

ANAグループ 安全報告書

2023 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

「2023 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。

航空業界を取り巻く環境は、ウクライナや中東地域情勢等の地政学リスクが懸念されるものの、旅客需要は回復基調が続いています。そのような中、2023 年度は、我々の使命である「安全運航の堅持」に向けて、2025 年までの目指す方向性を示した ANA グループ航空安全・航空保安中期方針に基づき、「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」「保安に対する意識・行動の変革、体制、仕組み作り」を実現するために様々なテーマに取り組んだ 1 年でした。

しかしながら、2023 年度には、乱気流遭遇による客室乗務員の受傷、被雷による航空機損傷という 2 件の航空事故認定事象が発生しました。本件につきましては、国土交通省運輸安全委員会により調査が行われており、ANA グループとして調査に全面的に協力するとともに、社内事故調査会を設置し、同様事象の発生および影響の低減に努めて参ります。

世界的な気候変動の影響で荒々しさを増す天候に向き合うとともに、他業種を含めた運輸業界での事故を自分事として捉え、ANA グループで過去に経験した航空事故や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象を決して発生させないという強い決意のもと、ANA グループ全社員が一丸となって、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、よろしくお願ひ申し上げます。

全日本空輸株式会社 安全統括管理者
取締役 執行役員 宮前 利宏

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 丹後 方成

1. 安全報告書について

ANAグループでは、航空法第111条の6および航空法施行規則第221条の5「本邦航空運送事業者による安全報告書の公表」に従い、毎事業年度、安全報告書を作成、公表しています。安全報告書には、航空機運航の安全を確保するために講じた措置および講じようとする措置、その他の国土交通省令で定める航空機運航の安全にかかわる事項の情報を記載していますので、ANAグループの安全に対する姿勢や取り組みをご理解いただけるよう是非ご一読ください。なお、一部の専門的な用語については、巻末の用語集に掲載しております。

2. 報告の対象会社


本報告書では、ANA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の独自の活動についても記載しています。

＜本報告書で使用する 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＞

(2024 年 3 月 31 日現在)

	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	
	B787, B777, B767, B737, A320, A321, A380				羽田
全日本空輸 (株)/ANA					
(株) エアージャパン/AJX	B787		B787		成田
ANA ウイングス (株)/AKX	B737 DHC8		B737 DHC8		中部・伊丹 羽田

A380 : エアバス A380 , A320 : エアバス A320 , A321 : エアバス A321
 B787 : ボーイング 787 , B777 : ボーイング 777 , B767 : ボーイング 767 , B737 : ボーイング 737
 DHC8 : デ・ハビランド・カナダ DHC8-400

3. 報告対象期間

2023年4月1日から2024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. 報告書作成準拠

本報告書は、令和6年6月3日付（国官参航安第164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」に基づき作成しています。

目 次

1. 安全の方針	4
2. 2023 年度の安全の状況	
(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	6
(5) 安全上のトラブル	7
(6) イレギュラー運航	12
3. 安全に関する目標	
(1) 2023 年度 安全目標の達成状況	13
(2) 2023 年度 安全施策の実施状況	14
(3) 2024 年度 安全目標	16
(4) 2024 年度 安全施策	16
4. 安全管理システム	
(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
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 (ANA グループ全体)	39
(3) 輸送実績 (AJX ブランド便)	45
<巻末> 用語集	46

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

<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> <ul 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. 2023 年度の安全の状況

2. 2023 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 2023 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、6～12 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	2020 年度		2021 年度		2022 年度		2023 年度	
航空事故	1	(0.006)	0	(0.000)	2	(0.007)	2	(0.006)
重大インシデント	0	(0.000)	1	(0.004)	0	(0.000)	0	(0.000)
安全上のトラブル	226	(1.351)	363	(1.623)	361	(1.194)	215	(0.694)
イレギュラー運航	36	(0.215)	38	(0.215)	43	(0.142)	46	(0.148)
運航便数	167,280		223,598		302,238		309,903	

※上記には有償飛行以外の運航便も含まれます。

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。

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. 2023 年度の安全の状況

(2) 国の命令・指示等

2023 年度は、ANA グループにおいて国から受けた命令・指示等（文書による不利益処分や行政指導）はありませんでした。

(3) 航空事故

2023 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) 2024 年 2 月 1 日 飛行中に予期せぬ揺れに遭遇し客室乗務員が骨折

① 事象概要（ANA 運航便）

ANA849 便（羽田発バンコク行）は中部国際空港の南南東約 100 キロメートル、高度約 8,500 メートルを飛行中の 1 時 8 分頃予期せぬ揺れに遭遇し、客室乗務員 2 名が負傷いたしました。その後の病院での診断の結果、1 名は軽傷（擦り傷）でしたが、他の 1 名は右足関節外果（くるぶし）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

本事象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) 2024 年 3 月 20 日 飛行中の被雷による機体損傷

① 事象概要（ANA 運航便）

ANA5 便（ロサンゼルス発成田行）は成田空港の南東約 80 キロメートル、高度約 1,500 メートルを降下中の 16 時 15 分頃被雷しましたが、その後飛行を継続し成田空港に着陸しました。その後の点検の結果、機体前方右側に大規模な修理が必要な機体損傷が発見されました。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

本事象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。

(4) 重大インシデント

2023 年度は、ANA グループに関わる重大インシデントの発生はありませんでした。

2. 2023 年度の安全の状況

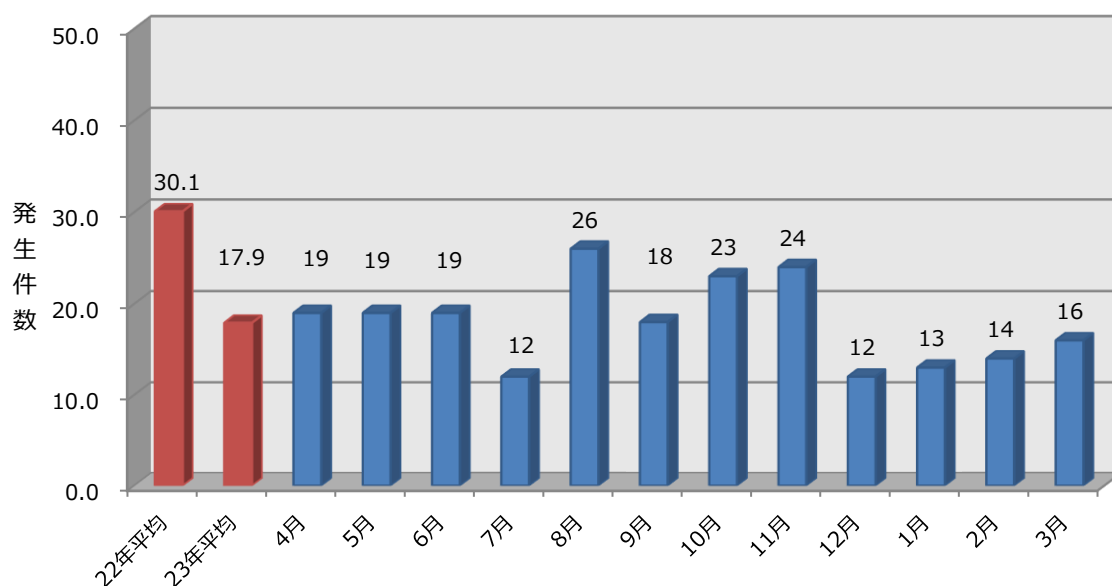
(5) 安全上のトラブル

2023 年度は、ANA グループに関わる「安全上のトラブル」が 215 件（2022 年度 361 件）発生し、1,000 便あたりの発生数は 0.69 件（2022 年度 1.19 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 2022 年度対比で減少しています。危険物関連の輸送不具合、また、アルコールに関連する記録保管の不備が昨年度に比べて少ないことが、安全上のトラブル発生件数減少の主な内訳となっています。

