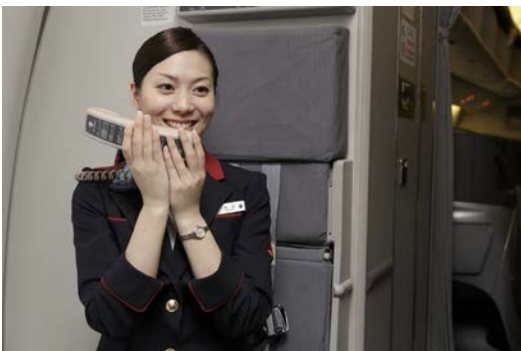




JAPAN AIRLINES



JAL グループ 安全報告書

2015 年度

日本航空株式会社
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
株式会社北海道エアシステム

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

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。社員を代表しまして、厚く御礼申し上げます。

JALグループは、2012年に策定した5か年の中期経営計画において、経営目標の第一に「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」ことを掲げており、この目標を完遂すべく取り組んでいます。

これまで、「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することによって、安全の層を厚く積み重ねてきました。中期経営計画の最終年度である2016年度も、引き続きこれらの取り組みを推進するとともに、常に安全を最優先に行動し、経営目標の達成に向けて社員一同全力を尽くしていきます。

また、私どもは、過去の事故を教訓として、社員一人一人がお客さまの尊い命をお預かりしているということを肝に銘じ、高い安全意識を持って行動します。すべての社員が、安全のプロフェッショナルとして、安全に対して些かの妥協も許さない高い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。

2016年6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
JAL グループ SMS 教育	6
安全に関する内部監査	7
社員と経営とのダイレクトコミュニケーション	7
訓練・審査など	8
3. 安全文化の醸成に向けて	
安全啓発センター	10
安全意識教育	11
安全文化醸成の取り組み	12
社員表彰	13
4. 2015 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	14
行政処分・行政指導	16
安全目標の達成状況	17
安全施策の取り組み状況	18
5. 2016 年度の取り組み	
安全目標	19
安全施策	20
6. 第三者評価	
安全アドバイザーグループ	21
運輸安全マネジメント評価	22
安全監査立入検査	23
IOSA (IATA Operational Safety Audit)	23
7. データ・分析	
イレギュラー運航	24
安全上のトラブル	25
各グループ航空会社の安全管理体制	30
業務の委託状況（管理の受委託）	38
JAL グループ保有機材	39
JAL グループ輸送実績	40

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います。

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います。

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。

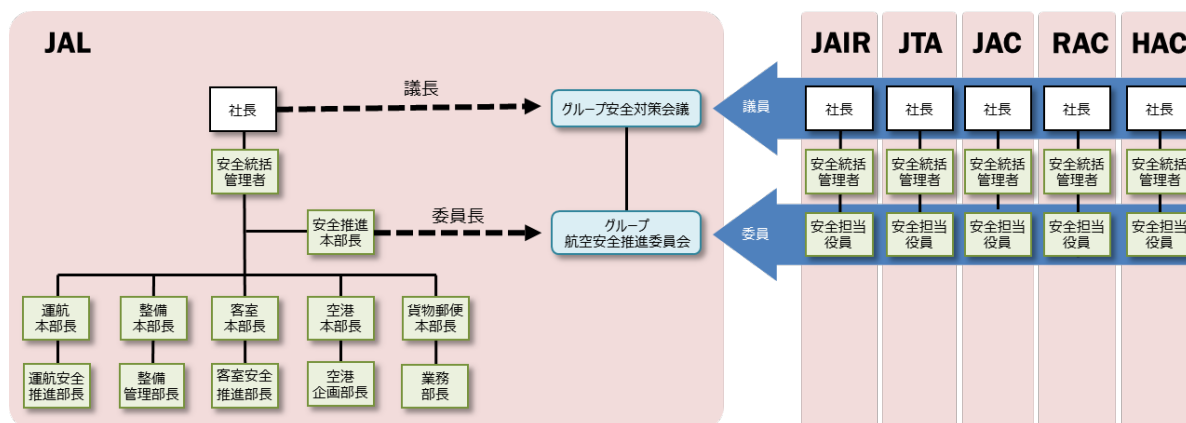
そのために、私たちは以下のとおり行動します。

- 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、安全管理を行っています。また、グループ安全対策会議^(*1)の下部会議体として、グループ航空安全推進委員会^(*2)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・強化を図っています。



安全管理に係わる体制図

(*1)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。

(*2)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」を選任しています。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います。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います。



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。

(2015 年 4 月 1 日～2016 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	取締役常務執行役員 安良城 宏
日本エアコミューター	取締役 日吉 和彦
琉球エアコミューター	代表取締役社長 伊礼 恭
北海道エアシステム	代表取締役社長 桑野 洋一郎

安全管理システム(SMS)の継続的な改善

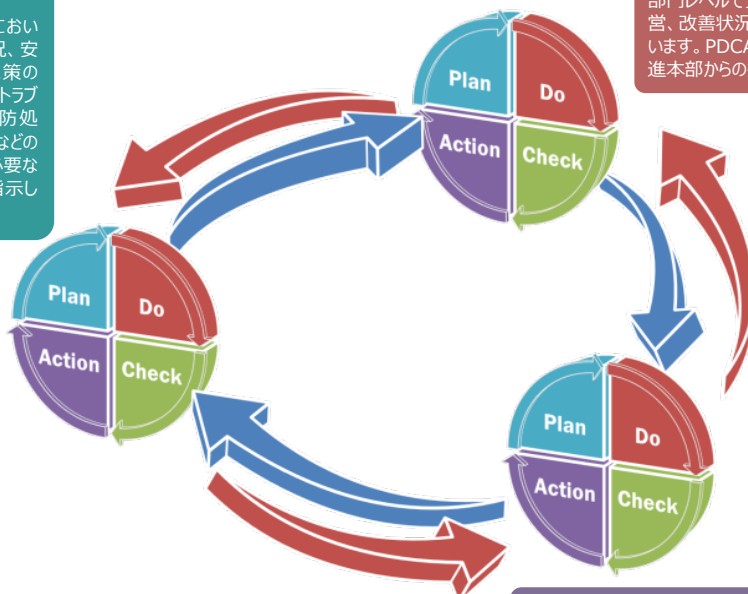
JAL グループでは、高い安全水準を確保するために、経営、安全推進本部、各部門において安全に関する PDCA サイクルを確実に回し、それらを有機的に結びつけることで、安全管理システム^(*)(Safety Management System)を機能させ、継続した改善を行っています。

経営

グループ安全対策会議において、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・再発防止処置状況などの報告を受け、経営として必要な対応を決定し、実行を指示しています。

各部門

部門レベルで安全管理システムの運営を推進し、運営、改善状況を経営および安全推進本部へ報告しています。PDCA サイクルを回した結果や、経営、安全推進本部からの指示を受け、改善につなげています。



安全推進本部

全グループレベルで安全管理システムの運営を推進しています。その結果や、経営からの指示、各部門からの報告を受け、改善につなげています。また、システムの運営、改善状況を経営へ報告する他、各部門の課題を抽出し、改善を指示しています。

(*)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

JAL グループ SMS 教育

2015 年 11 月から 2016 年 3 月まで、JAL グループ全社員を対象とした JAL グループ SMS 教育を実施しました。全社員が SMS の必要性を理解し、共通の知識を持って、安全の取り組みを推進できることを目的として、国際標準の SMS のベースとなっている「組織事故」の考え方^(*)を学び、この考えに関連づけて一人ひとりが何をすべきかを考えました。^(*)イギリスのジェームズ・リズン博士が提唱している考え方

SMS 教育を受講した社員の声



日本航空 客室本部
飯島 真理

「安全は全職種全社員で取り組む」という意識を持つことが何よりも重要だということを学びました。また、私は、SMS の下、一人ひとりが「自ら考える」ことが一番大切だと感じました。業務を単純にマニュアル通りにこなすのではなく、そうだった経緯や背景を考え理解することで、より記憶に残る安全確認が行えるからです。教育を受講したことで、今一度、初心に返り、自分自身の「安全への意識」を振り返る良い機会となりました。

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、事業計画、社員の安全意識、安全アドバイザリ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、より踏み込んだ組織・制度・文化に関わる課題を見出しています。

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 企画など一般管理部門の役員も、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

