

「航空の安全に係る不利益処分等の実施要領」の一部改正に関する意見募集の結果について

令和8年3月31日
国土交通省航空局安全部
航空安全推進室

国土交通省では、令和8年2月27日から同年3月29日までの期間において、「航空の安全に係る不利益処分等の実施要領」の一部改正に関する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、8件の御意見をいただきました。

いただいた主な御意見の概要及びそれに対する国土交通省の考え方は別紙のとおりです。

今回の意見募集にあたり、貴重な御意見をお寄せいただき、厚く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

(別紙)

	改正箇所	意見	回答	案の修正有無
1	全体	<p>昨今のアルコール事案等への処分を見ても、再発防止や本人の再起を促すのではなく、問題を起こした当人を排除することで「安全を確保した」とする、安易な対応が目立つと思う。</p> <p>処分ありきではなく、更生プログラムを主体とすべきである。</p>	<p>本要領は、問題を起こした個人に対してではなく、当該者が所属する組織に対する行政処分等を定めたものであり、その目的は、再発防止のために組織としての改善措置を講じさせることにあります。また、当該組織における安全管理システムの機能等の状況を踏まえ不利益処分等を軽減等するなどの措置を本要領には定めております。</p>	無
2	全体	<p>本要領には、末尾に「参考」としてフロー図が添付されております。同フロー図は通達内容の概要を参考として示すものとの断り書きがあるものの、今回の要領改正にあたり、同フロー図にも改正内容が反映されますか？</p> <p>同フロー図では、処分のレベルの判定基準に「SMS が機能していた」との記載があり、かつ下端に「上記の場合に加え、(中略) 不利益処分等を加重して行うことができることとする。」と述べられています。本改正により、従来の要領であれば処分レベルの判定時に SMS の機能有無が評価されていたところ、今後は加重の判定時に評価されるようになるかと理解しております。</p> <p>同フロー図は参考であることは承知しているも</p>	<p>ご指摘のフロー図は、ご認識のとおりあくまでも参考資料ではございますところ、パブリックコメントの対象ではございませんが、当該資料にも今般の改正内容を反映させる予定としております。</p>	無

		の、本改正が同フロー図へも反映されるか確認したい次第です。		
3	2 定義	<p>「航空の安全に係る不利益処分等の実施要領」の一部改正に関する意見を申し上げます。</p> <p>不利益処分等の要件の一つである悪質性のうち、同一の違反行為を繰り返し行っていた場合を削除することに反対します。</p> <p>長期にわたり違反行為が常態化しているときに不利益処分を行うとのことですが、「長期」や「常態化」に定義がありません。よっていつまでも不利益処分が科されないまま放置されることにつながると思います。</p> <p>これでは不利益処分を科す基準を緩めていることと同じに響きます。</p>	<p>今般、航空安全プログラムが改定※され、同プログラムにおける航空法規等の施行方針の中で業務提供者に対する特例の例外として現状規定されている「違反を繰り返し行っていた場合」が削除されることに伴い、不利益処分等の加重を判断する際に一義的に考慮すべき項目の一つから外すこととしております。</p> <p>※「航空安全プログラム（案）」に関する意見募集について（パブリックコメント案件番号155261206）</p> <p>今後、同一の違反行為を繰り返し行っていた場合について、不利益処分等の加重は基本的に行われなくなるものの、改正後の本要領に従って通常の不利益処分等が行われることを踏まえれば、いつまでも違反行為が放置されることにつながる、とのご指摘は当たらないと考えております。</p> <p>他方で、長期にわたり違反行為が常態化している不適切事案が近年複数発生している状況が見受けられることから、不利益処分等の加重の要件に、安全管理システムが機能せず違反行為</p>	無

