

安全報告書

(2024年度)



アイベックスエアラインズ株式会社

2025年9月

本報告書は航空法第 111 条の 6 の規定に基づき作成、公表するものです。
報告内容は、特記ある場合を除き 2024 年 4 月 1 日から 2025 年 3 月 31 日を対象期間としております。
(2025-SPC-010 安全推進委員会)

安全報告書

ご挨拶

平素よりアイベックスエアラインズをご利用いただき、ありがとうございます。

日本国内における旅客動向は、引き続き円安を背景としたインバウンドの増加により国際線を中心として活況が続いています。国内需要においても昨年度を上回るお客様のご利用をいただいております、好調に推移しています。一方で、物価上昇や為替変動による影響は想定以上であり、自助努力でのコスト改善は限界に近づいております。

当社を含む国内航空会社のコスト環境は大変厳しい状況が続いています。また、コスト増加による適切な価格転嫁が大きな課題となっています。地方路線を中心に運航する当社は航空機の運航のみならず地域の発展に様々な形で貢献していく使命を担う重要なインフラ事業です。今後は官民一体となった抜本的な構造改革が望まれるところです。

そのような環境においても、アイベックスエアラインズではこれまでも「安全運航の徹底」を最優先に推進してまいりましたが、本年 4 月に不適切な整備作業を行っていた事態が判明し、2025 年 6 月 20 日に国土交通省東京航空局より、厳重注意の行政指導を受けました。ご利用のお客様をはじめ、関係各所の皆さまにはご心配とご迷惑をおかけしましたことを心よりお詫び申し上げます。再発防止とさらなる安全管理体制の強化を徹底すべく、今後も関係当局のご指導の下、経営トップから全社一丸となって取り組み、信頼回復に努めてまいります。

2024 度も引き続きソフト・ハードの両面で「安全投資」を積極的に推進してまいりました。今後においても、アイベックスエアラインズは「安全投資」を経営の大前提と考え、安全運航を確固たるものとしお客様から安心して選ばれる企業でありたいと考えております。

アイベックスエアラインズは「おもてなしの心で、地域の未来を描く、リージョナルエアライン」を企業理念として掲げ、引き続き地域間交流の促進と地域経済の活性化に貢献してまいります。今後も安全を最優先として、お客様に快適で安心な旅を提供してまいります。

あらためましてお客様のご利用に感謝をいたしますとともに、更なるご支援のほどお願い申し上げます。

2025 年 9 月

アイベックスエアラインズ株式会社
代表取締役社長

前澤 豊

安全報告書

目 次

1. IBEXの基本方針

1. 1 企業理念	1
1. 2 安全宣言	1
1. 3 安全の取り組みに関する方針	1
1. 4 安全管理の方法	2

2. 運航を支える安全管理システム

2. 1 事業の実施およびその管理の改善に関する事項	3
2. 2 運航・整備の体制	7
2. 3 日常運航に直接携わる要員の定期訓練・定期審査	8
2. 4 日常運航で発生した不具合の把握と対応	10
2. 5 安全啓蒙活動	12
2. 6 使用航空機の情報	13

3. 2024 年度の運航実績

3. 1 輸送実績	14
3. 2 事故、重大インシデント及び その他の安全上のトラブルの発生状況	15

4. 安全性維持・向上への取り組み

4. 1 輸送の安全確保のために講じた処置等	20
4. 2 安全目標	21



1. アイベックスエアラインズ（IBEX）の基本方針

1.1 企業理念

「おもてなしの心で、地域の未来を描く、リージョナルエアライン」

アイベックスエアラインズは、『安全』を前提に地域間交流の促進を目的として全国に展開する、地域路線中心のリージョナルエアラインです。

～ 地域間交流を促進し、日本の発展に貢献する ～

～ 地域の人々のきずなを繋ぎ、未来を描いていく ～

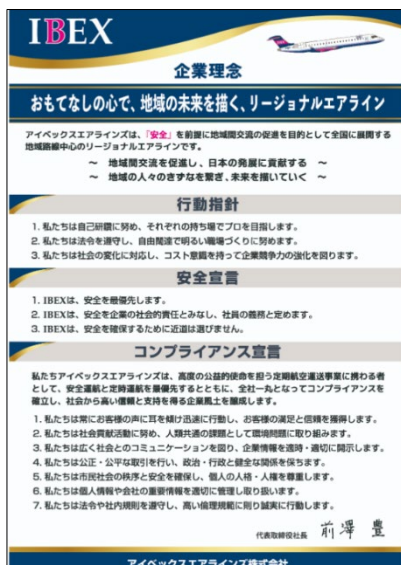
それがアイベックスエアラインズです。

1.2 安全宣言

- (1) IBEX は、安全を最優先します。
- (2) IBEX は、安全を企業の社会的責任とみなし、社員の義務と定めます。
- (3) IBEX は、安全を確保するために近道は選びません。

