

平成 18 年 9 月 26 日制定 (国空航第 530-1 号・国空機第 661-1 号)  
平成 19 年 6 月 22 日一部改正 (国空航第 274-1 号・国空機第 327-1 号)  
平成 20 年 7 月 3 日一部改正 (国空航第 267 号・国空機第 334 号)  
平成 23 年 6 月 30 日一部改正 (国空総 454 号)  
平成 26 年 3 月 31 日一部改正 (国官参事第 2150 号)  
平成 29 年 4 月 1 日一部改正 (国空航第 11546 号)  
平成 30 年 10 月 30 日一部改正 (国官参事第 312 号)  
平成 31 年 1 月 31 日一部改正 (国官参事第 1253 号)  
令和元年 7 月 5 日一部改正 (国官参事第 316 号)

航空局長

## 安全管理システムの構築に係る一般指針

### 1. 目的

本件は、航空法（昭和27年法律第231号。以下「法」という。）第103条の2及び航空法施行規則（昭和27年運輸省令第56号。以下「規則」という。）第212条の3から第212条の6までの規定に基づき、安全管理規程の作成及び安全統括管理者の選任が義務付けられている本邦航空運送事業者が安全管理システムを構築するに当たっての指針等を示すものである。

### 2. 総則

#### 2.1 安全管理とは

国際民間航空条約附属書 19 第 1 章によれば、「安全 (Safety)」とは、「航空活動に関連するリスクが、受け入れ可能なレベルまで低減され制御されている状態 (The state in which risks associated with aviation activities, related to, or in direct support of the operation of aircraft, are reduced and controlled to an acceptable level.)」とされている。

安全管理は、運航、整備等の業務を法令その他の技術基準に適合して実施することにより輸送の安全を確保し、事故やトラブルが発生した場合にはその原因を調査し再発を防止するという「事後的 (reactive)」アプローチに加えて、事故やトラブルの予兆となるハザード\*1を把握し、そのリスクを評価し、これを低減するという「予防的 (proactive)」取組等を体系的に実施することにより、さらなる安全性の向上を図ることである。

\*1： ハザードとは、航空事故その他の航空の安全運航に影響を及ぼす事態を引き起こす可能性のある要因をいう。

#### 2.2 安全管理システムとは

航空安全プログラム（平成 25 年 10 月 8 日付け国空安企第 29 号）によれば、「安全管理システム (Safety Management System)」とは「安全に係るリスク\*2を管理するための仕組みであって、必要な組織体制、責務、方針及び手順を含むもの」と定義されている。

2.1 項に示したように、安全管理においてはハザードの特定及び安全に係るリスクの管理の体系的な実施に重点がある。従って、航空運送事業者がその遂行する事業全般にわたって安全管理を実施するためには、安全上の情報の収集・共有、ハザードの特定、そのリスクの分析、必要に応じた是正措置の実施、講じた是正措置の有効性の評価といった安全に係るリスクの管理の方法を確立し、これらの活動を継続的に実施することが必要である。

また、運航、整備、客室、空港、貨物等の多数の専門部署から構成される組織体である航空運送事業者においては、安全を確保するための事業運営方針を組織内に徹底させるとともに、組織の責任分担や意思疎通の仕組みを明確にすることにより、経営と現場間や部門間の意思疎通を円滑化し、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機能させる必要がある。

「安全管理システム」は、このような安全方針、組織体制、責任分担、安全に係るリスクの管理の方法等を総称した組織的な仕組みである。

\*2： 安全に係るリスクとは、ハザードが引き起こす事態について予測される発生確率及び重大度の組合せをいう。

### 2.3 安全管理規程の位置付け

安全管理規程とは、航空運送事業者の安全管理システムを文書化したものであり、安全方針、組織体制、責任分担、安全に係るリスクの管理の方法等を事業者内の全員が把握でき、事業者が一丸となって安全管理に取り組むために必要なものである。

なお、安全管理規程に定められる内容は、事業者の規模や経営環境など、事業者それぞれの特性に応じたものとするのが適切であるため、認可制ではなく届出制としている。

## 3. 安全管理規程に定める事項について

法第103条の2第2項各号及び規則第212条の4に基づき安全管理規程に定めることとされている事項は、事業者の安全管理システムを有効に機能させるために必要な構成要素である。以下、各事項について、航空運送事業者が安全管理規程に記載する内容に関する指針を示す。

