

ANA グループ 安全報告書

(2018 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）全体にかかる安全に関する取り組みを中心に、一部については航空会社ごとの独自の活動についても紹介しています。

報告対象期間

2018年4月1日から2019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

2019年 7月

目 次

「2018 年度 ANA グループ安全報告書」発行にあたって	3
1. 安全の方針	5
2. 2018 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	9
(4) 重大インシデント	9
(5) 安全上のトラブル	10
(6) イレギュラー運航	15
3. 安全に関する目標	
(1) 2018 年度 安全目標の達成状況	16
(2) 2018 年度 安全施策の実施状況	17
(3) 2019 年度 安全目標	18
(4) 2019 年度 安全施策	18
4. 安全管理システム	
(1) ANA グループの安全管理システム	19
(2) グループ航空会社の安全に関わる組織	
・全日本空輸	22
・エアージャパン	25
・ANA ウイングス	27
(3) 業務の管理の委託に関する情報	30
(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	32
・客室乗務員に対する定期訓練および審査の内容	32
・整備従事者に対する定期訓練および審査の内容	33
・運航管理者に対する定期訓練および審査の内容	34
(5) 安全に関する教育・啓発活動等の取り組み	35
5. 輸送実績 等	
(1) 使用している航空機の情報	38
(2) 輸送実績	40
《巻末》用語集	46

「2018 年度 ANA グループ安全報告書」発行にあたって

平素より ANA グループをご利用いただきまして、誠にありがとうございます。

2018 年度は、2018-22 年度 ANA ブランド中期安全推進計画に基づき、「強い決意で私たちが安全を作る」「お客様のあんしんのために守り抜く」をキーワードとして、安全リスクマネジメントと安全保証の充実を図り、安全面において世界における“リーディングエアライン”としての社会的責任を果たすべく、グループ一丸となって安全運航に努めて参りました。

しかしながら、お客様の生命や財産をお預かりする航空運送事業者として、飲酒に関わる問題でお客様をはじめとした関係者の皆様に多大なるご心配とご迷惑をおかけしましたことを、改めて深くお詫び申し上げます。グループ全役職員のアルコールに関するルールの徹底、アルコールに関する教育の一層の強化など、安全の堅持と再発防止に努めて参ります。

ANA グループでは、1971 年の零石事故以降、お客様の尊い命を失う航空事故は起こしておりません。しかしながら今日の安全が明日の安全を保証するものではありません。これまで作り上げてきた人と仕組みを磨き上げ、世界最高水準の安全性を追求・提供して参ります。

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

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

全日本空輸株式会社 安全統括管理者
代表取締役 専務執行役員 清水 信三

株式会社エアージャパン 安全統括管理者
専務取締役 黒澤 和博

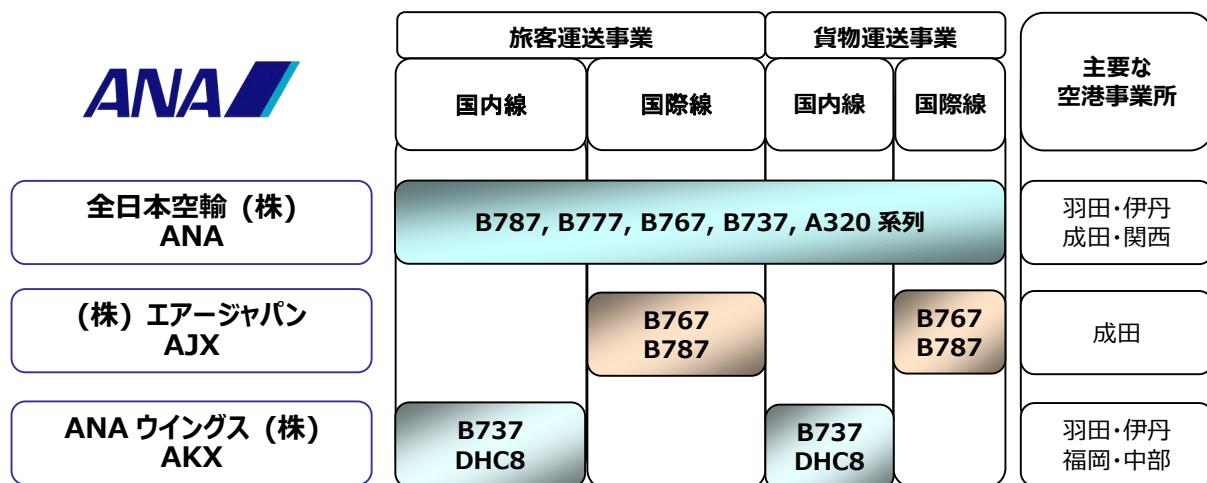
ANAウイングス株式会社 安全統括管理者
常務取締役 木原 真理子

«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»

(2019 年 3 月 31 日現在)



1. 安全の方針

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. 2018 年度の安全の状況

2. 2018 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、2018 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。

詳細については、9~15 ページをご覧ください。

【航空局への義務報告事象の発生件数】 () 内は 1,000 便あたりの発生件数

種類	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度
航空事故	0 (0.000)	0 (0.000)	0 (0.000)	1 (0.003)
重大インシデント	1 (0.003)	2 (0.006)	0 (0.000)	0 (0.000)
安全上のトラブル	289 (0.811)	283 (0.787)	339 (0.939)	294 (0.833)
イレギュラー運航	51 (0.143)	57 (0.159)	65 (0.180)	50 (0.142)
運航便数	356,284	359,556	360,893	352,949

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. 2018 年度の安全の状況

(2) 国の命令・指示 等

2018 年度、アルコールに係る不適切事象を発生させたことにより、ANA グループ各社は国土交通省より以下の行政指導を受けました。

概要		行政指導
AKX 10/25 石垣	前夜の規定時間を超える過度な飲酒に起因して、機長が予定便に乗務できず、交代要員の手配等により当該便含む計 5 便の遅延が発生した。	12 月 21 日 AKX に対する 厳重注意
ANA 11 月 羽田	航空局の立会い検査において、過去 1 年間の飲酒検査記録のうち、約 400 件が確認できず。調査の結果、大半が失念による未実施だったことが判明した。	12 月 21 日 ANA に対する 厳重注意
AKX 1/3 伊丹	前夜の規定時間を超える過度な飲酒に起因して、機長が出社時の検査でアルコールを検知したため、予定便に乗務できず、交代要員の手配等により当該便含む計 5 便の遅延が発生した。	2 月 1 日 AKX に対する 業務改善勧告
AJX 2/1 成田	前日の過度な飲酒に起因して、副操縦士が出社時の検査でアルコールを検知したため、予定便に乗務できなかった。交代による遅延はなかった。	3 月 8 日 AJX に対する 厳重注意
ANA 2/19 神戸	前夜の規定時間を超える飲酒に起因して、副操縦士が出社時の検査でアルコールを検知したため、予定便に乗務できなかった。交代要員の手配等により当該便は 1 時間 39 分遅延した。	4 月 9 日 ANA に対する 業務改善勧告
AJX 3/15 羽田	前日の過度な飲酒に起因して、副操縦士が出社時の検査でアルコールを検知したため、予定便に乗務できなかった。交代要員の手配等により当該便は 9 分遅延した。	4 月 9 日 AJX に対する 業務改善勧告

※ 航空運送事業者に対する不利益処分等の種類

行政による不利益処分には、軽微なものから順に、事業改善命令（法第 112 条）、事業の全部又は一部の停止命令（法第 119 条）及び事業許可の取消し（同条）があります。これらに至らないものは行政指導とされ、軽微なものから順に、口頭指導、厳重注意及び業務改善勧告があります。

不利益処分等の種類			
↑ 重 軽	不利益処分	事業許可取り消し	国土交通大臣
		事業停止命令	国土交通大臣
		事業改善命令	国土交通大臣
	行政指導	業務改善勧告	航空局長
		厳重注意	航空局安全部長
		口頭指導	航空局安全部航空事業安全室長

2. 2018 年度の安全の状況

一連のアルコール問題に対する主な再発防止策は以下の通りです。

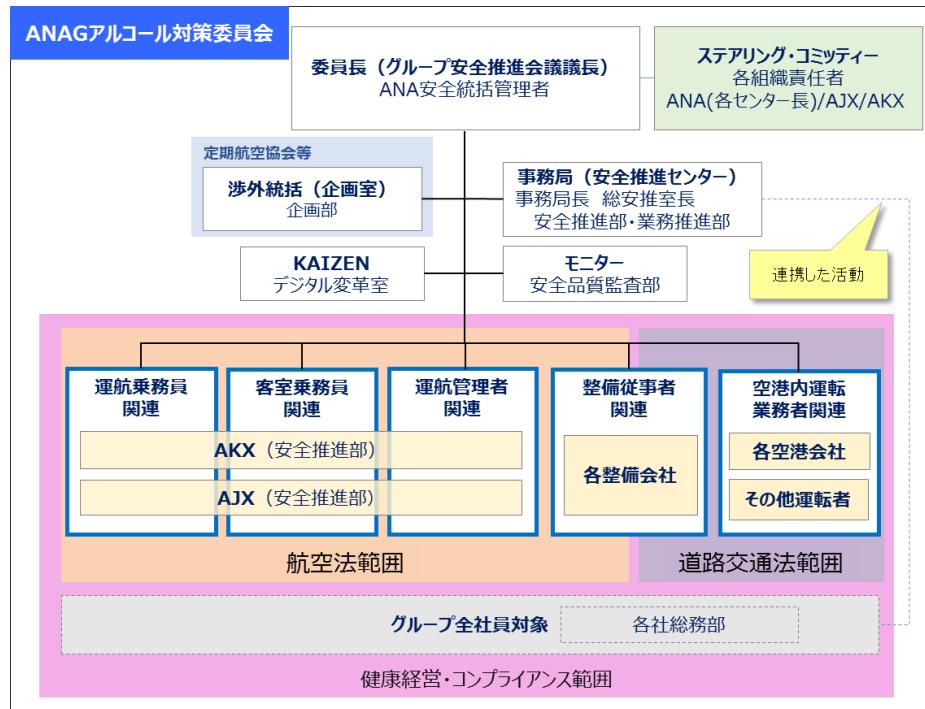
1) 運航乗務員に対する主な再発防止策

① 安全管理体制の強化

- 経営のリーダーシップ

ANA 安全統括管理者を責任者とする ANA グループアルコール対策委員会を設置しました。

対策実施状況を組織的にモニターする体制を整備し、再発防止策を着実に実施します。



- 組織的な未然防止活動

アルコール検査を失念しかけた事例やヒヤリハット事例などを活用して未然防止へつなげます。

② アルコール検査の厳格化

- 厳しい検査基準

検査器が少しでもアルコールを検知したら乗務停止とする、厳しい検査基準に変更しました。

- 高精度の検知器

国内外全ての空港に検知精度の高いストロー式検査器を配備しました。

- 確かな検査

運航乗務員以外の第三者が必ず検査に立会うことで、定められた手順通りに検査を実施し、全ての検査結果を記録し保管します。

- 航空業界共通の検査体制

定期航空協会では、現在、業界共通の「アルコール検査体制」の開発を進めています。業界が一丸となって一日も早く信頼を取り戻すべく、ANA は開発のリーダーシップを果たしています。

