

2025 年度 安全報告書

2025 年 4 月 1 日～2026 年 3 月 31 日



この報告書は航空法第 111 条の 6 の規定に基づくものです

(株)フジドリームエアラインズ

2025 年度安全報告書の発行にあたって

平素よりフジドリーム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。

当社は、「地域と地域、人と人をつなぐ翼」として、お客様に安心して航空機をご利用いただけるよう、「安全運航の維持こそがフジドリームエアラインズの最も重要な使命である」という創業以来の理念のもと、事業を運営しております。

2025 年度は、航空需要の回復が進む中、当社においても多くのお客様にご利用いただきました。一方で、航空運送事業を取り巻く環境は、人材確保や業務量の増加など、さまざまな課題に直面しております。このような環境においても、安全を決して揺るがせることなく、一つひとつの業務を確実に実施することが重要であると考えております。

このため同社では、安全の取り組みとして、社員一人ひとりが自らの業務における安全上の役割を認識し、主体的に行動を実践することを重視してまいりました。2023 年度から開始した「安全行動に対するコミットメント」の取り組みについても継続して実施し、社員自身が安全について考え、行動する機会を設けることで、安全意識のさらなる向上を図っております。また、発生した事象やヒヤリハットなどを組織の貴重な学びとして共有し、自らの職場や業務に置き換えて考えることで、事故や不具合の未然防止につなげる取り組みを進めております。

安全は、規程や手順を守ることだけで実現できるものではありません。現場の一人ひとりが「安全のために自分に何ができるか」を考え、互いに声を掛け合い、必要な情報を共有し、組織として学び続けることが重要です。これからも、これまで培ってきた安全の取り組みを大切にしながら、現場の声に耳を傾け、社員一人ひとりが安全を自分ごととして捉え、主体的に行動できる組織を目指してまいります。そして、地域の皆様やお客様から信頼され、安心して選んでいただける航空会社であり続けるため、安全の取り組みに終わりはないということを肝に銘じ、不断の努力を続けてまいります。

今後とも、フジドリームエアラインズに対する変わらぬご愛顧とご指導・ご支援を賜りますよう、心よりお願い申し上げます。



2026 年 9 月

株式会社フジドリームエアラインズ
代表取締役社長
本田 俊介

目次

1	安全管理の基本方針	4
2	2025 年度の安全実績	5
2.1	事故、重大インシデント	5
2.2	安全上のトラブル	5
2.3	イレギュラー運航	5
2.4	行政処分・行政指導	6
3	安全目標	7
3.1	2025 年度の安全目標の達成状況	7
3.2	2026 年度の安全推進計画	8
3.2.1	全社安全目標(数値目標)および安全啓発活動	8
3.2.2	各部門の安全重点施策	8
4	安全管理システム	10
4.1	安全管理システムの構成要素	10
4.2	安全管理体制	10
4.2.1	組織図	10
4.2.2	資格者数(運航乗務員、客室乗務員、地上運航従事者、整備従事者)	12
4.2.3	責任と権限	12
4.2.4	会議体	13
4.2.5	危機管理体制	14
4.3	安全管理活動	15
4.3.1	リスクマネジメント	15
4.3.2	報告制度	16
4.3.3	安全保証	18
4.3.4	安全監査	19
4.3.5	マネジメントレビュー	22
4.3.6	航空局安全監査立入検査	24
4.3.7	運輸安全マネジメント評価	24
4.3.8	情報共有	24
4.3.9	文書管理	25
4.4	安全推進活動	25
4.4.1	教育訓練	25
4.4.2	全社安全推進活動	29
4.4.3	各部門の安全推進活動	32
5.	データ	34
5.1	航空機に関する情報	34
5.2	救急用具の装備状況	34
5.3	輸送実績	35

1. 安全管理の基本方針

当社では、安全管理規程の冒頭に、以下の安全方針を定めており、この方針に基づいて、すべての安全管理活動を実施しています。

安全は、我社の最優先、最大のテーマである。

安全は、即経営および管理の問題である。

我々は、安全運航を確保するための不断の努力を惜しんではない。

航空運送事業は許認可事業と呼ばれる公共的色彩の強い事業であり、我々は諸法令の定めるところに従い、謙虚、且つ公正な態度・姿勢で事業を進めていかななくてはならない。すべての社員は、会社が定める諸規程、諸規則、通達、指示事項に則り、業務を確実に実行しなければならない。すべての作業は定められたマニュアルに基づき、愚直なまでに基本に忠実に、基準、規則に基づき実行されなければならない。マニュアルの内容が現状と合わない場合には、積極的に取り上げ決められたルールに従って改訂を行わなければならない。

航空運送事業には、多種多様の現場があり、こうした現場で働くすべての社員が、職場規律を守り士気高く働くことが大切であり、各職場内での上下、左右の関係が風通しの良い、何でも言える雰囲気をつくり、失敗を隠さず、咎めず、次の改善に繋げて行く為の真剣な話し合いが大切である。

安全文化は、魂を入れなければ定着しないし、機能しないものである。我々は、日々の業務にあたって常に安全運航への強い意識を持ち、一つひとつの作業を規則、マニュアルに基づき基本に忠実にを行い安全文化を醸成し、安全運航を堅持する。

この安全方針に基づき、社員一人ひとりの安全行動の指針を示す「安全に係わる行動指針」を制定し、安全方針とともに示した「安全カード」を制作して、全社員に配布しています。

安全 方針

- 安全は、我社の最優先、最大のテーマである
- 安全は、即経営および管理の問題である
- 我々は、安全運航を確保するための
不断の努力を惜しんではない

安全に 係わる 行動指針

- 法令・規定を遵守し、基本に忠実に業務を行います
- 迷った時は、必ず安全を最優先します
- 推測に頼らず、必ず確認します

2. 2025 年度の安全実績

2.1. 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。

2.2. 安全上のトラブル

2025 年度に発生した安全上のトラブル(航空法 111 条の 4 の安全上の支障を及ぼす事態)は、計 32 件でした。下表は、安全上のトラブルを、報告時のカテゴリー別に集計したものです。2025 年度を含めて、過去 3 年分を示してあります。

カテゴリー		2023 年度	2024 年度	2025 年度
①	航空機構造の損傷（鳥衝突・被雷を除く）	0	0	0
②	システムの不具合	2	3	4
③	非常用装置等の不具合	1	2	2
④	制限・規定値を超えた運航	4	1	2
⑤航空機の緊急操作	航空機衝突防止装置作動	7	8	6
	対地接近防止装置作動	0	0	0
	その他	0	0	1
⑥その他	運航規程関係	2	3	3
	整備規程関係	1	1	1
	落下物	0	0	0
	危険物関係	4	6	12
	その他	1	0	1
合計		22	24	32

(注) 重大インシデントを除く

2.3. イレギュラー運航

2025 年度に発生したイレギュラー運航(鳥衝突や被雷に起因するものは除く)は以下の 7 件でした。

発生日	2025 年 5 月 3 日
機材	JA01FJ(ERJ-170-100STD 型機)
便名	396 便(札幌⇒名古屋)
事象	上昇中、脚の制御系統に不具合が発生したため、目的地を変更した。
整備処置	機体電源をリセットしたところ、不具合は解消した。
原因	脚のダウンロックの電源を制御しているコンピュータに、一時的な不具合が発生した可能性がある。

発生日	2025 年 8 月 4 日
機材	JA16FJ(ERJ-170-200STD 型機)
便名	303 便(名古屋小牧⇒福岡)
事象	上昇中、気象レーダー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。
整備処置	気象レーダーを交換し、不具合は解消された。
原因	配線ケーブルの金属メッシュ被覆に擦れによる損傷が発見されたことから、内部の断線が不具合の原因となった可能性がある。

発生日	2025 年 10 月 10 日
機材	JA05FJ (ERJ-170-200STD 型機)
便名	396 便 (札幌⇒名古屋小牧)
事象	飛行中、副操縦士席側の操縦室窓にひび割れが発生したため、目的地を変更した。
整備処置	ひび割れた操縦室窓の交換を行った。
原因	鳥衝突のような外的要因を含めて調査したが、原因特定には至らなかった。

発生日	2025 年 10 月 14 日
機材	JA01FJ (ERJ-170-100STD 型機)
便名	301 便 (名古屋小牧⇒福岡)
事象	離陸直後、高揚力装置(フラップ)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。
整備処置	フラップ作動ロッド 5 本 (2 本破断、3 本曲がり) の損傷が発見されたため、フラップ作動ロッドおよび No.2 フラップ作動装置を交換した。
原因	フラップ作動装置の経年劣化に伴う不具合と考えられている。

発生日	2025 年 12 月 5 日
機材	JA12FJ (ERJ-170-200STD 型機)
便名	367 便 (名古屋小牧⇒青森)
事象	飛行中、慣性航法装置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。
整備処置	慣性航法装置を交換し、不具合は解消された。
原因	ジャイロを搭載している慣性基準装置に不具合の可能性が考えられる。

発生日	2026 年 1 月 9 日
機材	JA03FJ (ERJ-170-200STD 型機)
便名	511 便 (福岡⇒新千歳)
事象	上昇中、航空機の姿勢等を示す予備の表示装置に不具合が発生したため、目的地を変更した。
整備処置	航空機の姿勢等を示す予備の表示装置を交換し、不具合は解消した。
原因	航空機の姿勢等を示す予備の表示装置に不具合の可能性が考えられる。

発生日	2026 年 1 月 9 日
機材	JA02FJ (ERJ-170-100STD 型機)
便名	303 便 (名古屋小牧⇒福岡)
事象	上昇中、第 2 (右側) エンジンの滑油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。
整備処置	当該エンジンの滑油系統にあるフィルターのセンサーを交換し、不具合は解消した。
原因	オイル内に異物は確認されず、表示系統の不具合である可能性が考えられる。

2.4. 行政処分・行政指導

2025 年度は、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や行政指導はありませんでした。

3. 安全目標

3.1. 2025 年度の安全目標の達成状況

2023 年度の安全目標のレビュー結果に基づき、2026 年度までの 3 年計画で更なる改善を図り、安全目標①は 0.30、安全目標②は 0.80 を目指すこととし、2025 年度は中間目標として、以下の全社安全目標および安全重点施策を設定し、この安全目標を達成するための具体的な施策を部門ごとに策定し、推進しました。

① 人的要因が関係するイレギュラー事象等の削減(数値目標)

安全指標	1,000 飛行時間当たりの人的要因が関係するイレギュラー事象等の発生率
安全目標値	0.33 以下
安全重点施策の方針	・ オペレーション安全部会における不具合事象の分析やリスク評価の深化を図る。 ・ 分析手法に係る研修やツールの活用を検討する。 ・ 安全目標③により安全に関する個人の意識付けを図る。

安全目標①については、目標値 0.33 に対し、対象事象は 14 件、実績値は 0.39 となり、目標未達となりました。運航乗務員の運用関連(操縦実施要件、アルコール関連、ライセンス不携帯)および重量重心位置計算に係る手順等において、ヒューマンファクター(失念や注意・確認不足)に起因する事象が発生したことにより、目標値にわずかに届きませんでした。

② 安全上のトラブルの削減(数値目標)

安全指標	1,000 飛行回数当たりの安全上のトラブル(航空法 111 条の 4 の安全上の支障を及ぼす事態の報告)の発生率
安全目標値	0.90 以下
安全重点施策の方針	・ 人的要因に起因する不具合(目標①)対策などを検討のうえ、実行に移す。 ・ 自社事例の再発防止策を再確認し徹底を図る。 ・ 他社事例の水平展開を強化する。

