

2025年度

(2025年1月～2025年12月)

安全報告書

本報告書は、航空法第111条の6、並びにこれに基づく
航空法施行規則第221条の5及び第221条の6に基づいて作成しました。

スカイネットアカデミー株式会社

2026年6月

「２０２５年度 安全報告書」の発行にあたりまして

平素は、スカイネットアカデミー株式会社をご利用頂き、誠にありがとうございます。

私たちは、航空機の安全運航は、航空事業を営む企業の社会的責務であると考えています。航空運送事業、航空機使用事業を安全・安心に行うこと、これが企業運営の大原則、重要な基盤であることを認識し、これまで以上にお客様と社会からの信頼をより確かなものとするため、全社員一人一人が自らの役割と責任を自覚し、全員が一丸となって安全活動に取り組んでおります。

繰り返しになりますが、安全の維持は弊社の最優先事項であります。この度、「２０２５年度 安全報告書」を作成するにあたり、安全管理システム全体のさらなる見直しを進め、安全活動の徹底に努める所存でございます。是非本書をご一読いただき、当社の安全活動に対する取り組み等をご理解いただくとともに、より一層のご指導、ご支援を賜りますよう宜しくお願い申し上げます。

２０２６年６月

スカイネットアカデミー株式会社

代表取締役社長 服部 浩行

1. 輸送の安全を確保するための事業の運営の基本的な方針に関する事項

(航空法施行規則第221条の6 第1号)

スカイネットアカデミー安全方針

安全の維持を組織の最優先事項とする。

すべての社員が「安全を無視した経営は成り立たない」ということを自覚・認識し、これを具体的に安全三原則として、安全運航推進を行っております。

スカイネットアカデミー安全三原則

1. 安全は経営の基本である
2. 操縦士は安全を守ることに誇りを持って
3. 完全な整備は安全の礎となる

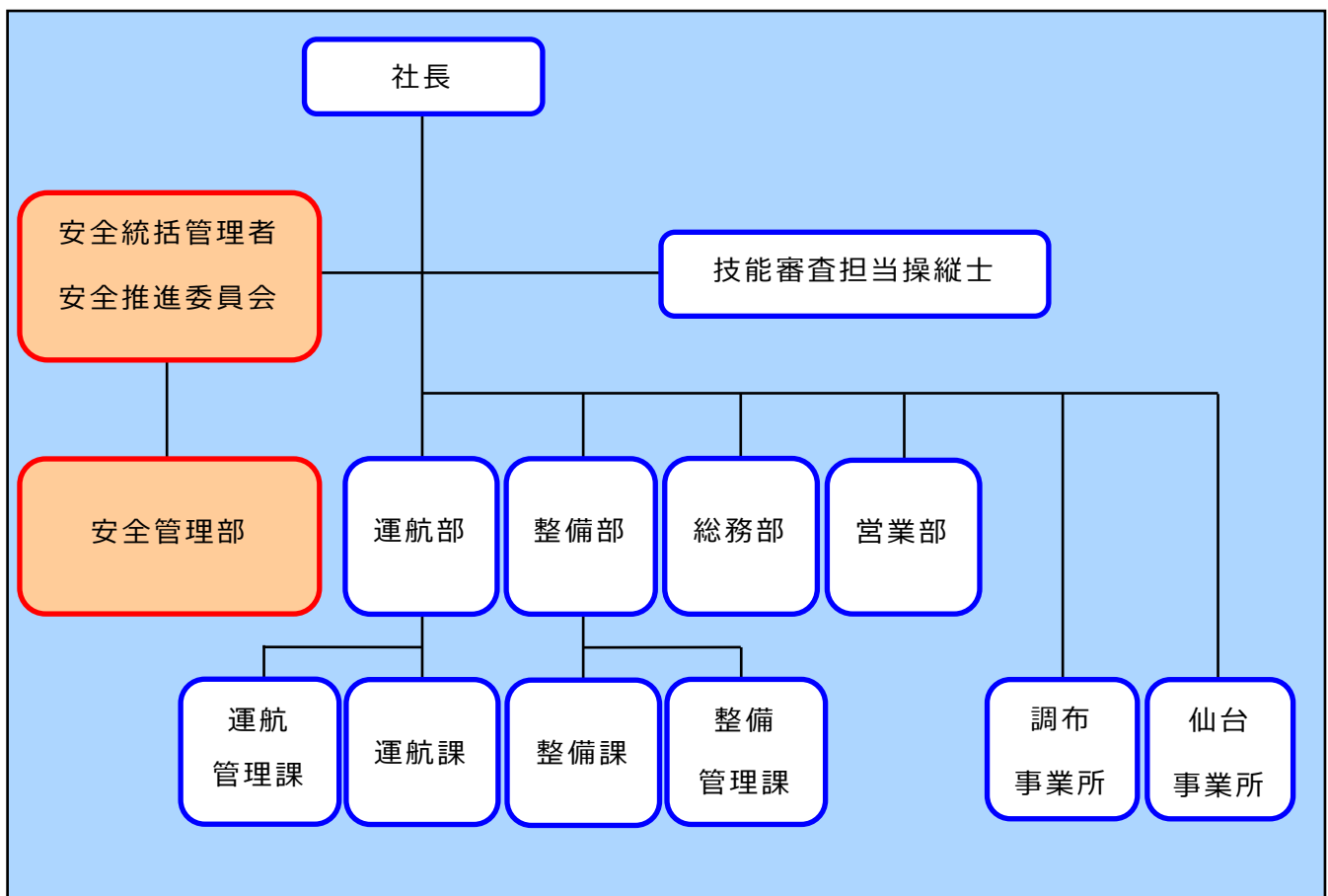
2. 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項

