

# 今後も職場環境と生活の改善を求める

3月14日9:00~10:05に行われた23春闘第5回目の団交報告その②です。

## ■東京が拠点と言っても今はどこでも働ける世の中に

**組合** 東京が拠点なのだろうけど、破たんの際に異動が滞留した。その時に、6年も地方に住んでいたならそのコミュニティができるし、家も買いたくなる。会社は東京で買えと言うかもしれないが、東京に住みもしないのに家を買う人はいない、ラインメカはずっと根無し草でいいということか。会社都合で長いこと地方にいさせられたということをよく考えるべきだろう。

**組合** 東京拠点というところを崩したほうがいいと思う。今は拠点をなくしている企業もある。地方に住みながらテレワークできる世の中が変わっている。東京拠点と言っているようだと今後人が入ってこない。今みたいな事象が発生した時点で、転職を考えるような会社になってくると思う。

**会社** 世の中の流れも理解しているけれど、特に整備は羽田、成田に飛行機の拠点があって、非常に場所の紐付けの濃い仕事だと思う。確かに、人の確保のところは難しいという状況もあるので、ゆかりの話とかもやり始めている。

## ■寮ではなく借上げ社宅に住みたい様々な理由

**組合** 千歳も成田も寮にWi-Fiがない。以前、「テレビと冷蔵庫は必須だろう」というやりとりをした。今はチューナーレステレビが売れるぐらいインターネットの方が必需品になっている。社有寮にWi-Fiをつけようという案は出ているのか？

**会社** もちろん、会社負担でそういう考え方もあると思うけど、今はそれぞれ必要な方は契約している。全体に付けたらどのくらいメリットがあるかの検証をしたことはあるが、今は安くなっているので、会社で負担するかどうかという現時点でそういう考えには至っていない。結構要望はありますか？

**組合** 単身赴任でわざわざ個人契約しない。携帯電話をギガ放題的にして、ちょっと高く払っている人もいる。今は業務で自宅E-Learning等で使う事もあるので必要では？

**会社** 借上げでも付いていないところがあって、そういう声もたまにあるけれど、Wi-Fi優先で探してるわけでもない。

**組合** 借上げだと、自分がよく使うと思ったら、付いているところを選択すればいい、だから寮ではなく借上げにして欲しいという話になる。

**会社** Wi-Fiの件は、基本的に個人負担だけれど、丸ごと一棟借上げの所があれば、会社がNTTだとかと掛け合って、「30人一気に契約するから安くして」と言って契約したところもある。会社をしてお願いして実現した事例はある。

**組合** 千歳の寮は食事提供があったけれど、今はやっていない。それで自炊したいけど、ミニキッチンの寮は嫌なので借上げがいいという話の一つ。あとは首都圏に住んでる独身の中高齢者は荷物が多い。そういう人が千歳に行かされると寮に荷物が入らないから、借上げにしてほしい。どうに

か選択制にできないか？

**会社** 基本的な考えは、社有がある所は社有が優先で、溢れる場合でないと借り上げにならない。それぞれの地方で状況も違い、社有がないところも多いから、それで実態踏まえて全体的にどうやっていくか、いろんなことを検討している。

## ■2020年に対応していたのに人が足りないのは何で

**組合** 人材不足に関して、整備に限らずCAや空港の職場も人が足りない。何故ここまで人員不足になったのか？

**会社** 意図的な人員減ではない。本体で抱えきれない場合は、出向で対応していた。急激な戻りは2から3カ月前はあった。現時点では採用もCA含めてどんどんしている。今は狭間なのかなと思う。優秀な人財を確保するためにも努力していて今回の回答もそう。無理して外航を受託をしていることはないが、現場で繁忙感があることは理解している。

