

ANA グループ° 安全報告書

2025 年度



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）

本書は、航空法 第 111 条の 6 および航空法施行規則 第 221 条の 5「本邦航空運送事業者による安全報告書の公表」に従い作成した ANA グループ航空会社 3 社の安全報告書です。

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

「2025 年度 ANA グループ安全報告書」の発行にあたって

平素よりANAグループをご利用いただき、誠にありがとうございます。皆様からの温かいご愛顧に心より厚く御礼申し上げます。

ANA グループにとって「安全」は経営の基盤であり、絶対的な使命です。しかしながら、2025 年度は航空事故 2 件および重大インシデント 1 件を発生させてしまいました。また、ANA ウイングス株式会社においては、安全管理システムが有効に機能していないとして、国土交通省より厳重注意を受けるに至りました。

さらに 2026 年 4 月には、全日本空輸株式会社における整備作業の不適切事案に関し、国土交通省より業務改善勧告を受けるという大変重い事態を招いてしまいました。

多く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、深くお詫び申し上げます。

私たちはこの現実を真摯に受け止め、安全管理システムを総点検し再発防止策を実行しています。特に、業務改善勧告に対しては、社員一人ひとりが安全を最優先に行動でき、発生したエラーを組織が正しく受け止めて、積極的に報告できる環境を整えるなど、さらなる安全文化の再醸成と法令遵守の徹底にグループ一体となって取り組んでいきます。

ANA グループは、2026-2028 年度 航空安全中期方針を策定しました。この中期方針のもと「持続的・安定的な安全基盤の強化」と「安全・保安管理体制の進化」を柱に、不安全事故の再発および未然防止活動を一層強化し、過去の教訓を決して風化させることなく、基本手順を遵守した丁寧な仕事を徹底し、信頼される企業であり続けるよう努めてまいります。

今後とも変わらぬご支援とご指導を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

全日本空輸株式会社 安全統括管理者
取締役 専務執行役員 米谷 宏行



株式会社エアー・ジャパン 安全統括管理者
専務取締役 市川 聡



ANA ウイングス株式会社 安全統括管理者
取締役 松本 竜幸



2025 年度 ANA グループ 安全報告書

目 次

I. 安全に関わる理念、行動指針および基本方針	
1. ANA グループ安全理念および安全行動指針	4
2. 安全に関わる基本方針	5
II. 2025 年度の安全に関わる実績	
1. 2025 年度の安全に関する目標と実績	6
2. 安全上のトラブル等の発生件数と発生率	7
3. 航空事故・重大インシデント	7
4. 行政処分・行政指導	9
5. 安全上のトラブル	10
6. イレギュラー運航	12
III. 2026 年度の安全に関わる目標と取り組み	
1. 2026 年度の目標	13
2. 2026 年度の取り組み	13
3. 業務改善勧告に対する取り組み	14
IV. 安全管理システム（Safety Management System）	
1. ANA グループの安全管理システムについて	15
2. SMS 運用の全体像と構成要素	15
3. 安全責任者の責務	16
4. 安全推進関係の会議体	16
5. ANA グループ各社の安全管理体制	17
6. 業務の管理の受委託に関する情報	25
7. 業務の受委託に関する情報	25
8. 安全に係わる文書の整備および管理	26
V. 安全リスクマネジメント	
1. 安全リスクマネジメントの概要	27
2. 定期訓練および審査の内容	30
3. 安全を支える技術の維持・確保の工夫	31
4. 個別の取り組み	33

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

VI. 安全状況のモニター・評価

1. 安全情報の収集・伝達および共有の主なしくみ	36
2. 安全監査	36
3. 飛行データ解析プログラム	38
4. 事故・災害等の発生時の対応および防止対策	39

VII. 安全文化の醸成

1. ANA グループ教育・訓練・研修体系	40
2. ANA グループ安全教育センターにおける安全教育	40
3. 航空機からの緊急脱出研修	41
4. アサーションの推進	41
5. 安全に関するコミュニケーション活動	42

VIII. その他のトピックス

1. 保安管理システム_国際認証「Operating（レベル 2）」を取得	42
---	----

IX. 資料編

1. 保有している航空機の種類および詳細	45
2. 装備する救急用具	46
3. 安全上のトラブルおよびイレギュラー運航の詳細	47
4. 輸送実績（ANA グループ全体）	52
5. 輸送実績（AJX による自主運航便）	59

<巻末> 用語集	60
----------------	----

※本報告書の対象会社は、以下の通りです。

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)

※本報告書では、ANA グループ航空会社全体にかかわる安全に関する取り組みを中心に記載していますが、一部については航空会社独自の活動も記載しています。

※報告の対象期間は、**2025 年 4 月 1 日から 2026 年 3 月 31 日**ですが、一部については対象期間外についても記載しています。

I. 安全の理念、行動指針および基本方針

1. ANA グループ安全理念および安全行動指針

ANA グループにとって、安全は経営の基盤であり、業種・ブランドにかかわらず、グループすべての事業において守るべき絶対的な使命です。中でも運航の安全は、さまざまな職種が互いに連携して支えており、相互の理解と信頼が特に重要です。

そのため、ANA グループ社員共通の誓いである「安全理念」と「安全行動指針」はグループすべての職場で掲げられ、日々の業務の中で強く意識し、社員一人ひとりの行動の拠りどころとするようにしています。

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

- 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。

『安全は経営の基盤であり社会への責務である』

安全の堅持は、お客様の生命、身体あるいは財産を守ることだけでなく、私たちの生命、身体、財産を守ることにおいても社会的責務であると同時に、この責務を全うすることができなければ、企業としての存立が危うくなります。安全を維持、向上させていくことは ANA グループの発展に不可欠であり、経営の基盤となるものです。

『私たちはお互いの理解と信頼のもと確かな仕組みで安全を高めていきます』

安全は数多くの組織、グループ各社が、お互いに協力し連携しあって各々定められた業務を確実に実施することで初めて達成されます。お互いの理解や信頼は、組織間で業務を行なううえで基礎となるもので、また組織を超えた協調体制や安全を確保するための制度やシステムといった仕組みを常に最新、最善の状態に保ち、継続的に安全性を維持向上させることが必要です。

『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』

これらの仕組みの中で、私たち一人ひとりが常に安全の状況を確認し、改善し、安全を確保していく責任を担っていることを十分認識し、より確実な安全を自らの行動により誠実に追求していきます。

2. 安全に関わる基本方針

ANA グループでは、「安全理念」に基づき、安全にかかわる以下の 6 つの基本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。
- (2)安全は、航空輸送事業の原点であり、業界の最高水準の安全を保ち続けることが、社会の期待に応え最初に顧客に選ばれる航空会社となる必須条件である。これを実現するために、航空機運航にかかわる安全リスクを確実に管理することができる、全組織で取り組む統合された SMS を確立し、その継続的な改善を確実に行う。
- (3)事故やテロ・ハイジャック等の不法妨害行為は絶対に防止しなければならず、また防止できるとの信念に立ち、これらを一切発生させないため、会社はあらゆる努力を惜しまない。万一、不法妨害行為が発生した場合、人命尊重を第一に対処する。
- (4)経営者および管理職者は、以下について実施する。
 - ・安全の重要性和自己の責任を常に認識し、組織の先頭に立って安全を推進するとともに、全役職員にその認識を徹底させる。
 - ・公正な判断と安全報告を奨励する Positive Safety Culture を醸成し、安全情報の公開と共有を進め、自他の経験に学び、運航現場での問題を把握して安全優先の企業文化の定着と深化に向けリーダーシップを発揮する。
 - ・安全にかかわる方針の実現に必要な経営資源の確保と配分を行う。
- (5)航空輸送は大規模で複雑な機能の集積であり、安全は全組織、全役職員が重要な役割を分かち合い、協調することによって達成する。いかなる状況にあっても、役職員一人ひとり安全を最優先に判断し、それぞれの役割を果たす。
- (6)基本方針は、継続的な適切性を確認するために定期的にレビューを行う。

Ⅱ. 2025 年度の安全に関わる実績

1. 2025 年度の安全に関する目標と実績

(1) 航空事故・重大インシデント発生件数

目 標：0 件

実 績：3 件（内訳：航空事故 2 件、重大インシデント 1 件）

※詳細については、7～8 ページに記載しています。

(2) ヒューマンエラー起因の義務報告事象の再発防止策 90 日以内提出達成率

目 標：74% 以上

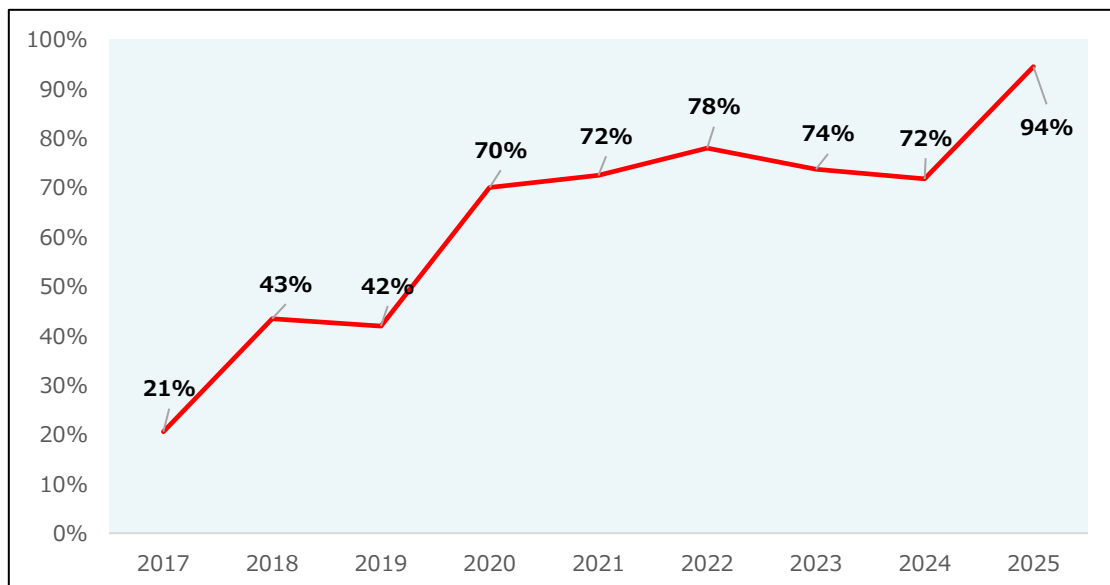
実 績：94%（68 件/72 件）

ヒューマンエラーに起因する事象の要因分析、対策の立案・実施、そしてその効果検証という PDCA サイクルを迅速に回すことを重視しております。この取り組みは、早期の未然防止・再発防止に繋がり、結果として高い安全性の実現に不可欠な活動です。

2025 年度は、目標値を上回る結果となりました。その主な理由としては、空港部門における組織的な是正・対応体制の強化により対策が早期立案できたことが挙げられます。

ヒューマンエラー事象に対しては、組織的に迅速に再発防止策に取り組むことが定着、かつ積極的な取り組みが行われるようになってきたため、2017 年度から比べると数値が向上、改善傾向が見られます。

【ヒューマンエラー起因義務報告の再発防止策 90 日以内の提出達成率の推移】



2025 年度 ANA グループ 安全報告書

2. 安全上のトラブル等の発生件数と発生率

ANA グループ航空会社における過去 5 年間で発生した航空事故、重大インシデント、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」といいます）およびイレギュラー運航の発生状況は、下表のとおりです。詳細については、資料編の 47～51 ページをご覧ください。

【航空局への報告事象件数（有償飛行以外の運航便も含みます）】

内 容	2021 年度		2022 年度		2023 年度		2024 年度		2025 年度	
航空事故	0	(0.000)	2	(0.007)	2	(0.006)	1	(0.003)	2	(0.006)
重大インシデント	1	(0.004)	0	(0.000)	0	(0.000)	2	(0.006)	1	(0.003)
安全上のトラブル	363	(1.623)	361	(1.194)	215	(0.694)	238	(0.758)	295	(0.933)
イレギュラー運航	38	(0.170)	43	(0.142)	46	(0.148)	48	(0.153)	48	(0.152)
運航便数	223,598		302,238		309,903		314,164		316,314	

* ()内は発生率（1,000 便あたりの発生件数）です。

3. 航空事故・重大インシデント

2025 年度に発生した ANA グループにおける航空事故および重大インシデントは以下の通りです。

(1) 航空事故：2 件

1) 離陸前の地上走行中に他社機垂直尾翼と当社機左翼端が接触し機体を損傷

① 運航会社

全日本空輸株式会社（ANA）

② 事象概要

2025 年 7 月 19 日、ANA9397 便（チャールストン発ロサンゼルス行）/B787-10

（JA986A）は、新造機空輸のためボーイング社デリバリーセンターを出発しチャールストン空港 M 誘導路を地上走行中にスポット R6 に駐機していた Breeze Airways の MX509 便（ラスベガス発ノーフォーク行：悪天候のためチャールストンへ目的地変更）の後方を通過する際、Breeze Airways 機の垂直尾翼と当社機の左翼端が接触し、それぞれの機体に損傷が生じました。本事案は、航空局ならびにアメリカ合衆国運輸安全委員会（NTSB）より航空事故と認定されました。

③ 対応状況

本事象については、NTSB において調査継続中であり、原因究明に全面的に協力しております。ANA では社内事故調査会において原因究明等を行い、以下の措置を実施しました。

- ・教育・訓練資料に「翼端接触の防止」に関する項目を追加
- ・新造機空輸の運航要領に地上サポートに関する記載を追記

2) 自動着陸中に意図せず機首が上がり、機体尾部が滑走路に接触して機体を損傷

① 運航会社

全日本空輸株式会社（ANA）

② 事象概要

2026 年 2 月 27 日、ANA114 便（羽田発ヒューストン行）/B787-9（JA873A）は着陸において、自動着陸中に意図せず着陸復行モードへ遷移したことで機首が上がり、機体尾部が滑走路に接触し、機体に損傷が生じました。本事案は、航空局ならびにアメリカ合衆国運輸安全委員会(NTSB)より航空事故と認定されました。

③ 対応状況

本事象については、NTSB において調査継続中であり、原因究明に全面的に協力するとともに、ANA では社内事故調査会を設置して原因究明、再発防止策を検討中です。

（2）重大インシデント：1 件

1) 稚内空港における車両が使用中の滑走路への進入

① 運航会社

ANA ウイングス株式会社（AKX）

② 事象概要

2025 年 8 月 20 日、ANA4841 便（新千歳発稚内行）/DHC8-400（JA854A）は、稚内空港において空港管制との通信を行わないまま着陸しました。当時、滑走路には鳥防除作業車両が走行していた可能性があり、当該機は「滑走路がクリアである」との情報を得ないまま進入・着陸を行いました。本事案は、航空局より重大インシデントと認定されました。

③ 対応状況

本事象については運輸安全委員会（JTSB）において調査継続中であり、原因究明に全面的に協力するとともに、AKX では社内重大インシデント調査会を設置して原因究明、再発防止策を検討中です。

4. 行政処分・行政指導

以下の事象により、2025 年 8 月 29 日に国土交通省より書面による嚴重注意（行政指導）を受けました。

（1）行政指導

1）重大インシデントを含めた安全上のトラブル等が相次いで発生

①事業者名

ANA ウイングス株式会社（AKX）

②事象概要

2025 年 8 月 29 日に、2024 年度から重大インシデントを含めた安全上の問題が相次いで発生している件について、国土交通省航空局から嚴重注意を受けました。本件に関しましては、安全上のトラブル等の発生を受け、対策を講じることで一時的に事案の発生は低減したものの、再び重大な事案が発生するなど、安全管理システムが現場を含めた社内全体に有効に機能していないと指摘を受けたものです。

【ANA ウイングスで過去 2 年間に発生した主な安全上のトラブルの概要】

日付	内 容
2024 年 4 月 7 日	米子空港において、進入中に緊急の回避操作を行った事案 【重大インシデント】
2024 年 6 月 22 日	中部国際空港に向けて降下中に航空機内において気圧が低下した事案 【重大インシデント】
2025 年 5 月 22 日	広島空港において、航空機が地上走行中に工事のため閉鎖された誘導路上で停止した事案
2025 年 8 月 20 日	稚内空港において他の航空機等が使用中の滑走路へ着陸又はその試みに該当した事案 【重大インシデント】

③対応状況

本件を受けて、運航にかかわる現場担当者を含めた社内全体の安全管理システムの総点検を実施し、強固な安全管理システムの構築に向けて本件の要因分析を行い、以下の再発防止策を実施しております。なお、要因分析結果、再発防止策については、2025 年 9 月 19 日に航空局へ報告書として提出いたしました。

- ・ 全社員に対する意識醸成
- ・ 基本業務の確実な遂行、技倆管理体制強化に向けた取り組み
- ・ 安全管理システムを継続的に循環させていくための取り組み
- ・ 積極的な安全文化(Positive Safety Culture)の醸成
- ・ 再発防止策を推進する体制の構築

