A N Aグループ 安全報告書
（2016年度）

ANAグループ

・全日本空輸株式会社
・株式会社エアージャパン
・ANAウイングス株式会社

本安全報告書は、航空法第111条の6に基づき作成した、ANAグループ航空会社3社としての報告書です。
編集方針
ANAグループでは、航空法第111条の6に基づき、2006年より安全報告書を作成しています。この安全報告書を通じて、ANAグループの安全に対する姿勢やその取り組みを分かりやすく紹介しています。
一部、専門的な用語（青字で表示）を使用していますが、巻末に用語集を掲載しておりますので、ご参照ください。

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

報告対象期間
2016年4月1日から2017年3月31日を対象期間としています。対象期間前後の一部の活動についても報告しています。

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

発行
2017年7月
目次

「2016年度ANAグループ安全報告書」発行にあたって ............................... 3

1. 安全の方針 .................................................................................. 5

2. 2016年度の安全の状況
   (1) 航空事故・トラブル等の発生状況 ......................................... 6
   (2) 国の命令・指示等 ............................................................. 7
   (3) 航空事故 ................................................................. 7
   (4) 重大インシデント ..................................................... 7
   (5) ロールス・ロイス社のエンジンの不具合 ..................... 8
   (6) 安全上のトラブル .................................................... 9
   (7) イレギュラー運航 .................................................. 14

3. 安全に関する目標
   (1) 2016年度 安全目標の達成状況 ....................................... 15
   (2) 2016年度 安全施策の実施状況 ..................................... 16
   (3) 2017年度 安全目標 .................................................. 17
   (4) 2017年度 安全施策 .................................................. 17

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) 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
   (5) 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 ............................................................... 39

《巻末》用語集 ...................................................................... 45
「2016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。

2016年度ANAグループでは、2016-20年度ANAブランド中期安全推進計画を遂行し、安全リスクマネジメントの充実を柱とした安全管理体制の進化を通じて、グループ全社員が一丸となって安全運航に努めて参りました。

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

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

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

全日本空輸株式会社  安全統括管理者 代表取締役副社長 執行役員 媛川 秀樹

株式会社エアージャパン  安全統括管理者 専務取締役 石田 三喜

ＡＮＡウイングス株式会社  安全統括管理者 常務取締役 渡辺 裕之
「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」

(2017年3月31日現在)

全日本空輸 (株) ANA

(株) エアージャパン AJX

ANA ウイングス (株) AKX

旅客運送事業

国内線 国際線 国内線 国際線

B787, B777, B767, B737, A320 系列

貨物運送事業

B767

主要な
空港事業所

羽田・伊丹
成田・関西

羽田・伊丹
福岡・中部
1. 安全の方針

2006年の航空法改正により、航空会社に対してSMS（安全マネジメントシステム）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ました。

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きるようにな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。

ANAグループ安全理念

安全は経営の基盤であり
社会への責務である
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
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

ANAグループ安全行動指針

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 情報をすみやかに伝え、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。
2. 2016年度の安全の状況

（1）航空事故・トラブル等の発生状況

ANAグループにおける、2016年度に発生した航空事故やトラブルの発生状況は、下表のとおりです。詳細は、7～14ページをご参照下さい。

【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

<table>
<thead>
<tr>
<th>種類</th>
<th>2013年度</th>
<th>2014年度</th>
<th>2015年度</th>
<th>2016年度</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>航空事故</td>
<td>1 (0.003)</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0 (0.000)</td>
</tr>
<tr>
<td>重大インシデント</td>
<td>2 (0.006)</td>
<td>1 (0.003)</td>
<td>1 (0.003)</td>
<td>2 (0.006)</td>
</tr>
<tr>
<td>安全上のトラブル</td>
<td>252 (0.725)</td>
<td>239 (0.677)</td>
<td>289 (0.811)</td>
<td>283 (0.787)</td>
</tr>
<tr>
<td>イレギュラー運航</td>
<td>42 (0.121)</td>
<td>40 (0.113)</td>
<td>51 (0.143)</td>
<td>57 (0.159)</td>
</tr>
<tr>
<td>運航便数</td>
<td>347,726</td>
<td>352,983</td>
<td>356,248</td>
<td>359,556</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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」、「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？

「航空事故が発生するおそれがあると認められる事態」であり、滑走路からの逸脱、非常脱出等が該当し、国土交通省が認定します。

安全上のトラブル（義務報告）とは？

2006年の航空法改正により、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お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、新たに「その他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」（以下、「安全上のトラブル」という）を国に報告することが義務付けられました。これらのトラブルが積み重なった場合に航空事故を誘発することももあり得るものの、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、2014年9月11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などに、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などを行った結果、目的地など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。
2016年度ANAグループにおいて国から受けた行政指導「厳重注意」が1件ありました。

1) 概要
2016年9月30日、福岡空港にて搭乗手続きが完了していないお客様を搭乗させた結果、航空機の定員より1名多い状態で出発させ、直ちに駐機場へ引き返すという事例を発生させてしまい、10月11日に国土交通省より「厳重注意」を受けました。(ANA運航便)

2) 対応状況
再発防止策として、保安検査場の確認手順や搭乗ゲートでの確認手順を改訂し、全国の係員に再教育を行いました。また、正常に手続きが完了した場合には保安検査場や搭乗口に設置した端末より必ず用紙を発行するようシステムを改修しました。加えて客室内では、出発前に必ずすべてのお客様が着席していることを確認するよう客室乗務員の手順を変更しました。
これらの改善に加え、ANA社長、副社長及び関係役員自らが現場を回り、安全にかかわる緊急のダイレクトトークを繰り返しました。
以上のことより、10月以降に同様の不具合は発生していません。

3) 航空事故
2016年度は、ANAグループにおける航空事故は発生していません。

4) 重大インシデント
2016年度は、ANAグループに関わる重大インシデントが2件発生しました。

ANA運航561便機内圧低下

1) 概要
2016年5月27日、羽田発高知行561便（B737-800型機）は、羽田空港離陸後の上昇中、機内圧の低下を示す計器表示があったため、羽田空港に引き返しました。

2) 対応状況
本事案は、重大インシデントとして現在、運輸安全委員会により調査を実施中ですが、これまでの調査により、空調システムに空気を送る弁に不具合が内在することが確認されたため、不具合に対応した改修型の弁に換装済みです。
1）概要
2017年1月19日、秋田発札幌行1831便（DHC-8-400型機）は、新千歳空港に着陸後、充分な減速ができず、機体は滑走路帯を超えて停止しました。

2）対応状況
本事案は、重大インシデントとして現在、運輸安全委員会により調査を実施中です。

（5）ロールス・ロイス社のエンジンの不具合について

ボーイング 787 型機に使用しておりますロールス・ロイス社の Trent1000 型エンジンの不具合への整備対応により、2016年8月に一部の国内線に欠航を生じる事となり、ご利用のお客様に大変ご迷惑をお掛けいたしました。
本不具合に対する原因と対応は以下のとおりです。

1）不具合の原因
エンジン内部の中圧タービンと呼ばれる機器のブレードに損傷が発見され、メーカー側の解析によると大気中の化学成分に起因する硫化腐食が中圧タービンブレード表面に発生し、これを起点に疲労亀裂が生じ、飛行サイクルとともに亀裂が進行することが原因と判明しました。

2）不具合への対応
個々のエンジンの飛行環境や飛行サイクルを踏まえた解析を行い、中圧タービンブレードの破断に至る飛行サイクル数を算出し、不具合に至る事の無いよう、計画的なエンジン交換を実施し、運航に影響を与えないよう管理しております。また、恒久的な対策の施された硫化腐食に強い改修型ブレードへの交換を順次実施しております。
2006年の航空法改正により、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、「その他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」（以下、「安全上のトラブル」という）を国に報告することが義務付けられました。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、2014年9月11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。

2016年度ANAグループでは、「安全上のトラブル」が283件（2015年度289件）発生し、1000便あたりの発生数は0.79件（2015年度0.81件）でした。