安全目標②については、目標値 0.90 に対し、対象事象は 32 件、実績値は 1.01 となり、目標未達となりました。安全目標②には、安全目標①に該当する人的要因に起因する不具合も含まれますが、TCAS RA に伴う回避操作や、お客様事由による無申告危険物輸送(モバイルバッテリー等)など、当社の改善努力のみでは対処が難しい事象のほか、客室非常用照明の不作動など、対策を講じることが難しい事象も見受けられます。無申告危険物輸送については、発生件数が多いことから、引き続き啓発活動を継続しています。

③ 「安全行動に対するコミットメントの作成と実践」

安全に関するコミットメントについては、アンケート調査の結果、多くの社員がヒューマンエラー防止に効果があつたと回答しており、安全意識の向上に一定の成果が認められました。この結果を踏まえ、本活動を安全文化醸成の一環として継続し、日常業務への定着を図ることで、ヒューマンエラー防止と安全意識のさらなる向上に取り組んでまいります。

個人の安全意識の向上、特にヒューマンエラー防止の観点から、全社員がコミットメントを作成し、意識向上を図りました。アンケート調査の結果、回答した社員の約 80%が「ヒューマンエラー防止に効果があつた」と回答しており、個人の安全意識の向上に一定の成果が認められました。

3.2. 2026 年度の安全推進計画

3.2.1. 全社安全目標(数値目標)および安全啓発活動

数値目標については、2024 年から 2026 年度までの 3 か年計画を推進する阻害要因はないと考えられることから、その最終年度の目標として下表のとおり設定しました。

①人的要因が関係するイレギュラー事象等の削減(数値目標)

安全指標	1,000 飛行時間当たりの人的要因が関係するイレギュラー事象等の発生率
安全目標値	0.30 以下
安全重点施策の方針	・ オペレーション安全部会における不具合事象の分析やリスク評価の深化を図る。 ・ 分析手法に係る研修やツールの活用を推進する。 ・ 「安全行動に対するコミットメントの作成と実践」(全社安全啓発活動)を推進する。

② 安全上のトラブルの削減(数値目標)

安全指標	1,000 飛行回数当たりの安全上のトラブル(航空法 111 条の 4 の安全上の支障を及ぼす事態の報告)の発生率
安全目標値	0.80 以下
安全重点施策の方針	・ 人的要因に起因する不具合(目標①)対策などを検討のうえ、実行に移す。 ・ 自社事例の再発防止策を再確認し徹底を図る。 ・ 他社事例の水平展開を強化する。

また、全社安全啓発活動(昨年度までの安全目標③に相当するもの)についても 2025 年度の評価結果を踏まえ、以下のとおり設定しました。

③「安全行動に対するコミットメントの作成と実践」

2026 年度の全社安全啓発活動(従来の安全目標③に代わるもの)として、本取組を引き続き 1 年間実施します。2025 年度安全目標①が未達成の可能性が高く、ヒューマンエラーに起因するイレギュラー事象等が散見される状況を踏まえ、ヒューマンエラー対策としてのこの取り組みの有効性の検証も含めて、この取り組みを一過性の活動とせず、日常業務の中に定着させ、ヒューマンエラー対策として継続的に機能させるための施策の検討を、2026 年度は各部門の協力を得ながら行います。このため、2026 も引き続き、社員の皆さんに、「安全行動に対するコミットメント」を作成し、実践してもらう活動をもう 1 年実施します。

3.2.2. 各部門の安全重点施策

上記の全社安全目標と重点施策方針に基づき、各部門で、目標達成のための具体的な施策を検討し実行に移しています。主な施策を下表に示します。

部門	主な施策
運航乗員部	・ 不具合事象の分析を深化し、効果的かつ実効性のある再発防止策を実施する。 ・ 各自のコミットメントの実施状況についてフライト後のデブリーフィング等でレビューを行う。
訓練審査部	・ 効果的な訓練審査により不具合事象の削減を目指す。 ・ イレギュラー事象発生時には速やかに部内で情報共有を行い、月例会議で詳細を報告する。

フジドリームエアラインズ安全報告書

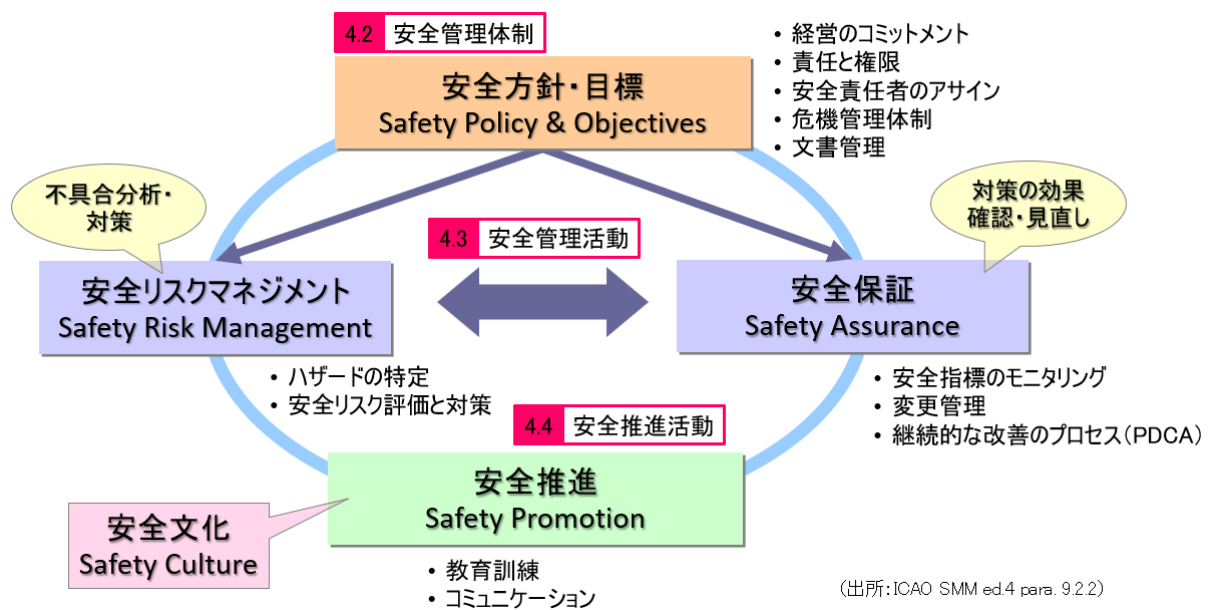
シミュレーター事業部	- 稼働実績目標を設定してシミュレーターの維持管理を行い機材の品質を維持する。 - 訓練効率の向上に資するレッスン・プロファイルを訓練に提供する。
運航部	- 飛行管理システムのアップグレードに伴う混乱や運航影響を最小化し、運航品質を維持するための運航乗員部支援を推進する。 - 飛行データの取り卸し・解析を確実に実施し、その結果を FOQA レポート等で紹介することで安全運航に対する意識を高水準で維持する。 - 航法データベースおよびチャートの検証作業を実施し、データの不備による不具合発生を未然に防止する。
客室乗員部	- アルコールに起因する事象の未然防止に向け、教育・体制・風土の三位一体で安全管理を強化する。 - 現場の安全意識のマンネリ化を防ぎ、日常および緊急時対応力の向上を図る。
空港業務部	- 定期的かつ効果的な現場のハンドリング状況の確認とフォローを行うことで、安全意識の向上を図る。 - 規程の見直し・簡素化、運用変更等によりヒューマンエラー防止への環境整備を行う。
整備部門	- 過去のヒューマンエラー事例のレビューと品質管理速報等の浸透活動を通じ、ヒューマンエラーによるイレギュラー事象の削減を行う。 - エンジン・脚系統の不具合に対する予防整備および関係部門との連携を強化し、機材不具合の発生・再発リスクを低減する。
安全推進部	- 人的要因が関係するイレギュラー事象等の削減のための支援活動を推進する。 - 無申告危険物の削減のための啓発活動を推進する。 - 安全行動に対するコミットメントの作成と実践の推進および日常業務に定着させるための活動を行う。

4. 安全管理システム

4.1. 安全管理システムの構成要素

国際民間航空機関(ICAQ)の安全管理マニュアルでは、安全管理システムには、「安全方針・目標」、「安全リスクマネジメント」、「安全保証」および「安全推進」の4つの柱があり、各々が必要とする要素も含めて図示すると下図のようになります。

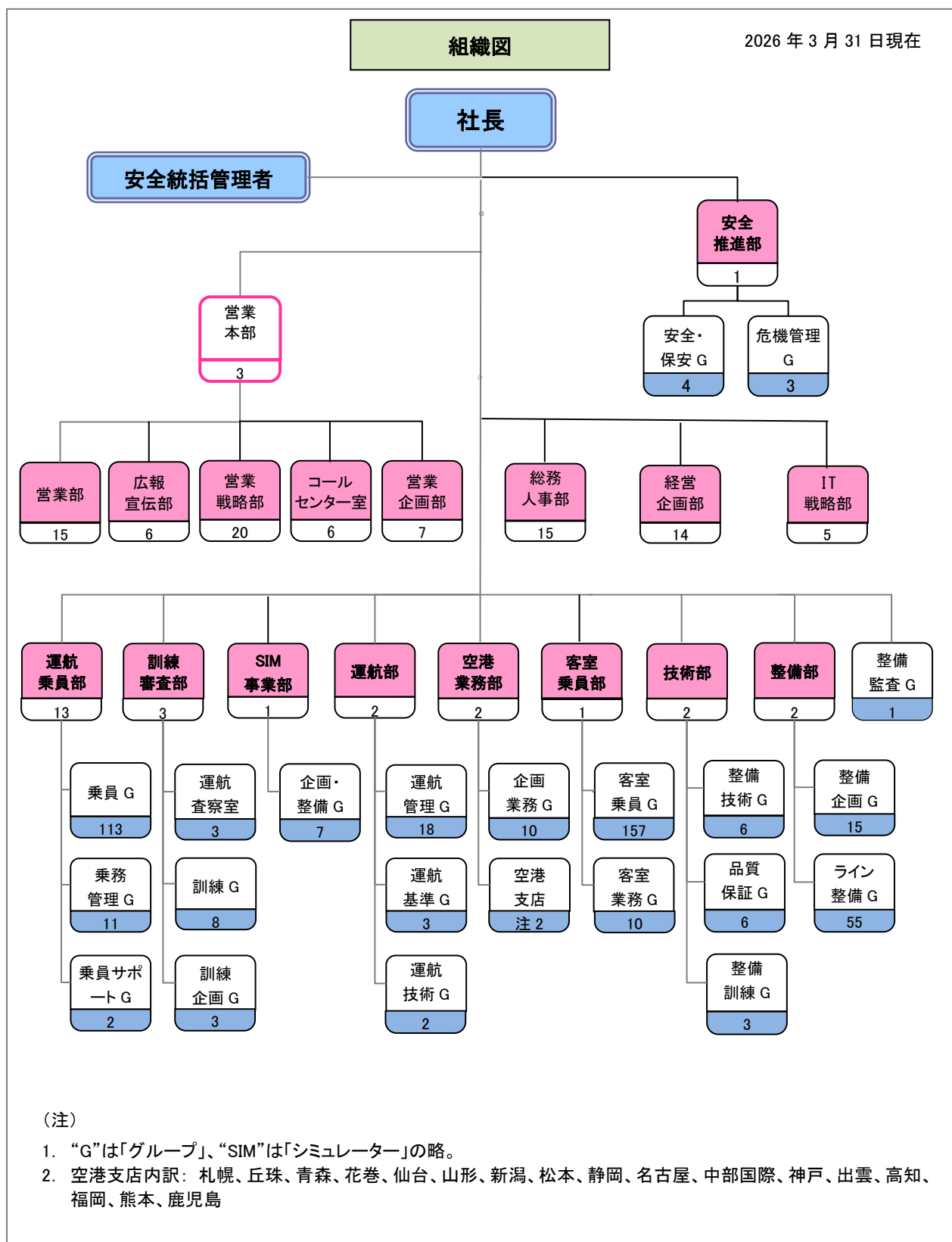
この4本柱のうち、安全リスクマネジメントと安全保証は、車の両輪のようなものです。安全リスクマネジメントのプロセスでは、日常的に発生している様々な事象からハザード(不安全要因)を特定し、リスクを評価し、リスクに応じて、必要な対策を講じます。一方の安全保証のプロセスでは、対策が適切に実施されているか、効果があるか確認し、必要により対策の見直しを実施します。このプロセスを継続的に実施し、安全性の向上を図ります。以下のページでは、これらの要素について、当社の取り組みを説明します。



