



# 23年末回答と 今後の方針①

# JLUニュース

No 907(15-10)  
航空連 日本航空ユニオン  
中央執行委員会  
2023年 11月 06日

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

## 上期決算は破たん後最高 一時金は先送り

23年末闘争は回答指定日の11月1日、団体交渉(10:30~11:05)で回答が示されました。一時金については先送り、諸要求については全くのゼロ回答。組合は山場を背景に一時金の満額再回答を目指す方針を決定しました。以下、回答内容と今後の方針です。回答書前文、団交内容は団交ニュースで報告します。

### 回答内容

#### I.「賃金・手当に関する要求」

##### 1.2023年度年末賞与

2023年5月20日付文書「2022年度期末賞与、特別金および2023年度年末賞与について」(ILZ/G-A-023-003)にてお伝えしておりますが、引き続き協議してまいります。

##### 2.人事評価、賃金など

###### (1)賃金

貴組合との「賃金の取扱いに関する協定(2010年11月30日付)」、「業務企画一般職・整備技術一般職の諸手当に関する協定(2010年11月30日付)」、「退職金に関する協定(2010年11月30日付)」および、「賃金の取扱いに関する協定(2017年6月27日付)」などにに基づき、適切に運用しております。

###### (2)人事評価

人事評価は、常に挑戦し変革を推進する人財の育成につながる制度を目指し、2018年度評価から業務企画職の新たな評価手法・プロセスなどを導入しました。また、整備技術一般職とJALEC社員Iが同じフィールドで共通の目標を持って能力伸長を図っていることから、2020年度より、JALI整備技術一般職とJALEC社員1の人事評価制度の統一を図るとともに、上位理念を体現するための「求める人財像」を追求できるような評価制度に見直しました。評価分布は、2010年9月17日付文書「新人事賃金制度の具体案について」(ILZ/A-A-037)や団体交渉などでお伝えしているとおりです。また、昇格については、等級ごとに求められる能力等にもとつて昇格基準を設定しており、適切に運用しております。

##### 3.諸手当

###### (1)「日曜祝日土曜出勤手当」

シフト勤務者に対する諸手当のあり方として、個別の手当として設定する考えにはなく、ご理解をお願いいたします。

###### (2)「年末年始出勤手当」

2017年度より、勤務時間4時間以上としていた支給基準を、暦日単位で支払うこととしております。金額に関しては、世間水準などを勘案し、適正な額であると考えており、現行どおりといたします。

###### (3)「深夜手当の割増率」

割増率は、法定水準で適正であると考えており、現行どおりといたします。

###### (4)「時間外手当の割増率」

割増率は、法定水準で適切であると考えており、現行どおりといたします。

###### (5)「住宅手当」

個別の手当として設定するという考えにはなく、現行どおりといたします。

###### (6)「家族手当」

家族数や世帯状況の違いに応じて個別に手当を設定するという考えにはありません。

###### (7)「屋外作業手当」

個別の手当として設定する考えにはなく、ご理解をお願いいたします。

###### (8)「旧石油・寒冷地手当の支給基準に基づき暖房手当を支給」

全国一律の基本給設定としており、地域に特化した手当として設定する考えにはなく、ご理解をお願いいたします。

###### (9)「シフト手当」

働き方と手当を直接的にリンクさせる考えのもと、特定の時間帯における勤務時間実績に単価を乗じる部分と、定額部分で構成しています。それらの基準は予定された所定勤務内の実働時間にもとづくべきと考えており、現行どおりといたします。金額については、世間水準などを勘案した適正な額であると考えており、現行どおりといたします。

###### (10)「AFRS資格手当」

国家資格をベースに、ライン確認主任者と同等の責任・作業範囲で法確認行為に従事している点に着目し、機種ごとに設定しているものであり、ご理解をお願いいたします。なお、外航機に対する法確認行為について再評価し、2019年度より、ライン確認主任者がJAL機材と同一機種のAFRS資格により外国認定下の法確認行為に従事する場合についても、機種ごとに手当を支払うこととしております。

###### (11)「一等航空整備士手当及び航空工場整備士手当」

資格を行使し、法確認行為に従事している点に着目し、整備確認主任者手当を設定しており、新たな手当を設定する考えにはありません。

###### (12)「確認主任者手当」

確認主任者手当は、国家資格に基づく法確認行為の行使という点と資格取得のインセンティブという点に着目し、世間水準も見据え、整備の状況を再評価し、2016年に変更しており、水準を見直す考えにはありません。

