鳥取社長出席 経営協議会報告②

JLUニュース
No 1044（17－19）
航空連 日本航空ユニオン
中央執行委員会
2025年 12月 04日
Tel:03-5756-8690 URL http://www.jlu.co.jp e-mail honbu@jlu.co.jp

経営は整備が破たんしていることを認識すべき

11月27日9：45～10：35、年末闘争に区切りがついたなかでの経営協議会報告その②です。

■成田の今後の展開、空飛ぶクルマの事業化は？

組合 整備の方では定時性の目標を外して、一歩立ち止まれる体制にしているが、まだ社内ではDELAY CODEのなすり合いがある。全社的に考えてみてほしい。路線の話では、成田の発着枠上限が34万回に増えた。今は年間26万回で、まだ余裕があるように見受けられるけれど、JALとしてこの追加された発着枠をどのように生かしていく考えなのか。何か課題があるのなら、お聞きしたい。

路線事業本部長 レゲット常務 まず、中長期的に考えると成長するマーケットは北米・アジアとの通過マーケット、その中で太平洋を渡る中で一番地理的なアドバンテージを持っているのが成田になるが、これを利用してネットワークを東西にもっていきたい。羽田はこれ以上増やすことができないから、将来的には成田しかもうチャンスがない。LCCだけでなくFSCでもこの役割を担えるところだけれど、リソースは限られる。LCCの役割は、成田では大きい。まずLCCはインバウンドのところで、特にアジアでは大きく活躍できると思っている。他に具体的なところで最近の動きがあるとすると成田-シカゴ便を増やして、この2月から成田-デリーも増やした。あとJJPが来月、成田-台湾と、香港便も復活する。そういう意味ではもう拡大していくチャンスだと思っている。課題があるとすると、成田空港の競争力、同じように太平洋線はたくさんあるから、その中で、例えば仁川だとか、台北、香港とかこの辺も同じようなマーケットを取りに行っている。エアラインは値段とかサービスもいろんなことができるけれど、成田の乗り継ぎの便利さがどうなっていくのか、1ターミナル化の話もあるけど、その競争力があるかどうか、そういったところが懸念点かなと思っている。

組合 東京から遠いというのも懸念点だけれど、JALとしては、LCCを中心にやっていくということで理解した。その他のセグメントでは、空飛ぶクルマ。万博ではモデル機の展示に留まった。昨年事業化について聞いた時は「万博後に型式証明を取れれば」という話をしていた。もう万博後だけれど、この目処が取っているのか。それと、万博では飛ばせなかったけれど、イマーシブシアターは好評だった。これを何処かで再活用する検討はしていないのか？

鈴木イノベーション本部長 空飛ぶクルマは、100年に一度の空の移動革命ということで、我々も非常に楽しみにしている。型式証明の話は、まだ世界で、FAAとかEASAとかの型式証明が取れている機体がない中で、我々もそこを期待して待っている。今、公表しているのは、27年度の商用化を目指して準備を進めているということ。万博ではイマーシブシアターを含めてやっている。さらに我々が使おうと思っているのが、米アーチャーのミッドナイトという機体、これを万博でお披露目することができた。今、決まっているのが、大阪府と大阪市の連携協定で、26年度の後半ぐらいに試験飛行をして、その後に商用化に進めていく。さらに10月には、東京都の「空飛ぶクルマ実装プロジェクト」に選定されたので、26年度に東京都で試験飛行する。ここのステップを経て、27年度の商用化を最善に目指していこうというプランを描いている。あとイマーシブルシアター。こちらは「体験が出来ませんでした」という声がある一方で、「もう一度乗ってみたい、体験したい」という声があり、インバウンドの方たちからも好評なので、まさしく今これを何か活用できないかということで再検討している。まだ、「どこで」ということではないけれど、スカイミュージアムに置けるのでないかとか、スペースの問題、お金の問題、いろいろ課題はあるけれど、皆様に何かご提供できないか考えている。加えて、バーチャルリアリティでそれを使えれば、持ち運んで、営業等含めて、日本全国に空飛ぶクルマの世界を広げられるのではないかという検討もしている。少し時間はかかるけれどご期待いただければと思う。