**組合** 整備に関して言えば外航を受託しすぎているから繁忙感がある。2020年に合わせて組改していたのに復便したとたんに、もう一度組改しなければいけなくなっている。

**整本** 少なくとも絶対に出来ないような受託はしていない。整備だけではなくグラハンも旅客も人員が不足していて、もう少し待ってほしいということもある。いる範囲で行う。企業の成長を考えても、仕事を頂けるなら人員を増やして受けてみたい。

**組合** 田村社長は全部取ってこいと言っていて、まわりが止めることがあると言っていたが、4月から6月にかけて断っているところはあるのか？

**整本** 一部取れてないところはある。やれる範囲でという前提。23年以降JAL便も復便しカスタムも戻ってきてマンニングが増えてくる。海外の重整備を増やしていくが、国内の重整備もミニマム残していかないといけない。これは人材育成、運航整備との支援関係があるから。重整備もミニマム残して取れる外航を取るという計画をしている。一方外航を取れるだけの負荷を捻出するために、インターホンの委託、Mightyを派遣の人を採用し、現業の負荷を減らしていく。それでも足りなくなったら、重整備を減らすか外航を減らすかになるが、重整備はミニマム残していきたくて思っている。

**組合** 現場の認識ではもう外航は切るべきだということまできている。そこが計算上の工数と実態が合わないところ。そういうところが見えてないように感じる。外航を切らなければ、安全性が損なわれる可能性もある。

**整本** 計画はさまざまな施策を入れている数字で負荷と処理を合わせている。毎月計画と実績をレビューしながら、どうしても足りなくなってくるようであれば、外航を一部断るか、アウトソースをさらに進めていくことになる。足りなくならないようにしっかりとモニターしていく。

**組合** 整備の負荷が上がっている理由は、2019年と比べて機材数が減っている中、復便はコロナ前と同レベルになるため、機材不足で負荷が上がっている。JALの羽田発着枠を全部使っていないと取られてしまうので、必死になっているように見える。破たん時を振り返ると、不採算路線の整理ということがあった。あの時と同じように羽田発着で採算取れていないところはあるのか？どこも好調なのか？

**会社** もうほぼ19年レベルに戻ってきたとはいえ、まだ平時に戻る最後の最終コーナーという感じ。平時に戻った上で、路線ごとの収支が分かれば、まずそれを判断する。もう昔と違って、現在は本当に厳しく、路線一つ貼るにもちゃんと収支見ながらやっている。そこは常に見ている。

**組合** これからはアフターコロナでまた旅客も増えてくるだろう。インバウンドは国の目標で6000万人とか言っている。その国交省が描いている絵に沿って、JALも成長していくと本気で思って計画を立てているのか？

**会社** IATAの予測はアジア太平洋地区、それから日本で出していて、想定は少し下がっている。もちろん日本のインバウンドで出しているわけでもないけれど、需要予測を立てるにあたってはIATAの需要予測を参考にしている。

**組合** 日本の人口が減る中、いつも右肩上がりイメージを書いている。そんなに本当に人が乗るのかという疑問もあるので、我々の身の丈に合った路線を張って、人員もバランスが合ったところで、きっちり整備して安全な飛行機を飛ばすのがフルサービスキャリアの役割だと考えている。

**会社** 国の予測は最初20年に4000万人、30年で6000万人だった。最初はさすがに、20年で4000万人は無いだろうという感じはしたけれど、ものすごい勢いで一気に増えた。それがコロナで、全然予測が外れてしまっているけれど、確実に戻ってくると思う。国にも観光立国という大きな施策があり、日本が昔みたいに国際競争力を持てる国で無くなってきたのは事実で、そうした中でディスティネーションの魅力は世界で一番になっているというデータもある。我々は当然、日本のキャリアとして貢献するのは大きな責任だと思っている。それはJALの便の事もそうだし、外航受託もそうだけれど、当然のことながら生産体制というのはきちんと見合ったものを、慎重に見極めながら、出来る限りのことをしていく。

**組合** 拡大するのなら先に人を取らないとダメだし、「抜本的な生産性向上」というものがまだ出来てない段階でいろんな仕事が増えているからキツイ。だから人を増やさないといけないが、JALECに出向で来ていた新明和の人達も帰ってしまう。あのような形の出向受入とか中途採用とか新卒以外の採用について23年度はどう考えているのか？

