

2025年度 安全報告書

株式会社AIRDO

この安全報告書は、航空法第111条の6に基づき、弊社の安全への取り組みをまとめたものです。

本報告書は、2025年4月1日から2026年3月31日までを対象期間とし、ホームページにて公表しています。

「2025年度 安全報告書」の発行にあたって

平素より「北海道の翼」AIRDOをご利用いただき、誠にありがとうございます。

弊社は2025年3月、安全に関する中期的な方針や安全推進に関する取り組み、安全目標値等をまとめた中期安全推進計画（2025年～2027年度）を策定しました。その初年度となる2025年度は、長引く円安や物価の高騰等厳しい経営環境が続くなか、「いかなる環境下においても安全を堅持する」という中期安全方針の下、全社をあげた安全管理システム（SMS）の推進や、2025年度の安全目標値の達成に向けた取り組みを進めてまいりました。

しかしながら、2025年6月に運航部門におきまして、運航規程に基づくアルコール検査を適切に実施しなかった事象を発生させたことにより、安全目標値の達成には至りませんでした。

この事象を受け、弊社は2025年度安全重点施策の一つとして掲げた「基準・手順の遵守および基本動作の徹底」を改めて心に刻み、全社一丸となって再発防止に努めてまいりました。その結果、事象の再発には至っておりませんが、現在もこの安全重点施策を継続し、安全運航の堅持に向けて取り組んでいます。

また弊社は、株式会社ソラシドエアおよび共同持株会社リージョナルプラスウイングス社を含むグループ3社での取り組みとして、3社共同での安全推進イベントの開催等、グループ安全文化の醸成に向けた施策も進めています。

弊社は2026年11月、会社設立30周年の節目を迎えます。「安全を絶対的使命として追求する」という企業理念の下、1998年12月の就航以降継続してきた事故・重大インシデント0件という実績に慢心することなく、今後も安全性のさらなる向上に向けた不断の努力を重ねてまいります。

引き続き皆さまの変わらぬご愛顧とともに、一層のご指導ご支援を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

2026年8月



株式会社AIRDO 代表取締役社長

鈴木 貴博

目 次

1. 安全に関する基本方針	
1-1 企業理念・安全行動指針	1
1-2 安全方針	2
2. 安全確保の体制	
2-1 安全管理システムの概要	3
2-2 安全確保に関する組織	4
2-3 責任と権限	5
2-4 事故等の防止対策、発生時の対応および災害への備えに関する概要	7
2-5 輸送の安全に係る文書の整理および管理に関する事項の概要	7
2-6 各組織の機能と役割の概要	8
3. 安全確保への取り組み	
3-1 マネジメントレビュー	9
3-2 日常運航における問題点の把握および対応	9
3-3 変更管理	13
3-4 運航に携わる各職種の定期訓練および審査の内容	13
3-5 アルコール対策への取り組み	15
3-6 第三者による評価	16
3-7 安全に関する社内啓発活動	16
3-8 安全文化の醸成	20
4. 使用機材および輸送実績	
4-1 使用機材および輸送実績	21
5. 運航上のトラブル発生状況等	
5-1 事故	23
5-2 重大インシデント	23
5-3 安全上のトラブル（義務報告）	23
5-4 イレギュラー運航（航空局基準）	29
6. 2025年度および2026年度の安全指標・安全目標値	
6-1 国からの命令・指導等	30
6-2 2025年度 安全指標・安全目標値・実績	30
6-3 2026年度 安全指標・安全目標値	30

1. 安全に関する基本方針

1-1 企業理念・安全行動指針

弊社は、企業理念の冒頭において「安全を絶対的使命として追求します」との決意を述べ、この理念の下、会社として航空の安全を追求しています。

企業理念

- 安全を絶対的使命として追求します
- お客様に感動していただける空の旅を提供します
- コスト意識を持って企業競争力を強化します
- 人を活かし育み、活力ある企業風土を創造します
- 北海道の翼として地域社会の発展に貢献します

弊社は、企業理念に掲げている「安全を絶対的使命として追求」するため、安全行動指針を定め、全役職員がこの安全行動指針に従い、業務を遂行しています。

安全行動指針

- 曖昧な判断はせず、確信がない場合は安全を最優先に行動します
- 情報は迅速かつ的確に報告し、組織を超えて共有します
- 周囲の意見に耳を傾け、自分の考えを声にして、コミュニケーションを大切にします
- 教訓から学び、自覚と責任を持ってプロフェッショナルとしての技倆を高め続けます

1-2 安全方針

経営の最高責任者（代表取締役社長）は、安全最優先の決意を示した「安全方針」を設定しています。

2025年度安全方針

航空会社にとって、安全は何ものにも代えがたい、会社存続の基盤であり、絶対的使命として何よりも優先させるべきものです。

当社の「企業理念」では冒頭で、

安全を絶対的使命として追求します

と謳い、安全最優先の固い決意を表しています。

2025年度の安全方針は、以下のとおりに定めています。

安全方針

- ・いかなる環境下においても安全を堅持する

安全重点施策

- ・基準・手順の遵守および基本動作の徹底
- ・リスクマネジメントの強化
- ・安全文化の醸成と定着

安全指標・安全目標値

- 「事故・重大インシデント 0件」
- 「アルコール検査での検知・失念 0件」
- 「ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル報告件数（委託先を含む）
1.40件／1万便 以下」

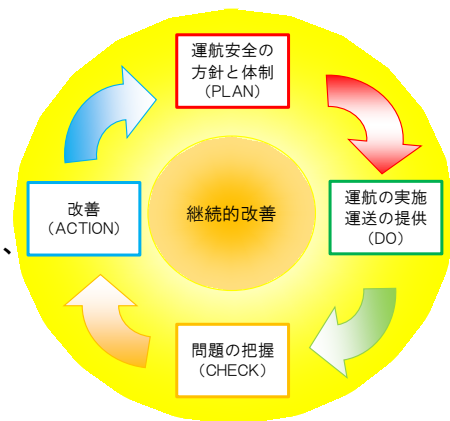
2. 安全確保の体制

弊社は、航空法に基づき、「安全管理規程」において、安全管理の方針、体制、実施方法について定めています。また、安全統括管理者を選任し、経営トップから運航、整備、客室、空港業務等に直接携わる社員を含む会社全体で、航空輸送の安全に対し組織的に取り組む「安全管理システム」（以下「SMS」という。）を構築しています。

2-1 安全管理システムの概要

弊社におけるSMSとは、会社の運航安全の方針や目標を定め、体制を整備し、実行し、その結果を評価することにより、会社組織が一体となって、継続的に安全の確保および改善を図る仕組みをいいます。

この仕組みにおいて、P（PLAN：計画）、D（DO：実施）、C（CHECK：問題把握）、A（ACTION：改善）のサイクル（PDCAサイクル）を継続することにより、運航の安全の維持・向上を目指します。



① 安全方針（PLAN）

企業理念に基づき、会社の安全に関わる基本的な方針および目標を設定し、運航の安全についての組織および責任と権限を定めるとともに、SMSの適切性、妥当性および有効性を確保し、継続的改善を図っていくためのマネジメントレビューを設定する。

② 運航の実施／運送の提供（DO）

日常的に運航の実施・運送の提供の業務に従事する社員についての具体的な行動基準を定める。さらに運航の安全に関わる日常的な業務の外部委託に対する管理について定める。

③ 問題把握（CHECK）と改善（ACTION）

運航の実施・運送の提供に伴う問題点の把握、継続的な再発防止対策および未然防止対策の実施による運航の安全性向上ならびに内部安全監査による定期的なSMSの改善について定める。さらに、SMSを有効で効果的なものにするための安全推進の一般的な種々の活動について定める。