4.2. 安全管理体制

4.2.1. 組織図

組織体制および各部門の人員数を次ページの図に示します。



4.2.2. 資格者数(運航乗務員、客室乗務員、地上運航従事者、整備従事者)

2026 年 3 月 31 日現在の有資格者の人員数は以下のとおりです。

運航乗務員	124 名(機長 70 名)
客室乗務員	152 名(前任客室乗務員 82 名)
地上運航従事者	19 名(運航管理者 9 名)
整備従事者	57 名(確認主任者 41 名)

4.2.3. 責任と権限

(1) 社長

安全に関する最終責任者であり、以下の権限を有しています。

- ・ 安全管理体制を導入し、有効に機能させる。
- ・ 安全に係る基本方針を示し、社内に周知し徹底を図る。
- ・ 全社的な安全目標を定め、社内に周知し徹底を図る。
- ・ 安全の基本方針、安全目標の達成など安全管理体制を有効に機能させるために必要なリソースを確保し、適切に配分する。
- ・ 航空機の運航リスクの軽減、許容に関して決断を下す。
- ・ 安全統括管理者を選任し、安全統括管理者の提言を尊重すると共に、組織の責任と権限を明確に定める。

(2) 安全統括管理者

航空法 103 条の 2 に基づき社長により選任され、会社の安全管理システムを統括的に管理する責任と権限を有し、安全施策、安全投資などについて経営に対して提言する権限を有しています。

現在の安全統括管理者 荒金 修については、航空法施行規則 212 条の 5 および関連通達に基づいて当社安全管理規程に設定されている以下の選任要件を満足することを確認のうえ、2021 年 5 月 14 日付で選任届を東京航空局長に届出済です。

《安全管理規程の選任要件》

- ・ 会社の役員である。
- ・ 通算して 3 年以上、航空運送事業の実施、または管理の総括に関する業務の経験を有する者、または国土交通大臣がこれと同等以上の能力を有すると認めた者。
- ・ 過去 2 年以内に国土交通大臣の命により安全統括管理者を解任された前歴がない。

(3) 安全推進部長

安全管理システムの構築と維持に係る責任と権限を有し、安全監査や安全教育、各種安全啓発活動を主管します。

(4) 各生産部門(運航の維持に係る部門)の部長

各生産部門内の安全管理・安全推進活動の実施に係る責任と権限を有しています。具体的な業務を表に示します。

部	主な業務(G:グループ)
運航乗員部	・ 運航乗務員の乗務の遂行と日常の技量管理に関する事項(乗員 G) ・ 運航乗務員の乗務割作成および運用、運航乗務員の資格管理(乗務管理 G) ・ 運航乗務員の採用・養成等に関する手続き、健康管理、貸与品に係わる事項(乗員サポート G)

運航部	・ 運航管理・運航統制業務の実施とこれらに係わる教育、訓練、要員養成、設備準備、等の業務実施(運航管理 G) ・ 運航方式・基準の設定、運航部門内予算・組織の総合調整業務(運航基準 G) ・ 運航技術に関する基準・マニュアルの設定維持管理、運航技術上の技術解析等(運航技術 G)
訓練審査部	・ 運航乗務員の審査の実施とそれに関わる計画策定、対官庁業務、各種支援業務等の遂行に関わる事項(運航査察室) ・ 運航乗務員の教育・訓練の実施とそれに関わる計画策定、対官庁業務、各種支援業務等の遂行に関わる事項(訓練企画 G) ・ 運航乗務員の教育・訓練の実施、これに関わる各種支援業務等の遂行に関わる事項(訓練 G)
シミュレーター事業部	・ シミュレーターの整備・運用および認定維持に関わる事項(企画・整備G)
客室乗員部	・ 客室乗務員による乗務の実施、ならびに、これに不随する品質企画、審査、訓練等の業務(客室乗員G) ・ 客室乗務員の乗務割の作成およびの日常乗務管理業務(客室業務G) ・ 機内サービス用品の企画・管理(客室業務G)
空港業務部	・ 空港における旅客、貨物取扱業務、ランプハンドリング業務全般に関わる実施計画、人員計画の策定およびその遂行に関わる事項(企画業務G) ・ 定期便就航空港における支店運営、委託先管理、空港事務所等との連絡・調整業務(各空港支店)
整備部	・ 航空機整備作業の遂行、機材品質の確保、訓練の実施、部品その他の管理に係わる事項(ライン整備G) ・ 航空機整備に関する生産管理、委託管理、資材管理、および設備管理に係わる事項(整備企画G)
技術部	・ 航空機整備の品質保証に係る事項(品質保証G) ・ 航空機整備の技術管理に係る事項(整備技術G) ・ 整備部門における教育訓練に係る事項(整備訓練G)
安全推進部	・ 安全管理・航空保安・危険物取扱の総括(安全・保安G) ・ 危機管理・事故処理および環境管理の総括(危機管理G)

4.2.4. 会議体

安全関係事項について報告や議論を行い、社内における意思決定や情報共有を推進するために、以下の会議体を設けています。

(1) 安全推進委員会

社長を委員長として、原則として3か月に1回開催しています。安全目標における数値目標の国土交通省への届出のため、2月上旬に開催した臨時の安全推進委員会を含めて、2025年度は計5回開催しました。安全目標の決定のほか、安全目標の達成状況や安全監査結果を含む安全管理システムの有効性を評価するマネジメントレビューなどが安全推進委員会の主な議題となっています。

(2) オペレーション安全部会

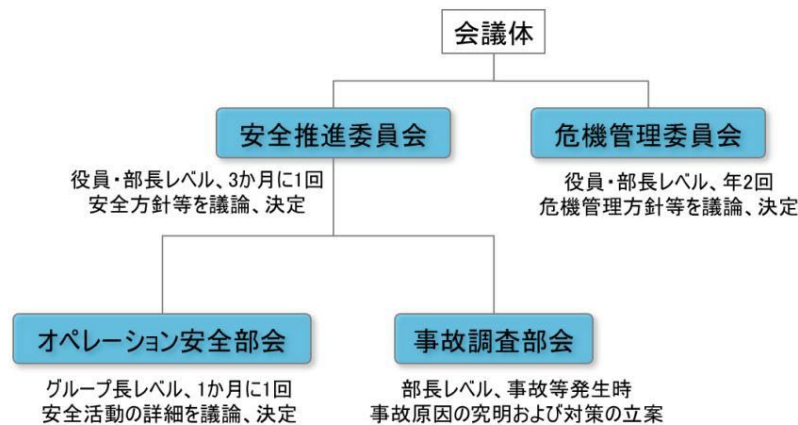
原則として毎月開催しており、2025年度は12回開催しました。安全に係るイレギュラー事象等については、その原因や対策の確認はもちろんですが、安全目標の対象のような重要な事象については、対策の定着度や有効性が評価されるまでフォローする体制を構築し、万全を期しています。

(3) 事故調査部会

開催なし。

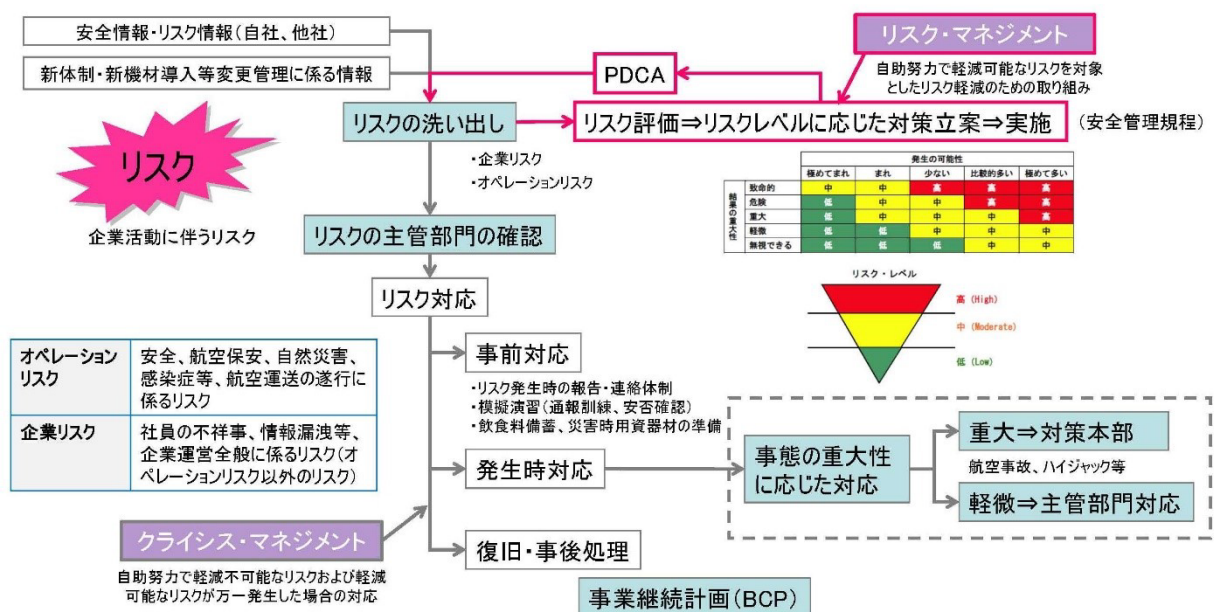
(4) 危機管理委員会

原則とし年2回、6月と12月に開催しています。2025年度は、6月に中間報告として危機管理に係るトピックスについて情報共有を行い、12月に危機管理に係るマネジメントレビューを実施しました。

