

ANAグループ 安全報告書 (2014 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([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。

バニラ・エアについては、本報告書に含まれておりません。

報告対象期間

2014年4月1日から2015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

2015年7月

目 次

はじめに		3
1. 安全の方針		5
2. 2014 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)安全上のトラブル		8
(6)イレギュラー運航		13
3. 安全に関する目標		
(1)2014 年度 安全目標の達成状況		14
(2)2014 年度 安全施策の実施状況		15
(3)2015 年度 安全目標		16
(4)2015 年度 安全施策		16
4. 安全管理システム		
(1)ANA グループの安全管理システム		17
(2)グループ航空会社の安全に関する組織		
・全日本空輸		19
・エアージャパン		22
・ANA ウイングス		24
(3)業務の管理の委託に関する情報		27
(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		29
・客室乗務員に対する定期訓練および審査の内容		29
・整備従事者に対する定期訓練および審査の内容		30
・運航管理者に対する定期訓練および審査の内容		31
(5)安全に関する教育・啓発活動等の取り組み		32
5. 輸送実績 等		
(1)使用している航空機の情報		35
(2)輸送実績		37
《巻末》用語集		42

はじめに

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。

2014 年度 ANA グループでは、2014-16 年度 ANA ブランド中期安全推進計画を策定し、「安全を高める人づくり」「安全を高める仕組みづくり」「安全文化の醸成」を柱として、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 年の零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す。しかしながら今日の安全が明日の安全を保障するものではありません。常に新たな安全管理のしくみを取り入れ、世界最高水準の安全性を追求して参ります。

「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。ぜひご一読いただきとともに、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
専務取締役 長谷川 昭彦

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

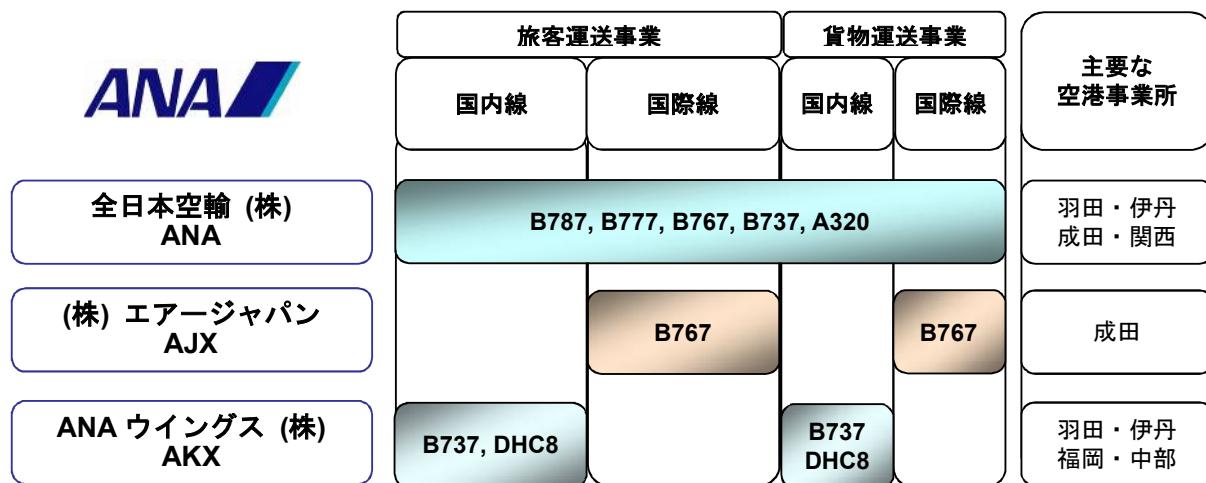
ANAウイングス株式会社 安全統括管理者
代表取締役社長 泉 弘毅

«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»

(2015 年 3 月 31 日現在)



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
確かなしき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

- ① 規定・ルールを遵守し、基本に忠実に業務を行います。
- ② プロフェッショナルとして、
健康に留意し常に安全を最優先します。
- ③ 疑問や気づきを声に出し、
他者の意見を真摯に受けとめます。
- ④ 情報はすみやかに伝え、共有します。
- ⑤ 未然・再発防止のために
自ら改善に取り組み続けます。
- ⑥ 社内外の教訓から学び、気づきの能力を磨きます。

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

「ANA グループ安全理念」を実践するためにグループ社員として取るべき具体的な行動を示した「ANA グループ安全行動指針」を 2010 年度に作成しています。

安全行動指針をグループ社員に浸透・定着させ、一人ひとりが行動で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. 2014 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、2014 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、7~13 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	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度
航空事故	2 (0.006)	1 (0.003)	1 (0.003)	0 (0.000)
重大インシデント	5 (0.015)	2 (0.006)	2 (0.006)	1 (0.003)
安全上のトラブル	289 (0.872)	253 (0.743)	252 (0.725)	239 (0.677)
イレギュラー運航	48 (0.145)	51 (0.150)	42 (0.121)	40 (0.113)
運航便数	331,601	340,487	347,726	352,983

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「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ではなく、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。

(2) 国の命令・指示 等

2014 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。

(3) 航空事故

2014 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

2014 年度は、ANA グループにおける重大インシデントが 1 件発生しました。

ANA 運航 009 便 エンジン損傷

1) 概要

2014年5月28日、ニューヨーク発成田行009便(B777-300ER型機、JA735A)は、JFK国際空港を離陸し上昇中、右エンジンの排気ガス温度が上昇し、異常振動が発生したため、同エンジンを停止し、航空交通管制上の優先権を要請のうえ同空港に引き返し、着陸しました。着陸後の検査において、エンジン内部に大規模な損傷が確認されたことから、国土交通省から重大インシデントに認定されました。

お客様および乗務員に怪我はありませんでした。

なお、本件は米国航空当局からは、重大インシデントに認定されていません。

2) 推定原因

高压タービンブレードの周囲を囲うシュラウドという部品の劣化による破損により、エンジン内部が損傷したものと推定されます。

3) 対策

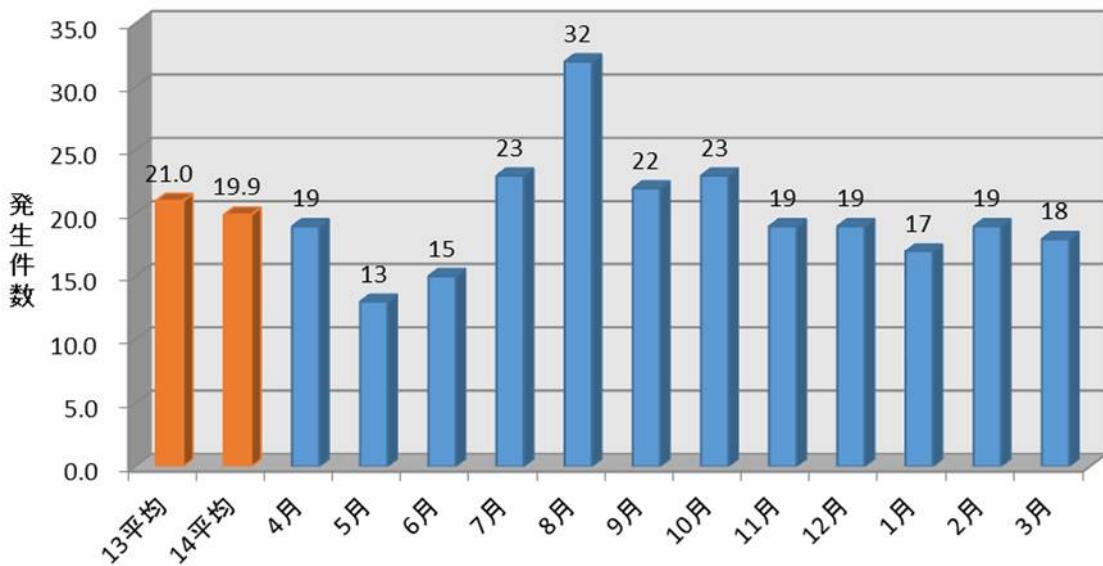
- ①一次対策として、本事例と同一の部品番号のシュラウドを装着するエンジン 6 台を取り卸しました。
- ②恒久対策として、シュラウドおよび関係部品を改良型に交換する改修を実施しました。

(5) 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する情報(①航空事故、②重大インシデント)に加え、新たに「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「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。

