

2024年度

安全報告書

2024, Safety Report



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。
特に断りのない限り、掲載内容は2025年3月31日時点の情報に基づいています。

はじめに

「2024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「2024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、当社の安全への取り組みについてご理解いただけますと幸いに存じます。

2024年度も事故、重大インシデントともにゼロという形で終わることができました。この結果に慢心することなく、過去の事故の教訓を深く心に刻み、日々の業務に邁進する所存です。

これからも、より実効性のある安全管理システムの構築を目指し、全役員・全社員が一丸となって「中日本航空 安全方針」に基づいた安全運航の確保、強化を徹底いたします。

皆様の信頼にお応えできるよう更に努力を重ねてまいりますので、引き続き、一層のご愛顧を賜りますとともに、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。



2025年 8月

中日本航空株式会社
代表取締役社長

松岡 滋 治

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	安全確保のための取組み	
4.3	2024年度の安全目標の達成状況及び取組み状況	
4.4	2025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」を定め、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)

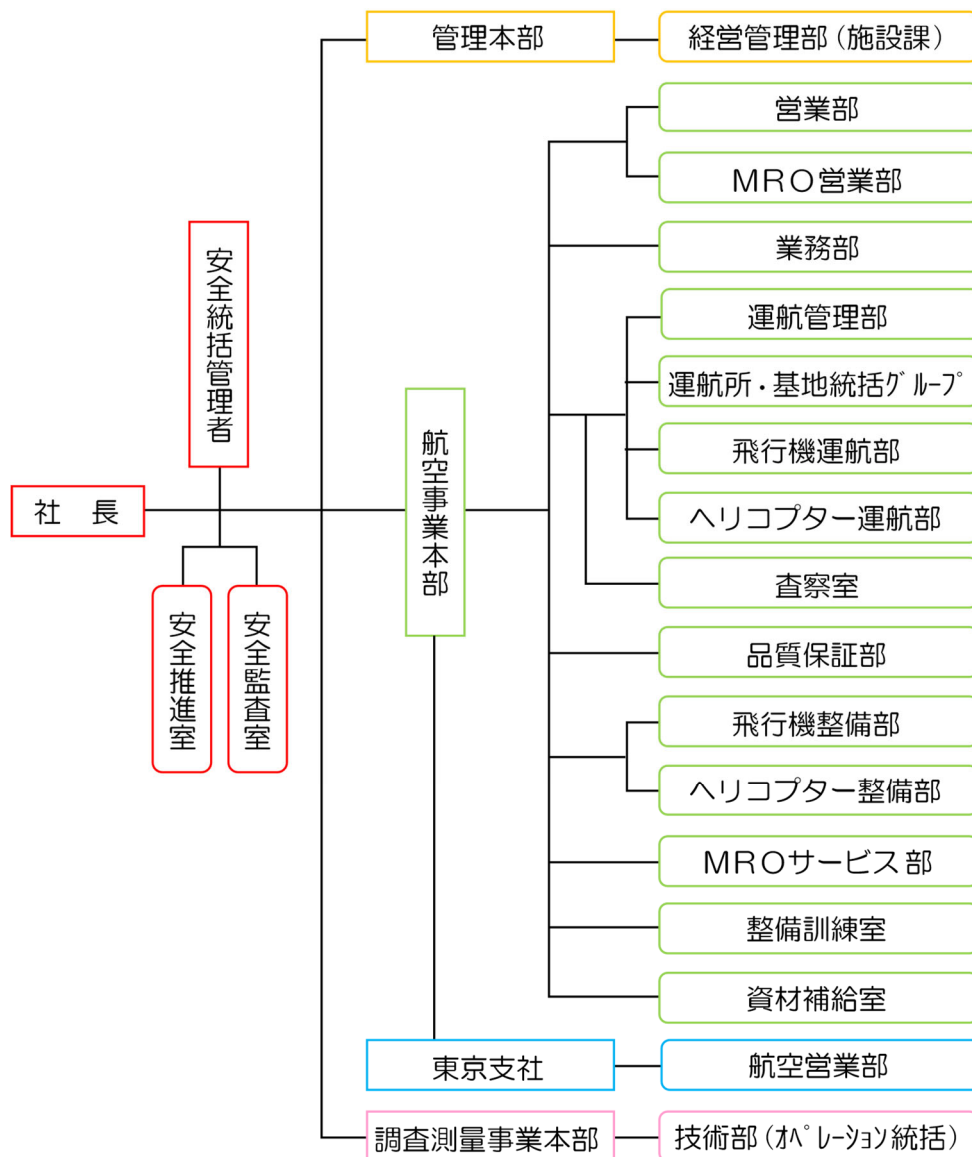
2 安全を確保するための事業の実施及びその管理体制

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、社長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



(2025年6月19日現在)

