Ref. No. 2025A01	評価日：令和7年6月17日～19日

運輸安全マネジメント評価報告書（第２回）

事業者名称： 匠航空株式会社	評価実施場所： 岡山県岡山市南区浦安南町672-1
代表者氏名： 代表取締役社長　森岡　匠	評価チームリーダー： 運輸安全調査官

総評：（詳細項目は『項目別評価結果一覧』参照）

【評価事項】

貴社における安全管理体制の構築及び改善に関する取組については、経営トップを始め職員が一丸となって安全の確保に取り組んでおり、以下に掲げる項目については、見直し・改善がなされており、評価します。

① 経営トップは、積極的な安全投資や今日的な課題でもある人材不足、社員の疲労による安全管理体制上のリスクへの対応を図るため、経営トップが自ら行動し、輸送の安全の確保に向けて主体的かつ積極的に関与される等、強いリーダーシップを発揮し、安全管理体制の向上に向けた取組を推進されていること（項目別評価結果一覧（1）P2参照）

② 経営トップは、自社での防災活動を実践するため DCU（災害対応部隊）を設立し、国際災害対策支援機構など関係機関と連携して、全国規模となる民間の災害支援・救助体制を整え、実際に活動を実施するとともに、緊急時に実際に支援活動に向かえるよう、災害への強靭な対応となる組織構築、仕組み作りを行っていること（項目別評価結果一覧（1）P3 参照）

③ 情報伝達及びコミュニケーション確保の取組として、経営トップをはじめ経営管理部門が社員の意見を傾聴・支援することにより、コミュニケーション不足を起因とするリスクを解消し、社員が何でも話せる安心・安全の場を構築していること（項目別評価結果一覧（6）P8 参照）

【助言事項】

一方、安全文化の構築と定着を図り、安全性を段階的に向上させるためには安全管理体制の継続的な改善及び不断の取組が不可欠であることから、引き続き、経営トップが主体的かつ積極的に関与して頂くとともに、以下に掲げる項目について、更なる取組を講じることについて、ご検討ください。

① ヒヤリ・ハット報告文化の定着は、報告件数の増加を促し、自発的なヒヤリ・ハット報告が職場の安全品質向上と不安全事象等の未然防止に役立つ重要な取組であることから、以下の事項を参考に、組織的な対応としてヒヤリ・ハット情報を多く収集され、リスクマネジメントに活用されること

1) PC、タブレット、スマートフォン等での起票を可能とする等、起票しやすい環境の整備・上長の聞き取りによる起票

2) 安全推進会議や現場巡回でのミーティングを活用し、「ヒヤリ・ハット」とは何か、なぜ収集する必要があるのか等、ヒヤリ・ハット情報収集の必要性・重要性を周知・教育

3) ヒヤリ・ハット情報の例示や KYT（危険予知訓練）による危険感受性の向上を目的とした教育・訓練の実施

4) 有効な情報提供を行った社員・部門に対する褒賞、表彰制度の創設

（項目別評価結果一覧（7）P11 参照）

【期待事項】

また、助言事項までには至らないものの、今後取組を推進されることで更なる安全管理体制の向上が期待される項目について、以下に記載します。

① 発災直後の対応として、職員が容易に理解できる「職員を含む人命を最優先」とした行動指針を作成し、規程やカード等の形式に明記する等により、避難、救助、救護が行動として移せるよう、明確なメッセージとして発出されること（項目別評価結果一覧（1）P4 参照）

② 自然災害も含め重大な事故等への対応について、訓練等を通じて全ての拠点の社員へ浸透・定着を図るとともに、有効に機能するかなど確認を行い、必要に応じて見直しを行うなど対応体制の更なる強化に努められること （項目別評価結果一覧（8）P13 参照）

③ 内部監査について、例えば、国土交通省が発行する「安全管理体制に係る「内部監査」の理解を深めるために」を参考にされ、適合性の観点と有効性の観点の双方を考慮した内部監査、かつ現場への監査のみならず経営トップを含めた経営管理部門に対する内部監査ができるよう要領やチェックリスト等の改訂を行うとともに、必要に応じて見直し・改善が図られること（項目別評価結果一覧（11）P16~17 参照）

④ マネジメントレビューの実施については、安全管理規程に明記するなどして、当該年度の安全目標の達成状況や内部安全監査の結果に加え、是正措置の実施状況や部門ごとに実施した取組結果、解決に向けて取組むべき重要な課題等を加えるなど、インプット情報として活用・統括し、アウトプットとして次年度の安全投資等に反映できるよう、安全管理体制全般を多角的に振り返り、より効果的なマネジメントレビューを実施されること （項目別評価結果一覧（12）P18 参照）

評価実施者

国土交通省大臣官房 運輸安全監理官

備考	運輸安全マネジメント評価履歴 第1回：平成30年8月30日～ 31日

Ref. No. 2025A01	評価日：令和7年6月17日～19日

項目別評価結果一覧

事業者名称： 匠航空株式会社	評価実施場所： 岡山県岡山市南区浦安南町672-1
代表者氏名： 代表取締役社長　森岡　匠	評価チームリーダー： 運輸安全調査官

(1)経営トップの責務

主な評価のポイント

1	安全最優先の原則と関係法令等の遵守の内部徹底に係る主体的関与
2	安全方針の策定に係る主体的関与
3	安全重点施策の策定に係る主体的関与
4	重大な事故等への対応に係る主体的関与
5	必要な要員、情報、輸送施設等の使用に係る主体的関与
6	マネジメントレビューに係る主体的関与
7	社会環境の変化、社員・職員の高齢化、輸送施設等の老朽化から生じる安全上の課題の認識と主体的関与
8	自然災害、テロ、感染症等への備えと対応の重要性の認識と主体的関与
9	(2)安全方針から(14)記録の作成及び維持に係る責務遂行

評価コメント

経営トップは、「安全の確保なしでは経営は不可能である」という考えのもと、安全管理体制の維持・改善に向け、以下の取組を実施していることが確認できました。

① 安全に関する最終責任者の意思として、安全に関わっていくことを職員に公約
② 毎月月末に開催される「安全推進会議」において、開会の挨拶時に経営トップが安全に関する最終責任者としてのコメントを発出
③ 安全方針については、年度末に実施する安全推進会議を経て継続を決定
④ 安全指標/安全目標値（安全重点施策）については、年度末に開催される安全推進会議にて、前年度の達成度の検証結果を反映した新たな方針・施策等を次年度の安全指標/安全目標値として議論し承認
⑤ 重大な事故等への対応については、2024 年 5 月の航空事故発生時に現地対策本部を指揮