③ 飲酒意識改革

- 教育プログラムの強化

アルコール教育体系（パイロット養成時 / 毎年繰り返し）の抜本的な見直しや、実例を活用したビデオ教材を用いるなど教育プログラムを強化しています。

2. 2018 年度の安全の状況

● 現場の草の根活動

個別面談、班会、管理職集会等を通じたディスカッションを通じ、職場に意識改革を根付かせるとともに、家族へ手紙やパンフレットを送付するなどの草の根活動を展開しています。

● 自己管理の組織的な支援

グループ内の全運航乗務員にアルコール検査器を個人貸与しました。また、社内外にアルコール相談窓口を設置する等、自己管理を支援する仕組みを充実させています。

2) 運航乗務員以外の従事者に対するアルコール対策

① アルコールチェックの導入

- 客室乗務員、運航管理者、整備従事者に対するアルコールチェックを実施しています。
- 空港構内の車両運転者に対して運転業務前のアルコールチェックを実施しています。

② 意識改革

- 客室乗務員、運航管理者、整備従事者に対する飲酒教育を実施しています。
- 全社員に対して適正飲酒に係る教育、啓発を実施しています。
- ANA グループ全体で適正飲酒に関する啓発活動を継続します。

(3) 航空事故

2018 年度は、ANA グループに関わる航空事故が 1 件発生しました。

【AJX 運航 834便 地上走行中の急減速による客室乗務員の負傷】

1) 概要

2018年6月6日、ベトナム ホーチミンシティー発成田行き 834便（AJX運航便 B767-300 型機）は、ベトナム ホーチミンシティー空港において、離陸のための地上走行中急減速を行ったため、客室乗務員が転倒し重傷を負いました。本事案はベトナム当局より航空事故と認定されました。

2) 対応状況

本事案発生後、AJXでは社内調査委員会を立ち上げ、調査結果に基づき以下の対応を行いました。

- ① 全運航乗務員に対する事象紹介および注意喚起
- ② 当該運航乗務員に対する座学訓練、シミュレータ訓練および臨時技能審査
- ③ 全客室乗務員に対する事象紹介および注意喚起

なお、本事案については、平成31年2月ベトナム当局による調査報告書が公表されていますが、AJXにおいてはベトナム当局による勧告と同様の対応を完了しています。

(4) 重大インシデント

2018 年度は、ANA グループに関わる重大インシデントは発生していません。

2. 2018 年度の安全の状況

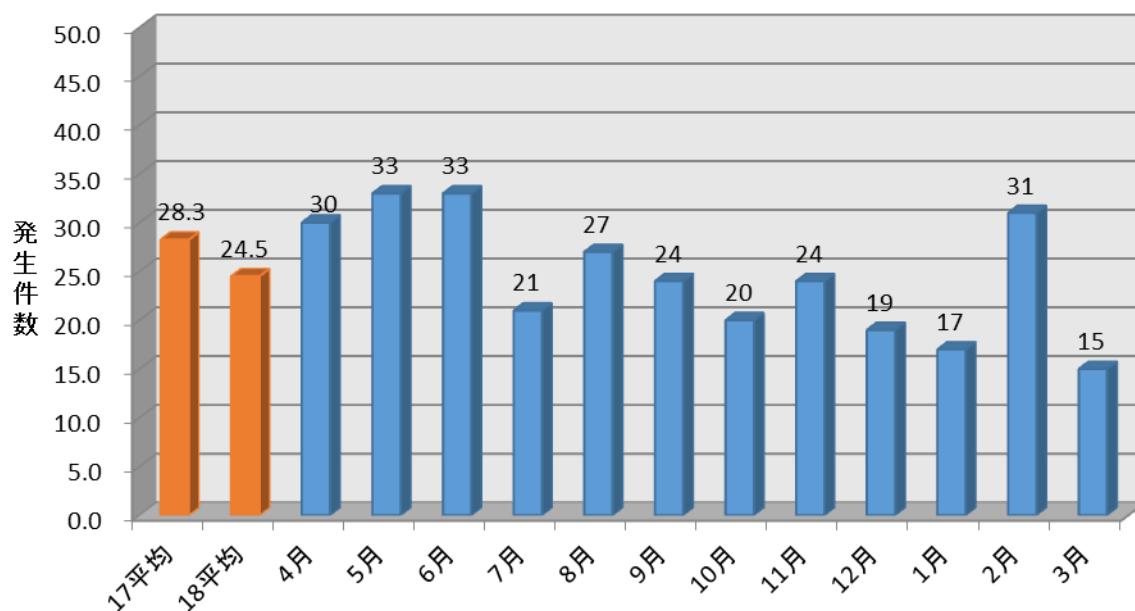
(5) 安全上のトラブル

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つ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。

2018年度ANAグループでは、「安全上のトラブル」が294件（2017年度339件）発生し、1000便あたりの発生数は0.83件（2017年度0.94件）でした。2017年度対比で45件の減少となっています。

詳細については、13 ページ«安全上のトラブルの概要»をご覧ください。

2018年度 安全上のトラブル(月別推移)

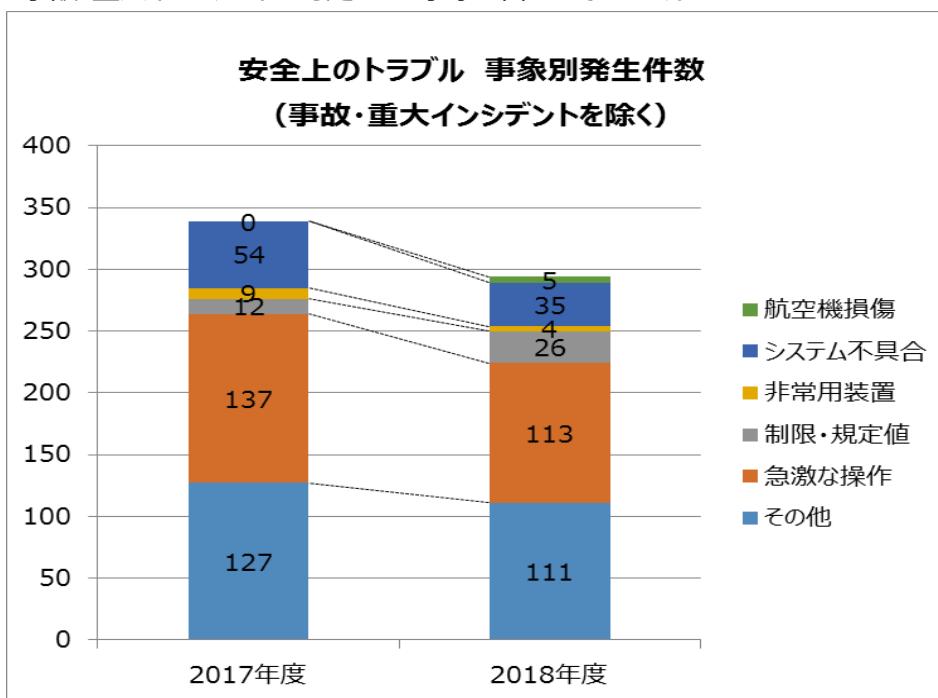


2. 2018 年度の安全の状況

【航空会社別発生状況】

		2018年度				2017 年度
		ANA	AJX	AKX	計	
①航空機構造の損傷 (鳥衝突・被雷を除く)		1	3	1	5	0
②システムの不具合		20	4	11	35	54
(内訳)	エンジン・プロペラ等	12	2	6	20	29
	与圧系統	2	0	2	4	4
	通信・通話	0	0	0	0	1
	操縦系統	1	0	0	1	2
	燃料系統	0	0	0	0	2
	油圧系統	0	0	0	0	1
	表示・警報	4	1	3	8	7
	着陸装置・ブレーキ・タイヤ	1	0	0	1	8
	航法・エアデータ システム	0	1	0	1	0
	視界	0	0	0	0	0
(内訳)	防火系統	0	0	0	0	0
	③非常用装置等の不具合	2	0	2	4	9
	④制限・規定値を超えた運航	19	2	5	26	12
	⑤警報に基づく回避操作など	53	1	59	113	137
(内訳)	航空機衝突防止装置作動	41	1	19	61	75
	対地接近防止装置作動	10	0	38	48	53
	その他の回避操作/非常宣言	2	0	1	3	8
	非常用装置・器具の使用	0	0	1	1	1
⑥その他		78	16	17	111	127
合 計		173	26	95	294	339
1000便あたりの発生数		0.83	1.32	0.77	0.83	0.94

