

安全報告書

(2011 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に基づき作成したものです。

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 (**ハッチング表示**) を使用していますが、巻末の用語集をご参照の上、ご覧ください。

報告対象組織

ANAグループ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ANAグループ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

2011年4月1日から2012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

2012年7月

目 次

はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	3
1. 輸送の安全を確保するための事業の運営の基本的な方針に関する事項・・・・・・	5
2. 航空法第 111 条の 4 に基づく「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」の発生状況	
(1) 事故・トラブル等の発生状況について・・・・・・・・・・・・・・・・	6
3. 輸送の安全を確保するために講じた措置	
(1) 国の命令・指示等・・・・・・・・・・・・・・・・	7
(2) 輸送の安全を確保するために講じたその他の措置・・・・・・・・	7
4. 2011 年度の安全に関する目標の達成状況と 2012 年度に向けて	
(1) 2011 年度を振り返って・・・・・・・・・・・・・・・・	8
(2) 2011 年度 ANA グループの安全目標の実施状況について・・・・・・・・	9
(3) 2012 年度の安全に関する目標・・・・・・・・・・・・・・・・	10
- 別冊 -	
1. 事故・トラブルの概要・分析および対策の詳細について	
(1) 事故・・・・・・・・・・・・・・・・	2
(2) 重大インシデント・・・・・・・・・・・・・・・・	3
(3) その他の安全上のトラブル・・・・・・・・・・・・・・・・	5
(4) イレギュラー運航・・・・・・・・・・・・・・・・	9
2. 安全を確保するための事業の実施およびその管理の体制について	
(1) ANA グループおよびグループ航空会社各社の安全確保に関する組織・・	10
・安全確保に関する組織	
・各組織の人員数	
・運航乗組員、客室乗務員、整備従事者、有資格整備士、運航管理者の数	
・日常運航における問題点の把握方法およびフィードバック方法	
(2) 業務の管理の委託に関する情報・・・・・・・・・・・・・・・・	25
(3) 日常運航に直接携わるスタッフの教育・訓練など	
・運航乗組員に対する定期訓練および審査の内容・・・・・・・・	27
・客室乗務員に対する定期訓練および審査の内容・・・・・・・・	27
・整備従事者に対する定期訓練および審査の内容・・・・・・・・	28
・運航管理者に対する定期訓練および審査の内容・・・・・・・・	29
(4) 安全に関する社内啓発活動等の取り組み・・・・・・・・	30
(5) 2011 年度 ANA グループ安全課題の実施状況・・・・・・・・	33
3. 輸送実績 等	
・使用している航空機の情報・・・・・・・・	34
・路線別輸送実績・・・・・・・・	35
(巻末) 用語集・・・・・・・・	41

はじめに

「2011 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、厚く御礼申し上げます。

「2011 年度 ANA グループ安全報告書」を作成いたしましたので、ぜひ、ご一読いただき、ANA グループの安全に関する取り組みについてご理解賜りますよう、お願い申し上げます。

ANA グループは、「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、『お客様の安心と信頼の確立』を第一義と位置付け、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、安全最優先の価値観の共有や行動化を推し進めて参りました。

しかしながら、2011 年度を振り返りますと、航空事故が 2 件、重大インシデントが 5 件と、近年にない件数の事象が発生しました。特に 9 月の飛行中に機体が異常姿勢に陥った重大インシデントや 2 月の仙台空港における機体尾部損傷事故は、社会的にも大きく取り上げられ、ANA グループの安全に対するお客様の信頼を大きく揺るがす事態となりましたことを深くお詫び申し上げます。

7 件の航空事故・重大インシデントのうち 5 件は現在も国土交通省運輸安全委員会による調査中ですが、ANA グループは調査に全面的に協力するとともに、再発防止策を徹底し、お客様の信頼を回復できるよう安全運航に努めて参ります。

今後、更なる機材・運航品質の向上を目指し、お客様に安心してご搭乗いただくための取り組みを行なっていくとともに、ANA グループ各組織が高い専門性を持って安全を守る仕組みを確かなものとし、一人ひとりが安全を追求する責任ある誠実な行動を確実に実践して参ります。

ANAグループにとって安全は経営の基盤であり、いかなる状況にあっても安全運航を堅持することが社会への責務であることを忘れずに、すべての事業活動において、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。

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

全日本空輸株式会社 安全統括管理者
代表取締役副社長 中村 克己

株式会社エアージャパン 安全統括管理者
常務取締役 浜岡 豊

ANAウイングス株式会社 安全統括管理者
代表取締役社長 長谷川 昭彦

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
- ・ エアーニッポン株式会社 (*1) : ANK
- ・ 株式会社エアーアジア : AJX
- ・ ANA ウイングス株式会社 : AKX

*1 2012 年 4 月 1 日、エアーニッポン (ANK) は全日本空輸 (ANA) と合併しました。

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

(2012 年 3 月 31 日現在)

ANA	旅客運送事業					貨物運送事業		主要な 空港事業所
	国内線		国際線			国内線	国際線	
	短距離	長距離	短距離	中距離	長距離			
全日本空輸 (株) ANA	B787, B777, B767, B747, A320							羽田・伊丹 成田・関西
エアーニッポン(株) ANK	A320, B737	B737						羽田・関西 福岡・伊丹
(株) エアーアジア AJX				B767			B767	成田
ANA ウイングス (株) AKX	B737, DHC8							羽田・伊丹 福岡・中部

1. 輸送の安全を確保するための事業の運営の基本的な方針に関する事項

2006 年の航空法改正により、航空会社には **SMS** (安全マネジメントシステム) を構築し、その内容をグループ航空会社ごとに「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、各グループ航空会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 グループ経営理念

グループ経営理念	
<p>【基本理念】</p> <p>- 私たちのコミットメント -</p> <p>ANAグループは、「安心」と「信頼」を基礎に</p> <ul style="list-style-type: none"> ・価値ある時間と空間を創造します ・いつも身近な存在であり続けます ・世界の人々に「夢」と「感動」を届けます 	<p>【グループ行動指針6か条】</p> <p>「安全」こそ経営の基盤、守り続けます。 「お客様」の声に徹底してこだわります。 「社会」と共に歩み続けます。 常に「挑戦」し続けます。 「関心」を持って議論し、「自信」を持って決定し、 「確信」を持って実行します。 人を活かし、チームワークを「力」にし、 強いANAグループをつくります。</p>

ANA グループ安全理念

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

ANA グループ安全行動指針

規定・ルールを遵守し、基本に忠実に業務を行います。
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。
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。
情報はすみやかに伝え、共有します。
未然・再発防止のために
自ら改善に取り組み続けます。
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グループ経営理念」および「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。

2. 航空法第 111 条の 4 に基づく「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」の発生状況

(1) 事故・トラブル等の発生状況について

ANA グループにおける、2011 年度に発生した航空機事故やトラブルの発生状況は、下表のとおりです。詳細は、別冊 - 2～9 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

種類	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度
航空事故	0 (0.000)	1 (0.003)	0 (0.000)	2 (0.006)
重大インシデント	1 (0.003)	0 (0.000)	1 (0.003)	5 (0.015)
安全上のトラブル	306 (0.916)	287 (0.906)	264 (0.824)	289 (0.872)
イレギュラー運航	43 (0.129)	39 (0.123)	38 (0.119)	48 (0.145)
運航便数	334,100	316,605	320,460	331,601

航空事故とは？

航空機の運航によって発生した人の死傷(重傷以上)、航空機の墜落、衝突火災、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？

航空事故には至らないものの、事故が発生する可能性があったと認められるもので、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、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。

3. 輸送の安全を確保するために講じた措置

(1) 国の命令・指示 等

2011 年度 ANA グループにおいて国から受けた行政処分・行政指導は、ありませんでした。

9 月 6 日に発生した 140 便の機体が異常姿勢となった重大インシデントに対し、本事案が航空交通の安全への信頼を揺るがしかねない事態であったことを踏まえ、この事案の調査検討を行い、必要な再発防止策等を策定し当局に報告するとともに、速やかに措置するよう、指示をエアーニッポン(株)が受けました。本件については、2012 年 3 月にエアーニッポン(株)から航空局長へ報告書が提出されています。事象の概要については、別冊 - 4 ページをご参照ください。

(2) 輸送の安全を確保するために講じた措置

(2)-1. ANA グループ安全文化評価の実施

ANA グループでは、安全文化の浸透度合いを把握するために、2007 年から 2 年ごとにアンケートを活用した安全文化評価を実施し、その傾向をモニターしています。2011 年 10 月に 3 回目の安全文化評価アンケートをグループ会社 32 社、約 28,000 名を対象に実施しました。

安全文化は組織の土壌となるものですが、直接測定することができないため、安全文化に深く関わりとされる 8 つの構成要素について数量的に評価することにより、間接的に測定します。この構成要素を「評価軸」と呼んでいます。

8 つの評価軸に対して、アンケート調査のために 42 の設問が用意されています。各設問に対する回答を「まったく当てはまらない」の 0 点から「非常に当てはまる」の 100 点までの 5 段階で点数化します。

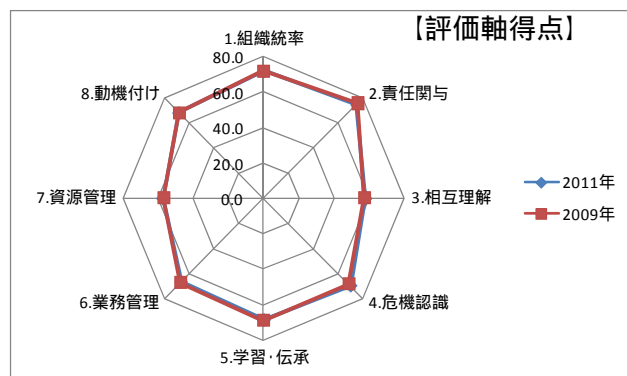
【安全文化の 8 つの評価軸】

評価軸	内 容
1. 組織統率	組織の全員が安全の価値観を共有して安全性向上を実現するためのメカニズムが、組織内に確立されている
2. 責任関与	組織の全員が自ら安全に責任を持ち、自主的・積極的に安全に取り組んでいる
3. 相互理解	組織内外のあらゆる方向に対し、密接な情報共有と連携ができています
4. 危機認識	職場環境や業務内容に内在する様々な危険性を把握し、最悪の事態に備えている
5. 学習・伝承	教育訓練を通じた知識・技能の向上が図られ、その中では特に過去の教訓が積極的に活かされている
6. 業務管理	業務実態に即した無理のない業務管理が実施されている
7. 資源管理	安全に配慮した人員やコストの管理が実施されている
8. 動機付け	安全活動が評価され、安全活動実施への意欲につながっている

グループ全体の得点の傾向は、前回と比較して大きな変化はありませんでした。前回と同様に「相互理解」と「資源管理」が相対的に低くなっています。

部門・会社によっては、前回よりも得点が伸びた組織もあり、そのような組織の取り組み事例を調査し、グループ内に紹介していきます。

また、安全文化評価で明らかになった課題を 2012-13 年度 ANA グループ中期安全推進計画に反映させました。



4. 2011 年度の安全に関する目標の達成状況と 2012 年度に向けて

(1) 2011 年度を振り返って

2011 年度は、ANA グループ中期安全目標である“世界最高水準の安全性の確保”を目指し、これまでの活動を継続し、グループ全体の人づくり・仕組みづくりを更に推進するとともに、グループ安全管理体制の充実、世界最高水準の安全推進・管理体制の構築を柱に安全推進を図ってきました。

しかしながら、不安全事象の発生状況を振り返ると、航空事故が 2 件、重大インシデントが 5 件発生し、重大インシデントの統計を取り始めた 2000 年以降で最も多い発生数となりました。特に 9 月 6 日に発生した 140 便の異常運航による重大インシデントや 2 月 5 日の 731 便の仙台空港における機体尾部接触事故については、社会的にも大きく報道され、ANA グループの安全に対するお客様の信頼を大きく揺るがす事態となりました。

7 件中 5 件の航空事故・重大インシデントの原因については、現在、国土交通省運輸安全委員会が調査中ですが、調査に全面的に協力するとともに、グループ内においても調査会を設置し、各専門分野の知見を集めて対策を検討し、順次実行していきます。そしてその実施状況をグループ総合安全推進委員会において、確実に確認していきます。

航空事故・重大インシデント以外の事象としては、安全上のトラブルが 289 件、イレギュラー運航が 48 件発生しており、いずれも前年度よりも増加しています。(2010 年度実績: 安全上のトラブル 264 件、イレギュラー運航 38 件)

発生した事象については原因を正確に把握・分析し、有効な対策を講じています。

(2)2011 年度 ANA グループの安全課題の実施状況について

<p>【安全を支える人づくり】</p> <p>安全教育体系を見直し、各部門における教育に展開します。 ANA グループ安全行動指針の浸透・定着を図ります。 安全文化評価を実施し、安全文化の醸成へ向けた施策に反映します。</p>
<p>実施状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 階層別に安全教育を整理し、必要な安全教育テキストの作成に取り組みました。 ・ 各種啓蒙・啓発活動において安全行動指針をテーマとして掲げ、その浸透・定着に向けた取り組みを行いました。 ・ 安全文化評価を実施し、グループの強み・弱みを把握し、グループ中期安全推進計画に反映しました。
<p>【安全を支える仕組みづくり】</p> <p>SMS 活動の強化を図ります。 FRMS の導入へ向けた検討を進めます。 グループ内部安全監査制度の更なる充実と進化を目指します。</p>
<p>実施状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ リスク評価員の力量向上へ向けて、養成訓練の見直しや新たな訓練の設定を行いました。 ・ FRMS に関する海外の会議への参加や疲労評価ソフトと外航の調査を進めました。 ・ 監査員資格の見直しや良い取り組みを評価する「Noteworthy Program」の基準化を行いました。
<p>【グループ安全推進・管理体制の充実】</p> <p>グループ再編を踏まえて、グループ安全管理の枠組みを見直し、PDCA サイクルの各フェーズにおける連携強化を図ります。</p>
<p>実施状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ANA / ANK の統合へ向けた安全管理体制上の必要な手続きを進めました。 ・ グループ安全管理の枠組みを見直し、各社の役割を明確にするために、ANA とグループ航空会社間で「安全に関する合意書」を締結しました。
<p>【世界最高水準の安全管理体制の構築】</p> <p>外航等のベンチマークにより、先進的かつ実効性の高い取り組みを調査・研究します。 ベンチマークや IATA などの会議により収集した情報を基に、安全に関わる数値的な基準を検討します。</p>
<p>実施状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな運航安全情報データベースシステムの構築へ向けて、世界の代表的な安全情報データベースを活用している外航の視察を行いました。

