

安全報告書

(令和5年度)



本報告書は、航空運送滋養者として 航空法第 111 条の 6 に基づき、輸送の安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置、その他の国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報を記載したものです。

(報告対象期間：2023 年 4 月 1 日～2024 年 3 月 31 日)



岡山航空株式会社

1. 会社業務内容

当社は※¹航空運送事業および※²航空機使用事業会社であり、主として航空写真撮影、宣伝飛行、操縦訓練、各種調査飛行、遊覧飛行、受託運航、航空機整備等を行っております。

※¹ 航空運送事業とは、他人の需要に応じ、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。
※² 航空機使用事業とは、他人の需要に応じ、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。

2. 輸送の安全を確保するための事業運営の基本方針

安全宣言 「安全管理規程を定めるにあたっての安全方針」

安全は航空輸送業にとって企業存立の基盤です。

当社は関連法令等の定め並びに※IS-BAOに基づき、この「安全管理規程」(SMS マニュアル)を定める事としました。これにより、改めて安全確保の重要性を認識し、たゆまぬ取り組みを行うことを、社員全員で決意します。

※ IS-BAO とは、International Standards for Business Aircraft Operations の略でビジネスジェット機を運用する国際基準をいいます。

会社は、以下により安全の向上を目指します。

- ・ 管理可能な事故をゼロにすることを目標とします。
- ・ 不安全の芽は先取りで摘んでしまう先行的な取り組みを目指します。
- ・ 経営者、管理者、従事者が安全に関する価値観を共有し、その向上に向けて全員が互いの領分を超えて前向きに取り組むカルチャーの醸成に努めます。
- ・ 参加するもの全員が、進んで不安全な状況について報告することが強く望まれます。それには、懲罰的ではなく、問題解決の目的で、最優先でオープンに処置していくことを約束します。
- ・ こうした安全管理活動を全面的にバックアップすると共に、必要なりソースの提供を約束します。

社員各位が規程を遵守し、基本に忠実に、常に健全な問題意識を持って事に当たり、日々の仕事で多少とも疑問に感じた場合は、基本に立ち返り、再度確認を行うことを徹底する等、それぞれの持ち場で最善の努力をすることにより、将来にわたり安全運航の継続を目指します。安全こそが最優先される企業風土の定着した会社を目指します。

<重点取り組み措置>

- ① 各員で、安全に対する問題意識を持つと共に、全社員相互の意思疎通を図り、共有の意識をもって業務にあたる
- ② 法令を遵守し、安全運航および社会モラルを守る
- ③ 不安全要素を把握し、その排除および予防対策の確立
- ④ チームワークの重要性を認識し人を育てる
- ⑤ 企業活動を通じ、社会へ貢献する

