

わたしの仕事 (23) 日本航空株式会社

平松昌人 (H18/2006卒)



1 はじめに

みなさん、飛行機にお乗りいただいていますでしょうか？唐突な問いかけですが、今まさに我々航空業界は岐路に立たされています。昨年までは旺盛なビジネス、観光需要により、多くのお客さまに飛行機をご利用いただいていた。訪日外国人も3千万人を超え、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会も控えていたこともあり、その大きな需要に答えるべく準備を進めていた矢先に、奇しくも新型コロナウイルス感染症により大幅な需要の落ち込みが到来しました。このような時期に本コラムへの寄稿依頼を頂戴し、お受けするか非常に悩みましたが、航空業界の現状をお伝えするのもよい機会と思い、寄稿させていただきました。

本題に入る前に私の自己紹介です。私は4回生のときに吉田先生の熱工学研究室に所属し、2006年に学部卒業後、大学院は東京大学に進学しました。そのため、京都大学での研究室生活は1年間のみでしたが、先生方やメンバーに恵まれ、濃密で楽しい日々を過ごしました。就職してからも研究室には採用活動でたびたび訪問させていただいています。東京大学を2008年修了後に日本航空の業務企画職(地上職 技術系)として入社し、整備士として航空機整備を経験し、整備計画部を

経て、現在はJALエンジニアリング技術部でA350の主にメカニカルシステムを担当しています。製造メーカーではない航空会社(エアライン)において、技術系の仕事はイメージしづらいと思いますが、少しでも私たちの仕事を知っていただければと思います。

2 JAL(日本航空)とは

当社は、定期航空輸送事業を担う会社として1951年に創業し、鶴丸を掲げた飛行機を運航する航空会社です。日本国内ではANA社と共に2大航空会社として大きなシェアを担っており、他のLCCとは異なり充実したサービスを提供するFSC(フルサービスキャリア)として、国内線127路線、国際線60路線を運航しています。2010年に経営破綻を経験しましたが、現在は安全・顧客満足・強固な財務基盤を念頭に、「世界で一番お客さまに選ばれ、愛される航空会社」を目指しています。

3 新型コロナウイルス感染症による影響

冒頭でも触れたとおり、現在は新型コロナウイルス感染症の影響により需要は大幅に減少しています。例えば多くのお客さまにご利用いただくGW期には、例年1日当たりの旅客数は国内線約12万人、国際線約2.8万人のお客さまにご利用いただいていたのですが、今年は国内線約6千人、国際線に至っては数百人と、大幅に減少しました。また、訪日外国人数も、2019年の1~9月累計は2,400万人でしたが、2020年1~9月累計は400万人と、大幅な減少となりました。需要減少や海外渡航制限に合わせて路線運休を実施しているため、空港には多くの飛行機が駐機している状況が見られます。若干の感染拡大からの落ち着きとGo Toトラベル事業などの効果により、国内線の需要は少しずつ戻りつつありますが、以前の需要に戻るにはまだ数年はかかると言われています。環境がこれまでとは大きく異なっており、航空運送事業以外にも目を向けて新たな事業形態を検討せざるを得ない状況です。

そのような状況ではありますが、実は私が所属している技術部では業務量の減少はほぼありません。飛行機は飛んでも飛ばなくても整備作業が必要です。さらに、飛行機は日常的に運航することを想定してつくられているため、むしろ飛ばないことによって新たな課題が生じます。飛ぶ頻度は減ってしまっても、飛ぶと

きには完璧な飛行機を飛ばせるよう、日々、奮闘しています。

4 JALにおける技術系の仕事

世界のエアラインには自社の航空機整備能力を持たず、MRO(整備専門会社)に委託している会社も多数ありますが、JALはJALエンジニアリングに完全移管する体制で航空機整備能力を有しています。そのため、技術系としてJALに入社した場合、すぐにJALエンジニアリングへ出向します。そこで機体整備や部品整備の航空機整備士を2~5年経験した後、整備計画部や技術部、品質保証部などの整備間接部門へ配属されます。将来的には、JAL路線統括本部、調達本部など、JALエンジニアリング以外の部門を含め、技術系として活躍できる部門へとキャリアを進めていきます。今回はこれまでの私の経歴から、整備計画部(生産管理)と技術部(整備技術)の仕事をご紹介します。



