明日の空へ、日本の翼

JAL グループ 安全報告書

（2012 年度）

2013 年 5 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

※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

平素より 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。JAL グループを代表して厚く御礼を申し上げます。

私どもは、2012 年 2 月 15 日に発表した「2012～2016 年度　JAL グループ中期経営計画」において、「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」を経営目標の第一に掲げ、グループ全社員一丸となって取り組んでまいりました。2012 年度は、多くの皆さまのご支援のもと、東京証券取引場第一部に上場し、企業としての再出発のスタートラインに立たせていただきましたことについて改めて感謝申し上げます。

安全においては、中期経営計画に掲げた「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」に重点を置き、グループ全社員を対象とした「JAL グループ安全教育」を開始したほか、再発防止策を JAL グループ全体に展開する仕組みと体制を構築するなどの取り組みを進めてまいりました。

2012 年度は、低燃費で長距離飛行が可能な最新鋭機材・ボーイング 787 型機によるボストン線を 4 月に、サンディエゴ線を 12 月に新規開設いたしました。米州路線としては実に 13 年ぶりのことです。

しかしながら、2013 年 1 月に発生したバッテリー不具合により、保有する 787 型機全 7 機の運航を見合わせており、多くのお客さま、関係する皆さまに多大なご迷惑とご心配をおかけしていることを深くお詫び申し上げます。この度、バッテリーシステムを改善し、安全を確保する対策が整ったことから、この対策を講じ、万全の準備を整えた上で、2013 年 6 月より運航を再開することといたしました。

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。787 型機を含むすべての飛行機をお客さまに安心してご利用いただけるよう、グループ全社員一丸となって一便一便の安全運航を堅持してまいります。今後とも皆さまの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。

2013 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. 安全の基本方針……3
   1.1 安全憲章……3
   1.2 JAL グループ航空会社……4

2. 2012 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……8
   2.3 ボーイング 787 型機のトラブルについて……9
   2.4 安全目標の達成状況……10
   2.5 安全施策の取り組み状況……11

3. 2013 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。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いたします。

【対象期間】

2012年4月1日から2013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 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、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。

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グループ全社員は、安全憲章を記した安全カードを携行しています。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、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/
日本トランスオーシャン航空	JTA	http://www.churashima.net/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. 2012 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

JAL グループにおける、2012 年度に発生した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。

2012 年度は、航空事故(*1)が 1 件、重大インシデント(*2)が 4 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さまにお詫び申し上げます。

安全上のトラブル(*3)は 276 件、イレギュラー運航(*4)は 69 件と、安全上のトラブルの報告が義務付けられた 2006 年度以降の 7 年間で、2 番目に少ない件数でした。イレギュラー運航については、出発空港への引き返しが 55 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、ご迷惑、ご不便をおかけしました。引き続き、こうしたイレギュラー運航をできる限り減らせるよう、対策を講じてまいります。

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

	2010 年度	2011 年度	2012 年度
航空事故	1 (0.003)	1 (0.003)	1 (0.003)
重大インシデント	2 (0.005)	1 (0.003)	4 (0.011)
安全上のトラブル	307 (0.808)	258 (0.740)	276 (0.776)
イレギュラー運航	81 (0.213)	58 (0.166)	69 (0.194)
年間総運航便数	380,154	348,815	355,489

(　) 内は 1,000 便あたりの発生件数

2012 年度の航空事故（1 件）

○日本航空 877 便　お客さま骨折

2012 年 11 月 26 日、日本航空 877 便(成田発/上海行き、ボーイング 767 型機)において、巡航中の揺れによりお客さま 1 名が右足甲を骨折されました。当該機はその後予定通り上海に着陸いたしました。本事例は国土交通省により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。

2012 年度の重大インシデント（4 件）

○日本エアコミューター3635 便　他機使用中の滑走路に進入

2012 年 7 月 8 日、福岡空港において小型飛行機が着陸許可を受けて滑走路に進入中、滑走路に入って待機するよう管制官より指示を受けた日本エアコミューター3635 便（福岡発/宮崎行き、ボンバルディア Q400 型機）が滑走路に進入しました。その後、管制官は小型飛行機が滑走路に向けて飛行しているのに気付き、小型飛行機に着陸のやり直しを指示しました。本事例は「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、国土交通省より重大インシデントに認定されました。お客さまおよび乗員に怪我はございませんでした。国土交通省運輸安全委員会より公表された調査報告書によると、管制官が他機の存在を一時的に失念したことが原因とされており、日本エアコミューター機の問題点は指摘されておりません。

○日本航空 1471 便　エンジン損傷

2012 年 10 月 20 日、日本航空 1471 便（ジャルエクスプレス運航、羽田発/松山行き、ボーイング 737－800 型機）は、離陸後上昇中に左エンジンの不具合が発生したため、当該エンジンを停止し羽田空港に引き返しました。その後の検査において、エンジン内部に大規模な損傷が確認されたことから、国土交通省より重大インシデントに認定されました。お客さまおよび乗員に怪我はございませんでした。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。

○日本エアコミューター3745 便　使用中の滑走路より他機が離陸

2012 年 10 月 31 日、日本エアコミューター3745 便（鹿児島発/屋久島行き、ボンバルディア Q400 型機）が屋久島空港に着陸し、駐機場に向かって地上走行していたところ、同機が滑走路を離脱する前に、離陸待機中の他機（ヘリコプター）が離陸しました。本事例は「他の航空機が使用中の滑走路からの離陸」に該当するとして、国土交通省より重大インシデントに認定されました。お客さまおよび乗員に怪我はございませんでした。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が、現在のところ日本エアコミューター機の問題点は指摘されていません。

○日本航空 2837 便　滑走路からの逸脱

2012 年 12 月 25 日、日本航空 2837 便（ジェイエア運航、札幌発/花巻行き、ボンバルディア CRJ200 型機）は、花巻空港に着陸した後、減速中に前輪が滑走路から逸脱して停止いたしました。本事例は国土交通省より重大インシデントに認定されました。お客さまおよび乗員に怪我はございませんでした。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。

＊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。

＊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-9 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、ホームページをご参照ください。（http://www.jal.com/ja/operate/）

2.2 行政処分、行政指導の概要と対策

JALグループにおいて、2012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おります。

(1)琉球エアーコミューターに対する厳重注意

（2012年4月18日、国土交通省大阪航空局長発）

【事例】

2012年4月1日、運航乗務員が、体調不良を理由に胃腸薬を服用して乗務しました。この行為が航空法第70条（酒精飲料等）に反していました。また、2012年4月7日、機内搭載用の航空日誌を未搭載のまま航空機を運航したことが、航空法58条の2（航空日誌）および第59条（航空機に備え付ける書類）に反していました。また、これらの事例が発生した際、直ちに運航管理者（統制）に情報を伝えず、運航停止などの措置を講じませんでした。

【対策】

○法令順守、安全最優先の原則の徹底

全社員に対して直接面談および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。更に、安全意識の向上と、規則遵守の徹底を図るため、全社員に対して緊急安全教育ならびに航空法・社内規定教育を実施いたしました。また、服薬等に関する基準を明確にするため、複数あった運航乗務員への周知媒体を一つにまとめ、「治療及び服薬に関するガイドライン」を制定しました。

○事例発生時の業務実施体制の改善

事例発生時に、運航可否判断の権限を有する運航管理部門へ確実に情報が集約されるよう、手順の見直しを行いました。また、運航管理部門に対しては、安全上の懸念がある場合は直ちに運航を停止させた上で適切な判断を下すよう、改めて周知いたしました。

***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「厳重注意」などが該当します。

2.3 ボーイング 787 型機のトラブルについて

ボーイング 787 型機で発生したバッテリー不具合により、当社におきましても 2013 年 1 月 16 日から同型機の運航を見合わせております。お客さま、関係する皆さまに多大なご迷惑とご心配をおかけしたことを心よりお詫び申し上げます。

787 型機では、飛行中に必要な電力はすべてエンジンに取り付けた発電機から供給していますので、飛行中はバッテリーの電力を使用していません。そのため、たとえ飛行中にバッテリーからの電源が喪失しても、直ちに安全運航に影響を及ぼすことはありませんが、バッテリーの過熱によるまわりのパーツの損傷や火災に至る可能性を排除し、安全性を確保する必要があります。

