



2022年度 安全報告書

この報告書は、航空法第111条の6に基づき作成したものです。



はじめに

「2022年度 安全報告書」発行にあたって

平素より中日本航空株式会社をご利用いただき、誠にありがとうございます。

ここに「2022年度 中日本航空株式会社安全報告書」を作成いたしました。

ご一読いただき、当社の安全への取組みについてご理解いただけますと幸いに存じます。

2022年度、当社では安全教育施設（Safety Innovation Hall）の全社員受講など、安全文化醸成のための人づくり、仕組みづくりの強化、徹底に取り組んでまいりました。しかしながら、重大インシデント1件を発生させてしまい、お客様、関係者の皆様には多大なるご迷惑とご心配をお掛けしましたことを、改めて深くお詫び申し上げます。

安全管理体制や社内の意識改革にまだまだ不十分なところがあったことと真摯に受け止め、再発防止策を講じるとともに、更にお客様から安心していただける安全な運航と品質管理に努めていく所存です。

1953年、小型セスナ2機でスタートした中日本航空は、2023年5月、創立70周年を迎えました。これも皆様のあたたかいご支援とご支持あってのもの、厚くお礼申し上げます。

これまで以上に安全で質の高いサービスの提供に努め、社会に貢献できる企業を目指して一層尽力してまいります。

今後とも皆様のより一層のご愛顧を賜りますとともに、引き続きのご指導ご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

2023年 8月



中日本航空株式会社

代表取締役社長

二 神 一

目次

1	安全を確保するための事業の運営の基本的な方針	1
2	安全を確保するための事業の実施及びその管理体制	2
2.1	安全管理体制	
2.2	日常運航の支援体制	
2.3	使用している航空機の情報	
3	航空法第 111 条の 4 に基づく安全上の支障を及ぼす事態の報告	11
3.1	航空事故・トラブル等の発生状況について	
3.2	航空事故・トラブル等の概要及び対応状況	
4	安全を確保するために講じた措置等	13
4.1	国から受けた行政処分又は行政指導	
4.2	2022 年度の安全目標の達成状況及び取組み状況	
4.3	2023 年度の安全目標	

(航空法施行規則第 221 条の 6 第 1 号)

1 安全を確保するための事業の運営の基本的な方針

中日本航空株式会社は、名鉄グループの一員として「名鉄グループ企業倫理基本方針」に従い、自らの役割と責任を明確にして行動します。

次の5つを基本原則とし、前例や既成概念にとらわれることなく、オープンで風通しの良い企業風土を築き上げます。

名鉄グループ企業倫理基本方針

- 1 ルールの遵守（法令遵守の徹底）
- 2 安全の確保
- 3 公正な事業活動
- 4 積極的なコミュニケーション活動
- 5 人と社会の尊重



中日本航空株式会社は、運航の安全の確保に関する基本理念として次の「安全方針」を策定し、これに従い行動します。

中日本航空安全方針

- 1 安全確保は事業活動の基盤であり全てに優先します。
- 2 定められたルールに従い業務を遂行します。
- 3 安全性の継続的な改善に取り組みます。
- 4 正確な情報の収集・伝達・共有を図ります。



(航空法施行規則第 221 条の 6 第 2 号)