*用語の説明は巻末を参照願います。

(3)2012 年度における安全に関する目標

(3)-1. 2012-13 年度 ANA グループ中期安全推進計画の策定

2011年度は、6月のタービュランス事故に始まり、9月の異常運航による重大インシデント、そして2月の機体尾部損傷事故など、断続的に不安全事象が発生し、お客様や社会からの信頼を揺るがす事態となりました。グループ社員一人ひとりがこの事態を真摯に受け止め、お客様の信頼回復に向けて、経営基盤である安全を見直す必要があると認識しました。

このような状況から、2011年度に策定した計画を発展・強化させる「2012-13年度ANAグループ中期安全推進計画」を策定しました。

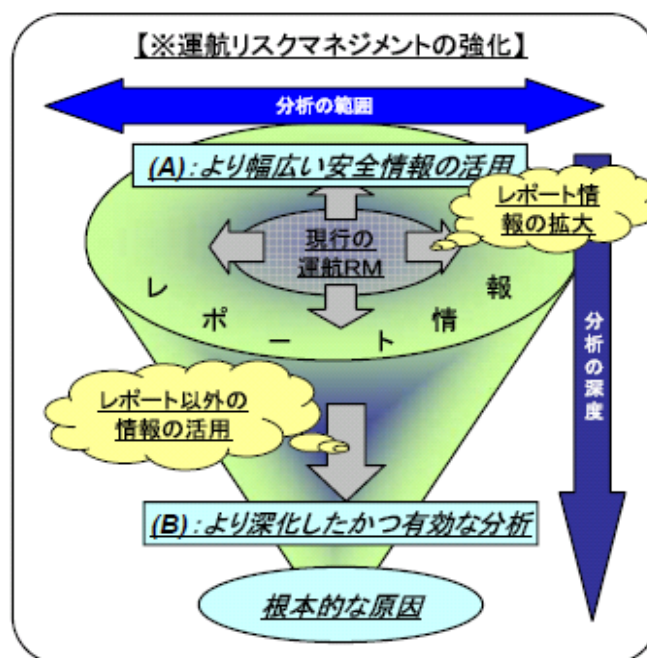
安全目標

～世界最高水準の安全の追及・提供～

グループ社員一人ひとりが、プロとして「世界最高水準の安全」を追求し、お客様に対して「世界最高水準の安全」を提供することを目指します。

2012-13年度ANAグループ中期安全推進計画のポイント

項目	計画のポイント
SMS機能の強化	運航リスクマネジメントにおいて、より幅広く不安全事象の情報収集を行い、運航データや安全文化評価のデータなど他の情報も活用し、より深い分析を行っていきます。
報告文化醸成の取り組み	運航リスクマネジメントを支える重要な要素である不安全事象等の情報が、すみやかにかつ確実に報告される風土を築いていきます。



(3)-2. 2012 年度の ANA グループにおける安全課題

2012 年度は、新たに策定した 2012-13 年度 ANA グループ中期安全推進計画に基づき、**安全を高める人づくり、安全を高める仕組みづくり、その他の重要課題**を安全課題として、安全目標「世界最高水準の安全の追及・提供」を目指し、グループ一丸となって取り組みます。

2012年度 ANAグループ安全課題

【安全を高める人づくり】

安全意識の向上

グループ社員全員がASECを受講する新たなプログラムの設定や新たな安全教育体系の部門教育への展開準備を進めます。

安全文化評価アンケートの活用

安全文化評価と社員満足度調査の関連分析から、安全意識向上に向けたベストプラクティスを調査し、その活動をグループに紹介します。

【安全を高める仕組みづくり】 - 安全マネジメント

データベースの構築

現行の事象報告システムを見直し、より深い分析に活用できる新たな報告システムを検討・開発します。

運航リスクマネジメントにおける多元的データの活用

根源的な原因分析に向けて、過年度の様々なデータを活用し、新たな分析手法を調査・検討します。

ATEC(航空輸送技術研究センター)主催の「**FRMS**に係わる調査研究」ワーキンググループへの参加

運航乗務員、客室乗務員の疲労管理に関する調査研究を行います。

【安全を高める仕組みづくり】 - 安全監査

監査制度の改善・充実

監査員資格およびNoteworthy Programを見直した後の運用状況をモニターし、不具合を改善します。

監査員スキル・能力の向上

監査員の養成訓練や定期訓練等の更なる充実を図ります。

より有効な監査への更なるステップアップ

監査に関する映像資料により、被監査部門に対して監査への理解を促進するとともに、監査後にアンケートを行い、実施した監査に対して評価・分析を行います。

【その他の重要課題】

グループ安全推進・管理体制の充実

ANA/ANK統合後の安全管理体制を内部安全監査等により適時確認し、必要に応じてフォローアップします。また2013年度に予定されている持株会社化に向けた安全管理体制を検討・準備します。

事故・重大インシデント調査会における提言の具体化推進

2011年度発生した航空事故・重大インシデントに対する対策が確実に実施され、その対策が有効であることを確認します。

海外における推進活動

IATA等の国際会議に参画するとともに、ANAグループの不安全事象の情報提供について検討を進めます。

ANAグループ
2011年度 安全報告書
(平成23年度)

2012年7月発行
全日本空輸株式会社
グループ総合安全推進室

安全報告書

(2011 年度)

-別冊-



- ・ 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

目 次

-別冊-

1. 事故・トラブルの概要・分析および対策の詳細について

(1) 事故	2
(2) 重大インシデント	3
(3) その他の安全上のトラブル	5
(4) イレギュラー運航	9

2. 安全を確保するための事業の実施およびその管理の体制について

(1) ANA グループおよびグループ航空会社各社の安全確保に関する組織	10
・安全確保に関する組織	
・各組織の人員数	
・運航乗組員、客室乗務員、整備従事者、有資格整備士、運航管理者の数	
・日常運航における問題点の把握方法およびフィードバック方法	
(2) 業務の管理の委託に関する情報	25
(3) 日常運航に直接携わるスタッフの教育・訓練など	
・運航乗組員に対する定期訓練および審査の内容	27
・客室乗務員に対する定期訓練および審査の内容	27
・整備従事者に対する定期訓練および審査の内容	28
・運航管理者に対する定期訓練および審査の内容	29
(4) 安全に関する啓発活動等の取り組み	30
(5) 2011 年度 ANA グループ安全課題の実施状況	33

3. 輸送実績 等

・使用している航空機の情報	34
・輸送実績(機種別・路線別)	35

(巻末) 用語集	41
----------	----

1. 航空事故・トラブルの概要・分析および対策の詳細について

(1) 航空事故

2011年度は、ANA グループにおける航空事故が2件発生しました。

ANA 運航 610 便 タービュランス

1) 概要

2011年4月27日、宮崎発羽田行ANA610便(B767-300型機、JA8569)は、16時16分に宮崎空港を離陸し、羽田空港へ向けて飛行中、静岡県浜松市の南約130km、高度約7600m付近において、乱気流に遭遇し機体が動揺したため、乗客2名および客室乗務員3名が負傷しました。当該機は17時43分に東京国際空港に着陸しました。

2) 推定原因

当該機が遭遇したのは、ウインドシアにより局地的に発生した小規模の強い乱気流であったものと推定されます。

3) 対策

運輸安全委員会の調査に全面的に協力するとともに、ANA 社内に設置した航空事故調査会において原因究明等を行い、以下の措置を実施しました。

特殊な気象条件において発生した本事象を運航乗務員に対して周知
タービュランスによる客室内事故(負傷)防止のための映像教材の作成および活用

ANK 運航 731 便 機体尾部損傷

1) 概要

2012年2月5日、伊丹発仙台行ANA731便(A320-200型機、JA8384)は、8時15分に大阪国際空港を離陸して飛行後、視認進入で仙台空港の滑走路27に進入し、滑走路上で着陸の復行を行った際、機体後方下部が滑走路に接触し、機体が損傷しました。

2) 推定原因

現在、国土交通省運輸安全委員会が調査中です。

3) 対策

当面の対応として、以下の措置を実施しました。

全運航乗務員に対して注意喚起等を実施
当該運航乗務員に対して訓練と臨時審査を実施
尾部接触防止をより図るための操作手順をマニュアルに追加

運輸安全委員会の調査に全面的に協力するとともに、ANA社内に設置した航空事故調査会において原因究明等を行い、必要な対策を講じていきます。

(2) 重大インシデント

2011年度は、ANA グループにおける重大インシデントが5件発生しました。

ANA 運航 487 便 福岡空港における使用中の滑走路への進入

1) 概要

2011年5月10日11時59分ごろ、他社機(DHC-8-402型機)が管制官から着陸許可を受けて福岡空港へ進入中、福岡発沖縄行ANA487便(B767-300型機、JA602A)が離陸許可を受け、誘導路E2を経由して滑走路16に進入しました。到着機は管制官に着陸許可を確認し、管制官は同機に着陸復行を指示しました。両機とも負傷者及び機体の損傷はありませんでした。

2) 推定原因

管制官が空港用監視レーダーのモニター装置による確認を確実に行わなかったこと等により、着陸許可を発出済みの到着機が存在を失念したことによるとされています。運航者側の問題点は特に指摘されていません。

3) 対策

運輸安全委員会の調査に全面的に協力するとともに、グループ全体に対して、事例の周知を行いました。

AKX 運航 1613 便 第1エンジンの不具合によるエンジン空中停止

1) 概要

2011年6月27日、伊丹発高知行ANA1613便(DHC-8-314型機、JA805K)は、16時46分大阪国際空港を離陸し上昇中、高度約2000m付近において第1エンジンから異音が発生するとともにタービン温度が制限値を超過したため、当該エンジンを停止し、航空交通管制上の優先権を要請のうえ引き返し、17時18分同空港に着陸しました。

2) 推定原因

現在、国土交通省運輸安全委員会が調査中です。

3) 対策

当該エンジンにおいて高圧タービンブレード等の破損が発見されたため、一次措置として、同型の全エンジンに対して一斉点検を実施しました。

今後、運輸安全委員会による調査結果を踏まえ、必要に応じて更なる対策を実施します。

ANA 運航 883 便 第1エンジンの不具合によるエンジン空中停止

1) 概要

2011年7月8日、羽田発富山行ANA883便(B767-300型機、JA8674)は、9時8分東京国際空港を離陸し上昇中、東京国際空港の北西約120km、高度約9200m付近において第1エンジンから異音及び振動が発生したため、当該エンジンを停止し、航空交通管制上の優先権を要請のうえ引き返し、9時52分同空港に着陸しました。

2) 推定原因

現在、国土交通省運輸安全委員会が調査中です。

3) 対策

当該エンジンにおいて高圧タービン2段ブレードの破断により後段のブレード等が破損していたこと、また破断した高圧タービン2段ブレード1枚の根元の肉厚が薄いことが確認されたことから、予防的措置として、当該ブレードと同時期に修理された73枚のブレードを装着しているエンジン2台の交換を実施しました。

今後、運輸安全委員会による調査結果を踏まえ、必要に応じて更なる対応を実施します。

ANK 運航 140 便 飛行中の機体の異常姿勢

1) 概要

2011年9月6日、沖縄発羽田行ANA140便(B737-700型機、JA16AN)は、21時15分那覇空港を離陸し、羽田空港へ向かって飛行中、静岡県浜松市の南約43km、高度約13600m付近において、機長が一時離席して操縦席に戻る際、副操縦士が操縦室のドアスイッチを操作するべきところで、ラダートリムコントロールスイッチを操作したものと推定され、このことから機体が異常姿勢となり、約1900m降下したうえ制限速度を超過しました。

搭乗者(乗客112名、運航乗務員2名、客室乗務員3名)のうち、客室乗務員2名が軽傷を負いました。後日乗客から体調不良の申告が4件ありました。

2) 推定原因

現在、国土交通省運輸安全委員会が調査中です。

3) 対策

ANK社内及びグループに設置した重大インシデント調査会により原因究明等を行い、当面の対応として、以下の措置を実施しました。

グループ全運航乗務員に対する点検フライトの実施
全運航乗務員に対する事例紹介と基本動作の徹底に係る教育の実施
操縦室一人対応時の留意事項の周知徹底
機体姿勢の回復に係る効果的な訓練の設定へ向けた調査を開始

今後、運輸安全委員会による調査結果を踏まえ、必要に応じて更なる対策を実施します。

ANA 運航 8519 便 関西空港アプローチ中の滑走路への他社機進入

1) 概要

2011年10月12日、成田発関西行ANA8519便(B767-300F型機、JA8356)が着陸許可を受けて関西国際空港に進入中、滑走路の手前で離陸待機していた他社機(B767-300型機)が、管制官の待機の指示に従わずに滑走路に進入したため、ANA8519便が管制官の指示により着陸復行しました。両機とも負傷者および機体の損傷はありませんでした。

2) 推定原因

現在、国土交通省運輸安全委員会が調査中です。

3) 対策

運輸安全委員会の調査に全面的に協力するとともに、グループ全体に対して、事例の周知を行いました。

(3) その他の安全上のトラブル

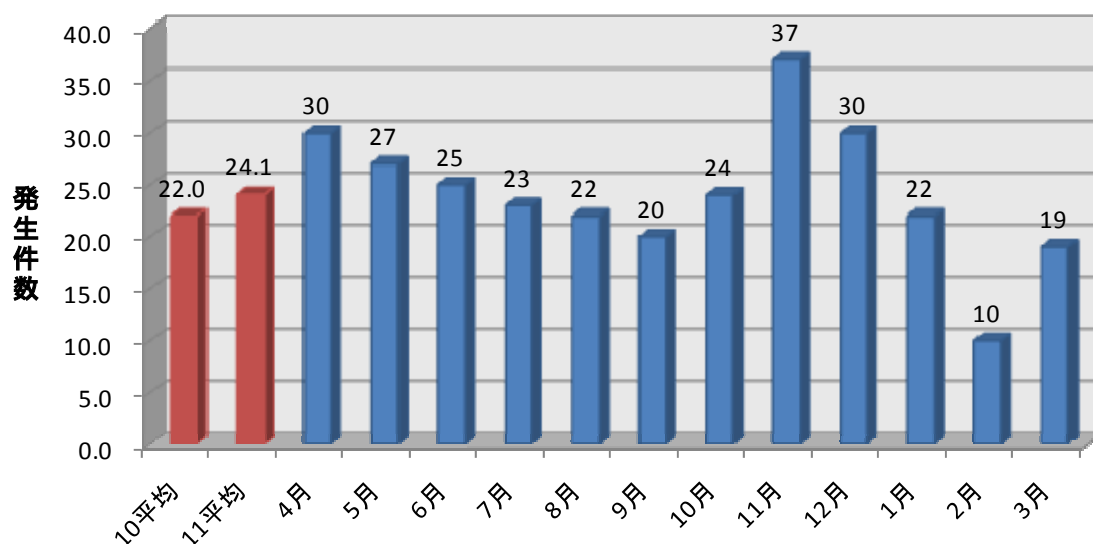
2006年10月1日の改正航空法により、航空事故等を防止する手段として、航空事故や重大インシデントに至らなかった事案に関する情報についても航空関係者で共有し、予防安全対策に活用していくことを目的に、本邦航空運送事業者及び航空機使用事業者は、従来の航空輸送の安全に関わる情報(航空事故、重大インシデント)に加え、新たに「その他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」を国に報告することが義務付けられました。

