

# 2024年度 安全報告書

 朝日航洋株式会社





本報告書に掲載している安全ポスターは、安全意識の高揚のため、毎年社内で実施している航空安全コンクールの応募作品として、社員や社員のご家族が制作してくれたものです。



本安全報告書は、航空運送事業者として  
航空法第111条の6の規定に基づき公表するものです。

公表日：2025年6月2日



INDEX	頁
2024年度安全報告書の発行にあたって	3
1. 安全を確保するための事業運営の基本方針について	4
2. 安全確保のための体制と業務について	5
2-1 組織と人員	
(1) 安全管理に関する組織	
(2) 人員に関する情報	
2-2 日常運航の支援体制	
(1) 操縦士、整備従事者及び運航管理者に係る定期訓練及び審査の内容	
(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	
(3) 安全に関する社内啓発活動等の取り組み	
(4) 朝日航洋グループの安全確保に関する連携	
2-3 使用している航空機に関する情報	
3. 航空事故・航空重大インシデント・安全上のトラブルの発生状況及び対応について	10
3-1 種類別発生件数	
3-2 航空事故・航空重大インシデントの発生状況及び対応	
3-3 安全上のトラブルの発生状況及び対応	
3-4 航空事故等の緊急事態発生時の対応	
4. 安全を確保するために講じた措置等について	13
4-1 国から受けた行政指導等と講じた措置	
4-2 安全に関する目標の達成状況、安全に関する取り組みの実施状況	
(1) 安全に関する目標の達成状況	
(2) 安全に係るマネジメントレビュー	
(3) 安全に係る文書の整備及び管理の概要	
4-3 2024年度の安全目標	



## 2024年度安全報告書の発行にあたって

平素より弊社の事業活動について、格別のご理解とご支援を賜り、誠にありがとうございます。

今般、「2024年度安全報告書」を発行させていただきますので、弊社の安全の取り組みにご理解をいただければ幸いです。

2024年度、弊社では、各種安全活動の成果として、航空事故及び航空重大インシデント0件を達成しました。航空事故・航空重大インシデント0件を達成・継続することは、航空運送事業、航空機使用事業、設計／製造事業場の業務提供者としての最重要課題であり、これを安全指標として継続します。

今後とも、航空事故・航空重大インシデント等を起こさないよう、「意識は必ず風化する」と自認し、「手を緩めず、最後まで」やり続け、「職種の垣根を超えてお互いに指摘し合う職場」を目指すことに取り組んでまいります。

朝日航洋株式会社  
代表取締役社長



加藤 浩 士

2024年度、弊社では、航空事故及び航空重大インシデント0件を達成しましたが、国内外では、ビジネスジェット、小型飛行機、ヘリコプターなど、ジェネラルアビエーションにおける航空事故等が頻発しており、憂慮すべき事態と認識しております。

2025年度は、こうしたジェネラルアビエーションを取り巻く状況を踏まえながら、運航現場でのヒューマンエラーを防止するため、各作業のリスクを正しく見積もるとともに、具体的で実効性の高いTool Box Meeting（作業前の打ち合わせ）を実施し、クルー全員が安全意識を合わせて作業に臨むとともに、様々な場面で職歴や職種の垣根を越えたAssertion（安全に関する健全な主張）の実践を促進します。

“強い決意”「事故・インシデントを起こさない」、「安全最優先」に基づく行動、“全員参加”による活動、の3つのキーワードを掲げ、安全活動を推進してまいります。

取締役  
安全統括管理者  
航空安全推進委員会委員長



田代 一 郎

# 1. 安全を確保するための事業運営の基本方針について

(航空法施行規則第221条の6第1号関連)

弊社は、以下の「コミットメント」、「安全訓」、「安全方針」を掲げて安全の取り組みを進めています。

## < コミットメント >

航空事業会社の経営基盤は安全にあります。我々は安全確保を第一の目標に掲げ、お客様と社会に安全と安心をお届けすることに全力を尽くします。このためには、社員全員が、安全運航と職場安全に対する役割と責任を正しく認識し、安全最優先と法令遵守の原則に則って業務を行います。



