ＡＮＡグループ 安全報告書
（2015 年度）

・ 全日本空輸株式会社
・ 株式会社エアージャパン
・ ＡＮＡウイングス株式会社

本安全報告書は、航空法第１１１条の６に基づき作成した、ANA グループ航空会社３社としての報告書です。

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。

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

2015年4月1日から2016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

2016年6月

目　次

はじめに ・・・

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。

2015 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遂行し、経営基盤である安全を「人づくり」「仕組みづくり」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障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
取締役 専務執行役員　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

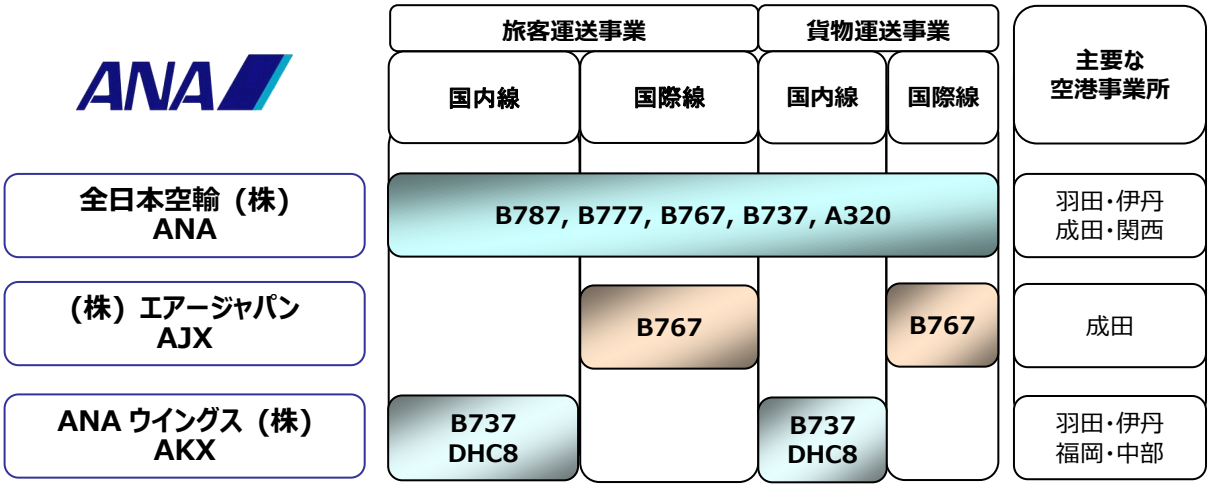
ＡＮＡウイングス株式会社　安全統括管理者
代表取締役社長　泉　弘毅

«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»

（2016 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

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。

2．2015 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、2015 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	2012年度		2013年度		2014年度		**2015年度**	
航空事故	1	(0.003)	1	(0.003)	0	(0.000)	**0**	**(0.000)**
重大インシデント	2	(0.006)	2	(0.006)	1	(0.003)	**1**	**(0.003)**
安全上のトラブル	253	(0.743)	252	(0.725)	239	(0.677)	**289**	**(0.811)**
イレギュラー運航	51	(0.150)	42	(0.121)	40	(0.113)	**51**	**(0.143)**
運航便数	340,487		347,726		352,983		**356,284**	

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「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。

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

2015 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

2015 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

2015 年度は、ANA グループに関わる重大インシデントが 1 件発生しました。

ANA 運航　1694 便　他航空機が滑走路に進入したため離陸中止

1）概要

2015年6月3日、那覇発千歳行1694便（B737-800型機）は、管制官から離陸許可を受け那覇空港RWY18 を離陸滑走中、他航空機（ヘリコプター）が同滑走路に進入してきたため、離陸を中止しました。その後、同滑走路を離脱し、那覇空港SPOT44へ引き返しました。
お客様および乗務員に怪我はありませんでした。

2）対応状況

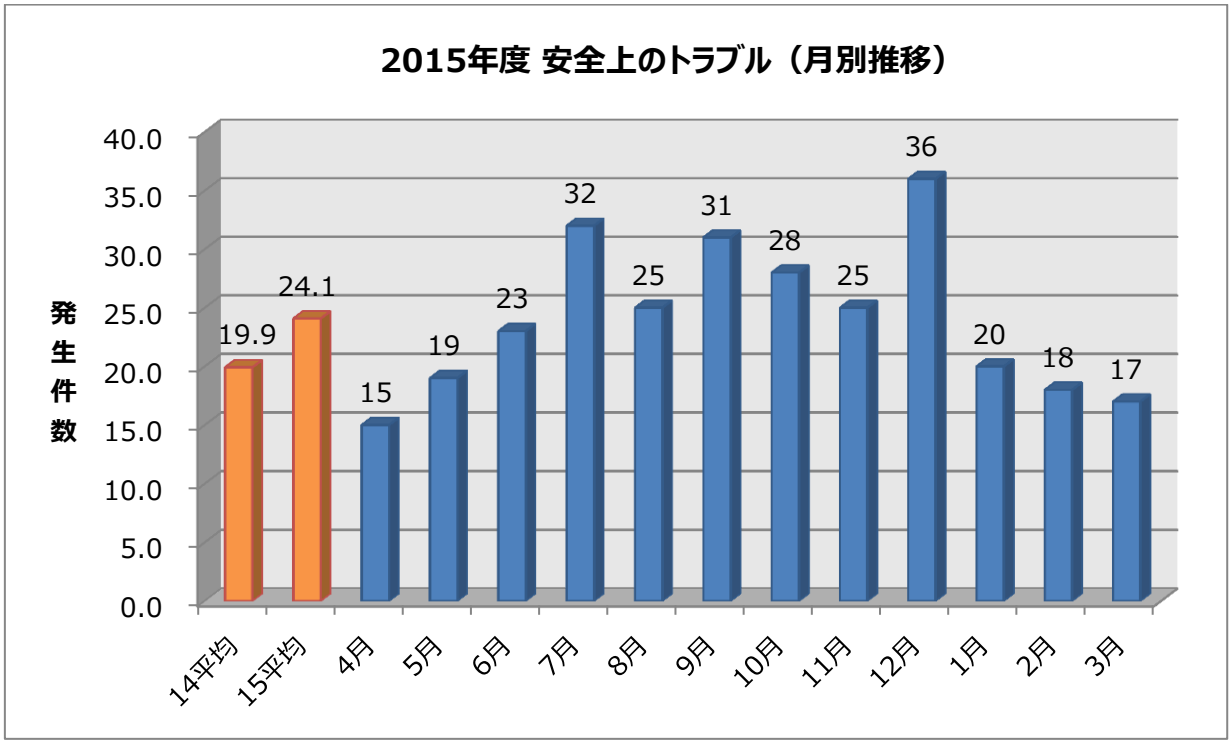
本事案は、重大インシデントとして現在、運輸安全委員会により調査を実施中です。

（5）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（①航空事故、②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。

