



震災から二年が経過した今だからこそ



# 行こう！東北へ

「JAL東北応援プロジェクトに込めた思い」

行こう！東北へ  
JAL東北応援プロジェクト



2011年3月11日に発生した東日本大震災から、二年半が経過しようとしていいます。JALグループの存亡をかけた再建の最中に起きた未曾有の震災に対し、お客さま、地域、そして心をつなぐ航空会社としてJALグループがどのように取り組んだのか。私たちが再建の過程で皆さまからいただいた支援への恩返しとしての取り組み、震災直後の緊急支援とその後の復興に向けて行ってきた取り組みをご紹介します。

## 東日本大震災の緊急支援

震災により陸路・海路が寸断され、被災者の避難や支援者の移動・支援物資の輸送に混乱が生じるなか、JALグループは被災地との間をつなぐとができる唯一の公共交通機関として、いち早く被災地への空路を拓きました。そして、被災地の復旧に最大限貢献すべく迅速に体制を整え、持てる資源を東北路線



に集中させて、多数の臨時便運航や機材の大規模により被災地への輸送能力の拡大に全力を注ぎました。その結果、震災翌日の3月12日～7月14日までの約四ヵ月間に運航した臨時便は、山形・花巻・仙台の各空港発着合計で27,233便とかつてない規模のほり、20万人を超えるお客さまにご利用いただいたほか、東北地方への定期便556便の機材を大規模化しました。

また、航空会社ならではの緊急支援として、震災発生から約一ヵ月の間、復旧活動のために被災地に赴く支援者の方々に対し、国際線約91トン、国内線約15トンの緊急支援物資を無償で輸送しました。

一方、津波に襲われた仙台空港では、多数のお年寄りを含む2,000名にのぼる近隣の被災者の方々が旅客ターミナルビルに避難していましたが、電気などのライフラインも途絶え、孤立状態にありました。仙台空港のJALグループ社員は自身も被災者でありながら、三日目になって初めて空港外に避難することができるようになるまで、夜を徹して誘導やお世話にあたり、避難者の安全確保に努めました。

そして、この仙台空港の早期復旧にもグループを牽引して取り組み、震災後わずか1ヵ月で国内線初便を迎えることができ、以降の安定的な航空輸送確保につなげることができました。

被災者を安全な場所へ、そして支援者や

支援物資を被災地へ送り届ける……。これほどの大災害のなかで私たちにできる最大の貢献は、「遠く離れた地点を結び、人と物を運ぶ」という航空輸送事業の原点そのものにあつたといえます。震災発生以降の数ヵ月は、経営トップから現場の社員の一人一人に至るまで、まさに航空会社としての原点に立ち返り、社会のお役に立つために懸命に考え、懸命に行動した月日だったのです。

## 復興フェーズのなかで

陸路が復旧し、空路に対するニーズが通常レベルに戻ると、私たちの活動も、より長期的な復興支援の取り組みに輪足を移すこととなりました。JALグループは、被災農家とアパレル企業数社が中心に進めていた「東北コットンプロジェクト」に2011年夏より参画しました。このプロジェクトは津波により耕作ができなくなった土地に棉花を植え、栽培・紡績・製品化・販売を一貫して行うことで、被災地での農業の再生と新産業・雇用の創出を目指す取り組みです。JALグループでも、社員がボランティアとして種まき・草取り・収穫などのお手伝いをするとともに、社会に広く「東北コットン」を知っていただくために、機内誌やビデオなどを通じてプロジェクトを紹介するほか、収穫した綿を





使った商品の販売にも協力してきました。  
また、震災以来、仙台空港の程近くにある東日本航空専門学校との交流を深めています。多くの社員ボランティアが津波被害を受けた校舎の片づけをお手伝いしたり、流されてしまった教材の補充として、古くなった資料を集めて提供したり、さらにはいろいろな職種で社員が仙台に向かい特別授業を実施するなど、草の根の交流が続いています。

### 感謝の気持ちの実践として、何ができるのか

震災の後も、JALグループは経営再建に向けた歩みを進め、2012年9月には東京証券取引所市場第一部に上場させていたのに至り、企業として再出発をさせていただきました。これを受け、これまで社からいただいた多くのご支援に対する感謝の気持ちを具体化し、少しでも社会のお役に立ってみたいと考え、2013年度より改めてCSR（企業の社会的責任）基本方針を定め、航空輸送という本業を通じた社会への貢献を中心に、CSR活動に力を入れていくこととしています。

