

# 安全報告書 2020 年度

**UAS**  
DIAMOND AIR SERVICE



本報告書は、航空法第 111 条の 6 に基づき作成したものです。

## 目次

### 2020 年度 安全報告書の発行にあたって

1. 安全管理に係る基本方針
2. 安全管理体制 (Safety Management System)
  - 2.1 SMS 組織体制
  - 2.2 各組織の機能及び役割の概要
  - 2.3 SMS 活動サイクル
    - 2.3.1 リスク管理
    - 2.3.2 教育・訓練
    - 2.3.3 内部監査/外部監査等  
〔航空局安全監査立入検査 受検実績 (直近 3 年分) 〕
3. 航空法第 111 条の 4 の規定に基づく報告  
〔2020 年度『安全上のトラブル』の詳細〕
4. 行政処分・行政指導
5. 安全に関する目標
  - 5.1 2020 年度 安全目標の達成状況
  - 5.2 2021 年度 安全目標の設定
6. 使用航空機に関する情報

## 2020 年度 安全報告書の発行にあたって

平素よりダイヤモンドエアサービスをご利用頂き、誠にありがとうございます。  
2020 年度 安全報告書の発行にあたって、一言ご挨拶を申し上げます。

2020 年度は、新たな安全方針の下、更なる安全管理体制の改善に取り組んで参りました。具体的には、整備部門の体制強化を行った他、安全情報に係る自発報告制度の奨励及び牽制機能として経営トップも対象とした内部監査の推進などを実施することにより、外部監査においても弊社の安全運航への対応について一定の評価を頂くことができました。

一方で、昨今では地震及び風水害の頻発や激甚化、そして新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、安全運航はもちろん、事業継続性の観点からも自然災害への対応の重要性が高まっており、弊社でも体制の強化を図っているところです。

皆様に信頼され、ご期待に応えられる航空会社を目指して、今後も引き続き改善に取り組んで参ります。

本安全報告書を通じて、弊社の安全に係る取り組み状況をご理解頂ければ幸いです。今後ともご愛顧を賜りますよう宜しくお願い申し上げます。

2021 年 5 月

ダイヤモンドエアサービス株式会社  
代表取締役社長 藤田 徹

## 1. 安全管理に係る基本方針

安全管理に係る基本方針として、安全管理規程に以下の安全方針及び行動指針を定め、事業運営を行っています。

### 安全方針

『私達の最大の関心はお客様と従業員の安全であり安全は会社の経営の基盤という信念を持っています。  
法令遵守等、コンプライアンスを常に意識して改善を継続することが安全のレベルアップに繋がると考えており、すべての従業員が安全に関する危険要素や懸念を積極的に報告することを奨励します。』

### 行動指針

会社のすべての役員・従業員は「社是」及び「飛行安全の理念」に従い行動する。

#### 『社是』

- 一、お客様を第一とし、プロとしてのサービスを提供する。
- 一、飛行安全を至上の命題とし、自ら研鑽に励むと共に、チームとして相い協力し技術の進歩に努める。
- 一、清新の気持ちで、新たな事業機会の創出に努力し、社業の発展に努める。

