

# ANAグループ 安全報告書 (2022 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

## 「2022 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。

2022 年度、ANA グループは「2021-2025 ANA グループ中期安全推進活動計画」の 2 年目として、新型コロナウイルス感染症の収束が見えはじめ、運航便の復便が続く中、リスク予知の強化や変更管理の徹底に取り組んだ一年でした。

しかしながら、航空事故が 2 件、また客室乗務員の飲酒に関わる不適切事象に関して国土交通省より書面による行政指導を受けるという事象を発生させてしまいました。お客様をはじめとした関係者の皆様には多大なるご心配とご迷惑をおかけしましたことを、改めて深くお詫び申し上げます。

航空事故につきましては現在国土交通省運輸安全委員会による調査が継続中ですが、ANA グループとして調査に全面的に協力するとともに再発防止策を徹底しお客様の信頼を回復できるよう安全運航に努めて参ります。

また、飲酒問題については、過去からの再発防止策をより一層強化し、グループ社員全体で今後は同類事例を発生させないという強い決意で臨んでいます。

ANA は 2022 年、創立 70 周年をむかえました。時代の流れとともに社会の環境も大きく変わってきておりますが、これまで培ってきた安全に対する強い思いを進化・醸成させ、1971 年の墜石事故、1999 年 61 便ハイジャック事件のようなお客様や社員の尊い命が失われるような事故を二度と発生させない、という強い決意のもと、グループ社員一丸となって、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であり続けるよう、たゆまぬ努力を継続していく所存です。

これからも、皆様の変わらぬご愛顧と共に、一層のご支援、ご指導を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

全日本空輸株式会社 安全統括管理者  
取締役 常務執行役員 服部 茂

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

1. 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。

2. 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。

<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>

(2023 年 3 月 31 日現在)

| ANA               | 旅客運送事業                                |      | 貨物運送事業       |      | 主要な<br>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<br>成田・関西 |
| (株) エアージャパン/AJX   |                                       | B787 |              | B787 | 成田             |
| ANA ウイングス (株)/AKX | B737<br>DHC8                          |      | B737<br>DHC8 |      | 羽田・伊丹<br>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

3. 報告対象期間

2022年4月1日から2023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。

4. 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。

目 次

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| <b>1. 安全の方針</b> .....         | 4  |
| <b>2. 2022 年度の安全の状況</b>       |    |
| (1) 安全上のトラブル等の発生状況 .....      | 5  |
| (2) 国の命令・指示等 .....            | 6  |
| (3) 航空事故 .....                | 6  |
| (4) 重大インシデント .....            | 7  |
| (5) 安全上のトラブル .....            | 7  |
| (6) イレギュラー運航 .....            | 12 |
| <b>3. 安全に関する目標</b>            |    |
| (1) 2022 年度 安全目標の達成状況 .....   | 13 |
| (2) 2022 年度 安全施策の実施状況 .....   | 14 |
| (3) 2023 年度 安全目標 .....        | 16 |
| (4) 2023 年度 安全施策 .....        | 16 |
| <b>4. 安全管理システム</b>            |    |
| (1) ANA グループの安全管理システム .....   | 18 |
| (2) グループ航空会社の安全に関わる組織         |    |
| ・全日本空輸 .....                  | 21 |
| ・エアージャパン .....                | 24 |
| ・ANA ウイングス .....              | 26 |
| (3) 業務の管理の委託に関する情報 .....      | 29 |
| (4) 業務の委託に関する情報 .....         | 29 |
| (5) 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 .....  | 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 |
| (6) 安全に関する教育・啓発活動等の取り組み ..... | 34 |
| <b>5. 輸送実績等</b>               |    |
| (1) 使用している航空機の情報 .....        | 37 |
| (2) 輸送実績 .....                | 39 |
| <b>&lt;巻末&gt; 用語集</b> .....   | 45 |

1. 安全の方針

**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

| ANAグループ安全理念  | ANAグループ安全行動指針   |
|--|---|
| <p style="text-align: center;"><b>安全は経営の基盤であり<br/>社会への責務である</b></p> <p style="text-align: center;"><b>私たちはお互いの理解と信頼のもと<br/>確かなしくみで安全を高めていきます</b></p> <p style="text-align: center;"><b>私たちは一人ひとりの責任ある誠実な<br/>行動により安全を追求します</b></p> | <p>① 規定・ルールを遵守し、<br/>基本に忠実に業務を行います。</p> <p>② プロフェッショナルとして、<br/>健康に留意し常に安全を最優先します。</p> <p>③ 疑問や気づきを声に出し、<br/>他者の意見を真摯に受けとめます。</p> <p>④ 情報はすみやかに伝え、共有します。</p> <p>⑤ 未然・再発防止のために<br/>自ら改善に取り組み続けます。</p> <p>⑥ 社内外の教訓から学び、<br/>気づきの能力を磨きます。</p> |

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. 2022 年度の安全の状況

## 2. 2022 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、2022 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、7～11 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      | 2019 年度 |         | 2020 年度 |         | 2021 年度 |         | 2022 年度 |         |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 航空事故     | 2       | (0.006) | 1       | (0.006) | 0       | (0.000) | 2       | (0.007) |
| 重大インシデント | 2       | (0.006) | 0       | (0.000) | 1       | (0.004) | 0       | (0.000) |
| 安全上のトラブル | 720     | (2.063) | 226     | (1.351) | 363     | (1.623) | 361     | (1.194) |
| イレギュラー運航 | 51      | (0.146) | 36      | (0.215) | 38      | (0.215) | 43      | (0.142) |
| 運航便数     | 349,028 |         | 167,280 |         | 223,598 |         | 302,238 |         |

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 18 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. 2022 年度の安全の状況

**(2) 国の命令・指示 等**

ANA グループは、2022 年度に発生させた以下の飲酒に係る不適切事象により、国土交通省より書面による行政指導を受けました。

| 概 要                    |   | 行政指導             |
|------------------------|---|------------------|
| ANA ウイングス<br>2022/7/29 | 客室乗務員 2 名が乗務前日に規程に違反する過度の飲酒を行い、うち 1 名が乗務前アルコール検査にてアルコールが検知され、検査不合格となった。 | 2022/8/9<br>嚴重注意 |

本件に対する要因分析を行い、飲酒に関する教育の徹底、意識の改革、ならびに安全管理体制の強化を図るべく、以下の観点に基づいた再発防止策を実施しております。

- 1) 従来での取り組みを更に深化させることを目的とした再発防止策
  - ① 対面による飲酒傾向、基礎知識定着の把握に関わる追加施策
  - ② 体験型研修を含む実践的なアルコール教育の再展開（ロールプレイ等）
  - ③ コンプライアンス教育カリキュラムの強化
  - ④ 社内監査におけるアルコール知識定着度の確認
  - ⑤ 本事案の再現動画教材等の展開による振り返り教育の徹底
- 2) 新たに取り組む再発防止策
  - ① 社内健康問題サポート体制の構築（相談窓口の設置）
  - ② 受入出向社員・転籍者に対する教育体制の強化
  - ③ 適切な社内報告が実施される社内環境の再構築

**(3) 航空事故**

2022 年度は、ANA グループに関わる航空事故が 2 件発生しました。

## 1) 2022 年 6 月 25 日 航空機が予期せぬ揺れに遭遇し客室乗務員が骨折

## ① 事象概要

ANA1626 便（熊本発伊丹行き/AKX 運航便）は 13 時 29 分頃に予期せぬ揺れに遭遇し、機体後方にいた客室乗務員 1 名が負傷いたしました。伊丹空港到着後、病院にて診断を受けたところ、仙骨骨折との診断を受けました。本事案は航空局より航空事故と認定されました。

## ② 対応状況

当該事案については、運輸安全委員会において調査継続中であり、原因究明に全面的に協力するとともに、AKX では社内航空事故調査会を設置して再発防止策を講じております。

## 2) 2023 年 1 月 25 日 航空機が地上走行中に駐車車両と接触し損傷

## ① 事象概要

ANA8512 便（香港発成田行き/ANA 運航便）貨物機は、7 時 34 分成田国際空港に着陸し、地上走行中、スポットへ向けて旋回する際にスリップし、スポット周辺に駐車していた車両と接触したため機体が損傷しました。本事案は航空局より航空事故と認定されました。

## ② 対応状況

当該事案については、運輸安全委員会において調査継続中であり、原因究明に全面的に協力するとともに、ANA では社内航空事故調査会を設置して原因究明、再発防止策を検討中です。

## 2. 2022 年度の安全の状況

**(4) 重大インシデント**

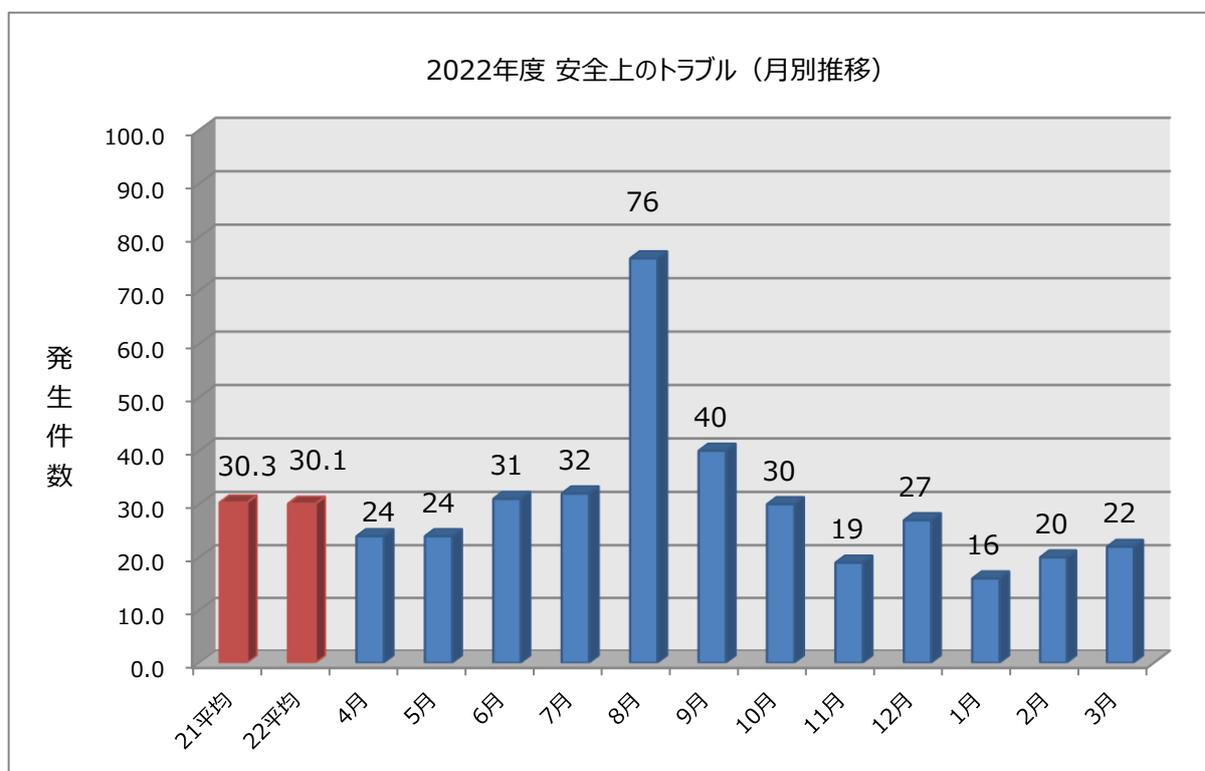
2022 年度は、ANA グループに関わる重大インシデントの発生はございませんでした。

