1月の日程 アンケート実施中

みんなが結集できる春闘要求に

J-WING
日本航空ユニオン宣伝ニュース
No 282(17−04)
2025年 12月 25 日

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

1		16	
2		17	
3		18	
4		19	
5		20	中央執行委員会＆支部代表者会議
6	フェニックスビラ 7:30～8:30	21	
7	PM 中央執行委員会	22	
8		23	PM 中央執行委員会
9		24	
10		25	
11		26	
12		27	PM 中央執行委員会
13	PM 中央執行委員会	28	
14		29	
15		30	
		31	

26春闘要求アンケートは1／19整備安全アンケートは1月末まで

春闘アンケート締め切りは１月19日　間に合うように回答を

HMZ 労協で身近な問題を伝えた

12 月 16 日、羽田航空機整備センター(HMZ)と JLU 羽田支部との間で労使協議会がありました。交渉の一部を紹介します。

組合 M1 ハンガーでは 787 のドックを改修したのに、重整備が小型機ばかりで、スキルが上がらない。

会社 今年 787 の重整備を計画していたが、キャンセルになった。2026 年は 787、350 の重整備の計画が入っている。

組合 国際線の CST をなくして、各課の担務にしたのはどうしてか？

会社 今までは、CST として 2 交代で対応していたが、3 交代の各課が担務として行う事で、N 帯も、FOLLOW 出来るようになった。

組合 M1 のレイアウト変更で SE と AOG DESK がラインセンターからいなくなって、コミュニケーションが取れなくなった。

会社 SE は、ラインセンターからの問い合わせについて、TEL にて対応しているが、特に不具合があるとは聞いていない。SE、AOG DESK ともに EST にある ZOOM を活用してコミュニケーションを取ることができる。

組合 このレイアウト変更により、間接部門の間を通ってランプパスを取りに行くなど、距離もあって動線が悪くなった。

会社 レイアウト変更については、現場の若者が検討して決めたもの。ランプパスを取りに行く事で HML と HMA で少しでもコミュニケーションを取れるように考えて配置している。

組合 11 月から国内-国際線間の異動があり、国内線の資格者が減ったため、HMA や国際線から、応援を、もらっているが、今後人員や、勤務時間の変更等考えているのか。

会社 SHIP SKD に対応して人員配置をしているので、細かい SKD に対応した変更は考えていない。

・・・その他にも、働きやすい環境になることを期待していろいろ訴えました。



出張はビジネスクラスで

24 春闘の回答で、海外出張時に自社運航便を利用する場合、空席ベースでのビジネスクラスまたはプレミアムエコノミークラスの利用が認められました。円安で負担が大きい海外出張ですが、移動の負担は配慮されたようです。ただし「空席ベース」という条件付きで。

CSZ 労協で足りない部品を指摘

12 月 22 日には、部品サービスセンター(CSZ)と労使協議会がありました。

組合 上期振り返りを見ると全体的に供給指標が悪い。そのなかでも RJ 機と JET 機で分類しているが、JET 機の Shortage/流用件数、MEL 適用率が特に悪い。この理由を聞きたい。

会社 A350・787、この辺の部品の件数が高止まりしている認識はあり、それを「サプライチェーンの乱れ」と言ってしまうと終わりになるけれど、一つ出ては潰していく、モグラたたき状態になっている。特にコリンズ製の部品に Shortage が多く、コリンズとは小まめにミーテイングを持っている。結局は人と人との繋がりになってくるので、世界的に部品は足りないがコミュニケーションを取って、JAL に提供されるようにしていく。あとは従来の管理個数より増やす「レベルアップ発注」、発注してからのリードタイムが乱れることがあるので「まとめ発注」ということを下期もやっていく。



組合 737 のバックレストカバーが破れても、在庫が無くて交換できない。どういう状況なのか？

会社 2024 年くらいから症状が多く出ていて、補充発注はしていた。今足りないのは、我々がレザーを買って、メーカーに送って作ってもらうが、その過程でコミュニケーションの問題があり、間違ったものを送ってしまった。レザーのリードタイムも 3～4 ヵ月かかるため、遅れてしまっているが 1 月には入ってくる。あと、技術部とも相談して、糸と針で縫うとか、予備のレザーを縫い付けることを検討しているところ。

組合 ERJ の重整備をしていると SLAT のコロージョンが多い。今後も増えていくことが予想できるが、このような大型部品の対応は考えているのか？

会社 今 ERJ170 の SLAT は両側用に 1 枚ずつ購入している。来年度のマスタープランの中で複数枚買い足していく計画。全部とは言わないけれど優先順位をつけて購入し、現場がすぐ交換できるようにしていく。

組合 「731J サルベージで 1.5 億円削減」というのはどういう意味で？

会社 退役機から部品を取り外して在庫として保管することで、外注修理費を削減できるのと、在庫数の増加による供給力向上という二重の効果がある。

・・・最近の 787 のブレーキ、VFSG の Q パーツも調査しているところだそうです。さあ、年末年始の部品在庫はどうでしょう？

【J-WING282（17-04）号　2025,12,25】