1.3 安全の取り組みに関する方針

- (1) 業務の実施にあたり関連法規、規程・基準類の遵守を徹底します。法規や規程を遵守していない事案に気づいた者は、当事者に Assertion*しなければなりません。
- (2) 事故・インシデント等が発生した場合にはその原因究明を行い、再発防止策を講じます。
- (3) 安全性を向上させるため、事故やトラブルの予兆となる不安全要素を把握し、そのリスクを評価、低減する取り組みを実施します。
- (4) 各部門は、安全方針に沿った取り組み及び安全目標を設定し、その達成に努めます。
- (5) 会社は組織内の積極的な安全文化の醸成に努め、必要に応じて関係者に対して安全に係る教育・啓蒙を実施します。
- (6) 自発的安全報告制度を設け、社員が安全に関する危険要素や懸念、あるいは意図しない又は不注意によるエラー等を会社に報告することを推奨します。また会社は、報告内容を根拠に懲罰的措置を取らないことを保証します。



* Assertion :

規定・基準からの逸脱やそのおそれを感じた場合、及び他人の行動に疑問を感じた場合に、注意喚起し正しい方向への是正を働きかけること。

安全報告書

1.4 安全管理の方法

弊社では次のような流れで運航の安全確保と維持・向上を図っています。



2. 運航を支える安全管理システム

2.1 事業の実施およびその管理の改善に関する事項

弊社は、2006年10月1日に施行された航空法の改正に基づき、安全統括管理者を選任すると共に安全管理規程を設定しました。この安全管理規程には、安全管理システム（SMS*）を有効に機能させるために必要な安全方針、組織体制、責任分担等を定めています。

SMSは、「安全方針・目標」、「リスクマネジメント」、「安全保証」及び「安全推進」の4本の柱から構成されており、弊社ではSMSの基本方針を以下の通りとしています。

* SMS : Safety Management System

- （1） 会社はSMSを確立し、継続的に改善していく。
- （2） SMSとは、運航業務に関するすべての分野でトップから一般社員まで組織全体で安全方針や安全情報を共有し、系統的にハザードを特定し、リスクの評価を行い、適切な対策を講じ、講じた対策の効果を評価していく活動を継続的に行い、安全性を高めていくためのシステム（仕組み）である。
- （3） SMSを確立するためには、手順や責任・権限などを明確にした仕組みを構築し、PDCA（Plan/Do/Check/Act）のサイクルを継続していかなければならない。

2.1.1 社長

経営トップである社長は、会社の運航の安全と保安に関する最終責任及び安全管理システムの実行と維持に対する総括責任を有しています。

2.1.2 安全統括管理者

弊社は航空法第103条の2に基づき、安全統括管理者を選任しております。

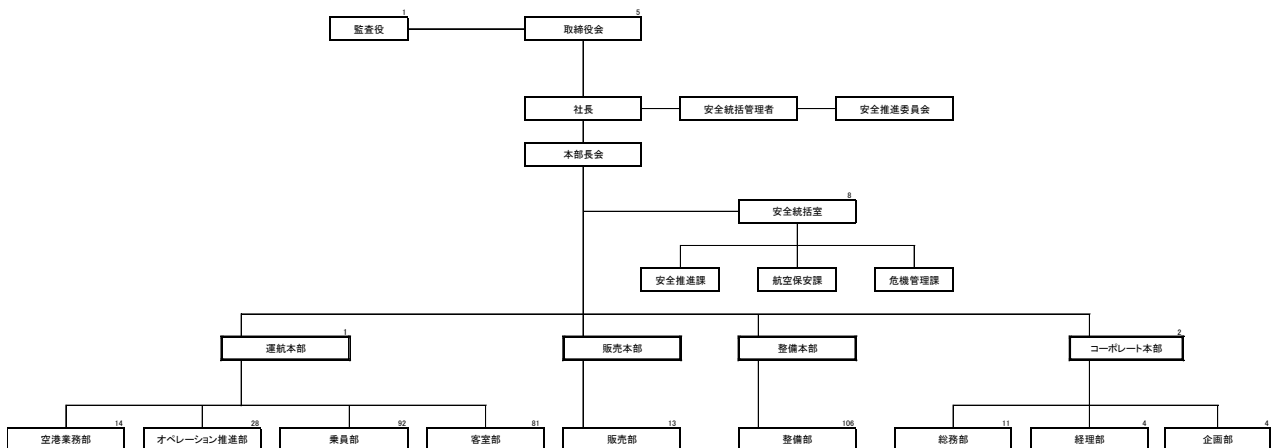
安全統括管理者とは会社の安全管理の取組を統括的に管理する責任と権限を有し、航空運送事業の安全確保という全社的な視点に立ち、安全施策・安全投資の決定といった安全に関する重要な経営上の意思決定への参画や、安全に関する重要事項の経営トップへの報告を行います。

安全統括管理者は国及び会社が定める要件を満たす者の中から社長が選任します。

2.1.3 全体組織図

弊社の組織並びに人員数を以下に示します。

（2025年3月31日現在 370名）



2.1.4 直接運航に携わる要員の数（2025年3月31日現在）

- | | | | |
|---------|-----|------------|------|
| ① 運航乗務員 | 74名 | （うち機長 | 36名） |
| ② 客室乗務員 | 73名 | （うち先任客室乗務員 | 41名） |
| ③ 整備従事者 | 58名 | （うち確認主任者 | 41名） |
| ④ 運航管理者 | 5名 | | |

