

平成31年2月4日
大阪航空局**大阪航空株式会社に対する業務改善勧告及び
同社安全統括管理者に対する警告について**

大阪航空株式会社所属の航空機においては、航空法第60条^(注1)の規定に違反して航空機に装備されているデジタル航空時計が機能していない状態で、平成30年8月27日、29日及び30日に、計器飛行方式による飛行を実施しておりました。また、計器飛行方式以外の飛行であっても、同社の運航規程及び整備規程^(注2)では、同時計が機能していない状態での飛行は認めていないにも係わらず同規定に違反して、同年8月下旬から9月上旬までの9日間にわたり飛行を実施しておりました。同機の飛行を行った機長らは、飛行できないことを承知していたものの誤った認識のまま同機を出発させており、同法第73条の2^(注3)の規定に違反した事実も認められました。

同機の飛行に係る点検を行った整備士及び整備部長も、同時計が故障していることを承知していましたが、飛行には影響ないとの誤った認識で同機を出発させていました。

これらの事実を受け、大阪航空局では同年10月15日に同法第134条に基づく立入検査が実施したところ、整備規程に基づかない整備が実施されている事実を確認し不適切として指摘していましたが、同社は適切な整備を実施せず、同機を出発させていました。

これらは、航空の安全に影響を及ぼす違反行為であるとともに、自らが問題点を調査し原因を究明した上で、適切に再発防止策を講じるという安全管理システムが十分に機能しておらず、現行の安全推進、運航及び整備体制下においては、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ことから、本日、同社に対して業務改善勧告及び同社安全統括管理者に対して警告を行いました。

大阪航空局としては、同社において再発防止が確実に図られ安全運航のための体制が維持されるよう、引き続き厳格に指導監督を行って参ります。

注1：計器飛行方式による飛行を行う場合には、航空法第60条（航空機の航行の安全を確保するための装置）及び同法施行規則第145条の規定により、秒刻み時計の装備が必要とされています。
本文中のデジタル航空時計は秒刻み時計を指します。

注2：航空法第104条第1項では、本邦航空運送事業者は、航空機の運航及び整備に関する事項について運航規程及び整備規程を定め、大阪航空局長の認可を受けなければなりません。

注3：航空法第73条の2（出発前の確認）及び同法施行規則第164条の14の規定において、機長は、当該航空機及びこれに装備すべきものの整備状況を、出発前に確認しなければ航空機を出発させてはならないと規定されています。

添付資料：大阪航空株式会社に対する業務改善勧告及び安全統括管理者に対する警告

問い合わせ先

大阪航空局安全統括室 航空事業安全監督官 久保田

直通：06-6949-0595、FAX：06-6949-1381

阪空安第 27 号
平成 31 年 2 月 4 日

大阪航空株式会社
代表取締役社長 中山 光吉 殿

国土交通省 大阪航空局長
川勝 弘彦

航空機の運航における法令等の遵守について（業務改善勧告）

今般、当局が貴社に所属する機長に対して、航空法（昭和 27 年法律第 231 号。以下、「法」という。）第 104 条第 1 項の規定に基づき認可された運航規程に基づく定期審査を実施した際に、貴社が運航する航空機に装備されているデジタル航空時計が機能していない状態で飛行を実施した事実が確認され、貴社に事実確認の報告を指示したところ、平成 30 年 8 月 22 日からデジタル航空時計が機能しない状態で当該航空機を繰り返し航空の用に供していた旨貴社から報告があった。

これらの報告された事実を受け、同年 10 月 15 日に法第 134 条に基づく立入検査及び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。）が認められた。

本件事実は、下記 2. 記載のとおり、法第 60 条、法第 73 条の 2 及び法第 104 条第 1 項に違反するものであると認められた。

このため、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。
講じた措置については、平成 31 年 3 月 4 日までに文書にて報告されたい。