今般、米国および日本の航空当局より承認された対策（改修作業）を行うことにより、当社といたしましても 787 型機の運航の安全性を十分に確保できるものと判断いたしました。また、当社や他社で発生した、燃料漏れやブレーキの一時不作動などの不具合についても、国土交通省航空局の調査、指示にもとづいて対応を実施し、航空機全体の安全性を高めております。

JAL グループは、これからも 787 型機を含むすべての航空機をお客さまに安心してご利用いただけるよう、1 便 1 便の安全運航を堅持してまいります。

【事例】

2013 年 1 月 7 日、日本航空 8 便（成田発/ボストン行き）がボストン空港に到着し、お客さまおよび乗務員全員の降機後に、機体後方電気室の補助動力用バッテリーから約 8cm の炎と煙が認められ、現地消防隊により消火されました。

【対策】

バッテリーの過熱に至りうるあらゆる原因を洗い出し、不具合の再発を確実に防止するよう、これらの原因に対して 18 項目の対策を講じました。この対策は、バッテリー内部における発熱防止対策（１層目）、バッテリー全体への熱伝搬に対する対策（２層目）、煙の機内への漏れ出し防止対策（３層目）と、多階層の防護構造となっています。

ボーイング 787 型機のバッテリー不具合に関する詳細は、ホームページをご参照ください。
（http://www.jal.com/ja/flight/boeing787/）

2.4 安全目標の達成状況

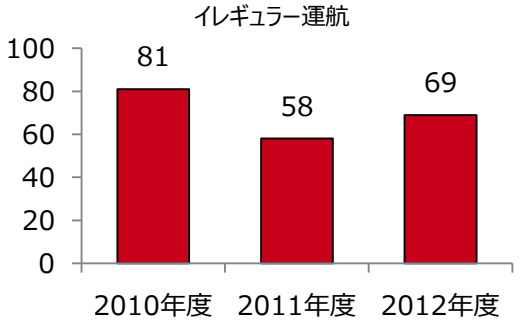
2012 年度の JAL グループ安全目標の達成状況についてご報告いたします。

（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 4 件発生し、目標を達成できませんでした。
詳しくは、別冊-2,3,4 をご覧ください。

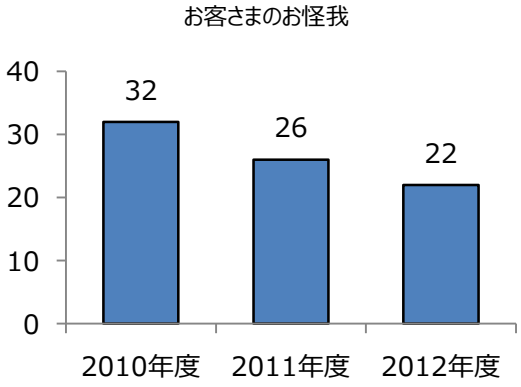
（2）イレギュラー運航を減らします

イレギュラー運航が 69 件発生し、目標を達成できませんでした。
詳しくは、別冊-11 をご覧ください。



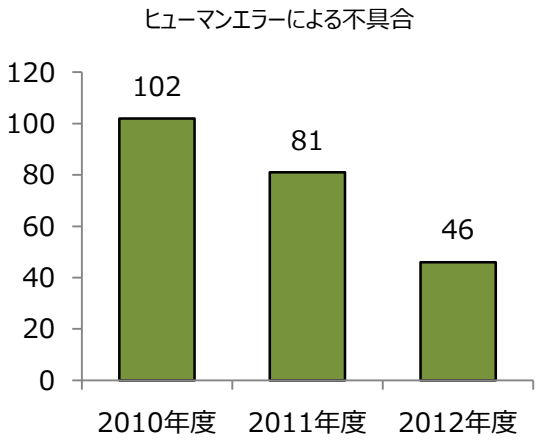
（3）お客さまをお怪我からお守りします

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。
2012 年度は機材改修といったハード面の取り組みに加え、お客さまへのきめ細かな配慮、的確なお声掛けなど、ソフト面での努力の成果により、客室乗務員や空港スタッフのヒューマンエラーに起因するお怪我や、空港カウンター、ラウンジでのお怪我を着実に減少させることが出来ました。



（4）ヒューマンエラーによる不具合を減らします

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います。
2012 年度は、運航、整備、客室、空港、貨物、保安の分野毎に、代表的な不具合項目に的を絞って取り組んだことに加えて、夏期安全キャンペーン以降、一人ひとりがそれぞれの部門で選定された重要な基本手順の徹底に取組んだことなどにより、分野毎の代表的な不具合項目の件数を 2011 年度対比で大幅に減少させることが出来ました。



2.5 安全施策の取り組み状況

2012 年度 JAL グループ安全目標の達成に向けた取り組みに加えて、「2012～2016 年度 JAL グループ中期経営計画」で掲げた「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」の 3 つに重点を置き、以下の取り組みを実施しました。

（1）「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。

JAL グループ全社員の「安全のプロフェッショナル」への育成を目的とした、「JAL グループ安全教育」の実施に向け、安全アドバイザリーグループ (*7) をはじめとする多くの方々の協力により教育プログラムを策定し、2012 年 10 月末から教育を開始しました。2013 年 3 月末時点では、JAL グループ全体の 2 割にあたる 5,800 名が受講しました。

（2）「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。

JAL グループ全部門において、過去不具合などの情報を蓄積するための安全情報データベースの整備を進めました。また、発生した不具合の要因分析と対策立案の方法を標準化し、再発防止策を JAL グループ全体に展開するための仕組みと体制を整え、2012 年度下期より運用を開始しました。

（3）「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。

社内報へ「提言書(*7)のすゝめ」（安全アドバイザリーグループの先生方からの解説・メッセージ）を連載するとともに、肉声によるコミュニケーションや基本手順の徹底を定着すべく、安全キャンペーンを活用するなど、年間を通した取り組みを展開しました。

*7　詳しくは、P.15 をご覧ください。

3. 2013 年度の安全目標および安全施策について

「2012～2016 年度 JAL グループ中期経営計画」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第一の経営目標に掲げております。

中期経営計画の初年度を終えた振り返りを行い、掲げた経営目標を最終年度である 2016 年度までに確実に達成するため、先般、「2012～2016 年度 JAL グループ中期経営計画ローリングプラン 2013 (*8) 」を策定いたしました。引き続き、「安全を守る人財」「安全を守るシステムの進化」「安全を守る文化の醸成」の 3 つに重点を置き、安全施策を実施してまいります。また、安全目標を設定し、JAL グループ一丸となって達成にむけた取り組みを実施してまいります。

2012～2016 年度 JAL グループ中期経営計画 ローリングプラン 2013 （抜粋）

2-1. 安全を守る取り組み

【中期経営計画骨子】

JALグループの存立基盤である安全運航を堅持するために「安全を守る人財」「安全を守るシステムの進化」「安全を守る文化の醸成」の3つの取り組みを行い、「安全の層」を厚く積み重ねます。

【今後の取り組み】

2014年度中に「JALグループ安全教育」をJALグループ全社員が受講完了するよう、着実に実施します。また、2013年度上期中に導入を完了する予定の安全情報データベースと昨年度から運用を開始したJALグループ全体で再発防止策を共有する仕組みを活用し、予防的対策の拡充を図ります。そして、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すると共に、安全アドバイザリーグループの助言を受けながら、2013年度は、新たに提言書の中の「マニュアルを磨いていく文化」をテーマとし、引き続き安全を守る文化の醸成に取り組んでまいります。

*8 2012～2016 年度 JAL グループ中期経営計画ローリングプラン 2013
全文はホームページをご参照ください。
プレスリリース（http://press.jal.co.jp/ja/release/201304/002490.html）

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当社の不変の安全目標として、2013 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。(*9)

（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、重大なトラブルなどにつながる恐れのあるリスクの高いヒューマンエラーを改めて選定し、これらの発生を低減させるための取り組みを継続いたします。

***9 2013 年度の重大インシデント（1 件）**

2013 年度に入り、重大インシデントが 1 件発生しました。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。

2013 年 5 月 6 日、JAL2362 便（ジェイエア運航、大分発/伊丹行き、ボンバルディア CRJ200 型機）は、伊丹空港着陸後、スポットに向けて地上走行中に、右エンジンで出火する事例が発生しました。本事例は航空法施行規則「発動機防火区域内における火災の発生」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