### 2016年度 安全上のトラブル（月別推移）
【航空会社別発生状況】

<table>
<thead>
<tr>
<th>内訳</th>
<th>2016年度</th>
<th>2015年度</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>ANA</td>
<td>AJX</td>
</tr>
<tr>
<td>1鳥衝突・被雷等による航空機損傷</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>2システムの不具合</td>
<td>25</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>①エンジン・プロペラ等</td>
<td>17</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>②与圧系統</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>③通信・通話</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>④電気系統</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>⑤操縦系統</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>⑥燃料系統</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>⑦表示・警報</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>⑧着陸装置・ブレーキ・タイヤ</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>⑨航法・エアデータシステム</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>⑩視界</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>⑪防火系統</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>⑫非常用装置等の不具合</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>⑬制限・規定値を超えた運航</td>
<td>17</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>⑭急激な操作・非常用装置の使用</td>
<td>82</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>(内容)</td>
<td>52</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>(内容)</td>
<td>22</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>非常用装置・器具の使用</td>
<td>6</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>その他の急激な操作/非常宣言</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>合 計</td>
<td>200</td>
<td>18</td>
</tr>
<tr>
<td>1000便あたりの発生数</td>
<td>0.86</td>
<td>0.98</td>
</tr>
</tbody>
</table>

※ 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。

【安全上のトラブル 事象別発生件数
（事故・重大インシデントを除く）】
【機種別発生状況】

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>B787</th>
<th>B777</th>
<th>B767</th>
<th>B737-500</th>
<th>B737 NG</th>
<th>A320系列</th>
<th>DHC-8-400</th>
<th>計</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>①鳥衝突・被雷等による航空機損傷</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>②システムの不具合</td>
<td>8</td>
<td>6</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
<td>12</td>
<td>47</td>
</tr>
<tr>
<td>(内訳)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>エンジン・プロペラ等</td>
<td>6</td>
<td>4</td>
<td>6</td>
<td>0</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>与圧系統</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>通信・通話</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>電気系統</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>操縦系統</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>燃料系統</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>表示・警報</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>5</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>着陸装置・ブレーキ・タイヤ</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>航空・エンジンデータ・システム</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>視界</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>防火系統</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>③非常用装置等の不具合</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>3</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>④制限・規定値を超えた運航</td>
<td>5</td>
<td>7</td>
<td>7</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>⑤急激な操作・非常用装置の使用</td>
<td>23</td>
<td>19</td>
<td>13</td>
<td>6</td>
<td>20</td>
<td>11</td>
<td>6</td>
<td>98</td>
</tr>
<tr>
<td>(内訳)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>航空機衝突防止装置作動</td>
<td>17</td>
<td>15</td>
<td>9</td>
<td>4</td>
<td>8</td>
<td>5</td>
<td>1</td>
<td>59</td>
</tr>
<tr>
<td>対地接近防止装置作動</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>10</td>
<td>6</td>
<td>4</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>その他の急激な操作/非常宣言</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>非常用装置・器具の使用</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>⑥その他</td>
<td>25</td>
<td>13</td>
<td>21</td>
<td>23</td>
<td>10</td>
<td>12</td>
<td>6</td>
<td>110</td>
</tr>
<tr>
<td>合計</td>
<td>63</td>
<td>45</td>
<td>53</td>
<td>32</td>
<td>36</td>
<td>26</td>
<td>28</td>
<td>283</td>
</tr>
</tbody>
</table>

1000便あたりの発生数

①鳥衝突・被雷等による航空機損傷
②システムの不具合
③非常用装置等の不具合
④制限・規定値を超えた運航
⑤急激な操作・非常用装置の使用
⑥その他

※ 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。

【安全上のトラブル 機種別発生件数（事故・重大インシデントを除く）】

- B787
- B777
- B767
- B737-500
- B737 NG
- A320系列
- DHC-8-400

2015年度

2016年度
2016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283件ありました。事象別の発生件数としては、「急激な操作」の報告件数が最も多く、全体の約3割を占めています。続いて「その他」の報告件数が多くなっています。事象別の概要は以下のとおりです。

【航空機損傷】
発生事象はございませんでした。

【システムの不具合】
・TCAS（航空機衝突防止装置）の故障事例が11件発生しました。
・着陸時に逆推力装置が作動しなかった事例が7件発生しました。
・飛行中不具合により複数あるエンジンのうち1基停止に至った事例が7件発生しました。
・鳥衝突によりエンジンが損傷した事例が6件発生しました。

【非常用機器等の不具合】
運航中もしくは運航整備中に発生した、酸素システムに関する事例が4件ありました。

【制限・規定値を超えた運航】
運航乗務員の監視不足や確認不足等により、燃料、フラップ（高揚力装置）等に関する規定値を一時的に超過した事例が9件、経路逸脱や高度逸脱事例が13件発生しました。

【急激な操作】
TCAS RA（航空機衝突防止装置の回避指示）により回避した事例が59件、GPWS（対地接近警報装置）の警報により回避した事例が30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置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たこと、深刻な事態につながるものはありませんでした。（＊1）また、気象あるいは機材不具合等による離陸中止が8件発生しました。

【その他】
機体整備作業中（定時整備）に不具合が発見され、適切に処置を実施した一次構造部材の損傷（経年劣化等）が35件、酸素マスクや航空機用救命無線機等の非常用装置の不具合が18件発生しました。
加えて、危険物輸送が14件発生しました。

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。
（*1） TCAS RA と GPWS の作動について

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、周囲を飛び越え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。

「安全上のトラブル」すべての事象概要と処置内容については、ANA ホームページ（ANA SKY WEB）『安全・運航情報』に掲載しています。
http://www.ana.co.jp/ana-info/ana/lounge/occurrence/1512.html
2016年度のANAグループにおけるイレギュラー運航は、57件発生しました。2015年度と比較して6件増加しました。

機種別の発生件数では、B767型機が14件、B787型機が15件、DHC-8-400型機が11件となっており、全体の70%を占めています。2015年度と比較してB737-500型機は減少しましたが、他の型機では増加しました。

イレギュラー運航の発生原因のほとんどは機材の故障によるものですが、特定の事象が多発する傾向はみられませんでした。個々の事象については、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います。

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」に掲載されています。
http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000191.html

【イレギュラー運航発生件数】

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>2016年度</th>
<th>2015年度</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>B787</td>
<td>B777</td>
</tr>
<tr>
<td>国内線</td>
<td>4</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>国際線</td>
<td>11</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>合計</td>
<td>15</td>
<td>7</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2016年度 イレギュラー運航件数（機種別）

国内線 56%
国際線 44%
3. 安全に関する目標

（1）2016年度 安全目標の達成状況

ANAグループでは、安全に関する数値目標を以下のとおり設定し、達成を目指してきました。

① 航空事故・重大インシデント発生件数：0件
ANAグループに関わる重大インシデントが2件発生しました。

② ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル件数：52件以下
ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブルが70件発生し、目標を達成できませんでした。
個々の事象については、航空機の安全な運航には影響はなく、直ちに航空事故や重大インシデントにつながるものではありませんが、一つ一つの事象に対し、発生原因を詳細に分析し、再発防止策を講じています。
2016-20年度 ANAブランド中期安全推進計画の初年度である2016年度は、「私たちは安全をつくる。お客様の安心を生み出す。」をキーワードに、安全リスクマネジメントおよび体制の充実、進化を図ることにより、世界標準との比較において先進的な安全管理体制を構築し、安全面において世界における“リーディングエアライン”としての社会的責任を果たすべく、グループ一丸となって取り組みました。

【定量的施策】
- お客様の安心＝CSI
- 安全文化＝ANA’s Way Survey（グループ社員を対象とするアンケート）
- 安全リスクマネジメント＝重大指標〜活動指標

<table>
<thead>
<tr>
<th>実施状況</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>* CSI（顧客満足度調査）にてANAブランドに対する安全に係る印象（安心・信頼）を確認しました。</td>
</tr>
<tr>
<td>* ANA’s Way Surveyにて安全文化に関する浸透度を計測しました。</td>
</tr>
<tr>
<td>* 「運航」「お客様」「社員（作業者）」「保安」の4本柱の安全リスクマネジメントにて、不安全事象の未然防止活動を実施しました。</td>
</tr>
</tbody>
</table>

【定性的施策】
- 仕組み＝安全リスクマネジメント
- 文化＝人・組織

<table>
<thead>
<tr>
<th>仕組みの実施状況</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>* 安全キャラバン、安全推進月間の取り組みを通じ、GASSERTIONの浸透を図り、気づきを発信し自ら安全をつくる意識の啓蒙を行いました。</td>
</tr>
<tr>
<td>* 4つの安全リスクマネジメントのための組織体制、規程類などの環境整備を実施しました。</td>
</tr>
<tr>
<td>* 個別事象・課題等についてカイゼンを導入安全リスクマネジメントプロセスを明確にしました。</td>
</tr>
<tr>
<td>* 安全リスクマネジメントに関するリスクと対策が整理され、アクセス可能な状態にしました。</td>
</tr>
<tr>
<td>* 上記が4つの安全リスクマネジメントに共通して実施されている状態にしました。</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>文化の実施状況</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>* 「私たちが安全をつくる。お客様の安心を生み出す。」コンセプトがグループ社員に浸透し、実行できる状態にしました。</td>
</tr>
<tr>
<td>* ANA’s Way Surveyの分析に基づき、安全文化の浸透する取り組みを行いました。</td>
</tr>
<tr>
<td>* ヒヤリハットを含む不安全事象についての報告件数が増加し、報告文化が以前より醸成されている状態にしました。</td>
</tr>
<tr>
<td>* 安全文化醸成のための教育、啓発活動（安全キャラバン、安全推進月間等の取り組み）に積極的に参画している状態にしました。</td>
</tr>
</tbody>
</table>
ANAグループでは、2017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起因する安全上のトラブル件数削減：64件以下

