2026 夏闘
第5回団交報告②

JLUニュース

No 1085(17－60)
航空連 日本航空ユニオン
中央執行委員会
2026年 6月 19日

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

JAL グループ全体の信頼関係を築くことが重要

6月16日9:00～10:05、26夏闘第５回目の団交報告その②です。

■人数不足なのに厳格運用して遅れないはずがない

組合 羽田で JGS さんに聞いても「百害あって一利なし、何もいい事がない」と言っている。

組合 現場で整備の立場で見ていても、このシステムが入ってから、やっぱりグラハンの遅れが顕著である。かかっている人数が全く足りていなくて、今までは一人何役もこなして何とか時間内に終わらせていたのが、このシステムが入ってから、おかしくなっている。

会社 到着で、という話があるが、出発もそうか。

組合 出発も、カーゴドアとかも全部閉まって、ハイリフトローダーだとか、そういう車両が全部離れてからじゃないと、トーイングトラクターが付けられないから遅れている。

組合 その一方で ANA の方を見ると、人がたくさんいるから、うまく回っているように見える。そこは他社なので実際のところはわからないが、JGS は人が足りていると言えるのか。

会社 そこは確認する。

組合 JGS さんも資格者がそれぞれいれば同じ人数で回るのだろうが、今までかけ持ちで何とかやってうまくいっていたのに、急にこれを始めたから遅れが出ていると思う。

組合 901 便の話もそうだが、荷物が一番遅く、だいたい貨物待ちになる。PBB が離れていて、貨物だけを待っていて、いつも遅れているが、トーイングトラクターも装着できないから、もう１テンポ２テンポも遅れる。それは出発も遅れる理由になるはず。全便がそういうこと。

■他社からの指摘に全て対応すると定時には飛ばない

組合 掛け持ちで仕事をしていると言ったが、整備でやっていたインターホンも担当している。さらに外観点検も。そこまで求めているのか知らないが、JGS さんからの指摘がある。最近はサンコーエアセルテック(SAS)にも、仕事をお願いしている。他社からの指摘は全部対応せざるを得ない。以前は「整備が行った方が、小さな違和感に気づく」と我々も主張していたが、今は JGS さんが小さいことを指摘してくれて、それで想定以上に現場の負担が増えている。委託するとき、メリットだけでなく、こういう副作用が出るということを、知っていて委託していたのか。整本としてどう考えているのか。

整本 副作用というか、インターホン委託の前から、JGS さんの搭降載で、カーゴエリアでいろいろ不具合を見つけられることは、これまでもあった。インターホン委託するときに航空機の周囲の点検というのは、委託内容には入っていないが、JGS さんとして、飛行機の状況を見るということは、かなりやられていて、その中で何か違和感があったときに報告していただける。これ自体は安全性を高める上で、アサーションとして推奨しているところもあるので、これを、「やめてくれ」とかいう話には決してならない。引き続き報告はしていただきたいが、これが、昨今の誤部品だとか、いろいろなところで、何でも報告してほしいと言っているため、問い合わせが増えているのかもしれない。ただ、これを想定してインターホン委託を開始したのかというと、そこには関連性はない。

組合 その指摘によって、本当に運航に影響を与えている。散々ディレイしているのは、そのためである。

整本 今、JGS さんが見つけていただく報告もあるし、今整備としては誤部品をたくさん発見していて、その影響も、結構大きかったりするので、ここら辺を判断して、まず、どこに一番力を入れていくかというところでやっていきたい。

組合 そうやって、会社として清らかなことを言うけれど、現場の人間に汚れ役を押し付けていることになる。

整本 もし、現時点でそういう報告が上がったときに、定時性は会社全体としては確保したいというところがあるものの、整備としては、定時性の指標については落としていて、もし迷いがあり、もしこういう不具合が見つかったときは、自信を持って飛行機に止めて確認してから、出発させてほしいと JALEC の中でも、皆さんにお伝えしているところ。

組合 それは、耐空性に大きく影響があるようなことなら、そうできる。ただ、例えば、この辺にちょっと傷があるだけとか、そういうことで「飛行機を止めるのか」ということになる。

