

ANAグループ 安全報告書 (2020 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取り組みを多くの方にご理解いただけるように紹介しています。

一部、専門的な用語（[青字で表示](#)）を使用していますが、巻末に用語集を掲載しておりますので、ご参照ください。

報告対象組織

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

報告対象期間

2020年4月1日から2021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

2021年 7月

目 次

「2020 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. 2020 年度の安全の状況	
(1) 安全上の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	8
(4) 重大インシデント	8
(5) 安全上のトラブル	9
(6) イレギュラー運航	14
3. 安全に関する目標	
(1) 2020 年度 安全目標の達成状況	15
(2) 2020 年度 安全施策の実施状況	16
(3) 2021 年度 安全目標	17
(4) 2021 年度 安全施策	17
4. 安全管理システム	
(1) ANA グループの安全管理システム	18
(2) グループ航空会社の安全に関わる組織	
・全日本空輸	21
・エアージャパン	24
・ANA ウイングス	26
(3) 業務の管理の委託に関する情報	29
(4) 日常運航に直接携わるスタッフの訓練・審査	
・運航乗務員に対する定期訓練および審査の内容	31
・客室乗務員に対する定期訓練および審査の内容	31
・整備従事者に対する定期訓練および審査の内容	32
・運航管理者に対する定期訓練および審査の内容	33
(5) 安全に関する教育・啓発活動等の取り組み	34
5. 輸送実績 等	
(1) 使用している航空機の情報	37
(2) 輸送実績	39
《巻末》用語集	45

各章の_をクリックするとリンク先へ移行します。
また各頁内の右図をクリックすると目次に戻ります



「2020 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。

2020 年度は、2018-22 年度 ANA ブランド中期安全推進活動計画をローリングした 2020-2022 年度計画の初年度として活動を進めてきました。「世界一流の『安全の仕組みと文化』を持ったリーディングエアラインになりお客様のあんしんを生み出す」というビジョンを掲げた中で、2020 年度は、ビジョンと各項目に対する一流の定義を掲げ、現在との差分を埋める具体的アクションを展開することにより、着実な安全管理システムの進化を目指しグループ一丸となって取り組んで参りました。

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は、5 月に国土交通省より「航空輸送の安全の確保に関する事業改善命令」を受けました。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。飲酒問題は安全問題として、二度と同様事例を発生させない決意をもって、グループ社員全体で再発防止活動を継続的に徹底して参ります。

ANA グループは、1971 年の雫石事故以降、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。

新型コロナウイルスの世界的な感染拡大により未曾有の航空運送事業への影響を受けておりますが、「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堅持し、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。是非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 満倉 達彦

株式会社エアージャパン 安全統括管理者
常務取締役 久場 広一郎

ANA ウイングス株式会社 安全統括管理者
取締役副社長 小林 明

《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》

(2021 年 3 月 31 日現在)

	旅客運送事業		貨物運送事業		主要な 空港事業所
	国内線	国際線	国内線	国際線	
 全日本空輸 (株) ANA	B787, B777, B767, B737, A320 系列, A380				羽田・伊丹 成田・関西
(株) エアージャパン AJX		B767 B787		B767 B787	成田
ANA ウイングス (株) AKX	B737 DHC8		B737 DHC8		羽田・伊丹 福岡・中部

- A380 : エアバス A380
- A320 系列 : エアバス A320、A321
- B777 : ボーイング 777
- B787 : ボーイング 787
- B767 : ボーイング 767
- B737 : ボーイング 737
- DHC8 : ボンバルディア DHC8-400

1. 安全の方針

航空法により、航空会社は安全管理システム（Safety Management System : SMS）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ています。

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 グループ安全行動指針

<h2 style="margin: 0;">ANAグループ安全理念</h2> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">安全は経営の基盤であり 社会への責務である</p> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">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</p> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">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</p>	<h2 style="margin: 0;">ANAグループ安全行動指針</h2> <ol style="list-style-type: none"> 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体現す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. 2020 年度の安全の状況

2. 2020 年度の安全の状況

(1) 安全上のトラブル等の発生状況

ANA グループにおける、2020 年度に発生した航空事故、重大インシデント及び安全上のトラブル（これらをまとめて「安全上のトラブル等」という）の発生状況は、下表のとおりです。

詳細については、9～13 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	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
航空事故	0 (0.000)	1 (0.003)	2 (0.006)	1 (0.006)
重大インシデント	2 (0.006)	0 (0.000)	2 (0.006)	0 (0.000)
安全上のトラブル	339 (0.939)	294 (0.833)	720 (2.063)	226 (1.351)
イレギュラー運航	65 (0.180)	50 (0.142)	51 (0.146)	36 (0.215)
運航便数	360,893	352,949	349,028	167,280

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」、「他の航空機との接触」、「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

航空法第 76 条の 2 に定められている「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、閉鎖中または他の航空機が使用中の滑走路からの離着陸や滑走路からの逸脱（航空機自らが地上走行できなくなった場合のみ）など 16 の事態が航空法施行規則第 166 条の 4 に定められており、国土交通省が認定します。

安全上のトラブルとは

航空法第 111 条の 4 に定められている「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」のうち航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号及び第 4 号に定められている事態です。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、国に報告することが義務付けられています。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、2019 年 1 月 31 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等に、乗員がマニュアルに従い措置した上で、万全を期して引き返し等を行った結果、目的地等の予定が変更されるものです。一般的には、直ちに運航の安全に影響を及ぼすような異常事態ではありません。



2. 2020 年度の安全の状況

(2) 国の命令・指示 等

ANA は、2019 年度に発生させた以下の飲酒に係る不適切事象により、2020 年度、国土交通省より書面による不利益処分を受けました。

概要		不利益処分
ANA 福岡 2019/11/7	機長が規定の時間及び量を超えて飲酒し、飛行勤務開始時に行った乗務前アルコール検査にて検知	2020/05/01 事業改善命令

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) 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が、アルコール問題においてリーダーシップを発揮し、再発防止策の立案、実施、進捗および効果の確認を行っています。

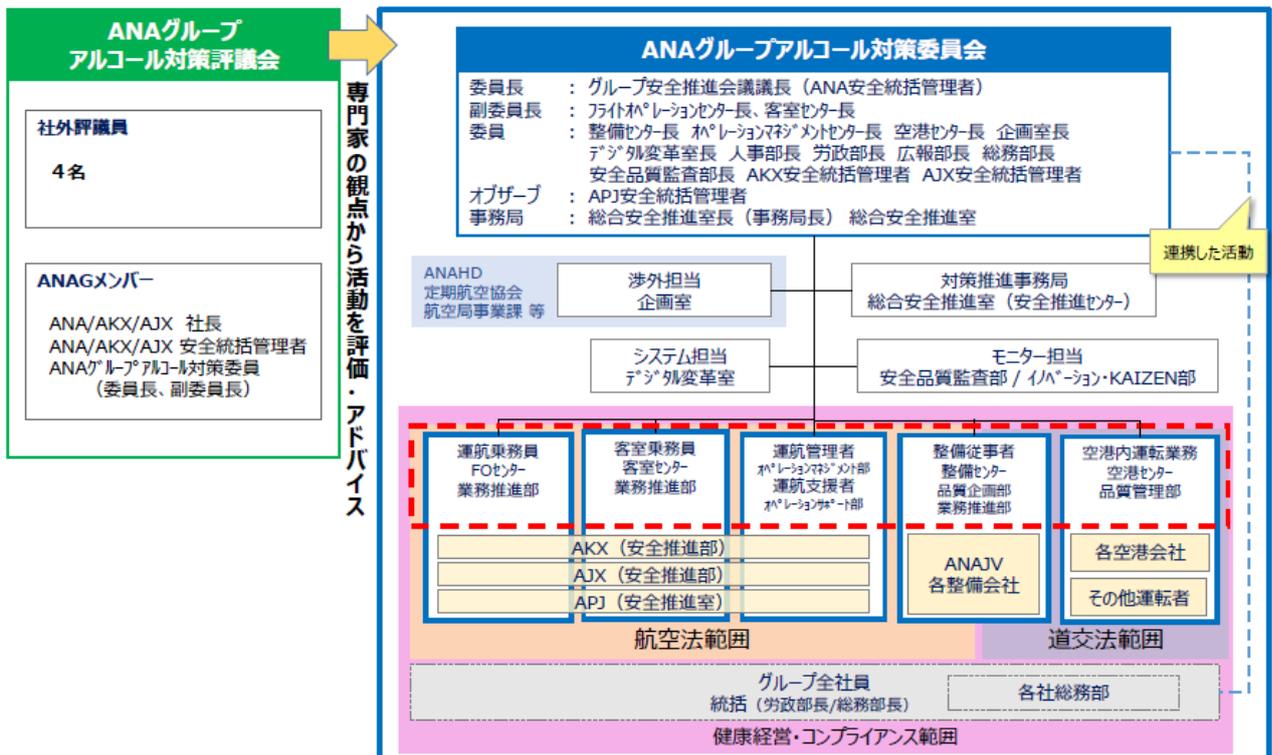
- 社外専門家によるアドバイス

ANA グループとして講じているアルコール対策について、ANA グループアルコール対策評議会において、社外専門家の見地からの評価並びにアドバイスを頂き、活動の透明性確保と持続的な改善につなげています。

