

持続可能な労働条件を

今年7月、整備の現場では勤務の仕方が大きく変わりました。羽田地区での機体整備が2シフトから3シフト主体の生産体制となり、機体重整備作業に深夜勤務が導入されました。2シフトは8時から22時までを2組で、3シフトは1日24時間を3組でカバーします。重整備とは一定期間機体をドックに入れて実施する定期整備を指します。深夜勤務の厳しい実態から労働者の健康を守るため、昼間でよいものは昼間に実施し、どうしても夜間帯でやらねばならないものを夜間帯で実施するとの考えから、重整備では深夜勤務の必要性はないものとされてきました。今回、生産性向上のためにこの考え方から大きく転換したことになります。3シフト化は、組織の細分化によるシフトあたりの正面人員の減少（日勤の場合に比べ2シフトでは3分の1、3シフトでは5分の1となる）、深夜労働手当での支払いが発生しコスト増となる等のマイナス面も言われてきました。

会社は約1年前からプロジェクトをつくり機体整備のあり方について検討してきました。その名称は「機体整備維新」。そして「TAT短縮（工期の短縮）による競争力の強化が不可欠である」との答申が出され、「重整備を3シフトで実施し工期を短縮、空いたスロットで他社の機体整備を受託し収入増を図る」としています。加えて成田地区から120人を異動させ、正面人員の減少を補っています。現在は深夜労働の割増率は25%増と、それまでの約2分の1の法定水準（最低基準）まで下げられています。この課題でもクリアーできたということでしょう。

来年4月には羽田空港で国際線が増えることから、さらに成田地区から100名規模の異動が計画されています。成田空港が開港すると多数が成田へ異動し、羽田空港に国際線が戻ると羽田に異動する。ここには国の施策に左右される航空労働者の実態が現われています。

人員規模が縮小する成田地区での定期整備の実施方法の変更も計画されています。定期整備で実施されている要目を一晩で実施可能な作業量まで分割し、一晩で整備を実施する。これを繰り返し、定期整備の要目を完了させる。一定期間ドックで機体を休ませることをなくすことで機体の稼働率を上げることができます。

このように整備の現場では夜間帯中心の生産体制作りが進んでいます。かつては深夜労働の負荷を軽減するために仮眠時間を設ける、5回に1回の夜勤日を休日にするなどいくつかの施策がありました。これらは既にすべて撤廃されています。

深夜労働は健康への影響が大きいため各国で規制しています。日本ではこの規制が弱いこともあり、外国と比べると深夜労働の条件は良くありません。賃金の深夜労働の割増率は25%と先進国の4分の1の水準です。コスト面からも深夜労働に従事させ易くなっていると言えます。生産性向上施策が実施される一方で、自主退職が後を絶たないという。政府が進める社会保障の削減によりいまや65歳まで働かなければならない状況下にもあります。

働く人を物（コスト）としか見ない最近の経営者の考えを改めさせるためにも、労働条件を果敢に改善し、持続可能で安心して働ける労働環境が構築されることを期待します。