

安全報告書

2025年度



アイベックスエアラインズ株式会社

2026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 2025 年 4 月 1 日から 2026 年 3 月 31 日を対象期間としております。(2026-SPC-009 安全推進委員会)

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、誠にありがとうございます。

2025年度の航空業界は、国内外の旅客需要が堅調に推移した一方、燃油費や人件費、整備費、空港関連費用の高騰、為替変動、部品供給の制約、人材確保など、事業運営における課題が一層複雑化いたしました。地方路線を中心に運航する弊社を取り巻く環境も厳しさを増しておりますが、地域航空は単なる移動手段にとどまらず、地域経済や観光振興、人的交流を支える極めて重要な社会インフラです。

弊社は、2026年7月に新たな「中期経営戦略」を策定いたしました。安全運航を揺るぎない基盤とし、地方航空インフラの維持・発展を担うという社会的使命を将来にわたり果たしていくため、フリート（航空機）の刷新を起点とした事業構造改革に着手いたします。オペレーション力を競争力の源泉とする新たな「リージョナルエアラインモデル」の構築を通じて、持続的な成長を可能とする事業基盤の確立を目指してまいります。

航空需要が拡大するなか、安全面においては、従来の取り組みに加え、安全管理システム（SMS）に基づくデータ分析やトラブルの未然防止、現場力の向上、関係機関との情報共有を通じたリスク低減が一層重視されております。弊社は、引き続き「安全運航の徹底」を経営の最優先事項とし、2025年度もソフト・ハードの両面から安全投資を着実に進めてまいりました。今後も運航・整備・客室・空港の各部門における連携強化や、全社一体となったリスク低減に取り組み、安全性と信頼性の向上に努めます。これにより、お客様に安心してお選びいただける航空会社であり続ける所存です。

弊社は、「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」という企業理念のもと、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。今後とも安全をすべての基盤とし、快適で安心な空の旅を提供するとともに、地域社会とともに持続的に成長する航空会社を目指してまいります。

あらためまして、日頃より弊社便をご利用いただいているお客様をはじめ、ステークホルダーの皆様に関心と感謝申し上げます。今後とも変わらぬご支援とご愛顧を賜りますよう、お願い申し上げます。

2026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

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.....	8
2. 3 日常運航に直接携わる要員の定期訓練・定期審査.....	9
2. 4 日常運航で発生した不具合の把握と対応	11
2. 5 安全啓蒙活動.....	13
2. 6 使用航空機の情報	15