2.1.5 安全管理システムの機能と役割

安全に係る主要な機能と役割は以下の通りです。

- ① 社長
 - 運航の安全の最終責任
 - 安全最優先の基本方針及び安全宣言の明示
 - 安全統括管理者の選任
 - 安全施策・安全投資の決定
 - 安全管理システムの改善
- ② 安全統括管理者
 - 安全管理への取組みの総括管理
 - 安全に係る重要事項の社長への報告・提言
 - 運航の安全と保安に対するリスクマネジメントの統括
 - 安全に係る重要な経営上の意思決定への直接的関与
 - 安全管理システムの継続的改善の推進
- ③ 安全推進委員会
 - 運航の安全と品質に係る重要事項の最高審議機関
 - 社内の安全管理システムの構築及びその評価・改善を含む体系的運営を統括
 - 安全管理システムの状況に応じて提言、勧告
 - 航空事故の根絶を目指し、安全に関する会社方針を設定
 - 安全に係る啓蒙活動
- ④ 本部長
 - 傘下の各部の安全活動の総括管理
 - 傘下の各部の安全活動に係る連携の管理
 - 他の本部との安全活動に係る連携の推進
 - 本部内安全に関する重要事項の安全統括管理者への報告
- ⑤ 安全統括室
 - 安全統括管理者の補佐及び安全推進委員会事務局
 - 日常的な安全推進活動に係る業務
 - 社内及び業務委託先の定期監査実施と改善の指示、確認
 - 監査員の訓練・審査
 - 航空保安対策に係る業務
 - オペレーション危機における総括業務

安全報告書

- オペレーション危機における重要課題の審議、方針の決定
- ERM(Emergency Response Manual)の制定、維持管理
- 危機管理における教育・模擬演習の企画・実施
- ⑥ 企画部
 - 事業計画変更に係る調整
- ⑦ 総務部
 - 一般危機における総括業務
 - 一般危機管理における重要課題の審議、方針の決定
 - 事故及び異常事態対応に係る支援業務
- ⑧ 経理部
 - 安全に対する投資等の予算編成、実績管理
- ⑨ 各生産部門（乗員部、客室部、オペレーション推進部、空港業務部、整備部）
 - 部門の安全方針の設定
 - 部門の安全に関する取組みの実行
 - 部門の安全に関する業務の実施基準・手順の設定、実施と維持の確認
 - 航空法等に係る規程類の管理と規定・基準及び手順書の遵守の確認
 - 不備が認められた場合、その是正及び関係部署への報告
 - 航空法等で定められている義務報告の手順の設定と実行
 - 部門内安全に関する重要事項の関係部署への報告
 - 部門が担当するインシデントの調査及び再発防止の策定と報告
 - 部門における運航の安全と保安に対するリスクマネジメントの実施

2.1.6 情報の伝達及び共有

社内情報及び報告については、各担当部門がそれぞれの規程・手順等に基づき、運航上の不具合、危険性、問題点等について分析・検討し、必要に応じて部門内外への事例紹介及び対応策等の情報伝達ならびに共有を図ります。

また、社外情報については、安全統括室及び各生産部門長は把握した重要情報を、安全統括管理者及び関連部門へ提供し、運航の改善あるいは注意の周知を図るとともに啓蒙活動等に活用します。

なお、会社の運航あるいは安全管理に影響を及ぼす緊急性のあるものについては、当該担当部門長は速やかに安全統括管理者に報告するとともに、経営層に共有します。

2.1.7 事故等の防止対策、事故等の発生時の対応及び災害への備え

弊社では、安全・保安に関するリスクマネジメント活動を行うとともに、安全・保安啓蒙活動を実施し、航空事故やインシデント等の未然防止に努めています。

また、事故等が発生した場合に備え、緊急対応マニュアル（ERM：Emergency Response Manual）を整備するとともに、事故等の発生時には本マニュアルに基づき対応を行います。

地震、津波等の自然災害に対しては会社の「危機管理規程」に基づく対応を図るとともに、事業継続計画

安全報告書

（BCP : Business Continuity Plan）を整備し、会社の事業所や就航空港等が甚大な被害を受けた場合においても、事業の継続あるいは早期復旧を可能とするための備えを行っています。

2.1.8 輸送の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、安全に係る文書等（規程類、記録及びその他の必要な文書やデータ等）の管理・保管方法を安全管理規程に定め、適切に運用しています。

また、社外情報の入手方法や保管方法、配付方法についても、同規程に定めております。



2.2 運航・整備の体制

2.2.1 運航

運航企画、安全・品質管理、運航管理、規程・基準類の管理、運航乗務員・客室乗務員・運航管理者の資格管理、乗員計画等、運航に係る管理業務はすべて自社で行っています。2009 年 1 月に航空法第 72 条に基づく指定本邦航空運送事業者*の指定を取得し、運航乗務員の自社訓練・審査体制の充実を図りました。

運航に際し、空港で必要となる運航支援業務、ロードコントロール業務、搭降載業務、旅客取扱業務等はすべて全日本空輸株式会社（ANA）に委託しています。

* 指定本邦航空運送事業者

航空法第 72 条の機長認定に係る審査は原則として国の運航審査官により行われますが、指定本邦航空運送事業者の指定を受けると、定期審査などは国土交通大臣の指名を受けた 社内の査察操縦士により実施することが認められます。