(2) 安全確保に関する組織の機能・役割の概要

ア 社長

当社の安全確保に関する最終責任者です。安全管理システムを構築して継続的に改善すること、安全最優先の意識を社内に浸透させることなどの責務があります。また、安全統括管理者の意見を尊重し、安全施策や安全投資などを判断します。

イ 安全統括管理者

当社の安全管理の取組みを統括的に管理する責任者です。航空法第103条の2及び航空法施行規則第212条の5に基づき、重要な経営判断に直接関与できる取締役の中から選任し、社長が任命します。

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することなどの責務があります。

ウ 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、安全統括管理者を委員長代理、航空事業本部及び関連部門の役員、執行役員及び部署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。

エ 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。

オ 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。

カ 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。

キ 安全運航推進担当

各部署長から任命され、部署長の安全に関する業務の補佐をします。半期に一度「安全運航推進担当会議」を開催し、各部署の安全活動の共有や勉強会を行うほか、安全統括管理者と担当役員らを変えた意見交換会を実施します。現場が抱える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、組織全体の安全文化を醸成することを目的としています。

そのほか、安全運航推進委員会事務局の招集に応じて、必要な事項の協議、連絡などを行います。



ク リスクマネジメント評価員

各部署長が、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、部署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。

(3) 人員に関する情報（2025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
24名	28名	3名 他兼務者2名	3名 兼務監査員19名	714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
141名	348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
7名	270名

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	・ CRM訓練※1 ・ RVSM※2、RNAV※3訓練 ・ CAT I ※4訓練 ・ 運航気象条件訓練 ・ 冬期運航訓練 ・ FTD※5操縦訓練 ・ 国内外におけるフライト・シミュレーターによる非常操作訓練 ・ 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 CAT I (カテゴリー I 航行)

進入限界高度が滑走路末端又は接地帯からの高さ200フィート（60メートル）以上の高度で、
ある一定の条件の見通しの良い状態の場合に、計器着陸装置を利用して進入及び着陸を行う航行
のことです。

※5 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	・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	・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 ・CAT I 訓練 CAT I 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実施しています。

イ 航空機乗組員の疲労リスク管理に係る教育

航空機乗組員の疲労（精神的、身体的パフォーマンスが低下した状態）の原因となる睡眠や作業付加の管理の重要性などの教育を実施し、疲労についての正しい知識、理解の促進に取り組んでいます。

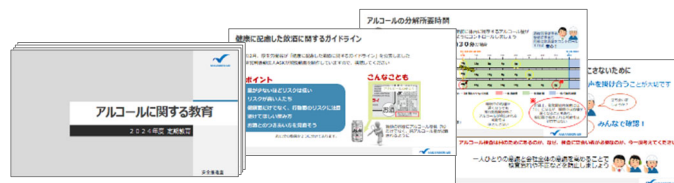


ウ アルコール対策に関する取組み

(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、アルコール問題に対し、情報収集、相談の受付、掲示物による啓発活動などを行っています。

エ 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。

外部の講師による客観的な刺激を受けることで、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。



オ 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つてもらうことを目的としています。事故を風化させないため、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られるよう、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。



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

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

会場での聴講のほか、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の輸送等に関する安全総点検時に、社長・安全統括管理者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。

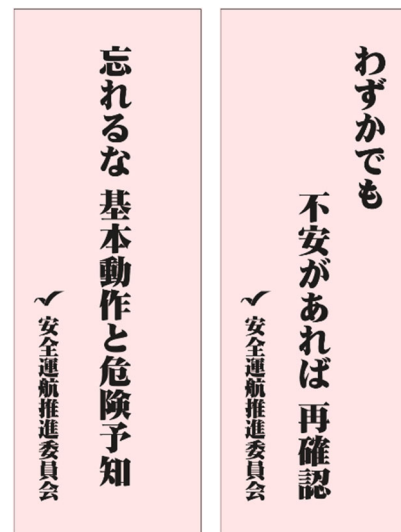
コ 安全情報誌の発行

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。



サ 安全標語及び安全啓発カレンダーの掲示

社員及びその家族を対象に安全標語及びポスターを募集します。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。



2.3 使用している航空機の情報

2025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）59機、計66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）
CE/TA式 208シリーズ型	3	10	254	1992	15
BE式 B200型	2	11	347	1999	19
CE式 560型	2	10	270	1998	35
固定翼機合計	7	固定翼全体平均機齢			23

CE : Cessna TA : Textron Aviation BE : Beechcraft

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）
AS/EC/AH式 AS350シリーズ型	18	6	203	1983	22
HU式 369E型	3	5	200	2002	35
AS式 AS355F2型	2	6	58	1990	34
BL式 430型	4	10	72	1997	23
EC/AH式 EC135シリーズ型	20	8	156	2000	16
BL式 429型	3	8	154	2011	10
AH式 AS365N3型	2	14	191	2020	4
BL式 412EP型	2	15	54	1995	20
AS/AH式 AS332シリーズ型	4	22	292	1988	27
AH式 BK117-D3型	1	10	6	2025	0
回転翼機合計	59	回転翼全体平均機齢			19