④ 運航体制

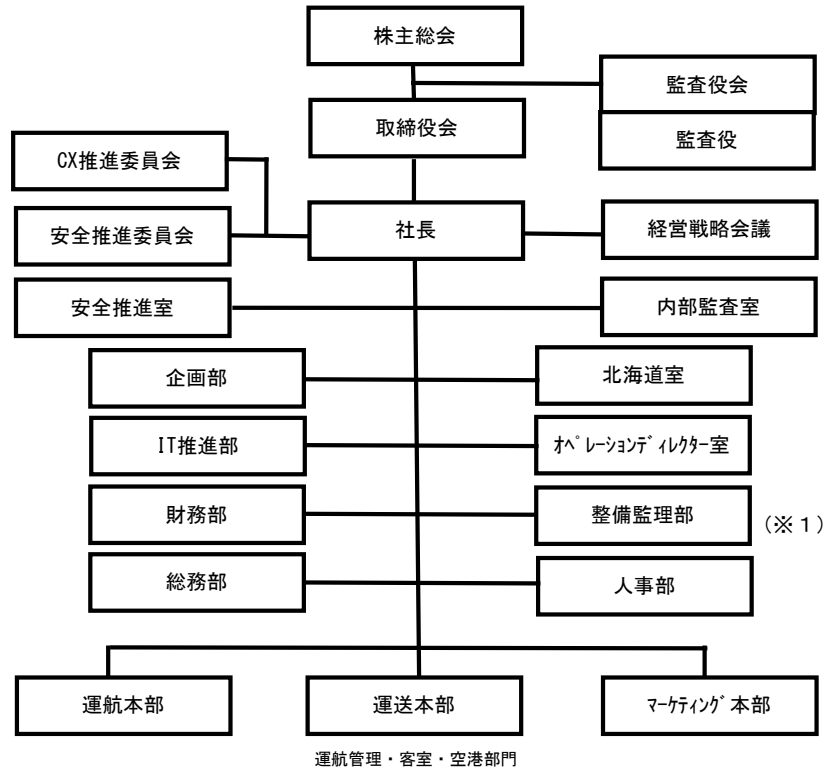
運航体制の維持および改善を図り、SMSの有効性を継続的に改善するために必要な資源の供給について定める。さらに運航の安全・品質に関わる業務の実施基準・手順の設定について定める。

AIRDO安全報告書

2-2 安全確保に関する組織

弊社の安全確保の組織体制は、以下に示すとおりです。

◇ 組織図と従業員数（2026年3月31日現在：1,061名）



※1 業務の管理の受委託にて株式会社ソラシドエアと当社の共同持株会社である株式会社リージョナルプラスウイングス（以下、RPW）が当社の整備部門として機能しています。

内部監査室	安全推進室	北海道室	人事部	総務部	財務部	
4名	12名	9名	21名	23名	10名	
IT推進部	企画部	オペレーション・インテグレーション室	マーケティング本部	運送本部	運航本部	整備監理部
8名	11名	5名	53名	493名	222名	2名（※2）

※2 整備部門としては整備作業、整備管理業務を担当するRPW整備事業室に205名が在籍しています。

◇ 運航に携わる各職種の人数（2026年3月31日現在）

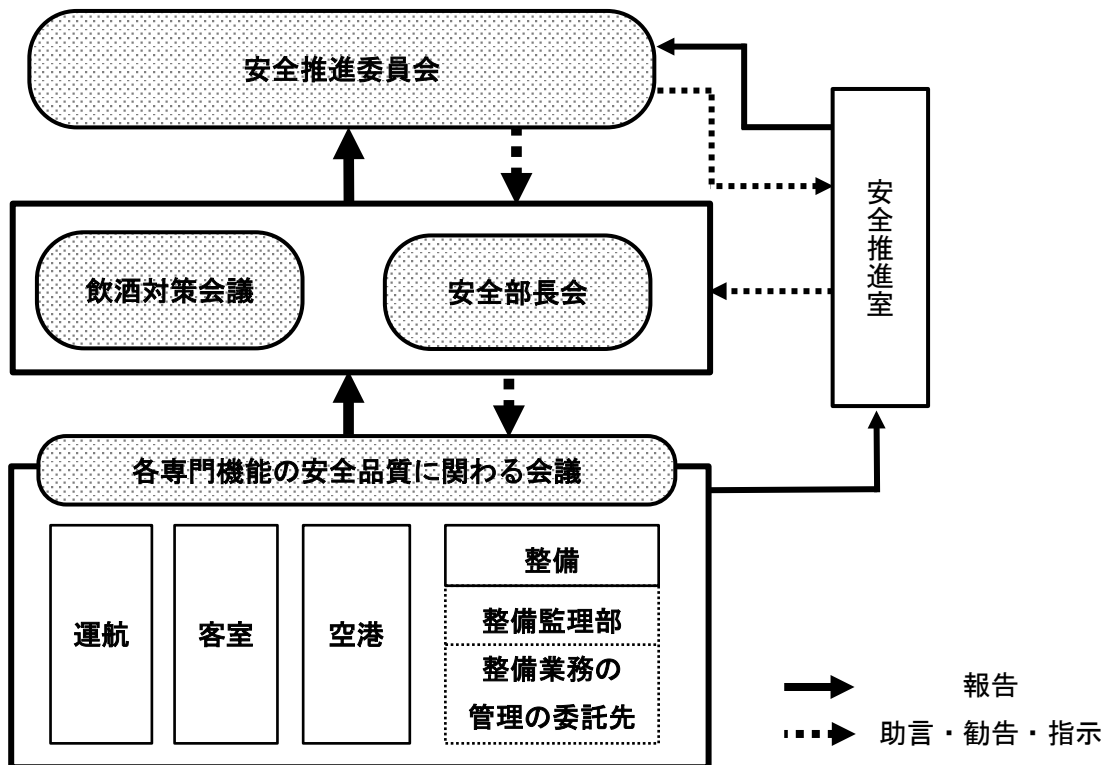
職種	人数	備考
運航乗務員	169名	訓練生含む
客室乗務員	245名	
地上運航従事者	21名	うち運航管理者18名
整備従事者 （RPW整備事業室）	205名	うち有資格整備士151名

※運航に関わる委託先の人数は除く

2-3 責任と権限

安全の維持・向上を目的とするSMSの継続的な改善を図り、安全を確保するための委員会組織、役職者、社員の責任と権限は以下のとおりです。

安全推進の基本的な組織体制図



◇ 安全推進委員会

すべての常勤役員、生産部門の本部長等により構成され、会社の安全に関わる重要事項の最高決議機関として、原則、毎月1回開催しています。安全に関する基本方針を策定し、安全重点施策の実施状況や達成状況を確認、その結果に基づき会社全体の安全対策の確認、監視、助言、勧告、指示を行います。

◇ 社長（経営および運航安全に関する最高責任者）

経営の最高責任者としての責務を全うするために、以下の職務を遂行しています。

- ・「安全は経営の最優先事項である」旨を含め、安全コミットメントを行うと共に、安全に関わる方針を決定し明示する。
- ・SMSが、引き続き適切で妥当性があり、かつ有効であることを確実にするために、定期的にマネジメントレビューを行う。
- ・安全の推進に必要な経営資源の確保と配分を行い、または各部門に指示し、定期的に確認を行う。

- ・安全施策・安全投資等輸送の安全確保に関わる安全統括管理者の意見を尊重する。
- ・該当する役員の義務と責任の中に安全の重要事項を含め、それらが実行されることを確実にする。
- ・安全上の重要事項に関する経営上の意思決定に基づく指示を安全推進委員会に対し行う。

◇ 安全統括管理者

会社のSMSの維持、向上および日々の取り組みに対する統括的な管理を行う責任を有する者として、責任を全うするために、以下の職務を遂行しています。

- ・安全推進委員会に報告された事項について必要な助言、勧告を行う。
- ・経営の立場から、SMSの継続的改善を推進し、安全の監視を行うと共に、安全施策・安全投資の決定等安全に関する重要な経営判断に直接関与する。
- ・安全に関する事項について社長に報告すると共に、マネジメントレビューを支援する。
- ・安全推進室長を通じてなされた各生産部門長からの報告について、適時必要な指示を安全推進室長に対して行う。
- ・事故・インシデントが起きた場合、原因の究明や必要な勧告、提言等を行うため、調査会の設置を発動する。
- ・会社の飲酒対策を統括管理する。