2.2.2 整備

品質管理、技術管理、生産管理、部品・設備管理、規程・基準類の管理、整備士資格管理等、整備に係る管理業務はすべて自社で実施していると共に、定例整備の一部や運航中に発生した機材不具合の修復作業についても自社で行っています。2007 年 12 月 6 日には航空法第 20 条に基づく「航空機の整備及び整備後の検査の能力」および「航空機の整備又は改造の能力」の認定を受け、品質保証体制のもと、常に航空機の品質の維持向上に努めています。

なお、定例整備のうち、航空機の重整備や、エンジン・装備品の整備については、国の整備事業認定を取得している整備専門会社やメーカーに委託しています。

2.2.3 委託業務の管理

運航あるいは整備に係る業務の委託については、航空法に基づく指針・通達に則り、委託に関する規程・基準を設定して行っています。

委託先の選定にあたっては、委託先の能力（品質、人員、施設、組織等）が会社の定める基準を満足している事を事前に審査・確認しています。

また、必要に応じて弊社の要件を満たす教育・訓練を実施すると共に、定期的に監査・検査を実施し、業務品質の維持向上に努めています。



2.3 日常運航に直接携わる要員の定期訓練・定期審査

2.3.1 運航乗務員

運航乗務員は、航空法で定められている国家資格を機種毎に取得する必要があるため、資格取得後、その知識・能力を維持・向上させるために毎年、定期的に訓練・審査を受ける事が航空法により義務付けられています。

定期訓練は、学科訓練、CRM 訓練^{*1}、緊急・保安訓練、技能訓練、LOFT^{*2}等からなっており、操縦技術、知識、操作手順、異常事態への対処・回復能力の維持向上を目的としています。

また、定期訓練に加えて、運航乗務員としての知識・能力を確認するための定期審査として、シミュレータを使用した技能審査と運航便における路線審査を実施しています。

*1 CRM (Crew Resource Management) 訓練

ヒューマンエラーの防止能力維持・向上のために、利用可能なすべてのリソース（運航乗務員や客室乗務員、地上運航従事者、整備士、航空管制官等の人的リソースの他、計器等の表示情報、装置機器類の機能等）を効果的に活用して運航の安全及び品質を確保することを目的とした訓練

*2 LOFT (Line Oriented Flight Training)

シミュレータを使用し、実際の運航において発生する可能性のある異常状態や緊急状態を模擬し、乗務員間の連携をはじめとした CRM を実践に活かす能力の向上を目的とした訓練

2.3.2 客室乗務員

客室乗務員は、客室における保安要員としての役割を担っています。そのためにすべての客室乗務員は必要な訓練を受け、社内審査に合格した後、乗務資格を得ており、またその資格を維持するために定期的に緊急総合訓練を受けています。

定期緊急総合訓練は、機内保安業務、応急措置、非常用装備品、非常脱出口、緊急着陸水に関する訓練、及び保安訓練、CRM 訓練等に関する訓練からなっており、客室乗務員としての職務遂行に必要な知識・能力の維持・向上を目的としています。

また、必要な知識・能力が維持されていることを確認するための定期審査を実施しています。

2.3.3 整備士

航空機の機体、エンジン、諸システムや装備品の整備を行うためには高度で専門的な知識・能力と経験が必要です。これらの業務に直接携わる整備士は、航空法で定められている国家資格を機種毎に取得する必要があります。

弊社の整備士はこれらの資格を取得するための訓練に加え、整備の知識・能力を維持・向上させるために2年毎に定期的に以下の訓練を実施しています。

弊社の整備士に関する主要な定期訓練の概要は以下のとおりです。

① 確認主任者定期訓練

航空法関連規則、品質管理制度の変更内容等に係る知識の修得

② 整備検査員、構造検査員定期訓練

航空法規、検査基準/要領等の変更内容に係る知識の修得

③ 整備員、構造整備員、S1 構造整備員定期訓練

航空法規、整備作業実施方法、設備等の取り扱いに係る知識・技量の修得

- ④ 航空機領収検査員、部品領収検査員定期訓練
航空法規、検査基準/要領等の変更内容に係る知識の修得
- ⑤ ヒューマンファクターズ定期訓練
ヒューマンエラー、ヒューマンパフォーマンス、コミュニケーションに係る知識の修得
- ⑥ ベーシックマナー訓練
ベーシックマナーに係る知識の修得
- ⑦ 特別航行訓練
特別な方式による航行(RVSM/RNAV 及び CAT- I 航行)に伴う知識の修得

2.3.4 運航管理者

運航管理者（ディスペッチャー）は、目的地飛行場、代替飛行場、航空路等の最新気象情報や航空情報、使用する飛行機の状態、搭乗する旅客等の運航に必要な情報を収集し、運航乗務員と連携して各運航便を安全かつ最良の運航効率で快適な航行ができるよう、飛行実施計画を作成するとともに、航行中の航空機に対する飛行の監視を行う役割を担っています。

運航管理者は国家資格が必要で、資格取得後、その知識・能力を維持・向上させるために毎年、定期的に訓練を実施しています。

弊社の運航管理者に関する定期訓練の内容は以下のとおりです。

- ① 航空法、諸規則の改正、変更についての知識付与
- ② 冬期運航等、運航阻害要因に係るリフレッシュ訓練
- ③ 新しいシステムや運航方式に関する知識付与
- ④ DRM 訓練*

