

## 社長立派な航空人を育て サステナブルに

5月26日9:45~10:35、中期ローリングプランを共有する経営協議会がJAL本社で行われました。会社側は赤坂社長以下、各役員、執行役員、部長等に人財戦略部を合わせて30名が出席、組合側は佐藤委員長はじめ、中央執行委員会メンバー6人が出席しました。以下、報告その①です。

### 労使代表あいさつ

**赤坂社長** 先般22年度の決算が出て単年度黒字を達成できた。皆さんの3年間の努力に改めて感謝申し上げたい。コロナも収束と言って良い状況になってきた。コロナの間色々あったが、航空もいかにサステナブルな業界に成長させるかが大きな問題。特に人材の問題。立派な航空人をこれからも継続的に輩出をしていくことが航空のサステナブルにつながる。状況は厳しい。いかに一人ひとりの力を使っていか、いかに一人ひとりが成長を促していくのか、これがこれからの航空業界に非常に重要になってくる。整備の皆さんも同じように思っていると思う。この問題については労使関係なく解決策を探していかなければならない。ぜひ今後とも宜しくお願ひしたい。それから航空のサステナビリティと言えば航空安全。これは今も昔も我々経営陣の最大の課題である。決して油断なく、これからも緊張感を持って取り組んでいく。こちらでも宜しくお願ひしたい。

**佐藤委員長** 赤坂社長から航空人をしっかり育成していきたいとの話があった。これは非常に嬉しいことで、私も同じように思っている。そこが今ウイークになっていて、航空人が育ちにくい環境になっている。整備本部長の田村さんには申し訳ないが、航空安全の中核である整備職への求心力がどんどん低下していると感じる。例えばインターンシップに来る方や新入社員を見ても整備に対する思いや考え方も変化している。整備の職種内でもライン整備よりもショップ整備への志向が高まったり、整備特有の面白みが伝わらなくなったりしてきている。航空人をどうやって育成していくかに経営としても尽力していただきたい。コロナが第5類になり黒字化もできて、これから上向いていく時期だが、職場を見ても、社員の家庭を見ても生涯年収が大きく下がり、生活も将来への希望もボロボロになっている。不安を抱えたまま働かなければならない。さらに全職場で人員不足が叫ばれている中、ローリングプランにもあるように、どうやって人材に光を当てていくかを今日は議論したい。

### 質疑応答

#### ■最近のプレスリリースについて詳細を教えてください

**組合** 経営陣もメンバーが何人か変わっているが、退任された菊山さんの動画はよく見ていた。そこでフレーター事業はやらないと言っていた。私達も疑問に思っていたし、外の人からも言われていた。この方針転換は菊山さんがいなくなったからか？トラックの24年問題や、eコマースで頑張ると言っていた部分は2~3年前から分かっていたこと。コロナ初期に変えればもっと儲かっていたのでは？あの頃やらなか

ったのはどうしてか？

**貨物郵便本部 木藤本部長** タイミングについてはコロナで貨物が儲かったからフレーターを導入するという訳では無い。eコマースは国際線においても急速に需要が伸びている。今後成長が見込める。確かにコロナにおいて単管もり需要があり必要性について確信出来るようにはなった。おそらく成長分野だと思う。一方で国内は、2024年問題であるトラックドライバーの人手不足については前から分かっていたことではある。しかし当該業者の温度感各社において差がある。今回ヤマト運輸は高い感度を持って取り組まれてきたということで2023年が新たな社会問題、課題の解決、新しい成長に向けて舵を切るという適切なタイミングでの決断になった。菊山の進退とは全く関係がない。今後貨物は需要及び単価の変動も大きいと見ており、事業リスクも大きいと認識しているが、一般の航空貨物ではない需要を取り込むということで安定的に収益を出していきたい。

**組合** お客様を乗せて活躍できる機体を貨物に変更するのだから、多くの貨物を取って、収益に繋げていただきたい。

737MAX8の導入が発表されている。記者発表をリアルタイムで視聴することができたが、説明では「確定は21機で今回の置き換えの対象にならない部分については320neo含めて、さまざまな機材の検討する」と言っていた。320の他に何か選択肢はあるのか？