なお、弊社は安全統括管理者の選任については、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあり、かつ、航空運送事業に関する一定の実務の経験その他の国土交通省令で定める要件を備える者のうちから安全統括管理者を選任し、国土交通大臣に届け出を行っています。

◇ 生産部門担当の本部長

各本部における安全に関する取組みの総括的な実行責任と権限を有し、航空機運航に対する安全リスクの自部門の総括的な管理責任を有する。また、法令、基準を厳格に遵守することについての実行責任を有する。

◇ 安全推進室長

輸送の安全を確保するための安全推進活動全般に関わる方針、計画を策定する責任者として、関係各部署とも連携し、安全に関わる基本方針および安全管理規程に基づく安全推進活動の総括を行います。また、マネジメントレビューの管理責任者として、安全に関わる課題の解決を目的に関係各部署への指示、提言ならびに支援を行います。

◇ 各専門機能の安全品質の主管部門長

航空機運航の業務に対する運航リスクの管理責任および各専門機能の安全品質に係る維持、向上についての実行責任を有する。

◇ 生産部門の部門長

自部門内の安全に関する責任者として、部門内の業務プロセスや手順を設定し、確実に実施・維持します。また、不安全事象の再発防止活動および未然防止活動を部門内において実施します。

◇ 整備監理部長

整備業務に係る委託先に対する監理責任を有する。

◇ 従業員

安全に関する取り組みの実行責任者として、航空機運航の業務に対する安全リスク管理を行うとともに、許可を受けた航空運送事業者として求められる条件と制約および航空機の運航に適用される法令、基準を厳格に遵守します。

2-4 事故等の防止対策、事故等の発生時の対応および災害への備えに関する概要

緊急事態発生時は、国に認可された運航規程に基づき、機長は発生した緊急事態の内容により、運航管理部門または管制機関等へ無線電話等によりその事態を報告することとしています。運航管理部門では、国に認可された運航規程に基づき自社機の運航状況を監視し、緊急事態が発生したことの通報を受けた場合また感知した場合、当該機との通信連絡に努めるとともに、関係機関等へ連絡し援助を求めることとしています。

また、会社は災害発生時に被害の拡大防止、運航の維持や早期回復等社会的な復旧活動に共助的な役割を果たすことが求められています。なお、航空機の運航に係る内容は安全管理規程等に定めており、オペレーション以外の災害対応については大災害時の事業継続体制に関する計画に定めています。

2-5 輸送の安全に係る文書の整理および管理に関する事項の概要

安全に係る文書については、維持・管理方法を安全管理規程、運航規程、整備規程、部門内で定めた社内規程類等に、安全に係る情報の伝達体制や方法を定めると共に、これを適切に運用し、管理・保管を確実に実施しています。

2-6 各組織の機能と役割の概要

各部門の機能と役割は以下に示すとおりです。

◇ 安全推進室

会社の安全方針および経営方針に基づき、安全に関わる事象について社内各部門および社外の関連する諸機関との調整を行い、会社のSMSの推進と継続的な改善等の具体的な指揮を行います。また、安全関連事項について必要な提言・助言を行うとともに、運航の安全に関わる品質の監査に関する統括を行います。

◇ 運航本部

会社の経営方針に基づき、運航部門に関する生産業務全般を担当し、安全運航の徹底と経済的な生産業務の遂行を行います。

◇ 運送本部

会社の経営方針に基づき、運航管理・客室・空港部門の生産業務全般を担当するとともに、航空保安の徹底ならびに顧客ニーズの取りまとめを行います。

◇ 整備部門（整備監理部/RPW整備事業室）

整備業務の管理の受委託に基づき、整備監理部がRPW整備事業室への監理業務を、RPW整備事業室が整備部門に関する生産業務全般を担当することで、安全運航の徹底と経済的な生産業務の遂行を図ります。

なお、RPW整備事業室への監査は整備監理部が実施しています。

（主な委託先）

機体 ANA JV（日本）、MRO Japan（日本）、STAECO（中国）、HAECO XIAMEN（中国）、EGAT（台湾）

装備品 Honeywell Aerospace Singapore（シンガポール）、Goodrich Asia Pacific（香港）



3. 安全確保への取り組み

安全管理の方針に則り、安全管理システムを円滑に機能させるために以下のような安全管理を実施しています。

3-1 マネジメントレビュー

弊社では、安全管理の適切性、妥当性、有効性を確実にし、継続的改善を図っていくことを目的として、安全に関する取り組みの総括を安全統括管理者から社長に報告しています。具体的には、安全目標の達成状況や安全重点施策の進捗、社員の安全意識等の幅広い情報を収集し分析評価を行った結果に基づき報告されます。その結果を基に社長は、安全方針の妥当性、安全管理およびプロセス改善の要否、取り組むべき課題の有無、必要な資源の割り当ての要否等を総合的に考慮し、必要に応じて対応の指示を行います。その指示に基づき各部門は、安全施策の策定や中長期的な安全の取り組みに反映しています。

3-2 日常運航における問題点の把握および対応

日常運航での安全に関わる問題点の把握および全社的なフィードバックの体制については、以下の方法により全社的な対応を図っています。

◇ 安全推進委員会

安全推進委員会は、安全に関わる重要事項の最高決議機関として、マネジメントレビューの定期的な実施、組織を横断した情報の共有化等、SMSの推進・改善等を図るうえで重要な役割を果たしています。会議の席上では、日常運航における問題点について生産本部（運航本部・運送本部）および整備部門から月次で報告され、再発防止策、未然防止活動実施状況の確認等について討議され、承認されます。併せて、安全推進委員会委員長および安全統括管理者から安全に関する勧告や改善の指示が示されます。

◇ 安全部長会

安全部長会は、各専門機能（運航・整備・客室・空港）の主管部門長により行われる会議で、全社的にリスクの高い事象の把握と対応の進捗管理や、各専門機能におけるSMSの実施状況について共有し、組織横断的なSMSの推進を図ることを目的としています。

◇ 各専門機能における安全品質に関わる会議

各部門の安全品質に関わる会議を定期的に行い、現場の再発防止策や未然防止活動の実施状況を把握するとともに、具体的なリスク評価を行い、安全部長会へ報告します。

また、現場のSMS実施状況を把握し、部門間の意思疎通を図ります。

AIRDO安全報告書

◇ Weekly Safety Report会議（WSR）

毎週開催する会議において、日常運航にて発生したイレギュラー、不安全事故等についての対応状況および改善結果等、生産現場で発生している事象を、社長を含めた経営層にタイムリーに共有し、全社的な安全意識の向上を図ることを目的としています。

◇ 内部安全監査

会社のSMSが適切かつ有効に機能しているか、環境の変化に応じて継続的に改善されているかに着目し、SMSのPDCAサイクルの“Check：見直し”の機能を遂行しているのが内部安全監査です。弊社の内部安全監査は、各組織の個別業務および特定の機能に着目して社内横断的に実施する定期監査と、変化する環境へのSMS追従を確認する臨時監査で構成されています。これらの監査業務を担当するのは、社内規程で定められた所定の訓練を修了して資格発令された安全監査員で、公平で客観的な監査を実施するため、各自の専門性と監査員としての力量の向上に努めています。