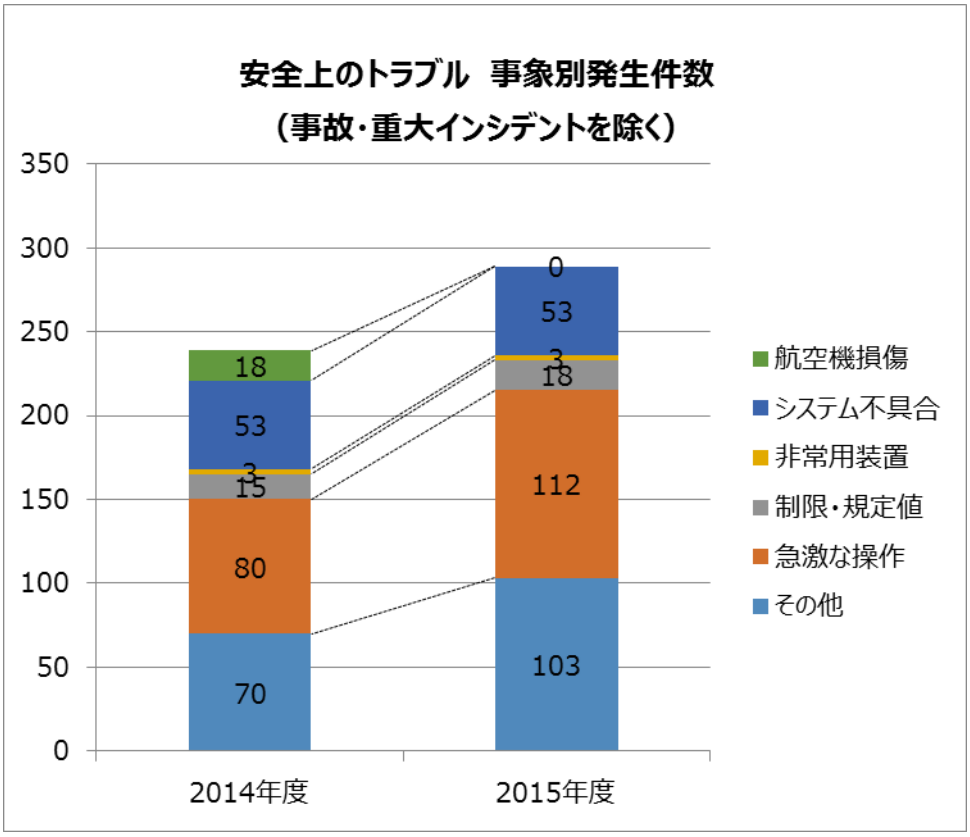
2015年度ANAグループでは、「安全上のトラブル」が289件（2014年度239件）発生し、1000便あたりの発生数は0.81件（2014年度0.68件）でした。



【航空会社別発生状況】

		2015年度				2014年度
		ANA	AJX	AKX	計	
①鳥衝突・被雷等による航空機損傷		0	0	0	0	18
②システムの不具合		34	3	16	53	53
(内訳)	エンジン・プロペラ等	29	0	3	32	26
	与圧系統	0	0	4	4	3
	電気系統	0	1	0	1	0
	操縦系統	1	0	0	1	0
	表示・警報	4	1	7	12	16
	着陸装置	0	0	2	2	7
	航法・エアデータ	0	1	0	1	0
	酸素供給	0	0	0	0	1
③非常用装置等の不具合		2	0	1	3	3
④制限・規定値を超えた運航		14	2	2	18	15
⑤急激な操作・非常用装置の使用		97	1	14	112	80
(内訳)	航空機衝突防止装置作動	60	0	11	71	71
	対地接近防止装置作動	28	0	2	30	2
	その他の急激な操作/非常宣言	6	1	1	8	6
	非常用装置・器具の使用	3	0	0	3	1
⑥その他		80	7	16	103	70
合 計		**227**	**13**	**49**	**289**	**239**
1000便あたりの発生数		**0.97**	**0.77**	**0.46**	**0.81**	**0.68**

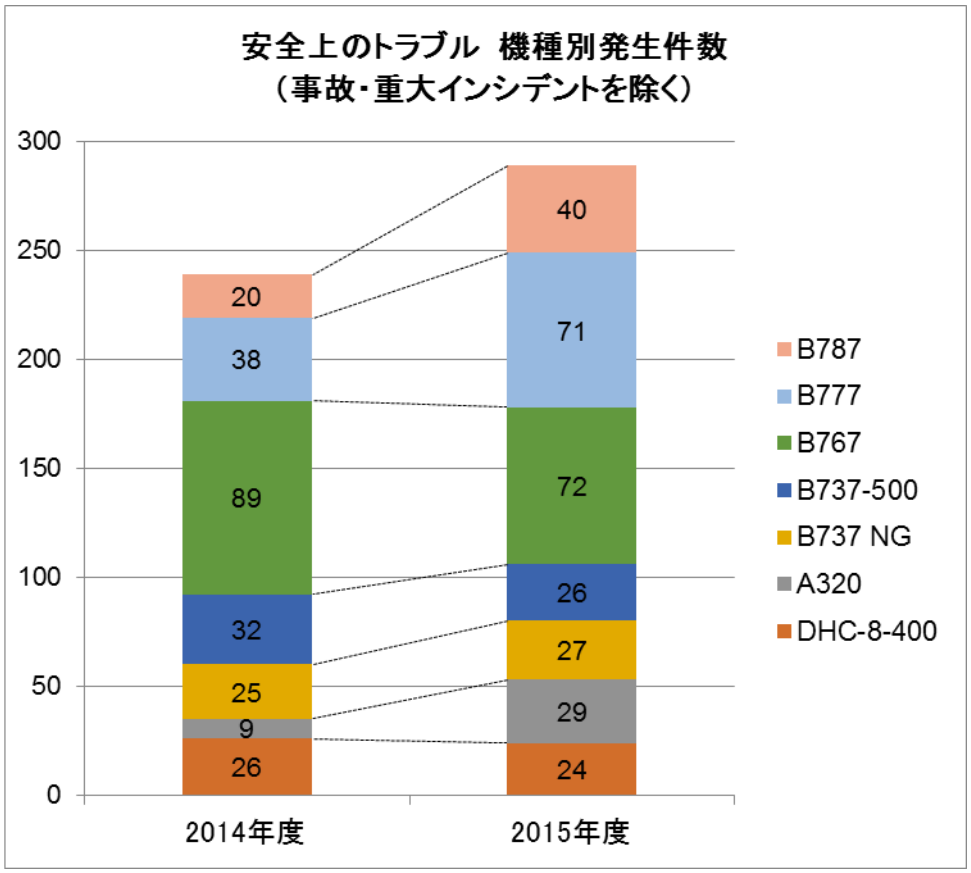
※ 事故・重大インシデントに認定された事象は含まれていません。



【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		0	0	0	0	0	0	0	0
②システムの不具合		4	14	10	3	3	6	13	53
（内訳）	エンジン・プロペラ等	3	13	6	3	2	5	0	32
	与圧系統	0	0	0	0	0	0	4	4
	電気系統	0	0	1	0	0	0	0	1
	操縦系統	0	0	1	0	0	0	0	1
	表示・警報	1	1	1	0	1	1	7	12
	着陸装置	0	0	0	0	0	0	2	2
	航法・エアデータ	0	0	1	0	0	0	0	1
③非常用装置等の不具合		1	0	1	0	0	0	1	3
④制限・規定値を超えた運航		5	1	8	2	1	1	0	18
⑤急激な操作・非常用装置の使用		18	31	19	8	16	14	6	112
（内訳）	航空機衝突防止装置作動	6	25	11	7	8	10	4	71
	対地接近防止装置作動	12	2	6	1	5	3	1	30
	その他の急激な操作/非常宣言	0	2	1	0	3	1	1	8
	非常用装置・器具の使用	0	2	1	0	0	0	0	3
⑥その他		12	25	34	13	7	8	4	103
合 計		**40**	**71**	**72**	**26**	**27**	**29**	**24**	**289**
1000便あたりの発生数		**0.99**	**1.21**	**1.13**	**0.67**	**0.34**	**1.30**	**0.45**	**0.81**

※ 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»

2015 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 289 件ありました。

事象別の発生件数としては、「緊急の操作その他の航行の安全上緊急の措置を要した事態」の報告件数が最も多く、全体の約 4 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】

着陸時に逆推力装置が作動しなかった事象が 13 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 12 件、TCAS（航空機衝突防止装置）の故障が 12 件発生しました。

【非常用機器等の不具合】

・DHC-8-400 型機の出発前点検において酸素ボトル圧が低下していた事例が 1 件ありました。

・B787-8 型機において巡航中、非常用ライト系統の不具合事例が 1 件ありました。

・B767-300 型機において巡航中、運航乗務員用酸素マスクに不具合が発見された事象 1 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）、着陸重量等に関する規定値を一時的に超過した事例が 13 件、経路逸脱および飛行禁止区域上空を飛行した事例が 4 件発生しました。