「安全上のトラブル」とは、上記「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」のことで、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、個々の事象については航空機の安全な運航には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。

2011年度ANAグループでは、「安全上のトラブル」が289件(2010年度264件)発生し、1000便あたりの発生数は0.87件(2010年度0.82件)でした。

個々の事象の概要は、ANA ホームページ(ANA SKY WEB)「安全・運航情報」に掲載しています。

2011年度 安全上のトラブル(月別推移)



安全上のトラブルの概要

2011 年度、ANA グループにおいては、『安全上のトラブル』としての報告事象が 289 件ありました。前年度の 264 件と比較して 25 件増えています。

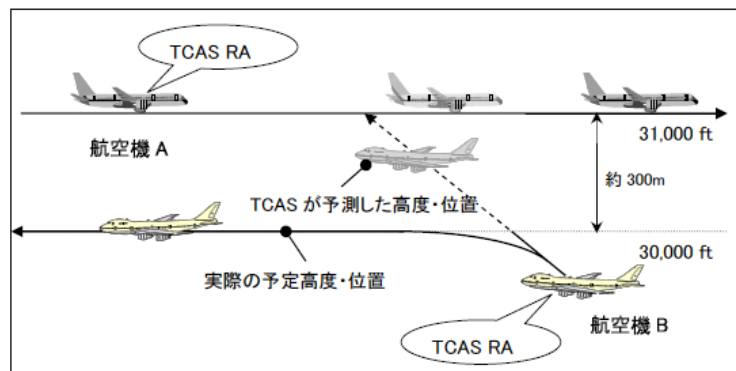
全体の傾向としては、「航空機の緊急操作を要した事態」の報告件数が多くなっていますが、当該事象の主なものは、TCAS RA(航空機衝突防止装置の警告)により回避した事例と GPWS(対地接近警報装置の警報)により回避した事例で、全体の約 1/3 以上を占めています。

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)。

これらの事例と鳥衝突や被雷等の外的要因による運航中の航空機の損傷を除いた、残りの事例約 140 件については、航空機の機器・システムの不具合等に関する事象ですが、担当部署において要因分析の上、必要な改善・再発防止策を進めています。

次頁以降に、グループ航空会社別・事象別・機種別の発生概況を記載しています。

*1 TCAS RA と GPWS の作動について



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

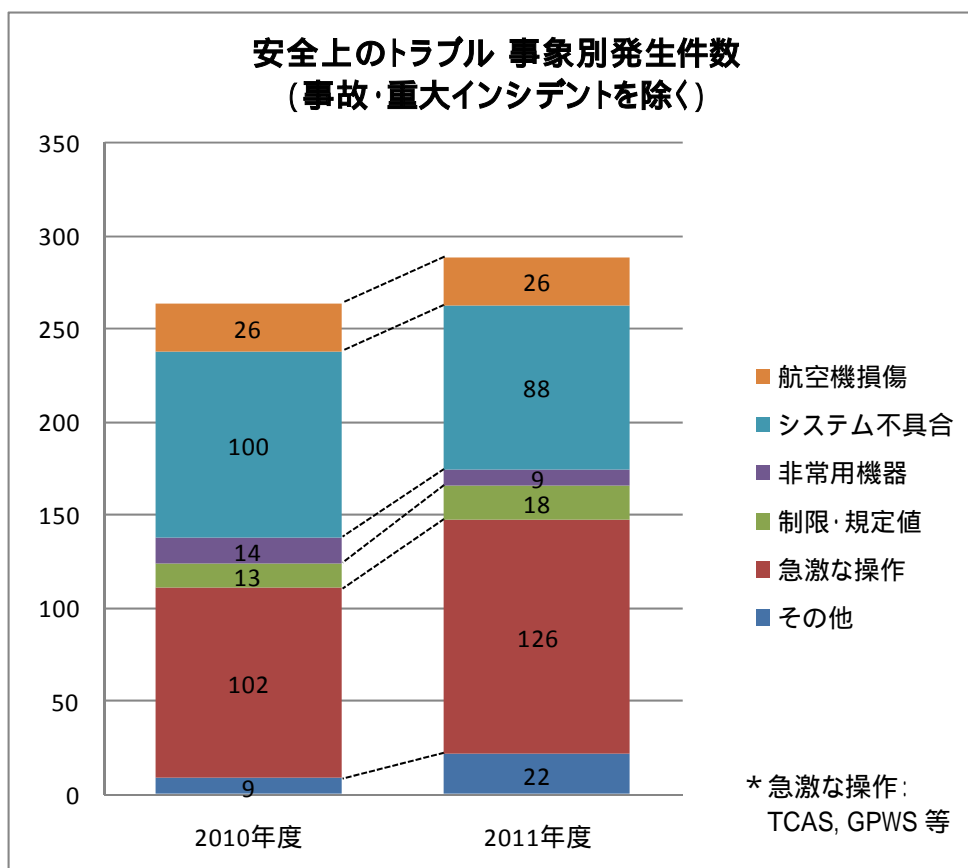
TCAS (航空機衝突防止装置) は、航空機同士の空中における衝突を防止するために、周囲を飛行する航空機の情報感知し、必要により運航乗務員に危険を知らせるとともに回避指示を自動的に発する装置で、管制機関の指示に従って正常運航している場合であっても、TCAS RA は相手機の上昇率等や位置関係によって作動することがあります。

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。

【グループ航空会社別発生状況】

	ANA	ANK	AJX	AKX	計	10年度
航空機損傷	16	2	3	5	26	26
システム不具合	64	6	7	11	88	100
(内訳)						
エンジン・プロペラ等	47	3	5	2	57	69
与圧系統	0	1	0	3	4	2
通信系統	0	1	0	0	1	0
表示警告	2	0	2	3	7	11
着陸装置	2	0	0	2	4	11
その他	13	1	0	1	15	7
非常用機器	7	1	0	1	9	14
制限・規定値	3	7	1	7	18	13
急激な操作	74	31	1	20	126	102
(内訳)						
航空機衝突防止装置作動	56	21	1	15	93	80
対地接近防止装置作動	14	4	0	2	20	14
その他	4	6	0	3	13	8
その他	17	5	0	0	22	9
計	181	52	12	44	289	264
1000便あたりの発生数	1.03	0.70	0.84	0.66	0.87	0.82

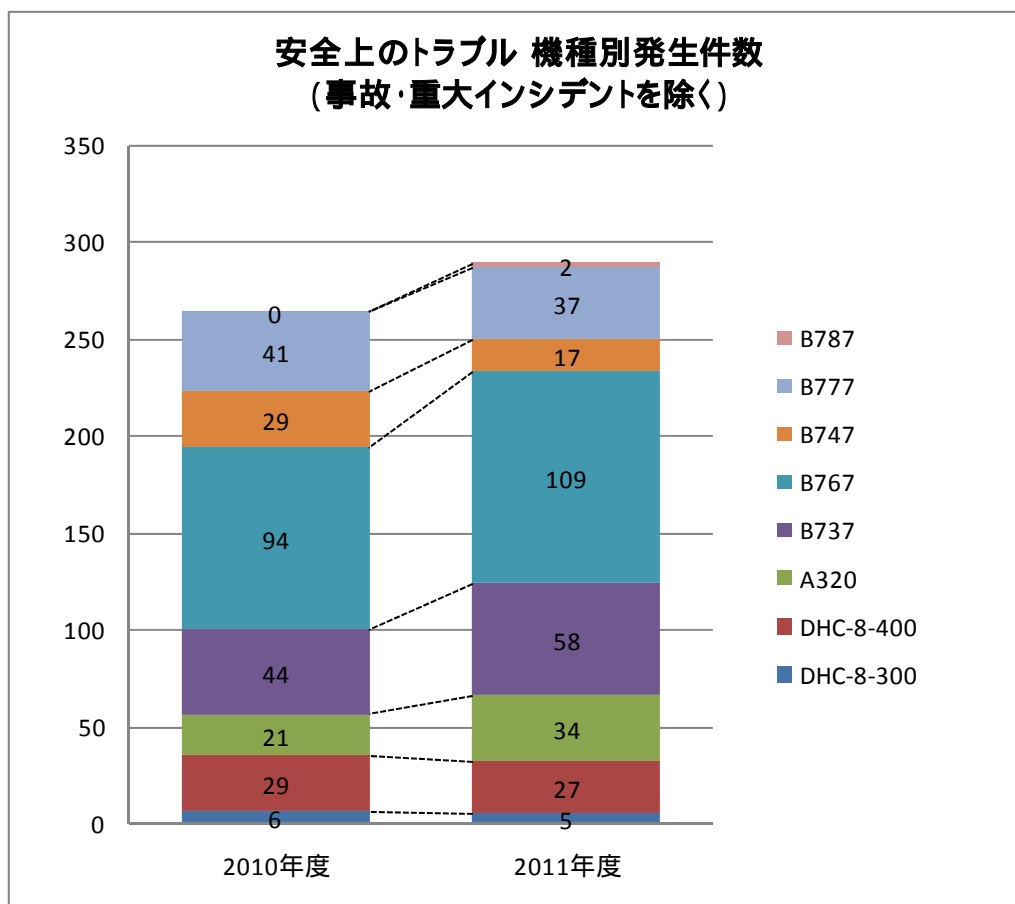
事故・重大インシデントに認定された事象は含まれていません。



【機種別発生状況】

	B787	B777	B747	B767	B737	A320	DHC-8-400	DHC-8-300	計
鳥衝突・被雷等の航空機損傷	0	6	0	12	2	1	4	1	26
システムの不具合	1	4	10	54	7	3	8	1	88
(内訳)									
エンジン・プロペラ等	0	0	9	43	5	0	0	0	57
与圧系統	0	0	0	0	1	0	3	0	4
通信系統	0	0	0	0	1	0	0	0	1
表示警告	0	0	0	4	0	0	3	0	7
着陸装置	1	1	0	0	0	0	2	0	4
その他	0	3	1	7	0	3	0	1	15
非常用機器等の不具合の発生	0	1	1	4	2	1	0	0	9
制限・規定値を超えた運航	0	1	0	2	8	1	5	1	18
運航中の急激な操作	1	23	0	33	33	24	10	2	126
(内訳)									
航空機衝突防止装置作動	0	23	0	25	26	10	7	2	93
対地接近防止装置作動	0	0	0	6	1	12	1	0	20
その他	1	0	0	2	6	2	2	0	13
その他	0	2	6	4	6	4	0	0	22
計	2	37	17	109	58	34	27	5	289
1000便あたりの発生数	1.12	0.68	1.95	1.21	0.63	0.79	0.78	0.69	0.87

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。



(4)イレギュラー運航について

2011年度のANAグループにおけるイレギュラー運航は、48件発生しました。2010年度と比較して10件増えています。

機種別の発生件数では、B767型機が12件、DHC-8型機が-300、-400合わせて14件となっており、これらが全体の半数以上を占めています。

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。

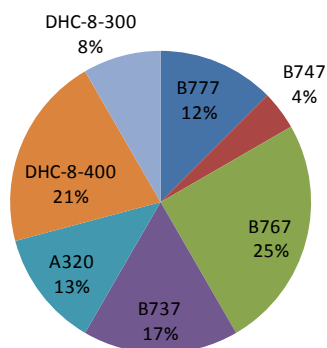
ANAグループでは、今後も更なる機材品質向上を目指し、お客様に安心してご搭乗いただくために様々な取り組みを行なっています。

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。

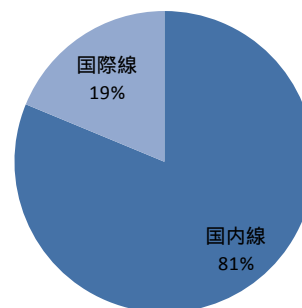
【イレギュラー運航発生件数】

	B777	B747	B767	B737	A320	DHC-8 -400	DHC-8 -300	計	2010 年度
国内線	4	2	6	7	6	10	4	39	24
国際線	2	0	6	1	0	0	0	9	14
合計	6	2	12	8	6	10	4	48	38

2011年度 イレギュラー運航【機種別】



2011年度 イレギュラー運航【内線別】



2. 安全を確保するための事業の実施およびその管理について

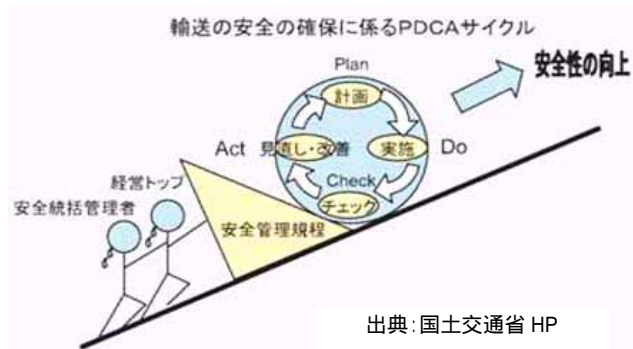
(1)-1. ANA グループの安全確保に関する組織

(1)-1- . 安全管理体制(グループモデル)