- 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。また社内アルコール専用の通報窓口を設置し、職場での適切なサポートを実施しています。

ANAグループアルコール対策（体制図）



部門横断会議

2. 2020 年度の安全の状況

2) アルコール検査の厳格化

● 厳しい検査基準

国による基準に基づき、運航乗務員・客室乗務員・整備従事者・運航管理者・運航支援者に対して第三者が立会いアルコール検査を実施し、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、厳しい検査基準で運用しています。

● 確かな検査

酒気帯び状態の社員による運航の安全に影響を及ぼす業務開始を未然に防止するために、自主検査による自己管理を推進しています。運航乗務員・客室乗務員においては、新アルコール検査システム（BLESS）を導入し中央監視体制を強化しています。

3) 意識改革

● 教育プログラムの強化

全社員に対して、アルコール教育を実施しています。さらに運航乗務員・客室乗務員においては、教育体系（養成時 / 毎年繰り返し）の抜本的な見直しや再徹底など教育プログラムを強化しています。

● 適正飲酒に関する啓発

ANA グループ全体で適正飲酒に関する啓発活動を継続しています。

個別面談、会議体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、職場に推進者を養成し、職場単位で適正飲酒の習慣化に向けた取り組みを強化してします。

(3) 航空事故

2020 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。

1) 事象概要

2020年4月12日、当該機（B737-800型機）はAKX運航430便（福岡－大阪）として飛行中、機体が強い揺れに遭遇し、後方ギャレーにいた客室乗務員1名が転倒しました。当該客室乗務員が病院で検査を受けたところ、骨盤の一部に骨折が確認されました。本事案は航空局より航空事故と認定されました。

2) 対応状況

当該事案については、運輸安全委員会において調査継続中であり、AKXとして原因究明に全面的に協力するとともに、AKXでは社内航空事故調査会を設置して再発防止策を講じております。

(4) 重大インシデント

2020 年度は、ANA グループに関わる重大インシデントの発生はございませんでした。



2. 2020 年度の安全の状況

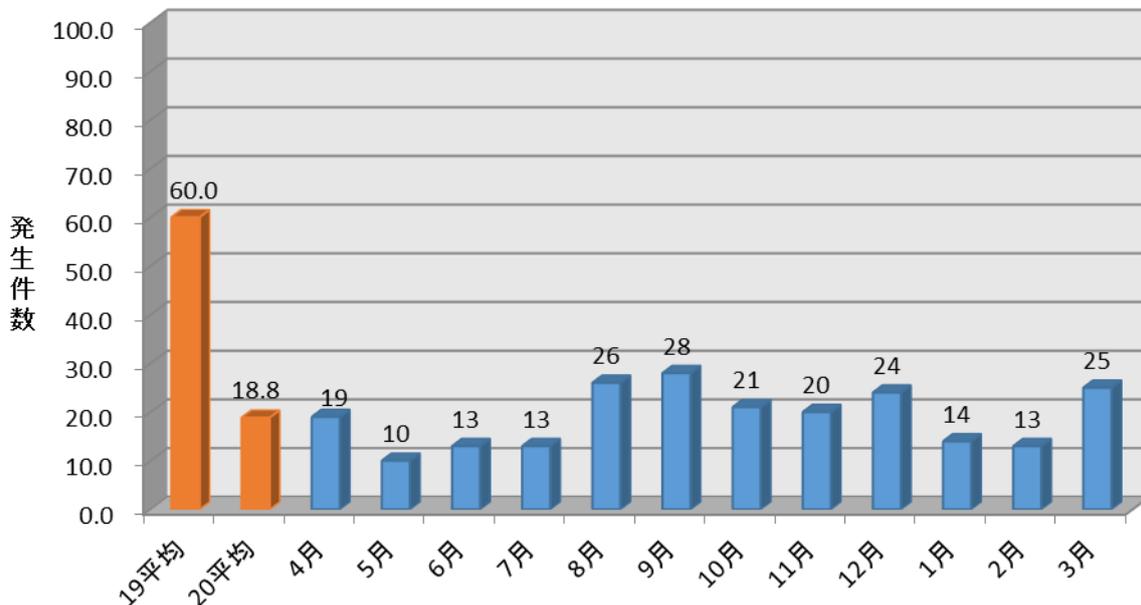
(5) 安全上のトラブル

2020年度ANAグループでは、「安全上のトラブル」が226件（2019年度720件）発生し、1,000便あたりの発生数は1.35件（2019年度2.06件）でした。いずれの事象も運航の安全に影響はありませんでした。

2019年度対比で494件の減少となっていますが、便数およびお客様の減少、および2019年度に発生した特定事象（一か所の運航規程付属書への記載ミスが合計260便の飛行に関係したこと）がなかったことが主たる減少要因です。

詳細については、12 ページ「安全上のトラブルの概要」をご覧ください。

2020年度 安全上のトラブル(月別推移)

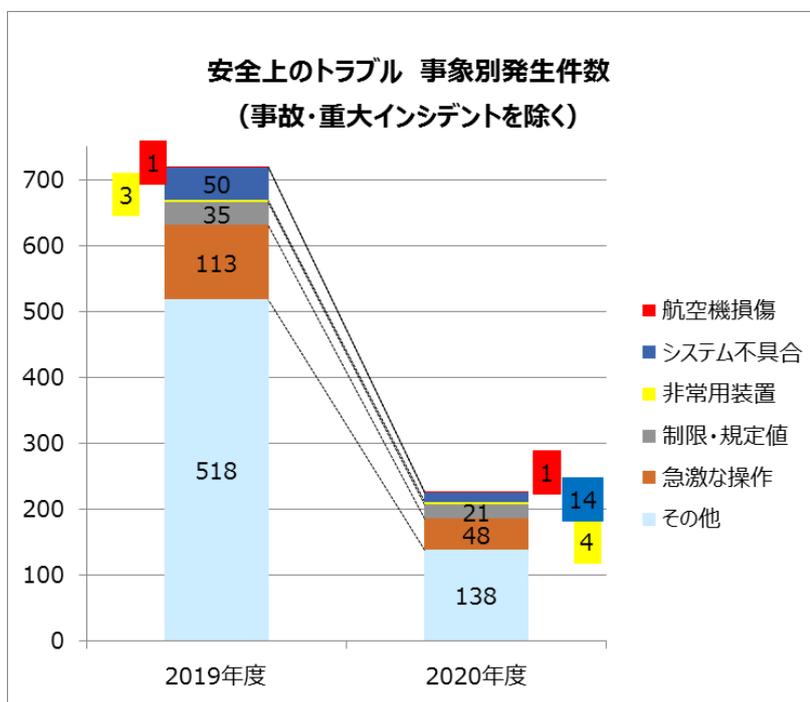


2. 2020 年度の安全の状況

【航空会社別発生状況】

		2020年度				2019 年度
		ANA	AJX	AKX	計	
①航空機構造の損傷（鳥衝突・被雷を除く）		0	0	1	1	1
②システムの不具合		8	0	6	14	50
(内訳)	エンジン・プロペラ等	4	0	0	4	31
	与圧系統	0	0	2	2	2
	通信・通話	1	0	0	1	0
	操縦系統	1	0	0	1	1
	燃料系統	1	0	0	1	0
	油圧系統	0	0	0	0	0
	表示・警報	1	0	2	3	8
	着陸装置・ブレーキ・タイヤ	0	0	1	1	5
	航法・エアデータ システム	0	0	0	0	0
	酸素供給機能	0	0	0	0	3
	視界	0	0	0	0	0
防火系統	0	0	1	1	0	
③非常用装置等の不具合		2	0	2	4	3
④制限・規定値を超えた運航		19	0	2	21	35
⑤警報に基づく回避操作など		34	0	14	48	113
(内訳)	航空機衝突防止装置作動	27	0	8	35	71
	対地接近防止装置作動	5	0	5	10	39
	その他の回避操作/非常宣言	1	0	1	2	1
	非常用装置・器具の使用	1	0	0	1	2
⑥その他		82	6	50	138	518
合計		145	6	75	226	720
1000便あたりの発生数		1.49	2.50	1.11	1.35	2.06

