

ANA グループ 安全報告書

2024 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。

2024 年度 ANA グループ 安全報告書

「2024 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まして、誠にありがとうございます。

2024 年度は、年度当初に掲げた安全目標の達成に向けた取り組みを継続してまいりましたが、航空事故や重大インシデントに認定された事象などの不安全事象や監督官庁から行政指導を受けた事象を発生させてしまいました。

これらに対しては、安全意識向上のための事例周知、注意喚起、新規・定期訓練への反映、コンプライアンス教育、自発報告対象の拡大、安全文化の成熟度評価を取り入れた監査手法の検討など、さまざまな再発防止策を講じました。

今後とも、ANA グループとして、同様事象防止や影響低減に努めて参ります。

私たちは、過去に経験した航空事故やハイジャック事件によるお客様や社員の尊い命が失われる事象を二度と発生させないという強い決意のもと、ANA グループ全社員が一丸となって、経営の基盤である安全運航の堅持に向け、一便一便、基本手順を遵守した丁寧な仕事を心がけ、お客様から期待と信頼を得られる企業であり続けるよう、たゆまぬ努力を継続していく所存です。

これからも、皆様の一層のご支援、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 常務執行役員 宮前 利宏



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 丹後 方成



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. 2024 年度の安全に関わる実績	
1. 2024 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状況	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	11
III. 2025 年度の安全目標	
1. 2025 年度の目標	12
2. 2025 年度の取り組み	12
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	14
2. SMS 運用の全体像と構成要素	14
3. 安全責任者の責務	15
4. 安全推進関係の会議体	15
5. ANA グループ各社の安全管理体制	16
6. 業務の管理の受委託に関する情報	23
7. 業務の受委託に関する情報	24
8. 安全に係わる文書の整備および管理	25
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	26
2. 定期訓練および審査の内容	29
3. 安全を支える技術の維持・確保の工夫	30
4. 個別の取り組み	32

2024 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	35
2. 安全監査	35
3. 飛行データ解析プログラム	36
4. 事故・災害等の発生時の対応および防止対策	37

VII. 安全文化の醸成

1. ANA グループ教育・訓練・研修体系	38
2. ANA グループ安全教育センターにおける安全教育	38
3. 航空機からの緊急脱出研修	39
4. アサーションの推進	39
5. 安全に関するコミュニケーション活動	40

VIII. 資料編

1. 保有している航空機の種類および詳細	42
2. 装備する救急用具	43
3. 安全上のトラブルおよびイレギュラー運航の詳細	44
4. 輸送実績（ANA グループ全体）	49
5. 輸送実績（AJX による自主運航便）	56

<巻末> 用語集（アルファベット順・アイウエオ順）	57
---------------------------------	----

※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、2024 年 4 月 1 日から 2025 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	ANAグループ安全行動指針
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	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。

2. 安全にかかわる基本方針

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。
 - ・安全の重要性と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. 2024 年度の安全に関わる実績

1. 2024 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 1 件、重大インシデント 2 件）

※詳細については、7～8 ページに記載しています。

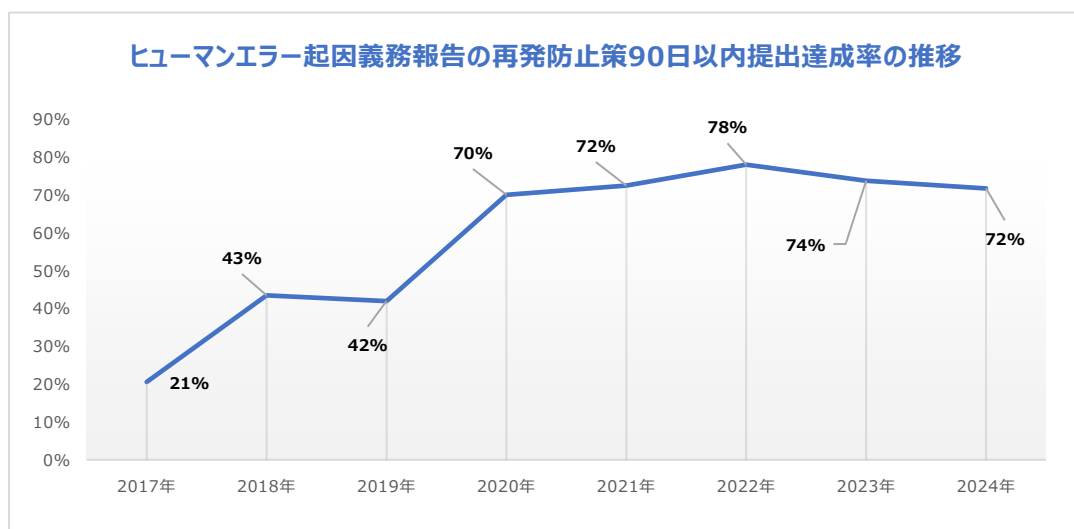
(2) ヒューマンエラー起因の義務報告事象の再発防止策 90 日以内提出達成率（実績データは 2024 年 1 月～12 月の期間で集計しています。）

目 標：73% 以上

実 績：72%（38 件/53 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あると考えています。

2024 年度は、目標値を下回る結果となりました。その主な理由は、重大インシデント（8 ページ参照）や行政指導（9 ページ参照）事案に対して要因分析と対策立案に時間を要したこと、またギャレー内コンテナ飛び出し等において、類似事案が発生し、有効な対策設定に時間がかかったことによります。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、改善が見られ、事象発生から対応までの仕組みが定着してきていると分析しています。



2024 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 44～48 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	2020 年度		2021 年度		2022 年度		2023 年度		2024 年度	
航空事故	1	(0.006)	0	(0.000)	2	(0.007)	2	(0.006)	1	(0.003)
重大インシデント	0	(0.000)	1	(0.004)	0	(0.000)	0	(0.000)	2	(0.006)
安全上のトラブル	226	(1.351)	363	(1.623)	361	(1.194)	215	(0.694)	238	(0.758)
イレギュラー運航	36	(0.215)	38	(0.170)	43	(0.142)	46	(0.148)	48	(0.153)
運航便数	167,280		223,598		302,238		309,903		314,164	

* ()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

2024 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：1 件

① 運航会社

全日本空輸株式会社（ANA）

② 事象概要

2025 年 1 月 8 日、ANA106 便（羽田発ロサンゼルス行）はロサンゼルス空港の北西約 100 キロメートル、高度約 4,400 メートルを飛行中の 10 時 40 分頃（日本時間）、乱気流に遭遇し、客室乗務員 5 名が負傷いたしました。帰国後、病院での診断の結果、客室乗務員 5 名のうち 1 名が尾骨骨折との診断を受けました。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：2 件

1) 着陸進入中に対地接近警報が作動し着陸復行を実施

① 運航会社

ANA ウイングス株式会社 (AKX)

② 事象概要

2024 年 4 月 19 日、ANA389 便(羽田発米子行)は、米子空港への着陸のため滑走路への周回進入を行った際、対地接近警報装置(GPWS)が作動し着陸復行を行いました。その後、同滑走路への周回進入をやり直し、米子空港へ着陸しました。本事案は、飛行中の水面への接触を回避するために緊急操作を行った事態に該当するため、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。

2) 与圧装置不具合により航空機内の気圧の異常な低下が発生

① 運航会社

ANA ウイングス株式会社 (AKX)

② 事象概要

2024 年 6 月 22 日、ANA372 便(長崎発中部行)は和歌山県みなべ町上空、高度約 7,600 メートルを飛行中、客室内与圧の異常を示す警報が作動し、約 3,000 メートルまで緊急降下を行いました。その後、中部空港まで飛行を継続し着陸しました。本事案は、航空機内の気圧の異常な低下が発生したため、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 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、2024 年 10 月 25 日に国土交通省より書面による厳重注意（行政指導）を受けました。

（1）行政指導

1）福島空港における主脚タイヤに対する不適切な整備

① 事象概要

2024 年 9 月 7 日、福島空港において、大阪基地から派遣された整備従事者が ANA1698 便(福島発大阪行)の出発前に右主脚のタイヤ圧がタイヤの交換が必要な状況まで低下していたことを確認したが、必要な整備措置を行わずに当該便を出発させた。また、到着地の大阪基地では、当該事案について把握し、当該タイヤの交換は行ったが、社内への報告を行わなかった結果、10 月 8 日に組織的に把握するまでの間、要因分析や再発防止のために必要な措置が行われなかった。

② 対応状況

ア. 航空安全意識の徹底と教育強化

- ・整備部門全体への遵法意識・安全意識の再徹底と、事象事例の周知・注意喚起
- ・整備従事者への訓練内容の見直し（整備士の訓練への事例追加、社内資格の審査項目改定）
- ・整備従事者以外のスタッフ・マネジメント層へのコンプライアンス・安全文化教育の実施

イ. 安全管理システムの改善と報告しやすい環境整備

- ・整備部門全体での職場対話や意見収集を通じて、報告しやすい環境を整備
- ・整備従事者向けに新たな安全情報発信制度を創設

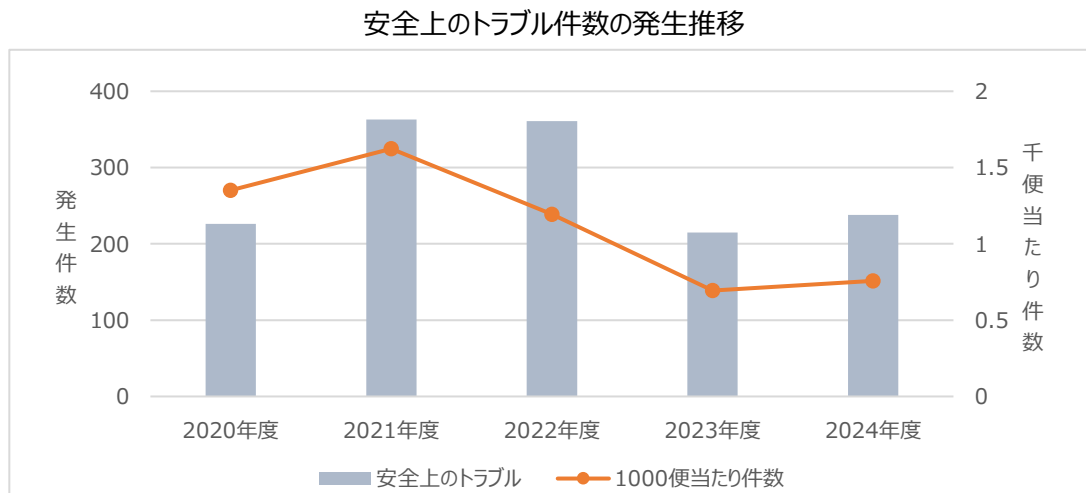
ウ. 対策の継続的なモニターと改善

- ・不具合事象の発生・報告状況、安全文化の定着度、内部監査などを通じた常時モニターの強化
- ・組織文化やコミュニケーションに起因する問題が判明した場合、コンプライアンス教育の再設定や組織変更などの必要な対応を実施