また、2024 年 5 月 13 日に発生した航空事故発生後の安全推進会議では、社員に対し、安全の責任者は社長であり、各セクションの長も責任者であることを伝え、何かが起こって心配な時は必ず責任者に相談・確認する旨、指示していることも確認できました。

さらに、安全確保を担うにあたり、不安全事象は人が起こすものであり、ヒューマンエラーや人間の特性を理解した上で、全国の拠点に頻繁に赴き、社員とよく話をし、個人の特性を理解し、安全方針を周知・徹底していることが確認できました。

加えて、安全投資については、新たな機材の導入のほか、自社の操縦訓練事業の卒業生を全員雇用する等、人材の確保にも取り組んでおり、フライトタイムは年間300 時間程度と乗員の負担とならないリスク軽減となる人材を確保しているほか、安全推進会議や拠点巡回時には社員の健康状態に気を配り、休暇の取得推進を進め

ていることが確認できました。

経営トップは、社員一人一人との対話を通じ、社員の業務にやり甲斐を自覚させ、楽しく仕事をしてもらうことで、帰属意識と社員のモチベーション向上に努めており、積極的な安全投資や今日的な課題でもある人材不足、社員の疲労による安全管理体制上のリスクへの対応を図るため、経営トップが自ら行動し、輸送の安全の確保に向けて主体的かつ積極的に関与される等、強いリーダーシップを発揮し、安全管理体制の向上に向けた取組を推進されていることから評価します。

【安全投資】
① これまでの安全投資と今後の計画は次のとおり
2022 年度
・機体ロビンソン式 R44 型を 4 機導入
2025 年度～
・ベル 505 型の導入
等

【テロ対策】
① ハイジャック、テロ等、不法妨害行為への対応は、運航規程、航空保安教育訓練実施要領、保安検査及び旅客、手荷物等取扱実施基準、ハイジャック防止基準、危険物輸送管理手順に規定
② 航空保安教育及び危険物輸送に係る教育を定期的に実施

【自然災害への対応】
自然災害への対応については、他所で災害が起こった際の災害支援の活動に向けた取組、自社が被災する際の対応を実施していることが確認できました。

●災害支援の活動
① 災害時の迅速な対応を目指す「Disaster Corresponding Unit（DCU）」を組織し、民間での防災活動を強化し物資の投下や救命胴衣の提供をはじめとする活動を展開
② 国際災害対策支援機構と連携し、自然災害の発生に伴い、国際災害対策支援機構からの要請が入ると、ヘリコプターを活用した物資及び人員の輸送支援を行う体制を構築（全国90%に拡充）
③ 2024年の能登半島地震においては、実際に人員搬送や物資搬送等に貢献
④ 山岳遭難など遭難者捜索を行う「ココヘリ」にも協力

●自身が被災する際の対応
① 自社に大きな影響を与える自然災害として、地震、津波、台風、豪雨、冠水、火災、自然災害に起因する大規模停電等を想定
② 岡山市ハザードマップから、南海トラフ巨大地震時、津波は岡南地区に約 2 時間 50 分前後で到達すると想定されているので、空中退避（目的地：岡山空港）を想定

③　岡南基地が冠水した場合、冠水が 1m 以上だと、整備作業中の飛行不可の機体は相当なダメージを受けるため、ジャッキアップして 20～30cm の下駄を履かせる対策を想定
④　自然災害の対応責任者は代表取締役（安全統括管理者）。運航部長が現場指揮をとり、各部長が支援
⑤　大規模な自然災害発生直後、運航中の航空機が異常事態、緊急事態に遭遇し、重大な事故の発生が予想される事態となった場合には、自社の定めた緊急業務処理基準に基づき対応
⑥　自然災害対応を担う現場の社員・職員に対する教育・訓練として、国際災害対策支援機構との連携訓練、ココヘリ機構（遭難者捜索）との定期的な訓練を実施
⑦　令和 6 年 1 月 31 日の安全推進会議にて能登半島災害支援に関するマネジメントレビューを実施

なお、災害支援を行うためには、まずは自身が助けにいくことができる状況であることが重要であるとの考えから、以下の自然災害に備える取組を行っていることが確認できました。

・拠点を分散し、各拠点にヘリコプターを配置。また、沿岸部をできる限り避けるよう対応
・各拠点と連絡がとれないような事態になった際には、別の拠点から当該空域へ飛行し、15 分おきに無線で地上と連絡を取る等の対応策を設定
・ロープワーク等の地上訓練の実施
・ヘリコプターのための外部バッテリーや燃料の準備
・衛星電話の設置
・周辺の住民も考慮した備蓄品の確保　等

経営トップは、岡山県倉敷市真備町の大規模な水害の経験を経て、自社での防災活動を実践するため DCU（災害対応部隊）を設立し、国際災害対策支援機構など関係機関と連携して、全国規模となる民間の災害支援・救助体制を整え、実際に活動を実施するとともに、緊急時に実際に支援活動に向かえるよう、災害への強靭な対応となる組織構築、仕組み作りを行っていることから評価します。

一方で、大規模な自然災害発生直後の自社における対応手順等については、経営トップ自ら社員に周知しているものの、発災直後における人命を最優先とした行動指針を定め、社員に周知・徹底するまでには至っていないことが確認できました。

また、航空機乗組員等は、災害時の対応について概ね理解がなされている一方で、地上の事務職等については理解が進んでおらず、緊急時対応をカードの形式等でわかりやすく明示する手法について関心を示されたところです。

一般的に、大規模自然災害時の人間特性として、人間は不都合な情報を過小評価し、過去に大きな被害に繋がらなかった体験を基に、大丈夫だろうと判断する傾向があることや、南海トラフ巨大地震等の大規模自然災害時においては、刻々と状況

が変化していくため、全ての被害想定を網羅して規定化することが難しく、発災時の対応を緻密に定めることよりも、人命最優先を基本とした防災の基本方針に基づいた判断できるための考え方を示すことで、想定外への災害への対応が期待できます。

今後は、発災直後の対応として、職員が容易に理解できる「職員を含む人命を最優先」とした行動指針を作成し、規程やカード等の形式に明記する等により、避難、救助、救護が行動として移せるよう、明確なメッセージとして発出されることを期待します。

なお、防災の基本方針の策定後は、以下についてご一考ください。

(1) 事業継続計画（BCP）の策定、防災の基本方針の理解・浸透について、例えば現行の防災に関する教育や訓練の機会などを活用して、対応手順を習熟する訓練の実施や、ハザードマップ等を活用し、自社の被災が想定される拠点や他社の被災事例を参考に実践的な訓練の実施を通じ、想定外事象が発生した際の対応能力の向上を図ること