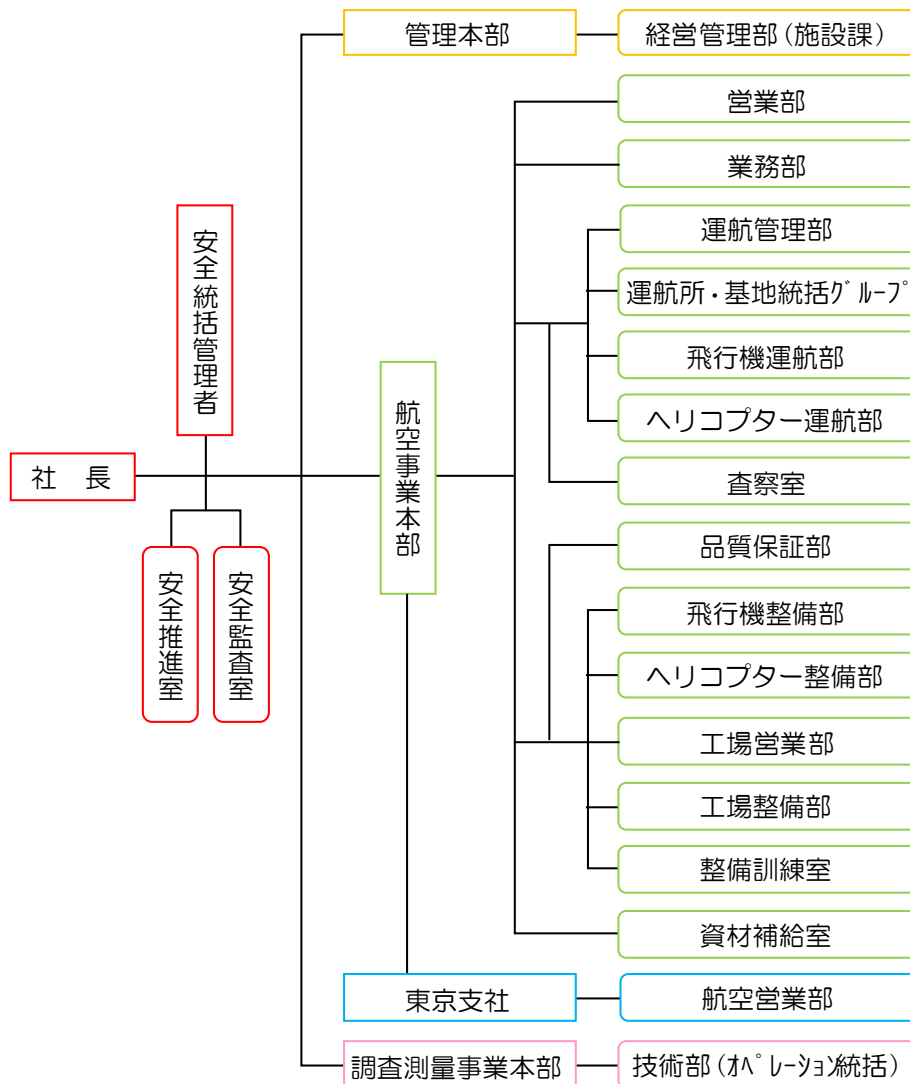
2 安全を確保するための事業の実施及びその管理体制

2.1 安全管理体制

中日本航空では、安全管理体制（組織・仕組み・機能・役割等）を確立し、経営トップから現場まで一丸となって、いわゆる「PDCA サイクル」の考え方を取り入れることにより、継続的な活動を行い運航の安全の水準の維持及び向上を図っております。

これらは安全管理規程に定めています。

(1) 安全管理体制に係る組織図



(2) 人員に関する情報 (2023年3月31日現在)

ア 各組織の人員数

安全運航推進委員	安全運航推進担当	安全推進室	安全監査室	輸送の安全に係る部署
23名	22名	3名 他兼務者3名	4名 兼務監査員20名	698名 (左記の人員を含む。)

イ 航空機乗組員及び整備従事者の数

航空機乗組員	整備従事者
130名	349名

ウ 運航管理者の数及び整備従事者のうち有資格者の数

運航管理者	有資格整備士
6名	274名

(3) 安全確保に関する組織の機能・役割の概要

ア 安全統括管理者

会社の安全管理の取組みを統括的に管理する責任者です。社長に対して安全に関する重要事項を適時、適切に報告すること、安全管理体制の継続的な改善を支援します。

イ 安全運航推進委員会

全社的な安全運航体制の継続的な改善を図るための最高審議機関として、社長を委員長、航空事業本部及び関連部門の役員及び部室長を委員とした安全運航推進委員会を設置しています。



毎月1回定例委員会を開催し、安全に係る事項についての報告、検討、評価等討議を行い、決定した事項は社内展開を行っています。

ウ 安全推進室

安全全般に係る全社的な方針、計画を策定し、推進を図り、安全管理体制に係る安全の教育・訓練、安全意識高揚のための施策等を企画、立案します。また、「安全運航推進委員会」の事務局を担当し、安全に関する情報の収集、分析、管理、社内周知等を行います。

