

B. 航空機整備

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要請事項	要請理由	備考
B01	1	航空機整備士における疲労リスク管理	A	新規	本	<p>安全管理の視点からの整備士の疲労の実態を把握し、疲労リスク管理について示すこと。</p> <p>航空機整備士の過酷なシフト勤務、整備作業以外の業務、様々な環境の中での整備作業などにおける疲労の兆候を把握し、疲労に伴う安全性への脅威を認識して、疲労リスク管理を行うように定めること</p>	<p>整備士の疲労蓄積が健康問題となっており、これは作業安全に直結する。整備連の安全アンケートでは「疲れが取れない」「眠れない」という声が依然多く、「3交代勤務の夜勤の勤務時間の変更で時短されたが早番、遅番勤務が長くなったことで疲労が解消しない」との率直な声もあり、仮眠制度の新設、労働密度緩和を求める声が多く挙げられている。こうした事態を看過することは安全を主管する行政として問題である。</p> <p>日本航空グループ、全日空グループともに整備作業の主体は、整備子会社となっている現状では夜間整備の負担が増える一方で仮眠制度はなく、作業に追われて休憩も満足に取れていないことから確実な作業の実施に不安を訴える声も多くある。</p>	
B01	2	航空機整備士における疲労リスク管理	A	新規	本	<p>航空機及び航空機関連器材の損傷、作業者の怪我等の事故やインシデントの発生しやすい深夜勤務の実態を把握し、安全性に関わる不適切などところについて指導すること</p>	<p>夜勤シフト勤務は、日常生活時間帯からズレただけのものではなく、体調、健康、社会生活に変化を引き起こす。そのため、通常とは違う勤務であるとの認識に立ち、深夜勤務帯におけるヒューマンエラーの削減により安全を確保する目的で、夜間整備の規制が必要である。また、夜勤における疲労蓄積が勤務時間の長くなった次の早番や遅番にも影響した勤務になっている。近年、羽田空港制限区域内での車両事故が頻発しており、これまで「居眠り」に起因する事故が1年間で5件も発生する深刻な事態となっている。これらの事故は深夜帯、明け方に集中していることから、実態に見合ったFRMS疲労管理とSMS安全管理制度が問われる事態になっている。</p>	
B01	3	航空機整備士における疲労リスク管理	A	新規	本	<p>夜間整備偏重の実態を把握し、適正な整備環境を整えるように指導すること</p>	<p>夜間整備の負担増加に加え、整備作業以外の業務に追われて休憩も満足に取れていない。その一方で仮眠制度が無く、確実な作業の実施に不安を訴える声が多い。アンケートでは「疲れが取れない」「眠れない」という声が依然多く、「3交代勤務の夜勤の勤務時間の変更で時短されたが、早番、遅番勤務が長くなったことで疲労が解消しない」との率直な声もあり、仮眠制度の新設、労働密度緩和を求める声が多く挙げられている。</p>	
B01	4	航空機整備士における疲労リスク管理	A	新規	本	<p>疲労によるストレスからのアルコールなどの過剰摂取へと至らしめない職場環境改善を行い、根本的な対策を講じること</p>	<p>疲労の怖さは、1人の整備士だけに止まらず、整備士全体の健康と整備全体の安全を脅かすことになるだけでなく、疲労に伴うアルコールの過剰摂取も問われなければならない。ただ、現行のアルコール検査はやり過ぎの面がある、との声が少なくないことから、疲労やストレスによるアルコールの過剰摂取に至らしめない根本的な対策を講じることが重要である。</p>	