5. 安全上のトラブル

(1) 発生件数および傾向について

2024 年度は、「安全上のトラブル」が 238 件（2023 年度 215 件）発生し、1,000 便あたりの発生数は 0.76 件（2023 年度 0.69 件）でした。1,000 便あたりの発生件数は、2020 年度からの 5 年間では低位なレベルになっています。



安全上のトラブルのそれぞれの事象に対しては原因を分析し、再発を減少させるための対策を検討し実行し、安全性を高める対応を継続しています。

詳細については、資料編の 44 ページ～48 ページをご覧ください。

(2) 安全上のトラブルの概要

2024 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

運航便の増加に伴い航空機のシステムの不具合が 2023 年度の 17 件から 23 件に増えました。機種別では保有機数と運航便数が最も多い B787 で多く発生しており、また不具合の内容別ではエンジン・プロペラ、与圧系統、操縦系統など、2023 年度と同様の傾向が見られます。不具合の原因となった部品の交換・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いきます。

2) 制限・規定値を超えた運航

制限・規定値を超えた運航が 44 件発生し、2023 年度の 25 件から増加しました。増加の主な要因は、運航回数が増えた A380 で、飛行中の左右燃料タンクの燃料に不均衡が生じる不具合が 23 件発生したためです。一方、指示された経路や高度からの逸脱は 12 件と、2023 年度の 16 件から減少しました。いずれの事例も、乗務員の適切な操作や整備によって安全への影響はなく、運航は正常に回復しています。

3) 警報に基づく回避操作

航空機衝突防止装置（TCAS）と対地接近警報装置（GPWS）の警報に基づき回避した事例は、合計 58 件でした。昨年度と比較して減少しており、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。

4) その他

その他の事象として、108 件発生し、2023 年度の 97 件から増加しました。増加の主な原因は、危険物輸送に関する不具合が 56 件（2023 年度 41 件）と増えたことです。特に、この危険物輸送の不具合のうち 27 件は、容量超過のリチウムイオンバッテリーや取り外しできないバッテリーを含むヘアアイロンなど、リチウムイオン電池に関連するものでした。現在、この問題の再発防止のため、原因を分析し、お客様への情報提供を含む対策を進めています。一方で、航空機の一次構造部材の損傷件数は 9 件で、2023 年度の 13 件から減少しました。

6. イレギュラー運航

2024 年度のイレギュラー運航は、48 件発生し、2023 年度の 46 件とほぼ同程度でした。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、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。今後も更なる機材品質向上を目指し、お客様に安心してご搭乗いただくために様々な取り組みを行っていきます。

詳細は、資料編の 48 ページをご覧ください。なお、事象の概要は、国土交通省のホームページ内『[イレギュラー運航の発生状況](#)』からご覧いただけます。

Ⅲ. 2025 年度の安全に関わる目標と取り組み

1. 2025 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：74%以上

2. 2025 年度の取り組み

2025 年度は、ANA グループ航空安全・航空保安中期方針に基づき、2030 年の理想像を見据え、以下の 5 つの重点テーマに関する施策を着実に実行する最終年度です。安全運航を堅持するため経営トップの主導のもと、グループ全体で変化に向き合い、堅固に「守り」、自ら「創る」をキーワードに安全・保安体制の強化に取り組みます。

(1) 積極的な安全文化(Positive Safety Culture)・保安文化の醸成

ANA グループ社員一人ひとりの具体的な安全行動につなげるため、積極的な安全文化・保安文化を醸成します。特に「公正な文化」*1、「報告の文化」*2の醸成にフォーカスし、安全に関する情報提供を奨励し各人が安全に関する情報を躊躇なく報告できるよう継続的な取り組みを行います。

*1.公正な文化:誰が関与したものでも、不都合な要因が潜んでいても放置されことなく真摯に対応できる文化

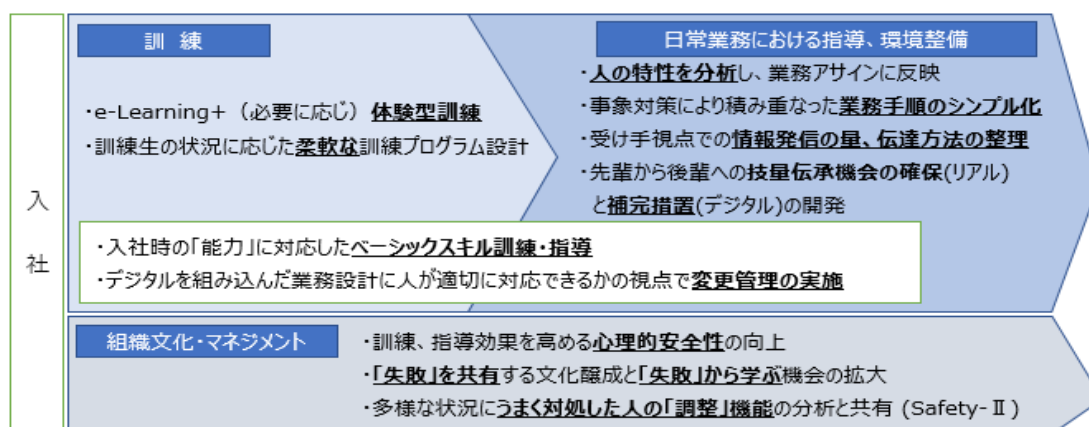
*2.報告の文化:良いことも悪いことも安全に関する情報を誰もが躊躇なく積極的に組織へ報告できる文化



(2) 安全を支える技術の維持・確保

基本品質を実現する一人ひとりの技術に着目し、各部門・各職場にて、教育・訓練や日常業務、組織風土・マネジメントに関する安全/基本品質堅持に向けた取り組みを進めます。特に安全に関する他者の事例を、社員一人ひとりが自分事として捉え行動につなげられる取り組みや、適切な指導やアサーションを行えるよう心理的安全性を高める組織づくりに取り組みます。

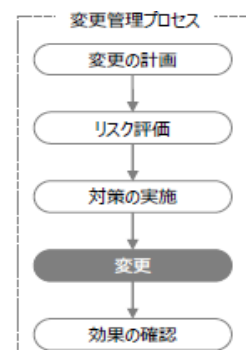
＜安全を支える技術の維持・確保に関するテーマの構成図＞



(3) 変更管理の強化・定着

変更管理*3の強化・定着により、リスクマネジメント力を強化していきます。会社全体で変更管理が「もれなく」「確実に」「効率的に」実施されている状態を目指します。

*3.変更管理: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手法



(4) 安全リスクマネジメントの進化

グローバルスタンダードを踏まえたリスクマネジメント手法の検証をすすめ、自社の安全情報だけでなく国内外の安全情報から問題を特定することで、未然防止型・未来予測型のリスクマネジメント手法を構築します。また、国や各エアラインと連携しながら、業界全体で安全性向上を図る管理体制の構築を目指します。

(5) 国際標準的な保安管理体制(セキュリティマネジメントシステム)の構築

国際情勢の不安定化に伴うリスクの高まりを受けて、保安管理体制のグローバル化ならびに機能強化を推進します。また、航空機の安全運航に資する「航空サイバーセキュリティ」活動を推進し、様々な脅威への対応を強化します。

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。

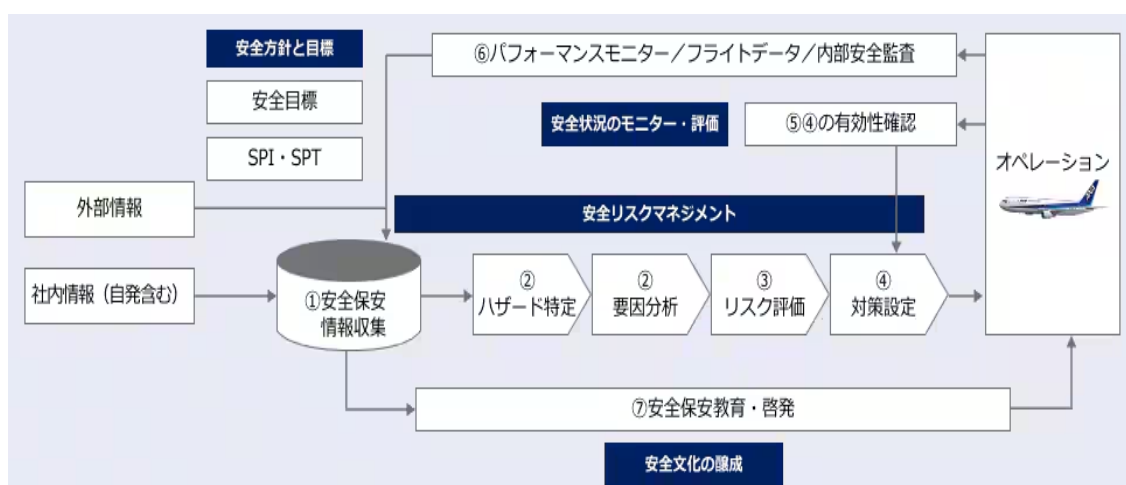
SMS は以下の 4 つの構成要素から成り立ちます。

- (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。



3. 安全責任者の責務

(1) 社 長

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

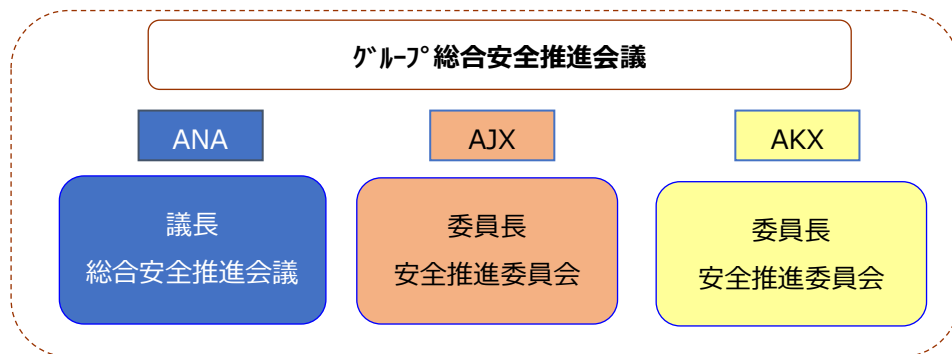
ANA グループ航空各社は、航空法第 103 条の 2 に基づき、航空機の運航の安全確保のための業務を統括管理させるため、安全統括管理者を選任しています。その役割は、会社の SMS の維持、向上および日々の取組みに対する統括的な管理を行う責任を有し、安全に関する日常監視を行うとともに、その内容について定期的に社長に報告しています。各社の安全統括管理者は下記の通りです。（2024 年 4 月 1 日～2025 年 3 月 31 日の期間）

