

令和7年度 安全報告書

匠航空株式会社

本安全報告書は、航空法第111条の6及び同法に基づく航空法施行規則 第221条の5及び第221条の6に基づいて作成したものです。

匠航空株式会社の基本理念

匠航空株式会社は、航空事業を通して心豊かな社会作りに貢献します。

- ・ 航空事業の社会的責任を自覚する。
- ・ 法令厳守の組織体制を構築する。意識の徹底を図る。
- ・ お客様のニーズに答えられる体制を確立する。

1 基本方針

- (1) 航空事業会社としての骨格を形成し、組織としての体制を確立させる。
- (2) 安全運航を最優先に社内教育を行ない、安全意識の徹底を図る。
- (3) 航空従事者の資質の向上を図るとともに、健康管理、環境整備を構築する。

2 安全管理体制

- (1) 運航規程、整備規程及び安全管理規程に基づき、業務処理を行う。
- (2) 社内組織、指揮命令系統で、遺漏のない体制を構築する。

3 安全管理のシステム

業務処理は各部署で確実な安全確認を行ない、不安全要素が生じた場合、各部署で速やかに安全推進会議を招集し、統一した意志の基で解決を図る。また、安全管理規程に基づき、代表取締役は、事業運営上の安全に対する基本的な方針を社内全体に浸透させるほか、安全統括管理者の意見を尊重して安全施策・安全投資に係る最終判断を行い安全を確保する。

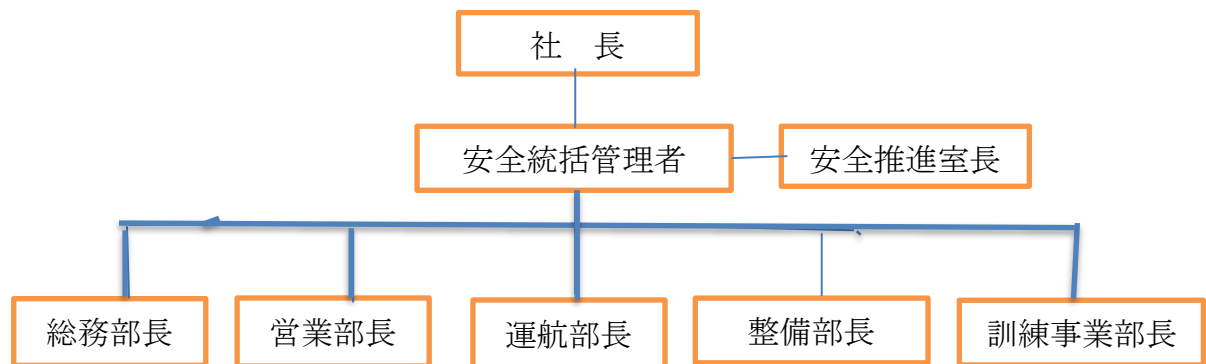
安全管理

匠航空株式会社は、安全管理規程及び安全推進会議規則に基づき、小型航空機事業の安全運航及び円滑な業務遂行に努めております。

1 安全統括管理者

令和3年11月より代表取締役森岡匠が安全統括管理者を務めております。

2 安全組織図



3 各組織の機能と役割

(1) 代表取締役

代表取締役自らが安全に係る全ての活動及び事象において全責任を負う。

(2) 安全推進室

代表取締役直轄機関として、匠航空の安全運航を推進する組織であり、安全推進室長のもと、運航、整備、総務及び営業部門と直接結び付き、安全確保のため総合的な体制確立を図るとともに、各部門の意思疎通と安全意識の高揚を図ります。

(3) 各部署及び従業員は、安全運航及び航空業務に徹し、不安全事項に対する提言及び対応策について検討し、安全運航体制の確立に努めております。

(4) 各組織の人員数(令和8年3月31日現在)

ア 安全推進室	2 名
イ 総務部	5 名
エ 営業部	1 名
ウ 整備部	10 名
エ 運航部	20 名

オ 訓練事業部 3 名

(4) 航空機乗組員及び整備従事者の数

ア 操縦士 23 名

イ 整備員 8 名

(5) 運航管理担当者及び有資格整備士数

ア 運航管理担当者 7 名

イ 有資格整備士 3 名

(6) 日常運航の支援体制

ア 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
「運航規程審査要領(空航第58号)」、「整備規程審査要領(空機第58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(空機第68号及び69号)」により定められております。これらの規程に
ついては、国土交通省航空局のホームページをご覧ください。