(2) 主基地の岡南飛行場のほか、京都 HP や他の拠点で想定される自然災害対応についてフローチャートの策定等の検討を進め、例えば発災時に対応すべきことを時系列に「最優先確認事項」、「ライフライン関係」、「事業継続関係」等の項目をフロー（カード）化し、災害時に各担当者が容易且つ迅速に対応する仕組みを構築するなど、上記（1）と併せて取組についてのマネジメントレビューによる総括を通じ、自然災害への対応力向上に向けた取組を推進すること

(2)安全方針

主な評価のポイント

P	1	安全管理に係る事業者の全体的な意図、方向性（安全最優先の原則、関係法令等の遵守、安全管理体制の継続的改善等）を明確に示した安全方針を策定
		事故、自然災害等が発生した際の行動理念として、人命最優先の原則の趣旨を安全方針、又は事故・自然災害等への対応に係る社内規則等へ盛り込む
D	2	経営トップの率先垂範により効果的な周知を実施
C	3	安全方針に関する各要員の理解度・浸透度の定期的な把握
A	4	必要に応じ、安全方針及び周知方法の見直しを実施

評価コメント

安全方針については、以下の取組を実施していることが確認できました。

① 安全の基本方針として、以下の 3 つを定める
- ・安全意識の高揚
- ・法令及び各種規程類の遵守
- ・安全教育の実施

② 安全方針の社内周知・浸透のため、以下の取組を実施
- ・「基本理念」を事務所内に掲示
- ・安全推進会議の開催（毎月）
- ・安全教育の実施（年 12 回以上）

③ 安全方針に対する理解度を把握する取組みとして、安全推進会議において、安全統括管理者が安全方針及び基本方針の遵守を強調

また、2018 年に業務改善勧告を受け、社内規律と遵法精神の徹底するための取組として、運航に関係する全社員に対し、安全意識に対するアンケート式ドリルを実施していることも確認できました。

アンケート式ドリルは、正解のないアンケート形式を採用し、回答するために自ら考えることを目的としたものとしており、直近では 2025 年度においても、経営トップ安全メッセージの内容をはじめ、自社で発生した航空事故、重大インシデントについても社員自らが考えたことを回答させ、風化を防止する取組を推進していることも確認できました。

今後とも、安全最優先の原則・関係法令の遵守等について社内へ周知し、引き続き安全教育終了後の効果測定やアンケート式ドリルにより社員の理解度・浸透度を把握するとともに、その結果を安全方針の見直しに反映させるなど、更なる安全意識の醸成が図られることを期待します。

(3)安全重点施策

主な評価のポイント

P	1	責任者、手段、日程等を含め以下の点についての状況等把握を可能とする、組織全体、各部門又は支社等での単年度及び中長期目標の策定 ・安全方針に沿ったものであること ・自社の安全に関する具体的な課題解決に向けたものであること ・可能な限り、数値目標等の具体的目標とし、その達成状況を検証・評価できるものとしていること ・社員・職員の高齢化、輸送施設等の老朽化から生じる安全上の課題に配慮していること ・自然災害、テロ、感染症等への備えに配慮していること ・現場の声を汲み上げる等、現場の実態を踏まえた改善効果が高まるよう配慮していること ・社員・職員等が理解しやすく、輸送の安全性の向上への熱意・モチベーションが高まるよう配慮していること
D	2	安全重点施策の計画的な実施
C	3	定期的な安全重点施策の進捗・達成状況の把握
A	4	内部監査の結果を踏まえ、マネジメントレビュー等の機会を活用し、少なくとも1年毎の見直しの実施

評価コメント

安全重点施策については、以下の取組を実施していることが確認できました。

① 航空安全プログラム（SSP）に基づく「安全目標（安全指標/安全目標値）」を届出
② 安全指標/安全目標値は、安全管理規程「2-4 安全に関する取組目標」に策定手順及び見直しの仕組みを規定
③ 安全指標/安全目標値を達成すべく、具体的な取組について年度毎に事故防止計画を策定
④ 事故防止計画に安全重点施策を盛り込み、担当者・実施期間・達成度の確認方法を明示
⑤ 安全に関する取組目標に関する進捗状況の確認は、各部門から独立した上位の機関である安全推進会議を毎月開催して進捗を共有
⑥ 年度末の安全推進会議の場で年度総括を実施し、次年度の安全指標/安全目標値、事故防止計画、事故防止計画安全重点施策についての方針を決定

【2025年度事故防止計画】

安全指標・目標値		安全指標　：航空事故発生件数、重大インシデント件数の発生件数、安全教育の実施 安全目標値　：航空事故発生件数：0 件、重大インシデント件数の発生件数：0 件 安全教育　：年 12 回以上
基本方針		1 安全意識の高揚　2 法令及び各種規程類の遵守　3 安全教育の実施
安全事項実施基準	安全目標	1　運航規程及び整備規程に基づく確実な作業の実施 2　各種作業実施時の安全手順の再確認 3　基本手順の再確認及びマンネリ化の防止 4　健康管理（飲酒関連教育、疲労管理、感染症対策）
	安全教育及び緊急時対応訓練等	1　各種航空事故等の教訓の活用（我社の過去の「重大インシデント、業務改善勧告」を中心に実施） 2　飲酒関連教育、疲労リスク管理、コンプライアンス教育の実施及び各種講習会への参加 3　緊急時対応訓練の実施
安全推進会議		原則、毎月一回実施する
安全監査		安全管理規程に基づく安全監査の実施
その他		確実な情報の伝達（文書回覧、メール発信等）

【2025年度安全重点施策】

安全重点施策	担当者	実施期間	達成度の確認方法
・基本手順の遵守 ・安全情報（自社の事例を主に）を活用して、ハザードの特定、リスクの分析、是正措置をとる ・毎月の安全推進会議で、安全教育を実施する ・ヒヤリハット報告書の積極的な提出、活用	・安全統括管理者が主体となり、以下が担当する ・主担当を安全推進室長とし、各部は各部の部長が担当する	・安全情報の活用：適宜及び安全推進会議実施時 ・安全教育：安全推進会議実施時及び機械教育実施時	・年度末の安全推進会議時に、達成度を確認し、次年度の安全方針に反映させる

また、前述の全社員に対するアンケート式ドリルにおいて、当該年度における安全指標/安全目標値の理解度も定量的に把握していることが確認できました。

今後とも、上記取組を継続することにより、様々な機会を捉えて定期的に取組の進捗状況や取組効果を把握し、その妥当性・有効性を検証するとともに、必要に応じて見直しを行うなど、安全重点施策の達成に向けた取組を積極的に推進することを期待します。