**(5) 安全上のトラブル**

2022 年度 ANA グループでは、「安全上のトラブル」が 361 件（2021 年度 363 件）発生し、1,000 便あたりの発生数は 1.19 件（2021 年度 1.62 件）でした。いずれの事象も運航乗務員による適切な操作、整備士による点検・確認ならびに処置などを行うことで運航の安全に影響はありませんでした。

事象の発生数は 2021 年度対比でほぼ同数となっています。新型コロナウイルスの影響も落ち着き、復便による運航回数は増加していますが、安全上のトラブルに増加傾向はなく 1,000 便あたりの発生率で比較すると低い数値となっています。

詳細については、10 ページ<安全上のトラブルの概要>をご覧ください。



「安全上のトラブル等」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」欄にも掲載しています。

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

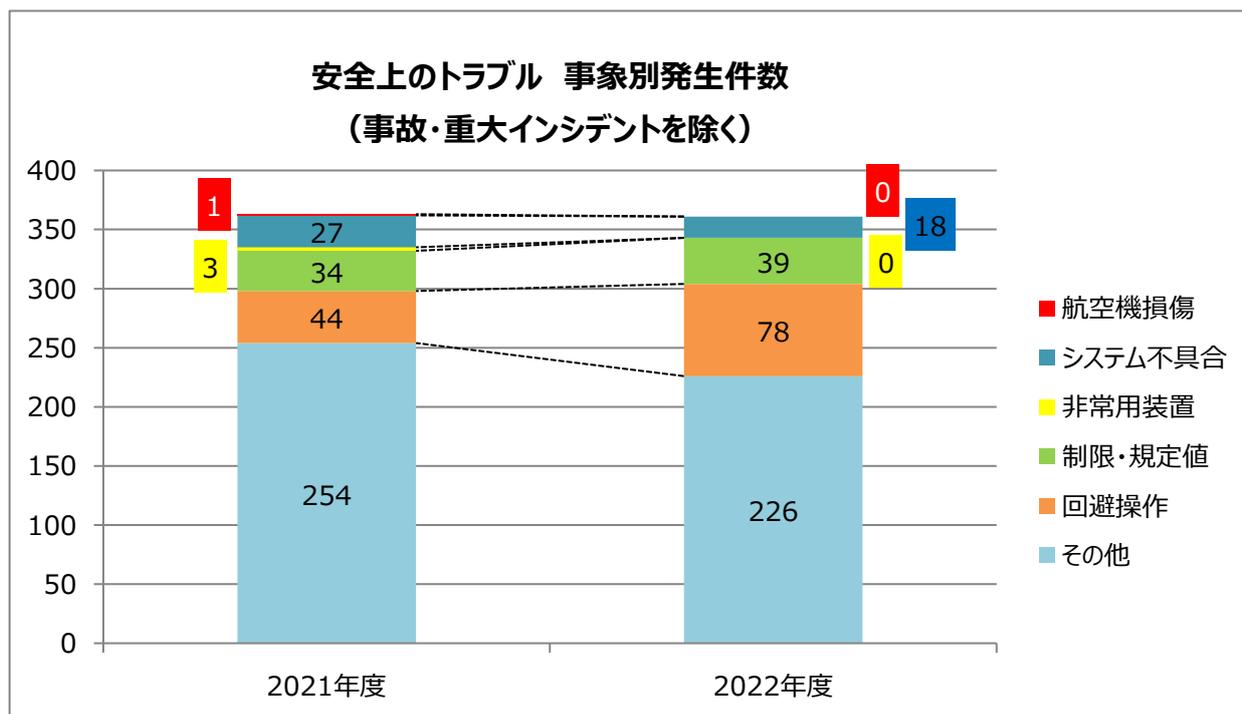
## 2. 2022 年度の安全の状況

### 【航空会社別発生状況】

| 概要                     | 2022 年度       |             |             |             | 2021 年度     |    |
|------------------------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----|
|                        | ANA           | AJX         | AKX         | 合計          |             |    |
| 1. 航空機構造の損傷（鳥衝突・被雷を除く） | 0             | 0           | 0           | 0           | 1           |    |
| 2. システムの不具合            | 10            | 1           | 7           | 18          | 27          |    |
| (内訳)                   | エンジン・プロペラ等    | 4           | 0           | 1           | 5           | 19 |
|                        | 与圧系統          | 1           | 0           | 2           | 3           | 4  |
|                        | 通信・通話         | 1           | 0           | 0           | 1           | 0  |
|                        | 操縦系統          | 3           | 0           | 0           | 3           | 1  |
|                        | 燃料系統          | 1           | 0           | 0           | 1           | 1  |
|                        | 油圧系統          | 0           | 0           | 0           | 0           | 0  |
|                        | 表示・警報         | 0           | 1           | 2           | 3           | 0  |
|                        | 着陸装置・ブレーキ・タイヤ | 0           | 0           | 1           | 1           | 0  |
|                        | 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            | 0           | 0           | 1           | 1           | 2  |
| 防火系統                   | 0             | 0           | 0           | 0           | 0           |    |
| 3. 非常用装置等の不具合          | 0             | 0           | 0           | 0           | 3           |    |
| 4. 制限・規定値を超えた運航        | 33            | 0           | 6           | 39          | 34          |    |
| 5. 警報に基づく回避操作など        | 55            | 0           | 23          | 78          | 44          |    |
| (内訳)                   | 航空機衝突防止装置作動   | 44          | 0           | 13          | 57          | 32 |
|                        | 対地接近防止装置作動    | 6           | 0           | 10          | 16          | 10 |
|                        | その他の回避操作/非常宣言 | 2           | 0           | 0           | 2           | 2  |
|                        | 非常用装置・器具の使用   | 3           | 0           | 0           | 3           | 0  |
| 6. その他                 | 154           | 26          | 46          | 226         | 254         |    |
| <b>合計</b>              | <b>252</b>    | <b>27</b>   | <b>82</b>   | <b>361</b>  | <b>363</b>  |    |
| <b>1,000 便あたりの発生件数</b> | <b>1.37</b>   | <b>11.6</b> | <b>0.70</b> | <b>1.19</b> | <b>1.62</b> |    |

※ 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。

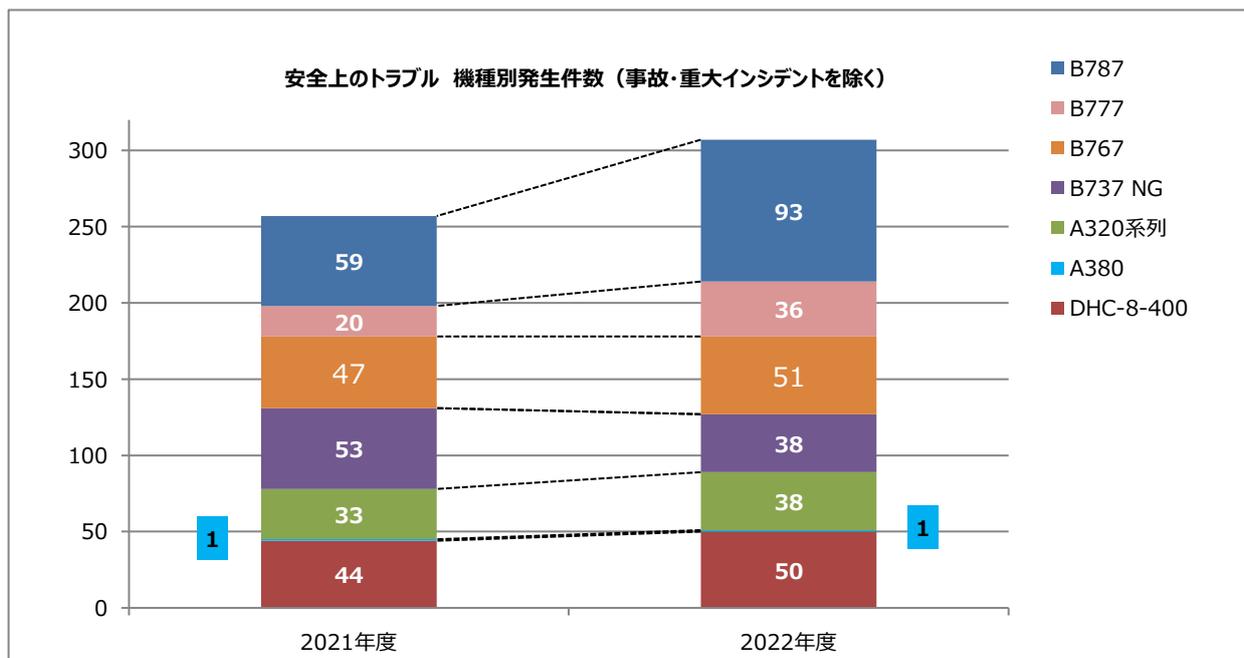
### 【機種別発生状況】



## 2. 2022 年度の安全の状況

| 概要                     | B787          | B777        | B767        | B737        | A320<br>系列  | A380        | DHC8<br>-400 | その他<br>(注) | 計           |   |
|------------------------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|------------|-------------|---|
| 1. 航空機構造の損傷(鳥衝突・被雷を除く) | 0             | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 0          | 0           |   |
| 2. システムの不具合            | 7             | 0           | 2           | 3           | 1           | 0           | 5            | 0          | 18          |   |
| (内訳)                   | エンジン・プロペラ等    | 0           | 0           | 2           | 2           | 1           | 0            | 0          | 5           |   |
|                        | 与圧系統          | 1           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 2          | 3           |   |
|                        | 通信・通話         | 1           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 0          | 1           |   |
|                        | 操縦系統          | 3           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 0          | 3           |   |
|                        | 燃料系統          | 1           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 0          | 1           |   |
|                        | 油圧系統          | -           | -           | -           | -           | -           | -            | -          | -           | - |
|                        | 表示・警報         | 1           | 0           | 0           | 1           | 0           | 0            | 1          | 3           |   |
|                        | 着陸装置・ブレーキ・タイヤ | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 1          | 1           |   |
|                        | 航法・エアデータ システム | -           | -           | -           | -           | -           | -            | -          | -           | - |
|                        | 酸素供給機能        | -           | -           | -           | -           | -           | -            | -          | -           | - |
|                        | 視界            | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 1          | 1           |   |
| 防火系統                   | -             | -           | -           | -           | -           | -           | -            | -          | -           |   |
| 3. 非常用装置等の不具合          | 0             | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 0          | 0           |   |
| 4. 制限・規定値を超えた運航        | 7             | 0           | 22          | 5           | 2           | 1           | 2            | 0          | 39          |   |
| 5. 警報に基づく回避操作など        | 23            | 8           | 2           | 13          | 19          | 0           | 13           | 0          | 78          |   |
| (内訳)                   | 航空機衝突防止装置作動   | 15          | 8           | 2           | 10          | 17          | 0            | 5          | 57          |   |
|                        | 対地接近防止装置作動    | 3           | 0           | 0           | 3           | 2           | 0            | 8          | 16          |   |
|                        | その他の回避操作/非常宣言 | 2           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 0          | 2           |   |
|                        | 非常用装置・器具の使用   | 3           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0            | 0          | 3           |   |
| 6. その他                 | 56            | 28          | 25          | 17          | 16          | 0           | 30           | 54         | 226         |   |
| <b>合計</b>              | <b>93</b>     | <b>36</b>   | <b>51</b>   | <b>38</b>   | <b>38</b>   | <b>1</b>    | <b>50</b>    | <b>54</b>  | <b>361</b>  |   |
| <b>1,000 便あたりの発生件数</b> | <b>1.57</b>   | <b>2.05</b> | <b>1.85</b> | <b>0.48</b> | <b>0.27</b> | <b>3.97</b> | <b>0.92</b>  | <b>-</b>   | <b>1.19</b> |   |