2017年度は、2016-20年度ANAブランド中期安全推進計画に基づき、昨年度発生した不安全事象について自らを振り返り基礎固めを行い、お客様や社会からの信頼を回復させることにより、世界標準との比較において先進的な安全管理体制を構築し、安全面において世界における“リーディングエアライン”としての社会的責任を果たすべく、グループ一丸となって取り組みます。

【仕組み】

■ 安全リスクマネジメントの実践
  ・ 自己報告制度を活用したハザードの特定、分析に基づく安全リスクマネジメントを実践します。
  ・ テーマ課題、SPI（安全モニター指標）などによる安全課題、事象、管理状況などの見える化の促進および進捗管理を徹底します。
  ・ 疲労リスク管理、他社情報などのデータ活用によりリスクが詳細に見え、繋がることによる安全リスクマネジメントの深化を実践します。
  ・ 未然防止活動に活かすことのできる「リスクと対策」の共有化およびナレッジ化を検討します。

■ 規程整備
  ・ グローバル基準（IOSA等）の要求事項や表現を反映し、安全管理規程と各専門機能および各社の規程との整合性が取られた規定の設改訂管理体制の構築を実践します。
  ・ 4つの安全リスクマネジメントを実現することのできる規定体系を構築します。
  ・ 総合安全推進部門と各専門機能との連携を強化します。

【文化】

■ 教育啓発
  ・ SMS教育、リスク評価員訓練等SMSのPDCAのために必要な教育訓練を充実します。
  ・ HPや発行を通じた安全リスクマネジメント、監査、啓発など幅広い安全関連情報の積極的な情報発信による社員とのコミュニケーションを充実します。

■ コミュニケーション
  ・ お客様への安全関連情報提供を充実します。
  ・ ANA’s Way Surveyの分析および効果的な対策が実施されている状態にします。
  ・ 「業務のふりかえり」にてさらなる成長、セルフモニター、チームモニター、GASSERTIONなど気づきや相互確認を通じて安全文化を醸成します。
4. 安全管理システム

（1）ANAグループの安全管理システム

1) 安全管理システム

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（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。

安全管理規程では、

『“安全マネジメントシステム(SMS)”とは、運航・整備・空港・貨物など航空輸送に関するあらゆる分野で、トップから作業者まで組織全体で、安全方針や安全情報を広く共有し、系統的にハザードを特定し、リスクの評価を行い、適切な対策を講じ、講じた対策の効果を評価していく活動を継続的に行い、安全性を高めていくためのシステム（仕組み）である。』

としており、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

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、安全に関わる役割としては、「安全は経営の最優先事項である」旨を含め安全方針を明示するとともに、SMSが有効に機能するよう、安全の推進に必要な経営資源の確保と配分を行います。

② 安全統括管理者

航空法第103 条の2に基づき、各航空会社は「安全統括管理者」を選任しています。安全統括管理者は、経営の立場からSMSの継続的改善を推進するとともに、安全施策・安全投資の決定など安全に関する重要な経営判断に直接関与することで、会社の安全に関する取り組みを継続的に管理します。
グループ航空会社では、各社の安全推進委員会委員長（ANA は総合安全推進会議議長）を「安全統括管理者」としています。

グループ航空会社の「安全統括管理者」（2016 年 4 月〜2016 年 6 月）

<table>
<thead>
<tr>
<th>航空会社</th>
<th>安全統括管理者</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>全日本空輸株式会社</td>
<td>取締役 専務執行役員 長谷川 昭彦</td>
</tr>
<tr>
<td>株式会社エアージャパン</td>
<td>専務取締役 石田 三喜</td>
</tr>
<tr>
<td>ANA ウイングス株式会社</td>
<td>代表取締役社長 泉 弘毅</td>
</tr>
</tbody>
</table>

グループ航空会社の「安全統括管理者」（2016 年 7 月〜2017 年 3 月）

<table>
<thead>
<tr>
<th>航空会社</th>
<th>安全統括管理者</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>全日本空輸株式会社</td>
<td>取締役 専務執行役員 長谷川 昭彦</td>
</tr>
<tr>
<td>株式会社エアージャパン</td>
<td>専務取締役 石田 三喜</td>
</tr>
<tr>
<td>ANA ウイングス株式会社</td>
<td>常務取締役 渡辺 裕之</td>
</tr>
</tbody>
</table>

グループ航空会社の「安全統括管理者」（2017 年 4 月以降）

<table>
<thead>
<tr>
<th>航空会社</th>
<th>安全統括管理者</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>全日本空輸株式会社</td>
<td>代表取締役副社長執行役員 妹川 秀樹</td>
</tr>
<tr>
<td>株式会社エアージャパン</td>
<td>専務取締役 石田 三喜</td>
</tr>
<tr>
<td>ANA ウイングス株式会社</td>
<td>常務取締役 渡辺 裕之</td>
</tr>
</tbody>
</table>

③ 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、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（ANA のみ「総合安全推進会議」という名称となります）。
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、AKX は安全推進委員会総括）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

運航において発生する様々な不安全情報や空港や機内におけるお客様の怪我の情報を収集し、事象やその原因の重大性と発生頻度からリスクの評価を行い、そのリスクの大きさに応じて対策を講じることによりハザードを除去し、リスクレベルを軽減する、組織的な活動を行っています。

グループ航空会社 3 社は、協力してこの活動を行っています。

② 内部安全監査

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

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

③ マネジメント・レビュー

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

全日本空輸株式会社：ANA

1）安全に関わる組織（2017年4月1日現在）
### ANA の各組織の機能・役割の概要

① ANA の組織は、本社部門と運航に携わるオペレーション部門に大別されます。オペレーション部門には、オペレーション全体を統括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、空港オペレーション業務全般を担当する空港センターなどの他、安全推進センター、安全品質監査部が属しています。

② 本社部門である「総合安全推進室」は、「総合安全推進会議」の事務局を担当し、安全全般に関わる全社的な方針・計画を策定します。社内およびグループの安全状況を全般的に把握し、全社的な安全推進・安全管理の取り組みを統括しています。

③ 「安全推進センター」は、「安全推進部長会」の事務局を担当し、オペレーション部門の安全推進活動全般に関わる方針・計画の立案・実行を行います。またオペレーション部門を中心に不安全事象の未然防止・再発防止を目的としたリスクマネジメント活動や教育・啓発活動の立案・実行等を行います。

④ 「安全品質監査部」は、各組織の安全管理体制が、国や会社が定める安全上の基準および国際的な安全標準に適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安全監査への支援も行っています。

#### 2）組織人数（2017年4月1日現在）

<table>
<thead>
<tr>
<th>総合安全推進室</th>
<th>安全推進センター</th>
<th>安全品質監査部</th>
<th>オペレーションマネジメントセンター</th>
<th>オペレーションサポートセンター</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2名</td>
<td>49名</td>
<td>18名</td>
<td>176名</td>
<td>170名</td>
</tr>
<tr>
<td>フライトオペレーションセンター</td>
<td>客室センター</td>
<td>整備センター</td>
<td>空港センター</td>
<td>---</td>
</tr>
<tr>
<td>2,322名</td>
<td>7,838名</td>
<td>1,376名</td>
<td>553名</td>
<td>---</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### 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（2017年4月1日現在）

<table>
<thead>
<tr>
<th>運航乗務員</th>
<th>客室乗務員</th>
<th>整備従事者（確認主任者）</th>
<th>運航管理者</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>機長</td>
<td>1,455名</td>
<td>ANA：445名（184名）</td>
<td>60名</td>
</tr>
<tr>
<td>副操縦士</td>
<td>710名</td>
<td>e.TEAM ANA*：2,398名（1,388名）</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>総計</td>
<td>2,165名</td>
<td>7,719名</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