なお、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。

2023年度 安全上のトラブル件数（月別推移）



上記の「安全上のトラブル等」については、ANA GROUP 企業情報内の「安全⇒安全の取り組み⇒安全に関する状況」欄にも掲載していますので、ご覧ください

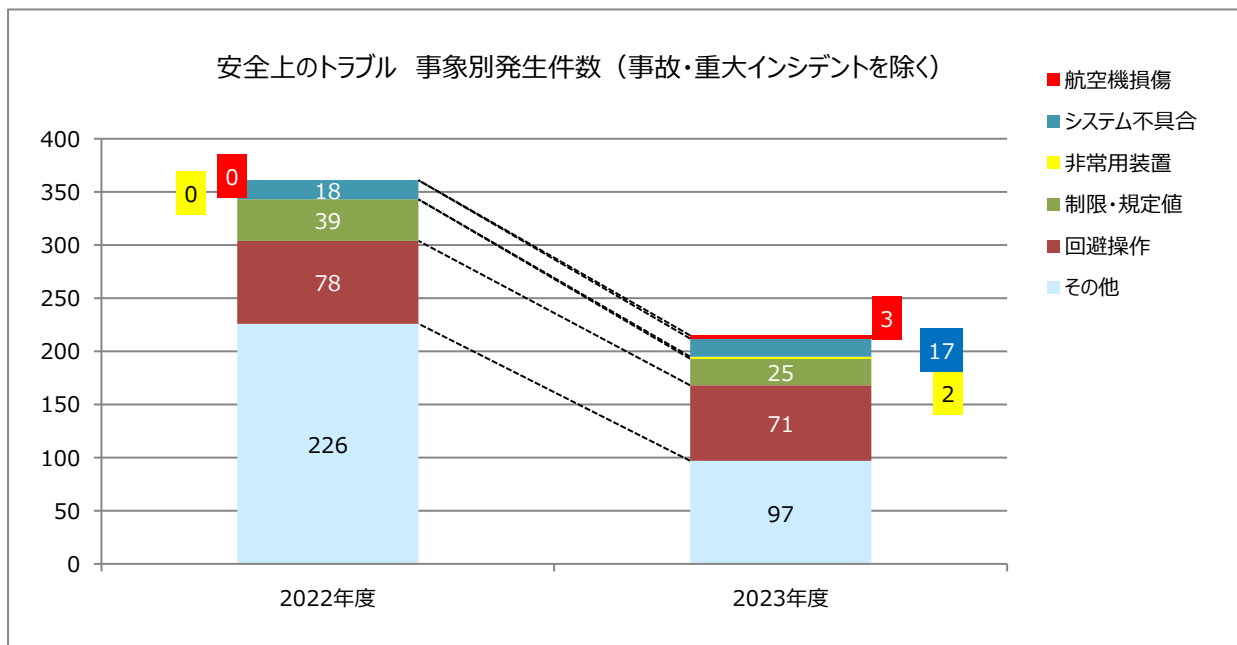
<https://www.ana.co.jp/group/safe/>

2. 2023 年度の安全の状況

【航空会社別による発生状況】

概 要	2023 年度				2022 年度	
	ANA	AJX	AKX	合計		
1. 航空機構造の損傷（鳥衝突・被雷を除く）	2	0	1	3	0	
2. システムの不具合	5	0	12	17	18	
(内訳)	エンジン・プロペラ等	5	0	2	7	5
	与圧系統	0	0	1	1	3
	通信・通話	0	0	0	0	1
	操縦系統	0	0	3	3	3
	燃料系統	0	0	0	0	1
	油圧系統	0	0	0	0	0
	表示・警報	0	0	2	2	3
	着陸装置・ブレーキ・タイヤ	0	0	1	1	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	0	0	3	3	1
防火系統	0	0	0	0	0	
3. 非常用装置等の不具合	2	0	0	2	0	
4. 制限・規定値を超えた運航	19	1	5	25	39	
5. 警報に基づく回避操作など	56	0	15	71	78	
(内訳)	航空機衝突防止装置作動	42	0	9	51	57
	対地接近防止装置作動	11	0	3	14	16
	その他の回避操作/非常宣言	1	0	3	4	2
	非常用装置・器具の使用	2	0	0	2	3
6. その他	73	2	22	97	226	
合 計	157	3	55	215	361	
1,000 便あたりの発生件数	0.86	0.64	0.45	0.69	1.19	

※ 上記には、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。また、有償飛行以外の運航便も含まれません。

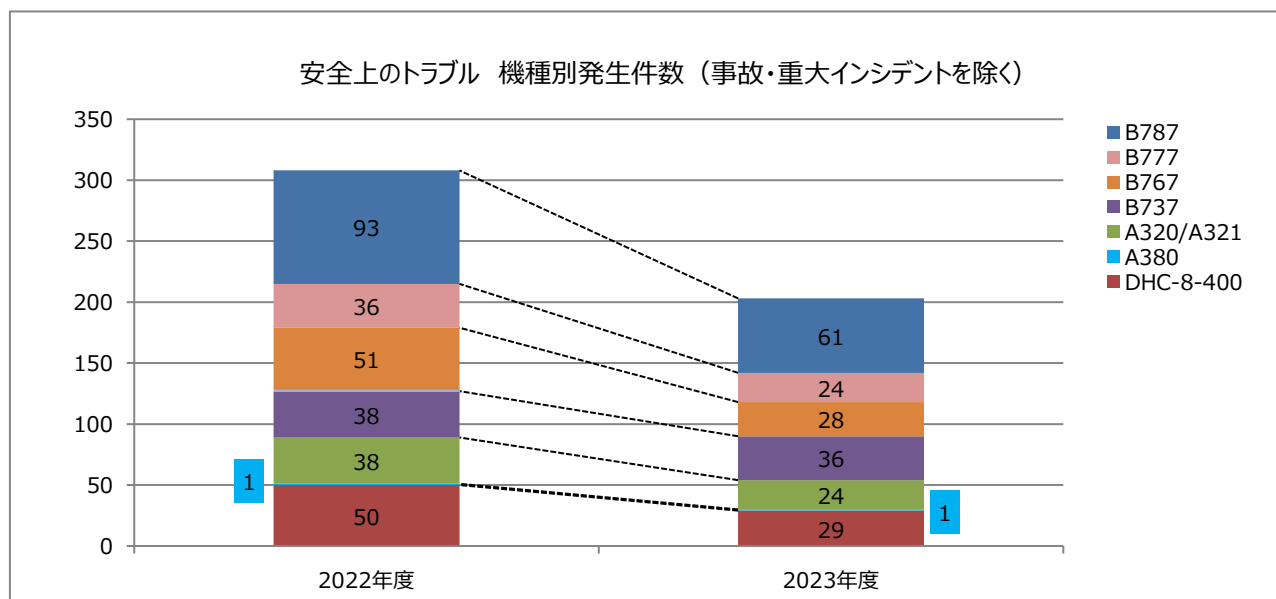


2. 2023 年度の安全の状況

【機種別による発生状況】

概要	B787	B777	B767	B737	A320 A321	A380	DHC8 -400	その他 (注)	計
1. 航空機構造の損傷(鳥衝突・被雷を除く)	1	0	1	0	0	0	1	0	3
2. システムの不具合	2	1	0	6	0	0	8	0	17
(内訳)	エンジン・プロペラ等	2	1	0	4	0	0	0	7
	与圧システム	0	0	0	0	0	0	1	1
	通信・通話	-	-	-	-	-	-	-	-
	操縦システム	0	0	0	0	0	0	3	3
	燃料システム	-	-	-	-	-	-	-	-
	油圧システム	-	-	-	-	-	-	-	-
	表示・警報	0	0	0	1	0	0	1	2
	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	1	0	0	2	3
防火システム	-	-	-	-	-	-	-	-	
3. 非常用装置等の不具合	0	0	0	2	0	0	0	0	2
4. 制限・規定値を超えた運航	6	2	7	4	4	1	1	0	25
5. 警報に基づく回避操作など	22	8	9	12	13	0	7	0	71
(内訳)	航空機衝突防止装置作動	18	6	3	8	12	0	4	51
	対地接近防止装置作動	4	2	3	2	1	0	2	14
	その他の回避操作/非常宣言	0	0	1	2	0	0	1	4
	非常用装置・器具の使用	0	0	2	0	0	0	0	2
6. その他	30	13	11	12	7	0	12	12	97
合計	61	24	28	36	24	1	29	12	215
1,000 便あたりの発生件数	0.87	0.85	0.94	0.45	0.52	0.94	0.54	-	0.69

※ 上記には、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。また、有償飛行以外の運航便も含まれません。



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. 2023 年度の安全の状況

<安全上のトラブルの概要>

2023 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 215 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】

17 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 18 件）は減少しています。不具合の発生件数は、機種別には B787 で多く発生していますが、これは保有機が最も多く、また就航便も多いためであり、1,000 便あたりの発生件数で見ると B787 に集中している様子はみられません。不具合システムの内訳に大きな集中傾向はなく、不具合の原因となった部品は交換等の整備処置および動作確認の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 25 件発生しており、その内指示された経路を逸脱、または、指示された高度を逸脱した事例が計 16 件発生しました。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 51 件（昨年度 57 件）、GPWS（対地接近警報装置）の警報により回避した事例が 14 件（昨年度 16 件）発生しました。件数は昨年度に比べ減少しており、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はありませんでした。（*1）

【その他】

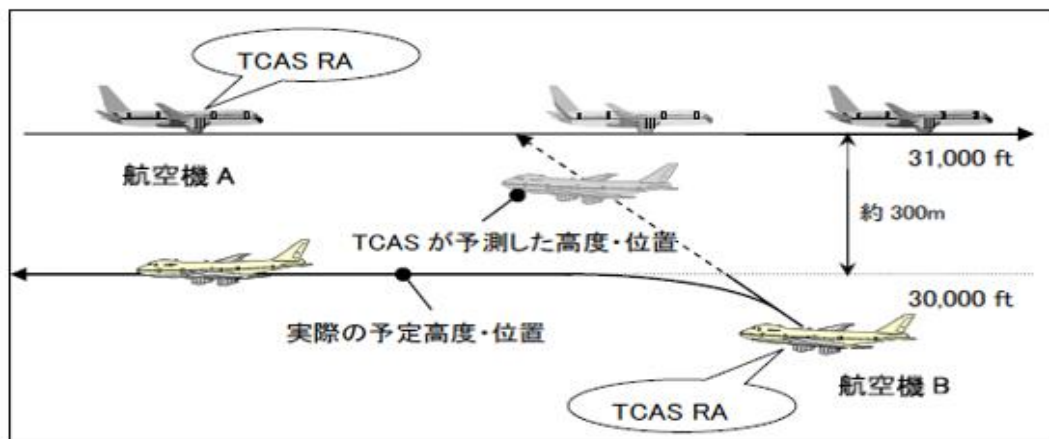
その他の事象の発生数は 97 件と昨年の 226 件に比べ大きく減少しました。これは危険物輸送となる不具合件数が 41 件（昨年度 108 件）と大幅に減少しています。新型コロナウイルス対策のためお客様が携帯していたクレベリン（*2）を機内で発見した事象（危険物輸送）が今年度 1 件（昨年度 10 件）のみであったこと、また、危険物の輸送持ち込みに関するお客様への周知や情報提供により、正しく申告していただくことで誤った危険物輸送の取り扱いが少なくなったと考えられます。

また、昨年度、多く発生していたアルコールに関連する記録保管の不備事象や整備点検間隔の期限超過等の規程違反となる事象が改善され、今年度は 25 件（昨年度 80 件）と減少しています。

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。

2. 2023 年度の安全の状況

(*1) TCAS と GPWS の警報作動について (概念図)



TCAS (航空機衝突防止装置) とは、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のことで、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。

例えば、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、航空機 A の TCAS は回避の指示を出します。

また、GPWS (対地接近警報装置) とは、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

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。

2. 2023 年度の安全の状況

(6) イレギュラー運航

2023 年度の ANA グループにおけるイレギュラー運航は、46 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、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。

