

JACBYZ 2025-006

2025 年 10 月 28 日

国土交通省 大阪航空局長

塩田 昌弘 殿

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

航空輸送の安全の確保に向けたさらなる取組みについて（業務改善勧告）のご報告

令和 7 年 10 月 7 日付け「航空輸送の安全確保に関する業務改善勧告」（阪空事安第 3 号）に関して、再発防止策を策定いたしましたので、以下のとおりご報告申し上げます。

今回の事態は、弊社の安全管理体制の不十分さ、並びに全社員の安全意識の欠如に起因するものであり、航空の安全を脅かす重大な違反行為であると痛感しております。

特に、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徹底するよう注意喚起文書が発出されていたにも関わらず、不適切な整備の確認・改善が図られなかったことは、弊社の安全管理体制が十分に機能していなかったことを示しており、深く反省しております。

今回の業務改善勧告を真摯に受け止め、二度とこのような事態を引き起こさないよう、自らの強い意志とリーダーシップのもと全社一丸となって安全管理体制及び整備作業の体制の再構築と安全意識の向上に努め、全社員が法令及び規程等を遵守し、厳格に業務を行う体制を整え実施して参ります。

以上

1. 事案の概要

2025年6月30日の夜、JA04JC（ATR42-500型機）の右主翼と右側発動機を照らす照明装置に関して、内部のランプを保持するためのプレートにある4か所のプレートナットのうち1か所が外れている状態であったが、ランプの取り付けにおいて、ランプ固定状態に支障はなかったことから、当該プレートナットに対して技術基準に基づく整備処置を行わず不適切な修理の持ち越しを実施していたことが判明した。また、当該プレートナットの修理の持ち越しに関する整備記録も作成していないことを確認した。同種事例について2025年6月30日夜より調査を行い、その他複数の整備管理機材においても、不適切な修理の持ち越しがあることを確認した。社内調査状況を取りまとめ、2025年7月2日未明（2025年7月1日24:30頃）に、大阪航空局へ報告した。

モニタリングシステムに記録されているデータについて、最終的な社内調査の結果、212件の不適切な持ち越し事案を確認した。また、モニタリングの活動の中で、不具合予兆への状況確認作業等として221件の法確認を実施していなかった整備作業を確認した。

不適切な持ち越し212件及び不適切な整備作業221件のいずれにおいても、整備記録の作成又は航空日誌への記載が行われていなかった。

2. 問題点

本事案の問題点は以下のとおりである。

A. 法令及び規程等の内容についての理解が不足していた【問題点①】

- (1) 確認主任者は、定期運航便の維持という大きなプレッシャーの中で、適切に整備を実施する法令及び規程等の趣旨に沿った適切な認識が不足しており、軽微な不具合は耐空性に問題ないと独自に判断できると認識していたため、規程に従って技術基準に基づく修理持ち越し判断、SQ Cardの作成を行わなかった。また、SQ Card未作成に伴い、規程に従った計画、過程、現状の確認についても必要ないと誤って認識し、実施できていなかった。
- (2) 整備インチャージ及び整備責任者は、航空機に対する整備等の行為が実施されたことを認識していたが、SQ Cardが未作成なため、整備部門内に航空機の状況が共有されるMaintenance Report等に修理持ち越しの内容を記載しなかった。

B. 個々の作業者のみならず、現場の管理職及び整備部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遵守についての意識が不足していた【問題点②】

- (1) 整備インチャージや整備責任者を務める現場の管理職も確認主任者同様の認識をしており、規程に基づかないモニタリングシステムを使用した修理持ち越しを、慣習的に行っていたため、作業する確認主任者へ指摘することができなかった。
- (2) 整備部の管理職である整備部長及び各室長も、全ての業務が法令及び規程等を遵守して行われていることを確認する必要性について認識を持たず、モニタリングシステムを使用した修理持ち越しの運用について確認を行わなかった。そのため、長きにわたり運用が継続され、不適切な処置を是正することができなかった。

- C. 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った【問題点③】

航空機の状況把握が目的であったモニタリング活動について、いつからか当初に定めた運用方法から異なる運用方法になった。本来、全ての業務内容が法令や規程等を遵守し適切に実施されていることを確認できる会社の環境が必要であるが、組織的に適切性を把握でき、不適切な内容がある場合は見つけ出すことができる環境や体制となっていなかった。そのため、これら組織内の不具合を長年検知するに至らなかった。

- (1) モニタリング活動導入時、整備部長は実施部門として安全管理規程に基づく変更管理プロセスの適用要否の検討を整備部門の安全管理担当である整備管理部長へ依頼することができなかった。
- (2) 整備部門で毎年実施している品質監査室による社内品質監査でも本事象を検知することができなかった。
- (3) 整備部長は、安全管理規程に基づき、安全に係わる法令等に対する部下の遵守状況の確認を実施する必要があったが、不適切な運用に気づくことができなかった。整備部門の安全管理担当責任者である整備管理部長は、安全管理規程に基づき、整備部門の安全管理システムの日常的な監視のため、現場の実態把握が必要であったが、実施できていなかった。
- (4) 整備責任者や整備インチャージは、修理持ち越しの情報を整備部門内に共有する整備日誌や Maintenance Report へ記載をしなかったことから、不適切な運用に気付くことができなかった。
- (5) 整備責任者は、確認主任者が実施した整備作業の整備記録等を確認する必要があったが、実施できていなかった。

