2025年末
第2回団交報告②

JLUニュース

No 1034（17－09）
航空連 日本航空ユニオン
中央執行委員会
2025年11月04日

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

こだわりの大きい国内線ST制度の改善を

10月28日9:00～10:00、25年末第2回目の団交報告その②です。

■今の国内線 ST 運用の確認と値上げの対応について

組合 ST 枠について 1 時間前の全席開放ができてないっていう噂が出ているが？

会社 基本はできている 。

組合 10 何席の空席があっても、2～3 席ずつしか出さない仕様になっていないか？

会社 基本は空いている席は出している。場合によっては空港でブロックするとかはあるけれど、基本的な考え方は 1 時間前には空いている席は全て出ているはず。

組合 1 時間前に Y クラスと同じ数が本当に出ている？3 時間前に ST 枠を開放するとか、深夜 0 時と 1 時間前の間に何か席開放のタイミングはなかったか？

会社 今はない。もちろんレベニューマネジメントをやっているので、その時々動いているが、一律3時間前に何かをするというルールはない。

組合 3 時間前に見たら空いていたのはたまたまってこと？

会社 その便の状況を見ていて、お客様がキャンセルする場合もある。そのキャンセルした分が出てくるとかはあると思う。

組合 J クラスの利用を認めて欲しい。別途その分のお金を払うと言っている。空席が出るなら ST も乗せてくれたらいいと思うが話は進めているのか。

会社 その要求もよくわかっていて、我々も何とかできる方法を探しているが、いろいろシステムのハードルがあって、でもやれる方法は考えていきたい。ただ、やりたいことが他にもいろいろあるので、それらを見ながら、何から先にできるかを考え、やれるものはやっていきたいと思っている。

組合 Y クラスは埋まっているけど J が空いていることがある。A350 は特にそう。J クラスが 97 席もあるから。

組合 最近は ST90 も高い。国内線の単価を上げたらいいと、こちらからも言うけれど、本当に上がっていて、収入が上がるのはいいけれど、ST90 も高くなる。だから我々も考えていて、ST00 の点数を増やすか、ST90 を 95 にするとか。何とかして欲しい。他からもこういう意見は聞いているか？

会社 そういう声はある。

組合 この制度になってから 00 の点数が 1 回だけ上がったと思うがしばらく同じ点数が続いている。節度を持って利用しているのだからもう少し点数増をお願いしたい。

■ワンワールド基準の年齢制限が正しい判断なのか

組合 23 歳の年齢制限の話、これも JAL 独自で撤廃したらいい。撤廃までいかなくても、せめて 30 歳にするとか。その理由は、やっぱり囲い込みが大事。もう自分の子が 24 歳になって ST 使えなくなったら、まず JAL に乗らないと思う。お金がないからもっと安いところに流れる。だけどそれを囲っておいて、その子が結婚して子どもが生まれたとして、その子は使えないにしても、親が使っていれば、子供も一緒にその航空会社に乗る。そうやって囲い込んだ方が得策だと思う。

会社 どこかで線を引かないといけないということで、ワンワールドルール、国際線だけれど、これが 23 歳までだからこれを転用して、国内線でも適用している。あと気になるのは、ただでさえ対象者がなかなか乗りたい便に乗れないという声が多いなか、これに対象者がさらに増えるとますます競争相手が増えるので、別に 24 歳以上の人だけではなく、二親等まで広げてほしいという声もあって、当然承知しているので、そういうことも検討したいとは思うけれど、一方でそれをやると、競争相手が増える。こういうジレンマもあるので、それをどうバランスを取るかというところで議論している。

組合 競争相手というけれど完全に満席になっていることはないはず。ST 起因で満席になることは、ほぼないと思う。元々満席ということはあるけれど、空席がたくさんあるところに ST が多く入り込んで満席になるようなことはないから、競争相手と言っても、空いているところに狙っていくから。