## 安全方針

Safety Policy

安全は事業活動の大前提である。会社は次に示す安全方針に則り、輸送の安全を確保し、全ての従業員に安全かつ健康的な作業環境を提供する。

### 1) 安全最優先の原則

Safety is top priority

### 2) 法令・規程等の遵守

Compliance with laws, regulations and manuals

### 3) 安全管理システムの継続的改善

Continuous improvement of safety management

### 4) 安全で確実な業務遂行のための

Safety training and education to assure safe operation

教育訓練の実施

## 2. 安全確保のための体制と業務について

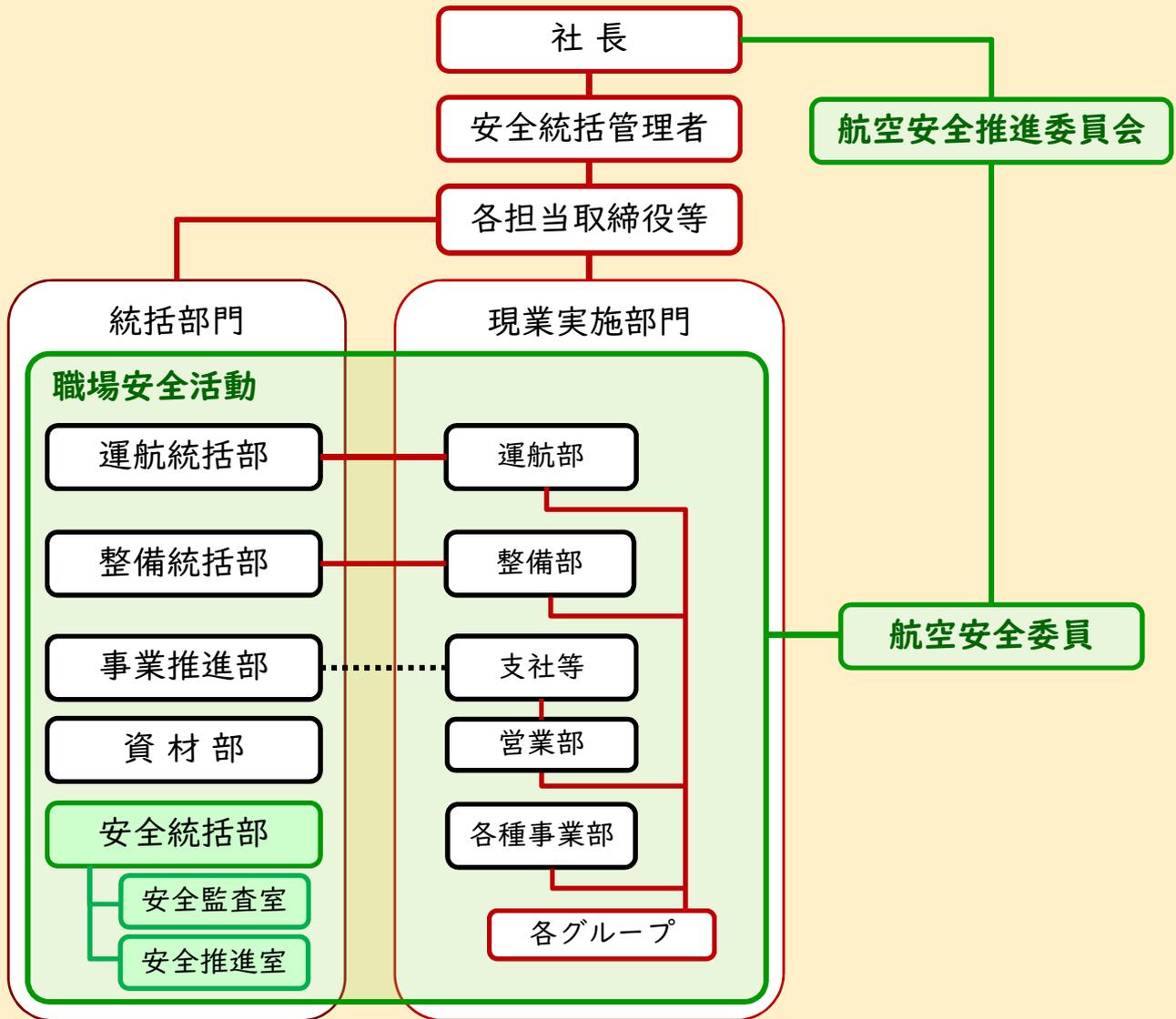
(航空法施行規則第221条の6第2号関連)

運航の安全及び業務の円滑な遂行を図るため、安全管理規程を制定し、安全管理の取り組みを統括的に管理する安全統括管理者をはじめ、各部門の責任体制を明確化した安全管理体制を構築しています。

