006 年
 平均機齢: 5.2
 平均年間飛行時間: 2,631
 平均年間飛行回数: 1,945

BOEING 737-400

機数: 12
 運航会社: JTA
 座席数: 145~150
 初号機導入: 1994 年
 平均機齢: 17.7
 平均年間飛行時間: 2,728
 平均年間飛行回数: 2,126

EMBRAER 170

機数: 15
 運航会社: JAIR
 座席数: 76
 初号機導入: 2008 年
 平均機齢: 4.1
 平均年間飛行時間: 2,563
 平均年間飛行回数: 2,495

BOMBARDIER Q400

機数: 11
 運航会社: JAC
 座席数: 74
 初号機導入: 2002 年
 平均機齢: 10.0
 平均年間飛行時間: 1,829
 平均年間飛行回数: 2,534

BOMBARDIER CRJ200

機数: 9
 運航会社: JAIR
 座席数: 50
 初号機導入: 2000 年
 平均機齢: 11.7
 平均年間飛行時間: 2,296
 平均年間飛行回数: 2,568

BOMBARDIER Q100/300

機数: 5
 運航会社: RAC
 座席数: 39~50
 初号機導入: 1997 年
 平均機齢: 14.2
 平均年間飛行時間: 1,655
 平均年間飛行回数: 2,961

SAAB 340B

機数: 10
 運航会社: JAC
 座席数: 36
 初号機導入: 1992 年
 平均機齢: 20.0
 平均年間飛行時間: 1,600
 平均年間飛行回数: 2,417

***平均機齢について**

航空機は機齢に応じて適切な整備をすれば、ほぼ永続的に使用可能です。機齢が高いということが直接安全に影響を与えることはありません。JAL グループのすべての機材は、メーカーが推奨し、国土交通省が承認した整備プログラムに従って適切に整備して、良好な品質を維持しています。

***平均年間飛行時間、平均年間飛行回数について**

それぞれ年間の飛行時間と飛行回数を 2015 年 3 月 31 日時点の機数で除した値です

JAL グループ輸送実績

(1) 国際線

(運航会社) 日本航空

	2014 年度								2013 年度
	路線 便数	旅客数	前年比 (%)	RPK (千人 [※])	前年比 (%)	ASK (千座席 [※])	前年比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
太平洋線	10,382	1,868,301	105.2	14,574,708	107.3	18,219,881	106.6	80.0	79.4
欧州線	4,120	633,198	91.7	5,816,628	91.1	7,727,552	94.7	75.3	78.3
東南アジア線	19,048	3,014,868	101.1	11,017,409	101.9	15,212,001	107.2	72.4	76.1
オセアニア線	732	146,798	101.7	1,143,292	102.5	1,443,664	95.9	79.2	74.1
グアム線	824	157,485	103.6	402,335	103.7	491,647	102.2	81.8	80.7
韓国線	5,518	714,384	89.0	808,402	87.9	1,072,314	85.6	75.4	73.4
中国線	9,485	1,256,559	107.1	2,344,254	106.9	3,527,238	99.6	66.5	61.9
合 計	50,109	7,793,704	100.9	36,109,588	102.0	47,696,816	103.2	75.7	76.5