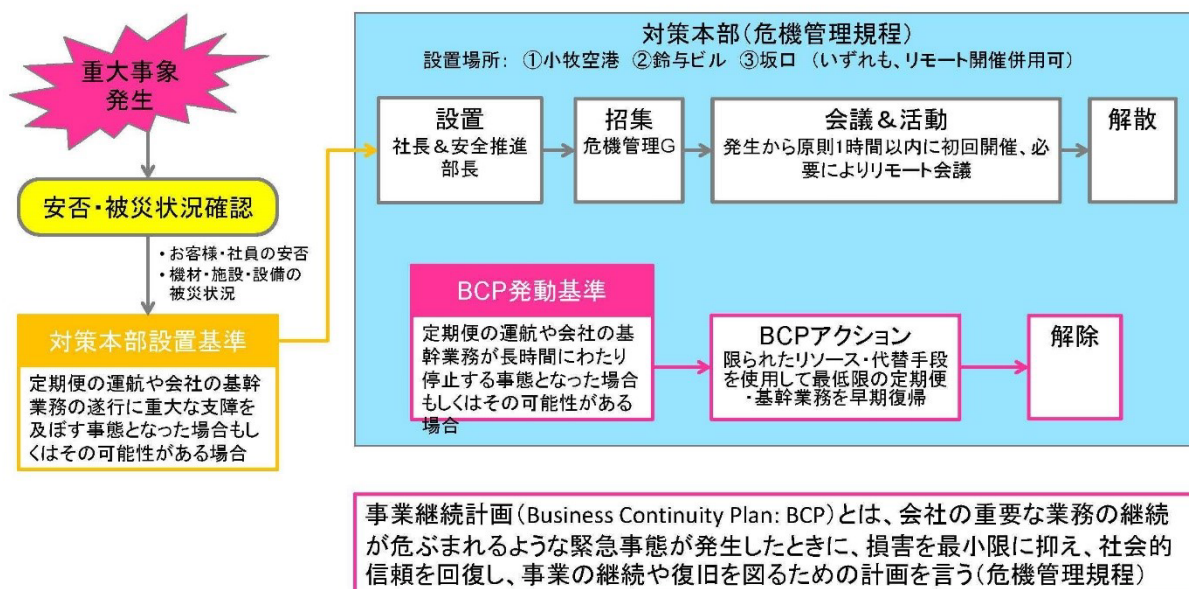


4.2.5. 危機管理体制

航空会社の業務には様々なリスクがあり、航空事故のように自分たちの努力で未然防止が可能なものと、地震や津波のように、発生そのものは防止できず、発生した場合の被害を最小限に抑える努力に傾注せざるを得ないものに分けられます。前者については、安全管理規程に記載しているリスクマネジメントのしくみ(本報告書 4.3.1 項参照)で対処していますが、後者については、対応方針を危機管理規程に定め、対象となるリスクの洗い出し、リスク対応としての事前対応、発生時対応および復旧・事後処理の基本方針と手順を定めています。下図は、こうした危機管理対応の基本的な考え方を示したものです。



リスク発生時の具体的な対応は、事態の重大性に応じて対応することとしており、重大な航空事故が発生した場合や、地震・津波で社員も被災し、要員の確保が難しい場合には、対策本部を招集し、既存の組織体制を超えた指揮命令システムで対応することとしています。特に、地震・津波等で空港が甚大な被害を受けた場合には、限られたリソースや代替手段を使用して最低限の定期便や会社の基幹業務を早期に再開するため、事業継続計画(BCP)を発動し、対処することとしています。下図は、対策本部設置や BCP の発動に係る基本的な考え方を示したものです。



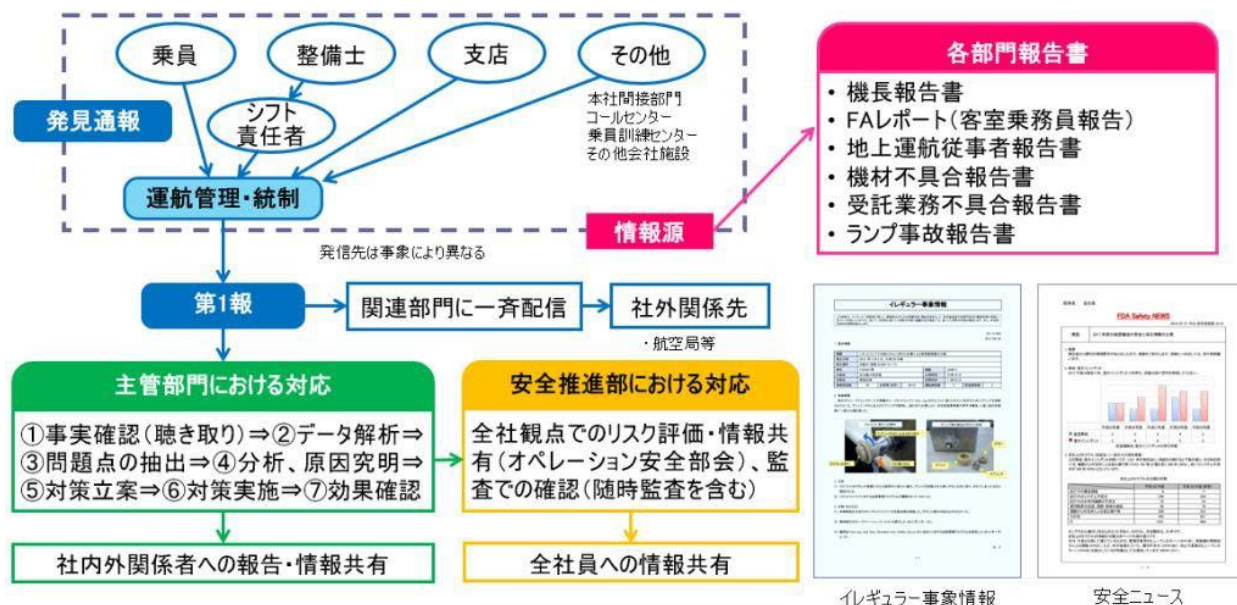
航空会社として対処しなければならないリスクには、航空事故や地震・津波等の自然災害のリスク以外にも、サイバーテロ等の情報システムに係るリスクや新型コロナウイルスに代表される感染症のリスクなどもあります。様々なリスクの中でも、これらのリスクについては、重点的に対処すべきリスクとして、当社危機管理規程の中で、平時対応や模擬演習等の具体的なアクションを定め、対処することとしています。

なお、航空事故や重大なシステム障害発生時など、お客様からの問合せが殺到する可能性がある場合には、通常のコールセンターのほかに、専用の問合せ電話窓口(フリーダイヤル)を設置することとしています。設置する場合には、当社ウェブサイトにてご案内いたします。

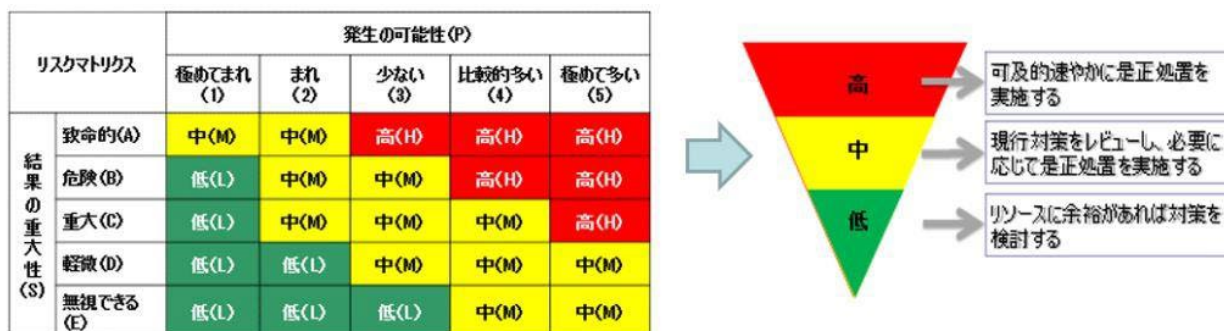
4.3. 安全管理活動

4.3.1. リスクマネジメント

イレギュラー事象が発生した場合の一般的な処理手順は、下図の通りです。発生した不具合に対して有効な対策を講じるには、特にヒューマンエラーに起因する事象の場合には、事実関係の確認が重要であり、そのため主管部門は、当事者に対する聴き取り(インタビュー)を入念に実施します。主管部門は得られた情報に基づいて、必要によりデータ解析結果を参考にして分析を実施し、原因究明、対策の立案を行います。対策実施後の効果確認は、必要に応じて、後述の監査やラインモニターを活用します。こうしたプロセスの妥当性の確認は、通常、オペレーション安全部会で実施しており、安全目標対象事象等の重要事案の場合には、効果確認までのプロセスをフォローしています。



発生事象に対するリスク評価は、上記の分析結果に基づいて特定されたハザード(不安全要因)に対して、当社では、下図に示すようなマトリクスを適用して実施しています。原則として、主管部門がリスク評価を実施しますが、安全推進部は、全社的な観点でリスク評価を実施し、主管部門の評価でカバーできない部分、不足部分を補い(例: 機材故障の乗員操作への影響等)、必要に応じてオペレーション安全部会において議論します。

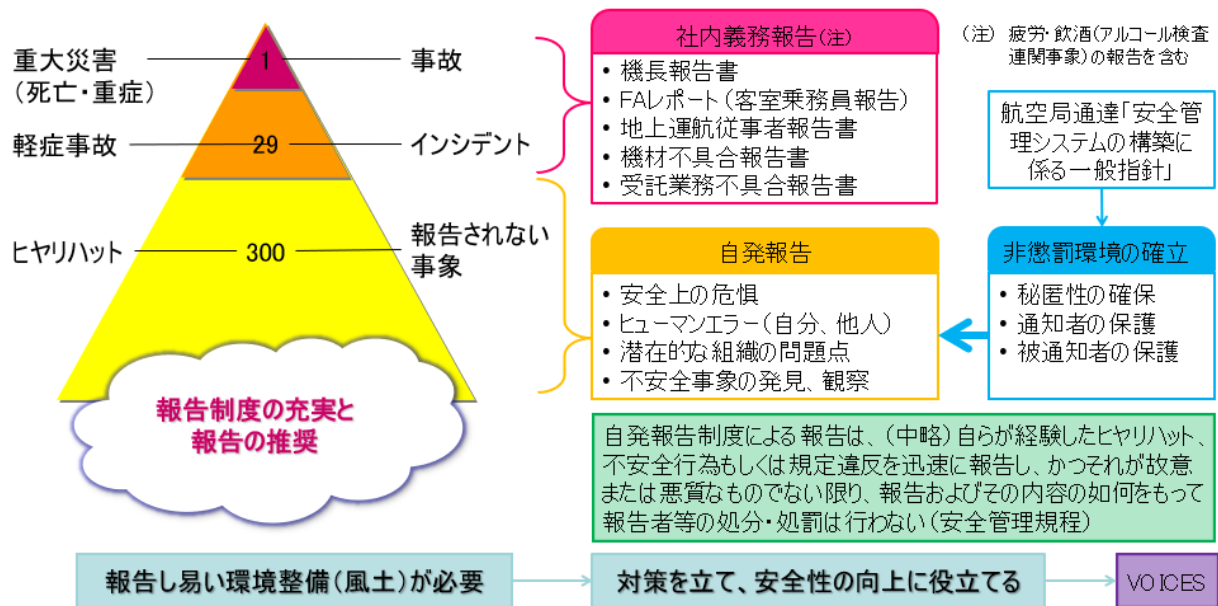


4.3.2. 報告制度

上記のリスクマネジメントのプロセスを適切に実施するには、様々な事象発生時の報告が重要であり、安全管理、特に未然防止、予防対策の観点からは、不具合事象として顕在化してしまったものだけでなく、ヒヤリハット事例や安全上の懸念事項などの報告がカギを握っています。

こうした観点から、ヒヤリハット事例や安全上の懸念事項等の自発報告の推進を図るために、非懲罰環境を確立したうえで、ヒヤリハット報告の推進を図っています。原則として、こうしたヒヤリハット報告もリスク評価の対象とし、原因分析、対策立案のプロセスに乗せています。

