

# 安全報告書 2021 年度



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

はじめに 「2021 年度 安全報告書」の発行にあたって

1. 輸送の安全を確保するための事業運営の基本的な方針
2. 輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項
  - 2.1 安全管理体制
  - 2.2 日常運航の支援体制
    - 2.2.1 定期訓練及び審査の内容(航空機乗組員/整備従事者/運航管理担当者)
    - 2.2.2 日常運航における問題点の把握とその共有、現場へのフィードバックの体制
    - 2.2.3 安全に関する教育・啓発活動等の取組み
  - 2.3 使用している航空機に関する情報
3. 法第 111 条の 4 の規定に基づく報告に関する事項
  - 3.1 航空事故・安全上のトラブル等の発生状況
  - 3.2 航空事故・安全上のトラブル等の概要及び対策
4. 輸送の安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置
  - 4.1 国から受けた行政処分又は行政指導
  - 4.2 2021 年度 安全目標の達成状況及び取組み状況
  - 4.3 2022 年度 安全目標

## 2021 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。  
2021 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。

2021 年度は、従来体制に加え、航空機整備検査認定並びに航空機整備改造認定事業場を取得し、これら体制下において更なる安全管理の強化に取り組んで参りました。具体的には、整備部門による機材品質向上を中心とした安全アプローチに加え、組織全体でのオペレーションの質の向上やプロセスの質を重視したアプローチにより、安全目標に対するマネジメントサイクルを強化した結果、社内外のステークホルダーや外部審査機関から安全運航への取り組みについてより良い評価を頂くことができました。

一方、社会を取り巻く情勢としては、火山、地震、台風、線状降水帯など自然災害激甚化への警戒感の高まりなど、自然の脅威に対する対策は待ったなしの状況と言えます。これら自然災害においては、当社の持つ修理改造技術を活かし、最新技術を用いた航空観測事業等により積極的な貢献を果たして参りたいと考えております。また、事業継続性の観点では、当社の安全文化に根ざした安全運航の確保が重要と認識しており、社員一人ひとりの関与レベルを深める安全促進を図って参ります。

