

## (報道より) 日航整備ミス、半年で16件

### ○NHK 日航 整備ミス相次ぎ作業中断 5月30日 16時28分

日本航空で、エンジンの一部の部品の取り付けを忘れるといった整備ミスが相次いで見つかり、いずれも運航に影響はないものの、再発防止策を検討するため、今月5日間にわたって整備作業を中断していたことが分かりました。

日本航空によりますと、今月8日、成田空港で整備中のボーイング777型機で、エンジンの逆噴射装置の一部の部品が取り付けられていないことに整備士が気付きました。

このため記録を調べたところ、この機体は部品を取り付け忘れたまま、およそ1か月間運航されていたことが分かりました。

当時の整備士の思い込みが原因で、飛行の安全に直接影響はないということですが、会社によりますと、この半年間に、整備ミスが軽微なものも含め、ほかにも16件見つかったということです。

このため日本航空は、今月23日まで5日間、急きょ大がかりな整備作業を中断し、ほかにも整備ミスがないかや再発防止策について検討したということです。

日本航空は「問題を真摯(しんし)に受け止め、再発防止に努めたい」と話しています。

### ○日経新聞 エンジン部品忘れ運行 日航、2013年10月から整備ミス16件 2014/5/30 13:37

日本航空が昨年10月～今年5月、エンジン部品を付け忘れたまま約1か月間運航を続けるなど、16件の整備ミスを起こしていたことが30日、国土交通省への取材でわかった。国交省航空局幹部は「半年余りでこの件数は多い。深刻に受け止める必要がある」と指摘。日航に対し、原因究明と再発防止策をまとめるよう指示した。

日航は今月19～23日の5日間にわたり、メンテナンス作業を見直すため整備を休止した。日航によると、5日間の整備休止は初めてという。

国交省によると、16件のうち最も深刻なケースでは、ボーイング777型機のエンジンの逆噴射時に空気の流れを整えるための部品が取り付けられていなかった。同機は約1か月にわたり運航を続けており、同省は「エンジンが損傷し、事故につながる恐れもあった」と問題視している。

また、ボーイング767型機ではタイヤの部品の一部が欠落したまま運航していた。いずれの整備ミスでも運航トラブルは確認されていない。

日航広報部は「整備作業の基本に立ち返る重要性を各社員に周知する」とコメントした。

### ○しんぶん赤旗 日航 重大不具合続き整備5日間停止 衆院委 穀田議員が告発・追及

2014年5月31日(土)

日本航空が、航空機の機体整備で重大不具合が連続しているとして、車の車検にあたる重整備の業務を5日間停止し、安全作業の再点検をしなければならぬほどの深刻な事態に陥っていることが30日、わかりました。日本共産党の穀田恵二議員が衆院国土交通委員会で告発し、背景に「大リストラでベテラン整備士の不足がある」と追及しました。

穀田氏は、日航の羽田航空機整備センター長が出した通達で、「看過できない不具合事象が連続して発生している」「不具合事象は収まらず非常用装備品や耐久性に影響を及ぼす重大不具合へと拡大する傾向となっている」としていることを指摘。また、整備本部長が、社内の説明会で「昨今、さまざまな不具合が連続し、内外に整備に対する信頼が揺らぎ、この状態が止まるのか、われわれも自信が揺らいでいる」と述べていることをとりあげました。

穀田氏は、「かつてないほどの重大事例がなぜ発生しているのか」と追及。太田昭宏国交相は、「放置すると運航の安全性に影響を及ぼしかねないことから、すみやかに改善が図られる必要がある」と語りました。

穀田氏は、「見過ごされればエンジン部分にトラブルが起きる事象がある。安全性に影響がないわけではない」と指摘。この背景に、「日航の大リストラで整備士不足、ベテラン整備士が少なくなって、安全意識や技術力も十分に継承されていないことがある」としました。