更に、ヒヤリハット事例のうち、他社にも役にたつと思われる情報については、航空安全情報自発報告制度(VOICES)に会社として報告することを2021年度から始めています。



下表は、2025 年度の報告件数を示したものです。これらの報告事象については、主管部門において、決められた手順に従ってフォローされるほか、前項に示すリスク評価の情報源として、毎月開催しているオペレーション安全部会において、全社的な視点でレビューを行っています。

社内義務報告件数

報告書種別	報告件数
機長報告書	90
地上運航従事者報告書	4
航空機材不具合報告書	24
FA レポート(客室乗務員報告書)	85(サービス関係やお客様の声を除く)
受託業務不具合報告書	3

自発報告については、安全に係る全社的な自発的報告制度として、安全推進部が事務局として運用を行っている「セーフティ・レポート・システム」のほか、部門ごとに自発報告制度の運用を行うこともできるようにしており、独自にヒヤリハット事例の収集を実施しています。

ヒヤリハット事例の収集を推進する担当者として「自発報告推進担当者」を各部門(運航乗員、運航管理、空港業務、整備、客室の各部門)ごとにアサインし、担当者による会議を随時開催して、各部門における自発報告制度の取り組み状況の把握、部門間の情報共有および全社的な自発報告の推進を図ることとしています。

2025 年度のヒヤリハット報告件数を下表に示します。2025 年度は、年度を通じて 548 件の報告が上がっています。

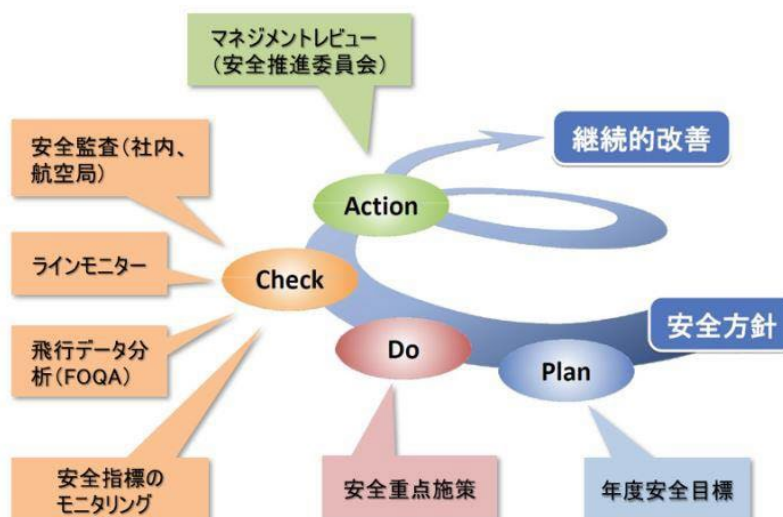
運航乗員	運航管理	空港業務	整備	客室	安全推進	その他
5	24(注)	338(注)	18	159	4	0

(注) 地上取扱業務の委託先での報告件数を含む。

なお、ヒヤリハット報告については、2025 年 2 月に実施された運輸安全マネジメント評価において、ヒヤリハット情報の有効活用の推進について助言を受けています(4.3.5 マネジメントレビュー参照)。

4.3.3. 安全保証

リスクマネジメントのプロセスで実施された対策や安全目標達成のために実施されている重点施策が適切に実施されているか、有効に機能しているか確認し、必要に応じて更なる対策を講じて、安全性の継続的な向上を図るプロセスが安全保証のプロセスです。このプロセスを図示すると下図のようになります。この中で、安全指標のモニタリング、飛行データ分析(FOQA)およびラインモニターについて説明します。安全監査とマネジメントレビューについても後述します。



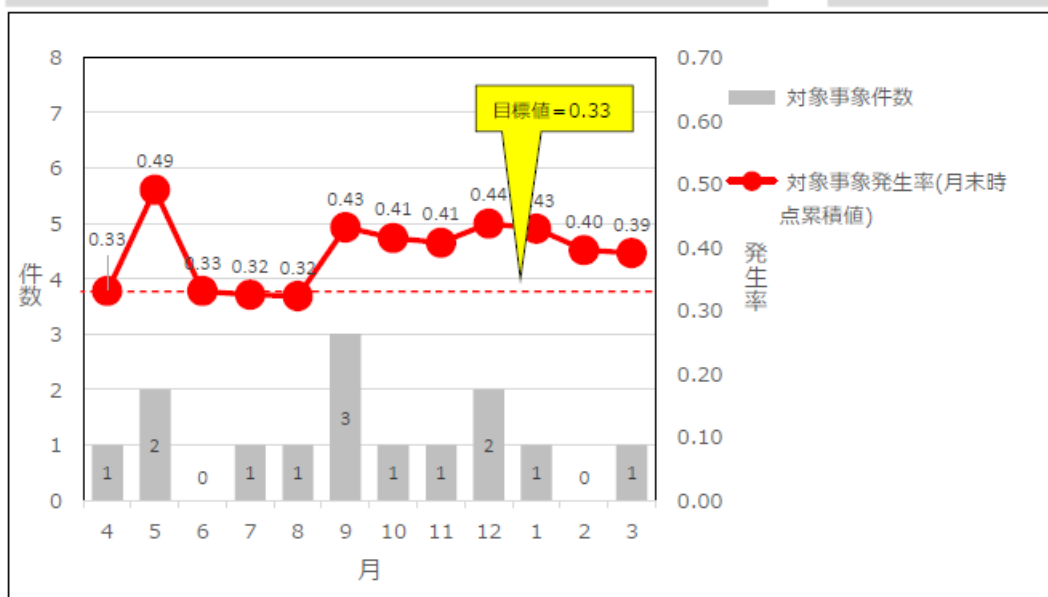
(1) 安全指標のモニタリング

下図は、2025 年度の全社安全目標①のモニター用グラフです。このような形で、毎月開催しているオペレーション安全部会で進捗状況を確認し、必要により対策の検討を行うこととしています。

安全目標① 人的要因が関係するイレギュラー事象等の削減

年間目標値：1,000飛行時間当たりの発生率＝**0.33以下**
(2024年度目標値：0.36以下、2024年度実績値：0.37)

実績：0.39(14件)



(2) 飛行データ分析(FOQA) FOQA:Flight Operational Quality Assurance

このプログラムは、飛行中に記録した様々なデータを航空機から定期的にダウンロードし、解析することで、事故やインシデントおよび不安全事象の発生前に兆候を検知するなど、日常運航のモニターを通じて必要により対策を講じるものです。通常運航のデータに基づいてハザード/リスクを抽出し、安全対策に繋げるため、航空業界では、最もプロアクティブな安全対策と言われています。当社では、データ解析結果をFOQA委員会で議論し、FOQAレポートとして運航乗務員に配布し、安全運航に活用しています。



なお、より確実な運航監視を実現するため、通常の運用範囲からの乖離をモニターする指標や基準を2025年度に一部見直しました。これにより、モニターの精度を向上させ、より有益な安全情報を運航乗務員に提供することで、安全性や運航品質の維持向上を図ることができるものと考えております。

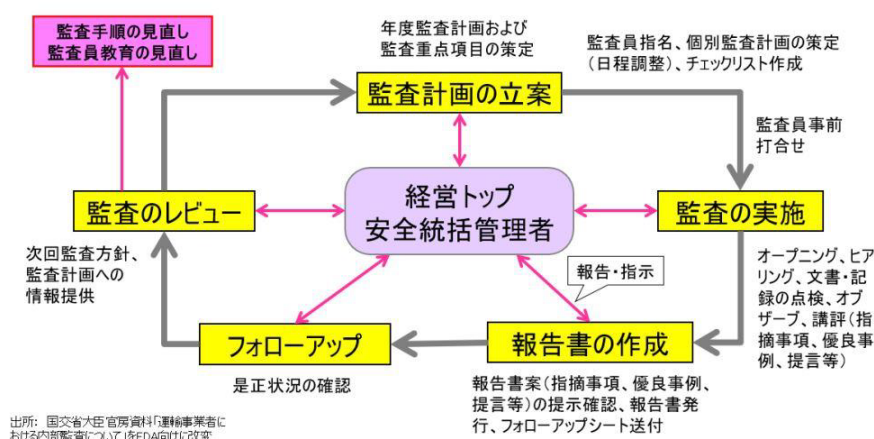
(3) ラインモニター

変動する運航環境の中に潜在的な不安全要素がないか確認するため、既定の訓練・審査とは別に、ラインモニター実施者が編成外で日常運航に同乗し、操縦室内で運航状況を観察し、運航品質の把握を行うプログラムです。得られたデータは、運航業務の標準化や不安全要素の除去に活用しています。新規路線が開設された時や冬期運航開始時、あるいは、安全上のトラブルやイレギュラー運航が発生した場合などに実施することとしており、2025 年度は、4 回のラインモニターを実施しました。

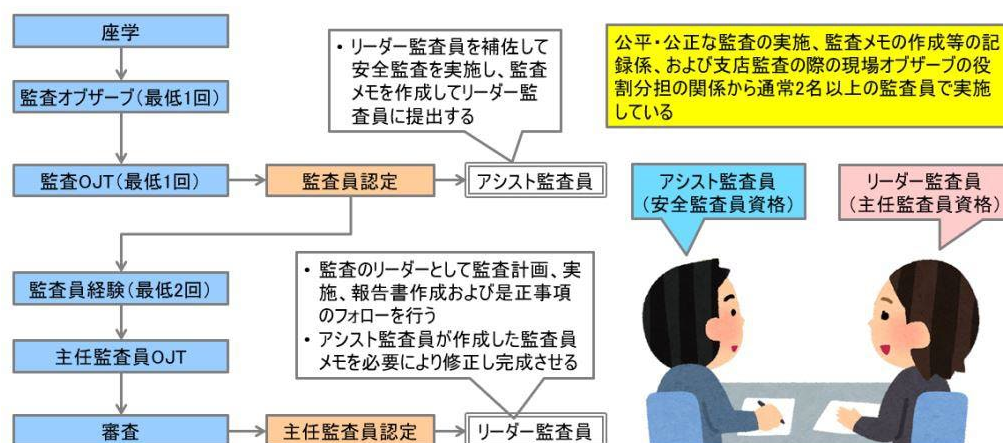
4.3.4. 安全監査

(1) 安全監査プログラム

当社の安全監査プログラムは、国交省大臣官房資料「運輸事業者における内部監査について」に示される監査プログラムに準拠し、ISO9001 品質マネジメントシステムの監査手法を参考にして構築しています。安全監査の流れは、概ね下図に示す通りです。



安全監査は、安全推進部が実施する安全監査員養成訓練を受講し、安全監査員としての認定を受けた監査員によって実施されます。通常の監査は、リーダー監査員とアシスト監査員のペアで実施しており、リーダー監査員になるには、監査員認定後、アシスト監査員としての経験を積み、主任監査員の OJT 訓練を受けた後、審査に合格する必要があります。



監査には、年度計画に基づいて計画的に実施する「定例監査」、不具合事象の発生を受け、改善処置が適切に実施され有効に機能していることを確認するために、必要に応じて実施する「随時監査」、およびこれらの監査が何らかの理由により予定通りに実施できなかった場合に実施する「再監査」の 3 種類の設定があります。

また、監査の対象部門の業務内容に応じ、「本社部門」と「空港支店」に分けて監査の実施基準を設定しています。本社部門は、毎年度 1 回以上、空港支店に対する監査は、2 年度に 1 回以上定例監査を実施することとしています。なお、本社部門のうち、直接オペレーションに関与していない部門については、個別に評価することにより、2 年度に 1 回以上としている場合があります。