2013 年度 JAL グループ安全目標の達成に向けた取り組みに加えて、「2012～2016 年度 JAL グループ中期経営計画ローリングプラン 2013」で掲げた「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」の 3 つに重点を置き、以下の取り組みを進めてまいります。

（1）「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。

2014 年度中に「JAL グループ安全教育」を JAL グループ全社員が受講完了するよう、着実に実施します。また、現場における安全推進活動の牽引役として安全リーダーを新設し、日本航空（安全推進本部）、各本部やグループ会社の安全推進組織、安全リーダーが密接に連携を図り、経営から現場までが強固に結びついた安全管理体制をつくりあげます。さらに全員一律の教育に加えて、一人ひとりの知識・技量に応じた教育を検討し、レベルチェックの結果に応じた個別教育や、同じ弱点を持つ集団への知識付与などの充実を図ります。

（2）「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。

2013 年度上期中に安全情報データベースの導入を完了させます。また、昨年度から運用を開始した JAL グループ全体で再発防止策を共有する仕組みを進化させ、予防的対策の拡充を図ります。

（3）「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。

安全アドバイザリーグループの助言を受けながら、2013 年度は、新たに新提言書(*10)の中の「マニュアルを磨いていく文化」をテーマに、「マニュアルのあるべき姿」・「マニュアルの棚卸」・「マニュアルに書いていない状況への対応力」などについて考えることを通じて、安全を守る文化の醸成に取り組んでまいります。

*10　詳しくは、P.15 をご覧ください。

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」(*11) 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』」(*12) 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 企業サイトにてご覧いただけます）

2012 年度は、延べ 30 箇所以上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、上期と下期それぞれ 1 回ずつ、JAL グループ経営陣との会議を開催し、先生方から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。

JAL グループ経営陣との会議

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

＊11「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

＊12「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。

安全アドバイザリーグループ、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 7 年が経過し、来館者は社内外合わせて 12 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。

安全啓発センターは一般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/）

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。

○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、当時のニュースやご遺族など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、安全アドバイザリ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。

御巣鷹の尾根への慰霊登山

○JAL グループ安全教育

2012 年 10 月より、新たに「JAL グループ安全教育」を開始しました。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」を行うこと、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、JAL グループの「安全の層」を更に厚いものとすることを目的とし、JAL グループ全社員を対象とした共通の意識教育として実施しています。

JAL グループ安全教育

○安全講話～語り継ぐ～

現在の JAL グループは、123 便事故後に入社した社員が全体の 9 割を超えております。事故の風化を防止し、安全運航への意識を高めることを目的として、実際に事故を経験した方々による「安全講話～語り継ぐ～」を開催しました。

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。このような取り組みを通して、JAL グループにおける安全の重要性を本質から理解し、安全への決意を新たにすると共に、高い使命感と責任感を有する「安全のプロフェッショナル」の育成に努めています。

JAL グループ安全報告書（2012 年度）

2013 年 5 月発行
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

明日の空へ、日本の翼

JAL グループ 安全報告書

（2012 年度）

-別冊-

2013 年 5 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

※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。

― 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-5
1.4 イレギュラー運航 …… 別冊-11

2. 社外からの評価 …… 別冊-12
2.1 運輸安全マネジメント評価 …… 別冊-12
2.2 安全監査立入検査 …… 別冊-14

3. 安全管理の体制 …… 別冊-15
3.1 JAL 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-17
3.4 訓練・審査など …… 別冊-25
3.5 運航・整備の委託状況 …… 別冊-27

4. JAL グループ保有機材 …… 別冊-28

5. JAL グループ輸送実績 …… 別冊-30
5.1 国際線 …… 別冊-30
5.2 国内線 …… 別冊-31

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

2012 年度に発生した航空事故は 1 件でした。当該航空事故でお怪我をされたお客さま、ならびにご迷惑・ご心配をおかけした皆さまに改めてお詫び申し上げます。

○日本航空 877 便 お客さま骨折（2012 年 11 月 26 日）

【事例】

日本航空 877 便(成田発/上海行き、767 型機)において、巡航中の揺れによりお客さま 1 名が右足甲を骨折されました。当該機はその後予定通り上海に着陸いたしました。本事例は国土交通省により航空事故と認定されました。

【原因・対策】

当該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に関する調査を行っており、当社は、同委員会の調査に全面的に協力しております。当社の対策として、社内全組織に対して文書により事例周知・注意喚起を行っております。また、運航乗務員の気象解析能力向上を図る教育の実施や、予測できない突然の揺れに備えたアシストハンドルの設置等も検討しておりますが、今後、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

2012 年度に発生した重大インシデントは 4 件でした。

○日本エアコミューター3635 便 他機使用中の滑走路に進入（2012 年 7 月 8 日）

【事例】

福岡空港において小型飛行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（福岡発/宮崎行き、ボンバルディア Q400 型機）に対して滑走路に入って待機するよう指示し、日本エアコミューター機が滑走路に進入しました。その後、管制官は小型飛行機が滑走路に向けて飛行しているのに気付き、小型飛行機に着陸のやり直しを指示しました。本事例は「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、国土交通省より重大インシデントに認定されました。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われ、その結果が 2013 年 4 月 26 日付けで公表されました。報告書によると、管制官が他機の存在を一時的に失念し、日本エアコミューター機に進入を指示したことが原因とされており、日本エアコミューター機の問題点は指摘されておりません。当社の対策として、社内全組織に対して文書により事例周知を行いました。

○日本航空 1471 便 エンジン損傷（2012 年 10 月 20 日）

【事例】

日本航空 1471 便（ジャルエクスプレス運航、羽田発/松山行き、737－800 型機）は、離陸後上昇中に左エンジンの不具合が発生したため、当該エンジンを停止し羽田空港に引き返しました。その後の検査において、エンジン内部に大規模な損傷が確認されたことから、国土交通省より重大インシデントに認定されました。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原因などに関する調査を行っており、当社は同委員会の調査に全面的に協力しております。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、製造時期の近いエンジンについて、内視鏡を用いたエンジン内部の詳細な検査を実施いたしました。

○日本エアコミューター3745 便 使用中の滑走路より他機が離陸（2012 年 10 月 31 日）

【事例】

日本エアコミューター3745 便（鹿児島発/屋久島行き、ボンバルディア Q400 型機）が屋久島空港に着陸し、駐機場に向かって地上走行していたところ、同機が滑走路を離脱する前に、離陸待機中の他機（ヘリコプター）が離陸しました。本事例は「他の航空機が使用中の滑走路からの離陸」に該当するとして、国土交通省より重大インシデントに認定されました。お客さまおよび乗員に怪我はございませんでした。なお、現在のところ日本エアコミューター機の問題点は指摘されていません。

【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原因などに関する調査を行っており、当社は同委員会の調査に全面的に協力しております。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を行いました。

○日本航空 2837 便 滑走路からの逸脱（2012 年 12 月 25 日）

【事例】

日本航空 2837 便（ジェイエア運航、札幌発/花巻行き、ボンバルディア CRJ200 型機）は、花巻空港に着陸した後、減速中に前輪が滑走路から逸脱して停止いたしました。本事例は国土交通省より重大インシデントに認定されました。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原因などに関する調査を行っており、当社は同委員会の調査に全面的に協力しております。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をし、冬期運航に対する注意喚起を行いました。また本事例発生時、積雪により滑走路面の状態が悪化していたことが背景要因として推定されるため、運航乗務員に対し、路面状態悪化時にスリップを起こしにくい減速方法についての再周知、ならびに実施の徹底を行いました。