企業理念

日本一の航空企業になりたい

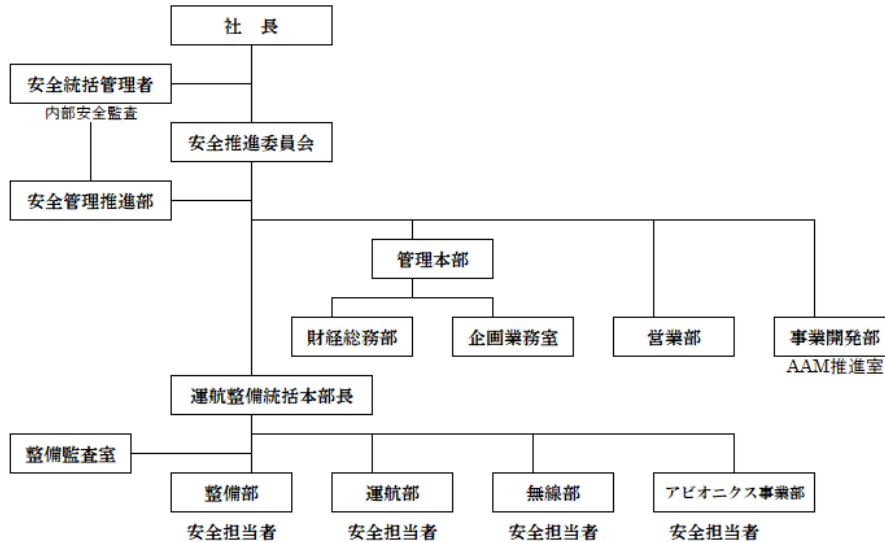
いち職人である前に、いち社会人であれ。いち社会人である前に、いち人間であれ。

こそが原点。

岡山航空株式会社
代表取締役社長
寺岡 伸二

3. 輸送の安全を確保するための事業の実施およびその管理体制

会社全体および安全に関する組織



安全管理システム関係する機能と役割

安全管理規程に基づき、安全統括管理者が会社内の取り組みを統括的に管理し、安全運航を推進します。

安全統括管理者は、航空法第 103 条の 2 の 4 の定めに基づき、安全管理の取り組みを統括管理する責任と権限を有します。安全統括管理者の選任にあたっては、航空法第 103 条の 2 の 4、規則第 212 条の 5 に定める要件を満たす者のうちから、社長が指名します。安全統括管理者の選任又は解任した場合は、航空法第 103 条の 2 の 5 規則第 212 条の 6 の定めに基づき大阪航空局長に届け出を行います。

【安全統括管理者】

- ・ 安全統括管理者は、安全管理システムの取り組みの統括管理、安全管理システムに係わる方針の立案、体制の維持・監視・評価および評価結果に基づく改善を図ります。
- ・ 航空局により制定された飲酒基準に基づく飲酒対策の統括管理を行います。
- ・ 会社の航空事故を防止し、安全体制を向上させ、運航の安全をより一層図るための機関として、安全統括管理者を委員長とした、安全推進委員会を開催します。

【安全管理推進部長】

- ・ 安全統括管理者及び運航整備統括管理者の業務を補佐し、会社の安全を推進します。
- ・ また、会社の航空事故を防止し、安全体制を向上させ、運航の安全をより一層図るための機関として、安全統括管理者を委員長とした、安全推進委員会を設置運用します。
- ・ 安全推進委員会を毎月開催し、安全に係る重要事項の報告、評価、検討を行い、必要な情報の社内展開を図ります。

【運航部長・整備部長】

- ・ 運航部・整備部の統括責任者として、部内の SMS を主体的に牽引する役割を担います。

【安全担当者】

- 安全統括管理者が任命し、当該組織における安全活動の中核として機能し、安全推進活動を行います。

【一般社員】

- 法令や会社規程を遵守し、担当する業務を確実に実施します。また、業務に関わる報告、ヒヤリハット報告、改善提案の実施を行います。

【航空機乗組員および有資格整備士数】

令和6年3月31日時点

航空機乗組員	有資格整備士（確認整備士）
16名	20名（内10名）

【運航管理担当者数および整備管理担当者数】

令和6年3月31日時点

運航管理担当者	整備管理担当者
18名	9名

4. 安全管理システム（SMS）会議体

安全推進委員会

- 安全統括管理者を委員長として、管理職および安全担当者で構成し、会社の安全に関わる重要事項の決議機関として月1回定期的に開催し安全管理活動の更なる質的向上、情報の共有化を図ることで、部門間の意思疎通を確保しています。
- 岡南飛行場管理事務所が計画する会議や各種訓練にも積極的に参加し、緊急事態発生時対応の維持・向上に努めています。
- 安全管理体制の強化、安全情報の共有等を図るため、各種安全セミナー等への参加を奨励しております。

安全マネジメントレビュー

- 各部（間接部門除く）の安全管理活動の取り組み結果を経営トップに報告し、安全管理システムに不足がないか、SMSが有効に機能しているか、年度を振り返り安全管理体制を見直す機会として実施し、次年度安全推進計画に反映させています。

事故・重大インシデント検討会

- 航空機事故及び重大インシデント等の原因を究明するための調査、要因分析、今後の対応について検討し、再発防止を図ることを目的とします。公的機関の調査とは別に社内で独自の調査を行い、速やかに原因を究明すると共に不安全要素の排除と事故の防止を目的としています。