- D. 航空機の耐空性の維持に対する認識不足【問題点④】

- (1) 航空機の耐空性は、全ての整備業務について整備規程に基づき品質を管理し、技術基準に従って整備・確認することによって維持される。しかし、確認主任者は軽微な不具合については、技術基準に基づかない独自の判断で修理持ち越しを行っても耐空性に影響がないと認識していた。また、業務規程に基づく整備作業後の法確認ができていなかった。
- (2) 整備記録は、適切に整備したことを証明する唯一の書類であり、この記録に基づく法確認の積み重ねによって航空機の耐空性の維持が適切に行われていることを証明できる書類である。しかし、軽微な不具合についての整備記録の作成が行われておらず、確認主任者は耐空性維持のために必要であることを十分に認識できていなかった。
- (3) 弊社の整備管理機について、連続式の耐空証明書が発行されているが、この耐空証明書を維持するための日常の整備及び整備管理業務の適切な実施について、上記(1)及び(2)を中心に、会社としての認識が不足し、耐空性を維持するための適切な整備業務が一部実施できていなかった。

3. 要因分析

本事案で用いられたモニタリング活動が、いつから当初定めた運用方法から変わってしまったかは特定できていないが、地域や離島の公共交通機関として遅延や欠航による生活への影響等の運航便優先を意識させるプレッシャーを現場から取り除けなかったことが要因の一つではないかと推定する。また、事案が発覚するまでの間の要因について以下のとおり分析する。

A. 品質保証に関わる理解の不足（問題点①④）

不適切な整備処置に関わった確認主任者等整備従事者（以下「整備従事者」という）の証言から、「運用上支障ない」「これくらいの状態であれば問題ない」といった誤った判断基準が確認された。また、その判断基準は日々の整備業務の中で先輩から教わったという証言も得られている。これまでの定期運航便の維持という大きなプレッシャーの中でも、適切に整備を実施できるように、初回・定期の教育・訓練において、「すべての整備作業は整備規程・業務規程に定められた技術基準に基づき実施する必要がある」ということを伝えてきたが、受け手にとっては一過性の教育であり、技術基準に基づく修理持ち越し判断、SQ Card 発行や法確認といった業務の意味や目的について深く理解する内容になっておらず受講後の浸透度確認も十分ではなかったため、長年刷り込まれた判断基準や法確認の未実施、整備日誌等の未記載等の是正には至らなかった（要因①）。

長年の判断基準が変わらなかった遠因として、整備規程（本書）第9章に「MEL を定めていない装備品等が正常でない場合は、当該機種 of MM が定める修理持ち越し基準を満足していなければならない。但し、当該不具合が耐空性に影響が無いことを整備インチャージが確認した場合に限り、修理実施可能な整備機会まで修理を持ち越すことができる」と記載があり、MCM にも同様な記載がある。これまでも規程の見直しを実施していたが、こうした表現が整備従事者の正しい認識を阻害する一因となったと推定する（要因②）。

B. 運航便優先の意識（問題点①②）

整備従事者等は機材不具合による遅延・欠航が発生した場合には、お客様救済のために様々な関係部署がイレギュラーな対応をしていることは都度耳に入る状況である。また、弊社は地域や離島の公共交通機関として、整備従事者も遅延や欠航による生活への影響も認識しており、運航便の維持に対してプレッシャーを感じる環境にある。加えて、技術基準における不具合の判定基準や修理持ち越しの基準の適用範囲が限定的であること、修理持ち越しの製造メーカーへの問い合わせに多くの時間を要することが更に整備従事者の判断に負荷をかける環境となっている（要因③）。上記の環境の中で、運航便の維持に重きが置かれ、一つ一つの作業の適切性、コンプライアンスに対する注意が希薄化した。

このような意識に陥らないよう、経営は継続的に「法令等の遵守」について明確な方針を伝えていく必要があるが、十分に伝えることができていなかった（要因④）。

C. 安全管理体制の脆弱性（問題点①②③）

会社は全社員に対して安全憲章に基づく行動を求めている。経営は、現場の現状の把握、整備

従事者からの声を逐次吸い上げ、職場環境改善のための確固たるプロセスを確立しなければならないところ、その取り組みについて不足していた。特に、他部門や社外の関係者からの運航便維持に対する期待や定時性を意識した時間的制約がある中で業務する整備従事者に対する心理的プレッシャーを緩和する取り組みが不足していた。また、現場の整備従事者が法令、規程等の遵守といった正しい行動をとることができる環境の整備を行うべきところ、正しい行動を妨げるハザードの抽出、分析及びそのリスクの低減についての取り組みが不足していた。加えて、規定を遵守してこそその運航便維持が大前提であることを浸透させる取り組みが不足していた（要因⑤）。

経営と間接部門は、モニタリング活動が当初想定した運用から乖離した取り組みになっていたことを把握できていなかった。経営は、自らが現場に赴き現場の実態把握に努める必要があった。間接部門も現場との日々のコミュニケーションを密に行い、現場の実態を把握するとともに、現場が抱える課題解決に協働して取り組んでいく必要があった（要因⑥）。

D. 現場と間接の連携不足（問題点③）

整備部門長と整備管理部長は、整備部長をはじめ整備部よりモニタリングシステム導入時に説明を受けたが、モニタリングシステムの導入は現場の改善活動の取り組みとして始まったことから、現業部門の自主性を尊重したいと考えたことにより、整備業務に組み込むことによるリスクを評価するために安全管理規程に基づく変更管理を指示できておらず、また間接部門の関与や法令等との整合性確認を促すことができなかった。（要因⑦）。