皆様に信頼され、ご期待に応えられる会社を目指して、今後も安全確保に向けた研鑽や技術の進歩に努めて参ります。

本安全報告書を通じて、当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。

2022 年 7 月

ダイヤモンドエアサービス株式会社  
代表取締役社長 西ヶ谷 知栄

## 1. 輸送の安全を確保するための事業運営の基本的な方針

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。

### (1) 安全方針

#### 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。』

### (2) 行動指針（社是および飛行安全の理念）

#### 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』

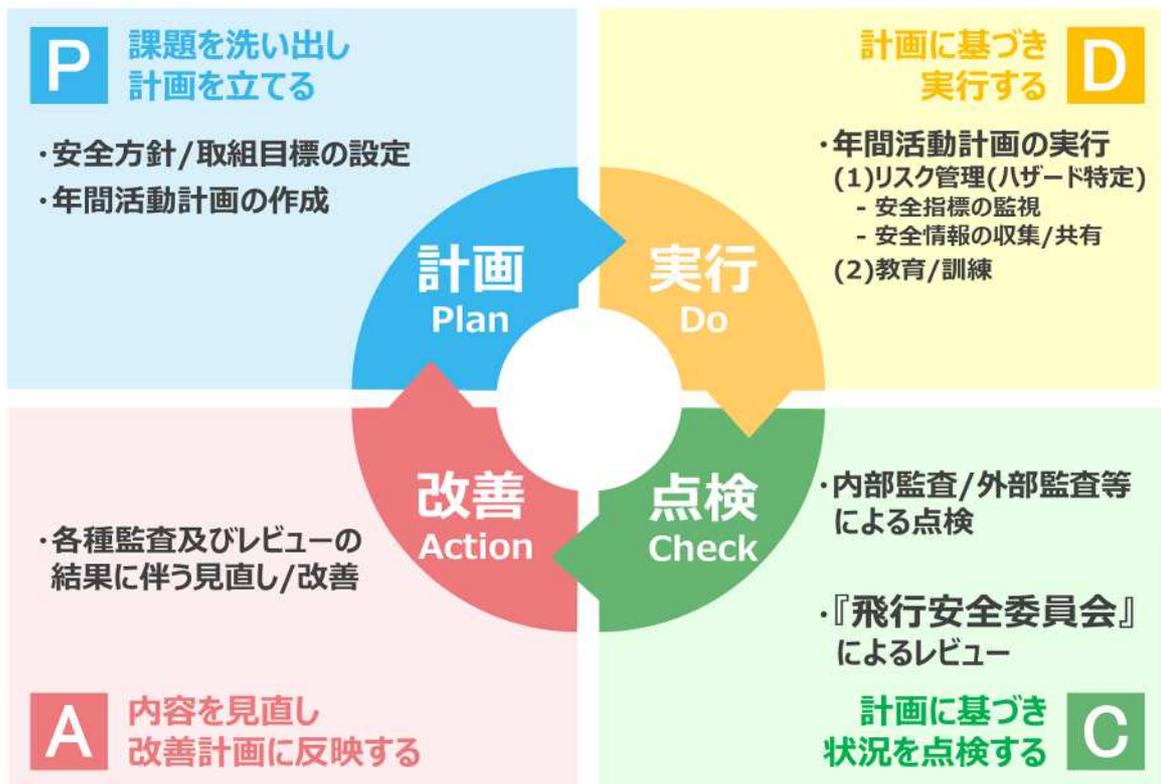
- 一. お客様を第一とし、プロとしてサービスを提供する。
- 一. 飛行安全を至上の命題とし、自ら研鑽に励むと共に、チームとして相い協力し技術の進歩に努める。
- 一. 清新の気持ちで、新たな事業機会の創出に努力し、社業の発展に努める。

#### 『飛行安全の理念』

- (1) 飛行安全は、一人ひとり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) 安全管理の活動サイクル



## (3) 人員に関する情報（運航事業部門：2021 年度末現在）

	運航	技術	整備	合計
人数	11 名	8 名	33 名	52 名

区分	人数	備考
航空機乗組員	8 名	
整備従事者	19 名	うち有資格整備士 17 名 <sup>※1</sup>
運航管理担当者	8 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。

## (4) 安全確保に関する組織の機能及び役割

### ① 安全統括管理者

SMS<sup>※2</sup>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なう者で、社長により選任されます。

※2) Safety Management System : 安全管理体制

### 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なっています。

### 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。

## 2.2 日常運航の支援体制

### 2.2.1 定期訓練及び審査の内容(航空機乗組員/整備従事者/運航管理担当者)

#### (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、2021年度も定期訓練及び審査の他、冬季運航前教育、危険物輸送に関する教育、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。

## 2.2.2 日常運航における問題点の把握とその共有、現場へのフィードバックの体制

### (1) 安全指標の監視

運航時におけるフライトスコーク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、社内で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>※3</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、定期発行する「HITS 事例通信」により、社内での共有を図っています。

2021 年度は、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、信頼性管理手法による事故の未然防止活動を開始しました。

※3) Hazard Identification and Tracking System

: ハザードの特定と追跡システム

### (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>※4</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。

※4) 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)

## 2.2.3 安全に関する教育・啓発活動等の取組み

### (1) 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。

2021年11月に、全ての運航関係者参加による“滑走路で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すると共に、タイヤ・バースト等による機体移動が困難な事態に備えたスケーター装着の実機訓練を実施しました。15分以内に装着を終えることなど有事における対応力の向上を図ると共に更なる体制強化に向けた改善事項の抽出を行ないました。



スケーター装着の実機訓練の様子

### (2) 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、以下の取組みを実施しています。

#### ① 社長訓示/飛行安全講話

2021年度の社長訓示では、全社員に対して、品質を第一に考え行動すること、トラブルやヒヤリハット事象については原因究明をしっかりと行ない、本質に迫ることで効果的な対策を見出すこと等の指導をしています。また飛行安全講話により、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伝える安全啓発を行ないました。

