鳥取社長出席
経営協議会報告②

JLUニュース
No 1071（17－46）
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

労働組合は会社の神経 ブレーキ役にもなる

４月１７日９：４５～１０：３０、経営ビジョン2035 を受けての経営協議会の報告その②です。

■また新会社設立 収益と別会社にした理由は？

組合 「KANTSUNA」について伺いたい。関係・つながりを強化する施策として新たに会社を設立するとのことだが、以前「JAL 航空みらいラボ」の際にも聞いたが、今回も社内組織ではなく別会社として立ち上げる。その必要性をどのように考えているのか。これも直接的に大きな利益を生む事業には見えないが、今回の「KANTSUNA」をどのような位置づけとしているのか伺いたい。

ソリューション営業本部 西原口副本部長 正式名称は「関係・つながり共創株式会社（通称KANTSUNA）」で、今年４月に設立し５月から本格始動する。

KANTSUNA
関係・つながり共創株式会社

JAL の枠を超えて二地域居住の推進として関係人口の創出・拡大を専門に進めていく会社である。社会課題である人口減少に対し、国も課題感を持っている。そこで JAL のネットワークを使うことで社会課題や社会価値の創出に繋がると考えている。個人と企業、地域が三方よしで循環し全員がウェルビーイングを感じられるエコシステムを構築する。地域と人を結びつけるこの新しい市場を作り出すことで、初年度から黒字化を目指し、2035 年までには EBIT60 億円以上を目標としている。別会社にした理由は中立性、スピード感、役割分担である。JAL という看板をなくすことで特定の企業色に縛られることなくあらゆる自治体企業とフラットに組めるメリットがある。実際に、外部からもかなり期待の声をいただいている。国交省からは、JAL が「関係・つながり」の分野において、観光や関係人口の創出・拡大に向け、さまざまな企業と連携しながら、日本が抱える人口減少などの社会課題の解決に貢献していくことに大きな期待を寄せている、との話もいただいている。

組合 収益があることと、新会社にしている理由も理解した。その二地域居住については、「MANYWHERE」というサービスも始まるし、社長のコラムでも触れられていた。私たち整備本部でも地方に家を持つ社員はいるが、会社からは冷たい対応をされている。将来的に、例えば週末は北海道の自宅で過ごし、平日は東京で勤務するといった働き方も考えられるが、整備本部は拠点が成田・羽田にあるから首都圏に住むのが前提となっている。実際に本社部門などで、こうした二地域居住の形で働いている事例があるのか、また今後どのように広げていく考えなのか伺いたい。



大堀人財本部長 地方に家を持っていて週末には帰られるという方は実際にいる。

組合 お客様にそういった生活を勧めているのならば、社内でそういう人が増えた方が発信しやすいと思う。整備本部でもそういう働き方をしたい人が結構いるので配慮してほしい。

■外航受託が現場に負担をかけているのでは？

組合 空港本部に伺いたい。今年、雪国の空港では、除雪対応が追いつかず、他社便の運航にも影響が出た事例があった。また羽田でも、この４月に入ってから不具合やトラブルが相次ぎ、現場ではグラハンの体制がかなり逼迫しているのではないかと感じている。こうした状況を踏まえ、受託業務の引き受け方や優先順位について、新しい本部長として今後どのように考えているのか教えてほしい。

至近で連続発生している不安全事象について

事例 1：（4 月 2 日発生） BAG コンテナ滑落
事例 2：（4 月 2 日発生） ヤマト社 BL ドーリー接触により空コンテナ破損
事例 3：（4 月 2 日発生）離陸後に BAGDATA を修正し、Load sheet 再送した事例
事例 4：（4 月 3 日発生）SPOT37 にて STEP を離脱する際に後方に駐車中トーイングカーと接触
事例 5：（4 月 3 日発生）SPOT146 でオーバーハングによる車両接触事故
事例 6：（4 月 6 日発生）SPOT147 でトーバーレスカーとドーリーの接触

東京支店「STATION NOTICE TOKYO」（4/6付け）より

野口空港本部長 事実関係として、決して無理をして受託をしているということはなく、しっかりと現場の生産体制を見ながら受託をしている。経済的なメリット、どこの会社とどういう受託をしたらいいのかを見て、判断をしているということはご理解いただきたい。イレギュラー、大雪などがあったときに現場には大変なご苦労をかけているので、そういうところをしっかり見て今後の受託を判断していく。現場の負担軽減のため GSE の DX 化などを進めて生産の逼迫感をできるだけ軽減させていく。

組合 受託と JAL があって、「JAL を優先している」と言われて怒られることがあるようなので、相手側の会社にルールをきっちり教えることも大切だと思う。

野口空港本部長 JAL を優先していることはなく、原則としてドアクローズ順にやっており、外航がそう言ってくるかもしれないが、決して JAL 優先という形ではやっていない。

組合 外航受託について、整備本部にも伺いたい。DX などにより生産性を高めながら対応していくとの説明がある一方で、現場では必ずしも負荷軽減につながっていないという実感もある。今年度の指標においても、JALEC の目標では受託件数の具体的な数字を外した形で示されている。

