

令和元年5月24日
大阪航空局

ダイヤモンドエアサービス株式会社に対する業務改善勧告

平成30年12月6日から7日までの間に、大阪航空局がダイヤモンドエアサービス株式会社に対して、航空法（昭和27年法律第231号。以下、「法」という。）第134条に基づく立入検査（以下、「立入検査」という。）を実施した際に、同社が運航する航空機について整備規程に基づかない不適切な整備業務が認められたことから、平成30年12月13日に大阪航空局から類似事例の確認等を同社に指示した結果、他にも不適切な事実が確認された旨同社から報告がありました。これらの報告された事実を受け、平成31年2月13日から15日まで、立入検査及び報告徴収を実施した結果、同社が運航する事業機について、主脚の装備品、プロペラ及び発動機の関連部品等の不適切な整備が実施された事実が認められました。これら航空機の整備が適切に行われなかったことは、法第10条第4項第1号に規定される安全性を確保するための強度、構造及び性能についての基準に適合しないものでした。

また、航空運送事業の用に供する航空機の整備業務を実施するには整備規程に基づき実施しなければなりません。同社は技術資料の維持管理について、整備規程に従わずに業務を行っており、これらの行為は法第104条第1項に違反するものでした。

さらに、整備従事者から整備規程及び整備基準が適切に改訂されていないことや作業手順書の不備等について、同社の責任者へ報告していましたが、これらの指摘に対して適切に対応を図っていませんでした。

これらは、航空の安全に影響を及ぼす違反行為であるとともに、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という安全管理システムが十分に機能しておらず、現行の安全推進及び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ことから、本日、同社に対して業務改善勧告を行いました。

大阪航空局としては、同社において再発防止が確実に図られ安全運航のための体制が維持されるよう、引き続き厳格に指導監督を行って参ります。

添付資料：ダイヤモンドエアサービス株式会社に対する業務改善勧告

問い合わせ先

(1) 航空会社に対する措置、監督業務について

大阪航空局安全統括室 航空事業安全監督官 平山

直通：06-6949-0595、FAX：06-6949-1381

(2) 整備規程、審査関連について

大阪航空局安全統括室 整備審査官 萬崎

直通：06-6949-6233、FAX：06-6945-6313

阪空安第2号
令和元年5月24日

ダイヤモンドエアサービス株式会社
取締役社長 藤田 徹 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、平成30年12月6日から7日までの間に、大阪航空局が貴社に対して、航空法（昭和27年法律第231号。以下、「法」という。）第134条に基づく立入検査（以下、「立入検査」という。）を実施した際に、貴社が運航する航空機について整備規程に基づかない不適切な整備業務が認められたことから、平成30年12月13日に大阪航空局から類似事例の確認等を貴社に指示（以下、「確認指示」という。）した結果、他にも不適切な事実が確認された旨貴社から報告があった。

これらの報告された事実を受け、平成31年2月13日から15日まで、立入検査及び報告徴収を実施した結果、下記1. 記載のとおり的事实（以下、「本件事実」という。）が認められた。

本件事実は、下記2. 記載のとおり、法第104条第1項に違反するものであり、また、法第10条第4項第1号に適合しないことが認められた。

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6月24日までに文書にて報告されたい。

記

1. 不適切な整備が実施された事実

確認指示及び平成31年2月13日から15日までの間において立入検査を実施した結果、貴社が運航する事業機について、以下の不適切事案が確認された。

法第104条の規定により大阪航空局長から認可を受けた整備規程（以下、「整備規程」という。）の適用を受ける航空運送事業機であるJA8824（ビーチクラフト式200T型）においては、非常脱出口標識、主脚の装備品、プロペラ、発動機の燃料噴射系統及び発

動機の点火栓等の整備項目について、航空機製造事業者が定めた整備マニュアルや同事業者から提供された技術資料、法第 13 条の規定に基づく追加型式設計承認（以下「STC^(注1)」という。）及び法第 16 条の規定に基づく修理改造検査（以下「修理改造検査」という。）に定められた技術資料が適切に維持管理されておらず、整備要目表及び作業手順書（以下、「整備要目表等」という。）に適切な整備項目が反映されていなかったことから、必要な整備が適切に行われず、また、その状態で航空の用に供していた。

