

安全報告書

【2023(令和5)年度】



株式会社レジャークリエイトホールディングス

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 に基づき作成、公表するものです。

報告内容は 2023(令和5)年 7 月 1 日から 2024(令和6)年 6 月 30 日を対象期間としており、
2024(令和6)年 6 月 30 日時点のものです。

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号関連)

当社は安全管理規程に以下のとおり定めています。

(1) 安全方針

安全は事業活動の最優先事項である。法令・規則の順守、日々の安全教育、また、社員一丸となって不安全要素の早期発見に努め、これを是正することにより安全運航を確保する。本方針については安全教育によって現場まで周知・浸透させることにより、経営トップから現場までが一丸となって安全管理システムを有効に機能させなければならない。

(2) 関係法令及び安全管理規程その他の輸送の安全の確保のための定めへの遵守

業務の遂行に際しては、航空法等の関係法令や安全管理規程、運航・整備規程、社内規程等の規程類を遵守し、万が一にも法令及び規程類への不適合が認められた場合には、「航空法第111条の4に基づく安全上の支障を及ぼす事態の報告について」（平成18年9月26日制定、国空航第530-2号・国空機661-2号）に基づいてすみやかに航空局に報告する。また、安全推進室でPDCAを計画し、実行することにより法令及び規程類への不適合を是正する。

(3) 取組

基本的な方針に沿った事業運営を遂行するため、取組目標及び安全達成度チェックリストを用いて、安全統括管理者が全社及び各部門における安全に関する取組目標を以下に掲げる観点から定めてその達成に努める。

- ① 当社が実施する業務の特性を表した指標であること。
- ② 測定可能な指標であること。
- ③ 過去の実績、事業計画等と照合し、現状よりも改善（現状が最高の安全性を示し、現状以上の改善ができない場合は、維持を含む。）した値を目標値としていること。

この取組目標を安全推進室長が別途指定する時期までに航空局へ届け出る。安全推進室長は、安全目標値を達成できなかった場合は、達成できなかった項目について改善策を具体的に決定し実施する。

実施後についてその項目を次回の安全指標として設定し、再評価を行なう。

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号関連)

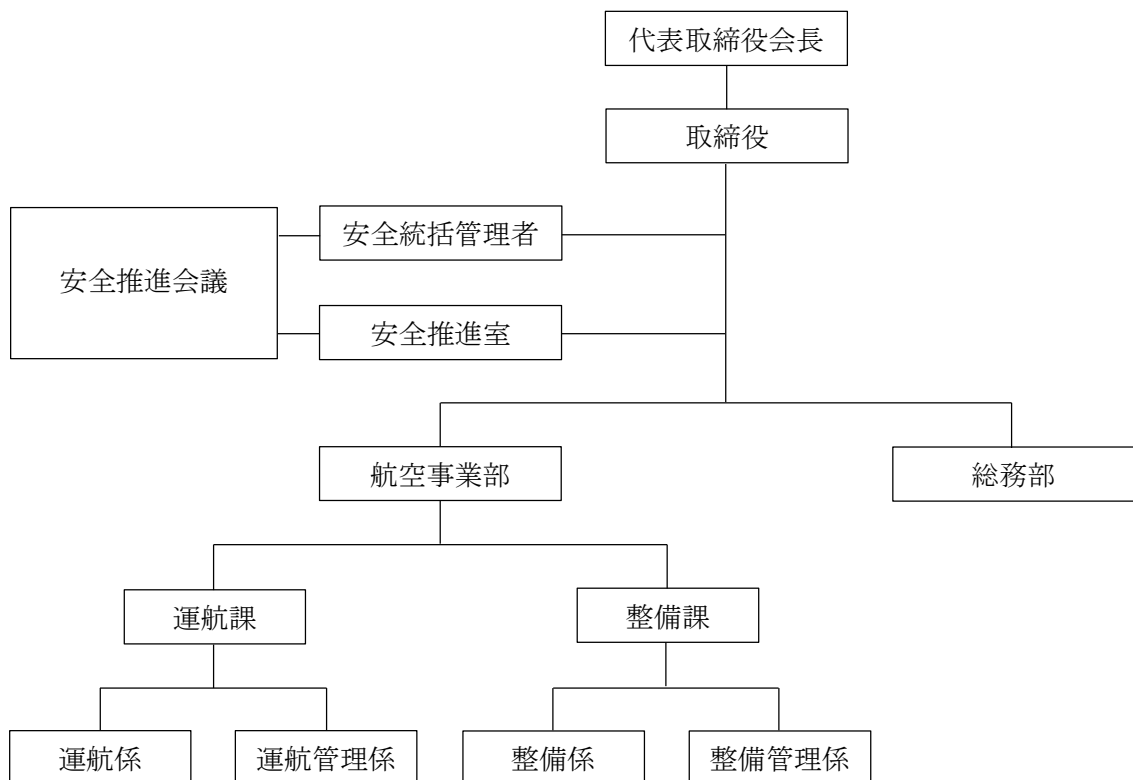
当社は安全管理規程に以下のとおり定めています（(1) ⑤～⑦及び(2)は除く）。