1.3 安全上のトラブル

安全上のトラブルの概要とその対策についてご報告いたします。

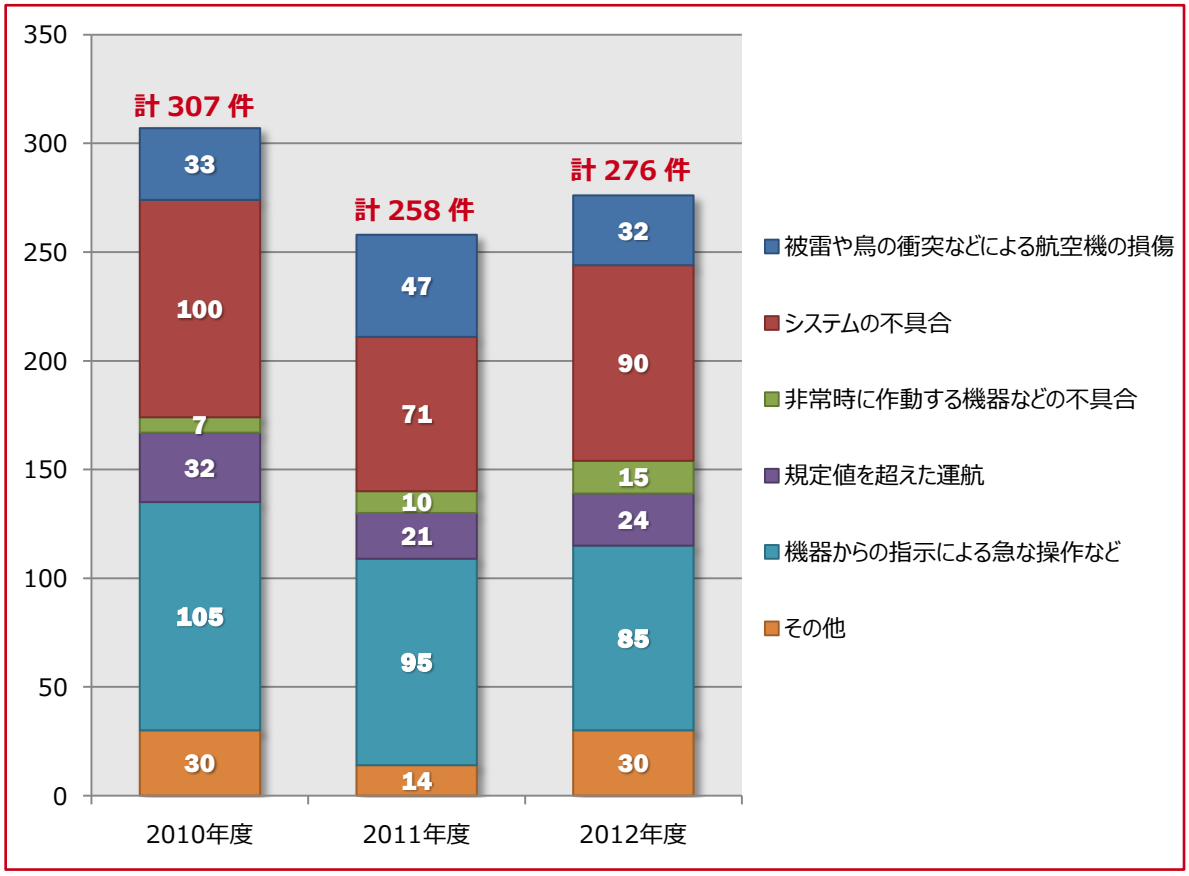
（1）発生件数の内訳

			2012 年度							2011 年度合計
			JAL	JTA	JEX	JAC	JAIR	RAC	年度合計	
被雷や鳥の衝突などによる航空機の損傷			**16**	**1**	**4**	**3**	**6**	**2**	**32**	**47**
内訳	被雷		14	1	3	3	6	2	29	20
	鳥などの衝突		1	0	0	0	0	0	1	7
	その他		1	0	1	0	0	0	2	20
システムの不具合			**49**	**7**	**4**	**4**	**23**	**3**	**90**	**71**
内訳	エンジン		18	2	2	2	11	0	35	41
	内訳	鳥などの衝突	3	0	0	0	0	0	3	9
		その他	15	2	2	2	11	0	32	32
	酸素供給		15	0	0	0	0	0	15	8
	航法システム		2	0	2	0	6	0	10	7
	着陸装置		0	0	0	1	3	2	6	4
	燃料系統		10	1	0	0	0	0	11	4
	その他		4	4	0	1	3	1	13	7
非常時に作動する機器などの不具合			**7**	**4**	**2**	**0**	**2**	**0**	**15**	**10**
規定値を超えた運航			**13**	**1**	**4**	**3**	**3**	**0**	**24**	**21**
機器からの指示による急な操作など			**31**	**8**	**15**	**9**	**20**	**2**	**85**	**95**
内訳	航空機衝突防止装置作動		30	8	15	8	18	1	80	87
	対地接近警報装置作動		0	0	0	1	1	0	2	5
	その他		1	0	0	0	1	1	3	3
その他			**19**	**3**	**3**	**1**	**2**	**2**	**30**	**14**
合 計			**135**	**24**	**32**	**20**	**56**	**9**	**276**	**258**

（2）安全上のトラブルの発生状況

「システムの不具合」、「非常時に作動する機器などの不具合」「規定値を超えた運航」「その他」の件数が増加し、「被雷や鳥などの衝突による航空機の損傷」「機器からの指示による急な操作」の件数が減少しました。全体の発生件数は 276 件と、報告が義務付けられた 2006 年度以降の 7 年間で 2 番目に少ない件数でした。

安全上のトラブル



（3）安全上のトラブルの主な事例とその対策　（ ）内は、2011 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 32 件（47 件）

被雷により航空機が損傷した事例が 29 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 件発生いたしました。

その他の事例として、777 型機において、右側エンジンのカウリングを滑走路に接触させた事例が発生し、運航乗務員に事例を周知し、注意喚起しました。 また、外部電源ケーブルにより外部電源接続部の補強材を損傷した事例が発生し、当該部に保護用ガードを取り付ける改修を実施しました。

【システムの不具合】 計 90 件（71 件）

システムの不具合は 90 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 35 件（41 件）

鳥などの衝突によりエンジンが損傷した事例が 3 件発生いたしました。

着陸時にエンジンの逆推力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推力装置を格納できなかった事例が 30 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 1 件発生いたしましたが、不具合のあった部品を強化型へ交換しています。

酸素供給　計 15 件（8 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 12 件発生し、6 ヶ月以上使用した酸素マスクを新しいものに交換するとともに、現在メーカーと対策を検討しております。

航法システム　計 10 件（7 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 10 件発生いたしました。うち 7 件が CRJ200 型機で発生し、電源をリセットすることにより、正常に戻っていることから、航法システムの一時的不具合と考えられますが、機体メーカーからの推奨に基づき、不具合発生状況をモニターし、必要により、関連部品の交換を検討いたします。

着陸装置　計 6 件（4 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 4 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 11 件（4 件）

燃料計が正常に表示しなかった事例が 10 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を実施いたしました。

その他　計 13 件（7 件）

抽気系統、与圧系統、操縦系統、電気系統、操縦室窓の不具合などが 13 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 15 件（10 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 12 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 24 件（21 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５件、管制から指示された高度を一時的に逸脱した事例が６件、スイッチ位置の確認不足や燃料計の監視不足により燃料に関する規定値を超過した事例が 3 件発生しました。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。また、機材不具合あるいは急病人が発生したため、出発空港に引き返した際、最大着陸重量を越えて着陸した事例が 6 件発生しましたが、状況を総合的に判断した結果であり、止むを得ないものでした。

【機器からの指示による急な操作など】 計 85 件（95 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 80 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。

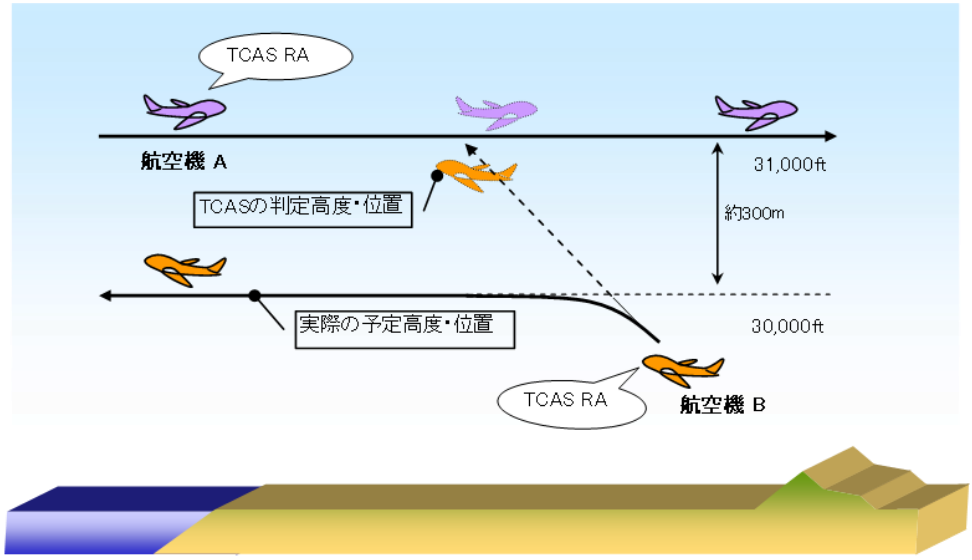
対地接近警報装置（GPWS）(*2)の作動により必要な操作を行った事例が 2 件発生いたしました。GPWS は、飛行経路と地形特性との関係によって作動することがあります。これらは、機器の指示に従って運航乗務員による適切な操作が行われることにより、安全上の問題は生じない設計となっております。いずれのケースでも、機器の指示に従った適切な操作が行われております。