* DRM (Dispatcher Resource Management)訓練：

運航乗務員の CRM 訓練と同様の目的で行うディスペッチャーの訓練。

また、職務遂行に必要な知識及び技能を有している事を確認するための審査を定期的実施しています。



2.4 日常運航で発生した不具合の把握と対応

2.4.1 不具合の把握と対応

日常運航で発生した不具合については、各生産部門で抽出・報告することを規定しており、その報告に基づき、部門内で状況を把握し、原因究明・対応策の検討を行うと共に部門内の周知を図ります。また、必要に応じて他部門との情報の共有・業務改善等を実施します。

これらは必要に応じて安全管理担当部署に伝えられ、社内における情報の共有を図ると共に、全社的視点に立った安全対策が検討・実施されます。

2.4.2 安全情報の収集

① 安全報告制度

1) 法令上の義務報告

航空法第 76 条第 1 項各号に定められている「事故」、航空法第 76 条の 2 に定められている事態（「重大インシデント」）、及び航空法第 111 条の 4 に規定さ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（「安全上のトラブル」）については、国への報告が義務付けられています。

2) 社内規程に基づく報告

社内規程で各部門が規定している主要な報告には以下のものがあります。対象事象が発生した場合には速やかに報告書が提出され、所定の手続きによって処理されます。

- ・運航乗務員の報告 : Captain Report 及び Air Safety Report
- ・客室乗務員の報告 : Irregularity Report/Unruly Behavior Report
- ・運航管理者の報告 : Dispatcher Report
- ・整備不具合の報告 : Trouble Report
- ・旅客業務上の報告 : Irregularity Report/Service Report/Unruly Behavior Report
- ・空港ハンドリング業務上の報告 : 不具合事象報告書
- ・その他 : 自発的安全報告制度による報告

② 飛行データ解析プログラム

安全運航の維持推進と運航品質の向上を図るために、日常運航便における飛行記録を収集、解析・評価することで、組織的な改善措置を講じていく FOQA* プログラムを運用しています。

* FOQA : Flight Operational Quality Assurance

③ 内部監査

安全管理システムが適切に機能しているか、運航・整備等の業務が関連法規及び定められた規定・基準・手順によって実施され、当該手順が機能しているか否かを定期的に点検・評価し、必要に応じて改善を促します。また、必要に応じて臨時監査を実施しています。

④ 外部安全監査

国土交通省による運輸安全マネジメント評価、東京航空局による安全監査立入検査、他航空会社とのコードシェアに関わる監査（ANA コードシェア監査）を受審し、安全管理体制や運航・整備等の実施体制、運航品質の維持を確認しています。

2.4.3 現場へのフィードバック

情報の共有、再発・未然防止の徹底のため、安全管理担当部署が、必要に応じて関連する部署、要員に対して安全情報の事例紹介や対策を周知しています。

また、規程類、基準等の改善を要するものについては関連部門との調整を行い、所定の手順を経て改訂を実施しています。

2.4.4 会社としての不具合点の把握と対応

部門・部署毎による対応に加え、安全に係わる事項については、更に会社全体として以下の会議体等で、現状の把握・原因究明・課題の抽出・対応策の検討を行っています。

① 安全推進委員会（定例委員会：3ヶ月に1回開催）

安全に係る会社の最高審議機関として、安全課題とその推進状況を把握し、必要に応じて組織横断的に課題解決に取り組めます。

② マネジメントレビュー会議（定例会議：1年に2回開催）

事業年度毎に社内の安全管理活動の結果を把握、評価して、年度の課題対応方針や安全目標を決定します。中間時期においては、課題解決の状況や目標の進捗状況を確認し、必要に応じて経営トップである社長が自ら改善を指示します。さらに必要に応じて都度、安全管理システムの見直し、改善を審議、決定します。

③ オペレーション推進会議（定例会議：週に1回開催）

毎週1回、直近1週間の運航実績等の状況を振り返り、運航品質・旅客サービスの改善や、安全に係る情報の共有・議論を目的とした会議を開催しています。



2.5 安全啓蒙活動

2.5.1 現状

弊社では全役職員を対象に安全教育を訓練として設定し、初回及び定期的を実施することとしております。

この安全訓練では、安全管理システムの重要性や、安全情報を収集しそのリスクを評価し必要に応じてリスクの低減策を講じるリスクマネジメント活動の概念などを学習しています。また、Assertion を安全文化に取り入れるべく積極的な活動を展開しています。

また、コンプライアンスに関する教育、飲酒に関する教育、乗務員の疲労に関する教育を、それぞれ初回及び定期的を実施しております。

2.5.2 活動状況

安全啓蒙活動は、安全推進委員会及びその事務局が主体となって推進しています。

弊社における具体的な活動事例は以下のとおりです。

① 航空安全推進・航空保安強化月間

7月を「航空安全推進・航空保安強化月間」と定め、以下の様な活動を実施しています。

- ・安全統括管理者による安全講話（2024年度はイントラネット配信ビデオメッセージの形態で実施）
- ・安全表彰
- ・航空保安啓蒙
- ・ヒヤリ・ハット報告キャンペーン

