

社長 整備は会社の基盤 これからも率直に提言を

11月10日9:45~10:30、2023年度上期決算発表を踏まえた経営協議会が行われました。会社側は赤坂社長以下、各役員、執行役員、部長等合計27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9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 先日決算を示した通り、非常に計画を大きく上回る状況になり、本当にこれが皆さんのおかげで社員全員の成果であると思っている。本当にありがとうございます。3年余りのコロナ禍がようやく明けて、思ったより早く回復してきた。本当にコロナの間に色んな苦労あるいは準備を頂いた事が実を結んでいると思っている。本当に皆さんのこれまでの努力に改めて感謝と敬意を申し上げたい。中期計画の終盤に入って来たので、ビジョンの実現に向けて、ぜひESG戦略、これを加速できるように、また一丸となってやっていきたいと思う。JLUの皆様にはちょっとお願いがありまして、皆さん本当に整備の立場から会社の安全を支えていただく、本当に会社の基盤と言っていいというふうに思っている。そういう意味でぜひ全社あるいは、会社の考えを十分ご理解をいただいた上で、整備の現場の立場で、いろんな提言や意見を率直にこれからも述べていただければと思っています。本日もそういうことでよろしくお願いします。

佐藤委員長 最初に報告したい事がある。昨日人的資本投資の回答を受け取った。入社して34年目になるが、初めて満額回答をいただいた。回答に至る並々ならぬ決意を経営姿勢としてすごく感じられた。大きなメッセージとして捉えている。昨日掲示したビラも満面の笑みで写真に写っている。このような事は初めてだ。先ほど赤坂社長にいろんな事を率直に整備の立場として物を申して欲しいと言って頂いたが、これまでもずっと言ってきた事がついに実ったという思いだ。いくら頑張ってもなかなか末端で働く人達の気持ちは経営陣には伝わらないと感じていた。それはずっと埋まらないものと思っていた。だが今回この経営陣の英断に関しては、その差が埋まってきたと感じる。職場に帰ってみんなの顔を見るのが楽しみ。おそらくみんなも同じような感覚を持っていると思う。

この3年間赤坂社長が言ったように本当に苦しかった。仕事もそうだが家庭もそうで、妻も将来不安で心を痛めて非常に苦しい思いをしている。そういう家庭も多いと感じる。職員本人もだが家族にもそういう不安を抱えた方が沢山いると思う。それが今回のこの経営の大英断によって、社員が本当に苦しい時、会社に力がある時はしっかりと社員を支えるんだぞというメッセージとして強く受け止めている。ESG戦略をこれから推し進めていきたいとの事だが確かにJALの発展には必要だとは思う。しかし、そのためにはまず社員がしっかり安心して働いて、将来の展望を持っていける。これから入ってくる若者たちも同じようなその気持ちを共有できるような環境が必要。こういう環境になれる第一歩だと感じる。こ

こにいる皆さんにまず感謝を伝えさせて頂きたい最初に伝えたい。本当にありがとうございました。

質疑応答

組合 最近、羽田空港のANA側がフル稼働し、とても充実している。一方で第1ターミナルは耐震工事でお店が閉まっています寂しい様子。そういうこともありANAの方がよく見える。JALは第1ターミナルと第3ターミナルをまたいで乗り継ぎする必要があり、お客様にも不便をかけていると思う。この乗り継ぎに対する問題をどうやって解消しようと考えているのか。

