

ANAグループ 安全報告書 (2021 年度)



- ・ 全日本空輸株式会社
- ・ 株式会社エアージャパン
- ・ ANAウイングス株式会社

本安全報告書は、航空法第 111 条の 6 に基づき作成した、ANA グループ航空会社 3 社としての報告書です。

編集方針

ANAグループでは、航空法第111条の6に基づき、2006年より安全報告書を作成しています。この安全報告書を通じて、ANAグループの安全に対する姿勢や取り組みを多くの方にご理解いただけるように紹介しています。

一部、専門的な用語（[青字で表示](#)）を使用していますが、巻末に用語集を掲載しておりますので、ご参照ください。

報告対象組織

ANAブランドで運航しているグループ航空会社（全日本空輸・エアージャパン・ANAウイングス）全体にかかわる安全に関する取り組みを中心に、一部については航空会社ごとの独自の活動についても紹介しています。

報告対象期間

2021年4月1日から2022年3月31日を対象期間としています。対象期間前後の一部の活動についても報告しています。

参考ガイドライン

この報告書は、平成18年9月26日制定（国空航第530-3号・国空機第661-3号）航空局長文書『航空法第111条の6に基づく安全報告書の公表について』に基づいて作成しています。

発行

2022年 7月

目 次

「2021 年度 ANA グループ安全報告書」発行にあたって	3
1. 安全の方針	5
2. 2021 年度の安全の状況	
(1) <u>安全上のトラブル等の発生状況</u>	6
(2) <u>国の命令・指示等</u>	7
(3) <u>航空事故</u>	7
(4) <u>重大インシデント</u>	7
(5) <u>安全上のトラブル</u>	8
(6) <u>イレギュラー運航</u>	13
3. 安全に関する目標	
(1) 2021 年度 安全目標の達成状況	14
(2) 2021 年度 安全施策の実施状況	14
(3) 2022 年度 安全目標	16
(4) 2022 年度 安全施策	16
4. 安全管理システム	
(1) <u>ANA グループの安全管理システム</u>	18
(2) <u>グループ航空会社の安全に関わる組織</u>	
・全日本空輸	21
・エアージャパン	24
・ANA ウイングス	26
(3) <u>業務の管理の委託に関する情報</u>	29
(4) <u>日常運航に直接携わるスタッフの訓練・審査</u>	
・運航乗務員に対する定期訓練および審査の内容	31
・客室乗務員に対する定期訓練および審査の内容	31
・整備従事者に対する定期訓練および審査の内容	32
・運航管理者に対する定期訓練および審査の内容	33
(5) <u>安全に関する教育・啓発活動等の取り組み</u>	34
5. 輸送実績 等	
(1) 使用している航空機の情報	37
(2) 輸送実績	39
《巻末用語集》	45

各章の [_](#) をクリックするとリンク先へ移行します。
また各頁内の右図をクリックすると目次に戻ります



「2021 年度 ANA グループ安全報告書」発行にあたって

平素より ANA グループをご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

2021 年度は、「世界一流の『安全の仕組みと文化』を持ったリーディングエアラインになりお客様のあんしんを生み出す」というビジョンのもと、「2021-2025 ANA グループ中期安全推進活動計画」を策定し、初年度として安全活動を推進してまいりました。ANA グループが新型コロナ禍の影響による業務上の変化に柔軟に対応し、生き残りとその後の成長をかけた「変革」に挑む中で、「安全の堅持」と「変化・変革」の両立を実現するべく、一人ひとりの「3H（初めて/変更/久しぶり）マネジメント」や「安全行動の体現」、ならびに組織としての「変更管理」を含む、様々な取り組みを行いました。

ANA グループは、1971 年の雫石事故以降、お客様の尊い命を失う航空事故は起こしておりません。しかしながら今日の安全が明日の安全を保証するものではありません。これまで作り上げてきた人と仕組みを磨き上げ、世界最高水準の安全性を追求・提供して参ります。

「安全は経営の基盤であり、社会への責務である」という安全理念のもと、航空機の運航をはじめとする、グループにおけるすべての事業活動において、いかなる状況にあっても安全を最優先する文化を堅持し、お客様から信頼される企業となるよう努力して参ります。

本報告書は、ANA グループにおける安全への取り組みを紹介しております。是非ご一読いただくとともに、ご意見やご感想をお聞かせいただければ幸いです。

全日本空輸株式会社 安全統括管理者
取締役 専務執行役員 横山 勝雄

株式会社エアー・ジャパン 安全統括管理者
専務取締役 久場 広一郎

ANA ウイングス株式会社 安全統括管理者
取締役 黒田 誠

«本安全報告書で使用する ANA グループ航空会社の名称及び略称»

- ・ 全日本空輸株式会社 : ANA
- ・ 株式会社エアージャパン : AJX
- ・ ANA ウイングス株式会社 : AKX

«ANA グループ航空会社の事業領域、使用機材及び主要な空港事業所»

(2022 年 3 月 31 日現在)

ANA	旅客運送事業		貨物運送事業		主要な 空港事業所
	国内線	国際線	国内線	国際線	
全日本空輸 (株) ANA	B787, B777, B767, B737, A320 系列, A380				羽田・伊丹 成田・関西
(株) エアージャパン AJX		B767 B787		B767 B787	成田
ANA ウイングス (株) AKX	B737 DHC8		B737 DHC8		羽田・伊丹 福岡・中部

- A380 : エアバス A380
- A320 系列 : エアバス A320、A321
- B777 : ボーイング 777
- B787 : ボーイング 787
- B767 : ボーイング 767
- B737 : ボーイング 737
- DHC8 : ボンバルディア DHC8-400

1. 安全の方針

航空法により、航空会社は安全管理システム（Safety Management System : SMS）を構築し、その内容を航空会社ごとに「安全管理規程」に定めて、国土交通大臣に届け出ることが義務付けられています。

ANA グループでは、各社の安全管理規程に以下の方針を定めています。

- (1) 安全は、定時・快適など他の品質要素に優先すること。
- (2) 安全は、航空輸送事業の原点であること。
- (3) 会社は、日本国および運航する国の関連法令等を遵守すること。

ANA グループ安全理念

ANA グループ安全行動指針

<h2 style="margin: 0;">ANAグループ安全理念</h2> <p style="text-align: center; margin: 10px 0;">安全は経営の基盤であり 社会への責務である</p> <p style="text-align: center; margin: 10px 0;">私たちはお互いの理解と信頼のもと 確かなしくみで安全を高めていきます</p> <p style="text-align: center; margin: 10px 0;">私たちは一人ひとりの責任ある誠実な 行動により安全を追求します</p>	<h2 style="margin: 0;">ANAグループ安全行動指針</h2> <ol style="list-style-type: none"> ① 規定・ルールを遵守し、 基本に忠実に業務を行います。 ② プロフェッショナルとして、 健康に留意し常に安全を最優先します。 ③ 疑問や気づきを声に出し、 他者の意見を真摯に受けとめます。 ④ 情報はすみやかに伝え、共有します。 ⑤ 未然・再発防止のために 自ら改善に取り組み続けます。 ⑥ 社内外の教訓から学び、 気づきの能力を磨きます。
---	--

ANA グループでは、グループ共通の「ANA グループ安全理念」を掲げ、安全を経営の基盤と位置付けて事業運営を行っています。

「ANA グループ安全理念」を実践するためにグループ社員として取るべき具体的な行動を示した「ANA グループ安全行動指針」を 2010 年度に作成しています。安全行動指針をグループ社員に浸透・定着させ、一人ひとりが行動で体現することが安全理念に繋がると考えています。各種発行物、掲示、カードの携帯などにより周知を図るとともに、様々な教育・啓発の機会を活用して浸透・定着を図っています。



2. 2021 年度の安全の状況

2. 2021 年度の安全の状況

(1) 安全上のトラブル等の発生状況

ANA グループにおける、2021 年度に発生した航空事故、重大インシデント及び安全上のトラブル（これらをまとめて「安全上のトラブル等」という）の発生状況は、下表のとおりです。

詳細については、8～12 ページをご覧ください。

【航空局への義務報告事象の発生件数】 () 内は 1,000 便あたりの発生件数

種類	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
航空事故	1 (0.003)	2 (0.006)	1 (0.006)	0 0.000
重大インシデント	0 0.000	2 (0.006)	0 0.000	1 (0.004)
安全上のトラブル	294 (0.833)	720 (2.063)	226 (1.351)	363 (1.623)
イレギュラー運航	50 (0.142)	51 (0.146)	36 (0.215)	38 (0.170)
運航便数	352,949	349,028	167,280	223,598

航空事故とは

航空法第 76 条に定められている「航空機の墜落、衝突または火災」、「航空機による人の死傷（重傷以上）または物件の損壊」、「航空機内にある者の死亡（自然死等を除く）または行方不明」、「他の航空機との接触」、「航行中の航空機の損傷」等の事態が該当し、国土交通省が認定します。

重大インシデントとは

航空法第 76 条の 2 に定められている「航空事故が発生するおそれがあると認められる事態」であり、閉鎖中または他の航空機が使用中の滑走路からの離着陸や滑走路からの逸脱（航空機自らが地上走行できなくなった場合のみ）など 17 の事態が航空法施行規則第 166 条の 4 に定められており、国土交通省が認定します。

安全上のトラブルとは

航空法第 111 条の 4 に定められている「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」のうち航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号及び第 4 号に定められている事態です。航空事故等を防止する手段として、航空事故や重大インシデントに至らなかった事案に関する情報についても航空関係者で共有し、予防安全対策に活用していくことを目的に、国に報告することが義務付けられています。これらのトラブルが積み重なった場合には事故を誘発することにもなりかねないものの、個々のトラブルは航空機の安全な運航にほとんど影響はなく、直ちに航空事故につながるものではありません。なお、2019 年 1 月 31 日改正の「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要領細則」により、報告対象の範囲が変更となっています。

イレギュラー運航とは

イレギュラー運航とは、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等に、乗員がマニュアルに従い措置した上で、万全を期して引き返し等を行った結果、目的地等の予定が変更されるものです。一般的には、直ちに運航の安全に影響を及ぼすような異常事態ではありません。



2. 2021 年度の安全の状況

(2) 国の命令・指示 等

2021 年度 ANA グループにおいて国から受けた命令・指示等（文書による行政処分や行政指導）はありませんでした。

(3) 航空事故

2021 年度は、ANA グループに関わる航空事故の発生はございませんでした。

(4) 重大インシデント

2021 年度は、ANA グループに関わる重大インシデントが 1 件発生しました。

1) 事象概要

2021 年 4 月 19 日、JA814A（B787-8 型機）は ANA 運航 216 便（パリー羽田:貨物便）としてロシア上空を飛行中、運航乗務員 1 名が体調不良になったため目的地をノボシビルスクへ変更して着陸しました。本事象は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。

2) 対応状況

本件は発生国(ロシア)事故調査機関より重大インシデントと認定されなかつたため、国土交通省航空局により調査が行われました。ANA は調査に全面的に協力するとともに、ANA 社内重大インシデント調査会を設置して原因調査を実施した結果、原因は外因性の脳内出血の可能性が考えられました。

本事象を受け、以下の対応を講じております。

- ・頭部への直接の打撃以外に、不意な転倒等の衝撃でも脳内出血を引き起こす可能性について運航乗務員への周知と知識付与をする。
- ・健康管理の重要性、会社への速やかな報告、産業医等への相談について運航乗務員へ周知する。
- ・現在実施している同様事象発生を想定した訓練については、引き続き継続する。