※ 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。

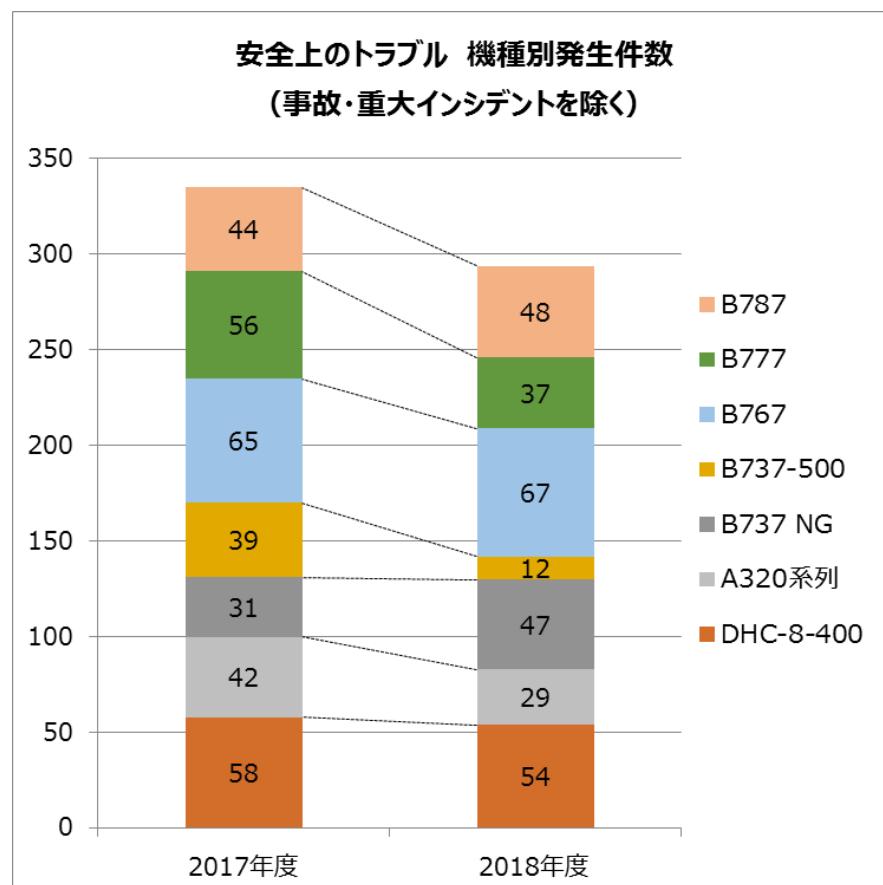


2. 2018 年度の安全の状況

【機種別発生状況】

	B787	B777	B767	B737-500	B737 NG	A320 系列	DHC-8-400	その他	計
①航空機構造の損傷 (鳥衝突・被雷を除く)	0	0	4	0	1	0	0	0	5
②システムの不具合	5	2	12	2	6	4	4	0	35
(内訳)	エンジン・プロペラ等	4	2	6	2	4	2	0	20
	与圧系統	0	0	1	0	0	1	2	4
	通信・通話	0	0	0	0	0	0	0	0
	操縦系統	0	0	0	0	0	1	0	1
	燃料系統	0	0	0	0	0	0	0	0
	油圧系統	0	0	0	0	0	0	0	0
	表示・警報	0	0	4	0	2	0	2	8
	着陸装置・ブレーキ・タイヤ	1	0	0	0	0	0	0	1
	航法・エアデータ システム	0	0	1	0	0	0	0	1
	視界	0	0	0	0	0	0	0	0
(内訳)	防火系統	0	0	0	0	0	0	0	0
	③非常用装置等の不具合	0	0	2	1	1	0	0	4
	④制限・規定値を超えた運航	5	4	5	0	7	3	2	26
	⑤警報に基づく回避操作など	12	13	12	5	20	13	38	113
(内訳)	航空機衝突防止装置作動	11	13	10	1	14	5	7	61
	対地接近防止装置作動	0	0	2	3	5	8	30	0
	その他の回避操作/非常宣言	1	0	0	1	1	0	0	3
	非常用装置・器具の使用	0	0	0	0	0	0	1	1
⑥その他	26	18	32	4	12	9	10	0	111
合 計	48	37	67	12	47	29	54	0	294
1000便あたりの発生数	1.11	0.66	1.26	0.53	0.53	0.84	0.99	0.00	0.83

※ 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。



2. 2018 年度の安全の状況

«安全上のトラブルの概要»

2018 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 294 件ありました。2017 年度の 339 件から大きく減少しています。

事象別の発生件数としては、「警報に基づく回避操作」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。

【航空機構造の損傷】

航行中もしくは運航整備中に発生した事例は 5 件発生しました。いずれも主要構造部材の損傷にまでは至つておらず、安全上問題はありませんでした。

【システムの不具合】

- ・TCAS（航空機衝突防止装置）の故障事例が 7 件発生しました。
- ・着陸時に逆推力装置が作動しなかった事例が 7 発生しました。

【非常用機器等の不具合】

到着後、非常脱出に使用するドアが完全に開けられないという事例が 2 件ありました。

【制限・規定値を超えた運航】

フラップ（高揚力装置）使用時の速度等の規定値を超過した事例が 8 件、指示された経路や高度を逸脱した事例が 13 件発生しましたが、いずれのケースも一時的なものであり、適切に対応しており、運航の安全に影響を与えるものではありませんでした。

【警報に基づく回避操作】

TCAS の警報により回避した事例が 61 件、GPWS(対地接近警報装置)の警報により回避した事例が 48 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)

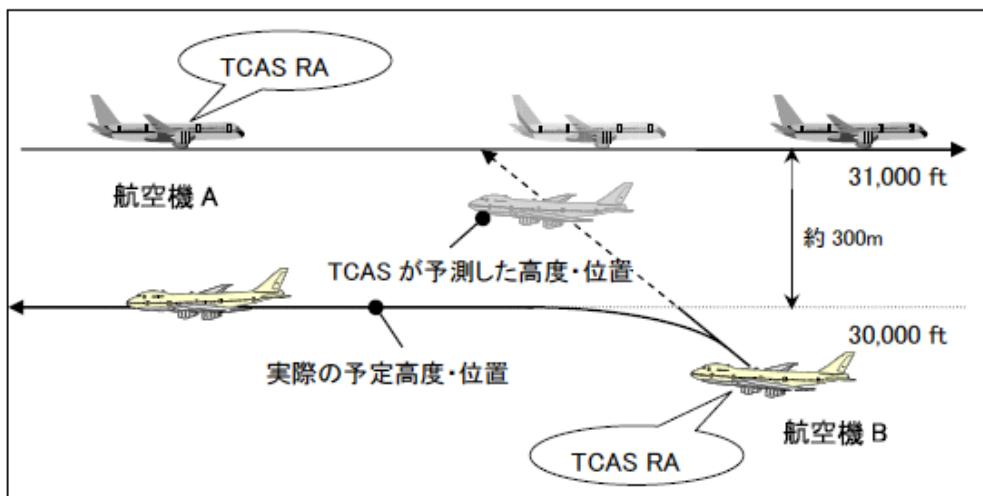
【その他】

機体整備作業中(定時整備)に一次構造部材の損傷（経年劣化等）が 27 件、非常用装置の不具合が 17 件発見され、適切に整備処置を実施しました。また、危険物輸送に関わる不具合が 11 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。

2. 2018 年度の安全の状況

(*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) 『安全への取組み』ページの「運航の実績」欄に記載している
「安全上のトラブル」に掲載しています。

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

2. 2018 年度の安全の状況

(6) イレギュラー運航

2018 年度の ANA グループにおけるイレギュラー運航は、50 件発生しました。2017 年度の 65 件から大きく減少しています。

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。

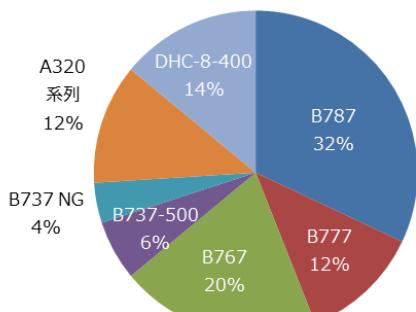
事象の概要は、国土交通省のホームページ内「航空安全に関する統計、報告等」に掲載されています。

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

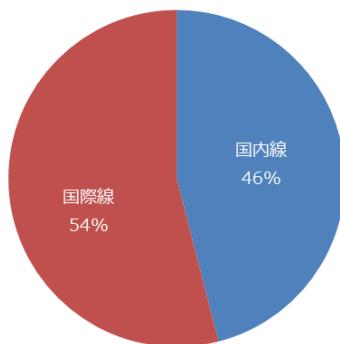
【イレギュラー運航発生件数】

	2018年度								2017 年度
	B787	B777	B767	B737- 500	B737 NG	A320 系列	DHC- 8-400	計	
国内線	3	3	1	3	2	4	7	23	42
国際線	13	3	9	0	0	2	—	27	23
合 計	16	6	10	3	2	6	7	50	65

2018年度 イレギュラー運航件数（機種別）



2018年度 イレギュラー運航件数（内際別）



3. 安全に関する目標

3. 安全に関する目標**(1) 2018 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。

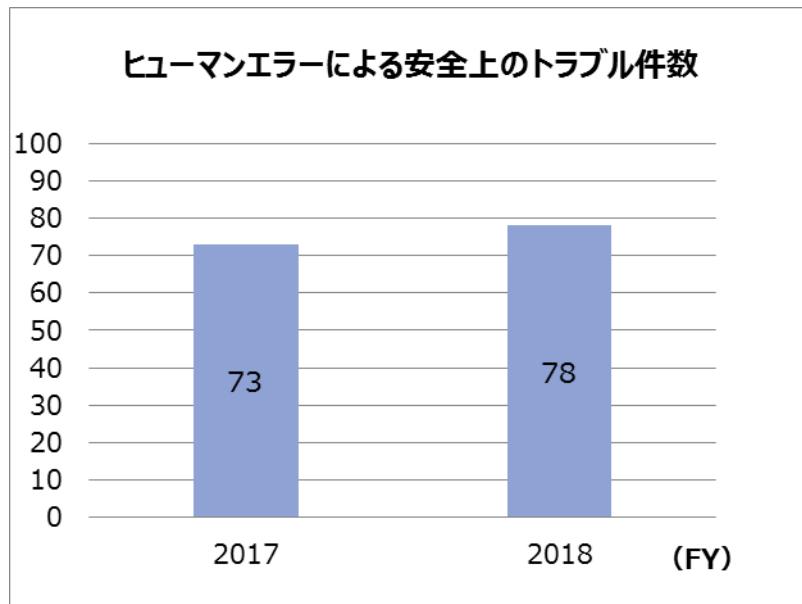
- ① 航空事故・重大インシデント発生件数：0 件

ANA グループに関わる航空事故が 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：62 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 78 件発生し、目標を達成できませんでした。

個々の事象については、航空機の安全な運航には影響はなく、直ちに航空事故や重大インシデントにつながるものではありませんが、一つ一つの事象に対し、発生原因を詳細に分析し、再発防止策を講じています。



3. 安全に関する目標

(2) 2018 年度 安全施策の実施状況

2018 年度は、2018-22 年度 ANA ブランド中期安全推進計画に基づき、「強い決意で私たちが安全を作る」「お客様のあんしんのために守り抜く」をキーワードとして、安全リスクマネジメントと安全保証の充実を図り、安全面において世界における“リーディングエアライン”としての社会的責任を果たすべく、グループ一丸となつて取り組みました。

【仕組みの施策】

- 規定体系、内容の整理と関係会社との連携など環境の充実
- ハザードに基づくリスクマネジメントの充実
- SPI(Safety Performance Indicator)の設定とその監視を通じた安全保証の充実

«規定体系、内容の整理と関係会社との連携など環境の充実の実施状況»