※ 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。



注：上記のグラフには「その他」の事象を含みません。

「その他」の詳細については、10 ページ <安全上のトラブルの概要> 【その他】の項をご覧ください。

## 2. 2022 年度の安全の状況

## &lt;安全上のトラブルの概要&gt;

2022 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 361 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】

18 件発生しました。昨年度に比べ運航便数は増加しましたが、発生数（昨年度 27 件）は減少しています。不具合内容や機種に集中傾向はなく、不具合の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行い修復を完了して運航しています。

## 【制限・規定値を超えた運航】

制限・規定値を超えた運航は 39 件発生しており、その内指示された経路を逸脱した事例が 6 件、指示された高度を逸脱した事例が 9 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、運航乗務員による回復操作により運航の安全に影響を与える事象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 57 件、GPWS（対地接近警報装置）の警報により回避した事例が 16 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】

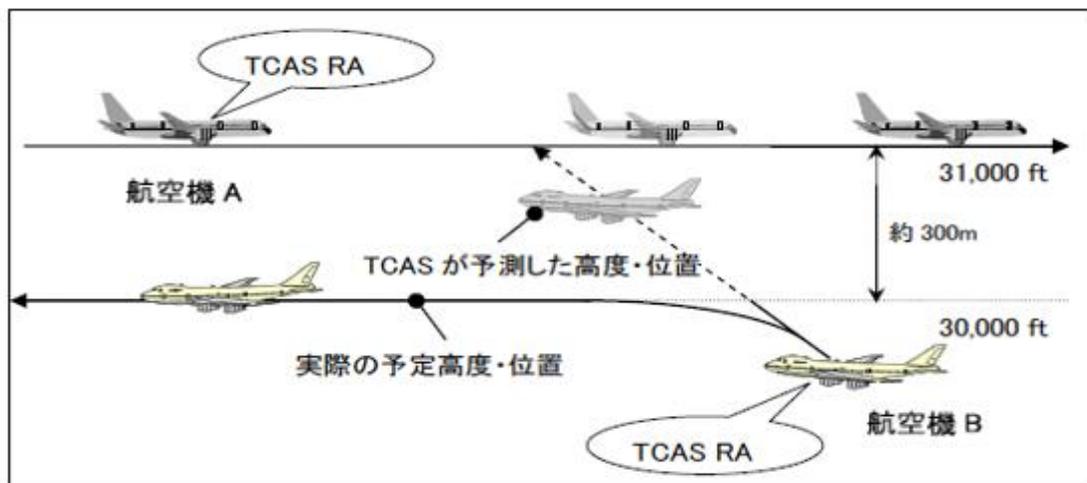
その他の事象の発生数は 226 件と昨年の 254 件と比べ減少しました。これは新型コロナウイルス対策のためお客様が携帯していたクレバリン（\*2）を機内で発見した事象（危険物輸送）が 10 件で昨年度の 46 件から減少しています。

機体整備作業中（定時整備）の一次構造部材損傷（経年劣化等）は 42 件で昨年度の 29 件と比べ増加していますが、適切に整備処置を実施し処置を完了しています。アルコールに関連する事象等は 53 件（昨年度は 102 件）に減少しましたが、その内訳は検査記録の保管不備が 47 件だったため、記録の保管について改善の対策を図りました。

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。

## 2. 2022 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 フィートを巡行中、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) 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、一部の商品が腐食性物質として危険物の対象となります。

## 2. 2022 年度の安全の状況

**(6) イレギュラー運航**

2022 年度の ANA グループにおけるイレギュラー運航は、43 件発生しました。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。

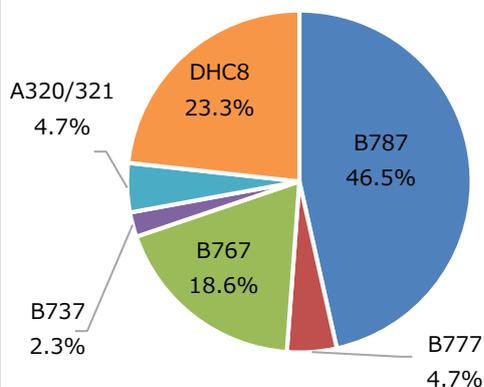
事象の概要は、国土交通省のホームページ内「航空安全に関する統計、報告等」にも掲載されています

[http://www.mlit.go.jp/koku/15\\_bf\\_000191.html](http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000191.html)

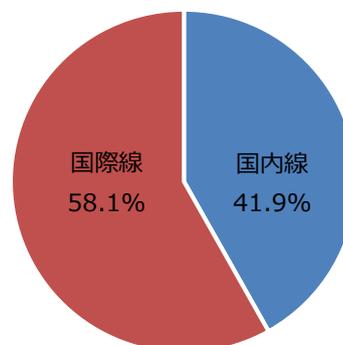
**【イレギュラー運航発生件数】**

|     | 2022 年度 |      |      |      |      |            |      |    | 2021 年度 |
|-----|---------|------|------|------|------|------------|------|----|---------|
|     | B787    | B777 | B767 | B737 | A380 | A320<br>系列 | DHC8 | 合計 |         |
| 国内線 | 4       | 1    | 0    | 1    | 0    | 2          | 10   | 18 | 17      |
| 国際線 | 16      | 1    | 8    | 0    | 0    | 0          | 0    | 25 | 21      |
| 合計  | 20      | 2    | 8    | 1    | 0    | 2          | 10   | 43 | 38      |

2022年度 イレギュラー運航件数（機種別）



2022年度 イレギュラー運航件数（内線別）



### 3. 安全に関する目標

#### (1) 2022 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：2 件

ANA で 1 件、ANA ウイングスで 1 件の事故が発生し、目標未達という結果となりました。

(6 ページ (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：76% (90 日以内件数 52 件/ ヒューマンエラー起因の義務報告件数 68 件 \*注)

\*注：実績データは 2022 年 1 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、高い安全性の実現に向けて活動することで目標を大きく上回る結果となりました。

3) ANA グループ安全教育センター (ASEC) 受講者数

目標：9,000 人

実績：7,068 人

旅客需要が回復するにつれて、研修よりもオペレーション業務を優先せざるを得ない状況や受講者自身が新型コロナに感染して受講できない状況が多かった為、受講者数が伸び悩み、目標達成には至りませんでした。

3. 安全に関する目標

**(2) 2022 年度 安全施策の実施状況**

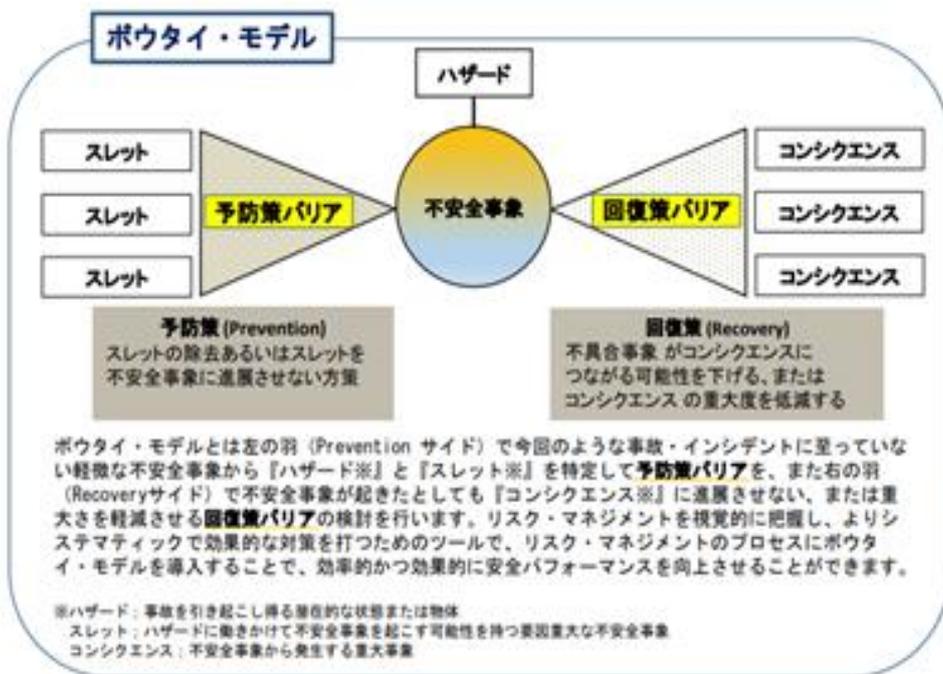
コロナ禍の3年間、「事業規模を小さくして、コロナのトンネルを抜ける」という方針のもと、2022年度は、世界規模でコロナ感染症が収束に向かう中、需要回復に伴う復便対応の環境下でも安全運航を堅持するために各職場において一人ひとりの仕事に向き合った効果的な「リスク予知」の実践やヒューマンエラーの削減、怪我防止に関わる取り組み、ガイダンスに基づく変更管理の運用定着など、グループ一丸となって取り組みました。

<「安全の方針と目標」の実施状況>

- ・ 法令と IOSA などの国際基準への常時適合のため内部監査や各種監査を通じて、適合状況の確認並びに速やかな是正処置対応を行いました。
- ・ グループの枠を超えた社外組織／機関との連携の取り組みとして、地域航空サービスアライアンス有限責任事業組合（EAS LLP 5 社\*）に関わるコードシェア運航を 10 月より開始しました。  
\* 5 社 : JAL、JAC、AMX、ORC、ANA

<「安全リスク・マネジメントの深化」の実施状況>

- ・ 「リスク予知」の効果的な実践に繋げる活動として各部門で実施しているリスク予知の実態調査を行い情報収集した好事例の共有を実施しました。
- ・ 変更管理プロセスの標準化を目的としたガイドラインを設定し、運用の定着を図るためのモニター体制を整え、変更管理運用に関わる課題を洗い出し、改善に繋げる活動を行いました。
- ・ 海外他社エアラインの安全に係る情報を社内展開し、未然防止型、未来予測型リスク・マネジメントの充実に図るための取り組みを行いました。
- ・ 国際基準に適合するために、ハザードに着目したリスク・マネジメントの実践に取り組み、Bow Tie モデルを用いた分析を行いました。