2. 2021 年度の安全の状況

(5) 安全上のトラブル

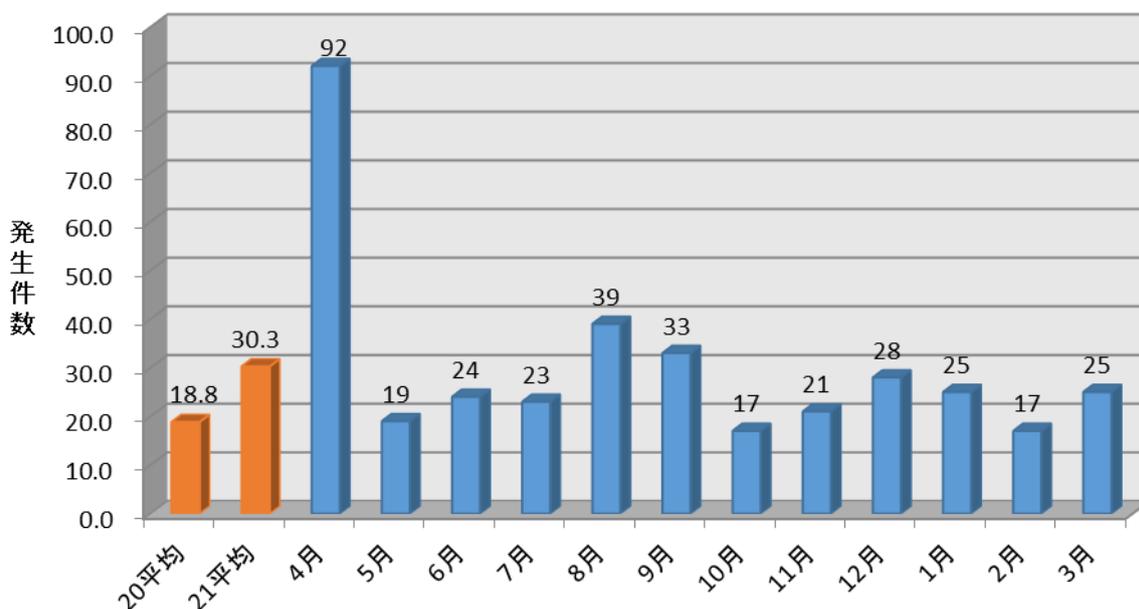
2021年度ANAグループでは、「安全上のトラブル」が363件（2020年度226件）発生し、1,000便あたりの発生数は1.62件（2020年度1.35件）でした。いずれの事象も運航の安全に影響はありませんでした。

2020年度対比で137件の増加となっています。これはアルコール検査用検知器の管理に関連する事象等が102件(28%)発生したことが主な増加要因となっています。

また、機材不具合によるトラブルが83件(23%)、輸送禁止品の預け入れや持込みなどの危険物関連が78件(22%)発生しました。

詳細については、12 ページ「安全上のトラブルの概要」をご覧ください。

2021年度 安全上のトラブル(月別推移)

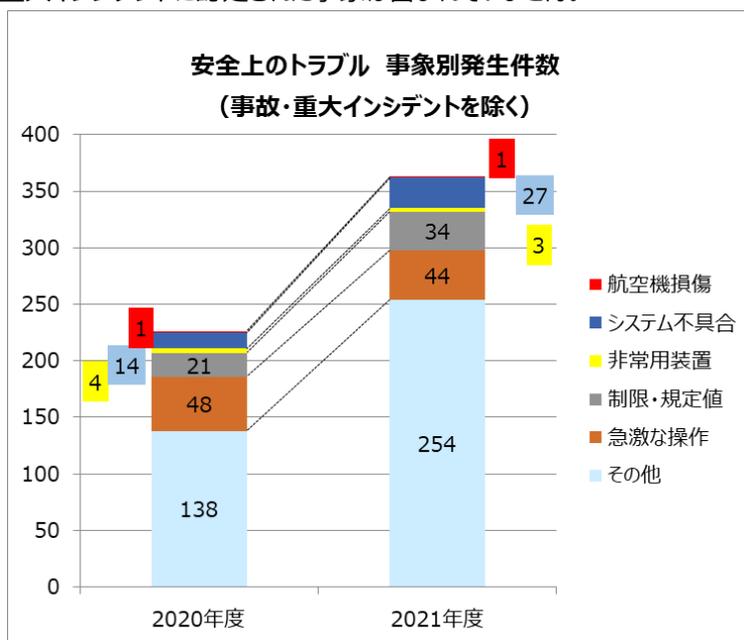


2. 2021 年度の安全の状況

【航空会社別発生状況】

		2021年度				2020年度
		ANA	AJX	AKX	計	
①航空機構造の損傷 (鳥衝突・被雷を除く)		1	0	0	1	1
②システムの不具合		19	0	8	27	14
(内訳)	エンジン・プロペラ等	14	0	5	19	4
	与圧系統	1	0	3	4	2
	通信・通話	0	0	0	0	1
	操縦系統	1	0	0	1	1
	燃料系統	1	0	0	1	1
	油圧系統	0	0	0	0	0
	表示・警報	0	0	0	0	3
	着陸装置・ブレーキ・タイヤ	0	0	0	0	1
	航法・エアデータ システム	0	0	0	0	0
	酸素供給機能	0	0	0	0	0
	視界	2	0	0	2	0
	防火系統	0	0	0	0	1
③非常用装置等の不具合		3	0	0	3	4
④制限・規定値を超えた運航		27	0	7	34	21
⑤警報に基づく回避操作など		30	1	13	44	48
(内訳)	航空機衝突防止装置作動	25	0	7	32	35
	対地接近防止装置作動	4	0	6	10	10
	その他の回避操作/非常宣言	1	1	0	2	2
	非常用装置・器具の使用	0	0	0	0	1
⑥その他		192	3	59	254	138
合計		272	4	87	363	226
1000便あたりの発生数		1.92	2.43	1.09	1.62	1.35

※ 事故・重大インシデントに認定された事象は含まれていません。

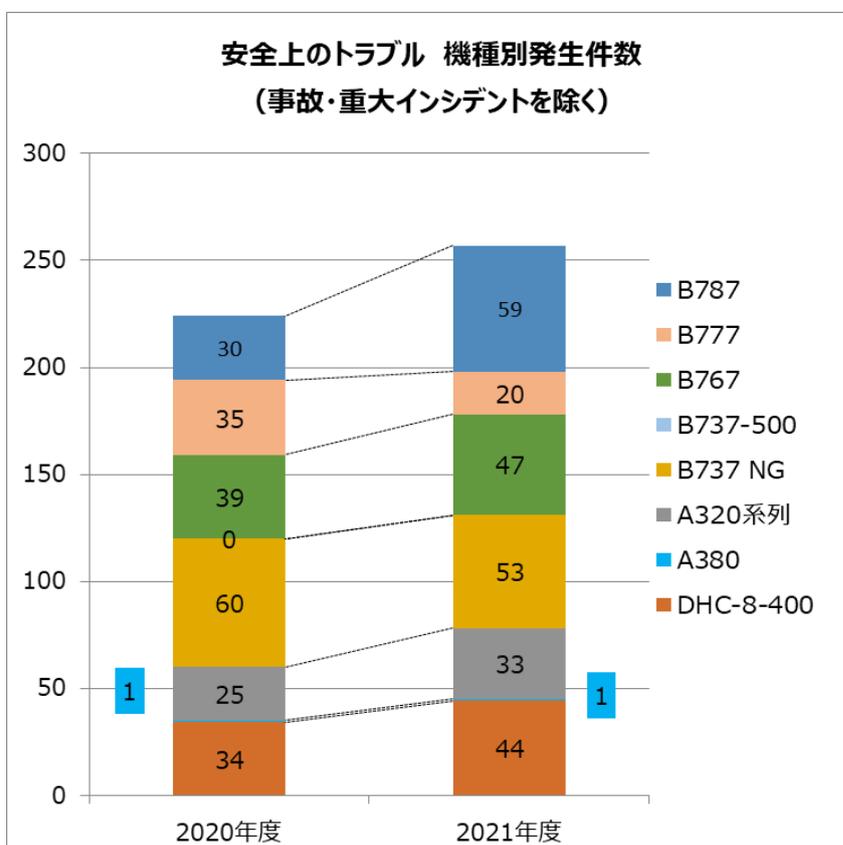


2. 2021 年度の安全の状況

【機種別発生状況】

	B787	B777	B767	B737-500	B737 NG	A320 系列	A380	DHC-8-400	その他	計
①航空機構造の損傷 (鳥衝突・被雷を除く)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
②システムの不具合	8	1	7	0	7	1	0	3	0	27
(内訳)										
エンジン・プロペラ等	5	0	6	0	7	1	0	0	0	19
与圧系統	0	0	1	0	0	0	0	3	0	4
通信・通話	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
操縦系統	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
燃料系統	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
油圧系統	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
表示・警報	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
着陸装置・ブレーキ・タイヤ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
航法・エアデータ システム	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
酸素供給機能	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
視界	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
防火系統	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
③非常用装置等の不具合	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
④制限・規定値を超えた運航	8	2	11	0	4	4	0	5	0	34
⑤警報に基づく回避操作など	12	4	1	0	8	12	0	7	0	44
(内訳)										
航空機衝突防止装置作動	9	4	1	0	6	10	0	2	0	32
対地接近防止装置作動	2	0	0	0	1	2	0	5	0	10
その他の回避操作/非常宣言	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2
非常用装置・器具の使用	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
⑥その他	28	13	27	0	34	16	1	29	106	254
合計	59	20	47	0	53	33	1	44	106	363
1000便あたりの発生数	1.17	2.47	2.19	0.00	0.99	0.69	250.00	1.04	-	1.62

※ 事故・重大インシデントに認定された事象は含まれていません。



2. 2021 年度の安全の状況

《安全上のトラブルの概要》

2021 年度、ANA グループにおいては、『安全上のトラブル』としての航空局への報告事象が 363 件ありました。事象別の概要は以下のとおりです。

【システムの不具合】

27 件発生しましたが、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及び動作確認を実施しました。

【制限・規定値を超えた運航】

指示された経路を逸脱した事例が 2 件、指示された高度を逸脱した事例が 14 件発生しましたが、いずれのケースも一時的なものであり、適切に対応しており、運航の安全に影響を与えるものではありませんでした。

【警報に基づく回避操作】

TCAS（航空機衝突防止装置）の警報により回避した事例が 32 件、GPWS（対地接近警報装置）の警報により回避した事例が 10 件発生しました。いずれのケースも予め設定されたシステム上の基準に従って装備機器から警報が発せられ、航空機はその指示に従うことで適切な回避ができており、深刻な事態につながるものではありませんでした。（*1）

【その他】

その他は 254 件でしたが、アルコール検査用検知器の管理に関連する事象等が 102 件、お客様が新型コロナウイルス対策のため携帯していたクレベリン（※）を機内で発見した事象、また容量制限を超えるバッテリー輸送などの危険物輸送関連など 78 件が含まれています。

