

新日本航空株式会社
代表取締役社長 秋定 慈登 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6月9日、貴社が運航する小型飛行機（セスナ式 172P 型）が鹿児島空港に向けて進入中、進入経路から逸れ、同空港の南東の山中の樹木に接触し引っかかった状態となる航空事故（以下「本件事故」という。）が発生した。本件事故を受け、同年6月19日～21日及び7月9日～11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等を実施した。

その結果、本件事故については運輸安全委員会による調査が行われているが、本件事故に係る小型飛行機を含む貴社の航空機に対し、不適切な整備が行われていたことが判明した。また、本件事故に係る飛行に関し、気象情報から天候が悪化して有視界気象状態を維持できない可能性があることを認識しながら出発したことも確認されている。

これを受け、法第134条第1項に基づく同種事案の有無について報告徴収を実施した結果、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. 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、講じた措置については、令和6年10月7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. 不適切な整備等の事実

（1）不適切な整備の事実

貴社の整備規程には、機体及び装備品等の製造者等（以下「製造者等」という。）の作成した整備に関する技術資料に準拠する旨規定されているが、少なくとも次の7件の不適切な整備を行っていたことが確認された。

- (a) 長年にわたって、貴社の複数の航空機（セスナ式 172 系列型及びブリテンノーマン式 BN-2B-20 型）に対し、製造者等が指定したものと異なるタイヤを取り付けて運航を行っていた。また、本件に関し、整備課長から安全管理推進部長及び運航所長に報告し、運航所長は社長（安全統括管理者）に報告したが、少なくとも安全管理推進部長は速やかなタイヤの交換が必要と認識しながらも、航空機の運航の継続を優先し当該タイヤの使用を黙認した。
- (b) 貴社航空機（ブリテンノーマン式 BN-2B-20 型）のカーゴドアのオープンラッチが製造者等が指定したものによらない方法により補修されていることを整備課長は認識したが、適切な修復等の措置を行わなかった。
- (c) 貴社航空機（ブリテンノーマン式 BN-2B-20 型）のピトー管の先端部が浸食していることを発見したが、整備課長は交換の必要性を認識し社長（安全統括管理者）や社内ミーティングに報告を行ったものの交換部品の購入手続きを行うことができなかったため、製造者等が指定するものと異なる部品及び方法で修理を行った。また、法第 58 条第 2 項に基づく修理を実施した場合の航空日誌への記載も行わなかった。
- (d) 貴社航空機（ブリテンノーマン式 BN-2B-20 型）の整備作業中にエンジンナセルのフレームに亀裂を発見し、製造者等に修理方法を確認した結果、その修理には航空当局の承認が必要となる旨の回答を受けた。その旨を整備課長は社長（安全統括管理者）に報告したが、法第 17 条第 1 項に基づく修理改造検査の手続きの必要性の有無について航空当局へ確認等を実施しないまま、製造者等が指定したものによらない方法により修理を行った。また、法第 58 条第 2 項に基づく修理を実施した場合の航空日誌への記載も行わなかった。
- (e) 貴社航空機（セスナ式 172P 型）の防火壁フレームに腐食を発見し、修理を行ったが、法第 58 条第 2 項に基づく修理を実施した場合の航空日誌への記載を行わなかった。
- (f) 貴社の複数の航空機（セスナ式 172 系列型）の排気マフラーのテールパイプに亀裂を発見し、整備課長はテールパイプの交換が必要と認識しながらも、製造者等が指定したものによらない方法により修理を行った。また、法第 58 条第 2 項に基づく修理を実施した場合の航空日誌への記載も行わなかった。
- (g) 貴社の複数の航空機（セスナ式 172 系列型）に対し、製造者等が指定したものと異なる放電索を取り付けて運航を行っていた。