ANA グループ航空会社各社の安全管理規程には、各社の安全管理体制(組織、仕組み、機能、役割等)が定められています。

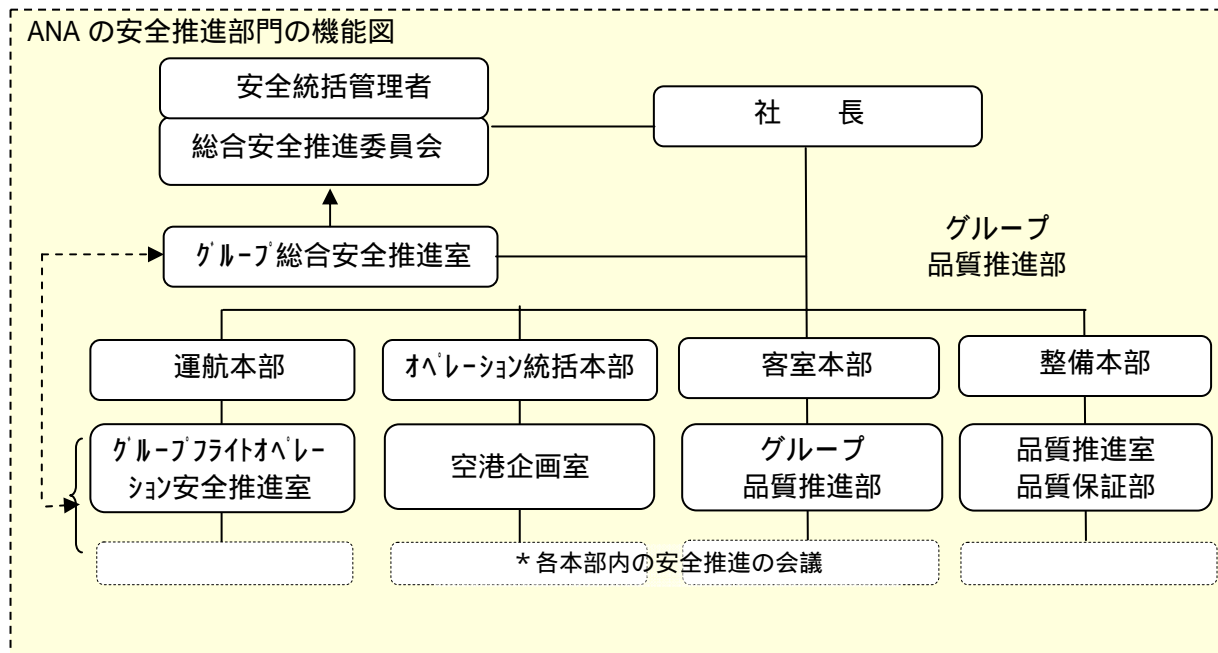
安全管理規程では

『“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、トップから作業員まで組織全体で、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を行い、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一丸となって、いわゆる「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。

その一例として、ANA(全日本空輸株式会社)の体制の概要を紹介します。



(1)-1- . 各役割

社長 :

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

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。

ANA グループでは、各社の安全推進委員会委員長を「安全統括管理者」としています。

ANA グループ航空会社の「安全統括管理者」(2012 年 7 月現在)

グループ航空会社	安全統括管理者	
全日本空輸株式会社	代表取締役副社長	中村 克己
株式会社エアー・ジャパン	常務取締役	浜岡 豊
ANA ウイングス株式会社	代表取締役社長	長谷川 昭彦

ANA グループ航空会社の「安全統括管理者」(2012 年 3 月現在)

グループ航空会社	安全統括管理者	
全日本空輸株式会社	代表取締役副社長	森本 光雄
エアーニッポン株式会社	代表取締役副社長	忍田 俊史
株式会社エアー・ジャパン	代表取締役社長	小林 俊一
ANA ウイングス株式会社	代表取締役社長	長谷川 昭彦

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、グループ航空会社の各部門に対す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「総合安全推進委員会」という名称となります)。

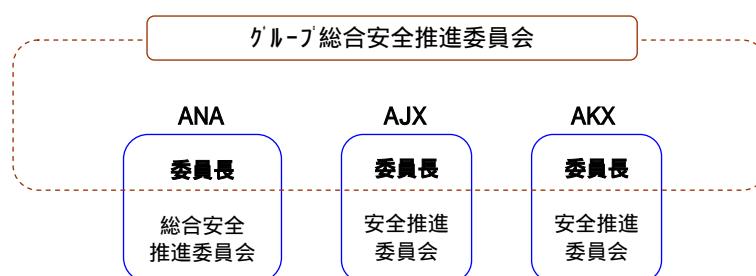
(1)-1- . グループの安全管理体制について

ANA グループ航空会社においては、「ANA グループ安全理念」に基づき、事業年度毎に安全目標を策定し、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。

*安全目標の詳細は、本編 P10,11 を参照願います。

これら各社の安全目標は、グループの安全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委員会の審議・承認のもと、グループの経営計画や事業計画の中で明確化しています。

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



(1)-1- グループの日常運航における問題点の把握方法およびフィードバック方法

ANA グループの日常運航における問題点は、主に安全や品質を扱う会議で検討され、対策が実施に移されます。また、そこで決定された内容を社内の業務ルートを通じて周知しています。

ANA グループ全体の会議

グループ総合安全推進委員会

ANA グループ全体の安全に関わる重要な事案について審議し、方針ならびに実行の決定をします。

・開催頻度：月 1 回

・メンバー：各社の安全推進委員会委員長、グループ CEO (上期/下期各 1 回)、ANA 企画/人事担当役員、ANA 生産本部長 (オペレーション統括本部、客室本部、運航本部、整備本部)

OR (Operation Report) 会および OR2 (Operation Report & Review) 会

社長・副社長および各本部長間で、日常の ANA グループの運航に関するイレギュラー等の情報共有をタイムリーに図り、不具合事象の早期解決を目的とした対応状況の把握、改善状況の報告を行います。

・開催頻度：週 1 回

・メンバー：社長、副社長、広報担当役員、CS 担当役員、各本部長、オペレーション統括本部副本部長、東京空港支店長、AJX 社長、AKX 社長

また毎月最終週の OR 会後に、OR2 会 (Operation Report & Review) として当月の運航に関する課題をフォローする会議を開催しています。

オペレーション統括部門の会議

グループ航空会社品質推進担当者会議

ANA グループのオペレーション品質の向上のため、品質マネジメントシステムの構築を図り、安全・品質に関わる活動や情報の共有化、指標モニター、品質推進会議との連携により、グループ航空会社におけるオペレーションの品質の向上と改善を図るとともに、受・委託管理体制を確かなものとしています。

・開催頻度：月 1 回

・メンバー：ANA、AJX、AKX のオペレーション統括部門担当者

整備部門の会議

e. TEAM ANA 品質会議

ANA グループ航空会社の整備部門全体で、機材品質、作業安全、作業品質等、整備に関わる品質情報を共有し、部門としての方向性を確認しています。

・開催頻度：月 1 回

・メンバー：ANA 整備本部長、副本部長、本部部室長、センター長、グループ航空会社整備部門長

運航部門の会議

グループ安全連絡会

ANA グループ航空会社の運航の安全に関連する事項について、情報の共有と課題の整理等を行います。

・開催頻度：隔月 1 回

・メンバー：ANA、AJX、AKX の運航部門安全担当者

次頁へつづく

客室部門の会議

グループ安全担当者会議

ANA グループ航空会社全体の客室の安全品質向上に繋がる安全啓発のナレッジ化を図るとともに、横断的な課題抽出および解決の為に施策を検討しています。

- ・開催頻度: 月 1 回
- ・メンバー: ANA、AJX、AKX の客室部門安全担当者

グループ全体の会議以外による日常運航の問題点の把握手段

安全報告制度

会社が報告すべき事象を具体的に定めている報告制度には、機長に対して報告を求める機長報告制度/ASR (Captain Report、Air Safety Report)、客室乗務員の Irregularity Report、CA Report 等、運航管理者の Dispatcher Report 等があり、グループ航空会社毎に運用しています。

航空法や航空局の通達により報告が義務付けられた事象は、全て会社が定めた報告事象として設定されています。

また、ANA グループの安全報告制度は、グループ航空会社各社および各生産部門で独立した形態で運用しております。ヒヤリハット報告は、“ヒヤリとした、ハットした”が、事象として現れなかったものを自発的に報告し経験を共有するものであり、代表的なものは客室乗務員を対象とした制度である STEP (Safety Tip From Experience) があります。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) は、グループ横断的に行っています。

運航リスクマネジメント

2006 年度の改正航空法の施行により、航空会社に安全管理体制 (SMS) の構築が求められています。SMS においては、運航において発生する様々な不安全情報を収集し、そのリスク評価 (事象の重大性と発生頻度) を行い、リスクの大きさに応じた対策を講じる仕組みである「リスクマネジメント (課題解決の PDCA: PLAN・DO・CHECK・ACTION を実行すること)」が中心的な役割を担っています。

ANA グループでは、リスクマネジメントの概念や海外の航空会社のリスクマネジメントの運用実態等について理解を深め、ANA グループに適合する体制を検討してきました。その結果、一部の部門のリスクマネジメントの試行を経て、2007 年 11 月からはグループ全体による試行に拡大し、それらの経験を踏まえ 2008 年 4 月から ANA グループ全体における正式運用を開始しました。今後も改善を加えながら、定着を図っていきます。

FOQA

FOQA (Flight Operational Quality Assurance) は、安全運航の維持促進と運航品質の向上を図ることを目的とするプログラムであり、すべての運航便の飛行記録データを分析・評価し、その結果を運航乗務員にフィードバックするとともに、組織的な改善措置を講じています。ANA では 1970 年代に FOQA の前身となるプログラムを導入し、その後の調査・検討を経て 1997 年に現在の FOQA の運用を開始しました。現在では、全ての ANA グループ航空会社がこのプログラムを導入しています。

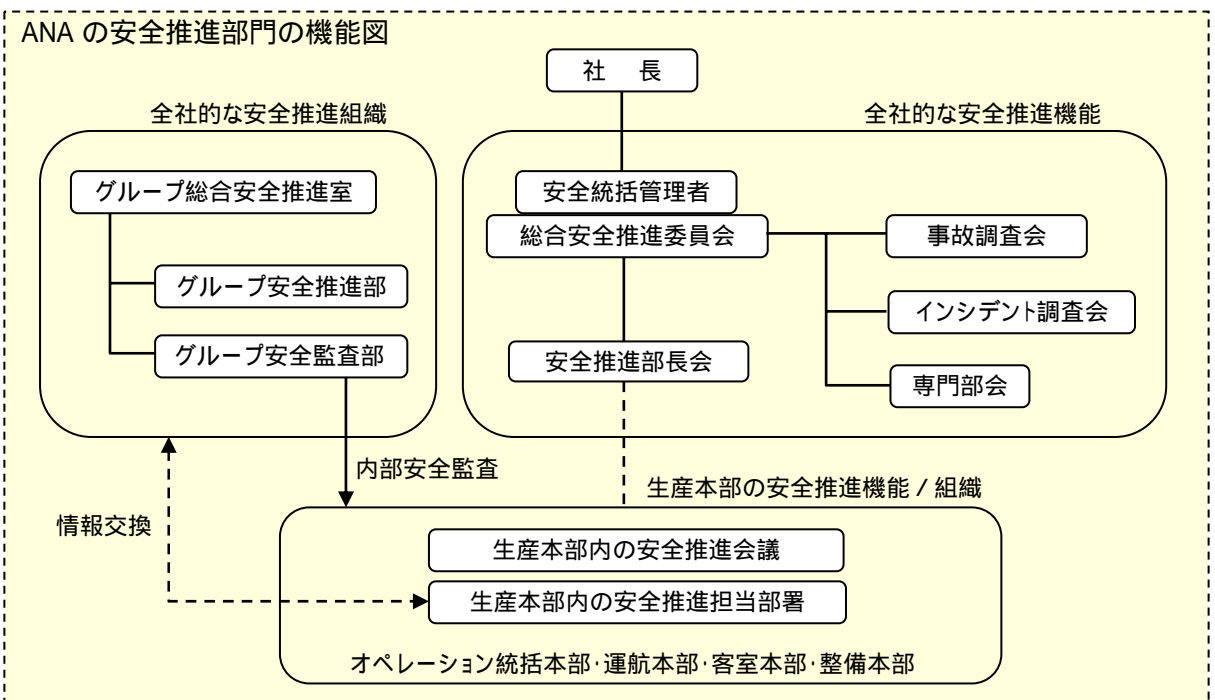
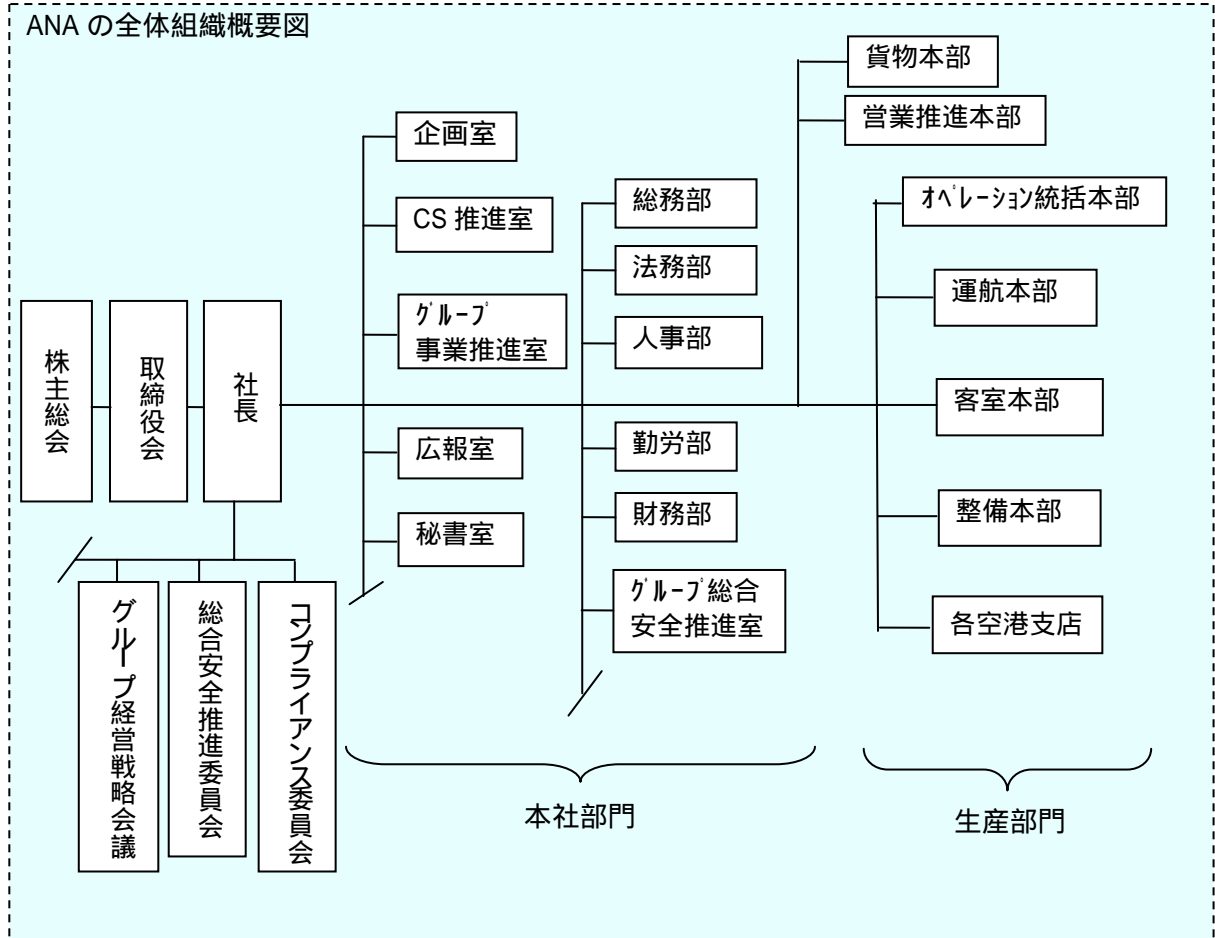
内部安全監査

