



## 15-01中央 委員会報告

# JLUニュース

No 902 (15-05)  
航空連 日本航空ユニオン  
中央執行委員会  
2023年 10月 16日

Tel: 03-5756-8690 URL <http://www.jlu.co.jp> e-mail [honbu@jlu.co.jp](mailto:honbu@jlu.co.jp)

# 生産性の向上に合わせて年収アップを

10月11日、第15期1回目の中央委員会をJLU会議室にて集合形式で開催し、2023年末闘争方針と要求を決定、選挙管理委員の半数改選、査問委員の選出を行いました。羽田支部吉田中央委員が議長に選出され、スムーズな進行をしていただきました。以下、報告です。

## 開会あいさつ 佐藤委員長

今日は年末要求案について話し合う。会社はすでに年末2.0ヵ月を示している。機械的に夏2.0、冬2.0、決算を見て期末で帳尻合わせ、そういう経営責任も関係なく算出する仕組みにしていきたいのだろう。でも皆さん感じているように、Q1も上期を通して客況は良くなっているし、職場もいろんな問題を抱えながらも生産性を上げている。それで生活はどうかというと、これまでの年収ダウンが響いている。切り下げられた生涯年収を取り返していきたいところだけど、会社はそういうことはしない。「年間4ヵ月を安定的に」と言うけど、

求案は3ヵ月+10万円。個人的には低いと感じているが、アンケートの平均、今の状況を考えてこうなった。これは堂々と要求していけるもの。あと、職場の安全が低下している。生産性を上げすぎて大きな事故につながりかねない危険水域まで来ている。そういう報告も聞いて交渉で伝えていきたい。今日はそういったところの詳細な話を聞かせてほしい。

## 一般経過報告 書面で確認

9月7日定期大会以降、JLUとして取り組んだ各種取り組み、活動状況を報告。特に質疑なし。

## 選挙管理委員の半数改選

選挙管理規定第5条(選挙管理委員の任期:1年として半年毎に半数改選)に基づき、現行3名の選挙管理委員の2名を改選し、第4条に基づき中央委員会で任命した。

1	川上敬之(選管委員長)	JALEC HAA/B	再任
2	渡邊 誠	JALEC HLD/B	再任
3	斉藤 浩万	JALEC HMQ/I	継続

## 査問委員の選出

査問委員会規程第2~4条に基づき、中央委員の互選により8人の査問委員を選出し査問委員会議長を決定した。

委員会議長:岡崎貴充 委員:斉藤啓一、秋山俊彦  
川畑恵太、吉田幸一、三沢光政、五十嵐公一、本宮賢吾

## 23年末闘争方針・要求案の提案 菊田書記長

年末方針案提起以降の情勢、日航労連統一要求、Jグループ労連統一要求の説明を行い、要求のポイントを提案した。【JLUニュース 898,901 (15-01,04)号】

この方針案が認められれば争議権投票が始まる。早めの取り組みをお願いしたい。次回中央委員会(11/22)の前に

一時金の收拾期限が来た時の判断を中央執行委員会に一任していただくことも確認しておく。

## ■ 質疑応答(口は発言中央委員の所属支部を示す)

**羽田** 3.0ヵ月は現実的で妥当な数字。職場は人員増を求めている、特にラ格が足りないと感じている。組改で3シフトの人員が半減した。ラ格は半数になったがMCTやフリートに取られてしまう。A350も737も資格者が足りていない。N勤の負荷を減らすために、S勤でタイヤ交換をこなしている。品質、安全ともに不具合が多発している。

**羽田** ERJの資格者は毎月出張が入る。移動時間を勤務時間に入れる要求を強く押して欲しい。新幹線なら安いのに伊丹経由で花巻の出張がある。伊丹に前泊することもある。移動にかかる個人負担が大きい。総務から出張で泊まったホテルで朝食を食べたか聞かれた。食べていない旨を申告すれば取られないはず。総務の人が入れ替わったから過去の経緯を知らないのでは。