3. 安全に関する目標

---

<「安全保証の充実」の実施状況>

- 安全指標/安全目標値に関して、SPI(Safety Performance Indicator、KPI の安全版)により安全の状態を「見える化」し、安全性向上を図りました。
- 安全監査に関して、監査報告書の改定や、監査を通じて得られた良好事例を社内の情報共有媒体を活用し部門横断的に共有するなど、監査の更なる進化に向けた取り組みを行いました。

<「安全文化の醸成」の実施状況>

- 受講者の理解度向上に繋げるための教育・研修を提供するなど、教育・研修・学習プログラムを通じたサポートを行い、一人ひとりの「安全行動」の体現の意識付けを行いました。

3. 安全に関する目標

(3) 2023 年度 安全目標

ANA グループでは、2023 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 : 77%以上
- ③ ANA グループ安全教育センター（ASEC）受講者数 : 11,000 人

(4) 2023 年度 安全施策

2023 年度は、2030 年度のあるべき姿を見据えた 2025 年度までの ANA グループ航空安全・航空保安中期方針を策定しました。これからも変化に向き合い、安全・保安を堅固に守るとともに、決して受け身になることなく積極的に安全・保安を自分たちの手で創り上げていきます。

2023年度 安全施策

グループ全体の「目指すべき方向性」と「重点テーマ」を定めグループ一体となって取り組みます。

<目指すべき方向性>

- ・ 航空安全 : 変化変革の中でも安全を堅持するための安全の仕組みと基盤の強化
- ・ 航空保安 : 「保安」に対する意識・行動の変革、体制、仕組みづくり

<重点テーマ>

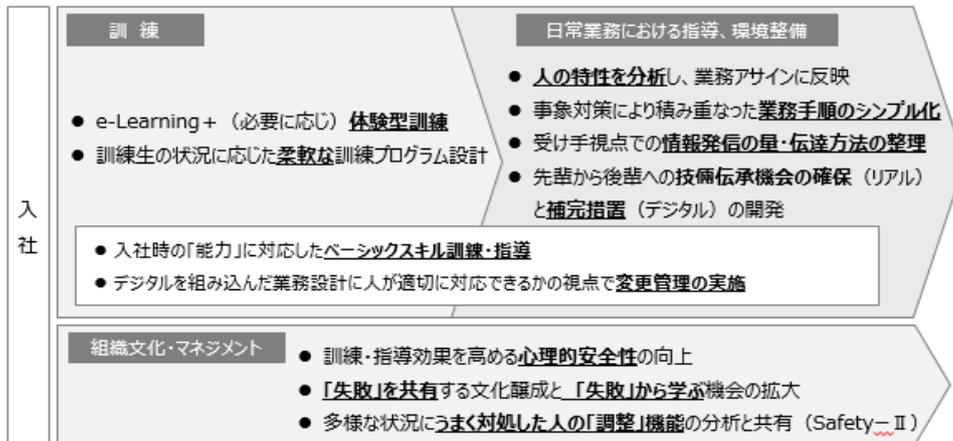
1. 積極的な安全文化(Positive Safety Culture)・保安文化の醸成

ANAグループでは「公正な文化」「報告の文化」「学習する文化」「柔軟な文化」の4つの文化を重要な構成要素として捉えており、その中でも特に、2023-2025年度のANAグループ航空安全・航空保安中期方針では、「公正な文化」「報告の文化」に関する施策を最優先に取り組んでいきます。

2. 安全を支える技倆の維持・確保

「訓練/指導」・「組織文化/マネジメント」の側面で11項目のテーマを選定し、各部門にて具体的な施策に取り組むこととしました。

《11項目のテーマの構成図》



### 3. 安全に関する目標

---

#### 3. 変更管理の強化・定着

日常業務の中で、「新たな業務プロセスの導入、改定、廃止」など「変更」の際には、ミスや失敗が起こる可能性が高くなります。変更管理とは、この「変更」において、予めリスクを許容できるレベルまで低減することであり、ミスや失敗を未然に防止するためのリスクマネジメント手法の一つです。現在、変更を実施する部署との意見交換・調整を踏まえ課題に対する対応策を明確にし、実施しています。

#### 4. 安全リスクマネジメントの進化

安全リスクマネジメントとは、安全情報からハザード（危険要素）を特定し、リスクを評価する、そして対策を講じることにより、リスクを許容できるレベルまで低減するプロセスのことをいいます。「未然防止型の拡充」と、「リスクマネジメント人材の育成強化」により、効果的・効率的な体制を目指します。現在、デジタル技術や分析手法の活用により作業効率性を高め、捻出したマンパワーを捻出し、更なるリスクマネジメントの強化に繋がります。

#### 5. 航空保安セキュリティマネジメントシステムの再構築

保安リスク・脅威等の増大、保安事案の発生をゼロに近づける必要性があるため、「保安管理体制の整備」、「教育訓練等の充実」、「保安事案等への対応力向上」を通じて、セキュリティマネジメントシステムの再構築に取り組みます。

## 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。

#### 1) 安全管理システム

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。

ANA グループ航空会社の「安全統括管理者」(2022 年 4 月～2023 年 3 月)

| 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   |

ANA グループ航空会社の「安全統括管理者」(2023 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 常務執行役員 | 服部 茂   |
| 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   |

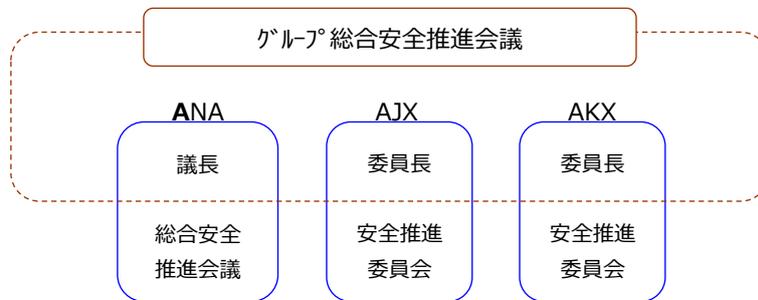
<安全推進関係の会議体>

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し、グループ航空会社における安全意識の啓発と各部門間の意思疎通と連携を促進することにより、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象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な施策を立案します。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、事故等の不安全事象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。

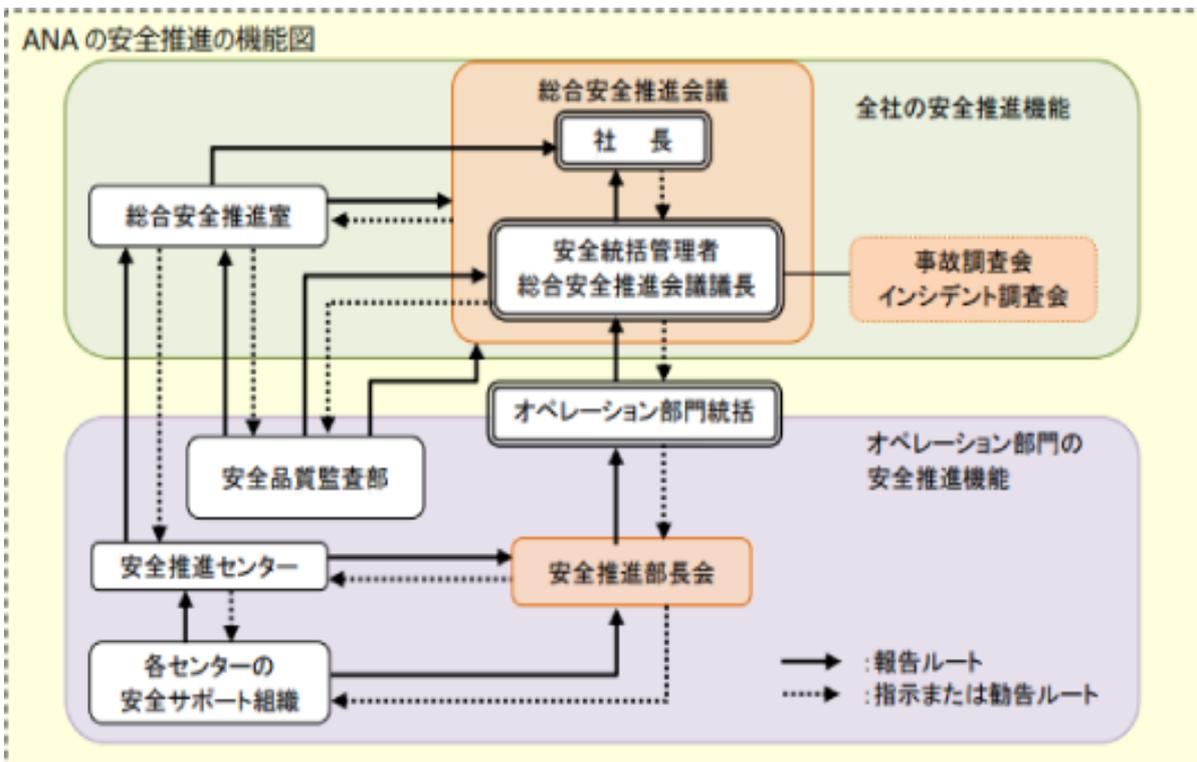
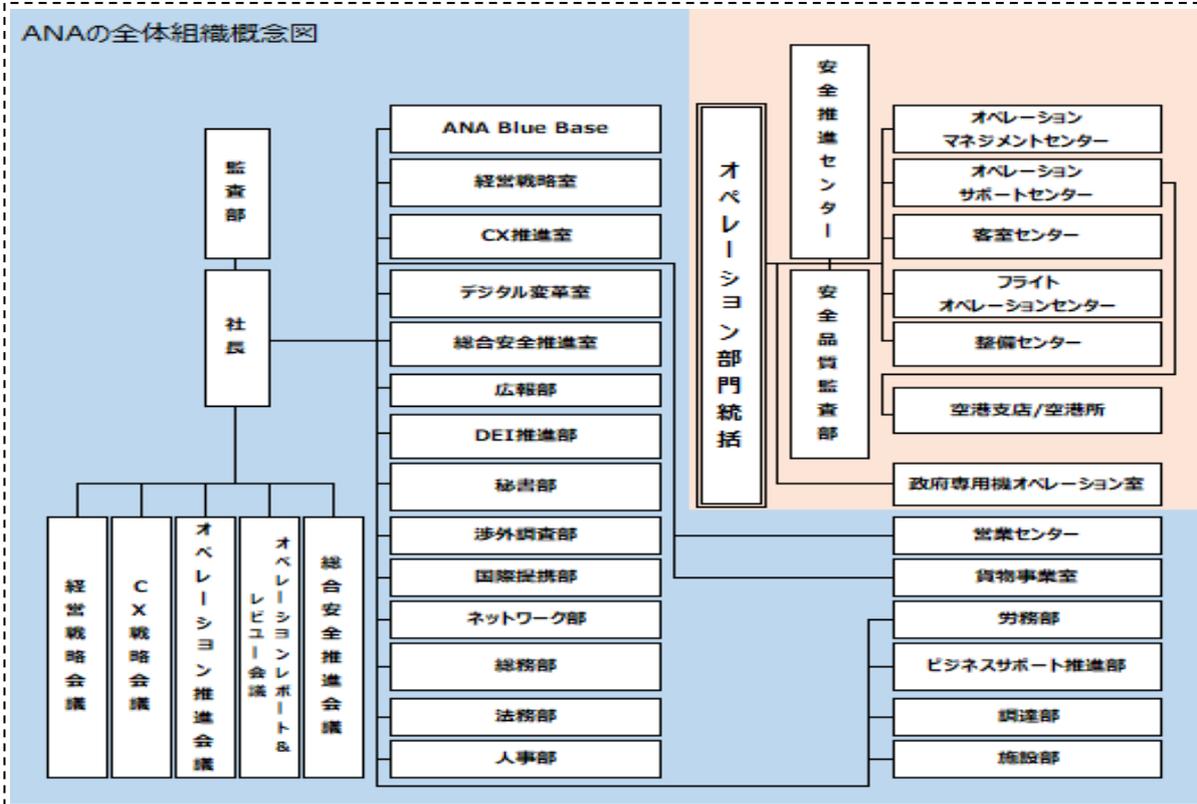
③ マネジメント・レビュー