E. 整備作業や認定業務に関する仕組みの不足（問題点③）

都度の不具合修復作業を含む、必要な整備作業が正しく計画どおりに実施されていることを組織的に確認するためには、作業指示と整備記録により作業内容を把握したり、修理持ち越しした不具合の修復計画を策定する組織的な仕組みが必要である。しかし、その仕組みが不十分で整備責任者等の個人の業務対応に委ねられていた。（要因⑧）。

モニタリング活動は、機材品質向上と人材育成を目的とした現場での取り組みであり、活動を開始する際に運用が規定化されなかった。現行の社内品質監査においては、法令や規程が制定され、制定された規程どおりに業務が行なわれているかを確認する「適合性監査」となっている。モニタリングシステムが規定化されていなかった状況下では監査基準とならないため、その不適切性を検知できなかった。また、業務上の変化によって生じるリスクを抽出しリスク低減策を講じる変更管理が必要であった（要因⑨）。

4. 講ずる措置

A. 安全管理体制の再構築

(勧告内容)

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、迅速かつ適切な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。

【即時措置】

- (1) 安全推進部は安全管理担当部門に対し、規定化されず責任・権限が曖昧な状況で運用されている業務の総点検を指示した。点検の結果、整備部門以外では抽出されなかった。【2025 年 7 月 8 日】
- (2) 安全推進部は臨時の安全推進委員会を開催し、本事象を付議し、安全統括管理者及び経営、各部門の部長への報告と今後の対応について議論した。【2025 年 7 月 14 日】
- (3) 安全推進委員会での決議に基づき、安全推進部は整備部門に対して本件事態に対して「勧告」を行った。【2025 年 7 月 14 日】
- (4) 夏期安全キャンペーンにおいて、安全統括管理者はアサーションの重要性についての動画メッセージを全社員に向けて配信した。【2025 年 7 月 18 日~8 月 31 日】
- (5) 夏期安全キャンペーンにおいて社長、安全統括管理者及び経営は各現業部門の現場への視察及びグループ長以下の社員を対象としたヒアリングを実施した。【2025 年 7 月 25 日~9 月 24 日】
- (6) 7 月期の 安全推進委員会に付議し、対応状況について報告した。【2025 年 7 月 29 日】
- (7) 今回事案を受けて、自部門及び他部門向けに安全統括管理者と整備部門長のメッセージを発信した。【2025 年 7 月 26 日】
- (8) 社長は全社員に向けて法令遵守と安全意識の徹底が実現できる環境構築と基本手順の遵守についてメッセージを発信した。【2025 年 8 月 15 日】
- (9) 社長は全社員に向けて、このたびの行政指導について再発防止策の策定、組織風土作りに先頭に立って取り組んでいく旨、メッセージを発信した。【2025 年 10 月 7 日】
- (10) 安全統括管理者は、早急に現場の状況を把握し、安全を最優先する意識の醸成を図り、法令及び規程等の遵守がしやすい環境づくりに取り組む旨、メッセージを発信した。【2025 年 10 月 7 日】

【再発防止策】

- (1) 安全意識の醸成及び法令、規程等の遵守に係る教育及び職場巡回について
 - (a) 安全推進部は、法令、規程遵守、リスク対応及び機能するチームの形成についての安全

管理基礎教育を経営及び全部門の管理職に対し、定期(年1回)に実施する。(要因①⑤⑥)

- ・ 安全を守る組織づくり(アサーションする文化の定着、他者との相互理解)
- ・ 安全管理規程における安全文化の醸成
- ・ 法令、規程類を遵守した厳格な業務の実施
- ・ 自律的に考える人財の育成

3.C.項に示された脆弱な安全管理体制を強化するには、各社員の基本的な安全に関する意識を向上させる必要があり、従来の JAC における安全管理に関する教育ではその点が不足していた。したがって、当該基礎教育は外部講師(JAL 安全推進本部の講師)による講座を中心とした内容にて実施する。安全推進部は今後、その知見を受けながら安全管理に関する基礎教育の内製化を行う。

教育受講後その理解度と定着を図るため、今回の事案についてディスカッションを対面で行うことにより振り返る。また、各部門の管理職は専門教育で得た知見を配下社員に確実に共有する。各部門の管理職は、社員一人ひとりの理解度と定着を図るため今回の事案についてディスカッションを対面で行うことにより振り返る。

【実施予定時期】

- ・ 客室部 2025 年 11 月 5 日～6 日
- ・ 整備部門 2025 年 11 月 7 日(初回開催予定)【2026 年 3 月までに完了予定】
- ・ その他の部門も順次実施【2026 年 10 月までに完了予定】

(b) 安全管理に関わる現業部門に属する部長に対する教育(要因⑦)

安全推進部は、安全管理規程 Supplement 8-2「安全管理規程に係る業務に携わる者に対する教育」に基づき、安全管理担当者に加え現業部門に属する部長に対し安全管理担当者教育を受講させる。各部長は安全管理システムを遂行するにあたっての責任と権限(安全に係わる法令、規程類の遵守及びそれらに対する部下の遵守状況の確認、各部門におけるハザードの確認及び上級管理職への報告、不安全事象、法違反及び規程違反等に対する対策の策定等)の目的及び実施方法について確実に理解する。安全管理担当者及び現業部門に属する部長は、自身の責任と権限を確実に履行し、それを以って安全管理システムを機能させ、継続的な改善につなげる。安全推進部は、安全管理担当者教育受講者の自らの責任と権限についての定着度を確認するために教育受講後にディスカッションを対面で実施する。(年に1回、定期的に実施)