FY26 は外航受託シェア＝日本発着外航の便数シェア（%）の目標を設定しない。FY25 推実は 33%。

安全最優先で考えるのであれば、単に効率化を進めるだけでなく、受託規模そのものの見直しも必要ではないかと感じるが、この点についてどのように考えているのか伺いたい。

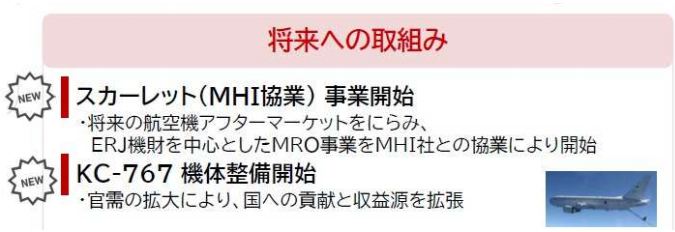
濱本整備本部長 外航受託とこの DX 化については今設計中で、業者と含めて今年度中には目処を付けるように導入を図っている。大きいのはジョブコンや係長の負荷軽減と、アサインの偏りがなくなるようなアサインシステムを導入予定で、メーカーと調整している。そうれについては鋭意進めていきたい。受託規模については、2025 年度対比で 3000 便程度の減便で計画している。羽田では 700 便規模程度減で計画しているが、足元の 4 月はイラン情勢もあってもっと減っている。外航受託は元々規模を追わずに収入をしっかりと確保するため、より付加価値のある単価の高い受託に切り替えていく方針である。羽田も支店もそうだけれど、生産規模をしっかりと見極めて、むやみに数を追うことはしない。これ以上増やすことは今のところ考えていない。生産状況を見ながらやっていきたい。

組合 ずっとお伝えしているが、受託は増やさないということではなく、減らしていかなければいけないということを訴えている。もういつ業務改善勧告が出てもおかしくない状態になっている。外航の受託を削るのは収益と反するので難しい判断だが、根本は安全、最初に社長が述べたように安全あってからこその話である。何とか頑張っていこうという状況でもないという肌感覚をわかっていただきたい。今よりもっと減らさないともう追いついていかない。

濱本 本部長 そこは生産状況を見ながら考えていきたい。

■プレスリリースのない防衛産業との協業について

組合 この経協にあたり、過去半年分のプレスリリースを確認したが、整備本部で取り組んでいる三菱重工との協業や、KC-767 の整備受託については対外的な発信が見られなかった。防衛とも関わる分野であり、取り扱いに慎重さが求められる領域であるとは認識しているが、こうした案件における情報発信の考え方や、相手先との関係も含めたリスク認識について、どのように考えているのか。



濱本 本部長 三菱重工との協業については、もう間もなく計画がしっかりと立ってくるので、新会社設立のフェーズになったときに打ち出しをやりたいと考えている。

KC-767 の受託については、元々防衛省からの受託で、委託元との関係もあり、私たちが一方的にプレスリリースできる状況ではない。今回の件は、防衛省から川崎重工に委託され、川崎重工から JALEC が再委託を受けるスキームで、委託受託の関係は変わっていないため、委託元として、あえてリリースする必要はないという考えもある。ということで今回の KC-767 については私達の方からはプレスリリースを控えている、そういう状況。

組合 JAL には若いときに自衛隊から転職してきた人もいるし、DFOB さんとも一緒に働いている。その一方で、民間航空会社なのだから民間機をやりたいという人もいる。そうした社員の中には、複雑な思いを抱いている者もいるということは、ぜひ受け止めていただきたい。

濱本 本部長 はい、わかりました。

委員長 本当はもう少し楽しい話をしたかったが、残念ながらイラン情勢のためにとんでもないことになっている。ただ、イラン情勢がなかったとしても今の整備の現状は変わっていないと思う。本当に 1 回足元をしっかり見ていかないと、もう私自身も安全を担保できる自信がだんだんなくなってきている。今、日々三交代の国内線の運航をやっているが、非常に怖い状態で仕事をしているので、そういった現場の声をぜひ聞いていただきたい。ヤマト運輸を大きくした社長は、「労働組合は会社の神経」と語っていた。今日、鳥取社長からも冒頭で、この場は貴重な機会だという発言があった。だからこそ、今の整備部門におけるリソース不足を、ぜひ重く受け止めていただきたい。私たちが現場からブレーキ役として声を上げなければ、取り返しのつかない事態になりかねないと感じている。収益面との両立が難しい判断であることは理解しているが、この局面で決断できるのは社長しかいない。ぜひ英断をお願いしたい。

「労働組合は経営者の神経であれ」

ヤマト運輸の元社長・小倉昌男氏は、相手の立場に立って考える姿勢を大切にした経営者として知られています。そうした姿勢は、現代でいう「プロソーシャル」の考え方にも通じるものがあります。会社が大きくなるほど、現場との距離は広がりやすく、数字や資料だけでは見えない課題も少なくありません。小倉氏は組合との信頼関係も重視し、現場の声を経営に生かそうとしたとされています。そうした企業風土の中で、ヤマト運輸では「労働組合は経営者の神経であれ」という言葉が語り継がれているそうです。