

# 2025 年度 安全報告書



静岡エアコミュータ株式会社

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。

## 社長あいさつ

2025 年度において、当社は航空事故及び重大インシデントを発生させることなく、安全運航を継続することができました。これもひとえに、お客様のご理解とご支援、そして日々安全運航のために尽力する社員一人ひとりの努力の賜物であり、深く感謝申し上げます。

一方で、2025 年度は整備計画における管理データの不備に起因する点検漏れが発生しました。当社は本事案を重く受け止め、発生要因の分析と再発防止策の実施に取り組むとともに、内部監査の強化や管理プロセスの見直しを進めています。事故や重大インシデントが発生していないことに満足するのではなく、小さな不具合や異常の兆候を確実に把握し改善に繋げることが、安全性向上のために重要であると考えています。

当社では、安全管理システム(SMS)を活用し、ヒヤリハット情報や現場から寄せられる様々な安全情報を積極的に収集・分析するとともに、リスク評価及び必要な対策を継続的に実施しています。また、各部門安全委員会、安全会議、SMS チーム・ミーティング等を通じて、組織全体で安全課題を共有し、安全文化の維持・醸成に取り組んでいます。

安全は当社の存立基盤であり、経営の最優先事項です。私自身が先頭に立ち、社員との対話を大切にしながら、安全を最優先とする企業文化の定着と継続的な改善に取り組んでまいります。今後もお客様や地域社会の皆様から信頼される航空運送事業者であり続けるため、全社員が一丸となって安全運航の確保に努めてまいります。



静岡エアコミュタ株式会社  
代表取締役社長

秋葉 努

## 目次

|                            |    |
|----------------------------|----|
| 1. 安全に運航するための基本方針 .....    | 2  |
| 1-1. 経営方針 .....            | 2  |
| 1-2. 安全方針 .....            | 2  |
| 1-3. 安全に係る行動指針 .....       | 2  |
| 2. 安全を守るための体制と管理のしくみ ..... | 3  |
| 2-1. 組織体制 .....            | 3  |
| 2-2. 安全管理の仕組み .....        | 5  |
| 2-3. 使用している航空機に関する情報 ..... | 6  |
| 3. 2025 年度の安全実績 .....      | 7  |
| 3-1. 事故・重大インシデント .....     | 7  |
| 3-2. 安全上のトラブル .....        | 7  |
| 3-3. イレギュラー運航 .....        | 7  |
| 4. 安全確保への取り組み .....        | 8  |
| 4-1. 再発防止への取り組み .....      | 8  |
| 4-2. 行政指導等への対応 .....       | 8  |
| 4-3. 安全情報の共有 .....         | 8  |
| 4-4. 事故・災害への備え .....       | 9  |
| 4-5. 内部監査 .....            | 11 |
| 4-6. 文書管理 .....            | 11 |
| 4-7. 安全活動の改善 .....         | 11 |
| 4-8. 安全文化の醸成 .....         | 12 |
| 5. 安全評価と次年度目標 .....        | 13 |
| 5-1. 2025 年度の総括 .....      | 13 |
| 5-2. 2026 年度の安全目標 .....    | 14 |

## 1. 安全に運航するための基本方針

### 1-1. 経営方針

- (1) 安全を常に最優先に経営を行います。  
徹底した安全運航維持のため、常に安全を最優先に事業を進めます。
- (2) 手順・法令を遵守できる体制づくりを経営は行います。  
経営をはじめ、手順・法令を守れる組織体制をつくります。
- (3) 安全意識を常に持ち続けられる経営を行います。  
安全意識が風化することなく経営が率先して安全啓発活動を行います。  
安全が保たれているかの組織確認を行うとともに、常に経営と社員が風通しよく意見を交わせる社風をつくります。
- (4) 安全に必要な人材採用と教育訓練を経営は行います。  
経営がタイムプレッシャーを与えることがないよう、人材採用、教育訓練を行います。
- (5) 最新技術を取り入れた経営を行います。  
常に最新の技術を取り入れ、安全レベルの向上に取り組みます。

