

令和5年9月19日

国土交通省航空局
安全部長 北澤 歩 殿

スカイマーク株式会社
安全統括管理者 増川 則行

**整備従事者による法定アルコール検査を実施せずに整備に係る
業務を実施した事態についての嚴重注意に対する是正処置**

令和5年6月19日、福岡空港においてライン確認主任者（整備士）が整備規程及び業務規程に定める運航前整備を開始する前の法定アルコール検査を未実施のまま、整備責任者に対して法定アルコール検査を実施し問題なかった旨の事実と異なる報告をし、整備業務を開始しました。また、当該整備責任者は、整備規程附属書（アルコール検査実施要領）に定める「アルコール検査シート」の確認を行わず、整備従事者からの口頭での報告のみをもって、整備業務の開始を指示する事案が発生しました。

当社では、昨年12月にライン確認主任者（整備士）が法定アルコール検査を実施しないまま不正に検査を合格として整備に係る業務を実施した事態に対して、令和5年2月7日付 行政指導（業務改善勧告）を受け再発防止対策等の施策を進めている中、事案発生から約半年の間に再び飲酒に関する不適切事案を発生させ、航空安全に対する社会からの信頼を損ねることとなりましたこと心よりお詫びいたします。

本事態に関して、令和5年9月5日付「整備従事者による法定アルコール検査を実施せずに整備に係る業務を実施した事態について（嚴重注意）」において指示がありました、発生原因及び背景となった要因の調査結果及び再発防止対策のために講じる措置を別紙のとおり報告いたします。

今回の行政指導を厳粛に受け止め、同種の事態を二度と発生させることのないよう再発防止対策を徹底し安全運航を堅持するとともに、整備従事者に限らず経営を含む全社員の問題として捉え、全社一丸となって社会からの信頼回復に取り組んで参ります。

整備従事者による法定アルコール検査を実施せずに整備に係る業務を実施した事態についての嚴重注意に対する是正処置 (別紙)

1. 概要

福岡空港支店所属のライン確認主任者が勤務開始前に出社前アルコール検査を羽田事業所にいる第3者とリモートによる立会いの下で実施し、アルコール数値 0.00mg/l を相互確認した。

その後、ライン確認主任者は、法定アルコール検査を実施しなければならないところ、出社前アルコール検査の結果に問題がなかったことに安堵し、法定アルコール検査を実施したと思い込み、SKY002 便の運航前整備（飛行前点検）対応を実施していた同支店所属の整備責任者に対し、法定アルコール検査の結果（問題ないこと）を可搬無線により報告し、担当であった SKY503 便の運航前整備（飛行前点検）へ向かった。

本来、法定アルコール検査の結果は、整備管理規定「2-32-01 アルコール検査実施要領」の 12 項に定められているとおり、整備責任者は「アルコール検査シート」と勤務表を照合し、検査が抜け漏れなく実施され、完了していることを確認しなければならなかった。

当該報告を受けた整備責任者は自身の業務を終え整備事務所に戻り、ライン確認主任者の法定アルコール検査記録を確認したところ、実施した記録がないことに気づき、ライン確認主任者に対して可搬無線を使用し SKY503 便の機側にて待機するよう指示。その後、整備責任者が SKY503 便の機側へ行き、ライン確認主任者に法定アルコール検査の実施について確認したところ、ライン確認主任者が法定アルコール検査を実施していないことが発覚した。

2. 要因と原因分析について

(1) 法定アルコール検査漏れが運航前整備実施前に気が付かなかった要因について

安全推進室は検査未実施に対して従前より「整備責任者の実施確認」が整備管理規定に定められており、整備実施体制における整備責任者の責任のもと法定アルコール検査の実施確認を経て業務アサインが行われることに加え、安全管理規程付属書「アルコール検査実施管理要領」に「アルコール検査立会者」に係る手順を設定し、法定アルコール検査の不正やすり抜け防止の追加措置を図っており、すり抜け防止措置は十分であると認識していた。業務改善勧告を受け「アルコール検査立会者」が厳正な検査を実施すべく各種対策を講じてきたが、検査の不正を防止する事に主眼を置いた対策を重視したあまり、立会者に検査の完了確認を主体的に行う役割の付与が不足していた。