記

1. 運航規程及び整備規程に基づかない不適切な運航及び整備が実施された事実

(1) 貴社所属の JA404D（セスナ式 172R 型）機は、平成 30 年 5 月 1 日から機体に装備されているデジタル航空時計の時刻が正しく表示されない状態となり、当該時計の操作ボタンを押下することで正常に表示される事象が度々発生していた。同年 8 月 22 日には飛行中に操作ボタンを押下しても正常に表示されず、この時点でデジタル航空時計がまったく機能していない状態となった。その後、同年 8 月 25 日から 30 日まで、並びに 9 月 2 日、3 日及び 5 日の 9 日間において、デジタル航空時計が機能していない状態で当該航空機を航空の用に供していた。なお、搭載用航空日誌にはデジタル航空時計に

係る一連の不具合及び措置について記録されていなかった。

(2) また、同年 8 月 27 日、29 日及び 30 日には、計器飛行方式による飛行を 3 回実施しており、計器飛行方式による飛行を行う場合には、法第 60 条（航空機の航行の安全を確保するための装置）及び法施行規則（昭和 27 年 7 月 31 日、運輸省令第 56 号。以下、「規則」という。）第 145 条の規定により、秒刻み時計の装備が必要とされているが、計器飛行方式による飛行を行った機長は、デジタル航空時計が故障した場合には、計器飛行等の飛行ができないことを承知していたにも係わらず、腕時計等で代用できるとの誤った認識を持ち、当該飛行を実施した。

(3) さらに、法第 73 条の 2（出発前の確認）及び規則第 164 条の 14 の規定において、「当該航空機及びこれに装備すべきものの整備状況」について、機長が出発前に確認しなければならないと規定されているが、同年 8 月 22 日以降、当該航空機に乗務した機長 3 名はデジタル航空時計が運用許容基準に抵触することを認識せずに腕時計等で代用できるとの誤った認識を持ち、当該航空機を出発させた。

(4) 当該航空機の飛行に係る点検を行った整備士、安全統括管理者を兼務する整備部長も、機体に装備されているデジタル航空時計が故障している状態であることを承知しながら、運用許容基準にも抵触し、運航できないと認識していたが、当該時計は機体の各機構への影響がなく、また、計器飛行方式による飛行は腕時計等で代用できるとの考えで、飛行には影響ないと誤った認識で当該航空機を航空の用に供していた。

(5) 同年 10 月 15 日の法第 134 条に基づく立入検査を実施したところ、貴社所属の JA404D（セスナ式 172R 型）機は、同年 9 月 16 日から 10 月 8 日に法第 10 条の規定に基づく耐空証明を受けるための準備として実施した年次点検及び 200 時間点検において、整備規程に基づかない電源系統に係る整備が実施されている事実を当局が不適切と指摘し、その内容は整備部、運航部及び営業部に展開されていたが、当該航空機は同年 10 月 16 日から運航する予定があったこと、電源系統に関連する不具合は発生していないことから修復整備を実施せず、同年 10 月 18 日までの 3 日間、繰り返し当該航空機を航空の用に供していた。

2. 違反行為等の認定

(1) 法第 60 条に違反する行為

上記 1. の事実によれば、貴社は同年 8 月 27 日、29 日及び 30 日に、計器飛行方式による飛行を 3 回行っており、計器飛行方式による飛行を行った機長は、デジタル航空時計が故障した場合には、計器飛行等の飛行ができないことを承知していたが、腕時計等で代用できるとの誤った認識を持ち、当該航空機の運航を行った。（上記 1. (1)）

したがって、貴社は、計器飛行方式による飛行を行う場合に必要ない秒刻み時計が故障

したまま運航を実施したものであることから、法第 60 条及び規則第 145 条の規定に違反するものと認められる。

(2) 法第 73 条の 2 に違反する行為

上記 1. の事実によれば、同年 8 月 22 日には、当該航空機のデジタル航空時計が飛行中に操作ボタンを押下しても正常に表示されず、この時点でデジタル航空時計がまったく機能していない状態となった。当該航空機に乗務した機長 3 名は、同年 8 月 22 日、25 日から 30 日まで、並びに同年 9 月 2 日、3 日及び 5 日の 9 日間、デジタル航空時計が故障していること、計器飛行方式による飛行は秒刻み時計の装備が必要とされていることを承知していたが、航空機の航行に支障がないとして当該航空機を運航させており、機長の出発前の確認を怠ったことが認められる。(上記 1. (3))