東南アジア線に JTA チャーター便を含みます

6. データ・分析

(2) 国内線

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

	2014 年度						2013 年度
	路線 便数	旅客数	前年 比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
羽 田 - 伊 丹	11,540	2,555,268	101.5	3,611,550	99.0	70.8	69.0
羽 田 - 関 西	1,872	193,237	106.7	309,830	128.2	62.4	74.9
羽 田 - 札 幌	11,646	3,089,196	99.8	4,161,923	93.7	74.2	69.7
羽 田 - 名古屋(中部)	1,438	123,312	193.0	253,259	241.8	48.7	61.0
羽 田 - 福 岡	12,369	2,960,727	106.6	4,291,843	99.4	69.0	64.4
羽 田 - 那 覇	9,542	2,353,605	99.2	3,453,491	93.4	68.2	64.2
羽 田 - 女 満 別	2,139	269,199	97.5	379,659	92.8	70.9	67.5
羽 田 - 旭 川	2,909	436,779	105.6	579,489	100.6	75.4	71.8
羽 田 - 釧 路	2,150	246,403	104.1	362,848	97.3	67.9	63.4
羽 田 - とかち帯広	2,890	332,034	100.9	478,882	100.2	69.3	68.9
羽 田 - 函 館	2,177	382,504	97.2	581,749	102.3	65.8	69.2
羽 田 - 青 森	4,321	481,038	96.4	721,590	91.3	66.7	63.2
羽 田 - 三 沢	2,053	176,946	86.9	278,136	78.9	63.6	57.8
羽 田 - 秋 田	2,879	264,342	100.8	475,035	100.6	55.6	55.6
羽 田 - 山 形	1,446	74,687	261.8	109,896	200.6	68.0	52.1
羽 田 - 小 松	4,355	762,387	97.9	1,159,843	98.2	65.7	65.9
羽 田 - 南紀白浜	2,148	97,020	95.8	165,426	94.6	58.6	57.9
羽 田 - 岡 山	4,332	374,092	104.4	714,573	120.0	52.4	60.1
羽 田 - 出 雲	3,917	555,949	92.1	846,105	102.0	65.7	72.8
羽 田 - 広 島	5,795	576,288	96.8	959,981	100.8	60.0	62.5
羽 田 - 山口宇部	2,904	249,312	99.8	479,118	100.7	52.0	52.5
羽 田 - 徳 島	5,041	631,839	106.6	1,210,169	128.2	52.2	62.8
羽 田 - 高 松	5,048	506,766	98.2	837,382	92.3	60.5	56.9
羽 田 - 高 知	3,626	355,745	100.4	598,206	100.3	59.5	59.4
羽 田 - 松 山	4,351	455,697	96.7	750,727	90.5	60.7	56.8
羽 田 - 北 九 州	4,320	352,673	114.0	712,674	126.2	49.5	54.8
羽 田 - 大 分	4,344	510,073	102.0	802,322	99.3	63.6	61.9
羽 田 - 長 崎	4,359	562,553	106.1	798,991	95.2	70.4	63.2
羽 田 - 熊 本	6,100	801,375	109.8	1,329,492	108.7	60.3	59.7
羽 田 - 宮 崎	4,328	343,991	100.6	650,453	95.1	52.9	50.0
羽 田 - 鹿 児 島	5,778	776,141	99.6	1,269,584	94.3	61.1	57.9
羽 田 - 奄美大島	711	64,664	77.9	117,315	98.3	55.1	69.6
羽 田 - 宮 古	723	76,767	105.7	104,845	98.3	73.2	68.1
羽 田 - 石 垣	1,448	145,610	112.2	220,410	113.5	66.1	66.8
羽 田 - 久 米 島	45	10,877	103.5	13,050	90.0	83.3	72.5

