

23 春闘「整備安全アンケート」集計結果②

安全の壁を守るため 春闘で指摘する

J-WING

日本航空ユニオン宣伝ニュース
No 239(14-09)
2023年 2月 16日

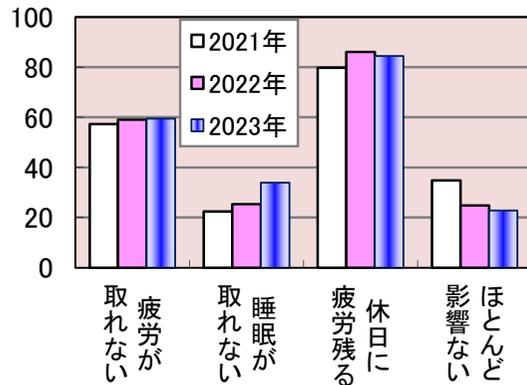
Tel: 03-5756-8690 URL <http://www.jlu.co.jp> e-mail honbu@jlu.co.jp

今年1月に実施した「整備連 整備安全アンケート」の集計結果の報告その②です。

◆疲労と健康について

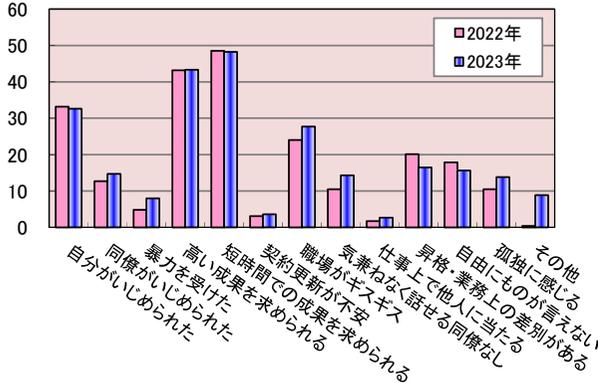
■ 現在の勤務で自身の健康状態にどのような影響が出ているかとの設問(複数回答可)は、昨年の同じ傾向です。「ほとんど影響ない」はコロナで仕事が減った3年前は少しだけ増えましたが、昨年は下がって、今年は23%しかいません。「睡眠が取れない」が増えているのは組合員の高齢化もありますが、疲労が残る整備の働き方にも問題があります。

(回答数=%) 労働条件による健康への影響



■ 精神面での職場の問題点を聞いている設問に対しての回答も毎年同じ傾向が続いています。「高い成果が求められる」「短時間での成果が求められる」が今年も高い値を示し、1人に求められる仕事量や責任が増していることを表しています。コミュニケーションを安全課題として取り組んできましたが、「職場がギスギスしている」が増えました。職場の風土を変えて、自由にものが言えるようになれば、組織として環境改善もできて、高い品質と安全を守ることにつながります。

(回答数=%) 労働強化・成果主義による心理的影響(複数選択)



◆安全に関して気になることなど自由に記述

品質は事例紹介、話し込みは必要です。すぐに対策を打ち出して何が重要なかわからなくなっています。半年前のことも覚えていない。情報は垂れ流して、個人が考える時間的余裕を与えて、自分のものにしないと無意味だと思います。

不安全の指摘は正論でありそれに反論することはタブーになっているが、それが行われた実情を思いやらず、正規手順が現実離れしていることをわかってほしい。それをせずに注意だけでは、隠れて同じことをするだけになる。

コロナで点検間隔を延ばしてた器材・車両が次々と壊れ始めている。もう忙しいのに収入増のために受託を取ろうとしているが整備、旅客担当も人不足、旅客の女の子は見切りをつけて辞めていく、新人もさっさと辞めていく、結果BAGGAGE搭載の不備や遅延が出ている。保安要員も確保できなくなっている。

必ず遅れてくるシブパターンが組まれている。トランジット35分は見直すべき。乗務員のトランジットでの作業が増えて、コックピットでの整備作業に制限が起きている。安全確認する時間がない。

作業ミスが増えている。作業量と人員のつり合いが取れていない。機体課は組織改正により30~40代のSKILL MANをラインに異動となっているので、アサインに苦慮する。

仕事量と個人責任が重すぎる。組織でバックアップすることが出来ていない。成果主義の弊害か他人に頼らず自分だけで完結する事がいい事だという雰囲気も良くない。

◆安全に関して気になることなど自由に記述（つづき）

急激な需要の増加で外航機を含めて便が増加しており現場では人員不足が続いている。緊急的に増やした人員も直ぐにはスキルは身に付ける事は出来ない為、職場では忙しい状況が続いている。需要に任せて便を増やし続けるのではなく、現場が対応出来る体制を整えてから便を徐々に増やしていくべきと考える。

イレギュラー時の見積もりが甘いのでマンパワーが不足し、落ち着いて業務が出来ない。また、当日の病気、コロナ、忌引きなどでの人員不足になってもしっかり計画してほしい。

何故、工期が決まっているのに適切な作業量以上の仕事をさせるのか？納期を前倒して1日、2日早く見掛け上終わらしても形だけで危なかしい。休憩もろくに取れず、作業振り返り、確認等出来ず、また課で競争するのもおかしい、至急改善をすべし。

あまりにも残業が多く、いつ終わるのか毎日わからない。改善を依頼しても全然取り合ってもらえない。何処がコンプライアンス！？



整備会社として器材不足、不具合が多すぎる。器材を増やす、修理を急ぐこれは当たり前です。早急に会社はやるべき。

仕事量に見合った人員、資格者を手当してから仕事を受けるべき。現場は本当に疲弊している。

整備が魅力がない職種になったと思う。今の業務実態に見合った賃金体制になってほしい

人員不足が全ての根幹。リソース確保対策に走る会社に警鐘を鳴らし、人を育てられる環境作りと人が集まる魅力ある社風を作る努力をして欲しい。

現場と会社の品質の状況の乖離が一段と大きくなっている。複雑制度で厳密な処理を要求されることで積極的にSQ UPして直さない傾向が見られる。

現場と会社の品質の状況の乖離が一段と大きくなっている。複雑制度で厳密な処理を要求される。つまり悪くなってからババを引くかのように作業をしている。

地方基地でワンオペを行っているが、便間時間が20分しかないのもある。SQがないのを条件に考えている。また、基地業務も3人でやっているので人数が多い基地よりも負担が大きい。基地の業務量はどこの基地もそんなに変わらないと思うが…。

A330資格者が全く足りていない。3年ぶりにCIのA330が来て2便日となる。全く触っていないので不安。資格者は本当に休みも取れないのではないかと。当然CWに人が取られればJL便のアサインにも影響が出るだろう。

ラインのS帯21時~23時の人員不足を解消してほしい。一人でO/Nしオイルも一人で入れてSR作業もしている。効率悪く、作業ミスの可能性が有ると思います。

各種アンケートにご協力ありがとうございました。

春闘回答後にWEBでスピードアンケートを行います。引き続き取り組み参加をお願いします！