機体整備作業中（定時整備等）に一次構造部材の損傷（経年劣化等）が 29 件、適切に整備処置を実施しました。

（※クレベリンは、新型コロナウイルス等の感染症予防策として使用されている空間除菌製品ですが、一部の商品は腐食性物質として危険物の対象となります。）

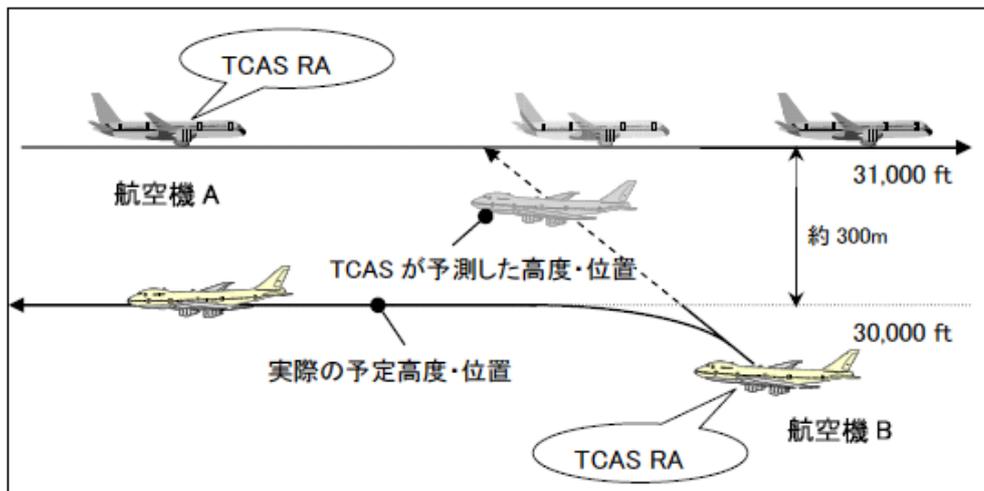
発生したすべての「安全上のトラブル」に対して、担当部署において原因を分析の上、必要な改善・再発防止策を進めています。

「安全上のトラブル」のすべての事象概要と処置内容については、ANA ホームページ（ANA SKY WEB）『安全の取り組み』ページの「安全に関する状況」欄に記載している「安全上のトラブル」に掲載しています。

<http://www.ana.co.jp/group/safe/>

2. 2021 年度の安全の状況

(*1) TCAS と GPWS の警報作動について



航空機 A が高度 31,000 フィートを巡航中、航空機 B は高度 30,000 フィートで水平飛行に移行する予定で上昇していたところ、TCAS 装置は航空機 B が水平飛行に移る予定であることを認識できないことから、航空機 B がそのまま上昇を続けて航空機 A と B が接近してしまう可能性を排除するため、安全上回避指示を行いました。

TCAS（航空機衝突防止装置）は、航空機同士の空中における衝突を防止するために、周囲を飛行する航空機の情報を感知し、必要により運航乗務員に危険を知らせるとともに回避指示を自動的に発する装置で、管制機関の指示に従って正常運航している場合であっても、TCAS RA（回避指示）は相手機の上昇率や位置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が適切な操作を行うことにより、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。

また、GPWS（対地接近警報装置）は、航空機が地表や海面に接近した場合に運航乗務員に警報を発する装置ですが、危険がない場合でも地形等により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が適切な操作を行うことにより、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。

2. 2021 年度の安全の状況

(6) イレギュラー運航

2021 年度の ANA グループにおけるイレギュラー運航は、38 件発生しました。
 イレギュラー運航の発生原因のほとんどは機材の故障によるものですが、特定の事象が多発する傾向はなく、個々の事象について、原因の調査・分析を行い、適切な再発防止処置を施しています。

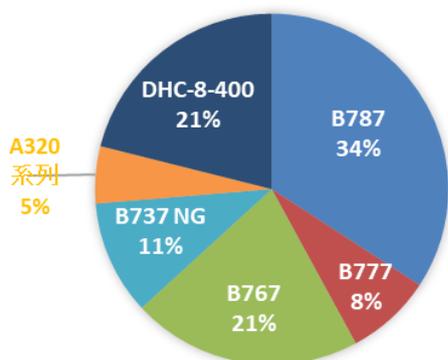
ANA グループでは、今後も更なる機材品質向上を目指し、お客様に安心してご搭乗いただくために様々な取り組みを行ってまいります。

事象の概要は、国土交通省のホームページ内「航空安全に関する統計、報告等」にも掲載されています。
http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000191.html

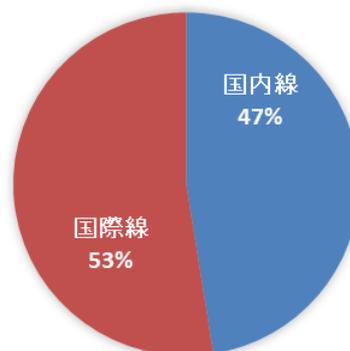
【イレギュラー運航発生件数】

	2021年度								2020年度
	B787	B777	B767	B737 NG	A380 系列	A320 系列	DHC-8-400	計	
国内線	2	0	1	4	0	2	8	17	23
国際線	11	3	7	0	0	0	-	21	13
合計	13	3	8	4	0	2	8	38	51

2021年度 イレギュラー運航件数（機種別）



2021年度 イレギュラー運航件数（内線別）



3. 安全に関する目標

3. 安全に関する目標

(1) 2021 年度 安全目標の達成状況

安全に関する数値目標と実績は、以下のとおりです。

① 航空事故・重大インシデント発生件数

目標：0 件

実績：1 件

(P9 (3) 航空事故参照)

② ヒューマンエラー起因の義務報告事象について発生から 90 日以内に最終再発防止策提出達成率

目標：50% 以上

実績：72% (90 日以内件数 42 件/ ヒューマンエラー起因の義務報告件数 58 件 *注)

*注：実績データは 2021 年 01 月～12 月の期間

ヒューマンエラー起因の事象に対する要因分析、対策立案・実施の PDCA サイクルを可能な限り早く回すことは、早期の未然防止・再発防止へとつながり、より高い安全性の実現に向けて重要なポイントです。

③ ANA グループ安全教育センター (ASEC) 受講者数

目標：11,000 人

実績：15,886 人

(2) 2021 年度 安全施策の実施状況

2021 年度は、2021-25 年度 ANA ブランド中期安全推進計画に基づき、コロナ禍の影響による業務上の変化へ柔軟に対応するとともに、一人ひとりの「3H (初めて/変更/久しぶり) マネジメント」や組織としての「変更管理」に徹底的に取り組み、安全運航を堅持してきました。

■「安全の方針と目標」の実施状況

- ・ 法令やIOSAなどの国際基準に常時適合すべく、情報の収集や社内体制の確認、社内での学習会を実施しました。
- ・ コードシェア会社とのプラットフォーム構築として、安全に関わる情報共有の仕組みを作り、連携促進を図りました。
- ・ IATAやSTAR ALLIANCEなどの国際的な安全組織への参画などを通し、合理的な基準や業界標準づくりの牽引を行いました。

3. 安全に関する目標

■「安全リスク・マネジメント」の実施状況

- ・ コロナ禍を踏まえ、「3H」に対する職場状況の点検や知識付与による感度向上を図り、未然防止につながるマネジメントを行いました。
- ・ 組織的な変更管理の実施に向けて、部署横断的に活用できるガイドラインを策定して、変更管理プロセスの標準化を行いました。
- ・ 不安全につながる個々の要因だけでなく、複数事象に対して有効な対策を設定し、その有効性をモニターすることで、継続的なリスク低減を図りました。
- ・ 疲労リスク管理として、疲労度合いを考慮した運航乗務員の乗務基準への移行や、疲労評価ソフトを活用したリスクマネジメントを行いました。また、客室乗務員についても、疲労関連の情報収集や周知体制など、疲労リスク管理体制を強化しました。
- ・ 航空機からの部品脱落防止のため、潜在リスクを排除するプログラムの実践など、予測型のリスクマネジメントを深化しました。

■「安全保証の充実」の実施状況

- ・ SPI(Safety Performance Indicator、KPIの安全版)により安全の状態を「見える化」し、組織的に継続してモニターすることで、早期かつ未然防止につながる対応を図りました。
- ・ コロナ禍の中で、実地監査に加えてリモート監査の手法を活用するとともに、監査で良好事例をピックアップして他部署にもフィードバックすることで、効果・効率的な内部監査を実施しました。

■「安全の推進」の実施状況

- ・ グループ社員に対し、社内の安全教育センターを活用した教育や航空機からの緊急脱出研修などをオンライン教育として実施することで、多くのグループ社員の安全意識の向上を図りました。
- ・ 安全キャラバンや安全フォーラムなど、経営トップが安全についてグループ社員と直接対話する場を設けるとともに、社内イントラネットによる安全情報の共有を積極的に行いました。

■「安全文化の推進」の実施状況

- ・ 職場で実践している安全行動を広く共有し、それを一人ひとりが実践して互いに認め合うサイクルを実践し、社内の安全文化の底上げを図りました。
- ・ IATA が提唱する安全文化（Positive Safety Culture）の更なる醸成の理解促進のため、社内での勉強会の実施や安全啓発誌での情報展開を行いました。

■「アルコールに関する安全管理対策」の実施状況

- ・ 安全統括管理者を責任者とするアルコール対策委員会がアルコール問題においてリーダーシップを発揮するとともに、社外専門家からの評価・アドバイスも頂きながら活動の持続的な改善に繋がりました。
- ・ 国ならびに社内の基準に基づき、アルコール検査システムによる中央監視とアルコール検査の第三者立会い実施により、厳格で確実なアルコール検査体制を運用しました。
- ・ ANA グループ全社員に対して定期的にアルコール教育を実施しました。また、各職場に推進者を養成し適正飲酒の習慣化に向けた取り組みの強化と啓発活動を継続して実施しました。

3. 安全に関する目標

(3) 2022 年度 安全目標

ANA グループでは、2022 年度の安全に関する数値目標を、以下のとおり設定しています。

- ①航空事故・重大インシデント発生：0 件
- ②ヒューマンエラーによる事態報告（航空法 111 条の 4 による義務報告事象）に対する発生から最終再発防止策提出日まで 90 日以内の達成率：50%以上
- ③ANA グループ安全教育センター（ASEC）受講者数：9,000 人

(4) 2022 年度 安全施策

2022 年度は、2021-2025 ANA グループ中期安全推進活動計画のビジョン「世界一流の安全の仕組みと文化を持ったリーディングエアラインになり お客様のあんしんを生み出す」に基づき、安全を堅持しながら、事業環境の激変の中でも成長するために、変化・変革を両立させていきます。安全を効果的、効率的に実現するためのリスクマネジメントの強化や変更管理に徹底して取り組むとともに、安全文化の醸成のための施策を強化していきます。

■安全の方針と目標

- ・ 高度化する法令やIOSAなどの国際標準に常時適合した安全管理システムを維持します。
- ・ コードシェア会社との間で安全に関わるプラットフォームを構築しながら、国内リーディングエアライングループの実現を図ります。
- ・ IATAやSTAR ALLIANCEなどの国際的な安全組織に参画し、最新の安全関連情報をフィードバックしながら、国内航空業界においても合理的な基準や業界標準づくりを目指します。

■安全リスク・マネジメントの深化

- ・ 「安全の堅持」と「変化・変革」を両立させる観点から、変更管理および「3H」マネジメントを徹底していきます。
- ・ 各種安全関連情報やデータを分析し、見出されたハザードを未然防止型・未来予測型のリスク・マネジメントサイクルに連携させていきます。
- ・ 共通のハザードを特定しながら、有効な対策（バリア）を設定し、継続的にモニターすることにより、リスクの低減を図っていきます。（ハザードベースのリスク・マネジメント）

■安全保証の充実

- ・ 一人ひとりが安全行動を推進できるよう、継続的なモニタリング・コミュニケーションの仕組みづくりを行っていきます。
- ・ SPI(Safety Performance Indicator)により安全の状態を「見える化」し、安全対策の有効性を継続的にモニターしていきます。
IOSAへの適合状況の確認等を通じて内部安全監査を進化させていきます。

3. 安全に関する目標

■ 安全の推進

- ・ 一人ひとりが安全に根差した行動を実行できるよう、オンラインやオンデマンドによる教育・研修プログラムを充実していきます。
- ・ 安全意識向上につながる様、安全フォーラムやキャラバンなどの安全啓発イベントの開催や安全行動を褒める機会の充実を図っていきます。
- ・ 各職場で安全推進のコアとなる人財の継続的な育成のために、オンラインやオンデマンドによるSafety Management Systemに関わる教育を充実し、安全基盤の強化を図ります。

