

国際旅客が大幅に伸び 足元の業績は好調 25 年末交渉で一時金の修正を求める



日本航空ユニオン宣伝ニュース
 No 551 (16-12)
 2025年 8月 25日
 Tel: 03-5756-8690 URL <http://www.jlu.co.jp> e-mail honbu@jlu.co.jp

8 月 18 日、2025 年のお盆期間の利用実績が各社一斉に発表されました。

2025 年 お盆期間の輸送実績 (8/8~8/18)

	会社	供給座席		旅客数		利用率	
INT	JAL	261,382	+9.6	231,366	+10.5	88.5%	+0.7
	ANA	299,514	+11.3	264,129	+13.2	88.2%	+1.5
	ZIP	49,010	+11.2	39,332	+1.6	80.3%	▲ 7.6
	JJP	14,742	+48.9	12,438	+45.9	84.4%	▲ 1.7
DOM	JAL	1,324,131	+4.7	1,184,958	+5.9	89.5%	+1.1
	ANA	1,756,888	+4.6	1,591,033	+7.4	90.6%	+2.4
	JJP	173,268	▲ 2.4	160,238	▲ 0.8	92.5%	+1.5
	SKY	274,704	+1.9	247,321	+0.2	90.0%	▲ 1.5

* 座席・旅客数の±は前年比増減%、利用率の±は前年比増減ポイント

予約段階では前年割れも 旺盛な需要の取り込みに成功

今年は最大 9 連休となる日並びの良さもあり、各社とも総じて好調な利用実績を記録しました。予約段階では前年割れが目立ちましたが、最終的な実績では前年を上回るケースも見られ、結果的には旅行需要の底堅さを示す内容となりました。国内では一部に大雨の影響があったものの、全体として需要の取り込みに成功した繁忙期だったと言えるでしょう。

国際線では、JAL・ANA とともに旅客数が前年を 1 割以上上回りました。ANA はお盆期間のハワイ路線で過去最多を更新し、新設した欧州 3 路線やアジア方面も好調でした。JAL もハワイ線に加え、北米・東南アジア路線で堅調に推移しました。

国内線は、大手 2 社が旅客数を伸ばす一方、スカイマークはイーロードコントロールの影響か 0.2% 増にとどまりました。JAL はタイムセールで早期に販売を進め、残席の価格を調整することで「旅客数×単価」の収入最大化を図っています。ただし、ビジネス需要の戻りが鈍いことや新幹線との競合激化もあり、国内線の回復は依然として緩やかです。それでも JAL の第 2 四半期については、計画通り順調に推移しているようです。

業績順調なら社員還元を早期に

8 月 14 日に第 1 四半期(Q1)決算説明会を受けてきました。



- 第 1 四半期は想定を上回っている
- 第 2 四半期も順調に推移する見通し
- インバウンド需要も継続、受託も増える

見通しが順調なら年末一時金は 2 ヶ月から 2.5 ヶ月へと増額されるスキームが示されています。しかし一昨年は交渉で 3 ヶ月が支給されました。物価高騰に夏の一時金が追いついていない今、通期計画達成で 6 ヶ月を出せるのであれば年末に前倒しが必要です。25 年末も社員還元を求めています。

私たちも

御巣鷹山慰霊登山へ

今年で 123 便事故から 40 年を迎えました。当時、東亜国内航空の新入社員だった鳥取社長も日本航空の代表として 8 月 12 日に慰霊登山を行いました。私たちも TDA・JAS 出身者が大半ですが、事故の記憶を風化させず、次世代に伝えていく取り組みは大切だと考えています。今年も JFU 主催でツアーが組まれ、若干名ながら JLU 向けに席をご用意いただきました。参加を希望される組合員は、組合本部までご連絡ください。

10 月 2 日(木) 羽田空港発・日帰り

エンジン整備の振り返りと組合からの要望

8月4日にエンジン整備センター（NPZ）の組合説明会がありました。冒頭のセンター長挨拶のなか、今年に入って2件続いた不適切事案について、全員で深く頭を下げて謝罪する場面がありました。



組合:不適切事象が続いたなか、検証してみて NPZ に足りなかったものは何だったのか？

会社:浮き彫りになった課題としては生産負荷の高さ、組織間の壁、アサーションの不足があった。雪で CF6 エンジンの計画外での取り卸しが続いたが、これに関してはようやくリースエンジンを1台見つけたので借りることができる。直近では GEnx2 台を委託先に出すことも決定している。組織間の壁というのは、どうしても NPZ 内で縦割りなどところがある。そこがポイントだと思う。アサーションについては受け手がきちんとできていなかった。時間はかかるかもしれないが改善していかないとならないこと。