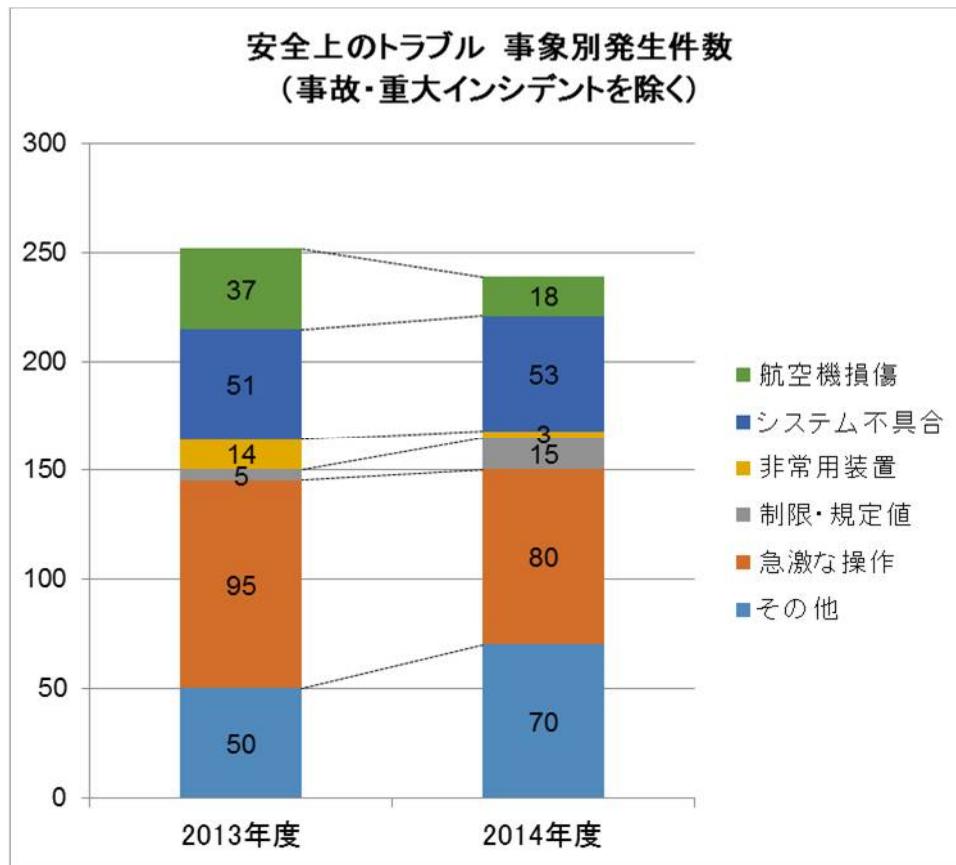
2014年度ANAグループでは、「安全上のトラブル」が239件(2013年度252件)発生し、1000便あたりの発生数は0.68件(2013年度0.72件)でした。

2014年度 安全上のトラブル(月別推移)

【航空会社別発生状況】

		2014年度				2013 年度
		ANA	AJX	AKX	計	
①鳥衝突・被雷等による航空機損傷		11	0	7	18	37
②システムの不具合		28	4	21	53	51
(内訳)	エンジン・プロペラ等	20	3	3	26	36
	与圧系統	1	0	2	3	2
	表示・警報	5	1	10	16	8
	着陸装置	1	0	6	7	2
	酸素供給	1	0	0	1	0
	その他	0	0	0	0	3
③非常用装置等の不具合		1	0	2	3	14
④制限・規定値を超えた運航		8	5	2	15	5
⑤急激な操作・非常用装置の使用		71	4	5	80	95
(内訳)	航空機衝突防止装置作動	64	4	3	71	76
	対地接近防止装置作動	1	0	1	2	8
	他の急激な操作	5	0	1	6	9
	非常用装置・器具の使用	1	0	0	1	2
⑥その他		47	4	19	70	50
合 計		166	17	56	239	252
1000便あたりの発生数		0.69	1.14	0.58	0.68	0.72

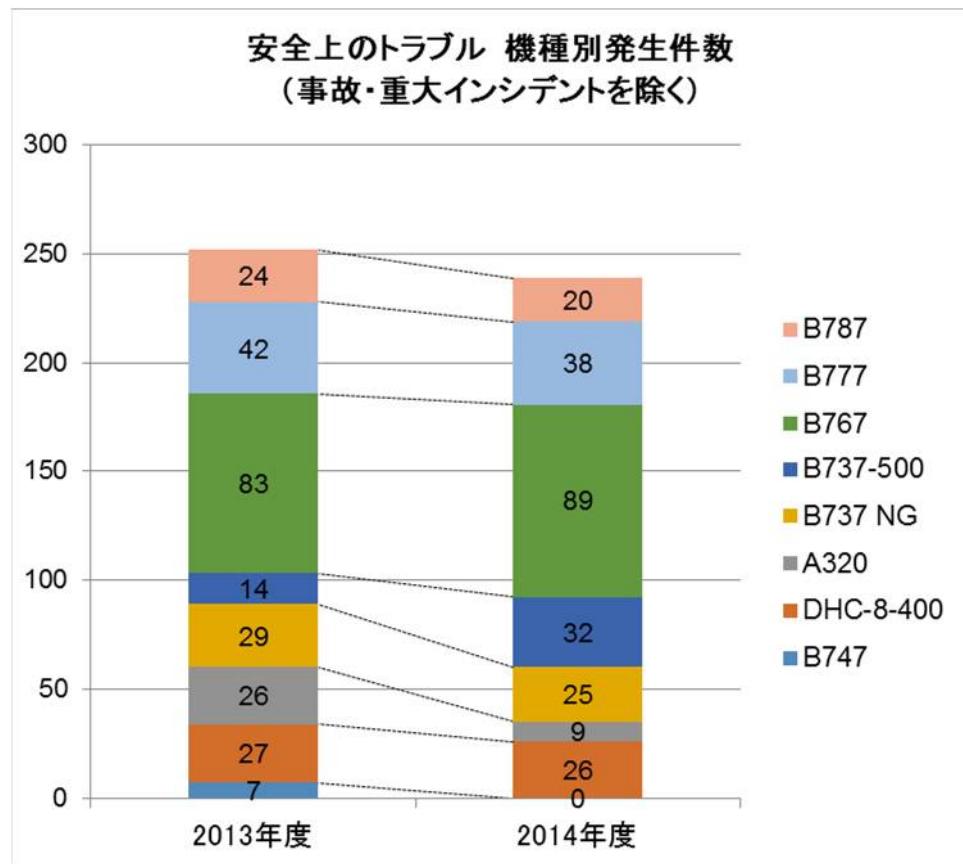
※ 事故・重大インシデントに認定された事象は含まれていません。



【機種別発生状況】

		B787	B777	B767	B737-500	B737 NG	A320	DHC-8-400	計
①鳥衝突・被雷等による航空機損傷		1	5	5	4	0	0	3	18
②システムの不具合		3	3	21	7	2	1	16	53
(内訳)	エンジン・プロペラ等	3	1	16	5	1	0	0	26
	与圧系統	0	0	0	0	0	1	2	3
	表示・警報	0	1	4	0	1	0	10	16
	着陸装置	0	1	0	2	0	0	4	7
	酸素供給	0	0	1	0	0	0	0	1
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0
③非常用装置等の不具合		1	0	0	0	0	0	2	3
④制限・規定値を超えた運航		1	1	11	1	0	0	1	15
⑤急激な操作・非常用装置の使用		12	19	25	3	15	4	2	80
(内訳)	航空機衝突防止装置作動	11	18	23	2	13	3	1	71
	対地接近防止装置作動	0	0	1	0	0	0	1	2
	その他の急激な操作	1	1	0	1	2	1	0	6
	非常用装置・器具の使用	0	0	1	0	0	0	0	1
⑥その他		2	10	27	17	8	4	2	70
合 計		20	38	89	32	25	9	26	239
1000便あたりの発生数		0.58	0.62	1.25	0.89	0.33	0.35	0.53	0.68

※ 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。



《安全上のトラブルの概要》

2014 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 239 件ありました。

事象別の発生件数としては、「急激な操作・非常用装置の使用」の報告件数が最も多く、全体の 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。

事象別の事例の概要は以下のとおりです。

【鳥衝突・被雷等による航空機損傷】

航空機損傷のうち、鳥衝突等および被雷による損傷は、2014 年 10 月から報告対象ではなくなりました。

その他の航空機損傷としては、着陸時にテールスキッド(尾ぞり)が滑走路と接触し、塗装の一部が剥がれた事例が 1 件、着陸時に主脚のタイヤの 1 つが飛散し、フラップ前縁が損傷する事例が 1 件発生しました。

【システムの不具合】

逆推力装置が作動後に元の位置に戻らなかった事象は、2014 年 10 月から報告対象ではなくなりました。

着陸時に逆推力装置が作動しなかった事象が 11 件発生しましたが、これらの不具合に対しては、駆動装置の内部部品を改良品に交換するなどの対策を講じています。

また、鳥衝突によりエンジンが損傷した事例が 3 件、TCAS(航空機衝突防止装置)または GPWS(対地接近警報装置)の故障が 13 件発生しました。

【非常用機器等の不具合】

B787-8 型機の RAT(ラムエアタービン)が、操作をしていないにも関わらず展開する事例が 1 件、DHC-8-400 型機の前方客室ドアが開かない事例が 2 件発生しました。