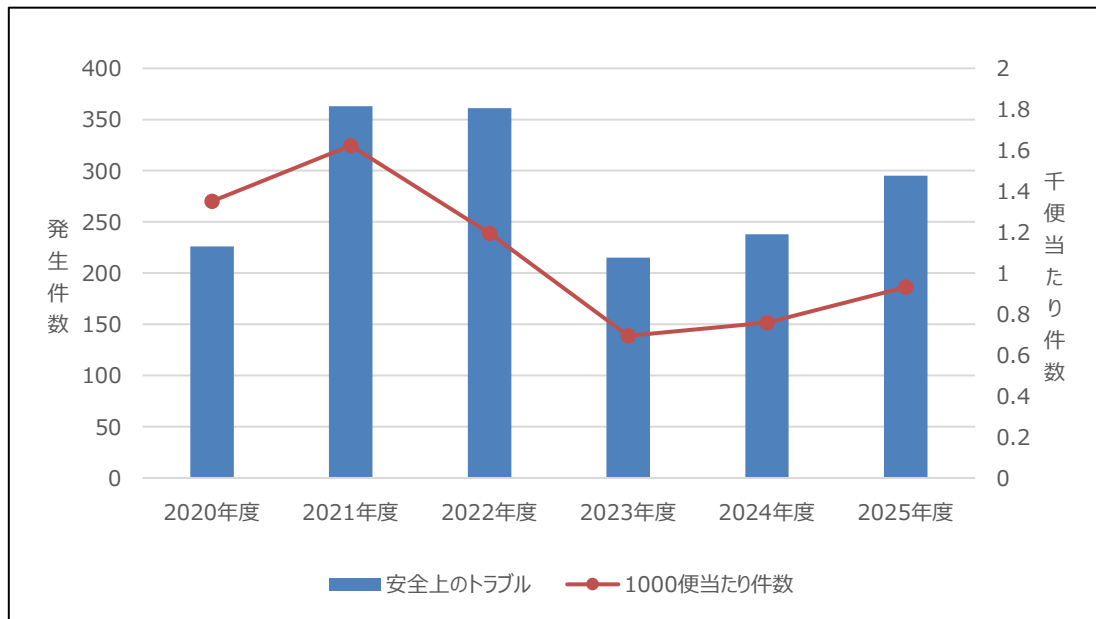
5. 安全上のトラブル

(1) 発生件数および傾向について

2025 年度における「安全上のトラブル」の発生件数は 295 件（2024 年度 238 件）、1,000 便あたりの発生数は 0.933 件（同 0.758 件）となり、前年度から増加しました。

当社では、発生した個々の事象に対して本質的な原因を分析し、再発防止に向けた具体的な対策を確実に実行することで、安全品質の持続的な向上のための取り組みを実施しています。詳細については、資料編の 47～51 ページをご覧ください。

【安全上のトラブル件数の発生推移】



(2) 安全上のトラブルの概要

2025 年度の「安全上のトラブル」の事象別の概要は以下のとおりです。

1) 航空機のシステムの不具合

航空機のシステムの不具合は 19 件発生し、2024 年度の 23 件から減少しました。機種別では、B737 で 8 件と最も多く発生し、次いで B787 で 5 件の発生となりました。不具合の内容別では、着陸装置・ブレーキ・タイヤが 6 件（2024 年度 3 件）、エンジン・プロペラ等が 6 件（同 7 件）、操縦系統が 5 件（同 6 件）、操縦室窓の不具合による視界への影響が 1 件（同 3 件）、酸素供給機能不具合が 1 件（同 0 件）でした。一方、前年度に発生した与圧系統や表示・警報のトラブルは 0 件（同 4 件）でした。

いずれも不具合の原因となった部品の交換や修復後に運航しており、今後も製造社と協力して原因を分析し、不具合の低減に努めてまいります。

2) 制限・規定値を超えた運航

制限・規定値を超えた運航が 72 件発生し、2024 年度の 44 件から増加しました。このうち、「飛行規程に定める運用限界を超えた事態」は 53 件発生しました。この増加の最大の要因は、A380 において巡航中の燃料移送ポンプの不具合等に起因する燃料不均衡（Fuel Imbalance）が 46 件（2024 年度 23 件）発生しました。

他機種における運用限界超過としては、降下時や乱気流遭遇時におけるフラップ制限速度の超過が 3 件（B777:1 件、DHC8-400:2 件）、離陸上昇時におけるエンジン排気ガス温度の一時的な超過が 1 件（A320 系列）、客室内与圧不具合による超過が 1 件（DHC8-400）および燃料不均衡等が 2 件（B767）発生したことです。

一方、経路又は高度の逸脱は 19 件発生し、2024 年度の 12 件から増加しました。内訳としては、管制指示高度や承認経路からの逸脱などの「その他経路又は高度からの著しい逸脱」が 14 件、運航乗務員による制御表示装置等への誤ったデータ入力に起因する逸脱が 4 件（A320 系列、B737、B767、DHC8-400 で各 1 件）、気流の擾乱に伴って意図せず管制指示高度から逸脱した「乗組員の操縦に関係なく発生した著しい逸脱」が 1 件（B787）でした。

いずれの事例も、発生後は運航乗務員による適切な操縦操作や到着後の部品交換や整備点検等を確実に実施し、安全への影響はない状態で正常運航に回復しました。

3) 警報に基づく回避操作など

航空機衝突防止装置（TCAS）や対地接近警報装置（GPWS）などの警報に基づき回避操作等を行った事例は、合計 70 件であり、2024 年度の 61 件から増加しました。内訳としては、航空機衝突防止装置（TCAS）作動が 59 件（2024 年度 49 件）、対地接近防止装置（GPWS）作動が 8 件（同 9 件）でしたが、すべての事例でシステムが適切に作動し、深刻な事態につながることはありませんでした。また、エンジン不調のため非常事態を宣言して着陸およびコックピット内に異臭と白いモヤが発生し酸素マスクを使用した事態は 3 件あり、2024 年度と同程度の発生でした。

4) その他

その他の事象としては 128 件発生し、2024 年度の 108 件から増加しました。増加の主な要因は、危険物輸送に関する不具合が 61 件（2024 年度 56 件）に増加したことです。危険物輸送の不具合の内訳をみると、リチウムイオン電池に関連する事象（充電式コードレスブラシアイロン、モバイルバッテリーの容量超過、貨物輸送時の不備など）が合計 33 件（同 27 件）発生し、危険物関連全体の過半数を占めています。

具体的な内訳は、「リチウムイオン電池取り外し不可品」が 12 件（同 7 件）、「モバイルバッテリー容量超過」が 8 件（同 6 件）、「輸送禁止品の貨物輸送（リチウムイオンバッテリー組み込み品）」が 13 件（同 14 件）でした。また、その他の顕著な傾向として、「機長への危険物通知」に関する不具合が 10 件（同 1 件）へと増加しています。

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

一方、鳥衝突・被雷を除く航空機構造の損傷件数は 2 件（同 0 件）にとどまっています。現在、これら危険物関連の事象に対して原因を分析し、お客様への事前の情報提供の強化や、現場における確認体制の徹底など、再発防止に向けた対策を進めています。

6. イレギュラー運航

2025 年度における ANA グループのイレギュラー運航は 48 件発生し、2024 年度と同数でした。航空会社別内訳は ANA が 27 件、AJX が 2 件、AKX が 19 件でした。機種別では B787 が 17 件（ANA : 15 件、AJX : 2 件）と最も多く、次いで DHC-8-400 が 15 件発生しています。

発生原因の多くは、機材の不具合（システムの警告表示や部品の故障等）によるものですが、2025 年度の具体的な事象の中には、地上走行中における滑走路灯や地上車両（コンテナを搭載したドーリー）との接触事象など、機材故障以外の要因に起因するトラブルも発生しました。

ANA グループでは、発生した個々の事象について速やかに原因の調査・分析を行い、適切な再発防止処置を施しています。今後も更なる機材品質の向上および地上を含む運航オペレーション全体の安全性強化を目指し、取り組みを行っています。

Ⅲ. 2026 年度の安全に関わる目標と取り組み

1. 2026 年度の目標

(1) 安全目標

事故／重大インシデントを発生させない。また、お客様および社員（作業員）の死亡事故や重大事故を発生させない。

(2) 指標・目標値

①航空事故および重大インシデントの発生件数：0 件

②ヒューマンエラー起因義務報告事象の再発防止策 90 日以内提出達成率：82%以上

2. 2026 年度の取り組み

2026 年度は、2026～28 年度 ANA ブランド航空安全 中期方針の初年度として、持続的・安定的に安全・あんしんをつくり込んでいくことができる「基盤の強化」と世界動向を見据えた「安全・保安管理体制の進化」を 2 つの軸として、以下の 6 つの安全目標を掲げて、安全推進活動に取り組みます。

目標 1：環境整備と積極的な安全文化・保安文化の醸成により「一人ひとりのプロ意識・行動発揮」を促進する。

環境変化や現状課題を的確に捉え、一人ひとりの行動発揮を支えるための環境整備を行うとともに、積極的な安全文化・保安文化を醸成します。

目標 2：不安全事故対策の確実な実行と有効性評価の仕組み化により、不安全事故の発生を抑制する。

不安全事故が発生するプロセスにおいて、構造面や人材面の潜在的課題を特定・分析し、再発・未然防止的解決策を立案・実行するとともに、対策の有効性を評価する方法を確立します。

目標 3：世界動向を見据えた安全・保安管理体制を構築する。

国際運送協会（IATA）基準において最高レベルへの到達を目指すことで、ANA グループの安全・保安管理体制を更に強固なものへ進化させます。あわせて、航空局、管制、航空会社等と連携しながら、業界一体で空の安全を高める体制の構築を目指します。

目標 4：新リスクマネジメントの着実な運用により、未然防止対策の実効性を向上させる。

国際標準化されつつある未然防止を強化したリスクマネジメント手法を導入し、優先度が高い重大リスク事象に対して、未然防止・未来予測対策を強化します。

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

目標 5：グループの安全推進担当のパフォーマンス向上に向け、戦略的な人財育成・配置を実施する。

安全分野を中長期的に牽引するより高い専門性を持つ人財を戦略的に育成・配置に取り組むと共に、関係各所との人財ローテーション、および業務における連携を通じ、グループ全体の安全推進担当の更なるパフォーマンス向上を図ります。

目標 6：お客様・社会・仲間に、安全・保安情報を透明性をもってタイムリーに提供する仕組みを確立する。

安全・保安に関する取り組みを、透明性をもってお客様と社会へ分かりやすく発信することに取り組みます。

あわせて、社内情報媒体を活用し、社員に対する安全文化・保安文化について考え・学び・行動するきっかけ作りや、安全情報をタイムリーに、業務へ活用しやすい形でスムーズに得られる環境整備に取り組みます。

3. 業務改善勧告に対する取り組み

2026 年 4 月 14 日に、整備作業における不適切事案を受けて、国土交通省航空局から業務改善勧告と安全統括管理者の職務に関する警告を受けました。本件に関しましては、2024 年に意図的な整備規程違反による不適切な整備作業に対して厳重注意を受け、対策を実施していましたが、2025 年に当該厳重注意の原因となった違反行為等と同様の違反行為を行った事案が 2 件発生し、再発防止に係る安全管理システムが機能していない状況にあると認められることから、航空の安全を確保する仕組みを改善するための措置を速やかに講ずるよう業務の改善勧告を受けました。

本件を受けて、2024 年の厳重注意での対応も再度振り返り、整備士が安全を最優先に行動でき、発生したエラーを組織が正確に理解し受け止めることで、積極的に報告しやすい環境を整える必要があると分析しております。さらなる安全文化の醸成に向けて、以下の再発防止策を実施いたします。

- ・ 安全推進部門ならびに整備部門トップマネジメントによる安全最優先の行動の徹底についての説明や対話を通じた安全文化の再醸成
- ・ 法令及び規程等の正しい理解、遵守ならびに報告の重要性についての追加教育
- ・ 適切な作業環境を整えるため、整備部門マネジメントによる日常における潜在的な課題の適切な把握および速やかな組織対応
- ・ 整備部門だけでなく他部門から提供された機材不具合情報を組織的に把握し、是正を行う仕組みの構築
- ・ 各整備士が確実な整備規程等の理解や整備業務ができるように教育内容の見直し
- ・ 社員意識調査の安全に関する設問への回答を職場単位で分析・改善
- ・ 各整備士が安心して業務に取り組めるように、管理監督すべき事項の整理ならびに各部門長に対する教育
- ・ 定期的な審査・監査により法令遵守の状況等を確認するとともに、組織として対策が定着していることを継続的にモニター

IV. 安全管理システム（Safety Management System）

1. ANA グループの安全管理システムについて

ANA グループでは、国際民間航空条約第 19 附属書に準拠する安全管理システム（Safety Management System：以下、SMS）を有しており、その具体的な内容を安全管理規程に定めています。SMS とは、「必要な組織体制、説明責任、実行責任、方針および手順を含めた安全管理のための体系的な取り組み」です。

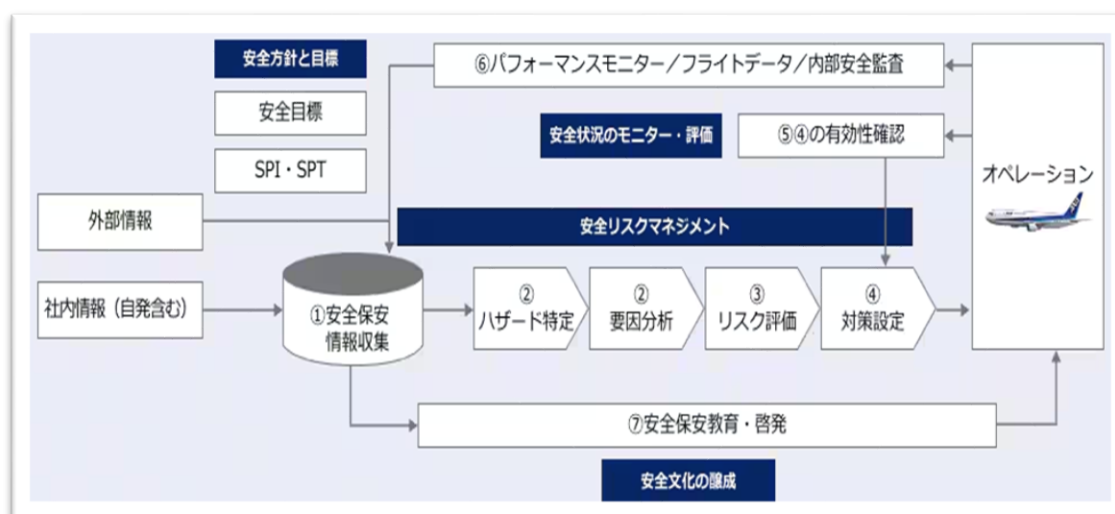
SMS は以下の 4 つの構成要素から成り立ちます。

- （1）安全の水準の継続的な向上を目指す計画を実行する「安全の方針と目標」
- （2）ハザードを特定し、許容できる水準の安全を確実に維持するための「安全リスクマネジメント」
- （3）安全の水準の継続的なモニターと定期的な評価を行うための「安全状況のモニター・評価」
- （4）安全に関する活動や啓発を通じて、社員一人ひとりの安全意識を高め、安全の水準の向上を図る「安全文化の醸成」

また、運航、整備、客室、空港、貨物等の各組織において、安全を確保するための事業運営方針を組織内に徹底させるとともに、組織の責任分担や意思疎通の仕組みを明確にすることにより、経営と現場間や部門間の意思疎通を円滑化し、経営トップから現場までが一体となって SMS を機能させています。

2. SMS 運用の全体像と構成要素

SMS を構成する「安全の方針と目標」「安全リスクマネジメント」「安全状況のモニター・評価」「安全文化の醸成」の各取り組みは、SMS の体系において相互に関連しており、SMS のサイクルをしっかりと回すことが安全性の維持向上に繋がります。運航に関わる全てのグループ社員は SMS の一機能を担っており、社員ひとりひとりが業務を確実に遂行することによって安全運航が堅持されています。



2025 年度 ANA グループ 安全報告書

3. 安全責任者の責務

(1) 社 長

社長は、安全に対する最高責任者として、安全に関わる方針を決定・明示するとともに、安全の推進に必要な事項について、各部門に指示し、定期的にマネジメント・レビューを行っています。