■ERJの後継機とジェットスタージャパンについて

組合 ぜひ、M1に置いていただきたいと思う。同じく将来の話になるが機材について。ERJの後継機は、25年度中に決めるという話だったが、発表はいつになるのか？また、どこのメーカーも生産が逼迫していると思う。発表して納入するまでの期間をどの位に考えているのか。もう28年には間に合わない気がするけれど、その辺も検討しているのかお聞きしたい。

小山経営企画本部長 現在選定と調整を進めていて、エンブラエルE2、エアバスA220、737MAX、それとプロペラ機も含めて、選定と総機材数、これを進めているところ。「国内航空のあり方に関する有識者会議」という、国を上げての会議を進めているけれど、これが来年5月まで続くなかで、日本の国内線をどういう風にしていくのかという事を今検討している。これの動向も踏まえて、機種と機数を決めていきたいということで、当初25年度中と言っていたけれども、26年度の上期中には発表したいと思っている。選定が終わってから、2年から2年半ぐらい導入期間がかかると考えており、28年度末もしくは29年度からの導入を目指している。

組合 導入にあたって、資格者も作っていかないといけない。それは乗員、整備士も。従来通りの計画で資格取得とか含めて整備士は育たないと思う。大阪と名古屋の三菱の方でスカーレットという計画があって、そちらにも影響するので早めに発表して欲しいと思う。

組合 LCCの話では、先日のJALANA比較動画の中で、普通にジェットスターをJALグループのLCCと言っていた。でもジェットスタージャパンは、株式の50%を保有しているも

のの、連結子会社ではない。この点について理由を改めてお聞きしたい。

レゲット常務 冒頭の議決権の 50%だけではトリガーにならない。50%がなくても、その会社を支配しているかどうかが連結子会社化のトリガーだと思っていて、そういった中で、JJP を設立したタイミングでは、カンタスかともあって、複数株主がどちらも支配権を持たない方針があった。JAL もカンタスも同じぐらい株式を持っていても、どちらも支配はしない。お互いのいい所を出してシナジーを出して、一緒に支援をしながらやっていく、そういった元で立ち上げた会社。国内では、今 JJP を今後どうやっていくのか、というところで、今国内線が多く飛んでるから、国際線にシフトしていこうというのが、今 JJP が直面している課題。

組合 路線とか、利益を上げるためにどうやっていくかは、そちらにお任せするけれど、労務対策がうまくないみたいで、休憩が取れない問題でも裁判になる。JAL グループにして、大堀人財本部長の元、一緒にコミュニケーションを取っていけたら、もう少しうまくいくと思って言ってみた。

■工場見学有料化の背景とグラハンの将来像

組合 工場見学の話、最近有料化した理由を聞きたい。整備の中であまり説明がされていない。有料で入場される方と貯めたマイルで来てくれる人がいるけれど、これに対して何か違いはあるのか、という話。あとは現場の感覚だと、有料で見てもらうなら、質をさらに高める必要があるのではないか、という声もある。また、現場も一程度の負担があって、「音を出さないで」とか言われると作業に影響がある。逆にハンガーに飛行機が全く入っていないタイミングもあり、その時に有料で来てもらって大丈夫か、というのも心配している。いろいろ言ったけれど、有料化にした理由を教えてほしい。

総務本部　野田常務 工場見学は 11 月から有料化した。いろいろ社内でも議論があったが、元々は社会貢献ということで始まり、将来的な JAL、航空の仕事をやってみたいという若手もつかみたい、ということで 2015 年の秋からリニューアルしてきた。今回有料化した理由、まずは中身のアップデートが必要だったのと、入口のところとか非常に環境がよくなくて、こういうところもやはり充実していく必要があるというところを、最低限は整えたい。これに加えて、この施設の目的が、我々が長年日本の航空を支える役割を果たしてきた歴史的な取り組みを保全し、未来の航空人材のために、継承していく必要があるというところ。そこにしっかり投資していくためのコストがかかる。それと将来に向けて新たなコンテンツを充実させていきたい、こういう思いもあって、なかなか無料では、運用も難しくなるということはあるけれど、これで儲けていこう、みたいなことは考えてない。ミニマムな維持、コンテンツアップデートを考えたのが有料化の背景。ただお子様は無料にしている。あと運営面でご指摘されていた飛行機がいない時の話とか、人気のコンテンツを多くの方にご覧いただきたいけれど、インバウンドの方々をご案内するスタッフに負荷かかっていることも認識している。デジタルを使いながら、円滑な案内とかできるようにやってきたい。あとマイルの人と何が違うのかというところは、機内食をつけるとかで、特別な体験をしていただく、ということで必ず来ていただいて、がっかりするということはないようにしていく。あと物販の商品も拡大しており、トータルでご満足いただける運用をこれからも心がけていきたい。