(1) 安全確保に関する組織及び人員に関する情報

安全に係るリスクの管理の体系的な実施のために中核的な役割を果たす安全推進室を設置し、各部門から独立した上位の組織として位置付け、委員を各部門の部課長とする。安全推進会議は安全統括管理者のほか、経営の責任者、各部門の責任者により構成され、現場

の状況を的確に把握するとともに部門間の十分な意思疎通を確保する。
 また、安全推進会議を年2回（1月、6月）及び臨時で安全統括管理者又は安全推進室長が必要と認められた時に行い、例えば、安全に係るリスクの管理に基づく安全施策・安全投資の決定やその後の当該施策・投資の妥当性の評価といった安全管理に関する調査審議を行う。

① 全体及び安全確保に関する組織の組織図



② 経営の責任者による輸送の安全の確保に係る責務

代表取締役会長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うなど、安全の確保へ積極的に関与する。
 また、当社の運営についての責任を有し、安全推進室に対して、安全管理に関する意見、指示を行う。安全指標の設定及び取組目標の再設定など安全推進室と協議し決定する。

③ 安全統括管理者の選任の方法に関する事項、権限及び責務

安全統括管理者は代表取締役会長が以下のa. 及びb. の安全統括管理者の選任要件を満たす者の中から任命する。

選任要件

- a. 事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあること。
- b. 通算して3年以上航空運送事業の実施又は管理の総括に関する業務の経験を有する者又は航空局がこれと同等以上の能力を有すると認めた者

安全統括管理者は社内の安全管理の取組みを統括的に管理する責任を有する。安全に関する重要事項について経営の責任者に報告することや事業者内の飲酒対策を総括管理する。また、アルコール教育やアルコール検査等飲酒対策を含む安全施策・安全投資の決定などの安全に関する重要な経営判断に直接関与する。

また、安全管理に関する責任を有し、安全管理業務の実施に関する権限を有する。安全指標の設定や取組目標等、安全管理に疑義が生じた場合、代表取締役会長に対して助言・報告等を行う権限を有する。

④ 各組織の機能・役割の概要

a. 安全推進室長

安全推進室長は安全に関する調査・分析・指導・教育を行うとともに、安全に関する実務を遂行する。

b. 航空事業部長

航空事業部長は運航部門及び整備部門の最高責任者であり、当社が行う航空事業全般の安全管理の権限及び責任を有する。

c. 運航課長

運航課長は運航部門の責任者として、当社が行う全ての運航業務全般及び運航管理業務全般の安全管理に関する実質的な権限及び責任を有する。

d. 整備課長

整備課長は整備部門の責任者として、当社が行う全ての整備作業業務全般及び整備管理業務全般の安全管理に関する実質的な権限及び責任を有する。

⑤ 各組織における人員数

(2024(令和6)年6月30日時点)

組織名	人員数	備考
航空事業部 運航課	4	——
航空事業部 整備課	3	——
総務部	1	——

⑥ 航空機乗組員、整備従事者の数

(2024(令和6)年6月30日時点)

組織名	人員数	備考
航空機乗組員	4	——
整備従事者	3	——

⑦ 運航管理担当者の数及び整備従事者のうち有資格整備士の数

(2024(令和6)年6月30日時点)

組織名	人員数	備考
運航管理担当者	3	うち航空機乗組員兼務3名
有資格整備士	2	事業機の有資格整備士

(2) 日常運航の支援体制

① 航空機乗組員、整備従事者及び運航管理担当者に係る定期訓練及び審査の内容

- a. 航空機乗組員及び運航管理担当者
航空機乗組員及び運航管理担当者は航空局に認可された運航規程に基づき、定期的に訓練及び審査を実施しています。また、必要に応じ訓練・審査を実施する体制を整えています。
- b. 整備従事者
整備従事者は航空局に認可された整備規程に基づき定期的に、また、必要な教育訓練・審査を実施しています。