(4)安全統括管理者の責務

主な評価のポイント	
1	安全管理体制に必要な手順及び方法の確立、実施、維持、改善の実施

2	安全管理体制の実施状況、課題等の把握とそれら情報の経営トップへの報告・意見上申
3	安全方針（安全最優先の原則、関係法令等の遵守及び人命最優先の原則等）の周知徹底

評価コメント

経営トップは、安全統括管理者を兼務して、2021年11月に就任以降、「安全の確保なしでは経営は不可能である」という考えのもと、安全管理体制の維持・改善に向けて、以下の取組を行っていることが確認できました。

なお、経営サイド（利益）については、Space Aviation（株）の社長に委ね、自身は安全面に注力することにより、経営と安全を分離する形とし、よって、場合によっては相反しかねない利益と安全のバランスを取るという考えで対応されていることが確認できました。

① 安全統括管理者の責務は、安全管理規程「3-2権限・責務」に規定
② 安全に係わる重要事項の最高審議機関である安全推進会議の責任者として、アルコール教育やアルコール検査等対策を含む安全施策、および航空保安、安全投資などの重要な経営上の意思決定に直接関与
③ 安全推進の担当部署や現業部門に対して、安全推進会議の場で指示や考えを伝達
④ 安全統括管理者就任以降、運航拠点の巡回頻度を上げ、各拠点の現状・問題点について討論し、解決策を指示
・運航拠点の巡回　本州：1 回/週
北海道・九州・沖縄：1 回/四半期

上記取組のほか、経営トップとの兼務でありながら、安全確保を最優先と位置づけ、現場社員との積極的なコミュニケーションにより風通しのよい環境構築に取り組むなど、安全管理の取組の統括責任者として主体的に関与していることが確認できました。

今後とも、安全管理体制におけるキーマンとしての責務を果たし、輸送の安全を確保するための業務を担う人材の育成に取組まれるなど、安全管理体制の更なる充実・強化に向けて、積極的に必要な見直し・改善を行われることを期待します。

(5)要員の責任と権限

主な評価のポイント

1	安全管理体制の構築・改善に必要な要員の責任・権限の明確化（社内規程への明記等）
2	安全管理体制の構築・改善に必要な要員の責任・権限の周知

評価コメント

要員の責任・権限については、「安全管理規程」に経営トップから一般社員まで明記し、社内に周知されていることが確認できました。

今後とも、安全管理体制の構築、改善に必要となる要員の責任と権限について、事業規模等に見合った要員の配置及び責任と権限の付与を行われるとともに、必要に応じて見直しを図り、社内へ周知されることを期待します。

(6)情報伝達及びコミュニケーションの確保

主な評価のポイント	
1	経営管理部門から現業実施部門への情報伝達の仕組みの構築･運用
2	現場の顕在的課題・潜在的課題等が現業実施部門から経営管理部門に報告・上申される仕組みの構築・運用
3	輸送の安全の確保に必要な情報の縦断的・横断的な共有
4	経営管理部門自身または現業実施部門の管理者を通じた以下の事項の把握 ･方針、目標、取組計画等の考え方の現場への的確な周知　･現場の課題等の的確な把握
5	情報伝達及びコミュニケーションの確保の課題等に係る必要な措置の検討･実施、効果の検証･見直しの仕組みの構築・運用
6	委託先事業者との間における輸送の安全の確保に係る的確な情報伝達及びコミュニケーションの実現
7	関係法令等に従った輸送の安全に関する情報の公表
8	必要に応じた旅客、荷主等利用者に対する安全啓発の実施及び利用者の意見、要望を収集し事故の未然防止に活用
9	自然災害、テロ、感染症等により輸送の安全を確保できないと予測される場合、利用者等に対して、輸送の中止･再開、代替輸送等に関する情報を提供。荷主等に対しては、輸送の中止･再開、ルートの変更等の協議に努める
10	必要に応じ、輸送の安全確保に関する情報のデータベース化とアクセス手段の確保
11	情報通信技術等（例：Eメール、SNS等）を活用し、社員･職員等から経営トップ等への情報伝達の仕組みの構築（上記2以外）

評価コメント

輸送の安全に関する情報伝達及びコミュニケーションの確保については、以下の取組を実施していることが確認できました。

① 経営管理部門と現場との間の情報伝達及びコミュニケーション
・全社員参加の安全推進会議（毎月）

② 経営管理部門が、現場の安全に関わる課題や現状などを把握するために用いている活動
・各拠点巡回時のミーティング
・全拠点に対するブリーフィング（毎朝、オンライン）

③ 情報伝達やコミュニケーションなどを向上、活性化、浸透するための取組
・各拠点巡回時の頻度を上げ、ミーティングの機会を増やしたことでより拠点の意見を収集
※7 拠点（北海道、関東、京都、岡南飛行場、山口下関、阿蘇カドリー、沖縄）
・現場間の交流促進を目的とした懇親会を経費拠出により開催（月 1 回）

また、経営トップ等の経営管理部門は、コミュニケーションの確立並びに情報の共有化については、安全管理体制を維持・向上させるための重要な要素と捉え、各拠点巡回や安全推進会議への出席、コミュニケーションツールの導入と積極活用の推進などに取り組むとともに、会社に対する要望事項や人間関係等問題と感じる点についての意見を積極的に収集し、勤務環境の改善に繋げていることも確認できました。

情報伝達及びコミュニケーション確保の取組として、経営トップをはじめ経営管理部門が社員の意見を傾聴・支援することにより、コミュニケーション不足を起因とするリスクを解消し、社員が何でも話せる安心・安全の場を構築していることから評価します。

今後とも、社内の各種会議体のほか、経営トップや経営管理部門による現場巡視等を活用し、現場の安全上の課題等を把握され、必要な対策を実施できるよう、更なる情報伝達及びコミュニケーションの確保に努められることを期待します。