航空会社	安全統括管理者	
全日本空輸株式会社	取締役 執行役員	宮前 利宏
株式会社エアー・ジャパン	専務取締役	久場 広一郎
ANA ウイングス株式会社	取締役	丹後 方成

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。

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、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基準に適合して有効に機能し、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

(2025 年 4 月 1 日現在)

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	69 名	26 名	2,564 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	オペレーションサポートセンター
8,346 名	1,585 名	230 名	385 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 1,517 名 副操縦士 708 名 総計 2,225 名	8,123 名	ANA : 498 名 (290 名) e.TEAM ANA ^{*1} : 2,544 名 (1,407 名)	70 名

* 1 : ANA グループの整備専門会社

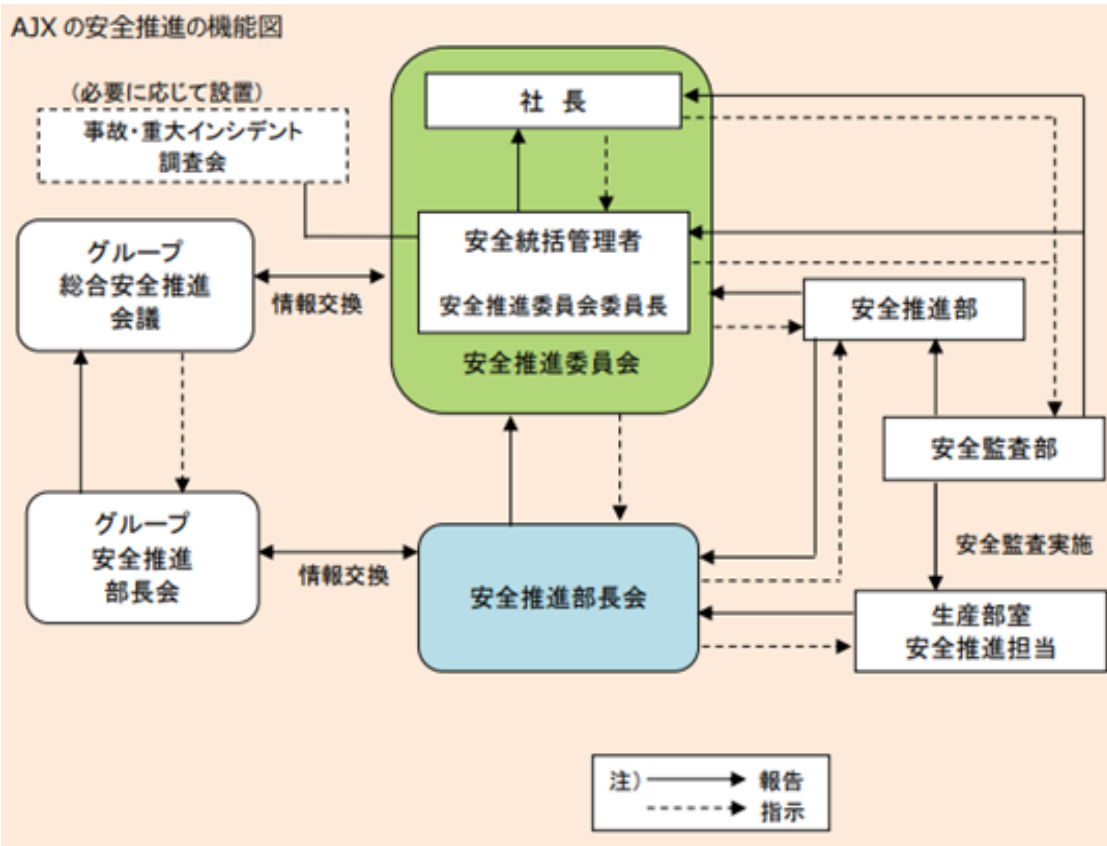
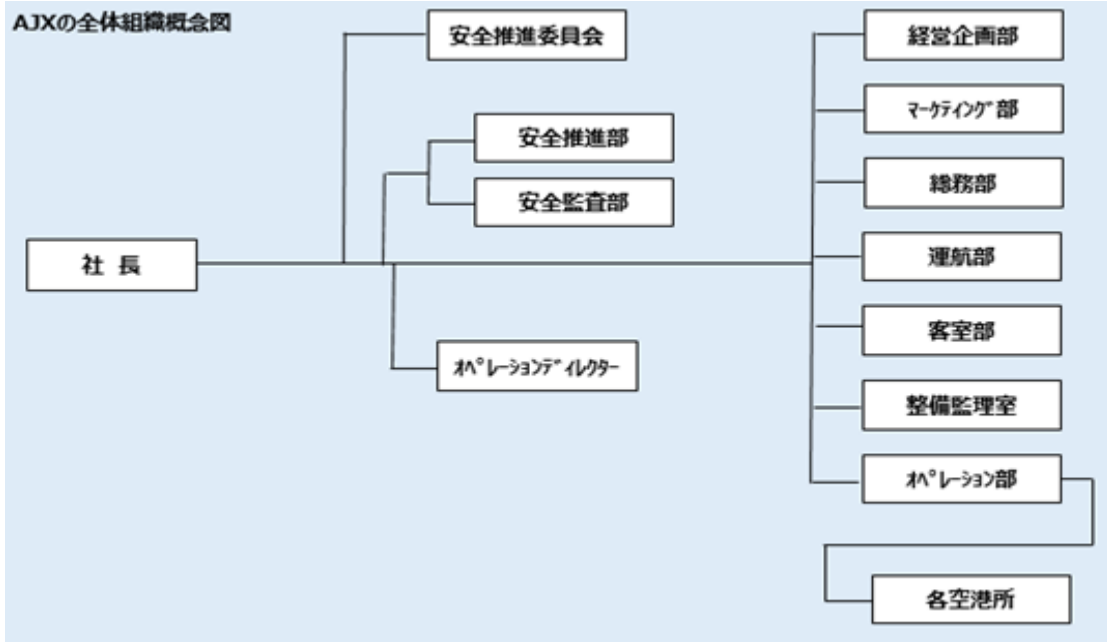
⑤ 運航便における問題点の把握と共有

- ・ 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



2024 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

(2025 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
16 名 (ANA 兼務 11 名)	7 名 (社内兼務 5 名)	320 名 (ANA 兼務 97 名)	815 名 (ANA 兼務 28 名)	23 名 (社内兼務 1 名、 ANA 兼務 7 名)	3 名 (社内兼務 1 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 91 名 副操縦士 67 名 総計 158 名	783 名	0 名 (0 名)	45 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

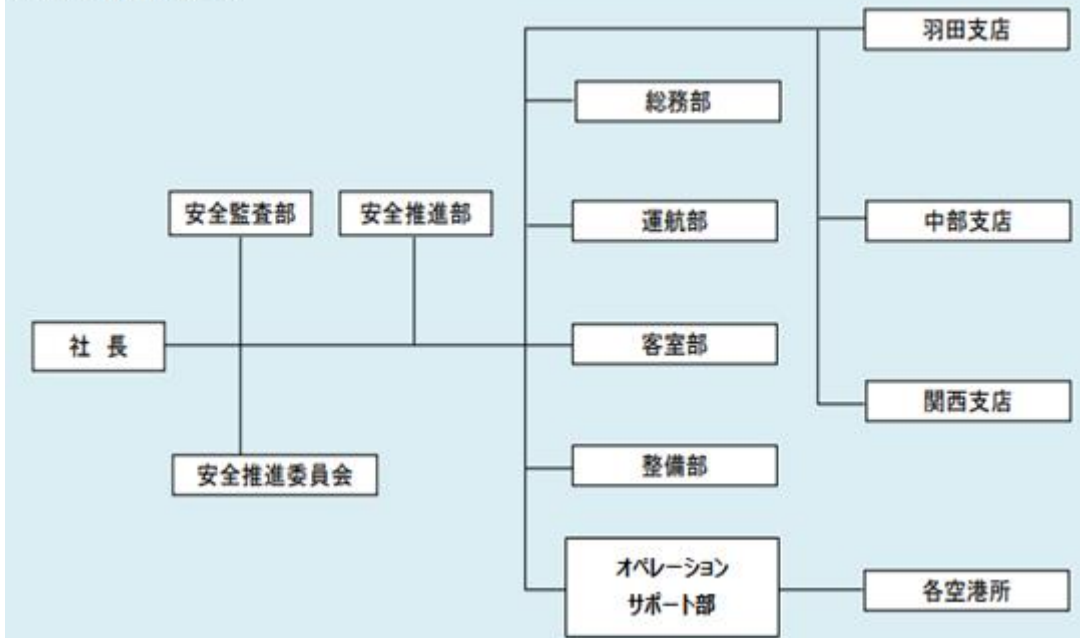
- ・ 安全推進委員会は、SMS の中心的機能として、会社全体の安全に関わる重要な事案について審議を実施し、方針ならびに実行を決定します。
- ・ 安全推進部長会は、運航リスク評価結果を含め SMS 活動状況のレビューおよび内外安全情報の共有を行い、安全推進委員会へ報告を行っています。

(3) ANA ウイングス株式会社 : AKX (ANA Wings)