(c) 安全統括管理者及び経営は、会議体への臨席や職場巡回等を行い、各現業部長が安全管理規程 3.3. 責任と権限に定める自らの責任と権限を確実に履行していることを逐次把握し、積極的に対面により指導を行う。(要因⑥)

(d) 整備部長による職場巡回及び車座（要因⑥）

整備部長は、安全管理規程 3.3. 責任と権限 5. 部門管理職に定める自らの責任と権限を確実に履行するため、職場巡回及び車座を以下のとおり実施する。今後も本取り組みを継続的に実施するため、安全管理規程又は Safety Management Procedure Manual へ追加する。【2025 年 12 月 26 日までに改訂予定】

1) 実施方法について

- ・ 実施時期：年に 2 回
- ・ 実施場所：整備基地ごとに実施する
- ・ 実施者：整備部長
- ・ 職場巡回における重点確認項目：
 - 法令及び規程からの逸脱はないか、
 - 安全に関する情報が伝達されているか、
 - 業務の流れを把握し、不安全事象になり得るハザードがないか、等
- ・ 車座対象者：運航整備室、点検整備室、統括整備グループに所属する者

2) 職場巡回及び車座の結果について

整備部長は、職場巡回及び車座の結果を整備品質会議で報告するとともに、発見されたハザードについては、整備部門全体に共有し、担当組織を決定し、早期課題解決に向けて取り組む。

(2) 現場の状況把握及び業務が確実にを行うことができる職場環境づくり

(a) 安全統括管理者及び経営による取り組み（要因④⑤⑥）

社長及び安全統括管理者は、全社員に対し法令や規程を遵守したことにより生じた遅延、欠航は経営が責任を持つ、法令や規程等を遵守することを妨げる要因を排除すべく経営として確実に環境整備を行う、という決意を発信する。【2025 年 10 月 28 日発信予定】

社長及び安全統括管理者並びに経営は、全社員に対し法令や規程を遵守したことにより生じた遅延、欠航は経営が責任を持つ、社員の行動は全てお客さまの命を守ることに繋がっているという明確な信念と覚悟を対面で伝える。【2025 年 11 月開始予定】

社長及び安全統括管理者並びに経営は全社員との話し込みを対面で行う。安全推進部は各職場の意見を取りまとめ、その場で上がった重大な安全上の課題を安全推進委員会に付議して、安全に関する日常運航上の安全に係わる対策を決定する。

安全統括管理者及び経営は、社外の空港関係者（グラウンドハンドリングスタッフ、旅客サービススタッフ等）との車座を設ける。その中で今回の不適切な整備処置の背景、JAC の運航環境等についての共有を行い、現場社員が法令、規程等の遵守、及び安全を

最優先とするための適切な判断を下すための空港関係者からの理解を得る。またその場で挙げた社外空港関係者による忌憚のない意見の中から重大な安全上の課題が上がった場合は、安全推進委員会に付議し、安全に関する日常運航上の安全に係わる対策を決定する。【2025 年 11 月開始予定】

- (b) 安全推進部は、意見収集用アプリケーションを利用し、社員の気づきや違和感を気兼ねなく報告できる仕組みを構築する。安全推進部は報告された内容を取りまとめ、安全に関わる重要かつ迅速な対応が必要な案件は、安全統括管理者及び経営に対し状況を速やかに共有したうえで随時安全推進委員会を開催し、運航上の安全に係わる対策を決定する。(要因⑥)

- ・ 報告仕組みの構築：2025 年 12 月未完了予定
- ・ 体制の構築：2026 年 1 月未完了予定
- ・ 体制の実行：2026 年 2 月開始予定

- (c) 規定化されず責任・権限が曖昧な状況で運用されている業務の総点検の実施（要因⑥⑨）

安全推進部は、年 2 回の定期的な規程類レビュー実施の際に各安全担当部門に対し規定化されず責任・権限が曖昧な状況で運用されている業務がないか点検の実施を指示する。各安全担当部門は、規定化されず責任と権限が曖昧な状況で運用されている業務が確認された場合は、即時対応及び状況を把握し対応方針を決める。

Safety Management Procedure Manual (SMPM) Supplement1.5.1-1a「規程類の発行管理の方法」に追加する。【2025 年 12 月 26 日までに改訂予定】

- (d) 変更管理に関する教育及び対象項目の明記（要因⑦⑨）

安全推進部は定期的（年 1 回）に各部門の安全管理担当責任者、担当者及び整備部長を含む現業部長に対し、変更が安全に与える影響やリスク管理の必要性など、担当者としての責任と権限について理解を深めるためのディスカッションを含めた教育を行う。当該教育を Safety Management Procedure Manual (SMPM) Supplement 3.2「変更管理プロセス」に追加する。【2025 年 12 月 26 日までに改定予定、2026 年 1 月開始予定】

安全推進部は、既存の規定における変更管理の対象となる項目が不明確なため、Safety Management Procedure Manual (SMPM) Supplement 3.2「変更管理プロセス」に具体的な適用項目を明記する。【2025 年 12 月 26 日までに改定予定】

B. 整備管理を行う航空機の健全性の確保

(勧告内容)

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。

【即時措置】(要因⑦)

