



JAPAN AIRLINES



JAL グループ 安全報告書

2017 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。JAL グループを代表しまして、厚く御礼申し上げます。

JAL グループは、2017 年に策定した 4 か年の中期経営計画において、経営目標として「航空事故ゼロ、重大インシデントゼロ」を掲げ、安全の層を厚くする取り組みとして「安全管理システムの進化」「保安管理システムの進化」「事故の教訓を確実に継承」を柱にした具体的施策を推進しています。初年度である 2017 年度においては、一部目標は未達となったものの、新たに導入した統合型安全データベースを活用した不安全事故の未然防止や、保安管理システムの導入などにより、航空事故、重大インシデントに至るリスクの低減を着実に図ることができました。

中期経営計画の 2 年目となる 2018 年度においては、整備したシステムの定着、有効活用と安全意識啓発に対する変わらない取り組みにより「航空事故ゼロ・重大インシデントゼロ」という目標の達成を目指します。具体的には、集約した安全情報を効率的かつ迅速に活用できる環境構築、ヒューマンファクター分析手法によるヒューマンエラー防止対策の展開、保安管理システムの運用定着と保安意識の向上、「現地・現物・現人」の三現主義に基づく安全意識教育の継続実施、などを確実に推進することで安全の層をより厚く強固なものにしていきます。

私たちは、「尊い命をお預かりする」という責任感と、「いかなる時にもまず安全を確保する」という共通の認識を持って行動します。現場から経営まで一体となり、スピード感を強く意識して経営目標達成に向けて取り組みます。

お客さまに安全と安心のフライトをお届けするよう JAL グループ一丸となって努力を重ねていきます。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。

2018 年 6 月



日本航空株式会社
社長執行役員

赤坂 祐二

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
リスク評価	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	13
社員表彰	13
4. 2017 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	14
安全目標	15
数値目標（安全運航を堅持する）の達成状況	16
行動目標（安全の層を厚くする）の取り組み状況	16
5. 2018 年度の取り組み	
安全目標	18
数値目標（安全運航を堅持する）	18
行動目標（安全の層を厚くする）	18
6. 第三者評価	
安全アドバイザーグループ	20
運輸安全マネジメント評価	21
安全監査立入検査	21
IOSA (IATA Operational Safety Audit)	22
7. データ・分析	
イレギュラー運航	23
安全上のトラブル	24
各グループ航空会社の安全管理体制	29
業務の委託状況（管理の受委託）	37
JAL グループ保有機材	38
JAL グループ輸送実績	39

1. 安全の基本方針

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。

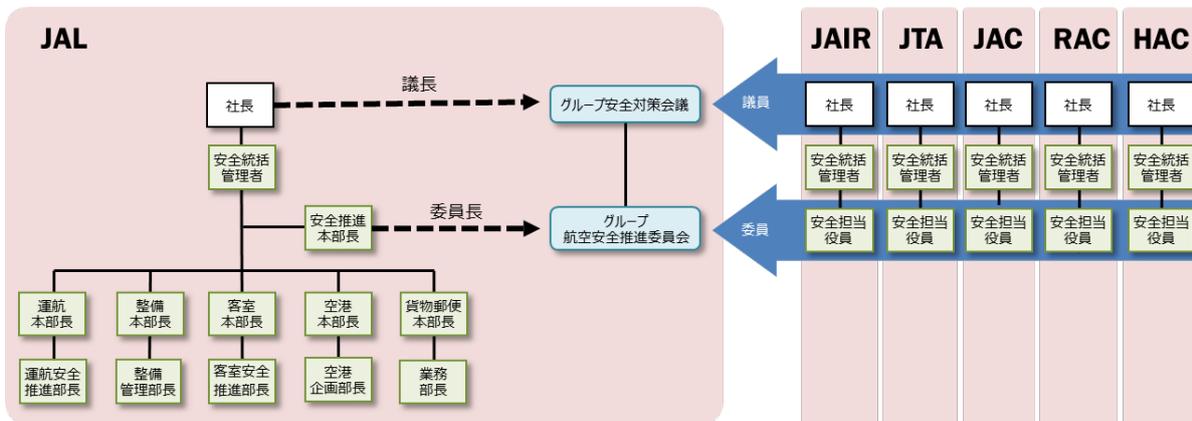
- 規則を遵守し、基本に忠実に業務を遂行します。
- 推測に頼らず、必ず確認をします。
- 情報は漏れなく直ちに正確に伝え、透明性を確保します。
- 問題、課題に迅速かつ的確に対応します。
- 常に問題意識を持ち、必要な変革に果敢に挑戦します。

2. グループ安全管理体制

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もと、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、各本部門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、各本部門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などで構成される会議体です。

2. グループ安全管理体制

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。

(2017 年 4 月 1 日～2018 年 3 月 31 日)

会社名	安全統括管理者
日本航空	取締役専務執行役員 進 俊則
ジェイエア	常務取締役 勝良 英雄
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 西田 英俊
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

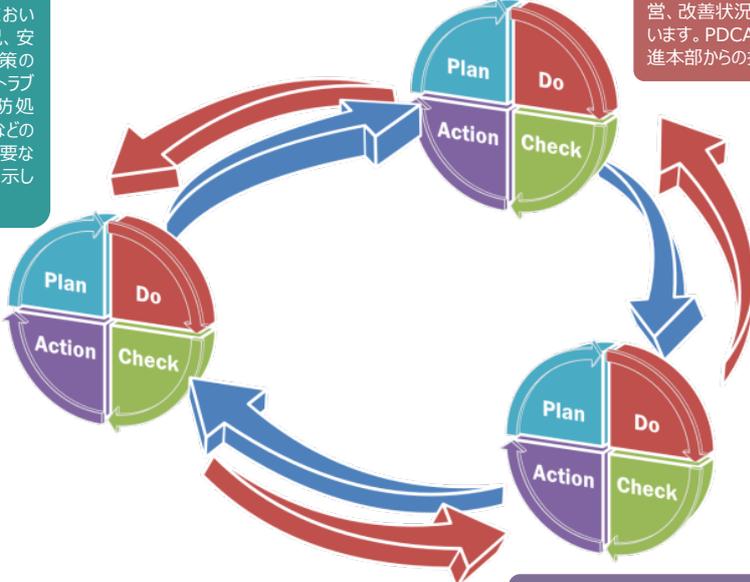
2. グループ安全管理体制

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^(*)(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

リスク評価

安全に関するリスク評価では、発生した事象の「重大度」とその事象が発生する「頻度」をもとに評価して、再発防止への取り組みを推進しています。これに加え、2014 年度より安全推進本部では新たなリスク評価方法を取り入れ、発生した事象が更に大きな事故などに発展する可能性を考察するとともに、それを食い止める仕組みがどの程度用意され、またいかに有効に機能するかを確認しています。そこから得られる結果をもとに、発生した事象が事故などの取り返しのつかない事態へ発展することを未然に防止するための取り組みを展開しています。

事故への発展を防ぐ仕組みの有効性

	Effective	Limited	Minimal	Not effective
	50	102	502	2500
	10	21	101	500
	2	4	20	100
	1			

↑ 事故の重大度

リスク評価マトリックス

2. グループ安全管理体制

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、安全アドバイザーグループからの助言などについて情報を収集し、幅広い情報をもと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。

夏期安全キャンペーン中には、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。



安全キャンペーンにおける職場巡回



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

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、さまざまな訓練や審査および飛行経験を積み重ね、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、航空機の操縦操作のみならず、異常事態や緊急事態の対応など、さまざまな訓練・審査を受けています。

かつての運航乗務員の訓練・審査は、手動操縦の正確性やエンジン故障時の操縦操作など個人の操縦技術に重点が置かれていました。これらに加え、昨今の訓練・審査では、現代の航空機の運航に則した内容も重視されるようになっていきます。例えば、適切な自動操縦の使用および監視、認識力・判断力、コミュニケーション、チーム形成、ヒューマンエラーへの対処などです。

