

国官参航安第 31 号
令和 8 年 4 月 14 日全日本空輸株式会社
代表取締役社長殿

国土交通省航空局長

航空輸送の安全の確保に関する業務改善勧告

令和 7 年 11 月 27 日、大阪国際空港において、エアバス A321 型機の夜間整備作業中に、貴社の整備規程及び業務規程（以下「貴社整備規程等」という。）で使用が禁じられている作動油を誤って使用したことについて、確認主任者は貴社整備規程等を恣意的に解釈して技術的に問題ないものと判断し、当該機を運航させた。さらに、後日、当該機の作動油の一部を正規のものに交換する際に、意図的に整備記録の作成を行っていなかった旨、同年 12 月 26 日に貴社から報告があった。

また、令和 7 年 11 月 13 日、成田国際空港において、ボーイング 767 型機の運航前準備中に、貨物室のレールの損傷について、確認主任者は軽微な不具合であると自己判断し、貴社整備規程等に従った修理作業を行わずに当該便を運航させた旨、同年 11 月 22 日に貴社から報告があった。

これらの報告を受け、航空法（昭和 27 年法律第 231 号。以下「法」という。）第 134 条第 1 項に基づく報告徴収及び同条第 2 項に基づく立入検査を令和 8 年 1 月 28 日から 30 日にかけて実施した結果、下記 1. に記載のとおり的事实（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. のとおり、法第 112 条の「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 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 8 年 5 月 15 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) エアバス A321 型機のパーキングブレーキバルブの交換作業における作動油の誤作業事案について確認された事実

- ① 確認主任者 A は当該機に対し、使用を禁止されている作動油（メーカーは使用を許容しているが、他機種との混用防止の観点から貴社として独自に使用を禁じているもの）を給油後、作業員 B から誤使用を指摘され誤りを認識したにもかかわらず、法第 104 条第 1 項の整備規程に従った是正を直ちに行わず、当該機を運航させた。
- ② 確認主任者 A は意図的に事実と異なる整備記録を作成した。
- ③ 給油の誤作業について意図的に組織への報告を行わなかった。
- ④ 組織に気づかれぬよう誤作業の是正を図るべく、後日、確認主任者 A の単独判断で、作業員 B に是正を指示した。
- ⑤ 作業員 B の行った交換作業は、法第 20 条第 2 項の業務規程の手続に従った業務指示を受けずに行われ、また是正として十分な対応ではなかったとともに、作業員 B は当該作業の整備記録を意図的に作成

しなかった。

- ⑥ 整備責任者は、作業員Bからは是正対応を行うことについて口頭で報告を受けた際に違和感を覚えたものの、業務多忙につき適切な判断ができず、不適切な整備の実施となる事態を止めることができなかった。

(2) ボーイング 767 型機の貨物室のレール損傷について修理作業を行わずに当該機を運航させた事案について確認された事実

- ① 確認主任者Cは不具合の報告を受けた後、損傷の評価及びその後の修理作業の必要性の判断に当たり、貴社整備規程等に意図的に従わず、修理を行わなくても差し支えないと判断した。
- ② 当該機の損傷は、修理作業が必要な状況であったが、当該機の修理作業は行われずに運航された。

2. 業務改善勧告の理由

上記1.(1)及び(2)のとおり、貴社整備規程等を遵守した適切な整備作業を実施せずに運航を行ったことは、法第16条、第20条第2項及び第104条第1項の規定による整備を実施するために定めた貴社整備規程等に違反した行為であるとともに、個人的な悪質性が認められる。

また、貴社整備規程等に基づいた整備作業を行っていないことは、福島空港において、タイヤ交換が必要と認識しながらもタイヤへの加圧のみを行い運航させた意図的な規程・基準の不遵守事案に対して令和6年10月25日に実施した嚴重注意に対する是正対策が十分に行われておらず、貴社における再発防止に係る安全管理システムが機能していないと認められるとともに、当該嚴重注意の原因となった違反行為等と同一の違反行為を行ったと認められることから、「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事由に該当するものである。

これらを踏まえ、貴社において、以下に掲げる個人的な悪質性を抑止するための組織的な対応に問題があると判断される。

- ① 法令及び規程等の内容を遵守した整備作業を実施すべきことを理解はしているものの、正しく行動ができていない人員が複数名存在している状況を、組織として把握し是正する対応が不十分である。
- ② 現場の職員及び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よりも、業務を行うことが優先され、個々の事案に対して冷静に判断を行うための体制が整備されておらず、その結果、規程の遵守がおろそかになっている。
- ③ 現場に貴社整備規程等に従った整備作業を現時点でも実施できていない人員がいる実態があるとともに、令和6年10月の嚴重注意を受けて策定された再発防止策等において、安全統括管理者を含む経営層が、現場の状況を把握し必要により改善を図ることとなっているが、当該対応が十分に機能していない状況にある。
- ④ 航空機の耐空性の維持に対する認識が不足している。