工 安全監査室

安全管理体制に係る部署等への内部監査を定期的を実施しています。監査により不具合が確認された時は、改善要求を行い、改善措置の実施を確認します。

オ 安全管理体制に係る各部署

各部門、組織における安全管理体制の適切な運営と改善への取組みを実行します。安全に関する情報を収集して対策を策定することや安全に関する重要事項を社長及び安全統括管理者へ報告するなどのほか、職場安全会議を実施します。

カ 安全運航推進担当

各部室長から任命され、部室長の安全に関する業務の補佐をします。また、安全運航推進委員会事務局の招集に応じて、必要な安全に関する事項の協議、連絡などを行います。



キ リスクマネジメント評価員

各部室長が、業務内容を熟知しており、規定された経験年数を満たす者の中から任命します。任命されたリスクマネジメント評価員は、安全推進室が行う教育を受け、部室長の指示又は安全推進室長からの依頼によりリスク評価を実施し、評価したレベルにより評価会議の実施や対策の策定を行います。

2.2 日常運航の支援体制

(1) 定期訓練及び審査の内容

運航部門及び整備部門の定期訓練、審査の内容については、航空局の「運航規程審査要領」、「整備規程審査要領」及び「航空運送事業及び航空機使用事業の許可及び事業計画変更の許可審査要領」に基づき、社内規定等を設定し、定期訓練及び審査を実施しています。さらに、当社独自の教育・訓練も行っています。

ア 航空機乗組員

定期訓練	「運航上必要とする知識」及び「使用航空機に関する知識」を維持、向上するための定期的な訓練を実施
定期審査	乗務に必要な知識及び能力を有することを確認するための審査を半年又は1年に1度実施
その他実施している訓練等	<ul style="list-style-type: none"> ・ CRM 訓練^{※1} ・ RVSM^{※2}、RNAV^{※3} 訓練 ・ 運航気象条件訓練 ・ 冬期運航訓練 ・ FTD^{※4} 操縦訓練 ・ 実機を使用した緊急脱出訓練 ・ 水上サバイバル訓練 ・ 安全に関する勉強会の開催 等

※1 CRM (Crew Resource Management) 訓練

操縦室内の全ての利用可能な資源（機器、人、情報等）を最適に利用するため、知識、スキル、コミュニケーション、状況認識、問題解決、意思決定、そしてチームワーク等を向上させ、安全で効率的な運航を行うための訓練です。

※2 RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum : 短縮垂直間隔)

空域の容量拡大・有効利用の観点から、29,000 フィート（約 8,850 メートル）以上 41,000 フィート（約 12,500 メートル）以下の高度帯において、垂直管制間隔を現行の 2,000 フィート（約 600 メートル）から 1,000 フィート（約 300 メートル）に短縮する方式をいいます。

※3 RNAV (area navigation : 広域航法)

機上に自蔵航法装置等を備えることで、従来の無線航法のように航行援助施設の配置にとらわれることなく、任意の飛行経路を航行する航法のことです。

※4 FTD (Flight Training Devices : 飛行訓練装置) (AW139 型ヘリコプター訓練装置)

当社では、国土交通省の認定を受けており、計器飛行証明取得のために必要な飛行時間の一部に充当するなどのほか、整備士ライセンスの取得も可能となっています。

イ 整備従事者

定期訓練	整備規程及び業務規程に基づき、法規等の改正への適応、品質管理体制の向上、整備技術上の不具合の周知、整備技量維持及びヒューマンファクターに係る不具合防止等を図るため、2年ごとに訓練を実施
その他実施している訓練等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 整備基礎訓練、整備資格者養成訓練及び冬期運航に関する訓練や RVSM、RNAV 運航に関する教育訓練 ・ FTD AW139 訓練及び実地試験 ・ メーカーによるエンジン、機体システム、アビオニクス訓練等、各種社外訓練 ・ 認定業務従事者に対する初期訓練、限定追加訓練、復帰訓練、臨時訓練、OJT 等を随時実施