【急激な操作・緊急措置】

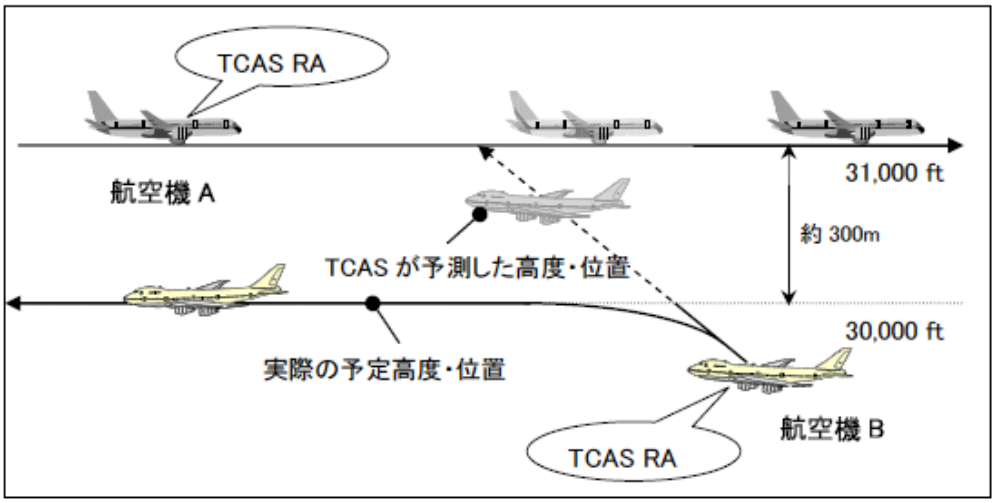
TCAS RA（航空機衝突防止装置の回避指示）により回避した事例が 71 件、GPWS (対地接近警報装置)の警報により回避した事例が 30 件発生しました。いずれのケースも予め設定されたシステム上の基準に従って装備機器から警報が発せられ、航空機はその指示に従うことで適切な回避ができており、深刻な事態につながるものはありませんでした。（＊1）また、管制指示あるいは機材不具合等による離陸中止が 7 件発生しました。

【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 21 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 11 件、製造において誤った部品を取り付けた事例が 2 件、危険物輸送が 24 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/1512.html

（6）イレギュラー運航

2015 年度の ANA グループにおけるイレギュラー運航は、51 件発生しました。2014 年度と比較して 11 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 9 件、DHC-8-400 型機が 11 件となっており、全体の 67%を占めています。2014 年度と比較して B737 型機 NG 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。

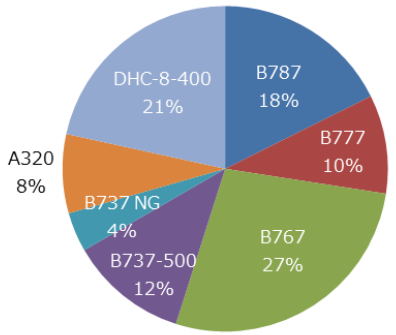
ANA グループでは、今後も更なる機材品質向上を目指し、お客様に安心してご搭乗いただくために様々な取り組みを行っていきます。

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

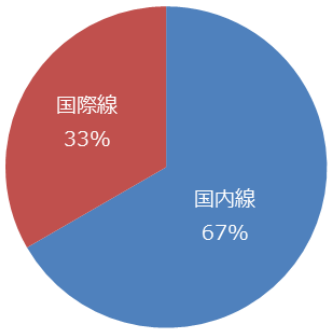
【イレギュラー運航発生件数】

	2015年度								2014年度
	B787	B777	B767	B737-500	B737 NG	A320	DHC-8-400	計	
国内線	0	5	8	5	1	4	11	34	26
国際線	9	0	6	1	1	0	—	17	14
合 計	**9**	**5**	**14**	**6**	**2**	**4**	**11**	**51**	**40**

2015年度 イレギュラー運航件数（機種別）



2015年度 イレギュラー運航件数（内際別）



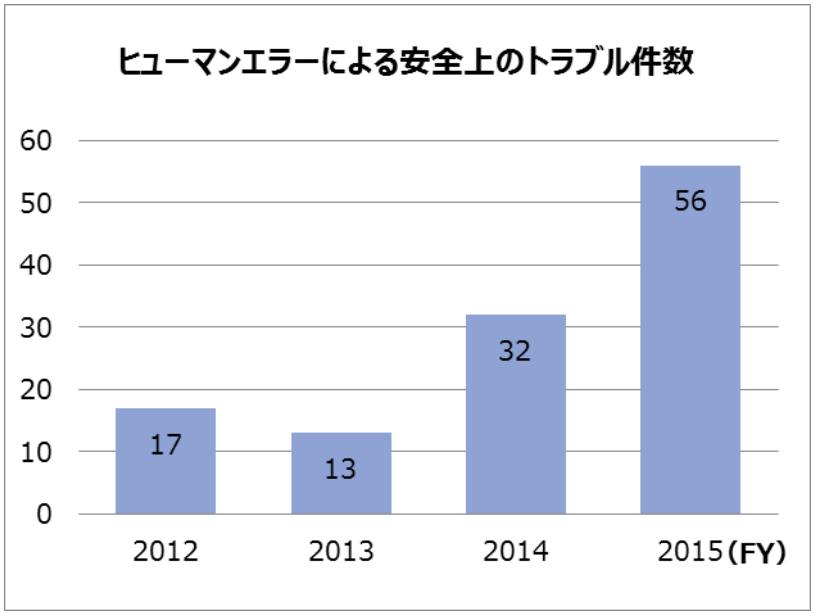
３．安全に関する目標

（1）2015 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 1 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：23 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 56 件発生し、目標を達成できませんでした。
これは、2014 年 10 月よりヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル対象となる事態が追加されたことが、2014 年度,2015 年度と件数の増加に至っている主要因となっています。
また、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）2015 年度　安全施策の実施状況

2014-16 年度 ANA ブランド中期安全推進計画の中間年である 2015 年度は、「安全を基礎に、ダントツの品質」の効率的な実現を目指すための「磨きをかける年」と位置付け、**安全文化の醸成**、**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。

【安全文化醸成への取り組み】

■安全教育
■報告文化の醸成
■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。
- 各職場においてヒヤリハット活動を推進しました。
- 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分析結果を改善する取り組みを行いました。

【安全を高める人づくり】

■「安全をつくる」意識の向上
■安全推進のスペシャリスト育成

«実施状況»

- 安全キャラバン、安全推進月間の取り組みを通じ、G.ASSERTION 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。
- 間接スタッフ対象のヒューマンエラーの e ラーニングの受講を促進しました。

【安全を高める仕組みづくり】

■実効性のある SMS
■より機能的なリスクマネジメントサイクル
■世界水準の監査

«実施状況»

- 事後対応型から未然防止型、未来予測型へバージョンによる進化を目指した新たなリスクマネジメントの準備を進めました。
- 飛行データの解析環境の改善を進め、新動画装置を導入し運用を開始しました。
- 2015 年 9 月に導入された新たな IOSA 基準に対応できる体制を構築し、運用を開始しました。

（3）2016 年度　安全目標

ＡＮＡグループでは、2016 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：52 件以下

（4）2016 年度　安全施策

2016 年度は、新たに策定した 2016-20 年度 ANA ブランド中期安全推進計画の初年度であり、「私たちが安全をつくる。お客様のあんしんを生み出す。」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グループ一丸となって果たしていきます。

2016年度　安全施策

【定量的施策】

■お客様の安心=CSI

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)を確認します。

■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)

ANA’s Way Surveyにて安全文化に関する進化度を計測します。

■安全リスクマネジメント=重大指標～活動指標

「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す。

【定性的施策】

■仕組み＝安全リスクマネジメント

- 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す。
- 個別事象・課題等についてカイゼンを伴う安全リスクマネジメントプロセスを明確にします。
- 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す。
- 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す。

■文化＝人・組織

- 「私たちが安全をつくる。お客様のあんしんを生み出す。」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。
- ヒヤリハットを含む不安全事象についての報告文化が以前より醸成されている状態にします。
- 安全文化醸成のための教育、啓発活動に積極的に参画している状態にします。

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」（2015 年 4 月以降）

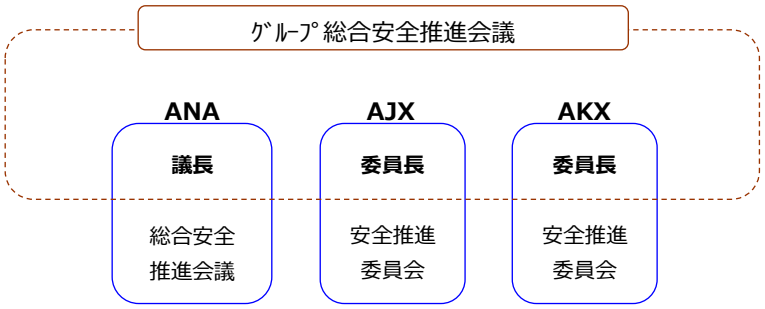
航空会社	安全統括管理者	
全日本空輸株式会社	取締役 専務執行役員	長谷川 昭彦
株式会社エアージャパン	専務取締役	石田 三喜
ANA ウイングス株式会社	代表取締役社長	泉 弘毅