ANA グループにおいてグループ航空会社全社が同じ基準、同じ運用で実施する内部安全監査制度 (Group Safety Evaluation and Review program) を設定しており、この制度に基づき、各社の独立した安全監査部門が、自社の安全管理体制を対象に航空法令、社内規定や IATA の安全に関する要求事項等を満足しているかを確認しています。2011 年度は 108 の組織に対して内部安全監査を実施しました。(2010 年度 実施組織数 100)

(1)-2. グループ航空会社の安全確保に関する組織

全日本空輸株式会社:ANA

1) ANA の安全確保に関する組織 (2012 年 3 月 31 日現在)



ANA の各組織の機能・役割の概要

- (1) ANA の組織は、本社部門と現業部門である生産部門に大別されます。
生産部門には、運航乗務員が属する運航本部、客室乗務員が属する客室本部、整備士が属する整備本部、空港業務全般を担当するオペレーション統括本部があります。
- (2) 「総合安全推進委員会」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関わる最高の審議・決定機関です。
- (3) 「安全推進部長会」は総合安全推進委員会の下部機関で、各本部の安全・品質担当部室長と企画部長、人事部長から構成されます。総合安全推進委員会に先がけて、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。
- (4) 本社部門である「グループ総合安全推進室」は、グループ安全推進部・グループ安全監査部で構成され、社内の安全状況を全般的に把握し、全社的な安全推進を担当しています。
「グループ安全推進部」は、「総合安全推進委員会」や「安全推進部長会」の事務局を担当し、安全目標の設定等、ANA グループ全体の安全推進の方針を設定するとともに、グループ全体としての安全推進活動や安全啓発活動について具体的な施策を立案し、実行・推進する役割を担っています。またグループ航空会社への支援も行っています。
「グループ安全監査部」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應して有効に機能し、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なっています。
- (5) 各生産部門は、それぞれ部門内の安全の状況を把握し安全課題の審議や方針を決定する「委員会(会議)機能」と部門内の安全推進を担当する部所を有しており、各生産部門の安全推進を担当する部署とグループ安全推進部は情報交換を行っています。

2)組織人数(2012年3月31日現在)

グループ総合安全推進室		オペレーション 統括本部	運航本部	整備本部	客室本部
グループ安全推進部 他	グループ安全監査部				
33 名 (社内兼務 4 名)	10 名	405 名	1,979 名	1,886 名	4,983 名

3)運航乗組員、客室乗務員、整備従事者数、有資格整備士、運航管理者の数(2012年3月31日現在)

運航乗組員	客室乗務員	整備従事者(確認主任者)	運航管理者
機長 1,148 名 副操縦士 496 名 航空機関士 6 名 総計 1,650 名 (加歳乗務員 232 名)	4,844 名	914 名(633 名)	78 名

4) 日常運航における問題点の把握およびフィードバックを行う会議

会社全体の会議

総合安全推進委員会

ANA 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、方針ならびに実行の決定を行います。

・開催頻度：月 1 回

・メンバー：各本部長と企画 / 人事担当役員

オペレーション統括本部の会議

品質推進会議

SMS におけるオペレーションの品質(安全を含む)マネジメントが、過不足なく適切かつ効果的に行われているかを評価するとともに、不備の是正・改善を継続することを目的としています。品質マネジメントを効果的に実施するための方針、実施事項の決議機能を有しています。

・開催頻度：月 1 回 運営会議内で実施

・メンバー：オペレーション統括本部長、副本部長、各部長、ANK 空港オペレーション統括部長

運航本部の会議

安全推進会議

運航本部における SMS の中心的機能として、運航の安全にかかわる状況の把握、安全課題の審議、方針の決定などを行います。

・開催頻度：月 1 回

・メンバー：運航本部長、副本部長、各部室長、関連部門部長

客室本部の会議

部門安全委員会

客室本部における SMS の中心的機能として、客室部門全体の安全品質に関わる諸課題の把握や対応策の検討を行い、部門方針の機能的な推進を行っています。

・開催頻度：月 1 回

・メンバー：客室本部長、副本部長、各部長、担当管理職

整備本部の会議

e. TEAM ANA 品質会議

ANA グループ航空会社の整備部門全体で、機材品質、作業安全、作業品質等、整備に関わる品質情報を共有し、部門としての方向性を確認しています。

・開催頻度：月 1 回

・メンバー：整備本部長、副本部長、本部部室長、各センター長、グループ航空会社整備部門長

機材品質本委員会

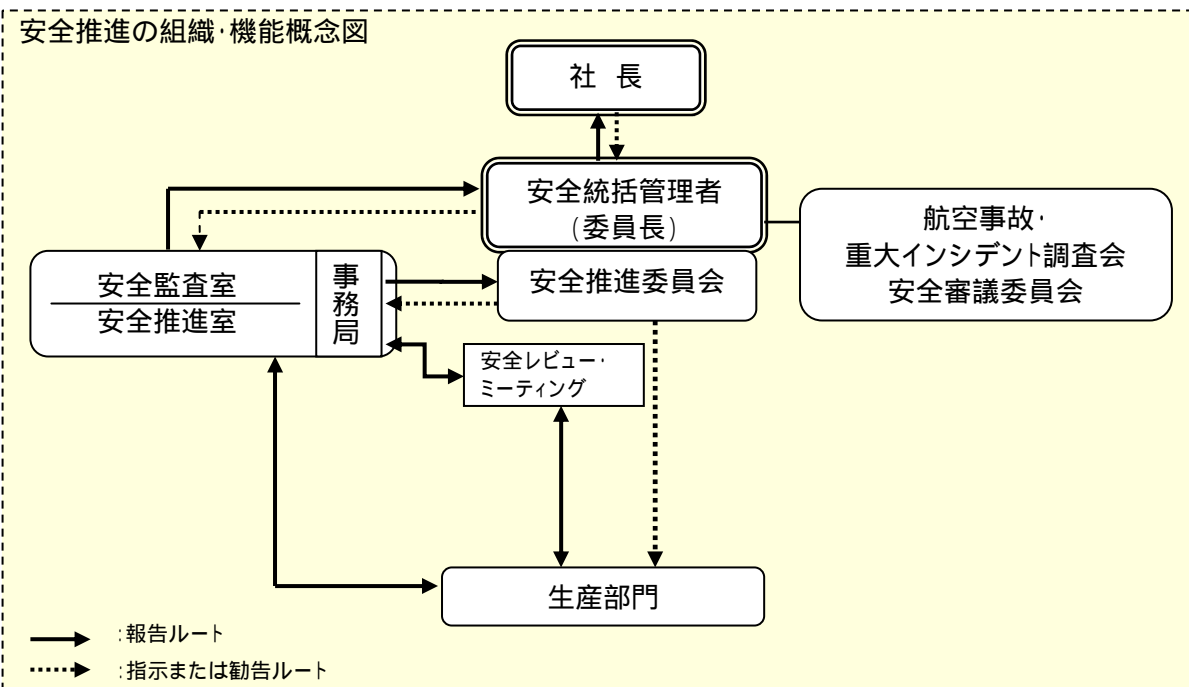
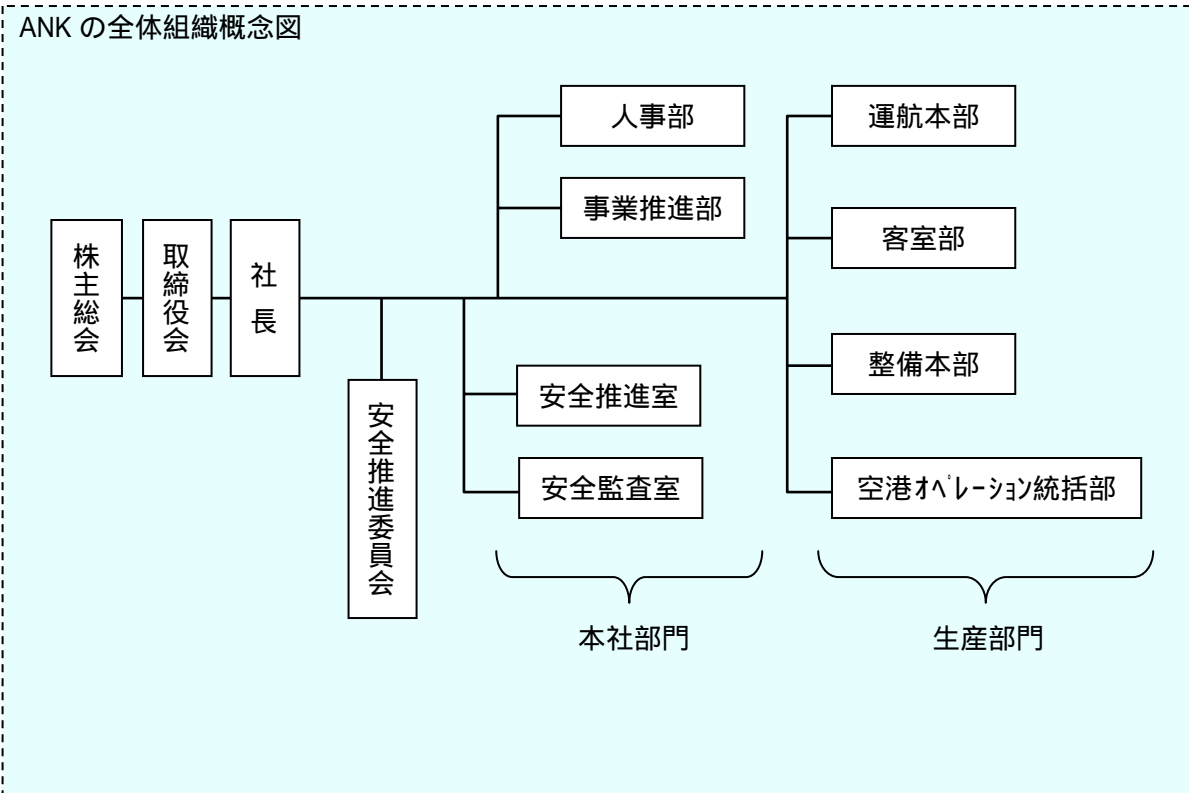
長時間遅発や欠航・イレギュラー運航等の重要事項に対し、対策の妥当性・適切性の確認を行い、ANA グループ航空機の品質向上を図っています。

・開催頻度：月 1 回

・メンバー：整備本部長、副本部長、本部部室長、各センター長、グループ航空会社整備部門長および担当者

エアーニッポン株式会社: ANK

1) ANK の安全確保に関する組織 (2012 年 3 月 31 日現在)



ANK の各組織の機能・役割の概要

- (1) ANK の組織は、本社部門と現業部門である生産部門に大別されます。
本社部門には事業推進部、人事部、ならびに安全推進室、安全監査室があります。生産部門には、運航乗務員が属する運航本部、客室乗務員が属する客室部、整備士が属する整備本部等があります。
- (2) 「安全推進委員会」は、安全に関わる重要事項の最高決議機関です。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・決定機関です。
- (3) 「安全レビュー・ミーティング」は、**運航リスクマネジメント**と安全監査の状況について、関連部門との意思疎通と連携を図り、総合的にレビューすることで効果的な再発・未然防止活動を推進します。
- (4) 「安全推進室」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います。安全に関する情報の収集、社内への提供、安全教育等安全に関する啓発活動を実施します。
- (5) 「安全監査室」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。
- (6) 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) 組織人数 (2012 年 3 月 31 日現在)

安全推進室	安全監査室	運航本部	整備本部	客室部	空港オペレーション統括部
5 名	6 名 (社内兼務 5 名)	765 名	201 名	691 名	157 名

* 空港部門は ANA に委託しています。整備部門は航空法第 113 条の 2 のに基づき、ANA に委託しています。

3) 運航乗組員、客室乗務員、整備従事者数、有資格整備士、運航管理者の数 (2012 年 3 月 31 日現在)

運航乗組員	客室乗務員	整備従事者 (有資格整備士)	運航管理者
機長 383 名 副操縦士 193 名 総計 576 名	655 名	164 名 (145 名)	78 名 * 1

* 1: この内 ANA の運航管理者 68 名に共用運航管理者として嘱託発令しています。

4) 日常運航における問題点の把握およびフィードバックを行う会議

会社全体の会議

安全推進委員会

ANK における SMS の中心的機能として、安全および運航品質に関する重要課題の審議、方針の決定、安全意識の啓発策、高揚策の決定並びに実施状況の確認等を行います。

・開催頻度: 年 4 回

・メンバー: 社長、安全統括管理者、各本部長、生産部門長

運航本部の会議

運営会議

運航本部に係る主要事項を審議し決定するための会議として、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、運航本部の意志決定を行います。

・開催頻度: 月 2 回

・メンバー: 本部長、副本部長、室長および各組織長(部長)