2025年度は安全に関わる業務を対象に計17回の定期監査を実施し、監査側と被監査組織が「協働」してSMS改善プロセスを継続的に進めています。

◇ 安全報告制度

弊社では、運航に障害を及ぼす可能性があるあらゆる事象について、その報告手順を定め、安全報告制度として運用しています。その概要は次のとおりです。

① 法令上の義務報告

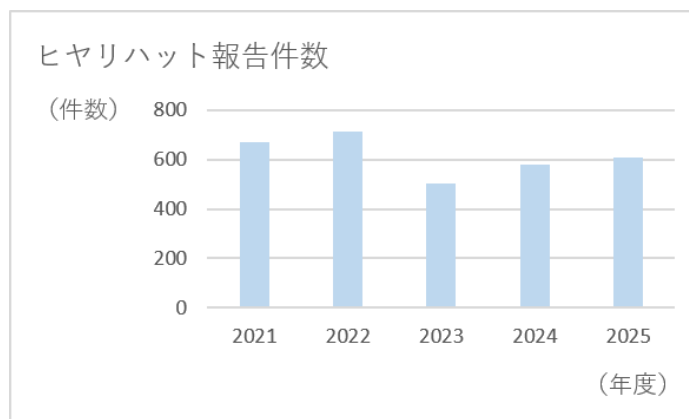
航空会社は、航空法により、「事故」「重大インシデント」「安全上のトラブル」等の「安全上の支障を及ぼす事態」について報告が義務付けられています。

② 社内規定に基づく報告

直接運航に携わる社員は、機長報告、客室乗務員報告、運航管理者報告、整備不具合事象報告等による報告が関係規定類により義務付けられています。

③ 自発報告

ヒヤリハット事象に関して情報を収集し適切な対応を図り、不安全事故の未然防止活動に役立てるため、自発報告制度を設けています。提出されたヒヤリハットの中で規定の改定やシステム改修等に繋がったものを「有形活用」しています。



◇ 安全に関する改善提案

2024年度より、従業員が日常のオペレーションや業務の中で気づいた「安全に関する改善提案」を開始しました。この安全に関する改善提案は、安全に係る制度・組織、方針・目標、規定・基準、訓練、業務プロセスの改善、ヒューマンエラーの防止に関連したものを対象としています。2025年度は全社で6件の提案があり、安全性の向上やヒューマンエラーの防止に寄与しています。

◇ 飛行データ解析プログラム

運航の安全品質を向上させることを目的として、FOQA（Flight Operational Quality Assurance）プログラムを実施しています。このプログラムは、当社が運航する全ての便の飛行記録を収集し、解析・評価することで、日常運航の中の不安全要素を特定し、是正していくものです。

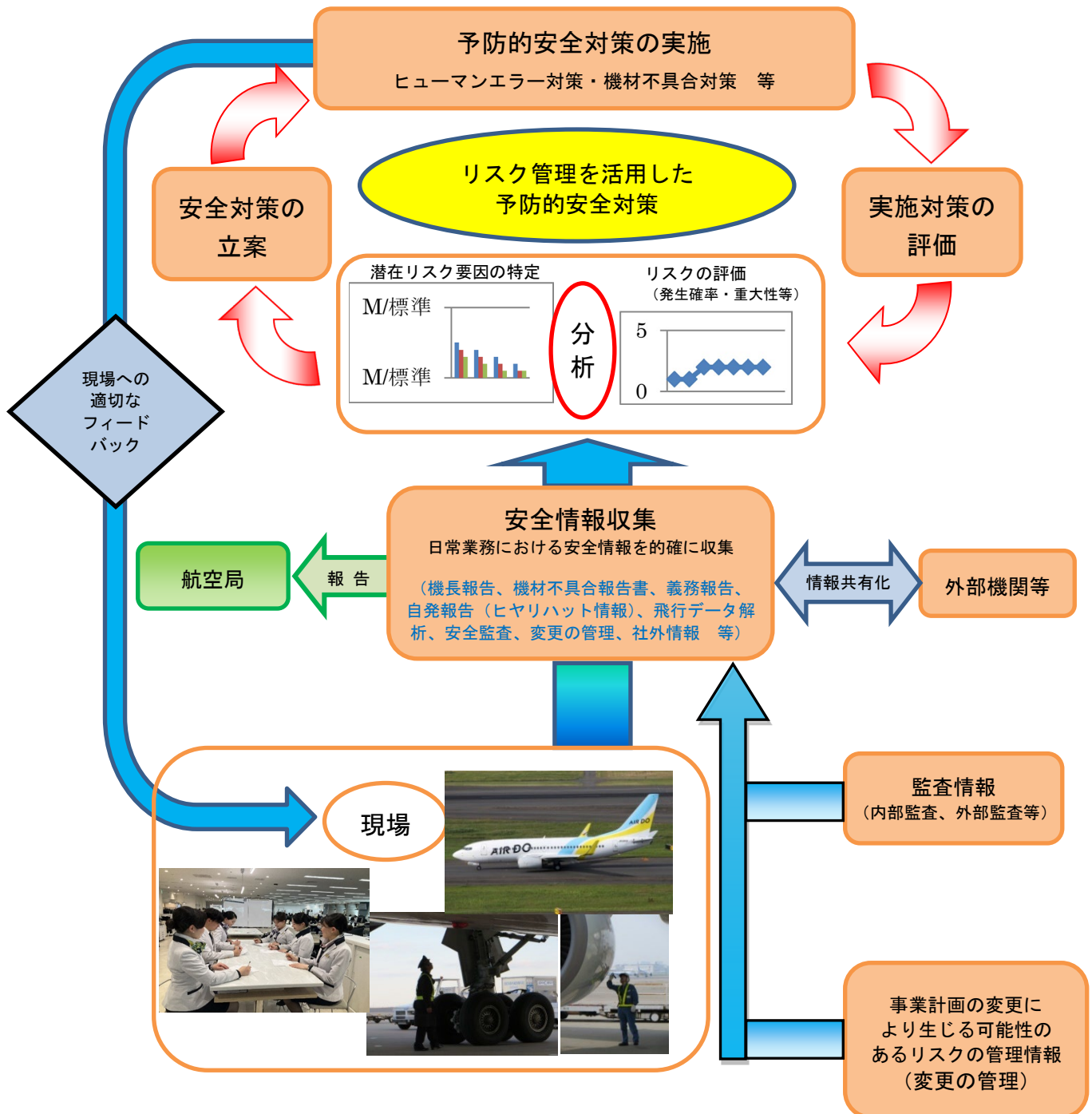
◇ 各生産本部（運航本部・運送本部）ならびに整備部門での活動

日常運航における問題点は、各部門において、前述の安全報告制度により組織的に把握されます。各部門では、報告された問題点に直ちに対処し、重要度に従って事例の周知、是正、再発防止策を実施します。また、複数の本部にまたがる問題については、安全推進室が全社的な調整を図っています。いずれの場合も、安全に関わる重要な問題・事象は、安全推進委員会および航空局の所管部署に適時報告し、当該事象の改善を図ります。

AIRDO安全報告書

◇ リスクマネジメント

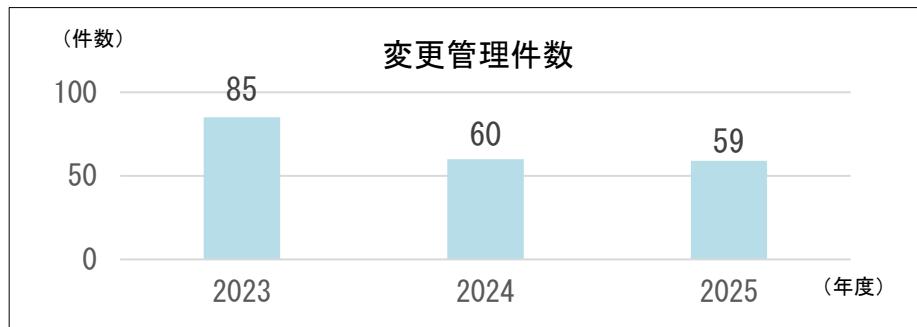
弊社では、安全対策の策定や不具合等への対応にあたり、以下のステップによるリスク管理を実施しています。



3-3 変更管理

社内外の環境変化に伴い、組織の拡大・縮小、設備・システム、プロセス・手順の変更等により意図せずハザードが生じ、新たなリスクが発生する可能性があります。弊社では、これらの変更により生じるリスクを把握し、必要な対策を取ってリスクを許容値内におさめるため変更管理を実施しています。

2025年度はアルコール検知器の変更や各種チャーター便の運航に関する事項、運航乗務員の新訓練体制EBT（Evidence Based Training）の導入等を実施しました。