**羽田** ライン2シフトで平均年齢は54歳。お金より人員増の要求が多い。朝の立ち上げの人員と時間が足りない。N勤の人員が減ったから。ミスの原因にもなっている。遅番23:50のタクシーに間に合わせるためにO/N SR作業を終わらせようとすると無理が生じて、作業者に負担がかかっている。

**羽田** HMAのSSNの勤務、26時終業のS勤は肉体的に厳しい。疲れが抜けない。寝るのは朝方になってほぼ夜勤。身体に負担がかかっているけどお金も必要。深夜手当5割増しを強く要求したい。

**羽田** 物価が上がり家計が厳しいので会社はため込まずに一時金を出して欲しい。会社が「コロナ前に戻っていない」というのはどの時期を指しているのか、本当のピーク時と比べてなのか、一定の収入があった時なのか?訓練に入るとシフト手当が減り、生涯年収も減る。それが資格を取りたがらない原因。だから資格者不足になっている。転勤、単身赴任したくないから取りたくないという人もいる。ライフプランに合った資格拡張を計画して欲しい。ハブスポのバスに2人しか乗らないときがある。柔軟にタクシーにできないものかと思う。

**羽田** コロナ禍で200万円貯金を崩した。職場には5ヵ月欲しいと言う人もいる。会社として9千億円の借金があるが、返済プランはどうなっているのか?現場では生産性をあげているが、それにより不安全事故が起きている。計画通りいくことはまずないのだから、イレギュラーがあっても吸収できるバッファのある計画を立てて欲しい。ERJの重整備も、本来大阪

と羽田でラップしないとされていたが、何故かラップするため、ツールがかぶり工期も遅れてしまう。前提通りにしてほしい。熱中症対策で、職場の扇風機が増えた。組合として夏の熱中症対策の要求と回答をどう整理しているのか？

**中執** 会社が「戻っていない」と言うのは19年対比のこと。コロナ前のピーク時を指していることになる。借金について、今は低金利で返済しているが、26年度くらいから急に上がる借り方をしている。コロナ前より厳しいのは確かだけど、収入自体は上がっているし、賃金・一時金を増やしても利益が出る経営をするように言っていく。熱中症対策は、組合は手当てで要求している。会社が夏闘の時でもまともな対策を取っていなかったからそう主張した。夏に細かい対応はあったけど、引き続き屋外作業手当を求めている。

**羽田** 工具室の職場で退職者が出ている。自衛隊退官者やシニアスペシャリストがいたが、みんな自己都合で辞めた。シニアでしばらく働いていても「疲れた」と言って辞めていく。今はグループ長などの応援で何とかしている。今後は夜勤もできる派遣社員を入れる計画だけれど、できれば現場から来てくれた方がやりやすい。

**羽田** フリートからESTに変わったが、今までとどう変わったのか知りたい。人も器材もパーツも足りないのに新しい路線を開いたりしている。バッファが足りていないので悪循環になっている。計画の見積もりが甘いから、結果的に生産性向上を求められている。アメーバ経営も弊害になっている。地方で出来る仕事をやらせようとしているが、残業代、タクシー代などで経費が増えるため支店に断られる。本来のエアラインの在り方と180度違ってきている。

**中執** SATが支店、HATが羽田を見ていて合わせてフリートだった。ESTは整備計画を作らないので、MCTとHATで作る。ESTは包括委託の管理と空地支援をしている。

**羽田** シニアで現在時給換算1370円。航空会社で長年勤めた経験とスキルがないと出来ない仕事を任されているけれど、その割に安すぎる。奥さんがパートを探したら1400円で普通に仕事がある。航空会社で1300円台はおかしいと思う。勤務は、シフトが厳しくインターバルが11時間しか無いことがあり、働く人に配慮が足りない。公休が固定されていないので、用事があるときは年休を取らざるを得ない。

**成田** 若者は2ヵ月で満足してしまっているが、家族のいる人はぜひ3ヵ月取って欲しいと言っている。コロナが5類になってしまったので、年休が少ない若い人は熱があっても無理に出社してしまい、そこから2~3人感染してしまう。会社としても対策を考えて欲しい。在宅勤務とかもあると思う。エンジンは部品がなくてスタンバイ作れない。予備品不足が世界的なのはわかるけど、買ってきても書類不備があって、組めないとAOGになり、また急がされる。会社として部品のストックを増やしてほしい。