折しも、東日本大震災から二年が経過す

るなか、復興状況には地域差が大きく、特に津波被害の大きかった三陸海岸沿岸部や原発事故の影響が未だ残る福島県の大変厳しい状況や、被災地の方々からの「震災の風化」を懸念する声がしきりに報道されていました。

今、日本において最も重大な社会課題の一つである東日本大震災からの復興のために、二年経った今だからこそできることがあるのでは？——その解を見つけるために現地へ足を運び、状況を把握するなか、復興段階に差異はあれ、「実際に来て、見て、聞いて、消費して、復興を手伝ってほしい」「被災地のことを忘れてほしくない」というのが東北の共通の思いであることを強く感じました。

### 東北の皆さんに喜んでいただけることを

JAL東北応援プロジェクト「行こう！東北へ」においては、より多くのお客さまを東北へご案内する（観光振興）、東北産品を積極的に採用する（産業振興）、情報発信を通じてより多くの方に東北に関心を持っていただく、という三つの取り組みを通じて、東北の復興を応援していくことにしています。早速「JAL東北応援サイト」(http://www.jal.co.jp/tokohokuproject/)を開設し、東北へのツアーのご紹介や、マイル交換商品への東北産品の採用、情報提供などを進めています。

また、現地に身を置き、今を知ることから実践すべく、この秋からJALグループの役員・社員が被災地を訪れる「被災地研修」を実施していくことになりました。津波被害の大きかった地域を訪問し、現地語り部ガイドさんからお話を伺ったり、ボランティア活動を行うほか、現地に泊まり、食事をし、復興商店街でお土産を買うこと

で、地域の経済活性化のお手伝いもしていきたいと考えています。

航空輸送事業以外においても、東北の皆様を応援する取り組みを進めています。6月より、毎月25日周辺の「ニコニコの日」の活動として、東北の各自治体との連携のもと、パンフレットの配布による旅行需要の喚起と、県産品の販売のお手伝いをスタートしました。6月には、東京有楽町JALプラザ前において、宮城県出身の社員も多数参加し、宮城県と共同で販売会を実施しました。生憎の雨模様となりましたが、多くの皆さまが足を止め、商品をご購入くださいました。7月には秋田県との共同販売会を実施したほか、順次他県との協賛を行っていく予定です。

あわせて、被災された方々を応援する新たな取り組み「JAL笑顔の贈り物プロジェクト」も、この夏より開始しました。このプロジェクトは、震災で親御さんをなくされた小学生



とそのご家族に、旅という非日常のなかで気分をリフレッシュしてもらい、今よりもっと笑顔で前に進んでいっていただくきっかけをプレゼントするもので、JALグループの社員有志による募金と、JALからの同額拠出（マッチング・ギフト）により実施します。初回である今夏は、宮城県の20家旅52名の方々へ、7月27日から3泊4日で沖縄旅行をプレゼントさせていただきました。最初は笑顔の少ない子どもたちも、初日の夜には笑顔の輪が少しずつ広がりはじめ、その笑いに笑い声が伴い、最後には大きな笑顔と大きな笑い声にあふれていました。同行の保護者の方々の笑顔や、参加者同士または同行したスタッフと話している姿を見て、子どもたちも安心して楽しむことができたのではないかと思います。

### これからも、JALグループらしい形で社会のお役にたっていく

被災地の復興を応援する取り組みには、長期的な視点が大切だと考えています。私たちは、JAL東北応援プロジェクト「行こう！東北へ」を短期的な取り組みに留めることなく、被災地の皆さんの声に耳を傾けながら、JALグループらしいさまざまな活動を通じて、東北地方の復興に寄与できるよう、そして被災地の皆さんのお役に立てるよう、継続して取り組んでまいります。



## 災害時の固定翼機 活用について

中日本航空株式会社  
運航管理室運航管理課  
兵藤 敬

CHINA AIRLINE SERVICE

## 中日本航空について



本社：愛知県西春日井郡豊山町 名古屋空港  
内

運航所：丘珠、新潟、小松、長野、東京、静岡、  
八尾、広島、那覇、石垣

保有機数：固定翼10機、ヘリコプター62機

主な業務：ドクターヘリ、臓器搬送、患者搬送、  
物資輸送、人員輸送、送電線巡視、  
水産庁巡視、地形レーザー測定、  
県防災ヘリコプター、報道取材、  
国交省地方整備局



## 固定翼機の主な業務

- ・ **臓器搬送**  
1999年 日本臓器移植ネットワーク提携開始  
219症例搬送(2016年3月現在)
- ・ **患者搬送**  
(MEDICAL WINGS、損害保険会社チャーター他)
- ・ **地形レーザー計測**
- ・ **人員輸送**
- ・ **水産庁漁業巡視**
- ・ **NHK報道取材**