2. グループ安全管理体制

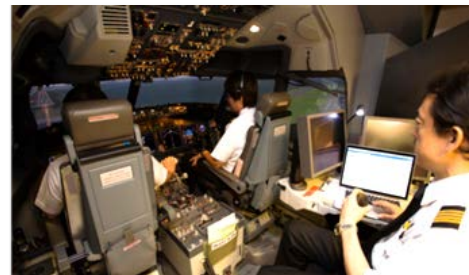
訓練・審査など

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います。

(1) 運航乗務員

運航乗務員は、10 年以上にわたり厳しい訓練、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。また、副操縦士や機長になった後も、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。フライトシミュレーターを使い、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、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・審査し、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



シミュレーター訓練

また IT を活用し、訓練や審査に関するデータを蓄積することにより、データ分析に基づく訓練の改善を図るシステムを構築しています。

(2) 整備士

整備士は、入社時から計画的に教育と訓練を積み重ね、国家資格を含むさまざまな資格を取得し、高度な知識と技量を習得していきます。一方、こうした知識や技量を、遺憾なく発揮するためにはすぐれた品格と高い人間性を有することが求められます。とりわけ 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ような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、不具合やエラーの未然防止およびそれらが発生した場合の対応能力を向上させる訓練)
- 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)
- 安全フォーラム(123 便事故を振り返り、お客さまの尊い命をお預かりする整備の重要性を再認識させる訓練)

(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



天気レーダーの確認

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 安全文化の醸成に向けて

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(P.21)、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」との願いを受けて、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 10 年が経過し、来館者は社内外合わせて 17 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いきます。



123 便事故の説明パネル



垂直尾翼の一部

安全啓発センターのガイドを務める社員の声



日本航空
安全推進本部
北川 健士朗

安全啓発センターに展示している現物と向き合うことで、事故の悲惨さや安全運航の重要性を心から感じることができます。

事故後に入社した社員が全体の 9 割を超えているなか、この事故の教訓をどのように語り継いでいくかが課題です。私も事故後に生まれた世代ですが、繰り返し御巣鷹山を訪れ、事故を経験された方からお話を伺い、この事故の教訓を語り継いでいけるよう、取り組んでいます。

「もし自分が乗客やその家族であったら」という視点を持ってご見学いただけるよう工夫しながら、事故の悲惨さをしっかりと心に刻み込んでいただけるような、ご案内を心がけています。

安全啓発センターは一般のお客さまにも公開しています。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/>)

3. 安全文化の醸成に向けて

安全意識教育

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。

JAL グループでは、123 便事故の「現地」である御巢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」と向き合うこと、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しています。これは、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」に基づくものであり、JAL グループではこの考え方をベースに教育、訓練などを実施しています。

2012 年から 2015 年 3 月まで、JAL グループ社員と業務委託先スタッフを対象に、安全意識啓発に深く焦点をあてた「JAL グループ安全教育」を実施しました。これに続く取り組みとして、2015 年度より JAL グループの新入社員と新任管理職を対象とした安全意識教育を開始しました。

(1) JAL グループ新入社員安全セミナー

2015 年度より、JAL グループの新入社員を対象にグループ共通の安全意識教育を開始しました。

2 日間の教育では、御巢鷹山への慰霊登山を実施し、より深く命の重みを知ることをはじめ、安全啓発センターの見学や事故に直接関わった方のインタビュー映像を視聴することにより、当事者意識を持って 123 便事故について「知る・感じる・考える」場を提供しています。JAL グループが安全運航を堅持し続けるために社員一人ひとりが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、そしてその「安全宣言」に基づく意識と行動により、「安全の層」を更に厚くすることを目的として実施しています。



新入社員による御巢鷹山慰霊登山

新入社員安全セミナーを受講した社員の声

JAL スカイ 羽田事業所
川端 勇毅

実際に現地に足を運び、現物を目にする事で、文字媒体等の伝聞のみでは感じ取ることができない事故の悲惨さや安全に対する責任を強く意識できました。

また、ヒューマンエラーによる事故率が世界的にほぼ横ばいであることを学び、改めて一人ひとりの意識に安全が左右されていることを強く認識しました。定められた手順に従って、確認作業をすることによって、安全の確保を目指していますが、社外情勢等の変化を常に意識し、無条件に現況を信じるのではなく、疑い、考える習慣をつける必要があると感じました。

3. 安全文化の醸成に向けて

(2) JAL グループ新任管理職安全セミナー



安全啓発センターのパネル

2015 年度より、JAL グループの新任管理職を対象にグループ共通の安全意識教育を開始しました。

新たな立場で組織を率いる管理職となった方々を対象に、安全啓発センターの見学や事故に直接関わった方のインタビュー映像の視聴を通じて、改めて 123 便事故に向き合うとともに、安全管理システム（SMS）や安全文化への認識を深め、「組織としての業務と安全とのつながり」を深く考えることを目的に実施しています。

(3) 安全啓発セミナー

JAL グループ社員と業務委託先スタッフを対象に、参加者を募集し、「安全啓発セミナー」を毎年継続的に実施しています。セミナーでは、安全啓発センターの見学や御巢鷹の尾根への慰霊登山を行うとともに、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を視聴することにより、意識の奥底から安全の重要性を啓発しています。



御巢鷹の尾根への慰霊登山

安全文化醸成の取り組み

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。これらの取り組みを通して、JAL グループにおける安全の重要性を本質から理解し、安全への決意を胸に刻み、高い使命感と責任感を持った「安全のプロフェッショナル」の育成に努めています。

(1) 安全講話～語り継ぐ～

現在 JAL グループでは、123 便事故後に入社した社員が全体の 9 割を超えています。実際に事故を経験された方から直接お話を伺うことで、過去の事故を知り、事故の本質に触れ、そこから得られる教訓を今後の安全運航に活かしていくことを目的として、2005 年から「安全講話～語り継ぐ～」を開始しました。

123 便事故から 30 年となる 2015 年には、安全アドバイザーグループの先生方をお迎えし、事故を経験した方にご講話いただくとともに、日本航空の安全への取り組みを振り返りました。



安全講話でご講評される柳田邦男氏

3. 安全文化の醸成に向けて

(2) 若い世代の「安全への思い」



「安全への思い」の発表

2015 年に JAL グループ社員と業務委託先スタッフの入社 10 年未満の若い世代を対象に、自分の体験や過去の事故からの学びを踏まえて、「安全への思い」について、レポートを募集しました。安全アドバイザーグループの先生方に 9 名を選出いただき、「安全講話～語り継ぐ～」(第 2 部)において、レポートの発表を行い、事故からの学びを未来につないでいくことを宣言しました。

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、安全の層を厚くした」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。



JAL Awards 贈呈式

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。



安全推進本部長表彰

4 2015 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

2015 年度、航空事故^{(*)1}が 1 件と重大インシデント^{(*)2}が 5 件* 発生しました。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。

*このうち 2 件は、現時点で JAL グループ側の問題点は指摘されていません。

	2015 年度	2014 年度
航空事故	1 (0.003)	2 (0.006)
重大インシデント	5 (0.014)	0 (0.000)
年間総運航便数	364,081	359,736

() 内は 1,000 便あたりの発生件数

航空事故 (1 件)

○日本航空 3512 便の右エンジン不具合に伴う緊急脱出 (2016 年 2 月 23 日)

2016 年 2 月 23 日、日本航空 3512 便(新千歳空港発/福岡空港着)が新千歳空港の誘導路を地上走行中、右エンジンに不具合が発生しました。煙が機内に入ってきたため、緊急脱出を実施し、その際に 3 名のお客さまが負傷されました。うち 1 名の骨折が判明しました。

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。JAL グループとして、同調査機関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。当面の対応として、社内全組織に対して文書により事例周知するとともに、737-800 型機では、エンジン推力を一時的に上げ、エンジンへの着氷を防ぐ操作を、より効果的に行う手順の設定などを行っています。

重大インシデント (5 件)

○日本航空 455 便の着陸復航 (2015 年 4 月 5 日)

2015 年 4 月 5 日、日本航空 455 便 (羽田空港発/徳島空港行き) が、管制塔からの許可を得て着陸しようとしたところ、前方の滑走路上に車両がいることに気づき、安全のため回避操作を行い、着陸をやり直しました。本事例は、国土交通省により、事故につながる恐れのある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。なお、現在のところ JAL グループ側の問題点は指摘されていません。

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。JAL グループとして、同調査機関の調査に全面的に協力していきます。

○他社機の離陸中断後の日本トランスオーシャン航空 610 便の滑走路への着陸 (2015 年 6 月 3 日)