(航空法施行規則第221条の6 第2号)

(1) 安全確保に関する組織及び人員に関する情報（令和7年12月末現在）

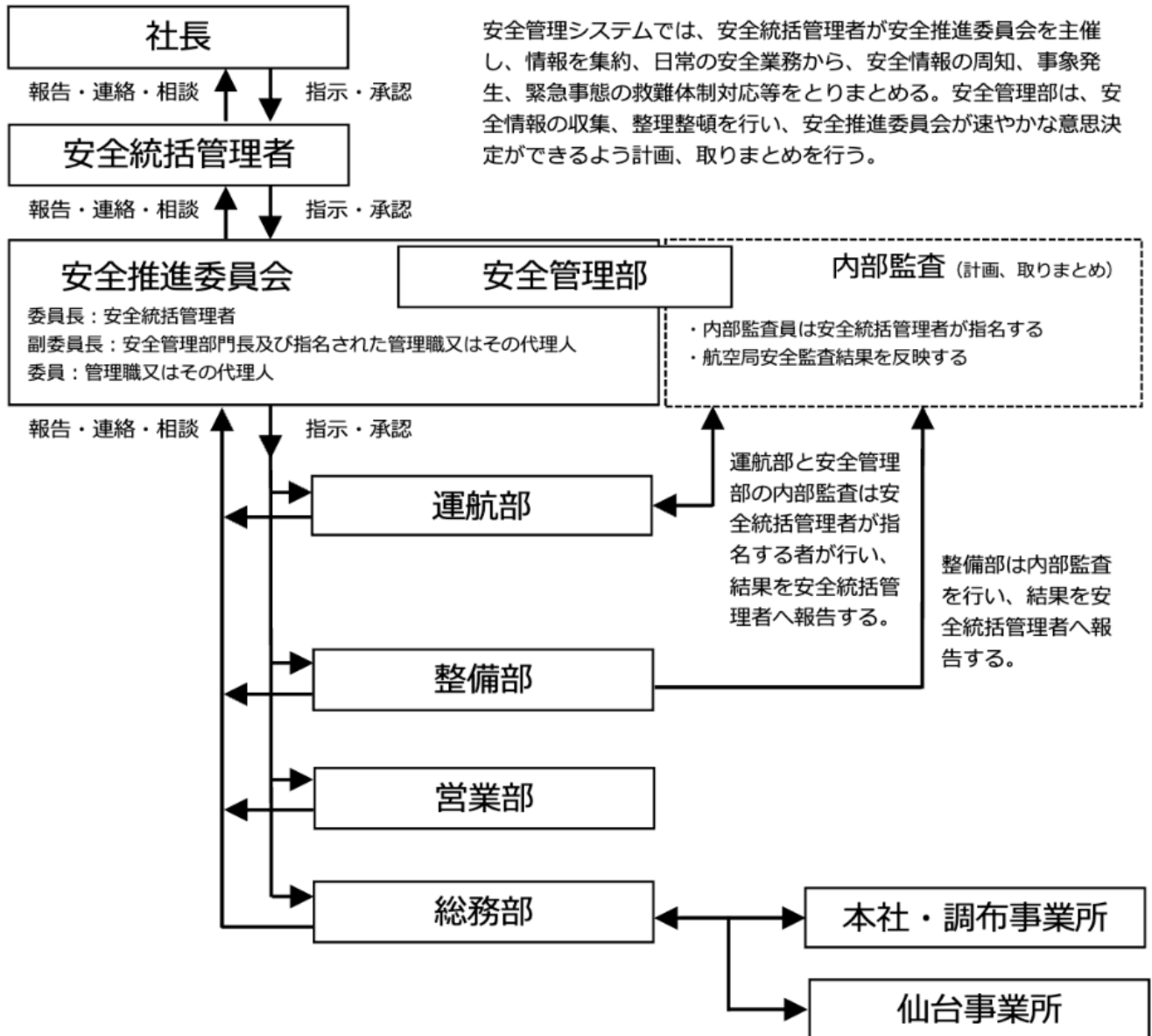
イ. 全体及び安全確保に関する組織の組織図・機能図

・組織図



安全報告書

・機能図



（安全管理規程：安全管理システム機能図・指揮命令系統図より 令和6年10月1日版）

□. 経営の責任者による輸送の安全の確保に係る責務

弊社は、経営において安全を最優先事項としてコミットメントし、安全方針・安全三原則を社内の隅々まで周知しております。経営の責任者は、その責務として、安全管理体制を定期的に見直し、更新・改善を推進しております。安全に対する施策や投資を積極的に行い、経営上の意思決定に反映をしています。

- ・安全は経営の最優先事項である旨を含めた、安全方針を明示する。
- ・安全管理体制が適切で妥当性があり、かつ有効に機能するために、安全管理システムを定期的に見直し、継続的に改善を行う。
- ・安全管理を統括する安全統括管理者を指名する。
- ・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う。
- ・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行う。
- ・安全の推進に必要な経営資源の確保と配分を行う。
- ・マネジメントレビューを実施し、安全に対する目標設定を行う。

八. 安全統括管理者の選任の方法、権限及び責務に関する事項

安全統括管理者の選解任は、航空法第 103 条の 2 および航空法施行規則第 212 条の 6（安全統括管理者の選任及び解任の届出）に基づき東京航空局長に届け出を行っています。

選任要件として、「安全統括管理者は安全施策・安全投資の決定といった安全に関する重要な経営判断に直接関与できる管理的地位にある者で、かつ航空運送事業の実施若しくは管理の総括に関する業務経験を通算して３年以上有する者であること。」（航空法第 103 条の 2 第 2 項第 4 号）に基づき選任しております。

