鳥取社長出席
経営協議会報告②

JLUニュース

No 1007（16－46）
航空連 日本航空ユニオン
中央執行委員会
2025年 4月 24日

Tel：03-5756-8690 URL http://www.jlu.co.jp e-mail honbu@jlu.co.jp

忌憚のない意見が言える関係を継続したい

４月18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。

■受託を増やせるだけ空港部門の人員はいるのか

組合 空港での受託事業の話で、今後も外航からの受託作業が増える方向だと思う。生産性向上で対応したいと言っても、結局は人が関わることになる。整備はローリングプランに成田、関空、名古屋を伸ばしていくという目標が出ているが、旅客、グラハンの空港分野では、どこの空港で増やしていくのか？メインベースなのか？４大支店なのか？その他なのか？というところと、そこを増やすだけの人員は足りているのかを聞きたい。

堀尾空港本部長 外航の受託、外航を受け入れられる余裕のある空港は、羽田ではなく、成田ということになる。ただ成田も埋まっていく。関空も今はあるけど埋まっていく。福岡も滑走路２本になったけれど、そんなに爆発的には増えない。あと中部は戻りが遅いので比較的余裕があるという状況。人気があるのは成田、関空、季節によっては千歳、あとは中部ということ。また、那覇とかいわゆる地方空港でも、自治体さんが来てくださいと言ってくれている。そういう意味では、インバウンドでの貢献のために、私達としては生産体制を各地で整えていきたいと思っているが、JALグループでハンドリングしている空港と、そうでないブランドパートナーがある。JALグループについてはJALグループの中で整えていき、ブランドパートナーはそれぞれ事情があるけれど、そこは相談しながら計画的にやっていきたい。

あとは資格の取り方。ここは正直、例えばJGSは、この２年ぐらいで新入社員の数が莫大に増えた。200人とかそういった数。それまではそんな入ってなかったので、いわゆる資格の取り方が追いついていない現実が見えた。そういう意味では資格の取り方と教官の数を見直すことと、進捗管理をしっかりしていく。そういった所はテコ入れをして、まず羽田の国内を去年やってきたけれど羽田の国際線もやる。あとは地方、札幌や伊丹とか、教官に多少の余裕がある所には社員を送り込んで取ってもらうとかもしている。あとは特定技能の方は、実は車の免許を取ることに苦労している。筆記は通るけれど、実技の所が混んでいて、３ヵ月後、４ヵ月後にしか取れない状況があって、スキルの維持、運転の機会がないまま４ヵ月後に行くと、やはりなかなか通りにくい。今、空港内で練習できるところを提供してもらう計画がある。まだ実現には至っていないが、今年の上期にはそういう事が出来ると思うので、人材に入っていただいた後、皆さんから見て一人前に働いていると思っていただけるように、かなり力を入れている。

組合 そうやって資格取ってもらって、長く働けるように賃金の方もしっかり見ていただきたい。あと生産性向上の一環でラジコンのトーイングトラクターを導入した。使ってみての検証結果は、もう出ているのかを確認した。それと将来的にこれをどのぐらい増やしていくのか？



堀尾空港本部長 今、羽田で１台、３月17日から稼働している。伊丹にも配備しているものの、まだ準備が整っておらず、稼働はしていないが今年の上期中には必ず稼働する。目的は資格訓練期間の大幅な短縮を見込んで導入した。それから電動なのでCO2削減も見込んでいる。もう一つは、中部とか関空で他社が入れているけれども、ここはインターホンと翼端監視の２人でオペレーションをしている会社がある。私達はまだそこには至っていないが、安全面とか運用面を確認して、その人数で出来るのであれば、少人化を狙っていく。ここは検証中の状況。３月からまだ１ヵ月なので、まだ操作性だとか安全面、安定運用の所は、検証中なので、また機会がきたら、その結果をお知らせしたい。あとは成田と羽田に３台ずつ入れる計画があるとこうこと。

■ERJの全機更新にどのくらいの期間が必要か

組合 機材計画の話で、ERJの後継機を早く教えて欲しいが、ここでは言わないと思うので、28年度から更新していくとして、発注から全機更新までの期間はどれぐらいと考えているのか。職場では、重整備をいつまで続けるのだろうというところを心配しております。

小山経営企画本部長 前回の話をすると、今のERJは2008年から11年にかけて更新をしている。今32機あるが28年度から始めたとすると普通は11年ぐらいかかるけれど、まず32機全部必要なのかどうかというところ。例えば今E2に変えると、アップサイジングになったりするので、本当にそれが出来るかどうか。今、国内の構造改革をしていく中で、32機が更新出来るかどうかということ。全体の供給調整をしながら、ERJの32機をどうしていくのかを早く、今年度中に決めていきたい。それから11年かか

ったけれど、例えば他の機種に機材変更するのであれば、もっと早く更新していくという事は十分考えられると思っているので、11 年ありきではなくて、早めに更新する事も必要だと考えている。いずれにしても 25 年度中に検討していきたいと思っている。