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（2023年4月1日現在）



4. 安全管理システム

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故の未然防止・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基準に適応して有効に機能し、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 (2023 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<br>マネジメントセンター | オペレーション<br>サポートセンター |
|---------------------|----------|---------|-----------------------|---------------------|
| 2 名                 | 65 名     | 21 名    | 218 名                 | 358 名               |
| フライトオペレーション<br>センター | 客室センター   | 整備センター  |                       |                     |
| 2,441 名             | 8,366 名  | 1,341 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 (2023 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 1,401 名<br>副操縦士 735 名<br>総計 2,136 名 | 8,247 名 | ANA : 439 名 (215 名)<br>e.TEAM ANA * 1 : 2,423 名<br>(1,329 名) | 64 名  |

\* 1 : 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ています。

● 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・品質担当部室の長と主要な本社組織の長から構成されています。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っています。

<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、方針および実施事項の決定を行っています。

<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ています。

<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>

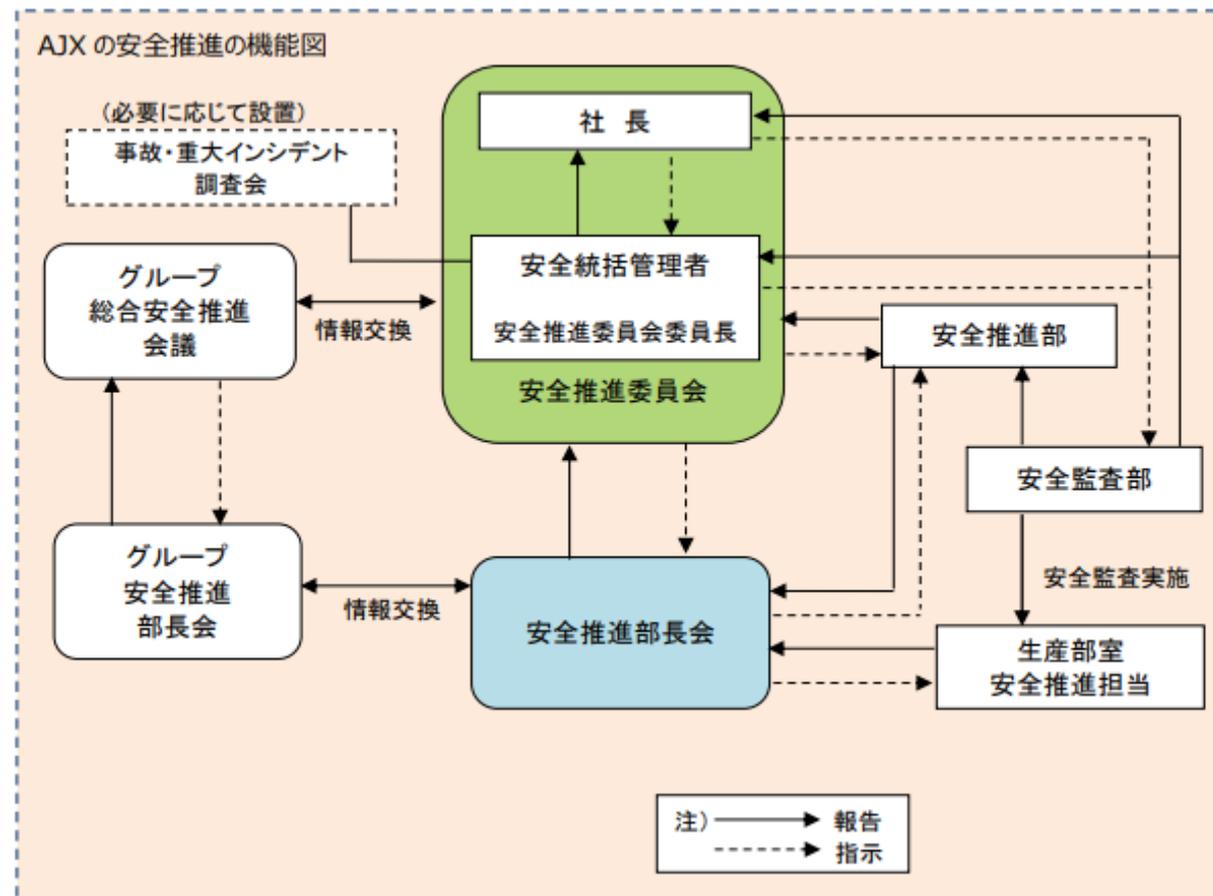
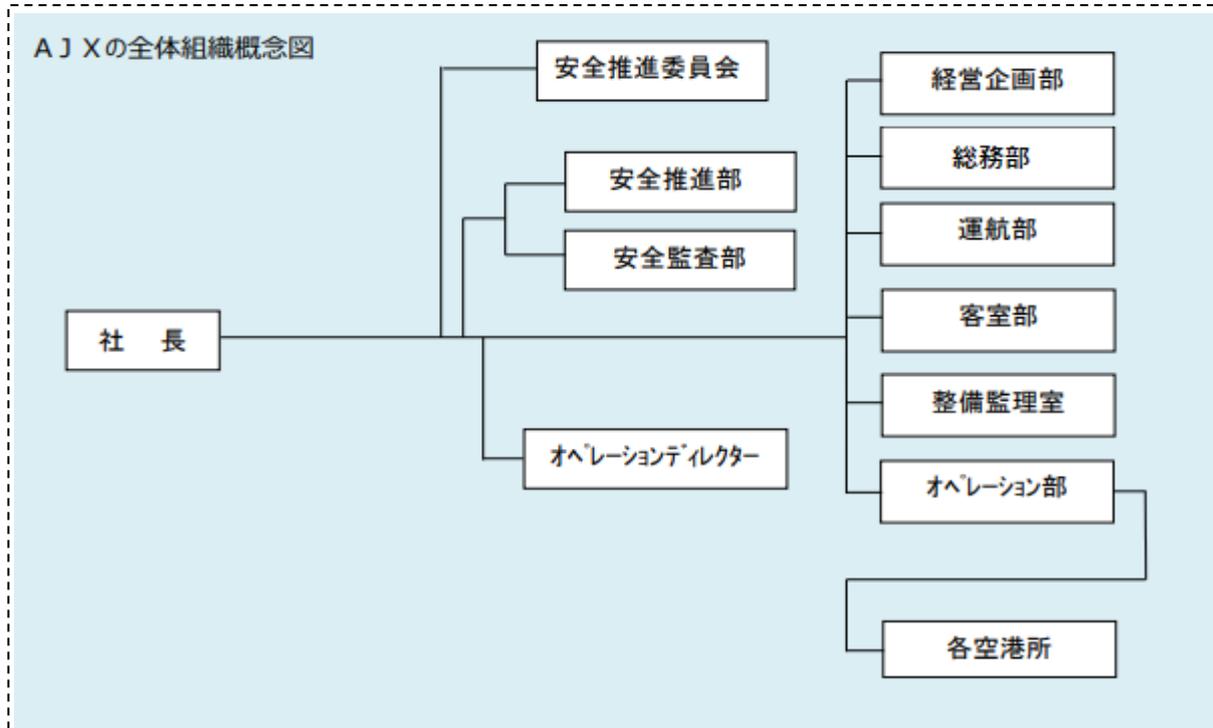
● マンスリー・マネジメント・レビュー会議 (MMR 会議)

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・運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 (2023 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 (2023 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             |
|---------------------------------|-------------------|-------|-------|----------|-------------------|
| 5 名<br>(社内兼務 1 名<br>ANA 兼務 1 名) | 6 名<br>(社内兼務 4 名) | 110 名 | 507 名 | 9 名      | 2 名<br>(社内兼務 1 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 (2023 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 44 名   | 508 名 | 0 名 (0 名)     | 38 名 <sup>*1</sup> |
| 副操縦士 22 名 |       |               |                    |
| 総計 66 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。