- ・安全管理システムの継続的な改善を推進し、安全の監視を行う。
- ・安全施策・安全投資などの重要な経営上の意思決定に直接関与する。
- ・安全に関する重要事項について経営の最高責任者（社長等）に報告するとともに、航空安全の確保のために必要な方策を検討し、状況に応じ、当面必要となる緊急の是正措置又は予防措置を講じる。
- ・事故・災害等、インシデントが起きた場合、原因の究明や是正に対する必要な勧告・提言を行うために、社内体制の設置の発動を行う。
- ・関連部門への組織長への安全に関する助言、勧告、援助を行う。
- ・アルコール教育やアルコール検査等の飲酒対策を含む社内の飲酒対策を統括管理する。
- ・安全に関わる責任者の退職や交代により、安全管理システムの運用に問題が発生すること無きようにする。

二. 安全確保に関する各組織の機能・役割の概要

■ 安全推進委員会

安全推進委員会は、安全管理体制において各部門から独立した上位の機関とし、安全統括管理者の職務遂行を補佐し、リスク管理の体系的な実施に中核的な役割を果たしています。

この委員会を通じ、会社の安全管理体制に関する問題点及び必要な改善策等を討議し、安全管理体制の継続的な改善を図り安全施策の決定を行っています。

- ・ 安全推進委員会は、安全管理システムにおいて各部門から独立した上位の機関として、リスク管理を体系的に実施するために設置する。
- ・ この委員会を通じ、安全情報の的確な収集・伝達及び共有を図り、安全管理システムの継続的な改善を図り、安全施策を推進する。
- ・ 委員会の構成は、安全統括管理者を委員長とし、経営の最高責任（社長）、各部門長、及び安全統括管理者が指名する管理職及びその代行者とする。
- ・ 安全推進委員会開催は安全統括管理者が発動するものとし、定期的に年6回以上とする。

■ 安全管理部

安全管理部は、安全統括管理者、安全推進委員会の統括のもと、安全に係る情報を収集し、各部門に対して伝達しています。安全に関する情報を安全管理部に一元的に扱うことによ

り、各部門が情報を共有し、全社的に安全意識の向上を図っております。

- ・安全管理システムが有効であり、かつ妥当性があるかをモニターし、必要な勧告を行う。
- ・安全統括管理者に安全管理システムの有効性と妥当性に関する事項と、安全管理システムの改善の必要性について報告する。
- ・安全管理規程の最新性の維持管理を行う。
- ・安全に関する事項について安全統括管理者を補佐するとともに、社外（監督官庁を含む）との窓口業務を行う。
- ・事故・災害等、インシデントの社内体制の設置が発動された場合、その事務局を設置する。
- ・内部監査の計画及び監査結果をとりまとめ、経営の最高責任者および安全統括管理者に対し、是正処置等の実施状況を報告する。
- ・安全統括管理者と共に安全教育などの啓蒙活動を行う。

■ 運航部・整備部

- ・自らの所管する部署における安全システムの有効性と妥当性を常にモニターし、集められた情報を検討・分析し適宜、安全推進委員会へ報告する。
- ・組織内への安全情報の提供や、安全教育などの啓蒙活動を行う

ホ. 各組織における人員数（令和7年12月末現在）

- ・安全推進委員会 : 5名
- ・安全管理部 : 4名（うち兼務3名）
- ・運航部 : 29名（うち兼務16名）
- ・整備部 : 11名（うち兼務4名）
- ・営業部 : 2名
- ・総務部 : 4名（うち兼務2名）

ヘ. 航空機乗組員及び整備従事者の人員数

航空機乗組員	整備従事者
11名	6名

ト. 運航管理担当者の人員数及び整備従事者のうち有資格整備士の人員数

運航管理従事者	有資格整備士
13名	5名

(2) 日常運航の支援体制

イ. 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」、「整備規程審査要領」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認可審査要領」により定められており、各要領に基づき、社内規定を設定、定期的な訓練・審査を実施、安全運航にかかる技量の維持、向上に努めています。