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。

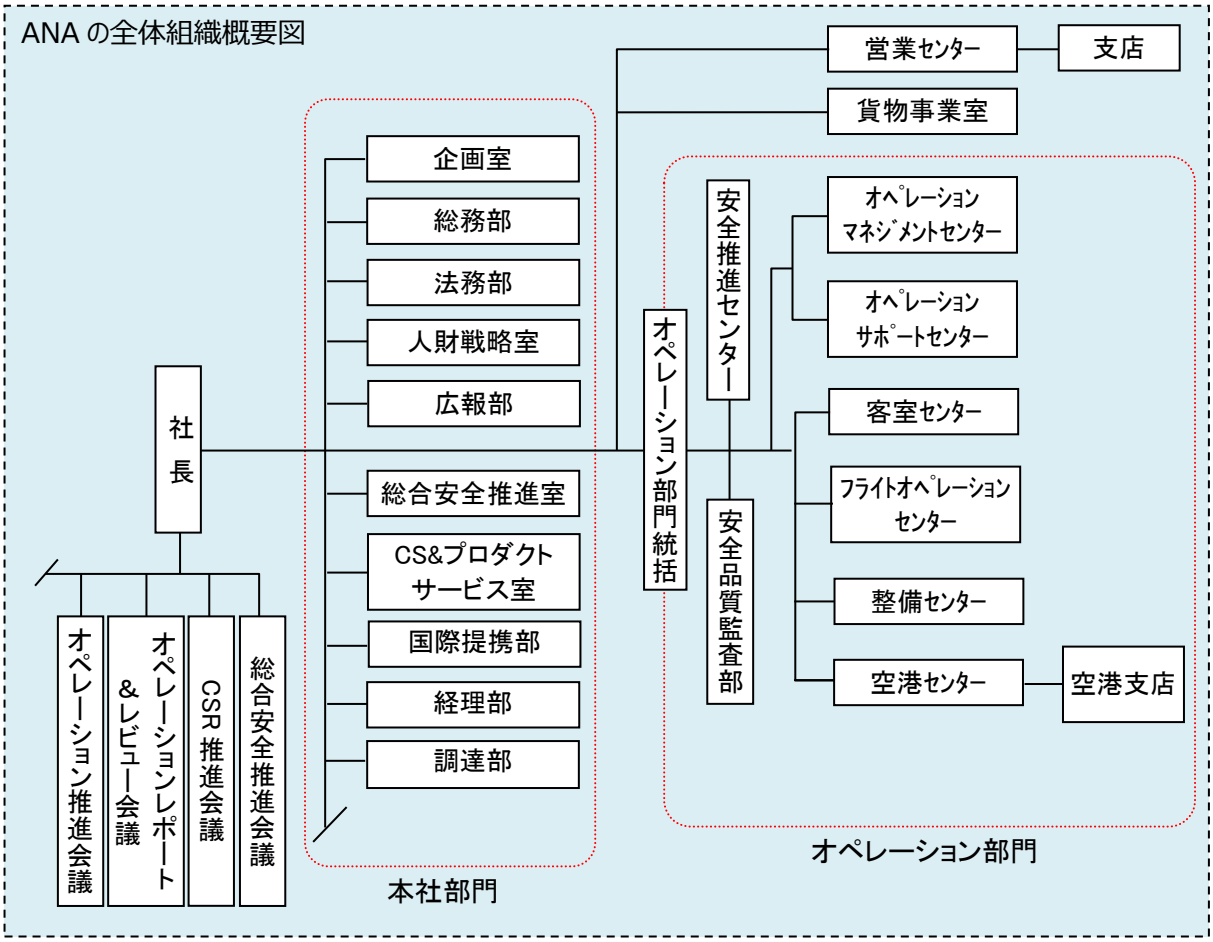
③マネジメント・レビュー

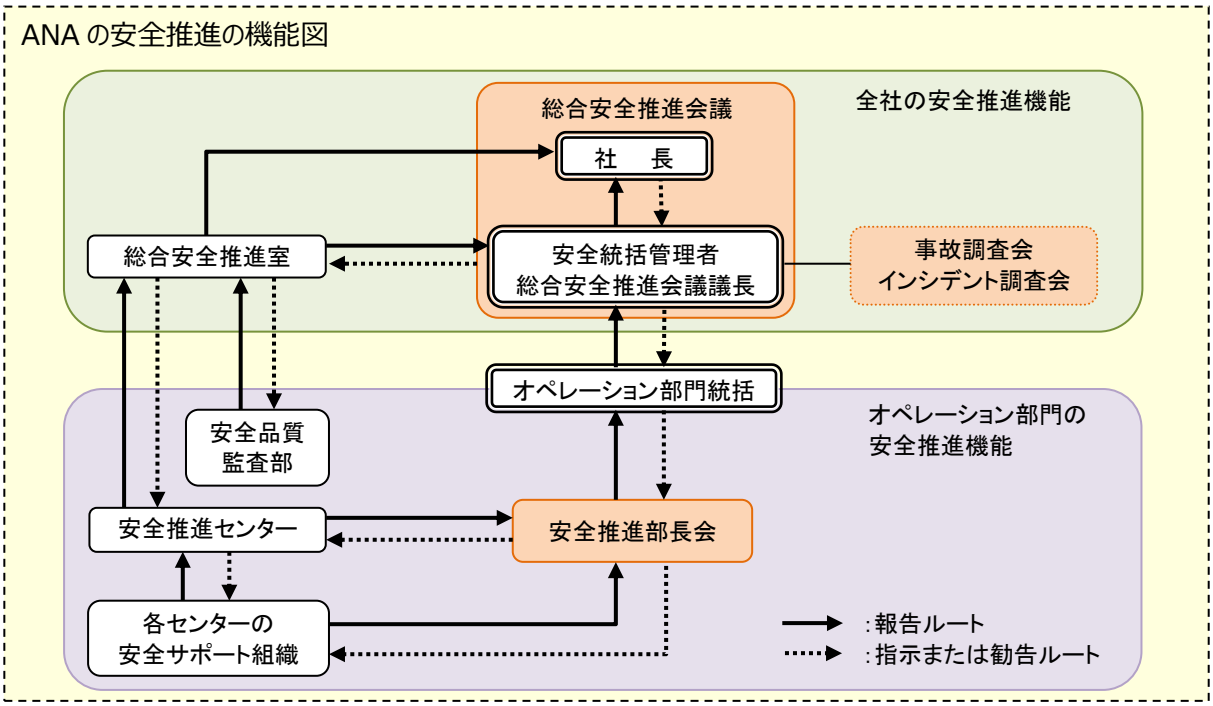
社長は定期的に社内の安全管理体制の適切性、妥当性、有効性を評価するために安全に関する各種情報について報告を受け、必要に応じて改善の指示を行うことが求められています。安全管理規程では、1 年を超えない間隔で定期的にマネジメント・レビューを実施することを定めていますが、実際には半年ごとに実施しています。

（2）グループ航空会社の安全に関わる組織

全日本空輸株式会社：ANA

1）安全に関わる組織（2016 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なっています。

2）組織人数（2016 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	ｵﾍﾟﾚｰｼｮﾝ ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄｾﾝﾀｰ	ｵﾍﾟﾚｰｼｮﾝ ｻﾎﾟｰﾄｾﾝﾀｰ
3 名	45 名	18 名	171 名	168 名
ﾌﾗｲﾄｵﾍﾟﾚｰｼｮﾝ ｾﾝﾀｰ	客室ｾﾝﾀｰ	整備ｾﾝﾀｰ	空港ｾﾝﾀｰ	---
2,323 名	7,449 名	1,322 名	376 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（2016 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　1,348 名 副操縦士　726 名 総計　2,074 名	7,294 名	ANA：449 名（187 名） e.TEAM ANA*：2,457 名 （1,406 名）	62 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»