また日本航空では、IT を活用して訓練・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。



緊急降下訓練

(2) 整備士

整備士は、入社時から計画的に教育と訓練を積み重ね、社内資格に加えて国家資格を含むさまざまな資格を順次取得し、高度な知識と技量を習得していきます。また、資格取得後も定期的な教育、訓練受講が義務付けられており、最新の技術情報も取り込むなどして知識、技量の維持、向上を図っています。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責任感や高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)

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。

(4) 運航管理者



オペレーションコントロールセンター

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

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12年が経過し、来館者は社内外合わせて21万名を超えました。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様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 安全推進部
若杉麻理恵

現在、JALグループでは1985年以降に入社した社員が9割を超えています。この事故を風化させることがないよう語り継いでいかなければならないと、安全啓発センターのガイドを通して日々強く感じています。私自身事故後の生まれではありますが、御巣鷹山の慰霊登山や事故に関わった現人の方々のお話を伺い、事故に関して深く学ぶことで、安全啓発センターに足を運んでくださった方に事故の悲惨さや安全の尊さを感じていただけるようなご案内ができるよう取り組んでいます。今後も、安全を誓うこの安全啓発センターから安全運航の重要性を発信していきます。

安全啓発センターは一般のお客様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催しています。

(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実施しています。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 エービーシー
営業部 牛山貴友

安全を築くのはとても大変ですが、安全を壊すのは一瞬だと改めて強く認識させられました。1985 年 8 月 12 日、私はまだ生まれていませんでしたが、30 年以上経った今でも語り継がれるこの事故は、必ず後世に伝えていかなければならないと、強く感じました。確認作業や報告・連絡・相談の重要性を再認識し、JAL グループで働く一員として、一つひとつの業務が『安全のバトンタッチ』へ繋がっているということを意識しながら、業務にあたっていきたいと思えます。

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

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実施しています。

新たに組織を率いる管理職となった社員を対象に、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行っています。

(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。

**(4) JAL グループ緊急脱出研修**

2016 年 11 月より、JAL グループ社員として緊急事態の知識を学び、緊急時に適切な対処ができるように全グループ社員に対して、「緊急脱出研修」を実施しています。研修では緊急事態発生時の行動や対応を座学で学び、緊急脱出用スライドからの滑走、救命胴衣や酸素マスクの着用方法などを体験し、安全意識の向上を図っています。



緊急脱出用スライドからの滑走



救命胴衣の着用



酸素マスクの着用方法の学習

3. 安全文化の醸成に向けて

安全文化醸成の取り組み

事故の教訓と安全への誓いは、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います。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。2017 年には、安全アドバイザーグループの柳田邦男氏をお迎えし、事故を直接経験した方々にご講話いただきました。



安全講話でお話しされる柳田氏

(2) CLM 活動

2006 年に様々な部門の社員が集い、風通しの良い企業風土の醸成、自発的・主体的行動の促進と現場力の強化を目的として CLM(コミュニケーションリーダーミーティング)が発足しました。

2017 年度のグループ横断的な活動の中では、チーム毎に職場の課題解決に取り組み、その成果を CLM FORUM にて役員、社員の前で報告しました。また、各地区での自発的な取り組みを発表し合い、活動を共有する機会を設けました。



CLM FORUM

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。



安全推進本部長による感謝状の贈呈

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もと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取り組みも実施しています。

4 2017 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

2017 年度、航空事故^{(*)1}は発生しませんでした、重大インシデント^{(*)2}が 1 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。

	2017 年度	2016 年度
航空事故	0 (0.000)	1 (0.003)
重大インシデント	1 (0.003)	0 (0.000)
年間総運航便数	359,438	359,442

() 内は 1,000 便あたりの発生件数

重大インシデント (1 件)

○日本航空 6 便の離陸後の引返し (2017 年 9 月 5 日)

2017 年 9 月 5 日、JL006 便(東京国際空港発 ニューヨーク JFK 空港行、ボーイング 777-300ER 型機)が、離陸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、燃料投棄を行った後、東京国際空港に引き返しました。到着後のエンジン内部の検査において、エンジン後部の低圧タービンなどに損傷が確認されたことから、国土交通省航空局より、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。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まいります。

(*)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、2017 年度に受けた行政処分^{(*)3}、行政指導^{(*)4}はございませんでした。

(*)3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られ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 11 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。

(*)4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

JALグループでは、「2017～2020 年度 JAL グループ中期経営計画」に基づき、安全に関する年度目標を設定しました。全社員一丸となって、以下の目標達成に向けて取り組みました。

安全目標

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の層を厚くし、安全運航を堅持する

数値目標（安全運航を堅持する）

航空事故ゼロ・重大インシデントゼロを実現します

「航空事故・重大インシデントの前兆に着目した未然防止」(*)に取り組みます

行動目標（安全の層を厚くする）

世界最高水準の 安全管理システムへ進化

発生した航空事故・重大インシデントの再発防止に加え、安全情報を統合・分析することにより、重大な不具合の前兆を捉えた未然防止策を実施し、事故を未然に防ぎます



世界最高水準の 保安全管理システムへ進化

世界的にテロの脅威が高まる中、保安体制を強化し、全社員で保安を守る意識を醸成することで、テロの脅威からお客さまをお守りします



過去の事故の教訓を 確実に継承

123 便事故から 30 年以上経過し、事故を直接経験した社員が退職する中で、過去の事故の教訓を確実に引き継ぎ、安全最優先で行動し続けます



(*)「航空事故・重大インシデントの前兆に着目した未然防止」

航空事故・重大インシデントにつながる可能性のあるシナリオを設定し、発生した事例がこのシナリオに該当した場合には、そのシナリオによる航空事故・重大インシデントへの前兆として捉え、リスクを評価し、必要な対策を講じます。

数値目標（安全運航を堅持する）の達成状況

航空事故ゼロ・重大インシデントゼロ

航空事故は発生しませんでした。重大インシデントを1件発生させてしまい、目標を達成できませんでした。詳しくは、14 ページをご覧ください。

2018 年度も「航空事故ゼロ・重大インシデントゼロ」を安全目標に掲げ、グループ一丸となって未然防止に取り組んでいきます。

行動目標（安全の層を厚くする取り組み）の状況

行動目標（安全の層を厚くする取り組み）として3分野・7つの取り組みを設定し、経営の強いリーダーシップのもとで以下の取り組みを実施しました。

世界最高水準の安全管理システムへ進化

発生した航空事故・重大インシデントの再発防止に加え、安全情報を統合・分析することにより、重大な不具合の予兆を捉えた未然防止策を実施し、事故を未然に防ぎます

統合型安全データベースの導入

安全に係る情報を JAL グループ全体で集め、豊富なデータをもとに安全の状況を評価し、弱点を見出すことによって事故や重大インシデントにつながる不安全事故の芽を早期に摘み取っていくことで未然防止を図っていきます。2017 年度は、データベースの導入により、各社・各本部に分散していた安全情報を統合できる体制を構築しました。

ヒューマンファクター分析手法の導入

ヒューマンエラーの防止に向けて、グループ共通の分析手法を導入し、組織・環境などの間接的な要因まで含め体系的に分類し、分析を行うことで問題を抽出し、有効な対策を講じていきます。2017 年度は、トライアルにより HFACS^(*)分析の有効性を確認し、HFACS の導入を決定し、分析体制を構築しました。

運航乗務員の疲労リスク管理

「疲労」を安全運航に影響を与えるリスクとして捉え、運航乗務員が疲労を感じた場合には状況を記録、科学的な知見に基づいて分析、評価し、必要な対策を講じることで、「疲労」に起因する不具合を未然に防止します。2017 年度は、制度の構築や対象者への疲労教育を実施しました。今後は、運航本部およびグループ各社にて、運用の定着を図っていきます。

(*)HFACS

Human Factors Analysis Classification System

世界最高水準 の保安管理シ ステムへ進化

世界的にテロの脅威が高まる中、保安体制を強化し、全社員で保安を守る意識を醸成することで、テロの脅威からお客さまをお守りします

新しい保安リスク管理の導入

国の基準に適合するとともに、予兆的な情報を含む保安情報を広く収集し、評価を行います。その結果に基づき、関係機関と連携し、必要に応じて追加的な措置を講じます。2017 年度は、保安リスク評価・保安監査・空港保安評価制度の導入準備を完了し、JAL において保安管理規程を制定しました。