【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)、着陸重量等に関する規定値を一時的に超過した事例が 11 件、管制から指示された高度を一時的に逸脱した事例が 4 件発生しました。

【急激な操作・緊急措置】

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 71 件、GPWS(対地接近警報装置)の警報により回避した事例が 2 件発生しました。いずれのケースも予め設定されたシステム上の基準に従って装備機器から警報が発せられ、航空機はその指示に従うことで適切な回避ができており、深刻な事態につながるものはありませんでした。(*1)

また、管制指示あるいは機材不具合等による離陸中止が 3 件発生しました。

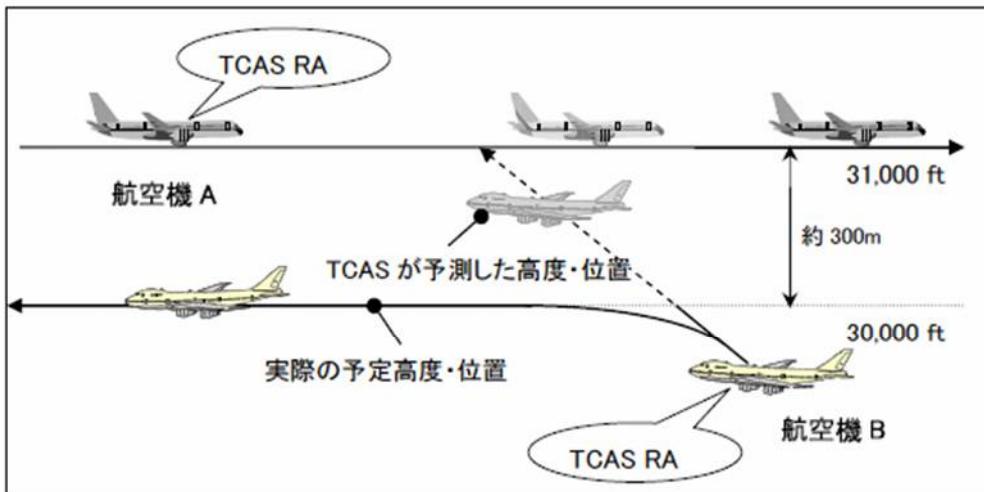
【その他】

機体整備作業中に発見された一次構造部材の損傷(経年劣化等)が 33 件、酸素マスクや航空機用救命無線機等、非常用装置の不具合が 15 件、製造または整備作業において誤った部品を取り付けた事例が 6 件確認されました。

また 2014 年 10 月から新たに報告対象に追加された安全上のトラブル(危険物輸送、規程違反等)が 9 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



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

TCAS（航空機衝突防止装置）は、航空機同士の空中における衝突を防止するために、周囲を飛行する航空機の情報を感知し、必要により運航乗務員に危険を知らせるとともに回避指示を自動的に発する装置で、管制機関の指示に従って正常運航している場合であっても、TCAS RA(回避指示)は相手機の上昇率や位置関係によって作動することがあります。これらは、機器の指示に従って運航乗務員が適切な操作を行うことにより、安全上の問題が生じない設計となっており、いずれのケースでも、機器の指示に従った適切な操作が行われています。

また、GPWS(対地接近警報装置)は、航空機が地表や海面に接近した場合に運航乗務員に警報を発する装置ですが、危険がない場合でも地形等により作動することがあります。これらは、機器の指示に従って運航乗務員が適切な操作を行うことにより、安全上の問題が生じない設計となっており、いずれのケースでも、機器の指示に従った適切な操作が行われています。

「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/1403.html>

(6) イレギュラー運航

2014 年度の ANA グループにおけるイレギュラー運航は、40 件発生しました。2013 年度と比較して 2 件減りました。

機種別の発生件数では、B767 型機が 11 件、B787 型機が 9 件、DHC-8-400 型機が 8 件となっており、全体の 7 割を占めています。2013 年度と比較して B767 は減少しましたが、B787 型機と DHC-8-400 型機は増加しました。

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るために様々な取り組みを行っていきます。

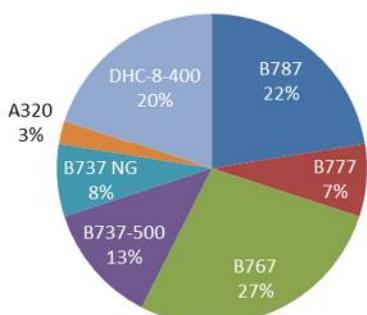
事象の概要は、国土交通省のホームページ内「航空安全に関する統計、報告等」に掲載されています。

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

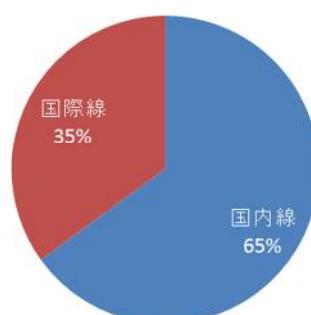
【イレギュラー運航発生件数】

	2014 年度								2013 年度
	B787	B777	B767	B737-500	B737 NG	A320	DHC-8-400	計	
国内線	2	3	4	5	3	1	8	26	18
国際線	7	0	7	—	0	0	—	14	24
合 計	9	3	11	5	3	1	8	40	42

2014年度 イレギュラー運航件数(機種別)



2014年度 イレギュラー運航件数(内際別)

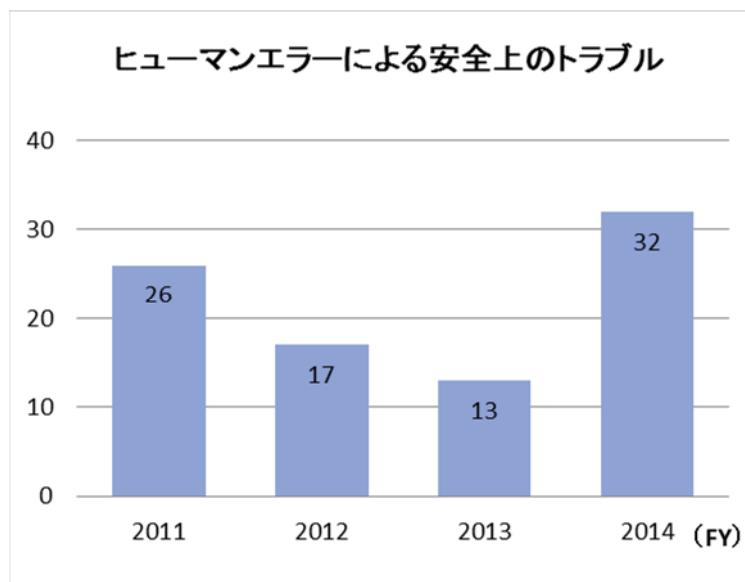


3. 安全に関する目標

(1) 2014 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
重大インシデントが 1 件発生し、目標を達成できませんでした。
- ②ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル件数:20 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 32 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が、それぞれの担当部署が発生原因を分析し、再発防止策を講じています。



(2) 2014 年度 安全施策の実施状況

2014 年度は、ANA ブランド中期安全推進計画に基づき、中期安全目標の『世界最高水準の安全の追求・提供*』を目指し、安全文化醸成、安全を高める人づくり、安全を高める仕組みづくりにグループ一丸となって取り組みました。

*「世界最高水準の安全」とは、安全に関するランキング等で上位を目指すということではなく、世界のエアラインなどで行われている最高水準の取り組みを積極的に取り入れながら目指していく高い水準の安全のことです。

【安全文化醸成への取り組み】

- 安全を優先する考え方の定着・実践
- 安全文化評価に基づく施策

《実施状況》

- ・ 安全教育センターの安全教育および客室の緊急脱出研修をグループ社員全員が受講するプログラムを継続しています。
- ・ 安全キャラバンや安全推進月間行事を通じて、安全を優先する考え方を啓発しました。
- ・ ANA's Way Survey を実施し、ANA グループの安全文化の状態を確認しました。

【安全を高める人づくり】

- 「安全をつくる」意識の向上
- 安全を支える組織サポートの強化

《実施状況》

- ・ TALKSAFE のテーマを「気づきを発信し、安全をつくる」と定め、工夫したプログラムを設定しました。
- ・ 間接スタッフを対象として、国の自発報告制度(VOICES)やヒューマンエラーの e ラーニングを作成し、受講を促進しました。