(2) 法定アルコール検査を実施したと思い込んだと思われる要因について

- (a) 自身の体調と病に対する恐れから出勤前に使用した市販薬が出社前アルコール検査に使用する検知機にて検知しなかったこと
- (b) 出社前アルコール検査の前に自主的に検査を実施しており、併せて 2 回検査を実施したことで必要なアルコール検査を全て実施したと思い込んでしまったこと
- (c) 出社前アルコール検査運用開始時に運用手順を作成した品質保証部が、出社前アルコール検査と法定アルコール検査の目的が明確に違うことを整備本部マネジメント層が一堂に会する会議（以下、拡大マネジメント会議）にて周知したものの、現業ライン整備部門全体にしっかりと伝わっていなかったこと

(3) 法定アルコール検査の実施確認が適切に行われなかった要因について

(a) 各空港支店整備課（福岡・鹿児島・沖縄）での独自運用について

福岡空港支店整備課における午前帯の出勤者は3名であるが、出勤時間が異なっており、先に2名（整備責任者1名含む）が同時刻に出勤し、その45分後に1名が出勤する体制であった。先の2名がSKY002便の対応により、整備事務所を不在にしている間、残り1名が出勤し法定アルコール検査が実施される。このため整備責任者は、1名の検査完了の確認を規定に定めた方法で確認できない状況であった。その結果、この時間帯の法定アルコール検査の実施確認は、検査対象者が整備責任者を可搬無線にて呼びかけ、法定検査が問題なかった旨を口頭で一報するだけの報告で済ませ、整備責任者はこの口頭で報告を受け業務開始許可を出していた。

また、福岡と同様に整備責任者が検査記録を確認せず、可搬無線による口頭の報告のみで実施していた基地は、鹿児島、沖縄であった。いずれの基地も整備責任者は、運航間の機材不具合を考慮し、初動対応を円滑にするため自主的に整備事務所を離れていた。

なお、これら3基地の独自運用について基地責任者は、検査の実施確認の方法が整備管理規定に定める方法とは異なるものと認識していたが、過去に品質保証部から口頭での確認でも問題ないとの回答があったため、規定を遵守するための運用として検査の実施確認が抜け漏れなく実施できると捉えており、意図的な違反ではなく規定を逸脱しているという認識がなかった。

(b) 関連規定の当時の設定について

2019年12月のアルコール検査の実施に係るサーキュラーの制定(No.4-022)に伴い品質保証部は、規定設定に向け2019年11月より関連する調整を開始した。

実質1か月半の期間で現業部門へ「アルコール検査実施要領」を周知し、トライアル運用を経て、12月末に規定を適用した。その間、現業部門と直接会話できる機会は、拡大マネジメント会議の2回のみで品質保証部が現場に出向き関連規定について直接説明する機会は作らなかった。

拡大マネジメント会議において、アルコール検査記録の確認方法について質問があった。その際、品質保証部は必ずしも整備責任者が直接確認しなくとも整備責任者の責任を果たせる方法で確認すればよいと説明を行ったところ、一部の基地（福岡基地含む）より整備責任者が整備従事者の業務開始前にアルコール検査記録を直接確認できないケースがあるため、可搬無線を用いた口頭の報告のみの運用の提案を受け、内容に問題ないと判断し可と回答した。

しかし、規定設定時においては、この運用は規定で求める検査の実施状況の確認には至らないとの判断から不可とし周知を行ったが、課題に対する全般を周知することを目的としていたため変更点に言及する周知内容ではなかった。よって、一部の基地において可搬無線を用いた運用が問題ないとの認識をもったままであった。品質保証部が整備責任者による実施確認の方法を含め、規定に意図する内容が正しく伝わっているかを現業部門に確認しなかったこと、管理部門による最終的な整備責任者による確認方法の徹底に不足があったことが要因のひとつであった。

その後、品質保証部は2022年12月の長崎空港での整備従事者アルコール不適切事案を受け、アルコール検査実施要領の全面見直しを実施したが、規定で求める検査実施確認の運用については、改善すべき課題としての認識がなく、適切な規定の設け訂ができなかった。

