

時短と通勤は整備部門での重要課題

6月7日 9:00~10:05、23夏闘第4回目の団交報告その②です。

■組織間で揃えるための中途半端な時間は不要

組合 JALIの1850時間の話もそうだけど、「仕事8時間、休息に8時間、やりたいことに8時間」と労働組合がよく言う話は、百年前から言っていて、今はもう少し働く時間を減らしても良い生活ができるのでは？ということが話題になっている。そんな状況で、時短を考えないで残業がなくなるのを待つということ自体が遅い気がするが？

会社 時短は、社員の要望というか、仕事をどれだけなくすか、効率化するか、なのでその時間はもちろん、現業とは違う部分もあると思う。今の状況で整備の間接や天王洲の中で時短と言った時に、それが社員に響くかどうかを考えていて、たぶん「こんなに仕事あるのに、なんで時間が短くなるの？」という反応になると思う。だから1850時間が目標となる。それがどうなのか、というのものもあるけども、やっぱり仕事をどれだけ効率化し、生産性を上げるか、そこをやっているところ。

組合 例えば、今5時半としている終業を5時にすると言えば、一日の仕事をそこで終わらせるように努力するもの。それが抜本的な生産性改革になると思う。標準勤務者には響かないかもしれないけれど、シフト勤務者には時短はすごく響くはず。

会社 業務量、工数が変わらないままでも、5分でも縮まるといいもの？

組合 5分でもいい。先ほどの9分の話も「どこかに合わせるための9分だろう」という見方をしてしまう。そこに不満が出る。区切りよく8時までとかにして、その端数は、シフト勤務者のために少し短くしている、と言ってくれた方がいい。

会社 どこかで合わせるというのは、他の職場と極力揃えて、全体的な労働時間を揃えるという考えがあると思う。時間だけで短縮しても、結局この時間で終わらないままだとあんまり意味がないかと思う。

組合 そうはならない。今、組織改編で落ち着いてないにしても、例えば、フリーとかジョブコンとかパソコンを使う業務の担当は、申し送ったらその後やることがない。別の業務に当たればいいけれど、ちょうどいい仕事がないこともある。最後の時間の必要性は現場にいると見えてくるもの。

■組織改編と同時に通勤の改善があれば良かった

組合 今これだけ整備本部がバタバタしているときに、JALIで高速代を全額支給してくれたら、少しは現場の反発も和らぐかもしれない。我々の要求も早朝深夜帯だけなんとかして欲しいと妥協した要求にしているけど、それでも200円だけなのか？

会社 考え方は変わっていないが、2時終わりで更に厳しくなったという話だと思う。けれども基本的にはそういう通勤の

仕方でタクシーの補助も決まっている。

組合 12時間インターバルも要求していて、今インターバルが12時間4分というシフトがある。そうなった時に通勤時間はすごく大事で、早く帰れた方がそれだけ休む時間が増える。高速を使って早く帰って、ゆっくり休んで翌日にパフォーマンスを出してもらうために必要な手当だと思う。せめて片道だけでもどうか？都度都度の精算で出してもらってほしい。ましてや今の制度は首都高が600円とかの時代の手当。首都高をフルに乗ったら千円は超える。それもどうかと思う。

会社 ハブスポがある会社の通勤手段だと不便というか、厳しいということ？

組合 それは時間がかかるから厳しい。二か所に寄り道して、そこからタクシーで帰る。5月末までハブスポで帰宅していたのが、6月以降2シフトになりタクシー配車になった。ハブスポの時は1時間20分かかっていたのが今はタクシー直行だから30分で着く。本当に助かっているけど、その逆の人もいる。その人たちは「何これ？」みたいな話になる。標準勤務者の30~40分の話ならまだいいけれど、シフトの40分は大きい。夜中の2時と2時40分では家族が起きるリスクが高まる。タクシー直行で早く帰れば早く風呂にも入れるし、早く寝られる。ハブスポを止めろという話をするが、そうするとタクシーを沢山頼まないといけなくなるし、そんなにタクシーがあるわけもない。高速代を全額出すと言えば車通勤に変えてくれる人もいると思う。だからぜひ考えてほしい。