※ 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。

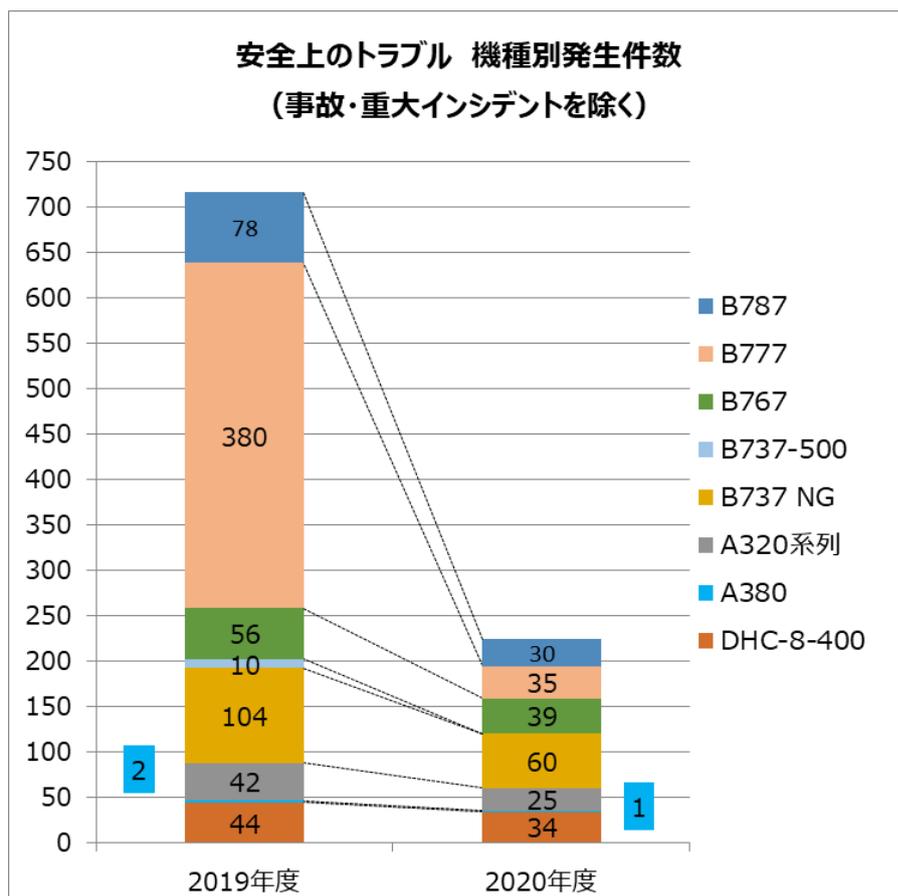


2. 2020 年度の安全の状況

【機種別発生状況】

	B787	B777	B767	B737-500	B737 NG	A320 系列	A380	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	0	0	1	0	0	0	0	1	
②システムの不具合	1	2	5	0	2	0	0	4	0	14	
(内訳)	エンジン・プロペラ等	0	1	3	0	0	0	0	0	4	
	与圧系統	0	0	0	0	0	0	2	0	2	
	通信・通話	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
	操縦系統	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
	燃料系統	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
	油圧系統	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	表示・警報	0	1	0	0	1	0	0	1	3	
	着陸装置・ブレーキ・タイヤ	0	0	0	0	1	0	0	0	1	
	航法・エアデータ システム	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	酸素供給機能	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	視界	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
防火系統	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	
③非常用装置等の不具合	1	1	0	0	1	0	0	1	0	4	
④制限・規定値を超えた運航	3	3	7	0	3	4	0	1	0	21	
⑤警報に基づく回避操作など	7	4	5	0	12	13	0	7	0	48	
(内訳)	航空機衝突防止装置作動	1	0	0	0	2	3	0	4	10	
	対地接近防止装置作動	6	3	4	0	10	10	0	2	35	
	その他の回避操作/非常宣言	0	1	0	0	0	0	0	1	2	
	非常用装置・器具の使用	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
⑥その他	18	25	22	0	41	8	1	21	2	138	
合計	30	35	39	0	60	25	1	34	2	226	
1000便あたりの発生数	1.07	2.77	2.29	0.00	1.25	0.94	1000.00	0.98	-	1.35	

※ 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. 2020 年度の安全の状況

《安全上のトラブルの概要》

2020 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 226 件ありました。事象別の概要は以下のとおりです。

【システムの不具合】

14 件発生しましたが、不具合と機材に集中傾向はなく、その他の事例を含め、原因となった部品の交換等の整備処置及び動作確認を実施しました。

【制限・規定値を超えた運航】

指示された経路を逸脱した事例が 2 件、指示された高度を逸脱した事例が 10 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（航空機衝突防止装置）の警報により回避した事例が 35 件、GPWS（対地接近警報装置）の警報により回避した事例が 10 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ではありませんでした。（*1）

【その他】

その他は 138 件でしたが、お客様が新型コロナウイルス対策のため携帯していたクレベリン（※）を機内で発見した事象（危険物輸送）の 51 件が含まれています。

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 11 件、適切に整備処置を実施しました。

（※クレベリンは、新型コロナウイルス等の感染症予防策として使用されている空間除菌製品ですが、一部の商品が腐食性物質として危険物の対象となります。）

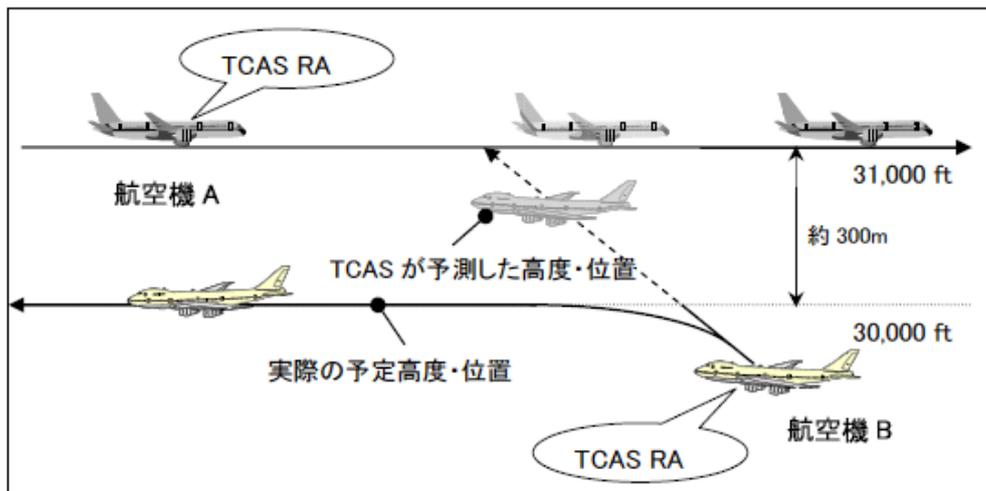
発生したすべての「安全上のトラブル」に対して、担当部署において原因を分析の上、必要な改善・再発防止策を進めています。

「安全上のトラブル」の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）『安全の取り組み』ページの「安全に関する状況」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. 2020 年度の安全の状況

(*1) TCAS と GPWS の警報作動について



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。

2. 2020 年度の安全の状況

(6) イレギュラー運航

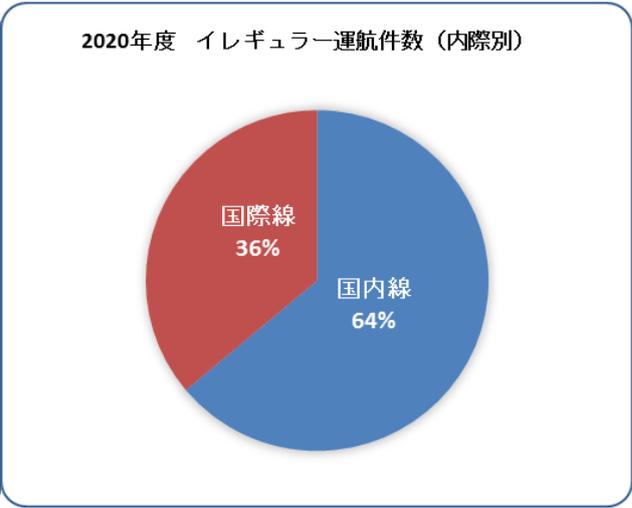
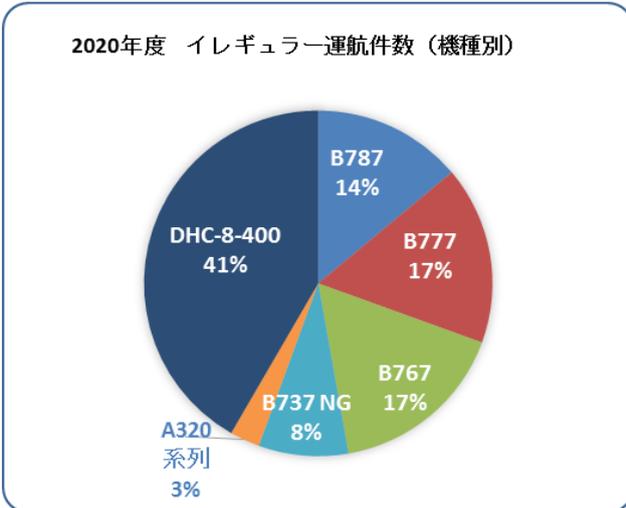
2020 年度の ANA グループにおけるイレギュラー運航は、36 件発生しました。
 イレギュラー運航の発生原因のほとんどは機材の故障によるものですが、特定の事象が多発する傾向はなく、個々の事象について、原因の調査・分析を行い、適切な再発防止処置を施しています。

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まいります。

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

【イレギュラー運航発生件数】

	2020年度								2019年度
	B787	B777	B767	B737-500	B737 NG	A320 系列	DHC-8-400	計	
国内線	1	1	2	0	3	1	15	23	32
国際線	4	5	4	0	0	0		13	19
合計	5	6	6	0	3	1	15	36	51



3. 安全に関する目標

3. 安全に関する目標

(1) 2020 年度 安全目標の達成状況

安全に関する数値目標と実績は、以下のとおりです。

① 航空事故・重大インシデント発生件数

目標：0 件

実績：1 件

(P9 (3) 航空事故参照)

② ヒューマンエラー起因の義務報告事象について発生から 90 日以内に最終再発防止策提出達成率

目標：50% 以上

実績：70% (90 日以内件数 42 件/ ヒューマンエラー起因の義務報告件数 60 件 *注)