ロ. 日常運航における問題点の把握とその共有、現場へのフィードバック体制

I. フライトバックミーティング（運航部門）

日常運航において不具合が発生した場合、機長は直ちに運航管理担当者及び整備士に状況を報告します。事後、部門全体ミーティング(教官ミーティング)を開催し、問題点、改善策を検討します。参加者は必要に応じて、安全管理部門、整備部門、営業部門等を交えて多角的な検討を行います。これらで得られた情報は、社内メール及び社内回覧として掲示され、社員がいつでも閲覧出来るようになっています。

Ⅱ. ツールボックスミーティング（整備部門）

日々の整備作業において、業務開始前後に作業の内容や方法・段取り・問題点について話し合い、指示伝達を行います。不具合に関しましては、発生頻度および同型機での再現の可能性などから技術検討を要すると判断される場合、整備通報（MSI）を発行し社員に内容を周知し再発防止に努めております。

八. その他、安全のための社内啓蒙活動の取り組み

- ・ 各種講習会に参加し、安全に関する情報の積極的な収集を行う
- ・ 各種安全情報の社内共有化、電子化を進める
- ・ 社内安全教育の実施

(3) 使用している航空機に関する情報（令和7年1月～令和7年12月実績）

機 種	機 数	座席数	平均年間飛行時間	導入開始年	平均機齢
172S	3	4	532時間	2013年 2014年 2015年	12.5
DA42	2	4	270時間	2017年 2019年	18.5

■ 救急用具の装備、整備状況

弊社使用機材は、航空法施行規則第150条に基づき、全ての航空機に救急用具を装備しています。

【セスナ式172S型及びテキストロン・アビエーション式172S型】

- ・ 防水携帯灯
- ・ 救命胴衣（予定飛行経路が水上に及ぶ場合、搭乗者全員分）
- ・ 救急箱
- ・ 航空機用救命無線機

【ダイヤモンドエアクラフト式DA42型】

- ・ 防水携帯灯
- ・ 救命胴衣（予定飛行経路が水上に及ぶ場合、搭乗者全員分）
- ・ 救急箱
- ・ 航空機用救命無線機

なお救急用具は、航空法施行規則第151条に基づき、定期点検を行っております。

3. 航空法第 111 条の 4 の規定による報告に関する事項

(航空法施行規則第221条の6 第3号)

(1) 総件数 : 0 件

(2) 主要な事態 (安全上の重大性や社会的な反響が大きかった事態)

該当する事態はありません。

(3) トラブルの種類別、機種別、国内線・国際線別の発生状況等参考となるデータ

- ・ 航空事故 : 該当事項はありません
- ・ 重大インシデント : 該当事項はありません
- ・ その他、安全上のトラブル : 該当事項はありません

4. 輸送の安全を確保するため講じた措置及び講じようとする措置に関する事項

(航空法施行規則第221条の6 第1項 第4号)

(1) 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又は行政指導を受けた場合、それに関して講じた措置

2025年度において、該当事項はありません。

(2) 輸送の安全に関する目標の達成度、安全に関する取り組みの実施状況

全社員が関連法令及び社内における安全管理規程を頂点とした各規程を遵守し、航空の安全確保について維持・向上を目指して取り組みました。その結果、重大インシデントおよび航空機事故発生0件を維持しております。

5. 2026年度（令和8年度）安全目標・各部目標まとめ

（1）2026年度安全目標

イ. 全体目標

<取り組むべき姿>

- ・安全の維持を組織の最優先事項として真摯に取り組む

<数値目標>

- ・航空機事故発生0件の継続（4,656日、13年目）
- ・重大インシデント発生0件の継続（876日、2年目）
- ・安全推進委員会による安全推進強化：年6回以上の開催