3. 2025 年度の運航実績

3. 1 輸送実績	16
3. 2 事故、重大インシデントおよび その他の安全上のトラブルの発生状況.....	17

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.....	22
4. 2 安全目標	24



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。

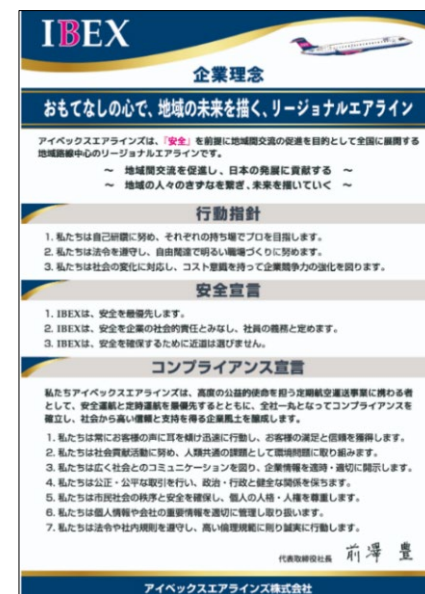
1.2 安全宣言

- （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

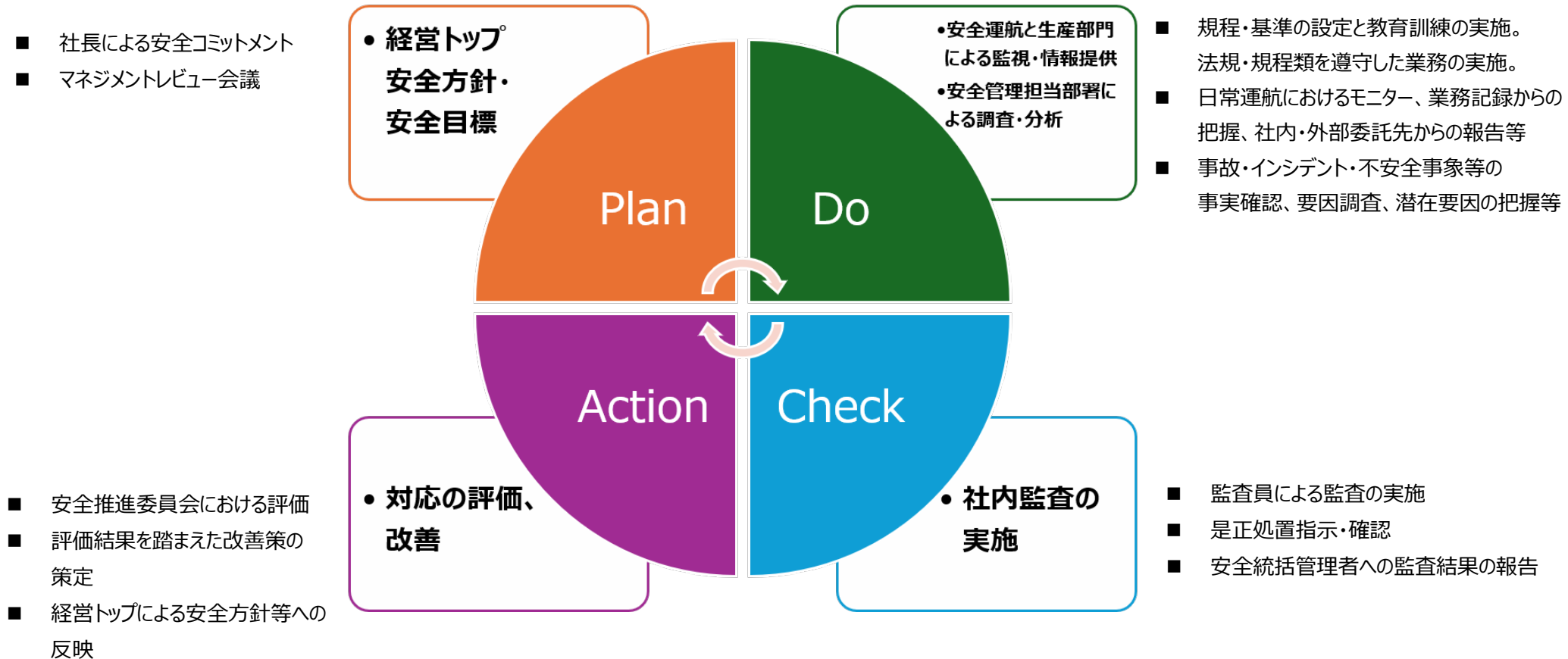
- （１） 業務の実施にあたり関連法規、規程・基準類の遵守を徹底します。法規や規程を遵守していない事案に気づいた者は、当事者に Assertion*しなければなりません。
- （２） 事故・インシデント等が発生した場合にはその原因究明を行い、再発防止策を講じます。
- （３） 安全性を向上させるため、事故やトラブルの予兆となる不安全要素を把握し、そのリスクを評価、低減する取り組みを実施します。
- （４） 各部門は、安全方針に沿った取り組みおよび安全目標を設定し、その達成に努めます。
- （５） 会社は組織内の積極的な安全文化の醸成に努め、必要に応じて関係者に対して安全に係る教育・啓蒙を実施します。
- （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へ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、およ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。



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 日施行の改正航空法に基づき、安全統括管理者を選任するとともに、安全管理規程を制定いたしました。

同規程におきましては、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」および「安全推進」の 4 本の柱から構成されており、弊社における SMS の基本方針は以下の通りです。