**整本** 経験者採用は継続的に実施しているから、その中でまた取っていききたい。新卒の採用についても、元々のコロナ前の水準に戻した計画で、今後しっかり取っていききたい。

**組合** いろいろあったけれど、羽田はここ5、6年で、大型組改を繰り返している。もう少し先を見て計画してほしい。私たちにも生活があるし、こんなに人の入れ替えをされるとたまらない。機材の退役もコロナがいつ終わるかわからなかったのはあるかもしれないけど、もうちょっと先送りして今飛ばせばよかったという部分もある。人によっては2交代から3交代、3交代から2交代になって生活ががらっと変わる。それを5～6年の間に何度もやられる。やはり先を見た計画を立てていただきたい。特に整備本部は生産体制の基礎なのだから、

**整本** そういった観点から採用は止めなかったというのが、

30年後に多分効いてくると思っている。

**組合** 今日は最終団交の位置付けになっているが、中期計画の発表と経協開催の予定はいつになりそう？

**会社** 中期計画は今のところ昨年と同じような時期。5月の連休明けぐらい。だから通期決算と同時に中期計画を出すような方向で今検討している。

**組合** そろそろ737-800の後継機を教えてください。職場は早く知たがっている。ネットニュースで噂が次々に出てくると、「どうなってるんだ？」と聞きたくするのが当然だと思う。

**整本** 今年、整備本部の中期計画は4月の頭に出そうと思っている。ただ、JAL本体の中期計画でリリースされるような部分は本社の発表を待ってからになる。だけど毎年のように4月が始まって目標を皆さんに示さないまま進むと、4月を無駄にしてしまうので例年より早く出すように準備している。

**組合** 新機材だけでなく、一時金とかベースアップについてもネットで見る方が早い。大体会社から知るよりも、ヤフーニュースから知る事が多い。そこに対して会社の誠意を感じないとか、そういう思いが強くなる。ヤフーニュースより先に社員に知らせてほしい。

**会社** 会社からは絶対漏れないという自信はある。社員にもいろいろ言われるから絶対漏らすと言われてる。

**委員長** 情報管理は徹底してほしい。今日、自分のシフトは本来25時まで勤務で、朝の9時から団交に参加している。今回は早退させてもらえたが、25時まで勤務して9時から協議はありえない。何かしらのルール化が必要。だから、中央委員会前後の夜勤の離席を認めるようにとか求めている。是非検討していただきたい。この春闘に関しては、3月17日に山場を構えている。山場の判断をどうするかはこの後の会議で話し合うが、残念ながらベアについても15%の人しか評価していない。諸手当の部分も、いつも平行線に終わっている。全く回答がないので、この場では収められない。山場の判断は後ほど伝えるが、ただ、この結果がどうであれ、これで終わりではなく、この後夏闘もあるから、団交の場いっぱい話を聞いて、何でこんなに文句言うのか、何が足りないのかということを考えて、ぜひ社員の一人ひとりに寄り添った、もっと思いやりのある経営をしていただきたい。日本の人口が半減するという話もあるけれど、そうなった時に、ここ(JAL)が捨てられないように、人が集まってくる、そういう魅力のある会社にするために、私たちの声ぜひを拾っていただいて、うまく利用していただきたいと思っている。

### 航空の山場対応と今後の方針

No3 団交後の方針(JLU ニュース 867号)で、「山場の具体的な対応方針は今後の団体交渉を踏まえて決定します」としていました。そして9日に再回答があり、14日にも団交を実施。同日の中央闘争委員会では、9日に示された再回答とアンケートに寄せられた職場の声、そして私たちの運動の到達点を確認しました。そのうえで、グループ会社の賃上げ状況なども鑑み、山場の具体化は見送り、今後も協議を重ね、職場環境と生活の改善を目指すことを決定しました。今後職場からの意見を集め、29日の中央執行委員会で収拾方針案を決定します。JALグループ各労組の状況も収拾方針案ニュースでお伝えします。会社には14日17:30に「山場の具体化は見送り」と伝えました。