

負荷を減らして健康に働き続けるために 整備の働き方の問題点を指摘

JALグループは「健康経営宣言」を掲げ、健康診断の受診率100%を重点課題としています。整備本部/JALECにおいても、業務時間中に健康診断を受けられる体制が整っており、受診率は高水準を維持しています。しかし一方で、現場で働く労働者にとっては、その日が「身体的にきつい1日」と感じている人も少なくありません。

安全作業に集中できる環境を

整備本部では、前日夜から絶食・水分制限の状態から5時から出社し、早朝の運航便を担当した後に健康診断を受けるケースがあります。そこでバリウム検査を受け、さらに1便担当することも。下剤を飲んで体調が悪くなるのがわかっているのに、その状態で作業に戻ることに不安の声も上がっています。



健康診断は社員の健康を守るためのものです。にもかかわらず、検査による身体的な負担や、体調が不安定なまま現場に戻る状況が続けば、本来の目的とは逆効果になりかねません。とくにバリウム検査のあとは、下剤の影響で腹痛や下痢などの症状が出ることも多く、夏場は脱水症状にもつながるため、集中力の低下や安全への影響が懸念されます。体調を気にしながら作業を続けることは、本人にとっても周囲にとってもリスクとなります。

会社は「体調が悪ければ遠慮なく上司に言ってほしい」としていますが、明確なルールがなければ、なかなか言いだせないのが実情です。JLUでは引き続き、健康診断日は日勤へ変更し、検査後はデスクワーク中心とすることを会社に求めています。

WING

日本航空ユニオン宣伝ニュース
No 550 (16-11)
2025年 7月 28日

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

e-learning は仕事の合間に？



JLUからは健康診断後にたまっているe-learningの受講にあててはどうかと提案しています。受講が義務づけられているe-learningは多数あり、中には資格維持に関わる重要なものもあります。標準時間が設定されており、早送りやスキップができないものもあり、それを「仕事の合間に」と言われても、実際にこなすには無理があります。

休憩時間 ≠ スタンバイ時間

休憩時間とスタンバイ時間（手待ち時間）は、いずれも業務をしていない時間帯ですが、労働時間として扱われるかどうか異なります。休憩時間は、労働から完全に解放された自由な時間です。一方、スタンバイ時間は、指示があればすぐに業務を再開できるよう待機している時間であり、労働時間に含まれます。

このスタンバイ時間中にe-learningを受講していても、業務が入ればすぐ中断せざるを得ません。かといって休憩時間に受講してしまうと、実質的に休憩になりません。結果として、集中して受講できる時間が足りず、貸与されたiPadで自宅対応する人も出ています。会社は「教育も人的資本投資の一つ」と説明しています。であれば、必要な教育をしっかりと受けられるよう、会社の責任で時間を確保すべきです。

個人の裁量にまかせず教育時間の確保を

羽田整備の課題について労使で共有

7月7日に羽田航空機整備センターの説明会がありました。JLUの羽田支部が最近の職場の課題を訴えてきたので一部紹介します。

組合 現場ではラインの整備士が足りないと感じているが、会社としては？

会社 ライン側の定員が我々の設計している定員に対して少なくなっているのは事実。間接の退職による全体の人員減とかあるけれど、少ないのは認識している。HMLの不足を補う原資はHMA側。でもそこから資格者を異動させると重整備の方が厳しくなる。何名ぐらい動かすかは両方を睨みながら検討していきたい。

組合 国際線にいるDFOBさんを国内線に異動させて、JGSさんに委託しているインターホン業務をやってもらったほうがいいのでは？

会社 まずJGSさんへのインターホン委託については、昨年の翼端接触事故の後、委託便数の拡大は止めている。今後資格者の要請を見ながら進めていく。一方でDFOBさんの国内線への異動は既に提案しているところ。そうすると国内線から国際線へ異動させる人も出てくるので、今その辺りの調整をしている。