3-4 運航に携わる各職種の定期訓練および審査の内容

弊社では、日常運航に携わる職種ごとに以下のような教育や訓練等を定期的に行い、運航の安全を確保しています。

◇ 運航乗務員

運航乗務員の定期訓練では、毎年設定される訓練テーマに基づき、半年に一度フライトシミュレーター訓練を実施しており、通常では経験し得ない不測の事態を想定した内容も含めることで対応能力の維持・向上を図っています。また、Ground School においてはカテゴリー航行や CRM 訓練、非常救難対策等を通じて知識・技術を更新し、乗務員間の連携力や意思決定能力を強化しています。

定期審査においては、技能および路線の審査を年1回ずつ行い、プロフェッショナルとして必要な資質を判定します。弊社は指定本邦航空運送事業者として、国の審査官に代わり自社の査察操縦士が機長の資格審査を担っており、高い安全意識のもと厳格な評価体制を維持しています。

さらに2025年6月からは新訓練方式「EBT（Evidence-Based Training）」を導入し、従来の技術向上に加えて非テクニカルスキルの強化による Competency（※1）の向上を目的とすることで、実運航における課題のみならず未経験の事象に対しても柔軟かつ的確に対応できる能力の構築を目指しています。

※1 Competency とは

業務において期待される成果を得るために求められる人間の行動指標所定の基準に従ってタスクを実施するために求められる「スキル（Skills: Technical Skills および Non-technical Skills）を含む」「知識（Knowledge）」および「姿勢（Attitude）」の組合せ。



(運航乗務員実機訓練：下地島空港)

◇ 客室乗務員

入社後は客室乗務員要員として、客室乗務員になるために必要な訓練および審査を受け、資格が付与されます。発令後は資格を維持するため、客室乗務員定期訓練を1年に1度実施し、知識および技量の維持向上に努めています。定期訓練では、緊急事態を想定したシミュレーション訓練（非常口の操作、緊急着陸・着水、火災、急減圧、不法行為等に対する措置）や救急看護、危険物教育訓練等を実施しています。また、運航乗務員と合同で訓練を実施することで、乗務員間のコミュニケーション力やレジリエンスの向上を図っています。

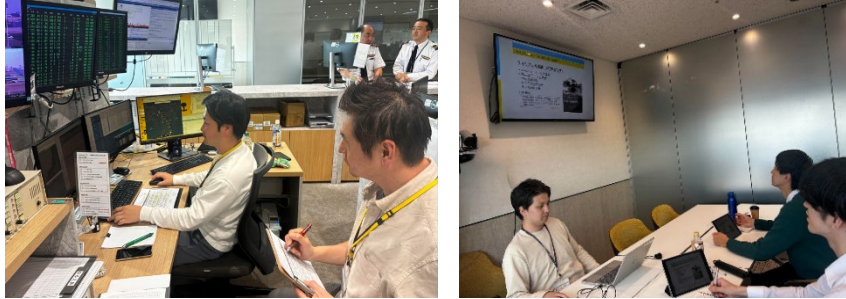


(客室乗務員訓練)

◇ 地上運航従事者（運航管理者、運航支援者）

地上運航従事者は、運航乗務員と連携して航空機の運航方針を決め、安全に目的地に到着するまでのサポートを行うために、専門的な知識や技能と資格が必要です。まず、社内資格である「運航支援者」として経験を積んだ後、国家資格である「運航管理者技能検定」に合格し、さらに社内任用訓練や審査を経て「運航管理者」として社内資格が付与されます。発令された後も、定期審査を毎年実施し、運航管理業務に必要な知識および技量が維持されていることを確認しています。

また、知識の維持・向上を目的として、運航管理に関する基本的事項（ヒューマンファクターズ、運航基準等）および冬季気象現象等についての定期訓練を年1回実施しています。その他、新しい機種、路線、運航方式等が導入される際には、必要に応じて随時訓練を実施しています。



(実務訓練および座学訓練風景) 最新反映済

◇ 整備従事者（整備業務の管理をRPWに委託）

整備従事者は、高度で専門的な知識・能力・経験が求められるため、航空機整備に携わるには資格が必要となります。まず作業資格を得た後、経験を積みながら、「一等航空運航整備士」、「一等航空整備士」の国家資格の取得を目指します。必要な国家資格を取得後、さらに訓練や実務経験を経て、審査に合格することにより「確認主任者」の資格が付与され確認行為が行えるようになります。

また、全ての整備従事者は、必要な知識の維持・向上を図るため、それぞれの持つ資格に応じた定期訓練（確認主任者、検査員、作業員、整備関係者等）を2年毎に実施し、航空法やRPW社内規定の再確認、品質管理や領収検査に関する事項、また近年発生した不具合事象の振り返り等を行っています。



3-5 アルコール対策への取り組み

2018年度に運航乗務員による飲酒事案を発生させたことに伴い、国土交通省より厳重注意を受けました。これを踏まえ、再発防止策として以下の対策を継続して実施しています。

① アルコール検査の厳格化

飲酒に対する厳しい基準を設定し、高精度のアルコール検知器を配置して検査を実施しています。

② 飲酒意識の改革

全社員へのアルコール教育の実施およびアルコール依存症傾向の社員の把握と指導を行っています。

③ 飲酒対策会議の開催

隔月で飲酒対策会議を開催し、各部署の対策実施状況の確認、運用面での課題の把握と対策に努めています。

④ 飲酒問題への取り組み

アルコール関連問題啓発セミナーの参加を促し、アルコール問題に対し、全社的な意識向上を図りました。

・飲酒問題撲滅月間：2025年11月1日～11月30日

⑤ 飲酒環境アドバイザー養成

飲酒に対する不安や悩みを抱えている社員のケアおよびサポートができる体制を構築し、飲酒傾向の早期把握、対応を行うためにアドバイザーの養成をしております。

3-6 第三者による評価

◇ 安全監査立入検査

2025年度は、国土交通省航空局による安全監査立入検査を受検しています。

◇ ANA社によるコードシェア監査

弊社は、ANA社との間で共同運航（コードシェア）を実施しています。継続して共同運航を実施するためには、弊社の安全管理体制がIOSA（IATA Operational Safety Audit）基準と同等の安全品質を保持している航空会社であることが求められます。

IOSA基準の安全品質を保持していることを確認するため、ANA社より2年に1回、最新かつ有効な国際的な基準であるISARP's（IOSA Standards and Recommended Practice）を監査基準としてコードシェア監査を受審しています。次回は2026年度に受審する予定です。

3-7 安全に関する社内啓発活動

弊社は、SMSをより有効で効果的なものにしていくため、社員の理解促進と意識向上に向けた種々の安全啓発活動を継続的に実施しています。

また、安全啓発活動に経営層が積極的に参加することで、現場社員との交流の場を積極的に図っていきます。

◇ 2025年度の活動内容

① 安全ポスターの作成・掲示

安全方針、安全重点施策、安全指標・安全目標値を記載した社内掲示用ポスターを作成し、各職場に掲示しました。

AIRDO安全報告書

② タービュランス セーフティー キャンペーン

社内安全講演会にて発表された「シートベルトの大切さについて」のビデオ視聴や、各部門において独自の取り組み（ポスターの作成、啓蒙活動を目的としたポケットティッシュの作成、配布等）を実施することにより、タービュランスに関する認識、手順の再確認、周知を図り、意識啓発を行いました。

- ・ 第1回 2025年10月1日～10月31日
- ・ 第2回 2026年3月20日～4月20日



（ビデオ「シートベルトの大切さについて」）

安全目標		安全目標値
① 事故・重大インシデント		0件
② アルコール検出での検知・失態		0件
③ ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル報告件数		1.40件以下 /1万便
① 機体動揺に起因する負傷報告件数		0件
② 落下物報告件数	Category I	0件
	Category II	0.07件以下 /1万便
	Category III	15.21件以下 /1万便
③ 報告危険物検出による負傷報告件数		1.53件以下 /1万便