全社員で保安を守る意識の醸成

保安業務に直接関わらない社員も含め、JAL グループ全社員の保安に対する意識や保安に関する感度を高め、わずかな兆候も見逃さず対処するため、保安意識向上キャンペーンを行うとともに、保安教育の充実を図っています。

過去の事故の教訓を確実に継承

123 便事故から 30 年以上経過し、事故を直接経験した社員が退職する中で、過去の事故の教訓を確実に引き継ぎ、安全最優先で行動し続けます

安全意識教育の実施

123 便事故を直接経験した社員のほとんどが退職する中で、過去の事故の教訓を確実に継承し、社員が高い安全意識を持続させることができるように、三現主義（現地・現物・現人）に基づく安全意識教育を実施しています。

緊急脱出研修の実施

JAL グループ全社員が、緊急事態の知識を学び、緊急時に適切な対処ができるように、「緊急脱出研修」を実施しています。緊急事態に必要な知識を学ぶとともに、緊急脱出の模擬体験をすることによって、お客さまの命を守るという当事者意識をより醸成し、安全の層を厚くしています。

5 2018 年度の取り組み

安全目標

JAL グループでは、「2017～2020 年度 JAL グループ中期経営計画」に基づき、安全に関する年度目標達成に向けて、引き続き取り組んでいきます。

安全目標

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の層を厚くし、安全運航を堅持する

数値目標（安全運航を堅持する）

航空事故ゼロ・重大インシデントゼロを実現します

「航空事故・重大インシデントの前兆に着目した未然防止」に取り組みます

行動目標（安全の層を厚くする取り組み）

2018 年度は、行動目標として 3 分野・6 つの取り組みを設定し、経営の強いリーダーシップのもとで着実に推進していきます。

世界最高水準の 安全管理システムへ進化



統合型安全データベースを活用したリスク管理

統合型安全データベースの導入によって集約された情報の分類と可視化により、効率的に実態を把握できる環境を整えています。事故や重大インシデントにつながる不安全事象の芽を早期に摘み取っていくことで未然防止を図っていきます。

HFACS^(*)分析によるヒューマンエラー対策の実践

環境や組織的要因まで踏み込んだ分析と対策でのヒューマンエラー防止を目指して、HFACS 分析の運用展開、HFACS 分析に適したインタビュー手法の確立、ヒューマンファクターズに基づく対策を進めます。

(*)HFACS

Human Factors Analysis Classification System

世界最高水準の 保安管理システムへ進化



保安管理システムの確実な運用

予兆的な情報を含む保安情報を広く収集し、評価を行うなど、保安リスクの分析・評価・管理を体系的に実施することで、グループ全体の保安を高い水準に維持します。保安管理システムの確実な運用に向けて取り組んでいきます。

全社員で保安を守る意識の醸成

JAL グループ全社員の保安に対する意識や保安に関する感度を高め、わずかな兆候も見逃さず対処するため、業務に則した新しい保安教育や空港ロービングの実施により、継続的に保安意識の啓発を行っています。

過去の事故の教訓を 確実に継承



安全意識教育の実施

過去の事故の教訓を確実に継承し、社員が高い安全意識を持続することができるように、本質を理解する三現主義（現地・現物・現人）に基づく安全意識教育を引き続き実施します。また、安全啓発センター資料室の改修や現人の経験を確実に継承する機会を提供することで、学びの質を更に高めています。

緊急脱出研修の実施

JAL グループ全社員が、緊急時に適切な対処ができるように、「緊急脱出研修」を引き続き実施しています。緊急事態に必要な知識を学ぶとともに、緊急脱出の模擬体験をすることによって、お客さまの命を守るという当事者意識をより醸成し、安全の層を厚くしていきます。外国人スタッフなど全社員が受講できる環境を整備していきます。

6. 第三者評価

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)

2017年度は、安全アドバイザーグループからの提言をもとに、上期に「安全講話～語り継ぐ～」を開催しました。安全アドバイザーグループの柳田先生をお迎えし、事故を経験された方に講話いただきました。

また、運航本部や客室本部、高知など9箇所の職場において社員との対話や視察、講演を実施いただきました。下期には、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からの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



小松原氏による職場訪問



鎌田氏と社員の直接対話

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	株式会社社会安全研究所 技術顧問 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

6. 第三者評価

運輸安全マネジメント評価

2017年度は、グループ航空会社6社のうち北海道エアシステムが、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。以下のように、評価および期待される点が言及されましたが、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) 北海道エアシステム（2018年1月実施）

- | | |
|----------|--|
| 【評価された点】 | <ul style="list-style-type: none"> • 2015年度の安全教育（全社員対象）において実施した複数部門にまたがる対応を題材としたケーススタディ、2016年度に実施した「他部署訪問（職場体験）」、2017年度に実施した社員向け「航空教室」の取り組みは「社員全員の安全に対する意識」や「他部署、仲間を思いやる文化の醸成」に大きく寄与したこと。 • 内部監査について、業務内容に知悉している自部門の社員が自部門を監査し、課題を自ら抽出し、翌年度の安全重点目標に反映させる従来からの監査手法のメリットを残しつつ、特に適合性監査の部分に客観性の視点を加えるなどの見直しを図ったこと。 |
| 【期待される点】 | <ul style="list-style-type: none"> • 不安全事故の予兆の感受性向上、未然防止、再発防止など、リスク管理の基本である気づいたことは必ず報告・共有する原則を社員一人ひとりに更に浸透することが図られるとともに、2017年12月に導入したJALグループ統合型安全データベースの早期・最大限の機能発揮に向けた寄与の観点等も踏まえた、収集強化について。 |

(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、琉球エアコミューター

「平成29年度 安全管理体制の現況に関する確認票」により、安全確保のための取り組みのキーマンとなる経営トップや安全統括管理者の状況および毎年度の安全管理体制の向上に向けた取り組み状況等を報告しました。

^(*)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

2017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86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。

- 設備器材、部品等の適切な管理
- 業務委託先会社における適切な訓練実施と記録管理方法の改善
- 業務委託先会社における品質管理体制の適切な確認

6. 第三者評価

(*2) 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およびジェイエアは、2018年2月から3月にかけて IOSA を更新受検し、同年6月に IATA^(*3)から新たに更新認定を受けました。

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、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、日本トランスオーシャン航空は2010年以降、ともに IOSA 認証を継続して取得しています。ジェイエアは2016年の IOSA 認証取得以降初めての更新となりました。



IOSA 認定証（日本航空）

(*3) IATA

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

7. データ・分析

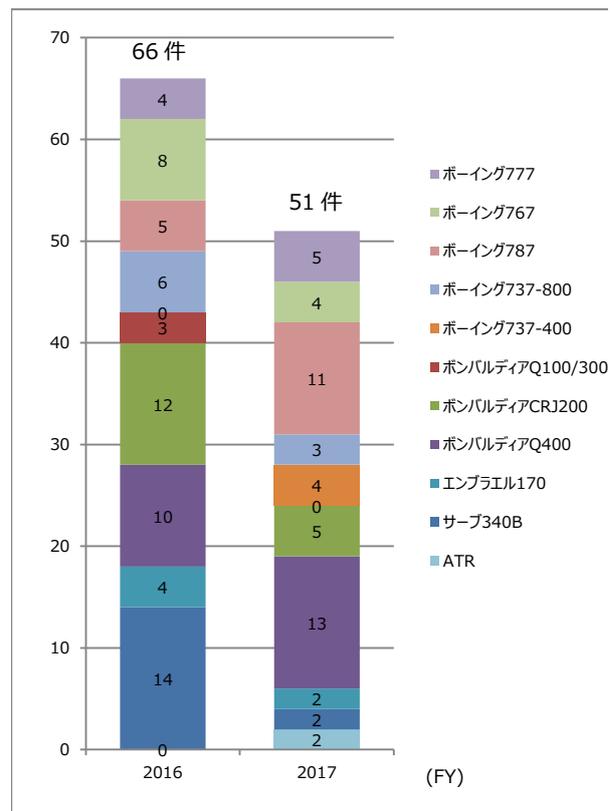
7 データ・分析

イレギュラー運航

2017 年度は、イレギュラー運航^(*)が 51 件発生しました。このうち、出発空港への引き返しが 33 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。