## 北海道航空医療ネットワーク 研究運航(MEDICAL WINGS)

- ・ **目的**  
北海道において救命救急医療、周産期医療、小児医療及び高度専門医療を格差なく提供し、現在運航中のドクターヘリ・消防防災ヘリに加え広域な北海道をカバーするため、固定翼航空機の有効活用と関係機関の連携の在り方を研究する。
- ・ **研究運営主体**  
北海道庁、北海道医師会、札幌医大  
※北海道地域医療再生計画として研究運航を実施
- ・ **運航機種**  
セスナ式 560型 Citation V  
乗員2名(機長、副操縦士)、機付整備士1名、  
医師1名(状況によっては看護師も同乗)で運航
- ・ **主基地**  
札幌丘珠空港・新千歳空港

# MEDICAL WINGS運航実績



平成23年度より3年間で3期間、延べ12か月間の研究運航を実施した。

| 基地   | 実施期間                   | 日数   | 使用機種               |
|------|------------------------|------|--------------------|
| 札幌丘珠 | 平成23年11月15日～12月21日     | 37日間 | セスナ式560型Citation V |
| 新千歳  | 平成23年12月22日～平成24年1月14日 | 24日間 | セスナ式560型Citation V |
| 札幌丘珠 | 平成24年6月1日～7月31日        | 61日間 | セスナ式560型Citation V |
| 札幌丘珠 | 平成24年8月1日～8月31日        | 31日間 | ビーチ式200型King Air   |
| 札幌丘珠 | 平成24年9月1日～10月15日       | 45日間 | セスナ式560型Citation V |
| 札幌丘珠 | 平成24年10月16日～10月31日     | 16日間 | ビーチ式200型King Air   |
| 札幌丘珠 | 平成24年11月1日～11月30日      | 30日間 | セスナ式560型Citation V |
| 新千歳  | 平成24年12月1日～平成25年1月31日  | 62日間 | セスナ式560型Citation V |
| 札幌丘珠 | 平成25年7月6日～9月5日         | 62日間 | セスナ式560型Citation V |

| 要請区分 | 件数  |
|------|-----|
| 患者搬送 | 133 |
| 医師搬送 | 1   |
| 計    | 134 |

延べ12か月間の研究運航期間中の要請件数は全134件であり、その内訳は、患者搬送133件(99.3%)、医師搬送1件(0.7%)であった

NAKANIHON AIR SERVICE



ビーチエアクラフト式B200  
スーパーキングエア

セスナ式C560 サイテーションV

NAKANIHON AIR SERVICE



セスナ式C560 サイテーションV

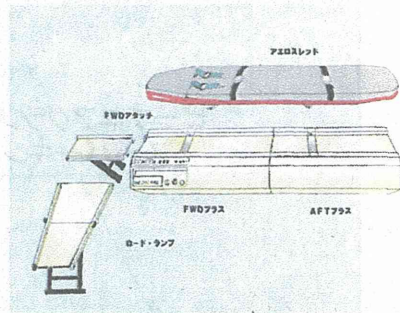
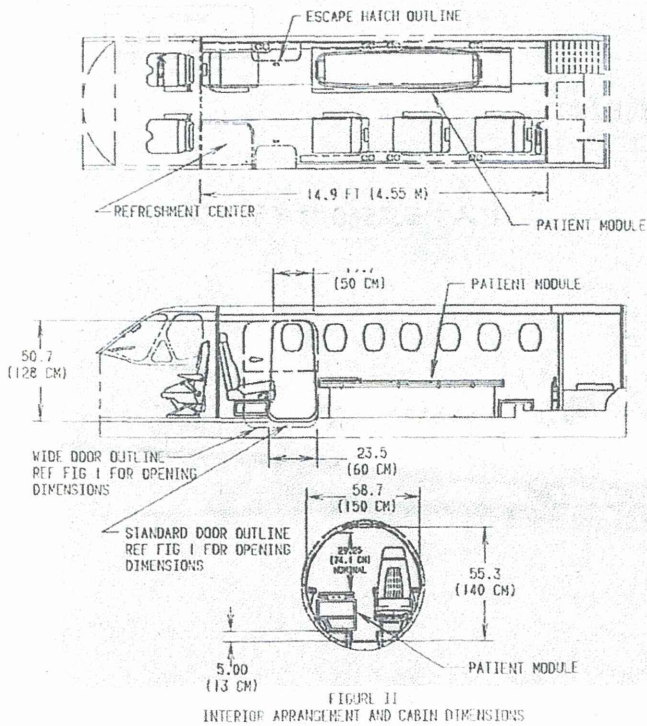