② 階層別社員安全訓練

③ 航空安全誌「Safety IBEX」の発行

原則として年2回、安全推進委員会が社内向け安全情報誌として発行し、社員全員に配布しています。

2024年度はNo.38、39を発行しました。主な内容は次の通りです。

- ・安全推進委員会委員長からの安全に係るコメント
- ・海外でのCRJ機事故及びインシデントの内容紹介
- ・社内各部門からの運航や安全に係る寄稿
- ・リスクマネジメント活動報告
- ・イレギュラー運航等の報告
- ・安全アンケート結果報告
- ・安全推進及び監査活動報告

④ 大手航空会社安全教育研修受講

⑤ 安全講習会、各種航空安全セミナー等への参加

⑥ Assertion Promotion 活動

事業改善命令後、安全管理規程に設定された Assertion について、文化として定着させるべく活動を行ってきました。2016年度からの初期においては、各部選出の安全推進員や新たに選出された Assertion Promoter が協働して活動を行っていましたが、2018年度からは Safety Promoter がこの活動を引き継いでおり、2024年度も継続して実施しました。

安全報告書

2.6 使用航空機の情報

カナダのボンバルディア社製の 70 人乗りの双発ジェット機 CL-600-2C10 型（通称 CRJ700）を 9 機使用しております。

（2025 年 3 月 31 日現在）

航空機型式（機種）	ボンバルディア式 CL-600-2C10 型（通称 CRJ700）
使用機数	9 機
座席数	70 席
導入開始時期	2009 年 7 月
平均機齢	11.0 年
年間飛行時間	2,902 時間/機
年間飛行回数	2,230 回/機
救急用具の装備状況	航空法施行規則第 150 条に基づき、旅客の安全を確保するため、救命胴衣、救命無線機、救急箱、医薬品及び医療用品等の救急用具を装備



安全報告書

3. 2024 年度の運航実績

2024 年度は CRJ700 を合計 9 機保有し、うち 1 機を予備・控除機として運航を実施しました。

定期便就航便数は 20,072 便、総飛行時間は 26,121 時間でした。就航率は 98.2%、定時出発率は 88.8%でした。その他、不定期便が計 16 便運航しております。（内 13 便は旅行会社から受注したチャーター便）

2000 年 8 月 7 日の初便就航開始から 2025 年 3 月 31 日までの総就航便数は 327,928 便、総飛行時間は 399,326 時間となりました。

3.1 輸送実績

(2024/4/1 ~ 2025/3/31)

路線名	運航便数 (回)	旅客数 (人)	輸送量 (千人・Km)	備 考
仙台－新千歳	2,104	112,766	74,368	
仙台－名古屋中部	2,174	108,410	70,509	
仙台－大阪伊丹	1,437	84,097	66,107	
仙台－広島	2,159	118,415	118,308	
仙台－福岡	3,611	211,889	264,308	
名古屋中部－福岡	717	39,376	28,476	
名古屋中部－大分	1,443	80,569	48,787	
大阪伊丹－福島	1,430	74,812	47,826	
大阪伊丹－新潟	1,423	82,215	49,947	
大阪伊丹－福岡	713	43,079	24,062	
大阪伊丹－大分	721	41,100	18,877	
大阪伊丹－鹿児島	711	37,226	24,253	
福岡－新潟	1,429	80,539	92,929	
合 計	20,072	1,114,493	928,756	



安全報告書

3.2 事故、重大インシデント及びその他の安全上のトラブルの発生状況

航空法第 111 条の 4 により報告が義務付けられている航空法第 76 条第 1 項各号に定められている事故、航空法第 76 条の 2 に定められている事態、及び施行規則第 221 条の 2 の第 3 号及び第 4 号に定められている「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」に関する発生状況は以下のとおりです。

3.2.1 事故（航空法第 76 条第 1 項各号に定められている事故）

2024 年度の該当事例は 0 件。（運航開始以来ありません。）

3.2.2 重大インシデント（航空法第 76 条の 2 に定められている事態）

2024 年度の該当事例は 0 件。



安全報告書

3.2.3 その他の安全上のトラブル

(航空法施行規則第 221 条の 2 第 3 号及び第 4 号に定められている事態)

2024 年度に発生した「安全上のトラブル」は 40 件でした。

報 告 内 容		2023 年度	2024 年度
航空機構造の損傷等（鳥衝突・被雷を除く）		--	--
航空機システムの不具合	エンジン	--	1
	与圧系統	--	--
	自動操縦装置	--	--
	通信・通話	--	1
	電気系統	--	--
	操縦系統	--	--
	燃料系統	--	--
	油圧系統	--	--
	防除氷系統	--	1
	表示・警報	--	15
	着陸装置・ブレーキ・タイヤ	1	3
	航法システム及びエア・データ・システム	--	--
	酸素供給	--	--
	抽気系統	--	--
	視界	--	--
非常用装置又は救急用具の不具合		1	2
制限値を超えた運航		3	2
経路又は高度の逸脱		2	--
航空機の緊急操作を要した事態	航空機衝突防止装置の作動	--	3
	対地接近警報装置の作動	2	--
	その他	--	--
航空機の構造の損傷		--	--
非常用の装置の故障		--	2
装備品又は部品の誤った取付け		--	3
航空機構成部品の外れ		--	--
その他	運航規程関連	2	2
	整備規程関連	3	4
	落下物	--	--
	危険物関係	1	1
	その他	--	--
合 計		15	40