			が長期にわたり常態化していると認められる場合を明記することとしております。	
4	4 不利益処分等の基準の特例（1）	<p>改正案の中で</p> <p>>安全管理システムが機能せず当該違反行為等が長期にわたり常態化していたと認められる場合</p> <p>とありますが、この事由は、「安全管理システムが機能していない」かつ「長期にわたり常態化していた」の両条件を満たすと認められた場合において該当することとなりますか？</p> <p>4(2)項の軽減事由では、安全管理システムが機能していた場合は不利益処分等を軽減等することができる旨が定められています。</p> <p>ここで例えば「安全管理システムの機能により違反行為等を発見したが、発見時点で当該違反行為等が長期にわたり常態化していた」という場合を想定すると、上記解釈であれば加重事由には該当せず、軽減事由には該当し得ると考えるところ、この理解で正しいか確認したい次第です。</p>	<p>ご指摘の部分については、「安全管理システムが機能していない」ため、「長期にわたり常態化していた」という因果関係を説明しております。例示として挙げられたケースについても、長期にわたる常態化に至る前に発見できなかったことが安全管理システムの問題に起因すると認められる場合には、加重事由に該当し得ると考えております。</p> <p>その上で、現行の4(2)のただし書きにありますとおり、仮に不利益処分等の軽減（4(2)）に該当する場合であっても、不利益処分等の加重（4(1)）に該当する場合等においては不利益処分等は軽減されないこととなっており、この点に関して今般の改正において変更はございません。</p>	無
5	4 不利益処分等の基準の特例（2）	<p>「等」という文言は、公文書で濫用される傾向があり、できればその使用を避けるべきである。</p> <p>したがって、「軽減等」を「減免」とすべきである。</p>	<p>今般、既に規定されていた「不利益処分等を”軽減”し、又は不利益処分等を”実施しない”こと」を適切に表現するため、”等”を追記し「不利益処分等の軽減等」とさせて頂いております。</p>	無

6	7 その他	<p>(一つの事例で複数の会社が処分されることはあるのか?という質問になります)</p> <p>今回の改正案では「業務の管理の受託の許可を受けた者に対して、航空の安全に係る同条第3項に基づく許可の取消し等の不利益処分等を行う場合は、本実施要領を準用することができる」としている。これは受託の許可を受けた者が不利益処分を受けることを意味していると理解する。このとき一つの事例から同時に管理の委託を行う側も不利益処分を受けることはあるのか。</p>	<p>ご指摘の規定の趣旨はご理解のとおりです。</p> <p>ある一つの事例で管理の受託を受けた者に対して不利益処分等を行う場合であって、業務の管理の委託を行う者としての具体的な問題が別にありかつそれが不利益処分等の基準を満足する場合は、業務の管理の委託を行う者にも不利益処分等を行う可能性がございます。</p>	無
7	7 その他	<p>改正案の中で</p> <p>>法第 113 条の 2 第 1 項の業務の管理の受託の許可を受けた者に対して、航空の安全に係る同条第 3 項に基づく許可の取消し等の不利益処分等を行う場合は、本実施要領を準用することができる。</p> <p>とありますが、仮に、法第 113 条の 2 第 1 項の業務の管理の受託者が、本実施要領の準用により不利益処分等を受けた場合、委託者にとっては、直近における行政処分の履歴として考慮されますか?</p>	<p>不利益処分等は、受託者及び委託者のそれぞれに認められる問題に応じ、個別の会社ごとに実施されるものです。</p> <p>(航空運送事業者に対する空港発着枠の配分について、当室は担当しておりませんので、担当する部署にお尋ねください。)</p>	無
8	7 その他	<p>改正案の中で</p> <p>>整備に関する違反行為等を行った事業者が法第 20 条第 1 項の認定を受けている場合であって、当該認定を受けた事業場に対しても同一の違</p>	<p>ある事業者に対して、同一の違反行為等で法第 112 条及び法第 20 条第 6 項の規定に基づく不利益処分等を行おうとする場合、それぞれ種類が同じ又は同等である場合に限って、当該不利</p>	無

		<p>反行為等に基づき不利益処分等を実施しようとする場合は、本実施要領に基づく手続等により実施することができる。</p> <p>とありますが、本改正により、法第 112 条および法第 20 条第 6 項の規定に基づく不利益処分等が何らかの形で一本化されることがあるということでしょうか？</p> <p>もしくは従来通り、例えば、法第 112 条の規定に基づく事業改善命令と、法第 20 条第 6 項の規定に基づく業務改善命令が、各々に行われるということでしょうか？</p>	<p>益処分等をまとめて実施することができる旨を規定したものです。</p>	
--	--	--	---------------------------------------	--