*注：実績データは 2020 年 01 月～12 月の期間

ヒューマンエラー起因の事象に対する要因分析、対策立案・実施の PDCA サイクルを可能な限り早く回すことは、早期の未然防止・再発防止へとつながり、より高い安全性の実現に向けて重要なポイントです。

3. 安全に関する目標

(2) 2020 年度 安全施策の実施状況

2020 年度は、2020-22 年度 ANA ブランド中期安全推進計画に基づき、2022 年度を見据え、具体的に 2020 年度のビジョンと各項目に対する一流の定義を掲げて、現在との差分を埋める具体的アクションを展開してきました。安全面において世界におけるリーディングエアラインとしての社会的責任を果たすべく、グループ一丸となって取り組みました。

«「安全の方針と目標」の実施状況»

- ・ 法令とIOSAなどの国際基準に常時適合すべく体制の確認および勉強会による情報の展開を図りました。
- ・ コードシェア会社との連携促進を通じた国内リーディングエアライングループの実現を図りました。
- ・ IATAやSTAR ALLIANCEなどの国際組織への参画などを通し、合理的な基準や業界標準づくりの牽引を行いました。

«「安全リスク・マネジメントの深化」の実施状況»

- ・ 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した。
- ・ 複数のハザードを起点に有効な対策を設定し、維持管理することで継続的なリスク低減を図りました。
- ・ コロナ禍での安全確保や衛生対策として、ICAOやIATA等のガイダンスも参考にしながら不安全事象を未然に防止するべく取り組みを強化しました。
- ・ 疲労も不安全事象を誘発させる要因の 1 つであることから、運航乗務員のみならず2020年度は客室乗務員に対しても疲労リスク・マネジメントを導入しました。
- ・ 落下物に対し潜在リスクを排除する為の新たなプログラムの展開を行いました。

«「安全保証の充実」の実施状況»

- ・ 一人ひとりが安全を高めるこだわりを持った仕事の実践と継続的モニタリングを目指すためにOne on Oneミーティング等を通じた安全に関する意識および行動の体現について確認を行ってきました。
- ・ SPI(Safety Performance Indicator、KPIの安全版)により安全の状態を「見える化」し、安全性向上を図りました。
- ・ 新たな監査手法（リモート監査など）への取り組みとSMSの進化に向けた取り組みを図りました。

«「安全文化の推進」の実施状況»

- ・ 各部（門）の安全推進コア人材への継続的教育による安全基盤強化を図りました。
- ・ 安全教育の充実と安全行動をモニターするサイクルにより「安全行動の体現」を図りました。

3. 安全に関する目標

(3) 2021 年度 安全目標

ANA グループでは、2021 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よる事態報告（航空法 111 条の 4 による義務報告事象）に対する発生から最終再発防止策提出日まで 90 日以内の達成率：50%以上
- ③ANA グループ安全教育センター（ASEC）受講者数：11,000 人

(4) 2021 年度 安全施策

2021 年度は、2021-2025 ANA グループ中期安全推進活動計画のビジョン「世界一流の安全の仕組みと文化を持ったリーディングエアラインになり お客様のあんしんを生み出す」に基づき、変革の時代にあつて安全を堅持するために、安全文化を醸成し適切に変更管理を行いながら、安全管理体制を強化していきます。

2021年度 安全施策

■安全の方針と目標

- ・ 高度化する法令や[IOSA](#)などの国際標準に常時適合した安全管理システムを維持します。
- ・ コードシェア会社との間で安全に関わるプラットフォームを構築しながら、国内リーディングエアライングループの実現を図ります。
- ・ [IATA](#)や[STAR ALLIANCE](#)などの国際的な安全組織に参画し、最新の安全関連情報をフィードバックしながら、国内航空業界においても合理的な基準や業界標準づくりを目指します。

■安全リスク・マネジメントの深化

- ・ 「安全の堅持」と「変化・変革」を両立させる観点から、変更管理および「3H」マネジメントを徹底していきます。
- ・ 各種安全関連情報やデータを分析し、見出されたハザードを未然防止型・未来予測型のリスク・マネジメントサイクルに連携させていきます。
- ・ 共通のハザードを特定しながら、有効な対策（バリア）を設定し、継続的にモニターすることにより、リスクの低減を図っていきます。（ハザードベースのリスク・マネジメント）

■安全保証の充実

- ・ 一人ひとりがセルフモニターを実践し、安全行動を推進できる職場づくりを行っていきます。
- ・ SPI(Safety Performance Indicator)により安全の状態を「見える化」し、安全性向上を図ります。
- ・ 内部安全監査を進化させるとともに、新たな監査体制についても検討していきます。

■安全の推進

- ・ 安全推進コア人材の継続的な育成を図り、安全基盤の強化を図ります。
- ・ オンラインでの安全フォーラム・キャラバンの開催やオンデマンド教育の充実、安全ホームページ等を活用して、安全行動の体現を図ります。



4. 安全管理システム (Safety Management System: SMS)

(1) ANA グループの安全管理システム (SMS)

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 (SMS) (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。

安全管理システムは、「安全の方針と目標」、「安全リスク・マネジメント」、「安全保証」および「安全の推進」の四構成項目から成り立っており、全役職員が SMS を把握し、一丸となって安全管理に取り組み、航空事故・インシデントを防止に繋げる仕組みです。

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

【安全推進関係者】

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」(2020年4月~2021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 副社長執行役員	清水 信三
株式会社エアージャパン	常務取締役	久場 広一郎
ANA ウイングス株式会社	取締役副社長	小林 明

グループ航空会社の「安全統括管理者」(2021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	満倉 達彦
株式会社エアージャパン	常務取締役	久場 広一郎
ANA ウイングス株式会社	取締役副社長	小林 明

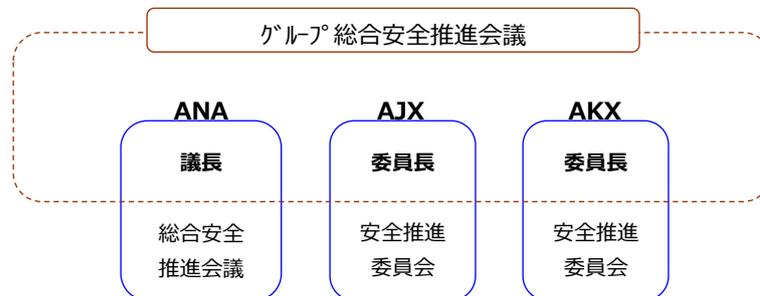
【安全推進関係の会議体】

①安全推進委員会 (ANA は「総合安全推進会議」)

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。

②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

収集・共有した安全情報を基に、発生傾向の把握やハザード（例えば、人的要因、技術要因、組織要因、環境要因等。事業に関する変更により生じるものを含む。）の特定を行い、予想される不安全事故の発生頻度や影響度からリスクを評価し、許容できないリスクがあればそれを除去・回避するための具体的施策を立案します。その後、当該施策の実施後の妥当性評価を行います。これらの一連の「安全に係るリスクの管理」を実施する手順及び体制を定め、事故等の不安全事故のリスクを許容範囲に留める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。