(2) 安全統括管理者

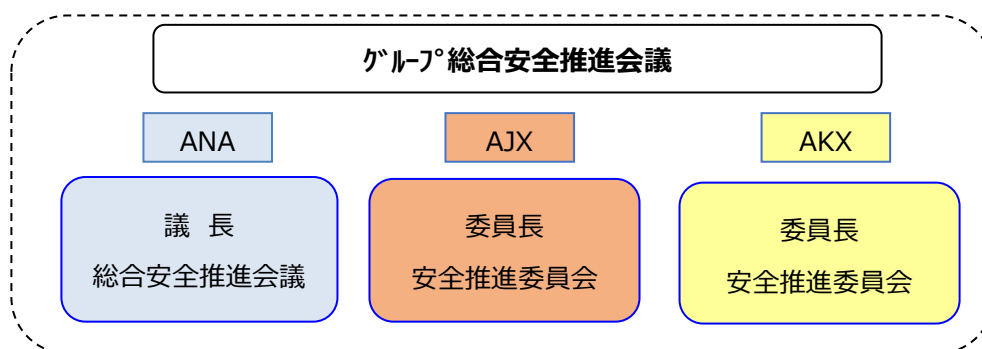
ANA グループ航空各社は、航空法第 103 条の 2 に基づき、航空機の運航の安全確保のための業務を統括管理させるため、安全統括管理者を選任しています。その役割は、会社の SMS の維持、向上および日々の取組みに対する統括的な管理を行う責任を有し、安全に関する日常監視を行うとともに、その内容について定期的に社長に報告しています。各社の安全統括管理者は下記の通りです。

航空会社	安全統括管理者	選任期間
全日本空輸(株)	取締役 執行役員 宮前 利宏	2024 年 4 月 1 日-2026 年 3 月 31 日
	取締役 専務執行役員 米谷 宏行	2026 年 4 月 1 日-
(株)エアー・ジャパン	専務取締役 市川 聡	2025 年 4 月 1 日-
ANA ウイングス(株)	取締役 丹後 方成	2024 年 4 月 1 日-2026 年 6 月 30 日
	取締役 松本 竜幸	2026 年 7 月 1 日-

4. 安全推進関係の会議体

(1) 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、総合安全推進会議議長（ANA）と安全推進委員会委員長（AJX および AKX）および運航に関連する部門担当の役員等が、グループ全体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、安全に関する方針を定め、グループ航空会社各社に対して提言・勧告および指示を行なっています。



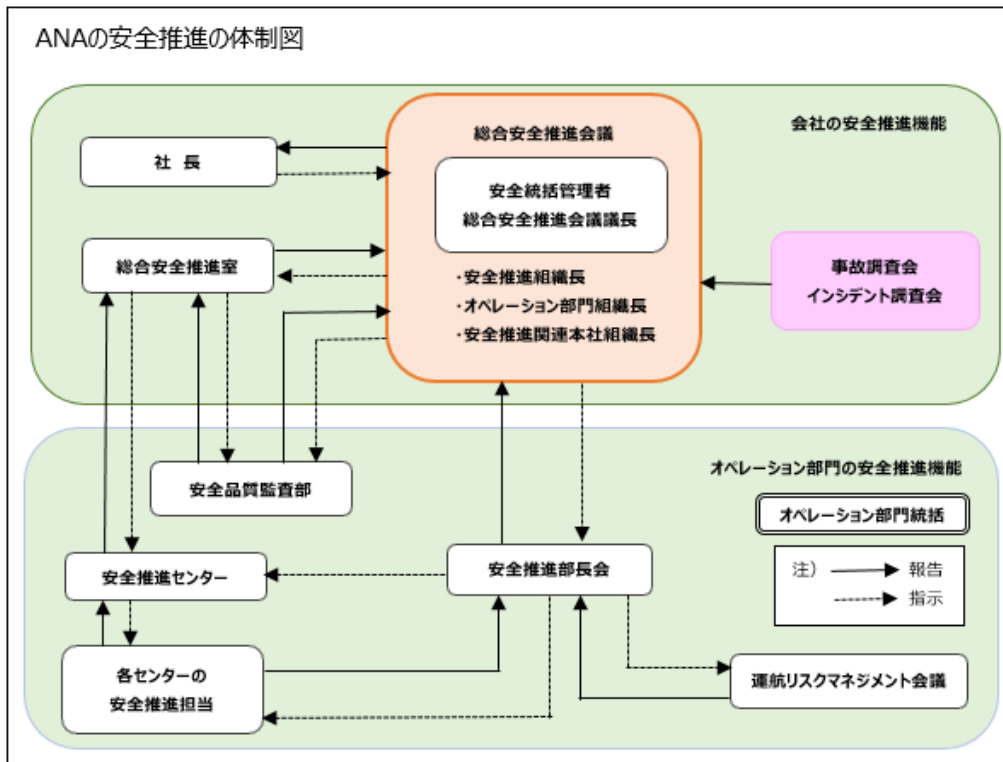
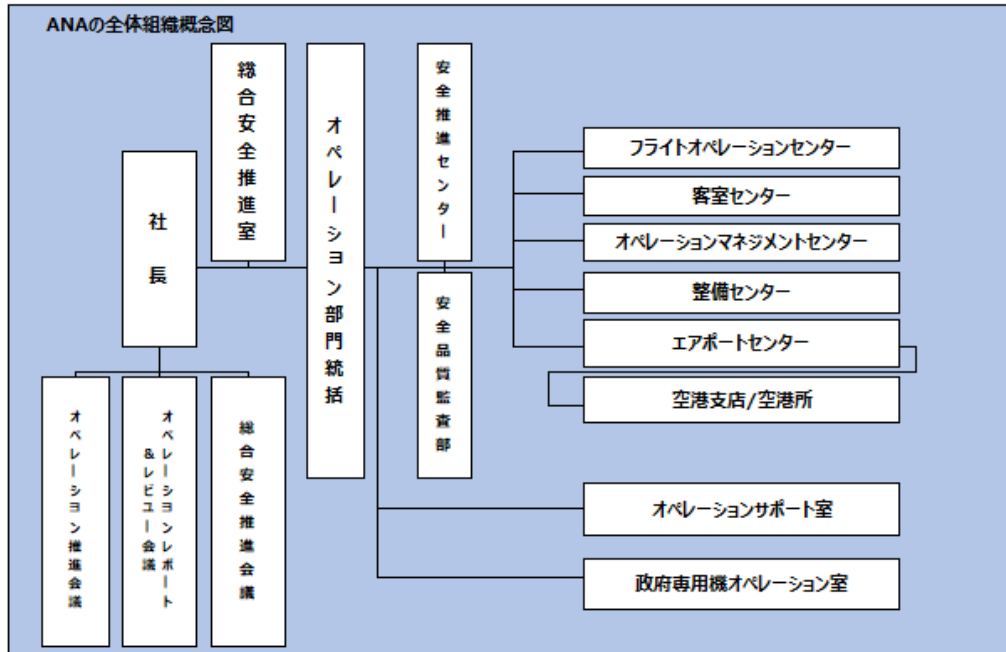
(2) ANA 総合安全推進会議（AJX および AKX は「安全推進委員会」）

ANA として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、安全意識の啓発と各部門間の意思疎通および連携を促進することにより、安全体制の強化を図る最高審議機関です。

5. ANA グループ各社の安全管理体制 *2026 年 4 月 1 日現在

(1) 全日本空輸株式会社：ANA (ALL NIPPON AIRWAYS)

① 全体および安全確保に関する組織



2025 年度 ANA グループ 安全報告書

② 各組織の機能・役割の概要

- ・ 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、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、整備従事者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エアポートセンター、オペレーション部門の横断課題解決を担当するオペレーションサポート室の他、安全推進センター、安全品質監査部が属しています。
- ・ 総合安全推進室は、グループ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。
- ・ 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故の未然防止・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。
- ・ 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。

③ 各組織における人員数

総合安全推進室	総合安全推進室 兼安全推進センター	安全品質監査部	フライトオペレーションセンター
1 名	72 名	26 名	2,634 名
客室センター	整備センター	オペレーションマネジメントセンター	エアポートセンター
9,355 名	1,660 名	245 名	301 名

* 上記のほかに、オペレーションサポート室：128 名

④ 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

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
機長 1,549 名 副操縦士 701 名 総計 2,250 名	9,139 名	ANA : 459 名 (229 名) e.TEAM ANA ^{*1} : 2,664 名 (1,531 名)	71 名

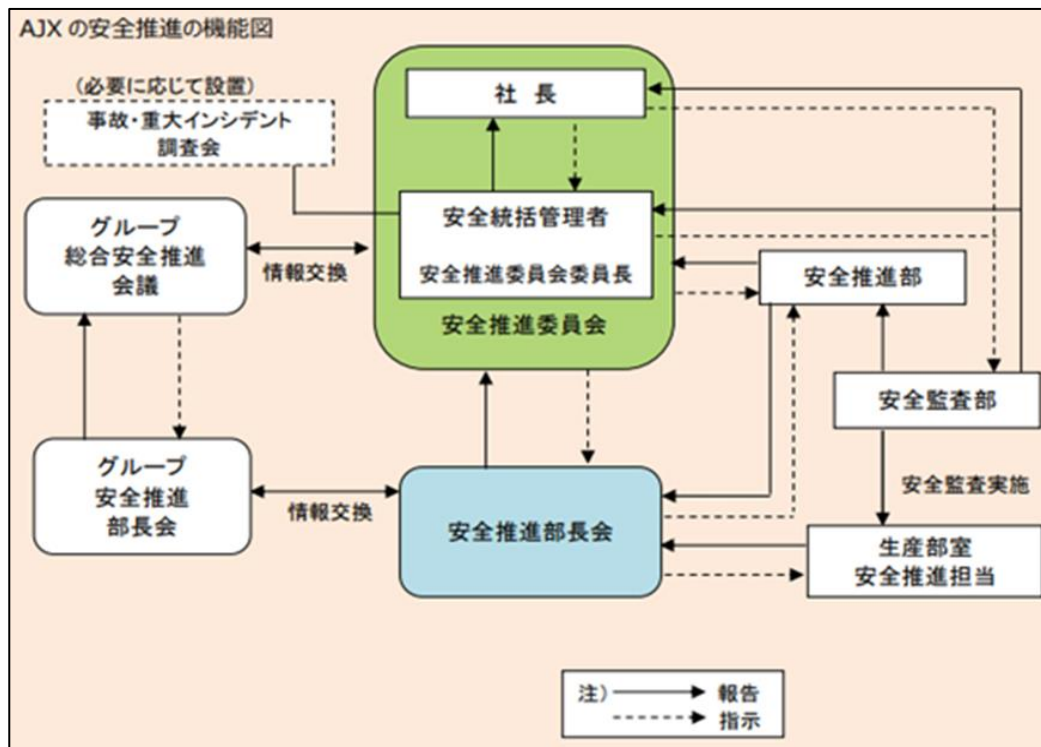
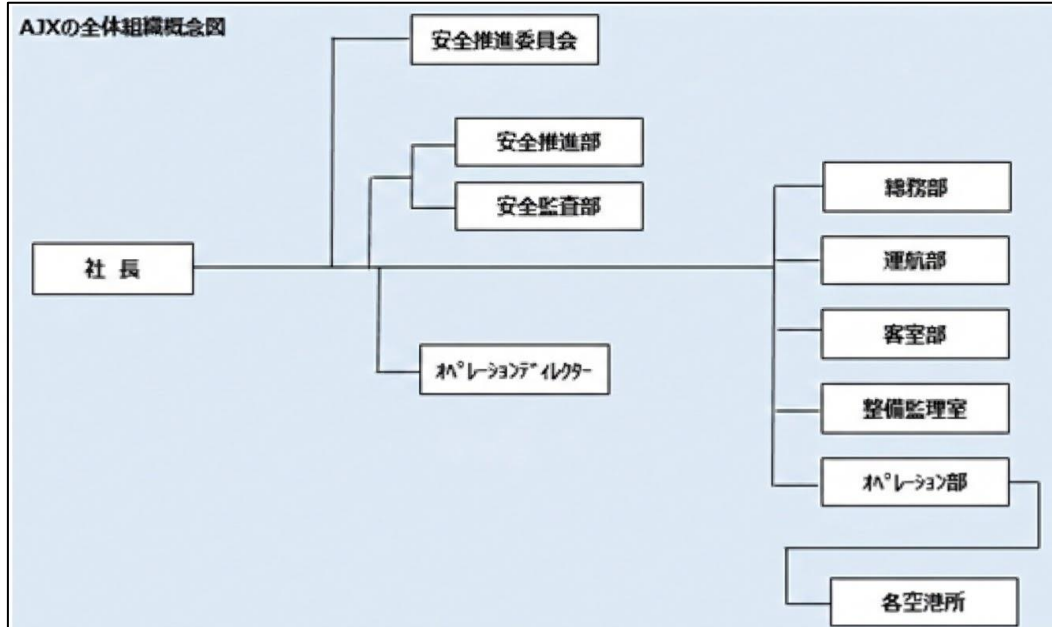
* 1 : ANA グループの整備専門会社

⑤ 運航便における問題点の把握と共有

- ・ 総合安全推進会議は、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ています。
- ・ 安全推進部長会は、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ています。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っています。
- ・ フライトオペレーション(FO)系統の安全推進会議は、FO 系統の 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ています。
- ・ グループ客室安全会議は、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。
- ・ 空港部門の会議として、エアポート team 会議を実施しています。これは、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、方針および実施事項の決定を行っています。
- ・ 整備機能会議として、マンスリー・マネジメント・レビュー会議を実施しています。これは、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です。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ます。

(2) 株式会社エアー・ジャパン : AJX (Air Japan)

① 全体および安全確保に関する組織



2025 年度 ANA グループ 安全報告書

② 各組織の機能・役割の概要

- ・ 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ため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。
- ・ 管理の受委託便においては運航にかかわる業務を、自主運航便においては運航にかかわる業務の大部分および整備に関わる業務を ANA に委託しており、オペレーション部、整備監理室および各部門が委託先に対する指示・品質の監視を行っています。
- ・ 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重要事項の最高審議機関です。
- ・ 安全推進部は、安全・保安に関わる ANA グループ基本方針および規程や保安計画等に基づき、オペレーション全般に関する安全・保安活動を推進しています。
- ・ 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。

③ 各組織の人員数

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
6 名 (ANA 兼務 1 名)	25 名 (社内兼務 6 名) (ANA 兼務 17 名)	363 名 (ANA 兼務 98 名)	949 名 (ANA 兼務 31 名)	12 名 (ANA 兼務 5 名)	2 名

※空港部門の大部分と整備部門は ANA に委託しています。

④ 運航乗務員、客室乗務員、整備従事者数、運航管理者の数

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 107 名 副操縦士 85 名 総計 192 名	911 名	0 名 (0 名)	44 名 ^{*1}

