鳥取社長出席 経営協議会報告①

JLUニュース
No 1043（17－18）
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

社長 安全を一段一段積み上げるステージ

11 月 27 日 9:45～10:35、2025 年度上期決算発表を踏まえた経営協議会が行われました。会社側は鳥取社長以下、各役員、執行役員、部長等合計 41 名が出席、組合側は佐藤委員長はじめ、中央執行委員会メンバー8 人が出席しました。以下、報告その①です。

労使代表あいさつ

鳥取社長 第 2 四半期の決算を発表したが、計画よりも上回った結果を出せたのは、本当に社員の皆さんの頑張り、それから努力、これに尽きると思っている。経営全員を代表し皆さんへの敬意と感謝の気持ちを伝えたい。内際共にロードファクターもずっと絶え間なく高く、現場の方も非常に忙しいと認識をしている。ここへの感謝の気持ちを全員で持っている。今年度は中期の最終年度になり、私達が掲げた目標に成果を出して、ステークホルダーの皆様への約束を果たしたい。そのためには安全を守り抜くという事が大前提だと思っている。9 月に厳重注意をもらい、明日最終的な報告書を航空局に持っていく。ここに書いてある事は実際に自分達で決めた、やっていくという意志を込めたもの。しっかりそれをやり遂げて、そして盤石な安全を、一段一段を積み上げていくステージにいる。しっかり皆さんと協力をしながらやっていきたい。整備の皆様も安全の一翼を担ってもらっているので、認識を一緒に持ってやっていきたい。前回に続き今日もほとんどの役員が Zoom を含めて出席している。組合の皆さんと本音で話をして温度感も共有し意見交換をしたい。本日も実のある内容で本音トークができればと思う。

佐藤委員長 全役員が私達と一緒に意見交換をしたいということで、前日遅番勤務の人への勤務配慮には感謝したい。本来は勤務変更が望ましい。今日もこの後 25 時迄勤務する者もいる。組合役員も全員出席できれば、ここでの内容を肌感覚で伝えられるので、いずれはそういう形にしてほしい。

私のあいさつの中では全役員に聞いて欲しいことだけ伝える。それは今の整備の現状。社長から「安全を何としても守らなければいけない。その一翼を担ってるのは整備」という話があったが、一番最前線で守ってるのが整備。安全は JAL 全社員で守っていかないといけない。運航、旅客、管理他いろいろな面があるが、航空機そのものに直接触れて守るのは整備の仕事。ここが今破綻していることを認識して欲しい。どの職場も忙しいが、整備は物理的にオーバーフローしている。例えば、羽田の国内線、2 交代勤務のシフトで主にハンドリングしているが、その 6 割がシニア。この人達は数年でいなくなってしまう。それまでに代替手段を取れるかと言えば、JGS の RIS ハンドリングも人が集まらず、計画通りに進んでいない。3 交代では食事が取れない状況に陥っている。それほど忙しい。だから時間間隔でやらなければならない定例作業がこなせなくなってきているし、キャリーオーバーしてるものも期限が切れそうになる事例も増えている。航空会社の品質としては非常に下がっている。「忙しいけど頑張って」とかそういう問題ではない。もう物理的に無理だということを、他本部の事とせず、しっかりと見つめてほしい。コロナ禍を経験し、万が一また世界的規模の何かがあったとしても生き残れるように「本業以外も」、というのも理解はできる。でもそれはあくまで航空輸送事業という大黒柱がしっかりしてるから成り立つ事だと思う。今本業以外で頑張っているけれど、日本航空という看板があり、そのブランドがあって、そこがやっているサブビジネスだから信頼されて、他企業とも競争ができる部分は大きいと思う。その大黒柱の部分が今にも崩れそうになっている。柱の根本がシロアリに喰われてボロボロなってるような状態。本業が崩れてしまったら、結局サブビジネスも立ち行かなくなる。ぜひ本業の大事さを理解して欲しい。もう精神論だけでは無理。濱本整備本部長に聞くなり、聞くだけでなく現場にも足を運んでどれだけ破綻しているのか、しっかり見て欲しい。