客室部門の会議

客室部門 Safety 会議

客室部門の各組織長が部門の安全品質向上への施策の進捗確認・課題共有を通じた SMS の定期的なレビューを行います。

・開催頻度: 月 1 回

・メンバー: 客室部門総括、客室部長、各乗務室長、業務室長、担当管理職

整備本部の会議

Quality Meeting

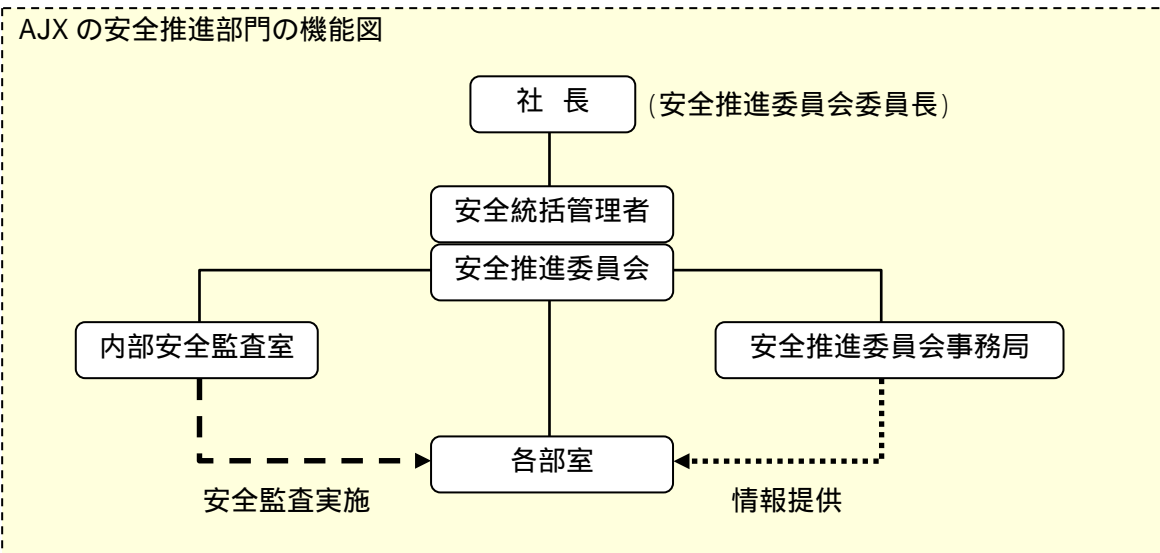
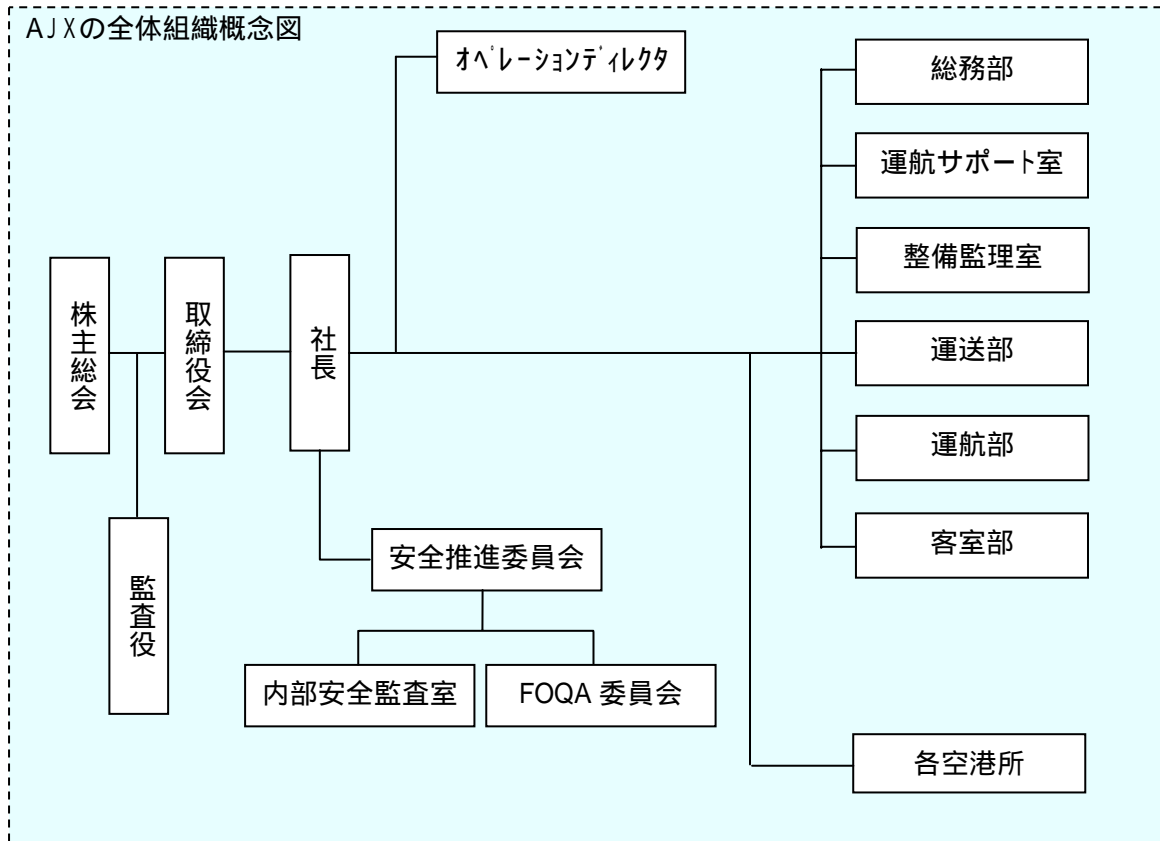
整備作業における作業安全および作業品質の向上を目的に、各種施策の推進を行います。

・開催頻度: 月 1 回

・メンバー: 本部長、副本部長、各部室長、担当管理職

株式会社エアー・ジャパン:AJX

1)AJX の安全確保に関する組織(2012 年 3 月 31 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に支援を行う「運航サポート室」、委託管理部門である「整備監理室」、「運送部」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、整備監理室および運送部が、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) 「安全推進委員会事務局」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) 「内部安全監査室」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 (2012 年 3 月 31 日現在)

安全推進委員会事務局	内部安全監査室	運航部	客室部	運航サポート室	運送部 (ANA 兼務)	整備監理室
2 名 (社内兼務 1 名)	1 名	220 名	351 名	2 名	4 名 (2 名)	1 名

* 空港部門と整備部門は ANA に委託しています。

3) 運航乗組員、客室乗務員、整備従事者数、有資格整備士、運航管理者の数 (2012 年 3 月 31 日現在)

運航乗組員	客室乗務員	整備従事者(確認主任者)	運航管理者
機長 120 名 副操縦士 65 名 総計 185 名	342 名	0 (0)	36 名 * 2

* 2: 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) 日常運航における問題点の把握およびフィードバックを行う会議

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。

・開催頻度: 月 1 回

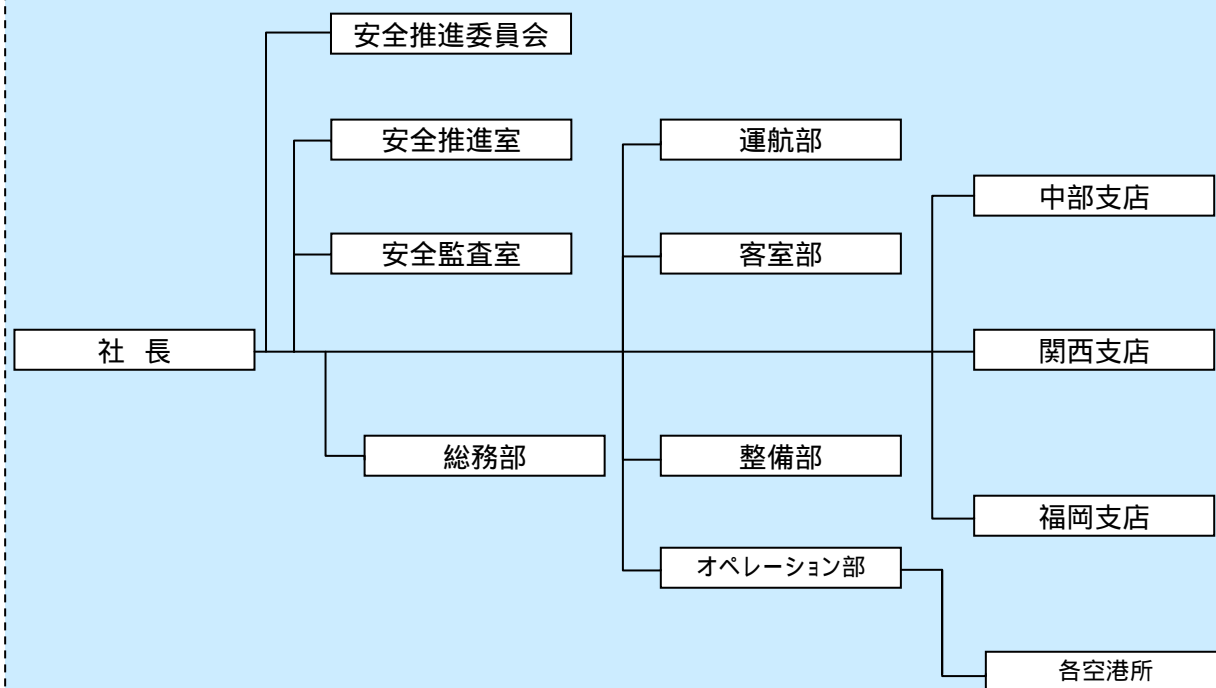
・メンバー: 安全推進委員会委員長(常務取締役、安全統括管理者)、取締役、各部長・室長

* その他、会社全体の会議については ANA と同様です。

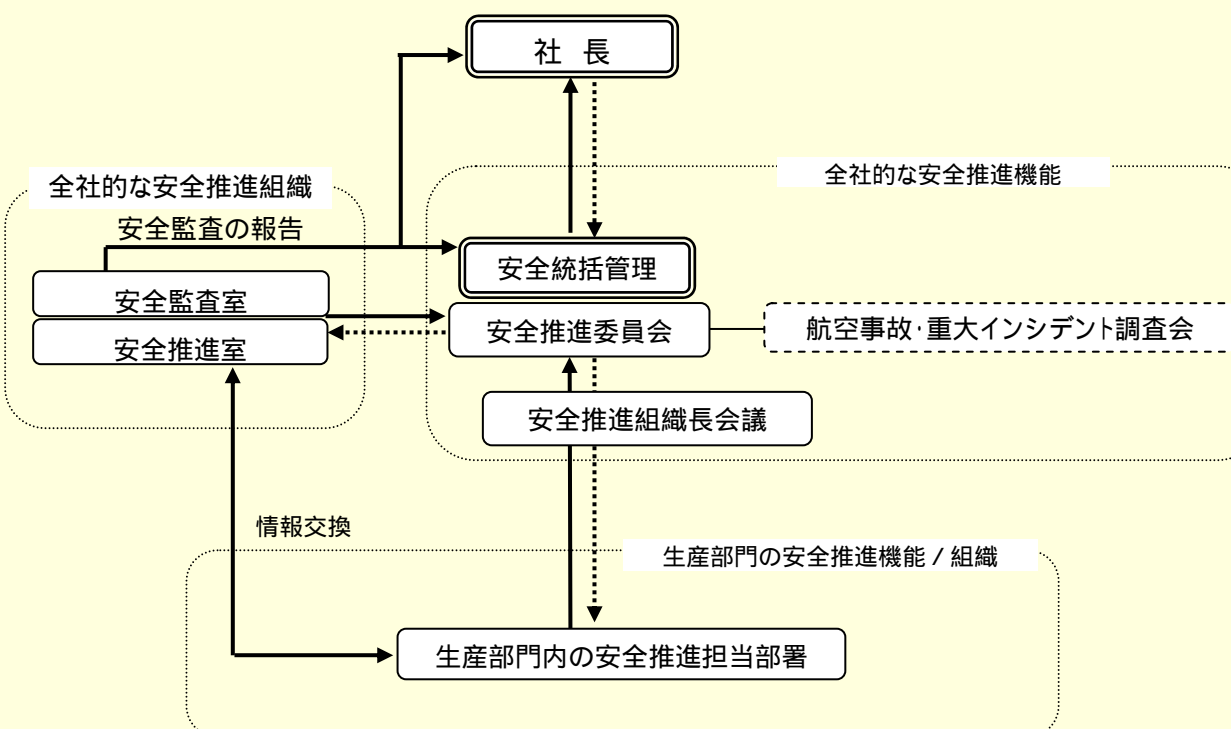
ANA ウイングス株式会社:AKX

1)AKX の安全確保に関する組織(2012 年 3 月 31 日現在)

AKX の全体組織概念図



AKX の安全推進部門の機能図



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、安全推進室、安全監査室、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乗員室、客室乗務員が属する客室乗務室、整備士が属する整備室と業務推進室があります。
- (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) 「安全推進室」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います。安全に関する情報の収集、社内への提供、安全教育・啓発活動を実施します。
- (4) 「安全監査室」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。
- (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 (2012 年 3 月 31 日現在)

安全推進室	安全監査室	運航部	客室部	整備部	オペレーション部
3 名 (社内兼務 1 名) (ANA 兼務 1 名)	7 名 (社内兼務 6 名)	48 名 (社外兼務 1 名)	10 名 (ANA 兼務 5 名)	8 名 (社内兼務 1 名)	8 名 (ANA 兼務 2 名)
中部支店	関西支店	福岡支店			
226 名	321 名	251 名			

* 空港部門と整備部門は ANA に委託しています。

3) 運航乗組員、客室乗務員、整備従事者数、有資格整備士、運航管理者の数 (2012 年 3 月 31 日現在)

運航乗組員	客室乗務員	整備従事者 (確認主任者)	運航管理者
機長 161 名	303 名	119 名 (68 名)	54 名 *3
副操縦士 153 名			
総計 314 名			

*3: 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) 日常運航における問題点の把握およびフィードバックを行う会議

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。

・開催頻度: 月 1 回

・メンバー: 安全推進委員長(社長)、常勤役員、運航部長、整備部長、客室部長、オペレーション部長、総務部長、安全推進室長、安全監査室長、支店長

WEEKLY

週間の運航状況・レポート・対応等を確認、問題点やリスクを把握し、課題については解決方法や期限を指示します。

・開催頻度: 週 1 回

・メンバー: 社長、常勤役員、生産部の部長、総務部長、安全推進室長、安全監査室長、支店長、業務推進室長、乗員室長、客室乗務室長、整備室長、乗員業務課長

客室部門の会議

客室長会議

客室部門に係わる主要事項を審議し、決定するための会議です。安全に係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ないます。

・開催頻度: 月 1 回

・メンバー: 客室部長、客室乗務室長、客室部客室業務課長、客室部客室業務課担当管理職

乗員部門の会議

乗員部門運営会議

乗員部門に係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。

・開催頻度: 月 1 回

・メンバー: 運航部担当役員、運航部長、乗員室長、運航部査察訓練室長、運航部安全推進室長、運航部基準室長、運航部業務推進室長

整備部門の会議

整備部門会議

整備部全体で、機材品質、AKX 作業品質、ボンバルディア製造品質、作業安全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。

・開催頻度: 月 1 回

・メンバー: 整備担当役員、整備部長、整備部業務推進課長、整備部品質管理課長、整備室長

(2) 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】(2012年3月31日現在)