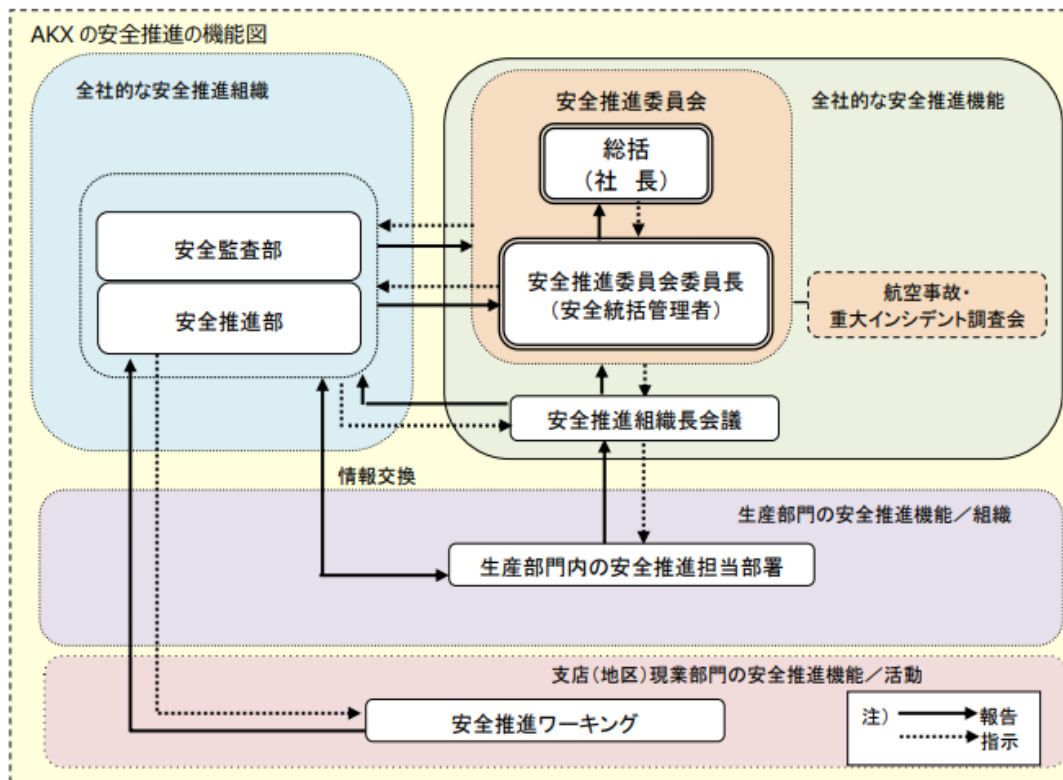
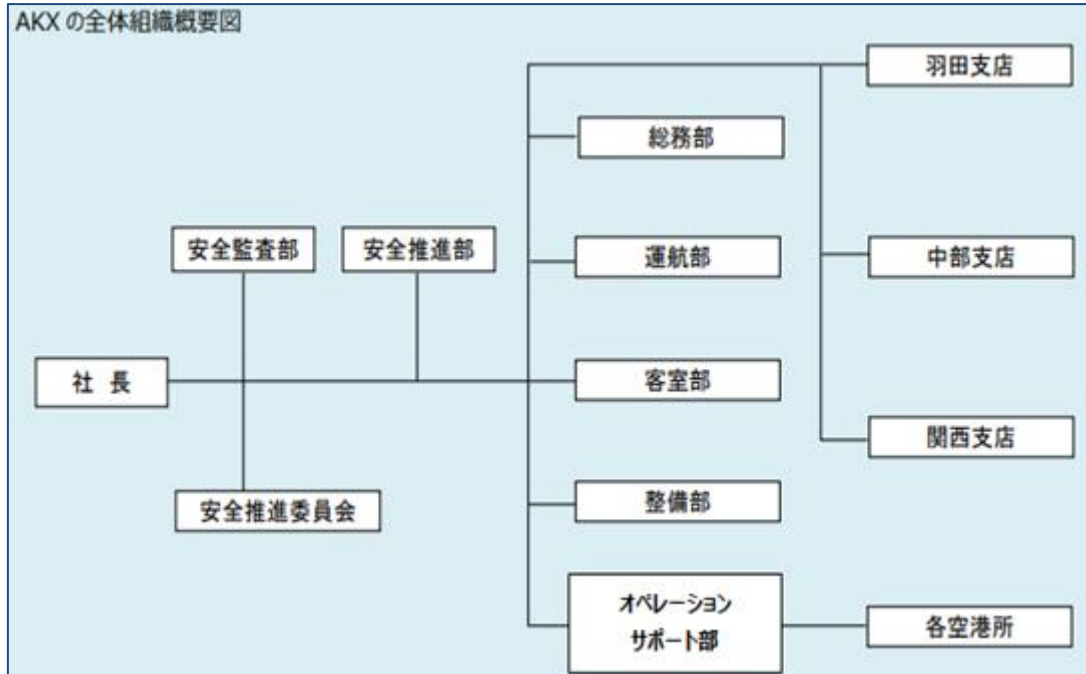
*1：ANA 運航管理者に「共用運航管理者」として嘱託発令しています。

⑤ 運航便における問題点の把握と共有

- ・ 安全推進委員会は、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。
- ・ 安全推進部長会は、運航リスク評価結果を含め SMS 活動状況のレビューおよ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。

(3) ANA ウイングス株式会社：AKX（ANA Wings）

① 全体および安全確保に関する組織



2025 年度 ANA グループ 安全報告書

② 各組織の機能・役割の概要

- ・ 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、オペレーションサポート部があります。各地区には、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支店業務サポート課があります。また安全推進ワーキングとして各支店(地区)における安全推進活動を実施しています。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。各生産部門は、安全および品質に関わる基本方針に基づき、自部門内での安全・品質の方針を設定し、周知するとともに、これらの方針を部門の業務として具現化します。
- ・ 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。
- ・ 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・保安に関する目標、安全施策、安全に関する課題の提案を行うと共に、安全・保安に関する情報の収集、社内への提供、安全・保安教育・啓発活動を行っています。
- ・ 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。

③ 各組織の人員数

安全推進部	安全監査部	運航部	客室部	整備部	オペレーションサポート部
25 名 (社内兼務 4 名)	17 名 (社内兼務 13 名)	860 名 (社内兼務 9 名)	1,185 名 (社内兼務 3 名)	7 名 (社内兼務 1 名)	29 名 (社内兼務 0 名)
羽田支店	中部支店	関西支店			
11 名	16 名	27 名			

④ 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

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 331 名 副操縦士 264 名 総計 595 名	1,139 名	0 名 (0 名)	78 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。

⑤ 運航便における問題点の把握と共有

- 安全推進委員会は、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は、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。
- 運航部運営会議は、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、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。
- 客室部運営会議は、安全品質向上に関わる課題分析・対策の立案等、安全担当者会議にて決定した内容を審議し客室部門としての意思決定を行います。
- 整備部運営会議は、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。



6. 業務の管理の受委託に関する情報

ANA グループでは、運航および整備の業務の管理の受委託において、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管理を図っています。

委託者	受託者	委託内容	路線若しくは機種
ANA	AJX	運航の業務の管理* ¹	・成田-ホーチミン ・成田/羽田-シンガポール ・成田/羽田-バンコク ・成田-クアラルンプール ・羽田-台北(松山) ・成田/羽田-香港 ・羽田-シドニー
AJX	ANA	整備の業務の管理* ²	B787-8/B787-9/B787-10 型式機
AKX			B737-800/DHC8-400 型式機

* 1 : 運航の業務の管理の受委託とは、委託者の行う航空運送事業に関し、受託者の提供する航空機および航空機乗組員により受託者の運航マニュアルに基づいて航空機の運航が一括して行われる場合をいいます。

* 2 : 整備の業務の管理の受委託とは、委託者の行う航空運送事業に関し、受託者の整備マニュアルに基づいて航空機の整備が一括して行われる場合をいいます。なお、AJX が ANA に整備の業務の管理の委託を行っているのは、AJX が自主運航する便についてのみです。

7. 業務の受委託に関する情報

(1) ANA グループにおける空港オペレーション部門の業務体制

AJX および AKX は、空港における旅客、貨物・手荷物等の取り扱いに関する業務を ANA に委託し、ANA は自社便を含めたそれらの業務をグループ空港会社もしくは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。なお、AJX 自主運航便では海外空港の旅客、手荷物等の取り扱いに関する業務を、AJX が直接現地のハンドリング会社に委託し、適切に委託先を管理しています。

(2) ANA グループにおける整備業務体制

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の下、整備認定業務を行っています。

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

* ANA グループの整備専門会社

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

(参考) 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。

- ・ STEASC (ST Engineering Aerospace Services Company Pte. 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、B787、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、DHC8-400 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、DHC8-400 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。

8. 安全に係わる文書の整備および管理

安全情報にかかわる文書等については、必要とする役職員が最新の状態で使用できるように、文書の作成、提供および管理の指針を安全管理規程に定め、整備および管理を行っています。

また、法令や関係機関からの要求に基づき、運航にかかわる記録の内容確認および維持・管理を確実にを行っています。記録管理業務は、安全管理業務、訓練、運航に必要な業務等の遂行に関する文書などのすべての記録を含み管理、統制しています。

V. 安全リスクマネジメント

ANA グループでは、航空機の「運航」のみならず、「お客様」、「社員（作業員）」および「保安」も加えた 4 つの分野において、発生した不安全事象やヒヤリハット情報等に対し、以下のプロセスでリスクマネジメントを実施しました。

1. 安全リスクマネジメントの概要

（1）事象の把握

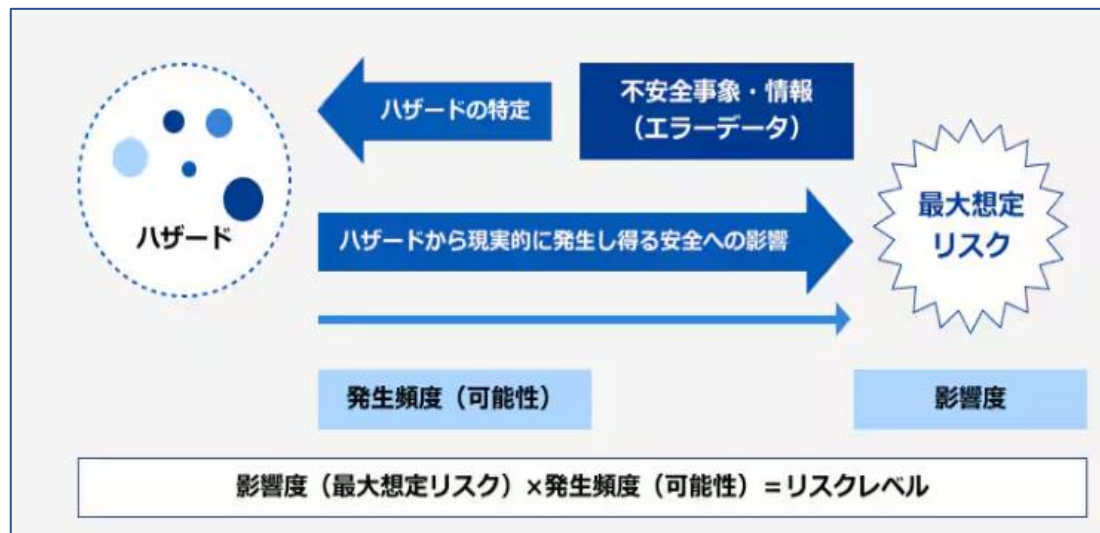
社内外の不安全事象やヒヤリハット等から入手した安全情報、運航に関するデータ分析から得られた情報、乗務員の疲労に関する情報、内部安全監査情報等をもとに、安全リスクの対象となる事象を抽出します。

（2）ハザードの特定

所定の教育を受けた安全リスク評価員が抽出された安全リスク対象事象を分析し、ハザード*1を特定します。

* 1：航空機の事故もしくはインシデント等の原因または要因となる可能性のある状態または事物をいいます。

（3）リスクの評価



安全リスク評価員は、以下のプロセスに沿ってリスク評価を行います。

Step1	不安全事象から「予想される危険（最大想定リスク）」を考える
Step2	「予想される危険」が起きた場合の「影響度」と起きる「発生頻度」を考える
Step3	「影響度」と「発生頻度」により、マトリックスを使って安全リスクレベルを決める

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

(4) 是正措置の検討と実施

当該事象の関係組織と安全推進センターが連携して分析・評価を行い、対策を立案・検討します。安全リスクレベルに応じ、以下のとおり対応します。

(5) 安全リスクレベル

現実的に起こり得る最大想定リスクを影響度としたリスクの大きさ		各社、センター・フロントライン	安全推進センター
Level D	甚大なリスクがあり、直ちに経営判断を伴う対策を講じる必要がある安全リスクレベル	実動 安全推進センターとともに対策検討・実施し、課題解決まで当該社、センター・フロントラインとして取り組む。	主管 対策の検討、実施の進捗管理について経営判断を含め課題解決まで主体的に取り組む。
Level C	大きなリスクがあり、可及的速やかに経営判断を伴う対策を講じる必要がある安全リスクレベル	連携	
Level B	各専門機能で管理基準によるモニターを要するリスクはあるが、直ちに経営判断を伴う対策を講じる必要性は低い安全リスクレベル		
Level A	日常業務において管理可能な安全リスクレベル	主管 課題解決まで当該社、センター・フロントラインとして対策検討・実施し、安全推進センターに報告する。	協働 当該社、センター・フロントラインから報告を受け、必要により再評価・展開など全体的視点から対策を検討する。

(6) 安全リスクレベルに応じた対応

Level D	経営者が他の全てに優先し、直ちに同種の運航、サービス等を停止することも視野に入れ、リスクを排除するための対策を講じる必要がある。(リスクレベル C と同様の管理体制でリスク低減を図る。)
Level C	総合安全推進会議へ報告され、経営者の判断を仰ぎながら安全推進センターが管理主体となって対策実施部門が実働を担い、リスクレベルが B 以下になるよう可及的速やかに対策を講じる必要がある。
Level B	各専門機能を中心に、管理組織とフロントラインが連携し、計画的にリスクを排除するための対策を講じ、リスクレベル A へ低減する改善が必要である。
Level A	各専門機能を中心に管理組織またはフロントラインが、日常的に注意喚起、情報共有、ナレッジの蓄積を行い、再発防止の対応を講じる必要がある。

(7) 是正措置の有効性評価

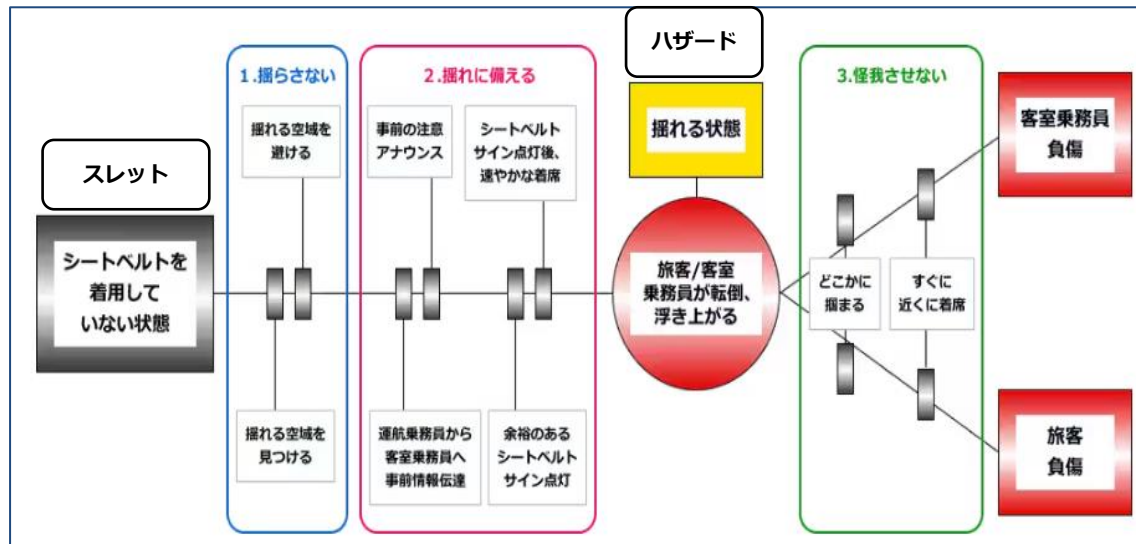
安全リスク評価員は、是正措置実施後の現状に対してリスクレベルを再評価します。リスクが許容できるレベルと判断されない場合は、必要に応じて追加対策を立案、実行します。

(8) リスクマネジメントツール

リスクマネジメントでは、そのツールとしてボウタイ・モデル(Bowtie Model)を使用しています。ボウタイ・モデルとは、リスクの高いシナリオにおける因果関係を分析および実証するために使用できるリスク・アセスメントの方法の一つで、欧米の主要な航空会社も導入しています。ある事象の「スレット(原因)*2」と、そこから想定される「不安全事象」、さらにはその先につながる「重大な不安全事象」との間にあるべき防護壁の有無と有効性を評価することにより、リスクを視覚的に把握し、より体系的で効果的な対策を打つためのツールです。ANA グループのリスクマネジメントにおいてボウタイ・モデルを導入することで、効率的かつ効果的に安全管理に取り組んでいます。

*2：ハザードに作用し、軽微な不安全事象を作り出してしまうかもしれない直接的な原因となる可能性があるもの。

【乱気流（タービュランス）による事故のボウタイ・モデル図イメージ（例示）*3】



*3：上図のボウタイ・モデル図はあくまでイメージ(例示)であり、実際には上記取り組み以外にも様々な対策を講じています。

(9) 変更管理

航空輸送は日々変化する環境において安全を堅持することが求められています。ANA グループでは、業務環境の変化、新たな仕組の導入、手順の変更などにより発生するハザードや安全上のリスクを特定・評価し、必要な予防対策を実施するための変更管理を確実に実施することで、想定される不具合を未然に防止しています。

2. 定期訓練および審査の内容

(1) 運航乗務員

ANA グループ各社の運航乗務員は、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ています。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。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。なお、更なる安全性向上に向け上記の定期訓練審査に CBTA*の考えを導入し、新たな訓練審査プログラムを開始したものもあります。



*CBTA(Competency Based Training & Assessment)とは、実際の運航業務で求められる Competency（能力・行動特性）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をいいます。

(2) 客室乗務員

ANA グループ各社の客室乗務員は、客室乗務員としての資格と保有する機種乗務資格について、必要な知識、技倆および能力の維持、日常保安業務への意識向上および緊急保安対処能力の向上を図るために、定期緊急総合訓練（様々な緊急事態への対処・緊急脱出・非常口操作・非常用装備品取扱い等）を行っています。



(3) 整備従事者

ANA グループ各社の整備従事者の定期訓練には、Authorized Engineer（有資格整備士）定期訓練、検査員定期訓練、領収検査員定期訓練、認定作業員定期訓練、ヒューマンファクターズ定期訓練、運航承認定期訓練、航空輸送危険物取り扱い定期訓練があり、定められた期間内に確実に実施しています。また、定期審査については、作業員の技倆の維持を確認するため、2年ごとに認定作業員定期審査を実施しています。