【安全を高める仕組みづくり】

- 航空安全プログラム
- 事象分析の深化
- 世界水準の監査

《実施状況》

- ・ 2014 年 4 月から段階的に導入された航空安全プログラムのグループにおける運用を開始しました。
- ・ 運航データの解析環境を充実させるために、新たな解析機器や通信環境整備の準備を進めました。
- ・ 2015 年 9 月より導入が予定されている新たな IOSA に対応できる体制の構築を進めてきました。

(3) 2015 年度 安全目標

ANAグループでは、2015 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:23 件以下

(4) 2015 年度 安全施策

2015 年度は、2014-16 年度 ANA ブランド中期安全推進計画の中間年であり、「磨きをかける年」と位置づけ、安全文化醸成、安全を高める人づくり、安全を高める仕組みづくりにグループ一丸となって取り組みます。

2015年度 安全施策

【安全を高める人づくり】

- 「安全をつくる」意識の向上
G ASSERTIONの推進や安全キャラバン、安全推進月間の取り組みを通じて、気付きを発信し、自ら安全を考える人材を育成します。
- 安全推進のスペシャリスト育成
海外情報やICAO基準をベースにしたSMS教育やヒューマンファクターズ教育の充実により、安全推進のスペシャリストを育成します。

【安全を高める仕組みづくり】

- 実効性のあるSMS
安全に関する指標および目標値に連動したSMSを推進します。
- より機能的なリスクマネジメントサイクル
情報収集体制や分析手法を充実させて、リスクマネジメントサイクルを機能的に深化させます。
- 世界水準の監査
2015年より導入が予定されている新たなIOSAに対応できる体制を構築します。

【安全文化の醸成】

- 安全教育
安全教育センターの安全教育および緊急脱出研修のグループ社員全員受講を継続します。
- 報告文化の醸成
各職場におけるヒヤリハット活動を推進します。

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

② 安全統括管理者

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

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

グループ航空会社の「安全統括管理者」（2014 年 4 月～2015 年 3 月）

航空会社	安全統括管理者	
全日本空輸株式会社	代表取締役副社長	伊藤 博行
株式会社エアージャパン	専務取締役	長江 幸夫
ANA ウイングス株式会社	代表取締役社長	泉 弘毅

グループ航空会社の「安全統括管理者」(2015年4月以降)

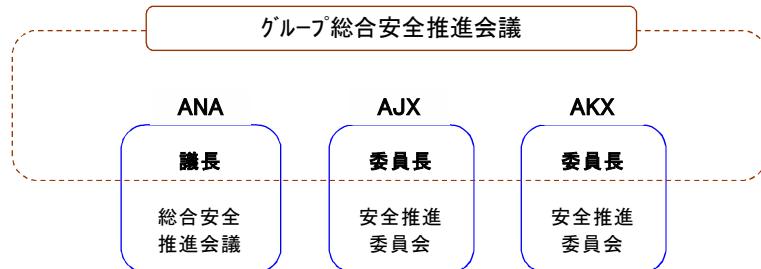
航空会社	安全統括管理者	
全日本空輸株式会社	専務取締役	長谷川 昭彦
株式会社エアージャパン	専務取締役	石田 三喜
ANA ウイングス株式会社	代表取締役社長	泉 弘毅

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)。

④ グループ総合安全推進会議

グループ総合安全推進会議は、グループ航空会社各社の安全推進委員会委員長(ANAは総合安全推進会議議長)が、グループ内の安全に関わる重要事案について情報を共有し認識の一一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。監査はオペレーション部門や安全管理部門に対して原則として年に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に共通の基準・運用を制度として定め、内部安全監査を実施しています。

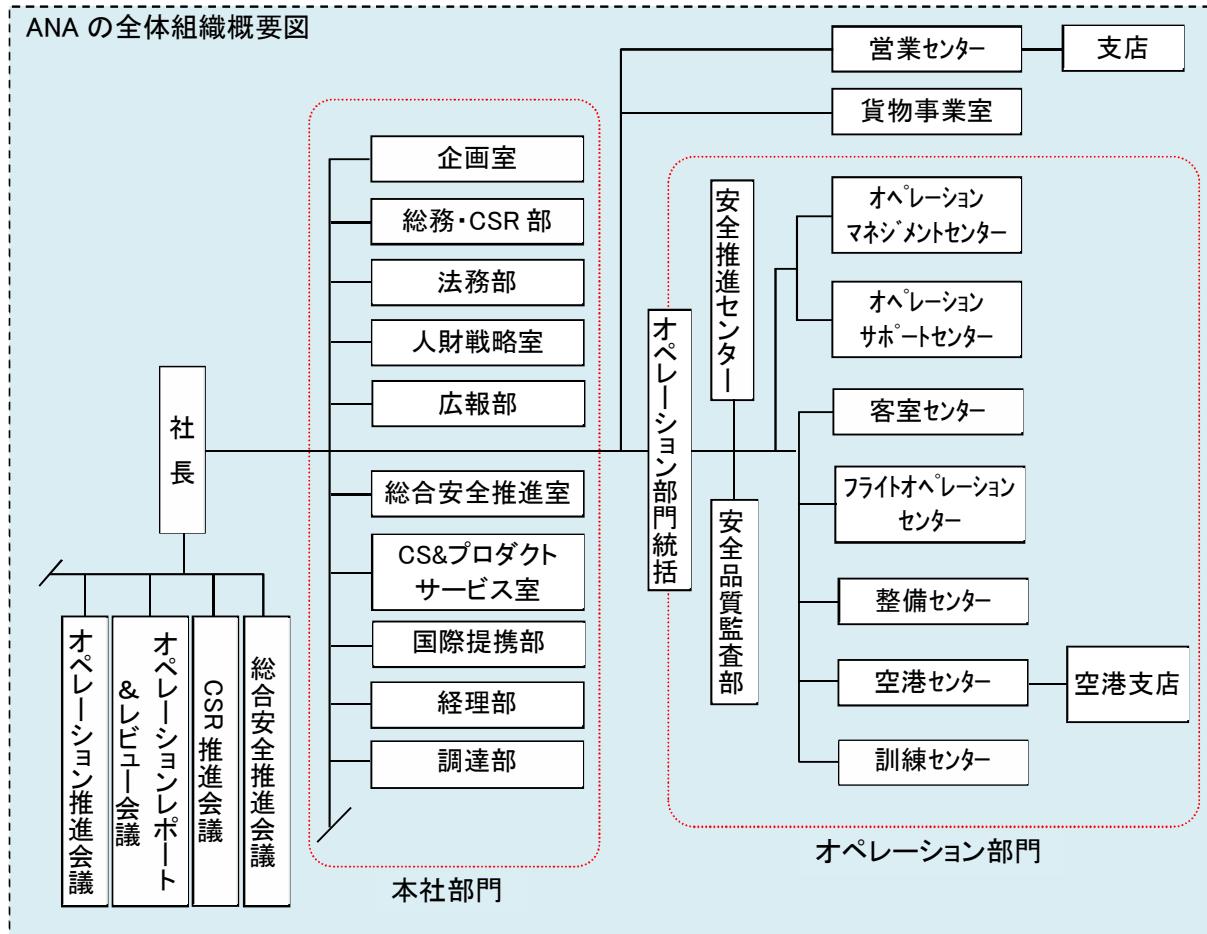
③ マネジメント・レビュー

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。

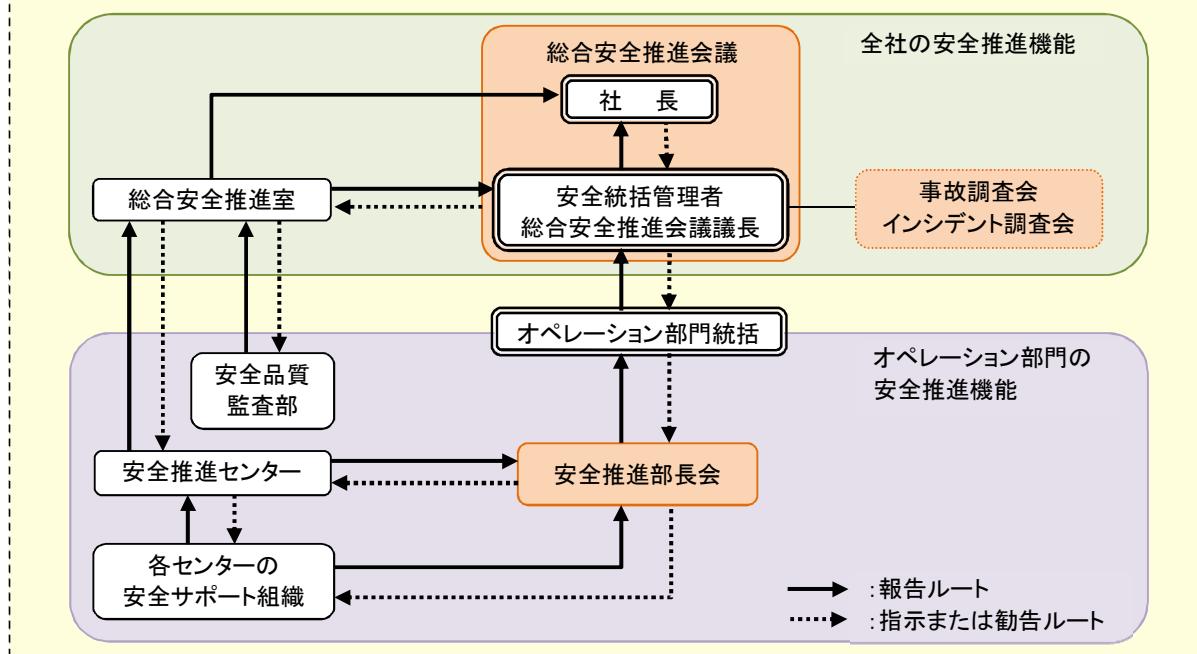
(2) グループ航空会社の安全に関する組織

全日本空輸株式会社:ANA

1) 安全に関する組織(2015年4月1日現在)