AIRDO 安全推進室 安全推進部

（安全ポスター）

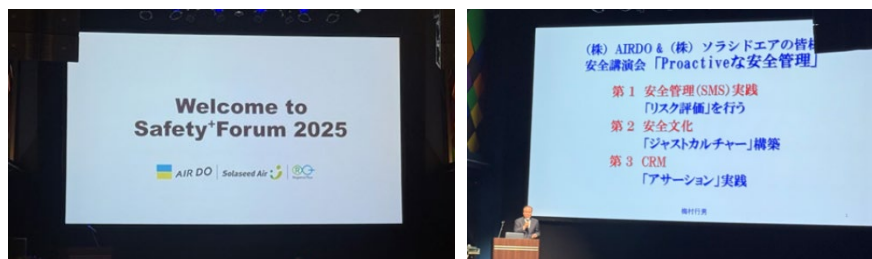
③ ヒヤリハット投稿の強化

各部門における投稿促進キャンペーンや表彰等により組織報告の定着に繋がっており、各部門において未然防止活動の促進を図りました。

④ 社内安全講演会の開催

例年、安全強化期間において社内外の講師による講演を実施しており、今年度もグループ会社であるソラシドエア社と合同で実施しました。講師として、元航空大学航特任教授 梅村行男氏を招き、「Proactive な安全管理」をテーマに、組織全体がより安全で柔軟に対応できる力を高め、主体的に安全報告や予防的な行動をとるための具体的行動やヒントについて講演していただきました。

2025年度は10月29日に開催し、会場および動画視聴含め132名が参加しました。また、アーカイブ配信において219名が視聴しました。



（安全講演会）

⑤ 安全情報誌「Safety+（セーフティープラス）」の発行

また、今年度もソラシドエア社と共同でSafety+を発行し、各部門の取り組みについての相互理解を深めました。また、社内イントラネットを通して全社員へ共有しました。



(Safety+)

⑥ 「機内緊急事態発生時の援助方法」出前講座の実施

緊急事態発生時に社員に求められる必要な知識を確認し理解を深めるため、計11回実施し189名の社員が参加しました。



(出前講座)

⑦ 安全教育

SMSの浸透を図るため、教育・訓練を実施し、組織内の安全文化の醸成を図りました。

初期安全教育（新入社員や出向者が受講）は101名が受講し、1年に1回実施する定期安全教育は787名が受講しました。

⑧ 御巢鷹の尾根慰霊訪問

航空に携わる者として、事故の犠牲になられた方々を慰霊するとともに、事故の悲惨さ、安全運航の重要性を改めて認識し、社員の安全意識向上を図りました。

2025年度は5月、9月に慰霊訪問を実施し、計50名の社員が参加しました。



(御巢鷹の尾根慰霊訪問)

⑨ 安全巡回

今年度は9月より社長および安全統括管理者による職場巡回を行い、現場視察と現場社員とのコミュニケーションを図りました。

安全巡回は、羽田空港を含めた就航地空港を訪問し、合計で11回実施しました。



(安全巡回)

⑩ 安全研修

A. 部長職以上対象

安全全般の理解を深めることを目的として、2025年度は宮城学院女子大学 学芸学部 心理行動化学科/大学院 人文科学研究科 大橋智樹教授を講師としてお招きし、「ヒューマンエラーの本質と対策（多様な業務に役立てるために）」について講話をいただき、安全意識の向上を図りました。2025年度は3月17日に実施し、部長職以上および経営層から22名が参加しました。



(部長職以上対象安全研修)

B. 新任管理職対象

安全文化の醸成・定着を組織全体へ根付かせ、相互理解（双方向コミュニケーション）を確立させるために新任管理職に対し、自らの役割と職場環境の充実を図るための知識・手法を習得し、実践してもらうために新任管理職向けの研修を2025年度より新設しました。



(新任管理職対象安全研修)

3-8 安全文化の醸成

◇ 全社員を対象とした安全意識アンケートの実施（9月～10月）

社員の安全に関する意識レベル、階層・組織間における意識レベルを測ることを目的として行っています。

2024年度のアンケートからは、安全調査アンケートから安全意識アンケートと名称を変更し、グループ3社で内容の統一を図っており、引き続き社員の安全に関する意識レベル、ならびに階層・組織間における意識レベルのギャップを測定し、今後の安全意識の向上および継続的改善に繋げていきます。

◇ 社員と経営層との対話活動

安全統括管理者が社員と直接コミュニケーションを図る機会を設けています。2025年度は9月と2026年3月に開催し、現場の社員（リーダークラス）と積極的な意見交換を行いました。

	テーマ	参加者数
9月	「自らが考える組織の課題」について	19名
3月	「自らが考える組織の課題」について	6名



（安全統括管理者との安全対話）

◇ 安全表彰

安全に寄与した取り組みを表彰し、またその内容を社内に周知することで、安全活動の活性化ならびに社員の継続的な安全意識高揚の向上を図ります。

1. 安全行動指針の具体的行動化を積極的に進めた者
2. 社内の安全意識を著しく向上させた者
3. 安全運航維持や向上に日々貢献し、他の者の模範となった者
4. その他、安全に関する取り組みで表彰に値する、または功労のあった者

表彰対象の項目である上記4項目から、今年度は7件が表彰対象となりました。



（安全表彰 表彰式）

4. 使用機材および輸送実績

4-1 使用機材および輸送実績

◇ 使用機材情報

機種	機数 (注1)	座席数	平均年間 飛行時間(注2)	平均年間 飛行回数(注2)	導入開始時期	平均機齢
ボーイング 767-300ER	4	288	3,231:48	2,054.500	1998.03.27	22年8ヵ月
ボーイング 737-700	8	144	3,075:04	1,853.125	2012.10.23	18年9ヵ月

弊社全体の平均機齢：20年2ヵ月

(注1) 2026年3月31日時点での各型式の保有機数です。

(注2) それぞれ年間の飛行時間と飛行回数を、各型式の年度末時点の保有機数で除した値です。

◇ 救急用具の装備状況

弊社では航空法施行規則第150条に基づき、旅客の安全を確保するために、救命胴衣、Emergency Locator Transmitter（航空機用救命無線機）、救命ボート、非常信号灯、防水携帯灯、感染症予防具、救急箱、医薬品、医療用具等の緊急用具を装備しています。

◇ 機種別輸送実績^(注1) () は前年度数値

機種	便数	座席キロ ^(注2)	旅客キロ ^(注2)
ボーイング 767-300ER	8,218 (8,763)	2,165,165 (2,312,777)	1,816,189 (1,873,061)
ボーイング 737-700	14,825 (14,793)	2,146,248 (2,125,273)	1,793,473 (1,726,146)
合計	23,043 (23,556)	4,311,413 (4,438,049)	3,609,662 (3,599,207)

(注1) 上記輸送実績には、ANA とのコードシェア運航に伴う座席販売分を含みます。

(注2) 座席キロ：各飛行区間の提供座席数にその区間の距離を乗じたものです。

旅客キロ：各飛行区間の有償旅客数にその区間の距離を乗じたものです。

(単位：千座席キロ・千旅客キロ)

AIRDO安全報告書

◇ 路線別輸送実績^(注1)

路線	便数	座席キロ ^(注2)	旅客キロ ^(注2)
羽田 ⇄ 札幌	8,432	1,834,231	1,561,341
羽田 ⇄ 旭川	2,176	570,201	461,214
羽田 ⇄ 函館	1,456	253,985	222,777
羽田 ⇄ 女満別	1,532	257,686	215,158
羽田 ⇄ 帯広	2,084	301,234	244,082
羽田 ⇄ 釧路	1,446	214,887	177,674
札幌 ⇄ 仙台	2,163	206,817	158,402
札幌 ⇄ 神戸	1,446	260,488	220,060
札幌 ⇄ 福岡	845	166,392	166,494
札幌 ⇄ 中部	729	113,794	96,179
函館 ⇄ 中部	727	100,500	85,501
札幌 ⇄ 札幌（体験学習遊覧飛行）	1	62	60
札幌 ⇄ 札幌（初日の出遊覧飛行）	1	84	39
羽田 ⇄ 羽田（初日の出遊覧飛行）	1	119	60
函館 ⇄ 鹿児島（チャーター便）	4	932	620
合計 ^(注3)	23,043	4,311,413	3,609,662