質疑応答

組合 執行役員級の南運航本部長も来ていただいてるが、飲酒問題では経営と乗員のコミュニケーションがうまく取れなかったと報告資料にあった。私たちは運航本部長が執行役員の中に入ってない現状は問題だと捉えている。この体制、今後どのように考えているのか説明をお願いしたい。

鳥取社長 南本部長は 2 月に役員退任した形になっている。これが運航本部にとって好ましい形だとは全く思っていない。おそらく懸念されているのは、役員ではないので「経営に関わって、ちゃんと意見が通っているのか」みたいなことだと思うが、そこは関わる全ての会議体に南本部長には出ていただいているので、そこはご心配なさらずに。いずれにしてもコミュニケーションの問題は、反省も踏まえて、もっと積極的に取り組んでいかなければならないと、真摯に考えている。

委員長 アルコールに関してかなりセンシティブになっているが、今、ステイ先で 18 時間から 8 時間前の検査が追加された。幅が 10 時間もあるように見えるけど、到着した時間によっては寝ている間に一回起きて検査しないといけない。1 回起きて、アル検やってすぐに寝られるわけがない。その後の長時間フライトを考えると、逆に安全性が損なわれている、という話を聞いた。自分も知らなかったけれど、これはやりすぎだと思うので、その運用は改善した方がいいと思う。

鳥取社長 まさに疲労管理にとってはよろしくないと思うし、聞いていると本当に何回もやらなければいけないので今自分が何をやってるかわからなくなっていた、という話も乗員の方から聞いている。これが決してサステナブルな政策だとは全く思ってないので、早くこういうのをやめられるように次のステップに向かえるようにしたいと思っている。

■部品不足もあるが、受託を取りすぎで人がいない

組合 JLU から鳥取社長に聞きたいのは、今の整備品質とか安全管理について、コロナ前と比べてどのような変化が生じてきていると認識されているのか、これを具体的に。

鳥取社長 非常にざっくりした話になるかもしれないけれど、やはり全般的にサプライチェーンが後ろ倒しになっていることから、計画もずれてくると思う。あと実際に、これまでレイオフされた方々も海外ではたくさんいると思うし、それが本当にコロナ後に急激に戻ってきた需要に、どれぐらいついていっているかというのが品質や人員の部分も含めて、課題はあるのではないだろうかとは思っている。そういうところから、いろんなところにしわ寄せが来ているところだと思っているし、やはりサプライチェーンの関係で部品がないから、例えば他の飛行機から持ってきて、とりあえずそこの場をしのいで出していくことが行われていることも把握している。そういう意味からも繁忙感にも繋がっていると思うし、品質自体、そういうサプライチェーンの部分から来ているのかなというふうに思う。

組合 サプライチェーンの問題だけではない。確かにそれもひどくて A350-1000 は今一番の看板商品だけれど、これが 30 件近い C/O を抱えて飛んでいる。鳥取社長も CA さんだからわかると思うけれど、CA さんに一度に 20 件もの C/O を伝えているということ。こんな状態でお客様を乗せていいのか。今の鳥取社長の分析だと、どちらかというと 4M の MACHINE、MATERIAL の部分だけれど MAN の部分が今非常に足りてない。最近は不安全事象とか、不適切な処理をしたとか、今年度頭から 3 件ぐらい続いている。団交では、受託を受けすぎ、と言っているけれど、結局、マンニングが無理。衝撃的だったのは若者も、外航を受けすぎているため、「自社便なんかどうでもいいんだ」という受け止めになっている。「JAL は安全を切り売りして、儲けを取っている」と言っている中堅、若手がいる。それも 1 人 2 人ではない。今、国際線の方が儲かるから、国内線はどうでもいいという扱いを受けていると感じている。それは何故かと言うと、そういう人事異動をしているから。国際線に人を増やして、国内線の足りない分は、いろんなところの寄せ集めでしのいでいる。そのやり方自体が破綻していて国内線を軽視しているようにしか思えない。「JAL の整備はどういうところを目標にしているのか」と、若い人によく言われる。受託は来年以降減らす考えはないのかどうかもお伺いしたい。