(7)事故、ヒヤリ･ハット情報の収集･活用

主な評価のポイント

1	事故、ヒヤリ・ハット情報等（事故情報等）の定義及び収集手順の明確化
2	事故情報等の収集
3	重要な事故情報等の経営トップまでの適時適切な報告
4	収集した事故情報等の分類・整理
5	情報等の分類・整理の結果を踏まえ、根本的な原因分析を行う必要のある事象の抽出と当該事象に対する多角的な原因分析
6	情報等の分類・整理、多角的な原因分析の結果を踏まえ、対策を実施すべき原因の絞り込み
7	対策を実施すべき原因の絞り込み結果を踏まえ、事故等の再発防止・未然防止のための対策の検討・実施
8	事故等の再発防止・未然防止のために実施した対策の効果の把握、必要に応じ、当該対策の見直し
9	上記4～8の手順の運用の確立後において、4で分類・整理した情報等を踏まえた日常業務に潜在する輸送の安全に関する危険の洗い出し及び当該危険が事故につながる可能性または事故につながった場合の影響の大きさ等の評価し、対策を立てるべき当該危険を選定
10	必要に応じ、9で選定した当該危険に対する事故の未然防止対策の検討・実施と当該対策の効果の把握、必要に応じ、当該対策の見直し
11	必要に応じ、上記4～10の取組に、親会社、グループ会社、協力会社又は民間の専門機関等を活用
12	必要に応じ、上記4～10の取組で策定された再発・未然防止策を安全重点施策に反映
13	必要に応じ、上記1～12の取組の円滑かつ有効な実施に向けた業務環境を整備
14	報告することの重要性の浸透及び積極的な報告を促す配慮、ドライブレコーダー、デジタルタコグラフ等の導入・活用
15	リスクを管理する要員に対する教育・訓練を計画的に実施し、その効果把握、必要に応じた教育・訓練等の見直し・改善
16	他社・他モードの事故等の事例の活用

評価コメント

事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用については、以下の取組を実施していることが確認できました。

【安全情報の収集】

安全情報の収集については、安全管理規程「4-1情報の収集・伝達及び共有」に規定し、以下の手段により安全情報を収集した後、安全推進会議を通じて、安全情報を関連する他部門との間で共有

① 機長・機材不具合報告、ヒヤリ・ハット情報、インシデント情報の自発的報告といった社内報告制度
② 事故・トラブルの原因探求
③ 安全監査
④ 航空機製造者からの情報

【安全に関するリスクの管理】

報告制度、事故、災害等の調査によって収集した安全情報をベースに、その発生傾向の把握や、潜在要因（例えば、人的要因、技術要因、組織要因、環境要因、航空機乗組員の疲労等、事業に関する変更により生じるものを含む。）を特定し、以下①から③の措置を講じる。

① 特定した潜在要因の影響の重大性や発生の確率を見極め、その結果としてのリスクが許容可能であるかを評価
② 許容できないリスクがあれば、それを除去、回避、低減するための具体的な施策を立案・決定し、現業部門等に展開
③ 当該施策を実施した後、再評価を実施
④ 安全教育等において、自社、他社の事例を参考にして、陥った原因を探りリスクの管理の方法を見つける教育を実施
⑤ 事故やトラブルの分析手法については、安全教育において、パイロットの情報処理能力、錯覚等について教育
⑥ 証拠収集について、航空無線の録音装置の設置を計画

上記の各種事象に対するリスク管理における、再発防止策として取組を行った結果、非常に効果があった事例として、2024 年 5 月 13 日に発生した JA718W の航空事故に対しての再発防止策として、不時着場の選定及びオートローテーション操作の徹底等を図ることとした結果、2024 年 6 月 10 日の JA400C の重大インシデント発生時において、オートローテーション操作にて機体の損傷なく不時着することに繋がったことが確認できました。

今後とも上記取組を継続し、安全管理体制の維持・向上のため、自社の安全上のリスクへの対応を適切に実施されるとともに、継続的な見直し・改善を図ることを期待します。

【リスク管理要員力量向上の取組】
リスク管理要員への教育・訓練について、自社で作成した事故調査報告書等を参考に教育を行い、知見等を向上

【他社･他モードの事故等の活用事例】
他社の事例が発生した場合、直ちに「安全通達」を発行して注意喚起を実施

【疲労管理】
健康管理や疲労管理に着目した事故防止対策として、安全推進会議において、経営トップ自ら「休みをとること」「十分睡眠を取ること」を強調

【ヒヤリ・ハット情報等の収集・活用】
①ヒヤリ･ハット情報を継続的かつより多く件数を収集することを目的として、「運航業務等に関する SOP」を改訂し、ヒヤリ・ハット報告の項目を設けヒヤリ・ハット報告をすることを推奨

一方、上記取組と併せ、事故防止計画安全重点施策において、「ヒヤリハット報告書の積極的な提出、活用」として取り組んでいるものの、2024 年度の報告件数は 0 件（2023 年度は 1 件）でした。

また、経営管理部門は、ヒヤリ・ハット報告の件数が少ないことを認識し、今後、報告にあたっては、不利益処分に繋がることがないことを強調するとともに、個人の特定されない仕組みを検討していることが確認できました。

さらに、ヒヤリ・ハット報告ではないものの、「壊したら言え、嘘はつくな」と現場へ伝えることにより、整備上のトラブルや問題などが速やかに上長に報告され、問題解決が図られていることが確認できました。

ヒヤリ・ハット情報の収集活動は、不安全な行動や状況を事前に解消又は認知しておくことで、不安全事象の回避に役立てるだけではなく、収集した情報から組織

の脆弱性を見出すとともに、日常業務の中の危険情報（潜在的リスク）に“気づく”“考える”“報告する”といった危険感受性を養うことにも繋がる取組です。

そしてヒヤリ・ハット報告制度は、ヒヤリ・ハット報告起票後、リスク管理要員にてリスク評価を行い、要因分析及び再発防止策の立案や対策の有効性確認の実施、フィードバックを行うことで、報告体制を構築していくものです。

ヒヤリ・ハット報告文化の定着は、報告件数の増加を促し、自発的なヒヤリ・ハット報告が職場の安全品質向上と不安全事象等の未然防止に役立つ重要な取組であることから、以下の事項を参考に、組織的な対応としてヒヤリ・ハット情報を多く収集され、リスクマネジメントに活用されることをご検討ください。

1) PC、タブレット、スマートフォン等での起票を可能とする等、起票しやすい環境の整備・上長の聞き取りによる起票
2) 安全推進会議や現場巡回でのミーティングを活用し、「ヒヤリ・ハット」とは何か、なぜ収集する必要があるのか等、ヒヤリ・ハット情報収集の必要性・重要性を周知・教育
3) ヒヤリ・ハット情報の例示や KYT（危険予知訓練）による危険感受性の向上を目的とした教育・訓練の実施
4) 有効な情報提供を行った社員・部門に対する褒賞、表彰制度の創設

(8)重大な事故等への対応

主な評価のポイント

P	1	通常の対応措置では対処できない程度・規模の事故、自然災害、テロ、感染症等の発生に備え、(5)で定めた責任・権限を超えて適切かつ柔軟に対応できるように責任者を定め、責任、権限等を明らかにした対応手順を定め、周知
D	2	必要に応じ、組織横断的な対応訓練（情報伝達訓練、机上シミュレーション等含む）を実施
C	3	訓練の効果、責任・権限等の妥当性を検証
A	4	必要に応じ、手順・体制等の見直しと今後の訓練計画への反映
5		重大な事故、自然災害、テロ等の速報体制の整備、発生時の事故内容、原因、再発防止策等の社内周知及び対応
6		重大な事故、自然災害、テロ等発生時の対応について、自治体、関係機関、事業者団体等との連携強化