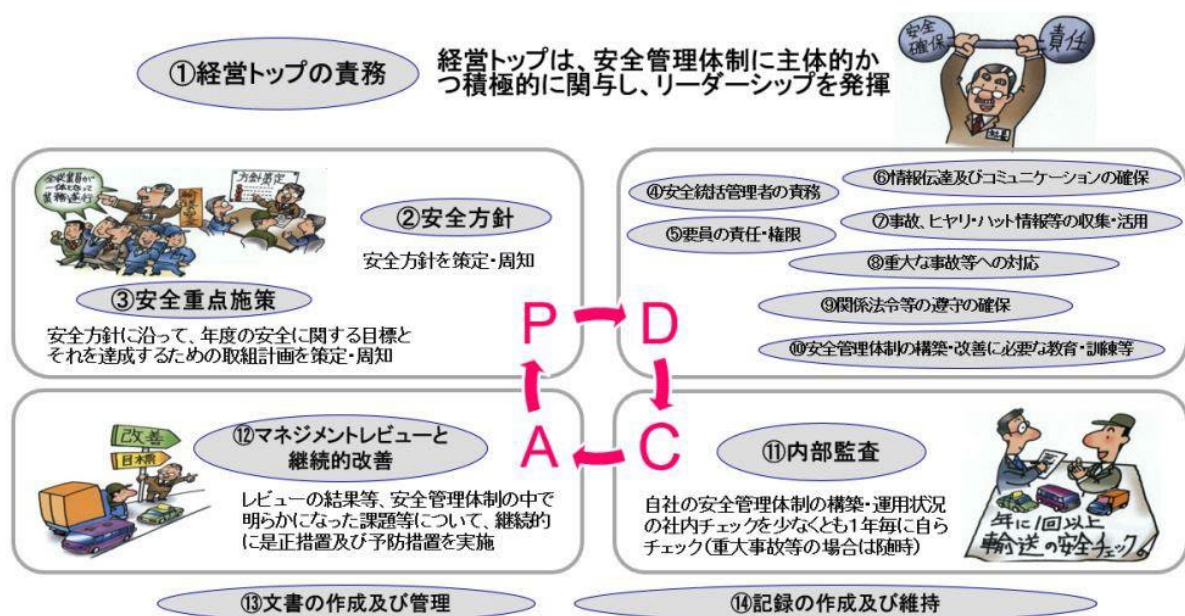
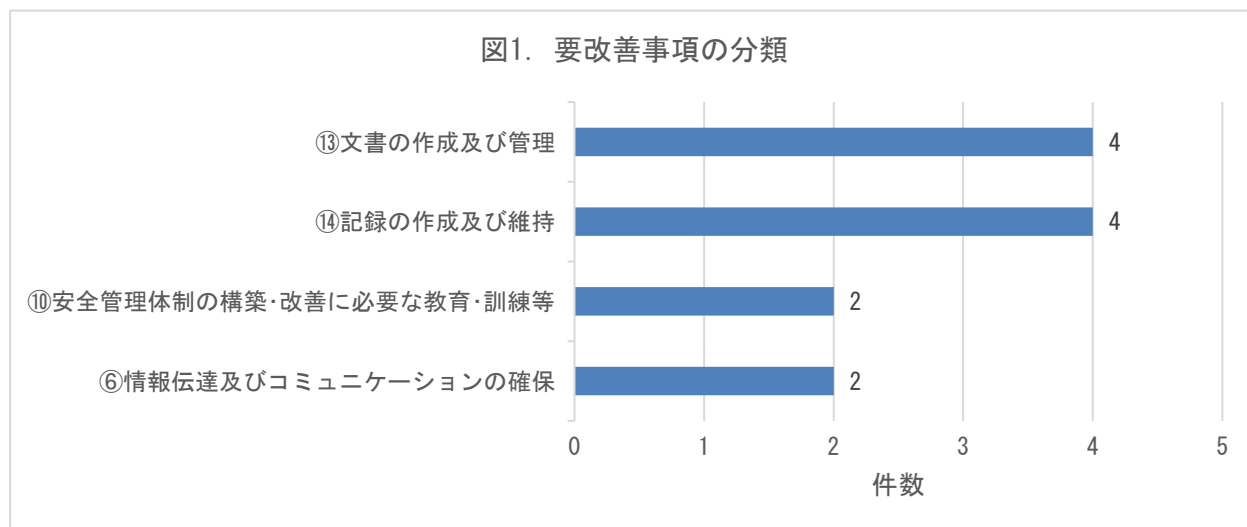
(2) 2025 年度の安全監査実施結果

2025 年度は、定例監査として本社 24 部門および 12 空港支店、計 36 部門・空港支店に対して監査を実施しました。2024 年度から監査制度を変更し、指摘区分の見直しを行いました。従来は安全上のリスクレベルに応じてレベル 1～3 の指摘事項と提言に区分していましたが、安全上のリスクが高い指摘事項が見られ

ないことから、2024 年度より要求事項を満たしていない不適合事項を「要改善事項」、不適合ではないものの検討を要する事項を「要検討事項」として分類することに変更しました。要改善事項は 12 件あり、すべて改善処置が完了しています。

当社は、安全監査の指摘事項を、下図の 14 項目（「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」参照）に沿って分類し、傾向を分析しています。2025 年度の要改善事項 12 件の内訳はグラフの通りであり、「文書の作成・管理」及び「記録の作成及び維持」に係るものが 4 件と最も多く、次いで「安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等」および「情報伝達及びコミュニケーションの確保」に係るものがそれぞれ 2 件となっています。

図1. 要改善事項の分類



出所:「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」

安全監査では、優良事例についても積極的に確認し他部門と共有することで、安全管理のしくみをより堅固なものにするよう努めています。2025 年度の優良事例の総件数は 43 件でした。安全推進部では、これらの優良事例の中から年度ごとに最優良事例を選考し、表彰しています。2025 年度は、花巻空港支店にお

ける「航空事故を想定した机上訓練の継続的な実施」を最優良事例として選定しました。事故処理配備品の使用方法の習熟や各部門の初動対応能力の向上に積極的に取り組んだことに加え、委託先も含めて支店内全員が参加する訓練を継続的に実施し、安全意識の向上と事故発生時の対応力強化に大きく貢献した点を評価したものです。

4.3.5. マネジメントレビュー

(1) 2025 年度のマネジメントレビューの概要

2026 年 3 月に開催した第 81 回安全推進委員会にて 2025 年度のマネジメントレビューを実施しました。総括のうち主なものは以下の通りです。

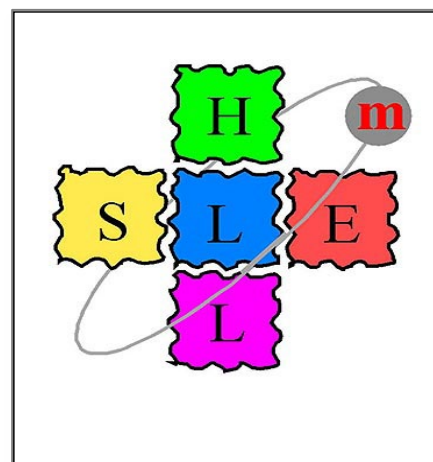
- ・ 運航乗務員関連の不具合として、副操縦士の操縦要件に沿わない運用、乗務後のアルコール検査の遅れ、ライセンスの不携帯による運航が発生した。これらは、いずれも確認不足やうっかりミスが原因と考えられる。ハザードの特定や分析をより深めるために分析ツール(BowTie)を導入したが、まだ十分に活用できていない状況にある。そのため、分析研修を継続するとともに、ヒューマンファクターの視点からも対策を進める必要がある。
- ・ 2025 年 2 月に実施された運輸安全マネジメント評価において、ヒヤリハット報告の有効活用の推進が助言事項とされたことから、2025 年度の安全推進部の安全重点施策のひとつとして、ヒヤリハット報告の有効活用に向けた取り組みの強化をはかることとし、自発報告担当者によるミーティングを開催して有効活用の方法を検討してきた。現時点では、成案を得るまでには至っていないことから、2026 年度も引き続き、各部門の自発報告担当者の協力を得て、有効な活用方法を検討する必要がある。

(2) イレギュラー事象等の分析結果

イレギュラー事象等については、ヒューマンエラーに係る分析を中心に実施しており、M-SHEL モデルおよび人間の認知・行動メカニズムによる分類を行い、経年変化の傾向分析と合わせて、注意すべき要素をピックアップして必要な対策を講じています

M-SHEL モデル

要素	意味
S: ソフトウェア (Software)	法令、規定・マニュアル、教育訓練など
H: ハードウェア (Hardware)	航空機、施設、設備、器材など
E: 環境 (Environment)	温度・湿度・照明などの物理的環境、業務に影響を与える社会的環境
L: 人間(真中) (Liveware)	本人(当事者)
L: 人間(下側) (Liveware)	周囲の人間(同僚、上司、部下等)
M: マネジメント (Management)	マネジメント(経営方針等)



M-SHEL モデルによる分類結果は、下表の通りであり、例年と比べて大きな差異はありませんでした。

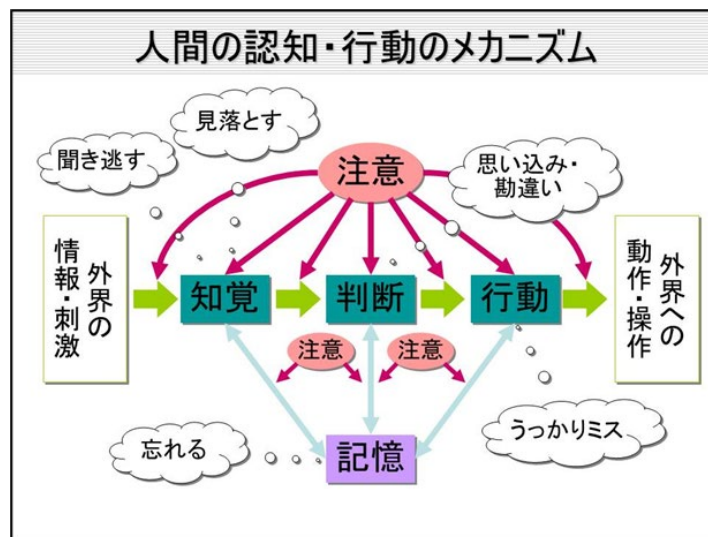
M-SHEL モデル要素別件数

M-SHELL モデル要素	年度別件数				
	2021	2022	2023	2024	2025
L/L-L	73	77	73	95	106
L-H	56	35	39	39	43
L-E	19	26	42	41	27
L-S	21	17	13	6	11
M	3	1	3	0	0

M-SHEL 分析の結果、L/L-L 要素のある事象について、図に示す「人間の認知・行動のメカニズム」に基づいて、「知覚」、「判断」、「行動」および「記憶」のどの部分でエラーが発生しているか分類を試みました。過去 5 年の中期レベルで見ると大きな変動は見られませんが、2024 年度と比較すると、2025 年度は以下の特徴が見られました。

- ・ 知覚(認知確認)エラー、判断(判断・決定)エラー、行動(操作・動作)エラーの増加
- ・ コミュニケーション・連携に関連する事象の増加

人的要因が関係する事象に共通する要因として、お客様対応や他者との会話、突発的な外的要因への対応などに起因する作業中断やタイムプレッシャーがあり、結果として失念に至るシナリオが典型的であると分析されています。こうした状況下においても、決められた手順を確実に実施するための方策が求められることから、所要の対策を講じることとしています。