■「転勤赴任時の見直し」が目標なら早い対応を

組合 JALECのMRP資料に「転勤赴任時の負担に配慮した制度の見直し」とあった。何を見直すつもりなのか？

会社 いろいろと世の中の動向を見ながら。あとは、転勤の考え方も何か考えられないかという事を考えている。

組合 物価上昇に対応して今回ベアがあったけれど、単身赴任していると二重生活なので手当が55,000円のままだと生活に対応していない。ベアがあるならこちらも上げないとおかしくないか？と単身赴任者が言っている。2019年に久しぶりに上がって、あの時は良かったと思ったが、その後の物価上昇が半端ないので、その時上がった分で賄えなくなっている。一回上げたら十年ぐらいは変わらないのか？

会社 そういう事もないけれど、19年に上げた時は44,000円から55,000円にしたのは結構大きい。もう一つ大きいと思っているのは、地上交通のところも2、3回帰れば結構な額になる。そこも会社が持つようになった。なので、物価対応がどうかというところは、あるかもしれないけれど、19年には結構対応したと思っている。それで充分なのかどうかというところは、人それぞれの生活の仕方で変わる部分もあるけれど私も単身赴任を19年に上がる前にした事がある。個人的

な感覚で言っても仕方ないかもしれないが、55,000 円で、行った先に寮か借り上げ寮の会社負担分もあり、行き来する地上交通も出れば全然足りないということではないと思う。

組合 赴任先で家計簿を付けている単身赴任者が、何ヶ月分かを見て「もう少しなんだよ」と言っていた。間接の人と違って整備は車を持つことが多い。車の維持費を考えると、あと一歩というところ。その後の物価上昇もすごいのでまた変わっているかもしれない。あと、大阪の寮に入っている人からは「寮が汚い。共用部分を何とかしてくれないと、アリとかゴキブリが出てくる」という声がある。大鳥居の寮に教育で入る人がいるけど、そこも共用部分が汚いらしい。建物の管理とかを気を付けた方がいい。あと物価上昇に対応してないという話では、国内出張のパーディウムがずっと 4000 円から上がってない。破たん前は 7000 円。こちらもこれで適正と考えているのか？

会社 考え方として二つあり、一つは世間水準で 4000 円というのは結構高い方。大企業では一般職とか社長とか部長とかで分かれているのが標準だけれど、その水準で言えば、部長級よりちょっと上というのがこの 4000 円。もう一つは、出張日当なので、実費を弁済するという考え方。本当は食事代の領収書で清算するのがいいかもしれないが、現実的には厳しいので食事代に相当するものとしてこれを見ている。その 4000 円で三食食べるとして 4000 円では足りないという食べ方する方もいるかと思うが、これも世の中の統計的な外食データとかがある中で適切な水準だと思う。

組合 外食産業も値上がりしているし、しかも空港内で食べると高い。世の中と合わせていくと全体的に低くなっていく。そこで JAL が飛び抜けるわけにもいかないかもしれないけれど改善してほしい。

組合 地上で遠くまで行く検査室の日帰り出張がある。使用事業とかメーカーに頼まれて行くもので、これに 100 万円とかする大事な機材を持って龍ヶ崎、調布、桶川とかに行く。これに対し、特別に何か考えてあげてもいいのでは？担当しているのは NDI 資格を持ったシニアの人が多い。ちょっと、働かせすぎで、あまりにも搾取すぎだと思う。日帰り出張にパーディウムをつけてほしいという要求もしているが、この人たちは、移動時間に残業が付かず、拘束時間だけ長い。大事なものを持っている時は、法的には移動している時も働いていることになるのでは？

会社 一般的に移動のみであれば、残業代はないという解釈で、何かを監視しながら移動するとかになると労働制が増すというのが世の中の判断だと思うので、その辺りをどういう時で、切り分けることができるかどうかみたいな話かと思う。