- ・ 「運航」「お客様」「社員（作業者）」「保安」の4つのリスクマネジメントの実践の基盤となる ANA グループのポリシーマニュアルを設定しました。
- ・ 法令、[IOSA](#)などの国際基準に安全管理規程や各規定類が常時適合する体制を構築しました。
- ・ 国内パートナーキャリア各社との連携の更なる強化による情報交換、安全推進活動の連携などを推進して安全価値の向上へ寄与しました。

«ハザードに基づくリスクマネジメントの充実の実施状況»

- ・ 事象そのものではなく、ハザードに基づく真因の追究とリスク評価およびリスク低減対策などの充実を図りました。
- ・ リスクマネジメント、変更管理などのプロセスの明確化による標準化、見える化、ナレッジ蓄積について共有を図りました。
- ・

«SPIの設定とその監視を通じた安全保証の充実の実施状況»

- ・ 安全(結果系)指標と業務品質(過程系)指標との関係を考慮したSPIの設定と管理を通じた業務品質保証、安全保証の充実を図りました。
- ・ ルールの適合状態を維持するマネジメントの有効性監査による安全保証の充実を図りました。

【文化の施策】

- 仕組みを支える教育、啓発の充実などを通じた安全文化の醸成

«仕組みを支える教育、啓発の充実などを通じた安全文化の醸成の実施状況»

- ・ 経営者～新入社員に対する ANA グループおよび委託先会社における世界基準を満たした多階層別SMS教育体制の構築と実践、受講管理を実施しました。
- ・ 各種イベント、ASEC および緊急脱出研修を通じた安全啓発活動の充実を図りました。

3. 安全に関する目標

(3) 2019 年度 安全目標

ANA グループでは、2019 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：58 件以下

(4) 2019 年度 安全施策

2019 年度は、2018-22 年度 ANA ブランド中期安全推進計画に基づき、「安全と品質、サービスの総仕上げの年」と位置付け、置かれた環境や目指すべき方向性の見直しを図り、安全面において世界における“リーディングエアライン”としての社会的責任を果たすべく、グループ一丸となって取り組みます。

2019年度 安全施策**■環境の充実**

- ・ 法令、IATA 基準等に常時適合したグループ運営を図ります。
- ・ コードシェア会社との連携促進を通じたリーディングエアライングループの実現を図ります。
- ・ ナレッジ・手法の部門間および会社横断的水平展開による未然防止型リスクマネジメント体制の構築を図ります。

■リスクマネジメントの充実

- ・ 安全情報の充実およびプロセスの標準化による未然防止型・未来予測型リスクマネジメントの充実を図ります。
- ・ 対策のシンプル化によるリスク低減を図ります。

■安全保証の充実

- ・ SPI(Safety Performance Indicator)による安全の見える化を図ります。
- ・ 変更管理に強い仕組みづくりを構築します。
- ・ 監査、検査から見える潜在的リスクへの対応を図ります。

■安全文化の醸成

- ・ 各部（門）の安全推進人財が牽引するANA グループ安全推進体制の構築を図ります。
- ・ 安全教育を通じた現場における「安全行動の体現」を実施します。

4. 安全管理システム

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。

4. 安全管理システム

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」（2018 年 4 月～2019 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 専務執行役員	清水 信三
株式会社エアージャパン	常務取締役	黒澤 和博
ANA ウイングス株式会社	常務取締役	木原 真理子

グループ航空会社の「安全統括管理者」（2019 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	代表取締役 専務執行役員	清水 信三
株式会社エアージャパン	専務取締役	黒澤 和博
ANA ウイングス株式会社	常務取締役	木原 真理子

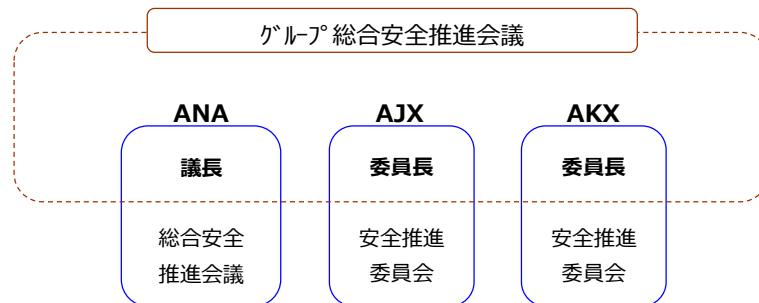
③ 安全推進委員会

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. 安全管理システム

(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す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

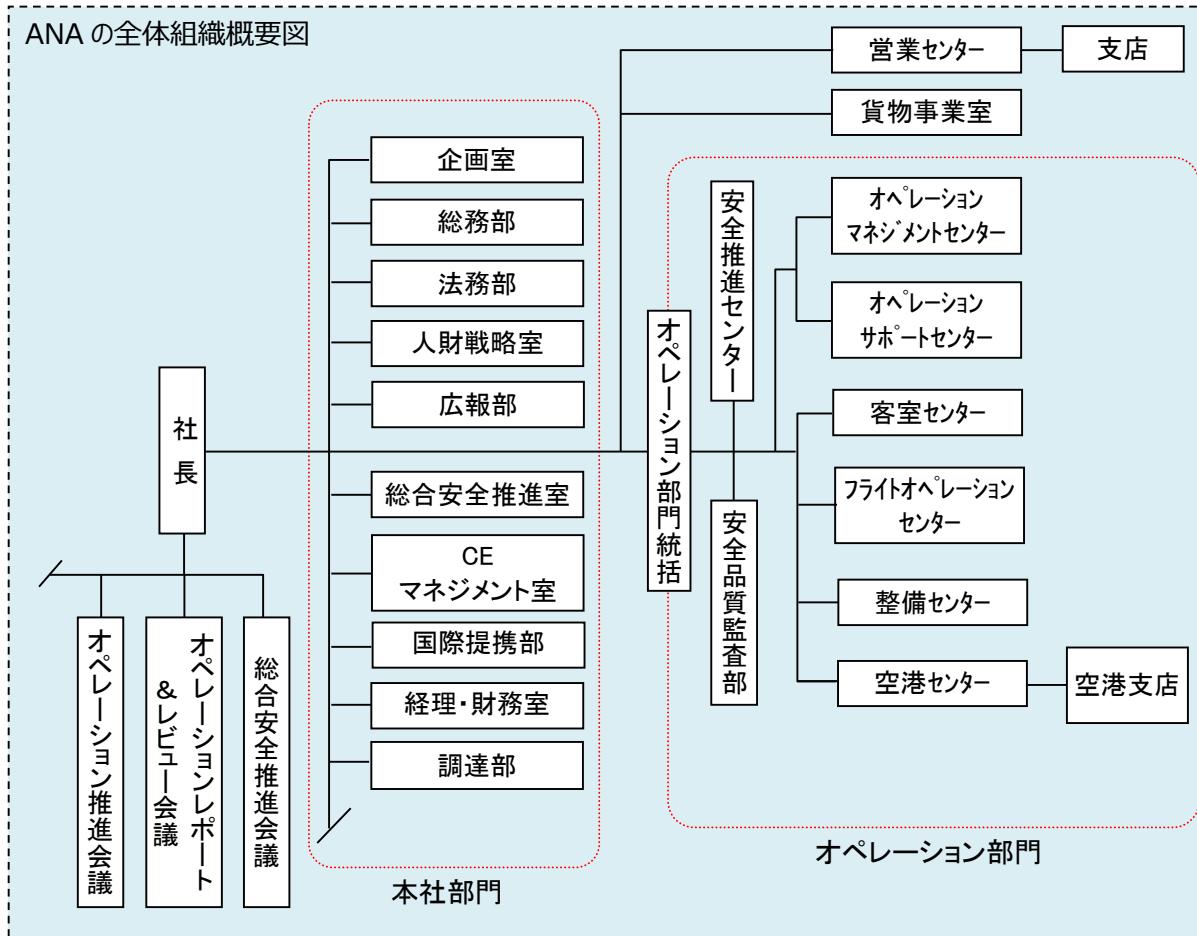
社長は定期的に社内の安全管理体制の適切性、妥当性、有効性を評価するために安全に関する各種情報について報告を受け、必要に応じて改善の指示を行うことが求められています。安全管理規程では、1 年を超えない間隔で定期的にマネジメント・レビューを実施することを定めていますが、実際には半年ごとに実施しています。

4. 安全管理システム

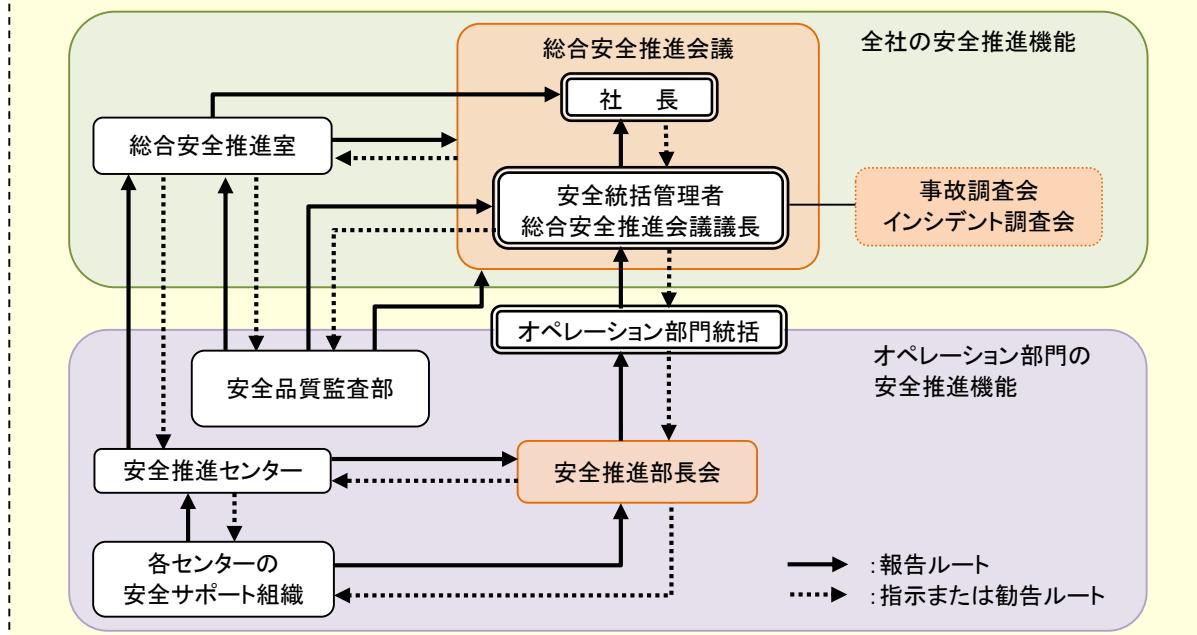
(2) グループ航空会社の安全に関わる組織

全日本空輸株式会社 : ANA

1) 安全に関わる組織 (2019 年 4 月 1 日現在)



