

国官参事第390号
国空機第404号
平成30年7月20日

日本貨物航空株式会社
代表取締役社長 大鹿 仁史 殿

国土交通大臣
石井 啓一

航空輸送の安全の確保に関する事業改善命令及び業務改善命令

今般、貴社が運航する航空機について、貴社が整備を委託していた整備会社より、航空機構造の損傷に対する不適切な整備が実施された事実が報告され、また、平成30年4月18日に国土交通省から類似事例の確認等を貴社に指示（以下、「確認指示」という。）した結果、他にも不適切な事実が確認され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5月22日から同月24日まで、同月29日から同月31日まで、6月4日及び6月6日に航空法（昭和27年法律第231号。以下、「法」という。）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.記載のとおり的事实（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104条第1項並びに法第76条第1項及び法第20条第2項に違反するものであると認められた。

このため、法第112条及び法第20条第5項の規定に基づき、下記3.に掲げる措置を速やかに講ずるよう命令する。

講じた措置については、平成30年8月17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90日以内に国土交通大臣に対して審査請求を行うことができる。

記

1. 不適切な整備が実施された事実

1-1. 整備規程に基づかない不適切な整備が実施された事実

- (1)ア 平成29年1月21日（日本時間。以下同じ。）、KZ192便としてシカゴ国際空港を離陸したJA11KZ機に鳥衝突が発生したため、同空港に引き返してシカゴ基地において点検したところ、機首上面に損傷（凹み）が発見された。当該損傷は、「構造修理マ

マニュアル」(以下、「SRM」という。)の基準に照らすと、同機の運航を直ちに停止し、必要な整備を行わなければならない程度のものであったが、貴社は許容範囲内であると判定して必要な整備を実施しないまま運航を継続させた。

イ また、当該損傷は航空法施行規則(昭和27年運輸省令第56号。以下、「規則」という。)第5条の6に定める大修理を要するものであり、実際に貴社の整備委託先の整備会社においては平成29年4月に大修理として作業が行われたことから、貴社においては、当該損傷に係る修理を整備規程(法第104条第1項に基づき国土交通大臣の認可を受けて貴社が定めた整備規程をいう。以下同じ。)に基づき大修理として法第58条第1項に定める航空日誌に記載しなければならなかったが、小修理として記載されていた。

ウ さらに、当該損傷は、運航中に生じた大修理を要する損傷であったため、法第76条第1項第5号及び規則第165条の3の規定により航空事故に該当するものであるため、同法第76条第1項に基づき速やかに国土交通大臣に報告されるべきものであったが、実際に報告がされたのは平成30年5月17日であった。

(2) ア 平成29年4月12日、KZ283便として関西国際空港に向けて運航中のJA08KZ機が被雷したことについて、同空港に着陸後に関西基地においてSRMに基づき整備持越しが行われた。整備持越しを行う場合、持越し元の整備部門においては、整備規程に基づき、整備持越しの内容を具体的かつ明確に整備記録に記載することとされていたが、当該整備持越しに係る整備記録は明確性を欠くものであった。

イ 整備持越しを受けた成田基地の貴社整備士は、同整備記録が不明確であったことから、具体的な内容が読み取れなかった。整備規程では、整備部門において技術的な疑義が生じた場合には、整備に関する支援業務を担う内部部門であるMaintenance Operation Control(以下、「MOC」という。)が適切な技術的指示・助言を行うこととされていたため、貴社整備士はMOCに対して対応の相談を行ったものの、MOCは、十分な調査・検討をせず、明確な回答を行わなかった。

ウ 以上の経緯により、結局整備持越しされた事項について、成田基地においてSRMに基づく適切な整備を実施しないまま運航を継続させていた。

エ また、平成30年4月20日及び同年5月2日、成田基地の貴社整備士は、前述のJA08KZ機の被雷による損傷について、計測を行っていないにもかかわらず、計測を行っていたように整備記録を改ざんしていた。さらに、貴社は遅くとも同年5月までに当該整備記録の改ざんを把握していながら、適切な措置を執らなかった。

(3) 平成30年1月21日、成田基地において、整備中のJA08KZ機について、貴社整備士により前縁フラップに損傷(凹み)が発見された際、SRMに基づく周辺部(裏側)の確認を実施しないまま、運航を継続させた。

その後、本件指示により、前縁フラップの裏側に損傷(亀裂)が発見されたが、当該損傷はSRMの基準に照らすと、同機の運航を直ちに停止し、必要な整備を行わなけ

ればならない程度のものであった。

- (4) ア 平成 30 年 3 月 28 日、サンフランシスコ基地において、整備中の JA13KZ 機について、貴社整備士により鳥衝突が原因とみられる機首下面の損傷（凹み）が発見された際、SRM に基づき内側の構造部材（ストリンガー）の損傷の確認を十分に実施しないまま、運航を継続させた。