51 件のイレギュラー運航のうち、50 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 767 型機、ボーイング 737-800 型機、ボンバルディア CRJ200 型機、サブ 340B 型機の件数が減少している一方で、ボーイング 787 型機で増加しました。その他の 1 件は、着陸後工事中の誘導路への誤進入によるものです。

イレギュラー運航の低減に向けて、2017 年度も引き続き、過去の対策の有効性を再評価し、部品の改修や整備点検を強化するなどの対策や他社で発生した事例への積極的な対応など、グループ一丸となり、より踏み込んだ機材品質改善に取り組みました。2018 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、目的などの予定が変更されるものです。（鳥衝突、被雷等を除く）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。

7. データ・分析

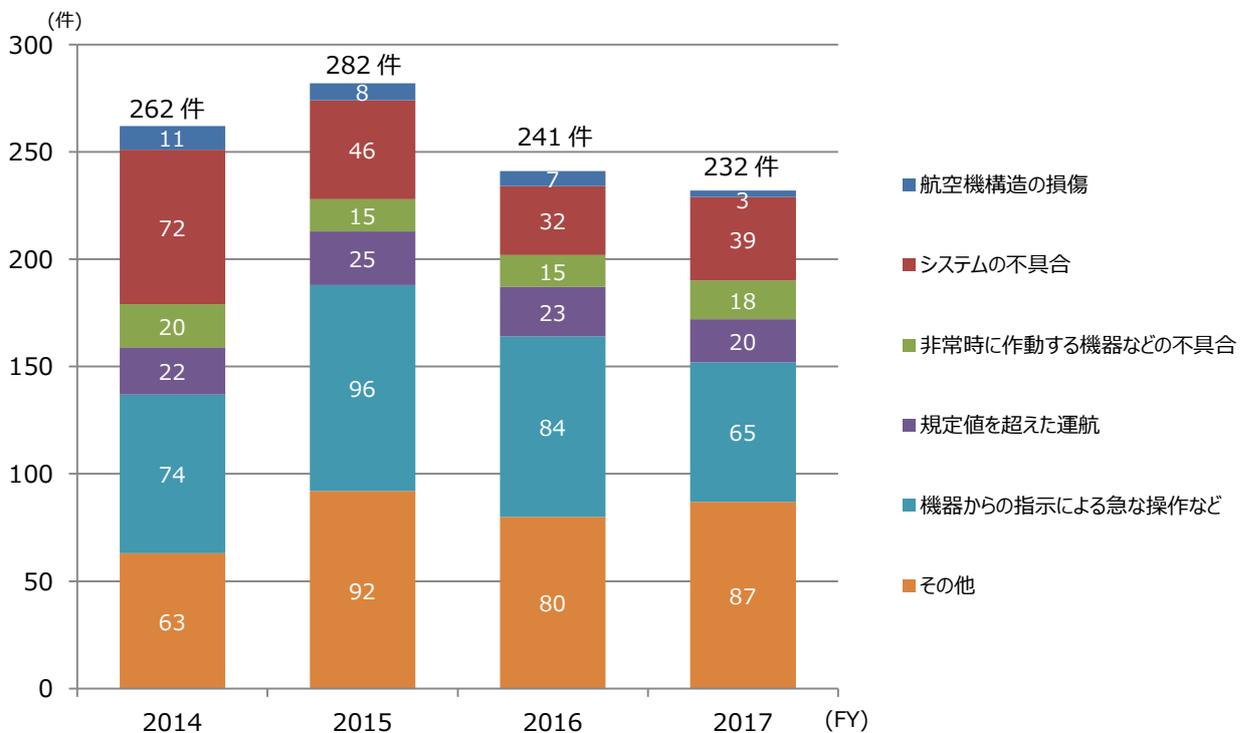
安全上のトラブル

(1) 発生状況

2017 年度の安全上のトラブル^(*)の発生件数は 232 件でした。2016 年度対比で 9 件の減少となっています。

主な事例とその対策は、26 ページをご覧ください。

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

		2017年度						2016 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		2	0	0	0	1	0	3	7
受けた損傷（鳥衝突、被雷を除く）		1	0	0	0	1	0	2	2
大修理相当		1	0	0	0	0	0	1	5
システムの不具合		17	5	8	7	1	1	39	32
内訳	エンジン	10	2	1	1	0	0	14	5
	酸素供給	1	0	0	0	0	0	1	1
	航法システム	0	1	0	0	0	0	1	7
	着陸装置	0	0	0	3	0	0	3	5
	燃料系統	0	0	4	0	0	0	4	4
	その他	6	2	3	3	1	1	16	10
非常時に作動する機器などの不具合		6	4	4	2	2	0	18	15
規定値を超えた運航		13	3	1	0	1	2	20	23
機器からの指示による急な操作など		45	13	0	2	3	2	65	84
内訳	航空機衝突防止装置作動	37	13	0	1	1	0	52	68
	対地接近警報装置作動	8	0	0	1	1	2	12	16
	その他	0	0	0	0	1	0	1	0
その他		62	13	5	2	3	2	87	80
内訳	運航規程関係	13	3	2	0	0	1	19	27
	整備規程関係	9	5	2	2	2	1	21	24
	落下物	2	0	0	0	0	0	2	1
	危険物関係	26	2	1	0	1	0	30	24
	その他	12	3	0	0	0	0	15	4
合計		145	38	18	13	11	7	232	241

(3) 主な事例とその対策 () 内は、2016 年度の発生件数**【航空機構造の損傷】** 計 3 件 (7 件)

定時整備中に発見した事例が 1 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 2 件発生しました。

【システムの不具合】 計 39 件 (32 件)

システムの不具合は 39 件発生しました。詳細は以下のとおりです。

エンジン 計 14 件 (5 件)

エンジンが損傷した事例が 14 件発生しました。

鳥衝突などの外的要因による損傷が 7 件、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、またエンジンの故障において、逆推力装置の不具合が 3 件発生しましたが、いずれも故障の原因に集中傾向はなく、原因となった部品の交換等の整備処置および動作確認を実施しました。

酸素供給 計 1 件 (1 件)

ボーイング 787-8 型機において、航行中に機長用酸素マスクの不具合が発見されました。当該部品を交換し、その他に異常が無いことを確認しました。

航法システム 計 1 件 (7 件)

ボンバルディア CRJ-200 型機において、広域航法装置 (RNAV) の不具合が 1 件発生しました。システムリセット操作にて不具合が解消されており、一時的な不具合と考えています。

着陸装置 計 3 件 (5 件)

ATR-42 型機で 1 件、ボンバルディア Q-400 型機で 2 件発生しました。3 件の着陸装置の不具合のうち、引き返しが 1 件、目的地変更が 1 件、出発地への引き返しが 1 件発生しました。発生した 3 件とも部品等に不具合はなく、一時的な現象と考えています。

燃料系統 計 4 件 (4 件)

燃料計が正常に表示しなかった事例が 4 件発生しました。4 件ともボーイング 737-400 型機にて発生しており、原因となった箇所への整備処置および動作確認を当該型機全機に実施しました。

その他 計 16 件 (10 件)

その他の不具合が 16 件発生しました。そのうち 3 件が、出発地に引き返しました。不具合と機材に集中傾向はなく、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およ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 18 件 (15 件)

18 件の内、ボンバルディア式 DHC-8-402 型機で、ドアが開かない不具合が 3 件発生しました。これは、ドアの密閉性を高める装置の不具合が原因で、原因となった部品の交換と機能検査を実施し不具合が解消されていることを確認しました。その他の事例では集中傾向はなく、不具合部品の交換、機体の点検などの対策を講じました。

【規定値を超えた運航】 計 20 件 (23 件)