### 2-1 組織と人員

安全管理規程に定める安全管理体制は、以下のとおりです。

#### (1) 安全管理に関する組織 (2025年3月末現在)



#### ① 安全統括管理者

航空法に基づき選任された者が安全管理の取り組みを統括的に管理する責任者として、安全管理システムの継続的な改善を推進し、監視を行うとともに、安全に関する重要事項について、経営の最高責任者に報告します。

#### ② 航空安全推進委員会

航空事業本部及び管理本部の取締役または執行職、統括部門の長等により構成され、安全に

係る諸施策を取りまとめ、会社としての意思決定を行います。本委員会の会議は毎月1回開催し、運航・整備の現状及び安全に係る事象のレビュー、職場安全会議議事録から現場の問題把握等を行い、安全施策の見直し等の対応を討議します。討議の結果は委員会の指示・決議事項として安全統括管理者から各組織に指示あるいは周知を行います。

### ③ 統括部門

運航、整備、事業推進、資材、安全の5部門から構成されています。

運航、整備、資材部門は、各部門の業務を安全に行うための実施基準・手順等の設定、及び教育訓練を行います。法令や規程・基準・手順書等が遵守されていることを確認し、安全に係る事象の発生について常にモニターし、調査・分析の上、必要な再発防止措置、予防措置を行います。また、事業推進部門は、安全に係る予算の編成及び実績の管理を行います。

安全部門は、安全推進室及び安全監査室で構成しており、安全に係る事項の社内総括を行います。

#### ● 安全推進室

運航事業及び整備事業全般にわたる安全に係る事象等に関する情報の収集、社内の安全に関するデータベース管理、収集した情報の統計・分析及び安全に関する助言等を行います。

また、組織管理者や航空安全委員への航空安全の教育・訓練、安全意識高揚のための施策等を企画、実行します。さらに、航空安全推進委員会の事務局を担当しています。

#### ● 安全監査室

安全管理規程に基づき、航空事業本部全体にわたり、安全管理システムに係る内部監査を計画し、実施します。また、監査で確認された改善が必要な事項については、改善を要求し、改善措置の実施状況を確認します。

### ④ 現業実施部門

東日本航空支社、西日本航空支社、川越メンテナンスセンター、各運航部、各整備部、各営業部、各種事業部等から構成されています（2025年3月末現在）。安全に係る取り組みを実行するため、業務実施手順書等を設定し、必要な教育訓練を行います。

また安全に係る事象の発生について常にモニターし、調査・分析の上、必要な再発防止策、予防措置等を策定・実行します。

### ⑤ 航空安全委員

航空安全推進委員会委員長から任命された航空安全委員は、職場における不安全要素の抽出・改善の補佐、安全施策のモニター、そして必要により航空安全推進委員会への安全提言等を行います。また、毎月開催される職場安全会議を取りまとめ、航空安全推進委員会への報告を実施しています。

## (2) 人員に関する情報 (2025年3月末現在)

### ① 各組織における人員数

安全統括部			航空安全 推進委員	航空安全 委員
部長	安全推進室	安全監査室		
1	4	2 兼務者1名を含む	11	49

### ② 操縦士及び整備従事者の数

操縦士	整備従事者
116	324

### ③ 運航管理従事者及び整備従事者のうち有資格者の数

有資格運航管理者	有資格整備士
8	261



## 2-2 日常運航の支援体制

### (1) 操縦士、整備従事者及び運航管理者に係る定期訓練及び審査の内容

操縦士等の定期訓練及び審査の内容については、航空局の運航規程審査要領細則(平成12年空航第78号)、整備規程審査要領細則(平成12年空機第74号)及び航空運送事業及び航空機使用事業の許可並びに事業計画変更の認可及び届出の取扱要領(平成12年空事第17号、空機第91号、空航第102号)に基づき、運航規程、整備規程において規定し、定期訓練及び審査を実施しています。さらに、弊社では次の訓練を追加して行っています。

#### ① 操縦士

- 自社の飛行訓練施設 (Flight Training Devices)を使用した定期訓練
- 国内外でのフライト・シミュレーターによる操縦訓練
- 水中からの緊急脱出訓練
- 国際運航に伴う海外への路線慣熟訓練

