

新型コロナで収入減でも固定費も減少 良い人材に残ってもらえる条件を維持

8月17日、国内航空各社の2020年お盆期間(7~16日)の利用実績が公表されました。

昨年同時期の JAL グループの実績は国際線 28.5 万人、国内線 118.3 万人。新型コロナウイルスの感染が長期化し、航空会社の一番の稼ぎ時とも言えるお盆にも影響を与えました。13日に JAL 内4 労組に対して行った第1 四半期(Q1)決算説明会でも「7 月の中旬に計画を作ったときには、お盆はもうちょっと行けるかと思った」と述べているように、期待通りの結果にはならなかったようです。

主要航空各社お盆期間の利用状況

	総旅客数	前年比
国際線	2.1万人	97%減
国内線	124万人	65%減

費用の削減は、期待を上回る結果に

第1 四半期決算説明会では、4~6月の費用削減の状況も説明しました。投資家向けの資料で「固定費の削減も、想定を上回り着実に進捗」と記載があり、固定費の削減目標を当初の 600 億円から 900 億円に増やすと示しています。増やす理由と方法を聞いてみました。

会社 これまでの進捗と 300 億円追加を可視化したものがこの図。年間 600 億円を目標としていて、Q1 時点で半分にちょっと届かないくらいは達成している。このまま行けば上期だけで目標に届きそうだから改めて 300 億円追加した。下期も同じようなことを継続していけば 900 億円くらいにはなるだろうということ。



また、夏の一時金の大幅減、乗務職の変動給の減少が人件費削減に大きく寄与しているとも説明していました。会社の描いたシナリオ通りなら「このまま行ける」ということなので、人件費をこれ以上削減しないように注視していく必要があります。私たちも交通費の削減や出張を控えることなど、出来る限りの協力はしています。お客様が戻るまで、何が出来るか考えてアイデアを出していきましょう。

飛行機が飛ばない→地上にある→整備できる

コロナ禍で減便が続き、パイロットや客室乗務員、旅客部門では業務が減っています。一方整備部門は、地方基地を含めた運航整備は通常より仕事は減っているものの、機体整備部門では逆に増えています。復便してきて下期は落ち着いてくるみたいですが、アジアでコロナが広がった今年始めから中国やシンガポールの整備会社に委託していた仕事を自社で行うようになり、重整備の機数が増えてきました。また、減便により長期停留する機材も7日間毎に行う大事な整備作業があります。



売却整備も結構大変

今年度からの中期計画もまだ発表されていませんが、機材の退役計画は出ていて、順番に退役整備を行っていきます。比較的新しい部品やエンジンは自社で使いたいため交換作業が発生、もちろんロゴを消すペイント作業もあります。売却先がある機体は、相手側の指示で作業が増えますし、これまでの書類をきっちり揃えるのも大変な仕事です。



リース機材の返還整備を終えた B737

反転攻勢に向け 機材品質を維持・向上

JALEC 北田社長のメッセージにもあるとおり、多くの機材が地上停留している時にやれるだけのことをやっておきたいという気持ちは労使で一致しています。羽田新ルートの取り消しを求める訴訟も起きていますが、部品落下ゼロを目指して予防整備も行っています。高品質な機材を作り、復便してからも安全・安心を維持していくためには良い人材を確保していくことが重要です。働きがいのある整備の職場を目指して改善を求めています。

部品サービスセンター説明会 7月31日 羽田M1ハンガー (交渉のポイント)

組合 部品のアンケートの結果をHMZの分は見せていただいたが、取り組み期間はどれくらいだったのか？

会社 6月末の約2週間でいった。回答率は72%ほど。羽田、成田、大阪でも同じ内容で行い、合計で1200名強に参加していただいた。元々の趣旨は現場の皆さんの満足度がどのくらいなのかを確認し、向上させるためなのでまた来年も実施したい。

