ORC　オリエンタルエアブリッジ㈱
〒856－0816　長崎県大村市箕島町593－2
TEL0957－53－6692　FAX0957－53－6592

ORC広報メモ

令和元年7月5日

不適切な整備作業に関する業務改善勧告および警告について

平素よりオリエンタルエアブリッジ（ＯＲＣ）をご利用いただき誠にありがとうございます。

令和元年７月５日（金）、弊社が実施した不適切な整備作業に起因し、国土交通省大阪航空局長より、下記の通り航空機の運航における安全の確保に関する業務改善勧告および安全統括管理者の職務に関する警告書を拝受いたしました。

弊社といたしましては、このたびの業務改善勧告を厳粛に受け止め、今後、このような事態が再発することのないよう、再発防止策を実施するとともに、安全管理体制を再構築し、信頼の回復に向けて全社を挙げて取り組んで参りたいと存じます。

お客様ならびに関係する皆様に多大なるご迷惑とご心配をお掛けいたしますこと、重ねてお詫び申し上げます。

以上

別紙　１：航空機の運航における安全の確保について（業務改善勧告）
別紙　２：（安全統括管理者の職務に関する）警告書

＜本件に関するお問い合わせ：ORC 総務部　0957-53-6692＞

別紙

ORC オリエンタルエアブリッジ㈱
〒856－0816 長崎県大村市箕島町593－2
TEL0957－53－6692 FAX0957－53－6592

阪 空 安 第 6 号
令和元年 7 月 5 日

オリエンタルエアブリッジ株式会社
代表取締役社長 日野 昭 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安全の確保について（業務改善勧告）

今般、貴社の事業機であるボンバルディア式 DHC-8-201 型（JA801B）（以下「JA801B」という。）において、令和元年 6 月 7 日の飛行後点検時に、左側エンジンに取り付く交流発電機（以下「発電機」という。）からオイル漏れを確認したが、担当確認主任者は、整備規程に基づく作業をせず、オイルが漏れ出るエンジン・ギアボックスにある排出管出口をキャップで塞ぎ、6 月 13 日に発電機を交換するまでの間飛行させた。また、6 月 13 日に交換した発電機は機体から取り卸された要修理品であった。当該事案について、6 月 17 日に大阪航空局へ報告があった。

この報告された事実を受け、令和元年 6 月 20 日、21 日、25 日及び 26 日に航空法（昭和 27 年法律第 231 号。以下「法」という。）第 134 条に基づく随時監査及び報告徴収を実施したところ、下記 1．記載のとおりの事実が認められた。

本件事実は、下記 2．記載のとおり、法第 119 条第 2 号に該当するものであることが認められた。

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、令和元年 8 月 5 日までに文書にて報告されたい。

記

1．確認された事実

（1）不適切な整備処置

6 月 6 日の JA801B の飛行後点検において、確認主任者 A は、左側エンジンのオイルの補給のためエンジンのアクセスパネルを開けたところ、6 月 2 日に時間管理により交換した発電機からオイル漏れを発見した。発電機のオイル漏れを許容する基準がないことから、交換することを決定したものの、発電機の在庫がなかったことから、シ

ORC オリエンタルエアブリッジ㈱
〒856－0816 長崎県大村市箕島町593－2
TEL0957－53－6692 FAX0957－53－6592

フト責任者は同発電機を交換せず、発電機のオイル漏れをモニターすることとし、口頭にてシフト責任者間で申し送りを行った。本不具合についての整備記録が一切残されていなかった。

6月7日に飛行後点検において、確認主任者Bは、昨日の申し送りを受けJA801Bの発電機のオイル漏れ量を確認したところ、前日より増加し左側エンジンのカウル下面より漏れがあることが確認された。その後の運航中においても左側エンジンのカウル下面よりオイルが漏れてくる可能性があることから、エンジン・ギアボックスにある排出管出口に整備マニュアルで許容されていないキャップを取付け、飛行後点検時に溜まったオイルの量を確認することとした。確認主任者C（6月6日のシフト責任者）は、6月13日にオイルの漏れた量がこれまでより増加したことから、発電機を交換しないと飛行できないと判断した。6月2日に要修理品として保管されていた発電機（残時間50時間）の再使用扱いの可否について相談し交換したが、整備規程では認められていないものだった。なお、新品の発電機を入手後、6月18日に交換した。