ANA の安全推進の機能図



4. 安全管理システム

ANA の各組織の機能・役割の概要

- ① ANA の組織は、本社部門と運航に携わるオペレーション部門に大別されます。オペレーション部門には、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監査への支援も行なっています。

2) 組織人数 (2019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
2名	59名	18名	203名	141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	---
2,318名	8,255名	1,570名	254名	---

3) 運航乗務員、客室乗務員、整備従事者、有資格整備士、運航管理者の数 (2019年4月1日現在)

運航乗務員	客室乗務員	整備従事者（確認主任者）	運航管理者
機長 1,421名		ANA : 468名 (181名)	
副操縦士 735名	8,139名	e.TEAM ANA* : 2,570名 (1,389名)	65名
総計 2,156名			

*ANA グループの整備専門会社

4. 安全管理システム

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»

● グループ客室安全会議

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

«整備機能の会議»

● マンスリーマネジメントレビュー会議（MMR 会議）

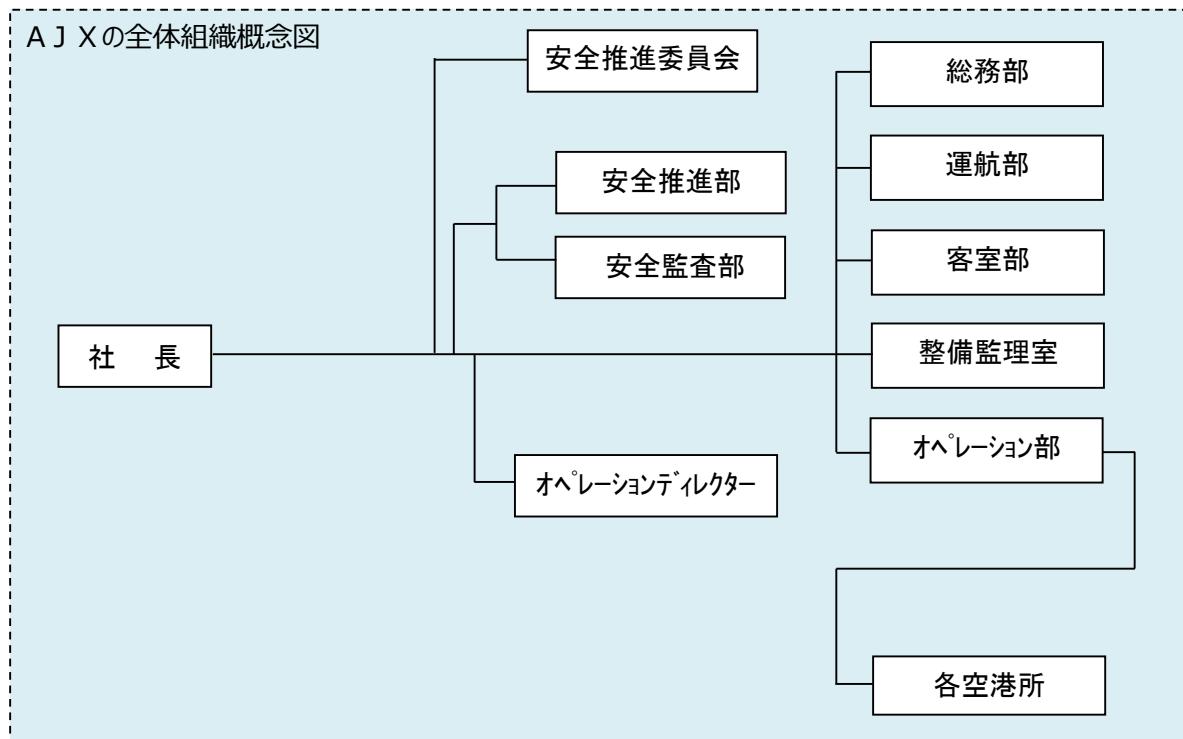
グループ整備会社、グループエアライン、ANA 整備部門の総称である e.TEAM ANA(※) 全体で取り組む、グループ整備部門の中期戦略の各課題・KPI (Key Performance Indicator) の進捗を、月例レベルで TOP マネジメント層にて確認する会議。その会議の中で、機材品質、作業安全、作業品質等、整備に関わる品質情報の共有や、欠航・運航イレギュラー運航などの重要事項に対し、対策の妥当性・適切性の確認を行い、ANA グループ航空機の品質向上を図っていきます。

(※) e.TEAM ANA : グループ一体となってお客様に安全・安心を提供するチームという意味

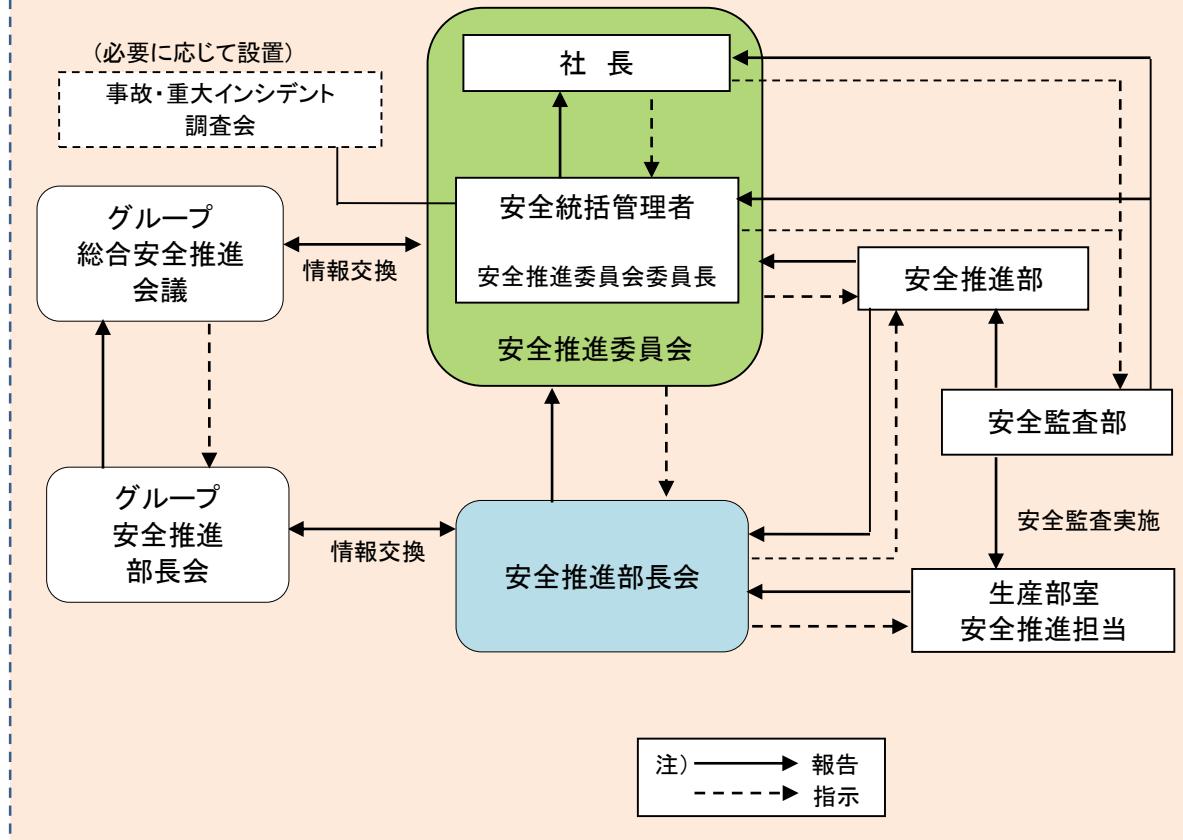
4. 安全管理システム

株式会社エアージャパン : AJX

1) 安全に関する組織 (2019 年 4 月 1 日現在)



AJX の安全推進の機能図



4. 安全管理システム

AJX の各組織の機能・役割の概要

- ① AJX の組織は、本社部門と生産部門に大別されます。生産部門には、運航業務の円滑実施の為の支援や空港関連業務の委託管理を一元的に行う「オペレーション部」、整備の委託管理部門である「整備監理室」、そして現業部門である「運航部」、「客室部」があります。整備および運送業務については、ANA に委託しており、整備監理室およびオペレーション部が、委託先に対する指示・品質の監視を行っています。
- ② 「安全推進委員会」は、安全上重要な課題の審議、方針の決定、安全対策の実施状況の確認、監視、提言・勧告、指示を行う、会社の安全にかかわる最高の審議・決定機関です。
- ③ 「安全推進部」は、安全推進機能の事務局を担当し、社内の安全状況を把握し、安全推進を担当しています。
- ④ 「安全監査部」は、各組織の品質保証の仕組みが、国や会社が定める安全上の基準および国際的な安全基準に適応しているか、状況を客観的に評価し、是正を求める役割を担っています。

2) 各組織の人員数 (2019年4月1日現在)

安全推進部	安全監査部	運航部	客室部	オペレーション部	整備監理室
7名 (社内兼務 3名、 ANA 兼務 1名)	4名 (社内兼務 3名)	348名	571名	5名 (ANA 兼務 2名)	2名 (社内兼務 1名)

※空港部門と整備部門は ANA に委託しています。

3) 運航乗務員、客室乗務員、整備従事者数、有資格整備士、運航管理者の数 (2019年4月1日現在)

運航乗務員	客室乗務員	整備従事者（確認主任者）	運航管理者
機長 186名			
副操縦士 127名	535名	0名 (0名)	33名 *1
総計 313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