ANA の安全推進の機能図



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、訓練センター、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く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。

2)組織人数(2015年4月1日現在)

総合安全推進室	安全推進センター	安全品質監査部	オペレーションマネジメントセンター	オペレーションサポートセンター
6名	48名	18名	175名	163名
フライトオペレーションセンター	客室センター	整備センター	空港センター	訓練センター
2,342名	5,952名	1,162名	355名	125名

3)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(2015年4月1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 1494名 副操縦士 794名 航空機関士 1名 総計 2,289名	6,744名	ANA:442名(261名) e.TEAM ANA*:2,428名 (1,453名)	75名

*ANA グループの整備専門会社

4) 安全に関わる会議

《会社全体の会議》

● 総合安全推進会議

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

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

● 安全推進部長会

総合安全推進会議の下部機関で、オペレーション部門各センターの安全・品質担当部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、品質に関わる重要課題の集中審議、および決議機能を有しており、空港オペレーションに関する安全に対する諸課題の把握、および方針、実施工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》

● e. TEAM ANA 品質会議

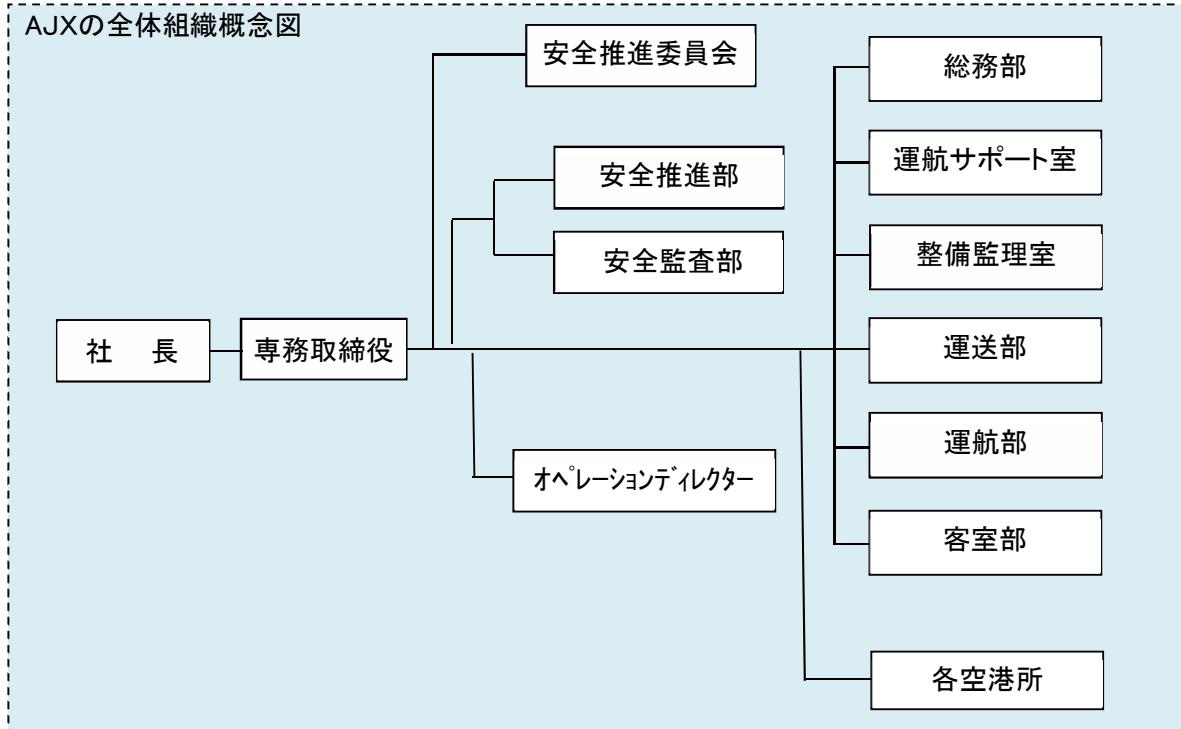
グループ航空会社の整備部門、ならびに e.TEAM ANA 全体で、機材品質、作業安全、作業品質等、整備に関わる品質情報を共有し、部門としての方向性を確認しています。

● 機材品質本委員会

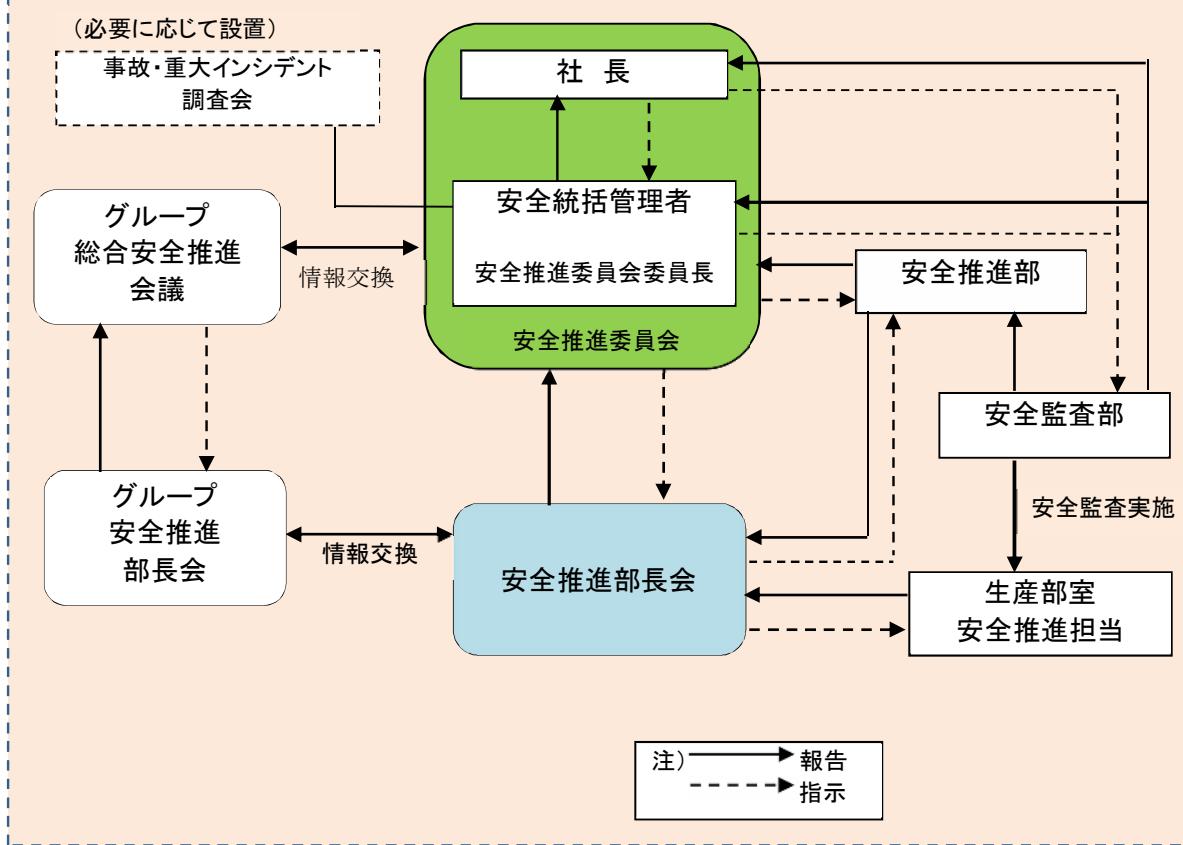
長時間遅発や欠航・イレギュラー運航等の重要事項に対し、対策の妥当性・適切性の確認を行い、ANA グループ航空機の品質向上を図っています。

