

耳障りの良くない話をこれからも伝えていく

4月19日9:45~10:35、ローリングプランを受けての経営協議会の報告その②です。

■787-8は客室が古い、ERJはもっとひどい 更新はいつ

組合 機材のことでは787-8のE03コンフィグが古く、現場の評判が良くないが、客室改修とかする予定はないのか？

小山経営企画本部長 E03は2012年から運用しており12年経過している。E12もそうだが、A350-1000のような新しい機材が入ってくると、古さが目立ってきている。2025年度以降に客室改修できるように準備を進めている。またE03とE12を統一できるように検討している。787-9も2015年から投入していて、もうすぐ10年ということに合わせて早めに客室改修できるように考えている。具体的なことは、決まり次第お知らせできればと思っている。

組合 フルサービスキャリア事業として、いい物を作って高い単価で売ればと思う。機材計画について、A321neoの導入が決定したが、ERJの後継機はどうなるのか聞きたい。「今は言えない」というのは承知のうえで聞いているが、現場はすごく気にしている。機体の劣化がひどく、手間がかかっている。重整備の工数が増えている。それは安全を守るのが難しくなっているとも言える。発表のタイミングはいつくらいなのか？

小山本部長 ERJは2008年から導入しているので、2028年には20年を迎える。遅くとも28年の3年くらい前、来年度、2025年度には後継機を発表できるように準備を進めている。今年度、来年度にかけてしっかりと検討して発表をしていきたい。

組合 ERJはサイクル数が多い。今までのような年数で考えるものとは少し違っている。ランディング回数が非常に多く、世界的にも珍しいのでその検討もしていただきたい。

小山本部長 どのくらいに導入できるかも含めて、前向きに検討していきたい。

■DXは各本部で進めていく 整備は間接から進めている

組合 デジタルテクノロジー本部というのが4月に新設されて、フィロソフィー教育が一つ減ってDX教育が始まり、もう受講した人もいる。DXに力を入れるのはわかるが、現場が何をやらされるのか不安に思っている。生産性を高めるためにデジタルテクノロジー本部がどのように現場に関わってくるのかお聞きしたい。

鈴木デジタルテクノロジー本部長 今年4月よりデジタルに関わる部署がそれぞれに分かれていたが、統合して新たにできた。すべての事業・業務にデジタルとかITが組みこまれていて事業の基盤と言えらると思っている。ミッションとしては、ITシステムの安定稼働を確保すると共に、デジタルを活用した業務改革を進めていく。具体的には全社のDXの戦略策定、進捗を推進していく。特に技術方面から、新しいソリューション、技術改革が進んで行くのでしっかりと取り込んで、

競争力や生産性に限らず、新しい価値創造などMRPに出していることの実現に向けて、あらゆる角度から技術的なことを取り込んで活かしていく。一方でデジタル推進に関しては、各本部の事業戦略に基づいて本部の責任で計画を策定し実施していく、それに対してデジタルテクノロジー本部は技術側から提言を行い、様々なサポートを共にやっていく役割。ぜひ整備の事業改革の役に立てるように手を打っていききたい。今は教育の部分でいろいろなレイヤーで、専門的な、例えばデータ分析とかの専門教育のところから、一般的なデジタルツールをどう使うかみたいな、それぞれのケースに近い色々なレイヤーの教育活動があり、人財本部と連携しながら、会社の中にデジタルの活用がフラストレーションを持たないような形で、いかに浸透させられるかということを含めて、段階的にやっていきたいと思っているし、業務の妨げにならない、業務をサポートする前向きな形で、教育促進をしていきたいと考えているところ。

田村整備本部長 整備の皆さんのデジタルリテラシーは完璧だから新しい事をする必要がないと思っている。e-Log やってスマートもやって、皆さんの最大の職場であるラインセンターもかっこ良くなってデジタルだらけ。それを使いこなしていること自体で十分だと思う。DXのポイントはそういうギアというか、インストルメントを使って、どうやって仕事のやり方を変えたり、もっと楽をしたり、「にくい・やすい」をなくしたり、こういうことだと思う。整備はそこに注力をしていきたい。職場環境確認プロジェクトをやっているけど、現場を効率化したい、「にくい・やすい」を変えようとするとも必ず間接が絡む。現場の話を受ける間接が日々の仕事に忙殺されていると、忘れ去られてしまう。まずは間接の職場環境をDXでどんどん進めているのが現状。例えばダッシュボード化して、日々の色々なインジケーターがどう動いているのか、今は瞬時にわかるようになってきている。そういうことでいちいち担当に聞かなくても良くなった。そうすると担当の人達は余計な事を聞かれないから、現場に向き合える。こういう構造改革を進めているので、そういう流れで整理していきたい。現場の皆さんのデジタルリテラシーは完璧だから。

組合 でもシニアが増えているから、iPhoneだと老眼で見えない。iPadにINSP & TERMを入れられるようにしてほしい。老眼対応をお願いしたい。

■ドローンなどエアモビリティ事業の進捗状況は？

組合 ドローンとか空飛ぶクルマの取り組みを以前から始めている。それが良くないというわけではなく、業務提携みたいなプロジェクトが多く、JALに主体性がないように感じられる。こういうことがやりたくてJALに入ってきた人は、「ちょっと違う」となって、本格的に空飛ぶクルマをやっている会社に転職していってしまう。こちらの業務範囲の拡大とか出向者