5. 日常運航の支援体制

<航空機乗組員、整備従事者並びに運航管理担当者の定期訓練および審査の内容

「運航規程審査要領」（空航第58号）、「整備規程審査要領」（空航第73号）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」（空機航第68号及び空機航第69号）」に基づいて作成した当社の「運航規程」および「整備規程」に定めています。

※上記の通達につきましては、国土交通省航空局ホームページをご覧ください。

<日常運航における問題点の把握とその共有及び現場へのフィードバック体制>

運航管理担当者は、運航状況を常に把握し気象情報、飛行区域に関する航空交通情報等必要な援助を行います。飛行後に機長から運航状況の連絡を受け、その内容を分析し必要な措置を講じます。

- ・ 「機長報告」「不安全事象報告書」「ヒヤリはっと/改善提案」等を通じ、運航状況の把握に努め、これを分析し情報の共有を図ります。
- ・ 整備部門においては、品質保証課が問題点を把握し小異常等の技術通報として情報の共有を図っています。

6. 使用航空機に関する情報および装備品

使用航空機に関する情報

令和6年3月31日時点

実施する事業	機種	機数	座席数	前年度年間飛行時間	導入時期	機齢
航空運送事業 航空機使用事業	セスナ式 172R 型	3	4	1435 時間	平成 20 年 平成 29 年 平成 30 年	22 年 21 年 17 年
	セスナ式 206 型	1	6	0 時間	平成 29 年	24 年
航空機使用事業	ビーチクラフト式 58 型	3	6	961 時間	平成 30 年 令和元年 令和 4 年	6 年 4 年 1 年
航空運送事業 航空機使用事業	セスナ式 525 型	1	8	43 時間	令和 2 年	9 年
		1	8	163 時間	令和 2 年	5 年

使用航空機に関する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に下記の装備品を搭載しています。

- ・ セスナ式 172R 型・セスナ式 206 型 ・ビーチクラフト式 58 型 ・セスナ式 525 型
- 座席数と同じ救命胴衣、小児用救命胴衣、救急箱、消火器、防水携帯灯、ELT（航空機用救命無線機）他、非常信号灯、救命ボート等は、航空機や飛行区分別で必要に応じて搭載しています。

7. 輸送の安全を確保のために講じた措置および講じようとした措置に関する事項

国から受けた事業改善命令、嚴重注意その他の文書による行政処分または行政指導を受けた場合には、これに関して講じた措置、または講じようとする措置

- ・ 行政処分事項等はありませんでした。

8. 航空法第 111 条の 4 に基づく報告に関する事項

法第 111 条の 4 に規定する「航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」

（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

<航空事故>

2023 年度は、航空事故は発生しておりません。

<重大インシデント>

2023年度は、重大インシデントは発生しておりません。

- ※ 弊社の航空機使用事業の訓練の中で下記の2件発生しましたが、いずれもヒューカンエラーに起因するものではありませんでした。
 - ・ 岡南飛行場での離着陸訓練を実施中、「Runway is CLEAR」の情報を得てファイナルコースへ向かう前の約500ft地点で他の航空機が停止線を越え滑走路に進入したため、弊社の航空機はGo Aroundした。
 - ・ 岡南飛行場 滑走路09に向かうベースレグにおいて、エンジン回転数の低下を確認、エンジン再スタートを試みたが再起動せず、そのまま安全に着陸した。
- ※事象発生後の調査では、原因が特定できませんでしたが、引き続き、運輸安全委員会の調査に全面的に協力してまいります。

<安全上のトラブル>

2023年度は、安全上のトラブルは発生しておりません。

<イレギュラー運航>

2023年度は、イレギュラー運航が1件発生しました。

- ・ 東京国際空港を離陸後、前方貨物室の不具合を示すMSGが出たため、目的地変更し確認を行いました。

個々の事象については、原因の調査分析を行い適切な再発防止措置を講じて、更なる機材品質向上、安全運航の維持向上を目指し、取り組みを行ってまいります。

【航空事故】

航空法第76条に定められている航空機の墜落、衝突、または火災、航空機による人の死傷（ICAO Annex 13）または物件の損壊、航行中の航空機が損傷（航空法に定める大修理に該当）を受けた事態、航空機内にある者の死亡または行方不明、他の航空機との接触、その他国土交通省令で定める航空機に関する事故をいいます。