*ANAグループの整備専門会社
4）安全に関する会議

≪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、提案・勧告、指示を行う、会社の安全に関わる最高の審議・決議機関です。

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

● 安全推進部長会

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

≪空港オペレーション機能の会議≫

● 運営会議

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

≪フライトオペレーション（FO）機能の会議≫

● FO 系統安全推進会議

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

≪客室機能の会議≫

● グループ客室安全会議

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

≪整備機能の会議≫

● マンスリーマネジメントレビュー会議（MMR 会議）

グループ整備会社、グループエアライン、ANA整備部門の総称であるe.TEAM ANA（※）全体で取り組む、グループ整備部門の中期戦略の各課題・KPI（Key Performance Indicator）の進捗を、月例レベルでTOPマネジメント層にて確認する会議。その会議の中で、機材品質、作業安全、作業品質等、整備に関わる品質情報の共有や、欠航・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
1) 安全に関わる組織（2017年4月1日現在）
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応しているか、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（2017年4月1日現在）

<table>
<thead>
<tr>
<th>安全推進部</th>
<th>安全監査部</th>
<th>運航部</th>
<th>客室部</th>
<th>オペレーション部</th>
<th>整備監理室</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>5名</td>
<td>4名</td>
<td>311名</td>
<td>449名</td>
<td>4名（ANA兼務1名）</td>
<td>1名</td>
</tr>
<tr>
<td>（社内兼務2名、ANA兼務1名）</td>
<td>（社内兼務3名）</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

※空港部門と整備部門はANAに委託しています。

3）運航業務員、客室業務員、整備従事者数、有資格整備士、運航管理者の数（2017年4月1日現在）

<table>
<thead>
<tr>
<th>運航業務員</th>
<th>客室業務員</th>
<th>整備従事者（確認主任者）</th>
<th>運航管理者</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>機長</td>
<td>157名</td>
<td>434名</td>
<td>32名</td>
</tr>
<tr>
<td>副操縦士</td>
<td>122名</td>
<td>0名（0名）</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>総計</td>
<td>279名</td>
<td></td>
<td>*1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*1：ANAの運航管理に共用運航管理を営託発令しています。

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む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。
1）安全に関わる組織 (2017年4月1日現在)

AKXの全体組織概念図

社長

安全推進委員会

安全推進部

安全監査部

総務部

運航部

客室部

整備部

中部支店

関西支店

福岡支店

各空港所

AKXの安全推進の機能図

社長

安全推進委員会

安全統括管理者

安全推進委員会委員長

安全推進組織長会議

航空事故・重大インシデント調査会

生産部門内の安全推進担当部署

生産部門の安全推進機能／組織

情報交換

全社的な安全推進機能

全社的な安全推進組織

安全監査の報告

安全監査部

安全推進部

注) → 報告

→ 指示
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。本社には総務部、安全推進部、安全監査部、運航部、客室部、整備部、オペレーション部があります。支店には、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乗務室、および総務グループがあります。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、提案・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。

2）各組織の人員数（2017年4月1日現在）

<table>
<thead>
<tr>
<th>安全推進部</th>
<th>安全監査部</th>
<th>運航部</th>
<th>客室部</th>
<th>整備部</th>
<th>オペレーション部</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>20名</td>
<td>9名</td>
<td>647名</td>
<td>595名</td>
<td>10名</td>
<td>15名</td>
</tr>
<tr>
<td>(社内兼務14名)</td>
<td>(社内兼務7名)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>(社内兼務2名)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

中部支店  関西支店  福岡支店

8名  8名  10名

※空港部門と整備部門はANAに委託しています。

3）運航乗務員、客室乗務員、整備従事者数、有資格整備士、運航管理者の数（2017年4月1日現在）

<table>
<thead>
<tr>
<th>運航乗務員</th>
<th>客室乗務員</th>
<th>整備従事者（確認主任者）</th>
<th>運航管理者</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>機長</td>
<td>250名</td>
<td>567名</td>
<td>57名</td>
</tr>
<tr>
<td>副操縦士</td>
<td>215名</td>
<td>0名（0名）</td>
<td>*1</td>
</tr>
<tr>
<td>総計</td>
<td>465名</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

*1：ANAの運航管理者に共用運航管理者として嘱託発令しています。
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。

≪客室部門の会議≫
● 室長会議
  客室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。安全に関わる内容については、客室乗務員レポートから課題を抽出した上で、発生原因とそれに対する改善策の立案を行います。

≪運航部門の会議≫
● 運航部運営会議
  乗員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、運航部の意志決定を行います。

≪整備部門の会議≫
● 整備部門会議
  整備部全体で、機材品質、ボンバルディア製造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】（2017年4月1日現在）

<table>
<thead>
<tr>
<th>航空会社</th>
<th>管理の委託業務内容</th>
<th>委託先</th>
<th>補足</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ANA</td>
<td>運航管理</td>
<td>AJX</td>
<td>B767-300型式機およびB767-300F型式機による関西⇔グアム、羽田⇔グアム、成田⇔香港、成田⇔広州、成田⇔大連、成田⇔シンガポール、成田⇔上海、羽田⇔香港、成田⇔台北、成田⇔ホノルル、成田⇔バンコク、成田⇔青島、成田⇔ホーチミンシティ、関西⇔青島、成田⇔夏門、関西⇔夏門、成田⇔天津⇔大連、関西⇔天津⇔大連、沖縄⇔香港、沖縄⇔バンコク、沖縄⇔台北⇔バンコク、関西⇔沖縄⇔上海、成田⇔沖縄⇔上海、関西⇔香港、関西⇔大連、羽田⇔ホノルル、関西⇔バンコク、バンコク⇔成田⇔中部、中部⇔沖縄⇔香港、沖縄⇔青島⇔成田、関西⇔台北、沖縄⇔広州、成田⇔関西⇔上海、沖縄⇔シンガポール、成田⇔ヤンゴン、沖縄⇔夏門⇔成田、成田⇔成都、シンガポール⇔香港、成田⇔杭州、成田⇔武漢</td>
</tr>
<tr>
<td>AJX</td>
<td>整備管理</td>
<td>ANA</td>
<td>B767-300、B767-300FおよびB767-300BCFによる運航</td>
</tr>
<tr>
<td>AKX</td>
<td>整備管理</td>
<td>ANA</td>
<td>B737-500、B737-700、B737-800、およびDHC8-400による運航</td>
</tr>
</tbody>
</table>

※B767-300FおよびB767-300BCFは、Freighter貨物輸送機です。

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を合わせて、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。

グループ航空会社では、空港における旅客、貨物・手荷物等の取り扱い等をANAが受託し、その業務を実施またはグループ会社・総代理店等へ委託する形態をとっており、点検・検査・監査等を通じANAが適切に委託先を管理しています。
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、グループ航空会社2社（ANA・AKX）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制度（SMS）の下、整備認定業務を行っています。

表（2）-2 ANAグループの整備専門会社

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

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。

- SASCO（ST Aerospace Services Co., LTD）：シンガポールにある整備専門会社で、ANAグループが所有する機種では、B787、B777、B767、B737の受託能力を有しており、ANAグループでは1997年から委託しています。

- HAECO XIAMEN（Taikoo (Xiamen) Aircraft Engineering Co., LTD）：中国福建省にある整備専門会社で、ANAグループが所有する機種では、B777、B767、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。

- 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。

- STARCO（Shanghai Technologies Aerospace Co., LTD）：中国上海市にある整備専門会社で、ANAグループが所有する機種ではA320の受託能力を有しており、ANAグループでは2007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）：大阪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）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（年1回）と審査（年2回）を受けなければならないため、学科訓練、模擬飛行訓練、緊急訓練、LOFT*を実施しています。

また、訓練とは別に、シミュレーター（模擬飛行装置）の技能審査と運航便における路線審査を受け、これらに合格することが求められます。

*LOFT（Line Oriented Flight Training）
シミュレーターを使用し、実運航に近い環境でクルーのコミュニケーション能力の向上を目的とする訓練方法です。

客室乗務員に対する定期訓練および審査の内容

ANA、AJX、AKX

ANAグループの客室部門が一体となった教育・訓練を実施しています。

≪定期緊急総合訓練≫
客室乗務員資格を維持するために行うもので、定期的（年1回）に訓練と審査を実施しています。

客室乗務員として必要な知識・技量の維持を再確認するとともに、緊急保安の意識向上を図ります（様々な緊急事態・緊急着陸水・緊急脱出・緊急総合訓練・非常口操作・非常用装備品取扱い等）。