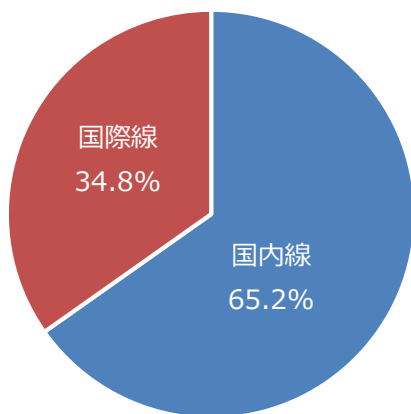
事象の概要は、国土交通省のホームページ内「航空安全に関する統計、報告等」にも掲載されています

https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000191.html

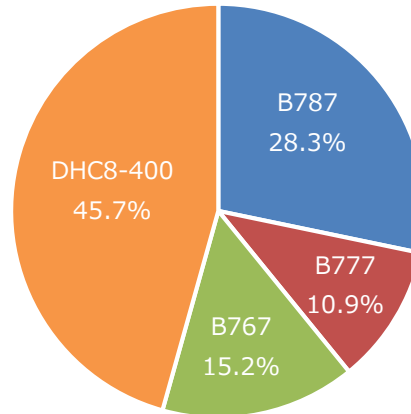
【イレギュラー運航発生件数】

	2023 年度								2022 年
	B787	B777	B767	B737	A380	A320 A321	DHC8- 400	TTL	
国内線	5	3	1	0	0	0	21	30	18
国際線	8	2	6	0	0	0	0	16	25
合計	13	5	7	0	0	0	21	46	43

2023年度 イレギュラー運航件数（内訳別）



2023年度 イレギュラー運航件数（機種別）



3. 安全に関する目標

(1) 2023 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 2 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：77% 以上

実績：74% (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 57 件*注)

*注：実績データは 2023 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た活動となります。今年度は目標を下回る結果となりましたが、この活動については引き続き目標値を設定し、2024 年度も活動として取り組むことといたします。

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：10,089 人 (91.7%)

様々な受講促進対応を実施行いましたが、目標達成には至りませんでした。未受講者に対しては、オンラインでの受講による補完を実施しています。

3. 安全に関する目標

(2) 2023 年度 安全施策の実施状況

ANA グループの航空安全・航空保安の取り組みについて 2023 年度は、2030 年度のあるべき姿を見据えて 2025 年度の目指す方向性を ANA グループ航空安全・航空保安中期方針に示し、安全運航の堅持のために 5 つの重点テーマに取り組みました。

《2025 年度の目指す方向性》

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

《5 つの重点テーマ》

重点テーマ 1 積極的な安全文化(Positive Safety Culture)・保安文化の醸成

施策① 安全教育と啓発プログラムの効果的な実施を通じた安全行動へのアプローチ

一人ひとりが安全・保安の意識を高め、考える習慣や行動の定着を目指し、「安全文化は航空安全の基盤」「安全教育・啓発活動は安全文化を醸成する主要な取り組み」との認識のもと、これまで実施していた安全教育・研修内容を見直し、発展的に大幅な変更を行い 2024 年 4 月 1 日より新たな安全教育・研修をスタートしています。

施策② 「公正な文化」「報告の文化」の基盤構築と継続的な改善プロセスの実行

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、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、安全に関する重要な情報提供が奨励され、安全情報が躊躇なく報告される職場環境づくりに取り組んでいます。

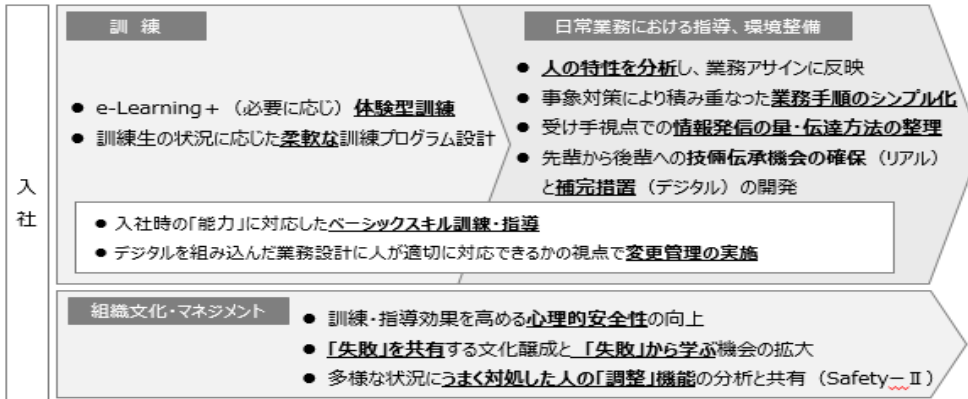


3. 安全に関する目標

重点テーマ2 安全を支える技術の維持・確保

オペレーション部門全体で連携し、各部門共通で「安全/基本品質堅持にむけた取組み(11 項目)」を定めて「技術の伝承(訓練/業務)」「組織文化/マネジメント」に関する施策を実行し、イレギュラーへの対応力強化や生産性向上に寄与しています。

《11項目のテーマの構成図》

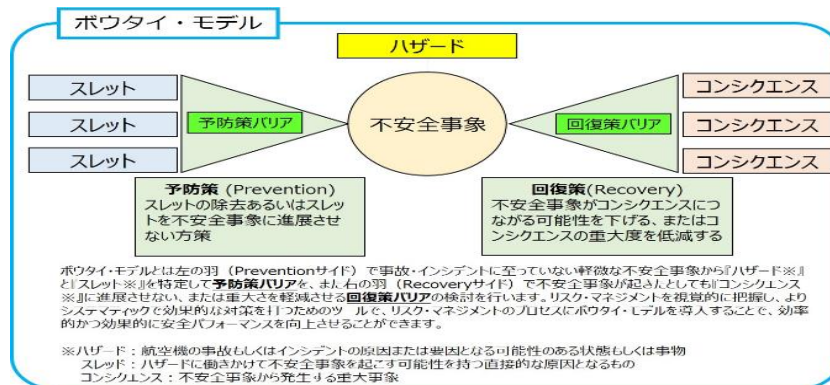


重点テーマ3 変更管理の強化・定着

変更管理プロセスの標準化を目的に2022年度に設定したガイドラインに沿って各部門の運用が「もれなく」「確実に」「効率的に」実施されているか点検を行い運用課題の改善を図り、運航リスクを未然に低減する取り組みを実行しています。

重点テーマ4 安全リスクマネジメントの進化

ICAO/IATA 基準の安全リスクマネジメントを参考に、「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、Bow-Tie モデルの浸透により作業効率性を高めるための運用改善の議論や安全管理に DX (デジタルトランスフォーメーション) を活用したリスクマネジメントの実現のため新たなシステムの導入を検討しています。



重点テーマ5 航空保安セキュリティマネジメントシステムの構築

5 月には沖縄で不審者が発生する等保安対策の強化が必要となるなかで、「保安管理体制の整備」、「航空保安の意識と知識の底上げのための教育訓練等の充実」、「保安事案等への対応力向上」に取り組みました。

3. 安全に関する目標

(3) 2024 年度 安全目標

ANA グループでは、2024 年度の安全目標および安全指標・目標値を以下のとおり設定しています。

1) 安全・保安目標

- ・航空安全：事故／重大インシデント、お客様・社員（作業員）の死亡・重体事故を発生させない
- ・航空保安：テロ・ハイジャック事件を発生させない

2) 指標・目標値

- 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（航空法第 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：73%以上

(4) 2024 年度 安全施策

2024 年度は、2023 年度に策定した ANA グループ航空安全・航空保安中期方針を元に 2023 年度の活動実績を振り返り、2030 年のあるべき姿を見据えて、実現にむけた施策を確実に実行し、安全運航を堅持するために経営トップのリーダーシップのもと、一人ひとりが変化に向き合い、堅固に「守り」、自ら「創る」をキーワードにグループ一体となって安全・保安の仕組みと基盤の強化に取り組みます。

《2025 年度の目指す方向性》（2023 年度と同様）

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

《5 つの重点テーマ》

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

2023-25年度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」「学習する文化」「柔軟な文化」の4つの構成要素のうち「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おり、2023年度の状況から各部門における各種施策を継続的に対応しています。品質の基盤である文化醸成を行い、重大化や連鎖に至る前の底上げが必要であり、現状把握(社員の意識・行動調査)に基づき、文化醸成の「促進」「障壁」要素を特定の上、優先順位をつけて対策を実行していきます。

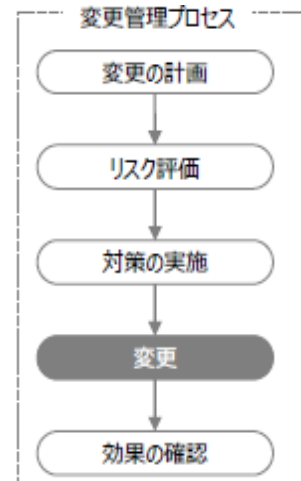
2. 安全を支える技術の維持・確保

「訓練/指導」・「組織文化/マネジメント」の側面で選定した11項目のテーマについて、2023年度に続き各部門にて具体的な施策に取り組めます。

3. 安全に関する目標

3. 変更管理の強化・定着

中期期間の環境変化を捉え、多様化するリスクへの備えとして変更前のリスクマネジメントの確実性が必須であるため、変更管理プロセスにおける「運用基準・手順の仕組み化、定着化」「組織的なモニターによるリスク低減」「リスクマネジメント力の強化（人財育成）」「変更管理業務の平準化、効率化」に取り組みます。



