

中国搭乗整備、マイカー通勤、別居特認STの改善を

10月27日 9:00~10:05、22年末第2回目の団交報告その②です。

■一部の人の負担が偏っている 基本は管理職対応で

組合 3:1 で一般職が多くなっているが、管理職も結構地方から帰って来て増えている。3:1を1:3の割合にして一般職をなるべくアサインしないようにしてほしい。そうすれば回数も減るし、不満も減る。12時間も拘束されるのは誰も嫌だと思ふ。それが787の資格者に偏っていて、その人たちばかりが不利益を受けている。787を最近取ったがためにこんなことになってしまったと思ってしまう。そもそも中国のせいだろうけど、そこは別として、なるべく負担をなくすようなアサインをするか、あとは手当とかお金で解決するとかになる。

整本 787の資格者の皆さんにしわ寄せが来ているということは、事実としてそうだと思うし、そこは本当にご苦労おかけしている。管理職を増やすべしということも、考え方としてはその通り。あとは絶対数の問題で、どこまで管理職のみで賄いきれるかということ。人数比で言うと全く管理職と一般職は違うから。そういった中でどこまでできるかを考えている。

組合 実際の仕事のことを考えたときに、一般職に羽田にいてもらった方が仕事は進む。だから管理職を積極的に出すべきだと思う。管理職はちょっと大変だろうけど、出張に行つて機内でパソコンを使って仕事してもらえばいい。

整本 それぞれの役割があるので、その役割踏まえながらどこまでできるかということだと思う。

組合 他部門のことを考えてO/Tではなく休憩になったのかと思つている。でもJALECで実施する整備作業で、しかも中国のせいで時限的なものだから、今回これに携わった方にはちゃんと後でお金を出すとか、JALECとして対応してほしい。乗員がどうか、営業がどうかあっても、JALECの整備の仕事なのだから。

■成田から戻ってくる時の交通手段くらい配慮すべき

組合 羽田から出て成田に着く便を「ひねり便」と呼んでいる。羽田の人は横浜方面に住んでいる人が多く、10数時間の拘束時間に加えて成田に到着して、そこから普通電車に乗って帰らせる。上長もその負担を考慮してリムジンバスを認めてくれている。規定では成⇄羽の移動は、回勤に記載があり、上長がOK出せばその限りではないみたいな書き方をしている。今回の事例ではバス代は出るのか出ないのか？

整本 「上長の承認を元に認めます」のように書いてあるが、認めるケースは基本的に業務都合上、どうしても特急なりを使わないと、その仕事に間に合わない、そういう場合に認めているというようなもの。

組合 仕事に間に合わせるために早く来いという時だけ？出張の次の日、仕事もある。それに普段と違う仕事をして帰ってくる、それに対して、特急はダメ、リムジンバスもダメ。そうやって言うのは簡単だけど、疲れた体で京成・京急乗って帰

れって言うの？それだったら成田着は全部管理職にするべき。回勤扱いもおかしい。成田に仕事しに行ったわけではなく「ひねり便」、たまたま離れたところに着いてしまうだけ。

整本 そういった声は我々の声も聞いておりますので・・・。

組合 10何時間仕事してからの帰りの話、普通に考えたら特急乗りたい、バスで帰りたいと思ふ。もっと社員に愛情を持って考えてもらわないと。それが無いから今職場がギスギスして、みんな怒っている。その程度のお金は出してほしい。

組合 少なくともJLUの組合員は出さないでくれという気持ちだ。今の交通の話だと、リムジンバススカイライナーに加えて自家用車で羽田まで来ている人の高速代を現在200円しか出していないが疲労を考慮して全額支給して頂きたい。

会社 回答は「国内出張の移動時間で」のところで・・・？

組合 「国内出張を勤務扱いに」という要求に回答で書いてほしい。この問題はすぐに解決しなければならないと思つている。規定があったとしても柔軟に扱い、想像を働かせて、人間味をもって問題解決していただきたい。今職場ではものすごい不満が出ている。JLUではスト権を別立てで構えて組合員を出張させないということも考えなければならないところまで来ている。ここまで不満が蓄積している。コロナ禍からの回復途上でこんなことをしている場合ではないと思ふ。歩み寄りを持って柔軟にやってほしい。