その後、同機が成田基地に帰着後、貴社整備士が再確認したところ、内側の構造部材（ストリンガー）に損傷が確認され、当該損傷は SRM の基準に照らすと、同機の運航を直ちに停止し、必要な整備を行わなければならない程度のものであった。

- イ また、成田基地の貴社整備士は、整備規程に基づく当該損傷の事実の社内関連部署への通報を行わなかった。

- ウ さらに、当該損傷は、運航中に生じた大修理を要する損傷であったため、法第 76 条第 1 項第 5 号及び規則第 165 条の 3 の規定により航空事故に該当するものであるため、同法第 76 条第 1 項に基づき速やかに国土交通大臣に報告されるべきものであったが、実際に報告がされたのは平成 30 年 5 月 17 日であった。

- (5) 平成 29 年 9 月 24 日、成田基地において整備中の JA11KZ 機について、貴社整備士により胴体後部下面に損傷（凹み）が発見された際、SRM に基づく損傷の程度を十分に確認しないまま、運航を継続させた。

その後、平成 30 年 4 月、貴社の整備委託先の香港の整備会社において当該損傷を確認したところ、当該損傷は SRM の基準に照らすと、同機の運航を直ちに停止し、必要な整備を行わなければならない程度のものであった。

- (6) 平成 25 年 8 月及び平成 26 年 8 月に貴社の整備委託先の香港の整備会社において重整備を実施中であった JA08KZ 機並びに平成 27 年 2 月に香港の整備会社において重整備を実施中であった JA18KZ 機のそれぞれに判明した損傷は、規則第 5 条の 6 に定める大修理に該当するものであり、実際に貴社の整備委託先の整備会社においては、大修理として作業が行われたことから、貴社においては、当該損傷に係る修理を整備規程に基づき大修理として法第 58 条第 1 項に定める航空日誌に記載しなければならなかったが、小修理として記載されていた。

- (7) ア 平成 30 年 4 月 3 日、成田基地において整備中の JA14KZ 機について、貴社整備士は、フラップを駆動する装置への潤滑油の補給量が一定飛行回数毎の点検・交換が必要な値を上回ることを確認したにもかかわらず、整備規程に基づく必要な点検・交換を実施しなかった。

- イ さらに、同機に関する整備記録について、潤滑油の補給量を点検・交換が必要とされない補給量へと改ざんしていた。

(8) 上記の他、貴社において整備士等に対するヒアリングを行った結果、これまでに次の点が判明した。

ア 平成 28 年 12 月に成田基地において JA18KZ 機のそれぞれについてタイヤの空気圧の調整を行った際に、当該調整量が「航空機整備マニュアル」(以下、「AMM」という。)に基づき 24 時間後に空気圧を再度点検することが求められている量であることを確認したにもかかわらず、調整量を少なめに記録し、24 時間後の再度の点検を行わなかった。

イ 平成 30 年 5 月に成田基地において JA14KZ 機のランプの交換作業を行った際、AMM に基づき、計測器により抵抗値を計測して整備記録に記載することが求められていたにもかかわらず、これを計測をせず、整備記録にも記載しなかった。

ウ 平成 29 年 6 月に成田基地において JA08KZ 機の操縦機能に関する試験を行った際、当該試験は整備規程に基づき一定の社内認定資格を有する者のみが従事することとされていたにもかかわらず、当該社内認定資格を有しない者だけで実施していた。

1-2. 業務規程に基づかない不適切な整備が実施された事実

成田基地、関西基地、サンフランシスコ基地及びシカゴ基地における、前記 1-1.(1)ア、(2)ア、ウ、エ、(3)、(4)ア、(5)、(7)ア及び(8)において認められた事実は、法第 20 条第 1 項に基づく国土交通大臣の認定を受けた貴社の事業場(以下、単に「事業場」という。)について定められた業務規程(法第 20 条第 2 項に基づき国土交通大臣の認可を受けて貴社が定めた業務規程をいう。以下同じ。)又は SRM 若しくは AMM に基づかない業務の実施であると認められる。

2. 違反行為等の認定

(1) 法第 104 条第 1 項に違反する行為

上記 1. に記載の事実によれば、貴社は、整備規程又は整備規程に基づき整備の実施方法を具体的に定める SRM 若しくは AMM に従った航空機の整備を適切に行わなかったこと(上記 1-1.(1)ア、(2)ウ、(3)、(4)ア、(5)、(8))、整備規程に基づく整備記録の作成を適切に行わなかったこと((2)ア)、整備規程に基づく航空日誌の記載を適切に行わなかったこと((1)イ、(6))、整備規程に基づく技術的指示・助言を適切に行わなかったこと((2)イ)、整備規程に基づく航空機に生じた事実の社内関連部署への通報を行わなかったこと((4)イ)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に関する業務を行ったものであるから、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。