また、航空機使用事業者が航空運送事業者の整備規程に相当するものとして定める整備に関する基準を定めた整備基準（以下、「整備基準」という。）の適用を受ける JA20DA（ビーチクラフト式 200 型）、JA30DA（ミツビシ式 MU-300 型）、JA8431（グラーマン式 G-1159 型）においても、以下の整備項目について、航空機製造事業者が定めた整備マニュアルや同事業者から提供された技術資料、STC 及び修理改造検査時に定められた技術資料が適切に維持管理されておらず、整備要目表等に適切な整備項目が反映されていなかったことから、必要な整備が適切に行われず、また、その状態で航空の用に供していた。

注1：Supplemental Type Certificate の略で、型式証明を受けた航空機の設計変更で型式証明を受けた航空機の設計と同様の効果をもたらす

- ・ JA20DA（ビーチクラフト式 200 型）

非常装置である EMERGENCY EXTENSION MECHANISM（通常の下げ操作で適切に脚下げができなかった場合に使用する非常用の脚下げ装置をいう。以下同じ。）、非常脱出口標識及び発動機の燃料噴射系統等の点検

- ・ JA30DA（ミツビシ式 MU-300 型）

非常装置である EMERGENCY EXTENSION MECHANISM、非常脱出口標識、発動機の出力行操作系統及び発動機の消火系統等の点検

- ・ JA8431（グラーマン式 G-1159 型）

HYFLEX（超高速飛行実験機）テレメータアンテナ、空中衝突防止装置の構成品及びアンテナ及び抽気系統バルブ等の点検

その他、JA8431（グラーマン式 G-1159 型）においては、空調システムの部品の洗浄作業において、航空機製造者が定めた整備マニュアルに指定された洗浄剤を使用しないで整備を実施していた。

上記のとおり、整備規程及び整備基準に基づかない不適切な整備業務が認められた。

さらに、整備従事者から整備規程及び整備基準が適切に改訂されていないことや作業手順書の不備等について、貴社の管理課長や飛行整備課長へ報告していたが、両課長は、これらの指摘に対して適切に対応を図っていなかった。

2. 違反行為等の認定

(1) 法第 104 条第 1 項に違反する行為

上記 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、航空機製造者から提供される技術資料を適切に維持管理しておらず、整備要目表等に適切な整備項目が反映されていなかったことから、航空機の整備が適切に実施されなかった。

航空運送事業の用に供する航空機の整備業務を実施するには整備規程に基づき実施しなければならないが、貴社は技術資料の維持管理について、整備規程に従わずに業務を行っており、これらの行為は法第 104 条第 1 項に違反するものである。

(2) 不適切な整備

上記 1. に記載の事実によれば、貴社は航空運送事業及び航空機使用事業の用に供する航空機の耐空性を維持するため、航空機製造事業者が定めた整備マニュアルや同事業者から提供された技術資料、STC 及び修理改造検査時に定められた技術資料を適切に維持管理しておらず、整備要目表等に適切な整備項目が反映されなかったことから、航空機の整備が適切に実施されなかった。

これら航空機の整備が適切に行われなかったことは、貴社が所有する航空機の耐空性が維持されていない状態となり、法第 10 条第 4 項第 1 号に規定される安全性を確保するための強度、構造及び性能についての基準に適合しないものであった。

3. 講ずべき措置

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、これらの違反行為はいずれも当局からの指摘又は指示が発端となって発覚したものであること等に鑑みれば、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、会社における、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めるため、以下の措置を講じることを勧告する。

(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並びに法令及び規程等の遵守に係る教育を行うこと。また、安全に影響のある事案が発生した場合には、各部門長及び安全統括管理者あて迅速に正確な報告がなされるとともに、会社として正確な情報を基に事案の要因分析及び分析結果に基づきすみやかな是正及び再発防止策を確実に実施するための体制を構築すること。

(2) 耐空性維持に必要な技術資料の適切な維持管理

航空機製造者が提供する耐空性維持に必要な技術資料を適切に評価、検討し、必要な整備項目を適切に整備要目表等に反映すること。また、これを継続的に維持管理する体制を構築すること。

(3) 計画された整備作業の確実な実施と管理

計画された整備計画の下、適切な作業指示を行うとともに、整備規程又は整備基準に基づき業務の実施方法を具体的に定めた整備マニュアルに従って適切な整備を実施する体制を整備すること。

以上