

安全報告書

(2024年度)



新中央航空株式会社

本安全報告書は、航空法第111条の6に基づき作成しております。

なお、本安全報告書に記載している情報は、別途記載のない限り、原則として2025年3月31日時点の情報に基づき作成したものです。

はじめに

平素より新中央航空をご利用いただき、誠にありがとうございます。

2024年度は、コロナ禍からの回復が一段落し、運航便数も安定する中、弊社は引き続き「安全最優先」の原則を守り、日々の運航を着実に継続してまいりました。一方で地震や台風などの自然災害リスクが高まる中、発災時の対応体制や情報伝達手順の見直しを進め、危機管理面でも備えを強化してきており、変化に適応しつつ、安全管理体制の維持と改善に取り組んできた一年でした。

また、ヒューマンエラーや体調不良に起因するリスクにも引き続き注目し、報告制度の活用を通じて現場起点の改善を推進しました。特にヒヤリ・ハット報告については、「量と質」の双方を意識し、小さな気づきの共有が新たな改善につながるよう、リスク感受性の高い職場づくりに努めてまいりました。

安全投資としては、整備部門の設備更新や運航部門のシステム改善などを計画通り実施し、中長期的な安全性向上に向けた基盤整備を進めました。加えて、「安全教育・訓練等実施規程」の制定により教育体系を再整理し、制度的な裏付けも整備しました。これらの施策は、現場の実行力と判断力を支える基盤と位置づけています。

然しながら、昨年度は「搭載書類の不備による運航」という法令違反事例が発生し、安全目標の一部を達成できませんでした。この事態を重く受け止め、再発防止に向け部門横断的な対応を強化しています。

飲酒に起因する不適切事案については、継続的な教育と検査体制の適切な運用を通じて、発生ゼロの状態を維持し続けていますが、今後も慢心することなく、確実な取り組みを継続していきます。

「安全は我が社の存立基盤であり、社会的責務である」との理念のもと、今後も安全意識の深化と行動の質の向上に努めていく所存です。

改めまして、お客様をはじめ、弊社運航を支えてくださるすべての関係者の皆様に、心より御礼申し上げます。今後とも変わらぬご理解とご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。

2025年7月

新中央航空株式会社 安全統括管理者
常務取締役 川崎 博文

目 次

はじめに	1
1. 輸送の安全を確保するための事業の運営の基本的な方針	4
2. 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制	
(1) 安全確保に関する組織	5
(2) 経営の責任者による輸送の安全の確保に係る責務	6
(3) 安全統括管理者の権限及び責務、及び選任の方法に関する事項	6
(4) 各組織の人員数	6
(5) 運航乗務員、整備従事者、運航管理者の数	6
(6) 日常運航の支援体制	7
(7) 日常運航に直接携わるスタッフの教育・訓練等	8
3. 航空法第111条の4に基づく「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」の発生状況	
(1) 航空事故・トラブル等の発生状況	9
(2) 航空事故・重大インシデントの概要	10
(3) 安全上のトラブルの概要	10
4. 輸送の安全を確保するために講じた措置	
(1) 国から受けた行政処分、行政指導	12
(2) 情報の伝達及び共有に関する事項の概要	12
(3) 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に関する事項の概要	12
(4) 内部監査の実施及びその管理の確認に関する事項の概要	12
(5) 輸送の安全に係る文書の整備及び管理に関する事項の概要	13
(6) 事業の実施及びその管理の改善に関する事項の概要	13
(7) その他、安全性向上のために講じた措置又は講じようとする措置に関する事項の概要	13

5. 2024年度安全目標の達成状況と2025年度安全目標	
(1) 2024年度安全目標の達成状況について	14
(2) 2025年度安全目標について	14
6. 輸送実績等	
(1) 使用している航空機の情報 / 救急用具の装備状況	15
(2) 国内定期航空運送事業の路線別輸送実績(2024.4.1~2025.3.31)	15

1. 輸送の安全を確保するための事業の運営の基本的な方針

弊社は、安全の維持・向上を最優先事項とし、安全管理規程に以下の安全理念を定めて事業運営を行っています。

安 全 理 念

安全は、我が社の存立基盤であり、社会的責務である。
私たちは、安全の確保を最優先事項とします。
私たちは、関係法令等を遵守します。
私たちは、安全に関する危険要素や懸念等の報告を奨励し、全ての安全に関する情報を社員全員で共有することが重要と考えます。
私たちは、安全に対する社員一人ひとりの日々の継続的な取り組みと確かなしくみで安全を高めて行きます。