したがって、これらの行為は法第 73 条の 2 に違反するものと認められる。

(3) 法第 104 条第 1 項に違反する行為

上記 1. の事実によれば、貴社は、運航規程及び整備規程に基づき適切に当該航空機の運航を行わなかったことが認められる。(上記 1. (1)、(2)、(3))

したがって、これらの行為は法第 104 条第 1 項に違反するものであると認められる。

貴社は、整備規程及び整備規程に基づき整備の実施方法を具体的に定める整備マニュアル(以下、「整備マニュアル」という。)に従った航空機の整備を適切に行わなかったこと(上記 1. (4))、法第 134 条に基づく立入検査で、整備マニュアルに従った整備を行わず、それを不適切と指摘されながら、修復整備を実施せず、当該航空機を出発させたこと(上記 1. (5))が認められる。

したがって、貴社は整備規程に従わずに航空機の整備と確認に関する業務を行ったものであることから、これらの行為は法第 104 条第 1 項に違反するものであると認められる。

加えて、貴社はデジタル航空時計が故障していること、計器飛行方式による飛行を行う場合には、秒刻み時計の装備が必要とされていること、これらの行為は機長、整備士及び整備部門の責任者の認識の下で行われ、さらに、法第 134 条に基づく立入検査で、整備マニュアルに従った整備を行わず、それを不適切と指摘されながら修復整備を実施せず、当該航空機を出発させた行為については整備部門の責任者の認識の下で行われていたことが認められる。

したがって、これらの違反行為には、組織的な悪質性が認められる。

3. 講ずるべき措置

航空運送事業及び航空機使用事業は、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、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ところであり、貴社の現行の安全推進、運航及び整備体制下においては、

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。

また、これらの違反行為はいずれも当局からの指摘が発端となって発覚したものであること、貴社からのデジタル航空時計に係る違反に対する報告以降も、法第 134 条に基づく立入検査で不適切と指摘した整備規程に基づかない電源系統に係る整備作業を修復整備せず、航空の用に供していたこと等を鑑みれば、貴社自らが問題点を調査し原因を究明したうえで、適切に再発防止策を講じるための安全管理システムが十分に機能していないことが認められる。

航空の安全を確保するためには、航空事業者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、貴社における航空の安全を確保するための安全管理システムの再構築等を求めるため、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

全社員に対して安全意識の再徹底を図ること。また、法令及び規程等の遵守について、その重要性を十分に認識させるための教育を行うとともに、これを継続して実施すること。

(2) 安全管理体制の適切な整備

全社的に安全運航を最優先する意識の醸成を図り、安全に影響のある事案が発生した場合には、各部門長及び安全統括管理者あて迅速に正確な報告がなされるとともに、会社として正確な情報を基に事案の要因分析及び分析結果に基づく再発防止策を確実に実施するための体制を構築すること。

(3) 運航に係る管理体制の見直し

不具合発生時の社内の報告体制を整備すること。また、航空機及びこれに装備すべきものの整備状況について、機長が出発前に適切に確認する体制を構築すること。さらに、これらが適切に実施されていることを組織的に確認する体制を整備すること。

(4) 整備マニュアルに基づく適切な整備の実施

航空機整備作業は、整備マニュアルに基づく適切な整備を実施する体制を整備すること。また、整備マニュアルに従って整備されていることを組織的に確認する体制を整備すること。

以上

阪空安第 27 号
平成 31 年 2 月 4 日

大阪航空株式会社
取締役 安全統括管理者 あて

国土交通省 大阪航空局
安全管理官 若狭 満

警 告 書

今般、貴社においては、航空法第 60 条、同法第 73 条の 2 及び同法第 104 条第 1 項の違反が認められ、これらの違反は航空の安全に影響を及ぼす違反行為であり、貴社の現行の安全推進、運航及び整備体制下においては、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たことから、平成 31 年 2 月 4 日、業務改善勧告を発出したところである。

これらの違反行為はいずれも当局からの指摘が発端となって発覚したものであること等に鑑みれば、貴社自らが問題点を調査し原因を究明したうえで、適切に再発防止策を講じるための安全管理システムが十分に機能しておらず、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。

航空の安全を確保するためには、航空事業者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、貴殿に対して航空の安全を確保するための安全管理システムの再構築等を求めるため、改善措置を講じるよう警告する。

なお、改善措置が実施されない場合など、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。