株式会社エアージャパン:AJX

1) 安全に関わる組織(2015年4月1日現在)



AJX の安全推進の機能図



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 (2015 年 4 月 1 日現在)

安全推進部	安全監査部	運航部	客室部	運航サポート室	運送部	整備監理室
5 名 (社内兼務 2 名、 ANA 兼務 1 名)	4 名 (社内兼務 3 名)	247 名	366 名	1 名	2 名 (ANA 兼務 1 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 (2014 年 4 月 1 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 143 名			
副操縦士 81 名	364 名	0 (0)	
総計 224 名			38 名 *1

*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

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

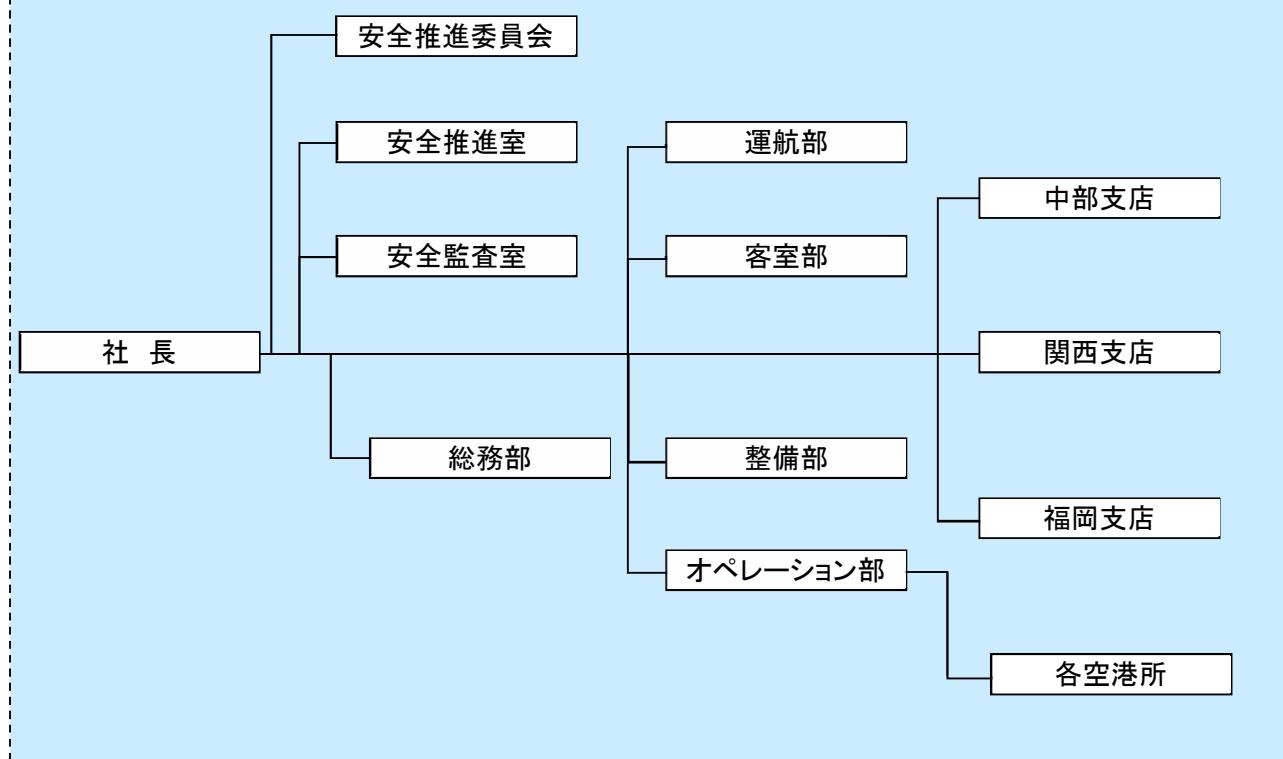
●安全推進部長会

運航リスク評価結果を含め SMS 活動状況のレビュー及び内外安全情報の共有を行い
安全推進委員会へ報告を行っています。

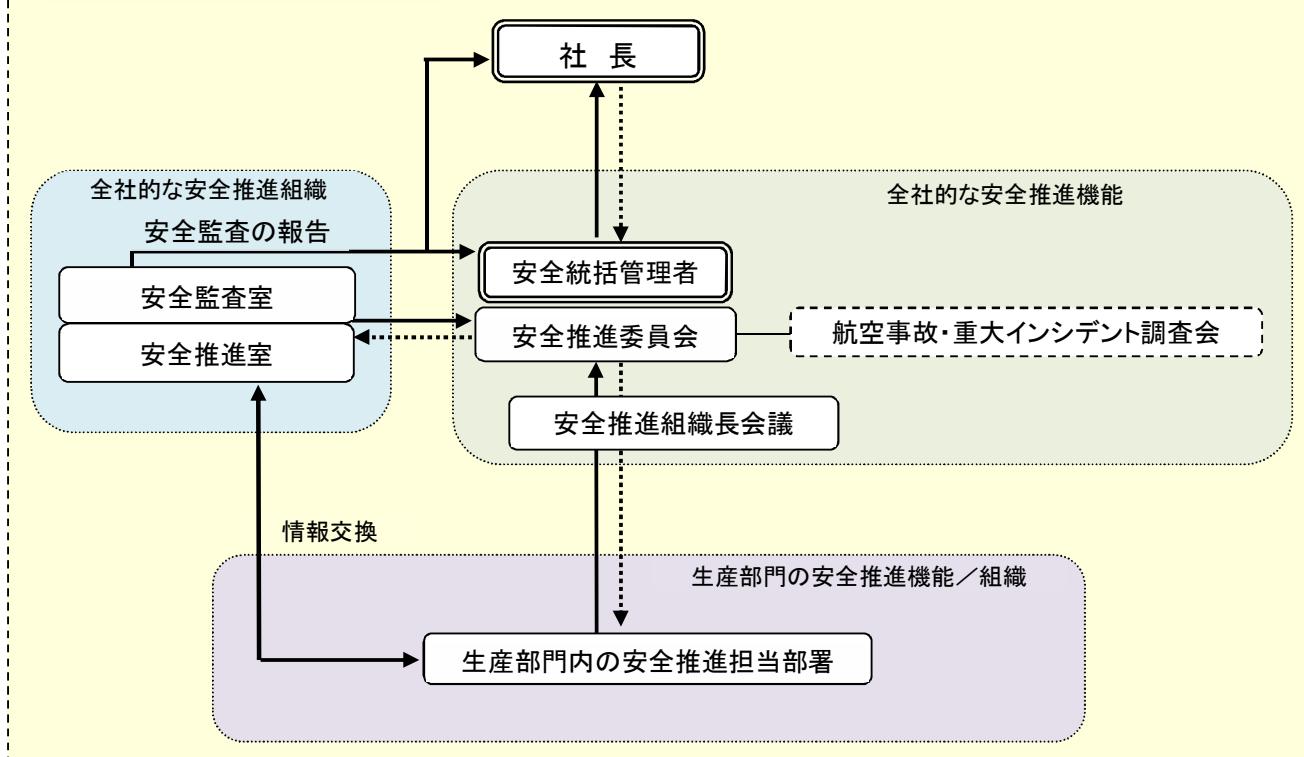
ANA ウイングス株式会社:AKX

1) 安全に関わる組織(2015年4月1日現在)

AKX の全体組織概念図



AKX の安全推進の機能図



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運航部乗務室、客室乗務員が属する客室部客室乗務室、整備士が属する整備部整備室と総合サポート室があります。
- 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、会社の安全に関する最高の審議・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 (2015年4月1日現在)

安全推進室	安全監査室	運航部	客室部	整備部門	オペレーション部
2名	2名	118名	15名	10名	14名
中部支店	関西支店	福岡支店			
352名	365名	327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 (2015年4月1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 235名			
副操縦士 171名	455名	97名 (68名)	74名 *1
総計 406名			

*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»

- 客室長会議

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ないます。

«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、AKX 作業品質、ポ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。

(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】(2015年4月1日現在)

航空会社	管理の委託 業務内容	委託先	補足
ANA	運航管理	AJX	B767-300型式機およびB767-300F型式機による 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、 成田 ⇄ ヤンゴン 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、バンコク ⇄ 成田 ⇄ 名古屋、名古屋 ⇄ 沖縄 ⇄ 香港、沖縄 ⇄ 青島 ⇄ 成田、 関西 ⇄ 台北、沖縄 ⇄ 広州
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、B737-700、B737-800、および DHC8-400 による運航

※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と合わせて、領収検査体制や日常業務状況のフィードバック体制等を構築することや、定期的な監査を実施することで、委託業務の品質の維持向上を図っています。

«ANA グループの空港オペレーション部門業務の体制»

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

«ANA グループにおける整備体制の基本的な枠組み»