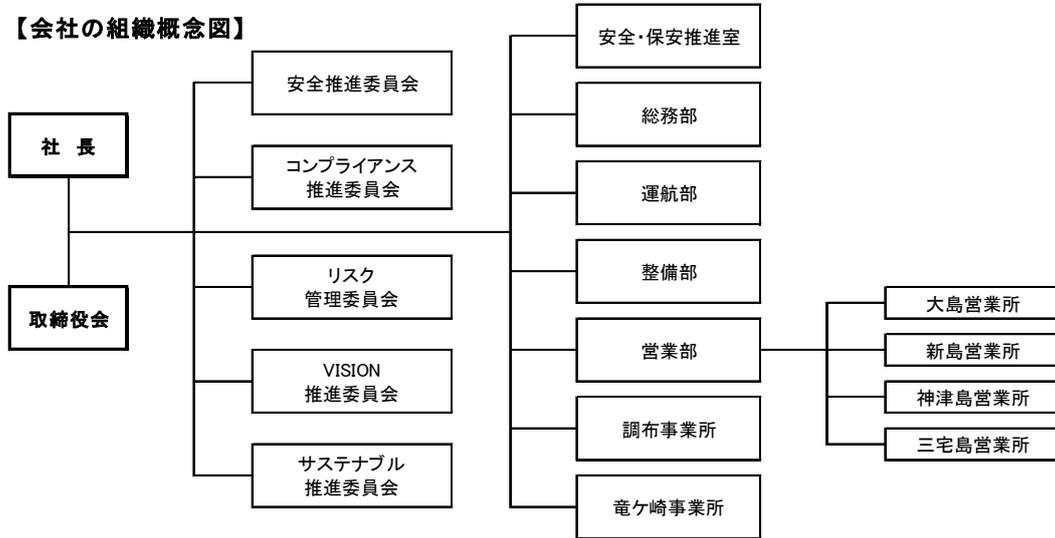
そのために、私たちは以下の「安全の心得」に基づき行動します。

- 人の和と節度ある生活を心がけること。
- 常に心の平静を保ち、ことに当たって心にゆとりをもつこと。
- 気力を充実し、規律ある行動をとること。
- 推測に頼らず、必ず確認をすること。
- 規則を遵守し、基本に忠実であること。

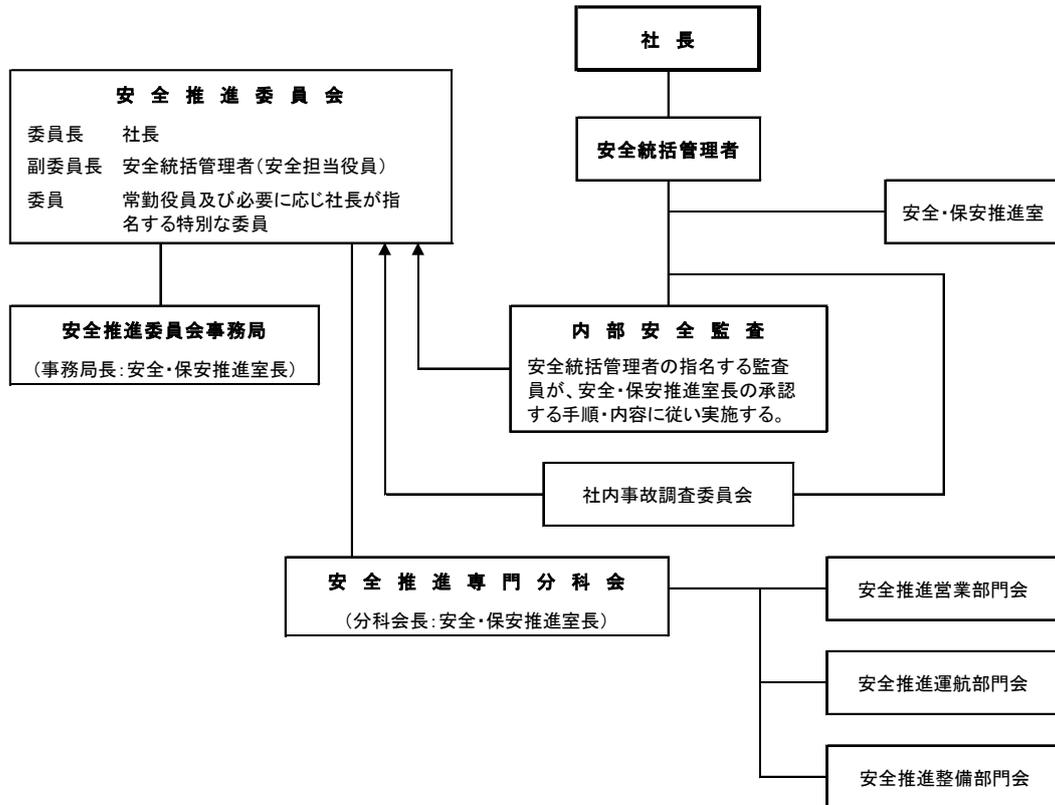
2. 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制