堀尾空港本部長 ANAはフル稼働と言われたが、実はまだフル稼働していない。国際線の使い方のところでT3とT2Iがある。T3ではJALは国際線全て33便運航している。ANAは16便の出発をT2Iで、22便の出発をT3で行っている。T2Iは8:30~10:40までの出発便と少し空いて21:55~0:50までの出発便を行っている。もちろん時間帯によってT3から出発してる時もある。到着はそれよりも2時間前ぐらいに飛行機が戻ってきて折り返して出ていってるイメージ。他社便は約90便あり、これはT3で運航している。その前提で聞いて欲しい。出発便のターミナル、ANAはホームページで「この便はT2Iから、この便はT3から出ます」と公表されている。なのでお客様が知りたいと思ったら知ることが出来る。JALはT3なので間違いがない。到着は、ANAは多分機材繰りの関係で、WEBに載っていない。フライトが始まってから何番スポットに着くか、ターミナルはどちらかが分かる。こういう運用なのでお迎えの方が、どちらに行くかわからないことがある。出発はT2Iからホノルル行きに乗ったけれど、到着はT3ということがある。T2Iの駐車場に停めたが、降りたらT3でそこからT2Iに移動するとか、そういうことはJALにはないので有利かなと思っている。

国内線~国際線の乗り継ぎのところではJALは絶対にT3からT1、またはその逆を移動しなければならないけれど、ANAはT2からT2Iで終わる方もいる。でもこれは国際線の10~15%ぐらいの人しかその恩恵にあずかれない。インバウンドの方でアライアンスが一緒のユナイテッドとかで来る方はT3からT2に移動しないとダメ。なので便利に見えるけれど限定的なもの。

国際線~国際線乗り継ぎ、JALはT3の中で終わるので、ターミナルを移動する必要はない。でもANAはT2Iに着いてT3に移動するとか、T3についてT2Iで乗るとか、これもバス利用で、お客様にとっては割と不便かと思う。ただT2Iの中で完結する方、T3で完結する方もANAにはいる。ただ今度ユナイテッドとかS9とかで着く人はもちろんT3からT2Iに行かないといけない。ここはJALの

方が際際乗り継ぎはいいと思う。

あと、お店のことを含めたターミナルの過ごし方、確かに T2 は新しいけれど、敷地のこともあって、結構お店も少なく、開いている時間も限られている。夜の出発便の時はお店が開いてない。T3 は、他の外航も含めて 147 便ぐらい飛んでいるので、もちろん人手不足で閉まってる飲食店もあるが、飲食店、免税品店、銀行とか、そういうサービス面で、快適性は T3 の方がいいと思っている。お客様の観点では、もちろん T2I で乗り継げるとか新しいとかで「いいな」と見えることもあるかと思うけれど、全体として、私達は負けていないと思っている。ただ、私が ANA の人だったら必死になって今言ったところはリカバーしようとするでしょう。ここはしっかり見て、私達も何ができるかをやっていきたい。

■外航受託が多すぎる 一旦立ち止まって考えて

組合 整備の現場では今外航受託を受けすぎて、繁忙感がひどい。もう危険な状況、どうしても整備本部が受けてきてしまう印象を受けるが、その前の段階でどういう手順で外航受託を受けているのか、どういう経緯でこうなっているのかお聞きしたい。

田村整備本部長 特に羽田センターがコロナ禍からの回復がものすごい。外航だけではなく繁忙感を感じられるということは意識している。外航については当然言われたからやるとか、来たら全部取るとかそんなことはなくてちゃんと確認をしながらやっているが、どうしても現状で言うと資格者の配置とかに偏りがあったり、あるいは資格者の数が結構ギリギリで回っていたりするようなところも今はあるので、そういうところで皆さんご心配、ご無理をおかけしている。今それを是正するべく動いているところ。応受能力を超えてまで受ける気はないけれど、外航受託は JAL グループの成長に大きく寄与するところでもあるため、よくコミュニケーションをとりながら、しっかりやっていきたい。

組合 今はもう無理かなんか思っていて、社長の仰る通り、まさしく整備が基盤で、ここがないと ESG も何もかも成り立たない。どんなに素晴らしいプランを立てても、ここが揺らぐとどうにもならないと思っている。今が過渡期にあって、人的リソースに欠けているので、デジタル化してみたりとか、外部委託をしてみたりと、いろんな施策を行っていても、そのスピード感が実態に合わなくなってきたので、一旦は外航受託を抑えて、まず自分の JAL 便をしっかりやって、それができてから、新しい施策に移行してほしい。「並行して進めていく」と言うのだろうが、その並行していくスピードがマッチしていない。整備だけの問題ではなくて、外航受託を抑えると大事な利益の一つを減らしてしまうので、そこを皆さんの知恵をお貸しいただいて、何とかして儲けを生み出す方法を考えていただき、整備に優しくしてほしい。