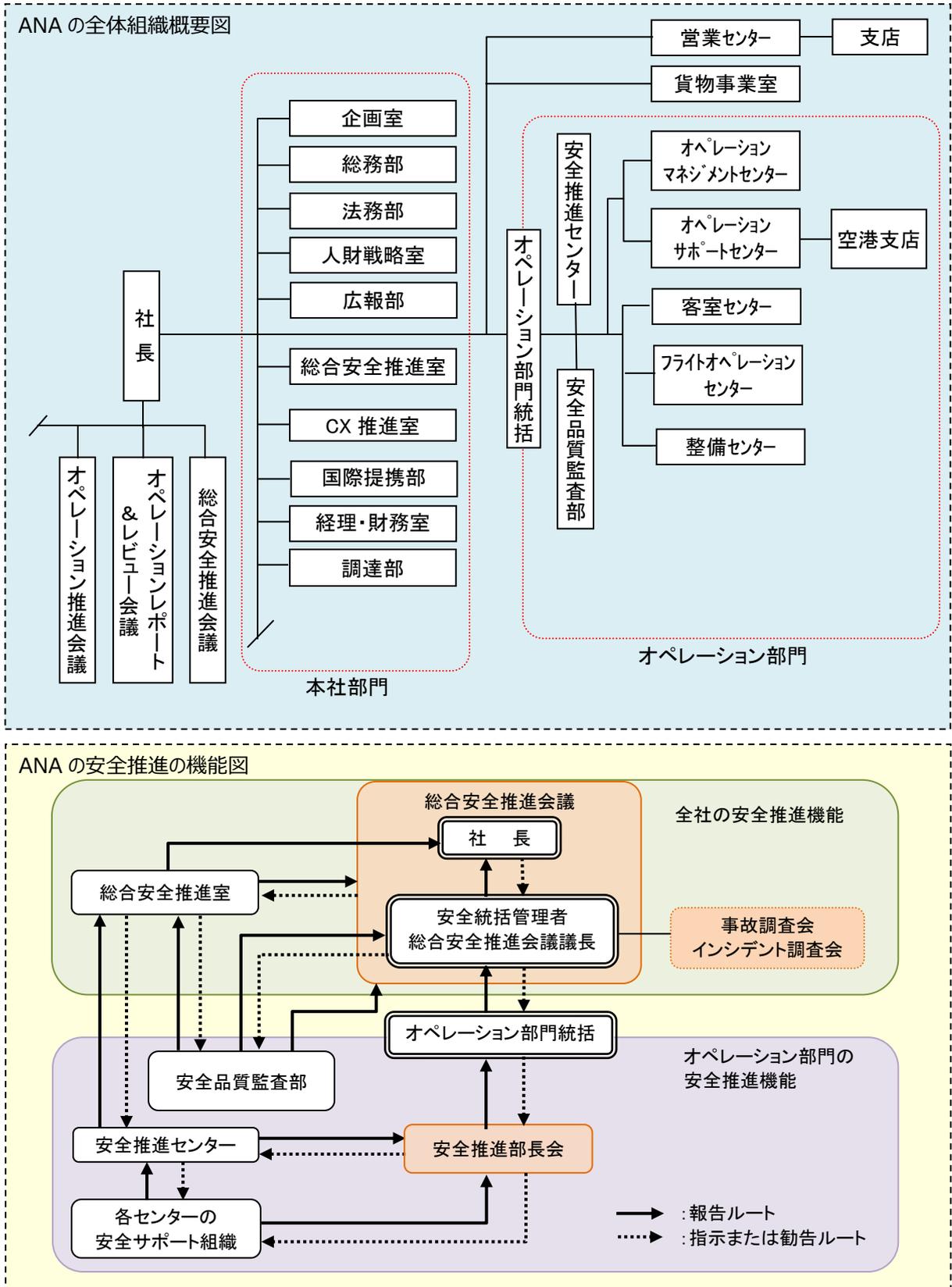
③ マネジメント・レビュー

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 (2021年4月1日現在)



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の統括および空港オペレーション業務全般を担当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、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切して有効に機能し、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 (2021 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	55 名	22 名	221 名	356 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		---
2,408 名	8,679 名	1,443 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 (2021 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 1,446 名	8,556 名	ANA : 541 名 (241 名)	67 名
副操縦士 734 名		e.TEAM ANA* : 2,737 名	
総計 2,180 名		(1,403 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・品質担当部長と主要な本社組織の部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》

● エアポート team 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》

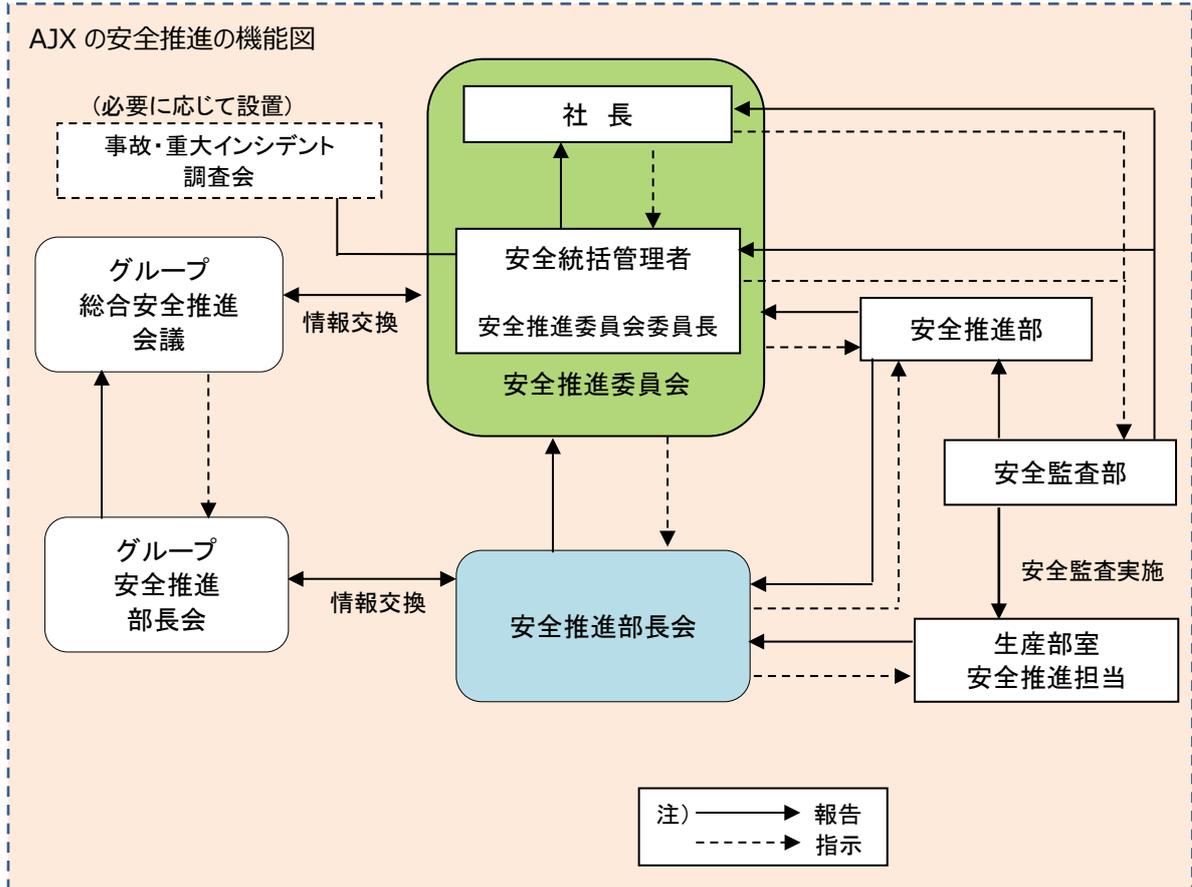
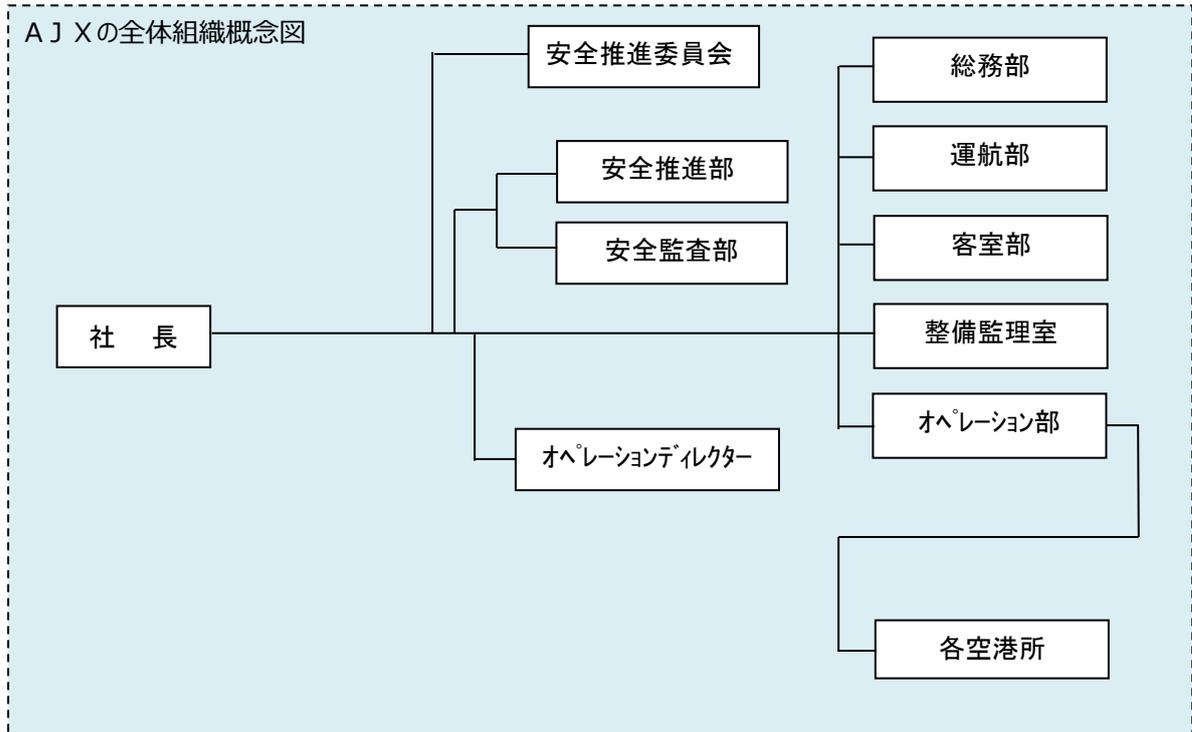
● マンスリー・マネジメント・レビュー会議 (MMR 会議)

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

株式会社エアージャパン：AJX

1) 安全に関わる組織 (2021年4月1日現在)



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合しているか、状況を客観的に評価し、是正を求める役割を担っています。

2) 各組織の人員数 (2021 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
5 名 (社内兼務 1 名、 ANA 兼務 1 名)	5 名 (社内兼務 4 名)	49 名	550 名	5 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 (2021 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 24 名	544 名	0 名 (0 名)	39 名 *1
副操縦士 0 名			
総計 24 名			

