

株式会社 JAL エンジニアリング
代表取締役社長
田村 亮 殿

国土交通省航空局安全部長
北澤 歩

航空輸送の安全の確保に関する業務改善勧告

令和 5 年 9 月 4 日、実施した一部の整備作業に対する確認行為が未実施の状態での JAL623 便が羽田空港を出発後、すぐに当該確認行為の未実施を認識したにも関わらず、整備作業の再実施を速やかに行わず、確認行為が未実施の状態での計 4 便が運航された旨、同日に貴社から国土交通省航空局（以下「当局」という。）に報告があった。

また、令和 5 年 9 月 20 日に実施した当局の計画的監査において、日本航空（株）が運航するボーイング 767 型機のブレーキ交換作業の記録を確認した際、当該整備作業において航空機製造者が使用を求めている計測機器が整備記録に記載されていない事例が発見された。（ただし、当該計測機器の貸し出し記録が存在していたことから、計測自体は実施されていたものと推定。）このため、当局から不適切事項の通知を行うとともに、同様な事例の調査を指示したところ、当該計測機器が整備記録に記載されておらず、かつ、貸し出し記録も存在しない、すなわち、航空機製造者が要求する計測機器を用いた計測が未実施の事例が多数発見された旨、10 月 6 日に貴社から当局に報告があった。

これらの報告を受け、令和 5 年 9 月 12 日～15 日並びに 10 月 11 日及び 17 日に航空法（昭和 27 年法律第 231 号。以下「法」という。）第 134 条第 1 項及び第 2 項に基づく報告徴収及び立入検査を実施した結果、下記 1. の事実（以下「本件事実」という。）が確認された。

貴社は、法第 113 条の 2 の規定に基づき、日本航空（株）が運航する航空機に係る整備業務の管理の受託の許可を受けている。本件事実については、下記 2. のとおり、当該許可を受けた業務の管理の受託が輸送の安全を確保するために適切なものであることに適合していない事実及び法第 20 条第 2 項の規定による認可を受けた業務規程によらないで同条第 1 項の認定に係る業務を実施した事実がある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 6 年 1 月 16 日までに報告されたい。

記

1. 整備作業に関する不適切事項の事実

(1) JAL623 便に係る一部の整備作業に対する確認行為が未実施の状態での運航継続事案について確認された事実

- ① 本事案に係る確認主任者は、他部署で実施された整備作業に係る申し送りの内容を十分に確認せず、当該整備作業に対する確認行為を失念した。
- ② 機体の出発後すぐ、当該確認主任者は確認行為の未実施を認識及び連絡し、その対応を現場（運航整備部門）の管理職等が協議した結果、実施済みの整備作業を実施しなかったものとみなし、当日の最終便到着後に当該整備作業を再実施すれば問題ないという不適切な判断を、品質管理部門への確認を行うことなく決定した。
- ③ また、当該判断に基づき、協議に参加していた管理職が担当者に対し、実施済みの整備作業に係る一部の記録を削除するよう指示し、当該担当者は、当該記録を作成した整備士に記録の削除を依頼するとともに、当該記録以外の記録を自身の個人ロッカーに保管した。

(2) 確認主任者の作業完了後の現状の確認について確認された事実

- ① 確認主任者は、作業完了後の現状の確認において、「目視点検が可能な範囲に対する外観点検」を実施しなければならないところ、一部の者が誤った解釈に基づき、書類のみで確認を実施していた。

(3) ボーイング 767 型機のブレーキ交換作業における計測の未実施事案について確認された事実

- ① 令和 4 年 10 月 20 日に JAL317 便で発生したブレーキロッドの欠落事案（※1）後に実施されたブレーキ交換作業 105 件（全て日本航空（株）が運航する機体に対するもの）のうち、53 件で航空機製造者が使用を求めている計測機器（※2）が整備記録に記載されていなかった。
- ② 上記 53 件のうち、39 件では当該計測機器を工具室から貸し出した記録も存在せず、航空機製造者が要求する計測機器を用いた計測が未実施又は実施を確認できない状況であった。また、その一部において、当該計測機器が貸し出し中であったために、航空機製造者が使用を認めていないスケールを用いて、作業者が計測を実施していた。
- ③ また、上記のブレーキ交換作業 105 件のうち、38 件では航空機製造者が使用を求めている工具（※3）とは異なる工具により作業を実施していた。
- ④ さらに、これらの不適切な作業を行った関係者に対して行ったインタビューにおいて、作業時に従うことになっている航空機製造者の整備マニュアルを確認していなかった事実が認められた。