運用限界の超過に至った事例が 10 件、航空交通管制からの指示高度を逸脱する事例が 5 件、タービュランスによる意図せぬ高度逸脱が 1 件、データ入力の誤りによる高度の逸脱が 4 件発生しました。それぞれの事例に対し、再発防止策として事例周知・注意喚起などの対策を講じるとともに、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 65 件 (84 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 52 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。

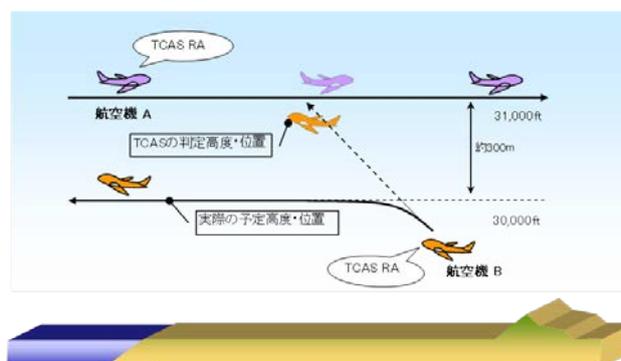
対地接近警報装置(GPWS)^{(*)2}の作動に関する事例が 12 件発生しました。GPWS は、飛行経路と地形特性との関係によって作動することがあります。これらは、機器の指示に従って運航乗務員による適切な操作が行われることにより、安全上の問題は生じない設計となっています。いずれのケースでも、機器の指示に従った適切な操作が行われています。

(*)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 87 件 (80 件)

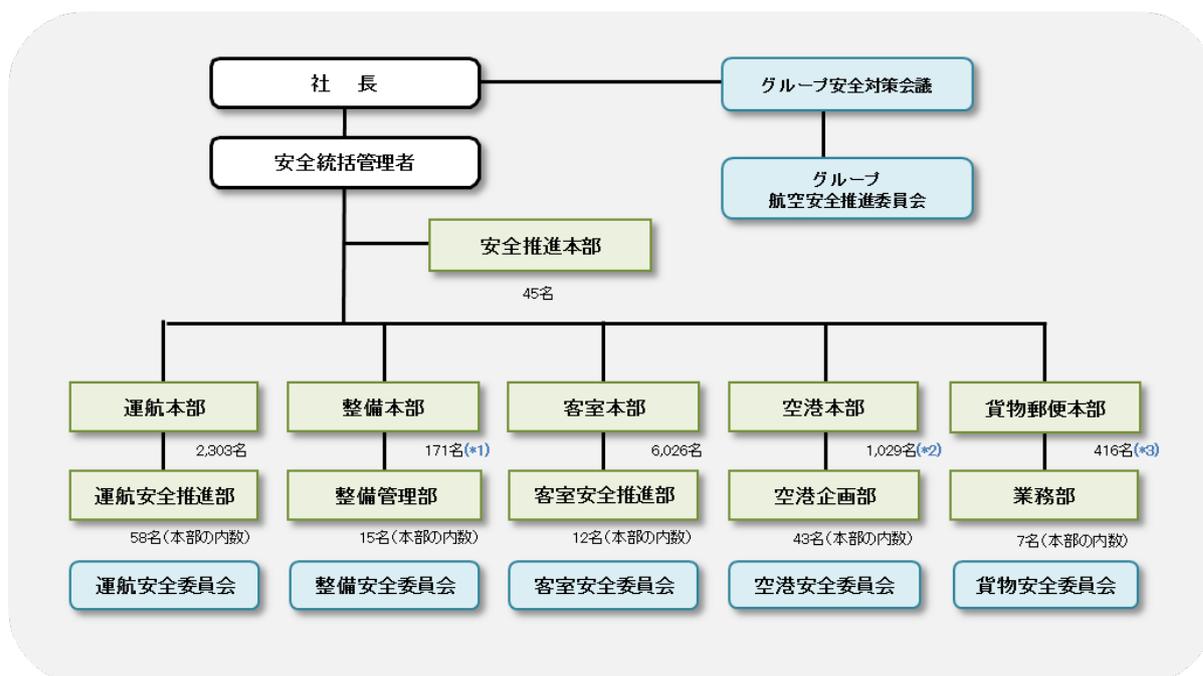
※2014 年度下期から、義務報告範囲の変更により規定関係、一部の部品の脱落および危険物関係などが追加報告対象となっています。

その他事例が 87 件発生しました。その中で、運航規定関係の事例が 19 件、整備規程関係の事例が 21 件、落下物が 2 件、リチウムイオン電池、冷却材、殺虫剤などを含む危険物輸送に関する事例が 30 件発生しました。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ました。

各グループ航空会社の安全管理体制 (組織・人員は2018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 4,153 名となります。(整備の委託状況については P.37 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 12 社に在籍する社員を含めて 9,538 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 5 社に在籍する社員を含めて 1,303 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	2,019 名	運航本部	
整備士	149 名 ^(*4)	整備本部	うち、有資格整備士 ^(*5) は 112 名
客室乗務員	5,981 名	客室本部	
運航管理者	82 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 2,989 名、うち有資格整備士は 1,708 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 82 名となります。

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

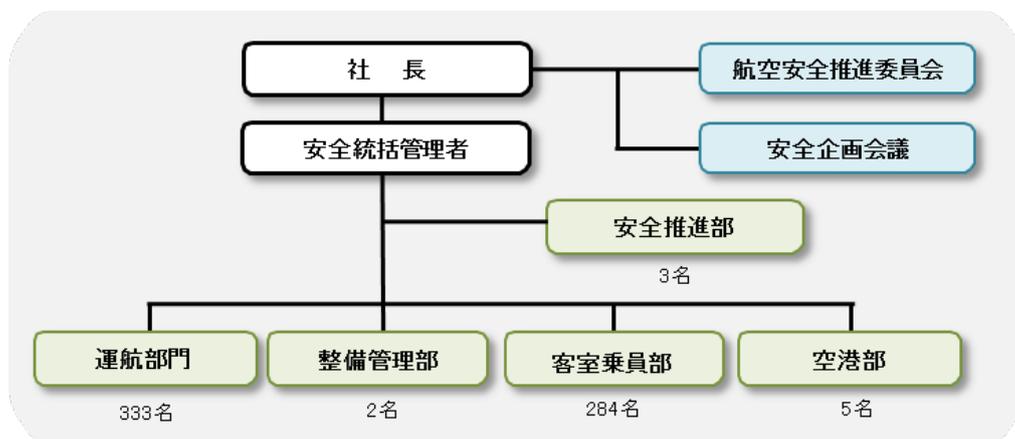
グループ安全対策会議の下部会議体として、各本部間およびグループ航空会社間の安全に係わる連携の維持・強化を図ることでグループ全体の航空運送における安全性を向上させることを目的として、日本航空安全推進本部長(委員長)、委員長が指名する日本航空の安全管理担当部門長、および各グループ航空会社の安全担当役員などをもって構成される会議体です。主な役割は以下のとおりです。

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

○生産本部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、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	291 名	運航部門	
客室乗務員	280 名	客室乗員部	
運航管理者	24 名	空港部	OCC 運航管理室

(*)2016 年 4 月より、整備業務の管理を JAL エンジニアリングに委託しています。

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。

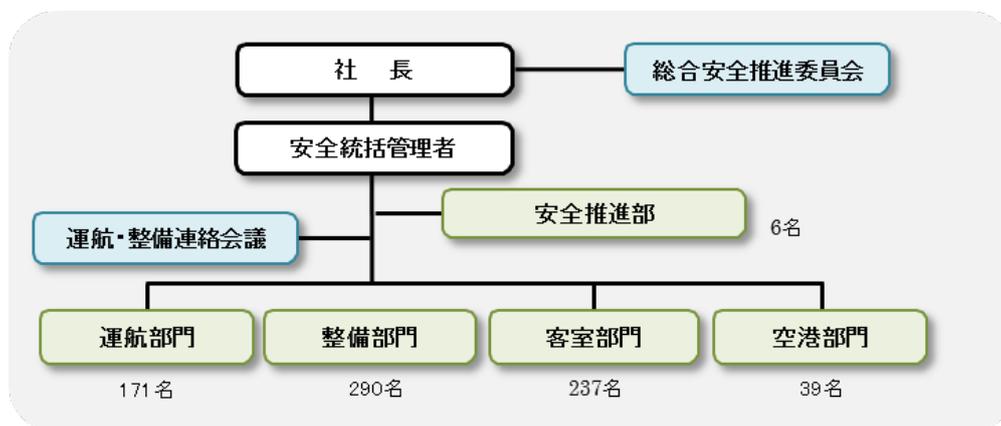
④ 安全に関わる会議体**○航空安全推進委員会**

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。

○安全企画会議

航空安全推進委員会の下部機関として、各部門社員で構成され、部門間の連携により安全性向上のために必要な施策の検討・調整を行い、安全施策の推進を図ることを目的としています。