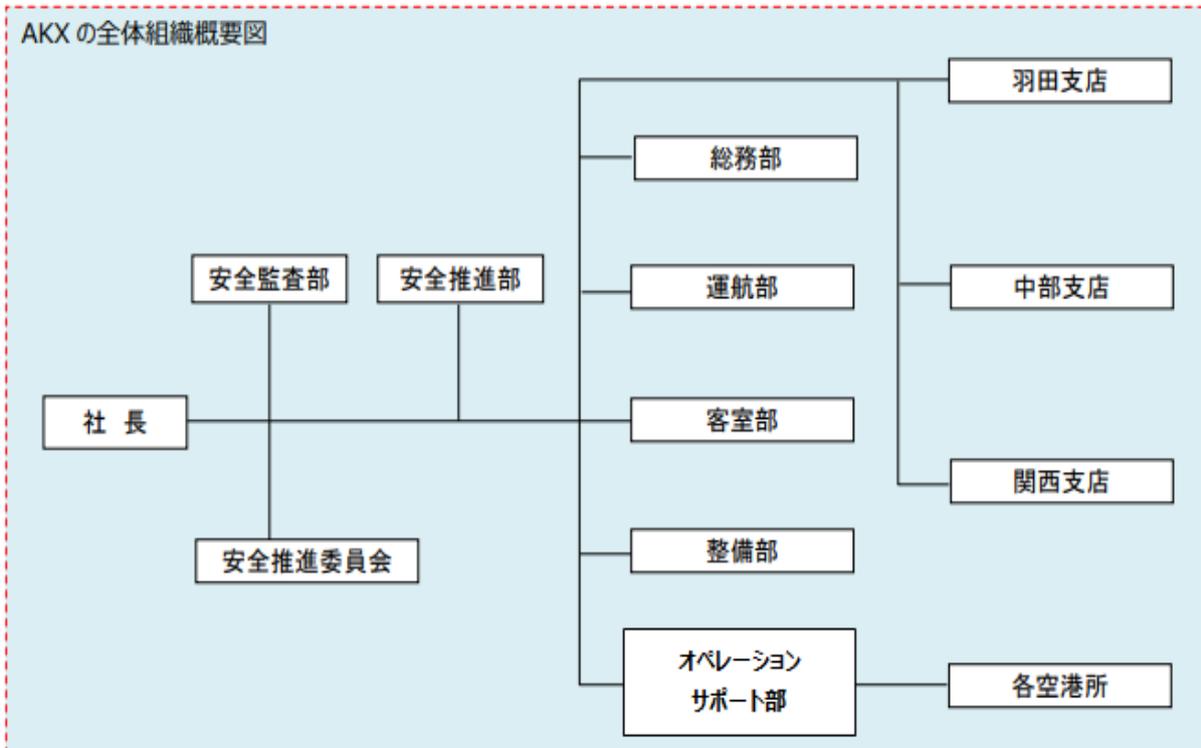
● 安全推進部長会

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。

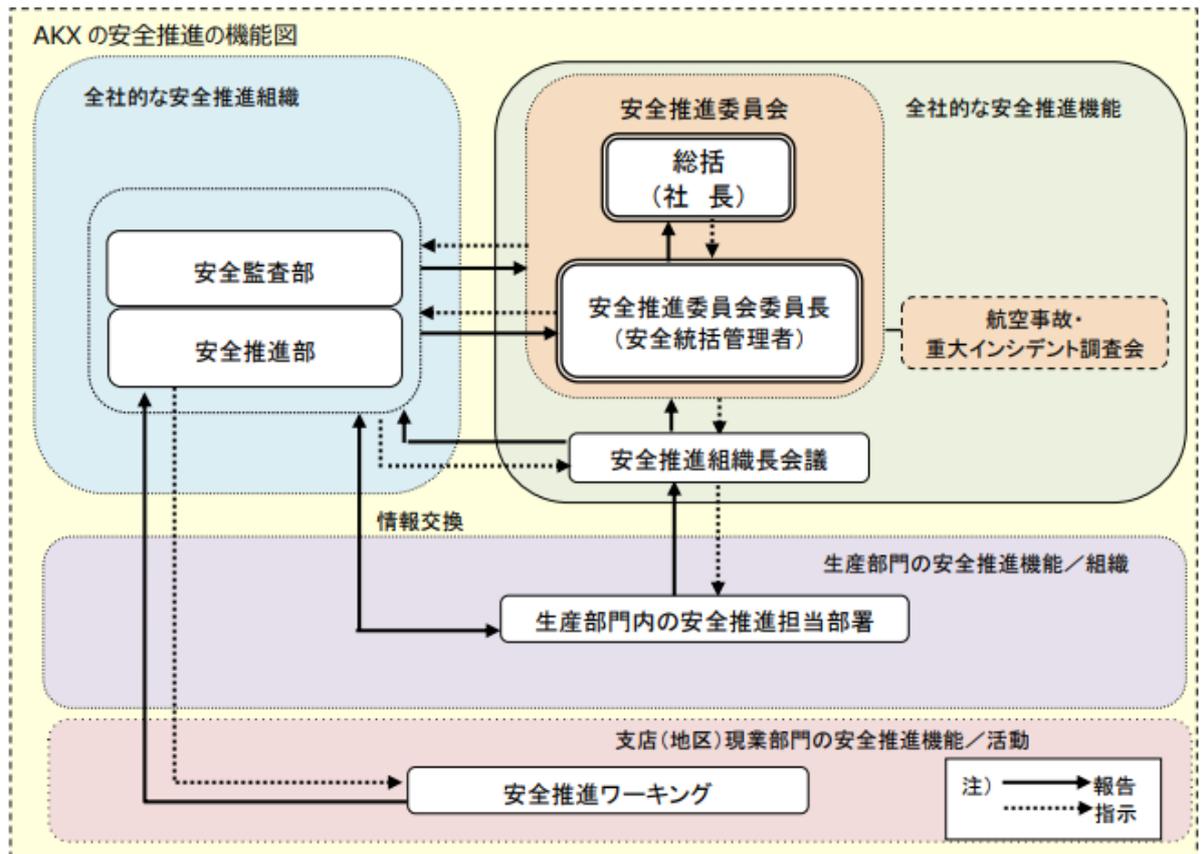
ANA ウイングス株式会社：AKX

1) 安全に関わる組織（2023年4月1日現在）

AKXの全体組織概要図



AKXの安全推進の機能図



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、オペレーションサポート部があります。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（2023 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 | オペレーションサポート部 |
|--------------------|--------------------|----------------------|---------------------|-----|--------------|
| 23 名<br>(社内兼務 5 名) | 13 名<br>(社内兼務 9 名) | 666 名<br>(社内兼務 12 名) | 958 名<br>(社内兼務 4 名) | 7 名 | 20 名         |
| 羽田支店               | 中部支店               | 関西支店                 |                     |     |              |
| 3 名                | 15 名               | 22 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（2023 年 4 月 1 日現在）

| 運航乗務員                              | 客室乗務員 | 整備従事者<br>(確認主任者) | 運航管理者              |
|------------------------------------|-------|------------------|--------------------|
| 機長 300 名<br>副操縦士 238 名<br>総計 538 名 | 955 名 | 0 名<br>(0 名)     | 64 名 <sup>*1</sup> |

\*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>

- 客室部運営会議

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>

- 整備部運営会議

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】（2023 年 4 月 1 日現在）

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。

| 航空会社 | 委託内容     | 委託先 | 詳細   |
|------|----------|-----|--|
| ANA  | 運航の業務の管理 | AJX | B787 旅客便<br>・成田-ホーチミン ・羽田-シンガポール<br>・羽田-バンコク ・羽田-台北(松山) ・羽田-香港 |
| AJX  | 整備の業務の管理 | ANA | B787-8、B787-9、B787-10 に関する整備業務                                 |
| AKX  | 整備の業務の管理 | ANA | B737-800、DHC8-400 に関する整備業務                                     |

**(4) 業務の委託に関する情報**

<ANA グループにおける空港オペレーション部門の業務体制>

AJX および AKX は、空港における旅客、貨物・手荷物等の取り扱いに関する業務を ANA に委託し、ANA は自社便を含めたそれらの業務をグループ空港会社もしくは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。

<ANA グループにおける整備業務体制>

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の下、整備認定業務を行っています。

\* 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 コンポーネンステクニクス(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 エアロサプライシステム(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 |

---

#### 4. 安全管理システム

---

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。

- STEASC (ST Engineering Aerospace Services Company Pte.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、B787、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

## (5) 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上記の定期訓練審査に 2019 年 10 月より Competency Based Training\*の考えを導入し、新たな訓練審査プログラム(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。今後、グループ全体に展開する予定です。

\*Competency Based Training：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。

## &lt;定期緊急総合訓練&gt;

客室乗務員資格および保有する機種乗務資格について、必要な知識、技量および能力の維持、日常保安業務への意識向上および緊急保安対処能力の向上を図ります。(CRM・様々な緊急事態への対処・緊急脱出・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に実施しています。

- 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訓練用メンテナンス・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

## &lt;定期訓練 Part 1&gt;

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、冬航運航、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

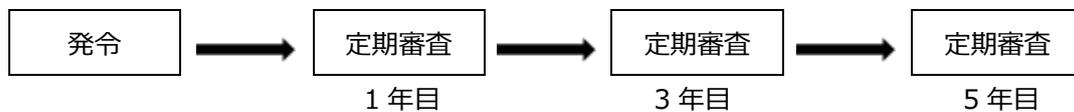
## &lt;定期訓練 Part2&gt;

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

## &lt;定期審査&gt;

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

## (6) 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。

## &lt;ANA グループ安全教育センターにおける安全教育&gt;

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（作業員））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。

\*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。



## &lt;航空機からの緊急脱出研修&gt;

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。

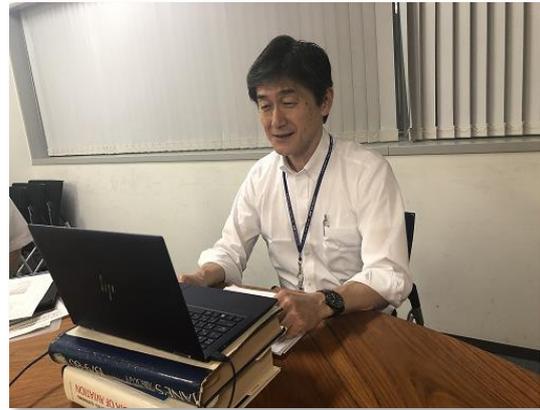


## 4. 安全管理システム

## ＜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 月に開催しました。リモートで計 4 回実施し、海外も含め約 1,440 名のグループ社員や関係会社の社員に参加いただきました。また、例年実施している各事業所での黙祷の実施に加え、風化防止・と安全の重要性の再認識のため、事故・事件についての理解を深めるためのミニセミナーを黙祷前に開催しました。



## ＜安全キャラバン＞

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かった海外基地や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。

2022 年度は現地での開催 5 回、リモートでの開催 4 回の計 9 回開催し、グループ外の関係会社等の社員も含め 206 名が参加しました。



## 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には、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」



「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**

\* 2023 年 3 月 31 日現在、飛行時間と飛行回数は 2022 年 4 月 1 日-2023 年 3 月 31 日の平均値)

| 機 種  | 座席数                      | 初号機<br>導入時期 | 機数<br>(年度末) | 平均<br>機齢 | 使用会社    | 平均年間<br>飛行時間 | 平均年間<br>飛行回数 |
|--|--------------------------|-------------|-------------|----------|---------|--------------|--------------|
| B777-200   | 405                      | 1997.6      | 2           | 18.0     | ANA     | 1280.4       | 865.8        |
| B777-200ER<br>  | 405<br>392               | 1999.9      | 8           | 12.8     |         |              |              |
| B777-300   | 514                      | 1997.11     | 5           | 24.8     | ANA     | 846.1        | 485.6        |
| B777-300ER<br>  | 212                      | 2004.8      | 13          | 7.6      | ANA     | 4338.8       | 388.1        |
| B777F<br>       | -                        | 2019.5      | 2           | 4.1      | ANA     | 5374.9       | 644.0        |
| B767-300ER<br> | 270<br>202               | 1997.2      | 15          | 15.3     | ANA     | 1555.6       | 1187.0       |
| B767-300BCF  | -                        | 1992.4      | 5           | 27.4     | ANA     | 4167.2       | 1060.2       |
| B767-300F<br> | -                        | 2005.11     | 4           | 19.0     |         |              |              |
| B787-8<br>    | 335<br>240<br>184<br>169 | 2011.8      | 36 (*1)     | 10.0     | ANA/AJX | 1917.2       | 951.9        |
| B787-9<br>    | 395<br>375<br>215<br>246 | 2014.3      | 40 (*2)     | 5.7      | ANA/AJX | 3658.5       | 605.8        |
| B787-10<br>   | 294                      | 2019.3      | 3 (*3)      | 3.5      | ANA/AJX | 2490.4       | 562.0        |
| A380-841<br>  | 520                      | 2019.3      | 3           | 4.1      | ANA     | 626.0        | 88.7         |