*1 : ANA の運航管理者に共用運航管理者として囑託発令しています。

4) 安全に関わる会議

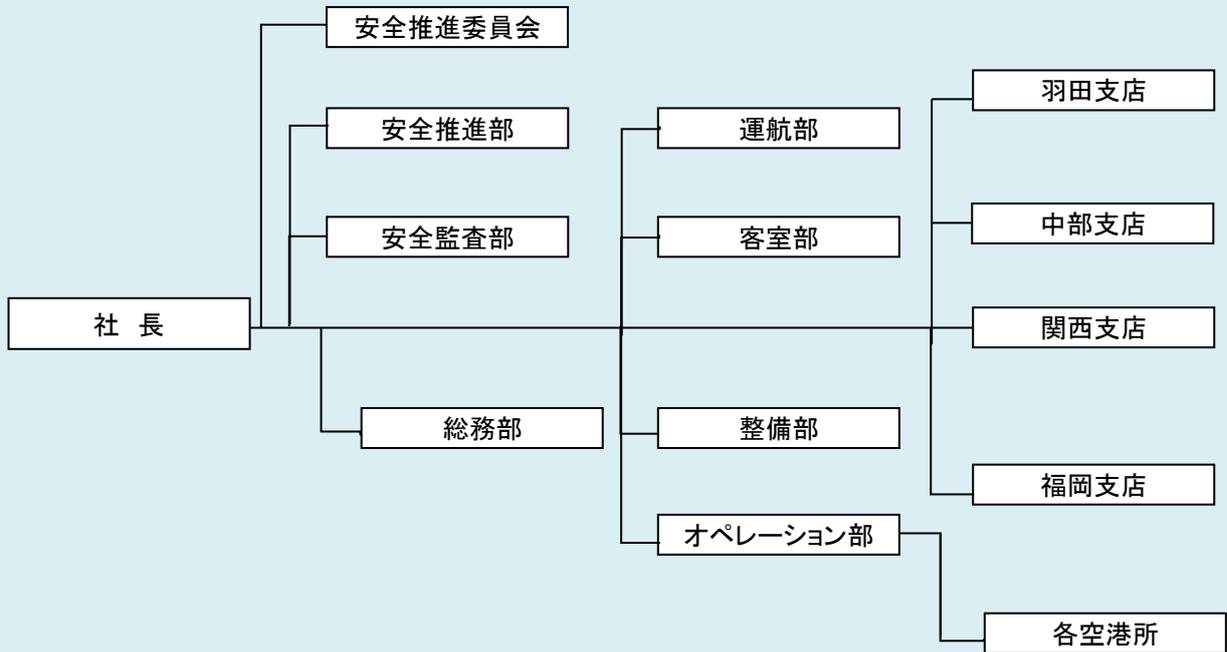
«会社全体の会議»

- 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。

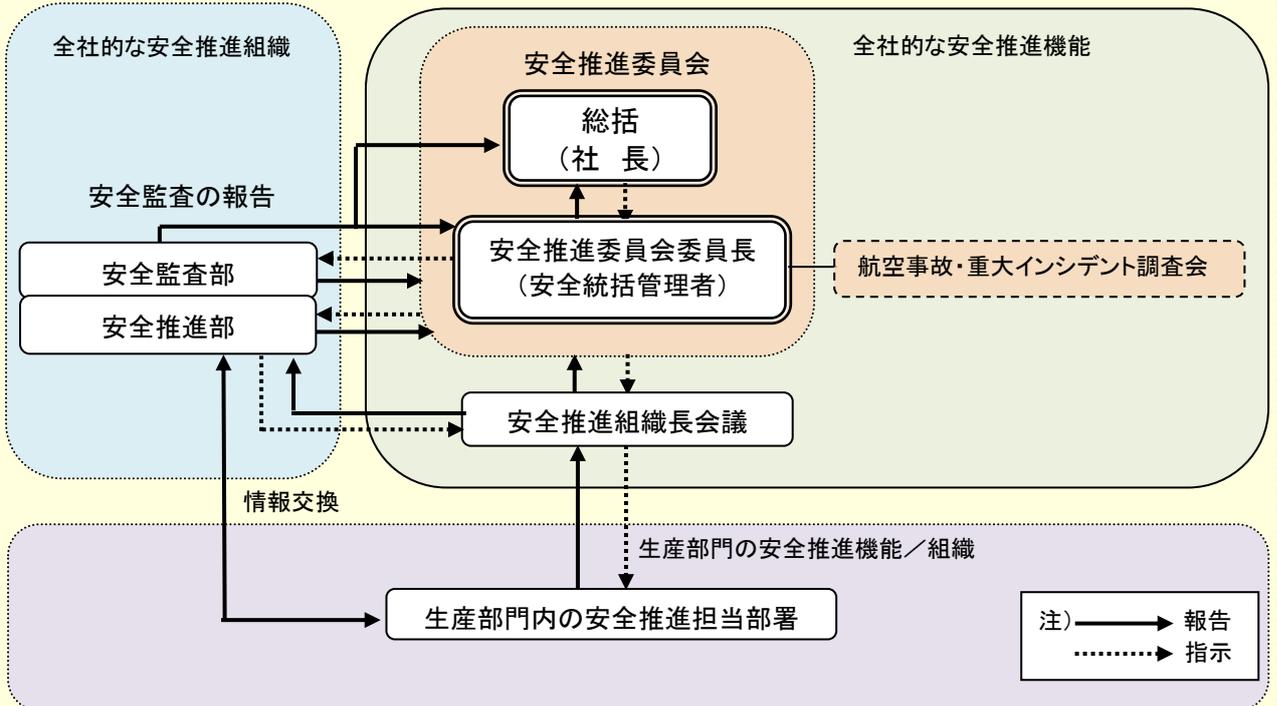
ANA ウイングス株式会社：AKX

1) 安全に関わる組織 (2021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



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。本社には安全推進部、安全監査部、総務部、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合しているかを客観的に評価し、是正を求める役割を担っています。
- 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

2) 各組織の人員数 (2021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
24名 (社内兼務7名)	25名 (社内兼務6名)	758名	895名 (社内兼務4名)	10名	21名 (社内兼務1名)
羽田支店	中部支店	関西支店	福岡支店		
3名 (社内兼務1名)	19名 (社内兼務2名)	24名 (社内兼務1名)	12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 (2021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 287名	870名	0名 (0名)	72名 *1
副操縦士 221名			
総計 508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。

● 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、安全推進のための方針・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。



(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】 (2021 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/貨物便 * B767 運航は一時休止中
			B787 旅客便 (=:往復運航) ・成田 = バンコク ・成田 = 香港
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	B737-700、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たしていることを確認することと合わせて、領収検査体制や日常業務状況のフィードバック体制等を構築することや、定期的な監査を実施することで、委託業務の品質の維持向上を図っています。

「ANA グループの空港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システム（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 エアロサブライシステム（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。

- ・ SESCO (ST Engineering Aerospace Services Co.,LTD) : シンガポールにある整備専門会社で、ANA グループが所有する機種では、B787、B777、B767、B737 の受託能力を有しており、ANA グループでは 1997 年から委託しています。
- ・ HAECO XIAMEN (Taikoo (Xiamen) Aircraft Engineering Co.,LTD) : 中国福建省にある整備専門会社で、ANA グループが所有する機種では、B777、B767、A380 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、DHC-8-402 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と審査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、緊急訓練を実施しています。また、審査では、模擬飛行装置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。

ANA では、更なる安全性向上に向け上記の定期訓練審査に 2019 年 10 月より Competency Based Training*の考えを導入し、新たな訓練審査プログラム(AQP*)を開始しています。これまで以上に実運航に即した訓練審査を導入することで運航品質向上を目指すプログラムです。今後、グループ全体に展開する予定です。

*Competency Based Training：実際の運航業務で求められる Competency を明確化し、その Competency の習得状況に応じて柔軟な訓練(審査)を行うプログラムのことです。航空機乗組員を効果的かつ効率的に養成することが可能となります。

*AQP(Advanced Qualification Program)：運航業務および訓練・審査における評価結果に関するデータ分析を通じて、運航上の課題やエアラインとしてのニーズに合わせた訓練審査体系を設定することができるプログラムのことです。現在の運航環境に即した訓練・審査を行うことで、更なる運航品質の向上を目的としています。

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

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を実施しています。

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 認定作業員定期訓練

認定作業員が確実な整備作業を継続的に行うために、2年ごとに必要な知識・技量の再周知を図っています。

⑤ ヒューマンファクターズ定期訓練

AE及び認定作業員に対して、事例分析を活用したヒューマンファクターズの知識を習得、維持できるよう、該当する資格者の定期訓練と同時に実施しています。

⑥ 運航承認定期訓練

特別運航承認に携わる整備従事者、整備管理者が確実な整備作業と決められた運用ルールの適用を継続して行えるよう、該当する資格者の定期訓練と同時に実施しています。

⑦ 航空輸送危険物取り扱い定期訓練

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

◀定期審査▶

作業員の技量の維持を確認する為、2年ごとに「認定作業員定期審査」を実施しています。



ANAグループ整備部門の訓練用メンテナンス・トレーニング・モックアップと整備士養成訓練の様子



退役した機体を整備訓練専用の機材へと有効活用し、整備士養成訓練を実施

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

《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

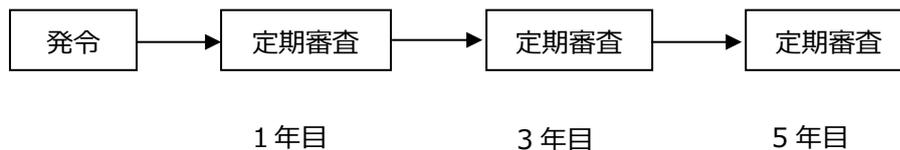
《定期訓練 Part2》

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 ANA グループ社員一人ひとりに対して ANA グループ安全教育センター (ASEC) にて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 4 つの分野 (運航、保安、お客様、社員 (作業者)) における安全および保安の大切さや尊さを学び、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。
- ③ エラー体験やグループ社員とのワークショップを通じて、新たな気づきを得て、それぞれの職場で安全行動を体現する。