評価コメント

重大な事故等への対応については、以下の取組を実施していることが確認できました。

① 重大な事故等への対応については、安全管理規程「4-4 緊急時の措置」に基づき、航空事故、重大インシデント、ハイジャック、テロ、天災が発生した場合は以下の体制と規定等を策定

② 緊急連絡体制、応急措置体制
緊急の場合においてとるべき措置等については、運航規程並びに付属書又は緊急業務処理基準に規定

③ 原因究明体制
原因究明体制については、社内事故調査委員会規程に規定

【災害支援訓練】

① 南海トラフ巨大地震等の大規模災害を想定した訓練については、国際災害機構と包括連携協定を締結した自治体（宇和島市）と合同で訓練を実施

○広域連携訓練（令和 4 年 5 月 2 日実施）
＜物資輸送訓練（輸血用血液製剤等の緊急資機材）＞
・南海トラフ巨大地震等の大規模災害時に宇和島市災害対策本部（保健班）から愛媛県（保健所）への要請に対して、愛媛県（愛媛県赤十字センター）による輸送が困難な場合の代行輸送を想定
＜人員輸送訓練（DMAT 隊員（ドクター・ナース）等）＞
・南海トラフ巨大地震等の大規模災害時の宇和島県域の各町への DMAT による応急医療支援等を想定
＜訓練飛行ルート＞
・松山空港(輸血用血液製剤輸送)→宇和島市(DMAT 隊員等搬送)→愛南町(DMAT 隊員等搬送)→松野町(DMAT 隊員等搬送)→鬼北町(DMAT 隊員等搬送)→宇和島市

② 訓練終了後、関係者が集まり、問題点の洗い出し等を実施、必要があれば、対処計画の見直しを検討

今後とも上記取組を継続するとともに、訓練実施の効果検証等を踏まえ、必要に応じて手順や体制等の見直しに繋がる等、緊急時における体制の充実が図られる事を期待します。

【緊急時対応訓練】
① 緊急時対応訓練では、岡南飛行場関係者として岡南飛行場管理事務所と岡山警察本部及び飛行場関係者と共同で訓練を実施。匠航空は、経営トップなど出張者含め、岡山にいる者が参加
○緊急時対応訓練（令和 6 年 12 月 5 日実施）
・岡南飛行場不法侵入・航空機不法奪取・爆発物処理等を想定した訓練
・場内に不法侵入者及び場内爆破予告の発生
・訓練終了後、関係者からの成果を取りまとめ、成果報告書として記録

なお、他の拠点では緊急時対応訓練は行われていないことが確認できました。

また、最近の事故・重大インシデントにおいて非常にスムーズに対応を取ることができていたという振り返りはあるものの、一部の拠点における対応であり、各拠点における自然災害対応訓練や事故対応訓練という観点では、最近では訓練を実施しておらず、過去に行っていた訓練を再開するよう検討していることが確認できました。

実際に重大事故や大規模な自然災害に遭遇した場合は個人差があるものの、大多数においては正確かつ迅速な判断や行動ができなくなる傾向があることから、対応方法等を規程・カード等の形でまとめるとともに定着させ、緊急時にも各人が「安全を最優先とした行動」を実践できるようにすることが求められており、訓練等を通じて浸透させることが重要です。

また、対応方法が、実際に重大事故や大規模な自然災害が発生した場合に有効に機能するか、突発的な自然災害等により体制が整わない中での対応について、訓練等を通じて事前に確認することが必要となります。

今後は、自然災害も含め重大な事故等への対応について、再開される訓練等を通じて全ての拠点の社員へ浸透・定着を図るとともに、有効に機能するかなど確認を行い、必要に応じて見直しを行うなど対応体制の更なる強化に努められることを期待します。

(9)関係法令等の遵守の確保

主な評価のポイント

1	輸送の安全を確保するための関係法令等の遵守、社内への周知徹底に向けたに体制・仕組みの構築と取組の実施
2	安全統括管理者等による各部門や各要員の関係法令等の遵守状況、仕組み・体制の有効性の定期的確認の状況

評価コメント

関係法令等の遵守の確保については、以下の取組を実施していることが確認できました。

【関係法令遵守の取組】

① 各規程類の遵守の徹底
② 他社事故等発生時における「安全通達」を発行し注意喚起
③ 安全教育において、国土交通省の「運輸安全マネジメント制度の理解を深めるために」を教材として使用

【アルコール対策】

① アルコール検知器は航空機乗組員全員に貸与
② アルコール検査管理表による管理
③ アルコール検査体制は、乗員健康管理基準の「第４章アルコール検査実施要領」により実施することと規定（以下は具体的な検査手順）
  1) 航空機乗組員は一連の飛行前後に、コミュニケーションツールのビデオ通話機能を活用してアルコール検査を行うとともに運航管理担当者へ報告し、また、一連の飛行前の検査は立ち会い者が立ち会い、同検査が適切に行われていることを確認する。運航管理担当者は航空機乗組員等のアルコール検査の結果をアルコール検査管理表に記入
  2) 検査の結果、測定数値が 0.00mg/ℓ で合格
  3) 検査の結果、測定数値が 0.00mg/ℓ 以外となった場合、うがい等を実施し、30分以内に再度検査を実施（検査のやり直しは 1 回）
  4) 再検査の結果、酒気を帯びていることが確認された場合、運航部長は当該航空機乗組員等を終日業務停止
  5)アルコール検査の立ち会い者に対し、立ち会い業務開始前に以下の項目について教育を実施
    ・アルコール検査器の取り扱い方法
    ・検知器の仕様
    ・運航規程、付属書及び本基準の該当事項
  立ち会い者は教育終了後に実施する理解度確認のための試験合格が必須

6）社員に対してのアルコール教育は、安全推進会議における安全教育にて毎回実施

今後とも、法令遵守が輸送の安全の大原則であることを強く自覚し、組織の安全を確保し、航空事故の発生を防ぐための重要な取組の一つであることを社内に周知徹底し、社内のルールを含めた関係法令等の遵守に係る取組を継続するとともに、職員の遵守状況等を定期的に把握し、その結果に応じて取組の見直し、改善を講じる等、安全管理体制の更なる向上に繋げることを期待します。