組合 ラインで大きなSQがあっても、全部HMAで対応している。そうするとラインの若い人のスキルが育たないと思うが、そこをどう考えているのか？

会社 確かに大きなSQはHMA(HAA,HAG)で対応してもらっている。HLXの中では普通のSQとかSRJOBでスキルを磨く。そこに限界があるので、何年かしたらHAGとHLXの人の入れ替えをすとかで育てていきたい。

組合 ESTをラインセンターからM1に事務所を移すという話になっているが、国内線は飛んでいる時間が短いので近くにあった方がいいと思う。

会社 ESTとフリートで役割が違って、ESTは支店のサポートをする。一方、羽田で起きていることはフリートとESTがコミュニケーションを取ってやっている、その方がいいという意見だと思う。でも支店からの目線だと、国際線はESTで国内線はフリートというのは混乱するだろう。とはいえESTとフリートのコミュニケーションは大事だと思っているので、ここの係長同士のコミュニケーションをどう取っていくのかミーティングを設けて検討していく。

その他組合からの要望、意見、提案

- ・成田のやり方をそのまま羽田に持ってくるのは無理がある。
- ・A350-1000のブレーキクーリングの負担が大きい。外注できないか？
- ・朝の立ち上げ便でラバトリーが臭い。クリーニング作業の確認を。
- ・「飛行機を飛ばさないと」という感覚が強すぎる。もっとゆとりが必要！

不具合が続いているけど、今後も話し合って良い施策を！

CSZに部品不足の理由を聞いてきました

7月14日にはCSZ（部品サービスセンター）説明会がありました。シップセンターの立場からCSZへの疑問を投げかけました。

組合 A350でQパーツが多すぎてトラブルシューティングが成り立たない。交換したものがQパーツかもしれないから疑心暗鬼になってしまう。

会社 A350の部品に関してはショップ側としてもまだ知見がない。だからシップ側のトラブルシューティングに対して「本当はこうなのでは？」とサポートしてあげることがまだできない。

組合 部品の管理がCSZとNPZで分かれていてわかりにくい、課題というか今後の改善とかは考えているのか？

会社 何でも一旦はAOGデスクで預かる。CSZ品目に関してはすぐ対応できるけれどNPZのプランナーが扱っているものについては常に情報を把握しているわけではない。CSZから直接エンジンメーカーに発注できるわけでもない。ただセンターとかで区分けしている場合でもないかとは思っているところ。

組合 いつも客室部品が足りないと伝えている。CSZにシートベルトやクッションを整備している課はないので、国内の製造会社にパートナー契約して作ってもらうことはできないのか？

会社 昔はメーカーから仕様書をもってTKYさんが作ってくれていた。今は全くメーカーが開示していない。そうすると作れる根拠がない。現物合わせで作ろうと思えば作れるけれど、昨今のコンプライアンスの問題もあり、作れない。メーカーに「仕様書を出せ」と本社も交えて交渉しているけれど、それがもらえない。サフランもコリンズも同じ状況。世界中のエアラインが困っている。だから欧州調達室というのを作ってシートの製造、部品供給のために工場に配置する。

組合 中国で旅客機作って飛ばしているくらいだから、日本で客室部品を製造できる会社を作ればいいのか？

会社 小糸がやめて、JAMCOさんも撤退するという。シートは仕様も結構複雑でエアラインによっていろんな要求があり、お金はかかるけど回収が難しい。

組合 A350の部品が何故か成田にしかなかったという事例があった。羽田にしか飛んでないA350の部品が成田にあるのはどうしてか？

会社 A350でも他機種でも使うという共通部品でない限りは全部羽田にあるはず。成田にだけってことは起こりえない。フレーターが成田にしか着かないから成田で領収して、そのタイミングでリクエストすると成田から来ることはある。

部品に関して何かあったら目安箱かお近くのCSZスタッフへ