会社 空席が ST の対象だけれど、当日 0 時にみんなで駆け込む。そこで並ぶ列の長さがどんどん長くなっていく。だからそういう状況を皆さんや、我々利用者が許容するかどうかということだと思う。

組合 でもアンケートでそういう声もあるので、そこはみんなわかってくれるところかと思う。今 ST00 の点数が少ないと言ったばかりだけれど、それを子どもが使う分には総点数が変わらないから、そこだけ認めるとかはどうか？90 は点数多いから年中使われることになるかもしれないけれど、00 の少ない点数くらいは問題ないと思う。

会社 多分いろいろ話はあって、単純ではないと思うが、ご意見として一つ承知しました。

組合 外航の人と話すと、向こうは EF だから、お客様よりグレードが上のところもある。うちは ST で子会社も同じように乗れるというメリットはあるけれど、EF と ST の違いはあると思う。別に子供の年齢制限までワンワールドに合わせなくてもいいと思う。

■良くなっている部分もあるが、今の問題も伝えておく

組合 ダイナミックパッケージ+ファミリーツアーの 1 万円引きが下期から始まったが、空いている便はすごく安くて、使い勝手もいい。来年度は年度始めから開始してほしい。

会社 需要の弱い便に対して販促の一つとして、社内向けに売れる手段がないかという判断で、10 月から始めている。

組合 確かに人気のある便は結構高めの設定で、でも安い

便を買えば予約も取れて、宿も付いているからいい制度だとは思う。他に良くなったのは、別居特任の 8 片道。これは始まったばかりだから、今後感想を伝えていく。今問題になっているのが、職場に戻るときに、近隣空港を使って、そこから借り上げの家に戻る、そのときの地上交通費が出ないこと。福岡の人が北九州に降りる、伊丹の人が関空に降りる、みたいなケースが増えている。新幹線を使うこともあるけれど、まずはマルチエアポートという言葉があるのだから、マルチのところはどちらに降りても、地上交通費を出してほしい。まだ別居特任 ST の「予約なし」も制度としてあるのだから。

会社 それはつまり、一番近い空港の便が満席になっているので、その次に近い他の空港を利用するということ？

組合 普通の ST と一緒だから、1 時間前まで開放されない。0 時の時点で福岡に全然空席がなくて、朝になっても空かず、北九州の昼の便が取れるなら、これに乗る。翌日の仕事のことを考えると、福岡行きを最後まで待って、次の日の仕事へ、ということにはならない。ある程度早く帰りたいもの。

会社 安心して朝を迎えたいという気持ちはわかる。そういうことまで把握していなかったので、検討してみたいとは思う。一方で、それとは別に、今、帰宅旅費は最安経路としている。でも通勤は最短経路になっているので、そこについても地方から声が上がっている。その辺も一緒に考えていきたい。

組合 福岡に帰るのに長崎を使ってバスで福岡に戻る人もいる。それも結構な負担だけれども、そうでもしないと帰れないこともある。

会社 そのためというわけではないけれど、有償で本当に大事なときは年に 8 片道使えるようにした。だいたい往復有償で使う人はいないと思っていて、片道有償で戻りに使うと考えている。ここぞというときには、それを使ってほしい。

■架空予約で懲戒　お客様優先と言っても難しすぎる

組合 別居特任も普通の ST も架空予約で懲戒になることがある。今日の夜の便を前日以前に予約可能な運賃で予約・発券して、今日払い戻して、明日 ST00 か 90 を利用する、これは架空予約にならない。一方、今日の遅い便を押さえておいて、昼の便で ST00 を使ったとすると不正利用。この翌日は良くて、前は駄目という理由がよくわからない。

会社 これもどこかに線を引かないといけないということで、いずれも考え方としては、お客様優先、収入の最大化。そういう考えで ST 制度を運用しているので、社員が有償の席を押さえて、本来はお客様が取れたかもしれない席を押さえて、最終的にそれをリリースして空いてしまう、という状況を回避したい。こういう考え方になので、運用としては当日とそれ以外の日ということで線を引いているのが今の状況。