整本 現時点では、それは止めていただくしかない。

組合 そうは言っても、実際に止めたとき、他の便に振り替えが必要になり、バックオフィスは大変なことになる。そういうのも今は全部現場に丸投げしている。組織として守っていない。だから、JGS さんにはもう自分が触るところ以外の不具合は見ないでほしい。あら探しするような点検はやめてほしい、というのが現場の声としてある。

整本 不具合に関して、大きな、目に見えるようなものについては、引き続き報告してもらわないといけないが、この不具合の大小というところを、明示するというのは非常に難しい。かと言って不具合を報告しないよう求めることもできない。

組合 そこは伝え方の問題。例えば、そんなに大したことない傷があっても、そのリミットを調べなければいけない。でも時間通りに何とか出したい、それがタイムプレッシャーになる。そういったものが失敗につながってくる。

整本 現場に丸投げして判断を任せているということだが、これを JGS さんが見るときに、「これぐらいはいい」みたいなことを伝えると、彼らに投げていることになってしまう。だから皆さんが納得感を持ってできるようなことをやっていかないといけない。ここは課題としている。ただ、それをどういうふうに伝えるかというと、正攻法でいくなら、整備の仕組みや、インスペクションの方法とかを伝えていかないといけないが、そういうことまで理解してもらうのは JGS には難しいと思って…。

組合 確かに難しいと思うが、根本には相互の信頼関係に課題があると思う。整備では経験や知識に基づいて判断している事案であっても、JGS さんに後から問題として取り上げられることへの不安がある。その結果、現場のラ確が自らの責任で判断するのではなく、周囲や上の人の意見を確認しなければ判断しづらい環境になっている。安全を確保しながら定時性も維持していくためには、現場の判断を尊重していきたいということを、JGS に対しても言っていくべきだと思う。

整本 非常に難しい問題で、大きな課題だと思う。例えば、「汚れだけだから OK」と言っても、後から写真が出回れば、本来なら、“ダーティー”として整理記録を残せ、と言わざるを得ない。それで「何で整備記録を作らないのか、整備士として問題あり」みたいな扱いになるというのが現実のところ。

組合 ある程度の整備の知識を、JGS の方にも教育をするのが一番いいと思う。トランジットで見る見方、重整備で見る見方は、それぞれ違う。その教育が必要。「報告するな」と言ってしまうと、それこそ隠蔽体質になってしまう。

整本 本当に正攻法で行くならそうだと思う。

組合 周りをよく見るようになったのは、昔あったポイント制度が良くなかった。インターホンしかやらないのに、隅々まで見ている。そこで見つけられたところの、部品がなかったら、もう飛べない。他の飛行機から取ってくるしかない。そんなことが、頻繁に起こっている。そのたびに、現場の整備士に負担がかかっていて、ストレスを抱えてやらざるを得ない。

組合 現在の仕組みでは、不具合を隠すことはできない。傷や不具合が見つかれば、その都度マニュアルを確認して判断する必要があるが、マニュアルは膨大な英語の量で、必要な情報を探し出すだけでも大変な作業になる。だから、もっとデジタル化を進めるべきだと思う。例えば画像を読み込むだけで関連マニュアルや許容範囲が表示されるようになれば、現場の負担も大きく減るはず。あとは、現場がタイムプレッシャーを感じながら判断するのではなく、安全を最優先とし割り切って止めた時に、会社としてどうやってその影響を最小化できる仕組みを作るかだと思う。見ない、気づかない、隠そうではなく、そういう時代に合わせた組織として安全を考えていく必要があると思う。

整本 誤部品対策で 4 点確認をしているが、少しでも時間をかけずに、現場で判断できるようなマニュアルを今作っている。まだわずかだが、MM のブリテンを出している。今いただいた「写真を写せば、すぐマニュアルが出てくる」というところも将来的には間違いなくできるテクノロジーだと思うが、そういうところを少しずつ整理して、多くの人が、自信を持って判断できる、そんな仕組みを、ぜひ作っていきたい。それには時間がかかるけれど、その間は現場の皆さんに負担をかけして申し訳なく思うが、とにかく前進していきたい。