(4) 運航管理者

ANA グループ各社の運航管理者（共用運航管理者）の定期訓練は、原則 1 年ごとに実施されます。パート 1 として、冬期運航、CAT（計器着陸装置による進入方式）運航、ETOPS（双発機による長距離進出運航）、運航関係新知識、事例紹介、ヒューマンファクター、危険物輸送の知識付与を行います。パート 2 として運航関係知識のリフレッシュを行います。また、審査は運航管理者として発令後、隔年ごとに知識・技術の確認を行っています。



3. 安全を支える技術の維持・確保の工夫

(1) レジリエンスのさらなる強化（運航乗務員部門）

運航乗務員の訓練は、2019 年から定期訓練を、従来の画一的な訓練から、個々の習熟度に対応し実際の運航に即した訓練（CBTA）へと移行しました。CBTA は、航空機を操縦するための



の操縦技術だけでなく、想定外の事態に柔軟に対応する力＝レジリエンス(resilience)を養うことを目的とし、運航や訓練データに基づく課題を訓練に反映させることで、パイロット個々の能力を育成する新たな枠組みです。導入後も継続的に訓練内容を見直すとともに、他機種への順次拡大を予定しており、より効果的な訓練環境の整備に努めています。

(2) リアル+デジタル活用の未然防止強化（客室乗務員部門）

客室部門では、リアルとデジタルを組み合わせた技術の習得に注力しています。従来、客室乗務員は実際に搭乗して初めて機内を確認していましたが、現在では、安全業務の留意点が反映されたデジタルコンテンツ「360°Camera View」や、機内の様々な機器に実際に触れながら学習できる事務所内スペース「ナレッジスクエア」を活用し、臨場感あふれる事前・事後学習が可能となりました。飛行中のリアルな経験とこれらのツールにより、過去の経験の継承と個々の技術向上を促進し、高い安全品質を維持しています。



(3) Virtual Reality（仮想現実）を活用した訓練（グランドハンドリング部門）

グランドハンドリング訓練に 2024 年から VR シミュレーターを導入し、地方空港の訓練不足を解消し、全国で均一な質の高い訓練環境を提供しています。空港や天候の選択、実機で再現困難な不具合体験シミュレーションにより、実践スキルの育成が可能となりました。2026 年からは、不安全事故を VR 映像とともに体感する安全コンテンツも導入し、未然防止活動にも注力しています。



4. 個別の取り組み

(1) 乱気流 (turbulence:タービュランス) による事故防止対策

近年、地球温暖化に伴う気候変動の影響により、上空のジェット気流の変化や、レーダーで検知しにくい「晴天乱気流」の発生リスクが世界的に高まっています。これに伴い、航空機が予期せぬ揺れに遭遇し、お客様および客室乗務員が負傷するリスクも深刻化しています。ANA グループでは、関連組織が連携してこれら気象環境の変化に迅速に対応し、乱気流による負傷事故を未然に防止するため、「揺らさない」、「揺れに備える」、「けがをさせない」の 3 つの視点から力を入れて取り組んでいます。

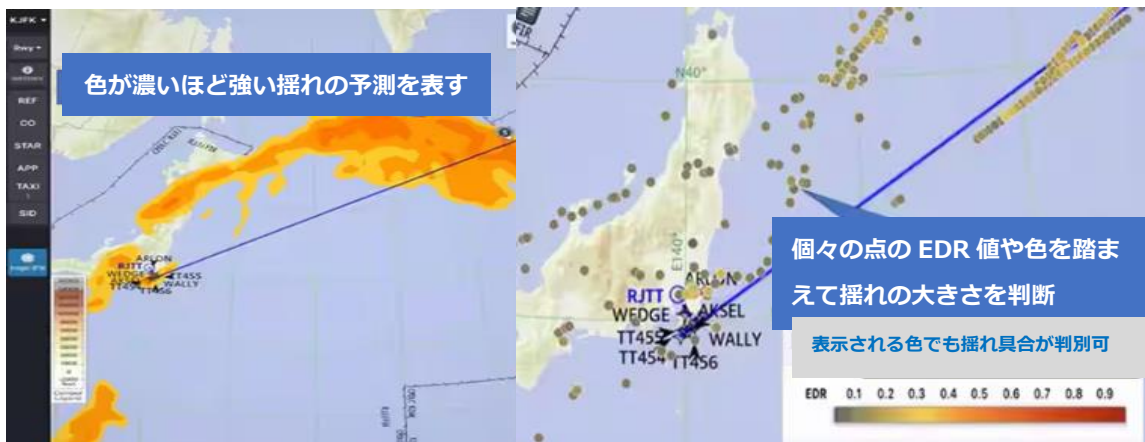
① 揺らさない

運航の安全性と快適性のさらなる向上に向け、ANA グループではすでに乱気流の予測および適切なルート選定を可能とする GTG (Graphical Turbulence Guidance) や、IATA の EDR (Eddy Dissipation Rate) を導入・活用しています。これにより、従来の気象解析や他機からの情報に加え、揺れに関する精度の高い予測値と実況値の情報を、運航乗務員や運航管理者等のタブレット型端末からリアルタイムに確認・更新できる体制を構築してきました。

現在は、EDR プログラムの対象機材を拡大し、「観測・予測ネットワークの強化」を推進しています。気象環境の変化に対しても、テクノロジーの実装を加速させ、さらなる安全運航を追求してまいります。

GTG データ画面

EDR データ画面



② 揺れに備える

乱気流による負傷事故防止には、お客様への事前の情報提供と、機内における乗務員間の迅速なコミュニケーションが不可欠です。

運航乗務員は、GTG や EDR などの各種ツールから得られる予測・実況情報を最大限に活かし、先を見据えた迅速なベルト着用サインの点灯判断を行います。



また、お客様に対しては、予期せぬ揺れに備えた「座席着席時の常時シートベルト着用」の啓発と定着を進めています。客室乗務員は、サイン消灯時であっても客室での揺れや前兆を感知した場合はただちに機長へ報告・共有し、コックピットと緊密に連携することで、迅速なサイン点灯と不意な揺れによる負傷リスクの最小化を図っています。

③けがをさせない

乱気流遭遇時のお客様と客室乗務員双方の負傷防止に向け、事前の周知と突発的な揺れへの対応力強化に継続して努めています。お客様に対しては、揺れ遭遇時の適切な行動への理解と予防意識の向上を目的に、「飛行中の揺れに対する注意喚起ビデオ」の機内上映を継続しています。



一方、客室乗務員は、予期せぬ揺れへの遭遇時は「その場での身の安全確保」を最優先としています。身体の浮き上がりを防ぎ身を守るため、毎便の搭乗時に手すりやハンドルなど「瞬時につかまれる場所」の確認を義務付け、徹底しています。さらに、新入社員訓練をはじめとする各種訓練では、揺れを再現できるモーションモックアップ（シミュレーター）を活用し、とっさに身を守るための実践的な訓練を継続的に重ねています。

飛行中の揺れによる負傷防止に向けた注意喚起ビデオは[こちら](#)をご覧ください。

（２）機内におけるリチウムイオン電池機器の発火・発煙への対応

国内外で発生しているモバイルバッテリー等の発煙・発火リスクに対し、ANA グループではリスク管理手法「Bowtie モデル」を用いて対策を議論し、以下の２点を基盤とした防護策を機能させています。



１．リチウムイオン電池の取り扱い、異常発熱や発火時の対応に関する教育

２．異常発熱や発火時における具体的な対応方法の策定と実践訓練の実施

さらに、2026 年 4 月 24 日より国土交通省航空局からの要請に基づき、従来のルールに追加して、機内持ち込み等に関するご協力をお願いしております。

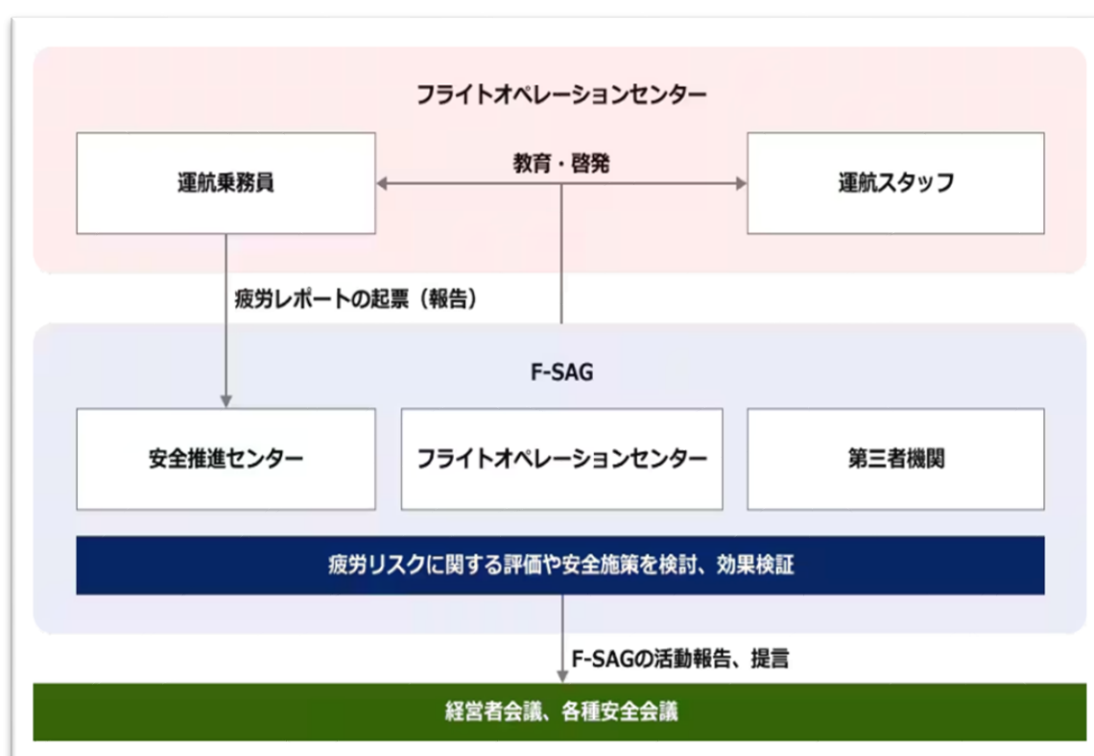
- ・機内持ち込みのモバイルバッテリーは、２個（160Wh 以下に限る）まで。
- ・機内において、モバイルバッテリーへの充電をしない。
- ・機内において、モバイルバッテリーから他の電子機器への充電をしない。

(3) 乗務員の疲労リスク管理

運航乗務員および客室乗務員の疲労は、運航に関するハザードであるため、事故・インシデントの未然防止の観点から、安全管理システムの一部として、疲労リスク管理（Fatigue Risk Management）を実施しています。

① 疲労リスク管理の体制（運航乗務員の例）

運航乗務員の疲労リスクを専門的に分析する、Fatigue Safety Action Group（以下、F-SAG）を設置しています。このグループにおいて、疲労を起因とする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・実行等を行っています。



② 主な取り組み

運航乗務員、客室乗務員、その他疲労リスク管理に携わる者は、疲労リスク管理に関するそれぞれの責務を認識し、リスクの低減に努めています。

疲労ハザードを特定するためには、運航乗務員および客室乗務員からの情報提供が重要であり、積極的な情報提供を奨励しています。収集した情報を分析し、リスク低減にむけた対策を実施しています。対策実施後はその妥当性を評価し、疲労リスクが低減されていることを確認します。

適切に疲労リスク管理を運用するための教育を実施し、疲労リスク管理の理解促進、定着に取り組んでいます。

VI. 安全状況のモニター・評価

1. 安全情報の収集・伝達および共有の主なしくみ

(1) 安全情報の収集と分析

関係部門から収集・共有された安全情報をもとに、発生傾向の把握やハザード（人的要因、技術的要因、組織要因、環境要因等、事業の変更により生じるものを含みます）の特定を行います。そして、予想される不安全事象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、当該施策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」を実施する手順および体制を定め、事故等の不安全事象のリスクを許容範囲に留める活動を行っています。ANA 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) マネジメント・レビュー

ANA グループでは、社長をはじめとした経営トップが、安全管理システムが有効に機能していることを確認するために、マネジメント・レビューを行っています。安全にかかわる方針や各種情報について、定期的かつ継続的に評価し、課題に対して改善を指示することで、ANA グループの安全性をより強固なものにしています。

2. 安全監査

(1) 第三者による評価

①国土交通省航空局による「安全監査立入検査」

ANA グループは、国土交通省航空局により実施される安全監査立入検査^{*1}を毎年度受検し、監査で指摘された不具合事項に対しては、速やかに是正策を講じ、報告しております。

2025 年度については、ANA グループ全体で 56 回^{*2}の安全監査立入検査を受検いたしました。なお、安全監査立入検査に関わる情報については、ANA グループ各社と共有し、グループ全体の安全推進に役立てています。

* 1：航空法に基づき、航空局の職員が ANA グループの本社/国内および海外就航基地/訓練所へ立ち入って行う安全に係わる監査のこと。

* 2：実際に航空機内に乗り込んで行われるエンルート監査は回数に含んでおりません。

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

②国土交通省大臣官房による「運輸安全マネジメント評価」

国土交通省が運輸事業者の安全管理体制に対する評価を行う制度で、事業者の安全管理体制が適切に機能しているかを確認し、評価や助言を行うことを目的としています。

2025 年度は、ANA および AKX に対して実施されました。

対象	全日本空輸 / ANA
期間	2025 年 12 月 9 日～11 日
評価事項	・ 経営トップが現場へ赴き、対話を重ねることで、社員が萎縮せずに報告・相談できる「心理的安全性」を確保している。 ・ 安全を最優先とする姿勢を明確にし、必要な予算や人員を投入することで、組織全体に安全文化(Positive Safety Culture)を根付かせている。 ・ 「ボウタイ・モデル」や「ARMS」といった手法を導入し、事故が起こる前の兆候を科学的に分析・対策している。また、大規模災害に備えた BCP を策定し、バックアップセンターの整備や実践的訓練を通じてどんな事態でも揺るがない強靱な体制を構築している。 ・ VR などの技術を訓練に取り入れ、現場のスキル継承を効率化している。安全を他人事ではなく、社員一人ひとりがプロとして「自ら考え、行動する」課題として捉える教育を徹底し、単なるルール遵守を超えた「自律的な安全管理」を実現している。
助言事項	・ 安全理念を実践できない原因(心理的阻害要因)を現場へのヒアリングや事例分析を通じて徹底的に洗い出し、それを取り除く対策を継続することで、社員の安全行動を確実なものにすること。
期待事項	・ 全役職員が常に利用者と自身の安全を第一に考え、安全については誰もが何でも話し合えるアサーションの文化、規則に従った正しい行動を躊躇無く実行できる公正の文化について、一層の浸透、深化が図られること。

対 象	ANA ウイングス / AKX
期 間	2025 年 7 月 29 日～7 月 31 日
評価事項	・ 経営陣が業務過多を根本的リスクと捉え、生産体制を見直すことで社員の疲労軽減による安全な運航を確保している。 ・ 経営層/管理職が社員対話を重視し、互いの状況を知ることで安全で安心できる職場環境を築いている。 ・ 内部監査要員育成に力を入れており、効果的な監査が実施され、安全管理体制の継続的向上に繋がっている。 ・ 事業分析とレビューを通じ、前回課題解決状況を確認、新たな課題を見出し安全管理体制の維持・改善を行っている。

助言(期待)事項	・ 委託先と密な情報連携と対話を行い双方の安全品質を向上させ、ともに成長できる関係を築くこと。 ・ 法令遵守の徹底を組織の安全の根幹と位置づけ、その重要性を全社員に周知すること。社員の遵守状況を定期的に確認・改善し、安全管理体制の更なる向上を目指すこと。
----------	--

③国際基準に準拠した安全・保安体制の構築

安全管理体制の客観的評価とさらなる品質向上を目的に、国際航空運送協会（IATA）による外部監査を継続して受審しています。グローバルな運航安全基準である「IOSA（IATA Operational Safety Audit）」の認証を取得し、高い次元で維持・運用しており、世界最高水準の安全性を堅持しています。

（２）内部安全監査

ANA グループは、安全管理システムが国や会社が定める安全上の基準および最新の国際的な安全基準に適応し、有効に機能しているか監査を通して客観的に評価し、必要な是正を求めています。また、ANA 国内線コードシェア便を運航する国内航空会社については、IOSA に準じた監査を行い、安全レベルを確認しています。

3. 飛行データ解析プログラム

安全運航の維持と運航品質の向上を図るため、全ての運航便を対象に飛行データを活用した安全活動を実施しています。蓄積した飛行データを分析・評価することで運航安全上の課題を抽出し、必要に応じて適切な対策を講じていくという取り組みです。この結果は定期的に発行するレポートを通じて全ての運航乗務員にフィードバックすることに加えて、近年では運航乗務員が自身のフライトを飛行データから再現し動画として振り返ることができるツールの提供や一定期間のデータを集約して自身の操縦傾向を客観的に把握できるようなツールの提供などの取り組みも行っており、運航乗務員が自ら研鑽を深められるような多角的な運航安全施策へと活動の幅を広げています。



