

「強い現場、支える間接」になるために

6月14日、16:00~17:15 整備本部による2024 ローリングプラン説明会が行われました。整備本部からは、田村本部長以下、各部長を合わせて26名、組合は佐藤委員長以下、中央執行委員6人が出席、MRP2024に関する質疑とともに、職場の問題点に関するやりとりを行いました。以下、報告その①です。

整備本部長・労組委員長あいさつ要旨

田村本部長 日々現場と間接一体となって運航の安全、作業安全をしっかりと守り抜いていただいていることに対して、心から感謝申し上げたい。年末に業務改善勧告を受け、年が明けて事故があり、5月に入って嚴重注意を受けた。振り返って、我々が感じているのは、いろんな種類のプレッシャーが、現場のフロントラインにかかっていたということ。こういう指導を受けたのは悔しいけれど、現業間接の連携不足とか、改めて反省点を見つめ直す良い機会を得たということで、これからも止まらず、しっかり見直していきたい。会社も社員も成長を成し遂げるには圧倒的な機材品質を通じて、安全運航を支える現場と間接が連携して、お互いに刺激し合っこそ成し得るものだと思う。オペレーションの最前線を支える整備としては、お互いに仲間を敬いリスペクトして、広く深くコミュニケーションをとっていききたい。本日は安全問題も含めてMRPに関する議論が中心になるかと思うが、昨年度は、JALグループとしても、EBIT1400億を超える大幅な黒字を達成することが出来た。整備としては、費用面で世界的な物の値上がりとか、信じられないような円安で苦しかったが、皆さんの頑張りのおかげで、収支をしっかりと出せた。これは本当に我々の実力がついてきたのかなと思う。今年度は中期経営計画の最後の2年、これをしっかり締めくくる1年となる。「強い現場、支える間接」、もう今年はこれだけ。とにかく社員1人1人が主役として挑戦し、変革をしていく。こういう1年にして何とか強い現場を作っていきたいし、計画の達成、ゼロゼロ100を目指して頑張っていきたい。本日は短い時間だがいろんな議論をしていきたいと思う。

佐藤委員長 本来はローリングプランについて互いの理解を深める位置付けであるが、今はそういう状況ではない。年末から業務改善勧告、事故があり、嚴重注意があった。ここに「強い現場、支える間接」とあるが、それが出来ていないからスローガンとなっている。経営サイドからは見えない部分、見たくない部分があるはず、報告が上がってないところも多分にあると思う。今は非常に危険な状態だと感じている。ダイハツ等の例をみても危険水域にある事を認識してほしい。いろんな種類のプレッシャーを現場にかけてしまったと言っていたが、全くその通り。それはもう何年も前から指摘し続けてきた。例えば、AFRSを切らないとリソース不足だと訴えたが、赤坂さんからは「国の政策だから何とか受けたい、頑張ってくれ」と尻を叩かれた。その結果、業務改善勧告、嚴重注意という状況になっている。結局駄目だった。もう少し組合の話聞いてくれれば、ここまで来なかったという思いが非常に悔しい。そういう耳の痛い話を是非聞いて欲しい。

JALEC/整備本部ローリングプラン 2024-25 に関する質疑応答

組合 新事業の「風力発電パートナーとの連携強化」とは？

会社 予測整備を洋上風力発電でできないかという話を始めている。発電機は回転体だから、整備で言うとエンジンと親和性があるので、そういった回転体に対する予測整備を応用できないかと。今まで地上の風力発電にアプローチをかけてきたが、地上では風車が止まる事に対する危機感がありません。でも洋上の風力発電になら予測整備のニーズがある。そこを技術部が担当してやっていくという話。

組合 NFT商品の開発、販売の開始について、今どういう状況になっているのか？

会社 この間 A350 の就航記念 NFT を出して、一応終了している。大体ざっくり言うと半分ぐらい売れたという感じ。次はフェーズ3で、もう少し幅を広げて、マニア向けの NFT を出そうと今企画しているところ。