■マイカー通勤制度は成田の考え方から切り替えて

組合 夏まで交渉していた燃料費の支給方法が変わったが割的に増えた人のほうが多い気がしているが、JALECの支出としてどれくらい増えたのか？

整本 増えたかどうかという増えている。月間で4000円程度。もともとの計算ロジックが機能していたということが改めて実証できたと思つている。今回実走行距離に変えたけれど費用増はその程度。

組合 支出が増えたなら救済された人が増えたと思つていたけれど4000円？実際に支給額が足りてない人が千葉方面にいたので、そういう人の救済はできたが、高速代全額支給がないと交通費としての要求は変わらない。今回の変更について異議申し立てできる制度になっていたが、どれくらいの数があって、どれくらい改善したのか聞きたい。

整本 関空や中部のような島の空港は計算するときには橋の手前で設定されてしまっていた。実際には自宅から駐車場まで走るわけで、2~3キロ少なくなってしまうことが実際にあった。島の駐車場に設定して再計算した。

組合 中部の件は報告が上がっていたところ。修正したなら問題ないが、通勤にかかる費用は全額出してほしいというのがこちらの主張。私たちが歩み寄り、タクシーの配車のある時間くらいは高速代全額支給してほしいと変えている。タク

シーは品川に行くにも高速を使用するのに、遠いところから高速で来るのに 200 円しか支給されないのはひどい。その部分だけ何とかすることは可能か？

会社 要求が変わって早朝深夜のところを言っているものかと思う。設定当時から、費用の観点でタクシーか自家用車でなくて、基本的には公共交通機関。利便性の関係で自家用車があると考えているので時間帯で分けてという考え方はない。

組合 難しいからできないということはない？費用面で出せるというのであれば全額出してほしい。実際に全員公共交通機関に変えてしまうとタクシーが足りなくなる。本当にみんなにタクシーで来てほしいと思っているのか？

会社 ハブスポ+配車の仕組みを選択するのであればそれでいいと思う。

組合 職場ではだいぶマイカー通勤者に依存している。

会社 成田なんかは土地柄自家用車の利便性は圧倒的にという状況にある。自家用車の利用者は多い。妥当な状況だと考えている。

組合 これまでの対応がわかった気がする。JAL の整備は成田中心で考えているからそうなる。成田では高速を使わなくても会社に来られる。埼玉から羽田に通勤する人は毎日高速を利用する。成田の通勤と比べられるとちょっと違う。働く人の中心が羽田になってきているのでそこは切り替えていただきたい。羽田でも一時期マイカー通勤を推奨していたことがある。理由は経費を抑えられるから。残業のアサインしやすいということもあるだろう。その時期にマイカーに変えた人もいる。実際職場ではマイカー通勤の人に作業の申し送りを依頼して残業してもらうこともある。そういうところは甘えて、高速代は出さないというのはおかしい。そこは理解していただきたい。整備は特殊だということも考慮して頂きたい。

会社 はい、整備の状況はそうだと思います。

組合 JALEC で全部出してもらえばそれで構わない。マイカー通勤の方には「JALEC として全額支給します」と。JAS の時は 23 時超えたら高速代全額支給だった。残業とかで 23 時をどうしても超えるときには。次の日の勤務とか考えるとかなり体が楽だし、ちょっと考えてもらえないものか？

会社 要求されている趣旨であったり、考え方ということについては理解いたしました。

組合 本部長もだいぶ考え込んでいたけれど、今の問題どう聞いてました？何かアイデアがありますか？

本部長 アイデアはないけど、その実態なんでしょうね？どのぐらいの方が、例えば埼玉から公共交通機関で来ていて、どのぐらいが自家用車の方とか、あるいはシフトによっても違うと思う。私は成田にもいたので、社宅から自家用車通勤していたけれど、成田はターミナルから整備地区が離れているから業連バス使うしかなくて、電車の利便性が低い。一方で住んでいる地区も、成田ニュータウンとか佐倉とか富里とかだから自家用車が圧倒的に利便性が高いから利用している方も多いし、駐車場もそれなりに準備できている。どちらかという、自家用車優勢ということになっている。その点、羽田の場合、公共交通機関がすごく発達しているし、空港にも直接乗り入れたりしている。整備も当然近くにあったりするから、そのあたりもやっぱり踏まえる必要があるのかもしれない。