* 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、弊社の運航の安全と保安に関する最終責任、ならびに安全管理システムの実行および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

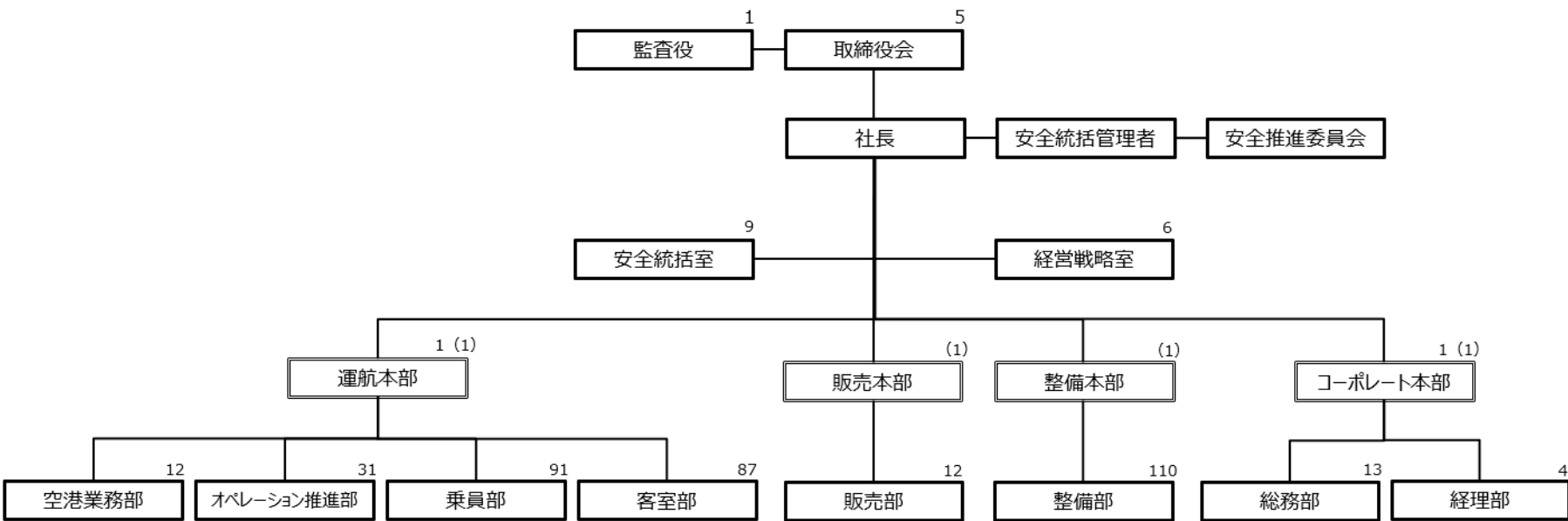
弊社は航空法第 103 条の 2 に基づき、安全統括管理者を選任しております。

安全統括管理者とは、弊社の安全管理の取り組み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って、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、ならびに安全に関する重要事項の経営トップへの報告を行う者をいいます。

安全統括管理者は、国および弊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。（2026年3月31日現在 383名）



2.1.4 直接運航に携わる要員の数（2026年3月31日現在）

① 運航乗務員	73名	（うち機長	36名）
② 客室乗務員	75名	（うち先任客室乗務員	46名）
③ 整備従事者	65名	（うち確認主任者	43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および安全宣言の明示
 - 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およびその評価・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およ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
 - 社内およ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
 - 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 経営戦略室

- 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
- 事故およ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・基準および手順書の遵守の確認
- 不備が認められた場合、その是正およ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およ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 情報の伝達および共有

社内情報および報告については、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およ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、安全統括室および各生産部門長は把握した重要情報を安全統括管理者および関連部門へ提供し、運航の改善あるいは注意の周知徹底を図るとともに、啓蒙活動等に活用します。