イ 日常運航における問題点の把握と共有及び現場へのフィードバックの体制
各部門間の安全に関する情報及び調整は、その都度実施し全社員への周知徹底
を図っております。

ウ 安全に関する社内啓発活動等の取組み

- ・ 安全推進会議の実施
- ・ 安全教育の実施
- ・ 安全に関する情報の確実な伝達と周知徹底

(7) 使用している航空機に関する情報

機種	機数	座席数	平均年間飛行時間	導入時期	平均機令
ロビンソン式R44型	8	4	300	2008	13
エアバス式A350型	1	7	200	2019	38
ベル式505型	2	5	200	2026	6

(令和8年3月31日現在)

4 航空法第111条の4に基づく報告関係

令和7年度は、航空事故1件発生しました。

(1) 航空事故の概要及び対応状況

ア 概要

令和8年1月20日、JA10KEは、カドリードミニオン場外離着陸
場を10:52(I)離陸し10分間の遊覧飛行中に行方不明となった。

東京FAIBから運航管理担当者にJA10KEのELT(航空機用救命無線機)

が発報しているとの連絡があり、同一場所で遊覧飛行を実施しているJA09TCに搜索要員を搭乗させ、上空から搜索を実施したが発見に至らなかった。

16:10 (I)熊本県警のヘリコプターにより、中岳第1火口の北側斜面にJA10KEが大破しているのが発見された。

イ 対応状況

事故原因は、現在国土交通省において、事故調査中であるが、匠航空として、次の事項について、独自に事故調査を実施しております。

・発動機の不具合。・不時着場への目測の誤り。・操縦系統の不具合。・ハイジャック。・機長の健康不具合。・空間識失調。・天候の影響。・モバイルバッテリーからの発火。・燃料への着火。

以上9点を想定し、映像も含め、あらゆる方向から原因を探究したが特定に至って降りません。

しかし、次の事項を定めて、再発防止策とした。

(ア) R44の遊覧飛行の実施条件としてTS0の上限を1500時間とした。過去の航空事故等のTS0が、1952H, 1548H, 1641Hだった。

(イ) 発動機の限界事項等の遵守

a 限界事項の厳守

b 暖機・冷機運転を確実に実施

(ウ) 発動機不具合の際に安全に着陸するための不時着場の選定

(エ) R44の発動機オイルソープ（エンジンオイル分析）の間隔を50時間毎から25時間毎に短縮する。

(オ) モバイルバッテリー対策

a 原則として機内持ち込み禁止（地上員による保管）

b 携帯電話等の万一の発煙・発火に備えるため耐火バッグを機内に備える。

機体整備は、今まで通り規程に従い確実に行うとともに、運航部門は、エンジン停止時の適切な不時着場の選定及び確実なオートローテーションの実施に努めて参ります。

5 安全を確保するために講じた措置及び講じようとする事項に関する事項

（航空法施行規則第221条の6第4号）

(1) 国から受けた事業改善命令、嚴重注意その他文書による行政処分又は行政指導に対する意識

令和8年2月6日（木）及び7日（金）に大阪航空局の安全監査を受検致しました。指摘事項は、ありませんでした。

(2) 輸送の安全に関する目標の達成度、安全に関する取組みの実施状況

常に安全を最優先に考え、社員一丸となって、お客様の最大の安全と安心を提供できるように努力してきました。今後も同様に不断の努力を継続して安全を確保してまいります。令和7年度の安全実績及び取組みの状況は次のとおりです。

ア 令和7年度の実績

4項のとおり。

イ 航空安全を確保するための安全管理システムの再構築図るため、次の事項を実施しております。

(ア) 安全意識の再徹底及びコンプライアンス教育の実施。

(イ) 安全管理体制の適切な整備。

(ウ) 運航体制の抜本的な見直し。

(3) 令和8年度安全指標及び安全目標値、そして安全達成度の管理・監視方法

安全指標（目標値）

ア 航空事故発生件数（0件）

安全達成度の管理・監視方法：安全推進会議等において、安全情報を基に、ハザードの特定、そのリスクの分析、そして是正措置を図っていきます。

イ 重大インシデント発生件数（0件）

安全達成度の管理・監視方法：安全推進会議等において、安全情報を基に、ハザードの特定、そのリスクの分析、そして是正措置を図っていきます。

ウ 安全教育の実施（12回以上）

安全推進会議等を毎月実施して、その機会を活用して、コンプライアンス教育、飲酒に関する教育等を中心に安全教育を実施して行きます。