2015 年 6 月 3 日、那覇空港において、全日本空輸 1694 便が離陸滑走中、管制官の許可を受けずに離陸した航空自衛隊機が前方を横切ったため、離陸を中止しました。その際、同滑走路へ進入中の日本トランスオーシャン航空

4. 2015 年度を振り返って

610 便に対し、管制官が着陸のやり直しを指示しましたが、全日本空輸 1694 便が同滑走路を離脱する前に、日本トランスオーシャン航空 610 便が同滑走路に着陸しました。お客さまおよび乗員に怪我はございませんでした。本事例は、「他の航空機が使用中の滑走路への着陸」事例として国土交通省により重大インシデントと認定されました。

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。JAL グループとして、同調査機関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。当面の対応として、社内全組織に対して文書により事例周知するとともに、全運航乗務員に対して注意喚起を行い、当該事例を反映した着陸復行訓練などを行っています。

○日本トランスオーシャン航空 002 便 機内与圧の低下（2015 年 6 月 30 日）

2015 年 6 月 30 日、日本トランスオーシャン航空 002 便が種子島近傍を巡航中、客室与圧が低下したため、管制上の優先権を要求し高度約 3,000m まで降下する事例が発生しました。その後、同機は目的地の関西国際空港に着陸しました。お客さまおよび乗員に怪我はございませんでした。本事例は、「航空機内の気圧の異常な低下」事例として国土交通省に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の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。JAL グループとして、同調査機関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。当面の対応として、社内全組織への事例周知に加え、737-400 型機全機の点検を行うとともに、抽気系統の定期的な健全性確認などを実施しました。

○日本航空 38 便 誘導路上での離陸操作開始（2015 年 7 月 12 日）

2015 年 7 月 12 日、シンガポール国際空港において、日本航空 38 便が誘導路上で離陸操作を開始した事例が発生しました。滑走路誤認に気付いた機長により離陸操作が中断され、ほぼ同時に管制から停止の指示も出され、誘導路上に停止しました。お客さまや乗員に怪我などはございませんでした。

本件は 7 月 31 日シンガポール当局および国土交通省より重大インシデントに認定されました。本件は、関係当局に原因究明などの調査が委ねられています。JAL グループとして、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。当面の対応として、社内全組織に対して文書により事例周知するとともに、全運航乗務員に対して安全討議などの意識を高める取り組みおよび誘導路の走行手順の明確化を行いました。

○日本航空 651 便の着陸復行実施について（2015 年 10 月 10 日）

2015 年 10 月 10 日、鹿児島空港において、日本航空 651 便が着陸許可を受けて滑走路に向け進入降下中、他社小型機が進入コースの前方に入ってきたことを認めたため、乗員が着陸復行を実施する事例が発生しました。本事例は、機長より、航空法第 7 6 条の 2 の規定に基づき「機長報告(異常接近報告)」が提出され、国土交通省に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の怪我はございませんでした。なお、現在のところ JAL グループ側の問題点は指摘されていません。

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。JAL グループとして、同調査機関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。

(*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。

(*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。

行政処分・行政指導

JAL グループにおいて、2015 年度に受けた行政処分^{(*)1}はございませんでしたが、行政指導^{(*)2}を 1 件受けました。この内容を真摯に受け止め、以下の対策を講じています。

(1) 日本航空に対する嚴重注意 (2015 年 6 月 12 日)**【事例】**

日本航空の運航乗務員が、2015 年 6 月、国内線の運航中の操縦室内で写真撮影を行い、見張り業務を怠った事実が判明しました。この件に対して、6 月 12 日、国土交通省から書面による嚴重注意を受けました。

【対策】

JAL グループ全社員に対して、各種媒体を用いて事例周知、注意喚起を実施し、法令・社内規定を厳守するよう改めて指示しました。また、操縦室内への私物の携帯電話・デジタルカメラ等の持ち込みを禁止するとともに、操縦室内での写真撮影に関する規定を設定し、明確化しました。

運航本部では、規定遵守、安全意識の再徹底、関連規程についての教育を行う等の再発防止策を講じました。

(*)1 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で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。

(*)2 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。

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 1 件、重大インシデントを 5 件^{*}発生させてしまい、目標を達成できませんでした。

^{*}このうち 2 件は、現時点で JAL グループ側の問題点は指摘されていません。

(2) イレギュラー運航^(*1)を減らします

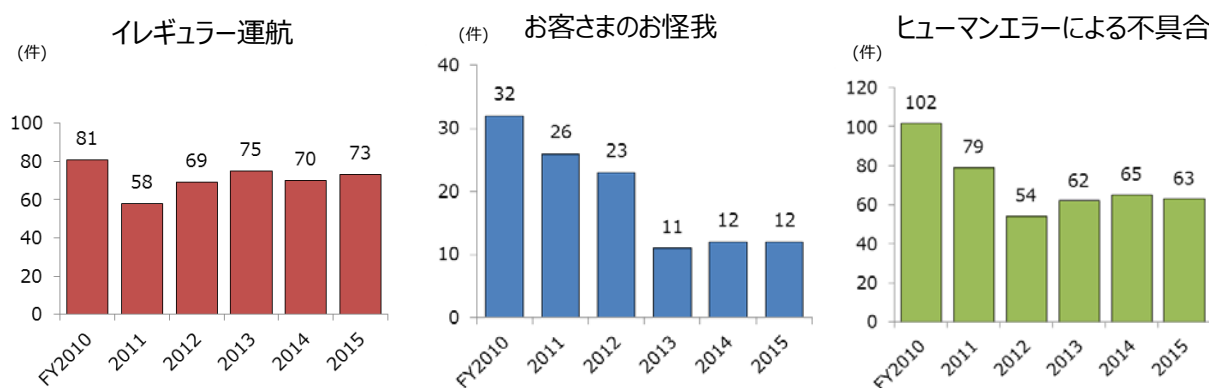
昨年度よりも微増し、73 件発生しました。機種別では、ボーイング 777 型機の件数が減少しましたが、787 型機で発生件数が増加しました。詳しくは、[P.24](#)をご覧ください。

(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い、お客さまのお怪我は、昨年度と同水準で推移しました。引き続き、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の強化に取り組めます。

(4) ヒューマンエラーによる不具合^(*3)を減らします

昨年度より微減しましたが、ほぼ横ばいとなりました。教育の実施やシステム改修などの環境改善に取り組み、一部では低減効果が確認できているため、引き続き、これらに取り組めます。



(^{*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

2015 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 2015」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」の導入を進めており、先ず JAL の一部の職種において運用を開始しました。

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を対象に SMS(安全管理システム)教育を実施し、「全組織・全社員が一体となって航空の安全を管理する」ことの意義・重要性について理解を深めました。

安全リーダー

各職場で安全の取り組みを推進するために配置した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や安全リーダーと安全アドバイザーグループとの対話、夏期安全キャンペーン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

JAL 運航部門で実施した LOSA を参考に、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プログラムを、グループ航空会社運航部門へ展開しました。整備部門(JAL エンジニアリング)においては運用の改善を図りました。

リスク評価の拡充

昨年度構築した、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しました。また、高リスク事例に対し、より精緻で定量的な評価を行う手法のトライアルを行いました。

安全パフォーマンスモニタリング

従来の安全パフォーマンス指標に加え、安全管理活動に関わる指標(プロセス指標)を選定しました。また、安全情報データベースの改善を進めました。

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

2015 年度は、安全意識に関わる教育の階層化を行い、新入社員安全セミナーと新任管理職安全セミナーを開始しました。新入社員安全セミナーにおいては、御巣鷹山慰霊登山を実施しています。

マニュアルを磨く文化

これまでの取り組みと、社内外の調査結果を踏まえ、現場視点を重視したマニュアルの改善と、マニュアルの背景や本質を理解するための取り組みを進め、マニュアル改善のガイドラインを作成しました。

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した。

5 2016 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。2015 年度に引き続き、2016 年度も継続して以下の目標達成に向けて努力していきます。

(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

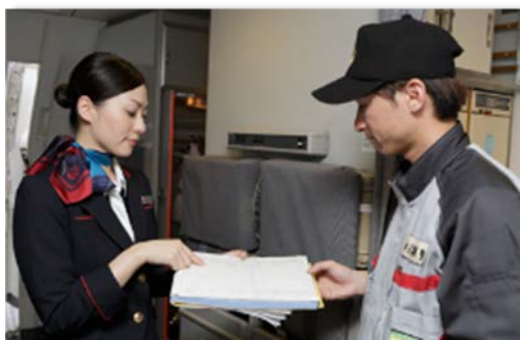
お客さまに不安を与えるだけでなく、ご旅程にも影響を与えてしまうイレギュラー運航を低減させます。