安全報告書

主な安全上のトラブル（前頁の表で 3 件以上の項目）の概要は以下のとおりです。

【航空機システムの不具合】

① 表示・警報装置（15 件）

表示・警報装置の不具合 15 件のうち、航空機衝突防止装置（TCAS）関連の不具合が 7 件、対地接近警報装置（GPWS）関連の不具合が 7 件、電子統合飛行計器（EFD）の不具合が 1 件発生しました。

いずれも航空機の運航の安全性への影響はなく、不具合の原因となった部品については交換等の整備処置を行い、正常に復旧しています。

② 着陸装置・ブレーキ・タイヤ（3 件）

着陸装置（脚）が完全に格納または展開できない不具合が 3 件発生しました。いずれも運航乗務員の操作により着陸装置を展開し安全に着陸しています。不具合の原因となった部品については交換等の整備処置を行い、正常に復旧しています。

【航空機衝突防止装置の作動】（3 件）

航空機衝突防止装置（TCAS）の作動により衝突回避操作を行った事例が 3 件ありました。いずれも装置に予め設定された基準に従って警報が発せられ、警報指示に従った運航乗務員の操作により衝突を回避しています。相手の航空機との距離は十分確保されており、実際の衝突の危険性はありませんでした。

【装備品又は部品の誤った取付け】（3 件）

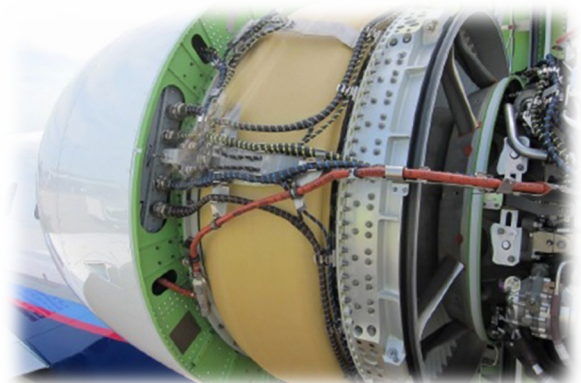
着陸装置、主翼にある整備用点検口、客室座席テーブルの一部に航空機部品表とは異なる部品が装着されていることが確認されました。

装着されていた部品は、いずれも航空機製造時に取り付けられた部品でしたが、航空機メーカーへの照会の結果、適切な整備処置を実施したことにより航空機の安全性への影響は無いことを確認しています。

【整備規程関連】（4 件）

整備規程関連で 4 件のヒューマンエラーが発生しました。

それぞれの事例に関してエラーに至った原因を深掘りし、効果的な対策を取ることで、同様事例の再発防止に取り組んでいます。



安全報告書

3.2.4 イレギュラー運航

2024 年度に発生した「イレギュラー運航」は 7 件でした。

事 象 の 概 要			
区 分	発生日	便名	概要
離陸後の目的地変更	2025.01.03	IBX43	離陸直後、脚が正常に格納されていないことを示す計器表示があったため目的地を変更した。
出発地への引き返し	2024.07.10	IBX10	飛行中、機体前方左側の客室扉が確実に閉じられていないことを示す計器表示があったため引き返した。
	2024.08.07	IBX12	飛行中、3 つある油圧系統のうち 1 つの系統に不具合が発生したことを示す計器表示があったため引き返した。
	2024.11.01	IBX41	上昇中、第 2（右側）エンジンの防氷系統に不具合が発生したことを示す計器表示があったため引き返した。
	2025.01.05	IBX16	離陸直後、脚が正常に格納されていないことを示す計器表示があったため、緊急事態を宣言の上、引き返した。（※）
	2025.03.05	IBX43	上昇中、主翼の防氷系統の過熱を示す計器表示があったため、引き返した。
航空交通管制上の優先権通報	2025.01.05	IBX16	離陸直後、脚が正常に格納されていないことを示す計器表示があったため、緊急事態を宣言の上、引き返した。（※）
他の航空機又は物件との接触	－ なし －		
滑走路からの逸脱	－ なし －		
滑走路を閉鎖する運航	2024.05.19	IBX16	着陸後に前脚の操舵（ステアリング）機能が故障したことから、滑走路離脱まで一時的に滑走路を閉鎖させた。

（※・・・同一事象であるが区分が異なることによる報告重複）



(参考)

事故、重大インシデント及びその他の安全上のトラブル、イレギュラー運航とは？

航空事故とは？

航空法第76条第1項各号に定められており航空機の運航によって発生した人の死傷（重傷以上）、航空機の墜落、衝突火災、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。

重大インシデントとは？

航空法第76条の2に定められており、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、非常脱出等が該当し、国土交通省が認定します。

安全上のトラブルとは？

2006 年の航空法改正により、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、新たに「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（航空法施行規則第 221 条の 2）。

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ですが、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。

対象となる事態は次の通りです。

(1) 航空機の航行中に発生した次の事態

- ① 航空機の構造が損傷を受けた事態（法規に定める小修理、大修理に該当するもの）
- ② 航空機に装備された安全上重要なシステムが正常に機能しない状態となった事態
- ③ 非常用の装置又は救急用具が正常に機能しない状態となった事態
- ④ 運用限界の超過又は予定された経路もしくは高度からの著しい逸脱が発生した事態
- ⑤ 上記の他、緊急の操作その他の航行の安全上緊急の措置を要した事態