（10）安全管理体制の構築･改善に必要な教育･訓練等

主な評価のポイント

安全管理要員	P	1	経営トップ、安全統括管理者、経営管理部門の安全管理に従事する要員に対する安全マネジメントの趣旨、運輸防災マネジメント指針、安全管理規程等の理解を深めるための教育･訓練の計画（責任者、プログラム、日程等）
	D	2	教育・訓練の実施
	C	3	教育・訓練の有効性、効果の把握
	A	4	必要に応じ、教育･訓練の見直し
技能要員	P	5	要員の必要な能力の習得及び獲得した技能の維持のための教育･訓練･研修の計画（必要な能力、技能の特定と研修等プログラム、日程等）
	D	6	教育・訓練等の計画的な実施
		7	現業実施部門の管理者に対する教育･訓練等の計画的な実施
	C	8	教育・訓練等の有効性、効果の把握
	A	9	必要に応じ、教育･訓練等の見直し
10	事故、被災等の教訓を風化させないための取組		

評価コメント

安全管理体制の構築・改善に必要な教育・訓練等については、以下の取組を実施していることが確認できました。

【経営管理部門を含む安全教育】

① 職員に対して行っている輸送の安全に関する教育・訓練は安全管理規程「4-3 教育・訓練」に以下のとおり規定
「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、コンプライアンス教育、ヒューマンファクターズに関する訓練等を定期的に計画し、安全推進会議等の機会を活用して教育を実施することにより、組織内の安全文化の醸成を図る」

② 定期安全教育については、安全推進会議における安全教育にて毎回実施

③ 国土交通省のセミナーや勉強会に参加した際には、その内容を安全推進会議や回覧により社内に周知（藤井安全推進室長は、R7.5 の運輸安全マネジメントセミナーに参加）

【技能要員】

技能要員に対する教育・訓練等については、以下の取組を実施していることが確認できました。

① 入社教育
② 運航管理担当者訓練（任用、定期、復帰）
③ 地上取扱業務訓練
④ 使用事業機長訓練（昇格、定期、型式移行、復帰）

⑤　運送事業機長訓練（昇格、定期、型式移行、復帰）
⑥　訓練担当操縦士訓練（任用、定期）

【過去に自社で発生した不適切事案を風化させないための取組】
①　毎月の安全推進会議で繰り返し過去の航空事故等の事案について、原因・対策等を周知徹底

【自社で効果の向上のため自主的に追加した訓練等】
①　飛行中の不測事態（エンジン故障）対応能力向上のための、事業の拠点場所（場外離着陸場）において、不時着場の再確認及び適切な飛行諸元（情報の共有）並びに非常操作能力の向上訓練を実施
②　毎朝のモーニングレポート時に、機長要員候補者により非常操作手順を再確認する教育を実施
③　2018年に業務改善勧告を受け、安全意識に対するアンケート式ドリルを実施（ドリルは正解のないアンケート形式を採用し、回答するために自ら考えることを目的としたもの）喫緊では、R7.6に実施

上記の自主的に追加した訓練においては、定期審査・特定操縦技能審査等において、教育実施前比較して常操作手順の理解力が向上していると審査担当操縦士から評価されていることが確認できました。

また、離職を減少させるために、教育・訓練の側面からの取組として、既資格を拡大する訓練（限定変更訓練、上級資格取得訓練、型式移行訓練等）を個人の希望を最大限尊重して実施することにより、各操縦士のモチベーションがあがり、定着率を高めていることも確認できました。

今後とも、上記取組を引き続き実施し、教育・訓練の効果把握を踏まえた内容の見直し、改善による効果の向上を図り、安全運航が維持されることを期待します。

(11)内部監査

主な評価のポイント

P	1		内部監査の手順の文書化
	2		内部監査の計画（頻度：少なくとも1年毎、重大な事故等発生時は適宜）
	3		必要に応じ、経営トップ等による内部監査の重要性の周知徹底等の支援
	4		内部監査体制の整備（必要に応じた親会社、グループ会社、協力会社、民間の専門機関等の活用）
D	5		内部監査の実施（内部監査の客観性の確保）
	6		内部監査要員に対して、他部署への展開が望ましいと考えられる優良取組事例の積極的な収集・活用及び是正措置・予防措置の提案等が、内部監査の重要な役割の一つであることを認識させる
	7		内部監査のフォローアップ
C	8		内部監査の取組状況や要員の力量の定期的把握・検証
A	9		内部監査の取組状況や要員の力量の定期的把握・検証の結果から、内部監査の手順、体制等の見直し
内部監査要員	P	10	要員に必要な教育・訓練の計画（責任者、プログラム、日程等）
	D	11	教育・訓練の実施
	C	12	教育・訓練の有効性、効果の把握
	A	13	必要に応じ、教育・訓練の見直し

評価コメント

内部監査については、以下の取組を実施していることが確認できました。

【内部監査】
安全管理規程「5-1 監査」において、以下のとおり規定
① 運航部門、整備部門、業務統括部門の安全監査は、年一回以上、安全統括管理者の指名する者が、安全推進室の計画する手順及び内容に従い実施

被監査部門	総務部	営業部	運航部	整備部
主監査員	運航部長	運航部長	安全推進室長	安全推進室長
副監査員	安全推進室長	安全推進室長	整備部長	運航部長

② 安全監査実施要領に基づき、以下により実施
1) 監査員は運航部長、整備部長、安全推進部長
2) 安全に係る業務の基準や手順の法令、規程類に適合し文書化されているか確認
3) 基準や手順通りに業務が実施されているか、業務プロセスが機能しているかの確認
4) 必要な記録がとられているか等の確認
5) 監査終了後、監査員は安全統括管理者に監査結果を報告
③ 査察部長の役職を設置し、社内において問題に気付いた点や対応がずれてきていると感じる点を早い段階から指摘したり対処したりする体制を構築

令和 4 年度から令和 6 年度に実施した内部監査結果の報告によると、安全監査実施要領に基づく安全監査項目に従い、適正に監査が行われており、監査結果についても全ての項目で「良」であることも確認できました。

一方で、現時点では経営トップを含む経営管理部門への内部監査には至っていないこと、現在の安全監査実施要領が更新されておらず、その改訂を含め、内部監査の方法を見直し、改善を図ることを検討していることが確認できました。

内部監査は、安全管理体制の構築・改善の取組が、安全管理規程、その他事業者が決めた安全管理体制に関する規程・手順に適合しているか確認する適合性の観点と、 PDCA を回すために安全管理体制が適切に運営され、有効に機能しているか確認する有効性の観点の両者が重要です。

また、経営トップを含む経営管理部門に対する監査は、安全管理体制を適切かつ有効に機能させるために、事業の安全を阻害するリスクに対する認識、方針・対応方法など経営管理部門に係る責務の遂行状況を調査し、輸送の安全の確保に向けた様々な取組が目的に沿って実行されているか、PDCA サイクルに基づき適時・適切に見直し・改善が図られているか等を確認するものであり、よって貴社の輸送の安全の確保及び安全管理体制の構築・改善に資するものとすることが重要です。