## 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、2021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、過去の事事故事例と対策の風化防止教育、ヒューマンエラー理論と対策のDVD教育、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、飛行安全と品質の大切さを改めて思い起こす機会としました。



2021年度 安全標語ポスター

## ③ 安全統括管理者による月頭訓示

社内の安全文化を深化させることを目的に、月頭に全員で神棚参拝を行なうと共に安全統括管理者からの訓示を行ない、3H（初めて、変更、久しぶり）作業に特に注意して業務にあたるよう、現場で起こる様々な事例を交えメッセージを発信するなど、安全訓話を通じて意識向上に取り組んでいます。



安全統括管理者による月頭訓示の様子

#### ④ 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現場巡回を行っています。2021年度は、延べ970職場の現場巡回を実施し、315件の改善点を洗い出し、職場改善を進めました。この現場巡回による対話を通じて、安全意識向上を図ると共に、浸透度合いの確認を実施しています。

#### ⑤ コンプライアンス教育

社長から全従業員に向け「コンプライアンス宣言」を発信し、関連法令及び社内規則、社会の倫理規範等に対するコンプライアンス遵守は最優先に認識すべきことであること宣言している他、すべての従業員対象のコンプライアンス教育に力を入れています。

2021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(上期/下期)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 使用している航空機に関する情報

2021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
MU-300 (JA30DA)	7	118:55	1997年	39
BE-200T (JA8824)	6	192:30	2007年	41
BE-200 (JA20DA)	6	294:15	2013年	44
G-IV (JA002G)	10	91:15	2017年	28



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 : 使用事業機

### 3. 法第 111 条の 4 の規定に基づく報告に関する事項

#### 3.1 航空事故・安全上のトラブル等の発生状況

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。  
2021 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 ※5	2019 年度	2020 年度	2021 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	2	4	4

#### 3.2 航空事故・安全上のトラブル等の概要及び対策

No	発生日付 機種(機番)	不具合内容	原因	是正処置
1	2021/8/25 MU-300 (JA30DA)	『特別管制区:PCA への 無許可進入』 トラフィックの回避に気を取られ 意図せず PCA に無許可侵入 してしまった。	回避行動を優先しすぎ た結果、管制との緊密 な連携が疎かになって しまった。	全操縦士への教育と 飛行前の確認追加、 社内安全情報の共有 など
2	2021/9/2 BE-200 (JA20DA)	『与圧システムの不具合』 機内高度計が通常より上昇。 キャビン差圧計は最大差圧 が 6.1PSI であるべきところ、 約 4.0PSI を指示。	飛行中にケーブル シールが外れたことで 徐々に与圧が流出	ケーブルシール及び シール保持スプリング 交換
3	2022/1/31 BE-200 (JA20DA)	『着陸装置の不具合』 脚上げ操作を行ったところ、 LDG GEAR CONT スイッチ ハンドルの赤いランプが消灯 しなかった。	LDG GEAR MOTOR Relay の不良	LDG GEAR MOTOR Relay を交換
4	2022/3/22 MU-300 (JA30DA)	『承認された高度からの逸脱』 上昇中、指定高度の 24,000ft を約 500ft 超過 した。	機器が設定した高度を キャプチャせず、且つ 操縦士はコース修正に 気を取られ、高度監視 がおろそかになった。	ナビゲーション機器の 点検および全操縦士 への教育など

※5) 法第 111 条の 4 の規定に基づく報告の種類

『**航空事故**』

: 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。また航空安全監視システム(ASICSS)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. 輸送の安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置

### 4.1 国から受けた行政処分又は行政指導

2021 年度に受けた行政処分及び行政指導はありません。

### 4.2 2021 年度 安全目標の達成状況及び取組み状況

安全目標の達成状況は下表のとおり。

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	33 件以上	37 件	達成

### 4.3 2022 年度 安全目標の設定

2021 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 2022 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
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	1 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〕

- 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。
- 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(1.0 件/1,000 時間)及び計画飛行時間をベースに算出。
- 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。