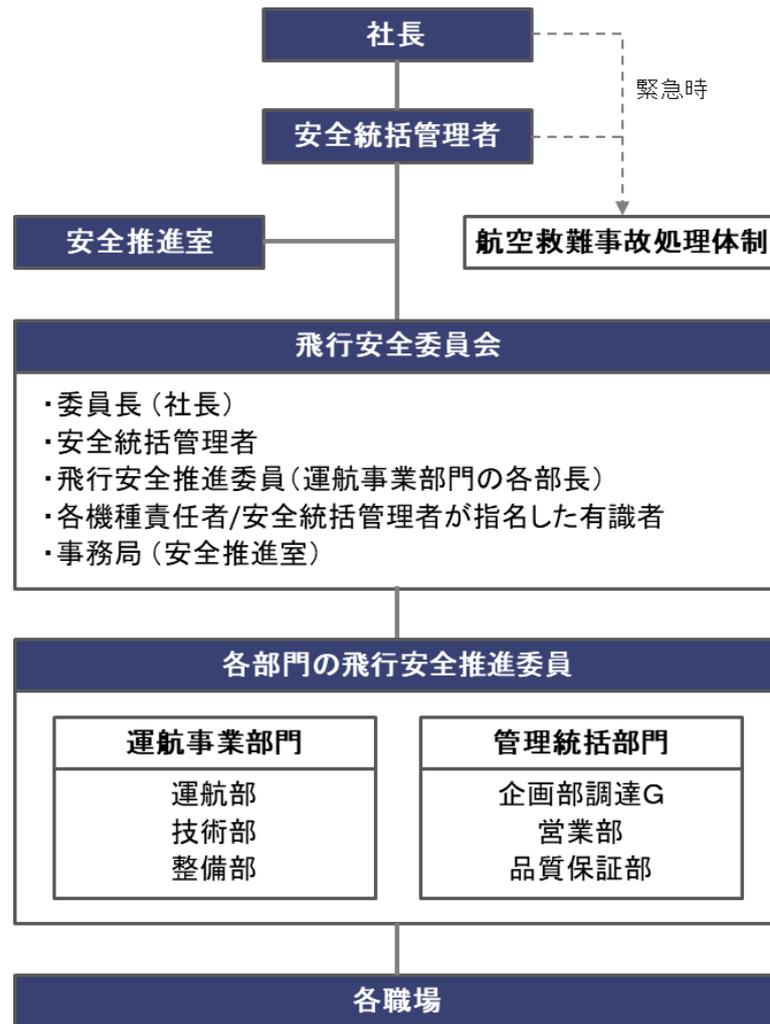
#### 『飛行安全の理念』

- (1) 飛行安全は、一人一人が責務を果たすことで達成される。
- (2) 有らん限りの知識と経験を活用して、飛行安全を脅かす要因を事前に排除する。
- (3) 規律を遵守し、疑わしきは作業を停止する勇気を持つ事を誇りとする。

## 2. 安全管理体制 (SMS: Safety Management System)

安全の確保に向けて、安全管理に係る以下の体制及び活動サイクルを構築し、継続的な改善を推進しています。

### 2.1 SMS 組織体制



### 2.2 各組織の機能及び役割の概要

#### (1) 安全統括管理者

SMS を統括的に管理する責任と権限を有し、安全施策や安全投資などの重要な経営上の意思決定への関与や、安全に関する重要事項の社長への報告を行う者で、社長により選任されます。

## (2) 安全推進室

安全統括管理者の下で、安全に係る方針及び全般活動計画を策定します。また定例(隔月)の飛行安全委員会及び安全マネジメント・レビューの開催の他、安全情報の収集/共有、安全に係る教育の実施等を通じて、全社的な安全活動を推進しています。

## (3) 飛行安全委員会

SMSにおいて各部門から独立した上位の機関として、安全統括管理者の職務を補佐し、安全リスク管理の体系的な実施のために中核的な役割を果たすものです。社長を委員長として、安全統括管理者、各部門の飛行安全推進委員等で構成され、安全活動の推進状況レビューの他、安全課題に関する対策の協議や安全施策・安全投資の決定などを行っています。

## (4) 各部門の飛行安全推進委員

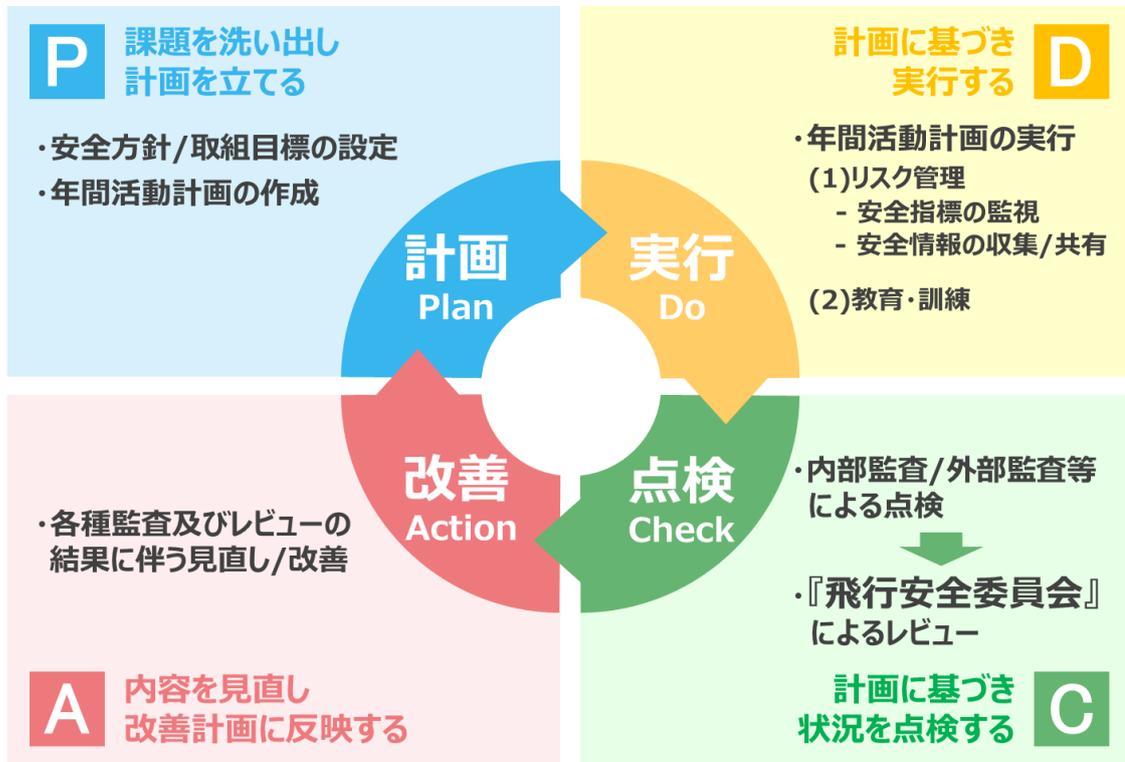
運航事業部門の各部長が務め、主要メンバーとして飛行安全委員会に参加すると共に、各職場(各部門)における安全活動を立案し、推進しています。