(2) 有視界気象状態を維持できない可能性がある中での出発の事実

貴社の運航に係る基準には、有視界飛行方式による気象条件として「利用可能な気象情報等において、(中略) 目的地の気象状態が到着予定時刻の前後それぞれ 1 時間の間（飛行時間が 1 時間未満の場合は、出発予定時刻から到着予定時刻の 1 時間後までの間）、有視界気象状態を維持できると予想されなければ出発させてはならない。」と規定されているが、本件事故に係る飛行に関し、出発前に鹿児島空港の気象情報を確認した結果、断続的に天候が悪化して有視界気象状態を維持

できない可能性がある予報が出ていることを認識しながら、小型飛行機を出発させた。

また、貴社の運航に係る基準には、「適切な対空通信施設等を用いて運航状況を確認し、飛行計画作成の段階と状況の変化があった場合は、必要な情報を機長に提供し、必要により飛行計画を変更しなければならない。」と規定されているが、当該小型飛行機の出発後に天候が悪化している状況においても適切な運航の監視を行わなかった。

2. 違反行為等の認定

(1) 不適切な整備に係る違反行為

上記1.(1)のとおり、製造者等が指定した部品や方法によらない修理等を行うことは法第16条の規定に違反する行為であり、また、修理等を実施した場合の航空日誌への記載を行わなかったことは法第58条第2項の規定に違反する行為である。さらには、これらは、大阪航空局長が認可した整備規程に違反する行為であると認められる。

加えて、これらの不適切な整備については、整備課長が違反行為を認識しながら自ら実施したものや上記1.(1)(a)のタイヤのとおり少なくとも安全管理推進部長が違反行為を認識しながら黙認するなど、組織的な違反行為であると認められる。加えて、安全管理推進部長は、大阪航空局に届出を行った安全管理規程に違反し、不適切な整備に係る違反行為を認識しながら、必要な勧告等を怠ったと認められる。なお、安全統括管理者である社長にも報告が上がっていたにもかかわらず、必要な措置が取られなかったものもあった。

(2) 有視界気象状態を維持できない可能性がある中での出発

上記1.(2)のとおり、有視界気象状態を維持できない可能性がある中で小型飛行機を出発させたことについては、運輸安全委員会による本件事故の調査が行われているところであるが、平成26年3月7日に国土交通省航空局が発行した注意喚起文書「有視界飛行方式による運航の安全確保について(国空航第1045号)」により「最新の気象状態を収集し、出発地と目的地における気象状態の現況のみならず、飛行経路上の気象状態及び目的地の到着予定時刻における気象状態についても分析し、どのような気象状態の中で飛行するのかを予測し、常に有視界飛行状態の維持が可能であり、航行の安全が確保できると判断された場合に限り、航空機を出発させること」と周知徹底されていたことを踏まえれば、当該行為が少なくとも安全確保の観点から適当ではなかったと認められる。

3. 事業改善命令の理由

上記2.(1)のとおり、貴社においては、複数の不適切な整備に係る違反行為が確認されており、その中には組織的な関与のもと行われているものがあり組織的な悪質性も認められる。また、安全管理推進部長が不適切な整備に係る違反行為を

認識しながら必要な勧告等を怠っており安全管理規程への違反行為が認められており、この事実から複数部門における違反行為が認められることを踏まえると「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要件に該当するものである。

さらには、上記 2.（2）のとおり、本件事故については運輸安全委員会による調査が行われているが、有視界気象状態を維持できない可能性がある中で小型飛行機を出発させ、その後も適切な運航の監視を行わなかったことは、少なくとも安全確保の観点から適当ではなかったと認められる。

これらの違反行為等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社長に報告が上がっていたにもかかわらず適切な措置が取られなかったなど、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、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整備等が行われたことは、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を行い、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。）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。

(4) 有視界飛行方式による運航の安全確保

有視界飛行方式による運航を行う場合には、最新の気象情報を踏まえ、常に有視界気象状態の維持が可能であり、航行の安全が確保できると判断された場合に限り、航空機を出発させることとし、その後も継続的な気象情報を収集し、予期せぬ気象悪化時には、時期を失せず早期の飛行継続の可否を判断し、引き返し又は着陸の早期判断を行うなど、運航の安全を確実に確保できるよう運航乗務員及び運航管理担当者を含めた運航部門において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。

以上