#### ② 整備士

- 各種航空機メーカーでの整備研修
- 整備認定事業場の定期リカレント訓練

#### ③ 運航管理者

- 航空気象についての訓練
- 国際運航に伴う路線踏査飛行(飛行計画の承認を担当する空域に関し操縦室に立ち入って行う慣熟飛行)



### (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

#### ① 発生情報

安全に係る事象は、社内の情報ネットワークを活用した安全情報データベースにより、通報・収集されます。収集された情報は、関係部門で事象分析の上、再発防止措置あるいは予防措置を策定して安全運航を確保しています。本システムの情報は、全社員で共有します。

#### ② 職場安全会議

職場安全会議は、各職場において組織管理者が中心となって毎月開催し、職場の問題点や社内外で発生した各種事象について、再発防止あるいは予防の観点から対応策の検討や注意事項等の確認を行います。会議の議事録は航空安全推進委員会で検討され、必要により対応の指示等が出されます。

#### ③ 安全監査

2024年度は、航空事業本部の19部署に対して安全監査を実施しました。安全監査では、社内認定を受けた監査員が関連法令、社内規程等との適合性をチェックし、安全管理の取り組みにおける有効性の確認を行っています。

安全監査での指摘事項については、被監査部署で是正改善措置を実施するとともに、監査員が措置の効果と有効性をフォローしています。

この取り組みを継続することで、安全管理システムのスパイラルアップに努めています。



### (3) 安全に関する 社内啓発活動等の取り組み

#### ① 航空安全の日

毎年10月5日を「航空安全の日」と定め、安全祈願を行っています。

#### ② 航空安全コンクール

社員及び社員の家族から募集した安全スローガン、安全ポスター、安全プロモーション作品等の優秀作品の発表を行い、入賞した作品は、社内に掲示して安全啓発に活用するとともに、弊社ホームページにも掲載しています。

#### ② 航空安全大会

4月に全国から組織管理者及び航空安全委員等を招集し、経営トップの安全訓示、マネジメントレビューの解説を行ったほか、有識者による安全に関する講演を企画し、安全推進業務に対する理解及び安全意識の高揚を図りました。

航空安全大会は定例行事として毎年企画していきます。

#### ③ 安全パトロール

社内コミュニケーション向上活動の一環として、風通しの良い職場風土の維持向上を目的に、経営陣による全国の各基地及び運航所等の職場巡回を行っています。

#### ④ 安全に係る教育訓練

2024年度の実績は以下のとおりです。

教育内容	受講者数
事故レビュー・安全基礎教育	52
RM訓練※1	515
危険予知(KY)訓練	22
アルコール一般教育※2	700

※1 ヒューマンエラーの発生を予防し、チーム・パフォーマンスを向上させるための、Resource Managementの訓練

※2 アルコールに関する問題を会社全体の課題として啓発するための、経営者も含めた全関係社員に対する教育

#### ⑤ S・QDC (Safety・Quality Delivery Cost) 活動

安全確保を最優先に、品質向上・生産性向上・経費削減を目指して、職場の改善提案活動を行っています。2024年度は全国責任者会議を4回開催し、内1回は安全に特化した改善提案の発表会を開催しました。

### (4) 朝日航洋グループの 安全確保に関する連携

グループ内の安全品質の維持向上を目指し、朝日航洋グループ航空安全推進連絡会を設置しています。連絡会は年に1回開催し、朝日航洋グループ各社の社長、安全統括管理者及び安全推進部門の長が、グループ内の安全に関わる情報を共有し、アドバイスや指示を行っています。

朝日航洋グループの安全組織体制は、下図のとおりです。



## 2-3 使用している航空機に関する情報 (2025年3月末現在)

### (1) 型式一覧

種類	型式	機数	座席数*	弊社導入時期(年)	1機当たり年間平均飛行時間	平均機齢(年)
回転翼機	アエロスパシアル AS332シリーズ	4	19	1985	487	37
	アエロスパシアル AS350シリーズ	14	5	1979	313	14
	アエロスパシアル AS355シリーズ	7	5	1984	113	36
	ユーロコプター AS365シリーズ	2	5	2009	145	18
	ベル 206シリーズ (注)	2	4	1972	218	29
	ベル 412シリーズ	2	14	1983	350	13
	ベル 430シリーズ	3	10	1997	130	19
	川崎 BK117シリーズ	11	10	1985	182	10
	マクドネル・ダグラス MD900シリーズ	4	7	1995	186	23
	シコルスキー S-76シリーズ	4	13	1981	189	17
飛行機	セスナ 680シリーズ	2	9	2011	305	17
合計機数		55	*座席数は、機長席を除く代表的な席数です			