● 客室チーム安全会議

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

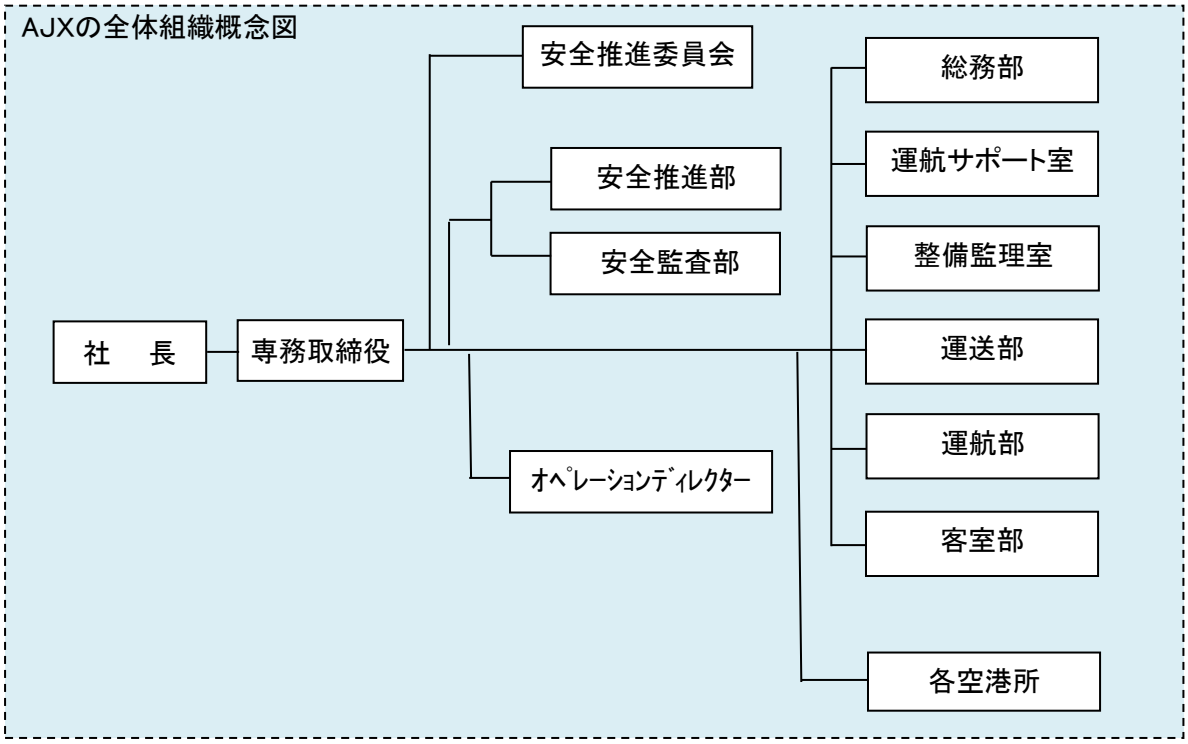
グループ航空会社の整備部門、ならびに e.TEAM ANA 全体で、機材品質、作業安全、作業品質等、整備に関わる品質情報を共有し、部門としての方向性を確認しています。

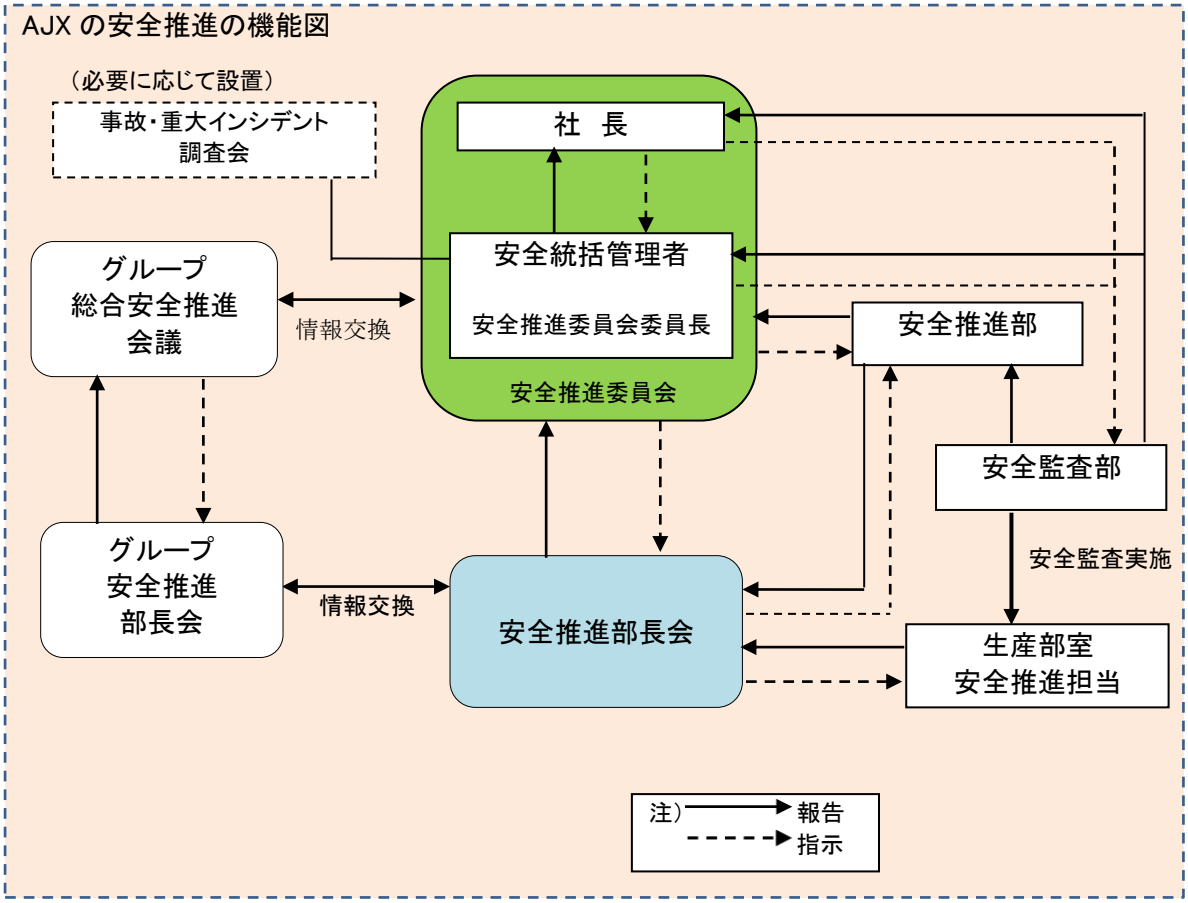
● 機材品質本委員会

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（2016 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（2016 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）	301 名	399 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（2016 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 149 名 副操縦士 101 名 総計 250 名	395 名	0 （ 0 ）	36 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。