■ 安全文化

- ・ これまでANAグループで培ってきた安全文化を、Positive Safety Cultureなどのグローバルな視点に照らして分析し、強化すべき部分を認識して対応を図ることで、安全文化を進化させます。



4. 安全管理システム (Safety Management System: SMS)

(1) ANA グループの安全管理システム (SMS)

ANA グループの航空会社 3 社では、それぞれに安全管理システム (SMS) (組織・仕組み・機能・役割等) を有しており、これらは各社の安全管理規程の中に定められています。

安全管理システムは、「安全の方針と目標」、「安全リスク・マネジメント」、「安全保証」および「安全の推進」の四構成項目から成り立っており、全役職員が SMS を把握し、一丸となって安全管理に取り組み、航空事故・インシデントを防止に繋げる仕組みです。

経営トップから現場までが一丸となって、PDCA サイクルの考え方を取り入れ、継続的な活動を行うことを輸送の安全を確保するための事業の根幹としています。

ANA グループでは、「ANA グループ安全理念」に基づき、事業年度毎に安全目標を設定し、目標を実現するための施策とその達成度ならびに期限を定め、各職場の業務に反映しています。これらにより安全に関する重要な課題を解決し、安全の維持向上を図っています。

ANAグループの安全目標は、安全推進体制の強化を行う最高審議機関であるグループ総合安全推進会議において審議・承認され、事業計画や活動計画の中で明確化しています。

2) 安全管理システムにおける役割

【安全推進関係者】

①社 長

運航の安全に関する最終責任を有します。とりわけ、安全にかかわる役割としては、「安全は経営の最優先事項である」旨を含め安全方針を明示するとともに、SMSが有効に機能するよう、安全の推進に必要な経営資源の確保と配分を行います。

②安全統括管理者

航空法第 103 条の 2 に基づき、各航空会社は「安全統括管理者」を選任しています。安全統括管理者は、経営の立場から SMS の継続的改善を推進するとともに、安全施策・安全投資の決定など安全に関する重要な経営判断に直接関与することで、会社の安全に関する取り組みを継続的に管理します。

グループ航空会社では、各社の安全推進委員会委員長 (ANA は総合安全推進会議議長) を「安全統括管理者」としています。

グループ航空会社の「安全統括管理者」(2021 年 4 月～2022 年 3 月)

航空会社	安全統括管理者	
全日本空輸株式会社	代表取締役 専務執行役員	満倉 達彦
株式会社エアージャパン	常務取締役	久場 広一郎
ANA ウイングス株式会社	取締役副社長	小林 明

グループ航空会社の「安全統括管理者」(2022 年 4 月以降)

航空会社	安全統括管理者	
全日本空輸株式会社	取締役 専務執行役員	横山 勝雄
株式会社エアージャパン	専務取締役	久場 広一郎
ANA ウイングス株式会社	取締役	黒田 誠

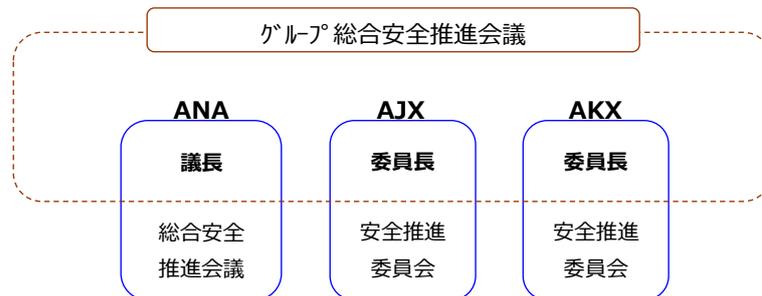
【安全推進関係の会議体】

①安全推進委員会 (ANA は「総合安全推進会議」)

航空事故の根絶を目的として、安全に関する方針を決定するとともに、SMS の有効性をモニターし評価を行い、必要に応じ改善のために提言、勧告および指示を行うこと等により安全体制の強化を行う最高審議機関となります。

②グループ総合安全推進会議

グループ総合安全推進会議は、グループ航空会社各社の安全推進委員会委員長 (ANA は総合安全推進会議議長) が、グループ内の安全に関わる重要事案について情報を共有し認識の一致を図る場であるとともに、グループの安全に関する方針を定め、各社に対して提言・勧告および指示を行います。



3) 安全管理システムにおける主なしくみ

① リスク・マネジメント

収集・共有した安全情報を基に、発生傾向の把握やハザード（例えば、人的要因、技術要因、組織要因、環境要因等。事業に関する変更により生じるものを含む。）の特定を行い、予想される不安全事故の発生頻度や影響度からリスクを評価し、許容できないリスクがあればそれを除去・回避するための具体的施策を立案します。その後、当該施策の実施後の妥当性評価を行います。これらの一連の「安全に係るリスクの管理」を実施する手順及び体制を定め、事故等の不安全事故のリスクを許容範囲に留める活動を行っています。

グループ航空会社 3 社は、協力してこの活動を行っています。

② 内部安全監査

関係法令や安全管理規程等に定められた「安全管理体制のルール」が遵守され、徹底が図られているか、また安全管理システムが効果的に機能し、維持・向上が図られているかを安全監査員が定期的にチェックしています。監査については、オペレーション部門や安全管理部門に対し原則として年に 1 回実施されます。

グループ航空会社 3 社では、運航品質の向上を図るため共通の基準・運用を制度として定め、内部安全監査を実施しています。

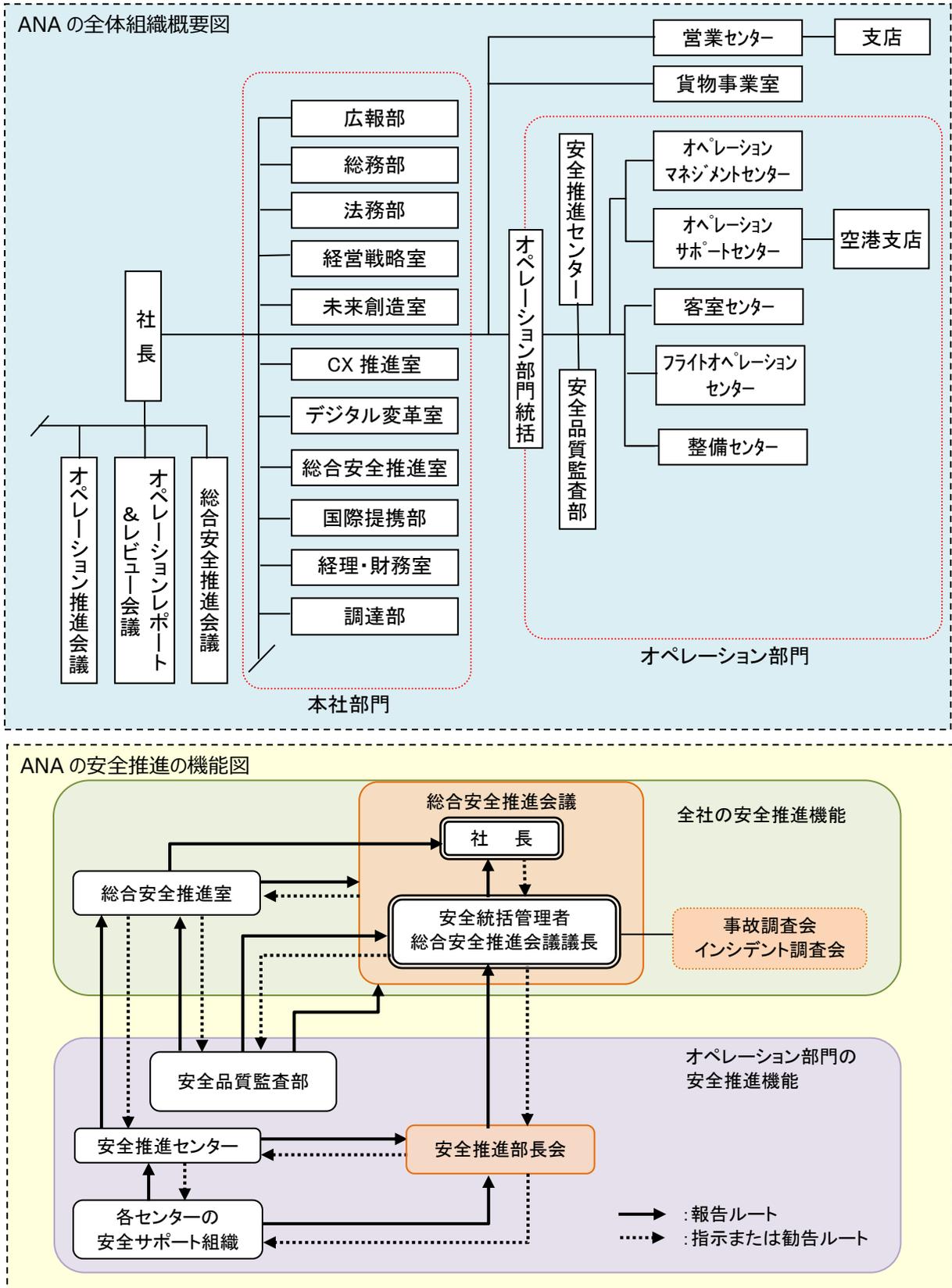
③ マネジメント・レビュー

社長は定期的に社内の安全管理体制の適切性、妥当性、有効性を評価するために安全に関する各種情報について報告を受け、必要に応じて改善の指示を行うことが求められています。安全管理規程では、1 年を超えない間隔で定期的にマネジメント・レビューを実施することを定めていますが、実際には半年ごとに実施しています。

(2) グループ航空会社の安全に関わる組織

全日本空輸株式会社：ANA

1) 安全に関わる組織（2022年4月1日現在）



ANA の各組織の機能・役割の概要

- ① ANA の組織は、本社部門と運航に携わるオペレーション部門に大別されます。オペレーション部門には、オペレーション全体の統括および空港オペレーション業務全般を担当するオペレーションサポートセンター、運航乗務員が属するフライトオペレーションセンター、客室乗務員が属する客室センター、整備士が属する整備センター、運航管理者が属するオペレーションマネジメントセンター、の他、安全推進センター、安全品質監査部が属しています。
- ② 本社部門である「総合安全推進室」は、「総合安全推進会議」の事務局を担当し、安全全般に関わる全社的な方針・計画を策定します。社内およびグループの安全状況を全般的に把握し、全社的な安全推進・安全管理の取り組みを統括しています。
- ③ 「安全推進センター」は、「安全推進部長会」の事務局を担当し、オペレーション部門の安全推進活動全般に関わる方針・計画の立案・実行を行います。またオペレーション部門を中心に不安全事象の未然防止・再発防止を目的としたリスク・マネジメント活動や教育・啓発活動の立案・実行等を行います。
- ④ 「安全品質監査部」は、各組織の安全管理体制が、国や会社が定める安全上の基準および国際的な安全標準に適切して有効に機能し、さらに仕組み自体を含め継続的に改善しているかを監査により客観的に評価し、是正を求める役割を担っています。またグループ航空会社の内部監査への支援も行なっています。

2) 組織人数 (2022 年 4 月 1 日現在)

総合安全推進室	安全推進センター	安全品質監査部	オペレーション マネジメントセンター	オペレーション サポートセンター
2 名	60 名	19 名	221 名	356 名
フライトオペレーション センター	客室センター	整備センター		---
2,430 名	7,900 名	1,330 名		---

3) 運航乗務員、客室乗務員、整備従事者、有資格整備士、運航管理者の数 (2022 年 4 月 1 日現在)