（2）安全管理体制の機能不全

整備担当者は4月末から連続した機材不具合により欠航が連続して発生していたため、これ以上欠航させられないという圧力を感じていたが、整備部長が遅発は良いが欠航は極力回避するようとの発言していたことでより圧力を感じていた。また、整備部長は部門長として関連法令、会社規定・基準及び手順が遵守されていることを継続的に管理することとなっているが、具体的な取り組みが実施されていなかった。

安全統括管理者は、各部門長に対し安全に関する助言、勧告及び援助を行う立場にあるが、機材の経年化等により機材不具合が原因で欠航が連続し整備担当者に対して欠航させられない圧力が掛かっていることを十分に把握せず、安全統括管理者は、そのような環境下でも、現場が安全を優先するような取り組みが実施されていなかった。

本事案について6月14日に、上記1.(1)に記載された事実を整備部長が認識したが、発電機が既に再使用品に交換されていたことから、重大な事態と認識せず詳細確認が6月17日となった。また、安全統括管理者への報告については、6月19日であった。その報告を受けた安全統括管理者についても、報告を受けた後も常に受け身であり、現場からの意見の聞き取りを指示するのみで、不適切事項の内容についても正確に把握することをせず、報告を受けてからの対応についても不十分であった。

以上のことから安全管理体制が機能していない。

2．違反行為等の認定

（1）法第119条第2号に該当する行為

上記1．（1）に記載の事実によれば、貴社は整備規程に基づき、航空運送事業の用に供する航空機の耐空性を維持するために、航空機製造者が定めた整備マニュアルに従い整備を実施しなければならないが、貴社は整備マニュアルでは認められていなかったオイル漏れがある状態及びエンジン・ギアボックスにある排出管出口にキャップ

ORC オリエンタルエアブリッジ㈱
〒856－0816 長崎県大村市箕島町593－2
TEL0957－53－6692 FAX0957－53－6592

別紙

を取り付けた状態で飛行させた。

また、6月13日に要修理品の発電機を機体へ取り付けた。

これらの行為は、整備規程に従わずに航空機の整備に関する業務を行っており、法第119条第2号に該当するものである。

3．講ずるべき措置

航空事業者は、航空の安全を確保することが最大の使命であり、絶えず航空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、会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たところであり、会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、会社は現場との情報共有を行っておらず、現場の状況を十分に把握できなかったため、現場が安全を優先するような取り組みが実施されていなかった。

このことから、会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、航空事業者が定める安全方針の達成に向けて、安全管理体制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、会社における、航空の安全を確保するための安全管理体制の再構築等を求めるため、以下の措置を講じることを検討する。

（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）安全管理体制の再構築

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、迅速かつ適切に情報を共有した上で共通の認識を持ち、運航規程及び整備規程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。

（3）整備規程に基づく適切な整備業務の実施

整備規程に基づく適切な航空機整備業務を実施する体制を整備すること及び整備規程に従って組織的に航空機整備業務を管理する体制を構築すること。

以上

ORC オリエンタルエアブリッジ㈱
〒856－0816 長崎県大村市箕島町593－2
TEL0957－53－6692 FAX0957－53－6592

別紙

阪 空 安 第 6号
令和元年7月5日

オリエンタルエアブリッジ株式会社
代表取締役社長 日野 昭 殿

国土交通省 大阪航空局
安全管理官 三口 進

警 告 書

１．安全統括管理者の職務に関する警告理由

今般、貴社の事業機であるボンバルディア式DHC-8-201型（JA801B）において、令和元年6月7日の飛行後点検時に、左側エンジンに取り付く交流発電機（以下「発電機」という。）からオイル漏れを確認したが、担当確認主任者は、整備規程に基づく作業をせず、オイルが漏れ出るエンジン・ギアボックスにある排出管出口をキャップで塞ぎ、6月13日に発電機を交換するまでの間飛行させた。また、6月13日に交換した発電機は当該機から取り卸された要修理品であった。これらの整備業務は整備規程に従い実施しなければならないところ、不適切な整備業務を実施した状態で運航させたことは航空法第119条第2号に該当する行為と認められたことから、貴社に対し、業務改善勧告（令和元年7月5日付け阪空安第6号）を発出したところである。

当該事案について、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。

以上のことから、貴社においては、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日国官参事官1340号）の規定に基づき、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．講ずるべき措置

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

別紙

ORC オリエンタルエアブリッジ㈱
〒856－0816 長崎県大村市箕島町593－2
TEL0957－53－6692 FAX0957－53－6592

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。