AS : Aerospatiale BL : Bell EC : Eurocopter HU : Hughes AH : Airbus Helicopters

- ・座席数は基本形態におけるものであり、航空機乗組員分を含みます。
- ・航空法施行規則第150条に基づき、搭乗者の安全を確保するため救命胴衣、救命ボート等の救急用具を装備しています。

(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

2024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	2022年度	2023年度	2024年度
航空事故※6	0 (0)	0 (0)	0 (0)
重大インシデント※7	0 (1)	0 (0)	0 (0)
安全上のトラブル※8	1	0	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。

※6 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。

※7 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。

※8 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（航空法第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

2024年度、航空事故及び重大インシデントはありませんでした。
航空運送事業における安全上のトラブルの概要は、次のとおりです。

(1) 飛行規程に定める運用限界を超えた事態

機種：エアバス・ヘリコプターズ式EC135P3H型

概要：離陸した際、出力限界（トルク限界）を超過した。

措置：特別点検及び地上試運転を実施し、異常がないことを確認

(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 安全確保のための取組み

(1) 情報の収集、伝達及び共有

当社が遂行する事業全般における安全に関する情報を収集します。収集した安全情報は社長を含め、必要な部門に速やかに伝達します。

(2) 事故等緊急時の措置等

航空機の事故、その他に運航に重大な支障が発生した場合における措置、災害の予防活動及び発生時の安全確保や取るべき対策等については社規則に定めています。

なお、航空法施行規則第214条第1号に基づく「緊急の場合においてとるべき措置等」については、運航規程に定めています。

ア 緊急事態発生時の連絡・通報体制

緊急事態発生時に迅速に連絡・通報を行うため、「初動連絡系統図」のほか、必要に応じた連絡系統図を作成しています。

緊急事態発生時には緊急対策本部を設置し「緊急事態発生時の社内連絡系統図」を基に連絡し、関係者を招集します。また、「社内緊急通報系統図」により状況に応じた必要な通報を行います。

イ 航空事故調査委員会

事故、重大インシデントが発生した際は航空事故調査委員会を立ち上げ、国土交通省運輸安全委員会の調査を補佐するとともに、当社においても独自の調査を行い、再発防止策を策定します。

ウ 緊急事態対処訓練

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。

(3) 内部監査

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。

(4) 安全に係る文書の整備及び管理

安全管理システムを効果的に運営するため、安全管理規程等必要な文書を設置し、維持します。また、安全管理システムの運営の実績を示すために内部監査の記録、安全に係る会議議事録等を適切に保管、保存しています。

(5) 安全に係る評価と改善

安全管理システムが有効に機能しているか、年度ごとに評価を行い、必要に応じて改善をします。

各部署は安全推進計画を立て、四半期ごとに達成状況を確認します。また、半期に1度、安全運航推進委員会において、マネジメントレビューを行います。

(6) 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、更新に当たっては航空機衝突防止装置、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。

4.3 2024年度の安全目標の達成状況及び取組み状況

2024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。

安全指標	目標値	実績値
(1) 航空事故及び重大インシデント発生件数	0件	0件
(2) ヒューマンエラーに起因する事態報告件数	3件以下	3件
(3) コンプライアンス意識の向上 (各部署の職場安全会議等において4半期に1回以上、コンプライアンスについて討議する。)	4回以上	4回以上/各部署
(4) 自然災害対応訓練の実施回数	1回以上	1回

2024年度は各部署が積極的に安全運航推進活動に取り組み、安全目標を達成することができました。その一方で、義務報告に至らなかったものを含め、ヒューマンエラーに起因する同種の不具合が再発しました。

徹底した要因分析、再発防止策の見直しと実践、また、実効性のあるヒューマンファクター教育等に取り組むことで、これらの減少を目指していきます。

4.4 2025年度の安全目標

2024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、2025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義務報告 3件以下
- (3) 同種不具合再発防止のためのグループ討議回数 4回以上（各部署）
各部署の職場安全会議等において、同種不具合の再発防止のための討議を4半期ごとに1回以上行う。
- (4) 自然災害対応訓練の実施 1回以上

「中日本航空2025年度 安全目標」を次のとおりとし、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の継続

- 引き続き安全管理体制の強化に取り組み、「ゼロ」の継続を目指します。

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やヒューマンエラー防止のための仕組みづくりをすることで、安全文化の醸成を目指します。

災害に強い安全・安心な組織づくり

- 事業継続計画への取組みを一層強化し、発災時の人命保護と被害拡大防止、当社の社会的な役割と責任を果たす、安全で安心な組織体制の確立を目指します。