赤坂社長 外航の話は、単に売り上げとか利益の話ではなくなくなってしまっている。いわゆる国のインバウンド政策そのものになってしまっている。この外航を受託することに対する国の期待、JAL、ANA あるいはスイスポとか、皆さんが思っている以上に非常に大きいもの。従って、我々としては何とか期待に応えたい。これが第 1 の理由。まずそこを理解していただきたい。そうは言っても、私も当然経験があって、あまりにも外航の仕事というのは、手間がかかったり、負荷が大きかったりする。だから、どうやってこれを効率的にやっていくか、たぶん整備だけではなく

空港側も含めて、大きな鍵になるだろうと思う。全く昔と変わってない外航のやり方をしていたら、なかなか国の期待に応えきれない。やはりこういうところにこそ生産性向上をぜひやっていく余地がある。それで何とか皆さんの負担を減らしながら、国の期待値に応えていく。これを私が責任持ってやっていく。それでなければこの事業は成り立たないし、インバウンド政策が成り立たない。ぜひそこは理解していただきたい。

組合 そのためにはまず人を増やさないと。リソース不足がもういたたまれない状態。何とかしたいというその気持ちちは、JAL の中だけではなく国として問題なのはわかったけれど、その思いがあったとしても、思いだけではどうにもならないことがある。私達もアイデアがあるので後の交渉で言っていく。

赤坂社長 私も昔からアイデアを持っている。ぜひやりたいと思っている。

■グランドハンドリングの待遇アップが今後の課題

組合 国際線の整備を担当していて、JAL 便とカスタマー便を担当している。JAL 便、カスタマーに関して、昨日の話では、JGS がグラハン担当しているところは、完璧だった。人がいない中でも彼らはすごく働いてくれていた。JAL の 737-800 は JGS、一方エアカナダはスイスポがグラハンを担当しているけれど、定刻の 10 分過ぎても貨物の搭載が始まらなかった。出発時間の 1 時間 30 分遅れても人が誰も来ない。貨物も届かない状況だった。昨日だけでなく、もうずっとそう。結局整備、パイロット、地上係員 それぞれがチームとなって仕上げないとダメということ。カスタマー、特に「整備はどこで、グラハンはどこ」と分けているから余計にそう思う。そういうところでグランドハンドリングに関して、力を入れていただいて、給与面とか待遇面いろんなところをやっばり上げていって、1 名流出すると、1 名採るのが大変。どうしても人が来ない、もう 1 名も流出しないように、やっばり対応、改善、そういうところも赤坂さんに願いたい。私たちは整備出身の赤坂さんが社長になったときからずっと今まで見てきて、やっばり一時期は問題とかいろいろあって、アルコールだとかコロナとかがあって本当にご苦労されていることは、私達ちもわかっている。今年に入ってこの 4 月から、もういきなり搭乗率は上がってきて、盛り上がっている、整備もてんてこ舞い。仕事があるのはいいことだけれど、もうそろそろ、グランドハンドリンも含めて、いろんなところに手当をしていただきたいと思います。

堀尾空港本部長 グラハンのところは、私もこの 4 月から現場を見ていてわかっていて、各地の状況もわかっていて。社長が言った通り非常に国としての期待が高い、もっと言うと、各自治体にとっては本当に死活問題。そういう意味ではそこに応えるべく、今スイスポを例にあげたけれど、他のグラハン会社とも協調してやるべきことをやっていきたいと思っている、というかやるべきことをやっている。ただ、皆さんの現場のところに関しては、ちょっと調べようと思っている。そこがまだ感じていただけてないところは私自身ちょっと忸怩たる思いがあるのでそこはしっかりスピードを上げてやっていきたいと思う。

以下 JLU ニュース914号に続く

【日本航空ユニオンニュース 913(15-16)号】