4. 事故・災害等の発生時の対応および防止対策

- (1) 緊急事態が発生した場合には、国に認可された運航規程に基づき、機長は、発生した緊急事態の内容により、会社の運航管理部門(オペレーションマネジメントセンター)または航空交通管制機関へ無線電話等によりその事態を報告することとしています。
- (2) 運航管理部門では、国に認可された運航規程に基づき、自社機の運航状況を会社の運航管理システムを使用して常時監視し、緊急事態が発生したことの通報を受けた場合、または覚知した場合には、当該機との通信連絡に努めるとともに、関係する公的機関等へ連絡し、援助を求めることとしています。
- (3) 会社は、発生した事故やインシデントを調査し、関係機関に発生事象を通報、報告します。調査活動においては、発生事象の要因や原因を詳述した調査報告書を作成し、その報告書に基づく是正策および予防策の評価を行ったうえで、経営トップに報告しています。
- (4) 航空事故等の緊急事態や危機が発生し、航空機運航や業務活動が阻害される事態に備え、安全管理規程「緊急対応計画」に基づき、総合的な緊急対応マニュアル（Emergency Response Manual：ERM）を策定しています。航空事故発生時のお客様の救助、情報提供などの初期対応、被害者とその家族への人道支援、被害拡大防止を円滑に行う手順をマニュアルに定め、年 1 回以上の模擬訓練を実施しています。

2025 年度の訓練には約 170 名の役職員が参加し、「手順の確認」、「有効性の検証」、「技能の向上」を図っています。また、ERM は災害等を含むオペレーション危機に対応しており、2024 年 1 月に発生した能登半島地震では同体制のもと、迅速な安否確認から運航再開まで関係部署が横断的に対応しました。



VII. 安全文化の醸成

ANA グループの安全理念では「安全は経営の基盤」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。

1. ANA グループ教育・訓練・研修体系

ANA グループ安全理念をベースに、ANA グループ安全行動指針に則り常に安全を最優先に考え行動できる人財を育成するため、総合安全推進室および安全推進センター主管による、下記の教育、訓練、研修を設定し、受講管理を行っています。

ANAグループ社員						ANAグループ社員		
	ANA'S Day 研修		オペレーション部門			専門性		
	ASEC 階層別研修		SMS 階層別教育	疲労リスク 管理	アルコール 対策			
役員	航空機からの緊急脱出 ASEC研修		SMSエグゼクティブ教育	疲労教育	アルコール問題未然防止教育			
管理職			SMSマネジメント教育					
一般職			SMSアドバンス教育					
新入社員			SMSエントリー教育					
						安全推進担当若手教育	安全推進会議構成員教育	安全リスク評価員訓練

また、安全に関する教育をオンサイト・オンライン・WEB 形式により実施しています。一例をあげれば、「安全階層別研修」、「アルコールに関する教育」、「ヒューマンエラーに関する教育」、「航空機からの部品脱落防止に関する教育」、「航空保安教育訓練」などがあり、各自がそれぞれテーマ別に選択しながら、受講し、安全に関する知識を高めています。

2. 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(ANA SAFETY EDUCATION CENTER:ASEC)にて安全教育を実施しています。また、社員の自主的な安全啓発や、職場における仲間との安全に関する意見交換の場として活用できるよう、ANA グループ社員が自由に立ち寄ることができる見学時間も設定しています。

- (1) 事故の事実と向き合い、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びます。

(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ます。

(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します



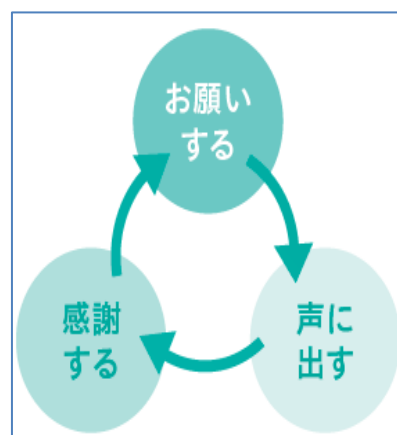
3. 航空機からの緊急脱出研修

ANA グループでは、安全意識の向上と搭乗時に緊急事態に遭遇した場合に客室乗務員をサポートし、お客様の援助・誘導を体現する事を目的として、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。2024 年 10 月から ANA グループ社員全員が受講する 3 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行動化できる」研修に進化させています。



4. アサーションの推進

誰しもミスをする可能性があるという前提のもと、権威勾配がある中でも、後輩が先輩に対し、建設的に意見を伝えるコミュニケーション（アサーション）を推進しています。実務を通して、「お願いする」、「声に出す」、「感謝する」というサイクルを実践することで、コミュニケーションの活性化を図っています。このアサーションの取り組みは、運航乗務員のコミュニケーションをヒントに、整備部門で確立され、その後、他部門でも推進されています。また、2023 年よりマネジメント層向けに「アンガーマネジメント教育」を導入し、「怒り」の感情に左右されない「適切な叱り方」を習得することで、心理的安全性を確保した指導を目指し、取り組んでいます。



5. 安全に関するコミュニケーション活動

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。

(1) 航空安全推進・航空保安強化月間

1971(昭和 46)年の雫石衝突事故、1999(平成 11)年の ANA61 便ハイジャック事件がいずれも 7 月に起きたことから、ANA グループでは、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、グループ会社や関係会社の社員が安全に関する対話などを通して、安全や保安への意識を高めるイベント「TALK SAFE」を開催しています。

2025 年度はリモート形式で計 3 回実施し、海外職員も含め、約 1,600 名の ANA グループ会社や関係会社の社員が参加いたしました。また、社外講師として東日本旅客鉄道株式会社 執行役員の丸山 正樹 様による「JR 東日本グループの安全の取り組み」についてご講話いただきました。

加えて、雫石衝突事故で亡くなられたお客様と乗務員、ANA61 便ハイジャック事件により殉職された故長島機長のご冥福をお祈りするための黙祷を各事業所で実施、風化防止と航空保安と安全の重要性の再認識のため、事故や事件についての理解を深めるための「黙祷ミニセミナー」をそれぞれ開催し、約 800 名の社員が参加しました。



2025 年度 ANA グループ 安全報告書

(2) 安全キャラバン・安全講話

ANA グループでは、安全部門の役員が現場へ赴き「安全について直接伝える場」として、2007 年より「安全キャラバン」を継続して実施しています。役員が各事業所を訪問、過去の事故・事件の教訓や組織の安全文化をテーマとした講話を行うとともに、現場一人ひとりの声に耳を傾ける「対話」を重視した双



方向のコミュニケーションを展開しています。

2025 年度は国内

7 拠点、海外 3 拠点で実施し、対面とオンラインを合わせて ANA グループや海外の委託先会社含め全体で計 680 名の社員が参加しました。この密接な対話を通じて、安全の大切さを改めて強く認識し、ANA グループにおけるさらなる安全文化の醸成と安全意識の向上を図っています。



(3) 安全に関する情報提供の環境整備

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。すべての役職員は、進行中の安全問題、安全指標、現場に存在する特定のハザードおよび既知の安全問題への取り組み等に関する情報を受け取ることで、積極的な安全文化を醸成しています。

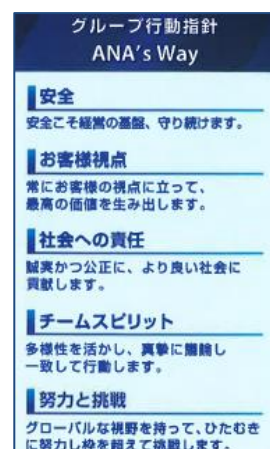
また、安全性を向上させるための活動や安全にかかわる手順・要領の新設あるいは変更の理由などを説明するためのコミュニケーションを行い安全意識の向上を図っています。



(4) ANA's Way AWARDS

ANA's Way AWARDS とは、グループ行動指針「ANA's Way」に基づき、社員一人ひとりが自ら行動し、ANA グループの価値創造やブランド力の向上、企業文化の強化やグループ一体感の醸成に貢献した取り組みにおいて社員を表彰する制度です。また、受賞事例やエントリー事例は、グループ全体に広く共有することで、付加価値創造に重点を置いた生産性向上のサイクルを促進させ、部門・会社を超えたチームスピリットの強化を目指しています。

5 つの表彰カテゴリに分類され、Excellence in Safety Award では「安全」に対する組織や文化、品質向上に大きく貢献した事例を表彰しています。



ANA's Way AWARDS 2025 Excellence in Safety Award 表彰式

VIII. その他のトピックス

1. 保安管理システム_国際認証「Operating (レベル 2)」を取得

2025 年 12 月、ANA は国際航空運送協会 (IATA) によるセキュリティマネジメントシステム (SeMS) 認証制度において、初回の認証で取得可能な最高位である「Operating (レベル 2)」を取得しました。

本制度は、世界の航空業界におけるセキュリティ水準の向上を目指し、2024 年 10 月に開始された制度で、航空保安に関わるリスク管理をプロアクティブに実施し、品質管理体制を継続的に改善するプロセスを 3 段階で評価・認証する仕組みです。今回の認証取得は、ANA の航空保安管理体制が世界的に高い水準にあることを公式に証明するものです。経営トップによる明確なリーダーシップに加え、体系的な教育・訓練と航空保安の品質保証プロセスおよび組織全体に根付いた保安文化が特に高く評価されました。



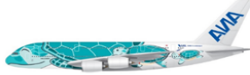
2025 年度 ANA グループ 安全報告書

IX. 資料編

1. 保有している航空機の種類および詳細

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	1997.6	2	21.0	ANA	2,173.0	1,555.6
B777-200ER	392	1999.9	8	15.8			
B777-300	514	1997.11	3	28.0	ANA	1,373.2	842.4
B777-300ER 	212	2004.8	13	10.6	ANA	4,824.0	451.1
B777F 	-	2019.5	2	7.1	ANA	5,564.6	648.5
B767-300ER 	270 202	1997.2	15	18.3	ANA	2,229.1	1,526.6
B767-300BCF	-	1992.4	2	26.6	ANA	3,188.1	982.3
B767-300F 	-	2005.11	4	22.0			
B787-8 	335 324 240 184	2011.8	36 (*1)	13.0	ANA AJX	2,990.5	944.6
B787-9 	375 215 246	2014.3	44 (*2)	8.1	ANA AJX	4,082.6	644.3
B787-10 	294 429	2019.3	10 (*3)	3.0	ANA AJX	3,196.4	1,539.7

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

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
A380-841 	520	2019.3	3	7.1	ANA	3,342.3	458.0
A320-271N 	146	2016.11	11	7.7	ANA	2,177.6	1,981.1
A321-211	194	2016.10	4	9.4	ANA	2,023.7	1,754.3
A321-272N 	194	2017.9	22	6.4	ANA	1,609.5	1,292.9
B737-800 	166	2008.5	39 (*4)	13.3	AKX	2,407.0	2,042.0
DHC8-400 	74	2003.06	25	17.2	AKX	2,294.9	2,588.6

* 2025 年 3 月 31 日現在/飛行時間と飛行回数は 2024 年 4 月 1 日-2025 年 3 月 31 日の平均値

使用会社	使用機全体の平均機齢	注)* 1 : 36 機全てが ANA と AJX の共通事業機 * 2 : JA830A, JA833A, JA935A, JA936A, JA937A を除く 39 機が ANA と AJX の共通事業機 * 3 : JA900A, JA901A, JA902A の 3 機が ANA と AJX の共通事業機 * 4 : 39 機全てが AKX の事業機
ANA	10.9 年	
AJX	10.3 年	
AKX	14.8 年	

<機齢について>

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

2. 装備する救急用具

航空法施行規則第 150 条に基づき、お客様の安全を確保するため、非常信号灯、防水携帯灯、救命胴衣、救急箱、医薬品、医療用具、感染症に必要な予防具、航空機用救命無線機等の救急用具を装備しています。

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

3. 安全上のトラブルおよびイレギュラー運航の詳細

(1) 安全上のトラブルの発生状況（航空会社別）

概 要		2025 年度				2024 年度
		ANA	AJX	AKX	合計	
1. 航空機構造の損傷(鳥衝突・被雷を除く)		1	0	1	2	1
2. システムの不具合		6	4	9	19	23
内 訳	エンジン・プロペラ等	1	3	2	6	7
	与圧系統	0	0	0	0	2
	通信・通話	0	0	0	0	0
	操縦系統	1	0	4	5	6
	燃料系統	0	0	0	0	0
	油圧系統	0	0	0	0	0
	表示・警報	0	0	0	0	2
	着陸装置・ブレーキ・タイヤ	3	0	3	6	3
	航法・エアデータ システム	0	0	0	0	0
	酸素供給機能	1	0	0	1	0
	視界	0	1	0	1	3
	防火系統	0	0	0	0	0
3. 非常用装置等の不具合		1	1	2	4	1
4. 制限・規定値を超えた運航		62	0	10	72	44
5. 警報に基づく回避操作など		52	0	18	70	61
内 訳	航空機衝突防止装置作動	45	0	14	59	49
	対地接近防止装置作動	6	0	2	8	9
	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	0	0	1	1	2
6. その他		97	11	20	128	108
合 計		219	16	60	295	238
1,000 便あたりの発生件数		1.24	1.67	0.46	0.93	0.76

※上記には、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。また、有償飛行以外の運航便も含まれます。

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

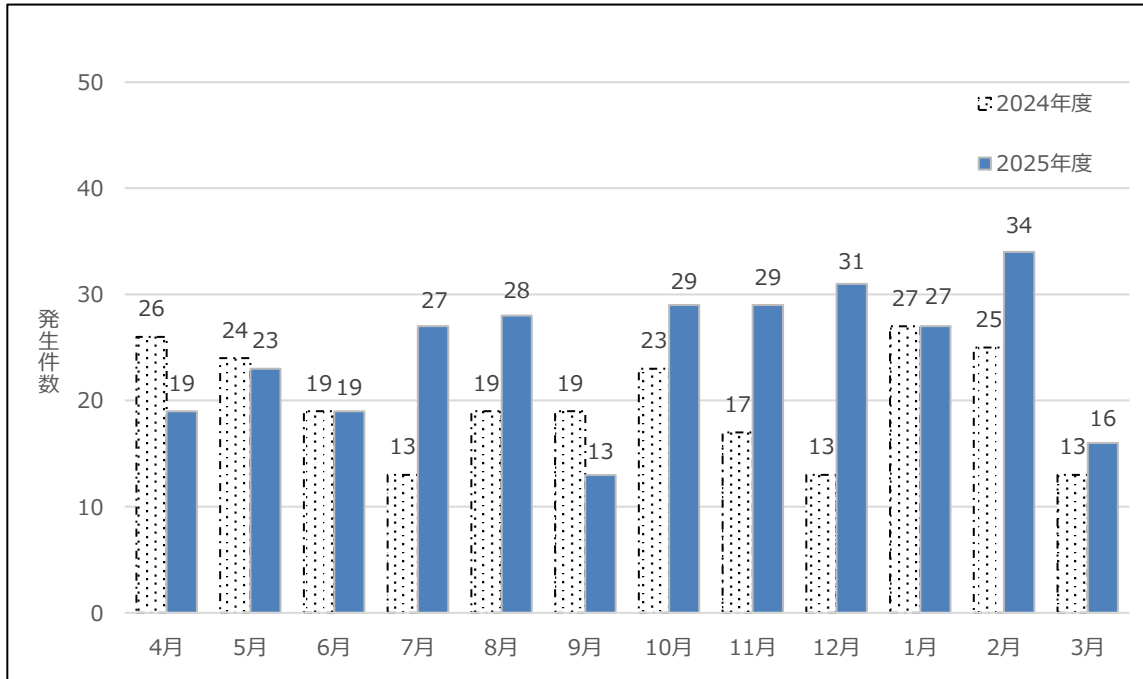
(2) 安全上のトラブルの発生状況 (機種別)

概 要		B787	B777	B767	B737	A320 A321	A380	DHC8 -400	機種区 分なし	計
1. 航空機構造の損傷 (鳥衝突・被雷を除く)		0	0	0	1	0	1	0	0	2
2. システムの不具合		5	3	1	8	1	0	1	0	19
内 訳	エンジン・プロペラ等	3	1	0	2	0	0	0	0	6
	与圧系統	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	通信・通話	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	操縦系統	0	1	0	4	0	0	0	0	5
	燃料系統	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	油圧系統	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	表示・警報	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	着陸装置・ブレーキ・タイヤ	0	1	1	2	1	0	1	0	6
	航法・エアデータ システム	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	酸素供給機能	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	視界	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	防火系統	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. 非常用装置等の不具合		1	0	0	0	1	0	2	0	4
4. 制限・規定値を超えた運航		4	3	6	4	3	46	6	0	72
5. 警報に基づく回避操作など		19	14	6	14	13	0	4	0	70
内 訳	航空機衝突防止装置作動	16	13	5	12	11	0	2	0	59
	対地接近防止装置作動	2	1	1	2	2	0	0	0	8
	その他の回避操作/非常宣言	1	0	0	0	0	0	1	0	2
	非常用装置・器具の使用	0	0	0	0	0	0	1	0	1
6. その他		38	29	13	12	19	2	7	8	128
合 計		67	49	26	39	37	49	20	8	295
1,000 便あたりの発生件数		0.92	1.85	0.94	0.49	0.65	36.66	0.39	-	0.93