運航乗務員	客室乗務員	整備従事者 (確認主任者)	運航管理者
機長 1,438 名	7,790 名	ANA : 543 名 (222 名)	60 名
副操縦士 755 名		e.TEAM ANA* : 2,556 名	
総計 2,193 名		(1,279 名)	

* ANA グループの整備専門会社

4) 安全に関わる会議

«会社全体の会議»

● 総合安全推進会議

ANA における SMS の中心的機能として、安全上重大な課題の審議、方針の決定、安全対策の実施状況の確認、提言・勧告、指示を行う、会社の安全に関わる最高の審議・決議機関です。

社長、安全統括管理者、オペレーション部門各センターの担当役員、主要な本社組織の担当役員から構成されます。

● 安全推進部長会

総合安全推進会議の下部機関で、オペレーション部門各センターの安全・品質担当部長と主要な本社組織の部長から構成されます。総合安全推進会議に先がけて、より実質的なレベルで安全上重要な課題の審議、安全対策の実施状況の確認等を行います。

«IT・情報セキュリティ機能の会議»

● 品質マネジメントレビュー

Team DX (デジタル変革室・ANA システムズ) にて実施した①情報セキュリティ対策、②システム保守運用、③システム開発に関して、品質方針、品質目標(品質要件・基準)、品質マネジメントシステムの有効性評価結果を、デジタル変革室長に年 2 回報告しています。また、品質・生産性向上計画、標準化計画は、デジタル変革室長の承認を得ています。

«空港オペレーション機能の会議»

● エアポート team 会議

空港運営、生産体制、品質に関わる重要課題の集中審議、および決議機能を有しており、空港オペレーションに関する安全に対する諸課題の把握、および方針、実施事項の決定を行います。

«フライトオペレーション (FO) 機能の会議»

● FO 系統安全推進会議

FO 系統における SMS の中心的機能として、運航の安全に関わる状況の把握、安全課題の審議および方針の決定を行い、FO 系統における安全体制を強化します。

«客室機能の会議»

● グループ客室安全会議

客室における SMS の機能として、グループ 3 社の客室部門全体の安全品質に関わる諸課題の把握を行い、機能推進に向けた部門としての確認を行っています。

«整備機能の会議»

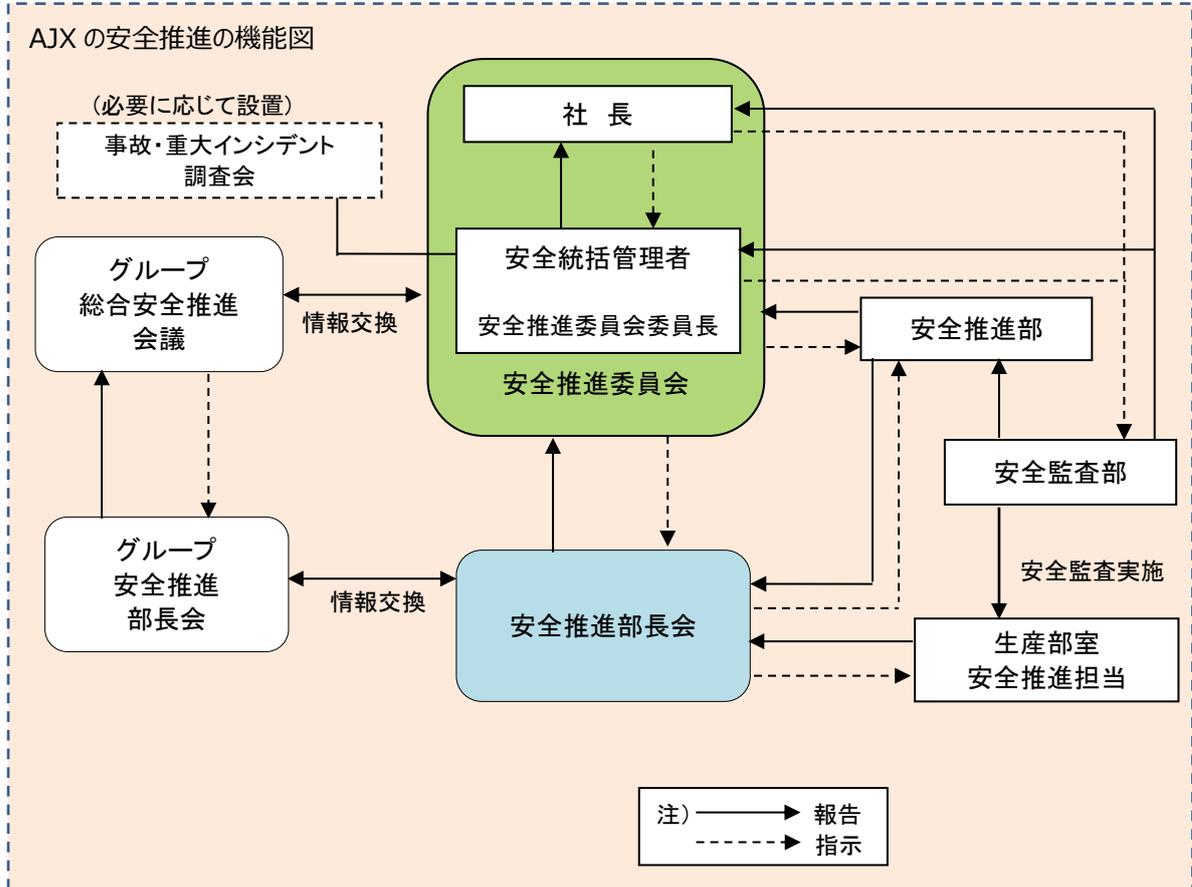
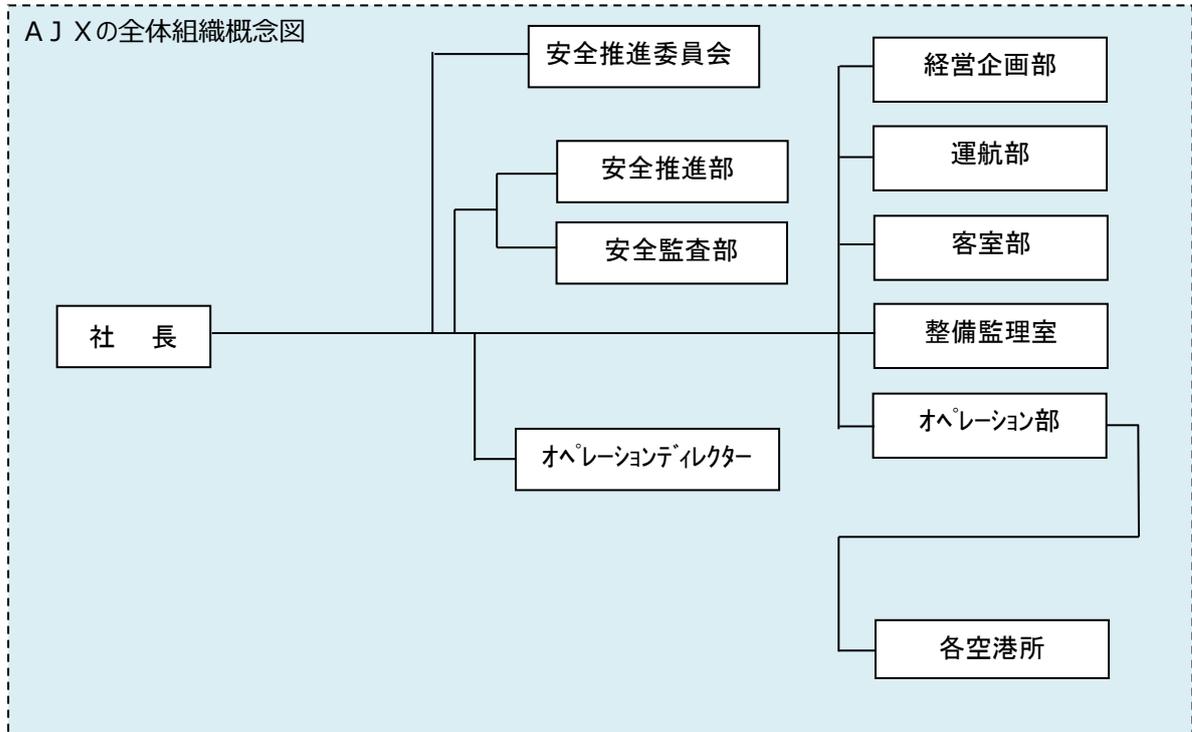
● マンスリー・マネジメント・レビュー会議 (MMR 会議)

グループ整備会社、グループエアライン、ANA 整備部門の総称である e.TEAM ANA(※) 全体で取り組む、グループ整備部門の中期戦略の各課題・KPI (Key Performance Indicator) の進捗を、月例レベルで TOP マネジメント層にて確認する会議。その会議の中で、機材品質、作業安全、作業品質等、整備に関わる品質情報の共有や、欠航・イレギュラー運航などの重要事項に対し、対策の妥当性・適切性の確認を行い、ANA グループ航空機の品質向上を図っていきます。

(※) e.TEAM ANA : グループ一体となってお客様に安全・安心を提供するチームという意味

株式会社エアージャパン：AJX

1) 安全に関わる組織（2022年4月1日現在）



4. 安全管理システム

AJX の各組織の機能・役割の概要

- ① AJX の組織は、本社部門と生産部門に大別されます。生産部門には、運航業務の円滑実施の為の支援や空港関連業務の委託管理を一元的に行う「オペレーション部」、整備の委託管理部門である「整備監理室」、そして現業部門である「運航部」、「客室部」があります。整備および運送業務については、ANA に委託しており、整備監理室およびオペレーション部が、委託先に対する指示・品質の監視を行っています。
- ② 「安全推進委員会」は、安全上重要な課題の審議、方針の決定、安全対策の実施状況の確認、監視、提言・勧告、指示を行う、会社の安全にかかわる最高の審議・決定機関です。
- ③ 「安全推進部」は、安全推進機能の事務局を担当し、社内の安全状況を把握し、安全推進を担当しています。
- ④ 「安全監査部」は、各組織の品質保証の仕組みが、国や会社が定める安全上の基準および国際的な安全基準に適合しているか、状況を客観的に評価し、是正を求める役割を担っています。

2) 各組織の人員数 (2022 年 4 月 1 日現在)

安全推進部	安全監査部	運航部	客室部	オペレーション部	整備監理室
6 名 (社内兼務 1 名、 ANA 兼務 2 名)	7 名 (社内兼務 5 名)	61 名	494 名	7 名 (社内兼務 1 名)	3 名 (社内兼務 2 名)

※空港部門と整備部門は ANA に委託しています。

3) 運航乗務員、客室乗務員、整備従事者数、有資格整備士、運航管理者の数 (2022 年 4 月 1 日現在)

運航乗務員	客室乗務員	整備従事者 (確認主任者)	運航管理者
機長 30 名	493 名	0 名 (0 名)	36 名 *1
副操縦士 2 名			
総計 32 名			

*1 : ANA の運航管理者に共用運航管理者として囑託発令しています。

4) 安全に関わる会議

«会社全体の会議»

- 安全推進委員会
AJX における SMS の中心的機能として、会社全体の安全に関わる重要な事案について審議を実施し、方針ならびに実行を決定します。
- 安全推進部長会
運航リスク評価結果を含め SMS 活動状況のレビュー及び内外安全情報の共有を行い、安全推進委員会へ報告を行っています。