なお、ASEC は 2019 年 10 月に新たな訓練施設である ANA Blue Base に移転し、グループ社員全員が受講するプログラムの 3 巡目をスタートしています。2020 年 7 月からは、教育のオンライン化を進め ANA グループ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。



「Forward Stroke inc.」



《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客室乗務員をサポートし、お客様の援助・誘導を体現する。

2019 年 10 月からグループ社員全員が受講する 2 巡目の研修を実施しており、社員一人ひとりが「自らが援助者として緊急時の行動や危険な行為への対応を体現する」研修に進化させています。



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、グループや関係会社の社員が会して安全に関する話し合い等を通して安全、保安への意識を高めるイベントである「TALKSAFE」を 7 月に開催しましたが、202 年度はコロナ禍の影響を鑑み、「安全フォーラム on Zoom」と称して web 方式で 4 回行いました。従来 300 名程度しか集まらなかったものが、オンラインで海外も含め約 1,400 名のグループ社員や関係会社の社員が参加することができました。



「TALKSAFE 2020」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。

2020 年度は海外 6 ヶ所、国内 15 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 460 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

5. 輸送実績 等

(1) 使用している航空機の情報

(2021年3月31日現在、飛行時間と飛行回数は2020年4月1日-2021年3月31日の平均)

機種	座席数	初号機 導入時期	機数 (年度末)	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	1997.06	7	18.6	ANA	265.0	199.3
B777-200ER	405	1999.09	7	13.5			
 B777-200ER	392						
B777-300	514	1997.11	5	22.8	ANA	179.2	99.6
B777-300ER	264	2004.08	25	9.5	ANA	5,096.3	515.8
 B777-300ER	250						
B777-300ER	212						
B777F	—	2019.05	2	2.1	ANA	755.7	104.9
B767-300	270	1995.03	0	—	ANA	582.5	453.8
B767-300ER	270	1997.02	20 (*1)	13.4	ANA/AJX		
 B767-300ER	202						
B767-300BCF	—	1992.04	5	25.4	ANA/AJX	1,178.2	321.8
B767-300F	—	2005.11	4 (*2)	17.0			
 B767-300F	—						
B787-8	335	2011.08	36 (*3)	8.0	ANA/AJX	2,635.3	1,248.6
 B787-8	240						
B787-8	184						
B787-8	169						
B787-9	395	2014.03	36 (*4)	4.1	ANA/AJX	6,211.9	1,091.8
 B787-9	215						
B787-9	246						
B787-10	294	2019.03	2 (*5)	2.0	ANA/AJX	20.9	7.5
 B787-10							

5. 輸送実績 等

機種	座席数	初号機 導入時期	機数 (年度末)	平均 機齢	使用会社	平均年間 飛行時間	平均年間 飛行回数
A380-841 	520	2019.03	2	2.4	ANA	2.7	1.2
A320-214	180	2019.10	3	7.4	ANA	32.8	68.4
A320-271N 	146	2016.11	11	2.7		1,121.0	1,030.1
A321-211	194	2016.10	4	4.3		238.5	198.0
A321-272N 	194	2017.09	17	1.9		1,200.8	970.7
B737-500	126	1993.12	0	-	AKX	5.1	4.8
B737-700	120	2006.01	4 (*6)	15.0	ANA/AKX	889.9	824.0
	144	2019.07	0	-			
B737-800 	166	2008.05	39 (*7)	8.3	ANA/AKX	3,976.4	3,256.0
DHC8-400 	74	2003.06	24	12.3	AKX	3,097.1	3,549.0

使用会社	使用機全体の平均機齢
ANA	8.5 年
AJX	8.8 年
AKX	10.1 年

(注) *1 : 20 機全てが ANA、AJX の共通の事業機
 *2 : 9 機全てが ANA、AJX の共通の事業機
 *3 : 36 機が ANA、AJX の共通の事業機
 *4 : JA830A、JA833A を除く 34 機が ANA、AJX の共通の事業機
 *5 : 2 機全てが ANA、AJX の共通の事業機
 *6 : 4 機全てが ANA、AKX の共通の事業機
 *7 : 39 機全てが ANA、AKX の共通の事業機

《機齢について》

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

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 (百万旅和)	前年比 (%)	有償貨物トナリ (百万トナリ)	前年比 (%)
B787-8	14,917	50	2,412	20	190	39
B787-9	13,038	66	1,700	10	877	81
B787-10	81	8	19	2	3	6
B777-200/ER	4,177	13	764	9	25	18
B777-300/ER	7,276	36	1,324	6	964	59
B777-300F	1,203	236	0	-	497	423
B767-300/ER	9,697	28	1,131	15	33	19
B767-300F	7,315	90	0	-	628	122
A320	262	7	10	4	0.0	8
A320NEO	12,332	163	603	51	4.2	75
A321CEO	2,363	31	179	22	1.3	53
A321NEO	11,558	58	980	47	7.3	113
A380	1	0	0	0	0	0
B737-500/700/800	48,232	45	2,667	28	21	90
DHC8-400	34,828	63	615	45	0.41	92
総計	167,280	48	12,405	15	3,251	76

② 会社別

【国内線・国際線 計】

	便数	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅和)	前年比 (%)	有償貨物トナリ (百万トナリ)	前年比 (%)
ANA	97,047	49	9,850	14	3,073	88
AJX	2,403	13	119	2	163	22
AKX	67,830	52	2,436	31	15	88
総計	167,280	48	12,405	15	3,251	76

【国内線】

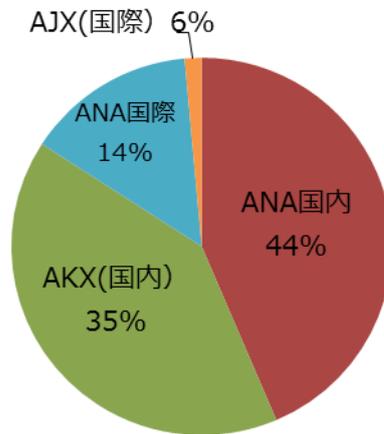
	便数	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅和)	前年比 (%)	有償貨物トナリ (百万トナリ)	前年比 (%)
ANA	72,912	49	7,263	26	206	60
AJX	-	-	-	-	-	-
AKX	67,830	52	2,436	31	15	88
総計	140,742	50	9,699	27	221	62

【国際線】

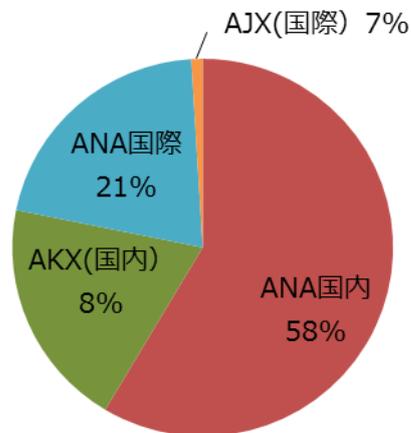
	便数	前年比 (%)	旅客キロ (百万旅和)	前年比 (%)	有償貨物トナリ (百万トナリ)	前年比 (%)
ANA	24,135	48	2,587	6	2,867	90
AJX	2,403	13	119	2	163	22
総計	26,538	39	2,706	5	3,030	78