また、2023年5月に各基地に対して、整備責任者による法定アルコール検査実施

確認の方法について調査を実施したが、各基地からの報告はあくまで通常時の対応であり、品質保証部は時間差出勤や機材不具合対応等で整備責任者が事務所を不在とする場合を考慮せず、調査を深掘して実施はしなかった。

そのため事実を正しく認識することができなかった。

(c) 生産体制について

整備計画部は、支店生産体制を見直す際に、飛行前点検や運航便の対応の評価に留まり、業務開始前のブリーフィングやアルコール検査等を含めた整備責任者業務を加味していなかった。そのため整備責任者（シフト責任者含む）がどのような動きをするのか具体的などころまで認識していなかったため、今回のように当該ライン確認主任者が勤務するシフトではアルコール検査実施確認を対面では実施できず、可搬無線で行っていた実態も把握できておらず、アルコール検査実施要領の規定を主管する品質保証部からの現業部門の実態の共有も不足していた。

一方で千歳基地においては、2023年3月まで福岡基地と同様の勤務パターンがあったが（アルコール検査実施確認は事務所に戻って実施していた）、2023年4月より基地の自主的な対策として1人で出社するシフトをなくし出社時間帯を揃えることとした。基地の危機管理能力が働いた優良事例であるが、整備計画部はこの事例を分析し他の基地へ展開することをしていなかった。

(d) 社内監査について

当社監査室が実施する監査の中では、「検査対象者である整備従事者のアルコールに対する意識、法定アルコール検査の要領について正しく理解し検査手順を遵守しているか」を監査の重点項目としていたため、「検査が完了していることの確認」が適切に行われているかを確認するまでには至らなかった。未然防止活動の観点から、様々な状況も想定し、先回りして確認する対応が十分でなかった。

3. 再発防止対策

業務改善勧告を受けアルコールに係る事態に対する対策として、アルコール問題に対する意識の強化に取り組んでいたものの、上記2.に記載の要因により本事態を発生させた。

これらを受け過去の対策を振り返った結果、アルコール問題に対する教育や意識強化活動に不足があった。

上記のことから、今回の事態に対する対策を以下の通り講じる。

(1) アルコール検査に対する意識強化

(a) 法定アルコール検査及び検査実施の確認の確実な実施

全整備従事者に対し、本部長通達により出社前アルコール検査、法定アルコール検査の確実な実施及び整備責任者による検査実施の確認を確実に実施するよう2023年6月19日に改めて指示した。(2.(2).(c)の要因に対する対策)

(b) 意識啓発に係る掲示物の発行について

アルコール問題を風化させず、定期的にリマインドし意識向上を図る活動として、当社で発生させた飲酒事案を年表形式で記載したポスターを更新し社内イントラネット上に掲載する。また、アルコールに関連する知識や陥りやすい落とし穴を紹介するポスターを社内イントラネット上に掲載する。これらを2023年9月30日までに実施する。(2.(2).(a)及び2.(2).(b)の要因に対する対策)

(c) 整備本部長による講話

一連のアルコールに係る事態について、各空港支店及びライン整備部に対し、アルコールに係る当社の本質的・組織的な取り組み、事態が会社に及ぼす影響、現在当社が置かれている状況及び規程、コンプライアンスの遵守の重要性を伝えるため、原則整備本部長が直接現場に赴き少数メンバー単位での講話を2023年12月31日までに実施する。なお、本講話実施前に整備本部長、品質保証部長及び整備計画部長に対して有識者による品質保証に係る特別教育を行う。(2.(2).(a)-(c)の要因に対する対策)

(d) グループディスカッションによる意識強化

アルコール検査に係る規程及びコンプライアンス遵守に関する意識強化を図るため、今般のアルコールに係る事態に対するグループディスカッションを実施し、整備従事者のアルコール検査に対する意識を強化する取り組みを2023年12月31日までに実施する。(2.(2).(a)、2.(2).(b)及び2.(3).(a)の要因に対する対策)