航空会社	管理の委託 業務内容	委託先	補足
ANA	運航管理	AJX	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 厦門、関西 厦門、成田 天津 大 連、関西 天津 大連、沖縄 香港、沖縄 台北 バンコク、沖縄 バンコク、関西 沖縄 上海、成田 沖縄 上海、羽田 沖縄 上海、関西 香港、関 西 大連、羽田 ホノルル、関西 バンコク
	運航管理	ANK	B737-700 型式機による 関西 厦門、関西 青島、成田 ムンバイ、関西 杭 州、成田 厦門、成田 広州、関西 北京、成田 関西、関西 金浦、成田 瀋陽、成田 杭州、関西 大連、沖縄 香港、中部 上海浦東、成田 成 都、中部 香港、沖縄 広州
ANK	整備管理	ANA	B737 および A320 による運航
AJX	整備管理	ANA	B767-300、B767-300F および B767-300BCF による運 航
AKX	整備管理	ANA	B737-500、DHC8-300 および DHC8-400 による運航

*B767-300F および-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たしていることを確認することと合わせて、領収検査体制や日常業務状況のフィードバック体制等を構築することや、定期的な監査を実施することで、委託業務の品質の維持向上を図っています。

ANA グループの空港部門業務の体制

グループ航空会社では、空港における旅客、貨物・手荷物等の取り扱い等を ANA が受託し、その業務を実施または ANA 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。

ANA グループにおける整備体制の基本的な枠組み

航空機材の整備の種類は、機体整備・エンジン整備・装備品整備に大別されます。

ANA グループにおける整備の業務の管理は ANA が行い、それ以外の ANA グループ航空会社は、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 グループ航空会社2社(ANA・AKX)の整備部門および ANA グループの整備専門会社7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

会社名	整備の種類
全日空整備(株)	機体整備
ANA エアフレームテクニクス(株) *1	機体整備、装備品整備
ANA フライトラインテクニクス(株)	機体整備
ANA テクノアビエーション(株)	機体整備、装備品整備
ANA エンジンテクニクス(株) *2	エンジン整備
ANA コンポーネントテクニクス(株) *3	装備品整備
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

*1:2011 年 7 月 1 日に ANA エアクラフトテクニクス(株)と ANA ワークス(株)の機体整備部門が統合

*2:2011 年 7 月 1 日に ANA エンジンサービス(株)と ANA ワークス(株)のエンジン整備部門が統合

*3:2012 年 4 月 1 日に ANA アビオニクス(株)、ANA エアロテック(株)および ANA 長崎エンジニアリング(株)が統合

ANA グループでは、以下のグループ以外の会社にも機体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、B747-400、B767、B777 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。
- ・ TAECO(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、B747-400、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 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。

(3) 日常運航に直接携わるスタッフの教育訓練など

(3)-1. 運航乗組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コーディネーション能力の向上を目的とする訓練方法です。

(3)-2. 客室乗務員に対する定期訓練および審査の内容

ANA, AJX, AKX

「客室本部グループCAアカデミー」として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。

シラバス: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

(3)-3. 整備従事者に対する定期訓練および審査の内容

ANA、AKX (AJX: 整備業務を 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

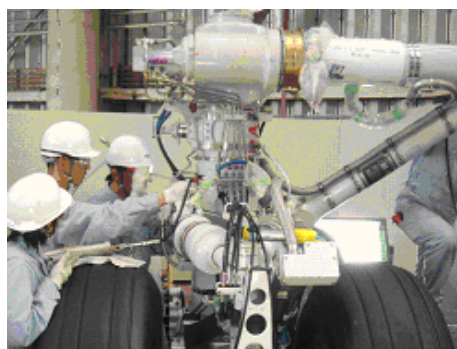
初回訓練又は定期訓練を行った月から起算して24ヶ月以内に、危険物取扱いに係る知識の再確認・新しい知識、および特別周知事項を習得します。

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・モックアップと訓練の様子



ANA グループ整備部門の実技訓練の様子

(3)-4. 運航管理者に対する定期訓練および審査の内容

ANA、AKX、AJX (AKX・AJX は ANA との共用運航管理体制)

定期訓練

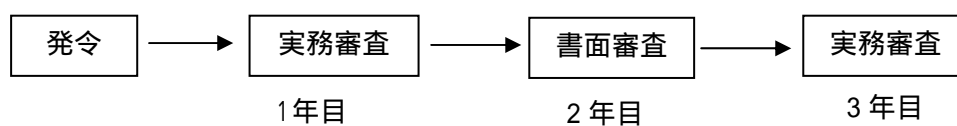
原則として 1 年ごとに実施しています。

- ・訓練内容 : 知識のリフレッシュ、運航関係の新知識、事例紹介
- ・標準訓練時間: 7 時間
- ・対象者 : 運航管理者として実務に携わっており発令後 1 年以上を経過した者

定期審査

運航管理者の知識・技量を確認する為、発令後 1 年ごとに行います。

原則として実務審査と書面審査を隔年ごとに実施しています。



運航乗務員とのブリーフィングの様子

(4) 安全に関する啓発活動等の取り組み

ANA グループの安全理念では、安全を経営の基盤であるとしており、その実現のためには、運航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非常に効果的であると考え、各種安全推進活動をグループ全体で展開しています。

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)年に発生した 61 便ハイジャック事件という痛ましい経験が共に 7 月であったことから、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 2011」を7月に開催しました。今回は 20 回目の節目であることから、羽田(7/8)、成田(7/19)、伊丹(7/27)の3箇所で開催し、合計673名のグループ社員や関係会社の社員が一堂に集い、セーフティ・アワード授与(安全表彰)、社外講師による安全に関する特別講演、グループ各社・各部門からの日常業務における安全に対する工夫した取り組みの発表、座談会を行いました。座談会では、講演いただいた社外講師と発表者が、職場における安全の取り組みに対する課題や悩み、他業種における取り組み等について意見交換を行い、安全意識の向上が図られました。

その他の安全月間の取り組みとして、コックピット搭乗研修、緊急時の相互コミュニケーション研修、緊急脱出研修、航空機整備研修などを実施しました。



「TALKSAFE 2011」の様子



「緊急脱出研修」の様子

次頁へつづく

安全トップキャラバン

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・各部門で展開されています。

加えて TALKSAFE を始めとした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グループ社員向けに、「安全トップキャラバン」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。2011 年度は海外 13 ヶ所、国内 16 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 930 名が参加しました。

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(以下 ASEC)における安全教育を受講しています。

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習する。

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。

2009 年度にグループ社員全員が受講するプログラムが完了しましたが、2012 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計画しており、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きます。



【ANA グループ安全教育センター (ASEC)】

電話: 03-5757-5777

FAX: 03-5757-5048

所在地: 東京都大田区下丸子 4-23-3

交通: 東急多摩川線 下丸子駅下車 徒歩 10 分

見学の際は、事前にお申し込みが必要です。

詳しくは、下記ホームページをご覧ください。

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

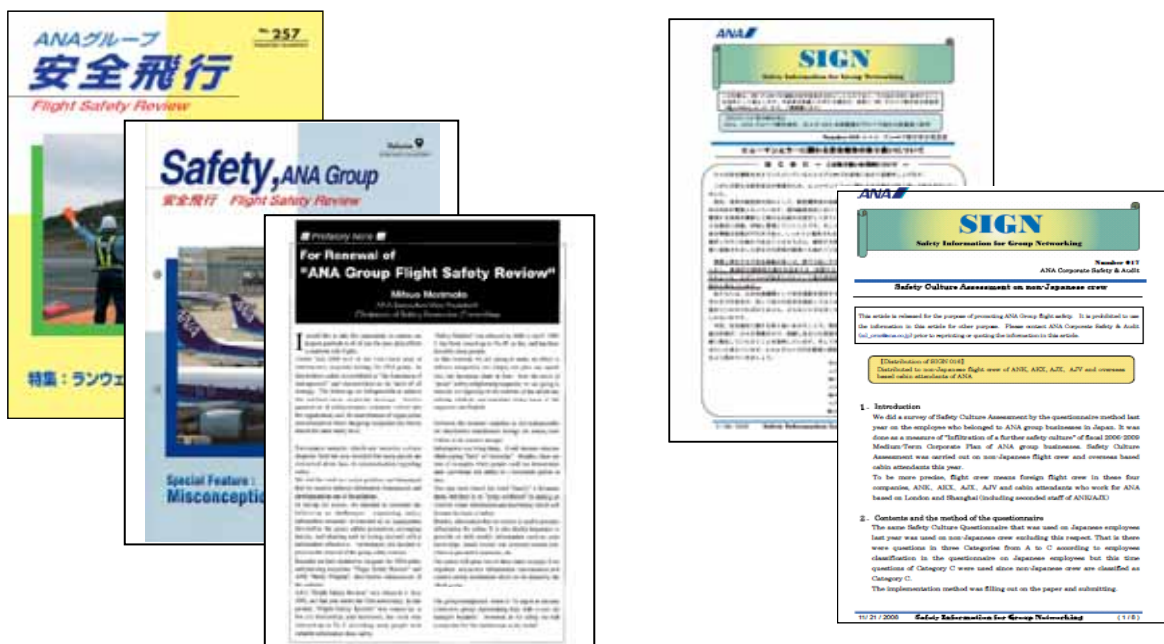
トップページ 安全への取り組み Safety Education

安全に関する情報提供環境の整備

ANA グループの安全を具現化するのには、職場一人ひとりの「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・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」および安全情報誌「SIGN」の発行
- 2) 社内イントラネットの“安全のホームページ”のコンテンツの充実



ANA グループ内安全啓発誌「グループ安全飛行」、安全情報誌「SIGN」(日本語版と英語版)

(5)2011 年度 ANA グループ安全課題の実施状況

(5)-1. 各部門・グループ航空会社における特徴的な活動について

以下に、各部門・グループ航空会社で取り組んだ特徴的な活動を紹介します。

安全を支える人づくり		
ANA	客室本部	安全行動指針の浸透・定着へ向けて、背景や行動イメージの確認、意見交換等を実施しました。
	運航本部	海外の安全関連講座の受講や国内の各種安全関連セミナー等への参加により、グループ安全推進の核となる人材の育成を図りました。
	整備本部	2011 年 4 月から整備の認定事業場に対して導入された SMS を事業所・構成企業ごとに周知する取り組みを行うとともに、新入社員教育において SMS 教育を実施しました。
	オペレーション統括本部	安全行動指針の事例集や空港オペレーション業務問題集を作成し、安全行動指針の浸透・定着へ向けた取り組みに活用しました。
エアーニッポン		各組織の資格取得訓練等の安全教育に安全行動指針を盛り込みました。また、生産部門のスタッフに対して「スタッフ SMS セミナー」を実施しました。
エアージャパン		安全行動指針の浸透・定着へ向けて、事例紹介 DVD の視聴や意見交換を行いました。
ANA ウイングス		管理監督者による社外の安全セミナーの受講や支店スタッフに対するヒューマンファクター教育を実施しました。

安全を支える仕組みづくり		
ANA	客室本部	CA マニュアルや機材の特徴・留意点など客室業務に必要な情報を業務用タブレット端末でタイムリーに確認できる体制を整えました。
	運航本部	運航本部における安全管理システムの各種ツール(FOQA*、LOSA*等)を活用した効果的な安全対策を実施しました。
	整備本部	「現場マネジメントによる日常モニター」をより機能させるために、組織内で確実な業務が実施されていることを把握する具体的な方法をまとめ、共有しました。
	オペレーション統括本部	全国の空港からの報告に基づくベストプラクティスの共有化や海外基地の現地スタッフへの教育の充実を図りました。
エアーニッポン		ヒューマンエラーによる不具合事象に対して、新たな分析手法を適用し、その有効性を確認しました。
エアージャパン		運航リスクマネジメント体制の強化へ向けて、リスク評価者に対するリフレッシュ訓練を実施しました。
ANA ウイングス		各支店において、部門横断的に課題解決を行う「安全推進ワーキング活動」を行い、2010 年の統合後の課題の解決を図りました。

3. 輸送実績 等

(1) 使用している航空機の情報

(2012 年 3 月 31 日現在、飛行時間と飛行回数は 2011 年 4 月 1 日 - 2012 年 3 月 31 日の平均)

機種	座席数	初号機 導入時期	機数		平均機齡	使用会社	平均年間 飛行時間	平均年間 飛行回数
B777-200	405 席	1995.08	16		13.2	ANA	2,333	1,485
B777-200ER	306 席	1997.09	7		9.4			
	223 席							
B777-300	514 席	1997.11	7		12.4	ANA	3,636	764
B777-300ER	247 席	2004.08	19		4.4			
	215 席							
	262 席							
B747-400D	569 席	1991.11	8		18.9	ANA	1,545	996
B767-300	270 席	1987.06	32		20.8	ANA/AJX	2,681	1,437
B767-300ER	214 席	1989.05	25	*1	5.4			
	202 席							
B767-300BCF		2008.06	7	*2	19.8	ANA/AJX	2,634	1,141
B767-300F		2002.08	2		6.0			
B787-8	264 席	2011.08	4		0.5	ANA	429	295
	158 席	2011.10	2		0.3			
A320	166 席	1990.01	21	*3	18.6	ANA/ANK	1,943	1,680
	110 席		4		4.9	ANA		
B737-500	133 席	1995.08	16	*4	15.6	ANK/AKX	2,100	2,069
	126 席							
B737-700	120 席	2005.12	16	*5	5.3	ANA/ANK	2,324	1,394
B737-700ER	44 席	2007.01	2		5.1			
	38 席							
B737-800	167 席	2008.05	17		2.8	ANK	2,375	2,032
	176 席							
DHC8-300	56 席	2001.03	3		10.0	AKX	1,583	1,957
DHC8-400	74 席	2003.11	18		5.4			

使用会社	使用機全体の平均機齢
ANA	11.9 年
ANK	10.8 年
AJX	8.4 年
AKX	10.1 年

(注) *1: 25 機全てが ANA、AJX の共通の事業機

*2: 9 機全てが ANA、AJX の共通の事業機

*3: 21 機全てが ANA、ANK の共通の事業機

*4: 16 機全てが ANA、AKX の共通の事業機

*5: 18 機全てが ANA、ANK の共通の事業機

機齢について

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

(2) 輸送実績(ANA グループ全体)

機種別

	便数	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比 (%)	有償貨物トンキロ (百万トンキロ)	前年比 (%)
B787-8	1,676	-	299	-	8	-
B777-200/ER	34,072	101	8,757	96	209	115
B777-300/ER	19,826	99	15,684	112	1,361	113
B747-400/D	8,671	69	3,971	62	69	47
B767-300/ER	79,360	103	18,177	108	475	122
B767-300F	10,234	101	-	-	493	99
A320	42,915	101	3,622	97	15	99
B737-500/700/800	90,958	111	6,757	115	23	110
DHC8-300/400	41,526	102	800	107	0	0
総計	329,238	103	58,067	102	2,653	108

