

何よりも安全第一 ANA 機体メンテナンスセンター訪問記

北京郵電大学

航空安全は飛行機を利用する顧客一人ひとりの最大の関心事であり、それは航空会社にとっても自己存続のための基盤となる。《走近日企、感受日本》中国大学生訪日代表団は全日空の見学を通じて、当社が全世界に路線を拡大し、サービスの質を向上させる一方で、安全確保を会社を発展させるための原点として位置づけ、その安全性を基礎に世界有数の航空会社になったことを知った。

今次訪日代表団の最後の見学先として ANA 機体メンテナンスセンターを訪れた。ここは ANA の子会社で、主に飛行機の定期点検・保守・整備を行っている。機体メンテナンスセンターの理念は、良い整備保障体制と保障手段こそが航空会社の正常運航を確実なものにし、利用者のために安全・定刻・快適な運航を実現し、より良い企業に成長させるというものであった。

メンテナンスセンターは事務系の仕事以外に、工場整備・ライン整備・エンジン整備・装備品整備の四つの部分に分かれている。整備体制も他社のそれとは異なり、本社整備部門、グループのその他の整備会社 9 社、社外の整備専門会社といった三つの部分から構成されている。メンテナンスセンターは機材と運航品質の向上、コスト削減、業務（仕様、機材計画）ニーズへの迅速な対応、グループ整備部門全体に対する管理、事務部門の人材育成を図ることをその使命としている。

アウトソーシング面では、中国アモイの TAECO 社、シンガポールの SASCO 社に機体整備を、スターアライアンス加盟航空会社にライン整備をそれぞれ委託しているほか、General Electric 社と共同でエンジン部品修理点検会社を設立している。

整備作業には特別作業と通常作業があるが、特別作業とは技術的指示に従い、改良型ブレーキに交換したり、シート配置を変更したりすることをいう。通常作業にはイレギュラー作業とレギュラー作業があり、イレギュラー作業とは突発的な状況への対応を指す。例えば、運航中のトラブルへの対応、寒冷時の処理、飛行機と鳥が衝突した場合の対応などが挙げられる。なお、レギュラー作業が通常作業の中でも最も肝心の作業になる。レギュラー作業には出発前点検と定時整備があるが、出発前点検は更に経過点検・出発点検・到着点検などに分かれ、飛行機の正常運航を確保するための点検が行われている。また、レギュラー作業の中で最も大きな比重を占めているのが定時整備で、これはさらに A 整備と C 整備に分けられる（訳注：中国語の原稿には A 整備、C 整備と HMV (Heavy Maintenance Visit) が併記されているが、HMV は定時整備と併記されるべきものであって、定時整備に属するものではない）。定時整備をしっかりと行うことによって、ANA の無事故安全運航の記録が生まれ、ANA という世界有数のブランドを確立している。

ANA が最も多く保有している B767 型機を例にとると、飛行機が空港に到着するたびに、次のフライトのために乗務員を確認したり、機体の目視確認を行うことになっている。また、600 飛行時間ごとに行われる A 整備では、最終便で到着した航空機も翌朝までに夜を徹して整備が行われる。6000 飛行時間或いは 18 ヶ月毎に行われる C 整備では、約 10 日間かけて航空機の部品を取り外して本格的な整備を行う。さらに飛行時間 5 年ごとに HMV 作業が行われ、約 1 ヶ月かけて機体の構造的な部分まで点検するほか、防腐塗装などの検

査や保守が行われる。いずれの定時整備も作業マニュアルに従い、一万個弱の部品を一つひとつ厳しくチェックしていくが、それはほんの小さなミスでも取り返しのつかない大惨事になりかねないからだ。飛行時間の管理面では、ANA はコスト削減と利益のために、飛行機を 1 日でも多く、また 1 回でも多く離着陸させるというような発想はしていない。そうした考え方が往々にして事故につながるということをよく知っているからだ。ANA はきちんと定時整備スケジュール通りに、飛行機をドックに入れ点検・整備することで、飛行機一台一台の絶対的な安全性を保障している。

機体整備技術の面では、機体の全てのシステムと客室および機体全体の整備を担当する GME が 202 名、機体の構造関連の整備を担当する MAM が 100 名、電気・電子系統の整備を担当する EEM の 58 名でそれぞれ整備に当たっているが、実は彼たちこそが「人知れぬヒーロー」なのだ。毎日、夜のとばりが降り、人々が眠りにについている時に、飛行機の部品一つひとつを念入りに検査し、翌日の正常な運航を保障してくれているのが彼たちであり、朝から晩まで飛行機の整備に追われ、飛行機を一刻も早く安全な状態、運行できる状態にするのも彼たちなのだ。決してパイロットやキャビンアテンダントのように脚光を浴びることはないが、実は最も尊敬すべき人たちなのだ。彼たちが人々の安全を護り、会社を支えてくれているのだ。

こうした整備担当者は厳しい訓練と選抜を経てようやく一人前の専門技術者になるのだが、原則的にはベーシックマナーコースと基礎コースの訓練を受けた後に G2 資格を取り、さらに 2 年間の定期訓練を受けて G3 資格を取ることになっている。その後、さらに難関の国家試験を経て、一等航空整備士、即ち本当の整備士になるのだが、ここに辿り着くまでに約 8 年の時間を要する。こうした厳しい訓練と選抜制度によってレベルの高い整備員の確保が可能となり、安全飛行が保障されている。

整備担当者がその整備作業の中で、飛行機の設計上の欠陥などを発見した場合は、直ちに航空機メーカーにフィードバックし、改善を求めることになっている。整備作業は単に飛行機のメンテナンスだけでなく、乗客のニーズに応え、航空機メーカーと協力して航空事業を発展させていくという重責も担っているのだ。

幸運なことに、今回は ANA の C 整備工場を見学することができた。B767 型機と B737 型機がすでにバラバラに分解され、点検・整備が行われていた。全ての作業がてきぱきと、かつ整然と行われ、誰もが真剣に自分の仕事に取り組んでいた。私たちは作業の邪魔にならないように、遠くからこれらの作業を見ていたが、まさに見ているだけで安心が感じられる仕事ぶりだった。

見学を通じて、ANA の安全重視の姿勢を身近に感じるすることができた。ANA の言葉を借りて言えば、「安全こそが会社が生きのびるための生命線」だということになる。安全重視、万全な保障体制、確実な実行制度、質の高い整備チームが今の ANA の成功を支えているのだと思った。特に職員のまじめな仕事ぶりが印象的だった。乗客のニーズと会社の発展のために、誰もがまじめに仕事をしていた。こういう企業こそが世界トップレベルの会社になれるのだと思う。安全を保障するための良い体制がない航空会社には良い業績など望むべくもないことだが、ANA は安全を最も根幹をなす理念として位置づけることで、発展をし、利用者一人ひとりに安心感も与え続けている。

2007-12-16