4. 安全管理システム

AKX の各組織の機能・役割の概要

- ① AKX の組織は、本社と支店に大別されます。本社には安全推進部、安全監査部、総務部、運航部、客室部、整備部、オペレーション部があります。各地区には、運航乗務員が属する運航部乗員室、客室乗務員が属する客室部客室乗務室、および支店業務サポート課があります。また、安全推進ワーキングとして各支店（地区）における安全推進活動を実施しています。整備業務については、ANA に委託しており、整備部整備監理課が委託先に対する指示および品質の管理を行っています。
- ② 「安全推進委員会」は、安全に関わる重要事項の審議、方針の決定、安全対策の実施状況の確認、監視、提言・勧告、指示を行う、会社の安全に関わる最高の審議・決定機関であり、組織横断的に安全を推進します。
- ③ 「安全推進部」は、安全推進委員会の事務局として、全社的な方針、安全目標、安全施策、安全に関する課題の提案を行うと共に、安全に関する情報の収集、社内への提供、安全教育・啓発活動を行っています。
- ④ 「安全監査部」は、各組織の安全を維持する仕組みが正しく機能し、組織間の横断的業務が連続性を保持していること、および国際的な安全標準に適合しているかを客観的に評価し、是正を求める役割を担っています。
- ⑤ 各生産部門は、安全および品質に関わる基本方針に基づき、自部門内での安全・品質の方針を設定し、周知するとともに、これらの方針を部門の業務として具現化します。

2) 各組織の人員数 (2022 年 4 月 1 日現在)

安全推進部	安全監査部	運航部	客室部	整備部	オペレーション部
21 名 (社内兼務 5 名)	10 名 (社内兼務 7 名)	670 名 (社内兼務 14 名)	944 名 (社内兼務 4 名)	8 名	14 名 (社内兼務 1 名)
羽田支店	中部支店	関西支店	福岡支店		
3 名	17 名	18 名	10 名		

※空港部門と整備部門は ANA に委託しています。

3) 運航乗務員、客室乗務員、整備従事者数、有資格整備士、運航管理者の数 (2022 年 4 月 1 日現在)

運航乗務員	客室乗務員	整備従事者 (確認主任者)	運航管理者
機長 293 名	913 名	0 名 (0 名)	59 名 *1
副操縦士 232 名			
総計 525 名			

*1 : ANA の運航管理者に共用運航管理者として囑託発令しています。

4) 安全に関わる会議

「会社全体の会議」

- 安全推進委員会

AKX における [SMS](#) の中心的機能として、会社全体の安全に関わる重要な事案について審議し、方針ならびに実行を決定します。

- 安全推進組織長会議

安全リスク評価に対する [SMS](#) の適切性、妥当性、有効性についての情報を収集し、評価を行い、[SMS](#) 機能の能力を維持するとともに、継続的改善を行うために必要な事項を安全推進委員会に報告します。

「運航部門の会議」

- 運航部運営会議

運航部門に関わる主要事項を審議し決定するための会議です。運航をモニターするための手段である機長報告等により運航の現状を把握するとともに、安全推進のための方針・活動等について、運航部の意思決定を行います。

「客室部門の会議」

- 運営会議

安全品質向上に関わる課題分析・対策の立案等、安全担当者会議にて決定した内容を審議し客室部門としての意思決定を行います。

「整備部門の会議」

- 整備部門会議

整備部全体で、機材品質等の重要な事項について情報を共有し、部門としての方向性を確認します。



(3) 業務の管理の委託に関する情報

【運航および整備の業務の管理の委託】 (2022 年 4 月 1 日現在)

航空会社	管理の委託 業務内容	委託先	補足
ANA	運航の業務 の管理	AJX	B787 旅客便 (=:往復運航) ・成田 = バンコク ・羽田 = バンコク
			2022 年 3 月 31 日で B767 AOC 解除
AJX	整備の業務 の管理	ANA	B787-8、B787-9、B787-10 に関する整備の業務
AKX	整備の業務 の管理	ANA	B737-800、および DHC8-400 に関する整備の業務

ANA グループでは、運航および整備の業務の管理の委託において、その選定段階で品質や能力について必要な水準を満たしていることを確認することと合わせて、領収検査体制や日常業務状況のフィードバック体制等を構築することや、定期的な監査を実施することで、委託業務の品質の維持向上を図っています。

«ANA グループの空港オペレーション部門業務の体制»

グループ航空会社では、空港における旅客、貨物・手荷物等の取り扱い等を ANA が受託し、その業務を実施またはグループ会社・総代理店等へ委託する形態をとっており、点検・検査・監査等を通じ ANA が適切に委託先を管理しています。

4. 安全管理システム

「ANA グループにおける整備体制の基本的な枠組み」

航空機材の整備の種類は、機体整備・エンジン整備・装備品整備に大別されます。

ANA グループにおける整備管理は ANA が行い、AJX および AKX は、自社が運航する機材の整備の業務の管理を ANA に委託する構造になっています。

また、ANA の整備部門およびグループの整備専門会社 5 社は、ANA を統括管理企業とする共同事業体を設立し、単一の認定事業場資格を取得して同一の品質基準、品質管理制度および安全管理システム (SMS) の下、整備認定業務を行っています。

表 (2) -2 ANA グループの整備専門会社

会社名	整備の種類
ANA ベースメンテナンステクニクス (株)	航空機整備、装備品整備
ANA コンポーネントテクニクス (株)	装備品整備
ANA エンジンテクニクス (株)	エンジン整備
ANA ラインメンテナンステクニクス (株)	航空機整備
ANA エアロサブライシステム (株)	設備保全、資材領収検査、部品保管管理、 技術資料管理補助

ANA グループでは、グループ以外の会社にも機体重整備作業を委託しています。

- ・ SESCO (ST Engineering Aerospace Services Co.,LTD) : シンガポールにある整備専門会社で、ANA グループが所有する機種では、B787、B777、B767、B737 の受託能力を有しており、ANA グループでは 1997 年から委託しています。
- ・ HAECO XIAMEN (Taikoo (Xiamen) Aircraft Engineering Co.,LTD) : 中国福建省にある整備専門会社で、ANA グループが所有する機種では、B777、B767、A380 の受託能力を有しており、ANA グループでは 1997 年から委託しています。
- ・ STAECO (Taikoo (Shandong) Aircraft Engineering Co.,LTD) : 中国山東省にある整備専門会社で、ANA グループが所有する機種では B737、A320、DHC-8-402 の受託能力を有しており、ANA グループでは 2006 年から委託しています。
- ・ EGAT (Evergreen Aviation Technologies Corporation) : 台湾にある整備専門会社で、ANA グループが所有する機種では B787、B777、B767、B737 の受託能力を有しており、ANA グループでは 2012 年から委託しています。
- ・ MRO Japan(株) : 沖縄にある整備専門会社で、ANA グループが所有する機種では B787、B777、B767、B737、A320、DHC-8-402 の受託能力を有しており、ANA グループでは 2015 年から委託しています。

4. 安全管理システム

(4) 日常運航に直接携わるスタッフの訓練・審査

運航乗務員に対する定期訓練および審査の内容

ANA、AJX、AKX

ANA グループの運航乗務員は、乗務資格を維持するために定期的に訓練と審査を受けることが求められます。定期的な訓練では、学科訓練、模擬飛行（シミュレーター）訓練、緊急訓練を実施しています。また、審査では、模擬飛行装置による技能審査と運航便における路線審査を実施し、これらに合格することが求められます。

ANA では、更なる安全性向上に向け 2019 年 10 月より、AKX では 2022 年 1 月より、Competency Based Training and Assessment*の考えを導入し、CBTA プログラム(AQP*)を開始しています。これまで以上に実運航に即した訓練審査を導入することで運航品質向上を目指すプログラムです。現在、グループ全体に展開しています。

*Competency Based Training and Assessment：実際の運航業務で求められる Competency を明確化し、その Competency の習得状況に応じて柔軟な訓練(審査)を行うプログラムのことです。航空機乗組員を効果的かつ効率的に養成することが可能となります。

*AQP(Advanced Qualification Program)：運航業務および訓練・審査における評価結果に関するデータ分析を通じて、運航上の課題やエアラインとしてのニーズに合わせた訓練審査体系を設定することができるプログラムのことです。現在の運航環境に即した訓練・審査を行うことで、更なる運航品質の向上を目的としています。

客室乗務員に対する定期訓練および審査の内容

ANA、AJX、AKX

ANA グループの客室部門が一体となった教育・訓練を実施しています。

《定期緊急総合訓練》

客室乗務員資格を維持するために行うもので、定期的（年 1 回）に訓練と審査を実施しています。客室乗務員として必要な知識・技量の維持を再確認するとともに、緊急保安の意識向上を図ります。（様々な緊急事態・緊急着陸水・緊急脱出・緊急総合訓練・非常口操作・非常用装備品取扱い等）



運航乗務員の訓練の様子



客室乗務員の緊急脱出訓練の様子

4. 安全管理システム

整備従事者に対する定期訓練および審査の内容

ANA、e.TEAM ANA 各社（AJX、AKX：整備の業務の管理を ANA に委託）

「定期訓練」 以下の訓練を定期的を実施しています。

① AE（Authorized Engineer）定期訓練

選任時の技量を維持するため、2年ごとに航空法関連規則、品質管理制度の変更内容、および事例分析を活用したヒューマンファクターズの知識を習得します。

② 検査員定期訓練

検査員が確実な検査を継続的に行うために2年ごとに知識の再確認、新しい知識の周知を行っています。

③ 領収検査員定期訓練

領収検査員が確実な領収検査を継続的に行うために、2年ごとに新しい知識の付与並びに特別周知事項の徹底を行っています。なお、部品に係わる領収検査員は、1年ごとに行っています。

④ 認定作業員定期訓練

認定作業員が確実な整備作業を継続的に行うために、2年ごとに必要な知識・技量の再周知を図っています。

⑤ ヒューマンファクターズ定期訓練

AE及び認定作業員に対して、事例分析を活用したヒューマンファクターズの知識を習得、維持できるよう、該当する資格者の定期訓練と同時に実施しています。

⑥ 運航承認定期訓練

特別運航承認に携わる整備従事者、整備管理者が確実な整備作業と決められた運用ルールの適用を継続して行えるよう、該当する資格者の定期訓練と同時に実施しています。

⑦ 航空輸送危険物取り扱い定期訓練

初回訓練又は定期訓練を行った月から起算して24ヶ月以内に、危険物取扱いに係る知識の再確認・新しい知識、および特別周知事項を習得します。

「定期審査」

作業員の技量の維持を確認する為、2年ごとに「認定作業員定期審査」を実施しています。



ANA グループ整備部門のメンテナンス・トレーニング・モックアップと整備士養成訓練の様子



退役した機体を整備訓練専用の機材へと有効活用し、整備士養成訓練を実施

4. 安全管理システム

運航管理者に対する定期訓練および審査の内容

ANA、AKX、AJX

《定期訓練 Part 1》

原則として 1 年ごとに実施しています。

- ・訓練内容 : 運航関係知識のリフレッシュ、冬期運航、CAT 運航、ETOPS 運航、
運航関係新知識、事例紹介、ヒューマンファクター、危険物輸送
- ・標準訓練時間 : 8.5 時間（危険物輸送 1.5 時間）
- ・対象者 : 運航管理者として発令されている者

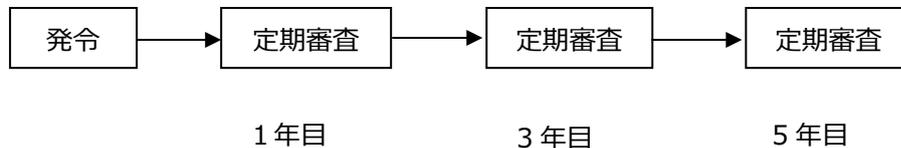
《定期訓練 Part2》

原則として 1 年ごとに実施しています。

- ・訓練内容 : 運航関係知識のリフレッシュ、運航関係新知識のリフレッシュ
- ・標準訓練時間 : 都度設定
- ・対象者 : 運航管理者として発令されている者