*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。



*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 を装備しております。

【その他】 計 30 件（14 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 15 件発生しました。うち 9 件は 1 機で不具合が発見されたため、全機一斉点検を実施したことにより発見されたものです。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、客室内非常誘導灯が点灯しない事例などが発生しました。これら事例については不具合部品の交換、修理を実施しました。

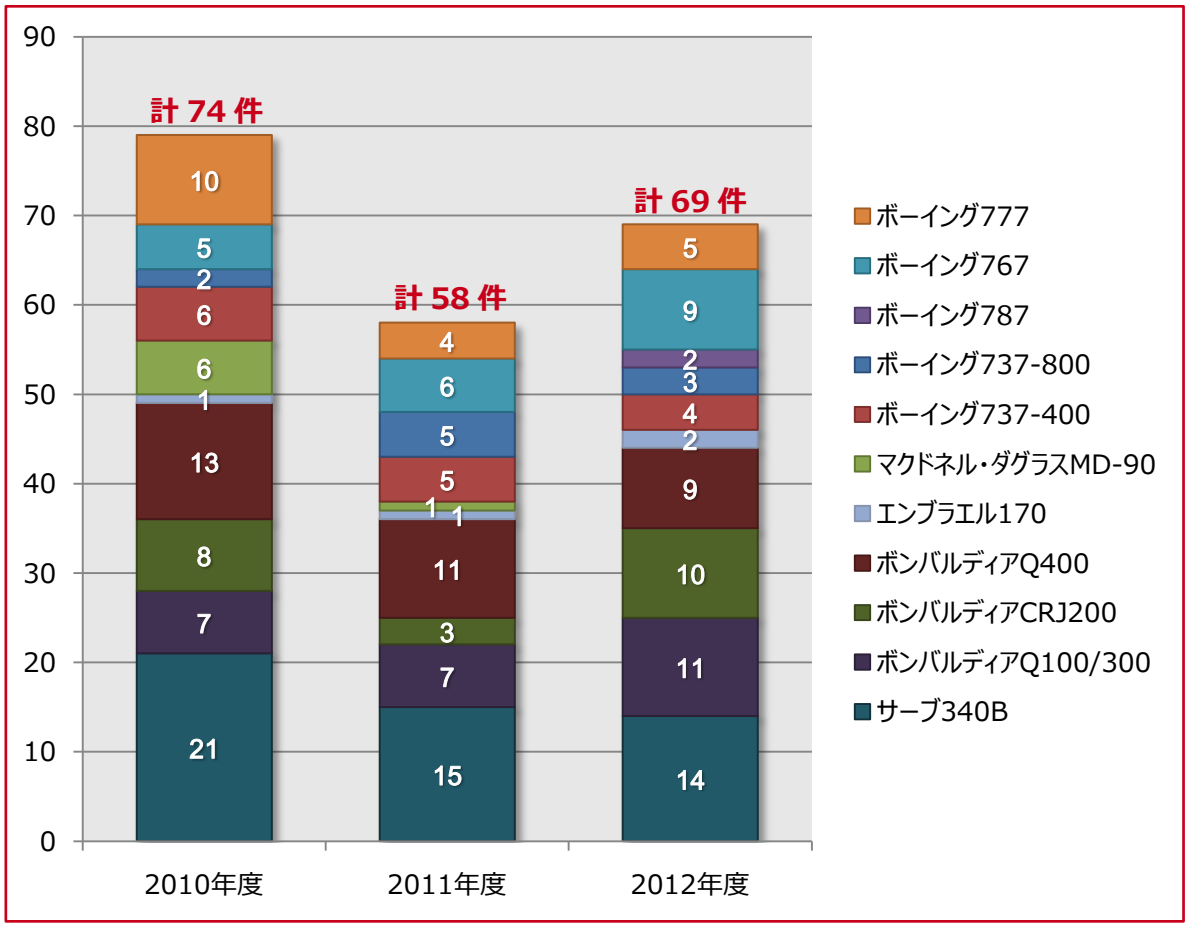
1.4 イレギュラー運航

2012 年度は、イレギュラー運航が 69 件発生いたしました。この内、出発空港への引き返しが 55 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。

69 件のイレギュラー運航の内、66 件は航空機の故障によるものです。機種別では、ボンバルディア Q400、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 年度から防除雪氷系統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。

イレギュラー運航



2. 社外からの評価

2.1 運輸安全マネジメント評価

2012 年度、JAL グループ航空会社各社は、国土交通省大臣官房による運輸安全マネジメント評価(*3)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 （2012 年 11 月実施）

【評価された点】

- 経営トップなど経営管理部門による安全管理体制向上のための積極的な一連の取り組み
- 再発防止の手順策定に至る一連の取り組みおよび手順化されたチェックリスト
- 安全のプロフェッショナルを育成するための教育実施にかかわる一連の取り組み
- 有効に機能している安全にかかわる内部監査体制

【期待される点】

- 自発的報告制度により報告された情報に対する再発防止チェックリストの活用

（2）ジャルエクスプレス （2012 年 8 月実施）

【評価された点】

- 管理指標を活用した、安全重点施策の有効性を確認する取り組み
- セーフティーリーダー制度導入及び情報伝達・コミュニケーションの充実を図るサポートデスクの設置
- 安全統括管理者による注意喚起文書の発信、基本動作の再徹底を図るため自ら事例を振り返る取り組み、FDMのデータを活用した未然防止などの一連の取り組み

【期待される点】

- 発生した不具合事象に対して、会社全体でリスク評価する仕組みの構築

（3）日本エアコミューター （2012 年 9 月実施）

【評価された点】

- 更なる安全管理体制の向上を目指した経営トップの積極的な関与及びリーダーシップの発揮
- ヒューマンエラーの減少を目的とした、多面的な分析、対策の検討・実施、効果の把握から更なる取り組みへと繋げる一連の取り組み

【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の継続
- 更なるヒヤリハット情報の収集の活性化及び活用の充実

（4）日本トランスオーシャン航空、ジェイエア、琉球エアーコミューター

2011 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、2012 年度は実施されておりません。

＊3 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。

2.2 安全監査立入検査

2012 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入検査(*4)を合計 128 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
- 同種事例が他にもないことの確認のためのグループ内各社への水平展開の実施

＊4　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。

3. 安全管理の体制

3.1 JAL 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。さらに、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を目指す安全に関する年度目標を設定しています。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、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

JAL グループの安全監査は、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、より踏み込んだ人員・組織・制度に関わる課題を見出しています。

（3）安全施策

安全目標の達成に向けた取り組みや、安全監査で見出した各部門の課題や JAL グループ全体の共通課題に対し、その課題を解決するための打ち手を安全施策として設定し、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(*5)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。