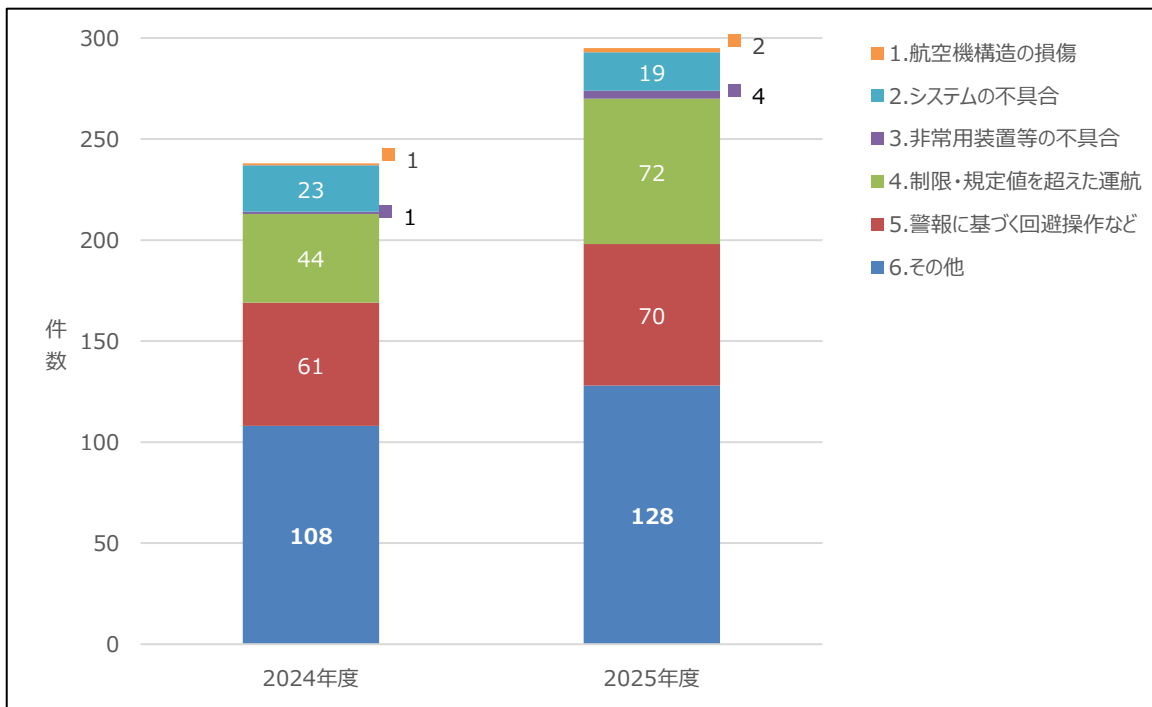
※ 上記には、事故・重大インシデントに認定された事象は含まれていません。また、有償飛行以外の運航便も含まれます。

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

【2025 年度安全上のトラブル件数（月別推移）】

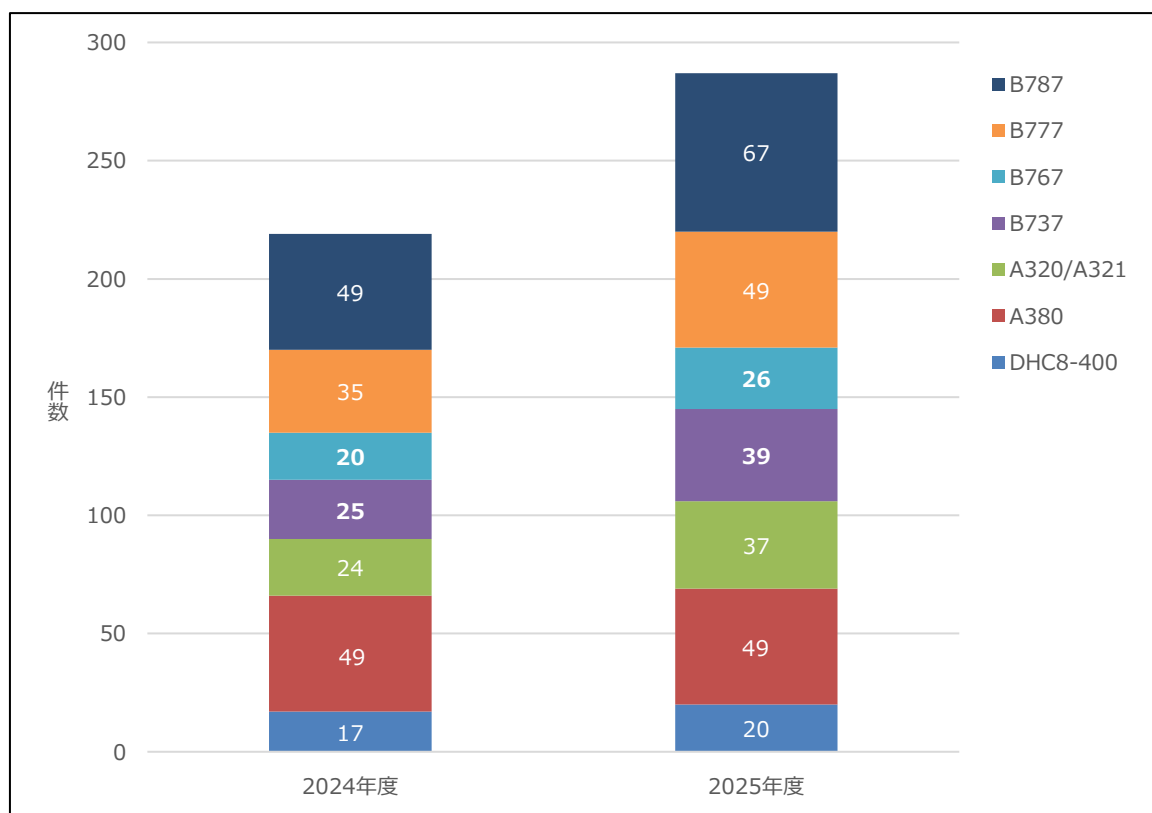


【安全上のトラブル 事象別発生件数（事故・重大インシデントを除く）】



2025 年度 ANA グループ 安全報告書

【安全上のトラブル 機種別発生件数（事故・重大インシデントを除く）】



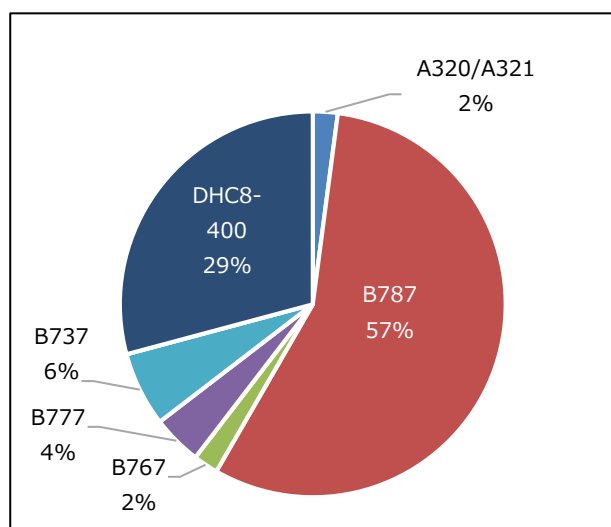
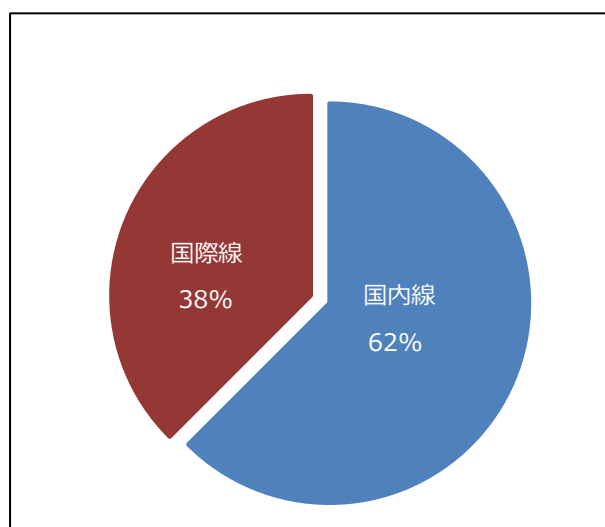
注：上記のグラフには、機種に関連しない「機種区分なし」の事象は含まれません。

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

(3) イレギュラー運航の発生件数

	2025 年度								2024 年
	B787	B777	B767	B737	A380	A320 A321	DHC8- 400	TTL	
国内線	3	1	2	4	0	5	15	30	24
国際線	14	1	2	0	1	0	0	18	24
合 計	17	2	4	4	1	5	15	48	48

【2025 年度イレギュラー運航発生件数（内訳別・機種別）】



2025 年度 ANA グループ 安全報告書

4. 輸送実績 (ANA グループ全体) * AJX 自主運航便は除く

(1) 機種別輸送実績

①国際路線 運航会社：ANA/AJX

機種名	便数	前年比	旅客キロ (百万旅 ^人 ・km)	前年比	貨物トン (百万 t ^人 ・km)	前年比
B787-8	11,935	112.20%	9,792.90	130.40%	380.9	125.80%
B787-9	20,481	100.40%	25,816.00	108.10%	1,313.30	104.10%
B787-10	2,132	103.10%	1,857.80	104.40%	81.1	105.30%
B777-200/200ER	2	-	0.8	-	0	-
B777-300/300ER	5,775	100.40%	9,129.20	102.60%	652.9	101.90%
B777-300F	1,289	98.50%	0	-	565.7	106.50%
B767-300ER	3,890	151.00%	1,134.80	174.20%	32.9	334.10%
B767-300F	5,552	94.60%	0	-	419.4	105.10%
A320-271N	1,162	90.10%	180.9	101.00%	0.5	97.70%
A380-841	1,371	100.40%	3,363.30	119.70%	49.6	99.40%
合 計	53,589	104.50%	51,275.80	112.20%	3,496.40	106.80%

②国内路線 運航会社：ANA/AKX

機種名	便数	前年比	旅客キロ (百万旅 ^人 ・km)	前年比	貨物トン (百万 t ^人 ・km)	前年比
B787-8	18,627	73.70%	4,407.30	86.10%	43.3	77.60%
B787-9	7,682	83.00%	2,255.30	104.70%	34.5	116.90%
B787-10	9,736	131.80%	3,620.50	156.70%	53.4	164.60%
B777-200/200ER	15,437	96.10%	4,484.50	102.90%	52.1	101.90%
B777-300/300ER	3,838	66.70%	1,739.50	67.60%	21.9	57.70%
B767-300ER	17,950	80.10%	2,937.90	84.30%	16.9	84.00%
A320-271N	20,539	111.10%	1,324.80	102.50%	1.9	103.20%
A321-211/272N	34,775	153.50%	4,008.10	158.60%	7.7	121.70%
B737-800	78,864	99.70%	7,056.60	108.40%	12.9	110.40%
DHC8-400	51,115	96.90%	1,180.50	102.30%	0.1	100.00%
合 計	258,563	99.80%	33,015.20	104.90%	244.8	99.10%

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

(2) 会社別輸送実績

①全路線 運航会社：ANA/AJX/AKX

運航会社	便数	前年比	旅客キロ (百万旅 ^人 ・km)	前年比	貨物トン (百万 t ^人 ・km)	前年比
ANA	174,688	98.80%	69,669.30	106.30%	3,451.70	104.20%
AJX	7,485	145.50%	6,384.50	147.90%	276.3	140.80%
AKX	129,979	101.20%	8,237.10	111.90%	13.1	113.00%
合 計	312,152	100.60%	84,290.90	109.20%	3,741.10	106.30%

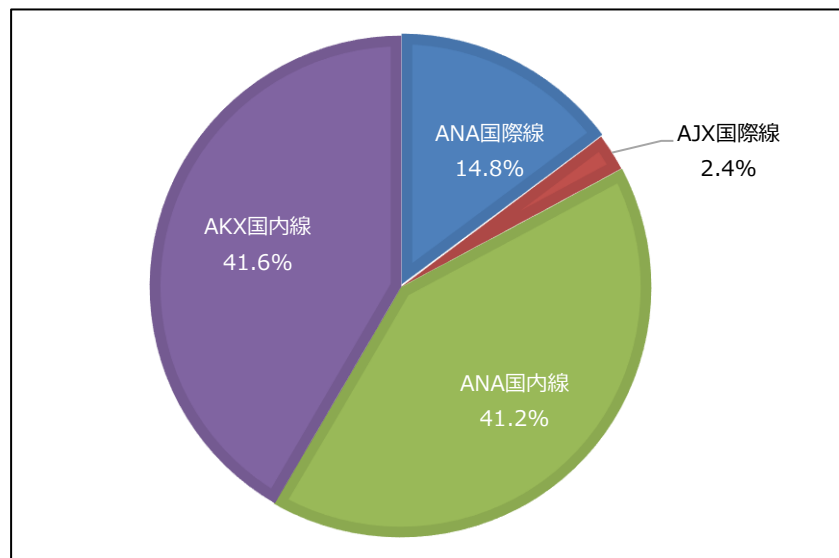
②国際路線 運航会社：ANA/AJX

運航会社	便数	前年比	旅客キロ (百万旅 ^人 ・km)	前年比	貨物トン (百万 t ^人 ・km)	前年比
ANA	46,104	100.00%	44,891.20	108.40%	3,220.10	104.70%
AJX	7,485	145.50%	6,384.50	147.90%	276.3	140.80%
合 計	53,589	104.50%	51,275.80	112.20%	3,496.40	106.80%

③国内路線 運航会社：ANA/AKX

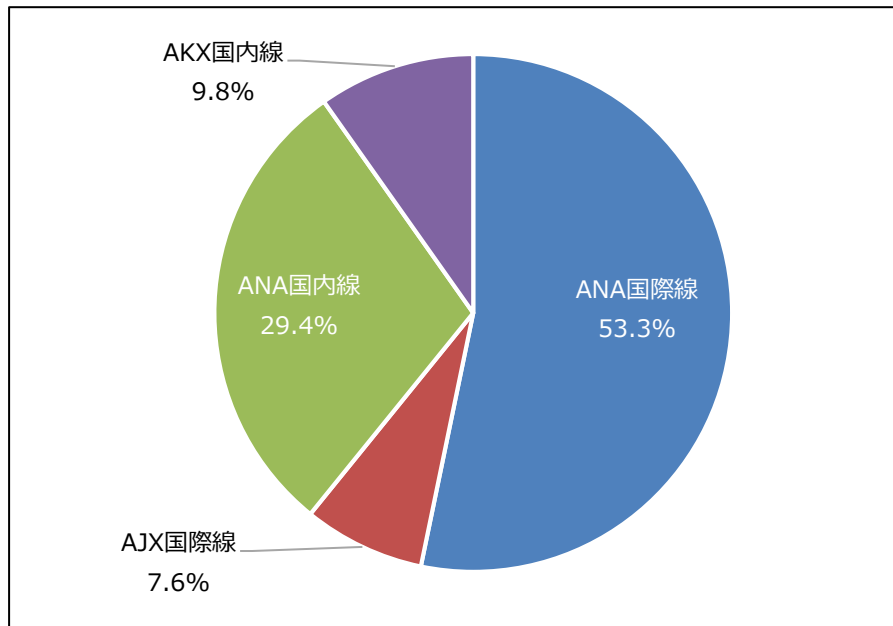
運航会社	便数	前年比	旅客キロ (百万旅 ^人 ・km)	前年比	貨物トン (百万 t ^人 ・km)	前年比
ANA	128,584	98.40%	24,778.10	102.70%	231.7	98.40%
AKX	129,979	101.20%	8,237.10	111.90%	13.1	113.00%
合 計	258,563	99.80%	33,015.20	104.90%	244.8	99.10%