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

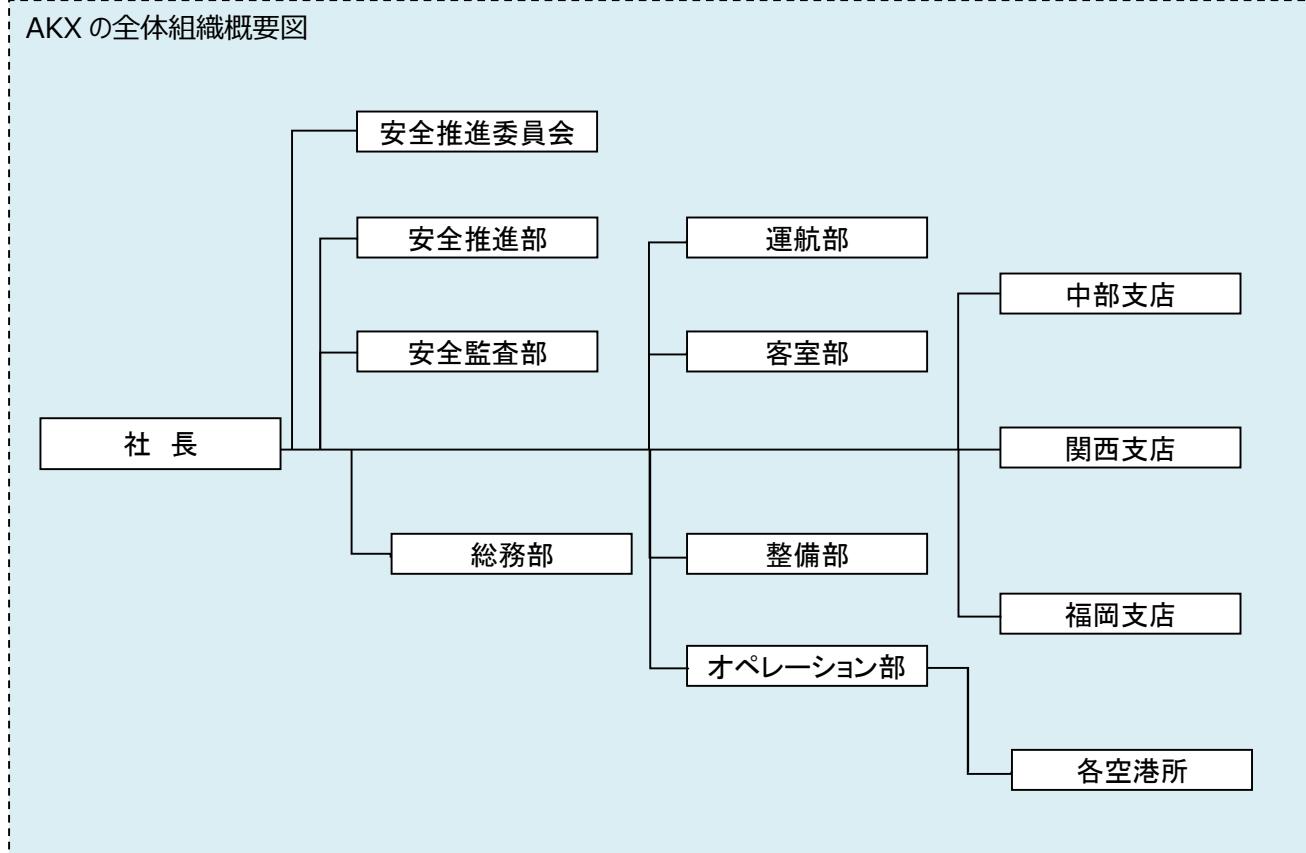
運航リスク評価結果を含め SMS 活動状況のレビュー及び内外安全情報の共有を行い
安全推進委員会へ報告を行っています。

4. 安全管理システム

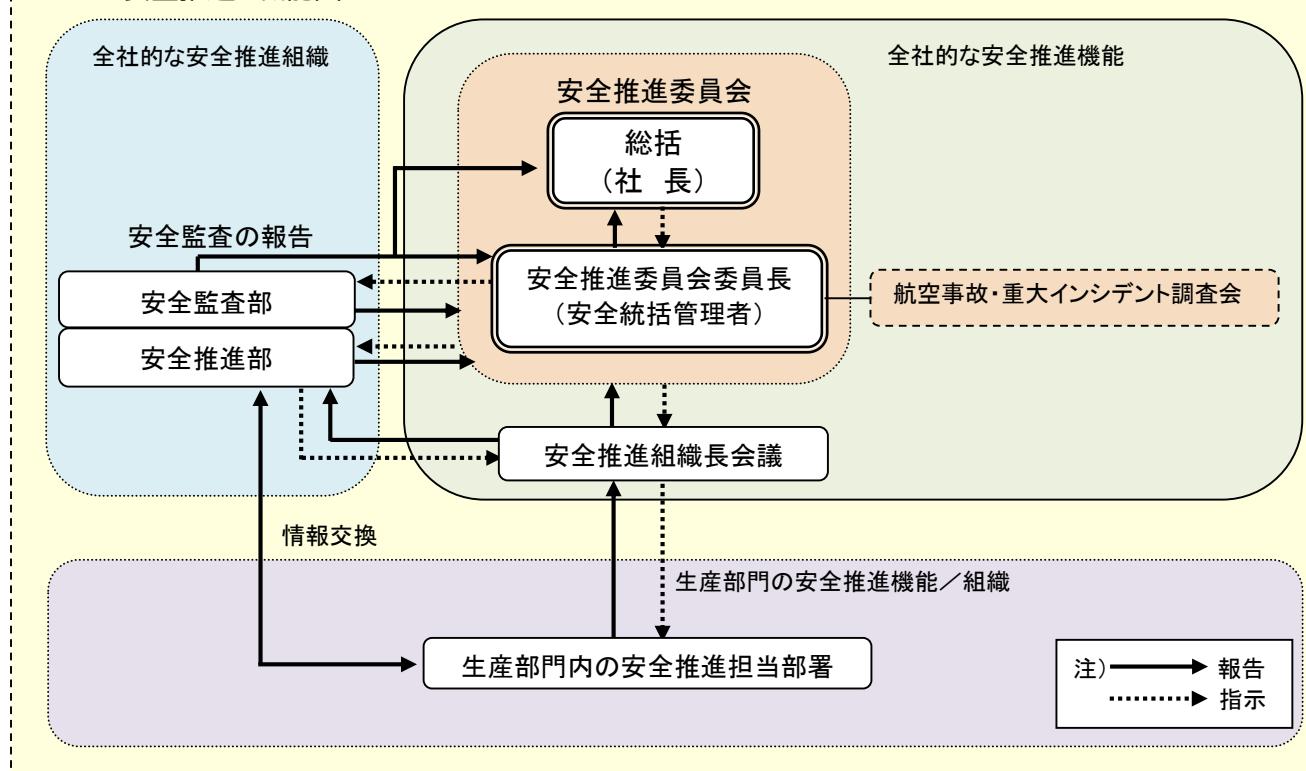
ANA ウイングス株式会社 : AKX

1) 安全に関わる組織 (2019 年 4 月 1 日現在)

AKX の全体組織概要図



AKX の安全推進の機能図



4. 安全管理システム

AKX の各組織の機能・役割の概要

- ① AKX の組織は、本社と支店に大別されます。本社には総務部、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、整備部整備監理課が委託先に対する指示および品質の管理を行っています。
- ② 「安全推進委員会」は、安全に関わる重要事項の審議、方針の決定、安全対策の実施状況の確認、監視、提言・勧告、指示を行う、会社の安全に関わる最高の審議・決定機関であり、組織横断的に安全を推進します。
- ③ 「安全推進部」は、安全推進委員会の事務局として、全社的な方針、安全目標、安全施策、安全に関する課題の提案を行うと共に、安全に関する情報の収集、社内への提供、安全教育・啓発活動を行っています。
- ④ 「安全監査部」は、各組織の安全を維持する仕組みが正しく機能し、組織間の横断的業務が連続性を保持していること、および国際的な安全標準に適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 (2019年4月1日現在)

安全推進部	安全監査部	運航部	客室部	整備部	オペレーション部
19名 (社内兼務 13名)	8名 (社内兼務 6名)	715名	780名	7名	13名 (社内兼務 2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) 運航乗務員、客室乗務員、整備従事者数、有資格整備士、運航管理者の数 (2019年4月1日現在)

運航乗務員	客室乗務員	整備従事者（確認主任者）	運航管理者
機長 292名			
副操縦士 229名	751名	0名 (0名)	64名 *1
総計 521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. 安全管理システム

4) 安全に関わる会議

«会社全体の会議»

- 安全推進委員会
AKX における [SMS](#) の中心的機能として、会社全体の安全に関わる重要な事案について審議し、方針ならびに実行を決定します。
- 安全推進組織長会議
安全リスク評価に対する [SMS](#) の適切性、妥当性、有効性についての情報を収集し、評価を行い、[SMS](#) 機能の能力を維持するとともに、継続的改善を行うために必要な事項を安全推進委員会に報告します。

«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
運航部門に関わる主要事項を審議し決定するための会議です。運航をモニターするための手段である機長報告等により運航の現状を把握するとともに、安全推進の方針・活動等について、運航部の意思決定を行います。

«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。

4. 安全管理システム

(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】（2019 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	運航の業務 の管理	AJX	B767 旅客便 (=:往復運航、-:片道運航) •成田=香港 •成田=台北（桃園） •成田=広州 •成田=青島 •成田=ホーチミン •成田=ヤンゴン •成田-成都 •武漢-成田 •羽田=香港 •羽田=広州
			B787 旅客便 (=:往復運航) •成田=大連 •成田=シンガポール •成田=ホノルル
			B767 貨物便 (=:往復運航、-:片道運航) •成田=広州 •成田=香港 •成田=上海 •成田=青島 •関西-上海 •那覇-バンコク •那覇-香港 •那覇-上海 •那覇-シンガポール •上海-成田 •上海-那覇 •青島-成田 •台北(桃園)-那覇
AJX	整備の業務 の管理	ANA	B767-300、B767-300F、B767-300BCF および B787-8、B787-9、B787-10 に関する整備の業務
AKX	整備の業務 の管理	ANA	B737-500、B737-700、B737-800、および DHC8-400 に関する整備の業務

※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。

4. 安全管理システム

«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、ANA の整備部門およびグループの整備専門会社 5 社は、ANA を統括管理企業とする共同事業体を設立し、単一の認定事業場資格を取得して同一の品質基準、品質管理制度および安全管理制度（[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量整備作業を委託しています。

- SASCO (ST Aerospace Services Co.,LTD) : シンガポールにある整備専門会社で、ANA グループが所有する機種では、B787、B777、B767、B737 の受託能力を有しており、ANA グループでは 1997 年から委託しています。
- HAEKO XIAMEN (Taikoo (Xiamen) Aircraft Engineering Co.,LTD) : 中国福建省にある整備専門会社で、ANA グループが所有する機種では、B777、B767、B737 の受託能力を有しており、ANA グループでは 1997 年から委託しています。
- STAECO (Taikoo (Shandong) Aircraft Engineering Co.,LTD) : 中国山東省にある整備専門会社で、ANA グループが所有する機種では B737、A320 の受託能力を有しており、ANA グループでは 2006 年から委託しています。
- EGAT (Evergreen Aviation Technologies Corporation) : 台湾にある整備専門会社で、ANA グループが所有する機種では B787、B777、B767、B737 の受託能力を有しており、ANA グループでは 2012 年から委託しています。
- MRO Japan(株) : 沖縄にある整備専門会社で、ANA グループが所有する機種では B787、B777、B767、B737、A320、DHC-8-402 の受託能力を有しており、ANA グループでは 2015 年から委託しています。