ロ. 各部門安全目標

【安全管理部】

- ・事故 / 重大インシデント0件の継続
- ・安全な運航の推進

【運航部】

- ・ 運航業務に起因する事故 / 重大インシデント 0 件の継続
- ・ 過去の事例から学ぶ安全意識の向上

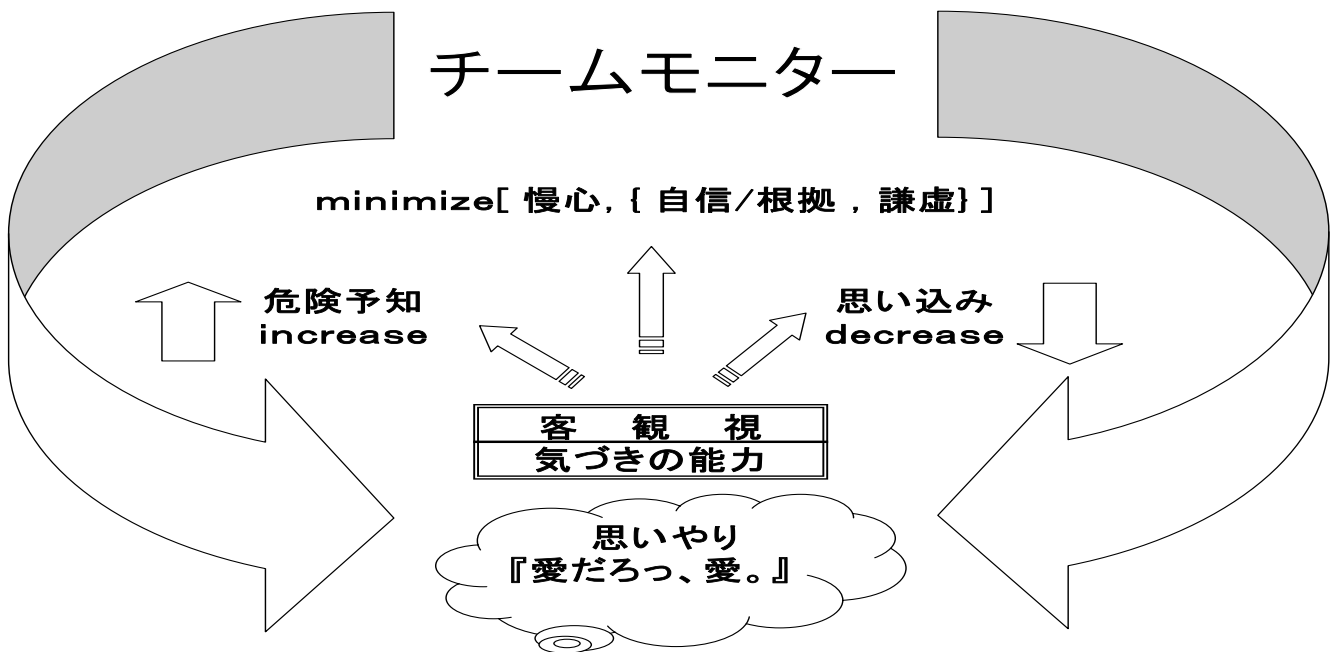
【整備部】

- ・ 整備業務に起因する事故 / 重大インシデント 0 件の継続
- ・ 「技術・知識の伝承」の質の向上

(2) その他、全社員安全への取り組み

航空法第103条（輸送の安全性の向上）に規定される基本事項を確認するとともに、当社の「安全三原則」を毎年度の安全目標の要とし、運航の安全の確保についてチームモニターを実施することで全社一丸となって安全運航に取り組み、目標達成に努めます。

下図は、社員全員でモニターしフィードバックさせ、更にその能力を高め安全運航に寄与するためのフローです。



社員個人個人が、物事を「客観視」し、「気づきの能力」を高めることで、エラーの原因の一つである「思い込み」を排除し、「危険予知」能力を高め、さらに「根拠」に基づいた「自信」と「謙虚」さで「慢心」を極小化します。

- 以上 -