(注) 弊社のベル206シリーズは2025年3月に全機退役しました。

### (2) 救急用具・航空機用救命無線機

航空法規（航空法第62条、航空法施行規則第150条）に基づき、万が一の緊急事態において緊急着水を想定している場合は、乗客・乗員の安全を確保するため、以下の救急用具等を搭載しています。

- ① 搭乗者全員分の救命胴衣等（洋上飛行の場合に搭載または着用）
- ② 搭乗者全員が収容できる救命ボード（洋上飛行の場合に搭載）
- ③ 航空機用救命無線機（1式又は2式）
- ④ 緊急用フロート（洋上を飛行するヘリコプターに装備）
- ⑤ サバイバルスーツ（冬季の洋上飛行の場合に着用）

### 3. 航空事故・航空重大インシデント・安全上のトラブルの発生状況及び対応について

(航空法施行規則第221条の6第3号関連)

2024年度の、航空運送事業※1に係る航空事故・航空重大インシデント・安全上のトラブルの発生状況及び対応は次のとおりです。

#### 3-1 種類別発生件数

種 類	2022年度	2023年度	2024年度
航空事故※2	0 (0)	0 (1)	0 (0)
航空重大インシデント※3	0 (0)	1 (1)	0 (0)
安全上のトラブル※4	7	5	5
合 計	7 (0)	6 (2)	5 (0)

注：航空事故及び航空重大インシデントの括弧内の数字は、航空機使用事業※5に係る件数（外数）です。

##### ※1 航空運送事業

航空機を使用して、有償で旅客又は貨物を運送する事業をいいます。（航空法第2条第18項）  
例えば、旅客輸送、遊覧、ドクターヘリ運航等の事業がこれに当たります。

##### ※2 航空事故

航空機の墜落、衝突、火災及び航空機による人の死傷又は物件の損壊等の発生がこれに当たります。  
国の運輸安全委員会が原因究明のための調査を行います（航空法第76条、運輸安全委員会設置法第2・第5条）。

##### ※3 航空重大インシデント

航空事故には至らないものの、事故が発生する可能性があったと認められるもので、滑走路からの逸脱、非常脱出、エンジンの推力損失等の事象がこれに当たります。国の運輸安全委員会が原因究明のための調査を行います（航空法第76条の2、運輸安全委員会設置法第2・第5条）。

##### ※4 安全上のトラブル（義務報告）

国土交通省航空局に報告が義務付けられたトラブルのことで、事故や重大インシデントに至らないものの、航空機の運航に安全上の支障を及ぼす事態がこれに当たります（航空法施行規則第221条の2第3・第4号）。

報告された情報は、国土交通省において統計的な分析が行われ、安全施策へ反映されるほか、「輸送の安全にかかわる情報」として同省が報告事項の一覧を公表します。

##### ※5 航空機使用事業

航空機を使用して、有償で旅客・貨物運送以外の行為の請負を行う事業をいいます（航空法第2条第21項）。  
例えば、物資輸送、送電線巡視、報道、調査・計測・航空撮影、農林事業、操縦士訓練等の事業がこれに当たります。

### 3-2 航空事故・航空重大インシデントの発生状況及び対応

2024年度は発生しませんでした。



### 3-3 安全上のトラブルの発生状況及び対応

発生した安全上のトラブルに対して、担当部署において原因を分析の上、適切な対応を行うとともに、必要に応じて改善・再発防止策を講じました。下表は航空運送事業に関わる発生状況を示します