組合: GEnx の計画外での取り卸しが年間 11 台という結果について、本当に想定外のこと起きたのか、実はわかっていただけ、お金が無くて計画に入れられなかったのか？

会社:去年まで計画を作る際は、ある程度 NPZ の生産能力で管理しながら、技術の方でリスクが高いものに順番をつけて、マスタープランの枠にはめていくやり方だった。それで去年すごく計画外の取り卸しが増えて、結果的に生産の現場に負荷をかけてしまった。その反省を生かして、今年は技術がしっかりとリスク評価をして、取り卸し計画をまず提案し、それに合わせた生産計画を立てるように変えている。まだ3ヵ月だけど計画外は今のところない。

組合:NPZ で管理している部品もショーテージが目立つ。737 の HMU はいつもない。

会社:それはハニウエルに委託をしている部品で、世界中同じ理由だけれど、内部部品のマテリアルショーテージで、もう1年以上前から枯渇している。ハニウエルと会話もしているが、彼らも難航しているという話。ここは羽田にいるレップに対しても、我々のこういう状態は伝えた上でアロケーションの優先といったところは督促している。多機種のコンポーネントも同じような理由で2次委託先で部品がなくて生産が止まっている。エンジンのレスパーツが増えて大変恐縮だけれど、そういう背景がある。

組合:エンジン部品が成田にしかなくて、羽田の作業が止まってしまうことがある。成田・羽田間の部品の移動の頻度くらいそちらでデータを持っているのだから改善してほしい。

会社:もちろんデータは持っていてやっているところではある。787 の部品は成田に置いてあるものが多く、羽田発着の運航が多くなっているの、羽田の在庫が少なく感じるものもあると思う。今イーブンに配備できるようにだんだん動かしているところ。

その他、NPZ 整備士のキャリアプラン、手当の拡充、床面の補修、ペDESTALの改修、APUドリーリーの購入、羽田でのクレーン操作の資格取得の要望等について話し合いました。

自主検査が出社前検査に変わっても 「実施内容の変更はございません」

昨年末の飲酒事例による業務改善勧告の対応として、アルコール検査における「自主検査」が「出社前検査」という名称に変更されました。この点について、組合は5月27日の団交で整備本部に確認しています。

組合:アルコール検査について、自主検査が出社前検査になったが、整備本部としては変わっていないという認識でいいのか？

整本:名称変更については、整備本部にも適用され、5月1日に業連が出ているが、名称変更はするものの、運用とか位置付けについては、変更はない。そこの周知方法とか、管理職に対するコミュニケーション不足があった。

組合:もう1回管理職に周知してほしい。どうしても「出社前」という言葉になると家でやるイメージを持つ。業連に太字で書いてあっても理解していないことがあると思う。

【実際の業連の一部】

この度、アルコール検査における「自主検査」を「出社前検査」に名称変更することになりましたので、以下の通りお知らせいたします。
これに伴う実施内容の変更はございません。変更点は名称変更のみです。

JLUではアルコール検査導入時に何度も協議を重ね、自主検査は「会社が社員を守るためにお願いしていること」という説明を受けています。この「お願い」と「業務命令」は意味が異なります。もし対象者全員に出社前検査を強制するのであれば、運航乗務員並みの賃金や手当の支給、あるいは労働時間短縮が必要になるはずですが。

『今度こそ、二度と、飲酒問題という過ちを繰り返さない』

これは、運航乗務員だけの約束ではなく、グループ全社員の社会との約束であることを、整備現業でも理解しています。過去に飲酒事案を起こしたことがあり、最近も飲酒時のルール・マナーについて業連が出ていますが、酒気帯び勤務の再発はありません。成田や地方空港などマイカー通勤が基本の職場では、「出社後に検査すると飲酒運転になるのでは」との懸念も聞かれます。しかし、実際にそのような無責任な行動がとられることは考えにくく、少人数支店ではそもそも代わりがないため、現場では一人ひとりが強く自覚して行動しています。

朝食無料ホテルの取扱いも再確認

以前、朝食無料ホテルに宿泊した際、1,000円減額される取扱いがありましたが、組合との協議により「利用していない場合は減額しない」と確認済みです。実際には食べたかどうか確認できないため、基本的には減額されません。今もこの運用に変更はございません。