(2) 上記（1）の他、以下の事態

- ① 航空機の構造の損傷
- ② 非常用装置の故障
- ③ 装備品又は部品の誤った取り付け
- ④ 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

イレギュラー運航とは？

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や目的地の変更等を行ったものです。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。

対象となる事態は次の通りです。

- ① 離陸後に目的地を変更した場合（※ 1）
- ② 出発地に引き返した場合（※ 1）
- ③ 航空交通管制上の優先権を必要とする旨を通報した場合（※ 1）
- ④ 航空機が他の航空機又は物件と接触した場合
- ⑤ 航空機が滑走路から逸脱した場合
- ⑥ 滑走路を閉鎖する必要があるような運航があった場合（※ 2）

※ 1：機材の不具合等によるものに限る。

※ 2：滑走路点検のために閉鎖するものを除く。

なお、これらの事態に該当するか否かを判断する指針が航空局の通達に詳細に定められています。

4. 安全性維持・向上への取組み

4.1 輸送の安全確保のために講じた処置等



4.1.1 国から受けた事業に係わる指導等

2024年度に国から受けた事業に係わる指導等はありませんでした。

4.1.2 輸送の安全確保のために講じたその他の処置

① 安全管理システムの充実

2006 年の航空法改正に基づく航空分野への安全管理制度導入義務化以降、2007 年に整備部門で整備改造認定事業場を取得し、2009 年には運航部門で指定本邦航空運送事業者の指定を取得して、安全管理システムを充実させています。

また、国内の大手航空会社とコードシェア提携を行うとともに、国際基準の安全性及び品質を確保、保証するために、IOSA*で要求される体制と同等レベルの体制を維持しております。

* IOSA=IATA Operational Safety Audit :

国際的な法令や安全上の要求基準に基づく国際航空運送協会（IATA=International Air Transport Association）の安全監査プログラム

② 安全推進活動

2024 年度の安全推進に係わる主な活動は以下の通りです。

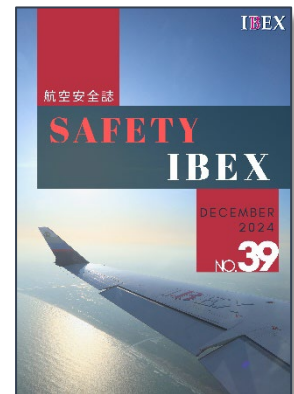
- ・ 安全推進委員会の開催
- ・ 安全統括管理者による安全講話（動画配信・オンライン形式）
- ・ 安全取組発表会の実施（「緊急時における搭乗社員の心得」・「ヒューマンエラー低減について」）
- ・ 一般職と管理職への階層別安全訓練の実施
- ・ ヒヤリ・ハット報告キャンペーンの実施
- ・ アサーション・キャンペーンの実施
- ・ 航空安全誌(Safety IBEX)の発行
- ・ 東京航空局主催の安全推進連絡会議への参加
- ・ ANA 関係会社安全推進連絡会議への参加
- ・ 各種航空安全セミナー等への参加

③ 社内及び委託先監査の実施と是正処置

2024 年度は社内 10 部署に対し延べ 11 回の内部監査を実施しました。

是正を求める指摘事項が 2 部署に対し計 4 件、気付き事項が 5 部署に対し計 13 件ありました。また、良い取組と評価した Good Job が 8 件ありました。

また、就航空港委託先 12 社並びに機体・装備品関係整備委託先 10 社に対しては監査を実施しました。是正を求める指摘事項はなく、各委託先について契約の継続に支障となるような事項はありませんでした。



安全報告書

4.2 安全目標

国の航空安全プログラムが 2013 年 10 月に設定され、その後通達の改正に伴い、航空会社は安全目標（安全指標及び目標値）を設定し当局に届け出ることとなりました。

また、その安全目標は「測定可能な指標」であり、現状よりも改善された目標を設定することが定められました。

4.2.1 2024 年度安全目標と実績

2024 年度は安全指標を「事故・重大インシデント」及び「アルコール検査不適切事象」、「ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル発生率」とし、それぞれの目標値を以下の通り設定・管理し、目標達成に向けて取り組んだ結果、全ての目標値を達成することができました。

ヒューマンエラーとなった事例については、エラーに至った原因を深掘りし、効果的な対策を取ることで、同様事例の再発防止に取り組んでいます。

2024 年度安全目標（指標）	目標値	実績
▶事故：	0 件	0 件
▶重大インシデント：	0 件	0 件
▶アルコール検査不適切事象：	0 件	0 件
▶ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル発生率： （法111条の4 義務報告対象） （自社員のヒューマンエラーを対象とする） （同一原因の複数登録は1件とする）	3.9件以下/10,000便	3.46件/10,000便

4.2.2 2025 年度安全目標

2025 年度の会社の安全目標は、2024 年度と同一の指標ながら、より高い目標値を設定し、さらなる安全確保に取り組んでまいります。

2025 年度安全目標（指標）	目標値
▶事故：	0 件
▶重大インシデント：	0 件
▶アルコール検査不適切事象：	0 件
▶ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル発生率： （法111条の4 義務報告対象） （自社員のヒューマンエラーを対象とする） （同一原因の複数登録は1件とする）	3.4件以下/10,000便

以上