そのうえで、「背景には、コスト削減があり、労働環境の変化があることを見て、対処する必要がある」と強調しました。

半年間でミス16件

日本航空で昨年10月～今年5月、旅客機のエンジンに部品を取り付けずに飛ばすなどの整備ミスが16件起きていたことが30日、わかりました。

同社や国交省によると、ボーイング777型機で5月8日、右エンジンの逆噴射装置にある「整流板」という部品がないのに整備士が気付きました。3月末の整備で担当者が付け忘れていたことが判明。同機はこの間、約1カ月にわたり、国内線で運航されていました。

しんぶん 赤 旗

「ショック」の声  
日航の整備現場では、二十数年間、整備の仕事をやっているが、こんなことはなかった。なに、ショックの声が広がっています。



日本航空（JAL）の航空機＝30日、羽田空港

整備の現場は、ぎりぎりの人員体制と勤務体制に悲鳴をあげています。大規模リストラ  
日航は2010年、経営破綻の会社更生を理由に、大規模なリストラを行いました。整備部門では、パイロットや客室乗務員のような解雇にまで至らなかつたものの、早期退職募集労働者144人が退職しています。

「ショック」の声  
日航の整備現場では、二十数年間、整備の仕事をやっているが、こんなことはなかった。なに、ショックの声が広がっています。

日航は、昨年からの整備でミスが続き、今年3月14日に注意喚起の通達を職場に出しました。しかしミスはやまず、「非常用整備品や耐空性に影響を及ぼす重大不具合事象へと拡大する傾向」となったため、「JAL EOC（日航の整備部門を集約したグループ会社）の存続すら危うくなることを真摯（しんし）に反省し精進しなければならぬ」と呼びかける通達を5月18日に出しました。

職場では5月19日から23日の5日間、安全点検とミーティングが行われました。

日航は、整備コストをめぐって東南アジアとの競争をおおっています。このため、工期短縮が打ち出され、昨年7月から、夜勤を中心とする3交代制の労働強化が行われました。

職場から「疲れがとれない」と声が出ています。日航ユニオンの職場アンケートでは、業務が忙しくなったという人が58%、スキルが低下したという人が40%です。とくに、ミスや誤作業の増加をあげた人が昨年23%から今年47%に激増しました。

2011年1月から、成果主義賃金が導入されており、上位25%、中位50%、下位25%で昇給に差がつけれられ、40代半ばで頭打ちになりました。

評価が下がったことをおそれ、本音をいえずなくなり、職場の風通しが悪化し、チームワークで仕事をしながら技術や経験を伝えるという整備に必要なコミュニケーションが不足する要因になりました。

春闘で会社は、5000億円の内部留保をため込みながら、整備の賃金のベースアップ（ペー）を見送りました。日航ユニオンは、会社に対する要請として、▽成果主義賃金の見直し▽賃金改善▽パイロットと客室乗務員の解雇撤回▽空の安全のため、人員増▽夜勤をはじめ労働時間短縮▽本社と子会社の格差をなくす一などをあげています。

国交省の担当者も、整備をストップさせる事態をこれまで聞いたことがない。それだけ、会社が危機感を持ったというところだ。と指摘。

「会社が現場の声をうかがって、向き合おう、引き続き監視し、適宜、報告を受けていく」と語りました。

（田代正則）

ギリギリ体制でミス続出 ロススキル低下 ■職場の風通し悪化

日航 整備の現場で何が

日本航空の整備部門で、重大不具合が連続し、羽田空港で車の車検にあたる「重整備」を5日間もストップさせて、異例の安全点検をしたことが30日、日本共産党の穀田恵二衆院議員の調べで明らかになりました。整備の現場で何が起きているのでしょうか。

主なトラブル16件

昨年10月28日	航空機内の電機室へオイル缶置き忘れ
今年1月6日	タイヤ交換の部品付け忘れ
3月1日	重整備の法確認の不具合 その他9件
3月14日	注意喚起の通達
3月27日	非常用酸素装置の組み付け不具合
4月23日	ランディング（着陸）ギアの部品交換忘れ
5月8日	エンジン逆噴射用部品取り付け忘れ
5月17日	787型機で資格者による確認忘れ
5月18日	5日間の重整備ストップの通達