(2) 検査未実施防止体制の強化

本事象のような思い込みや不正を防止する仕組みを再構築し、組織的なアルコール検査の確実な実施管理を目的として、アルコール検査システム（未実施、すり抜け、不正等ができない仕組み）を2024年1月までに導入する。

また、アルコール検査システム導入までの間は、入社前アルコール検査実施後に、羽田事業所にいる監視者より「法定アルコール検査」を確実に実施するよう口頭でリマインドすることを2023年6月19日より開始した。なお、併せて各空港支店内（業務責任者の監視の下で検査対象者相互間において検査の実施状況を確認するライン整備部を除く）においては検査立会者のアサインを明確にするとともに、当日の被検査者及び検査立会者が誰なのか支店内で共有し、被検査者及び検査立合者の双方が検査未実施者に気づくことのできる体制を2023年10月31日までに構築する。(2.(1)の要因に対する対策)

(3) 規程設改訂時における管理体制の強化

整備管理規定「1-25-01 整備規程、整備管理規定、業務規程の変更による社内決裁手続き及び管理要領」を改訂し、規程の変更等（新規設定を含む）においてはリスクに応じた確認事項をより具体的にするとともに、改訂時のフローに当該確認項目を追加する。

具体的には、想定するリスクが大きい重要な変更等がある場合はその変更等が生産体制に影響を及ぼすかどうか、現業部門に対する変更の度合いはどうか等によって必要に応じた対面でのコミュニケーションを取り、現業部門において実施可能であることの確認や規程主管部署の意図が適切に理解されているか、運用開始前及び運用開始後においてその有効性を品質保証部及び規程主管部署がそれぞれ確認し、適切な規程の設改訂が可能な体制を2023年11月15日までに構築する。また、品質保証の責任を再認識させるため、品質保証部員に対して有識者による品質保証に係る対面教育を2023年12月31日までに実施する。(2.(2).(c)及び2.(3).(b)の要因に対する対策)

(4) 整備実施体制の見直し

法定アルコール検査の確実な実施及び適切な完了確認を実施すべく、整備実施体制を見直すとともに、関連する規程の見直しを実施する。具体的な項目は以下の通り。

(a) 福岡基地において検査実施の確認を確実にを行う体制とするため、整備責任者が運航便対応時に法定アルコール検査実施対象者が単独で出勤する勤務パターンを廃止し、2023年6月24日より早番帯は入社時間を統一することとした。(2.(3).(a)の要因に

に対する対策)

- (b) 鹿児島及び那覇基地においては、3.(1).(a)による指示を受け、法定アルコール検査対象者が出勤した際、整備責任者が事務所に必ず戻りアルコール検査シートと勤務表を確認の上、法定アルコール検査の実施確認を行う体制に改めた。(2.(3).(a)の要因に対する対策)
- (c) 各基地における整備責任者（シフト責任者を含む）の責任者業務内容や業務量等について明確でない中、それが考慮されていない整備実施体制であったため、最新の状況を改めて明確に把握するとともに、各基地における特性や整備業務の規模も考慮した整備実施体制になるよう、業務規程「5-7 工程管理制度」及び整備管理規定「6-33-03 整備作業実施体制」を改訂する。また、把握した整備実施体制を考慮した勤務パターンを作成するための確認項目を見直し、整備管理規定「(新規規程番号) 勤務パターン作成要領（仮称）」を新たに設定する。

また、各基地の業務を円滑に実施できるよう基地配置人員（ライン確認主任者）の見直しをするものとし、上記を含めて2024年3月までに実施する。(2.(3).(a)及び2.(3).(c)の要因に対する対策)

(5) 社内監査体制の強化

潜在的な不具合の検出や未然防止を図るため、様々な状況を推察して確認する監査を実践するための意識付けを目的とした教育を監査員に行う。整備監査員に該当の教育を実施し、継続的な教育とするため定期訓練にも内容を2023年10月31日までに盛り込むこととする。

また、関連する整備管理規定「6-25-12 監査準備手順」及び「6-25-13 監査実施手順」も見直し、規程の大きな変更があった際など適切な監査項目点検表の設定や監査の実施が継続的に実践できるよう2023年12月31日までに実施する。(2.(3).(d)の要因に対する対策)

以上