(1) 安全確保に関する組織

【会社の組織概念図】



【安全管理体制機能図】



(2) 経営の責任者による輸送の安全の確保に係る責務

経営の最高責任者である社長が弊社認定事業場における運営の責任者であり、最終的な安全責任者として次の権限と責務を担っています。

- ・安全に対するコミットメントや安全方針を明示し、必要な指示を行うこと。
- ・安全上の重要事項に関し、経営上の意志決定に基づく指示を行うこと。
- ・安全統括管理者を指名し、その任命責任を果たすこと。
- ・安全施策、安全投資に係る安全統括管理者の意見を尊重し、適切な経営判断を下すこと。
- ・安全推進委員会を主宰し、全社的な安全推進をリードすること。

(3) 安全統括管理者の選任の方法に関する事項、権限及び責務

航空法第 103 条の 2 に基づき、弊社の航空運送事業における安全管理を徹底するために、経営の最高責任者である社長が安全統括管理者を選任し、任命しています。

この安全統括管理者は、会社全体の安全管理の取り組みを統括的に管理し、弊社認定事業場における安全管理の責任者として、次の権限と責務を有しています。

- ・安全管理の取り組みを統括し、重要事項を経営トップに報告すること。
- ・アルコール教育や検査を含む、安全施策や安全投資の意思決定に関与すること。
- ・重大な安全問題の対策を策定、実施し、社内の安全監視を行うこと。
- ・安全に関する助言や改善勧告を行い、継続的な安全向上を支援すること。

(4) 各組織の人員数 (2025年3月31日現在)

安全・保安推進室	営業部	運航部	整備部
7名(含兼務)	54名	35名	27名

(5) 運航乗務員、整備従事者、運航管理者の数 (2025年3月31日現在)

運航乗組員	整備従事者	運航管理者
21名	24名	4名

(6) 日常運航の支援体制

日常運航における問題点は、主に安全や品質を扱う会議で検討し、対策を実施しています。

《安全に関する会議体》

● 安全推進委員会

航空安全に関する基本方針を策定し、安全活動についての総合調整、助言、指示を行うと共に、安全体制の充実、個別の重大な安全上の問題についての対策の検討および各部門の安全に関する取組状況の共有化を図り、安全の維持・向上並びに安全意識の高揚を推進しています。

● 安全推進専門分科会

各部門及び部門間相互の意思疎通を図り、安全性向上のために必要な施策について問題点の抽出、分析・検討を行い、必要に応じ安全推進委員会に提案しています。

また安全推進委員会で決定した事項について具体化策の検討、各部門への周知・徹底を行っています。

● 安全推進運航部門会

運航部門の安全に関する事項について、情報の共有と課題の整理等を行っています。

● 安全推進整備部門会

機材品質、作業安全、作業品質等、整備部門の安全に関する事項について、情報の共有と課題の整理等を行っています。

● 安全推進営業部門会

営業・運送部門の安全に関する事項について、情報の共有と課題の整理等を行っています。

《会議体以外による日常運航の問題点の把握》

① 安全報告制度

● 規定で定めた報告

会社が報告すべき事項を具体的に定めている報告制度は下記のとおりです。
航空法や航空局の通達により報告が義務付けられている事項は、全て会社が定めた報告事項として設定しています。

機長 : 機長報告書
運航管理者 : 運航管理者報告書
運航管理補助者 : 運航管理補助者報告書
運航管理担当者 : 運航管理担当者報告書(定期路線運航以外)