（※1）令和 4 年 10 月 20 日、同型機において、離陸後にブレーキとブレーキロッドとの結合部が外れて関連部品が欠落し、出発空港に引き返した事案。

（※2）ブレーキとブレーキロッドとの結合後の厚さの計測に使用する、精度管理されたゲージ又はノギス。

(※3) ブレーキとブレーキロッドとの結合部の締結に使用する、精度管理されたトルクレンチ。

2. 業務改善勧告の理由

上記1. (1) ①及び②のとおり、整備作業に対する確認行為が未実施の状態での運航を行ったことは、法第19条第1項の規定、法第113条の2の規定による許可を受けた業務の管理の受託を実施するための貴社の整備管理マニュアル及び業務規程に違反した行為であると認められる。

また、上記1. (1) ③のとおり、実施済みの整備作業に係る記録を削除したこと、及び正規の保管場所以外の場所に保管したことは、整備管理マニュアル及び業務規程に違反した行為であると認められる。

さらに、上記1. (2) ①、並びに(3) ①、②、③及び④のとおり、確認主任者が作業完了後の現状の確認を適切に実施していなかったこと、使用した計測機器を整備記録に記載していなかったこと、航空機製造者が要求する計測機器を用いた計測が未実施であったこと、航空機製造者が使用を求めている工具とは異なる工具により作業を実施していたこと、及び作業時に従うことになっている航空機製造者の整備マニュアルを確認していなかったことは、整備管理マニュアル及び業務規程等に違反した行為であると認められる。

特に、ボーイング767型機のブレーキ交換作業に関しては、令和4年10月20日に発生したブレーキロッドの欠落事案を受けて適切な作業及び計測の実施を再発防止策としていたことのみならず、令和2年8月19日に米国の航空会社において、脱落したブレーキロッドが主脚の展開機構を阻害し、片側の主脚が降ろせない状態で着陸した事故が発生しており、航空事故を発生させるおそれがある重大な違反行為と判断される。

加えて、上記1. (3) ②及び③のとおり、ブレーキロッドの欠落事案の発生後に違反行為が長期間にわたり繰り返し行われていたことは、悪質性があり、かつ、再発防止策を徹底するための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、現場の管理職においても、整備作業の根幹となる法令及び規程等の順守についての意識が不足している。また、管理部門が、過去に発生した事案の再発防止策を現場に徹底できておらず、会社として安全運航を最優先とする意識が損なわれているところがある。
- ③ 現場が過去の不具合に対応した再発防止策を確実に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ことに加え、現場が不適切事案を管理部門に対して自ら報告・相談できておらず、現場と管理部門や経営層との間における風通しの悪さや認識の乖離がある。

したがって、本件事実は、法第113条の2の規定による許可を受けた業務の管理の受託が輸送の安全を確保するために適切なものであることに適合していない事実及び法第20条第2項の規定による認可を受けた業務規程によらないで同条第1項の認定に係る業務を実施した事実が該当すると認められる。

3. 講ずるべき措置

航空運送事業者の事業の用に供する航空機の運航又は整備に関する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重大な違反行為が認められ、かつ、再発防止策を徹底するための安全管理システムが機能していないことが認められた。

航空の安全を確保するためには、安全管理システムを統括する責任者を中心として、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) 法令及び規程等の内容に係る理解の確実化

整備管理マニュアル及び業務規程（関連規定を含む。）に規定される内容の確実な理解を得るよう、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とともに、一過性な対処ではなく、継続的にこれを改善していくこと。

(2) 安全運航を最優先する意識の醸成及びコンプライアンスの徹底

全社員に対して、安全運航を最優先する意識の醸成並びに法令及び規程等の遵守の重要性に係る認識の植え付けを行うとともに、これを継続して実施すること。

(3) 安全管理体制の再構築

現場における安全意識の再徹底のため、経営層自らが取り組みを行うとともに、部門長が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、整備管理マニュアル及び業務規程に従った業務を確実に行うことができる環境や不適切な事案を的確に把握・是正可能な仕組みを整備するなど、安全管理体制を再構築すること。

以上