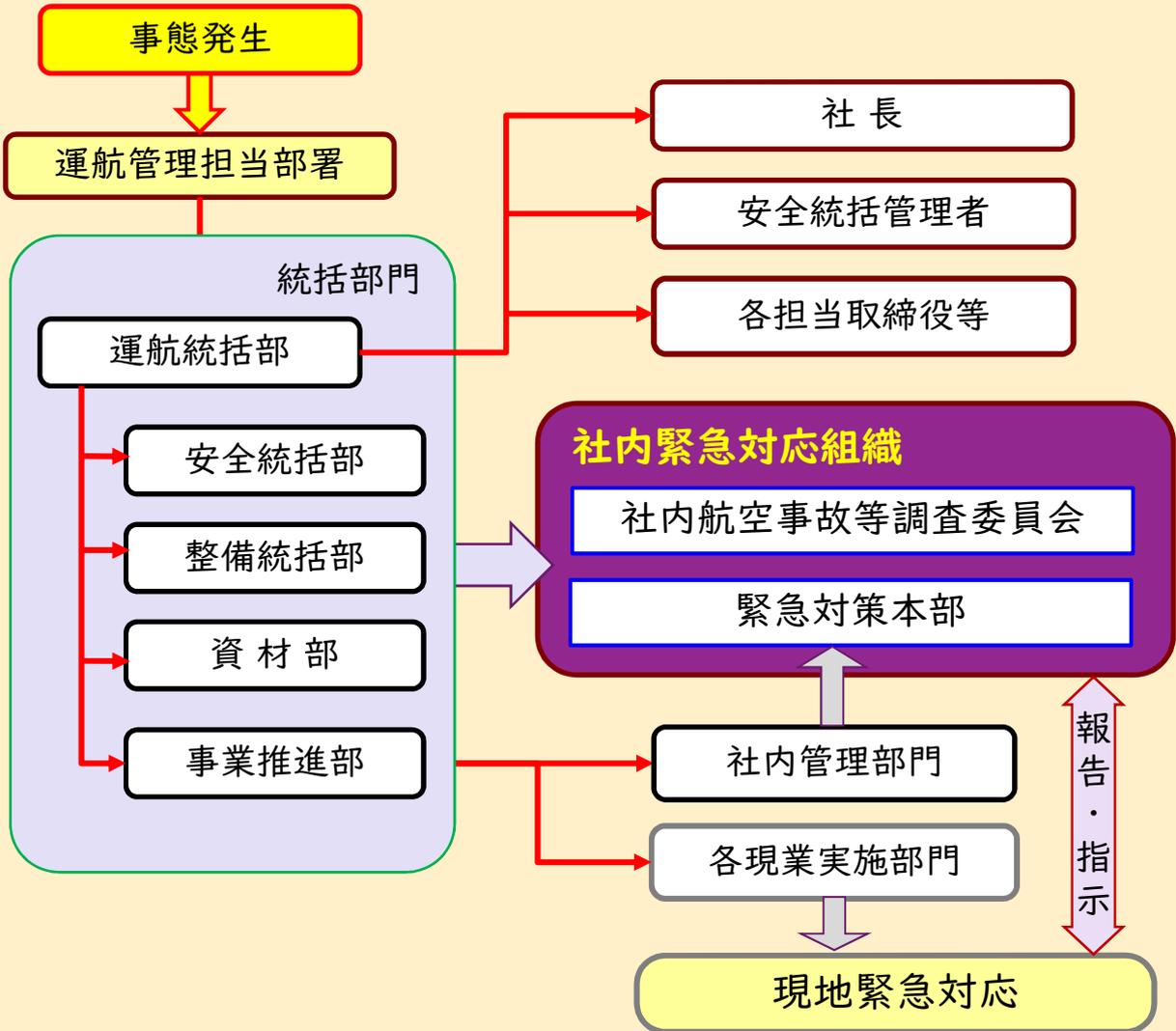
1. 飛行規程に定める運用限界を超えた事態	1件
<ul style="list-style-type: none"> <li>●離陸時にマストモーメント限界値を超過 (BK117)           <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒当該機長に対し飛行訓練施設 (FTD) での特別訓練を実施したほか、関係操縦士に本事象および過去事例の再確認を指示しました。</li> </ul> </li> </ul>	
2. 航空機構成部品の外れ	1件
<ul style="list-style-type: none"> <li>●パッセンジャーシート背もたれ破損 (AS332)           <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒当該シートを交換するとともに、他の座席の健全性を確認しました。</li> </ul> </li> </ul>	
3. 経路又は高度の逸脱	1件
<ul style="list-style-type: none"> <li>●指示された出発経路とは異なる経路で飛行 (C680)           <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒離陸前のルート確認の手順を見直したほか、関係操縦士に対し、「ハリーアップ症候群」などのヒューマンファクターに関する教育を実施しました。</li> </ul> </li> </ul>	
4. 運航に影響のある不具合で設計者等への通報を要するもの	2件
<ul style="list-style-type: none"> <li>●飛行中、NR計がゼロを表示 (BK117)           <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒コネクター内部を洗浄し復旧しました。</li> </ul> </li> <li>●トランスポンダー作動不良 (AS332)           <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒当該機器を予備品と交換し復旧しました。</li> </ul> </li> </ul>	