### 3.1 輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項（規則第212条の4の表輸送の安全を確保するための事業の運営の方針に関する事項の項）

#### 3.1.1 基本的な方針に関する事項

経営の責任者により、事業運営上の安全に対する基本的な方針が明確に表明されていること。また、本方針については現場まで周知・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ることを明らかにすること。

#### 3.1.2 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に関する事項

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、社内規定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、すみやかに報告・是正することを明らかにすること。

#### 3.1.3 取組に関する事項

基本的な方針に沿った事業運営を遂行するため、全社及び各部門における安全に関する取組目標を設定し、その達成に努めるとともに、安全達成度<sup>\*3</sup>を評価し取組目標を再設定することを明らかにすること。安全に関する取組目標については、次に掲げる観点から妥当な安全指標<sup>\*4</sup>及び安全目標値<sup>\*5</sup>を設定し、別途指定する時期までに国土交通大臣又は地方航空局長へ届け出ること。

① 航空運送事業者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。

\*3： 安全達成度とは、安全指標に基づき測定された値と安全目標値との比較により把握されるものであって、目標に対してどの程度の安全性を達成したかを示すものをいう。

\*4： 安全指標とは、安全性を定量的に測定するために用いる指標をいう。

\*5： 安全目標値とは、安全指標について、一定期間内で達成すべきものとして計画した値をいう。

### 3.2 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（規則第212条の4の表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の項）

#### 3.2.1 組織体制に関する事項

経営の責任者及び安全統括管理者、さらに運航・整備等の各部門の責任者及び各部門内の組織長について、安全に関する権限及び責務について明確に定められており、各部門における報告系統や指揮命令系統が明確にされていること。なお、経営の責任者及び安全統括管理者の責務については3.2.2及び3.2.3項をそれぞれ参考にすること。

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会議等（以下「安全推進会議等」という。）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ること。安全推進会議等は安全統括管理者のほか、経営の責任者、各部門の責任者、現場業務経験者等により構成され、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ことを明らかにすること。

また、安全推進会議等において、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定期的に行うことを明らかにすること。

なお、事業者内に複数の安全推進会議等が存在する場合や、グループ会社で共通の安全推進会議等が存在する場合には、それぞれの役割及び連携が明らかになっていること。

### 3.2.2 経営の責任者による輸送の安全の確保に係る責務に関する事項

経営の責任者は、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、安全の確保への積極的な関与として経営の責任者が果たすべき責務を明らかにすること。

### 3.2.3 安全統括管理者の権限及び責務に関する事項

安全統括管理者とは、事業者内の安全管理の取組を統括的に管理する責任を有する者であることから、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こと等、安全統括管理者が果たすべき具体的な役割を明らかにすること。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ことなど、社内付与される権限及び責務を明らかにすること。

## 3.3 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方法に関する事項（規則第212条の4の表 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方法に関する事項の項）

### 3.3.1 情報の伝達及び共有に関する事項

航空運送事業者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」\*6という。）を非懲罰環境下\*7で収集\*8し、経営の責任者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構築することを明らかにすること。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ことを明らかにすること。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\*9に関する情報\*10も含むこととする。

また、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、法第111条の6の規定により安全報告書を公表することについても明らかにすること。

\*6： 安全情報には、酒精飲料等に係る不適切事案に関する情報も含まれる。

\*7： 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。

\*8： 安全情報の収集は、例えば、機長・客室乗務員報告、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、飛行データ解析プログラム、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実現可能である。

また、安全推進会議等を通じて、安全情報を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すること（情報の水平

展開) が有効である。

- \*9: 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。
- \*10: 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。

### 3.3.2 事故等の防止対策の検討及び実施に関する事項

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 (例えば、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。) の特定を行い、予想される発生頻度や安全への影響度のリスクを分析し、許容できないリスクがあればそれを除去・回避するための具体的施策<sup>\*11</sup>を立案し、施策等の決定、現場への展開、当該施策等の実施後の妥当性評価を行うといった「安全に係るリスクの管理」を実施する手順及び体制を定め、事故等の防止対策の検討及び実施のレベルを維持向上することを明らかにすること<sup>\*12</sup>。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。