要素別件数

要素	詳細項目		年度別件数				
			2021	2022	2023	2024	2025
L	① 知識不足・理解不足		4	6	7	3	4
	ヒューマンエラー	② 知覚(認知・確認)エラー	17	15	12	4	13
		③ 判断(判断・決定)エラー	13	13	13	5	10
		④ 行動(操作・動作)エラー	5	6	11	8	13
		⑤ 記憶エラー	12	16	7	8	9
	⑥ その他(安全阻害行為他旅客に起因するもの)		41	45	42	67	69
L-L	⑦ コミュニケーション・連携に係るもの		12	6	6	3	8

4.3.6. 航空局安全監査立入検査

2025 年度は、以下のとおり実施されました。

被監査部門	日程	指摘事項
名古屋(本社 運航・整備主基地)	2025 年 7 月 8～10 日	指摘事項1件 (是正処置完了済)
熊本(運航地方基地)	2025 年 10 月 22、23 日	なし
名古屋(客室乗務員訓練所)	2026 年 1 月 9 日	なし

4.3.7. 運輸安全マネジメント評価

2025 年度は、実地評価は実施されず、当社からの報告に基づく書面評価が実施されましたが、特段のコメントはありませんでした。なお、2025 年 2 月に実施された運輸安全マネジメント評価において受けた助言を踏まえ、取組みを推進していますが、4.3.5.(1)項の通り、2025 年度中には成案を得るには至らなかったことから、2026 年度も引き続き、検討を推進してまいります。

4.3.8. 情報共有

当社では、リスクマネジメントのプロセスにおける不具合情報の共有や周知のほか、他社情報や国交省から公表される情報の社員への情報共有や周知を目的として、下図に示すような様々な媒体の安全情報を発信しています。下表は 2025 年度に発行された安全情報の件数を示したものです。

安全情報の件数

項目	件数
社長・安全統括管理者メッセージ	0
安全推進部長通達	6
安全ニュース	3
イレギュラー事象情報	7
JTSB 報告書概要	3

社長・安全統括 管理者メッセージ	安全推進部長 通達	イレギュラー事象 情報	安全ニュース	運輸安全委員会 報告書概要
 重大事案発生時の 社員への指示事項の通知	 社員への指示事項の周知	 当社で発生したイレギュラー 事象の情報共有	 他社事例や安全に係る参考 情報の周知	 運輸安全委員会報告書の 概要の周知

4.3.9. 文書管理

安全管理規程、運航規程および整備規程等の業務に必要な規程類を設定し、関連法令の改正や安全管理システムの見直しに伴う手順変更等をタイムリーに反映する仕組みを構築して、常に最新の状態に維持管理し、適切な規程類が業務に使用できるよう努めています。これらの規程類については、主管部が社内の情報共有サイト(FDA ポータル)に掲示するなどして、社員がアクセスできるようにしています。

また、安全情報の記録、安全監査の記録、安全推進委員会等の会議の資料や議事録、教育・訓練記録等の記録類を管理する方法を定め、正しい情報が必要な期間、適切に維持管理できるよう努めています。これらの情報についても、メールでの配信や FDA ポータルの掲示板等で社員に共有しています。

4.4. 安全推進活動

4.4.1. 教育訓練

(1) 全社安全教育

当社では、下図に示すように、全社安全教育として、「安全啓発教育」の他、一部の社員に対して、「安全担当者教育」および「安全管理規程教育」を実施しています。加えて、安全啓発教育の一環で、アルコールに係る意識啓発教育(E ラーニング)を 2021 年度から毎年実施しています。

安全教育・訓練



(2) 資格者訓練・審査

① 運航乗務員

運航乗務員は、入社時の経歴や所有資格によって、入社後の訓練形態が異なりますが、一般的には、様々な訓練や審査を受け、飛行経験を積み重ねて、訓練生から、副操縦士、機長へと昇格していきます。副操縦士や機長となった後も、資格維持のために定期的に訓練と審査を受ける必要があります。定期訓練では、座学とシミュレーター訓練、非常救難訓練を実施しています。審査には、シミュレーターによる技能審査と運航便における路線審査があり、これらに合格する必要があります。



乗員訓練は、従来の操縦技量(テクニカル・スキル)中心の訓練から脱却し、状況認識や意思決定、リーダーシップやチームワークといったノンテクニカル・スキルを含めて、様々な状況に柔軟に対応できる能力(コンピテンシー)習得を目指す方向に転換しつつある

従来の乗員訓練は、操縦技術(テクニカル・スキル)に重点が置かれていましたが、最近では、航空機の性能向上や自動化の進歩、新たな運航方式の導入もあり、乗員に求められるスキルも変化してきています。飛行中に遭遇する様々な状況を正しく認識し、適切な意思決定をしたり、操縦室内外の人たちとのチームワークや機長としてのリーダーシップを発揮したりと言った、いわゆるノンテクニカル・スキルを含めて、様々な

状況に柔軟に対応できる能力（コンピテンシー）の習得が求められるようになってきています。当社でもこうした要請を満たすために Competency Based Training and Assessment（CBTA）のコンセプトを踏まえた CBTA プログラムの導入を検討しておりましたが、航空局通達「Competency-Based Training and Assessment Program の審査要領細則」に基づいて、2023 年 4 月から試験運用を開始し、適切に運用できることを確認後、2024 年 4 月から正式運用に移行しました。

なお、当社は、2015 年 2 月 9 日付で、国土交通省東京航空局より「指定本邦航空運送事業者」の指定を受けており、機長に対する定期審査を、当社の査察操縦士が実施しています。

② 客室乗務員

客室乗務員は、入社時の初期訓練において、職務遂行に必要な知識やスキルを習得します。お客様に直接接する職務であるため、接客スキルの訓練もありますが、保安要員として、ハイジャック、安全阻害行為への対処方法、緊急脱出時の手順、あるいは、お客様の具合が悪くなった場合の応急措置方法などについて、座学と実技の訓練を受け、資格審査に合格後、客室乗務員として任命されます。

客室乗務員となった後も、資格を維持するために、定期的（年 1 回）に訓練を受け、審査に合格する必要があります。訓練では、飛行中に想定される様々な事態に迅速かつ適切に対処できるよう、実技訓練の充実を図っており、非常救難訓練など、緊急時対応の重要な訓練では、運航乗務員との合同訓練を原則としており、万一の場合でも、両者の連携が円滑にできるよう訓練を行っています。

こうした実技訓練が効果的に実施できるように、客室のモックアップを名古屋（小牧）空港に設置し利用しています。

また、最近では、リチウム電池を使用した電子機器が増加し、リチウム電池火災のリスクが想定されることから、リチウム電池火災を想定した消火訓練も実施しています。



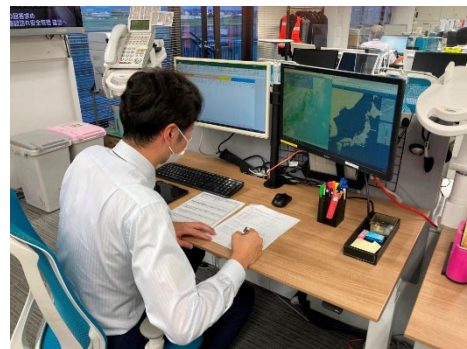
非常救難訓練用モックアップ



リチウム電池火災消火訓練

③ 運航管理者

運航管理者は、気象条件や機体の整備状況に応じて、適切な飛行経路を決めて飛行計画を作成する必要があるため、航空気象、航空機システム、航法や航空管制など、運航に係る幅広い知識と経験が求められます。このため、一般的には、入社後、運航管理者の補助業務を担当する運航担任者としての訓練(座学と OJT)を受け、担任者として発令後、経験を積んだ後に、国家資格を取得するための試験(学科と実技)に合格し、運航管理者技能検定合格証明書を取得することになります。



運航担任者や運航管理者となった後も、定期的な訓練を受ける必要があります。また、運航管理者や運航担任者に対して、運航環境や機材の特性等、業務や訓練で得られた知識を深めるために、操縦室に立入って実運航をオブザーブする「路線踏査飛行」を実施しています。

④ 整備士

整備関連業務に従事する社員(整備従事者)に対する訓練には、「一般社員基礎訓練」、「資格者養成訓練」および「特別訓練」があり、これらの一部の定期訓練として「リカレント訓練」が設定されています。いわゆる「整備士」になるには、入社時の経歴や所有資格に応じて、「資格者養成訓練」の必要な訓練を受け、一般的には国の「一等航空整備士」の技能証明を取得し、当社における認定整備士や確認主任者としての認定を受ける必要があります。

こうした訓練を効果的に実施できるよう、整備訓練グループでは、基本技術の訓練内容の充実を図ったり、シミュレーターやコックピット・トレーナーを使用し実機に近い環境での訓練を行ったりしています。



4.4.2. 全社安全推進活動

(1) 航空機事故模擬演習

万一の事故や重大インシデントの発生に備え、当社では毎年、事故模擬演習を実施しています。2025年度は、2026年2月6日に演習を実施しました。

今回は青森空港支店の協力を得て、昨年に引き続き空港支店が参加する形で、事故対策本部との連携を確認しました。演習シナリオは事前に関示せず、事故の詳細情報は事務局が提供し、質問がある場合には事故対策本部が青森空港支店へ問い合わせを行う形式で進めました。演習を通じて新たに見えてきた気づきや課題については、対応を検討のうえ、次の演習に反映していく予定です。



(2) 名古屋小牧空港総合消火救難訓練への参加

2025年10月23日、名古屋小牧空港において実施された航空機事故対応訓練に参加しました。本訓練は毎年実施されているものですが、今回は、「滑走路16側から着陸した際に、横風にあおられて滑走路を逸脱して停止し、着陸後に右翼エンジンから出火。機内には煙が充満し、乗員、乗客に多数の負傷者が出た」というシナリオを想定し、事故発生時の対応について訓練が実施されました。訓練では、航空自衛隊を含む空港周辺自治体の消防による消火活動、負傷者の搬出およびトリアージ、救急車や愛知県防災航空隊のヘリコプターによる負傷者の病院への搬送など、一連の対応手順が確認されました。当社からは、対策本部要員および救護班として参加しました。



(3) 自然災害演習

2025 年 9 月 19 日、愛知県沖を震源とする大規模地震(南海トラフ巨大地震を想定)を対象に、コンサルタント会社の協力のもと、自然災害模擬演習を実施しました。前回は発災直後の初動対応を中心に実施しましたが、今回はこれを踏まえ、被災状況がある程度判明した後の復旧活動および運航再開に向けたフェーズ(初動対応終了後から 2 日目まで取るべき行動)に焦点をあて、シミュレーション形式で必要なアクションを確認しました。今後も、演習で明らかになった課題への対応を検討し、次回以降の演習に反映していきます。



(4) 役員との直接対話

当社は、就航以来毎年、「安全に対する社内コミュニケーションの強化」を目的とし、役員との直接対話を実施しています。2025 年度は、アイスブレイクを交えながら、役員が中心となってフリートーク形式で行いました。全 6 回の実施で、35 名の社員が参加しました。テーマを「仕事をしているうえでの課題や気になっていること」とし、役員対話を実施した。対話では、人員不足による業務負担や人材の確保・定着、職場環境の改善、拠点間の情報共有・交流の活性化、人材育成や従業員満足度の向上、業務のペーパーレス化・効率化、業務分担の見直し、地域とのつながりの強化等について、社員および役員から幅広い意見が出され、今後の取り組みについて検討することとしました。