組合 それでも無料でいいと思う。有料化するなら、飛行機が一機もいなくても満足できるものを提供してほしい。あとは現場の作業に制約を求めないようなやり方でやってほしい。例えば、ニューマチックやハイドロのオペレーションを制限するとか、音がうるさいからとか言われると現場の作業にしわ寄せがくる。それはやって欲しくない。

野田常務 整備品質の話もあったように、現場に負荷をかけてやるということでは本末転倒、しっかり現場の作業環境の維持を大前提に、どのように世の中に航空の歴史、未来というものをお伝えしていくか、しっかりと工夫していきたい。

組合 やっぱり無料のままでいいと思う。あと株主向けにも見学がある。それは普通の見学者と違う内容になっていると思う。であれば、一般は無料でやっていくのが筋なのでは？

野田常務 株主様には特別な枠を設けていて、そこではコンテンツを少し変えてご案内している。今の状況は、有料化しても数が全く落ちてないというか、その価値をしっかりと認識していただき、予約が継続的にある。だからいいという話ではないけれど、冒頭申し上げた趣旨で、アーカイブのデジタル化とか、新たなコンテンツを入れるとか、そこのバランスを取りながらやっていく。あと現場に飛行機がいないのはいけないことだと思う。今回、枠も 1 日 5 回に増やしているけれど、お客様の声を聞きながら、レビューはしっかりやっていきたい。あと現場の方でこれに関わっている方の声もいただきながらやっていきたいと思う。

組合 本当は JAL がもっとお金をかけて、立派なものにしていくべきでは？工場も設備を整えれば、現場に負担がかからないで、見学者にゆっくり見てもらうこともできるはず。そこで働いている人たちに、もうちょっと意見を聞いてほしい。見学者のためにどうしたらいいのかを聞いて進めてもらいたい。

組合 昨日 JGS の社長から、「未来を創る新たな変革に向けて」というのが出されていたが、どういうメッセージなのか？

空港本部　堀尾本部長 コロナ後、本当に人材不足で、そこに対していろいろ施策をやりながら、社員の数的なところは、まずまず入ってきたけれども、退職する人もまだいる。そういう中で、この JGS の仕事を展開する場所、ここをもっとグラハンに焦点を当てていきたい。例えば整備士のやられていたインターフォンを今後も取っていって、整備の方がより整備の仕事に集中できるように、いわゆるグループ間で重なり合ってるところがある。JGS も自分ら以外ことに携わっていることがあるので、そういったところをよりグラハンに集約していこうという、そういう意気込みというか、そういうところをまず初号として発信した。基本的にはグラハンの魅力をもっと高めて、よりグループの中で JGS の役割をより集約し、他の職種の方がより本業に集中できるようにしていく。

委員長 最後に一言だけ、全経営の方に警鐘をならしたい。今、整備が破綻しているという話だけれど、ちょっと前にあったいすゞ自動車みたいに、不適切なことがあり得る状況まできている。ああなってしまってからでは遅い。アルコール事案どころの騒ぎではなくなる。これは整備のことだから濱本さんに押し付けるのではなく、もう全経営陣の問題だと思っている。グラハンの部分もそうだけれど特に整備は破綻しているので、皆さんと一緒に考えて、何とかしていかないと、JAL の将来もない。外航をどうするのか。自社の国内線、国際線をどう持って行きたいのか、ビジョンとして今打ち出されているのは、「あれもこれもやりたい」になっている。でもリソースは足りていない。だけど「頑張れ」と言っているだけ。そのやり方だと、いずれ不適切なことが起こるということを、ぜひ認識していただきたい。