● ヒヤリ・ハット報告

地上作業や航空機の運航において、事故の潜在的な要因を含む事象の体験者から自発的な情報提供を受け、当該情報を社内全社員に紹介(フィードバック)すると共に、事故等の未然防止と安全対策に役立てています。

● 安全意見箱

ヒヤリ・ハット報告には該当しないもの、あるいは安全上の不具合が発生した場合や発生する恐れがあると思われる事象などについて忌憚なく報告できる制度です。

② 内部監査

会社の安全管理体制を対象に航空法令、社内規定に基づく要求事項等を満足しているかを確認しています。

2024 年度は本社関連組織（竜ヶ崎 / 調布）、及び「新島」「三宅島」「神津島」各基地の内部監査を実施しました。

(7) 日常運航に直接携わるスタッフの教育・訓練等

1) 運航乗務員

① 国内定期航空運送事業に従事する運航乗務員

《機長定期訓練》

機長は乗務資格を維持するために定期的に年1回の運航上必要な知識の地上学科教育、及び非常救難対策訓練、年2回の実機を使用しての局地飛行訓練を、それぞれ実施しています。

《機長定期審査》

訓練とは別に、年2回実機を使用しての技能審査及び年1回の乗務資格を有する路線で1片道以上の路線審査を当局審査官から受け、これに合格することが求められます。

《副操縦士定期訓練》

副操縦士は乗務資格を維持するため、定期的に年1回の運航上必要な知識の地上学科教育及び非常救難対策訓練、年1回の実機を使用しての局地飛行訓練を実施しています。

《副操縦士定期審査》

訓練とは別に、年1回実機を使用しての技能審査及び年1回の乗務資格を有する路線で1片道の路線審査を会社の審査操縦士から受け、これに合格することが求められます。

② 国内定期航空運送事業以外の航空運送事業に従事する運航乗務員

《機長定期訓練》

機長は乗務資格を維持するために定期的に年1回の運航上必要な知識の地上学科教育及び非常救難対策訓練を実施しています。

《機長定期審査》

訓練とは別に、年1回の実機を使用しての技能審査を会社の技能審査担当操縦士から受け、これに合格することが求められます。

2) 運航管理者

《定期訓練》

年1回の運航上必要な知識の地上学科教育、運航監視、及び緊急時の対応を含む座学教育訓練および担当する路線1片道の路線踏査飛行を実施しています。

3) 整備従事者

《技量維持訓練》

2年に1回の運航整備作業、または機体整備作業に必要な学科教育、及び実地訓練を実施しています。

《冬季運航訓練》

年1回の航空機への着氷及び防除雪氷等の学科教育を実施しています。

3. 航空法第111条の4に基づく「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」の発生状況

(1) 航空事故・トラブル等の発生状況

2024年度中の航空事故やトラブル等の発生状況については、概略下記の通りです。

【航空局への義務報告事象の発生件数】

種類	Dornier228-212 型機 ^(注1)	セスナ式 172P 型機
航空事故	0	0
重大インシデント	0	0
安全上のトラブル	4	0
イレギュラー運航	5	0
運航便数	7, 897 ^(注2)	579

(注1) ルアグ式・ドルニエ式・GA-ATS式（ジェネラルアトムクス・エアロテックシステムズ式）のDornier228-212型機を保有している。

(注2) 運航便数については、定期便及び空輸・訓練・試験飛行等を含む。

(2) 航空事故・重大インシデントの概要

2024 年度、航空事故・重大インシデントは発生しておりません。

(3) 「安全上のトラブル」の概要

発生日	航空機型式	出発地	目的地	事態の概要
2024. 07. 21	ドルニエ式 Dornier228-212 型	調布	新島	EDARR 上空で左席のスタブトリムがピッチダウン方向に作動せず、左席のアップ方向と右席のトリムは正常に作動した。チェックリストを実施し、FLAP-1 設定で調布への着陸を決定した。
2024. 08. 20	ドルニエ式 Dornier228-212 型	新島	調布	新島離陸後、ギアアップ操作で3グリーンは消えたがレバーの赤灯が点滅。チェックリスト実施も改善せず、ローパスでギアの展開を確認後、新島空港に引き返し、通常着陸した。
2024. 11. 14	ドルニエ式 Dornier228-212 型	調布 新島 大島	新島 大島 調布	調布飛行場での運航時、機長が搭載用航空日誌を機体に持ち込むのを失念し、必要書類が未搭載のまま運航。出発前の確認後に時間が空いたことや、チェックリストの見落としも影響し、運航後、書類未搭載に気づいた。
2024. 12. 29	ドルニエ式 Dornier228-212 型	調布	新島	調布離陸後、右主脚のグリーンライトが消えずレバーの赤灯が点滅、Gear Up Unsafe Conditionが発生。定められた手順の実施後も状況が改善しなかったため、3グリーンを確認後、調布へ引き返した。