(1) 現在のモニタリングシステムに関する機体の健全性確保

整備技術グループ員及び整備部門長から指示された者は、本事案の水平展開として、過去のモニタリング実績について全数確認を実施した。モニタリング実績及び関連する SQ Card よりその後の整備処置含め整備記録が確認できない 128 件について追加の確認が必要と判断した。確認主任者は整備技術グループが作成した製造メーカーの指示する方法で点検を指示する技術指令をもとに、健全性の確認を実施した。現在のモニタリングシステムには、運用開始した 2022 年から現時点までのデータに加え、別のシステム（以下、旧システムという。）から移行したから移行した 2018 年から 2021 年の一部データが登録されている。そのうち、不適切にモニタリングとして修理持ち越しが行われた不具合である 212 件全てについて、製造メーカーに確認を行い、追加の遡及整備処置は不要であることを確認した。【点検整備中の機材を除き 2025 年 7 月 28 日完了。点検整備中の機材は 2025 年 8 月 5 日完了】

(2) 2017 年以降、2021 年までの別システムによるモニタリングに関する機体の健全性確保

2017～2021 年の旧システムのデータは、現時点で確認できないが 2022 年以降のデータで確認された軽微な不具合に対する不適切な整備処置が実施された可能性がある。それを踏まえたうえで製造メーカーに対し機体の耐空性に関する見解を照会した。同メーカーより現状の機体の耐空性に問題はなく追加の遡及整備処置が不要であることを確認した。【2025 年 10 月 21 日確認完了】

【追加措置】(要因①③⑧)

2017 年以降、2021 年までの別システムによるモニタリングに関する機体の健全性確保
全ての管理機材に対して、不適切な整備処置が行われていないか、実機、整備記録等について徹底的に調査し、調査結果を踏まえ適切に整備作業を実施する。

機体導入時点（2017 年）から 2021 年までの間、旧システムでモニタリングを実施していたことを整備従事者の証言により確認した。旧システムのデータは確認が困難であるが、旧システムにおいても、同様に運航整備領域で耐空性に影響がないと確認主任者が判断したものについて、整備記録を記載することなく、修理持ち越しや整備処置を実施した可能性が完全には払しょくできないため、それらについて追加処置の要否を検討した。

運航整備領域では、旧システム運用終了後の 2022 年から現時点までに日常点検を繰り返し実施しており、運航整備の定例整備要目にて外観点検やシステムの作動点検を繰り返し実施している。(最大で 750 飛行時間毎に実施し、2022 年から現時点までに各機 10 回程度実施済み)。また、より高い深度で検査を行う点検整備 (C 整備相当や Corrosion Prevention and Control Program (CPCP)) にて実施している定例整備要目にて、機体全体の詳細目視点検及び複数のシステムの機能点検を全機実施済み。(2 年及び 5000 又は 8000 飛行時間毎に実施し、2022 年から現時点までに各機 2 回程度実施済み)

一方で、2022 年以降にモニタリングシステムに登録されていた不適切な修理持ち越し処置について、2017 年から 2021 年までの期間に他機でも同様の処置を実施した可能性が考えられる。そのため、2021 年までに導入された他機への水平展開として、212 件の処置と同様な修理持ち越しが無いかを点検する。[1]

また、2022 年以降にモニタリングに登録されていた不適切な修理持ち越し処置の一部で、機体内部の通常ではアクセスしない箇所の修理持ち越しを行っていた事例があった。当該事例から 2017 年から 2021 年までの期間においても同様の整備処置を実施した可能性が考えられる。当該事例の整備記録から機体内部へのアクセスが必要な場合にはアクセスについて整備記録を作成している。そのため、2017 年～2021 年の間の特別整備及び非定例整備 (定例整備は 2022 年以降に同深度で点検しているため対象外) を対象にアクセスした可能性のある箇所を整備記録から抽出する。[2]

さらに、2017 年から 2021 年までの期間に運航整備で不適切な修理持ち越し処置をした不具合の形跡の有無を、2017 年以降の運航整備及び点検整備における適切な 4M を用いて修復した非定例作業の整備記録から確認する。[3]

これらの点検を下記の方法により実施する。

【[1]～[3]に関する機体の健全性の確認方法】

○ 実機の健全性の確認：

整備記録等の確認から下記[1][2][3]を実施し、製造メーカーに追加の遡及整備処置の要否を確認し必要な整備作業を行う[4]。なお、整備記録の時期以降に実施している点検整備 (750 飛行時間毎) や C 整備・CPCP 相当の整備で、点検がされている場合を除く。

[1] 不適切な修理持ち越し 212 件の他機への技術指令による点検を実施する。

[2] 2017 年～2021 年の間の特別整備および非定例整備にて定例整備ではアクセスしない箇所に対する点検を実施する。

○ 調査対象整備記録：2021 年以前の SQ Card 及び特別整備記録 (COA、EV)

[3] 整備記録の調査の結果、適切な 4M の使用に疑義がある整備作業が発見された場合に技術指令により製造メーカーの指定する技術基準に基づき再作業を実施する。

○ 調査対象整備記録：機体導入以降すべての SQ Card

○ 整備記録の確認の観点：

- ・ 作業内容が整備記録から把握可能か確認
- ・ 使用技術基準の適切性を技術基準番号で確認

- ・使用部品の適切性を品質保証タグ又は払い出し履歴で確認
- ・使用計測機器の適切性を管理番号で確認

[4]整備記録の確認の結果、実機確認の結果、及び製造メーカーへの追加の遡及整備処置の要否確認の結果について評価を行い、技術指令により各航空機の搭載用航空日誌に健全性の確認を実施したことを記載する。