## (5) 航空機乗組員、整備従事者、運航管理担当者(2021年3月1日現在)

区分	人数	備考
航空機乗組員	8名	
整備従事者	22名	うち有資格整備士 19名 <sup>※1</sup>
運航管理担当者	9名	うち6名は航空機乗組員兼務

※1) 一等航空整備士、二等航空整備士、一等航空運航整備士、二等航空運航整備士を指す。

## 2.3 SMS 活動サイクル



### 2.3.1 リスク管理

#### (1) 安全指標の監視

運航時における装備品の故障件数やヒューマンエラーに係る不具合件数など、安全リスクを含む各種安全指標を常時監視することによってハザードを特定し、安全運航に影響を及ぼす事態の未然防止に努めています。

#### (2) 安全情報の収集/共有

日常業務の状況を的確に把握し、安全リスクを低減させるため、社内外の運航事業全般において発生する安全情報を収集/共有し、再発防止に向けた安全対策の検討を実施しています。

なお、社内発生したヒヤリハット等の情報については、社内ネットワーク上の HITS<sup>※2</sup> 投稿システムを活用して収集すると共に、代表的な事例については、毎月発行する「HITS 事例通信」により、社内での共有を図っています。

(HITS 収集件数:48 件)

今後は、更に装備品の故障やヒヤリハットなど安全情報の蓄積を進め、傾向分析による事故の未然防止活動に取り組む予定です。

※2) Hazard Identification and Tracking System  
: ハザードの特定と追跡システム

## 2.3.2 教育・訓練

### (1) 技量維持訓練及び審査

航空機乗組員及び整備従事者等に対して、「運航規程審査要領」、「整備規程審査要領」、及び「航空機運送事業及び航空機使用事業の許可及び事業計画変更の許可審査要領」に基づき社内規程を設定しており、2020年度も定期訓練及び審査の他、機外脱出・保命訓練及びヒューマンファクター教育等を実施しました。

### (2) 緊急支援体制訓練及び航空救難事故処理訓練

緊急事態に陥った場合等の対処を円滑に遂行するために、「航空救難事故処理規程」を基にした訓練を毎年実施しております。

2020年9月には、緊急時の情報共有システムを活用した情報処理訓練(机上)を実施、また2020年10月には、全ての運航関係者参加による“滑走路上の走行不能事態を想定した”航空救難事故処理訓練を実施し、技量の習熟を図ると共に、更なる体制強化に向けた改善事項の洗出しを行いました。

### (3) 安全意識教育等

全社員及び/又は運航事業関係者に対しては、SMSの周知及び理解促進の他、社内の安全文化の醸成を目的として、以下の取り組みを実施しています。

#### ① 社長訓示/飛行安全講話

過去に経験した事故事例/失敗事例や国内で発生した作業ミスによる事故事例等を基に、作業ミスが航空機に与える影響とルール遵守の大切さを指導しています。全社員に対して社長訓示を行うと共に、新入社員に対しては飛行安全講話を実施し、安全啓発を行いました。

## ② 飛行安全・品質月間

過去の事故等の風化防止対策として、2020年10月31日から11月30日までの約1ヶ月間、「飛行安全・品質月間」を催行し、事故事例教育の他、安全理念の唱和、グループ会社における展示事故機の見学、安全標語の募集等の安全啓発に係る各種行事を実施しました。

