鳥取社長出席 経営協議会報告①

JLUニュース
No 1070（17－45）
航空連 日本航空ユニオン
中央執行委員会
2026年 4月 24日
Tel：03-5756-8690 URL http://www.jlu.co.jp e-mail honbu@jlu.co.jp

社長 まずは安全第一 それを担うのは整備の皆さん

４月17日9:45～10:30、経営ビジョン2035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40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 役員一同、この場を非常に貴重な場として捉えており、可能な限り多く参加させていただいている。本音で会話ができればと思う。昨年度の決算については今月下旬に発表予定だが、皆様の頑張りと1人1人のご尽力のおかげで結果がついてくる見込みである。皆さんのご努力に感謝したい。ありがとうございます。

一方で足元では中東情勢の悪化により原油価格が高騰し、非常に深刻な状態になっている。費用の抑制や投資の後ろ倒しなど、できることをしっかりやって長期化した場合の状況に備えたい。必ずこの難局を乗り切っていきたい。先月「JALグループ経営ビジョン2035」を発表した。いろんなリスクがある中で、単年度でしっかり計画を作って機動的に柔軟に対応していく方法が今の状況にあっている。変化を踏まえた事業ポートフォリオの進化をしっかりと進めて成長していきたい。不安定な状況だからこそ認識や思いを共有することが非常に大切で、同じ方向に向かっていかないと成し得ないと思っている。今日のこの場も含めて、皆様とは今後もコミュニケーションを取っていきたい。まずは安全第一というところがあり、整備の皆さんはそれを担っている重要な本部と理解している。一緒に襟を正して安全に注意していきたい。

佐藤委員長 社長から本音で話し合いをしたいとお墨付きをいただいたので、冒頭から本気の本音で話をする。整備のリソース不足について、これは整備本部だけでは解決し得ない全社的に話さなければいけない内容である。先日 ANA が業務改善勧告を受けたが、JAL では3年前に受けており、その3年経った今も決して改善されていない。努力はしているものの、アウトプットしなければいけない業務量が多いのでリソース不足は変わっていない。DXや整備のハンドリング委託化をやっているが、現状では機能できていない。DX については iPad を与えられているが、パスワードを複数回入れなければいけない。整備の現業では複数のサイトをまたいで見るが、DX によって人を減らせる状況にはなっていない。ハンドリングの委託化では整備以外の人が運航便を見ることになり、整備として育ててもらっていないグラハンの人の目で見るため、見たもの全部報告してくる。本来は重整備やCチェックで見るようなアイテムまで報告され、それに対して判断しなければいけない。現状の運航便では間に合わず、ANA のようなことがいつ起こってもおかしくない状況になっている。人員不足に対し、DX や委託では間に合っていないので、一旦業務量を減らすしかない。外航の受託を減らすのが一番だが、国政の影響でできないということであれば自社便を減らすなどの工夫をして、飛行機の便数を減らしていかないとリソース不足を乗り切れない状況になっている。業務改善勧告を何回か受けているので、今度あったら運航停止になるかもしれない状況にある。非常に危機感を感じている。

質疑応答

■足元の最新状況と国内線の定時運航について

組合 中東情勢の影響、4月には300億円程度の費用増になると言われていて、報道もされている。その後、また 2～3週間経っているので、足元の状況の変化があれば教えてほしい。

路線事業本部 レゲット ロス専務 ドーハ線の収入減で月に約 10 億円程度の収入減になる。収支で考えると1億円あるないかになる。それと同時に中東の第3キャリアの運休によりお客様も中東から離れるが、日本とヨーロッパの間で中東キャリアが 18%程度のマーケットシェアを持っており、この18%が他に回ったり、JAL に乗ってきたりして、ヨーロッパ線の旅客が確保できる。中東の強かったアジア、インドからアメリカ東海岸行きも、今は日本経由を使ってきていて、ここもプラスになっている。海外発の運賃として海外キャリアも値上げしているのでそれを全部マッチングしていって、今後収入が増えていく。日本発については燃油サーチャージの引き上げを申請中である。しかし燃料費の高騰が一番大きく、月間 200 から 300 億円の費用増を想定している。3月はあまり影響がなかったが、4月 5月の方が大きくなっている。

路線事業本部 内藤副本部長 国内線についてはイラン情勢があっても旅客数は減っていない。順調にお客様が積み上がっており、4 月についても計画を上回る状況になると見込んでいる。6 月についても予約の変化が見られず順調に入っている。国内線事業に関しては燃料高騰についてヘッジが効いているので影響は限定的である。顧客の積み上がりをさらにしっかりと積み上げて影響を軽減していきたい。

組合 今回、国交省から定時性の確保に向けた要請が出されているが、鳥取社長名で出されていることもあり、現場としても関心を持って見ている。一方で、内容を見ると、民間航空会社に求める前に、CAB としてできることもあるのではないかという声も出ている。これに対し、定航協としてこの要請をどのように捉えているのか、鳥取社長に伺いたい。

鳥取社長 定時性については何年も課題としてやってきたが、特にここ 1～2 年非常に定時性が悪化していることは認識している。小手先のことをやっても根本的な解消にはならない。航空局が出している中では手荷物をもう少し定時性と絡めて規制をしっかりやっていくことで定時性が向上するの

ではないかということもあるが、もっと構造的な部分だと思う。航空会社だけでも難しく、もっと上位の部分で進めていかないと難しい。これは本当に会社の課題だと思っているので、今年度は改めて会議体を持ってしっかり取り組んでいく。