### 3-4 航空事故等の緊急事態発生時の対応

緊急事態発生時には、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、自社運航管理部門または管制機関等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。また、運航管理部門では、自社機の運航状況を監視し、緊急事態発生の通報を受けた場合または覚知した場合、当該機との通信連絡に努めるとともに、関係公的機関等へ連絡し、援助を求めることとしています。連絡・通報体制は下図のとおりです。

航空事故等の発生時は以下に示す社内の連絡・対応体制を整えているほか、定期的対応訓練を実施しています。



## 4. 安全を確保するために講じた措置等について

(航空法施行規則第221条の6第4号関連)

### 4-1 国から受けた行政指導等と講じた措置

行政指導を受ける事態はありませんでした。

### 4-2 安全に関する目標の達成状況、 安全に関する取り組みの実施状況

#### (1) 安全指標の目標値の達成状況

国の定めに基づき、弊社の過去実績を考慮した安全目標（安全性を定量的に測定するための指標とその数値）を定め、取り組みを行いました。2024年度の達成状況は、以下のとおりです。

##### ① 航空事故・重大インシデントゼロ

〔目標：航空事故・重大インシデントゼロ  
→実績：航空事故・重大インシデント0件〕

2024年度は当該目標を達成しました。今後も、過去弊社で発生した航空事故・重大インシデントについて、再発防止策の改善効果を継続的に把握するように努めるとともに、事故教訓等の風化を防止しつつ、更なる改善に努めてまいります。

##### ② ヒューマンエラーに関する安全上のトラブル（目標：3件以内→実績：4件）

要因分析の促進、半期毎の安全マネジメントレビューでの確認・評価、職場安全会議等を通じてのヒューマンエラー事象の情報共有などを図ってきましたが、結果として、年度目標件数を達成できませんでした。今後、要因分析結果による対策を講じ次年度の目標達成に繋がります。

##### ③ 航空機からの部品落下防止

〔目標：法報告対象0件以下→実績：0件  
報告対象外2件以下→実績：2件〕

目標を達成しましたが、今後も危険予知活動やヒヤリハット情報の共有・利活用をさらに推進してまいります。また、職場安全会議等で過去事例・教訓の振り返りを継続して実施してまいります。

##### ④ 情報・労働・交通の安全確保

情報、労働、交通に関して情報発信をするとともに注意喚起を継続します。

#### (2) 安全に係る

##### マネジメントレビュー

安全管理規程に基づき、安全管理システムが適切に運営され有効に機能していることを確認するため、安全に関する目標の達成状況、是正・予防措置の実施状況、及び安全監査の結果等の情報をもとに、半期ごとに安全管理システムの現状のレビューを行い、改善に向けた検討を行いました。

#### (3) 安全に係る文書の整備

##### 及び管理の概要

弊社の安全管理規程において、安全、運航、整備並びに事故・災害等が発生した場合の対応について管理すべき文書を定め、これらの作成、承認、発行、維持等は弊社の文書管理規程の定めるところにより管理しています。

また、安全管理システムの運営に関する実績については、管理すべき記録及びそれらの保存期間を定め保管しています。



### 4-3 2025年度の安全目標

2024年度の安全に係るマネジメントレビューの結果を踏まえ、安全性の更なる向上のため、安全目標ならびにその達成度を把握するため安全指標および目標値を、以下とおり設定しました。

また、ヒューマンエラーは、その背景にある各種要因から誘発されて表面化した事象であるとの認識の下で関係事象を積極的に収集することし、この目標に社内全部署がベクトルを合わせ、達成に向け取り組んでまいります。

安全目標	
航空事故ゼロ・重大インシデントゼロの達成	
安全指標	安全目標値（2025年度）
航空事故・重大インシデント	0件
ヒューマンエラーに係る安全上のトラブル	3件以下
航空機部品落下	報告対象0件、報告対象外2件以下

上記の目標達成に向けての安全活動方針は、以下に示すとおりであり、年度当初に掲示物として社内に展開しました。



\*左下の「SAFTY CULTURE」は、航空機のサーキットブレーカー・パネルを模しており、8つの安全文化の要素を（不具合があると飛び出る）ブレーカーとして配置しています。社内各所で安全文化の要素に不具合がないか確認されることを示唆しています。



編集 朝日航洋株式会社  
安全統括部