ビーチエアクラフト式 B200  
スーパーキングエア



NAKANIHON AIR SERVICE

セスナ式C560 サイテーションV



NAKANIHON AIR SERVICE

# 固定翼とヘリコプター特性比較

| 固定翼                                   | ヘリ                           |
|---------------------------------------|------------------------------|
| <b>【長所】</b>                           |                              |
| 航続距離が長い                               | 近距離の機動性が高い                   |
| 飛行速度が速い(700~800Km/h)                  | 比較的狭い場所への離着陸が可能              |
| 機内と圧されている                             | 滑走路の必要がない                    |
| 天候に左右されにくい                            | 低速飛行・ホバリングが可能                |
| 機内騒音が少ない                              |                              |
| 比較的多くの荷物が搬送できる                        |                              |
| <b>【短所】</b>                           |                              |
| 滑走路が必要                                | 航続距離が短い                      |
| IFR(計器飛行方式)のためのフライトプラン作成、航空局承認に時間を要する | VFR(有視界飛行方式)のため、悪天候時には飛行できない |
| 性能上、必要な滑走路長が決められている                   | 機体性能や機内容積から、搭乗人数・搭載荷物量が少ない   |
| 滑走路が雪氷状態だと離着陸できない可能性がある               |                              |






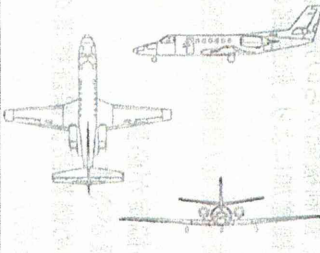
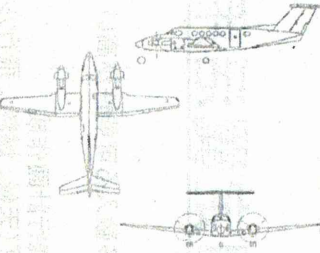
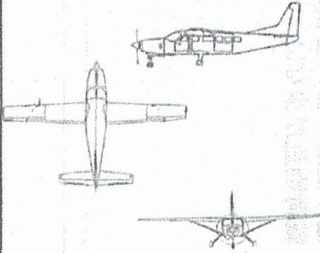
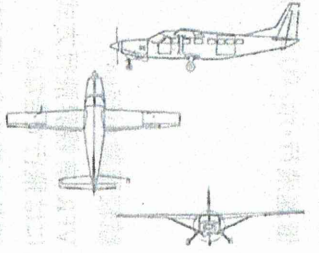
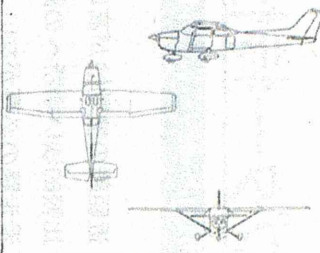

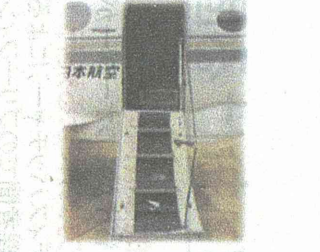



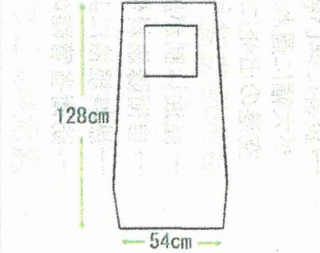
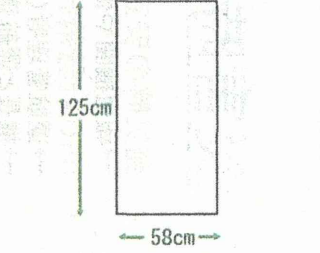
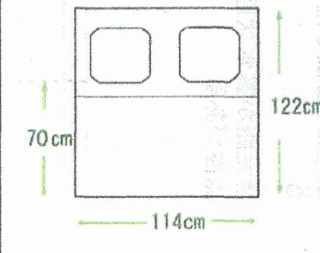
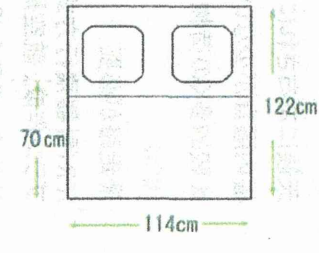
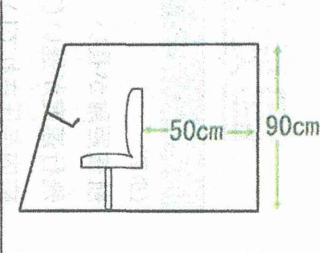
 NAKANIHON AIR SERVICE