**5. 輸送実績 等**

| 機種   | 座席数 | 初号機<br>導入時期 | 機数<br>(年度末) | 平均<br>機齢 | 使用会社    | 平均年間<br>飛行時間 | 平均年間<br>飛行回数 |
|--|-----|-------------|-------------|----------|---------|--------------|--------------|
| A320-271N<br> | 146 | 2016.11     | 11          | 4.7      | ANA     | 1908.2       | 1497.9       |
| A321-211   | 194 | 2016.10     | 4           | 6.3      | ANA     | 2020.2       | 1835.0       |
| A321-272N<br> | 194 | 2017.9      | 22          | 3.4      | ANA     | 2339.8       | 1888.0       |
| B737-800<br>  | 166 | 2008.5      | 39 (*4)     | 10.3     | ANA/AKX | 2357.7       | 2037.6       |
| DHC8-400<br>  | 74  | 2003.06     | 24          | 14.3     | AKX     | 2306.6       | 2676.4       |

| 使用会社 | 使用機全体の平均機齢 |
|------|------------|
| ANA  | 9.3 年      |
| AJX  | 7.8 年      |
| AKX  | 11.8 年     |

(注)

\* 1 : 36 機全てが ANA、AJX の共通事業機

\* 2 : JA830A, JA833A, JA935A, JA936A, JA937A を除く 35 機  
が ANA, AJX の共通事業機

\* 3 : 3 機全てが ANA, AJX の共通事業機

\* 4 : 39 機全てが ANA, AKX の共通事業機

<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

| 機種            | 便数      | 前年比<br>(%) | 旅客キロ<br>(百万旅キロ) | 前年比<br>(%) | 貨物量<br>(百万トンキロ) | 前年比<br>(%) |
|---------------|---------|------------|-----------------|------------|-----------------|------------|
| B787-8        | 33,877  | 110        | 9,024           | 181        | 269             | 73         |
| B787-9        | 24,052  | 129        | 17,137          | 500        | 1,336           | 79         |
| B787-10       | 1,392   | 126        | 1,137           | 588        | 52              | 103        |
| B777-200/ER   | 8,549   | -          | 2,715           | -          | 43              | -          |
| B777-300/ER   | 7,755   | 114        | 7,472           | 430        | 880             | 66         |
| B777-300F     | 1,254   | 96         | -               | -          | 564             | 89         |
| B767-300ER    | 18,269  | 151        | 3,101           | 187        | 29              | 80         |
| B767-300F     | 9,329   | 100        | -               | -          | 811             | 91         |
| A320-271N     | 16,311  | 81         | 1,308           | 125        | 2               | 41         |
| A321-211/272N | 47,954  | 174        | 5,217           | 215        | 13              | 121        |
| A380-841      | 252     | -          | 464             | -          | 6               | -          |
| B737-800      | 78,750  | 147        | 6,114           | 196        | 16              | 82         |
| DHC8-400      | 54,494  | 129        | 1,279           | 167        | 0               | 84         |
| 合計            | 302,238 | 135        | 54,968          | 284        | 4,020           | 80         |

## 2) 会社別

## ①【国内線・国際線 合計】

| 会社  | 便数      | 前年比<br>(%) | 旅客キロ<br>(百万旅キロ) | 前年比<br>(%) | 有償貨物トコ<br>(百万トコ) | 前年比<br>(%) |
|-----|---------|------------|-----------------|------------|------------------|------------|
| ANA | 183,335 | 129        | 46,851          | 292        | 3,910            | 80         |
| AJX | 2,321   | 141        | 1,901           | 592        | 97               | 89         |
| AKX | 116,582 | 146        | 6,216           | 209        | 13               | 93         |
| 合計  | 302,238 | 135        | 54,968          | 284        | 4,020            | 80         |

## ②【国内線】

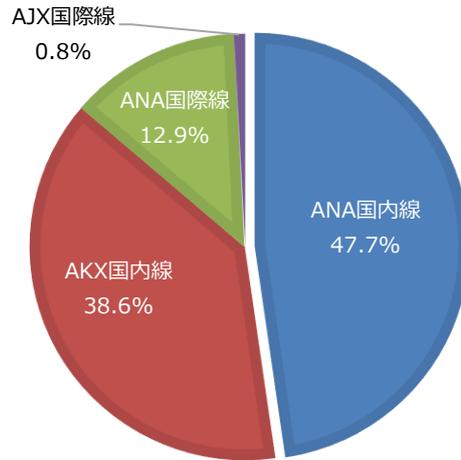
| 会社  | 便数      | 前年比<br>(%) | 旅客キロ<br>(百万キロ) | 前年比<br>(%) | 有償貨物トコ<br>(百万トコ) | 前年比<br>(%) |
|-----|---------|------------|----------------|------------|------------------|------------|
| ANA | 144,212 | 137        | 22,350         | 206        | 245              | 100        |
| AKX | 116,582 | 146        | 6,216          | 209        | 13               | 93         |
| 合計  | 260,794 | 141        | 28,566         | 207        | 258              | 100        |

## ③【国際線】

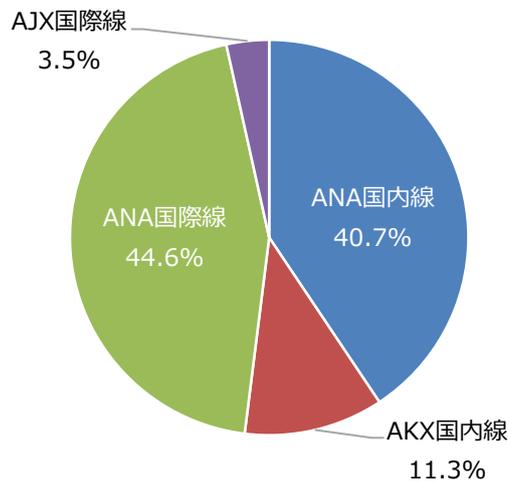
| 会社  | 便数     | 前年比<br>(%) | 旅客キロ<br>(百万旅キロ) | 前年比<br>(%) | 有償貨物トコ<br>(百万トコ) | 前年比<br>(%) |
|-----|--------|------------|-----------------|------------|------------------|------------|
| ANA | 39,123 | 107        | 24,501          | 469        | 3,665            | 79         |
| AJX | 2,321  | 141        | 1,901           | 592        | 97               | 89         |
| 合計  | 41,444 | 108        | 26,402          | 476        | 3,762            | 79         |

5. 輸送実績 等

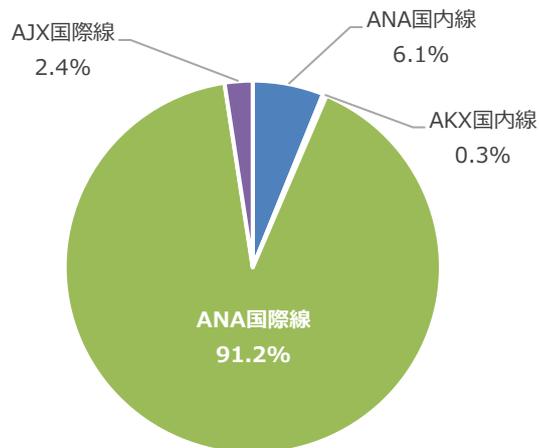
航空会社別輸送実績【運航便数】



航空会社別輸送実績【旅客キロ】



航空会社別輸送実績【有償貨物トナリ】



## 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】 ANA/AKX

| 路線      | 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   | 12,613 | 124% | 2,667,501 | 95%  | 4,068,940 | 293% | 66% |
| 東京-大阪   | 10,916 | 111% | 2,200,024 | 90%  | 3,169,233 | 220% | 69% |
| 東京-神戸   | 1,454  | 130% | 188,224   | 91%  | 285,768   | 256% | 66% |
| 東京-関西   | 3,570  | 146% | 498,972   | 115% | 743,089   | 336% | 67% |
| 東京-福岡   | 13,998 | 125% | 2,911,444 | 97%  | 4,361,952 | 261% | 67% |
| 東京-稚内   | 945    | 158% | 90,496    | 97%  | 168,038   | 429% | 54% |
| 東京-紋別   | 720    | 115% | 50,008    | 50%  | 119,520   | 332% | 42% |
| 東京-中標津  | 727    | 151% | 53,908    | 74%  | 120,606   | 512% | 45% |
| 東京-釧路   | 724    | 152% | 70,054    | 97%  | 120,940   | 428% | 58% |
| 東京-函館   | 2,161  | 119% | 363,126   | 108% | 488,147   | 269% | 74% |
| 東京-大館能代 | 2,032  | 219% | 142,570   | 99%  | 329,888   | 751% | 43% |
| 東京-秋田   | 3,508  | 163% | 378,049   | 107% | 649,272   | 415% | 58% |
| 東京-庄内   | 2,793  | 177% | 260,780   | 108% | 447,230   | 383% | 58% |
| 東京-富山   | 2,156  | 144% | 190,389   | 82%  | 348,232   | 425% | 55% |
| 東京-小松   | 2,875  | 159% | 343,170   | 111% | 549,925   | 331% | 62% |
| 東京-能登   | 1,406  | 156% | 107,821   | 77%  | 233,352   | 523% | 46% |
| 東京-八丈島  | 2,069  | 132% | 183,194   | 75%  | 341,534   | 299% | 54% |
| 東京-中部   | 727    | -    | 76,439    | -    | 122,934   | -    | 62% |
| 東京-岡山   | 3,621  | 153% | 407,109   | 98%  | 719,912   | 389% | 57% |
| 東京-広島   | 6,108  | 133% | 848,131   | 101% | 1,432,862 | 319% | 59% |
| 東京-岩国   | 3,480  | 178% | 297,339   | 99%  | 573,052   | 461% | 52% |
| 東京-山口宇部 | 2,183  | 197% | 250,366   | 123% | 423,304   | 475% | 59% |
| 東京-鳥取   | 3,455  | 180% | 280,681   | 95%  | 580,058   | 444% | 48% |
| 東京-米子   | 3,979  | 171% | 392,157   | 94%  | 712,334   | 366% | 55% |
| 東京-石見   | 1,432  | 169% | 104,155   | 82%  | 228,212   | 649% | 46% |
| 東京-徳島   | 2,813  | 159% | 212,300   | 79%  | 473,110   | 460% | 45% |
| 東京-高松   | 4,340  | 147% | 515,486   | 98%  | 857,609   | 347% | 60% |
| 東京-松山   | 4,354  | 131% | 786,353   | 124% | 1,142,483 | 313% | 69% |
| 東京-高知   | 3,636  | 145% | 427,619   | 96%  | 697,116   | 314% | 61% |
| 東京-佐賀   | 3,492  | 179% | 320,423   | 96%  | 609,312   | 479% | 53% |
| 東京-大分   | 2,804  | 158% | 292,420   | 95%  | 508,020   | 375% | 58% |
| 東京-熊本   | 3,548  | 162% | 491,079   | 121% | 776,171   | 368% | 63% |
| 東京-長崎   | 2,902  | 144% | 513,584   | 128% | 752,147   | 345% | 68% |
| 東京-宮崎   | 3,514  | 185% | 364,238   | 115% | 615,564   | 429% | 59% |

