

別添 2

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



航空輸送の安全の確保に関する事業改善命令

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、法第 112 条（法第 124 条において準用する場合を含む。以下同じ。）の「輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実」があると認められることから、下記 4. に掲げる措置を速やかに講ずるよう命令する。

なお、当該措置を含む必要な改善措置については、令和 7 年 1 月 27 日までに報告されたい。

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. 不適切な整備の事実

貴社の整備規程には、「整備の実施方法は、機体及び装備品等の製造者等の作成する整備に関する技術資料に準拠」する旨規定されているが、少なくとも 3 機種において次に掲げる整備が長年にわたって適切に行われていなかったことが確認された。

また、貴社の整備規程附属書には、「各々の整備記録である点検表には、その作業実施日を確実、明確に記録」しなければならない、「合わせて、その中の確認項目についても遅滞なく同時に実施され、記録しなければならない」旨が規定されているが、上述の整備については、実際には適切に実施していなかったにもかかわらず整備の記録上は適切に実施されていたことになっていた。

(1) テキストロン・アビエーション式 G58 型 (3 機)

100 飛行時間又は 1 年毎のエンジン定時点検の一環として実施が求められるシリンダーに対する内視鏡点検及び燃料圧点検並びに 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が 2017 年 12 月の当該機種 of 導入当初から実施されていなかった。

(2) セスナ式 172R 型 (3 機)

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いなかった。これらの整備項目のうち一部は 2002 年 11 月の当該機種 of 導入当初から実施されていなかった。

(3) セスナ式 T206H 型 (1 機)

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いなかった。これらの整備項目のうち一部は 2017 年 1 月の当該機種 of 導入当初から実施されていなかった。

2. 違反行為の認定

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法第 16 条の規定に違反する行為である。また、当該行為及び適切に整備記録を行わなかった行為は、大阪航空局長が法第 104 条に基づき認可した整備規程に違反する行為であると認められる。

さらには、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おり、航空事故又は重大インシデントを発生させるおそれがある重大な違反行為であると認められる。

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、整備規程に定められた方法ではなく、また、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。

加えて、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違反行為が繰り返される事態に至ったことは、組織的な問題があったものと認められる。

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. 事業改善命令の理由

上記2. のとおり、貴社においては、不適切な整備に係る重大な違反行為が確認されており、貴社が長年にわたって適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悪質性があると認められる。

これらの違反行為の要因には、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適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適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。

以上のことから、本件事実について、法第 112 条に規定する「輸送の安全、利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実がある」と認められる。

4. 講ずるべき措置

航空運送事業者及び航空機使用事業者は、安全確保が最大の使命であり、絶えず安全性の向上に努めなければならない。

しかしながら、今般、貴社において不適切な整備が行われたことは、貴社の安全方針に背く行為であり、貴社の現行の安全管理体制下においては、航空機の運航の継続的な安全性が確保されないおそれがあると認められる。

航空の安全を確保するためには、貴社が定める安全方針の達成に向けて、安全管

理システムを統括する安全統括管理者を中心として、各部門及び全従業員が一丸となって取り組むことが必要であるとの認識のもと、以下の措置を講じること。

(1) 安全管理体制の再構築

本事案の要因分析を確実に行之、二度と同種事案を再発させないために十分な教育を実効性のある手法により実施できる体制を再構築し、経営陣を含めた全社員に対して安全意識の再徹底並びに法令及び規程等の遵守に係る教育を行うこと。

また、全社的に安全運航を最優先する意識の醸成を図り、安全統括管理者及び部門長が運航・整備の現場の状況を把握し、迅速かつ適切に情報を共有した上で共通の認識を持ち、法令及び規程等に従った業務が確実にを行うことができる環境となるよう安全管理体制を再構築すること。

(2) 貴社の航空機の健全性確保

貴社の航空機に対し不適切な整備が行われていないかについて、実機、整備記録等を徹底的に点検・調査するとともに、製造者等が指定する部品や方法に従って健全性を確保すること。また、これらの点検・調査の結果やその結果を踏まえた措置については、報告期限を待たずして大阪航空局に随時報告すること。

(3) 整備規程等の確実な理解及び適切な整備業務の実施

本事案を踏まえ、不適切な整備の実施の防止、安全意識並びに法令及び規程等の遵守を確保するため、整備規程等（関連規定を含む。以下同じ。）に規定される内容の確実な理解を得るため、十分な教育を実効性のある手法により実施できる体制を構築すること。また、現場が整備規程等に基づかない判断等を行わないよう、現場に対する技術的な支援を適確に提供できる体制を構築すること。

以上