### 1-2. 安全方針

- (1) 安全最優先  
「安全文化の醸成及びコンプライアンス教育」を講じることで実現します。
- (2) 法令・規程は会社組織がしっかりと継続的に遵守できる仕組みをつくる。  
「安全管理体制の再構築」及び「運航規程に基づく適切な運航の実施、整備規程に基づく適切な整備業務の実施」を講じることで実現します。
- (3) 社員と経営が一体となって事業を展開する  
会社の成長は、社員一人ひとりの成長とともにあり、現場の意見を反映した無理のない確実な整備体制を構築します。その実現に向け、社員と経営が一体となるための「直接対話の場」を継続的に開催します。

### 1-3. 安全に係る行動指針

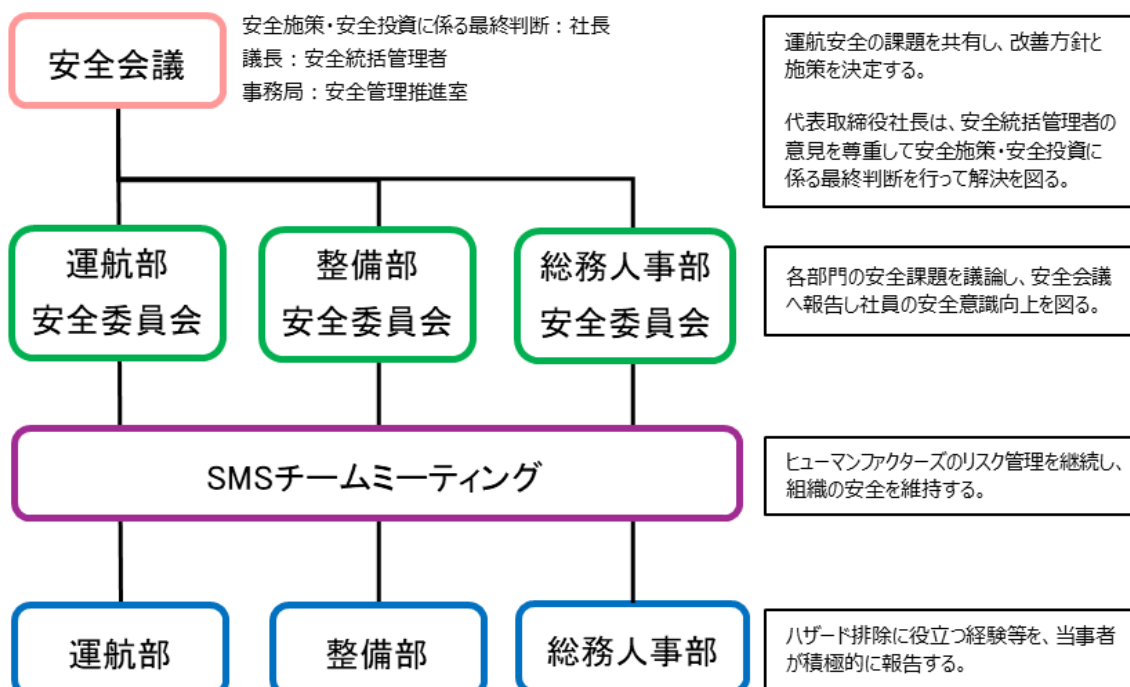
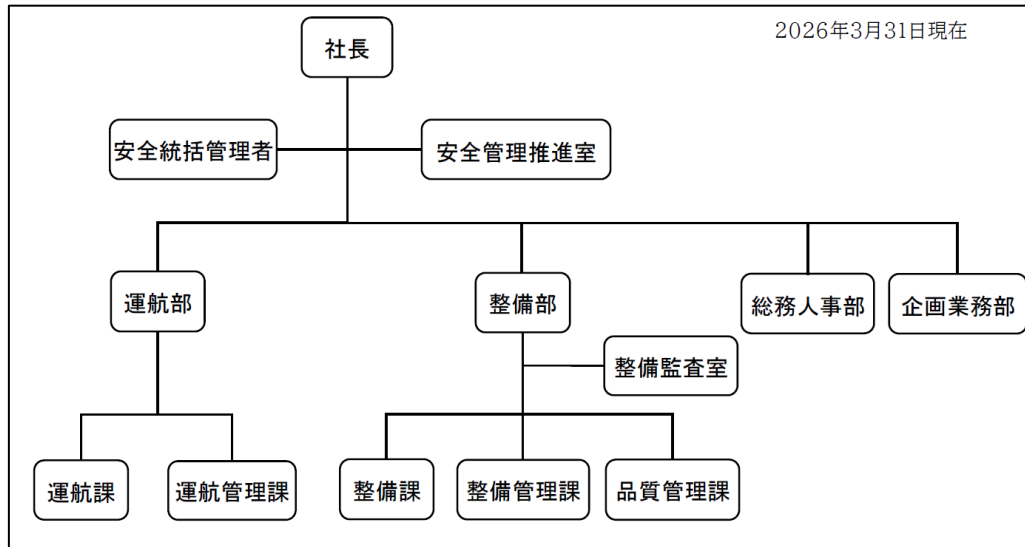
安全は当社の存立基盤であり、経営の最優先事項です。私たち一人ひとりが自己の職責とプロ意識を持ち、安全運航の確保のため、たゆまぬ取り組みを行います。