(注1) 上記輸送実績には、ANA とのコードシェア運航に伴う座席販売分を含みます。

(注2) 座席キロ：各飛行区間の提供座席数にその区間の距離を乗じたものです。

旅客キロ：各飛行区間の有償旅客数にその区間の距離を乗じたものです。

（単位：千座席キロ・千旅客キロ）

(注3) 合計の値が、各路線の合計値と異なるのは四捨五入によるものです。



5. 運航上のトラブル発生状況等

航空法第111条の4の規定に基づき、本邦航空運送事業者は、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、その他の安全上のトラブル）を国に報告することが義務付けられています。

5-1 事故

弊社は、創業以来、航空事故^{（注）}の発生はありません。

^{（注）} 航空事故

航空法第76条、航空法施行規則第165条の2および第165条の3で定める、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、衝突または火災、航行中の航空機の損傷（その修理が大修理に該当するもの）等の事態が該当し、国土交通省が認定するもの。

5-2 重大インシデント

弊社は、創業以来、重大インシデント^{（注）}の発生はありません。

^{（注）} 重大インシデント

航空法第76条の2、航空法施行規則第166条の4に定める、航空事故には至らないものの、事故が発生するおそれがあったと認められるもので、航行中他の航空機との衝突又は接触のおそれがあったと認められた時、滑走路からの逸脱、非常脱出、機内における火災・煙の発生および気圧の異常な低下、異常な気象状態との遭遇等の事態が該当し、国土交通省が認定するもの。

5-3 安全上のトラブル（義務報告）

2025年度に弊社が国に報告した「安全上のトラブル」^{（注）}は21件でした。いずれの事象も原因を分析し、必要な対応と再発防止策を実行しています。

発生した全ての「安全上のトラブル」に対して、担当部署において原因の調査分析を行い、必要な改善、対策を進め、再発防止に取り組んでいます。

^{（注）} 安全上のトラブル（義務報告）

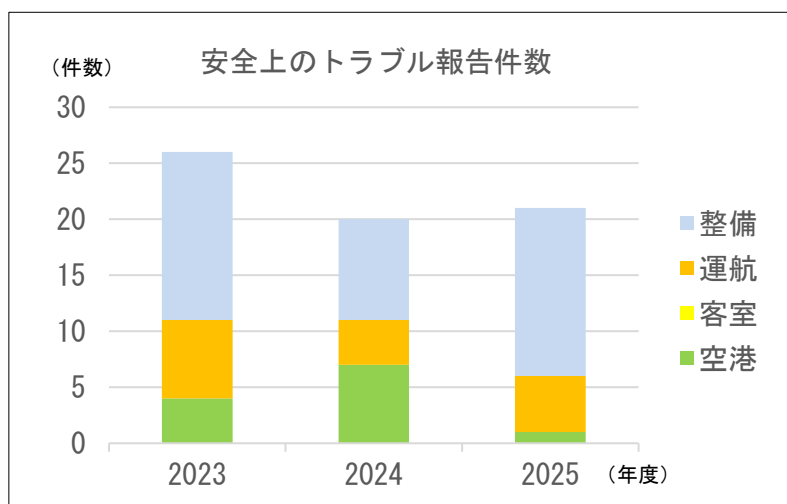
航空法第111条の4、航空法施行規則第221条の2第3号、第4号に定める、航空事故や重大インシデント以外の、その他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態で、国土交通省への報告が義務付けられたもの。

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運航にほとんど影響がなく、直ちに航空事故につながるものではありません。

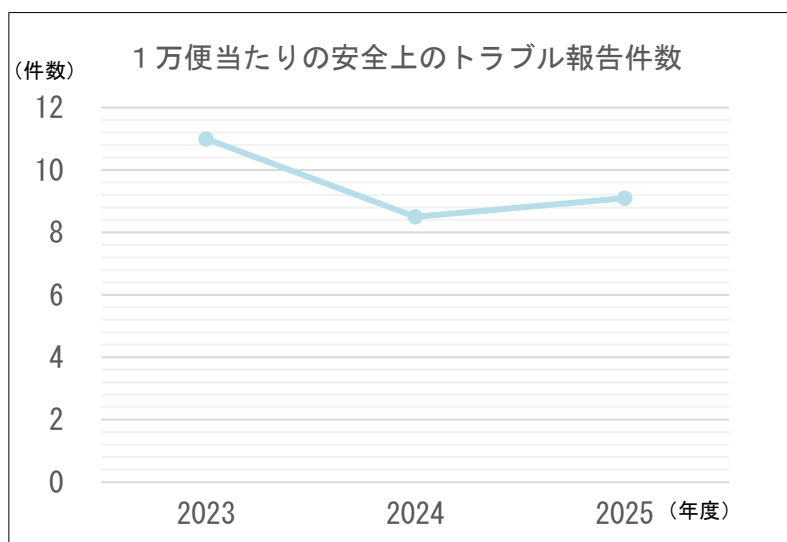
AIRDO安全報告書

◇ 年度別の発生状況

	2023年度	2024年度	2025年度
発生件数	26	20	21
1万便当たりの発生件数	11.0	8.5	9.1



2025年度の安全上のトラブル報告件数は21件で前年度から1件増加しました。前年度に比べ整備部門は6件増、運航部門は1件増、客室部門は増減なし、空港部門は6件減でした。



1万便当たりの報告件数は、前年度の8.5件から微増の9.1件でした。

AIRDO安全報告書

トラブル別の発生状況

報告内容	発生件数	
	2024 年度	2025 年度
システムの不具合	2	4
・機材不具合又は航空機乗組員の異常により、管制機関に非常事態を宣言した事態	(1)	(0)
・飛行計画の大きな変更を要した与圧システムの機能不良	(0)	(1)
・警報機能の機能喪失	(1)	(3)
非常用の装置の故障	2	4
・非常用照明灯の一部不点灯	(2)	(3)
・非常用装置、非常用装備品の故障	(0)	(1)
規定値を超えた運航	0	2
・経路または高度からの著しい逸脱	(0)	(2)
機器からの指示による緊急の操作等	4	2
・航空機衝突防止装置(TCAS) ^(注1) の回避指示に従った回避操作	(4)	(2)
その他	12	9
・火災警報の作動	(0)	(1)
・着陸装置または脚格納室扉の不確実な展開または引込	(2)	(0)
・機体および装備品等の整備間隔又は装備品等の限界使用時間(Life Limited Parts の時間限界)を超えて運航した事態	(0)	(1)
・運送不可物品の輸送	(1)	(1)
・航空機の構造の損傷	(1)	(0)
・操縦室風防の着水や亀裂等により、航空機乗組員の視界が大きく妨げられた事態	(1)	(0)
・事実と異なる内容によって、出発前の確認を行った事態	(5)	(0)
・航空機乗組員が、運航規程に基づくアルコール検査を適切に行わなかった事態	(0)	(1)
・事実と異なる整備内容によって、整備の確認又は航空機基準適合証の発行を行った事態	(1)	(1)
・装備品または部品の誤った取付け	(0)	(2)
・航空機構成部品が外れた事態	(0)	(2)
・機体部品の一部脱落	(1)	(0)
総件数	20	21