(5) 安全講演会・安全研修

当社では、航空安全に対する社員の安全意識の向上を目的として、毎年安全講演会を開催しております。今回は、中華航空機事故遺族会会長の山本氏を講師としてお招きし、「遺族の思いを語る」をテーマに、過去の航空事故を通じて安全の尊さを再認識するとともに、参加者一人ひとりの安全意識の向上を目的として実施しました。



安全講演会「遺族の思いを語る」

また、安全管理やヒューマンファクター、あるいは品質管理といった航空業界で働く人間として必要な知識・スキルを習得するために、外部の教育研修機関や外部講師による教育研修の受講を積極的に実施しています。2025年度は、前年度に引き続き熊本大学名誉教授の吉田道雄氏によるリーダーシップ・トレーニング研修を中堅社員や管理職に対して実施しました。講義やグループワークを通じて集団における人間の特性や組織におけるリーダーシップについて学び、安全な組織を実現できるよう取り組みました。



熊本大学名誉教授 吉田道雄氏によるリーダーシップ研修

(6) 夏季安全キャンペーン

当社は、毎年夏季繁忙期に合わせて、夏季安全キャンペーンを実施し、安全運航を確保するための様々な取り組みを実施しています。2025年度は、7月12日から8月31日までの期間をキャンペーン期間とし、テーマを「声を出して発信しよう、耳を傾け受け止めよう～報告文化の醸成～」として意識啓発を行うとともに、定期安全教育(E ラーニング)や規定類のレビューを実施しました。規定類のレビューでは、規定類が最新の状態に維持されているか、実態に合っていないものはないか等の観点で見直しを実施しました。

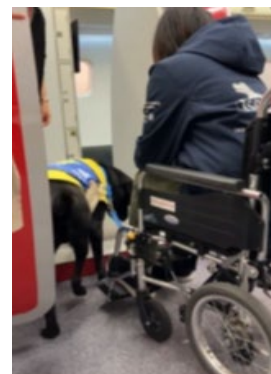


4.4.3. 各部門の安全推進活動

これまでのページで記載できなかった各部門のトピックスを以下に紹介します。

(1) 介助犬に関する理解促進(客室乗員部)

2025年12月11日に日本介助犬協会の協力のもと介助犬セミナーを実施し、補助犬に関する正しい知識と理解を深めることで、多様なお客様の安全・安心に配慮した適切な対応力の向上に努めました。



(2) 大規模地震に備えた緊急事態対応力の強化(運航部)

イレギュラー対応力の向上のため、南海トラフ地震を震源とする震度7の大規模地震発生を想定した緊急事態演習を実施しました。この演習では、運航中の運航乗務員とあらゆる通信手段を用いて、安全を最優先にダイバート先空港を決定するまでの対応を実践的に行いました。演習前の調査や情報収集による各空港の被害状況分析ならびにBCP(事業継続計画)の確認を実施し、今後の安全運航体制の強化につながる有益な情報を入手し、共有することができました。演習に当たっては、関係部署との事前調整や、効果的なシナリオの作成を行うとともに、参加者が主体的に行動できる環境を整えることで、イレギュラー対応力の向上に資する演習が実施できるよう努めました。



(3) WEB チェックインによる利便性向上(空港業務部)

昨今航空業界で懸念されている空港混雑緩和の解消策として「WEB チェックイン」を開発し、2026 年 3 月から、運用を開始しました。お客様ご自身が好きなタイミングでチェックインをしていただくことで、空港内各所の混雑解消と利便性向上に取り組んでおります。「WEB チェックイン」でスムーズにご搭乗いただき、快適な空の旅をお楽しみいただけるよう、今後も旅客業務の更なる安全・品質向上に努めてまいります。



【WEB チェックインご紹介】コードシェア便にて御予約された方もご利用いただけます。←

(4) 運航乗務員に対するピアサポートの強化(運航乗員部)

運航乗員部では、運航乗務員が悩みや問題を抱えた場合にサポートを受けられる仕組みとして、「Dream Mate」(愛称)と称するピアサポートプログラムを 2025 年 6 月から運用開始しました。ピアサポート自体は以前から実施してきていましたが、ピア(相談を受ける人)の確保にめどがたつたこともあり、正式なプログラムとしての制度を整えたものです。このプログラムでは、訓練を受けたピアが、秘匿性が確保された環境下で運航乗務員から様々な相談を受け、必要により、臨床心理士またはそれに準ずる資格を有する専門家の支援を仰げるようになっていきます。運航乗務員が気軽に相談できるよう、月に数回ピアラウンジを設け、活動の周知も行っています。

また、運航乗務員の飲酒に対する意識啓発活動の一部として、希望者に対してアルコール感受性遺伝子検査を行うなど、アルコール問題の対策も、このプログラムの一環で実施しています。

5. データ

5.1. 航空機に関する情報

2026 年 3 月 31 日現在、以下の 15 機のエンブラエル(Embraer) 170 シリーズで運航しています。

- ・ Embraer 170-100STD 型 2 機(76 人乗り)
- ・ Embraer 170-200STD 型 13 機(84 人乗り)

機種	機数	座席数	初号機導入	平均機齢	平均年間飛行時間	平均年間飛行回数
Embraer 170	15	76/84	2009 年 7 月	11 年	2,390 時間/機	2,117 サイクル/機

5.2. 救急用具の装備状況

当社機には、航空法施行規則 150 条に基づき、以下のような救急用具が装備されています。

品目	説明
救命胴衣	飛行機が緊急着水した場合に身につける救命胴衣が、各座席下に備えられています。装着方法については、出発前に客室乗務員から説明がありますので、必ず確認してください。座席のポケットに収納されている安全のしおりにも説明があります。なお、救命胴衣は、緊急時以外には、お手を触れないようお願いいたします。また、幼児用も用意されており、必要時に客室乗務員からお渡しします。
救急箱	機内におけるお客様の怪我や急病の場合に使用する一般的な医薬品や医療用具を常備しています。
携帯灯(フラッシュライト)	機内の照明が使用できない場合にお客様の誘導等に使用するものです。また、夜間の緊急脱出等、必要な場合には、緊急脱出の際に、携行することとしています。
航空機用救命無線機 (Emergency Locator Transmitter; ELT)	航空機が事故に遭った場合、遭難地点を探知させるための遭難信号を送信する無線設備です。墜落の衝撃を感知して自動的に遭難信号を発射する自動型の ELT を装備しています。
自動体外式除細動器 (Automated External Defibrillator, AED)	機内で心肺蘇生を必要とする事態が発生した場合に備え、AED を常備しています。当社客室乗務員は、万一の場合に備え、AED の使用方法についての訓練を受けております。
ドクターキット	機内で救急患者が発生した場合に、機内に乗り合わせた医師または医師の指示を受けた看護師が応急手当てに使用するため、航空局の通達で要求された医薬品・医療用具を機内に常備しています。
感染予防キット	感染症の症状が疑われるお客様への対応時、または吐しゃ物等进行处理する際に使用する医療用具(手袋、マスク、消毒剤等)を機内に常備しています。医師等に限らず乗務員または搭乗者が使用することができます。
蘇生キット	救急看護用として客室乗務員が使用できる人工蘇生機器(人工呼吸器具、聴診器、血圧計、その他の医療用具)を機内に常備しています。当社客室乗務員は、万一の場合に備え、これらの人工蘇生機器の使用法についての訓練を受けております。

5.3. 輸送実績

旅客の輸送実績(2025 年 4 月 1 日～2026 年 3 月 31 日まで)は、以下のとおりです。

路線	便数	旅客数(注)	搭乗率(%)
札幌(新千歳)⇒山形	358	19,502	68%
札幌(新千歳)⇒新潟	717	39,729	66%
札幌(新千歳)⇒松本	360	26,241	87%
札幌(新千歳)⇒静岡	363	22,451	74%
札幌(新千歳)⇒福岡	363	22,375	73%
札幌(丘珠)⇒名古屋(小牧)	519	32,564	73%
札幌(丘珠)⇒静岡	208	13,165	75%
札幌(丘珠)⇒松本	210	11,623	65%
青森⇒名古屋(小牧)	981	61,127	74%
青森⇒神戸	224	13,456	75%
花巻⇒名古屋(小牧)	1,083	66,907	74%
花巻⇒神戸	208	11,559	66%
花巻⇒福岡	156	9,630	74%
山形⇒札幌(新千歳)	360	19,955	66%
山形⇒名古屋(小牧)	580	31,605	68%
仙台⇒福岡	313	20,775	80%
新潟⇒札幌(新千歳)	718	40,260	66%
新潟⇒名古屋(小牧)	435	27,767	76%
新潟⇒福岡	362	21,360	70%
松本⇒札幌(新千歳)	364	26,411	86%
松本⇒札幌(丘珠)	211	11,504	65%
松本⇒神戸	582	35,547	74%
松本⇒福岡	722	45,003	74%
静岡⇒札幌(丘珠)	207	13,087	75%
静岡⇒札幌(新千歳)	361	21,365	74%
静岡⇒出雲	359	18,668	62%
静岡⇒福岡	1,052	65,657	75%
静岡⇒熊本	27	1,433	65%
静岡⇒鹿児島	361	21,198	72%
名古屋(小牧)⇒札幌(丘珠)	520	32,943	75%
名古屋(小牧)⇒青森	986	62,585	75%
名古屋(小牧)⇒花巻	1,083	66,568	73%
名古屋(小牧)⇒山形	583	32,649	69%
名古屋(小牧)⇒新潟	440	28,285	77%
名古屋(小牧)⇒出雲	750	44,238	70%
名古屋(小牧)⇒高知	365	23,524	83%
名古屋(小牧)⇒福岡	1,247	82,924	81%
名古屋(小牧)⇒熊本	1,036	73,195	85%
名古屋(中部)⇒出雲	354	18,199	66%
名古屋(中部)⇒高知	718	33,506	60%
名古屋(中部)⇒熊本	6	361	74%

フジドリームエアラインズ安全報告書

路線	便数	旅客数(注)	搭乗率(%)
神戸⇒青森	222	14,360	80%
神戸⇒花巻	208	11,733	67%
神戸⇒松本	582	35,180	73%
神戸⇒高知	—	—	—
出雲⇒静岡	357	18,388	61%
出雲⇒名古屋(小牧)	749	45,282	72%
出雲⇒名古屋(中部)	354	16,106	59%
高知⇒名古屋(小牧)	361	22,276	79%
高知⇒名古屋(中部)	720	36,570	65%
高知⇒神戸	—	—	—
福岡⇒札幌(新千歳)	364	23,822	78%
福岡⇒花巻	339	9,737	75%
福岡⇒仙台	313	21,190	82%
福岡⇒新潟	178	22,172	73%
福岡⇒松本	729	46,217	75%
福岡⇒静岡	1,056	66,833	78%
福岡⇒名古屋(小牧)	1,243	85,219	83%
熊本⇒静岡	25	1,393	68%
熊本⇒名古屋(小牧)	1,037	73,169	85%
熊本⇒名古屋(中部)	6	439	90%
鹿児島⇒静岡	358	20,650	71%
全路線	30,035	1,841,637	74%
チャーター便	1,168	69,319	70%

(注) 旅客数には無償旅客を含む

以 上