(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	130名	運航部門	
整備士	197名	整備部門	うち、有資格整備士は169名
客室乗務員	233名	客室部門	
運航管理者	10名	空港部門	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。

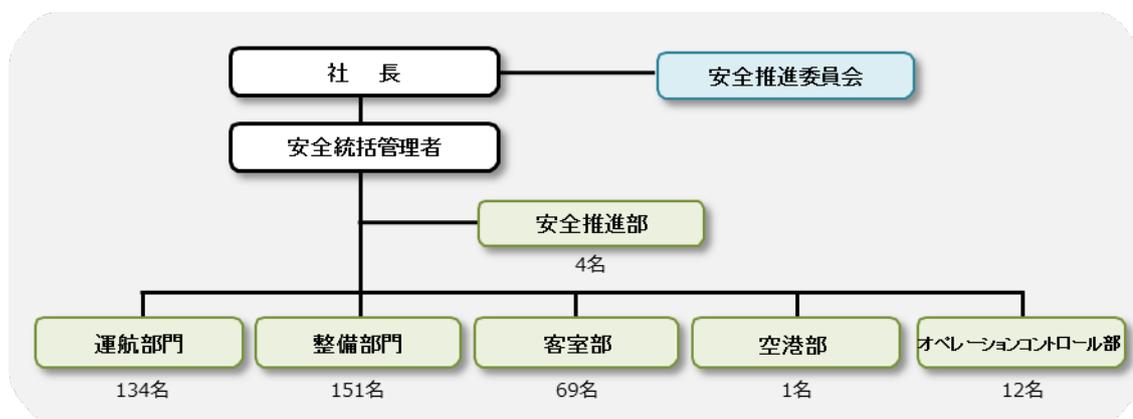
④ 安全に関わる会議体**○総合安全推進委員会**

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・コミュニ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。

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。

○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。

(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	107名	運航部門	
整備士	102名	整備部門	うち、有資格整備士は87名
客室乗務員	68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	

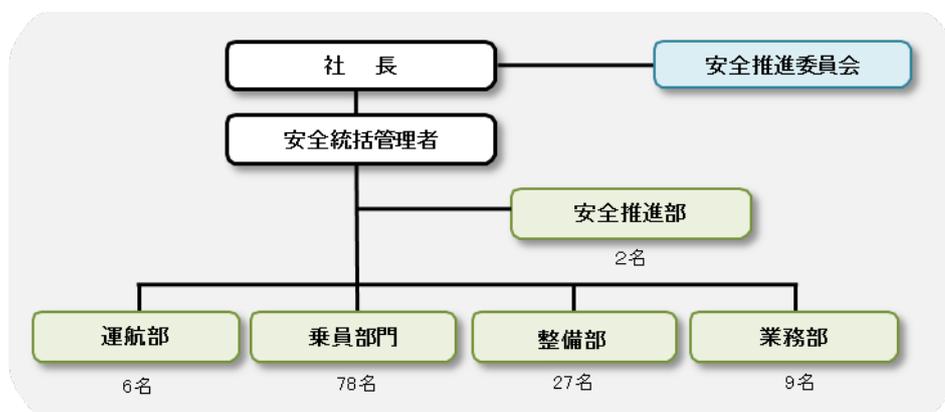
③ 安全管理の組織

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	42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	24名	乗員部門	
運航管理者	10名	運航部	日本トランスオーシャン航空と共用（兼務）

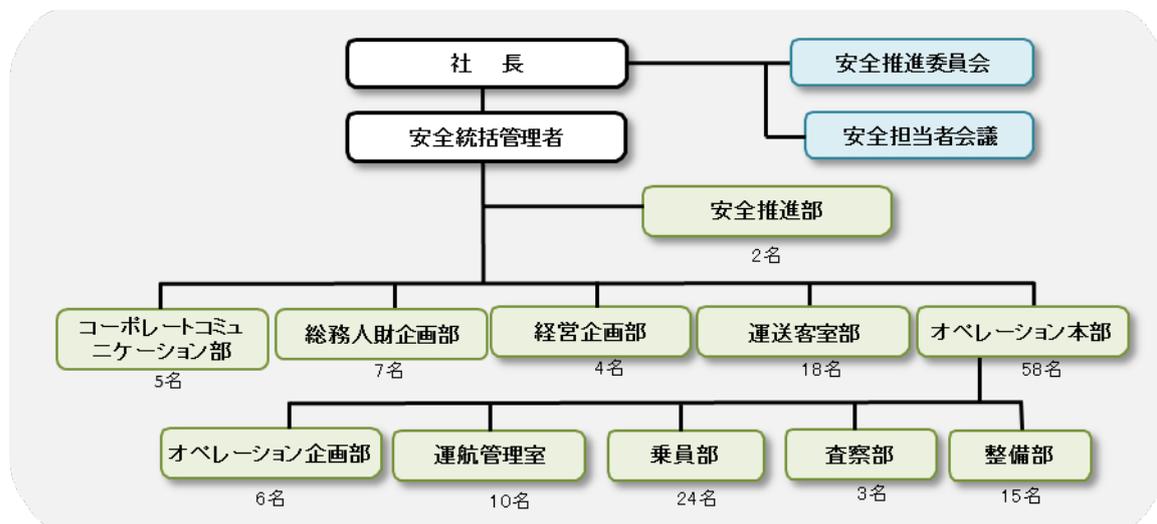
③ 安全管理の組織

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、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	25名	乗員部	
整備士 ^(*)	12名	整備部	うち、有資格整備士は11名
客室乗務員	14名	運送客室部	
運航管理者	8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からの常駐社員2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）が委員長を努め、全部門担当役員およ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せることが、設置の目的です。

7. データ・分析

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	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
ジェイエア		エンブラエル 170・エンブラエル 190 CRJ200(2018 年 1 月退役済)
日本トランスオーシャン航空		ボーイング 767
琉球エア・コミューター	日本エアコミューター	ボンバルディア Q400
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

(2018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: 14.6
 平均年間飛行時間: 3,293
 平均年間飛行回数: 1,177

BOEING 767

機数: 35
 運航会社: JAL
 座席数: 199~261
 初号機導入: 1985年
 平均機齢: 12.3
 平均年間飛行時間: 3,090
 平均年間飛行回数: 1,252

BOEING 787

機数: 36
 運航会社: JAL
 座席数: 161~195
 初号機導入: 2012年
 平均機齢: 3.3
 平均年間飛行時間: 4,264
 平均年間飛行回数: 633

BOEING 737-800

機数: 57
 運航会社: JAL/JTA
 座席数: 144~165
 初号機導入: 2006年
 平均機齢: 7.3
 平均年間飛行時間: 2,503
 平均年間飛行回数: 1,874

BOEING 737-400

機数: 6
 運航会社: JTA
 座席数: 145
 初号機導入: 1994年
 平均機齢: 20.6
 平均年間飛行時間: 2,346
 平均年間飛行回数: 1,798

EMBRAER 190

機数: 12
 運航会社: JAIR
 座席数: 95
 初号機導入: 2016年
 平均機齢: 1.0
 平均年間飛行時間: 1,939
 平均年間飛行回数: 1,899

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: 6.5
 平均年間飛行時間: 2,268
 平均年間飛行回数: 2,665

BOMBARDIER Q400/Q400CC

機数: 11
 運航会社: JAC/RAC
 座席数: 50~74
 初号機導入: 2002年
 平均機齢: 7.5
 平均年間飛行時間: 1,409
 平均年間飛行回数: 2,237