4. 安全リスクマネジメントの進化

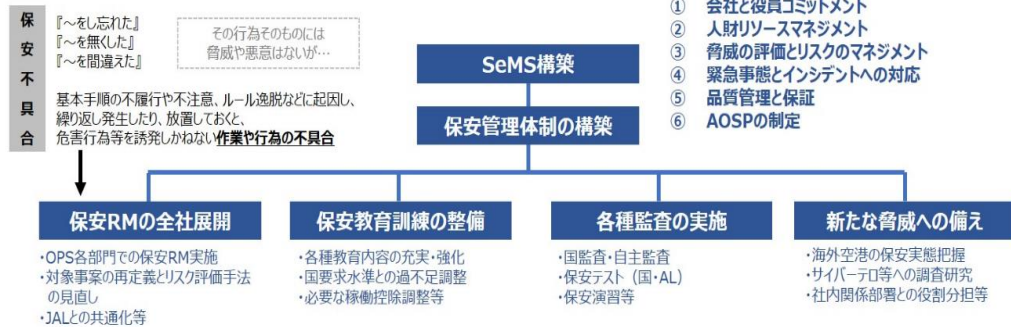
不安全事象による企業経営への影響度が高まる中、ICAO/IATA基準の安全リスクマネジメントを参考に、「未然防止型」「未来予測型」の安全リスクマネジメント拡充とDX（デジタルトランスフォーメーション）を活用したリスクマネジメントの実現のための新たなシステム導入検討、リスクマネジメント人財の育成強化により、効果的・効率的なリスクへの対応力の強化に取り組みます。

5. 航空保安セキュリティマネジメントシステムの構築

国際情勢の不安定化や人の流動回復によるリスクの高まりがある中で、テロやハイジャックの発生ゼロを堅持するため、「保安RMの全社展開」「保安教育訓練の整備」「各種監査の実施」「サイバーテロ等新たな脅威への備え」など、セキュリティマネジメントシステムの構築に取り組みます。

■ IATA標準の「SeMS」構築へ

IOSAに堪えるSeMSの構築を目指して対象事象の再定義とリスク評価手法を見直し、「脅威のある員の保安事象」と「保安不具合」を峻別



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)

1) 事業の実施およびその管理の改善に関する事項

ANA グループ航空会社 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・インシデントの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定め、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) 安全推進関係者の責務

① 社長

経営の最高責任者としての責務を全うするために、以下の職務を遂行しています。

- ・「安全は経営の最優先事項である」旨を含め、安全にかかわる方針を決定し明示する。
- ・SMS が、引き続き適切で、妥当性があり、かつ有効であることを確実にするために、定期的にマネジメント・レビューを行う。
- ・安全の推進に必要な経営資源の確保と配分を行い、または各部門に指示し、定期的に確認を行う。
- ・安全施策・安全投資など輸送の安全確保にかかわる安全統括管理者の意見を尊重する。

② 安全統括管理者

経営トップを代表して、会社の SMS の維持、向上および日々の取組みに対する統括的な管理を行う責任を有する者として、責任を全うするために、以下の職務を遂行しています。

- ・総合安全推進会議議長 (AJX 及び AKX では安全推進委員会委員長) として会議を運営する。
- ・経営の立場から SMS の継続的改善を推進し、安全の監視を行うと共に、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。
- ・安全に関する事項について社長に報告すると共に、マネジメント・レビューを支援する。
- ・社内の関連組織長への安全に関する助言、勧告、援助を行う。

3) 安全統括管理者の選任

会社は、航空機運航の安全を確保するための業務を統括管理させるため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、かつ、航空運送事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省の定める要件を備える者のうちから安全統括管理者を選任し、国土交通大臣に届け出を行っています。

4. 安全管理システム

4) ANA グループ航空会社の「安全統括管理者」

2023 年 4 月～2024 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 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

2024 年 4 月 1 日～

航空会社	安全統括管理者	
全日本空輸株式会社	取締役 執行役員	宮前 利宏
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	丹後 方成

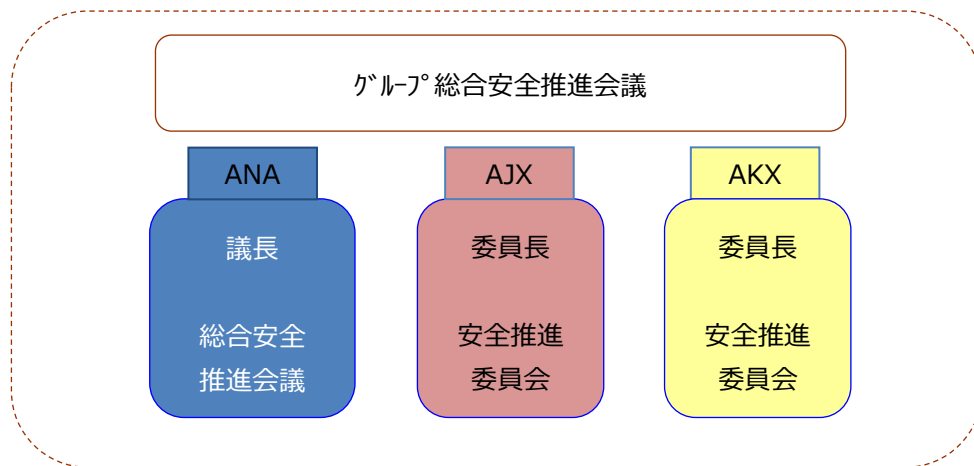
5) 安全推進関係の会議体

① 総合安全推進会議（グループ航空会社は「安全推進委員会」）

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、安全意識の啓発と各部門間の意思疎通および連携を促進することにより、安全体制の強化を図る最高審議機関です。

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、総合安全推進会議議長（ANA）と安全推進委員会委員長（AJX および AKX）とが、ANA グループ全体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、安全に関する方針を定め、グループ航空会社各社に対して提言・勧告および指示を行なっています。



6) 内部安全監査の実施

ANA グループ航空会社は、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。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について、各社の安全監査部に所属する監査員が、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 回実施しています。内部安全監査の結果については、安全推進関係の会議体で共有されます。

7) 安全情報の収集、伝達及び共有の主なしくみ

① 安全情報の収集と分析

関係部門から収集・共有された安全情報をもとに、発生傾向の把握やハザード（人的要因、技術敵要因、組織要因、環境要因等、事業の変更により生じるものを含む）の特定を行います。そして、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、当該施策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 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や内部監査の結果について、安全統括管理者から報告を受け、必要に応じて改善の指示を行うマネジメント・レビューを開催しています。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。

③安全報告書の発行

これらの安全情報につきましては航空法に基づき「ANA グループ安全報告書」として公表しています。

8) 事故、災害等の発生時の対応および防止対策

① 緊急事態が発生した場合には、国に認可された運航規程に基づき、機長は、発生した緊急事態の内容により、会社の運航管理部門（オペレーションマネジメントセンター）または航空交通管制機関へ無線電話等によりその事態を報告することとしています。

② 運航管理部門では、国に認可された運航規程に基づき、自社機の運航状況を会社の運航管理システムを使用して常時監視し、緊急事態が発生したことの通報を受けた場合または覚知した場合には、当該機との通信連絡に努めるとともに、関係する公的機関等へ連絡し、援助を求めるとしています。

③ 会社は、発生した事故やインシデントを調査し、関係機関に発生事象を通報、報告します。調査活動においては、発生事象の要因や原因を詳述した調査報告書を作成し、その報告書に基づく是正策および予防策の評価を行ったうえで、経営トップに報告しています。

④ 事故やインシデント、災害等が発生した場合の対応については、安全管理規程「緊急対応計画」に基づき、マニュアルの整備や訓練、演習を実施するとともに必要な施設（機器や備品等）を整えています。

9) 安全に係る文書の整備及び管理

安全情報にかかわる文書等については、必要とする役職員が最新の状態で使用できるように、文書の作成、提供および管理の指針を安全管理規程に定め、整備及び管理を行っています。また、法令や関係機関からの要求に基づき、運航にかかわる記録の内容確認および維持・管理を確実にしています。記録管理業務は、安全管理業務、訓練、運航に必要な業務等の遂行に関する文書などのすべての記録を含み管理、統制しています。