センター長 今回はいい結果が出たと思う。CSZではやっていると思っけても、こういった場で組合に「部品が足りない」と言われる。このギャップが問題だった。それでアンケートを取ったら満足度は低かった。100%いつもあるのはあり得ないが必要なものがタイムリーに届くことが大事。羽整・成整の肌感覚が必要、これはAIでは出来ないこと。JALECの総合力が問われている。

組合 アンケートにもケミカル関係が足りないと出ていて、最近では、落下物対策に使うシーラントが無くなったこともあった。

会社 COAが出ていて必要なのは分かっていたが、よく使うもので、いつも多く持っているから大丈夫かと思っけてしまっていた。途中で気付いて追加で発注した経緯があった。今、安くて少量のものを買おうと準備している。

組合 1回使い切りのもので量が多いのはもったいない。どうにかならないか？

センター長 そういった無駄は早く改善しないと。SDGs的におかしいと思っけていて、メーカーと話してどうにかしようと言っけていたこと。進めていきたい。缶しかなければANAと共同で持つことも検討している。環境に関する意識も必要。

…等々、伝えることで少しずつ改善しています。「CSZ 目安箱」もできたそうです。

エンジン整備センター説明会 8月7日 成田エンジンセンター (交渉のポイント)

組合 以前はセンター長も「現場100回」という言葉を使っけて現場をよく見てくっけていたが最近ではあまり見かけない。一方で羽田で作業している時にセンター長のことをHMZの人から良く聞くようになった。内容は「エンジンチェンジを決めるのはエンジンのセンター長になった」ということ。NPZにいればセンター長の言っけていることは分かるけど、丁寧な説明は必要だと思っける。

組合 今、余剰感というか、人財育成なのかNMZに12名出しているが羽田には？

会社 コロナの状況で越境はちょっと…。あと成田再編の目的もあったのでNMZに応援に行っけてもらっている。羽田は考へてはいない。

組合 羽田の重整備はオーバーフローしている。それに売却でエンジン交換も続いっけていてRTS(良品再使用)の作業まで手が回らない。NPZから来っけていただいっけているのはありがたい。これからも支援していただきたい。

センター長 可能な限りRTSはやらさっけていただきます。

組合 この作業が結構負担になっけていて、EVを見っけても分からない人が多い。

センター長 具体的にどの部分が悪いのかフィードバックしてもらえれば伝える。

組合 B787のエンジンチェンジで部品の流用が過ぎる。どうにかならないか？

センター長 以前成田で始めた時にも多いという話をしっけていて一部予備部品を買っけて今の状態にはなっただけけれど、何が出来るかレビューしてみたい。

組合 他社に派遣しっけて経験を積ませる施策を実施しているが、戻っけてきてからの活用が上手くできっけていない。安全・品質に活かせるようにやっけてほしい。

センター長 他社での経験は文化の吸収になっけていて。上手い活用の仕方を考へたい。次の時代に繋がる人財を育てたいと思っける。

Q:新型コロナウイルスへの感染が疑わしい時は？

A: 症状が軽い、大したことないという時でも動かない。できればPCR検査を受けて陽性かどうか認識して、回復するまで動かない。誰がかかっけてもおかしくない。そういう状況になっけていて。言い出しにくいかもしれないけれど、努力して、理解してそういうものだと確認していききたい。
(赤坂社長メッセージ動画より)

健康が一番 手洗い・うがい・水分補給で乗り切ろう

赤坂社長が言っけるとおり、今は誰が新型コロナに感染してもおかしくない状況です。熱中症と症状が似ていて紛らわしいということもありますが、体調が悪い時は休んで、できれば病院に行っけて診てもらいべきでしょう。陰性が確認できれば安心ですし、陽性になっただとしても早めに対応できれば感染拡大も防げます。一人が休んで全体の仕事が止まるような組織ならそれはまた別の問題です。職場の仲間を信じて体調不良時には休みましょう。