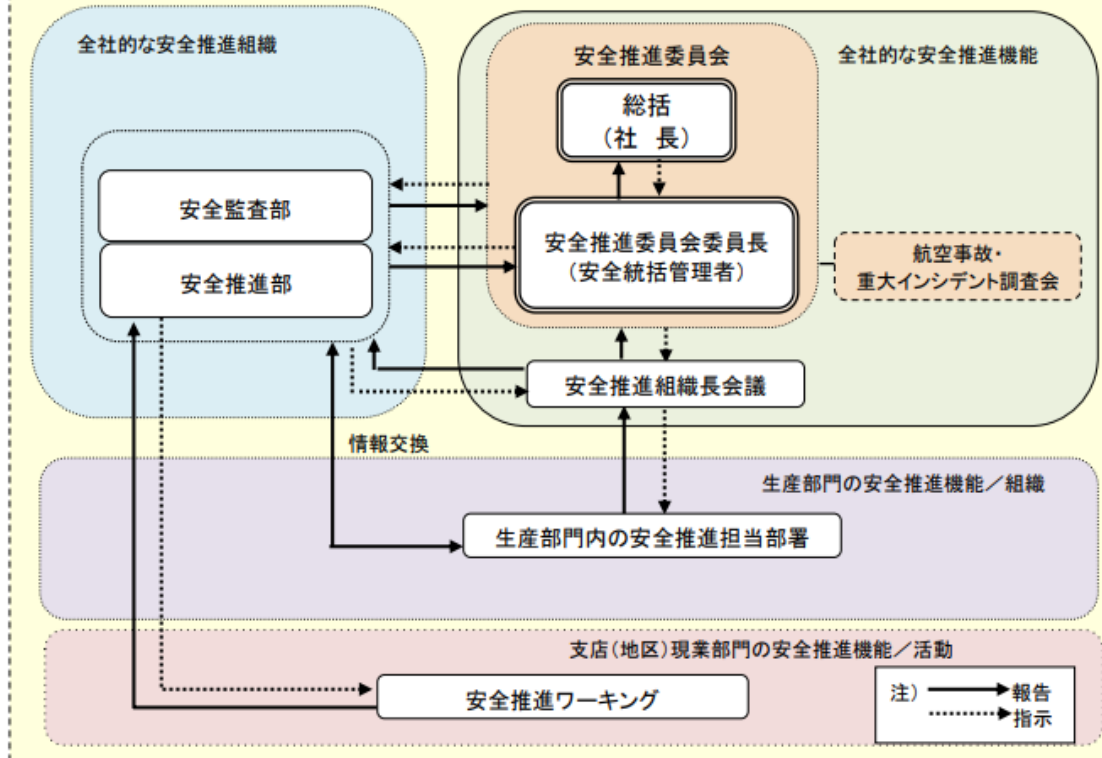
① 全体および安全確保に関する組織



AKX の全体組織概要図



AKX の安全推進の機能図



2024 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

(2025 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	オペレーションサポート部
26 名 (社内兼務 5 名)	12 名 (社内兼務 8 名)	780 名 (社内兼務 38 名)	1,149 名 (社内兼務 1 名)	8 名 (社内兼務 1 名)	24 名 (社内兼務 1 名)
羽田支店	中部支店	関西支店	※空港部門と整備部門は ANA に委託しています。		
7 名	12 名	25 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 307 名 副操縦士 256 名 総計 563 名	1,075 名	0 名 (0 名)	70 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。

* 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ています。

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

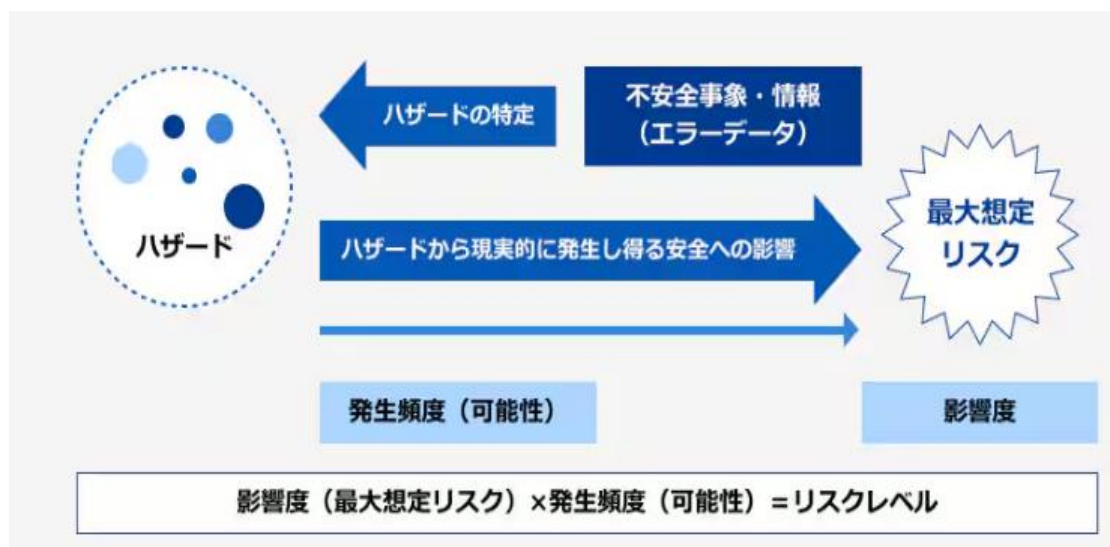
所定の教育を受けた安全リスク評価員が抽出された安全リスク対象事象を分析し、ハザード*1を特定します。

* 1：ハザード：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



(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	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。
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。	

(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

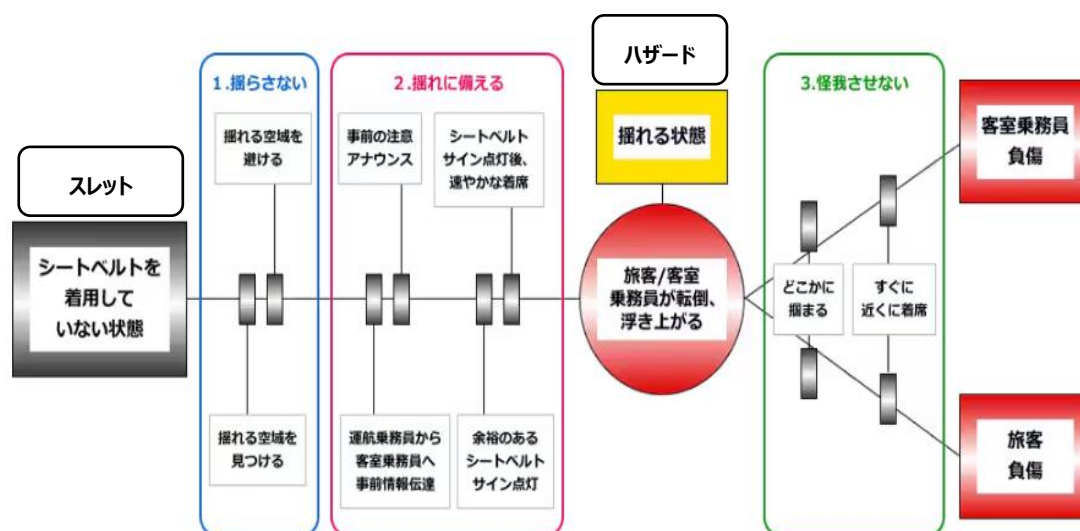
安全リスク評価員は、是正措置実施後の現状に対してリスクレベルを再評価します。リスクが許容できるレベルと判断されない場合は、必要に応じて追加対策を立案、実行します。

(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

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。ANA グループでは、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ています。



※CBTA : Competency Based Training & Assessment : 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。

(2) 客室乗務員

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、定期緊急総合訓練を行っています。



※CRM(Crew Resource Management)・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。

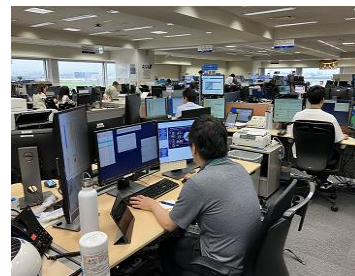
(3) 整備従事者

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

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・技倆の確認を行っています。



3. 安全を支える技倆の維持・確保の工夫

(1) 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）

2024 年から、グランドハンドリング訓練に、VR 訓練シミュレーターを導入しました。これにより、従来の課題であった、地方空港での就航便数や機種種の制約による訓練機会の不足が解消され、全国どこでも均一化された質の高い訓練環境が提供できるようになりました。この訓練機器では、空港や天候を自由に選択できるほか、実機では再現が難しい不具合体験もシミュレーションできます。これにより、あらゆる状況に対応できる実践的なスキルを育成します。



(2) 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、個々の習熟度に適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。

(3) 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倆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倆向上を促進し、高い安全品質を維持しています。



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、気象環境の変化に伴い世界的に乱気流によるお客様および客室乗務員の負傷リスクが高まっています。ANA グループでは、関連組織が連携して乱気流によるお客様および客室乗務員の負傷を防止するために、「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

従来の気象解析・飛行中の他機からの情報・管制からの情報等に加えて、乱気流の予測および適切なルート選定を可能とするツールである Jeppesen 社の GTG (Graphical Turbulence Guidance) や、IATA と契約して EDR (Eddy Dissipation Rate) を導入し、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、運航管理者等のタブレット型端末から確認できるようにしています。また、運航乗務員が上空でこれらの最新情報を更新できるように環境を整えています。ANA は北東アジアで EDR を導入した初めての航空会社であり、EDR 導入により運航の安全性および快適性が向上されることが期待されます。

GTG データ画面

EDR データ画面



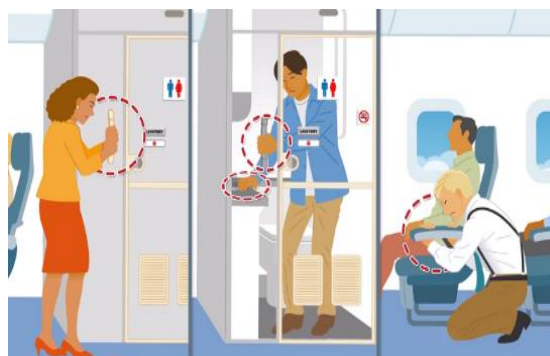
②揺れに備える

乱気流による負傷を防止するためには、運航乗務員と客室乗務員間のコミュニケーションも重要な要素の一つになります。運航乗務員はコックピットの体感だけでなく、客室での揺れも勘案し、早めにベルト着用サインの点灯を判断します。客室乗務員はベルト着用サイン点灯時は早めにお客様に注意を促すとともに、消灯時でも揺れによってお客様に危険が及ぶと判断した場合は、ベルト着用指示などの安全措置を行い、機長へ報告します。



③けがをさせない

飛行中の揺れ遭遇時にお客様が取るべき行動を周知し、予防意識を高めて、お客様ご自身の安全な行動を促すことを目的に、飛行中の揺れに対する注意喚起ビデオを上映しています。また、客室乗務員は、予想できない突然の揺れ遭遇時に、その場で身の安全を確保することを最優先にします。客室乗務員は、飛行中の揺れによる身体の浮き上がり



がりを最小限にして自身の身を守るため、搭乗毎に手すり・ハンドル等のつかまることが可能な場所を確認しています。あわせて、新入社員訓練ではモーションモックアップ（揺れの体験ができるシミュレーター）を使って実際に揺れを体験し、とっさに身を守る行動をとれるようにしています。