【重大インシデント】

航空法第76条の2および航空法施行規則第166条の4に定められている「航空機事故が発生する恐れがあると認められる事態」で、航行中他の航空機との衝突または接触の恐れがあったと認めたとき、その他法第76条第1項各号に掲げる事故が発生するおそれがあると認められる国土交通省令で定める事態^{*}が発生したと認めた事態をいいます。

* 国土交通省令で定める事態

具体的には、閉鎖中の又は他の航空機が使用中の滑走路からの離陸又はその中止、着陸又はその試み、滑走路からの逸脱、機内における火災又は煙の発生、航空機内の気圧の異常な低下、気流の擾乱その他の異常な気象状態との遭遇などがあります。

【安全上のトラブル】

航空法第111条の4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」のうち航空法施行規則第221条の2第3号及び第4号に定められている事態です。航空事故や重大インシデントに至らなかった事案で義務報告が求められています。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】

航空法にある航空事故に該当する場合を除くもので、離陸後に目的地を変更した場合、出発地に引き返した場合（機材の不具合又は乗員の異常によるものに限る）、航空管制上の優先権を必要とする旨を通報した場合（機材の不具合又は乗員の異常によるものに限ります）

9. 輸送の安全に関する目標の達成度、安全に対する取り組みの実施状況

令和5年度の安全指標・目標値に関して、目標は全て安全目標値を達成しました。

ヒヤリはっと報告については目標を大きく上回る結果となりました

- | | | |
|--------------------------------|----|-----|
| ・ 事故・重大インシデントの発生件数 (0件) | 実績 | 0件 |
| 航空機使用事業の中で2件発生 | | |
| ・ ヒューマンエラーに起因する義務報告件数 (0件) | 実績 | 0件 |
| ・ ヒヤリはっと情報の収集数ヒヤリはっと報告件数 (40件) | 実績 | 55件 |

令和6年度も引き続き次の安全指標・目標値に従い、安全運航取り組んで参ります。

- | | |
|--|---------|
| ・ 事故・重大インシデントの発生件数 (自責によるもの) | (0件) |
| 航空機事故の発生ゼロ、重大インシデントの発生についてもゼロを不変の目標として、この目標達成を目指すこととします。 | |
| ・ ヒューマンエラーに起因する義務報告件数 | (0件) |
| 安全運航を確保する観点から、積極的に取り組むこととします。 | |
| ・ ヒヤリはっと情報の収集数ヒヤリはっと報告件数 | (40件以上) |
| ヒヤリはっと報告については、更なる報告促進定着の為、積極的に取り組んでまいります。 | |

10. 安全への取り組み (社内教育・情報共有)

社内教育

<安全教育>

安全管理規程に基づき、安全管理について、事例紹介、ヒューマンファクターズに関する内容など盛り込み、安全を支える基本事項について教育を行っています。

<アルコール教育>

アルコールの危険性、分解速度、業務への影響、節度ある適度な飲酒等に関する教育を全役職員に対して行っています。

<緊急対策訓練・演習>

緊急事態が発生した場合に、迅速かつ的確に対応するための初期対応、緊急対策本部の立ち上げ指揮命令系統、体制、組織、対応手順に関する知識を付与するために実施します。

また、模擬演習により対応を模擬体験し、必要、かつ十分な対応ができるよう習熟すると共に、問題点の抽出や評価を行い、緊急事態への対応力を高めることを目的として実施します。

<疲労管理教育>

疲労のメカニズム、睡眠の重要性、疲労管理について教育を行っています。

<航空保安教育>

航空保安に関する知識、技術および航空保安意識を形成し維持・向上のための教育訓練を行っています。

<コンプライアンス教育>

コンプライアンスの遵守の重要性、法令、諸規程・社内規程類を遵守することの重要性を改めて認識するための教育を行っています。

<安全に関係する情報の共有>

Corporate Safety Information を社内ポータルサイトで公開することで、安全推進・啓蒙を図っています。また、航空局、関係団体からの情報も共有を図っています。

11. 安全への取り組み(リスクマネジメント)