航空事故とは？

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（義務報告）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「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」（以下、「安全上のトラブル」という）を国に報告することが義務付けられました。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の、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。

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等を行った結果目的地等の予定が変更されるものです。

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。

4. 輸送の安全を確保するために講じた措置

(1) 国から受けた行政処分、行政指導

2024年度に受けた行政処分、行政指導はありませんでした。

(2) 情報の伝達及び共有に関する事項の概要

弊社では、顕在化した問題だけでなく、潜在的なリスクも含め、安全情報の収集に努めています。具体的には、機長報告書や運航管理者報告書、不具合発生報告書などの義務報告制度を通じて、日常業務から得られる情報を収集しています。

また、ヒヤリハット報告制度の運用や安全意見箱の設置により、自発的な報告を奨励することで、幅広い安全情報も収集しています。収集した情報は、安全推進部門会や専門分科会で検討し、必要な再発防止策については関係部署に周知・指導されます。

なお、全社的な対策が必要な場合は安全推進委員会で検討を行い、適切な対応を決定しています。これらの制度により、安全上の潜在的な問題を早期に発見し、対策を講じることが可能となっています。

(3) 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に関する事項の概要

日常業務の中で収集した安全情報をもとに、事故やインシデントの発生傾向を把握し、リスク管理を徹底しています。これには、乗務員やスタッフの疲労やミスの防止、機材や設備のメンテナンス、業務プロセスの改善、そして気象条件や作業環境の管理なども含まれます。

事故や重大インシデントが発生した場合には、現場から運航管理部門、そして最高責任者である社長へと直ちに情報が伝達されるよう、迅速かつ適切に対応するための体制を整えています。一方、現場の対応チームは、「航空事故処理規程」に基づいて即座に活動を開始し、緊急事態の処理手順や対応するための基本事項が実施されることとなります。

また、自然災害などの緊急事態が発生した場合には、「防災マニュアル」および「事業継続計画（BCP）」に基づいた対応を行います。この計画には、災害発生時に迅速に連絡を取り合い、情報を共有する体制、災害時に必要な応急処置を迅速に実施する手順、そして災害発生後も事業を継続できるようにするための準備と対策が含まれています。

(4) 内部監査の実施及びその管理の確認に関する事項の概要

会社は、運航、整備等の業務が定められた手順に沿って実施され、当該手順が機能しているかどうかを定期的にチェックし、改善するため「内部監査規則及び内部監査実施要領」を定め、安全統括管理者の指名する内部監査員により、年度ごとに立案する実施計画に沿って、現業部門を対象に内部監査を実施しています。

(5) 輸送の安全に係る文書の整備及び管理に関する事項の概要

会社が管理すべき記録及び保存期間については、以下の通りとしています。

- ①収集した安全情報の記録 . . . 5年間
- ②内部監査の記録 . . . 3年間（竜ヶ崎及び調布事業所）
. . . 直近実施2回分（竜ヶ崎/調布以外の事業所）
- ③安全推進委員会等の記録 . . . 5年間
- ④教育および訓練の実施記録 . . . 3年間（竜ヶ崎及び調布事業所）
. . . 直近実施2回分（竜ヶ崎/調布以外の事業所）
- ⑤改善事項の記録 . . . 3年間（竜ヶ崎及び調布事業所）
. . . 直近実施2回分（竜ヶ崎/調布以外の事業所）

(6) 事業の実施及びその管理の改善に関する事項の概要

安全管理システムを構築する要素については、安全推進委員会において有効に機能しているかどうかの評価を1年度毎に行い、評価の結果、必要な場合には、安全方針の再設定、組織体制の充実、安全に係るリスクの管理の手法の改善等の改善措置を講ずることとしております。

(7) その他、安全性向上のために講じた措置又は講じようとする措置に関する事項の概要

操縦訓練飛行（航空機使用事業）の実施に際しては「無理のない飛行計画の作成」を一義としており、予期せぬ天候悪化時の引き返しや経路変更の早期判断等、徹底的な安全教育を実施しつつ、「全経路で有視界気象状態維持可能と判断した場合のみ出発」という大原則を基本とした運用を行っています。