(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、引き続き、お客さまのお怪我を低減させます。

(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ます。



客室乗務員から整備士への引き継ぎ

安全施策

2016 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 2016」に基づく安全施策を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の各職種における「一人ひとりの強み・弱みを客観的に把握する仕組み」の運用を開始します。JALでの展開とともに、グループ会社でも導入していきます。

SMS教育(安全知識教育)

2015年度に実施したSMS教育に続き、SMSの繰り返し浸透を図るとともに、安全リーダーを中心とした職場ごとの議論を通じてSMSの理解をより深めていきます。

安全リーダー

安全リーダーの更なる活動充実を図るために、安全リーダーへの情報発信や安全リーダーと安全アドバイザーグループとの対話、他社の安全の取り組みに触れる機会の提供などに取り組んでいます。

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

グループ会社運航部門に展開したプログラムを継続し、分析・対策構築を進めます。

また、整備部門(JALエンジニアリング)においては対象範囲を運航整備から機体整備へも拡大します。

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します。また、高リスク事例に対し、より精緻で定量的な評価を行い、対策を講じる手法の運用を開始します。

安全パフォーマンスモニタリング

安全管理活動に関わる指標(プロセス指標)の拡張を図りながら定期的なモニターを行います。安全データベースについては、さらなる機能向上を検討します。

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年度に導入した新入社員安全セミナーと新任管理職安全セミナーを継続的に実施し、JALグループ共通の安全意識を醸成します。

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、作成したガイドラインを使ったマニュアル改善の取り組みを実施します。また、各職場での電子マニュアルの改善を進めています。

報告する文化

グループ会社における非懲戒方針の周知を継続します。また、JALにおいても、再周知を行って、引き続き理解を促進していきます。

6 第三者評価

安全アドバイザーグループ

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います。同年12月、JAL グループは安全アドバイザーグループより、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)

2015 年度は、安全アドバイザーグループのご提言を元に、上期に安全講話～語り継ぐ～を開催しました。123 便事故を経験された方にご講話いただくとともに、安全アドバイザーグループの先生方をお迎えし、10 年間の日本航空の安全への取り組みを振り返りました。また、入社10 年未満の若い世代が自分の体験や過去の事故からの学びを踏まえた「安全への思い」を発表し、先生方から講評をいただきました。

下期には、大阪、鹿児島、那覇など12 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ました。また、役員との対話を実施いただき、その場でさまざまな助言をいただきました。さらには、JAL グループ経営陣とのフォローアップ会議を開催し、先生方から、10 年間の安全への取り組みに関する総括や今後取り組むべき課題など、貴重な助言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いきます。



安全アドバイザーグループとのフォローアップ会議



鎌田伸一氏と JAIR 安全リーダーとの対話

安全アドバイザーグループメンバー

柳田 邦男氏（座長）	ノンフィクション作家、評論家
畑村 洋太郎氏	工学院大学教授・東京大学名誉教授 専門分野は、ナノ・マイクロ加工学、生産加工学、医学支援工学、失敗学、危険学、創造的設計論
鎌田 伸一氏	防衛大学名誉教授 専門分野は、組織論と経営学
芳賀 繁氏	立教大学教授 専門分野は、交通心理学、産業心理学、人間工学
小松原 明哲氏	早稲田大学教授 専門分野は、人間生活工学



安全講話 社員配布冊子

運輸安全マネジメント評価

2015 年度、グループ航空会社 6 社のうち北海道エアシステムは、国土交通省大臣官房による運輸安全マネジメント評価^(*)を受けています。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が、期待される点については、更なる強化を図っていきます。

(1) 北海道エアシステム（2015 年 10 月実施）

- | | |
|-----------------|--|
| 【評価された点】 | <ul style="list-style-type: none">• 経営トップ自らが、現状の課題を認識し、当該課題の解決に向け、率先して安全管理体制の見直し・改善に積極的に関与されていること• 「安全重点目標」の中に「他部署、仲間を思いやる文化の醸成」を明示していること、「職場体験訪問」等が、社員一人ひとりの職務に対する意義の再認識、使命感を育み、延いては社全体としての安全意識の向上に繋がると期待できること• 目標策定のプロセスが、自社の事業規模の利点を活かしつつ、社員一人ひとりが納得して、その目標達成に向かって目的意識を持って行動することに繋がり、全社的な輸送の安全性の向上に寄与することが期待できること• マネジメントレビューのプロセスが、社内安全監査における監査の結果等からの課題・総括等をもとに、自社が現在優先して対応すべき課題に主眼を置き、その時点に於ける最も優先順位が高い課題を、次年度の「安全基本方針」、「安全重点目標」の設定、各部の「安全ミッション」および「アクションプログラム」等、自社での具体的な施策の策定に繋げているものであり、有効な見直し改善の仕組みの構築、並びに運用がされていること |
| 【期待される点】 | <ul style="list-style-type: none">• リーダー勉強会や安全教育における少人数でのディスカッションの取り組みを発展させ、そのテーマとして複数部署間での職務の連関を意識した題目を採り上げるなど、「他部署、仲間を思いやる文化の醸成」の更なる加速に繋がられること |

(2) 日本航空、日本トランスオーシャン航空、日本エアコミューター、ジェイエア、琉球エアークommuter

2014 年度以前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、2015 年度の評価は実施されていません。

^(*)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

2015 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 68 回受検しました。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います。

- 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
- 訓練に関する記録等の適切な保管
- 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

^(*)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など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、2016 年 2 月に IOSA を更新受検し、本年 6 月に IATA^(*) から新たな認定証を受領の予定です。

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、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）

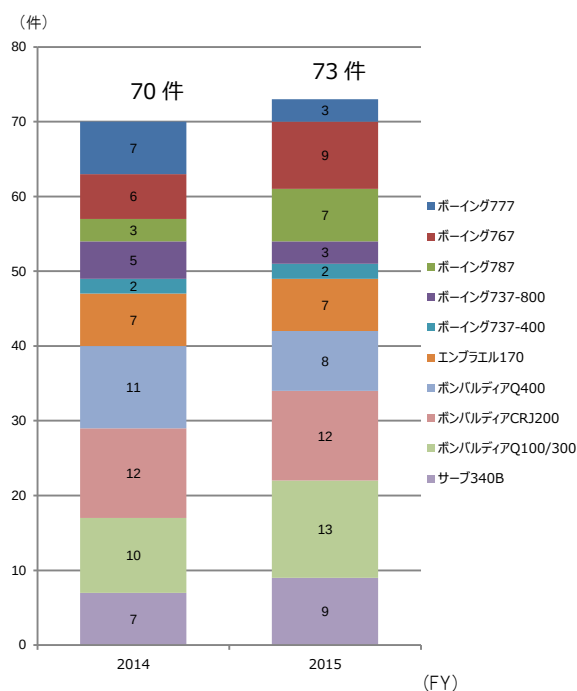
7 データ・分析

イレギュラー運航

2015年度は、イレギュラー運航^(*)が73件発生しました。このうち、出発空港への引き返しが56件、目的地の変更が11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。

73件のイレギュラー運航のうち、72件は航空機の故障によるものです。機種別では、777型機、737型機およびQ400型機の件数が減少している一方で、767型機、787型機、Q100/300型機、サージ340B型機で増加しました。イレギュラー運航の低減に向けて、2015年度は、過去の対策の内容等を改めて精査した上で、これまで以上に積極的な機材の改修や部品の交換に取り組みました。また、JALグループ航空各社間の整備士の応援などにより、対策の促進を図りました。2016年度も、引き続きこれらの対策に取り組んでいきます。

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。[\(http://www.jal.com/ja/operate/\)](http://www.jal.com/ja/operate/)