○ 計画、確認及び再作業内容等の結果を航空機毎に大阪航空局へ報告する。

【健全性確認の計画】

- ・追加点検計画の策定 2025 年 11 月 14 日完了予定
- ・書類による健全性の確認 2026 年 2 月 27 日完了予定
- ・追加実機点検の完了 2026 年 10 月完了予定

C. 整備規程等の確実な理解及び適切な整備業務の実施

(勧告内容)

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。

【即時措置】

- (1) 本事案を受けて、発生事案の共有と再発防止のため、整備担当役員より発見した不具合は技術基準に基づき対応を行うことを徹底するよう整備部門全員向けにメッセージを緊急的に発信を実施した。【2025 年 7 月 1 日、注意喚起・事案の共有を実施】
- (2) 整備部長及び整備管理部長は、業務連絡にて「不適切なモニタリング・整備処置に対する再発防止について」を発行し、不具合を認知した場合は、必ず SQ Card を発行することと、不具合修復の持ち越し時は、必ず技術基準に基づいた処理を行うことを再周知した。【2025 年 7 月 4 日再周知を実施】
- (3) 不適切な整備を防止するため、耐空性に対する確実な理解、確認主任者の法確認に関する航空法・業務規程の理解、不具合修復に係わる整備規程・業務規程・社内規定の理解のため、確認主任者、整備責任者、整備インチャージに対する再教育を実施した。【2025 年 7 月 6 日～20 日再教育完了】
- (4) 整備部門長は、「基本手順の徹底」と「報告・連絡・相談」によりチーム一丸となって再発防止に取り組む旨、メッセージを発信した。【2025 年 10 月 7 日】

【再発防止策】

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への教育（要因①③④）
弊社の事業環境を背景に、規程に対する誤った理解と意識の不足が確認された。

長年の誤った理解と価値観及び行動から脱却し、今後二度と不適切な整備を実施することがないよう、また、厳格に整備作業が行えるよう、安全意識並びに法令及び規程等の遵守を確保す

るため、継続的に以下の教育を行う。【初回の教育（パート 1）は 2025 年 12 月末までに完了予定】

- ・名称：適切な整備、安全意識、法令及び規程等の遵守及び耐空性維持に関する教育（仮称）
- ・対象：整備部長を含む整備部門に所属する全社員
- ・形式：教官からの講義後、個人ワーク、グループ討議、発表を実施する
- ・頻度：年に 1 回実施する
- ・内容：（内容や構成は精査中であるが以下を想定）

パート 1

- 整備従事者としての責任、社会との約束
- 法令、整備規程、業務規程、社内規定を遵守した厳格な業務の実施の重要性
- 耐空性の維持について
- 業務改善勧告の教訓、社内外の声
- タイムプレッシャーをチームで乗り越える
- ケーススタディ（個人ワーク、グループ討議、発表）他

パート 2

- 業務の本質と目的
- 法令、整備規程、業務規程、社内規定の再確認
- 整備作業着手～完了の一連の業務プロセスとそれを支える品質管理体制
- ケーススタディ（個人ワーク、グループ討議、発表）他
- ・効果測定：筆記試験
- ・その他：整備部門着任時に必須教育とする

【実行計画】

- ・関連規定の変更：2026 年 2 月 27 日予定

D. 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

（勧告内容）

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。

【即時措置】

- (1) 非定例整備における整備記録（SQ Card）の発行基準及び取り扱い要領を見直し、すべての実施した整備作業に対して SQ Card を確実に発行することを指示した。【2025 年 8 月 12 日開始】
- (2) 整備インチャージの業務負荷の軽減及び心理的プレッシャーの軽減を行い、正確な判断が行える環境を構築するため、バックアップのためサポート要員として整備インチャージサポートを配置した。【2025 年 8 月 25 日開始】

【再発防止策】

- (1) 整備部門長は、厳格に規程等に従って整備作業を行うことについて、メッセージを発信する。

【2025 年 10 月 28 日発出予定】

- (2) モニタリング活動の今後について（要因⑨）

不適切な整備処置に対して講ずる再発防止策の完了と、その定着が図られたことが確認できるまで、モニタリング活動は実施しないこととする。また、将来モニタリング活動を行う場合は、運用に関わる規定の制定及び変更管理を確実に行った上で当該活動を実施する。

- (3) 修理持ち越しを含む、必要な整備作業が正しく計画される体制づくり（要因⑧）

- (a) 即時措置の内容及び関連する内容について規定に反映する。また、以下のプロセスを基本動作として規定に定めることにより当該規定を遵守し厳格に各業務を実施する。

- ・ 運航乗務員又は機側の整備従事者からの不具合情報は、整備インチャージ、整備インチャージサポート、コーディネーター及び鹿児島運航整備の整備責任者で共有する。

【実行計画】

- ・ 関連規定の変更：2026 年 2 月 27 日予定

- (b) 運航・客室部門及びその他関係部門とも本事例を共有し、他部門においても不具合情報の取り扱いについて基本手順の徹底の協力依頼（不具合情報は搭載用航空日誌に記載）を行う。【2025 年 10 月 27 日通知予定】

- (4) 修理持ち越し含む、必要な整備作業が正しく計画されるための組織的な関与

必要な整備作業が正しく計画されるため、日々、必要な事業計画の調整を実施している。このたびの不適切な整備処置の事案を受け、組織的な関与を強化するため、会議体及び仕組み面で以下の対応を追加する。

