25春闘「整備安全アンケート」集計結果②

安全を守る取り組みも春闘で追求

J-WING
日本航空ユニオン宣伝ニュース
No 271（16－09）
2025年 2月 14日

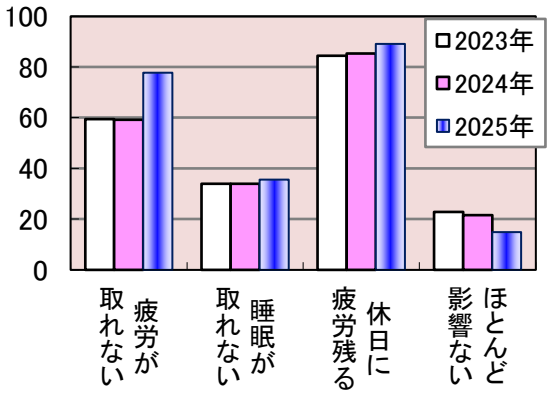
Tel:03-5756-8690 URL http://www.jlu.co.jp e-mail honbu@jlu.co.jp

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

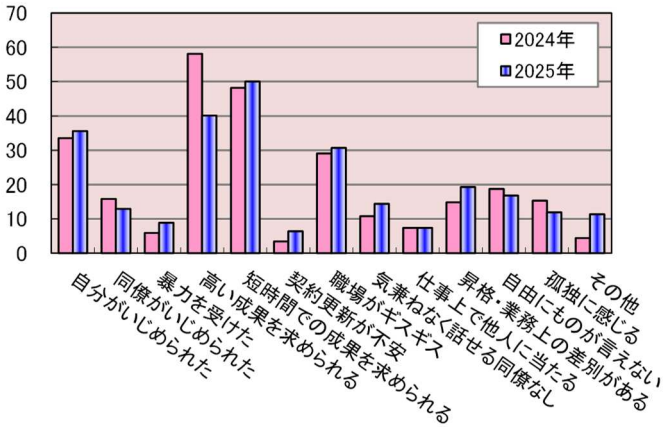
■ 現在の勤務で自身の健康状態にどのような影響が出ているかとの設問（複数回答可）は、「休日に疲労が残る」が最も多くなりました。疲労が取れないも増えています。疲労リスク管理（FRM）は運航乗務員から始まり、最近は客室乗務員も測定機器を用いて調査しています。整備については「シフトの作り方で見ていく」と説明されていますが、9 割近くが休日に疲労が残ると言っている整備の働き方には問題があります。

（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。「短時間での成果が求められる」が今年も高い値を示していますが、タイムプレッシャーがかかりながらもミスできない心理的影響が表れています。また、「自分がいじめられた」に 36%の回答がありました。ベテラン揃いのJLUですが、安全のために一歩立ち止まると、状況を細かく聞かれるという話もよく聞きます。

（回答数=%） 労働強化・成果主義による心理的影響（複数選択）



◆現在の教育/訓練（資格取得等）について思うことを自由に記述

- 何でもかんでもe-learningに頼るのは如何なものでしょうか。
- 訓練生も教官業務も、自己犠牲・家庭犠牲の上に成り立っている。相当の苦労と覚悟で資格取得の努力をしている。しかし、会社はサラリーマンとしての良い経験程度にしか考えていない。
- やり方の見直しが必要、現場での対応が足りない。
- 紙の資料からデータ配布の資料が主流となり会社のipadでは書き込みや編集がし辛く結局、自腹でipadを購入して勉強に使っている。これっておかしくないですか？
- 改善してくれているが複雑で変化が多く浸透する前にまた変わる。良いシステムになるまでこれを繰り返すのか。
- リカレント訓練の受講時間が不足、また自学習が多過ぎる。
- 実機対面率が少ないので所属として配慮が必要。
- 資格者が足りない。就航していない機種の地方基地の保有者が多過ぎる。
- 除雪訓練は実機でやらないと訓練にならない。
- 自主学習が主体でスキルや知識にばらつきがでる。
- 訓練枠を埋めるために、その人のライフプランや資格を取ったあとにその資格に関係のない人事異動がされたりして、無駄と感じる人選があると思う。訓練で抜かれた分で、残された人の仕事が忙しいと感じます。
- 資格を取ってもいいことがないので若手の一部が消極的。
- 余分な教育が多いのに、肝心の整備資格に関する訓練は個人に頼り過ぎ。
- 現業部門と生産計画部門との必要な資格人員数の乖離が大きいのでは、行き当たりバッタリの資格養成のような気がする。
- 支店勤務中に資格取得させ、ベースに帰ったら資格を発揮してもらう形に変えるべき。支店での勤務時間の有効活用、DXの有効活用、転勤希望者減少対策になる。
- 外国社ハンドリングについては全てが個人任せの訓練である。

◆安全に関して気になること、組合に取り組んでもらいたいこと

余裕を持って仕事が出来ない。工期が全てギリギリでしか組まれてない。部品、人、気持ち、全て揃って無いのに会社は成果ばかりを求める。

健全な体制、労働環境、適正人員、労働対価に見合った賃金‥何も満足でない。

暗黙のコンプライアンス無視が未だに多々ある。業務停止命令もあり得る。管理職は見て見ぬふり、話しても聞く耳持たず、改善の余地なし

業務属人化への対応を取ってほしい。個人負担が大き過ぎる。まともに働ける人を配員して欲しい。頭数だけでまともに働けない人ばかり配員されては、まともに働いてる人達の負担が増えるばかりであり、その人が疲弊してまともに働けなくなったら、またその人が単なる頭数になるのか？？悪循環過ぎる過酷な状況だと早く認識して欲しい。

今の人員体制の中でJAL機の品質向上を上げろと言うのならばカスタマーの契約を減らして行くしかないのかなと思います。

業務改善命令が出ても、作業ミスが起きても、怪我をしても、結局は文書が出て現場に押し付けられて終わりのように思える。



人はいない、飛行機の数だけ増える、特に3シフトは労働条件も厳しい。せめてお金で解決して欲しい。

「一拍置こう、声をかけよう」なんてキャンペーンやってきたけど全く変化なし。こんな精神論ばかりじゃどうにもなりません！

他人事文化が浸透しきって良い仕事が出来て無い。

とにかく人がいないのと、年齢層が上がり過ぎている(資格者が足りない)。その分走り回る者が出るがその人の年齢層が上がっていて今では50代前半の者が、走り回っている。

ベテラン勢も怪我をしたり、ミスしたりしてるので過去の経験を活かさないといけないと思う。

安全を打ち出したり施策を取るのと裏腹に事故や不具合が増えているように感じる。

シニアの方が一人で作業しなくて良い環境を整える必要あり

出来ない事をしっかりと出来ないと表現する事が悪だという雰囲気がある。

機体に適した作業用ステップ、ブレーキチェンジカー、共用ではなく個人貸与ツール(整備さんのモラルが非常に低く、共用ではツールに対する扱いが雑で大切に使わない為)

労働時間の考慮、人員不足に緩和、見合わない企業拡大には制動をかけて欲しい。

現場の状況が中間管理職から経営に伝わってないか歪曲されて伝わっているのでないか。

STAY中もTOWINGや機体CLEANINNGで整備作業時間が削られる。それでも、完了させなければいけないので焦りが出る。みんな、ぎりぎりの綱渡り状態。何事もないのは奇跡。

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お願いします！



【J-WING271（16-09）号　2025,02,14】