組合 そこまで言うなら、その大事な機材の方は本人に持たせないで会社が宅配とかで送ればいいのかと思う。

■社員食堂を充実させてエンゲージメントを高めよ

組合 JAL グループの統一要求で食環境の改善を要求している。JGS さんだけでなく、グラハン業界の待遇の悪さが次第に社会問題になっていて、新聞やテレビでも特集されている。給料が低くてやりがい搾取になっていて、人が集まらないということで、国交省も検討委員会を開いているところ。それでも、賃金は一気に上がるものでもない。であれば食べるものぐらい安く提供できるようにしてほしい。羽田、成田、大阪あたりはいい食堂作って安くみんなに食べてもらったらいいと思う。中長期的にそういうことは考えているのか？

会社 社員の方のニーズとかを聞いて、あとは空港だから、

なかなか業者との関係もあり、M1 も成田も撤退があった。要求としては、「安くてうまいもの出せば食べるよ」という話だとと思うけれど、「安く提供」というのは難しい、そうすると、利用率が下がって、どちらが先かの話だけれど、今生協にやってもらっていても、やっぱり利用率が低い。低いところで、人をどう使うかみたいな体勢の話もある。それと羽田は物理的に場所とか設備の問題もあるので、どういうものがあるのか考える必要がある。もちろん食堂があれば食べるという方もいると思うし、「家から持ってくる」、「コンビニの方が安いから」、という人もいる。昔はコンビニもなかったから重宝されたと思うけど、そういう変化も見ながらだと思っている。

組合 今はコンビニのお弁当も高い。カップ麺だって値上がりしている。羽田に昔みたいな食堂は作れないのか？

会社 以前、地下にあったけれど、今は狭くしてお弁当とか、ちょっと暖かい物を出せるようにして、比較的コンビニよりは安い。内容とか質に関しては、ぜひ言っていただければと思う。ちょっと使っていただいてメニューに何かあれば、それを伝えていく。

組合 国内線をやっているけどこの弁当は食べない。仕出し弁当を取って事務所で食べている人からは脂っこいという話が出てくる。M1 で作っているものだとそれも生協のものということになるが、まあ茶色いおかずが並んでいる。

整本 そもそも M1 生協の食堂自体が脂っこい。現場向けに汗をかく人用になっている。ボリュームも多め。みなさんの言われることは分かる。

組合 だからいろんなものが選べる食堂にしてほしいけれど、食堂の利用者が少ないとメニューが減って、メニューが減ったら人が遠のいて、その悪循環にまさに陥っている。だから会社が補助して一回安くしないと、人が戻らないと思う。

委員長 回答後のアンケートの結果、92.3%の人が不満と言っている。その中でも気になったのが、「仕方がない」と答えた人の理由が、「会社の誠意はこの程度だと思っているから」ということ。それで会社への一言が「何も期待しません」。こういうことでもいいのかという話。人財戦略部として、こんな気持ちを育てていいのか、そこに非常に疑問に感じている。今いる社員が辞めていくだけではなく、新しい社員が入ってこない。そういう負の循環に入らないように。これから日本の構造上の問題で人員不足になる、そこから人を取り合わなければならぬのに、こんな魅力がない状態にしているのか、そこは非常に疑問がある。夏闘としてはもうゼロ回答なわけで、全く進捗がないと、引くことができない状況になっている。16 日に山場を設定している。その前の団交には、ぜひ回答を用意して来てほしいと思っている。一時期係数が無理でもせめて定額を。この間の特別金はすごく評判良かった。それでやっぱりエンゲージメントも高まるし、10 万円でも 5 万円でも、額に関わらず何か手を差し伸べられているという、その前進がやっぱり必要だと思う。このまま「会社として精一杯出してますよ」で終わりではなく、そこから何か一歩踏み出すような工夫がないと、JAL の未来はないかなと思っている。

JLU ニュース No.888 回答後の方針により、6 月 7 日、この団体交渉後「一時金の上積みなし、諸要求ゼロ回答に抗議し、航空の山場(6/16)の争議権を背景に、再回答を目指す。山場の具体的対応方針は、次回団体交渉を踏まえて 13 日の中央闘争委員会で決定する」としました。