ウ 運航管理者等

定期訓練	訓練・審査規程（運航管理者）及び運航規程（運航管理担当者等）等の規定に基づき、業務に必要な最新の知識を付与し、能力の維持向上を図るため、定期的な訓練を実施
その他実施している主な訓練	<ul style="list-style-type: none"> ・ 任用訓練 運航管理者等、訓練教官及び審査担当者を任用するための訓練 ・ 資格取得訓練 運航管理者の資格を取得するための訓練 ・ 復帰訓練 運航管理業務を連続して1年以上離れ、再び運航管理者等として業務に従事する場合に実施 ・ RVSM 訓練 RVSM 航行に必要な知識を付与するために実施 ・ RNAV 訓練 RNAV 航行に必要な知識を付与するために実施

(2) 日常運航における問題点の把握とその共有、現場へのフィードバックの体制

ア 航空機乗組員は、航空法で定められた義務報告事項に加え、日常の運航における機長報告を行っています。特に、報告の中で安全に関する事象の把握に努め、改善が必要な事象については、他部門と連携して改善するとともに、情報共有を図っています。

イ 整備従事者は、問題点や不具合事項を把握した場合、整備規程に定められた手順に従って報告又は連絡を行います。また、必要に応じて品質保証部、各整備部から業務連絡、技術通報等を発行して周知します。

ウ 運航管理者等は、動態管理システム等を活用して運航状況を常に把握し、気象情報、飛行区域に関する航空交通情報等を航空機乗組員に提供する等、必要な援助を行います。

飛行後は、機長から運航状況の報告を受け、その内容を分析し、報告書作成等の必要な措置を講じます。

エ 職場安全会議

各部署では、職場安全会議を毎月1回開催しています。安全に関する各職場での問題点の討議及び改善、ヒヤリハット、不具合事例等の報告・水平展開等を行って安全意識の高揚及び安全情報の共有を図り、安全活動の拡大・活性化を図っています。



(3) 安全に関する教育・啓発活動等の取組み

ア SMS 教育

運輸安全マネジメント制度に基づく SMS (Safety Management System) を浸透させるためのコンプライアンス教育を含む教育を階層別を実施しています。

イ アルコールに関する取組み

(ア) アルコールに関する教育

アルコールに関する基礎及びアルコール検査立会い者*教育を実施しています。

*なりすまし、すり抜け、検査忘れ等の不正防止のため、原則第三者が立会い、アルコール検査を行います。

(イ) アルコール対策委員会

飛行機運航部及びヘリコプター運航部から選出されたメンバーにより、情報収集や相談の受付、メールマガジンの配信などのアルコール問題に対する啓発活動を行っています。

ウ ヒューマンファクターズに関する訓練

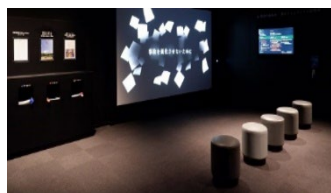
ヒューマンファクターの基礎から、ヒューマンエラー・マネジメント、TRM (チーム・リソース・マネジメント) 等の研修及び訓練を実施しています。

外部に講師を依頼し、客観的な刺激を受けることにより、社員の安全意識の改革及び高揚を図り、会社の安全文化を高めて事故やトラブルの根絶を目的としています。



エ 安全教育施設「Safety Innovation Hall (SI ホール)」

安全文化創造の原点として全社員に、過去の事故を感じ、安全に対する意識を強く持ってもらうことを目的としています。当社の過去の事故を知らない世代にも、事実を正確に伝え、風化させないため、映像やタッチモニターによる安全教育を実施しています。



オ 緊急時の措置訓練

航空事故を想定した訓練やテロ・爆破 (又は不審者侵入) を想定した訓練、また、大規模地震等自然災害を想定した訓練を実施しています。

カ 安全方針の浸透・定着

全従業員への安全方針カードの配布、各部署でのポスター掲示等を行い、安全方針の浸透及び定着を図っています。また e-ラーニングシステムを使って、浸透状況を確認しています。

キ 航空安全週間

毎年5月に当社独自の航空安全週間を設けています。過去の事故を風化させず、安全意識の向上を図るため、様々な行事を行っています。

ク 航空安全講演会

社外から特別講師をお招きし、航空安全週間の行事として講演会を開催しています。

2022年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、会場の聴講者を50%以下に限定してオンライン配信としました。また、後日YouTubeによる視聴も行いました。



ケ 社内巡視

航空安全週間及び年末年始安全総点検時に、社長・役員等による現場巡視及び社員との直接対話を実施し、安全マネジメント活動の浸透状況を確認するとともに社員の安全意識の高揚を図っています。