② 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の体制

航空局に届出受理又は認可された安全管理規程、運航規程及び整備規程に基づき実施しています。

③ 安全に関する社内啓発活動等の取組み

当社は以下のa.～d.を実施しています。

- a. 安全推進会議の実施
- b. 安全ミーティングの実施
- c. 定期的な部内会議の実施
- d. 部内の朝礼・終礼の実施

(3) 使用している航空機に関する情報

(2024(令和6)年6月30日時点)

① 航空機の機種、機数、座席数等

機種	機数	座席数	平均年間飛行時間	平均年間飛行回数	導入開始時期	平均機齢
ロビンソン式R66型	1	5	102.72	234	2022(令和4)年1月	3年

② 救急用具の装備状況

航空法施行規則150条に基づき、旅客・乗組員の安全を確保するため、以下の救急用具を装備・搭載しています。

- a. 救急箱
- b. 救命胴衣
- c. 航空機用救命無線機
- d. その他防水携帯灯並びに運航形態により搭載義務のある非常食糧及び航空機用救命無線機（携帯用）

3. 航空法第111の4の規定に基づく報告に関する事項

(航空法施行規則第221条の6第3号関連)

航空法第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、重大インシデント及びその他の安全上のトラブル）の発生状況

(1) 総件数

0 件

(2) 主要な事態（安全上の重大性や社会的反響が大きかった事態）の概要及び対応状況

当該事象はありません。

(3) トラブルの種類別、機種別の発生状況等、参考となるデータ

当該事象はありません。

4. 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に関する事項

(航空法施行規則第221条の6第4号関連)

(1) 上記3. の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態の再発防止のために講じた措置又は講じようとする措置

当該事象が無いため、ありません。

(2) 航空局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には、これに関して講じた措置又は講じようとする措置

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てないため、ありません。

(3) 情報の伝達及び共有に関する事項の概要

当社は安全管理規程に以下のとおり定めています。

当社が遂行する事業全般において発生した、安全に関する情報（以下「安全情報」（安全情報には、アルコール等に係る不適切事案に関する情報も含まれる。）という。）を非懲罰環境下（原則として社内的な懲罰措置が適用されない環境のこと。また、非懲罰環境下であっても、社内的な懲罰措置の対象となる行為を明らかにすること。）で収集（安全情報の収集は、安全推進室が機長報告、機材不具合報告、ヒヤリハット情報の報告といった社内報告制度や、安全ミーティング、事故・トラブルの原因探求、内部監査、航空機製造者からの情報収集等により行う。また、安全推進会議等を通じて、安全情報に関連する他部門との間で共有することや、また、航空会社同士で共有すべき情報については航空会社間の連携を図り共有（情報の水平展開）を行う。）し、代表取締役会長や安全統括管理者を含め必要な階層・部門に伝達するための社内体制やシステムを用いて、さらに、運航規程及び整備規程に規定されている安全情報の伝達に係る体制やシステムと連携して、これらを適切に運用する。なお、収集すべき安全情報

には、収集対象となった事態に関連した航空機乗組員の疲労（疲労（fatigue）とは、航空機の安全運航に係る業務を遂行するにあたり航空機乗組員の注意力や能力の低下を招く、睡眠不足、長時間の覚醒、サーカディアン周期（生体リズム）又はワークロード（精神的又は肉体的な活動）に起因して、精神的又は身体的なパフォーマンスが低下した生理学的状態をいう。）に関する情報（疲労に関する情報の報告には、事態の発生時間、事態発生前の睡眠時間の履歴及び影響したと考えられる要素（乗務状況等）も含まれる。）も含むこととする。
また、航空法第111条の4の規定により安全上の支障を及ぼす事態を報告し、また、航空法第111条の6の規定により本報告書を公表する。

(4) 事故等の防止対策、事故等の発生時の対応及び災害への備えに関する事項の概要

当社は安全管理規程に以下のとおり定めています。

① 事故、災害等の防止対策の検討及び実施に関する事項

安全に係るリスクの管理を実施する手順及び体制を以下に定め、事故、災害等の防止対策の検討及び実施のレベルを維持向上する。

a. リスクの発見・特定

安全推進室において収集・共有した安全情報を基に、発生傾向の把握やハザード（人的要因、技術要因、組織要因、環境要因等、事業に関する変更により生じるものを含む。）の特定を行う。なお、特定するハザードに航空機乗組員の疲労を含むこととする。

b. リスクの算定・評価

予想される発生頻度や安全への影響度をリスクマトリックス（※下表）により分析し、許容できないリスクがあれば要因分析によりそれを除去・回避するため施策等を立案、決定し、現場への展開、当該施策等の実施後の妥当性評価を行う。