- (a) 会議体（要因⑥）

- 1) 安全推進部は、安全施策として整備部門の安全に関する会議体のうち、月に 1 回整備部門で開催している整備品質会議に陪席し、整備部門の状況把握を実施し、社長及び安全統括管理者が出席する安全推進委員会で、内容を報告している。今後も安全推進部が継続的に現場の実態把握をするため規定化する。【2026 年 2 月 28 日変更予定】
- 2) 整備部門で平日毎日開催している間接部門も含めた朝のブリーフィングは、現在整備部門長が参加している。引き続き、経営として整備部門長が出席し現場の実態把握に努める。

- (b) 仕組み面の強化（要因⑧）

以下の 2 つの仕組みを導入することで、早期にかつ確実に組織的に修復計画に関与し、適切な計画管理を行う。なお、整備作業が必要な不具合処理（整備作業が必要な修理持

ち越しを含む)に対し、これまで一部の軽微な不具合は SQ Card を発行していないケースがあったが、今後は、全て SQ カードを発行するように変更する。整備作業を伴わない MEL/CDL、NEF などの修理持ち越し処理は搭載用航空日誌に記載する。いずれも現場において整備管理システムに登録する。以上の徹底により、すべての修理持ち越しは、規程等に従い、修復期限管理は整備管理グループで行い、整備計画は MEL/CDL、NEF 及び修復期限が短期のものは統括整備グループ、それ以外のものは整備管理グループが立案する。このように管理することにより作業完了まで、整備管理グループにより不具合の処理方法、実施期限等が厳格に管理される。発行された修理持ち越しに関わる SQ Card の管理は、規程等に基づき、統括整備グループ又は整備管理グループにより実施する。

- 1) 品質検査グループは、現在修理持ち越し中の事案について、月に 1 回整備部門で開催している整備品質会議の中で、その件数や修復に要している期間について見える化を行い、整備部門長、整備部長、整備管理部長をはじめ、会議の参加者全組織に紹介する体制に変更した。整備管理グループ・整備部は不具合修復計画策定に際し、課題があれば共有・提起を行い、整備部門全体で、早期課題解決に向けて取り組む体制とした。【2025 年 9 月 18 日開始】
- 2) 修復期限の設定がない場合について、一定の制約として、C 整備相当又は 2 年ごとの CPCP の整備要目の整備作業完了までに修復を行う。その際、当該整備機会にやむを得ない理由で、修復計画を持ち越す必要がある場合は、主管するグループ長（人員/機材繰り/TOOL の場合は整備管理グループ、装備品等の場合は補給グループ、技術基準の場合は整備技術グループ）は持ち越し理由を明らかにする（例：部品が世界的に枯渇して入手できない等）とともに、可能な限り解消めどの情報を入手し早期解消に努める。整備管理グループ長・補給グループ長・整備技術グループ長は、上長である整備管理部長に当該状況を説明の上承認を得た場合に限り、修理を持ち越す体制とする。整備管理部長は、管理機材全体の影響を勘案し、総合的に修復計画の適切性を管理するとともに、当該整備機会でも再度持ち越しを判断する場合は、次回の修復計画をフォローし、整備部門全体へ共有する。

【実行計画】

- ・試験運用開始、課題抽出：2025 年 11 月 1 日開始予定
- ・関連規定の変更：2026 年 2 月 27 日予定
- ・正式運用開始：2026 年 3 月 16 日予定

(5) 整備部門の社内品質監査の手法の見直し（要因⑨）

品質監査室が行う社内品質監査は、「適合性監査」により実施しており、個々の業務が「規定通りに実施されているか」を監査基準としていた。本事案を受けて、実際の業務の流れから規定に設定のない業務も把握できるプロセスアプローチ型の監査手法も取り入れる。

【2025 年 11 月より】

(プロセスアプローチ型の監査手法も取り入れた監査の実施について)

- ・ 実施時期：2025 年 11 月の社内品質監査より、試験的に実施
- ・ 実施者：品質監査員
- ・ 被監査組織：JAC 整備部の各室・グループ
- ・ 対象範囲：整備従事者の業務プロセス
- ・ 監査基準：整備規程・業務規程
- ・ 実施内容：品質監査員は、現在の「適合性監査」での手法に加え、実際の業務の流れに合わせて、プロセスアプローチ型の監査手法も取り入れる。
- ・ 監査項目：「適合性監査」に際し、従来の手法に加え、業務プロセスの起点（例：整備作業へのアサイン）から終点（例：当該整備作業完了・後片づけ）までを監査する。一連のプロセスを通じて、整備部の業務が整備規程・業務規程に基づき実施できているかを監査し、責任と権限があいまいな業務や規定化されていない業務等も含め抽出し、必要な是正事項及び改善事項の提起につなげる。

【実行計画】

- ・ 課題抽出、品質監査員への訓練、関連規定の変更 2026 年 3 月完了予定
- ・ プロセスアプローチ型の監査手法運用開始 2026 年 4 月開始予定

(6) 読み手に誤解を与えない規程等への変更（要因②）

今回確認された誤った理解につながる可能性のある整備規程及び整備規程附属書(MCM)の記載は、表現を見直す。

- (a) 整備規程（本書）第 9 章「MEL を定めていない装備品等が正常でない場合は、当該機種 of MM が定める修理持越し基準を満足していなければならない。但し、当該不具合が耐空性に影響が無いことを整備インチャージが確認した場合に限り、修理実施可能な整備機会まで修理を持越しすることができる」の記載について、技術基準に基づき確認した場合に限る主旨となるよう、記載表現を見直す。
- (b) MCM 第 2 章「2-4 運用許容基準に定められていない系統や装備品等が正常でない場合は、当該不具合が耐空性に影響がないことを整備インチャージが確認した場合に限り、修理を持ち越すことが出来る。」の記載について、技術基準に基づき確認した場合に限る主旨となるよう、記載表現を見直す。