を募集するとか、今後どういう風に進めていくのか聞きたい。

鈴木イノベーション本部長 エアモビリティの事業は二つある。

まず一つ目はドローン、取り組みは今年2月から奄美の瀬戸内町でドローン事業として開始している。

もう一方の空飛ぶクルマは、まだ世の中で安全を担保して飛べるところに至っていないので、未来のクルマということで、世界で開発が進められている。実際のお披露目が計画されているのは、来年4月13日からの大阪・関西万博、ここが転機になればと思っている。我々もそこに向けて提携という形で準備をする。ご存知のように、我々は開発をする会社ではないので、開発に関わっていくことはできない。だからそういう会社、または総合商社含めて提携となる。単独ではこの事業を担っていく事ができないということ、そこはご理解いただいた上で、我々が提供できるノウハウというのは、やはり安全・安心に飛ばすノウハウ。そこが JAL のアセットであると思っている。その重要なアセットをマネタイズに繋げていくところが最大のポイントだと思



ご理解いただければ。人材については整備、運航を含めて皆様の力を借りて今後の事業展開に結びつけていきたい。事業展開について実際にドローンを飛ばして、引き合いがあるのは自治体からがすごく多い。東日本大震災や能登の地震など、災害に関する自治体からの引き合いもすごく多い。この辺を含めて今後皆様のご協力頂きながら、JAL のノウハウをぜひ事業化に繋げていきたい。

組合 去年の夏の大雨で物流が止まって、奄美の整備から食糧もなくなったという話があった。その時に「ドローンがあればよかったのに」と思ったので是非そういう場面で使えるように進めてほしい。空飛ぶクルマの人財のアンマッチの件は、「開発できる」と思って入ってきてしまうことがないように、人財本部が、そういうことのないよう採用してほしい。

■コロナ後におけるのヴァーチャル空間の評価は？

組合 ANA がバーチャルトラベルプラットフォーム「Sky Whale」ということをやっている。同業から見て、どう評価しているのかを聞きたい。後追いするにしてもちょっとタイミングずれてしまったと思うが、その辺は？

鈴木イノベーション本部長 ANA は 2021 年 5 月 3 日にプレスリリースしていた。

時空を超える旅客機「SKY WHALE」(バーチャルトラベルプラットフォーム)



「Sky Whale」のアプリが 2023 年 12 月に稼働していて、数字でいうと 58 億円の資本金を集めて、2025 年に累計で 3000 億円の売り上げを目標にしていく、ここまでプレスに出したのは事実。実際すごい数字だな、と感じている。コロナ禍だったこともあり、メタバースというバーチャルな世界、他社ではそのプラットフォームを作るためのすごいアセットを自分たちで持った。そこに対し投資効果でも目標を掲げている。バーチャル空間がもてはやされるのは、コロナ禍の行動制限があつて売れたというところもあったと思う。同業他社だけではなく、他の会社でもこのプラットフォームを持っている会社はある。今はどうかというと、その温度感が下がっていることを確認している。だから我々が追随してお金をかけてやっていくかということに対しては、アセットを持たずに他社のアセットを使って色々な事業性を検証している。直近の例が「未来を届けるメタバース」という形で日本郵便とテレビ朝日、この3社でテレビ朝日のアセットを使って JAL も提供している。想定していたより人数は集まったけれどマネタイズを本当にできるのかといったところは今検証している。もう少し時間を持って検証した上で、しっかりメタバースや NFT について、検証して事業を進めていきたいと考えている。

委員長 メタバースや NFT に関しては、暗号資産も絡んでくる。ギリシャで何年前かに大きな経済危機があり、そのときもキャッシュディスプレイも全部使えないような状態でも暗号資産があつて、それで何とかお金が回せたと言う。日本でどうなるかはわからないけれど、ヴァーチャル空間はコロナの時以外でも力があると思う。今はコロナが明けて旅行に行けるようになってきているけれど、例えばシニア層では身体が不自由になって飛行機に乗れない、だけど旅行の楽しさを知っている、そんな人たちが、バーチャルで旅行が楽しめ、買い物ができる、そういう現実がそこまで来ている。だから力を入れてやってほしいと個人的に思っている。

鈴木イノベーション本部長 フルサービスキャリア事業を脅かすぐらいに頑張っていきたいと思う。

組合 今後もインバウンド目標 6000 万人を目指して外航の受託をしていくが、外航を扱う整備の人たちがひどく疲れている。彼らから鳥取社長への一言を預かってきた。「客室乗務員として働いていたときに急にアメリカン航空の飛行機でサービスするように言われて、できますか？」ということ。国際線担当の整備士は1日に全然違う会社の飛行機を何機も扱う、それに対し、一つ一つ勉強して責任を持って飛ばしている。赤坂会長に「受託をやめてほしい」と言っても、それもかなわなかった。であればそれなりの報酬をお願いしたい。

佐藤委員長 整備のリソースは DX では賄えない。DX が間に合っていないなか、リソース不足をどう解消するか、どう安全を確保するかは、ターンアラウンドを長くするかはもちろんあるけれど、人員確保するためには外航受託を減らすしかない。これは職場の総意。鳥取社長も「嫌な話が入ってこない」と言っていたけれど、私たちはどんどん入れていく。もし耳障りのいい話しか入ってこなくなったら整備の佐藤健司に、「どうなってんのよ！」と直接聞いて、我々を使ってほしい。田村さんにも同じことが言える。今後も「嫌な話担当のJLU」としてずっと続けていきたい。まずはこれから赤坂会長から引き継いだこの難しい情勢を、どうやって変えていくか、ここは一緒に進めていきたい。受け継いだものを大切に守り、また、ステージを変えて変化していきたいと思っている。