組合 具体的に羽田から沖縄行き 6 時 30 分発(901 便)の定時出発率が昨年度ほぼ 0%で定時に出たことがない。手荷物の影響もあるが、この 1 便目が出ないから 2 便目が入ってこれない。2 便目が出発の 15 分前にようやく遅れてスポットインしてきて、それが芋づる式に遅れていって福岡の 335 便が間に合わないというロジックになっている。この 901 便についても検討課題に入っているのか。

鳥取社長 901 便の細かいところについては今の検討会では始まっていないが、以前から話に上がっており、保安やお客様の手荷物、カウンターや空港自体のオープン時間などから関わってくると、私が CX 本部にいたころからの課題。

カストマーエクスペリエンス崎原副本部長 901 便に限らず始発便が遅れるところがあるので、重点出発便ということで空港と連携しながら定時に出発させる対策を打とうとしている。1 便目が遅れると他の便にもどんどん影響していくことは認識しており、どこかで打ち切ることができないか、構造的にどこかで解決できないかを路線事業本部と連携して話を始めている。今すぐ抜本的にこれと答えることはできないが、重点課題と認識している。今年度も航空局とも連携してミーティングを重ねており、しっかり取り組んでいく。

組合 羽田空港の混雑問題は航空局抜きで、民間航空会社だけではできないと思っている。ぜひこちらからも要請するとかして進めていってほしい。

■国内旅客事業の路線構成・サービスの今後は？

組合 国内線について、経営ビジョンの説明でも、社会的価値に対するマイナス要素として CO2 排出が課題と示されていた。欧州では、鉄道など他の交通機関で代替可能な短距離路線を見直す動きも出ている。日本においても、大阪線や小松線など、他交通機関で代替可能な区間があるが、こうした路線や便数のあり方について、収益性や環境負荷の観点から、現時点でどのように認識しているのか。

路線事業本部　内藤副本部長 国内線事業はコロナを経て収益構造がだいぶ変化した。収入面ではビジネス需要がコロナ前から比べると 80%に伸び悩んでいる。コスト面では物価高、為替影響、外貨建費用、人件費の増加により大きく伸びている。元々国内線は、コロナ前は 10%弱程度の収益率を稼いでいたが、今はほとんど利益が出ていない構造になった。2028 年度までに 10%の利益率、600 億円の EBIT を達成したい。そのために路線の改廃も必要だと思っている。伊丹の長距離枠制限について撤廃するような動きを訴えかけており、収益性の改善に繋げられると思っている。

CO2 を削減する理由での路線の改廃は考えていない。新しい機材の導入、737 の省燃費機材を入れることで削減していく。あと SAF や運航方式の見直しなどを総合的に見ながら CO2 削減に取り組んでいく。

組合 国内線のサービスについて、クラス J の位置づけをお聞きしたい。737-8 のファーストクラスの宣伝をうまく出していたが、クラス J には触れていないので、X でも話題になっていた。今後クラス J をどうするのか教えてほしい。

内藤副本部長 737-8 のクラス J については、コロナ後の客体構成の変化を踏まえて最適な座席がどういうものかを検討している。下期に向けて座席以外も含めて客室仕様の全体像を公表したい。下期を楽しみにお待ちいただければと思う。



【3月23日に発表された 737-8 のファーストクラス新座席】

組合 クラス J の方が少ないマイルで乗れたり、販売価格が安かったりすることがある。うまく営業していただきたい。あと機内誌について。入れ替え作業の負担が大きいとの声も出ている。冊子の統合や環境負荷軽減の流れについては理解しているが、実際には搭載や入れ替えに相応の作業が発生している。また、機体重量の観点でも影響は小さくなく、現場では人 2 人分ほどの重量に相当するとの見方もある。今後の機内誌のあり方について、デジタル化を含めてどのように考えているのか伺いたい。

崎原副本部長 機内誌は JAL ブランドをお客様にお伝えする大切なタッチポイントの一つで重要な位置づけである。地域の情報発信や広告収入という経済的価値もある。一方で JGS の搭載・入れ替え作業や便間清掃での負担、定時性の観点からも負担をかけている。あと重量問題もあると思うので、紙媒体を永遠に続けるということではなく、新しい形で機内誌のスタイルを変えていきたい。デジタル媒体の活用も含めて検討している。その一環で JAL SHOP とスカイワードの合冊化が始まる。お客様のニーズも多様化しているので、機内での情報提供のあり方は、JAL アプリや Web と連動も考え、デジタル化含めていろんな選択肢を検討している。

■マイル・ライフ・コマース事業にリスクはないのか

組合 マイル・ライフ事業について、第 4 の事業セグメントとして今後強化していく方針が示されているが、将来的な収益性をどのように見ているのか聞きたい。航空事業と比べると、景気変動や外部環境の影響は比較的小さい事業とも考えられる一方で、競争環境の変化や制度設計次第では収益が急に悪化するリスクもあるのではないかと感じる。こうした点も含め、マイル・ライフ事業の成長性と想定しているリスクについて、どのように考えているのか伺いたい。

マイレージ・ライフスタイル事業本部　西田本部長 マイル・ライフは航空事業とは別の動きをする事業で、完全にリスクなしとは言わないが安定している。JAL や JAL グループに対してシンパシーを持っていただける方を獲得し、その方々をロイヤリティ会員まで引き上げる過程でマイル・ライフ・コマースの収益を上げていく。日常生活にマイルや JAL を感じていただくところから始まっており、事業としてはかなり安定している。日常生活に差し込んだところから、フルサービスキャリアのお客様へと変えていきたい。ぜひその点も踏まえて、ご協力いただければと思う。

以下 JLU ニュース1071号に続く