***5 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

JAL グループ航空会社各社の安全統括管理者は以下のとおりです。（2012 年 4 月 1 日～2013 年 3 月 31 日）

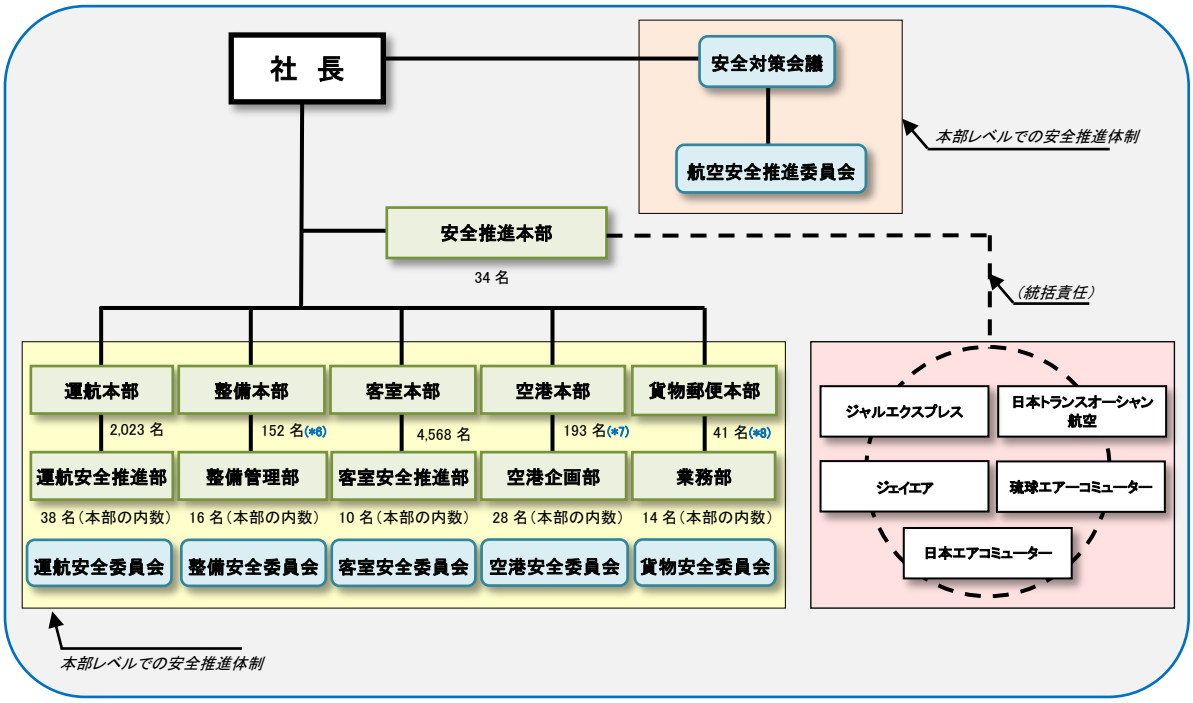
会社名	安全統括管理者	
日本航空	代表取締役会長	大西　賢
日本トランスオーシャン航空	取締役	井上　卓
ジャルエクスプレス	専務取締役	森本　健
日本エアコミューター	取締役	塗木　吉輝
ジェイエア	常務取締役	林　譲治
琉球エアーコミューター	代表取締役社長	比嘉　広喜

3.3 各社の安全管理体制

※組織・人員は 2013 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



*6　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 4,174 名となります。（整備の委託状況については別冊-35 をご参照ください）

*7　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 7,947 名となります。

*8　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 1,361 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	1,759 名	運航本部	
整備士	131 名(*9)	整備本部	うち、有資格整備士は 95 名(*10)
客室乗務員	5,475 名	客室本部	
運航管理者	40 名(*11)	空港本部	

*9　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 3,013 名、うち有資格整備士は 1,331 名となります。

*10　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。

*11　運航管理者は、JAL スカイに在籍する社員を含めて 53 名となります。

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・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。

○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 JAL 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係わる対応の決定
- 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 JAL 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程します。委員長は日本航空の安全推進本部長が務め、安全管理部門の部長および JAL 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。

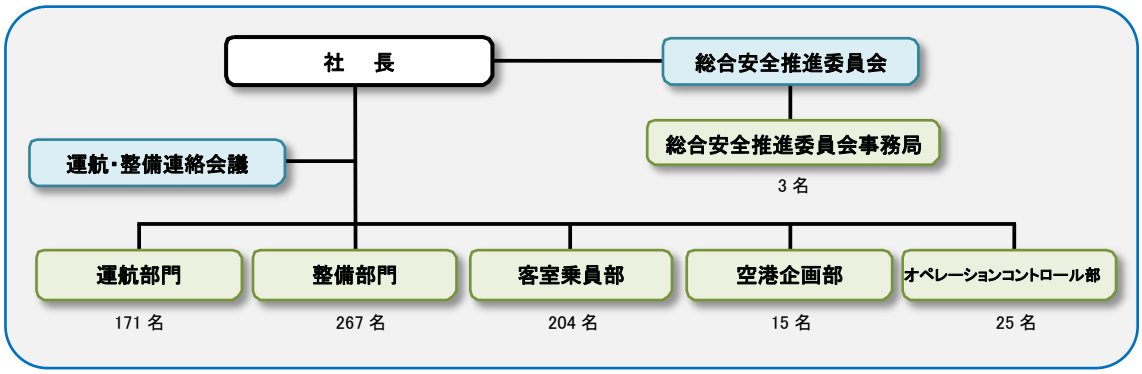
- 航空安全に関する基本方針と目標の策定
- 重要な不安全事象の分析に基づく、再発防止策の勧告・助言
- 各生産本部の活動状況の把握および助言・指導
- 社員に対する安全活動の指導、および安全意識の高揚に関わる事項の審議

○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）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	144 名	運航部門	
整備士	186 名	整備部門	うち、有資格整備士は 114 名
客室乗務員	190 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。

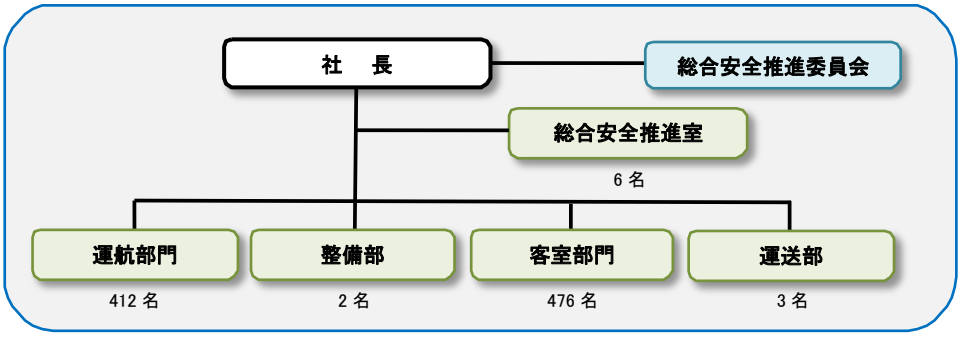
○運航・整備連絡会議

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。

（３）ジャルエクスプレス

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	341 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	467 名	客室部門	
運航管理者	56 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

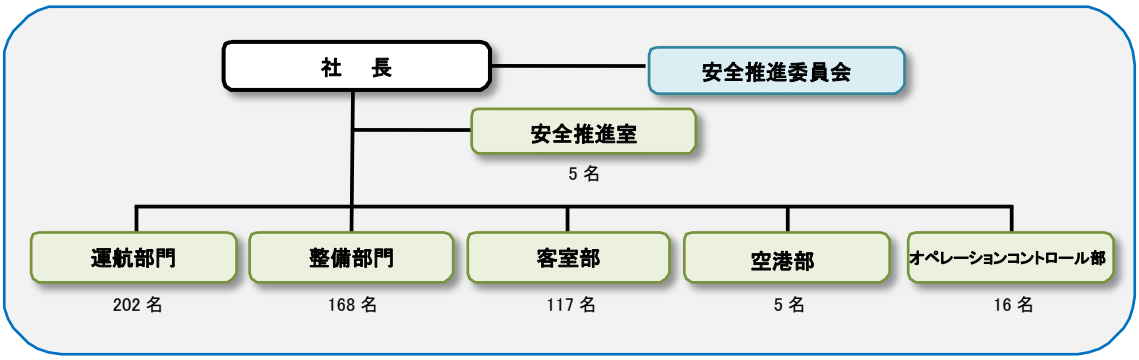
○総合安全推進委員会

社長が委員長を務め、安全管理にかか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	178 名	運航部門	
整備士	125 名	整備部門	すべて有資格整備士
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

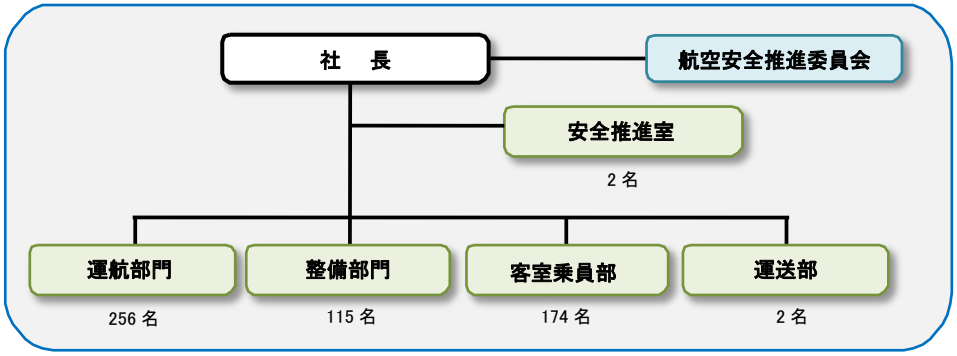
○安全推進委員会

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）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	217 名	運航部門	
整備士	78 名	整備部門	すべて有資格整備士
客室乗務員	167 名	客室乗員部	
運航管理者	5 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

