

阪空事安第3号
令和7年10月7日

日本エアコミューター株式会社
代表取締役社長 増村 浩二 殿

国土交通省大阪航空局長
塩田 昌弘



航空輸送の安全の確保に関する業務改善勧告

令和7年7月2日、事業機の整備状況について整備記録等を確認していたところ、JA04JC（ATR式42-500型機）において、機外ライトのランプを保持するためのプレートにある4個の留め具の内1個が欠落した状態で、適切な修理持ち越しを行わずに運航をしていた事実が判明した旨、貴社から大阪航空局（以下「当局」という。）に報告があった。

この報告を受け、航空法（以下「法」という。）第134条第1項に基づき、同様な事案の有無について報告徴収するとともに、同年7月15日～16日に立入検査を実施した結果、下記1. 記載のとおり的事実が認められた。

本事案は、下記2. のとおり、法第16条並びに同104条第1項、同113条の2及び同20条第2項に違反するものであると認められたことから、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7年10月28日までに報告されたい。

記

1. 不適切な行為等の事実

- (1) 機材不具合を整備規程及び業務規程に規定されていないモニタリングシステムに登録することで、必要な整備作業又は整備規程等に基づく修理持ち越しをしなかった。

ボンディング・ワイヤの断線等（212件）

- (2) 機材不具合等への整備作業をモニタリングシステムに登録することで、確認主任者は法第19条第1項の確認をしなかった。

フラップの作動点検等（221件）

- (3) 上記の機材不具合等について、モニタリングシステムに登録することで整備記録の作成又は航空日誌へ必要な記載をしなかった。（433件）

2. 業務改善勧告の理由

上記1.(1)のとおり、必要な整備作業を実施せずに運航を行ったことは、法第16条の規定、同113条の2の規定による整備業務の管理の受託及び同104条第1項、同20条第2項の規定による貴社の整備を実施するための貴社の整備規程及び業務規程（以下「整備規程等」という。）に違反した行為であると認められる。

また、上記1.(2)のとおり、作業の区分が一般的保守以上の整備作業に対する確認主任者の確認行為が未実施で運航を行ったことは、同19条第1項の規定、同104条第1項、同20条第2項の規定による整備規程等に違反した行為であると認められる。

さらに、上記1.(1)及び(3)のとおり、規定に基づいた修理持ち越しをしなかったこと、整備記録の作成又は航空日誌へ必要な記載をしなかったことは、同104条第1項、同20条第2項の規定による整備規程等に違反した行為であると認められる。

加えて、これらの不適切な行為については、現場において、長年にわたり整備規程等に規定されていないモニタリングシステムを誤った理解の下、使用したことから常習的に行われており、かつ現場の管理職員や整備部の管理職員も整備規程等に規定されていないモニタリングシステムの誤った使用を認識していることから、組織的な悪質性があり、安全管理システムが機能していないと認められる。

以上のことから、貴社において、以下に掲げる組織的な問題があると判断される。

- ① 法令及び規程等の内容についての理解が不足している。
- ② 個々の作業者のみならず、現場の管理職員及び整備部の管理職員においても、整備作業の根幹となる法令及び規程等の遵守についての意識が不足している。
- ③ 現場が整備規程等に従った整備作業を実施していないことを会社として把握できておらず、その仕組みが不十分である。
- ④ 航空機の耐空性の維持に対する認識が不足している。

3. 講ずるべき措置

航空運送事業者及び航空運送事業者の事業の用に供する航空機の整備業務の管理を受託する者は、利用者の利便の増進を図る上で、航空の安全を確保し絶えず輸送の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違反行為が認められた。

また、令和6年12月に、航空運送事業者及び認定事業場に対して適切な整備の実施を改めて徹底するよう、当局から注意喚起文書を発出していたが、不適切な整備の確認・改善が図られなかった。

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) 貴社が整備管理を行う航空機の健全性確保

貴社が整備管理を行う航空機は貴社の現行の整備体制下において継続的な耐空性が確保されないおそれが認められることから、貴社が整備管理を行う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、実機及び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方法に従って耐空性を確認し、航空機の健全性を確保すること。また、これらの点検・調査の計画及び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当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られるよう、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) 必要な整備作業が正しく実施されていることを把握できる仕組みの構築

本事案を踏まえ、正しく必要な整備作業が計画どおりに実施されることを、継続的に組織的に把握できる仕組みを構築すること。

(5) 確認主任者による適切な確認行為が行える方法の再構築

貴社が整備管理を行う航空機に対する整備作業の計画、過程、現状の確認が貴社の確認主任者において適切に行われていないおそれが認められることから、適切に当該業務が行われるよう確認主任者の確認業務（記録を含む）について見直すこと。

以上