阪 空 事 安 第 4 号
令和８年 11 月 10 日

第一航空株式会社
代表取締役社長　殿

国土交通省大阪航空局長

航空輸送の安全の確保に関する業務改善勧告

令和８年７月 12 日、貴社所属のバイキング式 DHC-6-400 型（JA201D）の那覇空港から石垣空港への空輸時に行われた機長による飛行前点検において、気象レーダーの不具合が発見された。しかしながら、機長と確認整備士の協議において安易にこれを一時的な不具合と考え、運航の継続のため意図的に確認整備士は必要な整備処置を行わず、機長は適切な出発前の確認を行わずに同機を運航したほか、翌 13 日においても、機長及び確認整備士は同不具合が継続していることを認識していながら、石垣空港と波照間空港間の往復の運航を行っていた。

この報告を受け、航空法（昭和 27 年法律第 231 号。以下「法」という。）第 134 条第１項に基づく報告徴収及び同条第２項に基づく立入検査を８月 28 日に実施した結果、下記１.に記載のとおりの事実が確認された。

本事案については、下記２．に記載のとおり、法第 16 条第１項（整備及び改造の義務）、第 58 条第２項（航空日誌への記載）及び第 73 条の２（出発前の確認）並びに法第 104 条第１項の規定により定めた運航規程・整備規程に違反するものと認められることから、下記３．に掲げる措置を速やかに講ずるよう業務の改善を勧告する。

なお、講じた措置については、令和８年 12 月１日までに報告されたい。

記

１．不適切な行為等の事実

（１）機長は、７月 12 日及び 13 日の運航において、気象レーダーに不具合があることを認識していながら、法第 73 条の２及び運航規程に基づく航空機の健全性の確認を行わなかった。

（２）機長は、７月 12 日及び 13 日の運航において、出発前及び到着後に気象レーダーに不具合があることを認識していながら、法第 58 条第２項及び運航規程に基づく搭載用航空日誌への不具合状況の記載を行わなかった。

（３）機長は、７月 12 日及び 13 日の運航後に、運航規程に基づく異常を認めた場合の運航管理担当者への報告を行わなかった。

（４）機長は、７月 12 日及び 13 日の運航後に、運航規程に基づく航空機の不具合に関する「航空機状況報告書」による報告を行わなかった。
（５）確認整備士Ａは、７月 12 日及び 13 日の運航において、気象レーダーに不具合があることを認識していながら、法第 16 条第 1 項及び整備規程に基づく必要な整備を行わずに運航させた。
（６）確認整備士Ａは、７月 12 日の那覇空港及び 13 日の石垣空港出発前に、整備規程に基づく不具合状況の上司への適切な報告を行わなかった。
（７）共同で作業をした確認整備士Ａ及び確認整備士Ｂは、整備規程に基づく不具合修正指示を受けずに、７月 12 日の運航後の故障探求作業及び 13 日の石垣空港到着後の不具合修復作業を行った。
（８）確認整備士Ａは、気象レーダーに不具合があることを認識していながら、整備規程に定められた業務日報に不具合がない旨の虚偽の報告記載を行った。
（９）確認整備士Ａ及び確認整備士Ｂは、故障探求作業又は不具合修復作業を行ったにもかかわらず、整備規程に基づく不具合処置記録の作成を行わなかった。
(10) なお、気象レーダーに不具合があったとの情報は運航・整備部門の複数の職員が認識していたが、不具合が継続したまま飛行していることには気付かなかった。

２．業務改善勧告の理由

上記１．（１）から（４）までのとおり、貴社運航規程を遵守した運航をしなかったことは、法第 58 条第２項、法第 73 条の２及び運航規程に違反した行為であるとともに、個人的な悪質性が認められる。

また、上記１．（５）から（９）までのとおり、貴社整備規程を遵守した適切な整備作業を実施せずに運航を行ったことは、法第 16 条第１項及び整備規程に違反した行為であるとともに、個人的な悪質性が認められる。

これらは、複数の部門における違反行為であることから、「航空の安全に係る不利益処分等の実施要領」（平成 30 年３月 29 日付、国官参事第 1340 号）に定める不利益処分等の加重事由に該当するものである。

加えて、上記１．(10) のとおり、貴社の各職員間の航空機の状況に関する報告内容及び安全情報の伝達体制や情報に対する判断・対応がずさんであり安全管理システムも機能していないと認められる。

３．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、安全の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、上記２．のとおり、今般、貴社において航空の安全に影響を及ぼす悪質な違反行為が認められた。

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。このため、航空の安全を確保する

ために貴社が自ら問題点を見つけ改善する仕組みを再構築する等の改善を求めるため、以下の措置を講じることを勧告する。

（１）安全意識の再徹底及びコンプライアンス教育の実施

本事案の要因分析を確実に行い、二度と同種事案を発生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を再徹底し、法令及び規程の遵守に係る教育を行うとともに、これを継続して実施すること。

（２）安全管理体制の再構築

機材不具合等の安全に影響のある情報は、関係部門が組織として現場の状況を正確に把握のうえ、部門間で適切に情報を共有し、関係部門が共通の認識に基づいて確実に法令及び規程に従って業務が行えるような安全管理体制を再構築するとともに、不適切な業務実施が確認された場合に確実に社内に報告され、会社組織として速やかに是正できる体制に見直すこと等を通じ、全社的に安全運航を最優先する意識の醸成を図ること。

（３）事業機の健全性確認

貴社の事業機について、不具合処置記録等を作成せずに不具合修復作業を実施していないかを徹底的に調査するとともに、処置内容の適切性を精査して機体の健全性を確認すること。なお、これらの調査の結果及びそれ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。

以上

阪 空 事 安 第 4 号
令和８年 11 月 10 日

第一航空株式会社
代表取締役社長　殿

国土交通省大阪航空局長

警告書

１．安全統括管理者の職務に関する警告の理由

今般、貴社においては、運航の開始及び継続に関する不適切な判断並びに不適切な整備処置及び記録の未作成等、複数の違反行為が確認された。その中には組織的な関与は確認されなかったが、個人的な悪質性が認められ、かつ複数の部門で異なる違反行為が認められたことから、令和８年 11 月 10 日、貴社に対し、業務改善勧告を発出したところである。

これらの違反行為の要因には、安全運航よりも運航継続を優先するコンプライアンス意識の著しい欠如、安全統括管理者である運航部長が注意を払うべき報告を受けていたにもかかわらず適切な対応を取らなかったこと等、安全に関する情報が社内で報告された際に原因究明・対策を講じるための安全管理体制の不備等があると考えられ、貴社における安全管理システムが十分に機能していないものと認められる。

以上のことから、貴社においては、安全統括管理者がその職務を怠っていたものと認められるため、「航空の安全に係る不利益処分等の実施要領」（平成 30 年３月 29 日付、国官参事第 1340 号）に基づき、下記２．に記載のとおり、安全統括管理者の職務について改善措置を実施すべきことを警告する。

２．実施すべき改善措置

航空運送事業者は、安全の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。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。

今般の状況に鑑み、安全統括管理者自身が安全管理規程に定める運営方針を改めて理解・認識したうえで、運航・整備の現場の状況を的確に把握し、法令及び規程に従って業務を確実に行うことができる環境となるよう改善措置を実施するとともに、全社的に安全運航を最優先する意識の醸成が図られる安全管理体制を再構築するよう警告する。

なお、改善措置が実施されない場合等、この警告に違反した場合には、貴社に対して安全統括管理者の解任を命令することがあることを申し添える。

以上