組合 成田と羽田でだいぶ違う。私たちはどうしても一番羽田が不利益を受けていると思ってしまう。実態的にも、ものすごく割に合わない。会社に貢献している、費用も安く済んで

いる。高速代を全額払ってでも車で来てもらったほうが費用は安い。それとハブスポの弊害もある。25 時にバスに乗る 20 人が乗り遅れるわけにいかないから、仕事を切らざるを得ない。でも、うまく仕事が進まず、はみ出すこともある。みんなを待たせないように、その時間に終わらせないといけない。そこにタイムプレッシャーもあるし、ミスも増える。そうすると生産的なロスになる。そういう弊害も全部今はマイカー通勤者がカバーしてくれている。そこに手を差し伸べるべき。

■別居特認STの空席待ちカテゴリーを変えてほしいだけ

組合 単身赴任の別居特認 ST、本当は三往復全部予約がついた方が良いけど、税金もかかるし、空席待ちはやむを得ないという人もいる。それで、空席待ちをしているのだから、せめて一般の ST とカテゴリー分けて欲しいと言っているが、カテゴリーを一つ増やす費用はどれぐらいかかるのか？

会社 数 100 万円という単位だけど、今の別居特任 ST は通常の ST と全く同じように点数を付与しているがシステム的には全く同じ。この状態でスタンバイクラスを分けるとすると ST00 と違うという運賃設定というか、クラス設定を作らないといけないので、その改修ということになるけれども、この ST のシステムとか、空港系の予約発券系システムの改修に数 100 万円かかる。費用はそういうことだけでも、単身赴任の人と通常の ST の人が同じ扱いなのかという疑問点もあるのは分かる、ということで復路予約の制度がある。月三往復のうち、三復路は予約ができる、だから今四片道予約ができるという状態。予約と言っても ST センターにメールを送ってみたいな形だけれど。

組合 予約ができると言っても、行けなかったときに帰りの予約は無効になってしまうから使いにくい。さっきから聞いていると、会社は仕事に穴をあけないように制度を作っている。社員の私生活とか疲労のこととかは考えない。やっぱり三往復全部予約すれば家族という時間を長くできる。行けるかどうか分からないのに復路予約があるというのはどうかと思う。

会社 頻度として足りているとか足りてないかの議論になるのかもしれないけど、そういうこともあって一往復分の予約ができる。だいたい世の中の会社の単身赴任だと月に 1 回、でもそれに加えて、こういう会社だからということがあって今の制度になっていると思う。

組合 こういう会社の優しさとしてやっぱり数 100 万円払ってクラス分けするべき。空いているところには乗せるという制度なのだから。せっかく新しいシステムを導入し、減価償却もそろそろ終わる頃、今のシステムを入れるときには、後で載せられるみたいな話をしてきた。それができていないから言っている。仕事で往復している人には差を付けるべき。

委員長 今日が回答指定日前最期の団交。一時金の話をもっとしたかったけれど他の問題が大きすぎるので、絞って話した。この年末一時金は今までの補填をするだけではなく、これからの活力を生むためのもの。借金まみれになっている社員たちを救えるように、期末とかを考えず先に出してほしい。攻めの経営姿勢を見せてほしい。しっかりと 4.0 ヶ月+10 万円を年間一時金として出して少しでも不安をなくし、また来年しっかり賃上げがあれば、「この会社で頑張っていこう」と思える。今まではどうしても回答指定日に一時金の回答されることがなかった。いつも「検討中です」となってきたけど、11 月 1 日にバシッと出してきたら、それは社員の見る目も全然違ってくる。「今までの JAL と違い本気だな」と思える。だから次回の団交を期待しています。よろしく願います。