組合 整備本部だけでは、もうどうにもならない気がする。定時性は JALI、グループ会社含めて、どんな原因があるのか、洗い出していかなければいけないと思うが、対応を検討するとき外部の知見を入れたりしないのか？

整本 外部の知見を入れるのは有効だと思っている。特に安全の面とかは JALEC としても、いろいろと外部の人を入れている。ご存じないかもしれないが、JALEC の顧問ということで、外部の会社の方が入っている。ただ、外部といっても、やっぱり JALEC は、航空機の整備の会社だから全く何も知らない人というのも、あれなので航空機の製造系で整備も若干はかじって理解はできるという方を、顧問として呼んで、いろいろとアドバイスをいただいている。そんなことを始めたりしている。でも、不具合をどう判断するかなどは、航空機の整備の本質を理解している方にしかわからないというところがあるので、外部の方に入ってもらうのがいいのか、どちらかというと、そういう知見を持っているのは、逆に我々じゃないかなというところもあったりするので、課題、課題によって、外に意見を求める重要性とか、必要性もあると思うし、ものによっては我々でしっかり、ということもある。

■誤部品対策の 4 点確認シートが負荷を増やしている

組合 4 点確認のところでは、現在 4 アイテムしかブリテンに移行されていない。やっぱり耐空性への影響の有無で対象を整理すべきだと思う。もともとは重要装備品だけが対象だったはず。誤部品問題で範囲が広がった経緯は理解しているけれど、客室部品まで含める必要はない。キャビン内の不具合はお客様が直接目にするものであって、あまりにもボロいと品質的に不安になると思う。だから便間の短い時間で頑張って直している一方で、4 点確認や関連書類の準備に時間を要し、今までなら迅速に対応できた作業にも手間が増えている。また、ログからしか SQ を起票できなくなったから、ログが降りてくるまで SQ アップできなくなり、部品手配ができず、修理着手までの時間も長くなっている。そうやって、限られた時間の中で客室品質維持に努めている。耐空性に影響しない客室部品については、4 点確認の対象から外すなど、運用の見直しを検討してほしい。

組合 4 点確認のやり方に矛盾が多い。例えば、付いていたパーツと、今度付けるパーツのパーツナンバーが違っていたら、管理職に確認をしなければいけない、それもおかしな話で、COA だとパーツは当然違う。違うパーツをつけろという指示なのだから、付いていたパーツと付けるパーツでナンバーが違うからと言って全部確認してもらうのはおかしい。

整本 そうですね。それは確かに技術指示はいらない。技術指示でそうなっているのだから。 ぜひ、そういうのは、課題として挙げていただいて、少しずつ良くしていけばいいと思うが、現時点では、そういう技術指示があったとしても、とにかくパーツナンバー違いを広く対象としているため、範囲が過大になっている。そこについては改善を進めていきたい。耐空性に関係ないものについて外していきたいというところは、4 点確認を始めた時は、今と同じように全部だった。でも、すぐにそれは問題があるということで、耐空性に関する部品のみにしようと一回外した。そうしたところ、耐空性に関係ない部品で誤部品が多く出たため、また元に戻したという経緯がある。それで飛行機が綺麗な状態になってきている。ただ、整備士に負担を強いているというところについては、次にどうしていくのか、しっかり考えていきたい。

委員長 今日もかなり本音で意見交換できたが、その内容が現場に伝わらない。ここではわかってもらえているけれど、そちらの考えが現場に伝わってこない。だから、どうしても不信感につながっていると感じている。それが失敗しても言えない雰囲気になる。会社のメッセージが私たちには伝わってこないので、ここを何とかしなければいけないと思う。

19 日に山場を構えている。今回はゼロ回答なのですごく強い思いがある。午後の会議で判断をするが、評価のしようがないというのが正直なところ。ただ、この場のやり取りの肌感覚とか、あと今後への期待くらいしか評価しようがない。どういう判断をしたとしても、今後、何とかしていかないと、今の JAL の状況は良くならないと思う。またこういう機会を持って話していきたいと思っている。

【日本航空ユニオンニュース 1085(17－60)号】