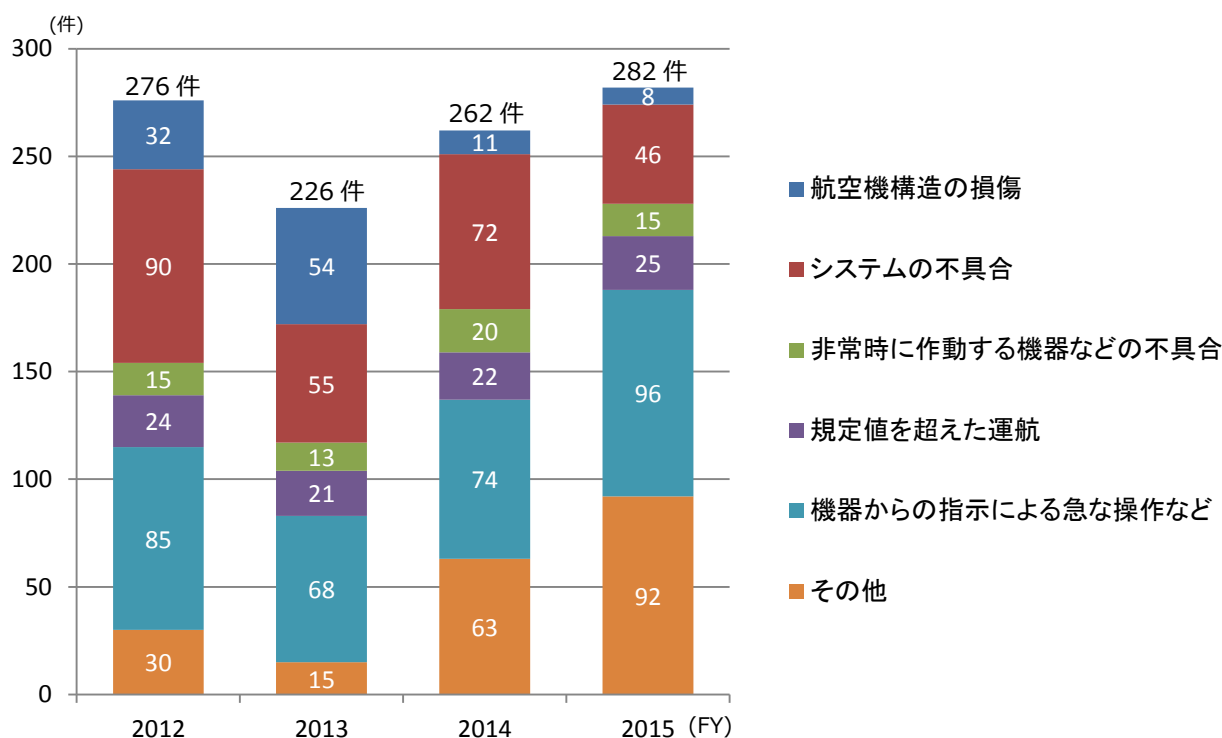
安全上のトラブル

(1) 発生状況

2015 年度の安全上のトラブル^(*)の発生件数は 282 件でした。2014 年度以降の発生件数の増加傾向の主な要因は、法令の改正により報告すべき事例の範囲が拡大したためです。

詳細については、主な事例と対策(P.27)をご覧ください。

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航空機構造の損傷

〔例〕 定期整備中に発見した構造上の不具合

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

7. 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
装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

		2015年度						2014 年度 合計	
		J A L	J A I R	J T A	J A C	R A C	H A C		年度 合計
航空機構造の損傷		3	0	4	1	0	0	8	11
被雷									6
鳥などの衝突									1
その他		3	0	4	1	0	0	8	4
システムの不具合		20	13	8	1	4	0	46	72
内訳	エンジン	14	0	2	1	2	0	19	30
	酸素供給	0	1	0	0	0	0	1	1
	航法システム	0	2	0	0	0	0	2	0
	着陸装置	2	6	0	0	1	0	9	9
	燃料系統	2	0	3	0	0	0	5	5
	その他	2	4	3	0	1	0	10	27
非常時に作動する機器などの不具合		9	1	5	0	0	0	15	20
規定値を超えた運航		15	6	2	1	1	0	25	22
機器からの指示による急な操作など		75	8	6	5	2	0	96	74
内訳	航空機衝突防止装置作動	56	5	6	5	1	0	73	62
	対地接近警報装置作動	16	2	0	0	1	0	19	8
	その他	3	1	0	0	0	0	4	4
その他		57	12	14	4	4	1	92	63
内訳	運航規程関係	10	7	6	1	4	1	29	3
	整備規程関係	6	5	5	3	0	0	19	5
	落下物	2	0	0	0	0	0	2	3
	危険物関係	31	0	1	0	0	0	32	20
	その他	8	0	2	0	0	0	10	32
合 計		179	40	39	12	11	1	282	262

(3) 主な事例とその対策 () 内は、2014 年度の発生件数**【航空機構造の損傷】** 計 8 件 (11 件)

定時整備中に発見した事例が 4 件、鳥の衝突や被雷以外で航空機(除く、エンジン)が損傷を受けた事例が 3 件、その他 1 件発生しました。

【システムの不具合】 計 46 件 (72 件)

システムの不具合は 46 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 19 件 (30 件)

鳥などの衝突によりエンジンが損傷した事例が 8 件発生しました。

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 4 件、またエンジンの故障において、逆推力装置の不具合が 6 件発生していますが、いずれも故障の原因に集中傾向は無く、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。

酸素供給 計 1 件 (1 件)

エンブラエル 170 型機において、旅客用酸素マスクの展開検査にて、1 席で不具合が発見されました。当該箇所の不具合を修正し、その他の座席すべてに異常がないことも確認しました。

航法システム 計 2 件 (0 件)

CRJ200 型機において、誘導装置の表示、及び広域航法装置の 2 件の不具合が発生しました。いずれも故障の原因に集中傾向は無く、必要な整備処置及び動作確認を実施しました。

着陸装置 計 9 件 (9 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 2 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 (5 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 10 件 (27 件)

その他の不具合が 10 件発生し、そのうち 4 件が不具合により、出発地に引き返しました。不具合と機材に集中傾向は無く、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。

7. データ・分析

【非常時に作動する機器などの不具合】 計 15 件 (20 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 15 件発生しましたが、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います。

【規定値を超えた運航】 計 25 件 (22 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 4 件、航空交通管制からの指示高度を逸脱する事例が 8 件発生しました。また、航行中の燃料の使用する燃料タンクの順番が規定通りでなかった事例が 5 件発生しました。そのほかの事例を含め、再発防止策として事例周知・注意喚起などの対策を講じ、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しました。

【機器からの指示による急な操作など】 計 96 件 (74 件)

航空機衝突防止装置(TCAS)の回避指示(RA)^{(*)1}により必要な操作を行った事例が 73 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います。

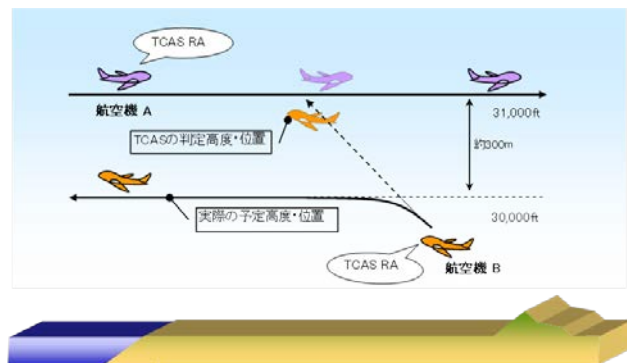
対地接近警報装置(GPWS)^{(*)2}の作動に関する事例が 19 件発生していますが、このうち 18 件は 2014 年度下期より新たに報告範囲が拡大されたことによるものです。GPWSは、飛行経路と地形特性との関係によって作動することがあります。これらは、機器の指示に従って運航乗務員による適切な操作が行われることにより、安全上の問題は生じない設計となっています。いずれのケースでも、機器の指示に従った適切な操作が行われています。

(*)1 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 を装備しています。

【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。



(*)2 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 を装備しています。

【その他】 計 92 件 (63 件)

※2014 年度下期から、義務報告範囲の変更により規定関係、一部の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います。

2014 年度下期より新たに報告対象となった事例の範囲が拡大したため、報告件数が増加しました。増加した報告件数のうち、運航規程関係で、重量重心の算出に関する事例が 19 件、危険物関係で、リチウムイオン電池、漂白剤や殺虫剤などの危険物輸送に関する事例が 32 件となりました。整備規程関係の事例は、19 件となりました。これらの事例においては、事例周知・注意喚起やマニュアルの見直しを行うなどの対策を講じています。