(注) カッコは内訳

AIRDO安全報告書

◇ 安全上のトラブルの概要

2025年度の安全上のトラブルについて、トラブル別の概要は以下のとおりです。

【システムの不具合】

4件発生しましたが、原因となった部品の整備処置および機能確認を実施しました。

【非常用の装置の故障】

4件発生しましたが、原因となった部品の交換等の整備処置および機能確認を実施しました。

【規定値を超えた運航】

1件発生しました。原因の分析および対策を実施しました。

【機器からの指示による緊急の操作等】

2件発生しましたが、いずれも航空機衝突防止装置（TCAS）^{（注1）}の警報に基づき適切に回避操作を実施しており、その後の飛行に影響はございませんでした。

【その他】

その他報告は9件ありました。主なものは以下のとおりです。

運航規程に基づくアルコール検査を適切に実施しなかった事象を発生させてしまった件については、組織としての是正対策を講じております。

装備品または部品の誤った取り付けについては、機体受領前の委託先における事象であり、運航に支障はありませんでした。

規程の誤認による整備確認および誤った記録による機体および装備品等の整備間隔又は装備品等の限界使用時間（Life Limited Partsの時間限界）を超えて運航した事態がそれぞれ1件ずつありましたが、いずれも運航には支障がなく、対策を講じております。

火災警報の発動が1件ありましたが、火災は発生しておらず、部品の過熱により警報が作動したものと推測しております。

その他についても運航に支障はありませんでした。

重量と重心位置の不一致を含め、事実と異なる内容によって出発前の確認を行った事態は昨年度の5件から0件に減少しました。

AIRDO安全報告書

【ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル報告件数（航空局届出指標）】

（注1）航空機衝突防止装置（TCAS）

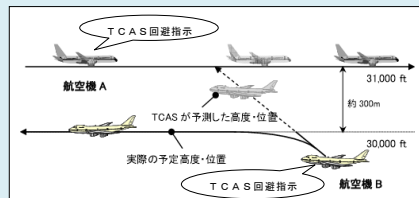
自機の周辺に他機が存在することを運航乗務員に知らせ、かつ回避操作を自動的に指示するものです。通常の管制指示による運航の場合でも、他機との位置関係等により作動することがあります。

対地接近警報装置（GPWS）

航空機が地表や海面に接近した場合に運航乗務員に警報を発する装置ですが、危険がない場合でも地形等により作動することがあります。これらは、機器の指示に従って運航乗務員が適切な操作を行うことにより、安全上の問題が生じない設計となっております。

【具体例】

航空機Aが高度31,000フィートを巡航中、航空機Bが30,000フィートで水平飛行に移行する予定で上昇していく状況において、TCAS装置は、航空機Bが水平飛行に移る予定であることまでは認識できないために、航空機Bがそのまま上昇を続けて航空機AとBが接近してしまう可能性を排除するため、安全上指示を行います。

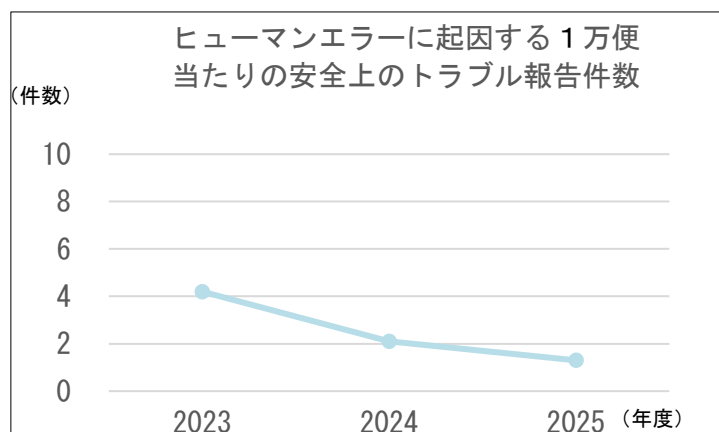


ヒューマンエラーに起因する1万便当たりの安全上のトラブル報告件数

	2023年度	2024年度	2025年度
目標値	4.54	4.08	1.40
実績値	4.22	2.12	1.30

2025年度の目標値/実績値は整備部門を除いた3部門での数値です。

ヒューマンエラーに起因する報告件数は7件ありました。内訳は運航部門が3件、空港部門が0件、客室部門が0件、整備部門が4件です。



2025年度は整備部門を除いた数値ですが、1万便当たりのヒューマンエラー件数は1.3件で、過去3年間（整備部門を除いた数値）で最少となりました。

AIRDO安全報告書

2025年度から社内指標を①機体動揺（タービュランス）に起因する負傷報告件数、②落下物報告件数、③無申告危険物輸送による義務報告件数に変更しました。

【機体動揺（タービュランス）に起因する負傷報告件数（社内指標）】

	2025年度
目標値	0件
実績値	0件

新たに社内指標として設定した、機体動揺（タービュランス）に起因する負傷報告件数は各部門の機体動揺（タービュランス）に対する日常的な取り組みにより目標値の0件を達成しました。

【落下物報告件数（社内指標）】

	2025年度
目標値	Category I 0件
	Category II 0.67件／1万便
	Category III 15.21件／1万便
実績値	Category I 0件
	Category II 2.16件／1万便
	Category III 9.53件／1万便

落下物報告件数の内、Category IIについては外的要因もあり目標値の達成には至りませんでした。必要な対策を講じました。

【無申告危険物輸送による義務報告件数（社内指標）】

	2025年度
目標値	1.53件以下／1万便
実績値	0.43件／1万便

無申告危険物輸送による義務報告件数は目標値を達成しましたが、往路便での輸送が復路便にて判明するケースがありました。危険物輸送についてお客様へ継続的な周知を実施し、対策を図っております。

5-4 イレギュラー運航（航空局基準）

2025年度のイレギュラー運航^(注)の発生は3件でした。発生した事象に対しては原因究明を行い、整備処置や情報の周知等、必要な対応を実施しました。

イレギュラー運航の件数

	2023年度	2024年度	2025年度
ボーイング 767-300ER	2	2	2
ボーイング 737-700	5	4	1
合計	7	6	3

^(注) イレギュラー運航

イレギュラー運航とは、航空機の多重化された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うえ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たもの等を指します。一般的には運航の安全に直ちに影響を及ぼすような異常事態ではありません。

具体的には、次のような場合が、イレギュラー運航に該当します（ただし、航空事故又は重大インシデントに該当する場合を除きます）。

1. 離陸後に目的地を変更した場合（機材の不具合等によるものに限ります。）
2. 出発地に引き返した場合（機材の不具合等によるものに限ります。）
3. 航空交通管制上の優先権を必要とする旨を通報した場合（機材の不具合等によるものに限ります。）
4. 航空機が他の航空機又は物件と接触した場合
5. 航空機が滑走路から逸脱した場合
6. 滑走路を閉鎖する必要があるような運航があった場合（滑走路点検のために閉鎖するものを除きます。）

事象の概要は、国土交通省のホームページ内（航空安全に関する統計、報告等）にも掲載されています。

https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000191.html

6. 2025年度および2026年度の安全指標・安全目標値

6-1 国からの命令・指導等

2025年度に弊社が国土交通省から受けた行政処分、行政指導等はありませんでした。

6-2 2025年度 安全指標・安全目標値・実績

安全指標および安全目標値の実績は、以下のとおりアルコール検査での検知・失念が1件発生したことで、目標値の達成には至りませんでした。アルコール検査の重要性を再認識し、再発防止に努めております。

	安全指標	目標値	実績
①	事故・重大インシデント	0件	0件
②	アルコール検査での検知・失念	0件	1件
③	ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル報告件数（委託先を含む）	1. 40件／1万便	1. 30件／1万便

6-3 2026年度 安全指標・安全目標値

安全指標および安全目標値を以下のとおり設定しました。

	安全指標	目標値
①	事故・重大インシデント	0件
②	アルコール検査での検知・失念	0件
③	ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル報告件数（委託先を含む）	2. 86件／1万便

事故・重大インシデント0件については、航空会社の最大の使命として、引き続き安全指標・安全目標値に定めます。「アルコール検査での検知・失念」については、前年度に1件発生させてしまいましたが、再度本事案を発生させないよう強い決意をもって0件を目指します。

また、「ヒューマンエラーに起因する安全上のトラブル報告件数（委託先を含む）」については2. 86件／1万便を掲げます。なお、2026年度は再び整備部門を含めた各部門（運航部門、空港部門、客室部門、整備部門）での目標値として設定しています。

2025年度 安全報告書

株式会社A I R D O

編集・発行：安全推進室安全推進部