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）モバイルバッテリーなどの機器発火事象への対応

菊地シート工業株式会社、TOPPAN 株式会社、ANA グループの 3 社で、航空機内で異常発熱した電子機器から乗客・乗務員、航空機を保護する「Fire Resistant Bag」を共同開発しました。リチウムイオンバッテリーの発火・発煙事象が増加する中、客室乗務員の要望から本製品が企画・開発され、2024 年 4 月より全機材に搭載されています。この耐火バッグは、熱に反応して消火エアロゾルを放出するフィルムと耐火袋を組み合わせることで、電子機器の異常発熱時に迅速かつ安全な対処を可能にし、延焼を防ぎます。また、軽量・コンパクトな設計により、客室乗務員が迅速かつ確実に、そして安全に対応できる設計になっています。

客室乗務員の訓練では、実際に消火体験ができる設備において、リチウムイオンバッテリーからの発火を想定した消火訓練を行い、事象への対応を強化しています。また、国内外において、機内でのモバイルバッテリーの発煙・発火等の事例が発生していることから、2025 年 7 月 8 日より国土交通省航空局からの要請に基づき、以下のご協力をお願いしております。



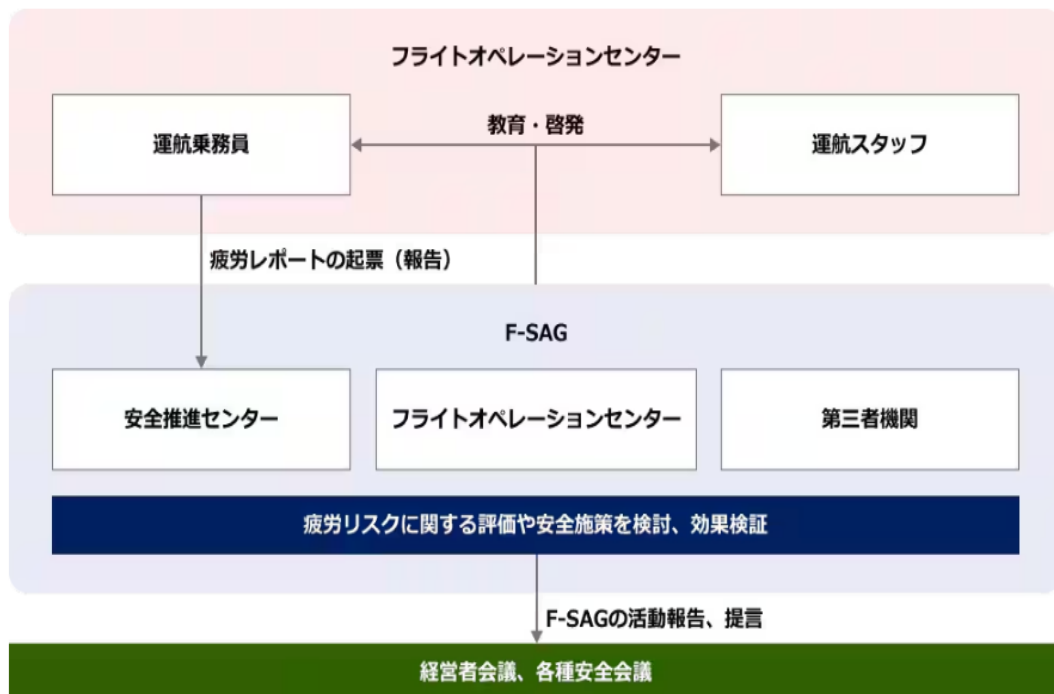
- ・モバイルバッテリーを座席上の収納棚に収納しないこと。
- ・機内でのモバイルバッテリーから携帯用電子機器への充電又は機内電源からモバイルバッテリーへの充電については、常に状態が確認できる場所で行うこと。

(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、組織的要因、環境的要因等、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、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、事故等の不安全事故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。2024 年度は、ANA グループでは、2024 年 9 月 18 日から 9 月 20 日の間で、AJX に対して実施されました。

評価事項	①経営トップが強いリーダーシップを発揮し、リスク評価や経営資源の配分、社内コミュニケーションの活性化を通じて安全運航の機運を醸成している。 ②自発報告の重要性を浸透させ、報告しやすい環境と仕組みを構築し、得られた情報を有効活用することで、事故・ヒヤリハット情報の収集と活用を向上させている。 ③内部監査を経営トップや安全統括管理者へのインタビュー形式に刷新し、安全管理体制の総合的な把握と社員の自発性促進に繋げている。
助言事項	緊急時行動マニュアル、事業継続推進計画の策定、自然災害対応を担う企画立案要員の養成、社員・職員に対する教育・訓練を実施し、自然災害への対応力向上を図ること。

②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。

2024 年度については、ANA グループ全体で 53 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：本社/国内および海外就航基地/訓練所へ立ち入って行われる検査。

* 2：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。

③IOSA (IATA Operational Safety Audit)

IATA が実施する国際的な安全管理基準に対する監査プログラムである IOSA について、ANA グループではANA、AJX、AKX3 社が、2 年毎に実施される更新監査を受審（直近では 2024 年 11 月）し、IOSA 基準適合認定の登録を維持し続けています。

(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。2024年度の訓練には約130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では航空事故以外の危機にも対応しており、能登半島地震ではERMの危機対応体制にて、安否確認を含む初動から運航再開まで、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	ASEC 階層別研修	オペレーション部門			専門性	
			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 A S E C 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	安全推進会議構成員教育	安全リスク評価員訓練
管理職		ASEC マネジメント研修※1	SMSマネジメント教育				
一般職		ASEC アドバンス研修	SMS アドバンス教育				
新入社員		ASEC エントリー研修	SMS エントリー教育				

また、安全に関する教育をオンサイト・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。

*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を実施しています。2020 年 7 月からは、教育のオンライン化も取り入れを進め 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。



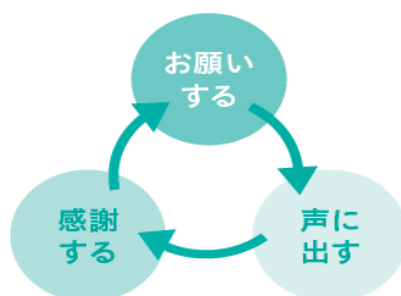
3. 航空機からの緊急脱出研修

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話し合いなどを通して、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。リモート形式で計 3 回実施し、海外職員も含め約 1,431 名のグループ会社や関係会社の社員が参加いたしました。2024 年度は、社外講師として文教大学人間科学部心理学科の長谷川准教授による「事故事例をわが事に」のテーマでご講話いただきました。

また、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・保安の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」も 2 回開催し、約 853 名の社員が参加しました。



(2) 安全キャラバン・安全講話

ANA グループでは、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 TALK SAFE などの取り組みに参加できなかった海外基地や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。2024 年度は、国内 7 箇所で開催し、約 200 名の社員とのディスカッションを通じ安全意識の向上に役立てました。



(3) 安全に関する情報提供の環境整備

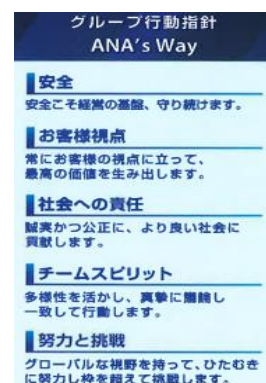
ANA グループの安全を具現化するのは、社員一人ひとりの「責任ある誠実な行動」であり、その実現のため、全国の ANA グループ社員に対し、場所や時間を問わず、わかりやすく使いやすい教材・情報発信の環境を整備し、安全に関わる意識・知識などを高いレベルで維持・向上させる働きかけを効果的かつ恒常的に推進しています。すべての役職員は、進行中の安全問題、安全指標、現場に存在する特定のハザードおよび既知の安全問題への取り組み等に関する情報を受け取ることで、積極的な安全文化を醸成しています。

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。



ANA's Way AWARDS 2024 Excellence in Safety Award 表彰式



2024 年度 ANA グループ 安全報告書

VIII. 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	20.0	ANA	2206.0	1604.6
B777-200ER 	392	1999.9	8	14.8			
B777-300	514	1997.11	5	26.8	ANA	1983.4	1185.4
B777-300ER 	212	2004.8	13	9.6	ANA	4791.5	447.5
B777F 	-	2019.5	2	6.1	ANA	5136.3	668.0
B767-300ER 	270 202	1997.2	15	17.3	ANA	2414.8	1730.1
B767-300BCF	-	1992.4	2	25.6	ANA	2219.7	690.7
B767-300F 	-	2005.11	4	21.0			
B787-8 	335 324 240 184	2011.8	36 (*1)	12.0	ANA AJX	2830.8	1083.6
B787-9 	395 375 215 246	2014.3	44 (*2)	7.1	ANA AJX	3988.1	683.4
B787-10 	294 429	2019.3	8 (*3)	2.6	ANA AJX	2679.0	1242.0

2024 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	6.1	ANA	3346.4	456.7
A320-271N 	146	2016.11	11	6.7	ANA	2225.7	1801.4
A321-211	194	2016.10	4	8.4	ANA	2571.7	2134.5
A321-272N 	194	2017.9	22	5.4	ANA	917.3	698.1
B737-800 	166	2008.5	39 (*4)	12.3	ANA AKX	2390.0	2053.5
DHC8-400 	74	2003.06	24	16.3	AKX	2312.3	2620.6

* 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
ANA	10.6 年
AJX	9.8 年
AKX	13.8 年

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 ANA と AKX の共通事業機(2024 年 10 月 1 日
以降は AKX のみが使用する事業機)

<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。

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。

2024 年度 ANA グループ 安全報告書

3. 安全上のトラブルおよび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		2024 年度				2023 年度
		ANA	AJX	AKX	合計	
1. 航空機構造の損傷(鳥衝突・被雷を除く)		0	0	1	1	3
2. システムの不具合		10	1	12	23	17
内 訳	エンジン・プロペラ等	6	0	1	7	7
	与圧系統	0	0	2	2	1
	通信・通話	0	0	0	0	0
	操縦系統	1	1	4	6	3
	燃料系統	0	0	0	0	0
	油圧系統	0	0	0	0	0
	表示・警報	0	0	2	2	2
	着陸装置・ブレーキ・タイヤ	0	0	3	3	1
	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	0
	視界	3	0	0	3	3
	防火系統	0	0	0	0	0
3. 非常用装置等の不具合		1	0	0	1	2
4. 制限・規定値を超えた運航		37	3	4	44	25
5. 警報に基づく回避操作など		40	1	20	61	71
内 訳	航空機衝突防止装置作動	34	1	14	49	51
	対地接近防止装置作動	5	0	4	9	14
	その他の回避操作/非常宣言	0	0	1	1	4
	非常用装置・器具の使用	1	0	1	2	2
6. その他		78	1	29	108	97
合 計		166	6	66	238	215
1,000 便あたりの発生件数		0.93	0.85	0.51	0.76	0.69