- 法令・規程を遵守し、基本に忠実に業務を遂行します。
- 迷ったときは安全を最優先に行動します。
- 推測に頼らず、必ず確認をします。
- 情報はもれなく迅速かつ正確に伝え、安全の実現に活かします。

## 2. 安全を守るための体制と管理の仕組み

### 2-1. 組織体制

#### (1) 会社の体制と安全を担当する部署



(2) 経営の責任者による輸送の安全の確保に係る責務

社長は、安全に関する最終的な責任を負い、安全経営の最優先事項とする方針を明示します。必要な経営資源を適切に確保・活用し、安全に係る重要事項について意思決定を行います。また、安全統括管理者を選任し、その意見を尊重して必要な改善を推進します。

(3) 安全統括管理者の権限及び責務に関する事項

安全管理の取り組みを統括し、その実行に責任を負うとともに、体制の改善を推進します。飲酒対策や安全投資を含む重要施策については、社長の意思決定に関与します。また、監査や現場巡回で安全状況を把握し、緊急事態発生時には社内体制を発動して対応を指揮します。

(4) 安全統括管理者の選任の方法に関する事項

安全統括管理者は、重要な経営判断に直接関与できる管理的地位にある者のうち、所定の要件を満たした者から、社長が選任します。

(5) 各組織の機能・役割の概要

① 安全管理推進室

安全統括管理者を補佐し、安全管理体制を点検・改善しながら運用します。あわせて教育や情報提供を通じて社員の安全意識を高め、組織全体で安全への取り組みを推進します。

② 安全会議

安全会議で、部門ごとに安全に関わる問題点と必要な改善策を検討し、会社の安全管理体制を継続的に改善するための施策を決定します。

③ 安全委員会

安全委員会は、各部門単位で安全に関係する問題点を討議し、解決を図ります。また、自部門で解決できない問題については、安全会議に諮るための調整と報告を行います。

④ SMS チーム・ミーティング

各部門から選任された安全委員が、安全に関わるリスクを評価し、必要なりスク低減策を検討・推進します。また、その結果を安全委員会や安全会議に報告します。

⑤ 安全監査

安全監査は、安全統括管理者が指名する者を責任者として、年に1回適切な時期に会社の安全管理体制について内部監査を実施します。

## (6) 各組織の人員数(2026年3月31日現在)

組織人数(計47名:社長、役員6名含む)

|           |          |           |
|-----------|----------|-----------|
| 安全管理推進室   | 整備監査室    | 運航部       |
| 1名(兼務3名)  | 0名(兼務1名) | 15名(兼務3名) |
| 整備部       | 総務人事部    | 企画業務部     |
| 18名(兼務3名) | 2名       | 5名        |

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 |
| 11名    | 13名   |

運航管理者の数及び整備従事者のうち有資格整備士の数

|       |        |
|-------|--------|
| 運航管理者 | 有資格整備士 |
| 6名    | 13名    |

## 2-2. 安全管理の仕組み

## (1) 航空機乗組員、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

航空局の公開する「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(安全関係)」に基づいて各規定を設定し、定期訓練及び審査を実施しています。

これら通達については、国土交通省航空局のホームページ

(<https://www.mlit.go.jp/koku/index.html>)をご覧ください。

## (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

日常運航において問題が発生した場合、発見者は各部門で設定された報告書により、部門長に情報を報告します。各部門でその内容を分析し、必要があれば各部門の安全委員会で再発防止措置・予防対策を実施します。会社全体での検討が必要な場合は安全会議で会社として、検討・対策及び措置を実施し、また SACC 安全情報の発行を通じて社内に周知徹底し安全運航を確保しています。