組合 ANA はそういう事業に手をつけているのか？

会社 ANA はいわゆる飛行機の NFT みたいな物を出しているけれど、例えば A350 でやったコックピットの中とか、普段見れないような所から撮った写真の NFT とか、そういうことはやってなくて、そこは JAL が先に行ったイメージ。

■ 予測整備、予防整備ができる体制になってない

組合 機材品質の振り返りは、あまり良くない。今後に向けて、「タイムリーな部品供給や予測整備の更なる促進、予防整備の強化」とある。予防整備の強化は以前から言っていること。現場にいると、日々の突発的な仕事に追われて、どうしても予防整備が後回しになる。毎年同じ目標を立てているが、予防整備が出来ていないことをどう捉えているのか。

会社 予測整備を考える時にいろいろ切り口があって、人の手当もそうだし、部品の手当もそう。まず人の所では、昨年度の第4四半期で、機体整備の海外委託を増やして、工数を捻出し、各センターが持っているPMのバックログを1回クリアしている。短期的な結果としては、その時国際線の定時出発率が上がっている。それをベースに、今年もさらにやっていく。また技術部では色々な管理ツールを使ってロジックを増やしてきている。それを走らせているが、やはり部品がない、人がいないとかで、今までのSERやPMが溜まっている。どちらかと言うとアナログな所でうまくいっていないことに昨年度気づいた。そこで連携ミーティングを新設し、情報共有しながら、せっかく立てている予測整備が有効に機能していないという事もあったので、その辺を改善していく。あとは、

予測整備が効きやすい領域とそうでない領域がだんだん見えてきているので、その辺も整理していきたい。そして部品供給をしっかりとやっていくのも非常に重要。プライオリティをつけて、しっかりと部品を供給していく。

組合 フリートで作業を組むとき、超えてしまった工数を抑えるために切れるのは PM、SER からになる。ただ、その中でも例えば「エアバスが 10 日以内に直さないと壊れる」と教えてくれる。そういうのは優先して組むが、それでさえも切られる。それで実際にそこが壊れて AOG したものもある。いくら良い PM、SER を作ってもこなせていない。

本部長 負荷のアンバランスが起きていることはあると思う。今回、職場環境確認プロジェクトで「にくい・やすい」を出して整理してきているけど、その次は負荷のアンバランスをどうするか考えなければならない。もう端的に言うと羽田の運航整備がパンクしている。これを何とかしないとイケない。例えば支店でオーバーナイトする飛行機に対しては支店でやってもらう。成田と大阪でやってもらうというところは徐々にやり始めている。あと機体整備でアジャストすることも必要。そういうことで羽田の運航の負荷をしっかりとコントロールしていかなければならないが、一朝一夕にはいかない、現場の皆さんと話し合いながらやっていきたい。

委員長 そうしたら国際線の運航整備を全部 3 シフトにしたらどうか？個人的には 2 シフトがよくないと思っている。

本部長 サテライト側のチームを 3 シフトに？

委員長 国内線も見掛け上の工数は 2 シフトの方が大きいのに、実際にこなす量は、3 シフトの方がこなせる。その辺が机上の計算と実際とは違う。組織の細分化が良くない。

本部長 まさしくそういう話をどんどん出してもらうのが強い現場になってくる。気づいたところは言ってもらって、間接のいろいろ組織作ったり、ルール作ったりする人と、もう侃々諤々やって、作っていく、それが「強い現場、支える間接」だと思う。本当に国際線を 3 シフトすることで一撃必殺解決する？

組合 去年の 5 月までは国際線の 3 シフトにいて、6 月から、2 シフトに移動したけれど、やっぱり組織が細分化することによって、それを指揮する人が増えた。当然係長も増える。組織が増えている分、働く現場の人間が少なくなるということ。

本部長 この間ラインセンターに行ったら、職場の人が「人がいない」と言っていて、「人いっぱいいるじゃないの」と言ったら、「動かない人がこんなにいる」と説明された。そう感じている人がたくさんいると思う。バリバリの若いラ確がそこに座っていて、シニアの人が最前線にいる。それは、直さないとイケないと思う。非稼働人員が増える、いわゆるコントロールする人が、どうしても増えてしまっているというのは何とかしたい。