SAAB 340B

機数: 10
 運航会社: JAC/HAC
 座席数: 36
 初号機導入: 1992年
 平均機齢: 21.6
 平均年間飛行時間: 1,371
 平均年間飛行回数: 2,193

BOMBARDIER Q300

機数: 1
 運航会社: RAC
 座席数: 50
 初号機導入: 2007年
 平均機齢: 11.1
 平均年間飛行時間: 1,179
 平均年間飛行回数: 2,282

ATR 42-600

機数: 3
 運航会社: JAL
 座席数: 48
 初号機導入: 2017年
 平均機齢: 0.7
 平均年間飛行時間: 832
 平均年間飛行回数: 1,241

***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2018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

	2017年度								2016年度
	路線便数	旅客数	前年度比 (%)	RPK (千人 ^{*a})	前年度比 (%)	ASK (千座席 ^{*a})	前年度比 (%)	利用率 (%)	利用率 (%)
米大陸線	7,317	1,230,142	103.0	11,735,751	103.5	14,971,018	104.5	78.4	79.1
欧州線	4,243	730,119	111.0	6,567,748	109.9	7,958,341	106.3	82.5	79.8
東南アジア線	20,040	3,363,346	102.1	12,837,552	102.5	15,444,479	99.5	83.1	80.7
オセアニア線	1,151	176,943	119.4	1,400,962	122.0	1,725,298	119.2	81.2	79.4
ハワイ・グアム線	6,045	1,066,212	96.1	6,158,408	96.6	7,569,106	101.4	81.4	85.4
韓国線	4,371	606,108	100.0	698,140	100.1	872,417	101.2	80.0	80.8
中国線	10,218	1,409,429	102.0	2,610,822	101.3	3,292,052	93.9	79.3	73.5
合計	53,385	8,585,399	102.3	42,013,111	103.4	51,836,491	102.4	81.0	80.3

* 2016 年度より、各項目に「JAL 運航便のうち他社による販売分」も加えています。

(前年度の数字にも同販売分を反映して「前年比」を計算しています。)

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

	2017年度							2016年度	
	運航便数	旅客数	前年比(%)	提供座席数(席)	前年比(%)	利用率(%)	利用率(%)		
羽 田 - 伊 丹	10,881	2,557,938	103.7	3,215,215	101.0	79.6	77.5		
羽 田 - 関 西	2,184	246,336	100.4	360,602	99.6	68.3	67.8		
羽 田 - 札幌(新千歳)	11,917	3,065,419	101.2	4,017,689	99.3	76.3	74.9		
羽 田 - 名古屋(中部)	1,448	156,724	105.0	224,381	99.2	69.8	66.0		
羽 田 - 福 岡	12,362	3,056,405	105.0	3,982,378	99.5	76.7	72.7		
羽 田 - 那 覇	8,901	2,459,566	103.8	3,206,909	99.0	76.7	73.2		
羽 田 - 女 満 別	2,182	308,239	107.5	436,472	104.7	70.6	68.8		
羽 田 - 旭 川	2,910	509,122	105.4	706,674	100.3	72.0	68.6		
羽 田 - 釧 路	2,170	271,190	106.4	403,307	100.6	67.2	63.6		
羽 田 - と ち ち 帯 広	2,904	387,698	106.2	596,058	101.6	65.0	62.2		
羽 田 - 函 館	2,152	352,911	94.5	498,725	93.0	70.8	69.6		
羽 田 - 青 森	4,545	542,226	102.6	746,073	101.3	72.7	71.7		
羽 田 - 三 沢	1,835	170,436	92.5	249,717	90.8	68.3	67.1		
羽 田 - 秋 田	2,869	300,385	100.7	473,385	99.6	63.5	62.8		
羽 田 - 山 形	1,432	87,357	103.4	110,010	101.2	79.4	77.7		
羽 田 - 小 松	4,261	591,057	102.5	830,838	98.4	71.1	68.3		
羽 田 - 南 紀 白 浜	2,139	120,270	111.1	186,834	106.2	64.4	61.6		
羽 田 - 岡 山	3,627	398,402	103.2	598,245	100.1	66.6	64.6		
羽 田 - 出 雲	3,609	580,515	100.9	745,671	95.0	77.9	73.3		
羽 田 - 広 島	5,808	667,165	107.4	964,172	100.4	69.2	64.7		
羽 田 - 山 口 宇 部	2,904	290,868	107.3	478,911	99.7	60.7	56.4		
羽 田 - 徳 島	5,058	740,795	105.5	1,165,755	100.6	63.5	60.6		
羽 田 - 高 松	5,034	584,662	105.6	832,388	99.3	70.2	66.1		
羽 田 - 高 知	3,623	424,605	106.6	597,588	99.6	71.1	66.4		
羽 田 - 松 山	4,362	511,769	107.9	719,963	99.9	71.1	65.8		
羽 田 - 北 九 州	3,624	336,905	101.6	597,423	99.9	56.4	55.5		
羽 田 - 大 分	4,341	549,375	102.8	827,705	100.2	66.4	64.7		
羽 田 - 長 崎	4,357	620,559	105.2	855,077	101.7	72.6	70.2		
羽 田 - 熊 本	5,810	846,474	110.9	1,285,364	105.3	65.9	62.5		
羽 田 - 宮 崎	4,327	385,974	104.6	659,573	100.4	58.5	56.1		
羽 田 - 鹿 児 島	5,774	857,846	108.1	1,274,071	100.3	67.3	62.5		
羽 田 - 奄 美 大 島	720	86,340	117.7	118,800	99.2	72.7	61.3		
羽 田 - 宮 古	739	96,621	108.6	121,915	105.7	79.3	77.1		
羽 田 - 石 垣	1,453	168,933	101.9	220,665	99.8	76.6	75.0		
羽 田 - 久 米 島	144	11,077	101.2	13,920	103.2	79.6	81.1		
成 田 - 伊 丹	1,448	226,643	97.9	282,108	95.1	80.3	78.0		
成 田 - 札幌(新千歳)	724	59,586	92.7	106,338	98.3	56.0	59.4		
成 田 - 名古屋(中部)	1,448	198,379	100.9	269,963	97.1	73.5	70.7		
成 田 - 福 岡	724	61,479	90.1	119,103	99.3	51.6	56.9		
伊 丹 - 札幌(新千歳)	3,265	390,535	104.1	524,787	100.7	74.4	72.0		
伊 丹 - 福 岡	2,683	162,468	100.4	202,784	101.2	80.1	80.8		
伊 丹 - 那 覇	1,587	534,284	103.3	746,682	100.0	71.6	69.3		
伊 丹 - 女 満 別	77	4,417	95.8	5,852	98.7	75.5	77.8		
伊 丹 - 旭 川	58	5,594	106.6	9,570	96.7	58.5	53.0		
伊 丹 - 函 館	716	43,320	103.4	59,874	109.1	72.4	76.4		