## (3) 安全に関する社内啓発活動等の取り組み

## ① 各部門安全委員会

安全委員会では、各部門単位で安全に関連する問題を討議し改善策を検討しています。また各社員に対して安全意識の高揚のための安全教育を実施しています。自らの部門で解決できない問題点については安全会議の場にも上申し会社全体としての解決を図っています。

## ② SACC 安全情報

安全委員会で収集された情報を安全会議で検討し、周知徹底事項、改善事項、安全教育事項及びその他必要事項を掲載した「SACC 安全情報」を発行し、毎月全社員に対し周知しています。

## ③ Quality up FEEDBACK の発行

ヒヤリハットなど、職場から寄せられた報告を迅速に届けるため 2025 年度から、「Quality up FEEDBACK」を刊行しています。

## ④ 安推連絡会の実施

2025 年度から、グループ航空会社、航空関連会社の安全担当者を集め、安全に関する意見交換や連携強化を目的とした「安推連絡会」を実施しています。

## 2-3. 使用している航空機に関する情報

| 機種      | 機数 | 座席数 | 年間平均飛行時間<br>(時間/機) | 導入開始   | 平均機齢   | 救急用具<br>装備状況 |
|---------|----|-----|--------------------|--------|--------|--------------|
| EC135   | 3  | 7   | 95.3               | 1998 年 | 21.8 年 | ②③④⑤         |
| AW109SP | 4  | 7   | 104.2              | 2015 年 | 7.4 年  | ①②③④⑤        |

※ (2025 年4月1日～2026 年 3 月 31 日)

※ 救急用具

①非常信号灯 ②防水携帯灯 ③救急箱 ④航空機用救命無線機

⑤救命胴衣(洋上飛行を行う場合)

### 3. 2025 年度の安全実績

#### 3-1. 事故・重大インシデント

2025 年度は、事故および重大インシデントの発生はありませんでした。

#### 3-2. 安全上のトラブル

2025 年度は、安全上のトラブル(航空法第 111 条の 4 の安全上の支障を及ぼす事態)が 1 件発生しています。

##### (1) 整備計画の不備による点検漏れ

JA135P(ユーロコプター式 EC135P1 型)の定期点検の一部に実施漏れが判明しました。判明後、直ちに当該部位の点検を実施し、問題がないことを確認しています。また、機体製造メーカーと協議のうえ、以降の飛行に支障がないことを確認しています。本事例は、点検間隔を管理するリスト(データベース)に誤った点検間隔が入力されていたことにより発生したものです。

これを受け、当該リストについて緊急点検を実施し、管理対象となる全機体について確認した結果、他に同様の点検漏れは認められませんでした。

再発防止措置として、点検間隔が入力されているリスト(データベース)の維持管理プロセスを見直し、内部監査における重点確認項目として継続的に確認することとしました。また、本事例を踏まえ、整備計画の基礎データに対する確認プロセスの重要性を再認識し、同様の不備が発生しないよう管理の確実性向上に取り組んでいます。

#### 3-3. イレギュラー運航

2025 年度は、イレギュラー運航の発生はありませんでした。

## 4. 安全確保への取り組み

### 4-1. 再発防止への取り組み

- 整備計画の不備による点検漏れ（3-2 項の事例）  
再発防止措置として、点検間隔が入力されているリスト(データベース)の維持管理プロセスを内部監査の重点監査項目とすることにしました。

### 4-2. 行政指導等への対応

- 2025 年度に該当はありませんでした。

### 4-3. 安全情報の共有

#### (1) SACC安全情報

安全委員会で収集された情報を安全会議で検討し、周知徹底事項、改善事項、安全教育事項及びその他必要事項を記載した「SACC 安全情報」を毎月全社員に対し発行しています。

また、「SACC 安全情報」は不安全事象等が発生した場合や社外の安全セミナー等に参加してその他安全に係る情報を得た場合に、社内への注意喚起・情報共有や安全啓発のためのツールとして随時発行することが出来るようにしています。