なお、弊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および災害への備え

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、事故等の発生に備えて緊急対応マニュアル（ERM：Emergency Response Manual）を整備し、万一の発生時には本マニュアルに基づき対応いたします。

地震や津波等の自然災害に対しては、弊社の「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（BCP：Business Continuity Plan）を整備し、弊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および管理

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、記録およ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、適切に運用しております。また、社外情報の入手方法、保管方法、ならびに伝達方法についても、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、ならびに運航乗務員・客室乗務員・運航管理者の資格管理や乗員計画等、運航に係る管理業務はすべて自社で行っております。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および審査体制のさらなる強化に努めています。

運航に際し、空港において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、旅客取扱業務等については、すべて全日本空輸株式会社（ANA）に委託しております。

＊ 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、整備士の資格管理など、整備に係る管理業務はすべて自社で行っています。また、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実施しています。2007 年 12 月には、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」の認定を取得しました。これにより、確固たる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、委託に関する規程および基準を制定して行っております。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）が弊社の定める基準を満足していることを、事前に審査および確認しております。また、必要に応じて弊社の要件を満たす教育・訓練を実施するとともに、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おります。



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、シミュレータを用いた技能訓練等からなっており、操縦技術、知識、操作手順、異常事態への対応・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。

各シミュレータと路線審査では、CBTA^{*2}(コンピテンシーに基づく訓練および審査)の概念を取り入れた訓練・審査体系を運用しています。乗員の操作手順や知識のみならず、実際の運航で求められる状況把握、意思決定、乗務員の連携といった総合的な能力を向上させることで安全性を高めています。

***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および品質を確保することを目的とした訓練

***2 CBTA(Competency-Based Training and Assessment)**

国土交通省の基準に基づき、実際の運航で安全かつ確実に業務を遂行するために必要な知識・技能・行動を「総合的な実務能力(Competency)」として確実に身につけているかを評価・育成する訓練体系



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、非常用装備品取扱い、非常脱出口操作、緊急着陸水に関する訓練等、客室乗務員としての職務遂行に必要な知識・能力の維持と緊急保安対応能力の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、各種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。

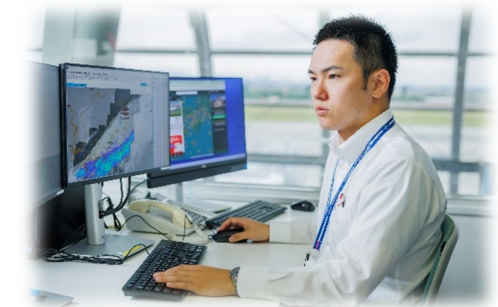
これらの業務に直接携わる整備士は、航空法で定められている国家資格を機種ごとに取得する必要があります。

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・能力を常に維持・向上させるため、2 年ごとに定期訓練を受講しています。この訓練では、航空法規や品質管理、各種検査基準の変更に合わせた専門知識の修得だけでなく、作業手順や機器の取り扱いといった実践的な技量の向上も図っています。さらに、ヒューマンエラーを防ぐための安全管理やコミュニケーション、特別航行に関する知識のほか、基礎的なマナー教育にいたるまで、多角的な教育訓練を実施することで、常に高い安全品質を保っています。



2.3.4 運航管理者

運航管理者（ディスパッチャー）は、目的地や代替飛行場、航空路等の最新の気象・航空情報、機体の状態、旅客数といった運航に必要なあらゆる情報を収集し、運航乗務員と連携して最適な飛行実施計画の作成や航行中の監視を行う重要な役割を担っています。運航管理者には国家資格が必要であり、資格取得後もその知識・能力を維持・向上させるため、毎年定期訓練を受講しています。この訓練では、航空法規や諸規則の改正内容、最新システムや運航方式に関する知識を修得するだけでなく、冬期運航をはじめとする各種運航障害要因への対策、さらにはヒューマンエラーを防ぎ安全性を高めるための DRM*訓練にいたるまで、実践的な教育を行っています。また、職務遂行に必要な知識・技能を確認するための審査も定期的を実施し、安全かつ効率的な運航体制の維持に努めています。