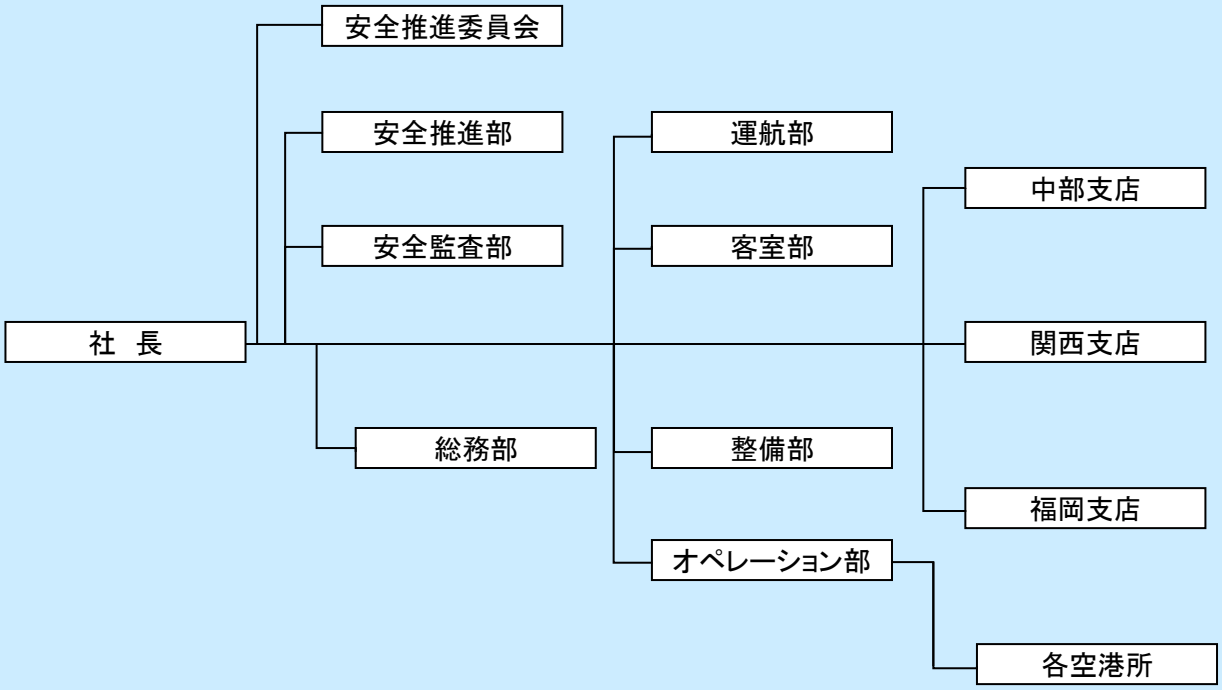
●安全推進部長会

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。

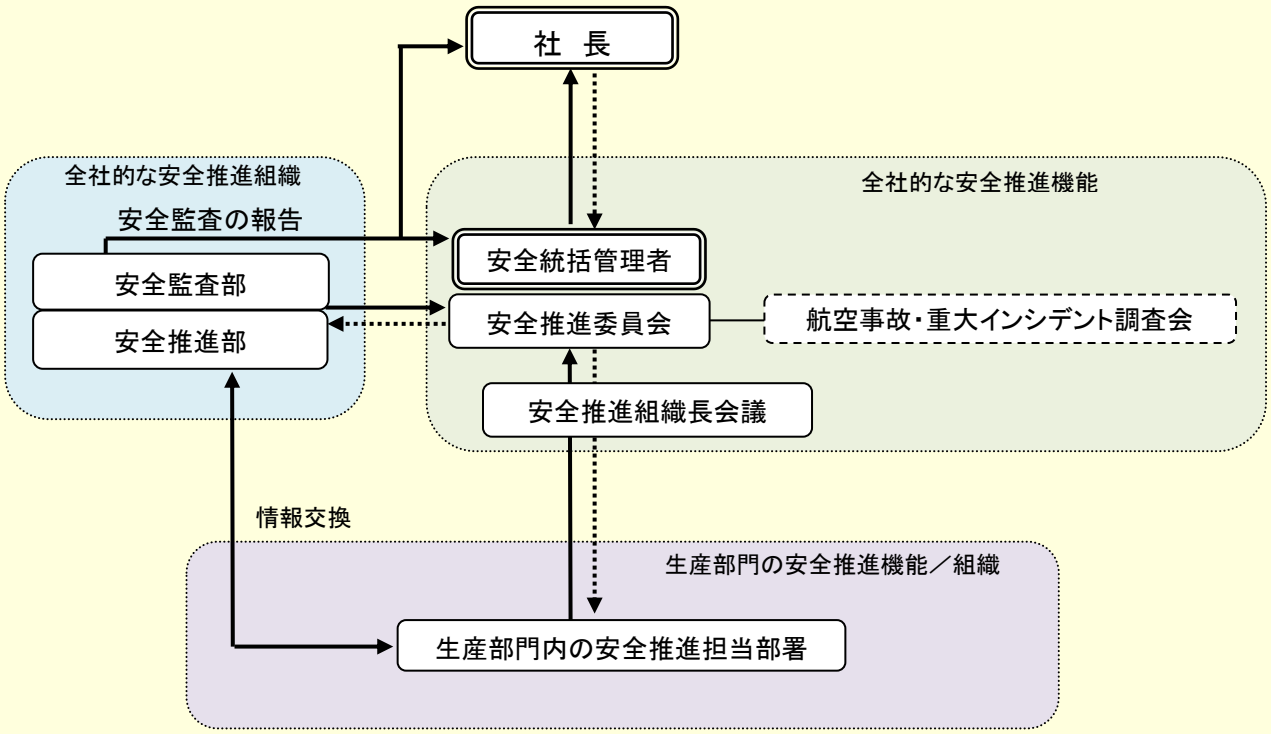
ANA ウイングス株式会社：AKX

1）安全に関わる組織（2016 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客室乗務室、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、整備部整備管理課が委託先に対する指示および品質の管理を行っています。

② 「安全推進委員会」は、安全に関わる重要事項の審議、方針の決定、安全対策の実施状況の確認、監視、提言・勧告、指示を行う、会社の安全に関わる最高の審議・決定機関であり、組織横断的に安全を推進します。

③ 「安全推進部」は、安全推進委員会の事務局として、全社的な方針、安全目標、安全施策、安全に関する課題の提案を行うと共に、安全に関する情報の収集、社内への提供、安全教育・啓発活動を行っています。

④ 「安全監査部」は、各組織の安全を維持する仕組みが正しく機能し、組織間の横断的業務が連続性を保持していること、および国際的な安全標準に適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。

2）各組織の人員数（2016 年 4 月 1 日現在）

安全推進部	安全監査部	運航部	客室部	整備部門	オペレーション部
14 名 (社内兼務 6 名)	2 名 (社内兼務 5 名)	628 名	579 名	15 名	12 名

中部支店	関西支店	福岡支店
8 名	8 名	8 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（2016 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　242 名 副操縦士　172 名 総計　414 名	548 名	0 名　（0 名）	67 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

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、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】（2016 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、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、成田⇔関西⇔上海、沖縄⇔シンガポール、沖縄⇔厦門⇔成田、成田⇔成都、シンガポール⇔香港
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。

- 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、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。

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 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

・標準訓練時間　：8.5 時間（危険物輸送 1.5 時間）

・対象者　：運航管理者として発令されている者

«定期訓練 Part2»

原則として 1 年ごとに実施しています。

・訓練内容　：運航関係知識のリフレッシュ、運航関係新知識のリフレッシュ

・標準訓練時間　：都度設定

・対象者　：運航管理者として発令されている者

«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

（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。

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。

2016 年 3 月末時点で約 17,500 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 2015」を 7 月 6 日に羽田空港で開催しました。 今回で 24 回目となり、約 330 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・アウォード授与（安全表彰）等を行いました。

「TALKSAFE 2015」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。

2015 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 1,700 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的に推進しています。

以下に具体的な取り組みを紹介いたします。

① 安全啓発誌「ANA グループ安全飛行」の発行
② 社内イントラネットの“安全のホームページ”のコンテンツの充実
③ 社外インターネット”ANA ホームページ”(ANA SKY WEB)のコンテンツの充実

ANA グループ内安全啓発誌
「グループ安全飛行」
（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

（2016 年 3 月 31 日現在、飛行時間と飛行回数は 2015 年 4 月 1 日-2016 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	17.2	ANA	2,314	1,460
B777-200ER	306 席 405 席 223 席	1997.09	12	9.2			
B777-300	514 席	1997.11	7	16.4	ANA	4,113	653
B777-300ER	264 席 250 席 212 席	2004.08	22	7.4			
B767-300	270 席	1988.05	14	21.8	ANA	2,464	1,118
B767-300ER	214 席 270 席 202 席	2002.04	24 *1	9.2	ANA/AJX		
B767-300BCF	—	1989.05	8 *2	22.5	ANA/AJX	2,789	1,025
B767-300F	—	2005.11	4	12.0			
B787-8	335 席 240 席 222 席 169 席	2011.08	35	3.0	ANA	3,215	1,001
B787-9	395 席	2014.03	11	0.8	ANA	2,001	495
A320	166 席	1991.01	10	20.5	ANA	2,529	2,246
B737-500	126 席	1993.12	20	19.1	AKX	2,106	2,105
B737-700	120 席	2006.01	7 *3	9.5	ANA/AKX	2,960	1,368
B737-700ER	44 席 38 席	2007.01	2	9.1	ANA		
B737-800	167 席 166 席 176 席	2008.05	36 *4	3.9	ANA/AKX	2,248	1,889
DHC8-400	74 席	2003.06	21	8.5	AKX	2,295	2,001