#### <社員からの声を集める取り組み手法>

- 目安箱  
「安全管理規程」に基づき、社員からの意見・要望・提案等を広く拾い上げ、社内改善に活用することを目的として目安箱を設置しています。
- 自発報告制度(ヒヤリハットレポート)  
事故の未然防止と安全対策への寄与を目的として、自らの誤解や錯覚等に基づく誤った判断に起因する操作、作業等の事例、その他事故の潜在的要因を含む事例等について、ヒヤリハットレポートを提出することが出来ます。  
また運航の安全に影響があると判断される事案があった場合、第三者の立場で気づき事項としてヒヤリハットレポートを提出することが可能です。  
提出されたヒヤリハットは、SMS チーム・ミーティングにおいて、想定されるリスクシナリオを踏まえたリスク評価を実施します。  
受容できないと判断された場合は、要因分析を行い低減策を検討します。  
その結果は安全委員会で妥当性を確認し、最終的には安全会議において経営層を

含めた検討のうえ実施を決定します。

対策実施後は、安全パトロール等を通じて有効性を定期的に確認し、継続的な安全性の確保に繋がっています。

#### 4-4. 事故・災害への備え

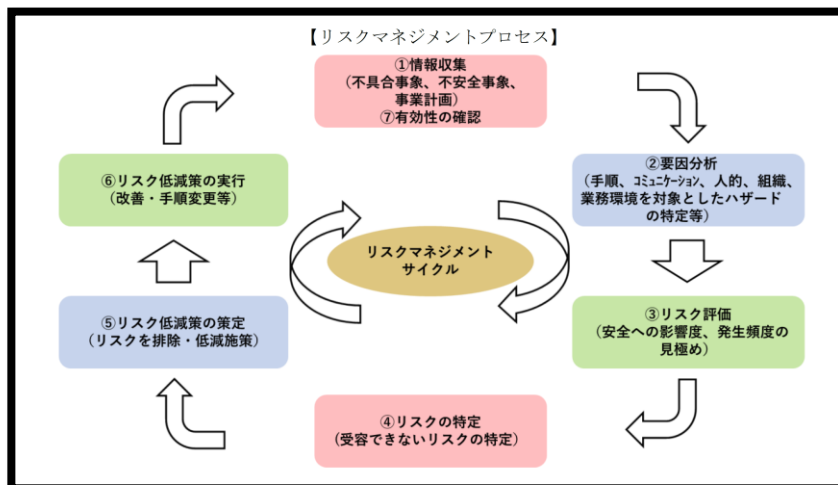
##### (1) 航空機事故等の防止対策

航空事故等の防止対策として「安全管理規程」において、常時収集される安全情報を収集、リスク評価を実施する「安全管理システム」を構築しています。

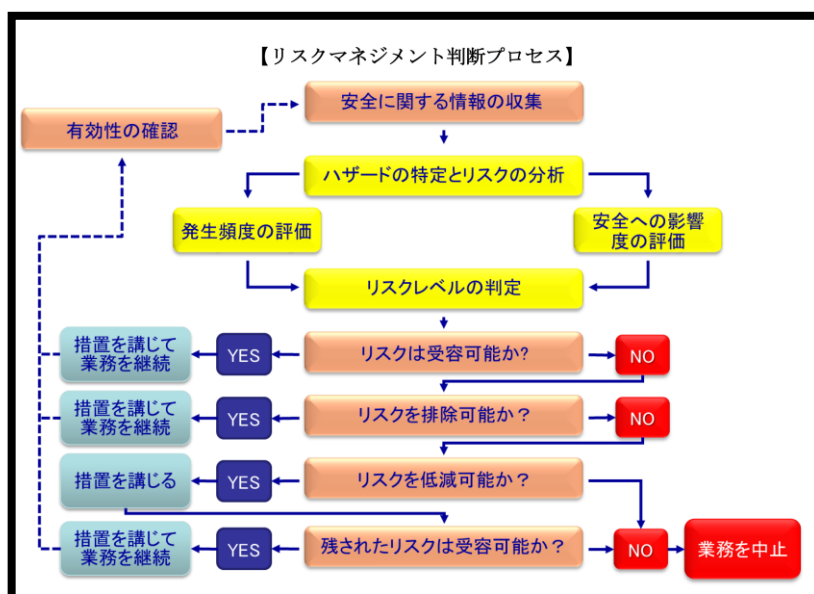
##### ◇ 安全管理(Safety Management)