濱本整備本部長 外航受託の件は、羽田については、もうこれ以上の受託は今のところ受ける予定はなし、と私の方でも確認させてもらっている。全国的に見ると、他の国内支店は受託が減っているところが多い。なのでそこは人員配置をもう 1 回見直して、余裕ができているところから、人を羽田や成田に集めて、そこでまた受託を取っていくのではなく、サポートを強化するとか、国内線の方に戻すとか、そういうことの検討を今進めている。そもそもこの外航を取るというのは、もちろん外部収入に繋がることでもあるけれど、やっぱり今、「日本全体でインバウンドを～」という取り組みで、社会貢献というところがある。非常に JAL のステータス、貢献度が上がる取り組みでもあるので、そういったところで整備として協力していく。そういう観点で外航受託をこれまで進めてきた。ただ、私も羽田のサテライトに行って、やっぱり繁忙感は変わらないというところをずっと感じているので、そういった意味で外航受託、特に羽田については、これ以上というと、規模感はもういっぱいだな、というふうに感じている。そこはまた来年度の取り組みというふうに思っている。

組合 これ以上増やさないのはわかったけれど、減便しないと駄目だというのが現場の声。外航を減らせないのなら、国内線を減便してでも、生産数を減らさないと受けきれない。最近も人が死んでもおかしくない事故が起こっている。事故も不安全事象も増えているので、減便を現場としては望んでいる。それに現場は今、人が増えても、育てられない状況。

濱本本部長 確かに今の現場は人も育てられない状況なのは重々承知している。この外航の規模については、今後、本部内でも、ぜひ減便というところについて、契約の形態も含めて、検討を進めていきたいと考えている。とにかく私も、しっかりと現場の現状も捉えて、何の打ち手が一番いいのか、これは教育に人を充てるのか、あとリーダー層にも今、人材不足があって、いくら新入社員を増やしても、なかなか新入社員の教育まで手が回らない現状も把握しているので、そういったところを他の支店の配置だとかも含めて、もう 1 回見直して、どこに人を手厚く置くのか判断していきたいと思うので、ぜひそのときには意見交換させてもらえればと思う。よろしくお願いします。

■スタンバイ機ができて少しよくなったが今後は？

組合 10 月に組合向けに「冬ダイヤに関する勉強会」を開催してくれた。これはとても有意義なものだった。できれば新しいダイヤを作るときに勉強会をしてくれると、もっといいのに、という感想。その冬ダイヤ、A350 を 1 日通しでスタンバイにできるようになった。以前は、午前中は 767 だったが今は 1 日通しになっている。日々それを有効に活用して、何かずれがあったらそのスタンバイ機を使い、空いた機材をまたスタンバイにして、という感じで、うまく使えている。羽田の発着便、1 日を通して定時運航できるために、この後まだ改善するところがあるとしたら何を検討しているのか。

路線事業本部 内藤副本部長 まず勉強会の話、我々も時間を見つけて可能な限り対応できるようにしていきたい。皆様の現場の声をタイムリーに事業計画に反映できているのは重要だと思っているので、今後も検討していきたい。あとは定時性確保に向けて、先ほどの A350、これは 1 日空くようにした。それに加えて、我々のところではブロックタイムの算出も含めてロジックを毎日しっかりと見直して、適正なブロックタイムを策定するように努めている。あとは極力機材繰りも工夫しながら、何とか機材を捻出できないかも検討している。今回も国際線の一部機材を活用することによって、いわゆる DGT＋α ということで、少しでも余裕を持てるような機材繰りを構築していく。これも一つ大きなプロジェクトとしてダイヤを作っていきたい。あとは国と、いわゆる国交省主導の、定時性のプロジェクトを実施していて、こちらで、現状の取り組みの共有に加えて、管制の取り組みについてもしっかり我々の意見を取り入れていただける意見交換をしながら、少しでも定時性改善に繋がる様に取り組んでいるところ。

濱本本部長 A350 を国内線で一機捻出してもらっている話、たまに他の機種のトラブルで使わないといけないときもあるけれど、ここで捻出した一機分の効果は出ていて、数字がまとまったら、また皆さんにもお伝えするけれど、まだまだ定時性は悪いものの、2 時間以上の遅延件数は、この下期から大幅に減っている。もうこれはすごい効果だと思っていて、そういう取り組みを、他にもいろいろご協力お願いして、今後とも進めていきたいと思う。

以下 JLU ニュース1044号に続く