※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。

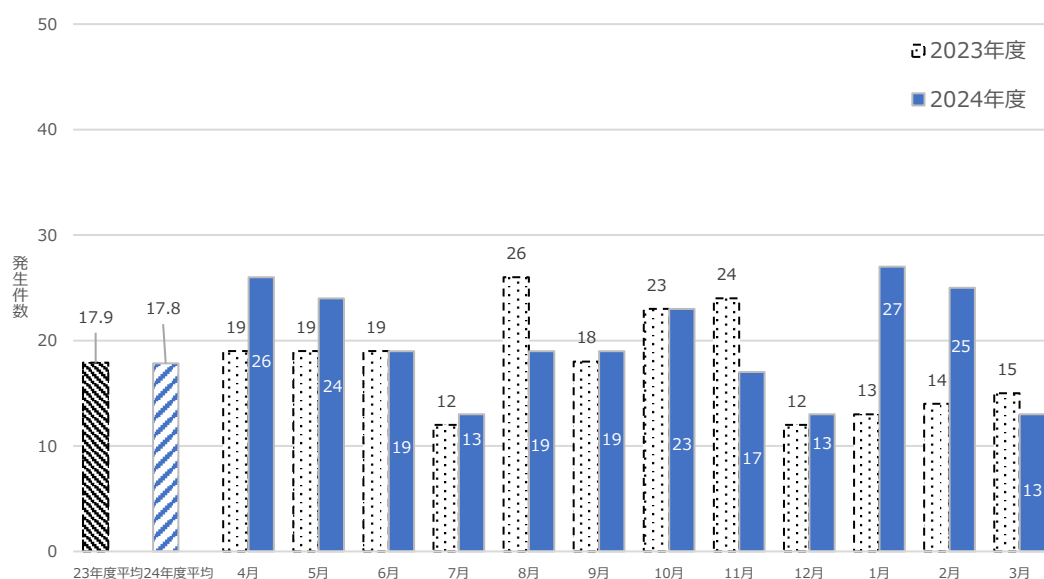
2024 年度 ANA グループ 安全報告書

(2) 安全上のトラブルの発生状況 (機種別)

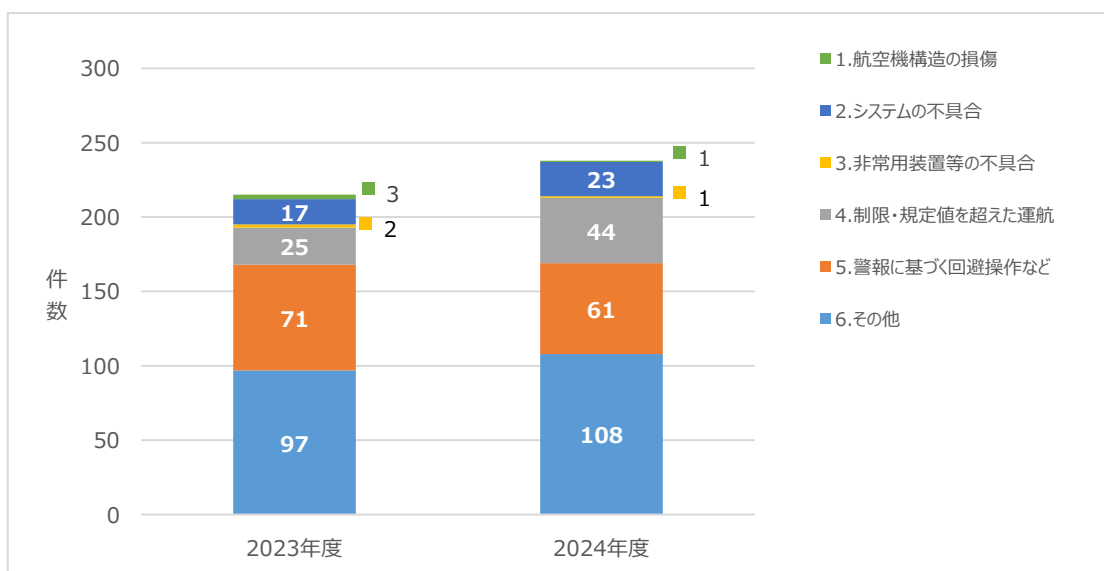
概 要		B787	B777	B767	B737	A320 A321	A380	DHC8 -400	機種区 分なし	計
1. 航空機構造の損傷 (鳥衝突・被雷を除く)		0	0	0	0	0	0	1	0	1
2. システムの不具合		7	1	3	1	0	0	11	0	23
内 訳	エンジン・プロペラ等	2	1	3	1	0	0	0	0	7
	与圧系統	0	0	0	0	0	0	2	0	2
	通信・通話	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	操縦系統	2	0	0	0	0	0	4	0	6
	燃料系統	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	油圧系統	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	表示・警報	0	0	0	0	0	0	2	0	2
	着陸装置・ブレーキ・タイヤ	0	0	0	0	0	0	3	0	3
	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	視界	3	0	0	0	0	0	0	0	3
	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	0	0	0	0	1
4. 制限・規定値を超えた運航		11	2	2	4	1	24	0	0	44
5. 警報に基づく回避操作など		15	10	5	13	11	0	7	0	61
内 訳	航空機衝突防止装置作動	11	10	4	9	10	0	5	0	49
	対地接近防止装置作動	3	0	1	3	1	0	1	0	9
	その他の回避操作/非常宣言	0	0	0	1	0	0	0	0	1
	非常用装置・器具の使用	1	0	0	0	0	0	1	0	2
6. その他		43	12	13	23	5	2	7	3	108
合 計		77	25	23	41	17	26	26	3	238
1,000 便あたりの発生件数		1.00	0.86	0.74	0.52	0.40	18.98	0.49	-	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。

2024 年度 ANA グループ 安全報告書

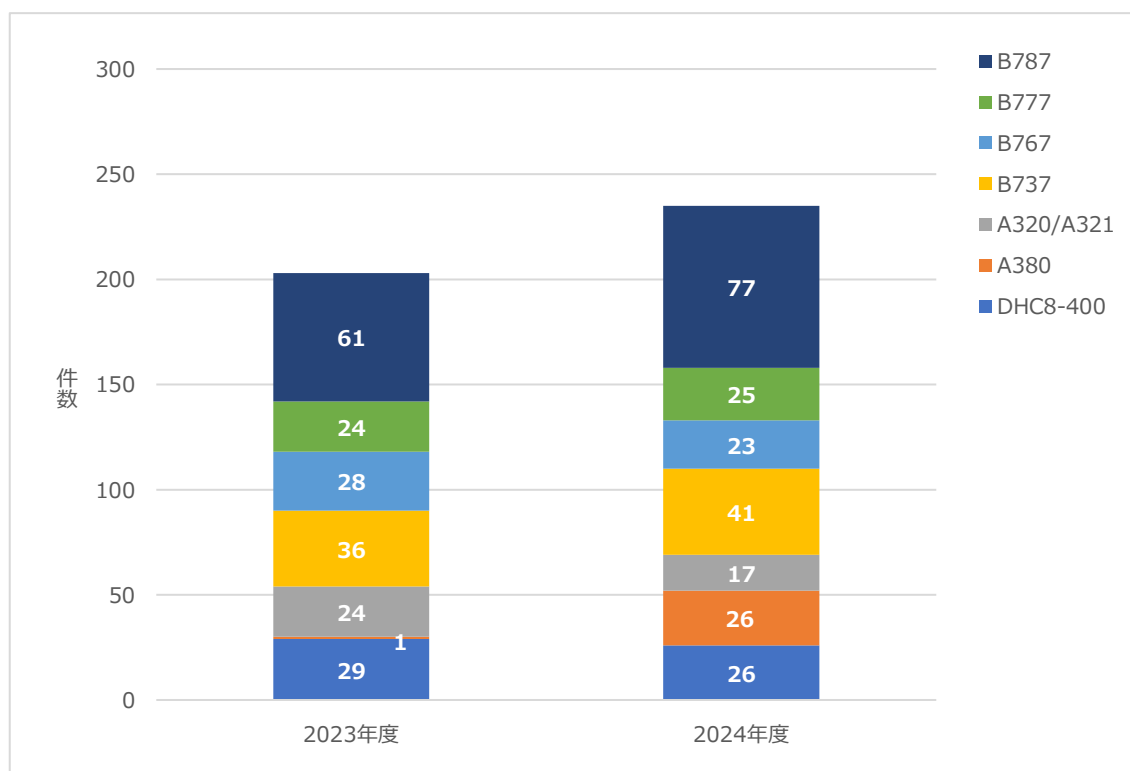


2024 年度安全上のトラブル件数（月別推移）



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）

2024 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）

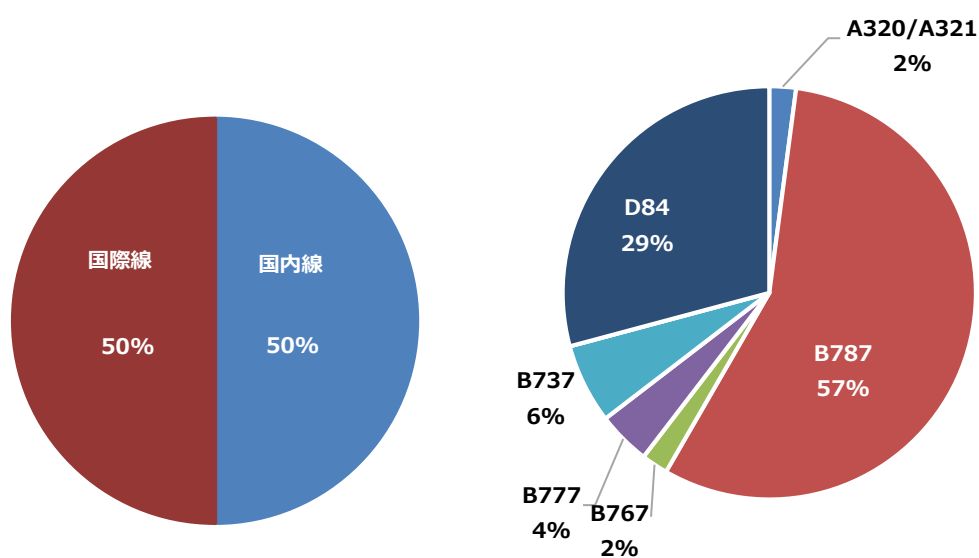
注：上記のグラフには、機種に関連しない「機種区分なし」の事象は含まれません。

2024 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

	2024 年度								2023 年
	B787	B777	B767	B737	A380	A320 A321	DHC8- 400	TTL	
国内線	6	0	0	3	0	1	14	24	30
国際線	21	2	1	0	0	0	0	24	16
合 計	27	2	1	3	0	1	14	48	46