## ③ 安全パトロール

職場改善活動の一環として、役員・管理職及び社員による毎日の現場巡回を行っています。2020年度は、現場巡回による直接対話を通じて安全意識の再徹底を図ると共に、浸透度合いの確認を実施しました。

## ④ コンプライアンス教育

関連法令及び社内規則等の他、企業倫理の遵守を目的に、コンプライアンス教育を実施しています。

2020年度は、全社員を対象にディスカッション形式及びe-Learningを活用した自習形式による年2回(7月/11月)の教育を実施しました。また、併せてコンプライアンス意識調査を実施し、分析結果は次の活動へ反映される仕組みとしています。

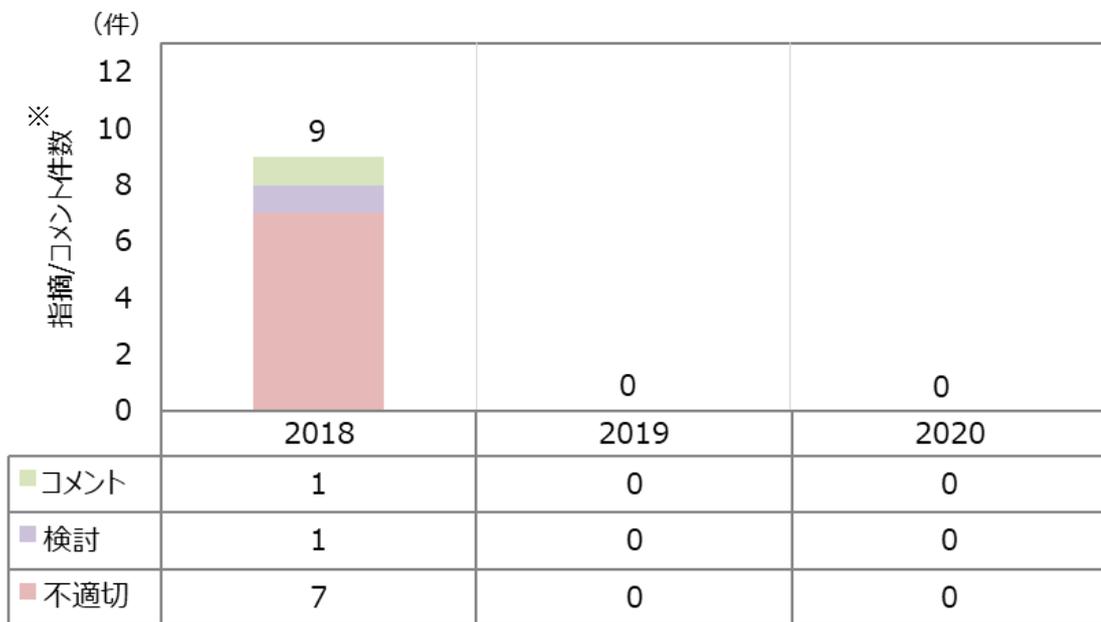
### 2.3.3 内部監査/外部監査等

SMSの運用状況を自己評価して現状の課題を洗い出し、改善に繋げることを目的として、運航関連部門及び経営トップに対する毎年1回以上の内部監査を実施しています。また、外部監査として、航空局による毎年の安全監査立入検査を受検(次ページ参照)した他、ビジネス航空機の運航に係る国際標準であるIS-BAO<sup>※3</sup>の第三者認証を取得・維持し、国際標準に適合したSMSを構築しています。

その他、2020年7月には運輸安全マネジメント評価を受審し、弊社の安全への取り組みについての評価と更なる改善に向けた助言を受けて、活動計画への反映を行いました。

※3) International Standard for Business Aircraft Operations  
: ビジネス航空機の運航に関わる国際標準(第三者認証制度)

〔航空局安全監査立入検査 受検実績（直近3年分）〕



※) 「結果通知書」による指摘等の件数を示す。

### 3. 法第 111 条の 4 の規定に基づく報告

航空事故、重大インシデント及び安全上のトラブルの発生状況は以下のとおり。  
2020 年度については、航空事故及び重大インシデントの発生はないものの、安全上のトラブルが 4 件発生しています。