航空機材の整備の種類は、機体整備・エンジン整備・装備品整備に大別されます。

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

また、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

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

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、B767、B777、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。
- TAEKO(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、B767、B737、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。
- 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 B767、B777、B737-700/800 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。

(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。

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、AKX、e.TEAM ANA 各社（AJX：整備業務を 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。

『定期審査』

作業者の技量の維持を確認する為、2年ごとに「認定作業者定期審査」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

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》

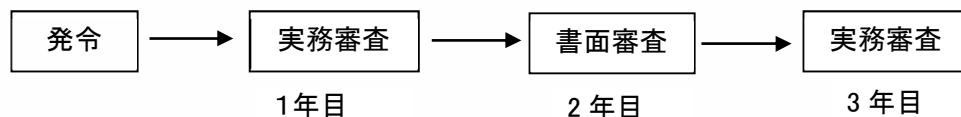
原則として1年ごとに実施しています。

- ・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

(5) 安全に関する教育・啓発活動等の取り組み

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

«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 事故の事実と向かい合い、過去の事故を風化させることなく、事故の悲惨さと安全運航堅持の重要性を学ぶ。
- ② 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、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がスタートしており、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。

2015 年 3 月末時点で約 12,000 人が受講しました。数年かけて約 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)年の墜石事故、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 2014」を 7 月 3 日に羽田空港で開催しました。今回で 23 回目となり、約 350 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・アウオード授与(安全表彰)等を行いました。



「TALKSAFE 2014」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。

2014 年度は海外 5 ヶ所、国内 38 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 2,000 名が参加しました。

«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”的コンテンツの充実



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. 輸送実績 等

(1) 使用している航空機の情報

(2015年3月31日現在、飛行時間と飛行回数は2014年4月1日-2015年3月31日の平均)

機種	座席数	初号機導入時期	機数	平均機齢	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	16.2			
B777-200ER	306席 405席 223席	1997.09	12	8.2	ANA	2,481	1,557
B777-300	514席	1997.11	7	15.4			
B777-300ER	264席 250席 212席	2004.08	20	7.0	ANA	4,148	725
B767-300	270席	1988.05	17	21.4	ANA		
B767-300ER	214席 270席 202席	2002.04	25 *1	8.4	ANA/AJX	3,098	1,470
B767-300BCF	—	1989.05	7	22.8			
B767-300F	—	2005.11	3 *2	10.5	ANA/AJX	3,127	1,139
B787-8	335席 240席 222席 169席	2011.08	32	2.3	ANA	3,140	1,020
B787-9	395席	2014.03	2	0.9	ANA	1,247	1,056
A320	166席	1991.01	12	20.0	ANA	2,396	2,032
B737-500	126席	1993.12	17	18.0	AKX	2,069	2,191
B737-700	120席	2006.01	10 *3	8.2	ANA/AKX		
B737-700ER	44席 38席	2007.01	2	8.1	ANA	2,549	1,272
B737-800	167席 166席 176席	2008.05	31 *4	3.5	ANA/AKX	2,328	1,922
DHC8-400	74席	2003.06	21	7.5	AKX	2,116	2,394

使用会社	使用機全体の平均機齢
ANA	10.9年
AJX	13.9年
AKX	9.3年

(注)*1: 25機全てがANA、AJXの共通事業機

*2: 10機全てがANA、AJXの共通事業機

*3: 10機全てがANA、AKXの共通事業機

*4: 31機全てがANA、AKXの共通事業機

«機齢について»

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



ボーイング 787



ボーイング 777



ボーイング 767



ボーイング 737



エアバス A320



ボンバルディア DHC8-400

(2)輸送実績(ANA グループ全体)

① 機種別

	便数	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比 (%)	有償貨物トンキロ (百万トンキロ)	前年比 (%)
B787-8	32,498	151	12,353	200	646	222
B787-9	2,104	-	469	-	10	-
B777-200/ER	42,269	99	12,482	109	336	115
B777-300/ER	19,472	94	17,957	104	1,798	110
B767-300/ER	59,777	88	15,166	90	438	90
B767-300F	11,307	110	-	-	673	123
A320	25,713	85	2,270	90	7	88
B737-500/700/800	110,792	107	8,704	114	25	109
DHC8-400	49,051	105	1,146	106	0.5	83
総計	352,983	102	70,547	108	3,934	119

② 会社別

【国内線・国際線 計】

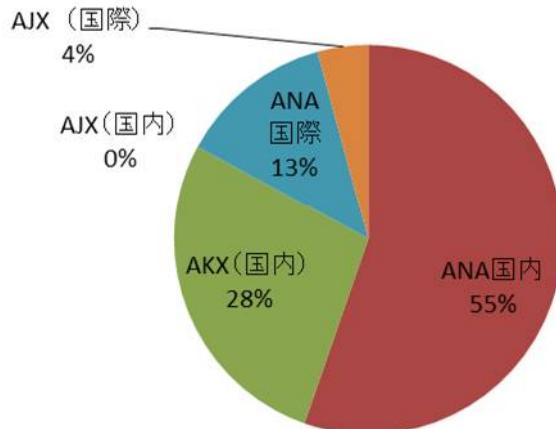
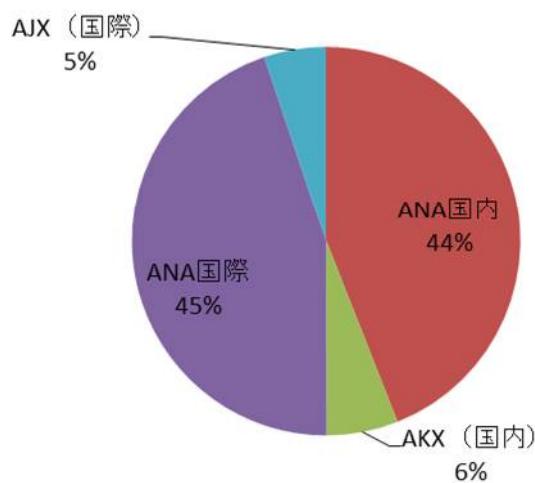
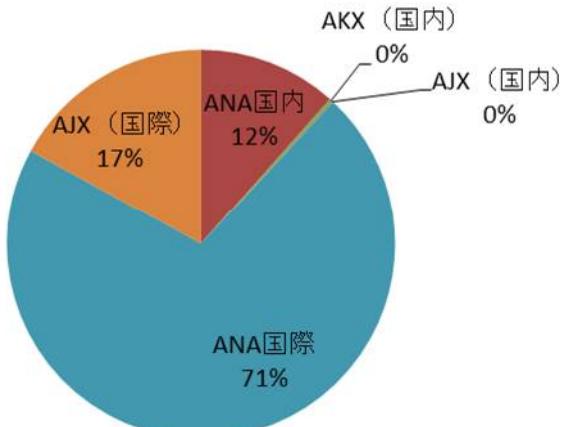
	便数	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比 (%)	有償貨物トンキロ (百万トンキロ)	前年比 (%)
ANA	240,670	98	62,709	108	3,251	118
AJX	14,965	114	3,461	98	671	124
AKX	97,348	109	4,196	117	12	120
総計	352,983	102	70,546	108	3,934	119

【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	195,340	96	31,047	99	455	103
AJX	50	-	-	-	2	-
AKX	97,348	109	4,196	117	12	120
総計	292,738	100	35,243	101	469	104

【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	45,330	112	31,661	119	2,796	121
AJX	14,915	114	3,642	103	669	123
総計	60,245	112	35,303	117	3,465	121