使用会社	使用機全体の平均機齢
ANA	11.6 年
AJX	14.6 年
AKX	10.3 年

（注）*1： 24 機全てが ANA、AJX の共通事業機
*2： 12 機全てが ANA、AJX の共通事業機
*3： 7 機全てが ANA、AKX の共通事業機
*4： 36 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	36,953	114	16,985	137	821	127
B787-9	3,351	159	826	176	20	197
B777-200/ER	39,714	94	11,683	94	279	83
B777-300/ER	18,789	96	19,522	109	1,700	95
B767-300/ER	51,619	86	13,806	91	351	80
B767-300F	12,097	107	-	-	659	98
A320	22,308	87	1,901	84	5	65
B737-500/700/800	118,504	107	9,490	109	26	104
DHC8-400	52,949	108	1,300	113	0.5	100
総計	356,284	101	75,513	107	3,861	98

② 会社別

【国内線・国際線　計】

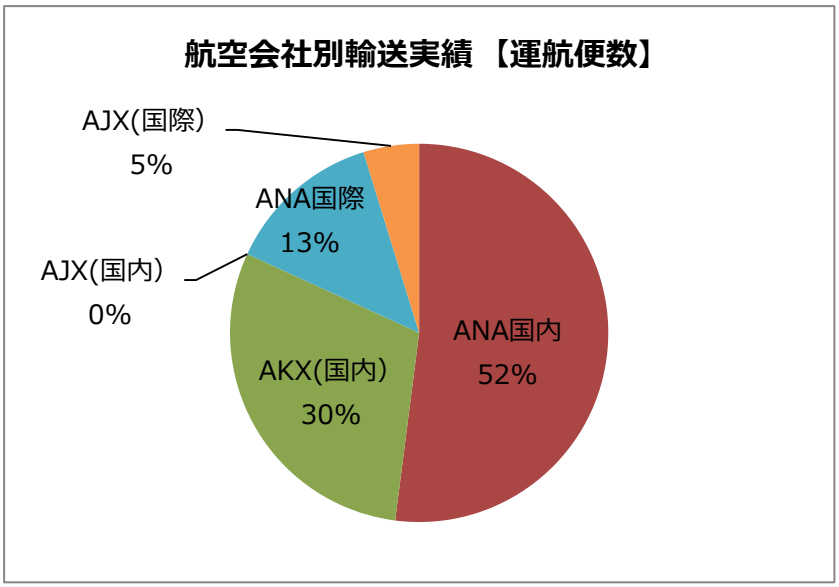
	便数	前年比（%）	旅客キロ（百万旅キロ）	前年比（%）	有償貨物トンキロ（百万トンキロ）	前年比（%）
ANA	233,096	97	65,996	105	3,171	98
AJX	16,938	113	4,526	131	678	101
AKX	106,250	109	4,991	119	12	102
総計	356,284	101	75,513	107	3,861	98

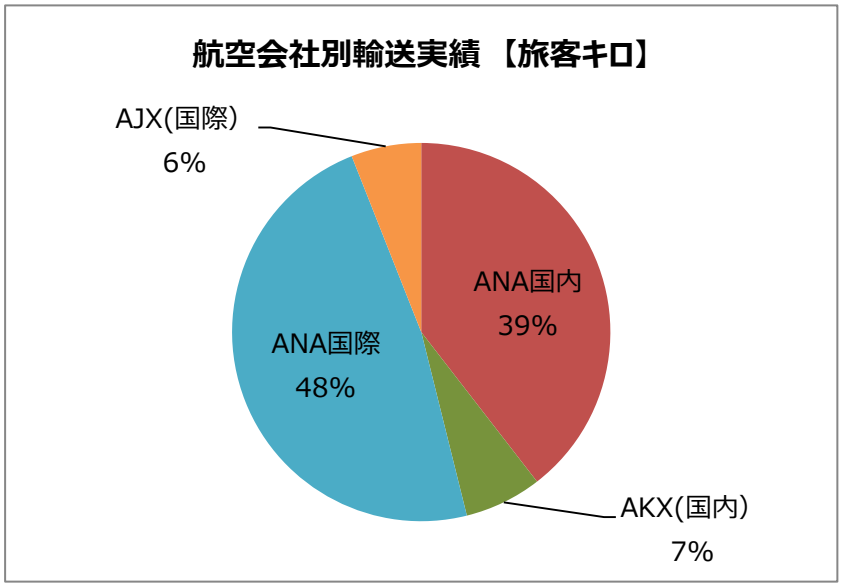
【国内線】

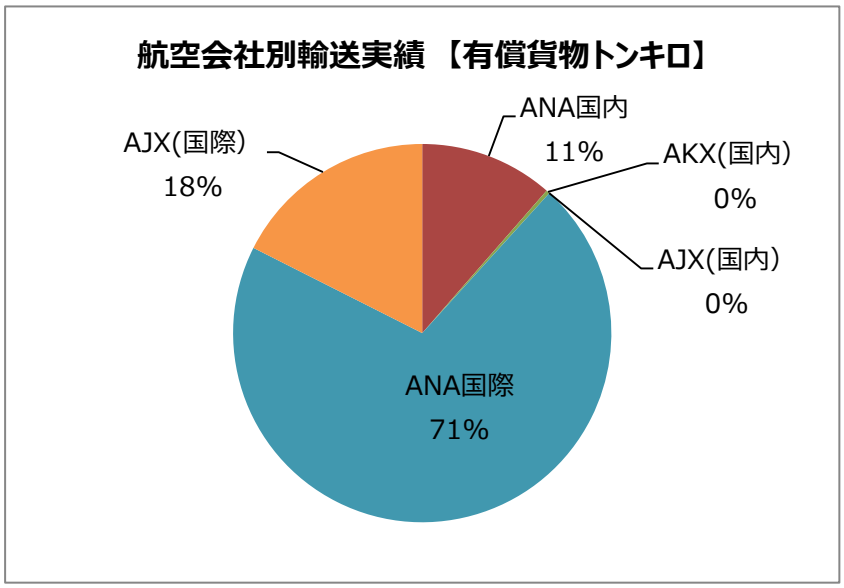
	便数	前年比（%）	旅客キロ（百万旅キロ）	前年比（%）	有償貨物トンキロ（百万トンキロ）	前年比（%）
ANA	185,352	95	29,836	96	441	97
AJX	-	-	-	-	-	-
AKX	106,250	109	4,991	119	12	102
総計	291,602	100	34,827	99	453	97

【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	47,744	105	36,160	114	2,730	98
AJX	16,938	114	4,526	124	678	101
総計	64,682	107	40,686	115	3,408	98