※ リスクマトリックス

リスク見積もり※3		発生確率※1					
		頻 繁	ほぼ確実	可能性が ある	ま れ	可能性 ほとんど なし	合理的には ほとんど予 測できない
重 篤 度 ※2	致命的	非常に高い	非常に高い	高い	中間	低い	非常に低い
	重度	非常に高い	高い	中間	低い	低い	非常に低い
	中程度	高い	中間	低い	低い	非常に低い	非常に低い
	軽度	低い	低い	低い	非常に低い	非常に低い	非常に低い

※1 発生確率

頻繁：このリスクは繰り返し発生しており、必ず発生すると考えてよい。
 ほぼ確実：このリスクはある時点で必ず発生すると考えてよい。
 可能性がある：このリスクは発生する可能性が高い。
 まれ：このリスクは半々程度の確率で、起こる可能性も起こらない可能性もある。
 可能性ほとんどなし：このリスクは発生しない可能性が高い。
 合理的にはほとんど予測できない：このリスクが発生することは、まずあり得ない。

※2 重篤度

致命的：リスクの影響が有害で、回復が困難になる可能性があるもの。
 重度：リスクの影響が深刻で、長期的な損害を引き起こす可能性があるもの。
 中程度：リスクの影響を軽減するのに時間がかかるもの。
 軽度：リスクの影響が簡単に対処できるもの。

※3 リスク見積もり

非常に高い：直ちに解決すべきで、措置を講ずるまで作業を停止する必要がある。十分な経営資源（費用と労力）を投入する必要がある。

高い：速やかにリスク低減措置を講ずる必要がある。措置を講ずるまで作業を行わないことが望ましい。優先的に経営資源（費用と労力）を投入する必要がある。

中間：リスク低減措置を計画的に行う必要がある。

低い：必要に応じてリスク低減措置を行う。

非常に低い：費用対効果を考慮して低減措置を行う。

② 事故、災害等が発生した場合の対応に関する事項

航空事故、重大インシデント、ハイジャック・テロ、天災等が発生した場合の関係機関及び現場との緊急連絡体制、応急措置手順、原因究明体制、訓練・演習手順等については運航規程第10章「緊急の場合において取るべき措置等」に規定する。

③ 緊急用具

緊急時に持出す用具（以下「緊急用具」という。）を配備しており、宮崎運航基地の格納庫スペース内を設置場所とする。

緊急用具の管理責任者は安全推進室長とし、緊急用具は管理責任者が6ヶ月毎に緊急用具点検表を用いて点検を行い、状態や紛失の有無を確認する。具備する緊急用具及び数量は以下のとおりとする。

品名	数量
ロープ	2
担架	1
ツルハシ	1
ヘルメット	7
ハンマー	1
シャベル	1
バール	1
斧	1
防火砂	2

(5) 内部監査の実施及びその管理の状況の確認に関する事項の概要

当社は安全管理規程に以下のとおり定めています。

運航及び整備の各組織及び制度が適切に機能していることを保障するために必要な監査の制度及び監査の方法を以下のとおり定める。

① 監査の制度

a. 監査の最高責任者

監査の最高責任者を安全統括管理者とし、実施責任者については安全推進室長、実施については安全推進室長の指名を受けた者1名（以下「監査員」という。）が監査を行う。

b. 監査の範囲

監査の範囲は、運航規程及び整備規程に基づく業務及び管理全てとする。

② 監査の方法

a. 監査の実施

(a) 実施時期

監査の実施間隔は、当社の運航業務について1年とする。実施時期については、航空局による安全監査立入検査又は年末年始安全総点検日等を考慮し安全推進室年間行動計画表を用いて計画するものとする。また、安全統括管理者の責任の下、重大事故等が発生した場合は追加で監査を実施する。この監査については通常監査に代わるものではない。

