

ANA 運航間の航空整備士配置の変遷 2018/04/28 作成

	運航間航空機に配置される整備要員数	航空機製造者が飛行前点検を設定しない航空機の導入	その他		
～1980年代	2名プラス育成の為1名				
1989			飛行間点検を「有資格者整備士の指導の下」から無資格者だけで実施でき、乗員にも整備の役割を負わせる内容に改訂。 (飛行間点検の整備の区分を「軽微な保守」とした。点検項目中「一般的保守」以上の作業ある場合のみ有資格者・確認整備士の確認必要とした。) TCM23-001B-89		
1992	全ての機体2名体制		運航会社間で飛行間点検の業務の一部委託化を認める規制緩和		
1993	大型機を除き2名から1名体制に変更		飛行間点検における確認行為を運航会社で相互に委託化可能とする規制緩和		
1994					
1995					
1996	7月～大型機を含め全て1名体制に変更		大型機：B747 B777		
1997					
1998		エアバス A321 導入	運航会社として全日空は飛行間点検必要と判断した。		
1999					
2000			航空法改訂 1等航空運航整備士資格 新設 (ライン運航間整備		

			を主とする資格)		
2001			管理の受委託が可能になる。(運航会社が整備機能を持たなくとも運航出来る様に)		
2002		ボンバルディア DHC8-Q400 導入	(*2) 参照		
2003					
2004					
2005		ボーイング B737NG 導入	運航会社として全日空は飛行間点検必要と判断した。		
2006					
2007	ホットライン体制(*1) 導入で、 <b>0.5名体制トライアル</b>		(*2) 2007年3月13日 ANA1603便 高知空港胴体着陸を機に ボンバルディア DHC8-Q400 就航全基地に整備士を配置 (*1) 整備点検終了後、セnder担当者 に任せる体制。		
2008					
2009			共同事業体 (JV) 認定制度発足 (同じ機体でグループ企業整備士が混在作業可能に)		
2010					
2011		ボーイング B787 導入	運航会社の全日空は整備士が運航間に出向く必要あり判断した。		
2012					
2013					
2014					
2015					
2016	<b>9月～国内線旅客羽田発</b>		<b>整備規程にこれまであった国内線運航間の点検項目を、削除また</b>		

	着便1名からゼロ名に変更		は整備項目外と改訂。		
2017	2月～那覇 4月～千歳、 成田、伊丹、関西、福岡、 7月～中部、以降全国の 国内線旅客発着便1名か らゼロ名に変更				