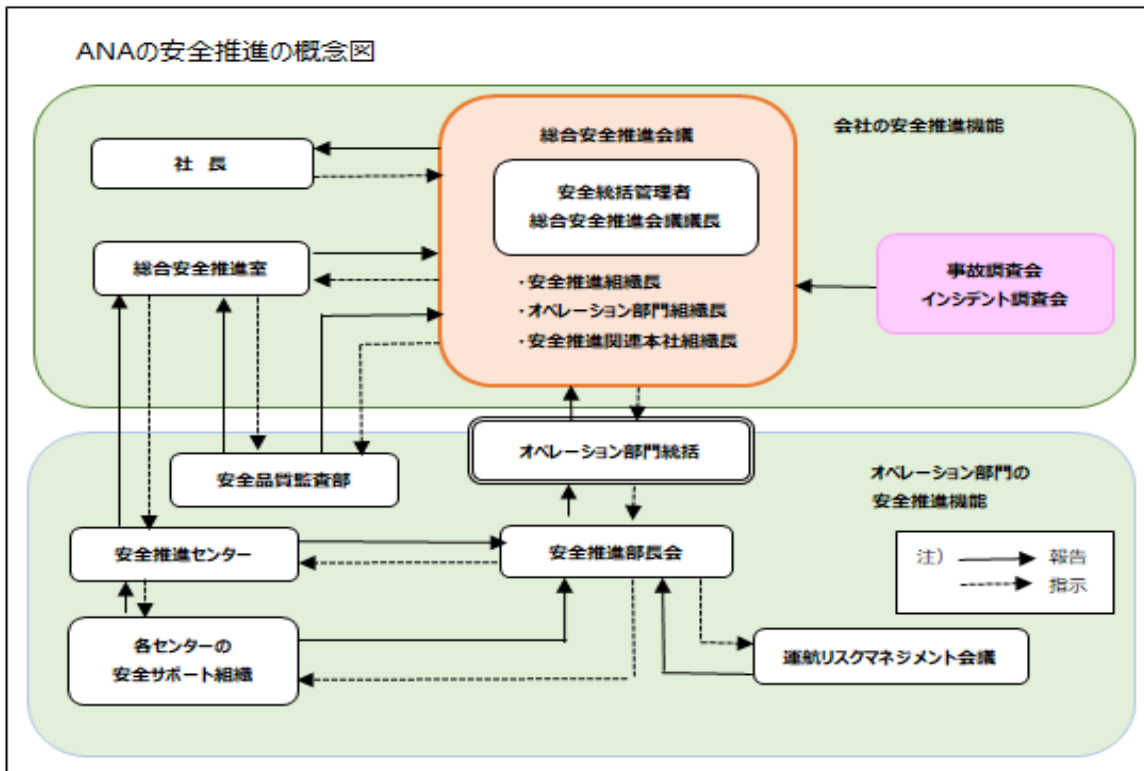
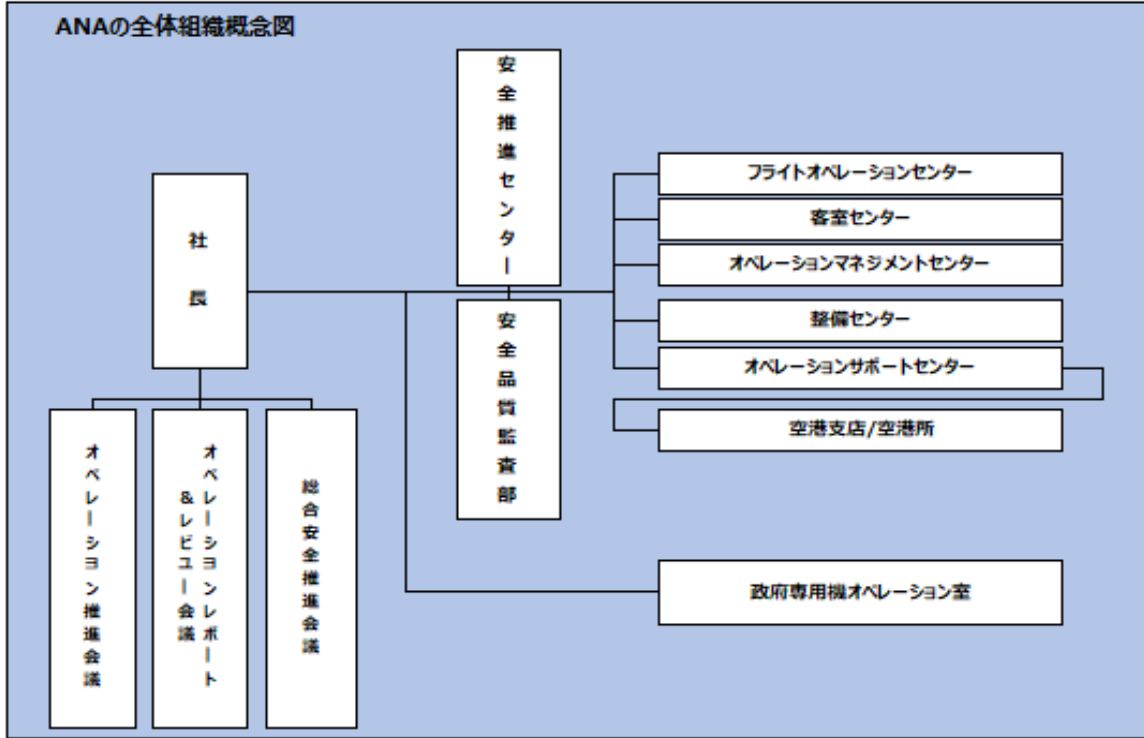
ANA グループの安全の取り組みの詳細につきましては、ANA GROUP 企業情報内の「安全⇒安全の取り組み TOP」から、ご確認ください

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

(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 (2024 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、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、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 本社部門に属する「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。また国内線コードシェア便を運航する航空会社についてはIOSAに準じた監査を行い安全レベルを確認しています。

2) 組織人数 (2024 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	フライトオペレーションセンター
72 名 (社内兼務 70 名)	70 名 (社内兼務 1 名)	24 名	2,452 名
客室センター	整備センター	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
8,351 名	1,458 名	216 名	365 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 (2024 年 4 月 1 日現在)

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
機長 1,424 名 副操縦士 735 名 総計 2,159 名	8,137 名	ANA : 430 名 (229 名) e.TEAM ANA ^{*1} : 2,383 名 (1,421 名)	63 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>

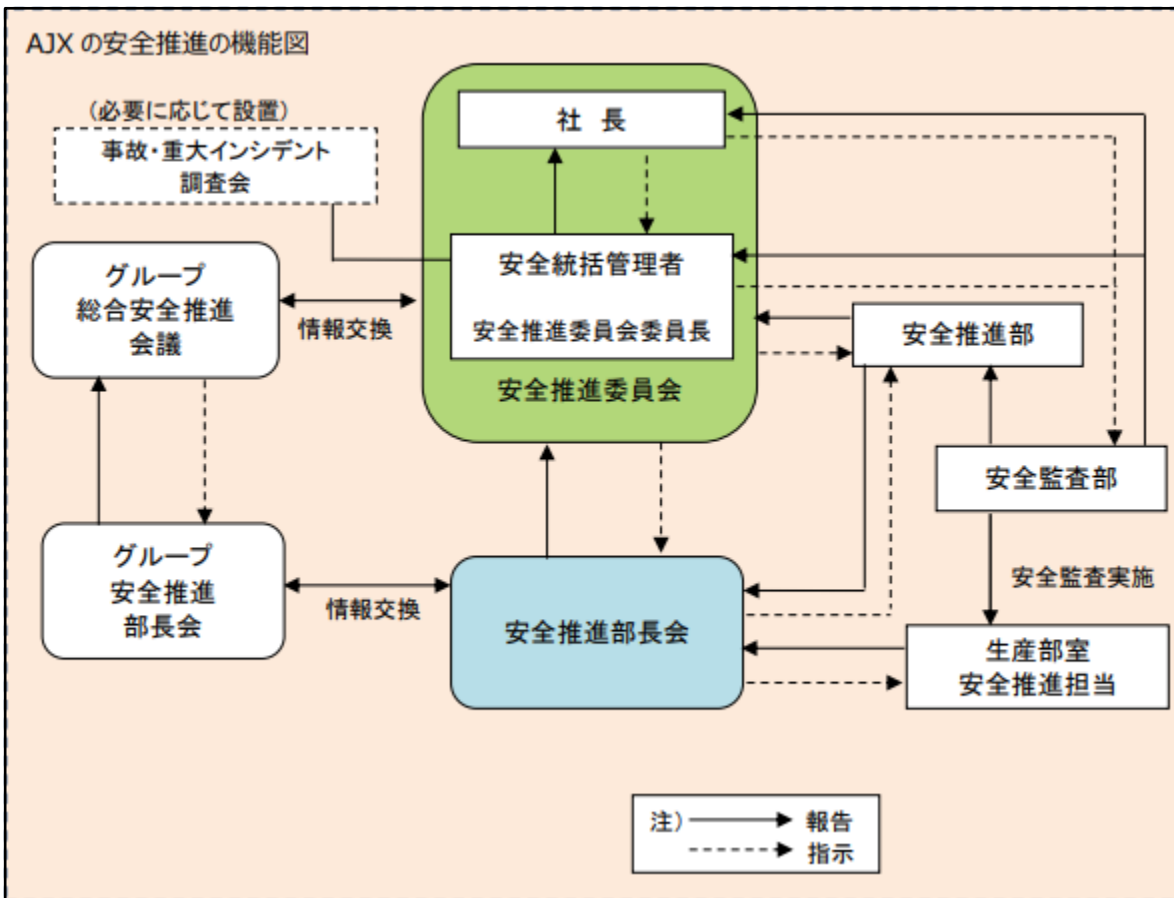
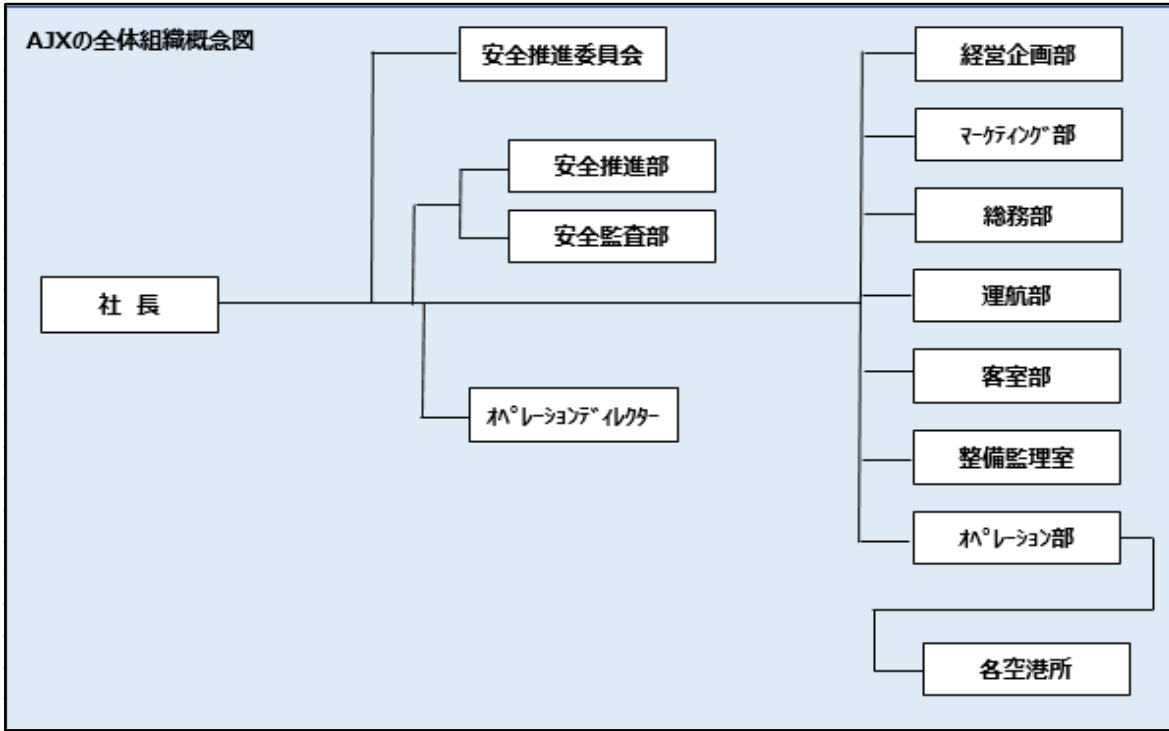
● マンスリー・マネジメント・レビュー会議 (MMR 会議)