種類 ※4	2018 年度	2019 年度	2020 年度
航空事故	0	0	0
重大インシデント	0	0	0
安全上のトラブル	4	2	4

#### 〔2020 年度『安全上のトラブル』の詳細〕

No	発生日付 機種(機番)	不具合内容	原因	是正処置
1	2020/4/23 BE-200 (JA20DA)	【非正規部品の使用】 他の使用航空機の不具合に伴う点検において、パーツカタログと異なる酸素マスクの搭載を確認した。	2014 年中古機導入以前から搭載されていたもので搭載経緯は不明。	・生産中止に伴い代替品へ交換
2	2020/4/28 MU-300 (JA30DA)	【非正規部品の使用】 他の使用航空機の不具合に伴う点検において、パーツカタログと異なるアウトフローバルブの搭載を確認した。	2003 年の交換に係る書類は既に保管期限を過ぎて廃棄されており、搭載経緯は不明。	・正規品へ交換
3	2021/1/14 BE-200T (JA8824)	【非正規部品の使用】 機体整備中、パーツカタログとは異なる Fuel Flow Divider の搭載を確認した。	2008 年中古機導入以前から搭載されていたもので搭載経緯は不明。	・正規品へ交換
4	2020/1/19 BE-200T (JA8824)	【整備要目の時間超過】 整備要目の再点検において、Inverter 及び AVIO equip. 整備の時間超過を確認した。	2008 年中古機導入時の技術資料の入手及び確認不備。	・整備要目の改訂 ・追加整備の実施

※4) 法第 111 条の 4 の規定に基づく報告の種類

『航空機事故』

: 航空機の墜落、衝突、火災及び航空機による人の死傷または物件の損壊等の事態が該当し国土交通大臣が認定します。

『重大インシデント』

: 航空機事故には至らなかったものの、事故が発生する可能性があったと認められるもので滑走路からの逸脱、非常脱出、エンジンの推力損失等の事象が該当し、国土交通大臣が認定します。

『安全上のトラブル』

: 航空事故や重大インシデントに至らなかった事項に関する情報についても航空関係者で共有し、予防安全対策に活用していくことを目的に、新たに「その他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態」(以下、「安全上のトラブル」と言う)を国に報告する事が義務付けられました。(航空法第 111 条の 4)

報告された情報は国土交通省航空局において統計的な分析が行われ、安全施策へ反映されます。またインターネットシステム (ASIMS) を通じて航空安全情報を航空事業者間で共有する仕組みが設けられています。(航空法第 111 条の 5)

## 4. 行政処分・行政指導

2020年度に受けた行政処分及び行政指導はありません。

## 5. 安全に関する目標

### 5.1 2020 年度 安全目標の達成状況

安全目標に対する実績は下表のとおり。

No	安全指標	目標	実績	評価
1	航空事故・重大インシデント発生件数	0 件	0 件	達成
2	ヒューマンエラーに起因する航空機トラブル発生件数	5 件以下	1 件	達成
3	ヒヤリハット等の安全情報収集件数	30 件以上	48 件	達成

### 5.2 2021 年度 安全目標の設定

2020 年度の実績、及び行政指導に伴う是正処置状況を踏まえて、下表のとおり 2021 年度の安全目標を設定しています。

新たな安全目標をベースとして具体的な年間活動計画を策定し、安全の確保に向けた活動を推進します。

No	安全指標	目標	実績	評価
1	航空事故・重大インシデント発生件数	0 件		
2	ヒューマンエラーに起因する航空機トラブル発生件数	5 件以下		
3	ヒヤリハット等の安全情報収集件数	33 件以上		

〔安全目標設定の考え方〕

(1) 航空事故・重大インシデント発生件数

飛行安全を至上の命題として、引き続き 0 件に設定。

(2) ヒューマンエラーに起因する航空機トラブル発生件数

過去の発生率(6.5 件/1,000 時間)及び計画飛行時間をベースに算出。

(3) ヒヤリハット等の安全情報収集件数

安全情報の更なる質の向上及び対策の充実に重点を置いた活動への移行を踏まえて設定。

## 6. 使用航空機に関する情報

2020 年度における使用航空機及び飛行実績は下表のとおり。

機種	座席	年間 飛行時間	導入時期	機齢	備考
MU-300 (JA30DA)	7	82.8	1997 年	38	
BE-200T (JA8824)	6	20.4	2007 年	40	
BE-200 (JA20DA)	6	359.8	2013 年	43	
G-IV (JA002G)	10	46.1	2017 年	27	



機種 : BE-200T  
機番 : JA8824  
用途 : 運送事業機, 使用事業機



機種 : BE-200  
機番 : JA20DA  
用途 : 使用事業機



機種 : MU-300  
機番 : JA30DA  
用途 : 使用事業機



機種 : G-IV  
機番 : JA002G  
用途 : 自家用機(2021年度 事業機編入予定)