(b) 監査員の構成

監査員の構成は、安全統括管理者を最高責任者とし、安全推進室長の実施責任の下で指名して監査を実施する。

(c) 実施要領

安全推進室長が指定した点検項目に関する現状を点検、評価する。

(d) 評価基準

評価の基準は以下の3段階とする。

- ・良好 (現状でも良い)
- ・ほぼ良好 (早急に改善の要はないが、適当な時期に改善すること)
- ・不良 (早急に改善の要有り)

b. 監査報告

監査結果は内部監査報告書として、安全推進室長へ提出する。内容については安全推進室の計画する手順及び内容に従って点検した現状評価と改善項目を提示し、改善対策の実施を上申する。安全推進室長は監査の結果を安全推進会議において報告する。

c. 改善への対応

内部監査改善要求書により上申する改善項目については、安全推進室長が内部監査改善要求書を用いて改善措置をとるよう勧告する。改善勧告を受けた運航課長又は整備課長は内容を検討して、速やかに改善を実行して内部監査改善報告書を用いて安全推進室長に報告しなければならない。

(6) 輸送の安全に係る文書の整備及び管理に関する事項の概要

当社は安全管理規程に以下のとおり定めています。

安全管理規程等の規程類を設定・管理するとともに、安全情報の記録、内部監査の記録、安全推進室の調査審議に係る議事録、教育・訓練記録等の記録類は安全推進室が管理する。

(7) 事業の実施及びその管理の改善に関する事項の概要

当社は安全管理規程に以下のとおり定めています。

安全管理システムを構築する要素については、安全推進室により有効に機能しているかどうかの評価を定期的に行い、評価の結果、必要な場合には、安全方針の再設定、組織体制の充実、安全に係るリスクの管理の手法の改善等の改善措置を講ずる。

(8) 上記(1)から(7)以外に安全性向上のために講じた措置又は講じようとする措置

安全管理システムに係る教育訓練（当社自身の安全管理システムを社内に浸透させるための教育、安全啓発セミナー、航空機乗組員の疲労リスクの管理に係る教育、アルコールに関する教育、ヒューマンファクターズに関する訓練、部品等脱落防止措置に係る教育訓練等）及びコンプライアンス教育を通じて、安全意識の徹底、関連法令・規程等の遵守を含む組織内の安全文化の醸成を図っています。

(9) 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、安全上のトラブルの発生状況等を踏まえた、2023(令和5)年度における当社の輸送の安全の状況に関する総括的な評価

① 2023(令和5)年度の安全指標、安全目標値及び実績値

(2023(令和5)年4月～2024(令和6)年3月)

	安全指標	安全目標値	実績値
1	航空事故・重大インシデント発生率	0%	0%
2	アルコール検査の実施率及び検出件数	100%及び0件	100%及び0件
3	安全教育の実施回数	2回	2回
4	ヒヤリハット情報の収集件数	1名当たり1件以上	7名の内3名
5	整備作業中の事故	0件	0件

② 安全目標値に対する実績値の評価

a. 航空事故・重大インシデント発生率（0%：達成）

基本動作の徹底、規程等の遵守及びチェックリスト・点検表の確実な活用を常に意識して取り組んできた結果目標を達成できました。

b. アルコール検査の実施率及び検出件数（100%及び0件：達成）

実施の際、周りの声掛け等もあり検査を失念せず実施できた。また、各個人業務のある前日は節度ある飲酒に取り組んできた結果目標を達成できました。

c. 安全教育の実施回数（2回：達成）

安全推進年間行動計画表に安全教育の実施時期を記載し、未実施を防ぐように取り組んできた結果目標を達成できました。

d. ヒヤリハット情報の収集件数（7名の内3名：未達成）

2023(令和5)年7月から運航開始（実働は9月から）で運航実績が少ないことから、ヒヤリハットの発生が少なかったと思われます。

今後運航・整備業務でのヒヤリハットだけではなく、運航・整備業務に繋がる日常生活でのヒヤリハットも収集していくこととするが、ヒヤリハット収集件数が年間どれほど提出されるのかを検証するため、2024(令和6)年度は目標数を設けず収集活動を行うため、安全指標・目標から外しました。

e. 整備作業中の事故（0件：達成）

常に無理せず、慌てず等の安全を意識して作業するよう取組んできた結果目標を達成できました。

(10) 2024(令和6)年度における全社的な安全目標、安全に関する各部門における具体的な取組み目標等の事項

2024(令和6)年度の安全指標、安全目標値

(2024(令和6)年4月～2025(令和7)年3月)

	安全指標	安全目標値
1	航空事故・重大インシデント発生率	0%
2	アルコール検査の実施率及び検出件数	100%及び0件
3	安全教育の実施回数	2回
4	ヒヤリハット報告を受けてから周知までの期間を1週間とする	100%
5	整備作業中の事故	0件