技術系の活躍フィールド

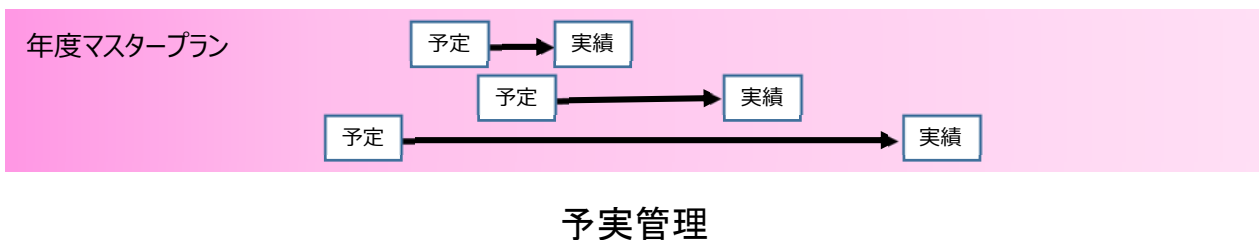
4-1 整備計画部(3~7年目まで)

整備計画部の仕事は、「整備要目管理」と「整備体制の構築」です。

“安全な飛行機”を示す条件の一つとして、“耐空性を維持する”ことがあります。飛行機には型式ごとに定期的に実施しなければならない多くの整備要目があり、それらがFH(Flight Hour)、FC(Flight Cycle)、Dayなどで管理されています。この整備要目を一つでも期間内に実施しないと“耐空性を有しない”状態となり、たちまち不安全な状況となってしまいます。そのため、決して時期を逃さずに適切

な時期に必要な整備作業を計画することが求められます。

また、それら整備作業を効率よく実施する体制を整えることも必要です。折しも2010年の経営破綻直後ということもあり、アメーバ経営が本格的に始動しました。そのため、航空機整備にかかる工数や費用をタイムリーに把握し、計画と実績のレビューができる体制の構築が必要となりました。既存システムから各種データを抽出し、スムーズに予実分析ができる体制構築に奔走した思い出があります。さらに、実際に整備作業を開始すると予期せぬ問題が生じることもありますが、どのような事情があっても計画値からの逸脱は避けなければならない、計画を立てる段階で可能な限り全ての可能性を織り込むこと、また、計画からずれた場合は何としてもリカバーすることが必要不可欠であることを学びました。



4-2 技術部(8~12年目まで)

技術部はそれまで所属していた整備計画部とは全く異なる業種です。技術部の使命は“完璧な飛行機をつくる”ことですが、実際に飛行機を製造しているのはBoeingやAirbus、Embraerといった航空機メーカーです。また、各システムについてはRockwell Collins、Honeywell、Moog、Safranなど、さまざまな部品メーカーが製造しています。私たち自身が設計変更することはできませんが、一方で、私たちには各メーカーにはない“航空機を運用する”という経験やノウハウがあります。そのため、私たち技術部は日々の運航で発生する不具合情報を分析して、メーカーにフィードバックし、私たちの求めるレベルまで品質向上を図ることが主な業務となります。

私自身はこれまでBoeing 777、787などのメカニカルシステムを担当した後、現在はA350のFlight Control、Landing Gear、油圧システムを担当しており、まさに飛行機が飛ぶためのシステムに携わっています。Boeing 767や737に比べて大部分が電子化されているため、システムの理解に苦しむことや、我々の要求レベルとメーカーの理解が合致せず苦勞することもあります。各メーカーと協力し

ながら航空機の信頼性をより向上させていきます。



Airbus社とのミーティング

5 最後に

私は、飛行機という複雑なシステムでできたものが空を飛び、多くのお客さまが世界中に旅行できるようなサービスを提供できることに魅力を感じてJALに入社しました。その想いは今も変わっておらず、新型コロナウイルス感染症の影響で飛べない飛行機を見ると悲しい気持ちになります。感染の脅威が消えて再び大勢のお客さまに飛行機に乗っていただける日が来ることを願い、JALフィロソフィにある「売上を最大に、経費を最小に」を実践しながら反転攻勢のチャンスに備えています。

お客さまの安心・安全のために徹底した感染防止対策を実施しながら、より快適な空の旅をお楽しみいただけるよう商品やサービスを磨き上げていきますので、応援をお願いいたします。