6. データ・分析

	2014 年度						2013 年度
	路線 便数	旅客数	前年 比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
成 田 - 伊 丹	1,455	223,510	96.1	296,827	99.9	75.3	78.3
成 田 - 札 幌	726	75,692	36.7	151,246	42.3	50.0	57.7
成 田 - 名古屋(中部)	1,443	182,608	77.9	280,059	67.5	65.2	56.5
成 田 - 福 岡	721	53,177	41.2	106,248	29.9	50.0	36.3
成 田 - 那 覇	405	31,474	57.5	103,302	93.0	30.5	49.2
伊 丹 - 札 幌	2,320	243,735	87.2	308,365	91.4	79.0	82.8
伊 丹 - 福 岡	2,898	159,040	94.1	219,210	67.8	72.6	52.2
伊 丹 - 那 覇	1,636	514,281	156.1	773,710	189.1	66.5	80.5
伊 丹 - 女 満 別	88	4,382	-	6,636	-	66.0	-
伊 丹 - 旭 川	59	4,658	72.3	9,735	95.2	47.8	63.0
伊 丹 - 函 館	717	29,152	100.0	36,474	101.0	79.9	80.7
伊 丹 - 青 森	2,127	105,897	105.8	153,784	102.9	68.9	66.9
伊 丹 - 三 沢	702	34,545	99.1	53,352	97.0	64.7	63.4
伊 丹 - 秋 田	2,145	73,298	90.0	113,708	87.4	64.5	62.6
伊 丹 - 花 巻	2,849	130,389	99.3	186,000	85.4	70.1	60.3
伊 丹 - 山 形	2,180	85,313	103.1	144,102	112.5	59.2	64.6
伊 丹 - 仙 台	5,040	266,157	101.0	382,052	87.8	69.7	60.6
伊 丹 - 新 潟	2,863	127,379	116.2	209,378	113.8	60.8	59.6
伊 丹 - 松 本	62	4,000	-	4,712	-	84.9	-
伊 丹 - ヲホリ但馬	1,318	28,674	100.8	45,685	98.9	62.8	61.6
伊 丹 - 出 雲	3,544	119,930	89.2	219,808	104.6	54.6	63.9
伊 丹 - 隠 岐	718	34,710	98.0	58,410	100.8	59.4	61.2
伊 丹 - 松 山	2,159	61,484	123.7	109,362	100.8	56.2	45.8
伊 丹 - 大 分	2,158	65,016	110.8	130,288	109.5	49.9	49.3
伊 丹 - 長 崎	2,889	143,061	127.1	217,432	127.0	65.8	65.7
伊 丹 - 熊 本	2,243	85,155	99.6	141,870	108.8	60.0	65.5
伊 丹 - 宮 崎	3,604	168,509	93.1	254,410	78.0	66.2	55.5
伊 丹 - 鹿 児 島	5,057	294,659	126.5	505,785	133.9	58.3	61.7
伊 丹 - 種 子 島	77	2,687	80.1	5,698	87.5	47.2	51.5
伊 丹 - 屋 久 島	700	33,481	96.2	51,800	97.5	64.6	65.5
伊 丹 - 奄美大島	796	77,814	94.8	131,340	98.0	59.2	61.3
関 西 - 札 幌	2,914	335,808	90.6	481,683	87.5	69.7	67.3
関 西 - 那 覇	2,172	223,985	88.7	319,525	92.6	70.1	73.2
関 西 - 石 垣	723	65,521	97.7	107,965	101.5	60.7	63.1
札 幌 - 女満別	2,797	94,803	107.9	151,166	109.6	62.7	63.7
札 幌 - 青 森	2,081	79,077	88.5	135,666	92.7	58.3	61.1
札 幌 - 秋 田	1,983	51,093	92.7	99,696	91.0	51.2	50.3
札 幌 - 花 巻	2,537	89,558	97.4	148,248	95.6	60.4	59.3
札 幌 - 仙 台	3,508	108,549	95.5	175,894	75.7	61.7	48.9
札 幌 - 新 潟	1,415	34,474	96.0	70,750	98.5	48.7	50.0