* 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パッチャーの訓練。

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、各生産部門で報告を収集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、原因究明や対応策の検討を行うとともに、部門内での周知を図っています。また、必要に応じて他部門との情報共有や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へ報告され、社内における情報共有を図るとともに、全社的な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」）、および航空法第 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 および 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、また運航や整備等の業務が関連法規および社内規程に則って実施され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ています。さらに、状況に応じて臨時監査も実施しています。

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」をはじめ、東京航空局による「安全監査立入検査」や「エンルート監査」、さらには他航空会社との共同運航に係る「コードシェア監査」を、定期的または必要に応じて受審しています。これらにより、弊社の安全管理体制や運航・整備等の実施体制、および運航品質が適切に維持されていることを、第三者の視点から客観的に確認していただいております。

2.4.3 現場へのフィードバック

情報の共有や再発・未然防止の徹底のため、安全管理担当部署が、必要に応じて関連部署や要員に対して安全情報の事例紹介や対応策の周知を行っています。

また、規程類や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

部門や部署ごとの対応に加え、安全に関わる事項については、さら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 マネジメントレビュー会議（定例会議：1年に2回開催）

事業年度ごとに社内の安全管理活動の結果を把握・評価し、年度の課題対応方針や安全目標を決定します。年度の間中期において、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、必要に応じてその都度、安全管理システムの見直しや改善を審議・決定します。

② 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みます。

③ オペレーション・サービス推進会議（定例会議：週に1回開催）

直近1週間の運航実績等の状況を振り返り、運航品質および旅客サービスの改善や、安全に係る情報の共有・議論を行うことを目的として開催しています。

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、入社時（初回）および定期的を実施しています。この安全訓練では、安全管理システム（SMS）の重要性や、安全情報を収集してリスクを評価し、必要に応じて低減策を講じる「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、誰もが自由に意見を言い合える安全文化を醸成すべく、Assertionを取り入れる積極的な活動を展開しています。さらに、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についても、それぞれ初回および定期的を実施しています。

2.5.2 活動状況

安全啓蒙活動は、安全推進委員会およ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
- ・ 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。

2025 年度は No.40、41 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
- ・ 海外での航空機事故およ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
- ・ 安全推進および監査活動報告



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

弊社では、2015 年の事業改善命令を受けて以降、安全管理規程に定めた「Assertion」を組織文化として定着させるための取り組みを推進してまいりました。

2016 年度の活動初期には、各部選出の安全推進員および新設された Assertion Promoter が連携して基盤構築にあたり、2018 年度以降は Safety Promoter へその役割を承継し、活動を深化させております。2025 年度につきましても、同体制のもとで継続的な施策を展開いたしました。



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。

(2026 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	12.0 年
年間飛行時間	2,864 時間/機
年間飛行回数	2,262 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



3. 2025 年度の運航実績

2025 年度は CRJ700 型機を合計 9 機保有し、うち 1 機を予備・控除機として運航いたしました。定期便の就航便数は 20,356 便、総飛行時間は 25,772 時間を記録し、就航率は 98.1%、定時出発率は 88.5%となりました。このほか、不定期便を 1 便運航しています。これにより、2000 年 8 月 7 日の初便就航から 2026 年 3 月 31 日までの累計実績は、総就航便数 348,284 便、総飛行時間 425,098 時間となりました。

3.1 輸送実績

(2025/4/1 ~ 2026/3/31)

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	2,094	116,512	76,841	
仙台－名古屋中部	2,164	116,655	75,864	
仙台－大阪伊丹	1,432	83,159	65,222	
仙台－広島	2,164	121,489	121,360	
仙台－福岡	2,982	176,295	219,965	
名古屋中部－福岡	723	43,149	30,869	
名古屋中部－大分	1,444	84,824	51,511	
名古屋中部－松山	935	52,274	28,233	2025/10/26～（再開）
大阪伊丹－福島	1,421	75,385	47,766	
大阪伊丹－新潟	1,710	100,001	60,471	
大阪伊丹－福岡	1,033	62,725	35,323	
大阪伊丹－大分	412	23,632	10,850	～2025/10/25（休止）
大阪伊丹－鹿児島	400	21,407	13,944	～2025/10/25（休止）
福岡－新潟	1442	84,489	97,572	
合 計	20,356	1,161,996	935,791	