③安全管理の組織

○安全推進本部

日本航空と 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、安全に関わる各種会議体を設置しています。

○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

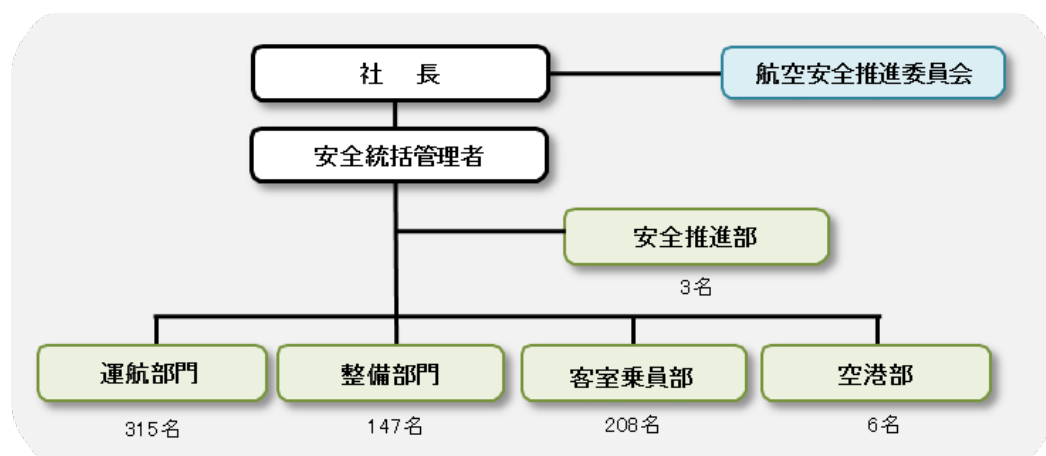
グループ安全対策会議の下部会議体として、各本部間およびグループ航空会社間の安全に係わる連携の維持・強化を図ることでグループ全体の航空運送における安全性を向上させることを目的として、日本航空安全推進本部長(委員長)、委員長が指名する日本航空の安全管理担当部門長、および各グループ航空会社の安全担当役員をもって構成される会議体です。主な役割は以下のとおりです。

- 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います。

(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	285 名	運航部門	
整備士	109 名	整備部門	うち、有資格整備士は 94 名
客室乗務員	201 名	客室乗員部	
運航管理者	19 名	空港部	OCC 運航管理室

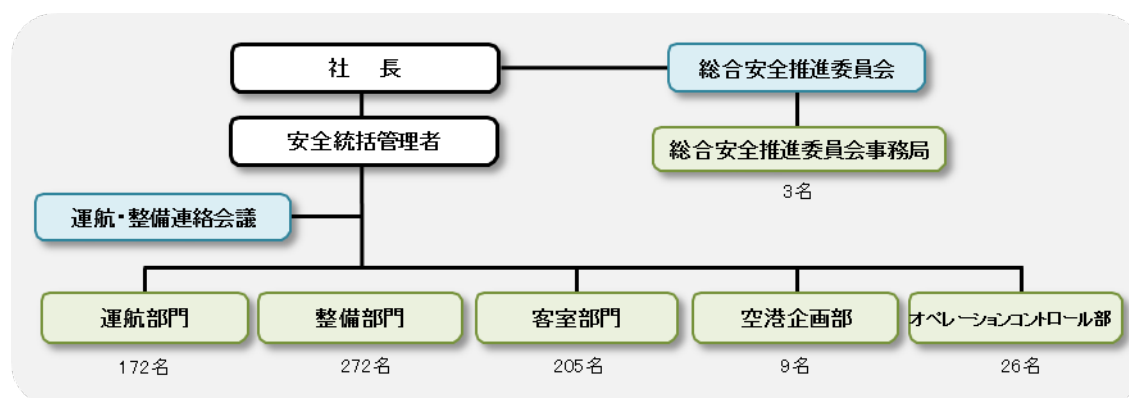
③ 安全管理の組織

安全推進部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・助言を行っています。

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。

(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	184 名	整備部門	うち、有資格整備士は 118 名
客室乗務員	193 名	客室部門	
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

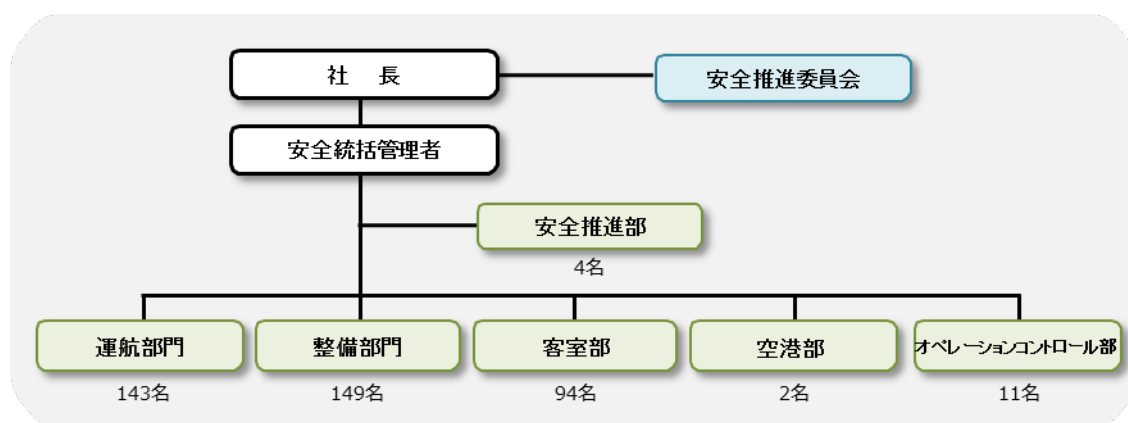
総合安全推進委員会事務局が全社的な安全管理を担当します。

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います。

○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います。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****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	117 名	運航部門	
整備士	108 名	整備部門	うち、有資格整備士は 98 名
客室乗務員	93 名	客室部	
運航管理者	9 名	オペレーション コントロール部	

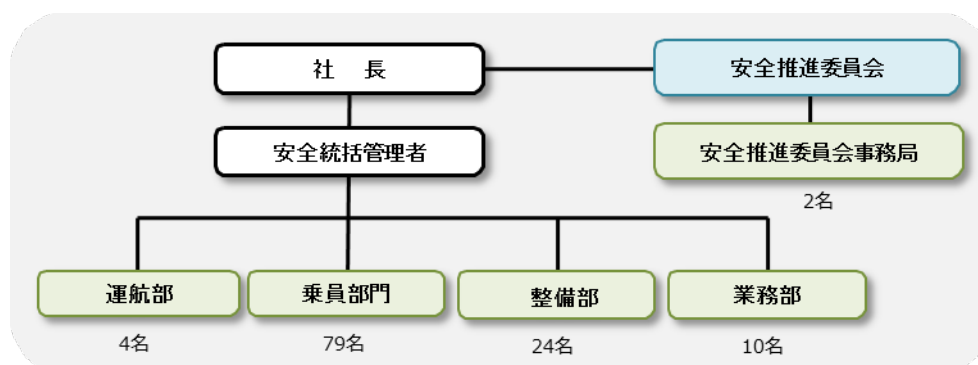
③ 安全管理の組織

安全推進部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・助言を行っています。

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。

(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	46 名	乗員部門	
整備士	17 名	整備部	うち、有資格整備士は 14 名
客室乗務員	23 名	乗員部門	
運航管理者	12 名	運航部	日本トランスオーシャン航空と共用（兼務）

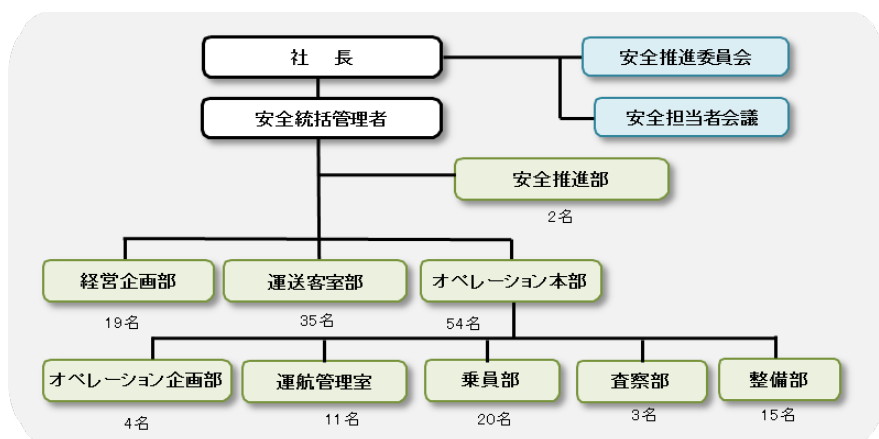
③ 安全管理の組織

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・助言を行っています。

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。

(6) 北海道エアシステム**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	20 名	乗員部	
整備士 ^(*)	13 名	整備部	うち、有資格整備士は 9 名
客室乗務員	14 名	運送客室部	
運航管理者	7 名	運航管理室	