**経営企画本部 斎藤専務** 737MAX10、A320、A321含めてということ。今回は当初想定よりも早めに更新していく判断をしている。環境の問題で、グローバルで機材更新を進めているキャリアがどんどん増えているので、残りの機材もしっかり早めに判断がつくように検討していきたいと思っている。

**組合** 環境配慮でESG経営に注力しているのが今回のMRP資料でよくわかる。株主に向けてはメッセージとして正しい判断だと思う。ただ、そこに「安全・安心」のページが抜けている。ローリングで変更なしだからという理由だろうけど、安全は最優先だと思っている。社長も「航空安全は最大の課題」と言っているから間違いはないと思うが、ページがなくなったのは残念。今回安推のローリングプランを見ると、19項目の取り組みがあって、すごくいいことが書いてある。こういうものを、IR資料以外で外に発信することはないのか？

**安全推進本部 堤常務** 広く公表されているものとして「安全報告書」がある。それから、私どもの方に色々業態を超えて講演依頼もあって、そういう中でも広く皆さんにも知って頂く案内をしている。いずれにしても、この19項目をしっかりと達成させていくことが非常に重要だと思っている。

## ■人も部品も足りない 安全を考えて予備機の確保を

**組合** 738、767 のような古い機材の稼働を上げて集客に勤めているところだけれど、安全リスクになると思っている。整備本部も昼間帯で引当機を置いて欲しいと、他部門に言ってくれているが、機材のフル稼働は実際厳しい。737 に限らず、路線計画を考える上で、もっと昼間にスタンバイ置くとかバッファーを作ることはできないか？

**路線事業本部 レゲット常務** 背景としては国内線の機材が大きく変わらないなか、777 がなくなったので、少しずつ小型化している。小型化した中で観光需要が多い沖縄線とか福岡線、札幌線に 738 が多く飛んでいるが、実は少し稼働をあげている。国際線については、中国が戻ってくると、こちらの稼働率も上がる。このダイヤを策定した時は、各本部と充分相談、確認をした上で作成していくので、ここも十分、飛行時間、ブロックタイムを含めて確認のうえで作成しているつもり。メンテナンスチャンスも充分入れている前提だけど、冬期のダイヤに向けても相談していきたいと思っている。

**組合** 配慮されていると言っても現場とは乖離がある。その情報集約の仕方と、現場目線をどう評価するか、組合からだけではなく、組織的に拾っていく工夫が必要だと思う。理由として、今は部品不足で、予備機とか、予備のエンジン予備の APU から物を取らなければいけない事例がすごく発生している。それから便間が短すぎるので、キャビン SQ を直しきれない。お客様に見られるところが直せていない。テンポラリーリペアしている機体も多い。こういう状態を見ると、やっぱりお客様は不安だと思う。ぜひ予備機を持ってほしい。

**レゲット常務** 安全大前提という気持ちは一緒。今後もより一層コミュニケーションを取って作成していきたいと思う。

**組合** 朝一で SQ があって、30 分ぐらいディレイすると、それが夕方までも引きずる状況になっている。今、機材繰り関係で、もう LCC に近い状況になっている。飛行機の回し方を、もう少しなんとかならないかと感じている。

**レゲット常務** 立ち上げ便が遅れて本当に夜まで続くのは認識していて、今後のダイヤの中でずっと続かないように、どこかで違う機体に変えることをやっていきたい。

## ■ESG もわかるが APU の使用判断は整備に任せて

**組合** 私たちも ESG が何なのか勉強中で ESG の重要さは理解してきてはいる。地球のため、良い環境を残すために APU の使用削減しようとやっている。利益度外視してもいいぐらいの企業体力があればいいけれど、今ギリギリの状態です。運航しているので、どうしてもそこに余力がほしい。例えば GPU から APU に切り替えるジャッジを整備にさせてほしい。その理由は、グランドのエアコンダクトを JGS さんが着ける運用をしているが、人が足りないから走っている。エプロン内は走ってはいけなくて、間に合わないから走る。それでエアコンをつけた人がそのままカーゴで貨物を降ろす、今 OJT の人がいっぱいいるけど、人が育ち切れないうちに辞めてしまう。5 年持たずにあまりにもイメージと違って労働条件悪い、過酷だから辞めていく。JGS さんは人員不足の中でそういう運用している。でも、整備はそこを見ているので、今ハンドリングの人が足りないから早めに APU に切り替えてほしいと言える。それと特に 350 は、朝の初便がどういうわけか、GPU を二本つけると、APU 一本に比べ定格電力が大きいけれど、IFE が LOAD SHED することが頻発している。だからせめて初便だけでも APU で早めに立ち上げさせてほしい。そうしないと IFE が不調で、映画を観られないお客様がいるまま飛んで行かなければならない。それはクラス J