最大離陸重量が 27 トンを超える飛行機を運航する航空運送事業者にあつては、飛行データ解析プログラムを実施することを明らかにすること。

なお、同プログラムの設定に当たっては、別途定める指針を参照すること。

- \*11: 航空機乗組員の疲労リスクの軽減策の例としては、乗務中の適切な仮眠機会の提供、乗務割・勤務時間の変更、予備の航空機乗組員の確保等がある。
- \*12: 安全に係るリスクの管理の具体的実施内容については、事業者の規模に見合ったものとするとしてよい。

### 3.3.3 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・演習手順等が確立されていることを明らかにすること<sup>\*13</sup>。

- \*13: 規則第 214 条の表第 1 号りにより運航規程に定めることとされている「緊急の場合においてとるべき措置等」については、その内容を安全管理規程に再掲する必要はない。ただし、当該内容が運航規程に定められていることを明らかにすること。

### 3.3.4 内部監査その他の事業の実施及びその管理の状況の確認に関する事項

運航、整備等の業務が定められた手順に沿って実施され、当該手順が機能しているかどうかを定期的にチェックし、改善するため、内部監査の計画の立案、監査の実施、監査結果の評価、是正を行うことを明らかにすること<sup>\*14</sup>。このほか、グループ会社等に対する監査を実施する場合についても同様に定めることが望ましい。

- \*14: 現在、整備規程審査要領により整備規程に定めることとされている整備業務の内部監査に関する事項については、その内容を安全管理規程に再掲する必要はない。ただし、当該内容が整備規程に定められていることを明らかにすること。

### 3.3.5 教育及び訓練に関する事項

事業者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<sup>\*15</sup>、アルコールに関する教育<sup>\*16</sup>、ヒューマンファクターズに関する訓練等を定め、これらを実施することにより、組織内の安全文化の醸成を図ることを明らかにすること。

- \*15: 教育内容には一般的な睡眠衛生や航空分野における疲労に関する基本的な事項・乗務への影響

も含むとともに、航空機乗組員、乗務割を担当する職員の他、関連する管理部門・経営層等の、当該リスク管理に関連する全ての職員に対し定期的を実施すること。

- \*16：教育内容は、「航空従事者の飲酒に関する基準について」（平成31年4月9日、航空従事者の飲酒基準に関する検討会）の内容を十分に反映させることとし、航空機乗組員、客室乗務員、運航管理者、運航管理担当者、運航管理補助者、整備従事者、乗務割を担当する職員の他、関連する管理部門・経営層等の飲酒対策に関連する全ての職員に対し定期的を実施すること。

### 3.3.6 輸送の安全に係る文書の整備及び管理に関する事項

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、安全推進会議等の調査審議に係る議事録、教育・訓練記録等の記録類を管理する方法を確立することを明らかにすること。

### 3.3.7 事業の実施及びその管理の改善に関する事項

3.1.1 から 3.3.6 までの安全管理システムを構築する要素については、安全推進会議等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、例えば、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ことを明らかにすること。

## 3.4 安全統括管理者の選任の方法に関する事項（規則第212条の4の表安全統括管理者の選任に関する事項の項）

安全統括管理者を選任する方法として、例えば、経営の責任者が安全統括管理者の選任要件を満たす者の内から任命する、安全推進会議の長を安全統括管理者とする等の選任の手続きについて明らかにする

## 4. 安全統括管理者の選任要件について

法第103条の2第2項第4号により、安全統括管理者は「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選任する者」と規定されているが、以下は、この要件である「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」及び「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こと」について、それぞれ具体的な解釈を示すものである。

### 4.1 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（法第103条の2第2項第4号）

事業者内において安全施策・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することのできる管理的地位にある者を想定しており、取締役会などの経営上の最高意思決定機関において直接意見を述べることのできる者でなければならない。