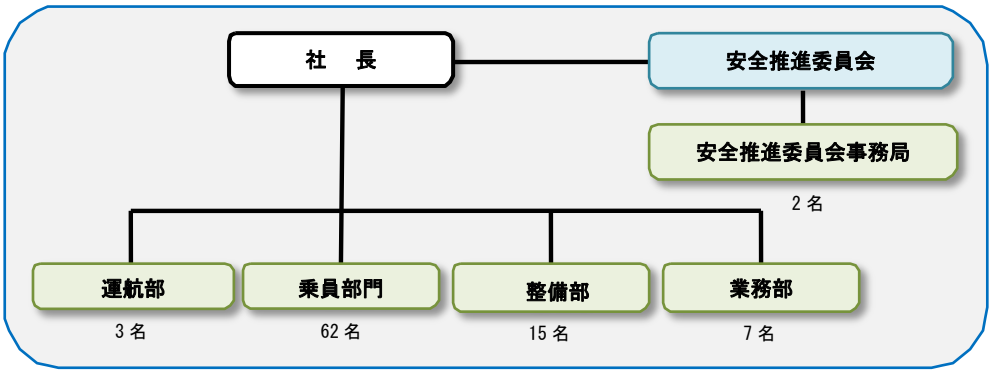
○航空安全推進委員会

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）琉球エアーコミューター

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	34 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	22 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 訓練・審査など

JAL グループでは、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、以下のような教育や訓練などを実施し、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
- 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

（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。

（4）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・訓練を受講し、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、年に 1 回定期訓練を受け、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。

3.5 運航・整備の委託状況

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

便名（委託者）	運航会社（受託者）	機材	主な路線
日本航空	エービーエックス・エアー(*12)	767（貨物機）	関西＝上海

（2）整備

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	エービーエックス・エアー(*12)	767（貨物機）

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も、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。

＊12　エービーエックス・エアー

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。

同社への委託は 2012 年 10 月末をもって終了しました。

4. JAL グループ保有機材

（2013 年 3 月 31 日時点）

機種	機数	運航会社	座席数	初号機導入	平均機齢 (*13)	平均年間飛行時間 (*14)	平均年間飛行回数 (*14)
ボーイング 777	46	JAL	245～500	1996 年	10.4	3,601	1,011
ボーイング 767	48	JAL	227～261	1985 年	10.6	3,688	1,275
ボーイング 787	7	JAL	186	2012 年	0.7	2,168	250
ボーイング 737-800	49	JAL JEX	144～176	2006 年	3.3	2,882	1,708
ボーイング 737-400	16	JTA	145～150	1994 年	15.9	2,540	1,753
マクドネル・ダグラス MD-90	2	JAL	150	1995 年	15.7	6,332	4,059
エンブラエル 170	12	JAIR	76	2008 年	2.8	2,712	2,071
ボンバルディア Q400	11	JAC	74	2002 年	8.0	2,431	2,535
ボンバルディア CRJ200	9	JAIR	50	2000 年	9.7	2,844	2,654
ボンバルディア Q100/300	5	RAC	39～50	1997 年	12.2	1,731	2,565
サーブ 340B	11	JAC	36	1992 年	18.2	1,943	2,484

＊13　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。

＊14　平均年間飛行時間、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 2013 年 3 月 31 日時点の機数で除した値です。

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

5. JAL グループ輸送実績

5.1 国際線

（運航会社） 日本航空

	2012 年度								2011 年度
	路線便数	旅客数	前年比 (%)	RPK （千人キロ）	前年比 (%)	ASK （千座席キロ）	前年比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
太平洋線	8,947	1,692,110	108.8	12,894,062	111.6	16,087,718	107.0	80.1	76.8
欧州線	3,314	664,467	107.1	6,268,810	107.0	8,157,756	99.3	76.8	71.3
東南アジア線	17,002	2,836,860	120.6	10,257,709	123.2	13,775,069	105.4	74.5	63.7
オセアニア線	742	143,458	108.7	1,100,854	106.5	1,464,534	93.6	75.2	66.1
グアム線	861	156,357	100.8	401,792	99.5	510,477	95.4	78.7	75.4
韓国線	6,563	915,491	106.2	1,021,602	107.3	1,380,748	105.6	74.0	72.8
中国線	9,239	1,116,295	95.6	2,091,289	95.4	3,369,016	101.6	62.1	66.1
合 計	**46,668**	**7,525,038**	**109.9**	**34,036,119**	**112.3**	**44,745,317**	**104.0**	**76.1**	**70.4**

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、琉球エアーコミューター

	2012 年度						2011 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	10,892	2,352,542	104.4	3,504,811	100.2	67.1	64.5
羽田 - 関西	1,456	180,006	84.3	245,773	64.7	73.2	56.2
羽田 - 札幌	12,315	2,900,356	104.1	4,304,776	105.6	67.4	68.4
羽田 - 名古屋(中部)	2	211	-	288	-	73.3	-
羽田 - 福岡	12,328	2,727,672	104.4	4,291,068	100.9	63.6	61.5
羽田 - 那覇	10,466	2,393,708	106.6	3,720,439	105.1	64.3	63.4
羽田 - 女満別	2,169	270,687	106.9	433,404	116.9	62.5	68.3
羽田 - 旭川	2,903	371,460	99.4	549,761	108.1	67.6	73.5
羽田 - 釧路	2,166	260,992	110.5	402,802	118.5	64.8	69.5
羽田 - とかち帯広	2,885	306,891	96.0	524,733	103.2	58.5	62.9
羽田 - 函館	2,169	361,946	104.0	553,416	107.4	65.4	67.5
羽田 - 青森	4,338	485,398	91.7	828,229	113.6	58.6	72.6
羽田 - 三沢	2,156	213,929	86.5	351,369	99.1	60.9	69.8
羽田 - 秋田	2,883	257,191	94.6	474,976	113.1	54.1	64.7
羽田 - 山形	720	25,661	40.5	39,224	42.9	65.4	69.2
羽田 - 小松	4,344	788,168	109.7	1,246,424	113.3	63.2	65.3
羽田 - 南紀白浜	2,151	100,115	119.7	178,608	114.3	56.1	53.5
羽田 - 岡山	3,633	335,586	124.5	595,625	116.5	56.3	52.8
羽田 - 出雲	3,860	497,516	110.2	773,144	115.2	64.3	67.3
羽田 - 広島	5,805	585,105	109.0	959,722	103.8	61.0	58.1
羽田 - 山口宇部	2,905	236,422	132.4	479,677	145.5	49.3	54.2
羽田 - 徳島	4,342	569,897	111.0	928,751	110.1	61.4	60.8
羽田 - 高松	4,336	483,999	116.0	842,473	113.4	57.4	56.2
羽田 - 高知	3,623	347,491	115.4	593,154	102.1	58.6	51.8
羽田 - 松山	4,357	460,871	112.0	749,165	105.4	61.5	57.9
羽田 - 北九州	3,588	267,943	121.0	480,985	98.9	55.7	45.5
羽田 - 大分	4,359	541,837	110.5	1,048,633	129.9	51.7	60.8
羽田 - 長崎	4,354	473,900	108.3	718,048	103.1	66.0	62.8