コ 安全活動意見交換会

航空安全期間中に、安全統括管理者と各部室のリーダーとで意見交換会を実施しています。各部室における安全推進活動への取り組み状況と課題や問題点などについて忌憚のない意見を交換して課題等の改善につなげ、更に安全文化の醸成へとつなげていくことを目的としています。

サ 安全情報誌の発行

毎月発行している「安全情報誌」は、安全を考え、学ぶため、月ごとのテーマに沿った内容で社員が寄稿します。



シ 安全標語及び安全啓発カレンダーの掲示

2022年度は社内で安全標語及びポスターを募集しました。優秀作品等はポスターやカレンダーにして各部署に掲示し、安全意識の高揚を図っています。



(4) その他安全に関する取組み

ア 航空機の機体更新を積極的に進めるとともに、更新に当たっては TCAD（空中衝突警告装置）・GPS 受信機等の安全装備の充実を図っています。

イ 全国の運航を本社で一元的に管理しています。

VHF 無線のネットワークを充実させ、運航の支援と監視の向上、また、動態管理システムの更なる質、機材数の拡充を図っています。

ウ 各部署に対し定期的に内部監査を行い、不具合要因の発見と是正に努めています。

2.3 使用している航空機の情報

2023年3月31日現在、飛行機（固定翼機）7機、ヘリコプター（回転翼機）61機、計68機の航空機を使用しています。

固定翼機 機 種	機 数	座席数	年間平均飛行 時間（h/機）	導入開始 （年）	平均機齢 （年）
セスナ式 208/B型	3	9	266	1992	14
ビーチクラフト式 B200型	2	9	458	1999	18
セスナ式 560型	2	8	257	1998	33
固定翼機合計	7	固定翼全体平均機齢			22

回転翼機 機 種	機 数	座席数	年間平均飛行 時間（h/機）	導入開始 （年）	平均機齢 （年）
エアロスパシアル式 AS350B/B1/B2/B3型	18	5	220	1983	23
MDヘリコプターズ式 MD369E型	3	4	206	2002	33
エアロスパシアル式 AS355F2型	2	5	84	1990	33
ベル式 430型	6	9	139	1997	22
ユーロコプター式 EC135P1/P2/P2+/P3型	20	7	167	2000	15
ベル式 429型	3	7	183	2011	9
エアロスパシアル式 AS365N3型	2	13	176	2020	3
ベル式 412EP型	2	14	120	1995	18
エアロスパシアル式 AS332L/L1型	3	25	303	1988	34
富士ベル式 204B-2型	2	9	0	1977	37
回転翼機合計	61	回転翼全体平均機齢			23

(航空法施行規則第 221 条の 6 第 3 号)

3 航空法第 111 条の 4 に基づく安全上の支障を及ぼす事態の報告

2021 年度に航空局に報告を行った事象で、航空法第 111 条の 6 に基づき安全報告書により公表が求められている航空運送事業に関する報告件数は、次のとおりです。

3.1 航空事故・トラブル等の発生状況について

種 類	2020 年度	2021 年度	2022 年度
航空事故※4	0 (1)	0 (0)	0 (0)
重大インシデント※5	0 (0)	0 (0)	0 (1)
安全上のトラブル※6	0	1	1

航空事故、重大インシデントについては、航空機使用事業に係る件数を括弧内に外数で記入しています。

※ 4 航空事故

航空法第 76 条に定められている「航空機の墜落、衝突又は火災」、「航空機による人の死傷又は物件の損壊」等の事態が該当し、国土交通省が認定します。

※ 5 重大インシデント

航空事故には至らないものの、「航空事故が発生するおそれがあると認められる事態」であり、滑走路からの逸脱、非常脱出等が該当し、国土交通省が認定します。

※ 6 安全上のトラブル（義務報告）

2006 年の航空法改正により、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、未然予防対策に活用していくことを目的に、「その他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」（安全上のトラブル）を国に報告することが義務付けられました（航空法 111 条の 4）。報告された情報は、国土交通省航空局で統計的な分析が行われ、安全施策へ反映されます。また、航空安全監視システム（ASICSS）を通じて航空安全情報を航空事業者間で共有する仕組みが設けられています（航空法第 111 条の 5）。

