

JAL エンジニアリング
成田航空機整備センター長
岩本 正治氏

飛行機の整備は
JALとしての安全と安心という
品質をつくり込んでいく
「品質製造業」です

長 年日本を代表する翼として親しまれてきたJAL（日本航空）。2010年に経営破綻してからは、人材を減らし、機材・施設・設備の整理、給与の見直しなどの試練を重ねて「素晴らしい人、素晴らしい会社になる」ために人材と組織を磨いてきた。JAL エンジニアリング成田航空機整備センター長の岩本正治氏は、そのJAL 復活を整備の現場から支えてきた。整備は飛行機の安全と安心をつくる「品質製造業」であるとの自負を胸に、コロナ禍の逆風の中で、世界初の一括整備に挑む。

（株）JAL エンジニアリング成田航空機整備センター

2009年JALの整備部門とグループ整備会社を統合し、誕生した株JALエンジニアリングの成田空港拠点の航空機整備工場。飛行機の発着の間に行う「運航整備（ライン整備）」、一定の飛行時間ごとに行う「機体点検整備」などを行う。また他の航空会社からの受託整備も行っている。社内整備士資格として初級から2級、1級までの整備士資格のほかマイスター制度などもある。扱う機種は外国航空会社も含めると8機種、年間5万便の発着整備を実施。所属配員数約750名。敷地面積約3.6万㎡。

所在地 〒282-0011 千葉県成田市三里塚御料牧場1-1

——幼い頃から飛行機好き。パイロットを夢見て大学では機械工学でエンジンを研究。同期のほとんどが教授推薦で自動車メーカーに入る中、1人航空会社に一般試験で入社した。

小学生の頃はよく飛行機が載っている雑誌を買っては眺めていましたね。大学も機械に携わっていれば航空機に携われるのではと、機械工学科を選びました。内燃機関の研究室に入り、特にクルマのエンジンを研究していたので、同期のほとんどが推薦で自動車メーカーに進みました。その中で私1人だけ自由応募でJALを受けたので教授からは、あまりいい顔をされませんでした(笑)。運良く合格することができましたが、面接では何を学んだかより、社会人に混じってやっていたトライアスロンの話をずっと聞かれたことが印象に残っています(笑)。パイロットも併願しましたが、航空身体検査にひっかかり、整備の世界で生きていくことに覚悟を決めました。

——入社後の配属は機体整備。そこからは整備の知識と技術・技能をひたすら高める日々が続いた。整備士には社内ですべての技能レベルを認定する社内

整備士資格と飛行可否の確認をするために必要な国家資格があり、岩本氏はその両方資格の階段を着実に上っていった。

整備は主にスタッフ部門を担う業務企画職と現業整備を担う整備技術職の2つがあり、入社後しばらくは一緒に整備の現場を経験します。航空専門学校出身者は整備知識を持っていますが、全員同じスタートラインに立って座学と実践で約3カ月にわたり基礎から学ぶのです。最初は工具の名称を覚えることから始まります。航空機の世界は独特で、たとえばマイナスドライバーをフラット、プラスドライバーをフィリップスと呼んだり、ニッパーをカッターと言ったりするんです。もちろん他にも専門用語は膨大にあるので大変です。

基礎研修が終わると配属となりますが、大きく機体自体の整備、飛行機から取り卸したエンジン整備、部品整備の3つに分かれ、半年くらいOJTでみっちり叩き込まれます。私は機体整備に配属となり、その中でも最初は主に客室やエアコン、ドア周りの整備を担当しました。

航空機の整備はかなり細かく分かれていて、機体整備だけでも発着、機体システム、客室、電装、構造などがあり、また時期によって発着ごとに行うライン整備とクルマの車検のような定期整備などがあります。私は最初の3年間は主に定期整備、後半3年間はライン整備と両方を経験しました。

また機体の機種ごとに資格があり、その資格がないと整備はできません。次々と新しい飛行機が導入されるので現場の整備士は大変です。覚える知識は1機種で百科事典4冊分。先輩からよく言われたのは「機体が透明に透けて見えるまで勉強しろ」。知識として覚えるのではなく、このボタンが機体のどんなルートを通り最終的にどこがどう動くのかが理解できていないと整備はできないということです。それは散々言われましたね。

整備士を続けることは、 ずっと受験勉強をするようなもの 資格試験勉強でチームワークを学ぶ

業務企画職の場合、現在はだいたい2、3年でスタッフ部門に異動しますが、私は社内整備士資格のほか、フライト前の確認サインに必要な国家



格納庫で重整備中のボーイング777型機

資格の1等航空整備士資格も取りたかったので、上司に願い出て取らせていただいた。恵まれていたと思います。

整備士を続けることは、ずっと受験勉強をしているようなものです。次々と新しい機種や技術が出てくるので覚えることもたくさんありますし、機種ごとに資格も取らなければならない。だから資格を取ろうと思った時は、有給休暇を取って勉強する人が多い。私もそうでした。当時、寮に住んでいましたが、共通の勉強部屋のような場所があり、そこでは誰かが勉強していて一緒に勉強するようになる。資格試験は入学試験と異なり、必要とされる能力や知識があれば全員が受かるわけです。だからみんなで合格目指して、わからないところがあるとお互いに得意なところを教え合ったりするんですね。振り返るとこの資格試験の勉強でチームワークの基礎を学んだ気がします。飛行機の整備は1人ではできません。得意な知識や技術を持ったプロがチームワークで仕上げているので、この体験は貴重でした。

——入社後7年目の1996年に整備の現場をサポートする部門に異動。主に飛行機の整備の実施計画を担当する生産計画の仕事に従事した。

異動後最初に担当したのが飛行機の機材繰りです。当時、成田では当社の飛行機が100機ほどありました。今日はニューヨークに飛ばし、次はどこに飛ばしてと、1機1機をアサインするのですが、その間に整備時間も取らなければならない。機材もニューヨーク便はファーストクラスやビジネスクラスの席数が多いけど、ホノルル便はエコノミーの席数が多いなど、仕様も違う。整備内容も機体ごとに管理しているので、どんな整備をいつ計画し、その整備に何人の整備士が必要で時間がどのくらいかかるかということは整備部門しか