安　全　報　告　書

（2025 年度）

本報告書は、航空運送事業者として 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：2025 年 4 月 1 日～2026 年 3 月 31 日）

岡山航空株式会社

岡山航空株式会社　安全報告書

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います。

※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、懲罰的目的ではなく、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ともに、必要なリ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ともに、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

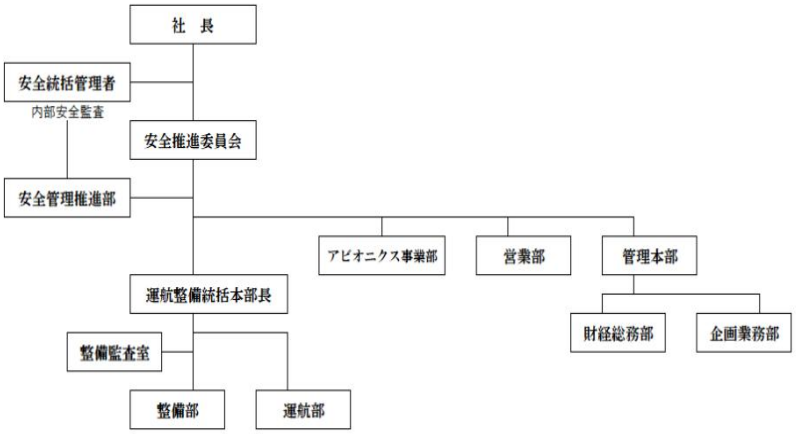
企業理念

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
宮倉　雅史

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、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】　2026 年 3 月 31 日時点

航空機乗組員	有資格整備士（確認整備士）
13 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】　2026 年 3 月 31 日時点

運航管理担当者	整備管理担当者
17 名	11 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います。

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」「ヒヤリハット/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っています。
・　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

2026 年 3 月 31 日時点

実施する事業	機　種	機数	座席数	2025 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	550 時間	2028 年 2017 年 2018 年	24 年 23 年 19 年
	セスナ式 206 型	1	6	36 時間	2017 年	26 年
航空機使用事業	ビーチクラフト式 58 型	3	6	634 時間	2018 年 2019 年 2022 年	8 年 6 年 12 年
航空運送事業 航空機使用事業	セスナ式 525 型	1	8	211 時間	2020 年	11 年
		1	8	26 時間	2020 年	7 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、厳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

2025 年度、国からの事業改善命令、行政指導等はありません。
なお、2024 年度に大阪航空局より手交された「事業改善命令」及び「認定事業場の 60 日間の業務停止命令」に関し、以下の再発防止策を実行しました。引き続き、全社員が一丸となり各施策に取り組んでいます。

①　コンプライアンスの徹底・教育（法令及び規程等の理解）
②　安全を最優先する意識の徹底・教育
③　整備管理マニュアルや業務規程（関連する社内規定も含む）の総点検及び改定
④　安全管理体制の再構築、内部監査体制の強化（現場パトロール強化）
⑤　整備部門の組織再編、人事異動に依る間接部門の強化
⑥　組織・業務改善プロジェクトによる組織横断タスクフォース活動

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＞

2025 年度は、航空事故は発生していません。

＜重大インシデント＞

2025 年度は、重大インシデントは発生していません。

＜安全上のトラブル＞

2025 年度は、2 件発生しました。

・2025 年 10 月、整備規程に基づく要目超過事案が発生しました。再発防止策として整備規程附属書に手順を追記しました。

・2026 年 1 月、着陸時に Flap Motor 内部の不良により不作動となりました。Flap Motor を交換して修理を完了しました。

＜イレギュラー運航＞

2025 年度は、1 件のイレギュラー運航が発生しました。

・2026 年 1 月に発生した着陸時の Flap 不作動に伴い、目的地を高松飛行場から岡南飛行場に変更しました。

個々の事象の調査分析を行い、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います。

【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、機内における火炎又は煙の発生、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、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る。）

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

2025 年度の安全指標・目標値に関して全ての安全目標値を達成できませんでしたが、ヒヤリハット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（自責）（0 件）　　実績　0 件
・ヒューマンエラーに起因する義務報告件数　（0 件）　　実績　1 件
・ヒヤリハット報告件数　　（40 件以上）　　実績　56 件

2026 年度も次の安全指標・目標値に従い、航空事故の発生ゼロ、重大インシデントの発生ゼロを不変の目標として、引き続き安全運航を取り組んでいます。

・事故・重大インシデントの発生件数（自責）　（0 件）
・ヒューマンエラーに起因する義務報告件数　（0 件）
・ヒヤリハット報告件数　　（45 件以上）

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入社した者に対して安全基礎教育を行っています。また、全社員に対しては定期的に安全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際に、迅速かつ的確に対応するため、初期対応や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ことを目的として実施しています。あわせて、模擬演習を通じて実際の対応を模擬体験し、必要かつ十分な対応ができるよう習熟を図るとともに問題点の抽出や評価を行い、緊急事態への対応力の向上を目指しています。

＜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重要性を再認識し、法令および各種規程・社内規程を確実に遵守する意識を高めることを目的とした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、航空局、関係団体からの情報を共有し、安全推進・啓蒙を行っています。

11. 安全への取り組み(リスクマンジメント)

義務報告事象に限らず、軽微な不具合事象、ヒヤリハットからの情報をもとにリスクマネジメントを行っています。特にヒヤリハットや変更管理を行う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】
安全情報をから、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です。

【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です。

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行っています。安全統括管理者に報告するとともに、安全推進委員会の中で監査結果を報告し共有しています。

＜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（2025 年 4 月）の監査を受検しました。
- 運輸安全マネジメント評価
  2025 年度は、国土交通省大臣官房より本社に来社され実地評価が実施（2026 年 2 月）されました。
- 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）IS-BAO　STAGE-Ⅲ（2025 年 4 月）更新監査を受験し合格しました。

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ともに、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いています。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います。

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り、2022 年 5 月および 2025 年 4 月に STAGE-3 の更新監査に合格しました。

（表示しているものは 2028 年 5 月 31 日迄有効）

2025 年度安全報告書
岡山航空株式会社
安全管理推進部
（2026 年 6 月発行）