運航乗務員の訓練の様子

客室乗務員の緊急脱出訓練の様子
整備従事者に対する定期訓練および審査の内容

ANA、eTEAM 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. 認定作業者定期訓練
   認定作業者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及び認定作業者に対して、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。
ANA、AKX、AJX（AKX・AJXはANAとの共用運航管理体制）

定期訓練 Part 1
原則として1年ごとに実施しています。
- 訓練内容: 運航関係知識のリフレッシュ、冬期運航、CAT運航、ETOPS運航、運航関係新知識、事例紹介、ヒューマンファクター、危険物輸送
- 準備訓練時間: 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 Part 2
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
- 準備訓練時間: 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。

発令 → 実務審査 → 実務審査 → 実務審査

1年目  3年目  5年目

運航乗務員とのブリーフィングの様子
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展開しています。

≪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、以下の目的でグループ社員全員がANAグループ安全教育センター（ASEC）における安全教育を受講しています。
① 事故の事実と向き合い、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 事故発生のメカニズムやヒューマンファクターを学び、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。

2013年度から新たにグループ社員全員が受講するプログラムをスタートしており、ANAグループ、関係会社の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2012年12月から行っています。
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率先して客室乗務員の手伝いをする心構えを持つ。
2017年3月末時点で約22,000人が受講しました。最終的に約25,000人が受講します。
«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）年の雫石事故、1999（平成11）年の61便ハイジャック事件という痛ましい出来事が共に7月に起こったことから、7月を「航空安全推進・航空保安強化」の月間と位置付け、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、「TALKSAFE 2016」を7月15日に羽田空港で開催しました。今回で25回目となり、約510名のグループ社員や関係会社の社員が一堂に集い、安全発表、社外講師による安全に関する特別講演、セーフティ・アワード授与（安全表彰）等を行いました。

「TALKSAFE 2016」の様子

«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い海外基地・地方基地を含めた各事業所のグループ社員向けに、「安全キャラバン」と称して、トップマネジメント層との対話やグループ社員同士のディスカッションによる安全啓発活動を実施しました。
2016年度は海外5ヶ所、国内35ヶ所の事業所で開催し、グループ外の関係会社等の社員も含め、約1,200名が参加しました。
ANAグループ安全報告書 – 2016年度

≪安全に関する情報提供環境の整備≫

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

以下に具体的な取り組みを紹介いたします。
① 安全啓発誌「ANAグループ安全飛行」の発行（2016年4月リニューアル実施）
② 社内イントラネットの“安全のホームページ”のコンテンツの充実
③ 社外インターネット“ANAホームページ”（ANA SKY WEB）のコンテンツの充実

ANAグループ内安全啓発誌
「グループ安全飛行」
（日本語版と英語版）

「安全への取り組み」ANA SKY WEBの充実
## 5. 輸送実績等

### （1）使用している航空機の情報

(2017年3月31日現在、飛行時間と飛行回数は2016年4月1日-2017年3月31日の平均)

<table>
<thead>
<tr>
<th>機種</th>
<th>座席数</th>
<th>初号機導入時期</th>
<th>機数</th>
<th>平均機齢</th>
<th>使用会社</th>
<th>平均年間飛行時間</th>
<th>平均年間飛行回数</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>B777-200</td>
<td>405席</td>
<td>1995.08</td>
<td>12</td>
<td>17.2</td>
<td>ANA</td>
<td>2,469.6</td>
<td>1,680.0</td>
</tr>
<tr>
<td>B777-200ER</td>
<td>306席</td>
<td>1997.09</td>
<td>12</td>
<td>10.2</td>
<td>ANA</td>
<td>2,469.6</td>
<td>1,680.0</td>
</tr>
<tr>
<td>B777-300</td>
<td>250席</td>
<td>1997.11</td>
<td>7</td>
<td>17.4</td>
<td>ANA</td>
<td>4,153.2</td>
<td>647.0</td>
</tr>
<tr>
<td>B777-300ER</td>
<td>264席</td>
<td>2004.08</td>
<td>22</td>
<td>8.4</td>
<td>ANA</td>
<td>4,153.2</td>
<td>647.0</td>
</tr>
<tr>
<td>B767-300</td>
<td>270席</td>
<td>1988.05</td>
<td>12</td>
<td>23.3</td>
<td>ANA</td>
<td>2,801.5</td>
<td>1,354.8</td>
</tr>
<tr>
<td>B767-300ER</td>
<td>214席</td>
<td>2002.04</td>
<td>25</td>
<td>10.6</td>
<td>ANA/AJX</td>
<td>2,801.5</td>
<td>1,354.8</td>
</tr>
<tr>
<td>B767-300BCF</td>
<td>335席</td>
<td>1989.05</td>
<td>8</td>
<td>23.5</td>
<td>ANA/AJX</td>
<td>2,693.6</td>
<td>1,045.7</td>
</tr>
<tr>
<td>B767-300F</td>
<td>2005.11</td>
<td>4</td>
<td>13.0</td>
<td>ANA/AJX</td>
<td>2,693.6</td>
<td>1,045.7</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B787-8</td>
<td>335席</td>
<td>2011.08</td>
<td>36</td>
<td>4.0</td>
<td>ANA</td>
<td>3,088.2</td>
<td>893.1</td>
</tr>
<tr>
<td>B787-9</td>
<td>395席</td>
<td>2014.03</td>
<td>21</td>
<td>1.2</td>
<td>ANA</td>
<td>2,969.9</td>
<td>552.4</td>
</tr>
<tr>
<td>A320</td>
<td>166席</td>
<td>1994.05</td>
<td>10</td>
<td>21.5</td>
<td>ANA</td>
<td>2,290.8</td>
<td>2,210.2</td>
</tr>
<tr>
<td>A321-211</td>
<td>194席</td>
<td>2016.10</td>
<td>4</td>
<td>0.3</td>
<td>ANA</td>
<td>712.3</td>
<td>602.5</td>
</tr>
<tr>
<td>A320-217N</td>
<td>146席</td>
<td>2016.11</td>
<td>2</td>
<td>0.2</td>
<td>ANA</td>
<td>202.6</td>
<td>91.0</td>
</tr>
<tr>
<td>B737-500</td>
<td>126席</td>
<td>1993.12</td>
<td>17</td>
<td>19.8</td>
<td>AKX</td>
<td>2,349.4</td>
<td>2,262.8</td>
</tr>
<tr>
<td>B737-700</td>
<td>120席</td>
<td>2006.01</td>
<td>7</td>
<td>10.5</td>
<td>ANA/AKX</td>
<td>2,387.2</td>
<td>1,215.9</td>
</tr>
<tr>
<td>B737-800</td>
<td>167席</td>
<td>2008.05</td>
<td>36</td>
<td>4.9</td>
<td>ANA/AKX</td>
<td>2,552.3</td>
<td>2,095.8</td>
</tr>
<tr>
<td>DHC8-400</td>
<td>74席</td>
<td>2003.06</td>
<td>21</td>
<td>9.5</td>
<td>AKX</td>
<td>2,238.6</td>
<td>2,495.1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>使用会社</th>
<th>使用機全体の平均機齢</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ANA</td>
<td>9.5年</td>
</tr>
<tr>
<td>AJX</td>
<td>12.0年</td>
</tr>
<tr>
<td>AKX</td>
<td>9.8年</td>
</tr>
</tbody>
</table>

（注）*1: JA8971を除く24機がANA、AJXの共通の事業機
*2: 12機がANA、AJXの共通事業機
*3: 17機がANA未登録、AKXの事業機
*4: 7機がANA、AKXの共通の事業機
*5: 36機がANA、AKXの共通の事業機
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）輸送実績（ANA グループ全体）