運航、整備等の業務を法令その他技術基準に適合して実施することにより輸送の安全を確保し、事故やトラブルが発生した場合にはその原因を調査し再発を防止するという「事後的(reactive)」アプローチに加えて、事故やトラブルの前兆となるハザードを把握し、そのリスクを評価し、これを低減するという「予防的(proactive)」取組等を体系的に実施することにより、さらなる安全性の向上を図ります。

##### 【リスクマネジメントプロセス】



## 【リスクマネジメント判断プロセス】



## (2) 事故等発生時の対応について

緊急事態の場合に取るべき措置、事故等発生時の即応体制及び調査会ならびに訓練計画については「運航規程」「緊急対策処置基準」「安全管理規程」にてそれぞれ定められています。

## ① 緊急の場合において取るべき措置

運航規程において、運航中に発生した機材故障、空中火災、爆発物脅迫、ハイジャック、緊急着陸及びそれに伴う緊急脱出等が発生した場合の対処要領を定めています。

## ② 緊急事態及び事故等発生時

「緊急対策処置基準」において緊急事態、航空機事故、またはそれらが予想される場合において、基本的な対策及び措置に関する組織及び業務を定め、即応体制並びに処理体制を確立するとともに、安全かつ迅速な行動により被害を最小限にすることを目的にしています。この規定の中で「緊急事態対策処理体制」「伝達・通信の体制」「緊急警報発令時の実施要領」「機長の報告」および「緊急事態対応訓練」について必要な対処がなされる体制を整えています。

## ③ 事故調査会について

「安全管理規程」において定められており、航空機事故が発生した場合の社内調査、要因解析及び原因究明の適切性について審議します。

事故調査会については安全統括管理者の宣言により編組及び解散を行い、構成については安全統括管理者が必要と認めた者をその都度指名し、安全管理推進室が事務局としてその管理と運用に必要な事務を担います。

### (3) 災害への備えについて

自然災害発生時の対応については「大規模災害発生時の対処要領」に定め、関係機関と連携しながら対応する体制を整えています。

## 4-5. 内部監査

内部安全監査については「安全管理規程」に定められており、各年度に1回適切な時期を定めて、安全統括管理者が指名する監査員が会社の安全管理体制について監査しています。

重大な事故・災害等が発生した場合、同種の事故、災害等が繰り返し発生した場合またはその他必要と認められる場合は、臨時安全監査を実施します。

## 4-6. 文書管理

安全に係る文書管理については「安全管理規程」に定められています。

### ◇ 文書の整備及び管理について

運航の安全に関する各種会議の議事録、報告連絡体制、事故・災害等の報告、安全統括管理者の指示、安全監査の結果、社長に報告した是正措置等を記録しこれをそれぞれ定められた保存期間において保管管理します。

## 4-7. 安全活動の改善

事業の実施と管理の改善に繋げる仕組みとして安全活動総括レビューを年度末に実施することが「安全管理規程」に定められています。

### ① 安全活動の実施

安全管理推進室長は、翌年度の会社安全活動の改善の為に、年度末に会社安全活動について総括を実施する。総括は、「安全管理規程」の項目に対する取り組み毎にレビューし、問題点、課題点及び改善方針を明確にし、資料を作成したうえで社長に報告します。

### ② 安全総括レビュー項目として

各年度の安全目標に対する安全達成度及びその評価や、SACC ヒヤリハットレポートなどの社内報告書について件数及び必要な対策の実施状況、社内安全監査と東京航空局による安全監査立入検査で指摘された内容があればそれらの是正状況が対象となります。

#### 4-8. 安全文化の醸成

2023年1月18日に東京航空局より業務改善勧告を受けたことを重く受け止め、その教訓を風化させることなく今後の安全運航に生かすため、毎年1月18日を「安全の日」と定めています。「安全の日」には、全社員を対象に外部講師を招へいするなど、安全意識の向上を目的とした講習会を実施し、安全文化の維持・醸成を推進しています。

## 5. 安全評価と次年度目標

### 5-1. 2025 年度の総括

2025 年度は航空事故及び重大インシデントの発生はなく、安全指標についても目標を達成しました。

一方で、整備計画管理データの不備による点検漏れが発生し、安全管理体制における基礎データ管理の重要性を再認識する結果となりました。今後も SMS に基づく継続的改善を通じ、さらなる安全性向上に取り組んでまいります。