グループ整備会社、グループエアライン及び ANA の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（2024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。管理の受委託便においては運航にかかわる業務を、自主運航便においては運航にかかわる業務の大部分、および整備に関わる業務を、ANA に委託しておりオペレーション部、整備監理室および各部門が、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重要事項の最高審議機関です。
- ③ 「安全推進部」は、安全・保安に関わる ANA グループ基本方針および規程や保安計画等に基づき、オペレーション全般に関する安全・保安活動を推進しています。
- 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 (2024 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
16 名 (社内兼務 1 名 ANA 兼務 10 名)	6 名 (社内兼務 4 名)	263 名 (ANA 兼務 94 名)	652 名 (ANA 兼務 22 名)	18 名 (社内兼務 1 名、 ANA 兼務 6 名)	2 名 (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 (2024 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	71 名	611 名	0 名 (0 名)	38 名 ^{*1}
副操縦士	47 名			
総計	118 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

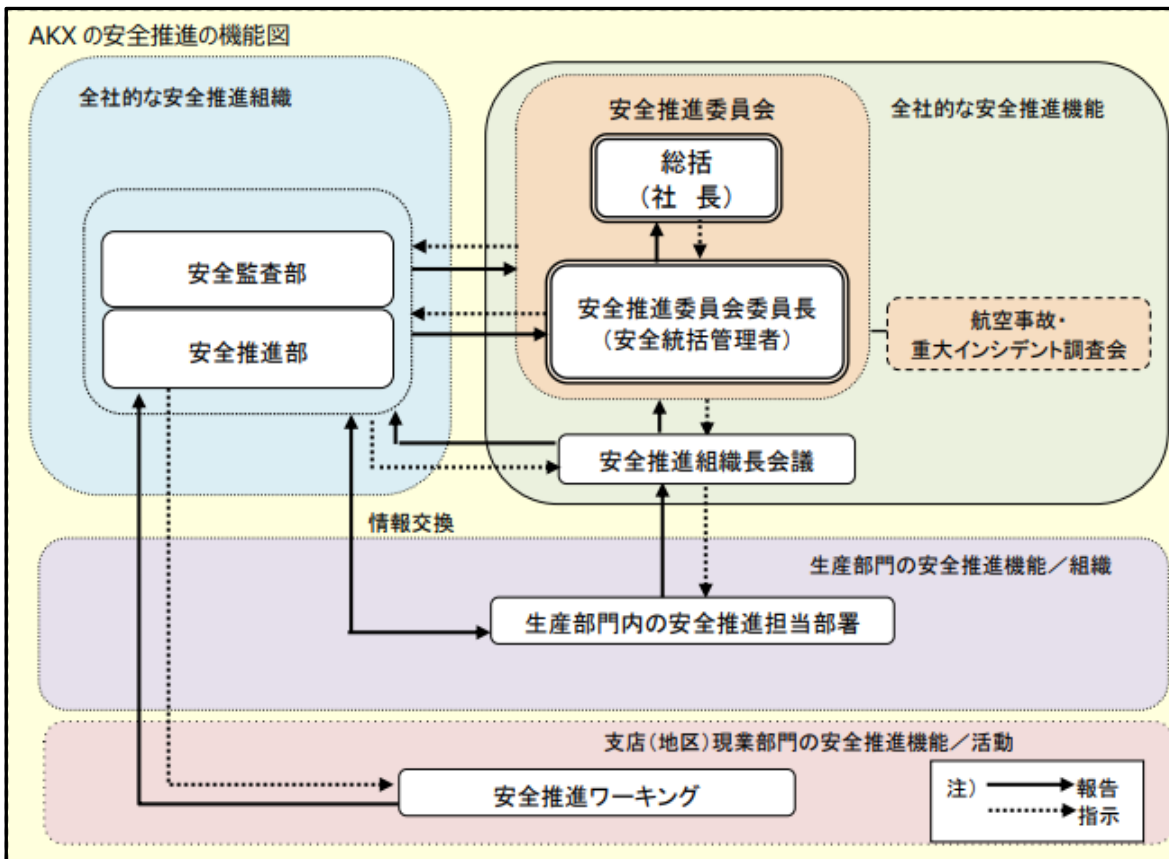
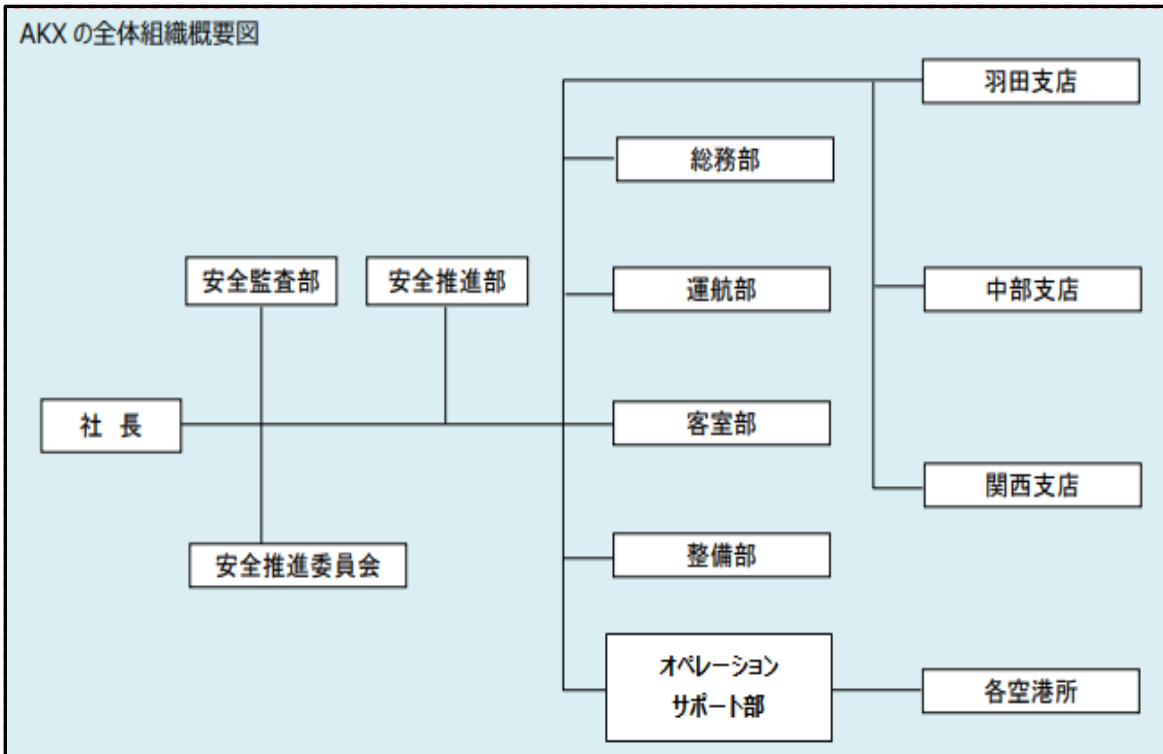
AJX における SMS の中心的機能として、会社全体の安全に関わる重要な事案について審議を実施し、方針ならびに実行を決定します。

● 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 (2024 年 4 月 1 日現在)



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（2024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
22名 (社内兼務5名)	11名 (社内兼務7名)	703名 (社内兼務14名)	1,080名	7名	25名 (社内兼務1名)
羽田支店	中部支店	関西支店			
7名	14名	20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（2024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 291名	1,009名	0名 (0名)	62名 ^{*1}
副操縦士 253名			
総計 546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>

● 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> (2024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 ・成田-ホーチミン ・羽田-シンガポール ・羽田-バンコク ・羽田-台北(松山) ・羽田-香港 ・羽田-シドニー
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。

なお、AJX 自主運航便では海外空港の旅客、貨物、手荷物等の取り扱いに関する業務を、AJX が直接現地のハンドリング会社に委託し、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 AQP* の設計方法をベースとした CBTA* の考えを導入し、新たな訓練審査プログラムを開始しています。実運航で必要な内容を含んだ訓練審査を実施することで運航品質向上を目指すプログラムです。現在、AJX、AKX も同一のプログラムを採用しており、ANA グループ 3 社の訓練審査プラットフォームが共通化され、グループ全体での安全性向上が図られています。

*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。

*CBTA : Competency Based Training & 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。日本では CBTA というプログラムの中に、AQP 方式、EBT (Evidence Based Training) 方式の 2 種類の手法が包含されています。

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/AJX/AKX

<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

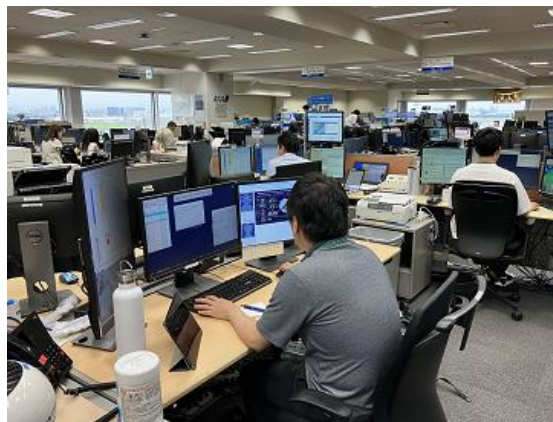
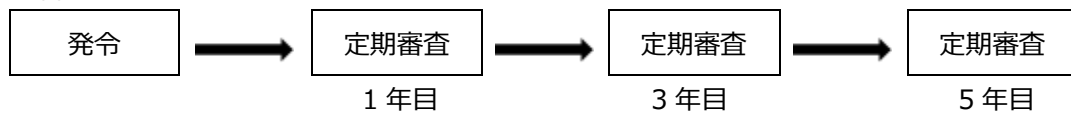
<定期訓練 Part2 >

原則として 1 年ごとに実施しています。

- ・ 訓練内容：運航関係知識のフレッシュ、運航関係新知識のフレッシュ
- ・ 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。



運航管理者による実務の様子

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。

<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:ANA SAFETY EDUCATION CENTER) 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を実施しています。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