3.2 事故、重大インシデントおよ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 に基づき国土交通省への報告が義務付けられている、航空事故（同法第 76 条第 1 項）、重大インシデント（同法第 76 条の 2）、および安全上の支障を及ぼす事態（同法施行規則第 221 条の 2 第 3 号・第 4 号）の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）

2025 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）

2025 年度の該当事例は 0 件。



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 号および第 4 号に定められている事態)

2025 年度に発生した「安全上のトラブル」は 31 件でした。

報 告 内 容		2024 年度	2025 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	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	8
	着陸装置・ブレーキ・タイヤ	3	1
	航法システムおよびエア・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		2	3
制限値を超えた運航		2	--
経路又は高度の逸脱		--	--

報 告 内 容		2024 年度	2025 年度
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	--	--
	その他	--	1
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	4	15
	落下物	--	--
	危険物関係	1	--
	その他	--	--
合 計		40	31

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（8 件）

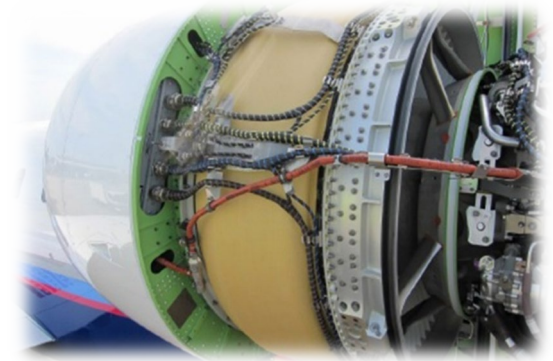
航空機衝突防止装置（TCAS）関連の不具合が 8 件発生しました。いずれの事象も航空機の運航安全性への影響はなく、不具合の原因となった部品については、交換などの整備処置を施し、正常に復旧しています。

【整備規程関連】（15 件）

整備規程関連で 15 件のヒューマンエラーが発生しました。概要は以下のとおりです。

- ① 国土交通省東京航空局より厳重注意を受けた事例（4.1.1 にて後述）
- ② 整備マニュアルの誤った解釈による整備作業を実施した同一の事例
- ③ 右前部航空灯の取り付け方向が整備マニュアルに定められた方向と異なる事例
- ④ 整備マニュアルの誤った適用にて整備作業を実施した事例
- ⑤ 誤った判断で損傷を修復しなかった事例

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。



3.2.4 イレギュラー運航

2025 年度に発生した「イレギュラー運航」は 5 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	2025/12/4	IBX84	上昇中、異音、異臭および薄い煙が発生し、機長席側の操縦室窓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、目的地を変更した。
出発地への引き返し	2025/5/19	IBX13	離陸直後、脚上げ操作を実施したが、脚が確実に格納さ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。
	2025/8/27	IBX9071	上昇中、機体に振動が発生したため、引き返した。
	2025/12/4	IBX37	飛行中、第 1（左側）エンジンに振動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。
	2025/12/8	IBX47	進入中、主翼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。
航空交通管制上の優先権通報	－ なし －		
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	－ なし －		



(参考)

事故、重大インシデントおよ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・向上への取り組み

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

2025年6月、航空機の整備作業等における不適切な行為に対し、国土交通省東京航空局より厳重注意を受けました。

弊社では同年7月に再発防止策を策定し、2026年4月までにすべての対策を計画通り完了いたしました。

【厳重注意を受けるに至った事象の概要】

特定の確認主任者*が、整備マニュアルの手順を省略または簡略化する不適切な整備作業を、2019年9月の資格発令以降、複数の作業において繰り返し行っていたことが発覚いたしました。社内調査の結果、当該確認主任者のほかに2名の整備士についても、同様の不適切な整備作業を行っていたことが判明しています。