【航空会社別輸送実績（便数）】

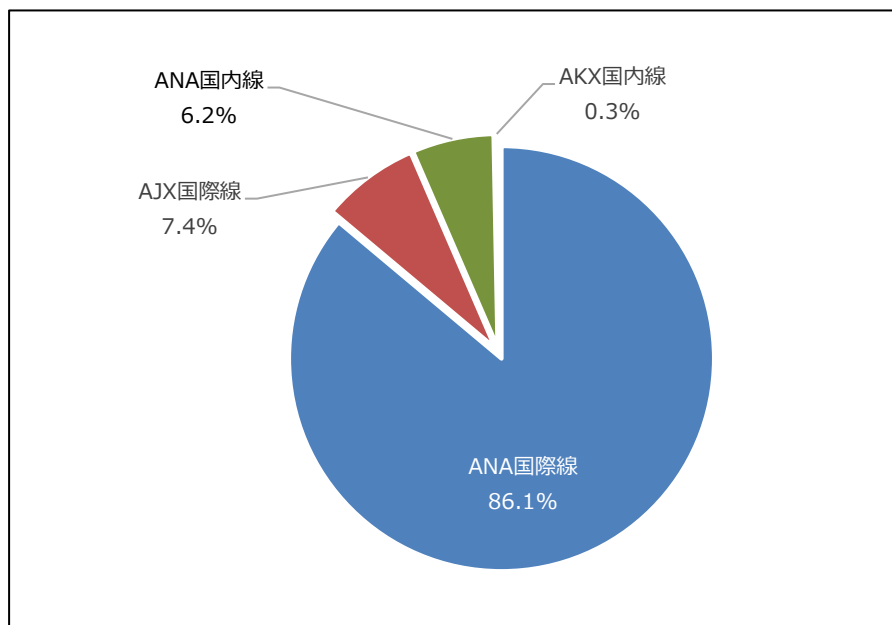


2025 年度 ANA グループ 安全報告書

【航空会社別輸送実績（旅客[※]）】



【航空会社別輸送実績（郵送貨物^{トキロ}）】



2025 年度 ANA グループ 安全報告書

(3) 路線別輸送実績 (チャーター便、他社とのコードシェア便は除く有償便)

①国際線旅客便 運航会社：ANA/AJX *AJX による自主運航便(Air Japan ブランド)除く

地域名	便数	前年比	旅客数	前年比	提供座席数	前年比	利用率
アメリカ・カナダ メキシコ路線	10,189	100.00%	1,823,183	104.40%	2,158,108	101.50%	84.50%
ハワイ路線	2,101	100.40%	706,767	117.30%	891,306	100.40%	79.30%
ヨーロッパ路線	5,120	126.30%	905,087	128.10%	1,072,263	123.80%	84.40%
東南アジア オセアニア路線	15,425	107.90%	3,148,272	110.80%	3,794,492	107.50%	83.00%
中国・韓国路線	13,913	103.40%	2,436,225	112.10%	3,079,704	105.60%	79.10%
合 計	46,748	106.00%	9,019,534	111.80%	10,995,873	106.50%	82.00%

②国内線旅客便 運航会社：ANA/AKX

路線名	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	12,323	100.6%	4,015,890	107.0%	4,873,181	102.7%	82.4%
東京-大阪	10,858	100.0%	2,690,729	100.6%	3,300,698	89.8%	81.5%
東京-関西	3,634	100.4%	588,915	101.4%	775,322	84.0%	76.0%
東京-神戸	1,449	100.3%	218,784	122.9%	310,096	118.8%	70.6%
東京-福岡	14,079	103.1%	3,892,766	105.9%	5,087,668	102.1%	76.5%
東京-稚内	945	100.3%	114,735	101.8%	163,434	102.9%	70.2%
東京-紋別	716	99.4%	74,236	103.7%	118,856	99.4%	62.5%
東京-中標津	720	100.1%	96,011	118.3%	133,584	111.9%	71.9%
東京-釧路	726	100.6%	116,996	109.9%	155,352	110.7%	75.3%
東京-函館	2,779	126.8%	547,604	116.8%	686,382	120.0%	79.8%
東京-大館能代	2,156	99.3%	194,433	102.6%	331,832	98.9%	58.6%
東京-秋田	3,620	101.4%	526,780	102.3%	695,438	94.0%	75.7%
東京-庄内	3,310	103.2%	366,955	103.9%	543,072	104.3%	67.6%
東京-富山	2,153	100.1%	247,692	104.5%	355,634	102.0%	69.6%
東京-小松	2,250	77.9%	278,373	78.0%	382,420	73.0%	72.8%
東京-能登	1,436	160.4%	128,503	189.8%	241,728	175.0%	53.2%
東京-八丈島	2,016	97.7%	196,598	98.1%	323,596	95.8%	60.8%
東京-中部	724	98.6%	82,577	94.8%	121,057	98.0%	68.2%
東京-岡山	3,628	104.2%	493,015	105.1%	678,912	104.5%	72.6%
東京-広島	5,792	103.5%	1,103,469	99.6%	1,496,300	92.6%	73.7%
東京-岩国	3,621	100.4%	448,226	104.5%	594,862	98.6%	75.3%
東京-山口宇部	2,179	100.5%	347,722	101.4%	449,140	99.5%	77.4%

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

路線名	便数	前年比	旅客数	前年比	提供座席数	前年比	利用率
東京-鳥取	3,583	100.0%	417,816	105.0%	581,166	96.6%	71.9%
東京-米子	4,345	100.3%	624,256	107.0%	864,763	100.8%	72.2%
東京-石見	1,448	100.9%	145,810	108.7%	225,944	103.5%	64.5%
東京-徳島	2,189	81.1%	257,151	94.1%	369,314	87.8%	69.6%
東京-高松	4,347	103.9%	625,660	102.7%	820,028	94.1%	76.3%
東京-松山	4,366	100.6%	1,065,340	103.5%	1,395,560	98.0%	76.3%
東京-高知	3,635	100.7%	508,518	99.4%	639,784	90.0%	79.5%
東京-佐賀	3,622	100.4%	474,672	102.5%	644,086	96.6%	73.7%
東京-大分	2,910	106.8%	370,887	106.2%	492,524	101.5%	75.3%
東京-熊本	3,630	105.4%	605,497	96.5%	769,652	87.8%	78.7%
東京-長崎	3,644	102.2%	863,184	113.6%	1,171,225	111.5%	73.7%
東京-宮崎	3,636	100.9%	513,088	104.8%	676,986	95.7%	75.8%
東京-鹿児島	4,337	99.9%	744,583	101.9%	1,022,632	97.9%	72.8%
東京-那覇	9,991	102.5%	3,209,071	105.7%	3,825,052	101.5%	83.9%
東京-宮古島	1,460	101.0%	396,396	108.2%	453,162	103.9%	87.5%
東京-石垣島	1,460	101.0%	451,203	110.2%	522,142	106.4%	86.4%
成田-札幌	724	99.7%	101,994	108.2%	120,456	99.9%	84.7%
成田-大阪	730	100.7%	106,673	105.0%	121,368	100.8%	87.9%
成田-中部	726	100.0%	82,369	104.7%	120,544	99.7%	68.3%
大阪-札幌	4,426	97.7%	904,874	104.9%	1,022,079	99.8%	88.5%
大阪-福岡	3,959	103.1%	452,569	103.2%	560,834	96.8%	80.7%
大阪-釧路	8	88.9%	1,211	76.8%	1,328	76.1%	91.2%
大阪-函館	824	111.5%	136,091	112.7%	160,160	111.9%	85.0%
大阪-青森	2,119	98.1%	118,497	109.2%	156,898	94.7%	75.5%
大阪-秋田	2,156	100.5%	123,976	103.9%	159,912	100.2%	77.5%
大阪-仙台	3,694	100.3%	511,882	101.6%	646,350	85.6%	79.2%
大阪-福島	1,463	100.7%	123,205	114.2%	175,330	103.8%	70.3%
大阪-新潟	2,689	93.4%	262,833	103.1%	345,726	99.5%	76.0%
大阪-石見	14	140.0%	959	133.9%	1,220	132.0%	78.6%
大阪-松山	5,715	95.6%	444,064	103.3%	568,314	100.3%	78.1%
大阪-高知	4,324	100.1%	269,956	103.9%	337,416	103.6%	80.0%
大阪-大分	2,473	113.9%	157,786	119.3%	208,642	126.3%	75.6%
大阪-熊本	4,290	98.8%	373,207	107.2%	512,204	101.2%	72.9%
大阪-長崎	2,927	99.4%	188,434	103.4%	230,866	101.9%	81.6%

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

路線名	便数	前年比	旅客数	前年比	提供座席数	前年比	利用率
大阪-宮崎	4,411	105.5%	420,672	109.4%	570,278	110.2%	73.8%
大阪-鹿児島	3,966	113.1%	277,643	105.5%	397,628	103.9%	69.8%
大阪-那覇	2,333	99.6%	767,112	107.0%	873,098	99.7%	87.9%
大阪-石垣島	84	84.0%	11,302	81.4%	12,744	76.8%	88.7%
関西-札幌	1,580	59.1%	191,911	59.6%	262,369	57.5%	73.1%
関西-新潟	1	100.0%	47	146.9%	74	100.0%	63.5%
関西-大分	2	200.0%	103	158.5%	148	200.0%	69.6%
関西-仙台	1	100.0%	140	112.9%	166	100.0%	84.3%
関西-那覇	2,238	79.3%	310,145	88.4%	387,872	82.9%	80.0%
関西-宮古島	724	77.4%	107,308	89.9%	129,904	86.0%	82.6%
関西-石垣島	723	99.7%	103,802	124.7%	127,914	118.5%	81.1%
神戸-札幌	721	99.3%	96,690	101.7%	121,152	91.9%	79.8%
札幌-福岡	1,442	139.3%	268,080	126.7%	325,758	123.5%	82.3%
札幌-利尻	222	94.1%	26,549	93.5%	36,852	94.1%	72.0%
札幌-稚内	1,347	96.6%	60,505	98.9%	100,414	97.0%	60.3%
札幌-女満別	2,108	98.5%	95,464	103.8%	156,544	98.7%	61.0%
札幌-中標津	2,096	98.9%	103,290	106.0%	156,392	99.5%	66.0%
札幌-釧路	2,039	100.4%	88,091	107.9%	156,486	101.2%	56.3%
札幌-函館	1,350	96.2%	78,611	98.8%	102,956	98.2%	76.4%
札幌-青森	1,410	98.2%	66,929	104.8%	104,432	98.2%	64.1%
札幌-秋田	1,426	99.0%	79,245	106.2%	105,800	98.7%	74.9%
札幌-仙台	1,407	95.3%	122,806	100.1%	166,852	92.8%	73.6%
札幌-福島	722	99.6%	40,827	103.4%	53,704	99.8%	76.0%
札幌-静岡	724	127.5%	72,332	144.3%	120,184	127.5%	60.2%
札幌-新潟	1,653	98.4%	104,995	106.5%	144,678	98.6%	72.6%
札幌-富山	603	82.8%	83,774	103.6%	109,926	92.7%	76.2%
札幌-小松	714	98.6%	100,687	105.6%	119,116	97.4%	84.5%
札幌-岡山	713	98.2%	89,324	104.4%	111,048	91.4%	80.4%
札幌-広島	718	106.8%	103,140	116.8%	130,396	118.9%	79.1%

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

路線名	便数	前年比	旅客数	前年比	提供座席数	前年比	利用率
中部-札幌	3,119	101.9%	520,023	113.1%	606,182	111.9%	85.8%
中部-福岡	725	100.3%	86,506	117.3%	120,350	100.2%	71.9%
中部-女満別	170	121.4%	23,735	149.1%	28,220	121.4%	84.1%
中部-旭川	172	122.9%	22,826	130.4%	28,552	122.9%	79.9%
中部-函館	180	204.5%	23,168	197.0%	29,880	204.5%	77.5%
中部-仙台	1,433	100.4%	77,158	107.3%	106,710	100.0%	72.3%
中部-松山	1,236	57.2%	67,739	58.4%	92,200	56.6%	73.5%
中部-大分	24	92.3%	3,234	201.7%	3,984	207.1%	81.2%
中部-長崎	1,480	100.3%	178,543	109.9%	245,680	100.3%	72.7%
中部-宮崎	44	183.3%	5,250	221.5%	7,304	183.3%	71.9%
中部-鹿児島	787	106.8%	50,733	103.2%	64,886	108.7%	78.2%
中部-那覇	2,378	127.8%	390,469	136.9%	484,826	137.2%	80.5%
中部-宮古島	753	103.7%	109,358	112.0%	125,206	103.9%	87.3%
中部-石垣島	754	103.7%	108,987	111.1%	125,372	103.7%	86.9%
福岡-小松	1,422	99.7%	85,215	98.3%	105,228	99.4%	81.0%
福岡-対馬	2,149	102.6%	108,713	101.7%	159,026	102.6%	68.4%
福岡-福江	704	103.2%	35,630	104.6%	52,096	103.2%	68.4%
福岡-宮崎	664	57.8%	34,360	58.0%	49,320	58.0%	69.7%
福岡-那覇	6,526	104.2%	843,805	100.7%	1,086,074	90.2%	77.7%
那覇-仙台	727	100.0%	132,970	92.0%	149,634	78.1%	88.9%
那覇-新潟	332	69.3%	40,337	82.4%	55,112	69.3%	73.2%
那覇-静岡	729	128.3%	89,438	143.1%	121,014	128.3%	73.9%
那覇-広島	729	100.3%	129,060	95.6%	150,010	88.9%	86.0%
那覇-岩国	728	100.4%	98,172	108.4%	121,112	100.6%	81.1%
那覇-高松	727	99.9%	109,945	86.7%	129,183	73.8%	85.1%
那覇-松山	730	100.4%	97,554	107.5%	119,804	99.3%	81.4%
那覇-熊本	729	100.6%	103,101	104.2%	121,014	100.6%	85.2%
那覇-宮古島	3,630	102.4%	344,972	111.7%	602,580	102.4%	57.2%
那覇-石垣島	3,599	94.2%	336,758	96.5%	598,162	94.5%	56.3%
宮古島-石垣島	725	235.4%	28,537	361.1%	120,350	235.4%	23.7%
合 計	258,563	99.8%	40,562,644	104.1%	52,636,519	98.3%	77.1%

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

③貨物便 運航会社：ANA

地域名	便数	前年比	貨物トン (百万 t [※])	前年比
アメリカ・カナダ/メキシコ路線	864	118.20%	512.8	112.90%
東南アジア/オセアニア路線	691	181.40%	99.1	169.80%
中国・韓国路線	5,286	87.10%	373.1	89.30%
合 計	6,841	95.30%	985.1	105.90%

5. 輸送実績 (AJX による自主運航便)

※AirJapan ブランドは 2026 年 3 月 29 日で運航終了

(1) 機種別輸送実績 運航会社：AJX

機 種	便 数 (有償便)	前年比	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比	貨物トンキロ (百万トンキロ)	前年比
B787-8	2,070	109%	176	115%	65	135%
合 計	2,070	109%	176	115%	65	135%

(2) 路線別輸送実績 運航会社：AJX

地 域	路線便数	前年比	旅客数	前年比	提供座席数	前年比	利用率
東南アジア路線	1,318	110%	303,992	112%	427,032	110%	71.5%
東アジア路線	752	106%	195,923	124%	243,648	106%	80.4%
合 計	2,070	109%	499,915	117%	670,680	109%	72.6%

<巻末> 用語集

- ・ 安全上のトラブル

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 号および第 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。

- ・ 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。

- ・ イレギュラー運航

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。

- ・ 航空事故

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

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 18 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。

- ・ 共用運航管理者

運航管理者は、気象状況や機材の状況を分析し、安全で効率的な飛行ルートや高度、燃料の量を定める国家資格を持った者です。航空法の基準を満たした場合には、同じ企業グループ内で、この運航管理者を「共用」することが認められています。ANA、AJX、AKX では、この制度を活用した共用運航管理者による運航管理を行っています。

2025 年度 ANA グループ 安全報告書

- 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

- 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。

- GPWS : 対地接近警報装置 (Ground Proximity Warning System)

飛行中の航空機が、地表や山に衝突する危険を察知し、操縦士に警告する安全装置です。高度や降下率を常に監視し、このままでは物件に衝突の危険があると判断した場合、大音量音声でパイロットに警告を発し、事故を未然に防ぎます

- IATA : 国際航空運送協会 (International Air Transport Association)

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、国際航空の需要および動向等、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レージサービスの相互乗り入れなど、旅客の利便性を図り、集客の向上を目指しています。

- ・ TCAS : 空中衝突防止装置 (Traffic Alert and Collision Avoidance System)

航空機同士の空中衝突を未然に防ぐための高度な機載システムで、自機の周囲を飛行する他機の位置や高度を電波によってリアルタイムに相互監視します。万が一、衝突の危険性が高まった場合にはシステムが瞬時に危険を察知し、パイロットに対して「上昇」または「降下」のような回避指示を音声と画面表示で行います。民間航空機において、装備が義務化されている重要な安全装置です。





2025 年度
(令和 7 年度)
ANA グループ 安全報告書

2026 年 8 月発行
全日本空輸株式会社
総合安全推進室