《定期審査》

運航管理者の知識・技量を確認する為、発令後、隔年ごとに実施しています。



運航乗務員とのブリーフィングの様子



4. 安全管理システム

(5) 安全に関する教育・啓発活動等の取り組み

ANA グループの安全理念では、安全を経営の基盤としており、その実現のためには、安全に関する対話や参加型の活動など、職場における航空安全の啓発および活動促進が有効であると考え、各種安全推進活動をグループ全体で実施しています。

「ANA グループ安全教育センターにおける安全教育」

ANA グループでは、以下の目的で ANA グループ社員一人ひとりに対して ANA グループ安全教育センター (ASEC) にて安全教育を実施しています。

- ① 事故の事実と向かい合い、過去の事故を風化させることなく、事故の悲惨さと安全運航堅持の重要性を学ぶ。
- ② 4 つの分野 (運航、保安、お客様、社員 (作業者)) における安全および保安の大切さや尊さを学び、グループ社員一人ひとりが安全運航堅持に向けてできることを考える。
- ③ エラー体験やグループ社員とのワークショップを通じて、新たな気づきを得て、それぞれの職場で安全行動を体現する。

なお、ASEC は 2019 年 10 月に新たな訓練施設である ANA Blue Base に移転し、グループ社員全員が受講するプログラムの 3 巡目をスタートしています。2020 年 7 月からは、教育のオンライン化を進め ANA グループ社員一人ひとりの安全意識の更なる向上に向けた教育・啓発の充実を図っています。



「航空機からの緊急脱出研修」

ANA グループでは、以下の目的でグループ社員全員が受講する緊急脱出研修プログラムを実施しています。

- ① 安全意識の向上
- ② 搭乗時に緊急事態に遭遇した場合に、グループ社員として客室乗務員をサポートし、お客様の援助・誘導を体現する。

2019 年 10 月からグループ社員全員が受講する 2 巡目の研修を実施しており、社員一人ひとりが「自らが援助者として緊急時の行動や危険な行為への対応を体現する」研修に進化させています。



4. 安全管理システム

《航空安全推進・航空保安強化月間》

ANA グループでは、1971（昭和 46）年の墜石事故、1999（平成 11）年の 61 便ハイジャック事件がいずれも 7 月に起きたことから、毎年 7 月を「航空安全推進・航空保安強化月間」と位置付け、様々な取り組みを行っています。

その取り組みの一つとして、グループや関係会社の社員が会して安全に関する話し合い等を通して安全、保安への意識を高めるイベントである「TALKSAFE」を 7 月に昨年と同様に web 方式で 4 回行いました。オンラインで海外も含め約 1,400 名のグループ社員や関係会社の社員が参加することができました。



「TALKSAFE 2021」の様子

《安全キャラバン&安全フォーラム》

ANA グループでは、ダイレクトトークをはじめとしたトップマネジメント層が関与する安全啓発活動が、各社・各事業所で展開されています。

加えて TALKSAFE などの安全推進月間の取り組みに参加できない海外基地・地方基地を含めた各事業所のグループ社員向けに、「安全キャラバン」と称して、トップマネジメント層との対話やグループ社員同士のディスカッションによる安全啓発活動を実施しました。

2021 年度は海外 3 ヶ所、国内 12 ヶ所の事業所（内 2 か所は現地訪問）で開催し、グループ外の関係会社等の社員も含め、約 230 名が参加しました。

また、安全フォーラムでは、全グループ社員を対象に広く公募し、安全を考えるきっかけとして、経営トップにより講話と対話を web 方式で 2 回実施し、790 名の参加がありました。



4. 安全管理システム

《安全に関する情報提供環境の整備》

ANA グループの安全を具現化するのは、社員一人ひとりの「責任ある誠実な行動」であり、その実現のため、全国の ANA グループ社員に対し、場所や時間を問わず、わかりやすく使いやすい教材・情報発信の環境を整備し、安全に関わる意識・知識などを高いレベルで維持・向上させる働きかけを効果的かつ恒常的に推進しています。

以下に具体的な取り組みを紹介いたします。

- ① 安全啓発誌「ANA グループ安全飛行」の発行
- ② 社内イントラネットの“安全のホームページ”のコンテンツの充実
- ③ 社外インターネット“ANA ホームページ”(ANA SKY WEB)のコンテンツの充実



ANA グループ内安全啓発誌
「グループ安全飛行」
(日本語版と英語版)



「安全への取り組み」 ANA SKY WEB の充実



5. 輸送実績 等

5. 輸送実績 等

(1) 使用している航空機の情報

(2022年3月31日現在、飛行時間と飛行回数は2021年4月1日-2022年3月31日の平均)

機種	座席数	初号機 導入時期	機数 (年度末)	平均 機齢	使用会社	平均年間 飛行時間	平均年間 飛行回数
B777-200	405	1997.06	2	17.0	ANA	4.5	0.8
B777-200ER	405	1999.09	8	11.8			
	392						
B777-300	514	1997.11	5	23.8	ANA	0.9	0.4
B777-300ER	264	2004.08	15	7.3	ANA	5,117.6	471.9
	250						
	212						
B777F	—	2019.05	2	3.1	ANA	5472.2	656.5
B767-300	270	1995.03	0	—	ANA	921.3	708.2
B767-300ER	270	1997.02	18	13.9	ANA		
	202						
B767-300BCF	—	1992.04	5	26.4	ANA	4,241.8	1,094.1
B767-300F	—	2005.11	4	18.0			
							
B787-8	335	2011.08	36 (*1)	9.0	ANA/AJX	1,723.5	858.2
	240						
	184						
	169						
B787-9	395	2014.03	39 (*2)	4.8	ANA/AJX	3,276.7	479.2
	215						
	246						
B787-10	294	2019.03	2 (*3)	3.0	ANA/AJX	2,024.8	556.5
							

5. 輸送実績 等

機種	座席数	初号機 導入時期	機数 (年度末)	平均 機齢	使用会社	平均年間 飛行時間	平均年間 飛行回数
A380-841 	520	2019.03	3	3.1	ANA	58.3	18.0
A320-214	180	2019.10	0	-	ANA	30.6	18.0
A320-271N 	146	2016.11	11	3.7		2,016.3	1,829.7
A321-211	194	2016.10	4	5.3		659.7	665.0
A321-272N 	194	2017.09	22	2.4		1,476.2	1,157.0
B737-700 	120	2006.01	0	-	ANA/AKX	275.3	273.5
B737-800 	144	2019.07	0	-			
B737-800 	166	2008.05	39 (*4)	9.3	ANA/AKX	1,654.8	1,362.0
DHC8-400 	74	2003.06	24	13.3	AKX	1,818.3	2,090.0

使用会社	使用機全体の平均機齢
ANA	8.5 年
AJX	6.8 年
AKX	10.8 年

(注) *1 : 36 機が ANA、AJX の共通の事業機
 *2 : JA830A, JA833A, JA936A, JA937A を除く 35 機が ANA、AJX の共通の事業機
 *3 : 2 機全てが ANA、AJX の共通の事業機
 *4 : 39 機全てが ANA、AKX の共通の事業機

「機齢について」

ANA グループで使用する全ての航空機は、航空機製造国の監督官庁が設定し、国土交通省航空局が承認した整備要目に従って整備されており、それにより耐空性が保証されています。例えば、機体構造に対しては一定期間ごとや一定飛行時間ごとに点検や保守が整備要目に設定されており、それに従って整備を実施しています。従って、機齢が高い機体であっても、信頼性や安全性は十分確保されています。

5. 輸送実績 等

(2) 輸送実績 (ANA グループ全体)

① 機種別

	便数	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅和)	前年比 (%)	有償貨物トナリ (百万トナリ)	前年比 (%)
B787-8	30,784	206	4,979	206	370	194
B787-9	18,602	143	3,430	202	1,700	194
B787-10	1,103	1362	193	998	50	1901
B777-200/ER	8	0	0	0	0	0
B777-300/ER	6,786	93	1,737	131	1,323	137
B777-300F	1,308	109	-	-	635	128
B767-300/ER	12,126	125	1,658	147	36	109
B767-300F	9,367	128	-	-	887	141
A320	16	6	0	3	0.0	2
A320NEO	20,055	163	1,044	173	4.8	114
A321CEO	2,251	95	181	101	0.6	47
A321NEO	25,363	219	2,240	229	10.5	143
A380	4	400	3	314	0	15
B737-500/700/800	53,624	111	3,114	117	19	93
DHC8-400	42,201	121	766	124	0.27	65
総計	223,598	134	19,346	156	5,036	155

② 会社別

【国内線・国際線 計】

	便数	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅和)	前年比 (%)	有償貨物トナリ (百万トナリ)	前年比 (%)
ANA	141,888	146	16,056	163	4,912	160
AJX	1,649	69	321	270	109	67
AKX	80,061	118	2,968	122	14	95
総計	223,598	134	19,346	156	5,036	155

【国内線】

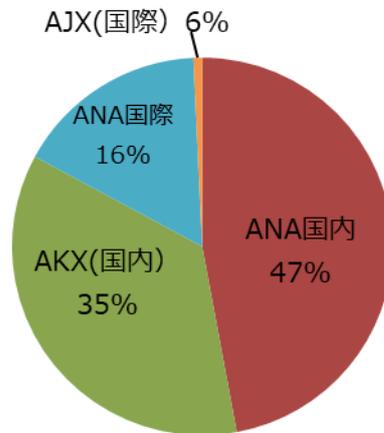
	便数	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅和)	前年比 (%)	有償貨物トナリ (百万トナリ)	前年比 (%)
ANA	105,277	144	10,833	149	244	118
AJX	-	-	-	-	-	-
AKX	80,061	118	2,968	122	14	95
総計	185,338	132	13,801	142	258	117

【国際線】

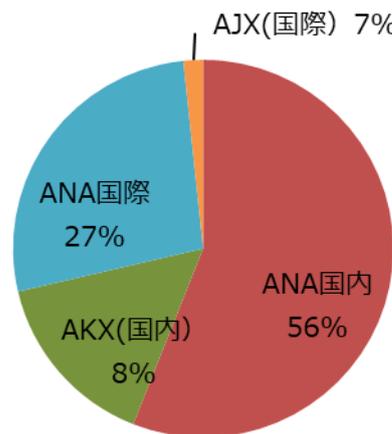
	便数	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅和)	前年比 (%)	有償貨物トナリ (百万トナリ)	前年比 (%)
ANA	36,611	152	5,224	202	4,668	163
AJX	1,649	69	321	270	109	67
総計	38,260	144	5,545	205	4,778	158

5. 輸送実績 等

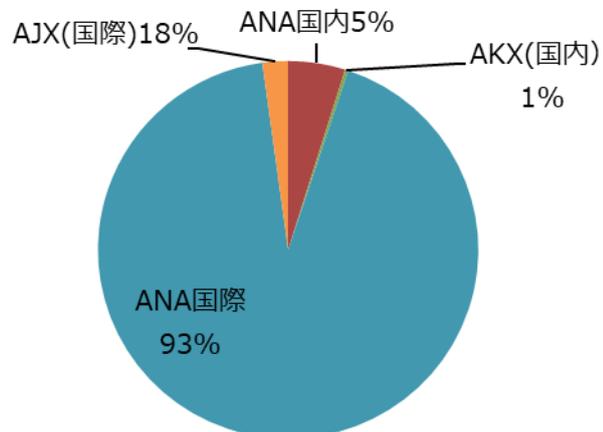
航空会社別輸送実績【運航便数】



航空会社別輸送実績【旅客キロ】



航空会社別輸送実績【有償貨物トンキロ】



5. 輸送実績 等

③ 路線別輸送実績 (チャーター便およびコードシェア便は除く)