7. データ・分析

	2017年度						2016年度
	運航便数	旅客数	前年比(%)	提供座席数(席)	前年比(%)	利用率(%)	利用率(%)
伊 丹 - 青 森	2,234	119,553	110.6	169,067	114.3	70.7	73.1
伊 丹 - 三 沢	608	31,202	95.1	46,284	90.6	67.4	64.2
伊 丹 - 秋 田	2,127	90,147	114.6	145,552	124.5	61.9	67.3
伊 丹 - 花 巻	2,845	143,812	102.2	215,284	100.5	66.8	65.6
伊 丹 - 山 形	2,165	102,527	109.4	157,268	107.7	65.2	64.2
伊 丹 - 仙 台	5,031	332,876	107.1	477,174	107.1	69.8	69.8
伊 丹 - 新 潟	2,827	139,999	116.8	244,194	125.3	57.3	61.5
伊 丹 - 松 本	60	3,137	107.2	4,560	96.8	68.8	62.1
伊 丹 - コウノトリ但馬	1,324	31,451	104.3	45,912	99.2	68.5	65.2
伊 丹 - 出 雲	3,548	146,815	104.2	229,326	104.2	64.0	64.0
伊 丹 - 隠 岐	711	36,030	102.8	58,074	99.8	62.0	60.2
伊 丹 - 松 山	2,149	77,940	118.4	133,142	106.9	58.5	52.9
伊 丹 - 大 分	2,159	96,530	119.6	162,720	112.1	59.3	55.6
伊 丹 - 長 崎	2,890	174,674	112.5	272,082	122.8	64.2	70.1
伊 丹 - 熊 本	2,193	112,677	114.9	172,642	117.3	65.3	66.6
伊 丹 - 宮 崎	3,660	191,743	115.2	319,177	124.4	60.1	64.9
伊 丹 - 鹿 児 島	5,043	320,201	106.9	472,495	106.1	67.8	67.2
伊 丹 - 種 子 島	68	3,055	106.4	5,032	82.9	60.7	47.3
伊 丹 - 屋 久 島	695	37,658	100.4	50,810	96.6	74.1	71.3
伊 丹 - 奄 美 大 島	793	66,882	81.3	130,845	97.5	51.1	61.3
関 西 - 札幌(新千歳)	2,188	257,494	106.6	365,084	100.9	70.5	66.7
関 西 - 那 覇	2,186	239,965	102.6	319,450	100.4	75.1	73.5
関 西 - 石 垣	726	79,583	103.8	105,270	100.0	75.6	72.8
札幌(新千歳) - 女 満 別	2,157	111,053	109.8	164,008	110.8	67.7	68.4
札幌(新千歳) - 青 森	2,116	96,224	130.2	157,604	133.7	61.1	62.7
札幌(新千歳) - 秋 田	1,406	51,673	110.5	106,918	106.2	48.3	46.4
札幌(新千歳) - 花 巻	2,124	89,088	104.0	161,287	103.3	55.2	54.9
札幌(新千歳) - 仙 台	3,571	184,721	110.2	280,229	112.3	65.9	67.2
札幌(新千歳) - 新 潟	1,823	73,444	111.8	137,825	114.0	53.3	54.3
札幌(新千歳) - 広 島	727	76,225	107.1	119,955	100.7	63.5	59.8
札幌(新千歳) - 出 雲	34	4,985	105.2	5,610	94.4	88.9	79.8
札幌(新千歳) - 徳 島	28	2,971	105.2	4,620	107.7	64.3	65.8
札幌(丘珠) - 尻 尻	767	21,113	112.0	27,612	102.1	76.5	69.7
札幌(丘珠) - 釧 路	2,654	69,987	99.2	95,544	95.8	73.3	70.8
札幌(丘珠) - 函 館	3,985	110,490	109.4	143,388	103.8	77.1	73.0
札幌(丘珠) - 三 沢	670	14,392	108.1	24,120	94.6	59.7	52.3
函 館 - 奥 尻	664	10,585	104.7	23,868	97.4	44.3	41.2
名古屋(中部) - 札幌(新千歳)	3,624	393,116	106.0	597,960	103.2	65.7	64.0
名古屋(中部) - 那 覇	2,906	344,564	101.3	434,565	98.7	79.3	77.3
名古屋(中部) - 釧 路	28	3,239	115.7	4,620	107.7	70.1	65.2
名古屋(中部) - と か ち 帯 広	33	4,087	100.4	5,445	97.1	75.1	72.5
福 岡 - 札幌(新千歳)	1,455	181,921	110.2	240,137	101.1	75.8	69.5
福 岡 - 那 覇	4,352	502,770	111.1	700,050	106.0	71.8	68.5
福 岡 - 花 巻	703	25,771	110.6	42,924	120.6	60.0	65.5
福 岡 - 仙 台	1,446	79,002	100.3	118,826	107.1	66.5	71.0
福 岡 - 出 雲	1,418	35,631	102.4	51,086	98.3	69.7	67.0
福 岡 - 徳 島	728	25,759	97.6	55,328	101.1	46.6	48.2
福 岡 - 高 知	1,443	67,188	110.2	109,668	99.7	61.3	55.5
福 岡 - 松 山	2,887	141,353	111.2	214,596	100.3	65.9	59.4
福 岡 - 宮 崎	5,016	304,558	100.2	382,608	99.6	79.6	79.1
福 岡 - 鹿 児 島	717	16,742	36.6	28,814	40.1	58.1	63.6

7. データ・分析

	2017年度						2016年度	
	運航便数	旅客数	前年比(%)	提供座席数(席)	前年比(%)	利用率(%)	利用率(%)	
福 岡 - 屋 久 島	684	25,729	107.6	49,967	96.5	51.5	46.1	
福 岡 - 奄 美 大 島	719	37,417	99.2	54,158	100.9	69.1	70.2	
那 覇 - 小 松	714	68,754	98.1	103,530	98.0	66.4	66.4	
那 覇 - 岡 山	799	89,854	107.5	115,710	109.7	77.7	79.2	
那 覇 - 宮 古	6,504	727,274	107.1	926,125	101.9	78.5	74.7	
那 覇 - 石 垣	5,831	556,852	99.5	806,969	101.5	69.0	70.4	
那 覇 - 北 大 東	367	13,340	100.7	18,300	107.7	72.9	78.0	
那 覇 - 南 大 東	1,064	33,823	102.9	52,980	102.5	63.8	63.6	
那 覇 - 与 論	894	35,550	103.0	44,502	105.6	79.9	81.9	
那 覇 - 久 米 島	5,029	245,262	99.7	328,889	99.5	74.6	74.4	
那 覇 - 奄 美 大 島	716	18,893	107.0	35,712	100.4	52.9	49.7	
那 覇 - 与 那 国	722	24,051	102.9	36,100	108.2	66.6	70.1	
出 雲 - 隠 岐	694	19,093	119.4	25,022	99.0	76.3	63.3	
鹿 児 島 - 松 山	718	14,768	100.7	25,848	97.0	57.1	55.0	
鹿 児 島 - 種 子 島	2,366	71,931	108.2	108,846	105.7	66.1	64.5	
鹿 児 島 - 屋 久 島	3,081	112,413	111.2	201,858	107.6	55.7	53.9	
鹿 児 島 - 喜 界 島	1,441	36,206	103.8	52,048	106.1	69.6	71.1	
鹿 児 島 - 奄 美 大 島	5,146	235,572	105.7	344,732	100.8	68.3	65.1	
鹿 児 島 - 徳 之 島	2,896	128,042	99.8	215,376	99.5	59.5	59.3	
鹿 児 島 - 沖 永 良 部	2,132	76,113	102.7	131,086	97.9	58.1	55.4	
鹿 児 島 - 与 論	741	33,297	103.8	52,636	102.6	63.3	62.5	
奄 美 大 島 - 喜 界 島	2,090	44,080	100.5	78,084	102.6	56.5	57.6	
奄 美 大 島 - 徳 之 島	1,407	32,109	110.8	50,880	100.3	63.1	57.1	
奄 美 大 島 - 沖 永 良 部	357	9,599	107.0	12,728	100.3	75.4	70.6	
奄 美 大 島 - 与 論	350	8,281	104.9	11,970	99.4	69.2	65.6	
沖 永 良 部 - 与 論	350	8,030	106.3	11,998	102.1	66.9	64.3	
宮 古 - 石 垣	1,437	44,965	111.8	71,850	124.8	62.6	69.8	
宮 古 - 多 良 間	1,440	45,000	118.9	71,989	124.8	62.5	65.6	
石 垣 - 与 那 国	2,155	75,103	99.8	107,684	109.9	69.7	76.8	
北 大 東 - 南 大 東	361	12,540	102.8	18,050	107.6	69.5	72.7	
合 計	306,053	33,791,579	104.4	47,556,150	101.2	71.1	68.8	

*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、JALグループ航空会社6社として作成した安全報告書です。

【対象期間】

2017年4月1日から2018年3月31日までの期間ですが、それ以外に関する内容も一部含まれます。

【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、日本航空に限定している場合もあります。

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/
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://www.churashima.net/rac/safety.html
北海道エアシステム (HAC)	https://www.info.hac-air.co.jp/wp-content/uploads/2018/05/hacsafetyreport2017.pdf