### 4.2 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（規則第212条の5）

安全統括管理者は、航空運送事業の安全確保という全社的な視点に立って安全に関する意見を経営判断に反映することが求められることから、取締役として経営上の最高意思決定機関に参画する業務、全社横断的な航空運送事業の管理の総括に関する業務又は各部門内を横断する航空運送事業の実施の総括に関する業務の経験を通算して3年以上有する者でなければならない。上記の経験を有しない者を安全統括管理者として選任しようとする場合には、別途国土交通大臣による同等以上の能力の承認が必要である。

## 5. 安全管理規程及び安全統括管理者並びに安全指標及び安全目標値の届出に係る手続き（規則第212条の3及び第212条の6）

## 5.1 安全管理規程の様式

- (1) 安全管理規程の届出は、差替え可能なバインダー方式による日本産業規格A4を標準とする用紙又は電磁的記録（電子的方式、磁気的方式その他人の知覚によっては認識することができない方式で作られる記録であって、電子計算機による情報処理の用に供されるものをいう。）を提出する方法で行うこと。
- (2) 安全管理規程の表紙には、「安全管理規程」等の名称及び事業者名を記載すること。
- (3) 安全管理規程の各ページには、届出年月日、変更箇所の表示及びページ番号を記載するとともに、有効ページを明確にするためのページ一覧表を設け、各ページに対応した届出年月日を明記すること。

## 5.2 安全管理規程及び安全統括管理者の届出先

### (1) 特定本邦航空運送事業者の届出先

国土交通省航空局安全部航空事業安全室  
東京都千代田区霞が関2丁目1番3号  
(TEL)03-5253-8731

### (2) 特定本邦航空運送事業者以外の航空運送事業者の届出先

管轄の地方航空局保安部航空事業安全監督官  
国土交通省東京航空局保安部航空事業安全監督官  
東京都千代田区九段南1丁目1番15号九段第二合同庁舎  
(TEL)03-5275-9307  
国土交通省大阪航空局保安部航空事業安全監督官  
大阪府大阪市中央区大手前4丁目1番76号大阪合同庁舎第4号館  
(TEL)06-6949-0595

## 5.3 安全指標及び安全目標値の届出先

### (1) 特定本邦航空運送事業者の届出先

国土交通省航空局安全部航空事業安全室  
東京都千代田区霞が関2丁目1番3号  
(TEL)03-5253-8731

### (2) 特定本邦航空運送事業者以外の航空運送事業者の届出先

管轄の地方航空局保安部運用課  
国土交通省東京航空局保安部運用課  
東京都千代田区九段南1丁目1番15号九段第二合同庁舎  
(TEL)03-5275-9321  
国土交通省大阪航空局保安部運用課  
大阪府大阪市中央区大手前4丁目1番76号大阪合同庁舎第4号館  
(TEL)06-6949-6229

## 附 則

本指針は、平成18年10月1日から発効する。

## 附 則（平成19年6月22日）

本指針は、平成19年7月1日から発効する。

附 則（平成 20 年 7 月 3 日）

本指針は、平成 20 年 9 月 1 日から発効する。

附 則（平成 23 年 6 月 30 日）

本指針は、平成 23 年 7 月 1 日から発効する。

附 則（平成 26 年 3 月 31 日）

1. 本指針は、平成 26 年 4 月 1 日から発効する。
2. 3.3.1 非懲罰環境の設定及び 3.3.2 変更の管理の実施に関する改正については、平成 26 年 9 月末までに安全管理規程に規定のうえ、段階的に導入し、平成 27 年 3 月末までに運用開始することとしてよい。

附 則（平成 29 年 4 月 1 日）

本指針は、平成 29 年 10 月 1 日から発効する。

附 則（平成 30 年 10 月 30 日）

本指針は、平成 30 年 10 月 30 日から発効する。

附 則（平成 31 年 1 月 31 日）

1. 本指針は、平成 31 年 1 月 31 日から発効する。
2. 本指針の発行より前に届け出られた安全管理規程については、平成 31 年 3 月 31 日までの間、なお従前の例によることができる。

附 則（令和元年 7 月 5 日）

1. 本指針は、令和元年 7 月 5 日から発効する。
2. 本指針の発効より前に届け出られた安全管理規程については、令和元年 12 月 31 日までの間、なお従前の例によることができる。