4. 安全管理システム

(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）を受けることが求められます。

定期的な訓練では、学科訓練、模擬飛行（シミュレーター）訓練、緊急訓練、LOFT*を実施しています。また、審査では、模擬飛行（シミュレーター）による技能審査と運航便における路線審査を実施し、これらに合格することが求められます。

*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

4. 安全管理システム

整備従事者に対する定期訓練および審査の内容**ANA、e.TEAM ANA 各社 (AJX、AKX : 整備の業務の管理を ANA に委託)**

«定期訓練» 以下の訓練を定期的に実施しています。

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



退役した機体を整備訓練専用の機材へと有効活用し、整備士への訓練を実施

4. 安全管理システム

運航管理者に対する定期訓練および審査の内容**ANA、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

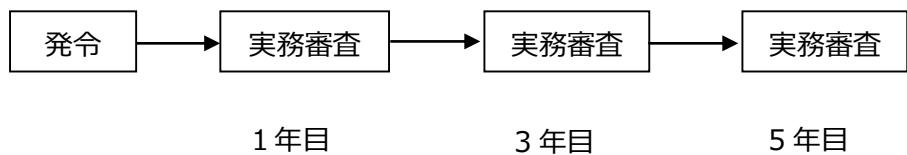
«定期訓練 Part2»

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。



運航乗務員とのブリーフィングの様子

4. 安全管理システム

(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実施しています。

«ANA グループ安全教育センターにおける安全教育»

ANA グループでは、以下の目的で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実施しています。

- ① 事故の事実と向かい合い、過去の事故を風化させることなく、事故の悲惨さと安全運航堅持の重要性を学ぶ。
- ② 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実施しています。

- ① 安全意識の向上
- ② 搭乗時に緊急事態に遭遇した場合に、グループ社員として率先して客室乗務員の手伝いをする心構えを持つ。

2012 年度から実施しており、ANA グループ、関係会社の社員一人ひとりの緊急事態に遭遇した場合の心構えに対する研修の充実を図っています。



4. 安全管理システム

«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がいずれも 7 月に起きたことから、毎年 7 月を「航空安全推進・航空保安強化月間」と位置付け、様々な取り組みを行っています。

その取り組みの一つとして、「TALKSAFE 2018」を 7 月 26 日に羽田空港で開催しました。今回で 27 回目となり、約 270 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、航空安全写真グランプリ等を行いました。



「TALKSAFE 2018」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。

2018 年度は海外 8 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 890 名が参加しました。



4. 安全管理システム

«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」の発行
- ② 社内インターネットの“安全のホームページ”的コンテンツの充実
- 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

5. 輸送実績 等

(1) 使用している航空機の情報

(2019年3月31日現在、飛行時間と飛行回数は2018年4月1日-2019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	8	17.7	ANA	2,338.8	1,803.4
B777-200ER	405席	1997.09	12	12.1			
B777-300	514席	1997.11	7	19.4			
	264席						
B777-300ER	250席	2004.08	22	10.3	ANA	3,582.7	943.0
	212席						
B767-300	270席	1988.05	5	24.5	ANA		
	214席						
B767-300ER	270席	2002.04	24 *1	12.4	ANA/AJX	2,533.2	1,518.7
	202席						
B767-300BCF	—	1989.05	8 *2	25.5	ANA/AJX	2,112.6	891.5
B767-300F	—	2005.11	4	14.9			
	335席						
B787-8	240席	2011.08	36 *3	5.9	ANA/AJX	2,484.0	657.1
	184席						
	169席						
B787-9	395席	2014.03	30 *4	2.6	ANA/AJX	4,039.0	658.1
	215席						
B787-10	294席	2019.03	1 *8	0.1	ANA/AJX	32.4	11.0
A380-841	520席	2019.03	1	0.5	ANA	29.1	6
A320	166席	1994.05	5	22.7		1,925.5	1,929.6
A321-211	194席	2016.10	4	2.3		2,232.1	2,056.2
A320-271N	146席	2016.11	9	1.0		1,253.0	532.4
A321-272N	194席	2017.09	11	0.7		1,081.8	989
B737-500	126席	1993.12	7 *5	21.2	AKX	2,151.1	2,185.7
B737-700	120席	2006.01	7 *6	12.4	ANA/AKX	2,331.3	1,515.4
B737-800	166席	2008.05	40 *7	6.2	ANA/AKX	2,470.1	1,969.6
DHC8-400	74席	2003.06	24	10.3	AKX	2,236.5	2,500.5

使用会社	使用機全体の平均機齢
ANA	9.0年
AJX	8.5年
AKX	9.4年

(注) *1：全てがANA、AJXの共通の事業機

*2：全てがANA、AJXの共通の事業機

*3：JA809A～JA812A, JA816A～JA819A, JA821A, JA824A, JA825Aを除く25機がANA、AJXの共通の事業機

*4：JA830A, JA833Aを除く26機がANA、AJXの共通の事業機

*5：7機全てがANA未登録、AKXの事業機

*6：7機全てがANA、AKXの共通の事業機

*7：40機全てがANA、AKXの共通の事業機

*8：全てがANA、AJXの共通の事業機

5. 輸送実績 等

«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

5. 輸送実績 等

(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	40,756	90	29,235	102	1,546	91
B787-9	2,393	131	591	121	10	121
B777-200/ER	35,458	102	10,013	104	158	90
B777-300/ER	20,647	107	21,516	104	1,798	94
B767-300/ER	43,441	91	10,786	95	256	83
B767-300F	9,940	85	-	-	627	90
A320	10,812	72	837	71	2	54
A320 NEO	4,749	236	815	279	2.6	197
A321 CEO	8,219	94	878	0	3	0
A321 NEO	10,838	-	1,138	-	3.5	-
B737-500/700/800	111,005	93	10,166	98	25	83
DHC8-400	54,691	101	1,463	106	0.5	125
総計	352,949	98	87,437	102	4,432	92

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	209,600	93	74,213	99	3,605	90
AJX	19,673	102	5,979	136	810	99
AKX	123,676	107	7,245	118	17	102
総計	352,949	98	87,437	102	4,432	92

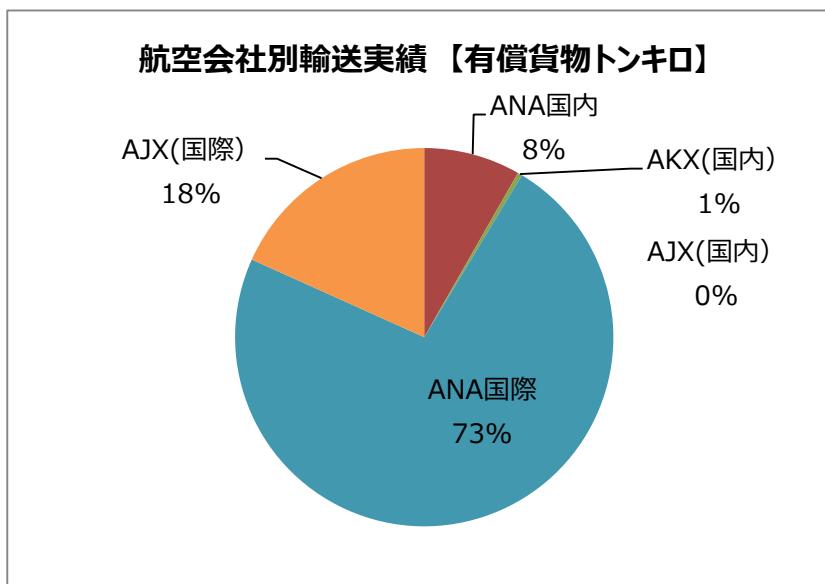
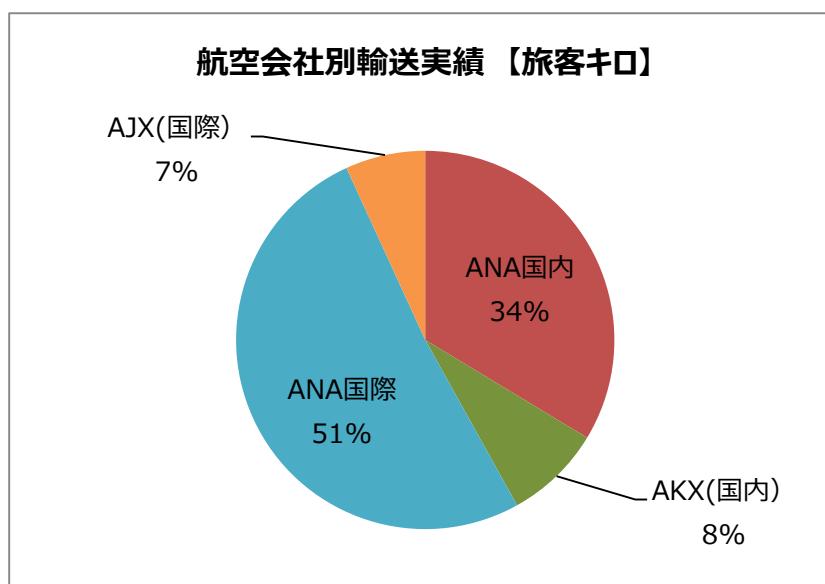
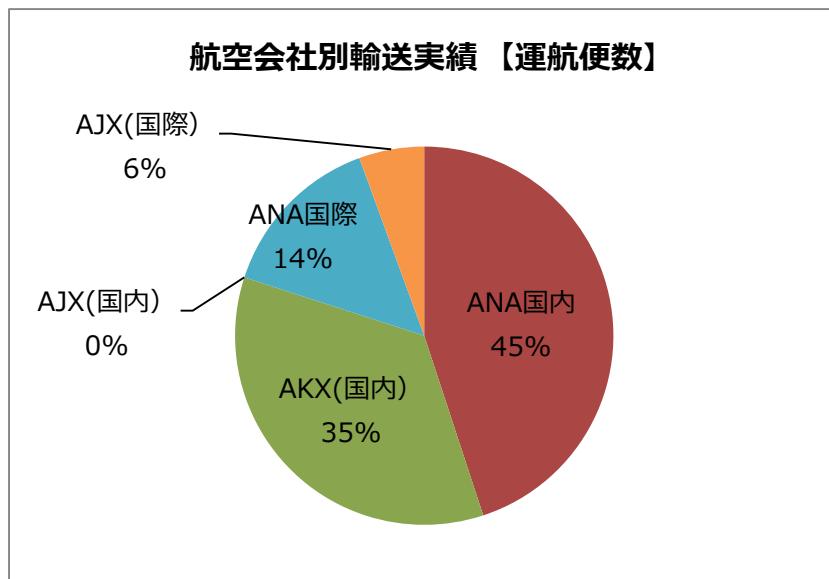
【国内線】