## 5. 輸送実績 等

| 路線     | 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-鹿児島 | 4,271 | 174% | 554,568   | 120% | 935,998   | 414% | 59% |
| 東京-那覇  | 9,698 | 113% | 2,517,992 | 104% | 3,339,500 | 293% | 75% |
| 東京-宮古島 | 1,509 | 106% | 274,674   | 85%  | 381,424   | 264% | 72% |
| 東京-石垣島 | 1,491 | 104% | 322,044   | 92%  | 421,347   | 240% | 76% |
| 成田-札幌  | 12    | -    | 587       | -    | 1,992     | -    | 29% |
| 成田-大阪  | 309   | -    | 37,370    | -    | 51,474    | -    | 73% |
| 成田-中部  | 306   | -    | 16,003    | -    | 24,668    | -    | 65% |
| 大阪-札幌  | 4,095 | 120% | 645,198   | 96%  | 805,918   | 223% | 80% |
| 大阪-福岡  | 3,839 | 125% | 364,074   | 85%  | 525,928   | 239% | 69% |
| 大阪-函館  | 736   | 98%  | 105,648   | 84%  | 127,376   | 232% | 83% |
| 大阪-青森  | 2,150 | 145% | 93,985    | 86%  | 159,100   | 352% | 59% |
| 大阪-秋田  | 2,158 | 144% | 96,442    | 87%  | 161,808   | 352% | 60% |
| 大阪-仙台  | 4,057 | 148% | 386,520   | 94%  | 663,140   | 373% | 58% |
| 大阪-福島  | 1,451 | 154% | 71,559    | 102% | 135,526   | 503% | 53% |
| 大阪-新潟  | 2,795 | 167% | 171,134   | 101% | 334,210   | 492% | 51% |
| 大阪-石見  | 22    | 79%  | 599       | 29%  | 1,812     | 440% | 33% |
| 大阪-松山  | 6,184 | 142% | 389,901   | 99%  | 601,168   | 291% | 65% |
| 大阪-高知  | 4,347 | 140% | 203,632   | 87%  | 326,750   | 274% | 62% |
| 大阪-大分  | 2,183 | 121% | 124,830   | 89%  | 167,246   | 214% | 75% |
| 大阪-熊本  | 4,343 | 145% | 302,467   | 98%  | 533,234   | 387% | 57% |
| 大阪-長崎  | 2,924 | 150% | 184,025   | 75%  | 365,600   | 400% | 50% |
| 大阪-宮崎  | 4,370 | 132% | 315,307   | 91%  | 561,580   | 333% | 56% |
| 大阪-鹿児島 | 3,572 | 148% | 237,276   | 84%  | 551,224   | 504% | 43% |
| 大阪-那覇  | 2,782 | 96%  | 628,697   | 83%  | 883,435   | 303% | 71% |
| 大阪-石垣島 | 96    | 79%  | 9,235     | 46%  | 15,936    | 259% | 58% |
| 大阪-宮古島 | 22    | -    | 2,709     | -    | 3,652     | -    | 74% |
| 関西-札幌  | 2,337 | 228% | 275,331   | 156% | 380,113   | 711% | 72% |
| 関西-那覇  | 2,571 | 220% | 253,727   | 129% | 425,542   | 725% | 60% |
| 関西-宮古島 | 920   | 128% | 92,462    | 74%  | 148,728   | 310% | 62% |
| 関西-石垣島 | 721   | 107% | 73,679    | 63%  | 112,882   | 289% | 65% |
| 神戸-札幌  | 721   | 153% | 82,088    | 100% | 125,238   | 441% | 66% |
| 札幌-福岡  | 880   | 116% | 139,031   | 76%  | 180,222   | 224% | 77% |
| 札幌-利尻  | 232   | 99%  | 19,944    | 51%  | 38,512    | 393% | 52% |
| 札幌-稚内  | 1,387 | 109% | 54,205    | 57%  | 103,978   | 280% | 52% |
| 札幌-女満別 | 2,165 | 120% | 77,313    | 57%  | 160,578   | 309% | 48% |
| 札幌-中標津 | 2,166 | 128% | 88,907    | 71%  | 161,164   | 283% | 55% |

## 5. 輸送実績 等

| 路線     | 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-釧路  | 2,086 | 129% | 64,969  | 53%  | 161,608   | 371%  | 40% |
| 札幌-函館  | 1,414 | 135% | 57,449  | 73%  | 106,492   | 372%  | 54% |
| 札幌-青森  | 1,440 | 141% | 45,783  | 61%  | 106,560   | 456%  | 43% |
| 札幌-秋田  | 1,444 | 169% | 47,692  | 75%  | 106,856   | 534%  | 45% |
| 札幌-仙台  | 2,075 | 264% | 136,817 | 228% | 248,334   | 794%  | 55% |
| 札幌-福島  | 729   | 136% | 31,293  | 79%  | 54,038    | 369%  | 58% |
| 札幌-静岡  | 200   | 244% | 19,674  | 145% | 33,200    | 538%  | 59% |
| 札幌-新潟  | 1,668 | 165% | 73,770  | 80%  | 146,064   | 399%  | 51% |
| 札幌-小松  | 720   | 385% | 77,185  | 269% | 140,305   | 972%  | 55% |
| 札幌-富山  | 670   | 406% | 51,180  | 185% | 111,780   | 1064% | 46% |
| 札幌-岡山  | 224   | 700% | 15,148  | 282% | 37,520    | 2057% | 40% |
| 札幌-広島  | 725   | 366% | 79,308  | 241% | 120,350   | 1018% | 66% |
| 札幌-那覇  | 2     | 6%   | 143     | 3%   | 292       | 11%   | 49% |
| 中部-札幌  | 3,111 | 128% | 395,362 | 98%  | 520,054   | 255%  | 76% |
| 中部-福岡  | 1,412 | 187% | 91,122  | 84%  | 236,948   | 644%  | 38% |
| 中部-女満別 | 154   | 296% | 9,707   | 112% | 25,564    | 878%  | 38% |
| 中部-旭川  | 155   | 323% | 13,849  | 174% | 25,730    | 942%  | 54% |
| 中部-函館  | 168   | 764% | 11,865  | 325% | 27,888    | 2015% | 43% |
| 中部-秋田  | 1,432 | 126% | 55,433  | 65%  | 107,328   | 380%  | 52% |
| 中部-仙台  | 2,151 | 224% | 85,742  | 120% | 160,002   | 500%  | 54% |
| 中部-新潟  | 699   | 132% | 19,817  | 50%  | 53,750    | 524%  | 37% |
| 中部-松山  | 1,453 | 314% | 55,701  | 146% | 114,614   | 750%  | 49% |
| 中部-熊本  | 2,086 | 135% | 93,072  | 68%  | 182,384   | 382%  | 51% |
| 中部-長崎  | 1,464 | 106% | 109,131 | 58%  | 243,720   | 429%  | 45% |
| 中部-宮崎  | 1,141 | 235% | 52,401  | 141% | 94,066    | 458%  | 56% |
| 中部-鹿児島 | 738   | 110% | 55,281  | 75%  | 116,532   | 445%  | 47% |
| 中部-那覇  | 1,804 | 106% | 209,941 | 74%  | 308,452   | 284%  | 68% |
| 中部-宮古島 | 725   | 115% | 69,398  | 66%  | 122,030   | 356%  | 57% |
| 中部-石垣島 | 723   | 116% | 64,124  | 62%  | 121,810   | 406%  | 53% |
| 福岡-小松  | 1,436 | 157% | 72,591  | 106% | 107,216   | 315%  | 68% |
| 福岡-対馬  | 2,163 | 129% | 96,770  | 78%  | 160,062   | 241%  | 60% |
| 福岡-福江  | 746   | 108% | 41,531  | 82%  | 55,204    | 237%  | 75% |
| 福岡-宮崎  | 614   | 415% | 16,892  | 154% | 46,228    | 1836% | 37% |
| 福岡-那覇  | 5,606 | 139% | 611,820 | 91%  | 1,035,256 | 344%  | 59% |
| 福岡-宮古島 | 22    | 100% | 1,726   | 47%  | 3,652     | 412%  | 47% |

## 5. 輸送実績 等

| 路線     | 路線便数  | 前年比  | 旅客数     | 前年比  | 提供座席数   | 前年比   | 利用率 |
|--------|-------|------|---------|------|---------|-------|-----|
| 那覇-仙台  | 322   | 97%  | 50,977  | 92%  | 61,718  | 485%  | 83% |
| 那覇-新潟  | 415   | 680% | 34,384  | 340% | 68,890  | 2366% | 50% |
| 那覇-静岡  | 199   | 226% | 13,478  | 93%  | 33,034  | 802%  | 41% |
| 那覇-広島  | 728   | 101% | 98,129  | 75%  | 141,228 | 263%  | 69% |
| 那覇-岩国  | 726   | 719% | 61,152  | 365% | 120,516 | 2211% | 51% |
| 那覇-高松  | 726   | 207% | 64,702  | 101% | 135,056 | 984%  | 48% |
| 那覇-松山  | 726   | 605% | 61,704  | 310% | 120,516 | 1702% | 51% |
| 那覇-熊本  | 657   | 171% | 64,557  | 101% | 109,062 | 612%  | 59% |
| 那覇-長崎  | 22    | 71%  | 975     | 20%  | 3,652   | 302%  | 27% |
| 那覇-宮古島 | 3,684 | 129% | 259,721 | 55%  | 611,600 | 444%  | 42% |
| 那覇-石垣島 | 4,308 | 126% | 310,736 | 55%  | 715,496 | 383%  | 43% |

## 【国際線旅客便】 ANA/AJX

| 地域             | 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           | 8,734  | 153% | 1,424,747 | 420% | 1,952,443  | 161% | 74% |
| ヨーロッパ方面        | 2,186  | 131% | 307,195   | 380% | 467,888    | 133% | 66% |
| アジア<br>オセアニア方面 | 14,247 | 222% | 2,480,371 | 616% | 3,336,393  | 217% | 74% |
| 合計             | 25,167 | 183% | 4,212,313 | 512% | 5,729,7254 | 185% | 74% |

## 【国内線/国際線貨物便】 ANA/AJX

| 区分     | 便数     | 前年比  | 有償貨物トンキロ(百万) | 前年比   |
|--------|--------|------|--------------|-------|
| 国内線貨物便 | 2      | 0.8% | 0.07         | 0.03% |
| 国際線貨物便 | 16,277 | 67%  | 1,982        | 61%   |

<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  
2022年度 安全報告書  
(令和 4年度)

2023年7月発行  
全日本空輸株式会社  
総合安全推進室

---