<WEB 形式によるさまざまな安全に関する教育>

ANA グループでは、グループ全社員に対して、安全に関する教育を WEB 形式により実施しています。一例をあげれば、「アルコールに関する教育」、「ヒューマンエラーに関する教育」、「航空機からの部品脱落防止に関する教育」、「航空保安教育訓練」などがあり、各自がそれぞれテーマ別に選択しながら、受講し、安全に関する知識を高めています。



<安全に関するコミュニケーション活動>

① 航空安全推進・航空保安強化月間

1971（昭和 46）年の雫石事故、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、ANA グループでは、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、グループ会社や関係会社の社員が安全に関する話し合いなどを通して、安全や保安への意識を高めるイベント「TALK SAFE」を開催しました。リモート形式で計 3 回実施し、海外職員も含め約 1,180 名のグループ社員や関係会社の社員が参加いたしました。

また、雫石衝突事故で亡くなられたお客様と乗務員、NH61 ハイジャック事件により殉職された故長島機長のご冥福をお祈りするのための黙祷を各事業所で実施していますが、風化防止と航空・保安の安全の重要性の再認識のため、事故や事件についての理解を深めるための「黙祷ミニセミナー」も 2 回開催し、約 800 名の社員が参加しました。



<ANA 社長によるリモート TALK SAFE>



<期間中のポスター>

4. 安全管理システム

② 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 TALK SAFE など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。

2023 年度は、国内 11 基地、海外 1 基地の計 12 回開催し、約 200 名の社員とディスカッションを実施し、安全意識の向上に役立てました。



<ANA 総合安全推進室長による安全キャラバン>

<安全に関する情報提供の環境整備>

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。すべての役職員は、進行中の安全問題、安全指標、現場に存在する特定のハザードおよび既知の安全問題への取り組みに関する情報を受け取ることで、積極的な安全文化を醸成しています。

また、安全性を向上させるための活動や安全にかかわる手順・要領の新設あるいは変更の理由などを説明するためのコミュニケーションを行い安全意識の向上を図っています。

《具体的な取り組み》

- ① 安全啓発誌「安全飛行」の発行
- ② 社内イントラネット“安全推進 ON-LINE”のコンテンツの充実
- ③ 社外インターネット“ANA グループ企業情報”内のコンテンツの充実



ANA グループ内安全啓蒙誌
「安全飛行」



<ANA グループ社員向けホームページ>



<ANA Group 企業情報内の安全ページ>






<https://www.ana.co.jp/group/>

5. 輸送実績 等




5. 輸送実績等

(1) 使用している航空機に関する情報

1) 保有している航空機の種類および詳細

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	1997.6	2	19.0	ANA	2240.4	1598.5
B777-200ER 	405 392	1999.9	8	13.8			
B777-300	514	1997.11	5	25.8	ANA	2007.1	1220.2
B777-300ER 	212	2004.8	13	8.6	ANA	4561.6	400.0
B777F 	-	2019.5	2	5.1	ANA	4910.5	654.5
B767-300ER 	270 202	1997.2	15	16.3	ANA	2293.1	1596.1
B767-300BCF	-	1992.4	5	28.4	ANA	2610.5	748.9
B767-300F 	-	2005.11	4	20.0			
B787-8 	335 240 184	2011.8	36 (*1)	11.0	ANA/AJX	2481.9	1147.2
B787-9 	395 375 215 246	2014.3	43 (*2)	6.3	ANA/AJX	4081.2	685.9
B787-10 	294 429	2019.3	6 (*3)	2.3	ANA/AJX	3007.3	626.7
A380-841 	520	2019.3	3	5.1	ANA	2602.3	356.0
A320-271N 	146	2016.11	11	5.7	ANA	1181.1	898.5

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
A321-211	194	2016.10	4	7.4	ANA	2513.9	2144.3
A321-272N 	194	2017.9	22	4.4	ANA	1609.7	1229.4
B737-800 	166	2008.5	39 (*4)	11.3	ANA/AKX	2435.0	2082.4
DHC8-400 	74	2003.06	24	15.3	AKX	2332.8	2680.5

* 2024 年 3 月 31 日現在、飛行時間と飛行回数は 2023 年 4 月 1 日-2024 年 3 月 31 日の平均値

使用会社	使用機全体の平均機齢
ANA	10.0 年
AJX	8.8 年
AKX	12.8 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 38 機が ANA, AJX の共通事業機

* 3 : JA981A, JA983A, JA984A を除く 3 機が 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。

2) 装備する救急用具について

航空法施行規則第 150 条に基づき、お客様の安全を確保するため、非常信号灯、防水携帯灯、救命胴衣、救急箱、医薬品、医療用具、感染症に必要な予防具、航空機用救命無線機等の救急用具を装備しています。

5. 輸送実績 等

(2) 輸送実績 (ANA グループ全体) *AJX ブランド便は除く

1) 機種別

機種	便数 (有償便)	前年比	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比	貨物トンキロ (百万トンキロ)	前年比
B787-8	40,110	118%	12,288	136%	194	72%
B787-9	29,634	123%	26,643	155%	826	62%
B787-10	30	2%	12	1%	0	0%
B777-200/200ER	15,596	182%	4,701	173%	63	147%
B777-300/300ER	11,229	145%	11,071	148%	383	44%
B777-300F	1,301	104%	-	-	14	2%
B767-300ER	22,888	125%	4,012	129%	30	103%
B767-300F	6,470	69%	-	-	155	19%
A320-271N	9,799	60%	886	68%	1	59%
A321-211/272N	36,225	76%	4,409	85%	9	73%
A380-841	1,062	421%	2,194	473%	1	10%
B737-800	80,471	102%	7,277	119%	15	94%
DHC8-400	52,924	97%	1,418	111%	-	-
合計	307,739	102%	74,910	136%	1,691	42%

2) 会社別

①【国際線・国内線 合計】

運航会社	便数 (有償便)	前年比	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比	貨物トンキロ (百万トンキロ)	前年比
ANA	181,190	99%	63,297	135%	1,614	41%
AJX	4,577	197%	3,933	207%	64	66%
AKX	121,972	105%	7,680	124%	14	108%
合計	307,739	102%	74,910	136%	1,692	42%

②【国際線】

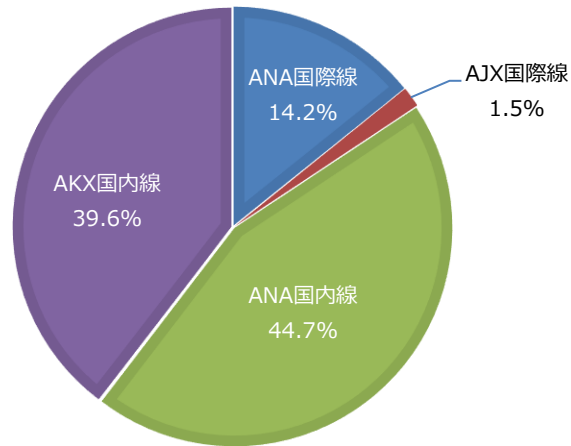
運航会社	便数 (有償便)	前年比	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比	貨物トンキロ (百万トンキロ)	前年比
ANA	43,745	112%	37,249	152%	1,369	37%
AJX	4,577	197%	3,933	207%	64	66%
合計	48,322	117%	41,182	156%	1,433	38%

③【国内線】

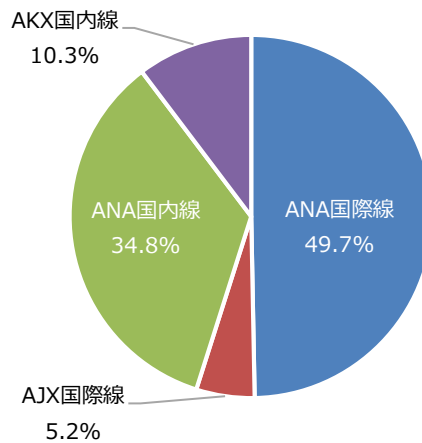
運航会社	便数 (有償便)	前年比	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比	貨物トンキロ (百万トンキロ)	前年比
ANA	137,445	95%	26,048	112%	245	100%
AKX	121,972	105%	7,680	124%	14	108%
合計	259,417	99%	33,728	118%	259	100%

5. 輸送実績 等

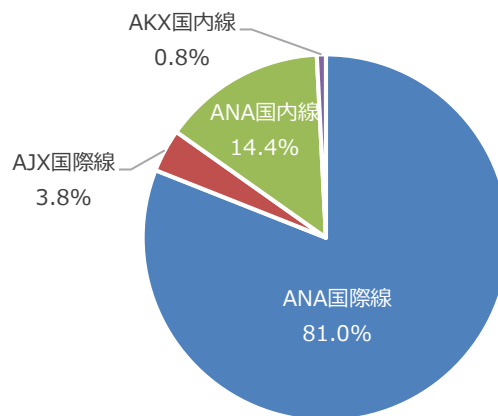
航空会社別輸送実績【便数】



航空会社別輸送実績【旅客キロ】



航空会社別輸送実績【貨物トン】



5. 輸送実績 等

③ 路線別輸送実績（チャーター便および他社とのコードシェア便は除く有償便）

【国際線旅客便】 ANA/AJX 運航便

地域	路線便数	前年比	旅客数	前年比	提供座席数	前年比	利用率
アメリカ・カナダ メキシコ路線	10,058	128%	1,696,472	136%	2,105,746	128%	81%
ハワイ路線	1,862	217%	507,796	286%	745,010	270%	68%
ヨーロッパ路線	3,111	142%	541,658	176%	666,610	142%	81%
東南アジア オセアニア路線	15,465	132%	2,932,317	140%	3,759,047	135%	78%
中国・韓国路線	10,042	396%	1,456,113	375%	2,098,595	380%	69%
合計	40,538	161%	7,134,356	169%	9,375,008	164%	76%