(7) 必要な整備処置が迅速に実施出来る環境整備（要因③④）

- (a) 過度なプレッシャー自体の緩和や、時間のかかる整備処置への理解促進のため、安全統括管理者及び整備部門長は、全社員へ文書と動画によるメッセージを配信した。

【2025 年 7 月 26 日実施】

- (b) 技術基準の充実について、従来から社長・整備部門長より製造メーカーへ改善を要請している。本件を受けて Non Essential Equipment and Furnishing (NEF) の修理持越し対象の充実を図り、整備従事者が不具合発生時に安心して適切な判断ができる環

境を構築する。

【実行計画】

・技術基準（AMMB）への反映 2025 年 11 月未完了予定

- (c) 製造メーカーへ部品等のサポート体制の拡充について経営レベルで要請している。引き続き、継続して改善を要請する。
- (d) 製造メーカーへの技術問い合わせのサポート体制を経営レベルで継続的に改善を要請する。

E. 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

（勧告内容）

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。

【即時措置】

確認主任者による適切な確認行為が行える方法についての再構築が完了するまでの間、確認主任者による確認業務状況の把握を含む、整備作業の適切性確認のため、運航便での不具合発生状況と整備作業状況について、メンテナンスコントロールにて整備部門長から指名を受けた間接部門の管理職が定着状況の確認を行う。【2025 年 9 月 5 日より開始】

【再発防止策】

(1) 修理持ち越しを含む、確認主任者による適切な確認行為が行える体制再構築（要因⑧）

(a) 確認主任者本人の作業着手前の計画の確認

確実な計画の確認をするため、確認主任者は作業着手前に整備責任者（又は整備インチャージサポート）と SQ Card のスクリーンの内容含め、4Mを確認する。

計画された内容が作業途中で変更となった場合は、確認主任者は当該不具合修復方針について整備責任者（又は整備インチャージサポート）とそれまでに実施した作業内容の適切性を確認した後、計画変更の理由を把握した上で、変更する計画の適切性、今後の作業過程及び完了時の変更点を改めて実施可能であることを確認する。問題ないことが確認できた場合は、SQ Card に再計画した内容を反映し、4Mを確認する。

【実行計画】

- ・本トライアルの開始：2025 年 11 月 10 日予定
- ・関連規定の変更：2026 年 2 月 27 日予定
- ・正式運用開始：2026 年 3 月 16 日予定

(b) 確認主任者本人以外の点検体制

整備責任者（又は整備インチャージサポート）は、確認主任者と作業着手前に SQ Card のスクリーンの内容を含め、4Mを確認する。

作業完了後は、確認主任者は業務規程第 7 章による確認業務後、実施した整備作業の記録を整備責任者（又は整備インチャージサポート）に提出し、整備責任者（又は整備インチャージサポート）はその内容を点検する。

整備責任者（又は整備インチャージサポート）による整備記録の点検は、整備部長、運航整備室長又はコーディネーター（又は鹿児島運航整備の整備責任者と整備インチャージサポートの相互モニター）により、当該点検が適切に実施されていることを、組織的にモニターする。

【実行計画】

- ・本トライアルの開始：2025 年 11 月 10 日予定
- ・関連規定の変更：2026 年 2 月 27 日予定
- ・正式運用開始：2026 年 3 月 16 日予定

(c) 航空運送事業者による点検体制

確認主任者は自らの確認業務の適切性について確認した後、搭載用航空日誌の写真を撮影し、整備インチャージへ送付している（なお、一部無線にて記載内容の読み上げ対応）。整備インチャージは搭載用航空日誌の記載の内容を確認して、問題ないことを確認主任者へ電話又は無線で連絡している。整備インチャージより問題ない旨連絡を受けたのち、確認主任者は機長に機体を引き渡している。整備インチャージによる搭載用航空日誌等の確認は、整備部長、運航整備室長又はコーディネーターによるモニターの体制で実施し、当該確認が適切に実施されていることを、組織的な体制として実施する。

【実行計画】

- ・関連規定の変更：2026 年 2 月 27 日予定
- ・正式運用開始：2026 年 3 月 16 日予定

(2) 整備記録の改善（要因⑧）

整備作業の結果を適確に記録し、第三者が見ても整備記録を通じてより詳細に実施した整備作業について把握するため以下の対応を講ずる。

【実行計画】

- ・関連規定の変更：2026 年 2 月 27 日予定

- (a) 確認主任者が、認定業務の過程の確認時に、適切な計測機器の使用を書類にて確認し、その適切性を記録により保証できるよう、使用した計測機器は、既存の管理方法である使用実績管理簿への記入のほか、整備記録（Task Card、技術指令、SQ Card、Work

Sheet) へ計測機器の管理番号を記載するよう変更した。【2025 年 8 月 12 日開始】

- (b) 確認主任者が、自らの認定業務の過程の確認時に、適切な装備品等を用いて整備作業を実施したことについて、確実に書類にて確認でき、その適切性を記録により保証できるように、従来の機能部品及び社内特認部品の書類に追加し、消耗部品（油脂類等を除く）を使用した際も、当該消耗品の社内合格票（Consumable Label）の情報を整備記録に付加する体制に変更する。【2025 年 8 月 12 日開始】

以上