5. 輸送実績 等

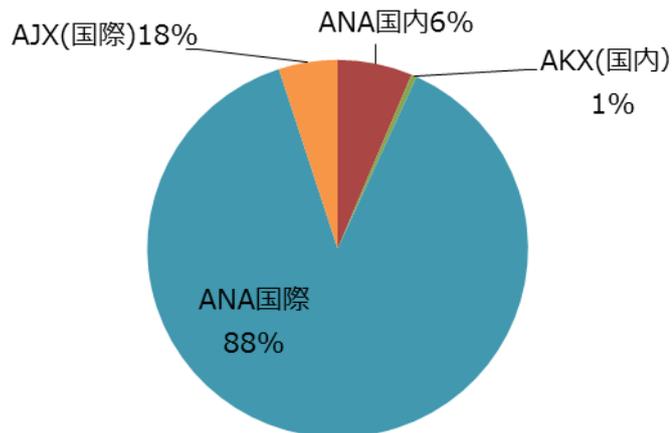
航空会社別輸送実績【運航便数】



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】



5. 輸送実績 等

③ 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	6,860	57	1,014,653	30	2,068,021	42	49
東京-大阪	7,498	69	982,391	35	2,092,059	53	47
東京-神戸	539	37	48,735	18	105,015	25	46
東京-関西	1,367	38	109,681	19	274,582	29	40
東京-福岡	8,103	63	1,064,139	31	2,324,728	48	46
東京-稚内	143	15	12,000	11	23,138	13	52
東京-紋別	568	79	20,457	31	77,822	66	26
東京-中標津	114	16	5,878	8	19,224	14	31
東京-釧路	116	16	6,942	8	19,796	14	35
東京-函館	1,219	57	120,817	30	246,316	44	49
東京-大館能代	632	43	21,095	15	91,452	37	23
東京-秋田	1,600	45	92,846	18	226,894	31	41
東京-庄内	1,347	47	70,464	20	205,604	37	34
東京-富山	1,102	38	52,879	16	165,596	33	32
東京-小松	1,321	45	106,295	25	232,444	37	46
東京-能登	653	45	25,106	16	98,040	40	26
東京-八丈島	1,224	59	81,739	45	178,716	53	46
東京-中部	709	97	36,488	45	108,750	93	34
東京-岡山	1,560	44	109,247	20	251,620	31	43
東京-広島	3,534	50	315,537	27	630,593	35	50
東京-岩国	1,402	39	65,269	17	208,930	34	31
東京-山口宇部	778	36	48,761	14	140,044	25	35
東京-鳥取	1,439	40	83,976	23	227,278	38	37
東京-米子	1,780	44	123,306	23	296,052	35	42
東京-石見	685	47	22,068	17	91,140	37	24
東京-徳島	1,374	48	72,587	28	199,912	41	36
東京-高松	2,185	51	171,119	27	376,110	38	45
東京-松山	2,636	62	238,343	25	500,721	36	48
東京-高知	1,932	54	150,057	30	321,980	42	47
東京-佐賀	1,681	47	88,139	21	263,208	40	33
東京-大分	1,436	50	89,284	28	240,070	45	37
東京-熊本	1,614	45	120,490	20	290,214	31	42
東京-長崎	1,575	55	148,069	22	338,612	30	44
東京-宮崎	1,447	41	82,166	20	244,696	37	34
東京-鹿児島	1,741	41	131,197	20	328,212	30	40
東京-那覇	6,067	69	919,318	34	2,111,777	59	44
東京-宮古島	646	84	84,499	48	169,376	79	50
東京-石垣島	1,079	75	138,583	39	303,368	62	46

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	2	0	37	0	332	0	11
成田-大阪	3	0	75	0	486	0	15
成田-福岡	0	0	0	0	0	0	-
成田-仙台	16	1	39	0	1,184	1	3
成田-新潟	16	2	38	0	1,184	2	3
成田-中部	20	1	196	0	1,882	1	10
成田-那覇	19	3	511	0	5,260	3	10
大阪-札幌	2,815	63	277,969	39	532,813	56	52
大阪-福岡	2,349	65	150,855	43	281,408	54	54
大阪-釧路	21	53	1,091	26	3,302	49	33
大阪-函館	741	101	46,063	54	126,014	102	37
大阪-青森	1,070	50	29,808	30	79,180	50	38
大阪-秋田	1,064	49	27,150	27	78,966	49	34
大阪-仙台	2,194	60	130,053	29	324,748	45	40
大阪-福島	613	41	21,945	20	54,424	25	40
大阪-新潟	979	44	41,683	22	92,640	32	45
大阪-石見	22	65	220	12	1,628	65	14
大阪-松山	3,464	54	159,451	36	336,002	49	47
大阪-高知	2,541	60	94,206	39	193,600	54	49
大阪-大分	1,192	54	46,523	40	95,384	57	49
大阪-熊本	2,419	56	104,823	33	224,022	43	47
大阪-長崎	1,047	47	52,585	26	138,062	38	38
大阪-宮崎	2,367	54	114,584	32	243,350	41	47
大阪-鹿児島	2,216	51	85,840	27	209,662	34	41
大阪-那覇	2,008	83	228,611	38	580,443	69	39
大阪-石垣島	72	138	2,684	38	11,676	135	23
関西-札幌	752	29	48,728	17	127,013	29	38
関西-青森	1	-	69	-	74	-	93
関西-福島	0	-	0	-	0	-	-
関西-福岡	1	0	13	0	146	0	9
関西-女満別	4	3	395	3	664	3	59
関西-高知	0	-	0	-	0	-	-
関西-松山	0	-	0	-	0	-	-
関西-大分	0	-	0	-	0	-	-
関西-那覇	907	32	48,158	14	150,383	30	32
関西-宮古島	542	63	40,802	37	90,700	63	45
関西-石垣島	278	39	14,425	19	46,260	39	31
神戸-札幌	90	12	4,999	7	14,682	11	34
札幌-福岡	475	65	42,640	24	117,743	43	36
札幌-利尻	202	89	7,318	35	28,656	101	26
札幌-稚内	1,254	92	42,815	77	92,980	92	46
札幌-女満別	1,132	53	32,199	33	83,768	52	38
札幌-中標津	1,528	71	49,059	47	113,256	71	43
札幌-釧路	1,445	71	37,571	39	110,610	51	34
札幌-函館	826	58	20,211	27	61,676	58	33

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-青森	709	51	13,037	27	52,466	51	25
札幌-秋田	985	68	17,694	31	73,304	68	24
札幌-仙台	1,043	48	44,209	33	84,082	41	53
札幌-福島	393	54	10,792	20	33,176	36	33
札幌-静岡	123	17	5,449	8	18,992	16	29
札幌-新潟	1,406	83	34,444	40	109,150	79	32
札幌-小松	53	7	4,824	6	8,526	7	57
札幌-富山	27	4	2,268	4	4,510	4	50
札幌-岡山	22	3	1,115	1	3,212	3	35
札幌-広島	25	3	1,494	2	4,150	3	36
札幌-那覇	135	18	5,288	5	21,628	18	24
中部-札幌	1,838	49	129,760	32	290,544	49	45
中部-福岡	510	16	28,606	12	73,914	18	39
中部-女満別	26	4	1,488	3	4,316	5	34
中部-旭川	24	3	1,172	2	3,892	5	30
中部-函館	24	12	1,135	8	3,984	15	28
中部-秋田	909	63	21,131	30	70,486	65	30
中部-仙台	850	33	28,438	21	65,844	29	43
中部-新潟	422	29	7,360	12	31,320	29	23
中部-松山	490	34	10,589	16	36,812	34	29
中部-熊本	1,090	61	33,584	31	86,272	45	39
中部-長崎	858	57	36,582	26	119,796	55	31
中部-宮崎	411	19	13,966	9	32,392	14	43
中部-鹿児島	479	32	13,093	18	39,402	34	33
中部-大分	0	-	0	-	0	-	-
中部-那覇	1,270	81	76,298	33	213,116	66	36
中部-宮古島	427	59	26,648	34	66,926	57	40
中部-石垣島	430	60	29,737	37	64,388	61	46
福岡-仙台	20	3	955	2	3,320	4	29
福岡-新潟	290	40	5,786	19	21,460	40	27
福岡-小松	273	40	10,568	21	21,490	25	49
福岡-対馬	1,250	36	51,869	29	93,712	36	55
福岡-福江	652	91	16,614	56	48,248	91	34
福岡-宮崎	244	34	3,502	12	18,056	33	19
福岡-那覇	3,190	55	259,630	37	522,982	50	50
福岡-石垣島	404	57	21,121	35	57,634	59	37
福岡-宮古島	26	9	1,410	5	4,316	9	33
那覇-仙台	488	67	23,637	18	87,400	45	27
那覇-新潟	34	7	669	2	5,644	8	12
那覇-静岡	125	17	3,944	5	19,324	16	20
那覇-広島	719	99	48,252	38	124,244	64	39
那覇-岩国	77	11	2,836	4	12,782	11	22
那覇-高松	401	55	14,437	13	70,544	40	20
那覇-松山	721	99	20,771	27	116,110	96	18
那覇-熊本	95	13	4,813	5	15,798	13	30
那覇-長崎	60	8	1,393	2	9,960	8	14
那覇-宮古島	2,429	68	145,133	40	391,610	74	37
那覇-石垣島	2,682	63.8	169,803	47	427,282	74.4	40
合計	139,572	49.7	10,488,406	27.4	24,436,889	42.3	42.9

5. 輸送実績 等

【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	4,100	36	151,866	7	925,242	33	16
ヨーロッパ方面	1,511	20	43,221	5	250,537	22	17
アジア・ オセアニア方面	3,802	9	217,489	3	893,363	10	24
合計	9,053	15	412,576	4	2,069,142	16	20

【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	1,170	-	17	-
国際貨物便	17,471	203	2,020	319



《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。

- ・ IATA : 国際航空運送協会

各関係機関に対して航空産業の発展、航空安全の促進、環境問題への対策等の政策提言を行うことを目的としている協会です。また、国際航空の需要及び動向等、全世界規模の調査を行っています。

- ・ 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 : 安全管理 (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。

- ・ STAR ALLIANCE

航空会社間の連合組織のひとつであり 1997 年に設立され、ANA は 1999 年に加盟しています。コードシェア便やマイルサービス相互乗り入れなど、旅客の利便性を図り、集客の向上を目指しています。

- ・ 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
2020年度 安全報告書
(令和2年度)

2021年7月発行
全日本空輸株式会社
総合安全推進室