会社 当初からそういう話はあった。国際線の 2 シフトと 3 シフト、最初は「混ぜるな危険」という状態だった。やっぱりその壁を取らないと駄目だったけれど、一緒にすると今度は管理スパンの話が出てくる。

■DXを進めるために現場の負担が増えている

組合 DX の話は、間接の負荷を下げて現場のサポートをするのが目的と聞いているが、間接の負荷を減らすために現場の負荷が増えている。例えば、写真の撮影、データの入力など、一時的なものなのかもしれないが、現場に要望が多い。間接に楽をさせるために現場が動かなければならないことに不満の声がある。

会社 基本的には、DX は非常に大切なことだと思うし、間接

がしっかりと現場と向き合っていくことも大切だと思っている。何か間接の業務を現場に押し付けるとか、そんなことはあってはならない。いろんなコミュニケーションをよくするための DX でもある。羽田のラインセンターも刷新して、DX を進めることで、現場同士のコミュニケーションも良くなったと思うし、そこで整備技術や計画部門とのコミュニケーションも良くなって、効率が良くなったのも一つの例だと思っている。そういうことを進めていって、現場の負荷を下げ、また間接側もしっかりと効率化して、もし浮いてくる人員が出てくれば、新事業にも人を張っていける。そういう風になればいいと思っている。

組合 ラインセンターの刷新に関しては PDCA が回っていない。綺麗にはなったけどすごく使いづらい。具体的には、袖机がない。色々な事務用品を置く場所がない。床にエサフォームを敷いて紙の資料も全部そこに置いている。それと、MCT とフリートとの間の通路が狭い。狭いから椅子に足がぶつかってしまい、座っている人は非常に不愉快になる。

本部長 そういうことをどんどん言って改善してほしい。ラインセンターは非常に広いが、広い所と狭い所の差が大きい、スペースを広げようかという話もしている。今 REI の島が一番遠い、もっと近い方がいいという話も出ている。ちゃんとフィードバックをもらってアクションして行こうと今話している。

組合 COA とかのレコードカードを書くが提出方法が人それぞれ。「PDF をメールで送れ」、「FAX で送れ」「現物を送れ」とか。これを統一してもらえないか？古い書式も残ったままで二度手間になっていて、COA のレコードカードに書いて更に FORMS も入力するものがある。

会社 過去のものが残ってしまって、そうなっていると思う。

組合 割と新しいものもあるし、意見を上げる QR コードがあるが QR コードが潰れていて、何回やっても読めない。わざとかな、と思ってしまう。そういう状態になっている。

会社 調べて回答致します。

組合 「JAL Mighty のシステム検討の詳細を教えてください。今どういう段階なのか、我々としてはより使い易いものが入れば良いと思っている。担当としてこれまでの評判を聞いてどこが悪かった、どういう分析だったのか？

会社 JAL Mighty は 2028 年にサポートが切れる、これから 3 年をかけて更新する。今年から本格的に調査、評価をして今年度中に何に更新にするか決めて、来年のプロジェクトを迎える。JAL Mighty 導入時は業務毎にシステムが分かれていたものを一気に統合した。当時の目的は老朽化したシステムを何とかしたい、バラバラのシステムを 1 つにしたいというものだった。当時は SAP しかなく、使い勝手は 2 の次だった。例えば、名前も日頃使ってる言葉とは違う言葉だったり、意味のないコードを入力したりと、使いづらいというのは重々承知している。今は MRO 専用のアプリが色々出てきている、言葉もちゃんと通じる。受託で触る機会もある AMOS、トラックス、メンテミクスとか、これらを評価対象にして、どれが今我々に一番フィットしているかを 1 年かけて評価しようとしている。

組合 感覚的にいける方が良いと思う。ERJ は AMOS のままなのか？

会社 ERJ も一つに揃えようと考えている。入れ替えのタイミングはズレがあるかもしれないが最終的には一つにしたい。

組合 期待している。

以下、JLU ニュース 958 号に続く

【日本航空ユニオンニュース 957(15-59)号】