組合 ST50 の収入をあてにしているとかではなく、お客様が乗りたいのに空きがなくなってしまうから、という話？

会社 そのとおり。

組合 それにしても項目が 7 つもあって難しすぎる。これをしっかり理解してから予約を取らないといけない。

会社 そこは我々も課題認識していて、うまく伝える、繰り返し伝える、ということを考えている。皆さんにご理解いただき、このルールのもと、利用できるようにしたいと思っている。

組合 何かしら次の日の予定があるから最終便は何とか押さえておきたい気持ちは皆さんもわかると思う。ST50 だって、いつでも取れるわけでもないし、席に制限がある。その ST50 の枠ではなく、普通の有償の券なら先に買えるから、それで買ってキャンセルされると困るということ？

会社 そういうこと。

組合 それは悪意がなかったらセーフにしてほしい。このルールが複雑すぎるから、知らないでやってしまうことがある。

会社 それはわかるけれど悪意があるかないかをどう見るかで…。

組合 その人の目を見ればわかる。でもこのルールはもう少しシンプルにしてほしい。以前は自分で取っていた予約をキャンセルして、その便に滑り込ませるということもあったと思うが、最近はシステム上でキャンセル待ちのお客様が入るから、それもないだろうけど、同一便ぐらいに収めてほしい。近隣空港の予約も駄目で、北九州を押さえておいて福岡が空いたから乗るのも違反。ちょっと厳しすぎる。これで懲戒になる人が年間どれぐらいいるものか？

会社 今データはないけれど、もちろん繰り返しやっている方と、そうでない方は違うと思っているので、そこは丁寧に判断をしている。杓子定規にバッサリ懲戒しているわけではない。悪意があるなっていうところはしっかり我々が抑えている。

組合 ルールが難しくて、普通にあり得る話、特典航空券での予約も対象だから、自分もやってしまうかもしれない。こんな使ったら懲戒になる可能性のある福利厚生ってどうなのかなと思う。

組合 あとは介護による国内線 ST90 を ST00 に、という要求をしている。介護に関わる世代になってきて、悩みがいろいろある。ベネフィットを見るように言っているけれど、介護 ST も改善してほしい。介護が絡むと飛行機に乗って往復するだけではなく、いろんなことにお金かかる。介護のある人に対して優しくしてほしい、という声が多い。地方に介護が必要な親がいると、すごく出費がかさむ。最終的には辞めざるを得ない人もる。だからそこも、ST00 を介護に出して、ちょっとでも負担を減らしてあげれば、会社に残るという選択肢も今後出てくるかもしれない。前向きに考えて欲しい。

組合 介護が絡んで、家族が地方に住んでいて別居状態になる人とかもいる。本人が 60 歳を過ぎて 80 代の親を介護することも、シニアが増えてくるとあるだろうから長く働き続けられるようにしてほしい。

委員長 次の 11 月 4 日が回答指定日だが、回答はちゃんと出して欲しい。それと残念ながら 2 回の団交で伝えてないところがたくさんある。特に職場の今の実態、本当は今伝えるべきだったと思うけれど、どうしても一時金の声も大きいし、今回は ST の声も大きかったのでそこを中心にせざるを得なかったが、一番困っているのは人員不足。これを何とか解消するために要求としても、いろいろある。職場実態ももっと伝えていかなければならないと思っているし、整本労協ではできない部分もある。会社規模で動かさないといけないところとか、本当はそこをお伝えしたかったけれどできなかった。そこは要求書を提出しているので、それ読んで、人員不足とか安全の部分、この辺も含めてで、回答できることはあると思っている。原資もそれほどかからない要求もある。だかれせめてそこは回答してほしい。それと一時金に関しても今の 2 回のやり取りでは、平行線だと思ったけれど、ちょっとでもいいから前向きに検討している、JAL としてこれで決まりではなく、会社として修正する意向がある、そういう柔軟性あるというところを社員に見せてほしい。

【日本航空ユニオンニュース　1034（17－09）号】