【国内線旅客便】 ANA/AKX 運航便

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
羽田-新千歳	12,094	119%	3,382,183	244%	4,685,819	168%	72%
羽田-伊丹	10,491	107%	2,420,116	168%	3,338,063	136%	73%
羽田-神戸	1,450	130%	180,377	162%	278,448	135%	65%
羽田-関西	3,613	148%	543,504	246%	843,488	194%	64%
羽田-福岡	13,336	119%	3,240,889	194%	4,486,644	150%	72%
羽田-稚内	932	156%	103,581	264%	164,764	176%	63%
羽田-紋別	720	115%	65,058	180%	119,520	119%	54%
羽田-中標津	722	150%	75,661	321%	122,328	168%	62%
羽田-釧路	729	153%	103,066	365%	146,298	203%	70%
羽田-函館	2,171	119%	429,970	237%	562,391	167%	76%
羽田-大館能代	2,158	233%	169,299	385%	339,144	236%	50%
羽田-秋田	3,612	168%	491,032	314%	782,035	221%	63%
羽田-庄内	3,300	209%	337,827	289%	534,232	220%	63%
羽田-富山	2,157	144%	244,807	299%	355,786	153%	69%
羽田-小松	2,885	160%	372,117	224%	566,894	183%	66%
羽田-能登	1,147	127%	110,863	248%	192,554	138%	58%
羽田-八丈島	2,047	130%	190,876	167%	336,922	139%	57%
羽田-中部	729	100%	82,713	159%	123,198	101%	67%
羽田-岡山	3,605	152%	504,465	273%	775,430	188%	65%
羽田-広島	6,343	138%	1,036,687	231%	1,636,014	196%	63%
羽田-岩国	3,622	186%	385,614	310%	611,356	204%	63%
羽田-山口宇部	2,106	190%	324,185	364%	548,692	271%	59%
羽田-鳥取	3,586	187%	370,083	283%	616,764	208%	60%
羽田-米子	4,317	185%	529,175	272%	823,922	198%	64%
羽田-石見	1,438	170%	128,949	367%	238,524	188%	54%

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
羽田-徳島	2,826	160%	266,839	260%	502,320	187%	53%
羽田-高松	4,335	146%	591,339	239%	918,286	175%	64%
羽田-松山	4,354	131%	956,801	262%	1,330,956	210%	72%
羽田-高知	3,633	145%	512,552	231%	774,267	174%	66%
羽田-佐賀	3,611	185%	434,639	342%	656,994	198%	66%
羽田-大分	2,834	160%	332,873	246%	528,196	172%	63%
羽田-熊本	3,616	165%	597,073	283%	881,317	217%	68%
羽田-長崎	3,178	158%	662,099	304%	977,003	244%	68%
羽田-宮崎	3,535	186%	437,298	305%	640,232	202%	68%
羽田-鹿児島	4,184	170%	648,553	287%	949,234	205%	68%
羽田-那覇	9,392	109%	2,713,292	238%	3,564,391	148%	76%
羽田-宮古	1,749	123%	355,150	245%	498,636	155%	71%
羽田-石垣	1,455	102%	382,976	218%	500,028	143%	77%
成田-新千歳	746	-	76,215	-	124,192	-	61%
成田-伊丹	737	-	96,916	-	123,132	-	79%
成田-中部	729	-	71,471	-	121,014	-	59%
成田-那覇	1	50%	69	37%	166	43%	42%
伊丹-新千歳	4,519	133%	839,416	233%	1,019,856	151%	82%
伊丹-福岡	3,569	116%	338,200	153%	487,974	114%	69%
伊丹-釧路	8	24%	1,145	58%	1,328	24%	86%
伊丹-函館	734	98%	118,604	216%	153,084	122%	77%
伊丹-青森	2,144	144%	108,972	241%	163,900	149%	66%
伊丹-秋田	2,168	145%	114,094	248%	160,680	145%	71%
伊丹-仙台	3,649	133%	464,907	262%	686,506	167%	68%
伊丹-福島	1,464	156%	101,069	375%	169,148	240%	60%
伊丹-新潟	2,891	173%	237,800	350%	348,794	206%	68%
伊丹-石見	8	29%	434	105%	592	29%	73%
伊丹-松山	6,485	149%	428,075	207%	616,778	157%	69%
伊丹-高知	4,350	140%	264,391	222%	327,844	140%	81%
伊丹-大分	2,183	121%	128,635	164%	166,542	119%	77%
伊丹-熊本	4,385	147%	324,210	235%	528,146	171%	61%
伊丹-長崎	2,927	150%	177,684	194%	228,102	93%	78%
伊丹-宮崎	4,408	133%	370,968	220%	537,956	155%	69%
伊丹-鹿児島	3,688	153%	275,201	251%	476,236	168%	58%
伊丹-那覇	2,301	79%	652,380	224%	834,269	110%	78%
伊丹-宮古	34	-	4,323	-	6,596	-	66%
伊丹-石垣	88	72%	10,618	173%	17,072	84%	62%
関西-新千歳	2,681	262%	285,821	535%	458,057	260%	62%

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
関西-福岡	2	-	148	-	332	-	45%
関西-秋田	1	50%	5	20%	74	50%	7%
関西-仙台	1	-	42	-	270	-	16%
関西-新潟	4	400%	151	795%	600	811%	25%
関西-松山	1	-	59	-	74	-	80%
関西-長崎	1	-	70	-	74	-	95%
関西-那覇	2,644	226%	289,315	493%	439,280	224%	66%
関西-宮古	909	127%	102,893	214%	150,878	121%	68%
関西-石垣	720	107%	78,493	201%	115,584	99%	68%
神戸-新千歳	728	155%	100,028	353%	146,952	178%	68%
新千歳-福岡	806	106%	189,175	235%	231,124	126%	82%
新千歳-利尻	236	100%	24,637	252%	39,176	100%	63%
新千歳-稚内	1,350	106%	58,270	157%	100,360	106%	58%
新千歳-女満別	2,125	117%	83,789	161%	157,618	117%	53%
新千歳-中標津	2,131	126%	101,138	178%	157,694	126%	64%
新千歳-釧路	2,063	127%	78,336	180%	155,478	126%	50%
新千歳-函館	1,378	131%	66,166	231%	102,996	131%	64%
新千歳-青森	1,427	140%	56,315	241%	105,598	140%	53%
新千歳-秋田	1,446	169%	65,931	329%	107,252	170%	61%
新千歳-仙台	1,447	184%	108,481	347%	174,614	291%	62%
新千歳-福島	726	135%	38,208	261%	53,816	135%	71%
新千歳-新潟	1,679	166%	102,312	279%	146,722	159%	70%
新千歳-静岡	335	409%	31,382	509%	55,610	409%	56%
新千歳-小松	724	387%	100,453	696%	137,272	478%	73%
新千歳-富山	725	439%	76,141	725%	117,906	427%	65%
新千歳-岡山	726	2269%	79,530	4360%	137,810	2567%	58%
新千歳-広島	723	365%	89,842	760%	121,474	370%	74%
中部-新千歳	3,044	125%	432,759	212%	507,216	126%	85%
中部-福岡	1,141	151%	80,690	219%	189,462	175%	43%
中部-女満別	156	300%	15,785	542%	25,896	300%	61%
中部-旭川	156	325%	18,744	686%	25,896	325%	72%
中部-函館	171	777%	16,750	1210%	28,386	777%	59%
中部-秋田	419	37%	22,641	80%	31,334	37%	72%
中部-仙台	1,447	151%	68,973	215%	108,182	152%	64%
中部-松山	2,183	471%	109,301	715%	162,974	427%	67%
中部-熊本	1,456	94%	121,871	255%	241,696	176%	50%
中部-長崎	1,456	106%	143,294	252%	241,328	128%	59%
中部-宮崎	22	5%	3,133	15%	3,652	10%	86%

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
中部-鹿児島	744	111%	46,519	178%	58,144	79%	80%
中部-那覇	1,535	90%	206,077	190%	255,986	90%	81%
中部-宮古	716	113%	85,391	249%	118,856	113%	72%
中部-石垣	720	115%	82,245	274%	119,520	115%	69%
福岡-小松	1,446	158%	84,442	248%	108,160	158%	78%
福岡-対馬	2,089	125%	105,481	159%	154,586	125%	68%
福岡-福江	723	105%	39,210	169%	53,502	105%	73%
福岡-宮崎	716	484%	25,803	1025%	53,312	487%	48%
福岡-那覇	6,320	156%	751,735	249%	1,168,820	174%	64%
那覇-仙台	718	217%	119,421	939%	148,184	266%	81%
那覇-新潟	485	795%	48,916	1680%	80,510	795%	61%
那覇-静岡	325	369%	34,124	828%	53,950	372%	63%
那覇-広島	718	99%	115,589	216%	140,776	108%	82%
那覇-岩国	716	709%	84,286	1546%	118,912	709%	71%
那覇-高松	713	204%	106,740	778%	151,809	237%	70%
那覇-松山	717	598%	87,053	1230%	119,022	598%	73%
那覇-熊本	715	186%	93,286	524%	118,690	186%	79%
那覇-宮古	3,535	124%	260,458	189%	586,922	124%	44%
那覇-石垣	4,148	121%	341,705	183%	688,848	121%	50%
合計	259,417	99%	35,879,931	118%	52,530,223	107%	68%

【国際線/国内線貨物便】 ANA/AJX 運航便

区分	便数	前年比	貨物量 (百万トンキロ)	前年比
国際線貨物便	7,784	48%	168	8%
国内線貨物便	0	-	0	-

5. 輸送実績 等

(3) 輸送実績 (AJXブランド便)

1) 機種別

機種	便数 (有償便)	前年比	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比	貨物トンキロ (百万トンキロ)	前年比
B787-9	142	-	158	-	-	-
合計	142	-	258	-	-	-

2) 路線別

地域	路線便数	前年比	旅客数	前年比	提供座席数	前年比	利用率
東南アジア路線	88	-	25,859	-	28,512	-	91%
東アジア路線	54	-	14,503	-	17,496	-	83%
合計	142	-	40,362	-	46,008	-	88%

<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
2023年度 安全報告書
(令和5年度)

2024年7月発行
全日本空輸株式会社
総合安全推進室