### ① 機種別

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>便数</th>
<th>前年比 (%)</th>
<th>旅客キロ（百万旅キロ）</th>
<th>前年比 (%)</th>
<th>有償貨物トンキロ（百万トンキロ）</th>
<th>前年比 (%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>B787-8</td>
<td>40,470</td>
<td>110</td>
<td>22,980</td>
<td>135</td>
<td>1,306</td>
<td>159</td>
</tr>
<tr>
<td>B787-9</td>
<td>3,063</td>
<td>91</td>
<td>751</td>
<td>91</td>
<td>18</td>
<td>90</td>
</tr>
<tr>
<td>B777-200/ER</td>
<td>38,974</td>
<td>98</td>
<td>11,104</td>
<td>95</td>
<td>235</td>
<td>84</td>
</tr>
<tr>
<td>B777-300/ER</td>
<td>18,545</td>
<td>99</td>
<td>20,347</td>
<td>104</td>
<td>1,852</td>
<td>109</td>
</tr>
<tr>
<td>B767-300/ER</td>
<td>49,216</td>
<td>95</td>
<td>12,103</td>
<td>88</td>
<td>340</td>
<td>97</td>
</tr>
<tr>
<td>B767-300F</td>
<td>12,472</td>
<td>103</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>705</td>
<td>107</td>
</tr>
<tr>
<td>A320</td>
<td>21,073</td>
<td>94</td>
<td>1,695</td>
<td>89</td>
<td>3</td>
<td>75</td>
</tr>
<tr>
<td>A320 NEO</td>
<td>176</td>
<td>-</td>
<td>27</td>
<td>-</td>
<td>0.1</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>A321</td>
<td>2,391</td>
<td>-</td>
<td>268</td>
<td>-</td>
<td>1</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>B737-500/700/800</td>
<td>121,251</td>
<td>102</td>
<td>10,224</td>
<td>108</td>
<td>32</td>
<td>121</td>
</tr>
<tr>
<td>DHC8-400</td>
<td>51,925</td>
<td>98</td>
<td>1,261</td>
<td>97</td>
<td>0.4</td>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>総計</td>
<td>359,556</td>
<td>101</td>
<td>80,758</td>
<td>107</td>
<td>4,493</td>
<td>116</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### ② 会社別

#### 【国内線・国際線 計】

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>便数</th>
<th>前年比 (%)</th>
<th>旅客キロ（百万旅キロ）</th>
<th>前年比 (%)</th>
<th>有償貨物トンキロ（百万トンキロ）</th>
<th>前年比 (%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ANA</td>
<td>233,497</td>
<td>100</td>
<td>71,124</td>
<td>108</td>
<td>3,702</td>
<td>117</td>
</tr>
<tr>
<td>AJX</td>
<td>18,384</td>
<td>109</td>
<td>4,439</td>
<td>98</td>
<td>777</td>
<td>115</td>
</tr>
<tr>
<td>AKX</td>
<td>107,675</td>
<td>101</td>
<td>5,194</td>
<td>104</td>
<td>14</td>
<td>117</td>
</tr>
<tr>
<td>総計</td>
<td>359,556</td>
<td>101</td>
<td>80,758</td>
<td>107</td>
<td>4,493</td>
<td>116</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### 【国内線】

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>便数</th>
<th>前年比 (%)</th>
<th>旅客キロ（百万旅キロ）</th>
<th>前年比 (%)</th>
<th>有償貨物トンキロ（百万トンキロ）</th>
<th>前年比 (%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ANA</td>
<td>182,240</td>
<td>98</td>
<td>29,919</td>
<td>100</td>
<td>425</td>
<td>96</td>
</tr>
<tr>
<td>AJX</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>AKX</td>
<td>107,675</td>
<td>101</td>
<td>5,194</td>
<td>104</td>
<td>14</td>
<td>117</td>
</tr>
<tr>
<td>総計</td>
<td>289,915</td>
<td>99</td>
<td>35,113</td>
<td>101</td>
<td>439</td>
<td>97</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### 【国際線】

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>便数</th>
<th>前年比 (%)</th>
<th>旅客キロ（百万旅キロ）</th>
<th>前年比 (%)</th>
<th>有償貨物トンキロ（百万トンキロ）</th>
<th>前年比 (%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ANA</td>
<td>51,257</td>
<td>107</td>
<td>41,206</td>
<td>114</td>
<td>3,277</td>
<td>120</td>
</tr>
<tr>
<td>AJX</td>
<td>18,384</td>
<td>109</td>
<td>4,439</td>
<td>98</td>
<td>777</td>
<td>115</td>
</tr>
<tr>
<td>総計</td>
<td>69,641</td>
<td>108</td>
<td>45,645</td>
<td>112</td>
<td>4,055</td>
<td>119</td>
</tr>
</tbody>
</table>
航空会社別輸送実績【運航便数】