6. データ・分析

	2014 年度						2013 年度
	路線 便数	旅客数	前年 比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
札幌 - 広島	723	71,910	101.5	119,295	99.4	60.3	59.1
札幌 - 出雲	34	3,276	-	5,610	-	58.4	-
札幌 - 徳島	24	2,789	-	3,960	-	70.4	-
名古屋(中部) - 札幌	3,589	373,549	103.4	592,020	99.4	63.1	60.7
名古屋(中部) - 那覇	2,900	344,498	106.1	423,735	99.1	81.3	75.9
名古屋(中部) - 釧路	26	3,510	-	4,290	-	81.8	-
名古屋(中部) - 帯広	36	4,475	-	5,940	-	75.3	-
福岡 - 札幌	1,445	180,361	84.7	238,425	70.4	75.6	62.9
福岡 - 那覇	4,347	457,164	103.5	630,760	99.5	72.5	69.7
福岡 - 花巻	716	24,104	111.8	54,260	148.9	44.4	59.1
福岡 - 仙台	1,438	56,436	92.8	109,525	99.9	51.5	55.5
福岡 - 出雲	1,855	36,673	103.5	66,780	128.0	54.9	67.9
福岡 - 徳島	1,432	30,681	97.9	51,552	99.0	59.5	60.1
福岡 - 高知	2,887	59,679	105.6	103,932	105.7	57.4	57.5
福岡 - 松山	4,021	124,827	107.2	227,330	113.5	54.9	58.1
福岡 - 宮崎	6,827	313,823	104.2	505,084	93.4	62.1	55.7
福岡 - 鹿児島	1,445	24,527	94.1	52,170	99.8	47.0	49.9
福岡 - 屋久島	697	20,887	141.8	51,578	205.0	40.5	58.6
福岡 - 奄美大島	1,126	41,727	122.6	83,324	154.7	50.1	63.2
那覇 - 小松	711	61,973	102.0	103,135	97.7	60.1	57.6
那覇 - 岡山	723	82,825	83.9	104,885	71.3	79.0	67.1
那覇 - 宮古	5,919	606,106	102.8	782,505	95.5	77.5	72.0
那覇 - 石垣	6,381	559,893	96.2	857,593	90.5	65.3	61.4
那覇 - 北大東	371	11,848	104.2	14,469	100.5	81.9	79.0
那覇 - 南大東	1,073	32,751	106.1	48,535	100.5	67.5	63.9
那覇 - 与論	874	26,450	96.0	41,786	100.8	63.3	66.5
那覇 - 久米島	5,082	227,366	101.8	305,383	95.2	74.5	69.6
那覇 - 奄美大島	691	14,695	89.3	27,301	94.8	53.8	57.1
那覇 - 与那国	716	14,967	112.8	27,924	99.3	53.6	47.2
出雲 - 隠岐	718	15,335	102.6	25,848	102.1	59.3	59.0
鹿児島 - 松山	769	13,528	73.4	27,760	60.3	48.7	40.1
鹿児島 - 種子島	2,782	71,126	106.7	117,672	112.0	60.4	63.5
鹿児島 - 屋久島	3,772	115,931	105.5	240,632	115.3	48.2	52.6
鹿児島 - 喜界島	1,443	32,305	101.5	48,895	97.2	66.1	63.3
鹿児島 - 奄美大島	5,683	218,939	93.9	390,560	96.9	56.1	57.9
鹿児島 - 徳之島	2,867	125,082	104.0	211,550	98.4	59.1	55.9
鹿児島 - 沖永良部	2,077	72,470	108.1	128,040	98.7	56.6	51.7
鹿児島 - 与論	707	25,658	99.6	49,364	97.7	52.0	51.0
奄美大島 - 喜界島	2,045	41,409	113.7	73,620	97.0	56.2	48.0
奄美大島 - 徳之島	1,397	26,876	112.6	50,292	98.2	53.4	46.6

6. データ・分析

JAL グループ安全報告書

2014 年度

	2014 年度						2013 年度
	路線 便数	旅客数	前年 比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
奄美大島 - 沖永良部	346	8,096	114.9	12,341	96.9	65.6	55.3
奄美大島 - 与 論	347	6,796	121.8	11,790	97.2	57.6	46.0
沖永良部 - 与 論	346	7,116	118.0	11,481	97.0	62.0	50.9
宮 古 - 石 垣	1,427	35,297	98.7	55,741	101.0	63.3	64.8
宮 古 - 多 良 間	1,410	36,959	109.4	55,078	100.1	67.1	61.4
石 垣 - 与 那 国	2,156	64,852	108.9	84,502	99.6	76.7	70.2
北 大 東 - 南 大 東	353	10,619	103.3	13,767	98.9	77.1	73.9
合計	309,627	31,437,995	104.7	48,143,246	100.8	65.3	62.8

(注) チャーター便、コードシェア便を除く
利用率=旅客数÷提供座席数

－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の規定に基づき作成した、JALグループ航空会社6社としての安全報告書です。

【対象期間】

2014年4月1日から2015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さいます。

【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。各社の安全に関わる取り組みについては、下記ホームページでもご参照いただけます。

会社名	略号	URL
日本航空	JAL	http://www.jal.com/ja/flight/safety/
ジャルエクスプレス	JEX	2014 年 10 月 1 日に日本航空株式会社と合併しました
ジェイエア	JAIR	http://www.jair.co.jp/about/safety.html
日本トランスオーシャン航空	JTA	http://www.churashima.net/jta/safety/
日本エアコミューター	JAC	http://www.jac.co.jp/company_info/safety.html
琉球エアコミューター	RAC	http://rac.churashima.net/safety.html



JAPAN AIRLINES

JAL グループ安全報告書 2014 年度

2015 年 5 月発行

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