	2012 年度						2011 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 - 熊本	5,798	708,620	116.3	1,204,208	110.5	58.8	55.9
羽田 - 宮崎	4,342	326,130	105.0	579,271	102.7	56.3	55.1
羽田 - 鹿児島	5,775	766,026	110.0	1,301,488	108.9	58.9	58.3
羽田 - 奄美大島	715	79,574	111.0	110,752	97.6	71.8	63.2
羽田 - 宮古	744	72,044	101.4	109,670	99.1	65.7	64.2
羽田 - 石垣	692	126,291	107.8	161,580	100.8	69.6	63.4(*15)
羽田 - 久米島	46	10,216	100.5	13,920	103.8	61.7	66.7(*15)
成田 - 伊丹	1,452	234,352	107.0	319,066	96.4	73.4	66.2
成田 - 関西	179	12,706	31.5	25,797	29.2	49.3	45.6
成田 - 札幌	2,173	191,041	109.4	367,931	96.1	51.9	45.6
成田 - 名古屋(中部)	2,170	225,730	121.3	436,020	102.6	51.8	43.8
成田 - 福岡	2,169	132,064	94.7	365,433	94.9	36.1	36.2
成田 - 那覇	716	51,847	107.4	109,087	103.3	47.5	45.7
伊丹 - 札幌	1,560	208,085	76.2	272,239	70.9	76.4	71.2
伊丹 - 福岡	1,588	67,292	98.5	102,144	109.9	65.9	73.4
伊丹 - 那覇	848	299,541	96.9	380,305	94.1	78.8	76.4
伊丹 - 旭川	62	5,959	108.7	10,230	121.8	58.3	65.3
伊丹 - 函館	2	89	-	100	-	89.0	-
伊丹 - 青森	2,368	108,611	108.6	161,118	132.5	67.4	82.3
伊丹 - 三沢	2	138	-	152	-	90.8	-
伊丹 - 秋田	2,154	80,823	99.1	134,200	113.8	60.2	69.2
伊丹 - 花巻	2,347	124,562	85.2	177,748	99.0	70.1	81.4
伊丹 - 山形	2,171	83,953	97.1	141,440	110.5	59.4	67.5
伊丹 - 仙台	4,320	250,352	107.8	338,584	101.0	73.9	69.3
伊丹 - 新潟	2,139	86,643	66.8	153,648	71.0	56.4	59.9
伊丹 - ｺｳﾉﾄﾘ但馬	1,281	25,896	98.6	43,537	101.1	59.5	61.0
伊丹 - 出雲	4,287	111,233	107.0	202,592	111.3	54.9	57.1
伊丹 - 隠岐	718	36,795	104.9	58,607	98.1	62.8	58.7
伊丹 - 松山	4	107	-	200	-	53.5	-
伊丹 - 大分	1,433	47,455	90.5	80,936	104.7	58.6	67.9
伊丹 - 長崎	2,173	90,077	85.6	139,254	85.2	64.7	64.4
伊丹 - 熊本	2,159	84,025	87.5	112,842	76.1	74.5	64.8
伊丹 - 宮崎	3,636	189,716	96.2	268,322	97.2	70.7	71.4
伊丹 - 鹿児島	5,037	244,900	94.4	377,468	99.2	64.9	68.2

	2012 年度						2011 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(%)
伊丹 - 種子島	84	3,156	83.4	6,216	75.0	50.8	45.6
伊丹 - 屋久島	711	34,393	115.1	52,576	103.0	65.4	58.5
伊丹 - 奄美大島	798	81,607	106.0	134,222	95.6	60.8	54.8
関西 - 札幌	2,904	392,857	77.2	656,055	78.3	59.9	60.7
関西 - 那覇	2,933	314,579	70.3	431,086	66.7	73.0	69.3
関西 - 石垣	384	87,107	103.2	106,440	98.3	72.5	70.2(*15)
関西 - 宮古	42	4,237	53.7	6,190	64.0	68.4	81.6
札幌 - 女満別	2,149	68,557	118.8	107,502	128.2	63.8	68.8
札幌 - 青森	2,335	84,333	96.9	118,024	102.8	71.5	75.8
札幌 - 秋田	2,052	73,671	95.8	111,830	104.2	65.9	71.7
札幌 - 花巻	2,367	86,924	106.5	118,584	112.2	73.3	77.2
札幌 - 仙台	3,123	118,471	148.4	166,550	151.6	71.1	72.7
札幌 - 新潟	1,005	24,756	-	50,458	-	49.1	-
札幌 - 広島	728	77,806	101.2	121,500	104.3	64.0	66.0
名古屋(中部) - 札幌	3,493	348,216	111.6	587,114	112.4	59.3	59.7
名古屋(中部) - 那覇	2,953	322,992	112.2	429,125	101.4	75.3	68.0
名古屋(中部) - 石垣	7	1,785	2.2	2,045	2.0	68.2	68.1(*15)
福岡 - 札幌	1,457	215,516	115.1	351,350	107.1	61.3	57.1
福岡 - 那覇	4,428	425,516	102.8	642,670	97.6	66.2	62.9
福岡 - 花巻	723	20,755	4,093.7	36,450	5,207.1	56.9	72.4
福岡 - 仙台	1,442	80,605	120.0	131,754	158.9	61.2	81.0
福岡 - 出雲	1,445	33,273	102.6	52,172	99.6	63.8	61.9
福岡 - 徳島	1,448	29,524	100.2	52,128	100.4	56.6	56.7
福岡 - 高知	2,151	52,721	95.8	97,672	89.9	54.0	50.6
福岡 - 松山	4,380	107,344	99.9	171,360	99.3	62.6	62.2
福岡 - 宮崎	6,863	287,916	92.2	494,270	105.7	58.3	66.8
福岡 - 鹿児島	1,812	34,475	72.4	79,976	74.8	43.1	44.5
福岡 - 屋久島	693	14,007	116.9	24,951	98.7	56.1	47.4
福岡 - 奄美大島	714	30,447	112.7	52,798	98.8	57.7	50.6
那覇 - 小松	770	67,276	88.6	112,165	99.1	60.0	67.1
那覇 - 岡山	794	90,389	100.1	115,270	96.4	78.4	75.5
那覇 - 宮古	6,306	619,976	110.8	848,293	95.9	73.1	63.2
那覇 - 石垣	7,401	599,843	112.8	972,315	97.9	61.7	53.5
那覇 - 北大東	366	10,740	91.8	14,274	92.2	75.2	75.5

	2012 年度						2011 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（%）
那　覇 - 南大東	1,061	29,865	107.7	47,226	110.0	63.2	64.6
那　覇 - 与　論	891	26,540	103.1	38,555	85.3	68.8	57.0
那　覇 - 久米島	5,051	211,807	101.6	318,642	91.2	66.5	59.6
那　覇 - 奄美大島	703	15,321	101.1	27,505	97.9	55.7	54.0
那　覇 - 与那国	433	8,867	116.0	16,931	84.5	52.4	38.2
出　雲 - 隠　岐	706	14,091	90.7	25,492	100.6	55.3	61.3
鹿児島 - 松　山	761	12,618	92.2	27,548	102.4	45.8	50.9
鹿児島 - 種子島	2,809	67,152	107.4	115,108	105.7	58.3	57.4
鹿児島 - 屋久島	3,304	105,127	106.0	197,504	106.4	53.2	53.4
鹿児島 - 喜界島	1,414	31,190	98.9	48,132	96.8	64.8	63.4
鹿児島 - 奄美大島	5,720	227,770	111.9	382,808	96.8	59.5	51.5
鹿児島 - 徳之島	2,904	120,585	99.3	213,452	98.3	56.5	55.9
鹿児島 - 沖永良部	2,070	66,383	100.0	127,448	98.9	52.1	51.5
鹿児島 - 与　論	717	22,867	104.5	49,978	99.2	45.8	43.4
奄美大島 - 喜界島	2,061	34,649	93.8	74,196	97.5	46.7	48.6
奄美大島 - 徳之島	1,402	22,362	99.0	50,472	99.2	44.3	44.4
奄美大島 - 沖永良部	351	6,949	103.4	12,511	99.7	55.5	53.5
奄美大島 - 与　論	354	5,486	107.8	12,016	102.8	45.7	43.6
沖永良部 - 与　論	350	6,068	108.1	11,620	101.2	52.2	48.9
宮　古 - 石　垣	1,912	49,474	92.2	74,607	87.5	66.3	63.0
宮　古 - 多良間	1,387	32,739	99.3	54,093	96.6	60.5	58.8
石　垣 - 与那国	1,264	56,909	87.6	111,090	87.7	51.2	51.3
北大東 - 南大東	349	10,046	106.2	13,611	104.8	73.8	72.8
チャーター便	236	22,142	61.6	27,092	59.7	81.7	79.2
コードシェア便（FDA）	10,585	87,270	98.6	168,821	109.3	51.7	57.3
合計	**308,821**	**30,020,440**	**103.6**	**47,781,210**	**102.7**	**62.8**	**62.3**

利用率＝旅客数÷提供座席数　（*15 のみ　利用率＝RPK÷ASK）

JAL グループ安全報告書（2012 年度）－別冊－

2013 年 5 月発行
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