^(*)整備業務の管理を委託している日本エアコミューターに出向している社員 10 名に加え、日本エアコミューター社からの常駐社員 3 名を含みます。

③ 安全管理の組織

安全推進部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、全部門担当役員及び担当役員が指名する者をメンバーとして、航空安全に関する企画・立案、総合調整、勧告・助言を行うとともに、安全意識の高揚および安全体制の充実、個別の重大な安全上の問題についての対策の検討などを行っています。また、社長や安全を担当する者は、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。

○安全担当者会議

現業部門を中心に中堅社員を安全担当者として指名し、安全推進部とその安全担当者により組織される会議体です。現業の目線を活かして、安全管理システムを駆動されることが設置の目的です。

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います。

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
日本トランスオーシャン航空		767（7月17日～8月31日）
琉球エアコミューター	日本エアコミューター	Q400（1月15日～）
北海道エアシステム		SAAB 340B

JAL グループ内で整備の管理の受委託を行う場合、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)を行っています。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います。

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います。



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

(2016 年 3 月 31 日時点)

BOEING 777

機数: 40
 運航会社: JAL
 座席数: 244~500
 初号機導入: 1996 年
 平均機齢: 12.6
 平均年間飛行時間: 3,513
 平均年間飛行回数: 1,073

BOEING 767

機数: 41
 運航会社: JAL
 座席数: 199~261
 初号機導入: 1985 年
 平均機齢: 11.3
 平均年間飛行時間: 3,178
 平均年間飛行回数: 1,235

BOEING 787

機数: 26
 運航会社: JAL
 座席数: 161~195
 初号機導入: 2012 年
 平均機齢: 2.1
 平均年間飛行時間: 4,287
 平均年間飛行回数: 583

BOEING 737-800

機数: 51
 運航会社: JAL/JTA
 座席数: 144~165
 初号機導入: 2006 年
 平均機齢: 6.0
 平均年間飛行時間: 2,469
 平均年間飛行回数: 1,869

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: 18.7
 平均年間飛行時間: 2,725
 平均年間飛行回数: 2,109

EMBRAER 170

機数: 17
 運航会社: JAIR
 座席数: 76
 初号機導入: 2008 年
 平均機齢: 4.5
 平均年間飛行時間: 2,438
 平均年間飛行回数: 2,362

BOMBARDIER Q400/Q400CC

機数: 12
 運航会社: JAC/RAC
 座席数: 50~74
 初号機導入: 2002 年
 平均機齢: 9.2
 平均年間飛行時間: 1,552
 平均年間飛行回数: 2,112

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: 12.7
 平均年間飛行時間: 2,238
 平均年間飛行回数: 2,567

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: 15.2
 平均年間飛行時間: 1,795
 平均年間飛行回数: 3,172

SAAB 340B

機数: 13
 運航会社: JAC/HAC
 座席数: 36
 初号機導入: 1992 年
 平均機齢: 20.3
 平均年間飛行時間: 1,523
 平均年間飛行回数: 2,253

***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 2016 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

	2015年度								2014 年度
	路線 便数	旅客数	前年度比 (%)	RPK (千人* _ロ)	前年度比 (%)	ASK (千座席* _ロ)	前年度比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
太平洋線	11,319	2,015,925	107.9	15,742,179	108.0	19,615,703	107.7	80.3	80.0
欧州線	3,944	609,027	96.2	5,542,051	95.3	7,401,344	95.8	74.9	75.3
東南アジア線	19,800	3,266,598	108.3	12,072,911	109.6	15,120,399	99.4	79.8	72.4
オセアニア線	732	158,376	107.9	1,228,344	107.4	1,462,733	101.3	84.0	79.2
グアム線	758	153,158	97.3	386,615	96.1	448,922	91.3	86.1	81.8
韓国線	4,391	581,899	81.5	672,042	83.1	852,610	79.5	78.8	75.4
中国線	9,825	1,292,667	102.9	2,421,253	103.3	3,421,847	97.0	70.8	66.5
合 計	50,769	8,077,650	103.6	38,065,394	105.4	48,323,556	101.3	78.8	75.7

(注)チャーター便、コードシェア便を除く

7. データ・分析

(2) 国内線

(運航会社) 日本航空、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、北海道エアシステム

				2015年度					2014年度
				路線 便数	旅客数	前年比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)
羽	田	-	伊 丹	10,940	2,469,145	96.6	3,225,981	89.3	76.5
羽	田	-	関 西	1,784	195,542	101.2	294,665	95.1	66.4
羽	田	-	札幌(新千歳)	12,342	3,177,557	102.8	4,253,123	102.2	74.7
羽	田	-	名古屋(中部)	1,452	146,383	118.7	224,737	88.7	65.1
羽	田	-	福 岡	12,397	2,986,165	100.9	4,088,356	95.3	73.0
羽	田	-	那 覇	9,554	2,315,998	98.4	3,313,787	96.0	69.9
羽	田	-	女 満 別	2,172	286,408	106.4	408,474	107.6	70.1
羽	田	-	旭 川	2,922	473,492	108.4	678,522	117.1	69.8
羽	田	-	釧 路	2,167	249,141	101.1	380,341	104.8	65.5
羽	田	-	と か ち 帯 広	2,901	361,743	108.9	563,333	117.6	64.2
羽	田	-	函 館	2,186	396,672	103.7	526,430	90.5	75.4
羽	田	-	青 森	4,372	515,108	107.1	730,066	101.2	70.6
羽	田	-	三 沢	2,159	192,840	109.0	290,973	104.6	66.3
羽	田	-	秋 田	2,917	283,288	107.2	481,305	101.3	58.9
羽	田	-	山 形	1,452	83,812	112.2	110,517	100.6	75.8
羽	田	-	小 松	4,367	538,706	70.7	843,255	72.7	63.9
羽	田	-	南 紀 白 浜	2,157	114,674	118.2	191,598	115.8	59.9
羽	田	-	岡 山	4,029	379,300	101.4	664,785	93.0	57.1
羽	田	-	出 雲	3,635	556,592	100.1	758,825	89.7	73.3
羽	田	-	広 島	5,746	546,297	94.8	949,176	98.9	57.6
羽	田	-	山 口 宇 部	2,900	260,715	104.6	478,458	99.9	54.5
羽	田	-	徳 島	5,077	642,365	101.7	1,169,351	96.6	54.9
羽	田	-	高 松	5,052	529,234	104.4	838,360	100.1	63.1
羽	田	-	高 知	3,645	373,716	105.1	601,425	100.5	62.1
羽	田	-	松 山	4,351	454,768	99.8	721,849	96.2	63.0
羽	田	-	北 九 州	4,024	355,797	100.9	663,960	93.2	53.6
羽	田	-	大 分	4,380	544,858	106.8	877,640	109.4	62.1
羽	田	-	長 崎	4,653	627,794	111.6	901,735	112.9	69.6
羽	田	-	熊 本	6,224	801,889	100.1	1,353,304	101.8	59.3
羽	田	-	宮 崎	4,371	364,790	106.0	669,773	103.0	54.5
羽	田	-	鹿 児 島	5,804	798,725	102.9	1,305,702	102.8	61.2
羽	田	-	奄 美 大 島	724	68,305	105.6	119,625	102.0	57.1
羽	田	-	宮 古	722	83,673	109.0	104,705	99.9	79.9
羽	田	-	石 垣	1,439	153,978	105.7	218,888	99.3	70.3
羽	田	-	久 米 島	44	10,720	98.6	12,905	98.9	83.1
成	田	-	伊 丹	1,461	219,034	98.0	298,772	100.7	73.3
成	田	-	札幌(新千歳)	726	64,870	85.7	108,012	71.4	60.1
成	田	-	名古屋(中部)	1,453	185,451	101.6	275,965	98.5	67.2
成	田	-	福 岡	727	55,374	104.1	119,871	112.8	46.2
伊	丹	-	札幌(新千歳)	3,054	366,356	150.3	520,743	168.9	70.4
伊	丹	-	福 岡	2,901	158,890	99.9	201,578	92.0	78.8
伊	丹	-	那 覇	1,570	486,876	94.7	752,632	97.3	64.7
伊	丹	-	女 満 別	82	4,773	108.9	6,232	93.9	76.6
伊	丹	-	旭 川	62	5,170	111.0	10,230	105.1	50.5
伊	丹	-	函 館	729	38,438	131.9	55,404	151.9	69.4