B. 航空機整備

B02	1	コロナ禍による長期停留などによって発生した航空機の整備に関わる事象	A	新規	本	<p>コロナ禍の影響による長期停留によって発生した航空機の技術的な問題、事象などの実態を把握し、事故、インシデントに至らしめない対策を講じること。また航空機整備のあり方について検証すること</p>	<p>運航整備の現場では、運航乗務員による飛行間点検(新F/0)、飛行間点検0名(ER-0)など、整備の実践的な技術の伝承が十分に実施できない環境になっている。また出発前の課題として、現場の整備士による整備事象への判断と整備事務所の最終方針の相違などから派生する頻繁な業務連絡の結果、航空機の出発が遅延するケースが多発している。また重整備の現場では、コロナ禍で海外・中国への重整備委託に出せない事情から、人員不足が顕著に現れ逼迫した状況になっている。</p>
B03	1	航空機整備検査確認体制	A	新規	本	<p>航空機整備における検査確認制度については、国として二重確認制度を積極的に取り入れ、誤作業を未然に防ぎ、航空機の更なる品質の向上および均一化を目指すこと</p>	<p>耐空性に影響を及ぼす作業を検査する二重確認は、同一作業員ではない別人が検査を行うものとして本来確立されるべきものである。そもそも二重確認は一人の人が2回行うのではなく、二人の人が行うのが二重確認であるが、JALには「別人格になって点検を」という言葉があるように、本来とは異なった運用が行われている。耐空性に影響を及ぼす作業を検査するための二重確認は、整備作業の実施組織から独立した検査員によって行う体制を確立して行うべきであるが、整備現場の整備士だけでなく検査員も人員不足、技術力の低下が進んでおり充足が急務な状況である。</p>
B04	1	航空機の整備作業後の書類整理に関わる問題と整備人員体制について	A	新規	本	<p>電子化によって効率的に共有化が容易に行われ確実な確認が行えるはずのe-Log、そして従来までの搭載用航空日誌における煩雑な現状の実態を把握し、安全性確認検査による結果だけではわからない時間や制約など整備士が抱える問題、課題の本質を見極め、整備の人員体制も含めて指導すること</p>	<p>整備の効率化によって、コミュニケーションにも大きな影響を及ぼしている。乗員から「e-Logになってから時間がかかり過ぎる」「e-Logと搭載用航空日誌の併用のため、非常に煩雑になっているように見受けられる」「e-Logを使用していることで整備の持ち越しが多過ぎることから、重要なMEL適用項目を見逃す可能性がある」などの声が上がっている。 乗員からのアンケートでは実に6割以上が「MELやCDLの適用増加、修理の持ち越し」に対する声を挙げている。MEL、CDLなど修理持ち越しに絡む事象の発生は、出発直前、飛行間における整備などに分かれており、整備士へのタイムストレスなども影響していると推測される。 また乗員から「出発前に整備事象が発生した際、現場の整備士が現物を見て状況を判断しているのに整備事務所から度々の問い合わせ、現状にそぐわない方針変更の指示により出発が大幅に遅延するケースが多い。もっと現場の整備士の判断に裁量を持たせるべき。」などの声が上がっている。 コロナ禍で航空機整備の環境は変化し、整備部門における人員不足の影響はより深刻になっている。各社における効率的な人員配置を目指した組織形態を採用した結果、国際線業務資格整備士などの有資格整備士が不足し、複便への対応ができないなどの事例も発生している。さらに国内運航便への人員配置に苦慮するなど、日常の整備作業に支障を来している。</p>
B05	1	予備部品、予備エンジンの確保	A	新規	本	<p>就航から長期に使用している機種・機体については安全を担保するためにも十分な予備部品、予備エンジンを確保するよう指導すること。</p>	<p>国土交通省の令和2年度の航空輸送の安全に関わる情報によると、令和2年 4月1日から令和3年 3月31日までの1年間に発生した安全上のトラブル等について、航空事故4件、重大インシデント1件及び安全上のトラブル878件の合計883件の報告があった。長期停留している機体からの部品流用により運航便を支えているが、本来あるべき姿ではない。流用に余計な工数がかかり、作業工程も多くなるため疲労やミスの原因になることから、流用を当てにしないで必要な部品を揃えることが重要である。エンジン不足や予備エンジンの不足原因は、適切な量のスタンバイエンジンが生産できていないことにある。古いエンジン部品が世界的に不足しており、入手が困難になっている。卸されたエンジンを速やかに分解し、必要な部品を準備する状況にはなっていないこと、エンジン整備において部品が入手できないことなどから、結果として修理の持ち越しをしなければならない事象も少なくない。</p>