義務報告事象に限らず、軽微な不具合事象、ヒヤリはっとからの情報をもとに、リスクマネジメントを実施しています。特にヒヤリハットや変更管理を実施することで未然防止の強化に努めています。

【リスクマネジメント】

安全情報から、ハザードを特定しリスクを洗い出し評価します。リスクを取り除くために是正対策を講じます。リスクが許容できるまで低減させる一連のプロセスを言います。

【変更管理】

運航環境の変化(新機種導入・大きな運航方式の変更)等、安全に大きな影響がある場合に変更以前に予めリスクを低減させることでミスの発生を未然に防止するためのリスクマネジメント手法を言います。

12. 安全への取り組み(社内・社外監査)

<内部安全監査>

安全管理規程に基づき内部安全監査員が、各部門に対して内部監査を実施しています。安全統括管理者に報告すると共に、安全推進委員会の中で監査結果を報告、共有を図っています。

<外部監査>

・ 航空局による安全監査立入検査

国土交通省航空局の計画に基づき、年に一度(2023年10月)の監査を受検しました。航空局監査において、指摘事項等はありませんでした。

・ IS-BAO (An International Standard for Business Aircraft Operations) 監査

ビジネスジェットを運航する事業者に対して行う国際的な安全監査プログラムで IBAC (International Business Aviation Council) が認定します。直近では、2022年5月に STAGE-3 の更新監査に合格。指摘事項等はありませんでした。次回は、2025年5月に更新監査を予定しています。

13. アルコール飲酒事案防止への取り組み

- ・ 運航乗務員、運航管理担当者、整備従事者について、業務開始前にアルコール検査を実施しています。社内でアルコール基礎教育を入社時に行い、定期的にアルコール教育を行い全社員で飲酒事案発生防止、アルコール依存症を意識することで、安全の確保に努めています。

14. 感染防止への取り組み

- ・ 具体的な行動基準を全社員に徹底すると共に、社外の関係者の皆様には感染症拡大防止に向けた取り組みについて御協力をいただく等の施策を講じています。一人一人が責任感を強く持ち、感染防止対策に努め、日々の小さな行動を積み重ねていくことで当社は安全を確保して参ります。

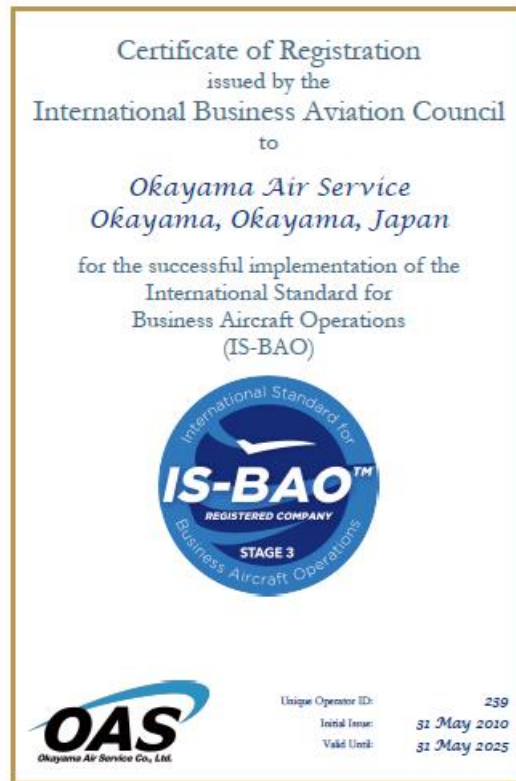
以上

15. IS-BAO (International Standard for Business Aircraft Operations)

弊社は、2010年6月にIS-BAO STAGE-1※の認証登録を取得しました。

※IS-BAOとは、標準化され、安全で、高度な専門性を持つビジネス航空機の運航を促進することを目的として、SMS（安全管理システム）をベースとした国際標準で、航空会社の安全管理体制が有効に機能していることを確認するための、プログラムです。

定期的に更新監査を受審する必要があるため、直近では、2022年5月にSTAGE-3の更新監査に合格しました。次回の更新監査は、2025年4月を予定しています。



2023年度（令和5年度）安全報告書
岡山航空株式会社
安全管理推進部
（2024年6月発行）