会社別

【国内線・国際線 計】

	便数	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比 (%)	有償貨物トンキロ (百万トンキロ)	前年比 (%)
ANA	174,653	98	45,897	99	2,106	111
ANK	74,164	110	6,047	116	20	116
AJX	14,233	103	4,020	119	521	96
AKX	66,188	113	2,104	123	6	124
総計	329,238	103	58,067	102	2,653	108

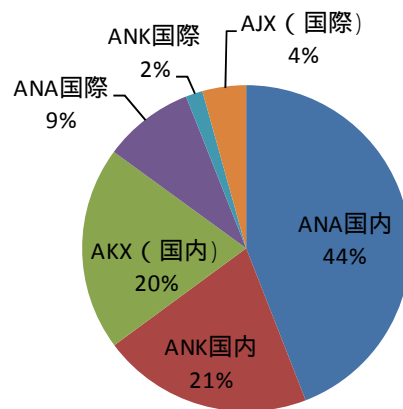
【国内線】

	便数	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比 (%)	有償貨物トンキロ (百万トンキロ)	前年比 (%)
ANA	145,067	95	25,439	91	422	101
ANK	68,640	109	5,201	117	17	123
AKX	66,188	113	2,104	123	6	124
総計	279,895	102	32,744	96	445	102

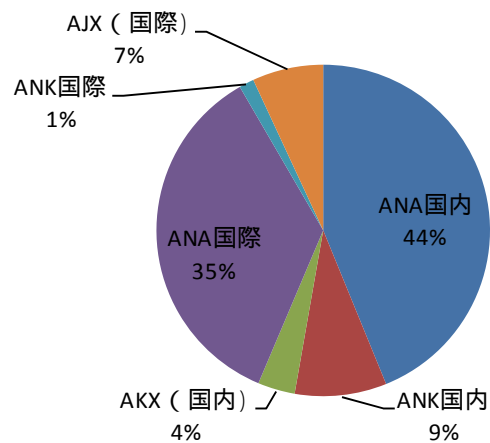
【国際線】

	便数	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比 (%)	有償貨物トンキロ (百万トンキロ)	前年比 (%)
ANA	29,586	116	20,458	111	1,684	114
ANK	5,524	113	846	110	3	85
AJX	14,233	103	4,020	119	521	96
総計	49,343	112	25,324	112	2,208	109

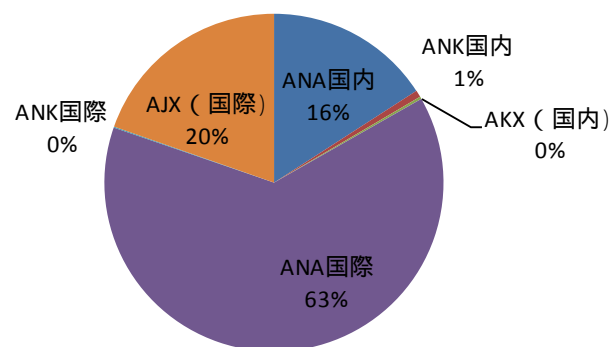
グループ航空会社別輸送実績【運航便数】



グループ航空会社別輸送実績【旅客キロ】



グループ航空会社別輸送実績【有償貨物トンキロ】



路線別輸送実績

【国内線】

- 全日本空輸株式会社
- エアーニッポン株式会社
- ANA ウイングス株式会社

旅客便 路線名	便数 (便)	前年比 (%)	座席千 (百万座千)	前年比 (%)	旅客千 (百万旅千)	前年比 (%)	利用率 (%)	有償貨物 トン千 (百万トン千)	前年比 (%)
東京-札幌	12,143	110	4,684	99	3,031	97	65	303	100
東京-大阪	10,948	107	2,154	94	1,312	94	61	116	95
東京-神戸	2,186	149	319	128	181	119	57	15	117
東京-関西	3,339	113	657	127	358	111	55	31	112
東京-福岡	13,006	98	5,602	98	3,393	97	61	327	98
東京-那覇	7,477	105	5,540	100	3,757	100	68	363	101
東京-稚内	945	99	186	90	117	104	63	9	104
東京-紋別	541	75	96	79	45	77	47	3	77
東京-中標津	732	101	145	100	88	100	61	7	103
東京-釧路	1,460	100	269	92	184	93	68	15	92
東京-函館	1,890	129	480	113	304	106	63	26	108
東京-秋田	3,228	111	432	109	287	112	66	22	111
東京-大館能代	1,443	101	122	105	62	113	51	5	113
東京-庄内	3,077	106	255	100	165	98	65	13	98
東京-八丈島	1,982	98	108	98	62	98	58	5	99
東京-大島	662	96	6	96	1	83	24	0	84
東京-三宅島	240	103	3	103	1	96	40	0	96
東京-富山	4,304	99	627	96	408	96	65	32	95
東京-小松	3,798	105	656	99	389	97	59	30	98
東京-能登	1,457	100	127	99	71	96	56	5	96
東京-鳥取	2,845	99	308	96	176	93	57	14	92
東京-米子	3,633	101	465	99	287	98	62	23	98
東京-岡山	3,637	100	632	97	397	98	63	34	100
東京-広島	6,544	107	1,675	99	978	93	58	90	97
東京-高松	4,348	111	842	112	460	97	55	39	97
東京-松山	4,367	100	1,271	96	764	94	60	64	95
東京-高知	2,913	100	647	98	380	89	59	31	89
東京-徳島	2,481	273	287	269	132	256	46	10	256
東京-石見	724	100	95	118	53	122	56	4	122
東京-山口宇部	3,655	100	901	109	500	94	55	40	94
東京-大分	2,915	87	558	88	321	80	58	27	82
東京-佐賀	2,920	100	544	100	313	100	57	25	99
東京-長崎	2,931	100	1,273	102	689	89	54	63	91
東京-熊本	3,648	100	1,105	103	615	91	56	56	94
東京-宮崎	3,634	100	837	97	460	89	55	42	90
東京-鹿児島	4,390	100	1,412	77	832	82	59	79	83

旅客便 路線名	便数 (便)	前年比 (%)	座席キロ (百万座キロ)	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比 (%)	利用率 (%)	有償貨物 トンキロ (百万トンキロ)	前年比 (%)
成田-札幌	1,460	114	163	87	85	93	52	6	94
成田-大阪	1,464	100	178	101	128	98	72	10	97
成田-福岡	1,772	122	244	121	118	96	48	9	95
成田-那覇	725	100	369	100	196	96	53	16	94
成田-仙台	496	72	16	73	12	81	72	1	81
成田-中部	2,164	112	123	143	72	129	59	5	128
成田-新潟	12		0		0		29	0	
大阪-札幌	864	102	404	107	294	104	73	29	112
大阪-福岡	6,599	113	499	95	329	101	66	28	97
大阪-那覇	859	101	513	97	386	95	75	37	96
大阪-釧路	96	107	21	106	15	105	71	1	109
大阪-秋田	414		24		10		40	1	
大阪-仙台	3,731	103	546	85	385	85	71	30	79
大阪-新潟	3,408	118	208	121	132	118	64	10	118
大阪-松山	7,988	114	272	115	178	111	66	13	111
大阪-高知	6,557	103	150	99	82	99	55	6	99
大阪-石見	94	17	3	20	2	20	62	0	20
大阪-大分	1,867	113	67	73	46	80	69	4	79
大阪-長崎	2,276	101	246	105	138	86	56	11	86
大阪-熊本	3,683	123	340	105	203	100	60	16	99
大阪-宮崎	2,973	100	281	90	188	95	67	15	94
大阪-鹿児島	3,770	100	516	89	303	86	59	26	86
関西-札幌	4,110	124	1,075	106	662	101	62	57	98
関西-福岡	1,449	99	106	104	51	92	48	4	94
関西-那覇	3,634	114	1,004	110	627	107	63	56	104
関西-稚内	243	100	49	94	24	91	48	2	91
関西-女満別	300	123	60	130	39	123	65	3	126
関西-旭川	363	149	67	156	39	136	58	3	135
関西-函館	1,027	106	160	108	102	97	64	8	98
関西-福江	28	100	3	100	1	92	53	0	92
神戸-札幌	2,176	99	522	76	337	78	65	29	78
神戸-那覇	2,171	99	627	99	377	94	60	33	101
札幌-利尻	342	51	14	56	7	70	47	0	70
札幌-稚内	1,353	112	36	101	12	108	35	1	108
札幌-女満別	2,041	189	54	191	27	189	49	2	190
札幌-中標津	2,172	135	61	136	33	135	54	2	136
札幌-釧路	2,144	133	57	95	26	180	46	2	178
札幌-函館	2,040	82	33	82	12	114	37	1	114
札幌-紋別	182		10		2		24	0	
札幌-仙台	2,161	84	187	84	115	84	62	9	81
札幌-新潟	958	123	63	121	39	122	62	3	122

旅客便 路線名	便数 (便)	前年比 (%)	座席キロ (百万座キロ)	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比 (%)	利用率 (%)	有償貨物 トンキロ (百万トンキロ)	前年比 (%)
札幌-静岡	720	99	99	100	59	91	59	5	93
札幌-岡山	363	99	78	63	53	63	68	4	61
札幌-松山	420		108		55		51	4	
中部-札幌	5,433	95	983	104	599	90	61	49	91
中部-福岡	7,818	90	838	110	443	96	53	36	96
中部-那覇	2,965	105	950	99	607	89	64	56	92
中部-稚内	182	99	32	99	17	97	53	1	97
中部-女満別	726	100	123	98	67	90	54	5	91
中部-旭川	726	100	145	119	66	90	46	5	90
中部-函館	1,022	99	165	111	92	94	56	7	94
中部-秋田	1,440	124	81	128	49	154	60	4	154
中部-仙台	1,897	63	155	71	82	62	53	6	62
中部-新潟	1,421	99	62	99	35	112	57	3	112
中部-松山	2,171	134	87	156	50	150	57	4	150
中部-大分	414	28	22	21	11	21	49	1	21
中部-長崎	1,455	100	178	105	97	99	54	8	99
中部-熊本	2,176	148	260	163	106	115	41	8	117
中部-宮崎	2,160	99	253	96	120	102	48	9	102
中部-鹿児島	2,914	99	370	109	224	109	61	18	109
福岡-札幌	732	93	527	122	320	98	61	33	108
福岡-那覇	6,369	107	1,331	106	766	93	58	76	94
福岡-仙台	58	24	9	24	4	19	40	0	19
福岡-新潟	736	102	116	109	61	96	53	5	96
福岡-小松	1,462	101	153	96	92	98	60	7	97
福岡-福江	1,418	101	39	83	14	98	36	1	97
福岡-対馬	2,848	100	70	100	36	99	51	3	99
福岡-宮崎	42		2		1		38	0	
福岡-石垣島	96	37	16	36	11	38	65	1	38
那覇-仙台	497	72	233	63	170	69	73	14	66
那覇-静岡	720	99	136	100	96	95	71	8	99
那覇-新潟	472	98	130	113	71	104	55	5	104
那覇-広島	1,032	100	223	86	150	88	67	12	84
那覇-高松	718	98	232	99	145	100	63	13	98
那覇-松山	308		43		31		71	2	
那覇-鹿児島	727	100	70	101	45	88	64	4	88
那覇-宮古島	3,614	100	155	98	81	83	53	7	86
那覇-石垣島	7,424	94	436	93	242	96	56	21	97

貨物便	便数 (便)	前年比 (%)	座席キロ (百万座キロ)	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比 (%)	利用率 (%)	有償貨物 トンキロ (百万トンキロ)	前年比 (%)
	2,376	87						66	87

【国際線】

- 全日本空輸株式会社
- エアーニッポン株式会社
- 株式会社エアーアジア

		便数 (便)	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅+)	前年比 (%)	利用率 (%)	有償貨物 トンキロ (百万ト+)	前年比 (%)
旅客便	北米方面	5,853	117	9,162	112	77	743	106
	ヨーロッパ 方面	3,057	113	5,254	104	75	572	113
	アジア・オセア ニア方面	30,661	113	10,908	117	71	379	116
貨物便		8,595	92				444	91

(巻末) 用語集 (アルファベット順・アイウエオ順)

- ・ FOQA: (Flight Operational Quality Assurance)
FOQA は、安全運航の維持促進と運航品質の向上を図ることを目的とするプログラム。すべての運航便の飛行記録データを分析・評価し、その結果を運航乗務員にフィードバックするとともに、組織的な改善措置を講じる。ANA では 1970 年代に FOQA の前身となるプログラムを導入し、その後の調査・検討を経て 1997 年に現在の FOQA の運用を開始しました。現時点では、全ての ANA グループ会社がこのプログラムを導入しています。
- ・ FRMS: 疲労リスクマネジメントシステム
疲労を安全運航に影響を与えるリスクとしてとらえ、体系的に疲労のリスクを回避、またはマネジメントするシステムをいいます。
- ・ LOSA: (Line Operations Safety Audit)
LOSA は、訓練を受けた観察者(オブザーバー)が操縦室に同乗して日常運航をオブザーブし、運航の中に潜む不安全要素を見つけ出し、分析・改善を図るプログラム。
- ・ 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、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ージメント(PDCA を廻す)の仕組みを言う。2006 年の改正航空法の施行にて、航空会社各社は、SMS(安全マネージメントシステム)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。
- ・ 運航リスクマネジメント
航空会社に求められる SMS の仕組みの中で、運航において発生する様々な不安全情報を収集し、リスク(事象の重大性と発生頻度)評価を行い、リスクの大きさに応じた対策を講じるリスクマネジメントの仕組みをいいます。
- ・ 義務報告制度
運航の安全性を阻害するおそれのあるあらゆる事象について、報告が速やかに実施されるよう、社員に報告の義務を課し、報告対象事象、報告内容、報告手順等を定めています。
- ・ 自発報告制度
ANA グループの安全報告制度のひとつで自発的に報告をされるもので、事象として現れなかったものを自発的に報告し経験を共有することができます。代表的なものは客室乗務員を対象とした制度である STEP(Safety Tip from Experience)や整備本部・オペレーション統括本部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)があります。また、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)は、グループ横断的に行っています。

ANAグループ
2011年度 安全報告書
(平成23年度)

2012年7月発行
全日本空輸株式会社
グループ総合安全推進室
