

## B. 航空機整備

2023年 総合安全要請

区分番号	要請番号	区分	取扱	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	継続	本	<p>安全性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」という声が依然として引き続き多く、「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」との率直な声に加えて、「コロナ後における復便に伴う人員不足、稼働逼迫」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。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は多い。</p>	
B01	2	航空機整備士における疲労リスク管理	A	継続	本	<p>航空機及び航空機関連器材の損傷、作業者の怪我など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>夜勤のシフト勤務は、日常生活の時間がずれただけのものではなく、体調、健康、社会生活に変化を起こすものであり、通常とは違う勤務であるとの認識に立ち、深夜勤務におけるヒューマンエラーを減らし、安全性を確保するために夜間整備の規制が必要である。こうした夜勤における疲労のしわ寄せが次の早番、遅番のシフト勤務時間にも影響し、回復しないままでの勤務になっている。羽田空港制限区域内での車両事故が散発しているが、それには「居眠り」に起因する事故が含まれている。こうした事例は深夜帯から明け方に集中していることから、実態に見合った疲労管理と安全管理制度が求められる状況である。</p>	
B01	3	航空機整備士における疲労リスク管理	A	継続	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>航空機整備において夜間整備の負担が増える一方で仮眠制度はなく、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ことによる確実な作業の実施に不安を訴える声が多い。航空連・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。</p>	
B02	1	航空機整備検査確認体制	A	継続	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に繋げること</p>	<p>航空機の耐空性に影響を及ぼしかねない作業を検査するための二重確認は、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、1人で行われているのが実態である。また、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>	

## B. 航空機整備

B03	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	継続	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整備の現場実態を直視し、安全性確認検査による結果だけではわからない時間や出発させる運航現場での制約によって整備士が抱える問題、課題の本質を見極め、整備の人員体制に止まらずあり方も含めて指導すること</p>	<p>航空機の運航整備における効率化により航空機の安全性や整備士の技量維持だけに止まらず、乗員とのコミュニケーションにも大きな影響を及ぼしている。航空機整備においても当然のように色んなことに制約、制限を受けながら、これまでの日常と同じ整備作業をする中で、運航整備の職場において様々な問題が発生している。</p> <p>乗員アンケートでは「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」「e-Logを使用していることで、整備の持ち越しが多過ぎて重要な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。</p> <p>また、「MELやCDLの適用増加、修理の持ち越し」に対する不安の声が運航乗務員の整備に関するアンケートの7割以上で指摘されている。これには重整備後の初便フライトと飛行間整備の両方が含まれており、部品不足を含む整備体制のあり方への疑問と捉えることが出来る。</p> <p>さらには、「航空日誌が電子化されたが運用方法が奇をてらい過ぎ、特にイレギュラー時に複雑な事務手続きに現場が右往左往している。全てを確実にを行う前提は理解できるが、GTB時の再出発にログの処理のために数十分も要することで、かえって時間の余裕度が無くなるのが不安全要素となる」などの声が乗員からもあがっている。</p> <p>コロナ禍の影響等で航空機整備の環境が変化したこともあって整備における人員不足の影響は、急激な復便でより一層深刻事態になっている。また効率的な人員配置を目的とした組織形態の変更が不十分なため、国際線における有資格整備士不足がより顕著な事態になっている。その結果、国内運航便への人員配置にも苦慮する結果となっている。こうした中、新機種導入における資格養成に関わる問題からモチベーションすら持たなくなっているなど、人材不足の影響が各所に及んでいる。</p>	
B04	1	予備部品、予備エンジンの確保	A	継続	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>予備エンジン不足は、適切な数のスタンバイエンジンが生産出来ていないのが原因だが、古いエンジンを中心とした世界的な部品不足が根本の原因である。従って、卸されたエンジンを速やかに分解し、必要な部品を要求できるような状況になっていない。全てがエンジンに関わらなくても、エンジン整備においては、部品が入手できず、結果として修理の持ち越しをしなければならぬ事象も少なくない。乗員からは「パーツが無いという理由でのMELの長期継続としての悪用が目立つが、実際には円安によるパーツの高騰と会社の経費削減ではないか」、「修復期限CのMELを、期限切れる前に修復せずに地上でリセットだけかけてメッセージを消し、表面上MELを closeし、翌日の初便運航中に当然メッセージが再発し、翌日2便目から再度MELを適用して修復期限の実質無期限化が、現場では常態化しつつある。航空法の趣旨から大きく外れた運用であり、グレーゾーンとは言え真っ黒に近いグレーとを感じる。整備はパーツがないと常套句を使うが、固定資産税削減のため予備部品を極度に削減しすぎていると感じる。」などの声があがっている。</p>	