#### 2025 年度安全目標

- ① 航空事故及び重大インシデントの発生：(重大指標)：0件
- ② 重点取り組み事項(※)に対する監査等の指摘件数：0件  
※業務改善勧告に対する是正措置の徹底
- ③ 外部機関で開催される安全セミナー、各種教育等への参加：5件以上
- ④ 安全パトロールの実施：12回以上
- ⑤ ヒヤリハットレポートの1ヶ月以内のリスク評価の実施：100%

- (1) 航空事故及び重大インシデントの発生：(重大指標)目標0件(実績0件…達成)

2025 年度に発生した航空事故及び重大インシデントはありませんでした。

- (2) 重点取り組み事項(3件)に対する監査等の指摘件数：目標0件(実績0件…達成)

- ① 整備を行った際の搭載用航空日誌への整備記録の未記載：0件
- ② 運用許容基準の搭載用航空日誌への未記載：0件
- ③ 不具合処理票の未記載、不適切な記入：0件

- (3) 外部機関で開催される安全セミナー、各種教育等への参加：5件以上  
(実績15件…達成)

AIRBUS 主催の安全ロードショーや VOICES 小型機意見交換会、航空事業安全シンポジウムなどへ積極的に参加を行い最新の安全プロセスの習得や航空業界内での意見交換を行いました。

- (4) 安全パトロールの実施：目標12回以上(実績12回…達成)

2025 年度の安全パトロールの実施について目標の12回を達成することが出来ました。

- (5) ヒヤリハットレポートの1ヶ月以内のリスク評価の実施:目標100%(実績100%…達成)  
 全てのヒヤリハットレポートについて、1ヶ月以内に評価を完了しました。

## 5-2. 2026 年度の安全目標

安全は当社の存立基盤であり最優先事項です。私たち一人ひとりが自己の職責とプロ意識をもち、安全目標(指標)の達成に全社一丸となって取り組みます。

### 2026 年度 安全目標

- ① 航空機事故及び重大インシデントの発生:0件(重大指標)
- ② ヒューマンエラーに起因する安全上の支障を及ぼす事態の報告:2件以内
- ③ 重点取り組み事項(※)に対する監査等の指摘件数:0件  
 ※業務改善勧告に対する是正措置の徹底
- ④ 外部機関で開催される安全セミナー、各種教育等への参加:5件以上
- ⑤ 安全パトロールの実施:12回以上
- ⑥ ヒヤリハットレポートの1ヶ月以内のリスク評価の実施:100%

- (1) 航空事故及び重大インシデントの発生:0件(重大指標)  
 会社設立以降の航空無事故記録を継続するため、航空事故及び重大インシデントの発生件数年間0件を目指します。
- (2) ヒューマンエラーに起因する安全上の支障を及ぼす事態の報告:2件以内  
 2026 年度は新たにヒューマンエラーに起因する安全上の支障を及ぼす報告(航空法第111条の4報告)を2件以内とすることを目指します。
- (3) 重点取り組み事項(3件)に対する監査等の指摘件数:0件
- ① 整備を行った際の搭載用航空日誌への整備記録の未記載
  - ② 運用許容基準の搭載用航空日誌への未記載
  - ③ 不具合処理票への未記載、不適切記入
- 業務改善勧告の是正措置状況の対策の浸透状況を図る指標として継続し、指摘件数0件を今年度も目指します。
- (4) 外部機関で開催される安全セミナー、各種教育等への参加:5件以上  
 業務に関する知識、法体制や仕組みの理解を深め、安全に対する基盤をさらに強化することを目的として、外部機関でのセミナーや各種教育等への参加を推進します。また、受講者だけでなくほかの社員の知識レベルや模擬経験値の向上も期待できることから受講内容を社内にフィードバックすることも合わせて推進します。

(5) 安全パトロールの実施:12回以上

現場におけるヒヤリハット等の安全対策の実施状況および「航空機整備ベーシック・マナーハンドブック」の実践状況を確認することを目的として、安全パトロールの実施を活動指標として昨年に引き続き設定しています。

(6) ヒヤリハットレポートの1ヶ月以内のリスク評価の実施:100%

ヒヤリハットレポートの提出は安全活動への積極的な参画の現れであり提出されたヒヤリハットを安全管理活動に活用するためには、リスクの評価および必要に応じた対策の立案が重要です。このため、1ヶ月以内のリスク評価を100%実施することを目標値として目指します。