今後は、内部監査について、例えば、国土交通省が発行する「安全管理体制に係る「内部監査」の理解を深めるために」を参考にされ、適合性の観点と有効性の観点の双方を考慮した内部監査、かつ現場への監査のみならず経営トップを含めた経

営管理部門に対する内部監査ができるよう要領やチェックリスト等の改訂を行うとともに、必要に応じて見直し・改善が図られることを期待します。

【内部監査要員】
内部監査要員に必要な教育・訓練については、以下の取組を実施

① 部外講師招聘による監査員の質の向上
・2025 年 3 月エアバス社講師による安全文化の醸成
② 内部品質監査講習会（日本航空技術協会）の受講
③ 運輸安全マネジメントセミナー（内部監査セミナー）の受講

今後とも、上記取組を継続するとともに、監査実施後には監査結果について、監査チーム全体の振返り等による内部監査自体の評価（優良点、反省点等）についても実施されるなどして、更なる内部監査要員の力量向上に努められることを期待します。

(12)マネジメントレビューと継続的改善

主な評価のポイント

マネジメントレビュー	P	1	マネジメントレビューの計画（頻度：少なくとも1年毎、重大な事故等発生時は適宜）、実施体制、方法の確立
	D	2	マネジメントレビューの実施（安全管理体制の実施状況の確認、改善の必要性と実施時期、必要な資源等の検討）
	C	3	実施体制、各種手法等の検証結果、改善の指示 ・今後の安全管理体制の構築、改善に関する取組目標と取組計画の決定 ・輸送の安全の確保に関する取組の手順・方法、組織・人員体制、投資計画の見直し・改善
	A	4	指示への対応、各種手法等の改善状況
継続的改善	P	5	継続的改善の手順の文書化、実施体制、方法の確立
	D	6	継続的改善の実施
	C	7	実施体制、方法の効果の把握
	A	8	必要に応じ、実施体制、方法の見直し

評価コメント

【マネジメントレビュー】
マネジメントレビューについては、以下の取組を実施していることが確認できました。

① 3 月開催の安全推進会議において実施
② インプット情報は以下のとおり
・安全指標、安全目標値、事故防止計画に対する実績の確認
・内部監査結果
・四半期毎の安全推進委員会で進捗状況を確認した全案件
③ アウトプットは以下のとおり
・次年度の安全指標・目標値設定（大阪航空局届出）
④ 結果報告として、社内 LAN に掲載し、全職員に周知

また、経営トップは 3 月に開催される安全推進会議をマネジメントレビューの機会として、年度の取組を総括し、次年度の安全指標/目標値を設定するための重要な機会と認識しており、自社の安全管理体制全般について総括的に振り返りを行い、取組の見直しや改善事項を決定する場として捉えていることが確認できました。

マネジメントレビューは1年間の輸送の安全に関する取組を総括し、自社の安全管理体制が有効に機能していることを確認し、課題・問題点を多角的な視点から議論し、自社のリスク（脆弱性）を的確に把握することで、「今後の安全管理体制の構築・改善に関する目標と取組計画」だけでなく、「輸送の安全の確保に関する取組の手順方法の見直し改善」及び「輸送の安全の確保に関する組織人事体制の見直し改善」並びに「安全投資計画の見直し・改善」にも繋げていく重要な取組です（PDCAにおけるA（見直し・改善）⇒P（計画）のプロセス）。

マネジメントレビューの実施については、安全管理規程に明記するなどして、当該年度の安全目標の達成状況や内部安全監査の結果に加え、是正措置の実施状況や部門ごとに実施した取組結果、解決に向けて取組むべき重要な課題等を加えるなど、インプット情報として活用・統括し、アウトプットとして次年度の安全投資等に反映できるよう、安全管理体制全般を多角的に振り返り、より効果的なマネジメントレビューを実施されることを期待します。

なお、インプット情報の検討にあたっては以下の項目を参考下さい。

・職員への安全方針の浸透・定着の状況
・是正措置及び予防措置の実施状況
・自社を取り巻く環境の変化等に伴う新たな課題への対応状況
・安全に係わる経営資源（リソース、時間、コスト、内外部環境への対応など）の適切性に関する情報
・自然災害等への備えと対応に係る取組状況
・内部監査の結果
・情報伝達及びコミュニケーションの確保の状況
・事故・重大インシデント及びこれに類する重要な不安全事象に対する社内調査、公的調査機関の調査の状況
・教育・訓練の実績、安全上の課題に対する教育・訓練の効果
・改善提案
・過去のマネジメントレビューの結果に対する対応状況

(13)文書の作成及び管理

主な評価のポイント

1	以下の文書の作成 ・文書管理手順　・記録管理手順　・事故情報等管理手順 ・重大事故等対応手順　・内部監査手順　・是正及び予防に関する手順
2	関係法令等により作成を義務付けられている文書の有無とその管理
3	事業者が安全管理体制に関し必要と判断したその他の文書の有無とその管理
4	文書管理手順に基づく文書の作成と管理

評価コメント

主に以下の文書を確認しました。

・安全管理規程
・安全推進会議規則
・緊急業務処理基準
・乗員健康管理基準
・安全監査実施要領

等

(14)記録の作成及び維持

主な評価のポイント	
1	以下の記録の作成 ・安全統括管理者から経営トップへの報告記録　・事故情報等の収集・活用の記録　・必要な教育・訓練に関する記録 ・内部監査の実施に関する記録　・マネジメントレビューに関する記録　・是正及び予防に関する記録
2	関係法令等により作成を義務付けられている記録の有無とその維持
3	事業者が安全管理体制に関し必要と判断したその他の記録の有無とその維持
4	記録管理手順に基づく記録の作成と維持

評価コメント

主に以下の記録を確認しました。

- 安全推進会議議事録（令和5年度、令和6年度、令和7年度）
- 航空事故調査報告書
- 重大インシデント調査報告書
- ヒヤリハット報告書
- 緊急事態対応訓練実施報告（令和4年度、令和5年度）
- 教育・訓練実施記録
- 安全監査実施成果（令和5年度、令和6年度、令和7年度）
- 安全点検結果（令和6年度）
- 安全指標及び安全目標値の届出書（令和5年度、令和6年度、令和7年度）
- 宇和島市における国際災害対策支援機構との災害支援訓練飛行等
- 能登半島地震災害支援状況について
- 令和7年度航空安全アンケート調査

等

（令和6年6月13日 改訂第8版）