【国内線旅客便】

- 全日本空輸株式会社
- ANA ウイングス株式会社

路線名	路線便数	前年比 (%)	旅客数	前年比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)
東京-札幌	10,163	148	1,387,982	137	2,797,369	135	50
東京-大阪	9,844	131	1,437,888	146	2,446,187	117	59
東京-神戸	1,118	207	111,670	229	206,730	197	54
東京-関西	2,443	179	221,169	202	435,777	159	51
東京-福岡	11,186	138	1,672,088	157	2,989,101	129	56
東京-稚内	597	417	39,196	327	93,438	404	42
東京-紋別	625	110	36,049	176	100,254	129	36
東京-中標津	480	421	23,576	401	72,832	379	32
東京-釧路	477	411	28,264	407	72,098	364	39
東京-函館	1,822	149	181,678	150	337,054	137	54
東京-大館能代	927	147	43,927	208	143,754	157	31
東京-秋田	2,148	134	156,373	168	353,266	156	44
東京-庄内	1,581	117	116,790	166	242,286	118	48
東京-富山	1,493	135	81,974	155	232,334	140	35
東京-小松	1,808	137	166,092	156	309,108	133	54
東京-能登	904	138	44,633	178	139,840	143	32
東京-八丈島	1,570	128	114,313	140	243,040	136	47
東京-中部	0	-	-	-	-	-	-
東京-岡山	2,371	152	184,835	169	413,398	164	45
東京-広島	4,599	130	448,899	142	835,712	133	54
東京-岩国	1,951	139	124,235	190	299,750	143	41
東京-山口宇部	1,109	143	89,092	183	202,766	145	44
東京-鳥取	1,921	133	130,741	156	296,666	131	44
東京-米子	2,333	131	194,465	158	416,078	141	47
東京-石見	848	124	35,166	159	126,924	139	28
東京-徳島	1,767	129	102,820	142	268,574	134	38
東京-高松	2,960	135	246,921	144	523,554	139	47
東京-松山	3,330	126	364,675	153	634,602	127	57
東京-高知	2,499	129	221,888	148	445,740	138	50
東京-佐賀	1,952	116	127,126	144	332,084	126	38
東京-大分	1,773	123	135,351	152	307,930	128	44
東京-熊本	2,186	135	210,863	175	406,450	140	52
東京-長崎	2,017	128	218,062	147	400,698	118	54
東京-宮崎	1,900	131	143,491	175	316,912	130	45
東京-鹿児島	2,461	141	226,179	172	463,964	141	49
東京-那覇	8,599	142	1,141,319	124	2,409,667	114	47
東京-宮古島	1,421	220	144,687	171	322,072	190	45
東京-石垣島	1,430	133	175,921	127	350,330	115	50

5. 輸送実績 等

路線名	路線便数	前年比 (%)	旅客数	前年比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)
東京-旭川	112	-	7,117	-	18,592	-	38
東京-名古屋	729	-	52,131	-	122,556	-	43
成田-札幌	0	-	0	-	0	-	-
成田-大阪	12	400	0	-	4,964	1021	0
成田-仙台	0	-	0	-	0	-	-
成田-新潟	0	-	0	-	0	-	-
成田-中部	0	-	0	-	0	-	-
成田-那覇	2	11	186	36	388	7	48
大阪-札幌	3,403	121	360,940	130	673,958	126	54
大阪-福岡	3,083	131	220,328	146	428,802	152	51
大阪-釧路	34	162	1,970	181	5,644	171	35
大阪-函館	752	101	54,842	119	125,208	99	44
大阪-青森	1,484	139	45,261	152	109,816	139	41
大阪-秋田	1,499	141	45,917	169	110,926	140	41
大阪-仙台	2,749	125	177,627	137	411,936	127	43
大阪-福島	941	154	26,960	123	70,462	129	38
大阪-新潟	1,669	170	67,952	163	169,138	183	40
大阪-石見	28	127	412	187	2,072	127	20
大阪-松山	4,354	126	206,800	130	393,036	117	53
大阪-高知	3,100	122	119,311	127	234,184	121	51
大阪-大分	1,810	152	78,253	168	139,700	146	56
大阪-熊本	2,992	124	137,903	132	308,772	138	45
大阪-長崎	1,951	186	91,502	174	246,218	178	37
大阪-宮崎	3,302	140	168,788	147	346,376	142	49
大阪-鹿児島	2,406	109	109,428	127	283,820	135	39
大阪-那覇	2,905	145	291,510	128	758,489	131	38
大阪-石垣島	122	169	6,151	229	20,284	174	30
関西-札幌	1,023	136	53,443	110	176,148	139	30
関西-青森	0	-	0	-	0	-	-
関西-福岡	0	-	0	-	0	-	-
関西-女満別	0	-	0	-	0	-	-
関西-秋田	2	-	25	-	148	-	17
関西-新潟	1	-	19	-	74	-	26
関西-那覇	1,170	129	58,684	122	196,239	130	30
関西-宮古島	716	132	48,008	118	124,648	137	39
関西-石垣島	674	242	39,050	271	116,288	251	34
神戸-札幌	470	522	28,371	568	82,438	561	34
札幌-福岡	757	159	80,504	189	183,177	156	44
札幌-利尻	235	116	9,789	134	39,010	136	25
札幌-稚内	1,274	102	37,119	87	94,276	101	39
札幌-女満別	1,809	160	51,982	161	134,602	161	39
札幌-中標津	1,695	111	56,935	116	125,430	111	45
札幌-釧路	1,623	112	43,505	116	123,374	112	35
札幌-函館	1,051	127	28,643	142	78,398	127	37
札幌-青森	1,021	144	23,349	179	75,554	144	31

5. 輸送実績 等

路線名	路線便数	前年比 (%)	旅客数	前年比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)
札幌-秋田	855	87	20,013	113	63,270	86	32
札幌-仙台	786	75	31,287	71	60,004	71	52
札幌-福島	537	137	14,650	136	39,738	120	37
札幌-静岡	82	67	6,168	113	13,612	72	45
札幌-新潟	1,010	72	36,643	106	92,036	84	40
札幌-小松	187	353	14,439	299	28,702	337	50
札幌-富山	165	611	10,507	463	27,602	612	38
札幌-岡山	32	145	1,824	164	5,368	167	34
札幌-広島	198	792	11,818	791	32,868	792	36
札幌-那覇	32	24	2,605	49	5,312	25	49
中部-札幌	2,439	133	203,804	157	403,788	139	50
中部-福岡	757	148	36,765	129	108,422	147	34
中部-女満別	52	200	2,912	196	8,632	200	34
中部-旭川	48	200	2,731	233	7,968	205	34
中部-函館	22	92	1,384	122	3,652	92	38
中部-秋田	1,133	125	28,281	134	85,314	121	33
中部-仙台	961	113	32,018	113	71,298	108	45
中部-新潟	529	125	10,263	139	39,698	127	26
中部-松山	463	94	15,278	144	38,126	104	40
中部-熊本	1,542	141	47,710	142	137,660	160	35
中部-長崎	1,380	161	56,799	155	187,956	157	30
中部-宮崎	486	118	20,532	147	37,212	115	55
中部-鹿児島	670	140	26,207	200	73,592	187	36
中部-那覇	1,698	134	108,456	142	285,030	134	38
中部-宮古島	632	148	34,232	128	104,912	157	33
中部-石垣島	625	145	30,011	101	103,526	161	29
福岡-仙台	0	-	0	-	0	-	-
福岡-新潟	0	-	0	-	0	-	-
福岡-小松	913	334	34,020	322	68,298	318	50
福岡-対馬	1,676	134	66,471	128	124,024	132	54
福岡-福江	688	106	23,251	140	50,912	106	46
福岡-宮崎	148	61	2,518	72	10,952	61	23
福岡-那覇	4,041	127	301,366	116	672,370	129	45
福岡-石垣島	238	59	10,219	48	39,468	68	26
福岡-宮古島	22	85	886	63	3,652	85	24
那覇-仙台	331	68	12,723	54	55,634	64	23
那覇-新潟	61	179	2,912	435	10,126	179	29
那覇-静岡	88	70	4,119	104	14,516	75	28
那覇-広島	723	101	53,635	111	130,296	105	41
那覇-岩国	101	131	5,451	192	16,766	131	33
那覇-高松	350	87	13,726	95	63,972	91	21
那覇-松山	120	17	7,079	34	19,920	17	36
那覇-熊本	385	405	17,816	370	63,910	405	28
那覇-長崎	31	52	1,208	87	4,870	49	25
那覇-宮古島	2,852	117	137,702	95	473,448	121	29
那覇-石垣島	3,416	127	186,648	110	567,016	133	33
合計	185,078	132.6	15,050,200	143.5	31,978,932	130.9	47.1

5. 輸送実績 等

【国際線旅客便】

- 全日本空輸株式会社
- 株式会社エアージャパン

	便数	前年比 (%)	旅客数	前年比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)
北米方面	5,718	139	338,995	223	1,196,914	129	28
ヨーロッパ方面	1,668	145	80,784	187	352,692	11	23
アジア・ オセアニア方面	6,405	168	402,347	185	1,540,944	172	26
合計	13,791	152	822,126	199	3,090,550	149	27

【国内・国際貨物便】

- 全日本空輸株式会社
- 株式会社エアージャパン

	便数	前年比 (%)	有償貨物トンキロ (百万トンキロ)	前年比 (%)
国内貨物便	260	22	2	12
国際貨物便	24,418	140	3,237	160



《巻末》用語集 (アルファベット順・アイウエオ順)

・ G.ASSERTION

アサーションという言葉は運航乗務員の間で権威勾配に関わらず、副操縦士は機長に対して躊躇せずに意見し、機長は意見しやすい雰囲気をつくるという行動を指して使われていましたが、この考え方をグループ全社員に展開し、グループ社員が互いにアサーションすることにより、仕事の質を高め、お客様視点での最高のオペレーションを実現するという取り組みを推進しています。

・ IATA : 国際航空運送協会

各関係機関に対して航空産業の発展、航空安全の促進、環境問題への対策等の政策提言を行うことを目的としている協会です。また、国際航空の需要及び動向等、全世界規模の調査を行っています。

・ IOSA : IATA Operational Safety Audit

航空機の運航に関わる国際航空運送協会 : IATA (International Air Transport Association) の標準的な安全監査プログラムで、IATA は加盟航空会社が IOSA 登録することを必須条件にしています。IOSA の監査基準は品質マネジメントの国際規格である ISO9000 シリーズの考え方を基本としており、世界的な統一基準として設定されています。

・ SMS : 安全管理 (マネジメント) システム

航空会社の経営トップから現業部門まで一体となって、系統的に未然防止活動などを行うことにより、安全を維持・向上していくためのマネジメント (PDCA を廻す) の仕組みをいいます。2006 年の改正航空法の施行にて、航空会社各社は、SMS を構築し、その内容を「安全管理規程」に定め、国土交通大臣に届け出ることが義務付けられています。

・ STAR ALLIANCE

航空会社間の連合組織のひとつであり 1997 年に設立され、ANA は 1999 年に加盟しています。コードシェア便やマイルサービス相互乗り入れなど、旅客の利便性を図り、集客の向上を目指しています。

・ 安全文化

一般的には「安全を最優先する風土や気質」などと定義されていますが、ANA グループでは、「ANA グループの人々が、グループ安全理念の価値観と信念を共有し、自ら積極的に安全性向上のために貢献しようとする態度と行動の集積である」と定義しています。





ANAグループ
2021年度 安全報告書
(令和 3年度)

2022年7月発行
全日本空輸株式会社
総合安全推進室