以上のことから、本件事実は、法第112条の「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」に該当すると認められる。

3. 講ずべき措置

航空運送事業者は、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しかねない悪質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十分に機能していないことが認められた。

また、令和6年10月に貴社に対して実施した嚴重注意を含め、航空会社における不適切な整備事案が相次いだことを受け、令和6年12月に、航空局から各社に対し、航空機・装備品の適切な整備の徹底のため、関係法令及び規程等の確実な理解の確保に関する注意喚起を発出したが、その当事者である貴社において未だに不適切な整備に関する確認・改善が図られていなかったことは極めて遺憾である。

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徹底的に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改めて見直し、改善を行うため、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

本件事実の要因分析を確実に行い、今後、同種の事案を発生させることがないようにするため、令和6年10月の嚴重注意を受けて策定された再発防止策を再度見直すこと。また、現場における安全意識の再徹底のため、経営層も含めた全社員が一丸となって安全意識をもてるよう、また法令及び規程等を徹底的に遵守できるよう更なる追加教育を行い、遵守ができていない人員を継続的に把握し指導できる体制を構築すること。

さらに、本件事実を踏まえ、正しく必要な整備作業が、同調することで不適切な作業へ誘導されてしまうことのないような仕組みや体制の強化を図ること。また、自発的にエラーを報告することを奨励する風土など、安全リスクの更なる低減を志向し行動する安全文化の醸成の促進に取り組むこと。

(2) 貴社が整備管理を行う航空機の健全性確保

本件事実は、航空機の耐空性に多大な影響を及ぼすような事態ではなかったものの、潜在的に不適切な整備が行われる可能性を排除する観点から、現在貴社が実施している整備作業について、整備記録のみならず入手可能な機材不具合情報から不適切な整備が行われていないかを組織として洗い出す仕組みを検討し、不適切事案が発見された場合は、製造者等が指定する方法に従って耐空性を確認し、航空機の健全性を改めて確保すること。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航空局へ随時報告すること。

(3) 貴社整備規程等の確実な理解及び適切な整備業務の実施

本件事実を踏まえ、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、貴社整備規程等（これらの関連規定を含む。）に規定される内容について、各整備士が確実な理解を持って整備業務を実施できるよう、確認行為の確実な実施や想定事例を用いた判断力の向上等を目的とした実効性のある教育・訓練手法及び体制を再構築すること。

(4) 必要な整備作業が正しく実施されていることを把握し実行する仕組みの構築

現在実施している安全運航を最優先する全社的な意識の醸成が十分な状況にあるか、定量的な確認方法により検証を行い、十分な意識醸成ができていないか評価すること。また、安全統括管理者や部門長など経営を中心とする人員が定例会議や所属する人員からの報告のみで整備の現場の状況を判断するだけでなく、直接的に運航・整備の現場の状況を自らが把握できる仕組みを構築す

るとともに、安全意識が不足し不適切な作業を実施する可能性がある人員に対して組織的に迅速かつ適切な支援を行う体制を構築すること。

以上

全日本空輸株式会社
代表取締役社長殿

国土交通省航空局長

警告書

1. 安全統括管理者の職務に関する警告の理由

今般、貴社において、確認主任者による法令及び整備規程等が意図的に遵守されなかったこと、不適切な整備に係る違反行為が確認されたこと、また、令和 6 年 10 月 25 日に貴社に対して行った嚴重注意の是正処置が十分に行われていないことから、令和 8 年 4 月 14 日、貴社に対し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、法令及び整備規程等を遵守すべきことは理解していても未だに正しく行動ができていない者が存在していることを、組織が把握し是正する対応が不十分であること、管理職員を含む現場の者が法令及び整備規程等の遵守よりも業務を行うことを優先し、個々の事案を冷静に対処する体制を整えられていないこと等を、安全統括管理者として率先して安全管理体制を是正し、及び適切に機能させる本来の職務を怠っていたことが要因と認められる。

以上のことから、「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 日国官参事第 1340 号）に基づき、下記 2. のとおり安全統括管理者の職務について改善措置を実施すべきことを警告する。

2. 実施すべき改善措置

航空運送事業者は、安全の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。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。

今般の状況に鑑み、安全統括管理者を含む経営層が貴社の安全管理規程に定める運営方針を改めて理解・認識した上で、整備の現場の状況を的確に把握し、法令及び整備規程等に従った業務を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し、さらに、自発的にエラーを報告することを奨励する風土等安全リスクの更なる低減を志向し行動する安全文化の醸成の促進に取り組む等の改善措置を実施するよう警告する。

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。

以上