航空会社別輸送実績 【運航便数】
AJX(国際)
5%
ANA国際
13%
AJX(国内)
0%
ANA国内
52%
AKX(国内)
30%


航空会社別輸送実績 【旅客キロ】
AJX(国際)
6%
ANA国内
39%
ANA国際
48%
AKX(国内)
7%


航空会社別輸送実績 【有償貨物トンキロ】
ANA国内
11%
AJX(国際)
18%
AKX(国内)
0%
AJX(国内)
0%
ANA国際
71%

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	13,139	100	3,688,343	101	5,304,486	99	70
東京-大阪	10,954	101	2,739,592	100	4,030,178	99	68
東京-神戸	1,720	83	246,650	91	460,532	98	54
東京-関西	3,239	111	566,329	112	910,726	108	62
東京-福岡	13,113	100	3,308,165	100	4,974,167	100	67
東京-稚内	943	100	113,069	94	193,754	103	58
東京-紋別	718	101	67,558	103	119,020	101	57
東京-中標津	721	102	85,519	100	140,818	97	61
東京-釧路	720	101	96,310	109	145,372	99	66
東京-函館	2,185	100	474,943	103	682,533	105	70
東京-大館能代	1,457	101	115,682	103	234,462	96	49
東京-秋田	3,642	101	510,724	99	824,046	94	62
東京-庄内	2,912	101	349,445	99	533,868	97	65
東京-富山	4,323	101	460,354	59	743,661	60	62
東京-小松	4,337	100	496,068	57	743,790	54	67
東京-能登	1,450	100	148,112	104	240,608	98	62
東京-大島	392	60	6,370	57	47,040	60	14
東京-八丈島	1,986	97	163,713	98	327,241	96	50
東京-中部	730	229	73,440	207	120,460	226	61
東京-岡山	4,047	102	618,536	104	1,145,118	101	54
東京-広島	6,427	98	1,108,689	91	2,002,651	99	55
東京-岩国	2,940	101	344,276	98	521,928	91	66
東京-山口宇部	2,181	72	359,384	77	615,984	77	58
東京-鳥取	3,621	100	349,430	107	595,133	100	59
東京-米子	4,136	101	517,535	110	760,459	103	68
東京-石見	1,439	99	116,097	110	222,032	105	52
東京-徳島	3,315	92	260,648	94	528,944	87	49
東京-高松	4,344	100	671,478	99	1,159,357	94	58
東京-松山	4,368	100	961,953	100	1,463,967	99	66
東京-高知	3,651	101	526,169	98	858,770	97	61
東京-佐賀	3,635	105	403,771	109	618,746	105	65
東京-大分	2,914	100	322,420	95	571,809	102	56
東京-熊本	3,643	100	629,574	97	1,131,565	107	56
東京-長崎	2,926	100	727,480	102	1,157,940	100	63
東京-宮崎	3,643	101	467,571	100	855,389	99	55
東京-鹿児島	4,357	100	726,866	97	1,290,395	96	56
東京-那覇	8,251	106	2,348,821	101	3,386,595	101	69
東京-宮古島	10	-	1,535	-	1,670	-	92
東京-石垣島	1,352	134	309,464	149	408,709	159	76

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（%）
成田-札幌	1,457	101	129,475	113	202,636	97	64
成田-大阪	1,464	101	233,399	91	272,294	86	86
成田-福岡	1,460	67	121,278	92	229,407	74	53
成田-仙台	1,457	101	88,639	106	182,707	101	49
成田-新潟	722	101	26,160	113	53,796	102	49
成田-中部	1,461	101	155,744	98	198,726	93	78
成田-那覇	728	101	121,337	101	196,560	101	62
大阪-札幌	4,475	183	669,994	131	945,907	144	71
大阪-福岡	3,155	65	350,791	80	498,077	77	70
大阪-釧路	91	101	9,449	106	15,106	97	63
大阪-函館	738	3075	70,567	3244	125,120	3833	56
大阪-青森	2,157	136	81,427	146	159,618	136	51
大阪-秋田	2,169	98	99,075	104	160,506	98	62
大阪-仙台	3,626	80	517,676	88	763,822	85	68
大阪-福島	1,456	100	112,259	127	233,802	160	48
大阪-新潟	2,908	77	209,020	82	299,804	79	70
大阪-石見	88	99	3,039	91	6,512	99	47
大阪-松山	6,509	100	436,049	95	637,710	81	68
大阪-高知	4,367	101	265,486	96	395,922	93	67
大阪-大分	2,195	100	100,350	100	164,926	101	61
大阪-熊本	4,367	100	308,379	95	491,707	98	63
大阪-長崎	2,243	101	205,128	98	287,482	86	71
大阪-宮崎	4,408	100	355,128	96	524,140	94	68
大阪-鹿児島	4,423	101	372,775	92	649,602	87	57
大阪-那覇	2,354	128	468,744	114	661,754	123	71
関西-札幌	2,446	113	250,879	103	376,365	110	67
関西-福岡	733	101	46,950	107	88,330	101	53
関西-女満別	244	101	19,966	79	39,634	100	50
関西-旭川	243	100	13,423	70	30,618	77	44
関西-函館	368	34	30,134	37	61,082	41	49
関西-仙台	2	-	405	-	540	-	75
関西-松山	1	100	25	50	74	100	34
関西-那覇	2,914	101	408,702	96	654,071	112	62
関西-宮古島	244	-	30,806	-	39,544	-	78
関西-石垣島	722	99	74,047	98	119,896	94	62
神戸-札幌	723	100	81,289	91	122,296	97	66
札幌-福岡	749	103	184,977	92	283,969	100	65
札幌-利尻	234	102	18,726	101	29,484	102	64
札幌-稚内	1,334	101	46,444	98	99,138	86	47
札幌-女満別	2,127	102	84,809	104	157,806	102	54
札幌-中標津	2,112	103	99,578	101	158,630	104	63
札幌-釧路	2,088	101	92,722	93	219,672	99	42
札幌-函館	1,421	100	62,019	98	106,044	101	58
札幌-青森	1,436	137	48,408	153	106,264	137	46
札幌-秋田	1,433	102	49,798	110	106,042	102	47
札幌-仙台	1,753	68	127,165	74	192,044	59	66
札幌-福島	726	12100	69,243	12212	116,190	11631	60
札幌-静岡	724	100	63,089	98	120,121	96	53

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（%）
札幌-新潟	973	101	63,316	152	85,018	101	74
札幌-小松	716	11933	70,946	10932	120,829	12131	59
札幌-富山	723	12050	58,979	11915	120,479	12024	49
札幌-広島	402	56	43,467	66	66,732	56	65
札幌-那覇	723	101	84,267	103	120,775	97	70
中部-札幌	3,824	89	439,111	85	661,985	84	66
中部-福岡	4,323	101	335,428	91	535,772	89	63
中部-女満別	724	101	47,179	96	89,516	99	53
中部-旭川	719	100	54,542	104	100,990	100	54
中部-函館	655	68	65,525	72	108,964	68	60
中部-秋田	1,475	102	61,318	99	109,150	102	56
中部-仙台	2,852	100	126,637	94	248,700	100	51
中部-新潟	1,442	101	55,477	107	108,192	102	51
中部-松山	2,179	101	108,972	103	161,534	101	67
中部-熊本	2,189	101	114,103	85	168,568	57	68
中部-長崎	1,471	101	149,663	107	233,494	103	64
中部-宮崎	2,254	104	159,465	96	233,537	78	68
中部-鹿児島	3,005	104	211,583	87	335,532	72	63
中部-那覇	1,666	70	327,489	73	448,543	72	73
中部-石垣島	722	100	75,231	91	121,472	95	62
福岡-仙台	1,971	136	168,187	146	249,043	132	68
福岡-新潟	1,454	102	99,485	104	184,528	99	54
福岡-小松	735	34	46,825	42	92,676	47	51
福岡-対馬	2,848	99	171,280	92	288,232	100	59
福岡-福江	1,460	97	56,910	96	112,304	100	51
福岡-宮崎	2,178	152	96,539	144	163,583	152	59
福岡-那覇	6,120	100	771,476	98	1,170,278	100	66
福岡-石垣島	283	68	23,810	78	35,902	69	66
那覇-仙台	726	100	135,945	99	196,560	100	69
那覇-新潟	485	102	34,015	94	61,270	101	56
那覇-静岡	724	101	65,649	92	120,166	97	55
那覇-広島	718	100	117,423	94	193,509	100	61
那覇-岩国	10	-	1,109	-	1,668	-	66
那覇-高松	721	100	116,867	103	188,031	97	62
那覇-松山	722	100	68,458	99	109,938	87	62
那覇-熊本	721	101	82,244	95	119,554	97	69
那覇-長崎	720	100	52,174	84	91,824	74	57
那覇-宮古島	4,219	118	417,612	131	545,274	117	77
那覇-石垣島	4,667	81	448,948	83	624,142	79	72
宮古島-石垣島	716	101	33,168	120	102,816	115	32
合計	**290,371**	**100**	**38,557,877**	**98**	**60,490,500**	**96**	**64**

【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

	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	9,368	99	1,658,779	102	2,226,653	103	74
ヨーロッパ方面	5,084	100	754,274	105	1,019,325	98	74
アジア・オセアニア方面	38,334	112	5,772,163	120	7,915,869	114	73
合計	**52,786**	**108**	**8,185,216**	**114**	**11,161,847**	**110**	**73**

【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	1,231	99	23	100
国際貨物便	11,896	105	648	97

《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、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ず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
2015年度　安全報告書
（平成27年度）

2016年6月発行
全日本空輸株式会社
総合安全推進室