2024 年度イレギュラー運航発生件数（内訳別・機種別）



2024 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

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 (百万トン ^キ ロ)	前年比
B787-8	35,918	89.5%	13,525	110.1%	367	189.3%
B787-9	29,655	100.1%	26,381	99.0%	1,295	156.8%
B787-10	9,453	31510.0%	4,387	36555.4%	113	1133.7%
B777-200/200ER	16,061	103.0%	4,959	105.5%	58	91.3%
B777-300/300ER	11,508	102.5%	11,730	106.0%	682	178.1%
B777-300F	1,309	100.6%	-	-	531	3795.2%
B767-300ER	24,973	109.1%	4,783	119.2%	33	111.5%
B767-300F	5,870	90.7%	-	-	399	257.5%
A320-271N	19,772	201.8%	1,797	202.8%	3	269.9%
A321-211/272N	22,650	62.5%	3,043	69.0%	7	83.1%
A380-841	1,366	128.6%	2,810	128.1%	50	4990.3%
B737-800	79,131	98.3%	7,734	106.3%	14	92.2%
DHC8-400	52,741	99.7%	1,463	103.2%	0.2	83.8%

（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 ^キ ロ)	前年比	貨物 ^キ ロ (百万 ^キ ロ)	前年比
ANA	176,840	98%	69,465	110%	3,343	207%
AJX	5,145	112%	4,317	110%	196	307%
AKX	128,422	105%	8,831	115%	14	101%
合計	310,407	101%	82,612	110%	3,553	210%

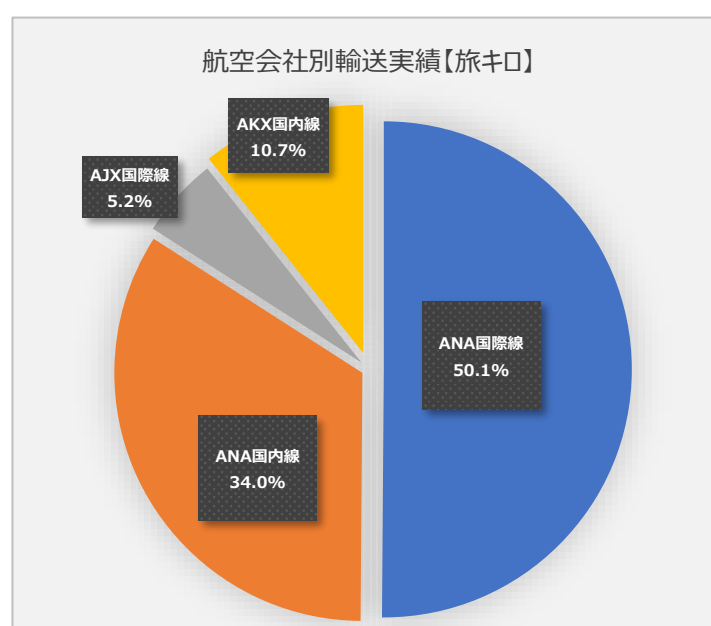
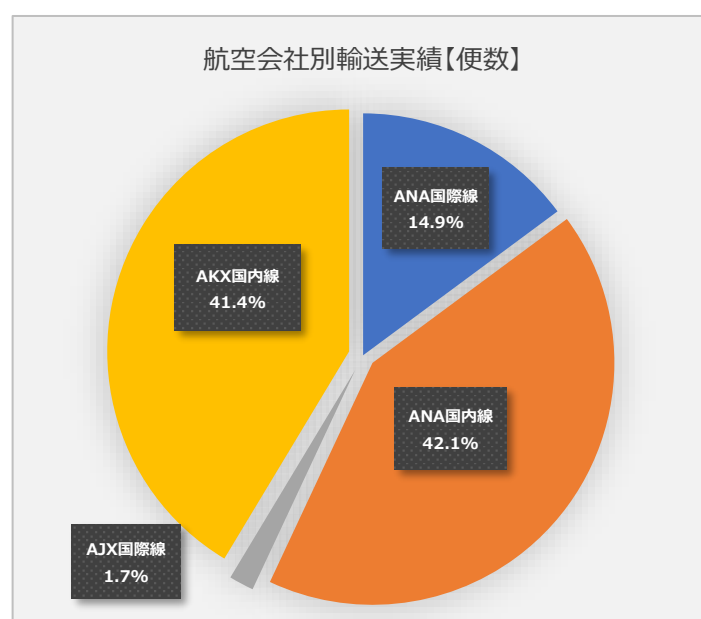
②国際路線 運航会社：ANA,AJX

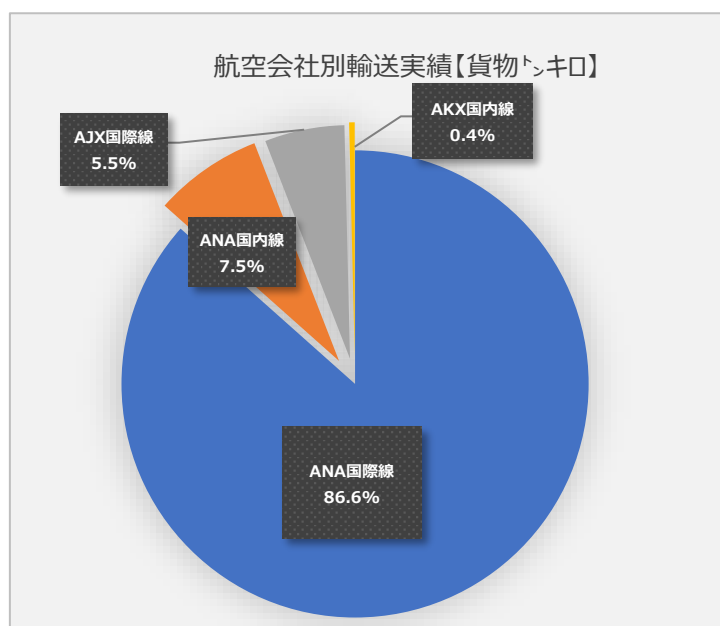
運航会社	便 数	前年比	旅客キロ (百万旅 ^キ ロ)	前年比	貨物 ^キ ロ (百万 ^キ ロ)	前年比
ANA	46,121	105%	41,402	111%	3,076	225%
AJX	5,145	112%	4,317	110%	196	307%
合計	51,266	106%	45,719	111%	3,272	228%

2024 年度 ANA グループ 安全報告書

③国内路線 運航会社：ANA,AKX

運航会社	便 数	前年比	旅客キロ (百万旅客キロ)	前年比	貨物トキロ (百万トキロ)	前年比
ANA	130,719	95%	28,063	108%	267	109%
AKX	128,422	105%	8,831	115%	14	101%
合計	259,141	100%	36,894	109%	281	109%





2024 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（ANA/AJX 運航便） *AJX による自主運航便は除く

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
アメリカ・カナダ メキシコ路線	10,925	109%	1,746,068	103%	2,126,552	101%	82%
ハワイ路線	2,093	112%	602,513	119%	887,664	119%	68%
ヨーロッパ路線	4,013	129%	700,569	129%	858,534	129%	82%
東南アジア オセアニア路線	17,935	116%	3,333,034	114%	4,129,963	110%	81%
中国・韓国路線	12,749	127%	1,688,424	116%	2,323,073	111%	73%
合計	47,715	118%	8,070,608	113%	10,325,786	110%	78%

②国内線旅客便（ANA/AKX 運航便）

路線	運航回数	前年比	旅客数	前年比	提供座席数	前年比	利用率
東京-札幌	12,247	101.3%	3,754,638	111.0%	4,745,792	101.3%	79.1%
東京-大阪	10,861	103.5%	2,675,174	110.5%	3,676,652	110.1%	72.8%
東京-関西	3,618	100.1%	580,900	106.9%	922,512	109.4%	63.0%
東京-神戸	1,444	99.6%	178,028	98.7%	261,028	93.7%	68.2%
東京-福岡	13,651	102.4%	3,674,641	113.4%	4,981,059	111.0%	73.8%
東京-稚内	942	101.1%	112,657	108.8%	158,868	96.4%	70.9%
東京-紋別	720	100.0%	71,566	110.0%	119,520	100.0%	59.9%
東京-中標津	719	99.6%	81,140	107.2%	119,362	97.6%	68.0%
東京-釧路	722	99.0%	106,493	103.3%	140,284	95.9%	75.9%
東京-函館	2,192	101.0%	468,782	109.0%	572,049	101.7%	81.9%
東京-大館能代	2,171	100.6%	189,419	111.9%	335,370	98.9%	56.5%
東京-秋田	3,569	98.8%	515,003	104.9%	739,734	94.6%	69.6%
東京-庄内	3,208	97.2%	353,255	104.6%	520,808	97.5%	67.8%
東京-富山	2,150	99.7%	236,998	96.8%	348,628	98.0%	68.0%
東京-小松	2,887	100.1%	357,010	95.9%	524,078	92.4%	68.1%
東京-能登	895	78.0%	67,689	61.1%	138,102	71.7%	49.0%
東京-八丈島	2,063	100.8%	200,507	105.0%	337,638	100.2%	59.4%
東京-中部	734	100.7%	87,143	105.4%	123,566	100.3%	70.5%
東京-岡山	3,481	96.6%	468,884	92.9%	649,737	83.8%	72.2%
東京-広島	5,596	88.2%	1,107,820	106.9%	1,615,518	98.7%	68.6%