	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	158,647	92	29,418	98	366	89
AJX	-	-	-	-	-	-
AKX	123,676	107	7,245	118	17	102
総計	282,323	98	36,663	101	383	89

【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	50,953	97	44,795	100	3,240	90
AJX	19,673	102	5,979	136	810	99
総計	70,626	99	50,774	103	4,050	92

5. 輸送実績 等



5. 輸送実績 等

④ 路線別輸送実績 (チャーター便およびコードシェア便は除く)

【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	12,235	98	3,505,219	98	5,004,436	99	70
東京-大阪	10,647	98	2,909,809	101	3,862,818	97	75
東京-神戸	1,447	100	284,525	112	414,596	101	69
東京-関西	3,366	93	598,643	94	861,405	88	69
東京-福岡	12,775	98	3,499,143	103	4,809,691	98	73
東京-稚内	946	102	113,120	100	178,996	98	63
東京-紋別	727	102	67,739	100	119,946	102	56
東京-中標津	726	101	78,980	97	137,392	101	57
東京-釧路	730	101	86,036	96	140,600	100	61
東京-函館	2,169	100	411,505	99	572,347	94	72
東京-大館能代	1,438	100	141,802	109	234,932	104	60
東京-秋田	3,611	101	528,789	100	780,998	97	68
東京-庄内	2,886	102	373,931	102	544,176	94	69
東京-富山	2,889	102	346,469	101	529,469	95	65
東京-小松	2,885	102	427,666	102	619,582	97	69
東京-能登	1,446	100	163,395	104	240,932	101	68
東京-八丈島	2,076	102	186,301	102	342,592	102	54
東京-中部	727	100	90,649	99	121,649	101	75
東京-岡山	3,592	99	599,985	98	872,922	98	69
東京-広島	6,923	101	1,207,612	99	1,818,545	101	66
東京-岩国	3,623	100	423,674	104	627,718	104	67
東京-山口宇部	2,182	100	376,966	102	563,504	98	67
東京-鳥取	3,613	101	385,468	105	608,170	104	63
東京-米子	4,119	101	551,479	102	790,186	99	70
東京-石見	1,431	99	138,993	104	241,534	102	58
東京-徳島	2,887	100	274,191	105	515,206	105	53
東京-高松	4,330	100	667,243	98	1,015,410	97	66
東京-松山	4,313	99	1,050,494	101	1,557,506	106	67
東京-高知	3,621	100	552,954	101	821,752	104	67
東京-佐賀	3,617	100	451,179	104	642,092	102	70
東京-大分	2,845	98	316,689	99	509,586	99	62
東京-熊本	3,614	100	639,137	101	958,075	101	67
東京-長崎	2,903	100	746,385	105	1,148,863	105	65
東京-宮崎	3,570	100	433,982	99	707,753	96	61
東京-鹿児島	4,343	100	721,663	107	1,122,848	98	64
東京-那覇	8,717	99	2,768,147	104	3,591,456	102	77
東京-宮古島	723	99	175,478	105	204,414	99	86
東京-石垣島	1,449	100	373,679	108	495,978	109	75

5. 輸送実績 等

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	1,464	98	158,478	96	242,068	98	65
成田-大阪	1,440	98	252,212	106	309,126	109	82
成田-関西	1	-	166	-	250	-	-
成田-福岡	1,443	101	119,400	102	194,717	107	61
成田-仙台	1,440	100	85,421	84	107,100	71	80
成田-新潟	717	101	32,952	102	53,186	102	62
成田-中部	1,438	99	175,420	100	237,879	98	74
成田-那覇	720	99	119,616	110	195,127	99	61
大阪-札幌	4,513	100	724,947	100	980,177	100	74
大阪-福岡	3,516	98	357,765	101	496,660	98	72
大阪-釧路	96	99	6,513	81	15,696	97	41
大阪-函館	745	102	84,110	110	126,326	107	67
大阪-青森	2,108	98	97,489	104	155,992	98	62
大阪-秋田	2,162	100	100,686	95	159,988	100	63
大阪-仙台	3,626	100	465,139	97	719,105	102	65
大阪-福島	1,465	101	110,047	101	211,850	100	52
大阪-新潟	2,175	102	185,197	102	272,978	112	68
大阪-石見	36	103	2,121	110	2,664	103	80
大阪-松山	6,512	100	467,578	101	661,262	102	71
大阪-高知	4,342	100	263,427	100	356,696	97	74
大阪-大分	2,176	99	112,690	105	163,464	100	69
大阪-熊本	4,393	101	341,637	102	517,854	107	66
大阪-長崎	2,165	97	213,528	104	357,510	116	60
大阪-宮崎	4,405	101	358,567	102	563,518	108	64
大阪-鹿児島	4,401	101	356,427	101	596,470	99	60
大阪-那覇	2,323	97	623,724	100	839,338	97	74
大阪-石垣島	100	278	11,543	301	16,440	275	70
大阪-宮古島	16	-	1,385	-	2,656	-	-
関西-札幌	2,011	80	217,622	81	333,834	80	65
関西-青森	1	-	60	-	74	-	-
関西-秋田	1	50	39	48	74	50	53
関西-福岡	697	96	58,686	87	89,506	100	66
関西-女満別	128	83	11,618	74	21,156	83	55
関西-高知	4	-	251	-	296	-	-
関西-松山	2	-	28	-	200	-	-
関西-熊本	1	-	100	-	126	-	-
関西-鹿児島	1	-	70	-	74	-	-
関西-那覇	2,742	94	317,927	98	454,214	102	70
関西-宮古島	822	113	104,651	114	136,004	113	77
関西-石垣島	696	96	78,196	93	115,536	96	68
神戸-札幌	717	99	77,529	100	120,830	100	64
神戸-宮崎	1	-	140	-	166	-	-
神戸-那覇	1	-	215	-	270	-	-
神戸-宮古島	1	-	122	-	166	-	-
神戸-石垣島	1	-	66	-	126	-	-

5. 輸送実績 等

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-福岡	727	97	168,548	89	297,450	106	57
札幌-利尻	229	102	20,846	99	28,854	102	72
札幌-稚内	1,356	103	55,418	100	100,396	103	55
札幌-女満別	2,119	99	97,417	99	156,806	99	62
札幌-中標津	2,124	99	105,745	99	157,360	99	67
札幌-釧路	2,094	99	97,947	98	221,224	99	44
札幌-函館	1,394	100	72,447	104	104,866	100	69
札幌-青森	1,417	100	49,659	110	104,858	100	47
札幌-秋田	1,441	101	57,758	101	106,634	100	54
札幌-仙台	2,581	102	187,177	94	257,216	90	73
札幌-福島	718	99	56,181	88	91,408	83	61
札幌-静岡	719	99	68,202	103	119,354	99	57
札幌-新潟	1,679	101	84,443	109	137,170	101	62
札幌-小松	725	103	79,495	105	124,072	98	64
札幌-富山	725	101	62,067	104	121,229	102	51
札幌-岡山	719	5136	72,289	4725	119,458	5140	61
札幌-広島	700	230	68,340	304	116,570	231	59
札幌-那覇	715	90	97,276	96	118,618	90	82
中部-札幌	3,697	122	395,578	116	578,625	118	68
中部-福岡	4,591	125	340,470	115	559,638	102	61
中部-女満別	636	99	46,562	91	81,496	96	57
中部-旭川	676	101	53,886	93	90,240	102	60
中部-函館	172	102	12,411	90	21,576	91	58
中部-秋田	1,441	99	71,384	102	106,634	99	67
中部-仙台	2,694	94	140,373	105	250,334	100	56
中部-新潟	1,445	102	58,402	105	106,930	102	55
中部-松山	1,443	50	69,370	55	106,874	50	65
中部-熊本	1,893	87	113,504	86	188,566	85	60
中部-長崎	1,506	100	151,839	101	231,504	98	66
中部-宮崎	2,244	100	162,473	101	236,660	99	69
中部-鹿児島	2,354	79	156,184	75	242,644	73	64
中部-那覇	1,580	102	261,903	95	337,160	98	78
中部-宮古島	719	258	71,624	198	113,938	247	63
中部-石垣島	718	99	83,766	100	113,312	94	74
福岡-仙台	725	50	63,325	53	104,054	57	61
福岡-新潟	728	52	32,783	41	53,976	38	61
福岡-小松	734	105	53,741	106	93,716	106	57
福岡-対馬	3,154	111	174,867	100	283,824	99	62
福岡-福江	746	65	33,683	68	57,700	65	58
福岡-宮崎	1,031	33	50,159	32	77,750	30	65
福岡-那覇	5,695	92	726,843	94	1,032,307	91	70
福岡-石垣島	724	241	56,811	237	92,504	244	61
福岡-宮古島	294	-	25,487	-	37,044	-	-

5. 輸送実績 等

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 (%)
那覇-仙台	719	99	139,777	97	194,275	99	72
那覇-新潟	477	102	35,783	106	66,646	112	54
那覇-静岡	713	98	77,867	106	118,358	99	66
那覇-広島	715	99	129,761	101	193,720	99	67
那覇-岩国	715	99	68,301	99	119,730	100	57
那覇-高松	712	99	117,357	95	175,006	91	67
那覇-松山	711	98	71,157	91	91,666	85	78
那覇-熊本	715	99	87,838	108	118,861	115	74
那覇-長崎	711	98	61,088	100	116,970	106	52
那覇-宮古島	3,589	85	364,876	91	486,118	83	75
那覇-石垣島	4,316	90	380,124	84	548,978	91	69
合計	281,821	98	39,807,236	100	58,071,701	99	69

【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	12,125	101	2,180,664	102	2,833,608	102	77
ヨーロッパ方面	5,194	102	895,910	104	1,121,274	103	80
アジア・ オセアニア方面	43,400	101	7,015,899	104	9,151,734	100	77
合計	60,719	101	10,092,473	104	13,106,616	101	77

【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	502	42	5	22
国際貨物便	9,907	87	625	91

用語集

《巻末》用語集（アルファベット順・アイウエオ順）

• G ASSERTION

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

• IOSA : IATA Operational Safety Audit

航空機の運航に関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。



ANAグループ
2018年度 安全報告書
(平成30年度)

2019年7月発行
全日本空輸株式会社
総合安全推進室