7. データ・分析

		路線 便数	2015年度					2014 年度
			旅客数	前年比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
伊 丹 - 青 森		2,219	104,745	98.9	150,524	97.9	69.6	68.9
伊 丹 - 三 沢		722	33,877	98.1	54,872	102.8	61.7	64.7
伊 丹 - 秋 田		2,156	74,613	101.8	112,486	98.9	66.3	64.5
伊 丹 - 花 巻		2,870	141,327	108.4	211,412	113.7	66.8	70.1
伊 丹 - 山 形		2,178	92,975	109.0	150,892	104.7	61.6	59.2
伊 丹 - 仙 台		5,131	284,178	106.8	381,848	99.9	74.4	69.7
伊 丹 - 新 潟		2,894	127,331	100.0	208,766	99.7	61.0	60.8
伊 丹 - 松 本		60	2,244	56.1	4,560	96.8	49.2	84.9
伊 丹 - コウノトリ但馬		1,350	28,881	100.7	46,893	102.6	61.6	62.8
伊 丹 - 出 雲		3,592	131,198	109.4	238,524	108.5	55.0	54.6
伊 丹 - 隠 岐		714	35,758	103.0	58,296	99.8	61.3	59.4
伊 丹 - 松 山		2,129	64,806	105.4	115,828	105.9	56.0	56.2
伊 丹 - 大 分		2,171	80,468	123.8	154,884	118.9	52.0	49.9
伊 丹 - 長 崎		2,917	151,366	105.8	213,400	98.1	70.9	65.8
伊 丹 - 熊 本		2,157	81,413	95.6	134,543	94.8	60.5	60.0
伊 丹 - 宮 崎		3,647	171,966	102.1	256,500	100.8	67.0	66.2
伊 丹 - 鹿 児 島		5,093	273,165	92.7	383,616	75.8	71.2	58.3
伊 丹 - 種 子 島		84	2,827	105.2	6,216	109.1	45.5	47.2
伊 丹 - 屋 久 島		707	35,006	104.6	52,318	101.0	66.9	64.6
伊 丹 - 奄 美 大 島		816	83,341	107.1	134,475	102.4	62.0	59.2
関 西 - 札幌(新千歳)		2,188	238,366	70.8	369,344	76.4	64.5	69.7
関 西 - 那 覇		2,179	218,594	97.6	322,940	101.1	67.7	70.1
関 西 - 石 垣		721	71,247	108.7	107,745	99.8	66.1	60.7
札幌(新千歳) - 女 満 別		2,802	97,592	102.9	141,140	93.4	69.1	62.7
札幌(新千歳) - 青 森		2,079	73,630	93.1	104,871	77.3	70.2	58.3
札幌(新千歳) - 秋 田		1,790	49,646	97.2	90,046	90.3	55.1	51.2
札幌(新千歳) - 花 巻		2,515	88,792	99.1	127,102	85.7	69.9	60.4
札幌(新千歳) - 仙 台		3,554	150,199	138.4	228,686	130.0	65.7	61.7
札幌(新千歳) - 新 潟		1,730	66,505	192.9	95,678	135.2	69.5	48.7
札幌(新千歳) - 広 島		718	70,858	98.5	118,470	99.3	59.8	60.3
札幌(新千歳) - 出 雲		36	4,856	148.2	5,940	105.9	81.8	58.4
札幌(新千歳) - 徳 島		24	3,053	109.5	3,960	100.0	77.1	70.4
札幌(丘珠) - 利 尻		476	17,753	105.9	25,488	98.9	69.7	65.0
札幌(丘珠) - 釧 路		2,454	54,216	103.8	89,028	99.7	60.9	58.5
札幌(丘珠) - 函 館		3,538	88,778	100.4	129,240	100.9	68.7	69.0
札幌(丘珠) - 三 沢		711	13,340	106.9	26,424	100.1	50.5	47.3
函 館 - 奥 尻		413	10,306	94.1	24,912	99.1	41.4	43.6
函 館 - 三 沢		18	421	39.4	1,584	40.7	26.6	27.5
名古屋(中部) - 札幌(新千歳)		3,619	381,131	102.0	597,763	101.0	63.8	63.1
名古屋(中部) - 那 覇		2,910	337,287	97.9	424,328	100.1	79.5	81.3
名古屋(中部) - 釧 路		26	3,263	93.0	4,290	100.0	76.1	81.8
名古屋(中部) - と か ち 帯 広		36	4,891	109.3	5,940	100.0	82.3	75.3
福 岡 - 札幌(新千歳)		1,457	173,977	96.5	240,467	100.9	72.3	75.6
福 岡 - 那 覇		4,352	438,801	96.0	635,425	100.7	69.1	72.5
福 岡 - 花 巻		708	22,984	95.4	35,400	65.2	64.9	44.4
福 岡 - 仙 台		1,455	80,529	142.7	110,476	100.9	72.9	51.5
福 岡 - 出 雲		1,450	31,763	86.6	52,200	78.2	60.8	54.9
福 岡 - 徳 島		1,136	26,048	84.9	52,904	102.6	49.2	59.5
福 岡 - 高 知		2,411	55,101	92.3	100,276	96.5	54.9	57.4
福 岡 - 松 山		3,597	119,929	96.1	212,102	93.3	56.5	54.9
福 岡 - 宮 崎		6,024	288,673	92.0	426,956	84.5	67.6	62.1
福 岡 - 鹿 児 島		1,453	27,340	111.5	52,346	100.3	52.2	47.0

	路線 便数	2015年度					2014 年度
		旅客数	前年比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
福岡 - 岡山 - 屋久島	697	22,073	105.7	50,515	97.9	43.7	40.5
福岡 - 奄美大島	831	37,468	89.8	61,494	73.8	60.9	50.1
那覇 - 小松	722	70,389	113.6	104,750	101.6	67.2	60.1
那覇 - 岡山	731	86,535	104.5	106,045	101.1	81.6	79.0
那覇 - 宮古	6,015	653,967	107.8	801,216	102.3	81.6	77.4
那覇 - 石垣	6,243	569,795	101.7	837,148	97.5	68.1	65.3
那覇 - 北大東	370	11,377	96.0	14,430	99.7	78.8	81.9
那覇 - 南大東	1,088	30,964	94.5	47,470	97.8	65.2	67.5
那覇 - 与論	882	29,833	112.7	40,448	96.7	73.8	63.3
那覇 - 久米島	5,118	225,944	99.4	305,579	100.1	73.9	74.5
那覇 - 奄美大島	708	16,006	108.9	29,284	107.3	54.7	53.8
那覇 - 与那国	706	22,249	148.7	27,824	99.6	80.0	53.6
出雲 - 隠岐	711	16,038	104.6	25,596	99.0	62.7	59.3
鹿児島 - 松山	741	12,888	95.3	26,676	96.1	48.3	48.7
鹿児島 - 種子島	2,274	64,543	90.7	107,286	91.1	60.2	60.5
鹿児島 - 屋久島	2,928	100,032	86.3	199,988	83.1	50.0	48.2
鹿児島 - 喜界島	1,470	33,784	104.6	49,851	102.0	67.8	66.1
鹿児島 - 奄美大島	5,334	225,069	102.8	360,212	92.2	62.5	56.1
鹿児島 - 徳之島	2,919	130,541	104.4	215,398	101.8	60.6	59.1
鹿児島 - 沖永良部	2,149	76,465	105.5	131,220	102.5	58.3	56.6
鹿児島 - 与論	723	30,651	119.5	50,816	102.9	60.3	52.0
奄美大島 - 喜界島	2,129	42,744	103.2	76,644	104.1	55.8	56.2
奄美大島 - 徳之島	1,418	27,359	101.8	51,048	101.5	53.6	53.4
奄美大島 - 沖永良部	358	8,752	108.1	12,764	103.4	68.6	65.6
奄美大島 - 与論	354	7,392	108.8	12,025	102.0	61.5	57.6
沖永良部 - 与論	354	7,426	104.4	11,752	102.4	63.2	62.0
宮古 - 石垣	1,417	38,102	107.9	55,692	99.9	68.4	63.3
宮古 - 多良間	1,412	36,314	98.3	55,068	100.0	65.9	67.1
石垣 - 与那国	2,139	72,449	110.3	85,748	100.3	84.5	76.9
北大東 - 南大東	358	10,341	97.4	13,962	101.4	74.1	77.1
合 計	313,312	31,954,266	101.6	47,367,641	98.4	67.5	65.3

(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】

2015年4月1日から2016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
北海道エアシステム	HAC	https://www.info.hac-air.co.jp/company/



JAPAN AIRLINES

JAL グループ安全報告書 2015 年度

2016 年 6 月発行

日本航空株式会社
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
株式会社北海道エアシステム