更に実運航時には「会社備え付け携帯電話の携行」や「飛行経路等の情報を得るための携帯用GPSの搭載」に加え、「航空機の位置、高度、速度、進路等の情報を得るためのFoster Copilot」を搭載することで、地上からもセスナ機材の動態監視が可能となっており、これらの追加施策の実施により、法令要件以上の対応策も講じているところです。

5. 2024年度安全目標の達成状況と2025年度安全目標

(1) 2024年度 安全目標の達成状況について

2024年度の安全目標については、「航空安全プログラム」(SSP)に基づき安全指標及び安全目標値を設定し、当局に届け出を行い、目標達成に取り組みました。

達成状況は次の通りです。

①航空事故及び重大インシデント発生件数“ゼロ”

航空事故、及び重大インシデントの発生はなく、目標を達成しました。

②航空法第111条の4に基づく義務報告(ヒューマンエラー/アルコール起因)件数“ゼロ”

「搭載書類の不搭載での運航(法令違反)」事例が発生したため、0件の目標値に対し、1件の実績となり、安全目標値は「未達」となりました。

③ヒヤリ・ハット報告件数+改善提案件数“40件以上”

報告件数目標値40件に対し、34件(ヒヤリ・ハット報告34件、改善提案0件)の実績となり、安全目標値としては未達となりました。

(2) 2025年度 安全目標について

2025年度の安全目標は、以下の安全指標/安全目標値を設定し、目標達成を目指します。

①航空事故、及び重大インシデント発生件数：ゼロ

航空事故はもとより、重大インシデントについても、航空運送事業を行っていく上で「発生件数ゼロ」は永続的な目標との考えから、指標/目標値につき例年を踏襲しています。

②法令/関係規程違反件数、及びヒューマンエラー/アルコールに起因した安全上の支障を及ぼす事態(航空法第111条の4に基づく義務報告)の報告件数：ゼロ

航空事故や重大インシデントの予兆となりうる事案であることから、最も避けるべき航空事故発生抑制の第一関門として、これらを「ゼロ」に抑えていくことを例年通り目指していきます。

③ヒヤリ・ハット報告+改善提案件数：年間40件以上

報告する文化を定着させるべく、引き続き報告件数をINDEXとして数値目標化し、量と質の向上を追求します。なお未達となった2024年度目標値に再度挑戦すべく、同数を新年度の目標値として新たに設定し直すことと致しました。

6. 輸送実績等

(1) 使用している航空機の情報 (2025. 3. 31 現在)

機種	座席数 (含乗員) (席)	初号機 導入時期	機数 (機)	平均機齢 (年)	平均年間 飛行時間 (h/機)	平均年間 飛行回数 (回/機)
ドルニエ、ルアグ GA-ATS 式 ^(*) Dornier228-212	21	2000. 3	5	18	850	1615
セスナ式 172P	4	1990. 9	3	40	214	194

(*) : GA-ATS 式 ジェネラルアトムクス・エアロテックシステムズ式 Dornier228-212 型

なお、弊社使用機材の救急用具装備状況については、航空法施行規則第 150 条 第 1 項、及び第 4 項の定めに基づき、各機種ごとに下記の救急用具を装備しております。

ドルニエ、ルアグ GA-ATS 式 :

- ・ 防水携帯灯
- ・ 救命胴衣 (搭乗者全員分)
- ・ 救急箱
- ・ 航空機用救命無線機

セスナ式 172P :

- ・ 防水携帯灯
- ・ 救急箱
- ・ 航空機用救命無線機
- ・ 救命胴衣 (搭乗者全員分/予定飛行経路が水上に及ぶ場合)

(2) 国内定期航空運送事業の路線別輸送実績 (2024. 4. 1~2025. 3. 31)

路線	計画 便数 (便)	運航 便数 (便)	有償旅客 キロ (千人 km)	有償貨物 キロ (トン km)	利用率 (%)	就航率 (%)
調布=大島	1,526	1,408	1,717	362	61.7	92.3
調布=新島	2,641	2,453	4,882	2,064	71.3	92.9
調布=神津島	2,049	1,853	4,246	363	70.1	90.4
調布=三宅島	2,047	1,898	4,677	2,199	68.6	92.7
合計	8,263	7,612	—	—	68.6	92.1

以上