**九州** 福岡も人が足りない。外航を多く受託しているため、常に出張で支援をもらっている。福岡から訓練に出している分を出張者で埋めている。福岡は公共機関として立地のいい空港だけれど、車通勤の駐車場の確保出来ない。従って転勤して車を買っても30万円の補助が出ない。九州の他の支店では、定年近くで羽田の3シフトには戻りたくないけど、ゆかり制度は使いたくないという人がいる。地方に持ち家がないと制度を利用するメリットがないので選択する人は少ない。便数が減ったわけではないのに支店の配員が減っている。インターフォンのグラハン委託は増えたけど担務やイベント

の手伝いは変わらず負担は減らない。

**西日本** 羽田のSR JOBが名古屋に振られるため、勤変して737のGEAR LUBをやっているところ。千歳からの便の作業になると残業が発生する。MELのCLOSEも羽田からの依頼で対応している。忙しいけれど人が余っていると思われるので福岡に出張を出している。5大支店で一番悪いと言われていた名古屋の整備オフィスの改修が始まった。食環境としては、出入りの弁当屋が倒産し、官庁食堂も撤退した。いま伊丹で導入している冷凍食品の導入を検討している。

**西日本** 関空も受託が多い、AFRSも半分くらい。747のフレーターが減ってはいるものの、今後新規資格者を作れない。747が飛んでくるなら資格者がいなくて大変なことになる。HAECO社から8名JALECに受け入れている。25年度には45人態勢になる。シニアはウエラブルウォッチを着ける話があるが、上司に監視されているみたい。専門の管理会社で見てもらうとかできないものか。

**西日本** 3.0ヵ月は希望ではなく実際に欲しい額。コロナの時に安定的水準を裏切られた。3ヵ月は最低水準。帰宅制度の改善、単身赴任手当の増額を求めるとともに、転勤先から戻った時のキャリアアップを希望している。ERJの重整備(7C)は世界でも珍しい。かなり重い作業が計画されているが、機体からラインに応援に行く人が多くなっている。重整備に人がいないのに、工数を落とす、納期を伸ばすことをしていない。重整備後すぐに次が入ってくるのでレビューも出ていない。そこが改善されないし、事故も起きている。

**北日本** 外航のアシスト業務がAFRSに変わる。そこに資格者が取られるのは厳しい。AFRS手当の増額を希望している。ヤマトの運航が始まると、それに合わせて千歳のシフトが変更されてN勤務が導入されるかも、と心配している。STの中の別居特任で予約可も選択できるが予約を取ると片道21,250円が見なし所得とされ、4,000円の所得税が取られる。往復8,000円、1回で今年のペア以上。3ヵ月前から予約を取れるはずが、空席があっても枠があるので予約が取れない。暖房費は絶対かかる。暖房手当は必要

**羽田** 受託が増えAFRSが導入される。どこまで行ったら無理なのか、誰が判断するのか知りたい。運航管理者手当15,000円の要求だが、もっと上げてほしいと思う。兼務教官も大変そう、労力を考えても教官手当は支給するべき。

#### 採決:「23年末闘争方針」について

賛成15 反対0 保留0 議長1で可決

#### 採決:「23年末要求(JALI, JALEC, 日航労連統一、Jグル連)」について

賛成13 反対0 保留0 議長1で可決

### 閉会あいさつ 谷口副委員長

3ヵ月+10万円、会社との考えに乖離はあるけれど、職場から積み上げた要求であり、私たちに主張が正しい、という気持ちで団交に臨んでいく。職場ごとに問題点が山積していて、そこを中心に団交で訴え改善の道筋を見つけていきたい。今後も職場からのバックアップをお願いしたい。

2023年末要求スト権投票開始

日程:10月12日~10月31日

投票用紙は10月27日までには発送してください。

【日本航空ユニオンニュース 902(15-05)号】