にしてもファーストにしても、そういう状態で運用している。ESG が大事なのは分かるけれど、やりすぎているとどうしてもサービスの低下につながる。JGS のマンニングの面からも、IFE の問題からも、整備が APU に切り替えるジャッジをさせてほしい。これは全社的に言ってもらわないと。なかなか個人的に毎便キャプテンと話しても、どうしてもキャプテンを優先してしまう。キャプテンの判断でこうしたいとなれば、どうしても譲らざるを得ない。だからこちらにも裁量が欲しい。

**赤坂社長** 何でキャプテン優先？整備が回さないの？

**組合** 私は回せるけれど、もう社内的に GPU が推奨されている。乗員さんが一時間前に来て、「APU から GPU に切り替えて」と言われることもある。例えば、今日朝の立ち上げで APU が回っていたのに乗員さんが GPU に切り替えて、最後 5 分前に APU で回そうとしたら、APU アウトになった。それから ASU 手配したから 11 分ディレイした。もう一つ言うと、APU 不調の原因はイグナイタープラグだったが、その交換するプラグもなかった。そういう状態になっている。

**運航本部 立花本部長** 乗員と整備の陣取り合戦みたいな感じになっているが、運航本部の中でも ESG の意識が高いものばかりではなく、「暑かったら APU 回すだろう」という人がたくさんいる。この話は、やっぱりお互いでプロとプロの中でのコミュニケーションの問題で、そこが大事だと思っている。つまりその都度の状況判断で、そこが共有されないまま、「ここに書いてあるから」となる。我々も今乗員に対して、書いてあるからどうだではなく、ちゃんと何でそういうことになっているのか背景がどうなのか、理解している、説明している、といったことがものすごく大事だと言っている。本当に現場レベルでしっかりと、プロフェッショナルの会話が常に行われることがより質の高い運航、それから ESG 経営とかにつながると思う。最近では、昔ほど怖い機長はいないと思うから、勇気を持って、整備の皆様から、どんどん言っていただきたい。それを受け止めようと、私も運航本部の中で伝えていく。もう一つ、技術的なところ。例えば LOAD SHED の話はしっかりと両本部で確認して、それを情報として流して、「だから、ここはこうする」という知識は必要。当然、夏場と冬場、環境が違ったりとか、いろいろあると思うが、そこも含めて正しい知識・情報を流した上で、プロ同士の会話の中で決めていただくのが理想的な形だと思う。

**整備本部 田村本部長** 昔 787 が非常に調子悪い頃は、いろんなメッセージが出るから、特に始発便は APU で最初からやることになっていた。やっぱり理由があって、整備のプロとして、飛行機の特性もあるだろうし、いろんな環境もあるから、ここは APU で行きたいというのがあれば、そこは堂々としたコミュニケーションをとって、やってくれて全然問題ない。ぜひ対等の会話をしていただければと思う。あと、部品の件は、本当申し訳ないが、全世界的にサプライチェーンが破たんしていて、これは大問題。でも我々も指をくわえて待っているわけではなく、いろんな手を尽くしてやっているのだから、ご不便をおかけするところがあるかと思うけれど、恐らくまだ一年ぐらい続く。このような状況をどうしようかは、知恵を出し合って今やっているのだから、飛行機を余分に持つというのもあるだろうし、いろんなことを考えながらやっている。ぜひ現場からの意見もお聞きしたいのでよろしくお願ひしたい。

以下 JLU ニュース 885 号に続く

【日本航空ユニオンニュース 884(14-53)号】