また、これらの違反行為は、航空事故又は重大インシデントを発生させるおそれのある重大な違反行為であると認められる。

加えて、前述のとおり、遅くとも平成 29 年 1 月から平成 30 年 3 月の間、貴社の整備部門等において、同一の違反行為が繰り返し行われていたものと認められ、かつ、上記

1-1. (2) エ及び(7) イに記載のとおり、貴社は組織的に整備記録を改ざんし、違反行為を隠ぺいしようとしていたことが認められることから、これらの違反行為には、組織的な悪質性が認められる。

(2) 法第20条第2項に違反する行為

上記1. に記載の事実によれば、貴社は、事業場において、業務規程又は業務規程に基づき業務の実施方法を具体的に定めるSRM若しくはAMMに従った航空機の整備を適切に行わなかったこと(上記1-2. において引用される1-1. (1) ア、(2) ウ、(3)、(4) ア、(5)、(8)) 及び業務規程に基づく整備記録の作成を適切に行わなかったこと((2) ア) が認められる。したがって、貴社は業務規程に従わずに航空機の整備に関する業務を行ったものであるから、これらの行為は法第20条第2項に違反するものであると認められる。

また、これらの違反行為には、航空機の構造の強度の不足等に繋がる恐れがあることから、航空機の安全性に重大な影響を及ぼすものであると認められる。

加えて、上記1-1. (2) エ及び(7) イに記載のとおり、貴社は、組織的に整備記録を改ざんし、違反行為を隠ぺいしようとしていたことが認められることから、これらの違反行為には、組織的な悪質性が認められる。

(3) 法第76条第1項に違反する行為

上記1. 1-1. (1) ウ及び(4) ウに記載の事実によれば、貴社は、JA11KZ機及びJA13KZ機に生じた損傷について、速やかに航空事故として国土交通大臣に報告するべきものであったにもかかわらず、これを行わなかったものと認められる。したがって、貴社が同報告を速やかに行わなかったことについて、法第76条第1項に違反するものと認められる。

3. 講ずるべき措置

航空運送事業者は、航空の安全を確保することが最大の使命であり、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重大な違反行為が複数認められたところであり、貴社の現行の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外部からの指摘又は指示が発端となって発覚したものであること、貴社からの違反行為に関する報告が二転三転したこと、貴社報告書と現場整備士の発言に齟齬が確認されたこと等に鑑みれば、貴社自らが問題点を調査し原因を究明した上で、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、航空運送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命ずる。

3-1. 法第112条に基づく事業改善命令

(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並びに法令及び規程等の遵守に係る教育を行うこと。

(2) 安全管理体制の適切な整備

全社的に安全意識の再徹底を図り、安全に影響のある事案が発生した場合には、各部門長、品質保証部門及び安全統括管理者に正確に報告されるとともに、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適切に整備すること。

(3) 整備記録の適切な記録

構造損傷及び整備作業に係る計測、評価、処置について適切に記録する体制を整備すること及び整備持ち越しに当たっては確実に伝達して持ち越し期限までに必要な措置を実施する体制を整備すること。

(4) 航空機構造に係る適切な整備の実施

航空機構造における損傷が発見された場合に、確認主任者又は対処する整備従事者が、SRMに従い、損傷の大きさ、位置等を適切に計測することにより損傷の状況を確実に把握した上で、損傷を適切に評価し、必要な処置を実施するとともに、修理区分を適切に判断するための体制を整備すること。

(5) 航空事故に該当する可能性のある損傷に関する適切な処置

航空機構造における損傷が発見された場合、航空事故に該当する可能性を考慮し、修理した結果大修理だったということのないよう、修理等を実施する前に会社として適切に評価を行う体制を整備すること。

(6) 航空機の健全性の確認（耐空証明の有効期間の変更）

貴社所属の航空機は貴社の現行の整備体制下においては継続的な安全性が確保されない恐れがあると認められるところ、現時点の貴社所属の航空機の耐空性を確認するとともに、これらの航空機について、耐空証明の有効期間を「1年」とするため耐空証明の申請を改めて速やかに行うこと。

3-2. 法第20条第5項に基づく業務改善命令

- (1) 上記3-1.(1)から(5)に記載の措置については、事業場においても、同様の措置をとること。
- (2) SRM に従った適切な計測、評価及び処置並びに修理区分の判断を行うための体制を整備するまでの間、事業場として SRM に係る整備及びこれに関する法第 19 条第 1 項の確認を行わないこと。

以上