組合 その検討がはっきり決まらないと職場には提示できないと思うけれど。オペレーションする側も準備がいるので、なるべく情報は早めに開示して欲しいと思う。

小山経営企画本部長 整備本部、路線本部と、しっかり相談しながらやっていきたいと思う。

■今後導入する新機材は万全の状況で就航すべき

組合 先ほどフラッグシップである A350 の話をしたが、今後、新しい機材 A321neo、737MAX8、あと A350-900 の国際線仕様とかが入ってくるが、現状 A350-1000 の品質がすごく悪い。主にキャビンだけれど、客室品質が悪くて、今ほとんどの機番で、キャビンログのキャリーオーバーが 20 件以上ある。そんな状態で毎日飛んでいる。もうログの中から何がキャリーオーバーされているのか把握するのも大変なぐらいな状況。導入当初は、機材が全部揃って、部品も揃ってから飛ばすという話だったが、実際に飛ばしてみたらシートカバーもなかった。だから、2、3 日もビジネスクラスをブロックした状態でニューヨークを飛ばしたこともある。それほど品質が悪い。その状態がまだ続いていて、もう 1 年ぐらい経つ。だからこのキャビンをどう選定したのか、決めた後の振り返りをどうしてしているのか。結論からすると、飛行機が一機入ったらそのまま飛ばし、2 機目が入ったらすぐデイリー運航にするとかではなく、できれば 1 機予備を作ってから始めてほしい。2 機揃って初めて路線に就航するとか。部品がない中で、スタンバイもない、そんな状態で飛ばすと、シートブロックや欠航に即繋がってしまう。どんなにいい機体だったとしても、お客様の心をすぐ失うと思う。この振り返りをどうやって新機材に生かしていくのか。

カストマーエクスペリエンス崎原本部長 私のところで IFE とかシートに関してはベンダーさんと調整をしている。不具合の状況は整備と連携をとりながら把握をしていて、随時ベンダーとのミーティングを持ちながら情報共有はしていて、改善できるところはお願いをしている。出来るところには手を打っているという認識。IFE は、かなり難しいシステムを入れたので、初動においては INOP が多くて、客様には相当ご迷惑をおかけしていたことも認識している。ただ全体としては安定的に運用できているとは思っていて、導入当初から何回かステップを分け、改修をかけてアップグレードしていく、それは今後も続けていく。

組合 状況認識としては、その通りなのかもしれないが、運航に支障がなくても、キャビンの品質がすごく悪い状態でキャリーオーバーされるものが多すぎる。だから客室品質はもっと上げないと、ちょっと恥ずかしい。JAL としてその辺はもう一度ちょっと情報収集して欲しいな。そこは IFE ではない部分だけれど。

崎原本部長 シートのことも確認して今後できるところは検討していきたいと思う。

濱本整備本部長 もちろん客室の、特にシート周り、この品質が悪いというのは承知している。その原因も、通路の狭さもあって、お客様とか、サービス中のカートがぶつかったりする。今入っている重整備でも、傷がすごいという声も上がっている。そこはカスタマーエクスペリエンス本部とあわせてメーカーにどういうような対策を打っていけばいいか、私達自身もここにできることはないかを常にアップデートするようにしている。昨今のパーツサプライチェーン問題もあるし、それから導入する新機種もあるから、そこにも生かせるように、今ちょうど情報収集しているところ。

組合 キャビンの作り込みが悪いという話は、例えば、ライフベストを入れるポーチを今、全機点検しているところ。ものすごい数の SQ になっている。だから次の飛行機を作るときの客室仕様を決めるときに、そういうのを生かしてほしい。

濱本本部長 承知しました。

組合 A350-1000 については使ってから調子悪いのではなく、新造機の段階で、不具合が 600～800 件とか出る。製造段階でそんな状態のシート、それが、もう 8 機目も入ってくるのに、いまだに直ってこないのはどういうこと？

濱本本部長 そこはシートメーカーのレスポンスの悪さもあり、私達からも強く、働きかけているところで、徐々に対応は良くなってきたけど、導入当初は、私達がいろいろ意見を言っても、なかなかレスポンスが上がってこなかった。ここのコミュニケーションは田村さんもかなり足繁くメーカーに通って、それで強くプッシュしたところもあり、だいぶ改善されている。ここは引き続きやっていきたい。

組合 続きは整本労協で話すが、JAL 経営陣にはぜひとも JALEC を JAL に吸収することに取り組んでいただきたい。我々整備も本業をしっかりやりたいと思っている。これからいろんな新事業でグループ会社ができていくと思うけれど、本業である整備の JALEC は JAL の中に入れてくれた方が効率いいと思う。ぜひよろしくお願いします。

委員長 今月末には 24 年度の決算が発表され、ここで期末手当も決まると思う。これがスキーム通りになると、ANA との一時金格差が 2 年連続で大きなものになる。ここは今のスキームだけではなく何か特別金とか名目は何でもいいけれどプラスすることを検討してほしい。今日の対話を含めて、どんどん労使関係は良くなっている認識もあるので、別の機会でも、こういう話を聞いていただき、ぜひ良い JAL グループにしていきたい。一方でグループ外にはなるけれどジェットスタージャパンの労使関係が悪いらしい。その話は鳥取社長の耳には入っていますか？

鳥取社長 はい、報道等もありますし、もちろん共有している。

委員長 JAL に関係の深い会社の労使関係が悪いということになると、よくないと思う。労使関係を良くするような取り組みを JAL 経営から JJP に言うことはできないものか？「個社で…」と言われるだろうが、向こうの経営と何か世間話ができるときに言ってほしいと思う。

鳥取社長 もちろん経営としての繋がりはないわけではなく、あるので、以前よりはかなり、まだ残された課題はあるとはいうものの、良くなってきてはいるというふうに聞いているので、そこは引き続きできる限り、というか何ができるかどうかわかりませんが、話を聞くことはできると思う。

委員長 よろしくお願いします。冒頭にも言ったように、社長の発言というのはすごく大きい、プレッシャーをかけるつもりはないが、その言葉には大きな反響がある。だから今後も、その発信の仕方を上手くして、ちゃんと末端にまで、その気持ち、人を大切にしている気持ちが伝わるような、そういう経営をして欲しいと思っている。また別の機会にいろんなことを意見していきたい。

【日本航空ユニオンニュース 1007(16－46)号】