3.2 航空事故・トラブル等の概要及び対応状況

(1) 航空機使用事業において、重大インシデントが 1 件発生しました。概要は次のとおりです。

日時：2022 年 10 月 24 日

機種：ユーロコプター式 AS350B3 型

概要：計画されていた物資輸送を全て終え、基地である場外離着陸場へ向け飛行中、送電線（対地 194m）に吊下げシステムを接触させ、一部（下先端部約 5m）が切れ送電線に巻き付き吊り下がった状態となった。（負傷者及び機体損傷なし）

・運輸安全委員会による原因究明等調査中

(2) 安全上のトラブルの概要は次のとおりです。

日時：2022年11月16日

機種：セスナ式560型

概要：患者搬送のため離陸、上昇中、左側エンジンの出力が徐々に下がり、アイドル付近まで低下（フレイムアウトはしていない）したため、出発空港へ引き返した。
FUEL CONTROL UNIT（FCU）の内部不具合の可能性があることからFCUの交換を実施

(航空法施行規則第 221 条の 6 第 4 号)

4 安全を確保するために講じた措置等



4.1 国から受けた行政処分又は行政指導

行政処分及び行政指導はありませんでした。

4.2 2022 年度の安全目標の達成状況及び取組み状況

2022 年度の安全目標に対する達成状況及び取組みの実施状況は次のとおりです。

(1) 航空事故及び重大インシデント発生件数

【目標値】 0 件

【実績値】 航空事故 0 件、重大インシデント 1 件

(2) ヒューマンエラーに起因する事態報告件数

【目標値】 3 件以下

【実績値】 3 件

(3) 安全教育施設の受講率

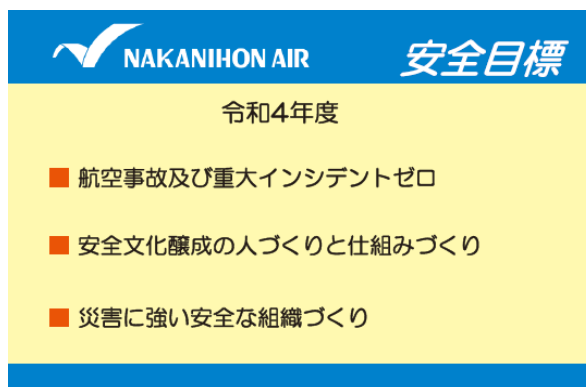
【目標値】 100%

【実績値】 100%

(4) 自然災害対応訓練の実施

【目標値】 1 回以上

【実績値】 1 回



2022 年度も安全管理システムに係る教育、ヒューマンファクター等の教育のほか、各部署が職場安全会議での勉強会を実施するなどの取組みを行ってきました。また、目標に掲げました安全教育施設 (SI ホール) 全社員受講することで安全意識の高揚を図りました。

全社的に様々な安全推進活動に取り組んでいる中、残念ながらヒューマンエラーに起因する重大インシデントが 1 件発生しました。今次案で明らかとなりました要因を踏まえた再発防止策について、次年度以降も継続的に取り組んでいきます。

4.3 2023 年度の安全目標

2022 年度に実施した安全推進活動やマネジメントレビューの結果を踏まえて、2023 年度安全目標を設定しました。

【目標値】

- (1) 航空事故及び重大インシデント発生 0 件
- (2) ヒューマンエラーに起因する事態報告 3 件以下
- (3) TRM (チーム・リソース・マネジメント) 研修目標受講者数 250 名 100%
- (4) 自然災害対応訓練の実施 1 回以上

「中日本航空 2023 年度 安全目標」を前年度と同様次のおりとし、上記の目標値を達成するために全社一丸となって取り組みます。

航空事故及び重大インシデントゼロ

- 目指すべき最大の目標であるため、引き続き最上位の目標とします。

安全文化醸成の人づくりと仕組みづくり

- ヒューマンファクター教育の充実を図りながら、安全文化醸成の人づくりと仕組みづくりに取り組みます。

災害に強い安全な組織づくり

- 発災時に人命保護と被害の拡大防止を図るとともに、当社の社会的な役割と責任を果たすべく、安全を確保した事業継続を遂行する組織体制の強化を図っていきます。