航空会社別輸送実績【運航便数】**航空会社別輸送実績【旅客キロ】****航空会社別輸送実績【有償貨物トンキロ】**

③ 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

路線名	路線便数	前年比 (%)	旅客数	前年比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)
東京-札幌	13,076	102	3,661,438	100	5,336,967	96	69
東京-大阪	10,897	100	2,728,269	99	4,084,749	97	67
東京-神戸	2,081	97	270,409	89	472,219	89	57
東京-関西	2,919	101	506,093	100	845,780	97	60
東京-福岡	13,061	100	3,313,258	101	4,998,491	96	66
東京-稚内	940	100	119,746	101	187,238	98	64
東京-紋別	708	135	65,329	146	118,198	135	55
東京-中標津	704	99	85,938	102	144,920	101	59
東京-釧路	716	63	88,329	80	146,212	76	60
東京-函館	2,179	117	460,981	104	650,333	98	71
東京-大館能代	1,440	100	112,184	106	244,496	101	46
東京-秋田	3,620	100	513,292	100	872,495	92	59
東京-庄内	2,885	100	352,144	103	549,601	94	64
東京-富山	4,288	99	782,316	99	1,247,692	101	63
東京-小松	4,328	100	877,811	102	1,384,629	100	63
東京-能登	1,454	101	142,024	97	245,776	99	58
東京-大島	652	101	11,091	97	78,240	215	14
東京-八丈島	2,056	100	167,209	93	341,134	100	49
東京-中部	319	-	35,534	-	53,314	-	67
東京-岡山	3,950	109	597,475	100	1,131,156	103	53
東京-広島	6,526	107	1,222,871	102	2,023,430	98	60
東京-岩国	2,913	100	350,152	103	572,353	116	61
東京-山口宇部	3,015	81	464,180	85	799,598	78	58
東京-鳥取	3,613	125	326,998	104	592,593	121	55
東京-米子	4,104	103	469,004	91	738,719	99	63
東京-石見	1,453	200	105,360	148	211,460	173	50
東京-徳島	3,620	113	275,991	100	604,925	110	46
東京-高松	4,339	100	677,138	98	1,230,951	106	55
東京-松山	4,360	101	964,434	101	1,483,893	97	65
東京-高知	3,622	100	535,156	102	886,874	95	60
東京-佐賀	3,450	119	371,805	122	586,546	120	63
東京-大分	2,907	100	338,161	97	562,336	83	60
東京-熊本	3,642	102	651,208	112	1,062,169	102	61
東京-長崎	2,918	100	713,097	105	1,158,008	100	62
東京-宮崎	3,602	100	467,745	101	860,801	100	54
東京-鹿児島	4,357	101	746,544	101	1,349,893	95	55
東京-那覇	7,755	111	2,336,630	104	3,363,224	103	69
東京-石垣島	1,010	137	207,359	129	257,106	129	81
成田-札幌	1,444	100	114,887	90	209,515	99	55
成田-大阪	1,456	100	255,755	102	317,041	107	81
成田-福岡	2,167	100	131,292	99	310,672	102	42
成田-仙台	1,446	100	83,640	93	180,831	100	46
成田-新潟	714	99	23,252	102	52,836	99	44
成田-中部	1,449	100	159,721	97	213,321	99	75
成田-那覇	723	99	119,907	109	194,915	100	62
大阪-札幌	2,445	273	511,918	186	657,583	182	78

路線名	路線便数	前年比 (%)	旅客数	前年比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)
大阪-福岡	4,888	73	440,524	93	648,050	74	68
大阪-釧路	90	88	8,905	89	15,604	92	57
大阪-函館	24	171	2,175	161	3,264	185	67
大阪-青森	1,589	-	55,867	-	117,586	-	48
大阪-秋田	2,219	125	95,272	122	164,206	125	58
大阪-仙台	4,515	73	587,482	90	900,227	78	65
大阪-福島	1,456	199	88,077	256	145,727	268	60
大阪-新潟	3,782	87	253,804	92	377,803	86	67
大阪-石見	89	87	3,357	68	6,586	87	51
大阪-松山	6,535	100	457,033	99	790,715	98	58
大阪-高知	4,344	99	276,398	99	424,562	80	65
大阪-大分	2,203	73	100,426	75	163,206	73	62
大阪-熊本	4,379	100	323,867	95	502,171	89	64
大阪-長崎	2,217	100	208,541	103	332,975	105	63
大阪-宮崎	4,406	114	370,543	111	555,690	98	67
大阪-鹿児島	4,389	99	406,996	91	750,099	88	54
大阪-那覇	1,840	108	410,116	105	536,351	100	76
関西-札幌	2,169	60	243,877	55	342,466	57	71
関西-福岡	729	100	43,753	122	87,592	99	50
関西-女満別	242	98	25,218	92	39,568	103	64
関西-旭川	244	100	19,312	100	39,920	104	48
関西-函館	1,083	100	82,199	98	150,400	101	55
関西-秋田	1	100	17	29	74	100	23
関西-松山	1	-	50	-	74	-	68
関西-高知	1	-	68	-	126	-	54
関西-那覇	2,897	100	425,089	102	584,119	106	73
関西-石垣島	729	101	75,240	102	126,928	105	59
神戸-札幌	720	65	89,172	67	125,756	65	71
札幌-福岡	725	100	200,458	107	282,969	100	71
札幌-利尻	230	96	18,532	102	28,980	96	64
札幌-稚内	1,322	96	47,614	97	115,564	96	41
札幌-女満別	2,089	97	81,696	96	154,586	97	53
札幌-中標津	2,058	97	99,058	100	153,160	96	65
札幌-釧路	2,064	97	99,818	101	221,398	98	45
札幌-函館	1,414	99	63,052	105	104,820	98	60
札幌-青森	1,046	-	31,665	-	77,404	-	41
札幌-秋田	1,407	98	45,353	104	104,118	98	44
札幌-仙台	2,587	79	170,748	85	325,333	91	52
札幌-福島	6	-	567	-	999	-	57
札幌-静岡	721	99	64,701	102	125,133	98	52
札幌-新潟	961	100	41,632	99	83,904	100	50
札幌-小松	6	-	649	-	996	-	65
札幌-富山	6	-	495	-	1,002	-	49
札幌-広島	719	99	65,904	95	119,216	98	55
札幌-那覇	717	100	81,978	99	124,526	97	66
中部-札幌	4,308	94	514,491	96	788,405	88	65
中部-福岡	4,300	67	367,843	65	601,231	68	61
中部-女満別	715	99	49,348	98	90,258	96	55
中部-旭川	722	100	52,630	101	100,520	109	52
中部-函館	958	99	90,768	98	159,760	100	57
中部-秋田	1,443	98	62,155	95	106,782	97	58
中部-仙台	2,852	80	134,857	74	249,246	81	54
中部-新潟	1,428	99	51,733	89	105,672	99	49

路線名	路線便数	前年比 (%)	旅客数	前年比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)
中部-松山	2,163	99	105,657	103	160,166	99	66
中部-熊本	2,165	99	134,992	93	294,527	104	46
中部-長崎	1,460	99	140,194	104	225,784	100	62
中部-宮崎	2,160	98	166,564	93	298,317	91	56
中部-鹿児島	2,897	100	243,283	96	463,965	92	52
中部-那覇	2,377	93	450,041	103	623,377	97	72
中部-石垣島	724	100	83,103	101	128,057	100	65
福岡-仙台	1,448	201	114,898	223	189,339	177	61
福岡-新潟	1,426	99	95,615	101	186,768	103	51
福岡-小松	2,158	75	112,102	81	197,586	80	57
福岡-対馬	2,886	101	185,638	99	287,380	80	65
福岡-福江	1,506	101	59,085	99	112,068	99	53
福岡-宮崎	1,436	99	67,007	82	107,270	57	62
福岡-那覇	6,097	108	783,465	99	1,167,528	99	67
福岡-石垣島	415	177	30,599	152	52,370	177	58
那覇-仙台	724	101	137,598	98	195,781	99	70
那覇-新潟	477	99	36,171	93	60,942	94	59
那覇-静岡	716	99	71,100	97	124,243	98	57
那覇-広島	720	99	125,086	102	194,285	99	64
那覇-高松	719	99	112,988	101	193,742	99	58
那覇-松山	722	99	69,415	103	126,815	99	55
那覇-熊本	717	99	86,512	109	122,970	97	70
那覇-長崎	722	99	61,967	109	124,317	96	50
那覇-鹿児島	708	98	54,551	88	89,988	72	61
那覇-石垣島	5,764	101	538,759	108	792,251	106	68
那覇-宮古島	3,568	102	319,631	108	465,194	98	69
宮古島-石垣島	710	100	27,533	93	89,460	87	31
合計	291,493	100	39,459,752	100	62,847,550	97	63

【国際旅客便】

- 全日本空輸株式会社
- 株式会社エアージャパン

	便数	前年比 (%)	旅客数	前年比 (%)	提供座席数	前年比 (%)	利用率 (%)
北米方面	9,486	116	1,622,780	116	2,168,694	116	75
ヨーロッパ方面	5,090	139	716,653	120	1,038,666	132	69
アジア・オセアニア方面	34,346	109	4,826,191	113	6,966,689	111	69
合計	48,922	113	7,165,624	114	10,174,049	114	70

【国内・国際貨物便】

- 全日本空輸株式会社
- 株式会社エアージャパン

	便数	前年比 (%)	有償貨物トンキロ (百万トンキロ)	前年比 (%)
国内貨物便	1,245	109	23	53
国際貨物便	11,323	110	666	121

《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です。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。現時点では、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。

• 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

航空機の運航に関す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、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。

• 航空安全プログラム

国際民間航空条約に基づき、国土交通省航空局が民間航空の安全を監督する者として、民間航空の安全のために講すべき対策等について網羅的に定めたものです。

• 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つ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
2014年度 安全報告書
(平成26年度)

2015年7月発行
全日本空輸株式会社
総合安全推進室