- ANA国内: 51%
- ANA国際: 14%
- AKX(国内): 30%
- AJX(国内): 0%
- AJX(国際): 5%

航空会社別輸送実績【旅客キロ】

- ANA国内: 73%
- ANA国際: 17%
- AKX(国内): 14%
- AJX(国内): 0%
- AJX(国際): 5%

航空会社別輸送実績【有償貨物トンキロ】

- ANA国内: 10%
- ANA国際: 51%
- AKX(国内): 0%
- AJX(国内): 0%
- AJX(国際): 5%
### 路線別輸送実績

【国内線旅客便】

- 全日本空輸株式会社
- ANA ウイングス株式会社

<table>
<thead>
<tr>
<th>路線名</th>
<th>路線便数</th>
<th>前年比 (%)</th>
<th>旅客数</th>
<th>前年比 (%)</th>
<th>提供座席数</th>
<th>前年比 (%)</th>
<th>利用率 (%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>東京-札幌</td>
<td>12,696</td>
<td>97</td>
<td>3,561,000</td>
<td>97</td>
<td>5,115,052</td>
<td>96</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>東京-大阪</td>
<td>10,896</td>
<td>99</td>
<td>2,785,752</td>
<td>102</td>
<td>4,028,753</td>
<td>100</td>
<td>69</td>
</tr>
<tr>
<td>東京-神戸</td>
<td>1,454</td>
<td>85</td>
<td>245,212</td>
<td>99</td>
<td>414,194</td>
<td>90</td>
<td>59</td>
</tr>
<tr>
<td>東京-福岡</td>
<td>3,632</td>
<td>112</td>
<td>633,173</td>
<td>112</td>
<td>977,176</td>
<td>107</td>
<td>65</td>
</tr>
<tr>
<td>東京-稚内</td>
<td>947</td>
<td>100</td>
<td>112,765</td>
<td>100</td>
<td>179,758</td>
<td>93</td>
<td>63</td>
</tr>
<tr>
<td>東京-紋別</td>
<td>720</td>
<td>100</td>
<td>67,482</td>
<td>100</td>
<td>119,244</td>
<td>100</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>東京-中標津</td>
<td>720</td>
<td>100</td>
<td>67,482</td>
<td>100</td>
<td>119,244</td>
<td>100</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>東京-関西</td>
<td>3,632</td>
<td>112</td>
<td>633,173</td>
<td>112</td>
<td>977,176</td>
<td>107</td>
<td>65</td>
</tr>
<tr>
<td>東京-福岡</td>
<td>13,046</td>
<td>99</td>
<td>3,275,753</td>
<td>99</td>
<td>4,970,475</td>
<td>100</td>
<td>66</td>
</tr>
<tr>
<td>東京-紋別</td>
<td>720</td>
<td>100</td>
<td>67,482</td>
<td>100</td>
<td>119,244</td>
<td>100</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>東京-中標津</td>
<td>720</td>
<td>100</td>
<td>67,482</td>
<td>100</td>
<td>119,244</td>
<td>100</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>東京-関西</td>
<td>3,632</td>
<td>112</td>
<td>633,173</td>
<td>112</td>
<td>977,176</td>
<td>107</td>
<td>65</td>
</tr>
<tr>
<td>東京-福岡</td>
<td>13,046</td>
<td>99</td>
<td>3,275,753</td>
<td>99</td>
<td>4,970,475</td>
<td>100</td>
<td>66</td>
</tr>
<tr>
<td>東京-紋別</td>
<td>720</td>
<td>100</td>
<td>67,482</td>
<td>100</td>
<td>119,244</td>
<td>100</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>東京-中標津</td>
<td>720</td>
<td>100</td>
<td>67,482</td>
<td>100</td>
<td>119,244</td>
<td>100</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>路線名</td>
<td>路線便数</td>
<td>前年比（%）</td>
<td>旅客数</td>
<td>前年比（%）</td>
<td>提供座席数</td>
<td>前年比（%）</td>
<td>利用率（%）</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>----------</td>
<td>-------------</td>
<td>--------</td>
<td>-------------</td>
<td>------------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------------</td>
</tr>
<tr>
<td>成田-札幌</td>
<td>1,439</td>
<td>99</td>
<td>152,063</td>
<td>117</td>
<td>230,152</td>
<td>114</td>
<td>66</td>
</tr>
<tr>
<td>成田-大阪</td>
<td>1,455</td>
<td>99</td>
<td>238,708</td>
<td>102</td>
<td>278,231</td>
<td>102</td>
<td>86</td>
</tr>
<tr>
<td>成田-福岡</td>
<td>1,457</td>
<td>100</td>
<td>133,488</td>
<td>110</td>
<td>210,434</td>
<td>92</td>
<td>63</td>
</tr>
<tr>
<td>成田-仙台</td>
<td>1,447</td>
<td>99</td>
<td>101,373</td>
<td>114</td>
<td>189,150</td>
<td>104</td>
<td>54</td>
</tr>
<tr>
<td>成田-新潟</td>
<td>719</td>
<td>100</td>
<td>28,373</td>
<td>108</td>
<td>53,206</td>
<td>99</td>
<td>53</td>
</tr>
<tr>
<td>成田-中部</td>
<td>1,452</td>
<td>99</td>
<td>167,065</td>
<td>107</td>
<td>221,126</td>
<td>111</td>
<td>76</td>
</tr>
<tr>
<td>成田-那覇</td>
<td>728</td>
<td>100</td>
<td>116,263</td>
<td>105</td>
<td>196,560</td>
<td>100</td>
<td>59</td>
</tr>
<tr>
<td>大阪-札幌</td>
<td>4,466</td>
<td>100</td>
<td>701,820</td>
<td>105</td>
<td>963,523</td>
<td>102</td>
<td>73</td>
</tr>
<tr>
<td>大阪-福岡</td>
<td>2,909</td>
<td>92</td>
<td>324,854</td>
<td>93</td>
<td>453,528</td>
<td>91</td>
<td>72</td>
</tr>
<tr>
<td>大阪-釧路</td>
<td>94</td>
<td>103</td>
<td>9,552</td>
<td>101</td>
<td>15,604</td>
<td>103</td>
<td>61</td>
</tr>
<tr>
<td>大阪-函館</td>
<td>848</td>
<td>115</td>
<td>89,442</td>
<td>127</td>
<td>139,690</td>
<td>112</td>
<td>64</td>
</tr>
<tr>
<td>大阪-中部</td>
<td>2,133</td>
<td>99</td>
<td>88,328</td>
<td>108</td>
<td>157,842</td>
<td>99</td>
<td>56</td>
</tr>
<tr>
<td>大阪-秋田</td>
<td>2,171</td>
<td>100</td>
<td>101,020</td>
<td>102</td>
<td>161,018</td>
<td>100</td>
<td>63</td>
</tr>
<tr>
<td>大阪-福岡</td>
<td>3,648</td>
<td>101</td>
<td>505,040</td>
<td>98</td>
<td>730,922</td>
<td>96</td>
<td>69</td>
</tr>
<tr>
<td>大阪-新潟</td>
<td>1,449</td>
<td>100</td>
<td>104,334</td>
<td>93</td>
<td>210,215</td>
<td>90</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>大阪-那覇</td>
<td>1,424</td>
<td>100</td>
<td>102,118</td>
<td>102</td>
<td>161,874</td>
<td>98</td>
<td>63</td>
</tr>
<tr>
<td>大阪-熊本</td>
<td>4,194</td>
<td>96</td>
<td>308,738</td>
<td>100</td>
<td>554,987</td>
<td>106</td>
<td>61</td>
</tr>
<tr>
<td>大阪-宮崎</td>
<td>3,627</td>
<td>96</td>
<td>232,442</td>
<td>93</td>
<td>375,853</td>
<td>100</td>
<td>62</td>
</tr>
<tr>
<td>関西-札幌</td>
<td>729</td>
<td>99</td>
<td>49,776</td>
<td>106</td>
<td>87,890</td>
<td>100</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>関西-福岡</td>
<td>154</td>
<td>63</td>
<td>13,558</td>
<td>68</td>
<td>25,564</td>
<td>65</td>
<td>53</td>
</tr>
<tr>
<td>関西-秋田</td>
<td>2,122</td>
<td>100</td>
<td>101,969</td>
<td>103</td>
<td>156,174</td>
<td>100</td>
<td>56</td>
</tr>
<tr>
<td>関西-仙台</td>
<td>4,344</td>
<td>99</td>
<td>259,982</td>
<td>98</td>
<td>537,548</td>
<td>100</td>
<td>56</td>
</tr>
<tr>
<td>関西-秋田</td>
<td>2,374</td>
<td>101</td>
<td>600,772</td>
<td>128</td>
<td>862,475</td>
<td>130</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>関西-那覇</td>
<td>2,155</td>
<td>100</td>
<td>102,118</td>
<td>102</td>
<td>161,874</td>
<td>98</td>
<td>63</td>
</tr>
<tr>
<td>関西-秋田</td>
<td>4</td>
<td>-</td>
<td>172</td>
<td>-</td>
<td>296</td>
<td>-</td>
<td>58</td>
</tr>
<tr>
<td>関西-秋田</td>
<td>1</td>
<td>-</td>
<td>66</td>
<td>-</td>
<td>74</td>
<td>-</td>
<td>89</td>
</tr>
<tr>
<td>関西-秋田</td>
<td>729</td>
<td>99</td>
<td>49,776</td>
<td>106</td>
<td>87,890</td>
<td>100</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>関西-秋田</td>
<td>154</td>
<td>63</td>
<td>13,558</td>
<td>68</td>
<td>25,564</td>
<td>65</td>
<td>53</td>
</tr>
<tr>
<td>関西-秋田</td>
<td>2,122</td>
<td>100</td>
<td>101,969</td>
<td>103</td>
<td>156,174</td>
<td>100</td>
<td>56</td>
</tr>
<tr>
<td>関西-秋田</td>
<td>4</td>
<td>-</td>
<td>172</td>
<td>-</td>
<td>296</td>
<td>-</td>
<td>58</td>
</tr>
<tr>
<td>関西-秋田</td>
<td>1</td>
<td>-</td>
<td>66</td>
<td>-</td>
<td>74</td>
<td>-</td>
<td>89</td>
</tr>
<tr>
<td>路線名</td>
<td>路線便数</td>
<td>前年比（%）</td>
<td>旅客数</td>
<td>前年比（%）</td>
<td>提供座席数</td>
<td>前年比（%）</td>
<td>利用率（%）</td>
</tr>
<tr>
<td>--------</td>
<td>----------</td>
<td>-------------</td>
<td>--------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------------</td>
<td>------------</td>
</tr>
<tr>
<td>札幌-福島</td>
<td>714</td>
<td>98</td>
<td>66,514</td>
<td>96</td>
<td>117,941</td>
<td>102</td>
<td>56</td>
</tr>
<tr>
<td>札幌-静岡</td>
<td>718</td>
<td>99</td>
<td>56,269</td>
<td>89</td>
<td>118,989</td>
<td>99</td>
<td>47</td>
</tr>
<tr>
<td>札幌-新潟</td>
<td>1,660</td>
<td>171</td>
<td>78,020</td>
<td>123</td>
<td>135,664</td>
<td>160</td>
<td>58</td>
</tr>
<tr>
<td>札幌-小松</td>
<td>715</td>
<td>100</td>
<td>75,116</td>
<td>106</td>
<td>119,616</td>
<td>99</td>
<td>63</td>
</tr>
<tr>
<td>札幌-富山</td>
<td>719</td>
<td>99</td>
<td>59,583</td>
<td>101</td>
<td>119,847</td>
<td>99</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>札幌-那覇</td>
<td>720</td>
<td>100</td>
<td>89,179</td>
<td>106</td>
<td>119,776</td>
<td>99</td>
<td>74</td>
</tr>
<tr>
<td>中部-札幌</td>
<td>3,006</td>
<td>79</td>
<td>329,262</td>
<td>75</td>
<td>498,253</td>
<td>75</td>
<td>66</td>
</tr>
<tr>
<td>中部-福岡</td>
<td>4,321</td>
<td>100</td>
<td>330,143</td>
<td>98</td>
<td>580,869</td>
<td>108</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>中部-女満別</td>
<td>634</td>
<td>88</td>
<td>47,457</td>
<td>101</td>
<td>86,232</td>
<td>96</td>
<td>55</td>
</tr>
<tr>
<td>中部-旭川</td>
<td>643</td>
<td>89</td>
<td>49,006</td>
<td>90</td>
<td>81,680</td>
<td>81</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>中部-函館</td>
<td>152</td>
<td>23</td>
<td>13,193</td>
<td>20</td>
<td>19,152</td>
<td>18</td>
<td>69</td>
</tr>
<tr>
<td>中部-秋田</td>
<td>1,486</td>
<td>101</td>
<td>64,958</td>
<td>106</td>
<td>110,276</td>
<td>101</td>
<td>59</td>
</tr>
<tr>
<td>中部-仙台</td>
<td>2,886</td>
<td>101</td>
<td>135,609</td>
<td>107</td>
<td>251,824</td>
<td>101</td>
<td>54</td>
</tr>
<tr>
<td>中部-新潟</td>
<td>1,441</td>
<td>100</td>
<td>53,972</td>
<td>97</td>
<td>106,634</td>
<td>99</td>
<td>51</td>
</tr>
<tr>
<td>中部-松山</td>
<td>2,892</td>
<td>133</td>
<td>116,337</td>
<td>107</td>
<td>214,936</td>
<td>133</td>
<td>54</td>
</tr>
<tr>
<td>中部-熊本</td>
<td>2,103</td>
<td>96</td>
<td>120,344</td>
<td>105</td>
<td>263,184</td>
<td>100</td>
<td>46</td>
</tr>
<tr>
<td>中部-長崎</td>
<td>1,511</td>
<td>103</td>
<td>53,972</td>
<td>97</td>
<td>106,634</td>
<td>99</td>
<td>51</td>
</tr>
<tr>
<td>中部-宮崎</td>
<td>1,522</td>
<td>68</td>
<td>111,589</td>
<td>70</td>
<td>187,098</td>
<td>80</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>中部-鹿児島</td>
<td>2,994</td>
<td>100</td>
<td>207,363</td>
<td>98</td>
<td>331,594</td>
<td>99</td>
<td>63</td>
</tr>
<tr>
<td>中部-那覇</td>
<td>1,565</td>
<td>94</td>
<td>301,021</td>
<td>92</td>
<td>379,224</td>
<td>85</td>
<td>79</td>
</tr>
<tr>
<td>中部-石垣島</td>
<td>744</td>
<td>103</td>
<td>82,833</td>
<td>110</td>
<td>119,238</td>
<td>98</td>
<td>69</td>
</tr>
<tr>
<td>福岡-仙台</td>
<td>2,168</td>
<td>110</td>
<td>180,017</td>
<td>107</td>
<td>274,952</td>
<td>110</td>
<td>65</td>
</tr>
<tr>
<td>福岡-新潟</td>
<td>1,439</td>
<td>99</td>
<td>83,032</td>
<td>83</td>
<td>144,386</td>
<td>78</td>
<td>58</td>
</tr>
<tr>
<td>福岡-小松</td>
<td>717</td>
<td>98</td>
<td>45,520</td>
<td>97</td>
<td>90,134</td>
<td>97</td>
<td>51</td>
</tr>
<tr>
<td>福岡-対馬</td>
<td>2,854</td>
<td>100</td>
<td>161,514</td>
<td>94</td>
<td>287,324</td>
<td>100</td>
<td>56</td>
</tr>
<tr>
<td>福岡-福江</td>
<td>1,475</td>
<td>101</td>
<td>53,730</td>
<td>94</td>
<td>114,558</td>
<td>102</td>
<td>47</td>
</tr>
<tr>
<td>福岡-宮崎</td>
<td>2,229</td>
<td>102</td>
<td>119,382</td>
<td>124</td>
<td>176,058</td>
<td>108</td>
<td>68</td>
</tr>
<tr>
<td>福岡-鹿児島</td>
<td>159</td>
<td>-</td>
<td>95</td>
<td>-</td>
<td>166</td>
<td>-</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>福岡-那覇</td>
<td>6,335</td>
<td>104</td>
<td>737,298</td>
<td>96</td>
<td>1,159,925</td>
<td>99</td>
<td>64</td>
</tr>
<tr>
<td>福岡-宮古島</td>
<td>1</td>
<td>-</td>
<td>95</td>
<td>-</td>
<td>166</td>
<td>-</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>福岡-石垣島</td>
<td>283</td>
<td>100</td>
<td>20,419</td>
<td>86</td>
<td>35,738</td>
<td>100</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>那覇-仙台</td>
<td>725</td>
<td>100</td>
<td>139,761</td>
<td>103</td>
<td>194,637</td>
<td>99</td>
<td>72</td>
</tr>
<tr>
<td>那覇-新潟</td>
<td>482</td>
<td>99</td>
<td>35,129</td>
<td>103</td>
<td>60,812</td>
<td>99</td>
<td>58</td>
</tr>
<tr>
<td>那覇-静岡</td>
<td>726</td>
<td>100</td>
<td>66,542</td>
<td>101</td>
<td>120,317</td>
<td>100</td>
<td>55</td>
</tr>
<tr>
<td>那覇-広島</td>
<td>727</td>
<td>101</td>
<td>131,588</td>
<td>112</td>
<td>196,591</td>
<td>102</td>
<td>67</td>
</tr>
<tr>
<td>那覇-岩国</td>
<td>431</td>
<td>-</td>
<td>34,212</td>
<td>-</td>
<td>71,819</td>
<td>-</td>
<td>48</td>
</tr>
<tr>
<td>那覇-高松</td>
<td>726</td>
<td>101</td>
<td>117,319</td>
<td>100</td>
<td>187,198</td>
<td>100</td>
<td>63</td>
</tr>
<tr>
<td>那覇-松山</td>
<td>726</td>
<td>101</td>
<td>74,309</td>
<td>109</td>
<td>120,476</td>
<td>110</td>
<td>62</td>
</tr>
<tr>
<td>那覇-熊本</td>
<td>718</td>
<td>100</td>
<td>66,758</td>
<td>81</td>
<td>91,308</td>
<td>76</td>
<td>73</td>
</tr>
<tr>
<td>那覇-長崎</td>
<td>722</td>
<td>100</td>
<td>57,051</td>
<td>109</td>
<td>119,812</td>
<td>130</td>
<td>48</td>
</tr>
<tr>
<td>那覇-宮古島</td>
<td>4,853</td>
<td>115</td>
<td>420,407</td>
<td>101</td>
<td>688,468</td>
<td>123</td>
<td>63</td>
</tr>
<tr>
<td>那覇-石垣島</td>
<td>4,818</td>
<td>103</td>
<td>455,551</td>
<td>101</td>
<td>637,756</td>
<td>102</td>
<td>71</td>
</tr>
<tr>
<td>宮古島-石垣島</td>
<td>724</td>
<td>101</td>
<td>31,216</td>
<td>94</td>
<td>118,264</td>
<td>115</td>
<td>26</td>
</tr>
</tbody>
</table>