# 災害時における固定翼活用の課題

- **発災時の安定的な機体確保**  
→ 報道機関や他省庁からのオーダーが多数入る可能性が高い
- **IFR(計器飛行方式)による飛行**  
→ 運航管理者(ディスパッチャー)による飛行計画作成  
→ 機長と運航管理者間でのブリーフィング(天候、燃料、飛行ルート、航空情報etc)  
→ 災害に伴い各空港が閉鎖されることで、管制機関からの飛行許可発出が大幅に遅れる(目的地変更をする航空機増加により、航空路の飛行や空港の出発に制限が掛けられる)
- **目的地空港での燃料供給体制(国交省管轄/自衛隊管轄空港)**  
→ 給油体制が維持されているか  
→ 自衛隊燃料使用には、予め防衛省との協定が必要  
→ 燃料規格によりJETエンジンの運用制限が発生  
→ 防衛省管轄の燃料を使用するには、予め燃料品質保証書等の確認が必要
- **震度4以上で滑走路閉鎖(点検のため)**
- **空港保安(無線)施設等の破壊**  
→ 空港気象観測情報が入手出来なければIFRによる離着陸は不可  
→ 精密進入方式実施不可(運航気象条件が悪くなる)
- **危険物の持込み禁止(航空法第86条)**
- **事前の搭乗人数及び搭載荷物の情報**

離陸までに時間を要する






 NAKANIHON AIR SERVICE

| 機種名              | C560<br>JA118N, JA119N, JA120N  | B200<br>JA121N, JA122N   | C208 (Caravan)<br>JA818N  | C208B (Grand Caravan)<br>JA8899, JA828N   | C172P<br>JA4075, JA4081   |
|------------------|---|--|---|---|---|
| 機体画像             |    |    |    |    |    |
| 三面図              |    |    |    |    |    |
| 機体入口画像           |   |   |   |   |   |
| 入口の大きさ<br>※詳細は別紙 |  |  |  |  |  |

\* JA818Nは入口ガラス以上の高さまで荷物を積むことは不可  
 \* JA828Nは入口ガラス以上の高さまで荷物を積むことは不可



| 機種名      | <p style="text-align: center;">C560</p> <p style="text-align: center;">JA118N, JA119N, JA120N</p>  |  |
|----------|--|--|
| 箱サイズ     |   |    |
| 機内ノーマル   |  <p style="text-align: center;"> <b>5個</b><br/>                     2,3列目の間：4個<br/>                     トイレスペース：1個<br/> <math>0.097\text{m} \times 3 = 0.485\text{m}^2</math> </p>  <p style="text-align: center;">※トイレスペース</p> |  <p style="text-align: center;"> <b>12個</b><br/>                     1～3列目の間：8個<br/>                     トイレスペース：4個<br/> <math>0.040 \times 12 = 0.48\text{m}^2</math> </p>  <p style="text-align: center;">※座席の間</p> |
| 後部座席取り外し | <p style="text-align: center;">※コンプライアンス上、座席は取り付けた状態のため、未検証</p>  |  |
| 補足       | <p style="text-align: center;">                     ※窓の高さよりも下に物資を積載<br/>                     ※座席の上には軽いもののみ可能                 </p>  <p style="text-align: right;">※レールにベルトを付けて箱を固定</p>  |  |

|                 |   |  |
|-----------------|---|--|
| <p>機種名</p>      | <p>B200<br/>JA8705N, JA121N</p>   |  |
| <p>箱サイズ</p>     |    |    |
| <p>機内ノーマル</p>   |  <p>7個<br/>1,2列目の間：4個<br/>3列目うしろ：3個<br/>0.097m<sup>3</sup>×7=0.679m<sup>3</sup></p>  |  <p>18個<br/>1,2列目の間：12個<br/>3列目うしろ：6個<br/>0.040×18=0.72m<sup>3</sup></p>  |
| <p>後部座席取り外し</p> | <p>※コンプライアンス上、座席は取り付けた状態のため、未検証</p>   |  |
| <p>補足</p>       | <p>※座席の上には軽いもののみ可能<br/>※JA121Nはパーテーションあり（大小サイズの箱ともに可能）</p>  |  |