さらには、複数の整備士が当該確認主任者の違反行為に気付いていたにもかかわらず、その管理下で作業を行っていたことから、権威勾配（上下関係の壁）により通報に至りませんでした。その結果、組織としてこれらの違反行為を長期間にわたり認識できませんでした。

*確認主任者：航空法に基づき、航空機の点検・整備の完了時に機体の安全性および耐空性を最終確認し、航空日誌への署名をもって運航の許可を与える権限を有する者を指します。

【再発防止対策の概要】

弊社では本事態を厳粛に受け止め、是正の柱を「安全管理体制の再構築」「整備実施体制の強化」「コミュニケーションの強化」の3点に集約し、再発防止に向けた具体的な諸施策を策定・実行いたしました。

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 年の航空法改正に伴う安全管理制度の導入義務化以降、弊社では 2007 年に整備部門において「整備改造認定事業場」の認可を取得いたしました。さらに 2009 年には運航部門において「指定本邦航空運送事業者」の指定を受け、安全管理システム（SMS）の拡充・強化を図ってまいりました。また、国内大手航空会社とのコードシェア提携を行うとともに、国際基準の安全性および品質を確立・保証するため、IOSA*が要求する体制と同等水準の安全管理体制を維持しております。

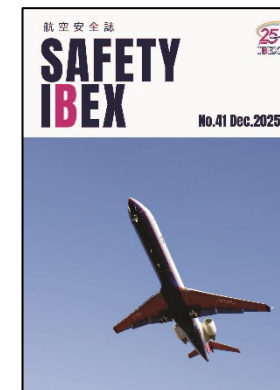
* IOSA=IATA Operational Safety Audit :

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

2025 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（「空のあんぜんラジオ」）
- ・ 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 社内および委託先監査の実施と是正処置

2025 年度は、社内 8 部署に対して延べ 10 回の内部監査を実施いたしました。

監査の結果、是正を求める不適合事項が 1 部署に対し計 1 件、気付き事項が 5 部署に対し計 14 件確認された一方、優れた取り組みを評価する良好事項が 8 件ありました。加えて、就航空港のうち 9 空港の委託先、および機体・装備品関係の整備委託先 11 社に対しても検査・監査を実施しています。こちらについては是正を求める不適合・不具合事項はなく、各委託先ともに契約の継続に支障となるような問題はありませんでした。

4.2 安全目標

国の航空安全プログラムが 2013 年 10 月に策定されたのち、関係通達の改正を受け、各航空会社は安全目標（安全指標および安全目標値）を策定して当局へ届け出る運用の変更がなされました。当該安全目標は「測定可能な指標」として定義されており、現状の維持に留まらず、さらなる改善を目指した目標を設定することが義務付けられております。弊社におきましても、これらに基づき毎年度安全目標を設定し、目標達成に向けた様々な取り組みを行っております。

4.2.1 2025 年度安全目標と実績

2025 年度は、安全指標として「事故・重大インシデント」「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」の 3 項目を掲げ、それぞれの目標値を設定・管理して達成に向けた取り組みを行いました。

その結果、「事故・重大インシデント」「アルコール検査不適切事象」の項目は達成したものの、「ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル発生率」については目標値が未達成となりました。ヒューマンエラーに至った具体的な事例に対しては、エラーの背景にある根本原因を深く検証し、効果的な対策を講じることで、同様の事象の再発防止に努めております。

2025 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）	3.4件以下/10,000便	5.9件/10,000便

4.2.2 2026 年度安全目標

2026 年度の会社安全目標におきましても、2025 年度と同一の指標・目標値を継続して設定いたしました。昨年度の課題を真摯に受け止め、さらなる安全の確保に向け、諸対策を着実に実行してまいります。

2026 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