2024 年度 ANA グループ 安全報告書

路線	運航回数	前年比	旅客数	前年比	提供座席数	前年比	利用率
東京-岩国	3,605	99.5%	428,757	111.2%	603,350	98.7%	71.1%
東京-山口宇部	2,169	103.0%	342,905	105.8%	451,504	82.3%	75.9%
東京-鳥取	3,582	99.9%	398,024	107.5%	601,932	97.6%	66.1%
東京-米子	4,330	100.3%	583,574	110.3%	857,792	104.1%	68.0%
東京-石見	1,435	99.8%	134,156	104.0%	218,374	91.6%	61.4%
東京-徳島	2,698	95.5%	273,311	102.4%	420,476	83.7%	65.0%
東京-高松	4,185	96.5%	609,504	103.1%	871,873	94.9%	69.9%
東京-松山	4,339	99.7%	1,029,015	107.5%	1,423,809	107.0%	72.3%
東京-高知	3,610	99.4%	511,727	99.8%	710,598	91.8%	72.0%
東京-佐賀	3,607	99.9%	462,998	106.5%	667,088	101.5%	69.4%
東京-大分	2,725	96.2%	349,142	104.9%	485,338	91.9%	71.9%
東京-熊本	3,443	95.2%	627,333	105.1%	876,906	99.5%	71.5%
東京-長崎	3,565	112.2%	760,037	114.8%	1,049,968	107.5%	72.4%
東京-宮崎	3,603	101.9%	489,679	112.0%	707,447	110.5%	69.2%
東京-鹿児島	4,343	103.8%	730,519	112.6%	1,045,020	110.1%	69.9%
東京-那覇	9,751	103.8%	3,036,319	111.9%	3,769,413	105.8%	80.6%
東京-宮古島	1,445	82.6%	366,198	103.1%	436,122	87.5%	84.0%
東京-石垣島	1,445	99.3%	409,299	106.9%	490,708	98.1%	83.4%
成田-札幌	726	97.3%	94,238	123.6%	120,572	97.1%	78.2%
成田-大阪	725	98.4%	101,638	104.9%	120,350	97.7%	84.5%
成田-中部	726	99.6%	78,678	110.1%	120,892	99.9%	65.1%
大阪-札幌	4,529	100.2%	862,510	102.8%	1,023,644	100.4%	84.3%
大阪-福岡	3,840	107.6%	438,366	129.6%	579,487	118.8%	75.6%
大阪-釧路	9	112.5%	1,577	137.7%	1,746	131.5%	90.3%
大阪-函館	739	100.7%	120,771	101.8%	143,174	93.5%	84.4%
大阪-青森	2,161	100.8%	108,520	99.6%	165,710	101.1%	65.5%
大阪-秋田	2,146	99.0%	119,352	104.6%	159,528	99.3%	74.8%
大阪-仙台	3,683	100.9%	504,062	108.4%	754,760	109.9%	66.8%
大阪-福島	1,453	99.2%	107,845	106.7%	168,978	99.9%	63.8%
大阪-新潟	2,878	99.6%	254,998	107.2%	347,368	99.6%	73.4%
大阪-石見	10	125.0%	716	165.0%	924	156.1%	77.5%
大阪-松山	5,981	92.2%	429,742	100.4%	566,666	91.9%	75.8%
大阪-高知	4,320	99.3%	259,783	98.3%	325,848	99.4%	79.7%

2024 年度 ANA グループ 安全報告書

路線	運航回数	前年比	旅客数	前年比	提供座席数	前年比	利用率
大阪-大分	2,172	99.5%	132,289	102.8%	165,216	99.2%	80.1%
大阪-熊本	4,343	99.0%	348,035	107.3%	506,358	95.9%	68.7%
大阪-長崎	2,946	100.6%	182,286	102.6%	226,672	99.4%	80.4%
大阪-宮崎	4,181	94.9%	384,422	103.6%	517,274	96.2%	74.3%
大阪-鹿児島	3,506	95.1%	263,178	95.6%	382,744	80.4%	68.8%
大阪-那覇	2,343	101.8%	717,118	109.9%	875,736	105.0%	81.9%
大阪-宮古島	1	2.9%	112	2.6%	146	2.2%	76.7%
大阪-石垣島	100	113.6%	13,876	130.7%	16,600	97.2%	83.6%
関西-札幌	2,673	99.7%	322,236	112.7%	456,078	99.6%	70.7%
関西-福岡	2	100.0%	137	92.6%	332	100.0%	41.3%
関西-秋田	1	100.0%	5	100.0%	74	100.0%	6.8%
関西-福島	1	-	18	-	74	-	24.3%
関西-新潟	1	25.0%	32	21.2%	74	12.3%	43.2%
関西-熊本	1	-	114	-	166	-	68.7%
関西-大分	1	-	65	-	74	-	87.8%
関西-仙台	1	100.0%	124	295.2%	166	61.5%	74.7%
関西-那覇	2,823	106.8%	351,031	121.3%	468,079	106.6%	75.0%
関西-宮古島	936	103.0%	119,366	116.0%	151,084	100.1%	79.0%
関西-石垣島	725	100.7%	83,260	106.1%	107,922	93.4%	77.1%
神戸-札幌	726	99.7%	95,091	95.1%	131,868	89.7%	72.1%
札幌-福岡	1,035	128.4%	211,624	111.9%	263,839	114.2%	80.2%
札幌-利尻	236	100.0%	28,385	115.2%	39,176	100.0%	72.5%
札幌-稚内	1,395	103.3%	61,197	105.0%	103,506	103.1%	59.1%
札幌-女満別	2,140	100.7%	91,961	109.8%	158,544	100.6%	58.0%
札幌-中標津	2,119	99.4%	97,426	96.3%	157,174	99.7%	62.0%
札幌-釧路	2,031	98.4%	81,617	104.2%	154,674	99.5%	52.8%
札幌-函館	1,404	101.9%	79,590	120.3%	104,896	101.8%	75.9%
札幌-青森	1,436	100.6%	63,847	113.4%	106,356	100.7%	60.0%
札幌-秋田	1,441	99.7%	74,632	113.2%	107,146	99.9%	69.7%
札幌-仙台	1,477	102.1%	122,694	113.1%	179,834	103.0%	68.2%
札幌-福島	725	99.9%	39,480	103.3%	53,834	100.0%	73.3%
札幌-静岡	568	169.6%	50,141	159.8%	94,288	169.6%	53.2%
札幌-新潟	1,680	100.1%	98,560	96.3%	146,768	100.0%	67.2%

2024 年度 ANA グループ 安全報告書

路線	運航回数	前年比	旅客数	前年比	提供座席数	前年比	利用率
札幌-富山	728	100.4%	80,848	106.2%	118,616	100.6%	68.2%
札幌-小松	724	100.0%	95,305	94.9%	122,281	89.1%	77.9%
札幌-岡山	726	100.0%	85,575	107.6%	121,556	88.2%	70.4%
札幌-広島	672	92.9%	88,313	98.3%	109,656	90.3%	80.5%
中部-札幌	3,061	100.6%	459,722	106.2%	541,596	106.8%	84.9%
中部-福岡	723	63.4%	73,767	91.4%	120,102	63.4%	61.4%
中部-女満別	140	89.7%	15,914	100.8%	23,240	89.7%	68.5%
中部-旭川	140	89.7%	17,503	93.4%	23,240	89.7%	75.3%
中部-函館	88	51.5%	11,763	70.2%	14,608	51.5%	80.5%
中部-仙台	1,428	98.7%	71,919	104.3%	106,676	98.6%	67.4%
中部-松山	2,162	99.0%	116,023	106.1%	162,984	100.0%	71.2%
中部-大分	26	-	1,603	-	1,924	-	83.3%
中部-熊本	1,435	98.6%	136,953	112.4%	238,210	98.6%	57.5%
中部-長崎	1,476	101.4%	162,409	113.3%	245,016	101.5%	66.3%
中部-宮崎	24	109.1%	2,370	75.6%	3,984	109.1%	59.5%
中部-鹿児島	737	99.1%	49,175	105.7%	59,690	102.7%	82.4%
中部-那覇	1,861	121.2%	285,322	138.5%	353,406	138.1%	80.7%
中部-宮古島	726	101.4%	97,636	114.3%	120,516	101.4%	81.0%
中部-石垣島	727	101.0%	98,058	119.2%	120,891	101.1%	81.1%
福岡-小松	1,426	98.6%	86,656	102.6%	105,892	97.9%	81.8%
福岡-対馬	2,094	100.2%	106,899	101.3%	154,956	100.2%	69.0%
福岡-福江	682	94.3%	34,056	86.9%	50,468	94.3%	67.5%
福岡-宮崎	1,149	160.5%	59,223	229.5%	85,026	159.5%	69.7%
福岡-那覇	6,260	99.1%	837,746	111.4%	1,203,795	103.0%	69.6%
那覇-仙台	727	101.3%	144,493	121.0%	191,486	129.2%	75.5%
那覇-新潟	479	98.8%	48,955	100.1%	79,514	98.8%	61.6%
那覇-静岡	568	174.8%	62,480	183.1%	94,288	174.8%	66.3%
那覇-広島	727	101.3%	135,008	116.8%	168,803	119.9%	80.0%
那覇-岩国	725	101.3%	90,532	107.4%	120,350	101.2%	75.2%
那覇-高松	728	102.1%	126,846	118.8%	175,082	115.3%	72.4%
那覇-松山	727	101.4%	90,712	104.2%	120,682	101.4%	75.2%
那覇-熊本	725	101.4%	98,982	106.1%	120,350	101.4%	82.2%
那覇-宮古島	3,544	100.3%	308,700	118.5%	588,304	100.2%	52.5%

2024 年度 ANA グループ 安全報告書

路線	運航回数	前年比	旅客数	前年比	提供座席数	前年比	利用率
那覇-石垣島	3,821	92.1%	348,902	102.1%	633,086	91.9%	55.1%
宮古島-石垣島	308	-	7,903	-	51,128	-	15.5%

3) 貨物便

区 分	便 数	前年比	貨物量(百万トキロ)	前年比
国際線貨物便	7,179	92%	930	553%
国内線貨物便	0	-	0	-
合 計	7,179	92%	930	553%

5. 輸送実績 (AJX による自主運航便)

(1) 機種別輸送実績

機 種	便 数 (有償便)	前年比	旅客キロ (百万旅キロ)	前年比	貨物トキロ (百万トキロ)	前年比
B787-8	1,905	1342%	153	956%	48	1600%
合計	1,905	1342%	153	956%	48	1600%

(2) 路線別輸送実績

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	1,198	1360%	270,408	1046%	388,152	1361%	69%
東アジア路線	707	1311%	158,105	1090%	229,068	1310%	69%
合計	1,905	1342%	428,513	1062%	617,220	1342%	69%

<巻末> 用語集（アルファベット順・アイウエオ順）

- ・ 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。

- ・ 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、国際航空の需要および動向等、全世界規模の調査を行っています。

- ・ e.TEAM ANA

整備部門で使用する総称で、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で使っています。

- ・ 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。

- ・ 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。

- ・ 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。

- ・ 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。

- ・ 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 を回す）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。



ANAグループ
2024年度 安全報告書
(令和6年度)

2025年9月発行
全日本空輸株式会社
総合安全推進室