| 合計 | 288,676 | 99 | 38,646,930 | 100 | 59,680,784 | 99 | 65 |
【国際線旅客便】

- 全日本空輸株式会社
- 株式会社エアージャパン

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>便数</th>
<th>前年比 (%)</th>
<th>旅客数</th>
<th>前年比 (%)</th>
<th>提供座席数</th>
<th>前年比 (%)</th>
<th>利用率 (%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>北米方面</td>
<td>9,573</td>
<td>102</td>
<td>1,757,004</td>
<td>106</td>
<td>2,256,471</td>
<td>101</td>
<td>78</td>
</tr>
<tr>
<td>ヨーロッパ方面</td>
<td>4,351</td>
<td>86</td>
<td>691,040</td>
<td>92</td>
<td>899,854</td>
<td>88</td>
<td>77</td>
</tr>
<tr>
<td>アジア・オセアニア方面</td>
<td>43,484</td>
<td>113</td>
<td>6,689,080</td>
<td>116</td>
<td>9,194,088</td>
<td>116</td>
<td>73</td>
</tr>
<tr>
<td>合計</td>
<td>57,408</td>
<td>109</td>
<td>9,137,124</td>
<td>112</td>
<td>12,350,413</td>
<td>111</td>
<td>74</td>
</tr>
</tbody>
</table>

【国内・国際貨物便】

- 全日本空輸株式会社
- 株式会社エアージャパン

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>便数</th>
<th>前年比 (%)</th>
<th>有償貨物トンキロ （百万トンキロ）</th>
<th>前年比 (%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>国内貨物便</td>
<td>1,239</td>
<td>101</td>
<td>22</td>
<td>96</td>
</tr>
<tr>
<td>国際貨物便</td>
<td>12,233</td>
<td>103</td>
<td>694</td>
<td>107</td>
</tr>
</tbody>
</table>
【巻末】用語集（アルファベット順・アイウエオ順）

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

・ 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、統制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。

・ 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。

・ 自発報告制度
  ANA グループの安全報告制度のひとつであり、事象として現れなかった経験を自発的に報告し、共有する制度です。代表的なものとして、運航乗務員を対象とした制度であるグループ ECHO（Experience Can Help Others）、客室乗務員を対象とした制度である STEP（Safety Tip from Experience）、整備センター・オペレーションサポートセンター等で展開されているヒヤリハット報告（ヒヤリとした、またはハットしたが、何も起こらずに済んだ事象）が、グループ横断的に行われています。
ANAグループ
2016年度 安全報告書
（平成28年度）

2017年7月発行
全日本空輸株式会社
総合安全推進室