

別添 1

阪空事安第 13 号
令和 6 年 12 月 20 日

岡山航空株式会社

代表取締役社長 宮倉 雅史 殿

国土交通省大阪航空局長

石井 靖男



認定事業場における業務の停止命令

令和 6 年 10 月 22 日、貴社が運航する小型飛行機（テキストロン・アビエーション式 G58 型）が岡南飛行場を離陸直後に右側エンジンの不具合が発生したため引き返し、到着後の点検において、当該エンジンの内部部品が破損し、クランクケースを貫通していることが確認された。本事案は、重大インシデントとして運輸安全委員会による調査が行われているが、大阪航空局としても 10 月 30 日に航空法（昭和 27 年法律第 231 号。以下「法」という。）第 134 条第 2 項に基づく立入検査を実施し、本事案の原因究明・再発防止を指示したところ、本事案とは別に、貴社から、当該機を含む貴社の航空機に対し、必要な整備を行っていなかった旨、10 月 31 日に口頭での一報があり、翌 11 月 1 日に正式に報告があった。

これを受け、法第 134 条第 1 項に基づく報告徴収及び 11 月 11 日～14 日に改めて立入検査を実施した結果、下記 1. 記載のとおり事実（以下「本件事実」という。）が確認された。

本件事実については、下記 2. 及び 3. に記載のとおり、認定事業場における能力が法第 20 条第 1 項の技術上の基準（以下「認定基準」という。）に適合しなくなったと認められることから、同条第 6 項に基づき認定事業場の業務（以下「認定業務」という。）の全部を令和 6 年 12 月 20 日から令和 7 年 2 月 17 日までの 60 日間停止することを命ずる。

また、本件事実の行為は、航空機の航行の安全の確保に支障が生じるおそれがあることから、認定基準に適合するための必要な改善措置を検討のうえ、令和 7 年 1 月 27 日までに文書により報告されたい。

なお、改善が図られない場合には、事業場認定の取り消しを行う等必要な措置を執ることとなるので念のため申し添える。

この処分に不服があるときは、行政不服審査法（平成 26 年法律第 68 号）の定めるところにより、この処分があったことを知った日の翌日から起算して 3 月以内に国土交通大臣に対して審査請求を行うことが出来る。

記

1. 不適切な整備及び確認の事実

貴社の業務規程には、「認定業務に係わる作業の実施方法は、原設計者が指定する技術基準図書、技術指令書（SB：サービスブリティン等）等又は国の承認を受けた方法に従わなければならない」旨規定されているが、テキストロン・アビエーション式 172R 型（4 機）に対し、50 飛行時間毎に実施が求められる排気管の点検、100 飛行時間又は 1 年毎に実施が求められる点火系統の点検、1000 飛行時間又は 1 年毎に実施が求められる自動操縦オーバーライド機能の点検、36 月毎に実施が求められる前脚トラニオンの腐食点検及び 60 月毎に実施が求められる胴体外板の腐食点検が実施されておらず、これらの整備項目のうち一部については 2016 年の事業場認定取得当時から実施していなかったことが確認された。これらの整備項目については、国の更新耐空証明検査の一部を省略するための法第 10 条第 6 項第 3 号に基づく確認の一環として実施された検査前整備（以下「検査前整備」という。）においても適切に実施されていなかったにもかかわらず、貴社は、法第 10 条第 4 項の基準に適合しているものと確認していた（2016 年から 2024 年にかけて 4 機に対し計 23 回）。

2. 認定基準への不適合の認定

上記 1. のとおり、機体及び装備品等の製造者等（以下「製造者等」という。）が指定した方法に従って整備を行わなかったことは、大阪航空局長が法第 20 条第 2 項に基づき認可した業務規程に違反し、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 32 条第 5 号（作業の実施方法）の認定基準に適合していない行為であると認められる。

また、検査前整備においても本件事実の不適切な整備が実施されていたにもかかわらず、基準に適合しているものと確認されたため、当該確認に基づき、累次にわたって国の検査の一部が省略されて耐空証明が更新される結果に至っており、当該航空機の安全性又は環境適合性（以下「安全性等」という。）に重大な影響を及ぼすおそれがあったものと認められ、これらの不適切な整備については、現場において過去の経験から他の点検等で対応可能と判断し、長年にわたって常習的に行われていた。

なお、貴社は、弁明手続きにおいて、要目として定めた作業の代替として、他の方法での作業をしており、当該代替方法にて、要目として定められた作業と同等の安全性を確保できていると考えていたことが理由である旨主張しているが、当該代替方法は、製造者等に確認するなどして同等の安全性を組織的に検証したものではないことから、同等の安全性を確保できているとは言えない。

さらには、本件については、貴社の整備部長や整備課長も過去には同様の不適切な整備を行っていただけでなく、このような現場の実態に対し長年にわたって適確かつ具体的な措置を取らなかった結果、多数の整備士により不適切な整備が繰り返される事態に至ったものである。このような組織的な問題に鑑みれば、認定業務を継続した際には、安全性等の確保に支障が生じるおそれがあるものと認められる。

なお、貴社は、弁明手続において、組織的な問題があったと認める一方で、整備部長や整備課長が整備士から本件について報告を受けた際に直ちに不適切な対応であると判断して翌日に当局に報告したことから組織ぐるみで行われたものではない

旨主張しているが、当該整備部長及び整備課長も過去にも同様の不適切な行為を行っていたにもかかわらず長年にわたって的確かつ具体的な措置を取らなかったことなどを踏まえれば、当該主張を採用することはできない。

3. 認定業務の全部の停止を命ずる理由

認定事業場は、その能力が認定基準に適合して、業務規程に従って適切に整備を実施し、安全性等への基準に適合していることを確認することにより、国の検査の一部が省略されることとなっており、航空機の安全性等を確保するうえで認定事業場の責任は重大である。

しかしながら、上記2. のとおり、貴社においては、安全性等に重大な影響を及ぼすおそれのある認定基準への不適合が確認されており、貴社が長年にわたって的確かつ具体的な措置を取らなかったことにより多数の整備士が常習的に違反行為を繰り返していたことは組織的な問題があり、認定業務を継続した際には、安全性等の確保に支障が生じるおそれがあるものと認められる。

これらの不適切な整備の要因には、安全意識・遵法意識の著しい欠如に加え、長年にわたって違反行為が繰り返されていた状態に対し的確かつ具体的な措置を取らなかったことなど、安全に関する情報が社内で報告され原因究明・対策を講じるための安全管理体制の不備などがあると考えられ、貴社における安全管理システムが機能していないものと認められる。

なお、貴社は、弁明手続において、貴社整備士が自主的に本件を報告し、当該報告の翌日に貴社から当局に報告したことから貴社の安全管理体制・安全管理システムが全くの機能不全に陥っていたわけではない旨主張しているが、長年にわたって違反行為が繰り返していた状態に対し的確かつ具体的な措置が取られていなかったことなどを踏まえれば、当該主張を採用することはできない。

これらの問題を改善して認定基準に適合するためには、少なくとも貴社の安全管理体制の再構築、業務規程等の確実な理解及び適切な整備業務の実施の確保等の措置の実施が必要であり、法第20条第6項に基づき認定業務の全部を60日間停止することを命ずるものである。

以上