###### (13)「運航管理者手当」

整備確認主任者同様、手当の設定趣旨に鑑み、現状を再評価したうえで2016年に変更しており、水準を見直す考えにはありません。

###### (13)「係長手当」

求められる能力発揮をふまえた基本給設定としており、

個別の手当として設定する考えにはなく、ご理解をお願いいたします。

なお、諸手当は、今後も必要に応じ真摯に協議してまいります。

## II.「安全に関する要求」

### 1.安全運航

安全とは、命を守ることであり、JAL グループ存立の大前提です。JAL グループ中期経営計画ローリングプラン 2023 における安全目標のなかにおいても『絶えず安全を追求し、不安全な事象を防ぐための「安全の層」を厚くすること』を謳っており、当仕における安全の位置付けが変わることはありません。引き続き、航空事故ゼロ、重大インシデントゼロの実現を目指して取り組みを進めてまいります。

また、誰もが気暮ねなく報告できるなど、風通しの良い職場風土は安全文化定着において重要な要素のひとつです。職場内のコミュニケーション推進や各種報告制度の活性化にも継続して取り組むことで、コミュニケーションする文化の浸透を図ってまいります。

これらを通して安全運航を堅持し、安全・安心な社会の実現を目指してまいります。

### 2.人員配置など

引き続き人員計画に基づき、適切な人員・資格者の確保に努めるとともに、人員配置に応じた生産調整を実施のうえ業務を進めてまいります。また、各部門において働き方の変革を進めてまいります。

### 3. 職場のハラスメント

職場でのハラスメントは、あってはならないことだと認識しております。労働施策総合推進法の改正にあわせて 2020 年 6 月 1 日付で就業規則の改定などを行いましたが、多様な人材が公正かつ公平に評価され、長く生き生きと活躍できる環境を作っていくため、引き続き必要な教育などを実施してまいります。

### 4.「予備部品不足」

2022 年度の部品サービス率は、目標としていた前年度同水準の 97.6%に対して、97.8%となり、目標を上回る実績値を達成しました。一方、2023 年度上期において、一部修理部品の取り卸し集中や納期遅れにより MEL 適用率が上昇しました。

これに対応するため、部品在庫の積み増しを行うとともに、サプライヤーとのコミュニケーションを増やし、サプライチェーンの乱れなどの問題をいち早く察知し、必要な対応をするとともに、部品管理部門とシッフ現業部門・技術部門との連携を強化するなどの施策を通じて、部品消費予測の精度向上や予備部品確保施策を行います。

また、機材計画等に応じた適切なストア配備を実施することにより、部品サービス率の向上を図ってまいります。

### 5.エンジン整備

エンジン整備については、日々の安全運航を支えることを前提に、エンジンメーカーとの情報共有をしながら、適切な取り卸し判断をするとともに、運航を支えるため、必要なスタンバイエンジンの生産を行う体制としております。

引き続き、エンジン内部の内視鏡検査や運航中エンジンの品質モニタリングの強化により、不具合の未然防止に努めつつ、計画どおりにエンジンを取り卸すことに加え、整備外注先の適切な管理や、自営整備での部品修理、購入の期日管理、追加対応を適切に行うことで、計画どおりにスタンバイエンジンを生産する体制づくりに努めてまいります。

## III.「勤務や権利に関する要求」

### 1.労働時間

現在、業務の棚卸しや RPA の活用などによる業務プロセス改革を推進し、総実労働時間の短縮に取り組んでおり、現時点では、所定労働時間を見直す考えには至っておりません。ご理解をお願いいたします。

### 2.勤務間隔

労働時間を適正に管理し、適切な勤務間隔が確保できるように取り組んでおります。健康管理の観点からも、勤務間隔を定める勤務間インターバル制度の動向も注視しながら、必要な対応を検討してまいります。

### 3.労働時間管理

労働時間を客観的に把握する仕組みを活用することにより、引き続き、適正に労働時間を管理してまいります。

なお、アルコールの本検査は、就業時間のなかで実施するという考えに変わりはなく、準備時間を用いて適切に実施してまいります。

### 4.「国内出張の移動時間を勤務扱い」、5.「国内出張パディウム」

世間水準などをふまえて設定したものであり、ご理解をお願いいたします。

### 6.「自家用自動車の高速代補助」

公共交通機関での出退社を基本としており、高速道路料金補助費は現行水準で適正であると考えています。

### 7.「兼務教官の待遇改善」

現行で妥当であると考えており、ご理解をお願いいたします。なお、適正な労働時間管理を含め、兼務教官が業務に集中できる環境整備を引き続き行ってまいります。

### 8.シニアスペシャリスト契約社員

2020 年度より、シニアスペシャリストの賃金支給方法を月給制に変更し、諸手当を基本給と切り分けて支給するとともに、欠勤時の賃金について、現役社員と同様の取り扱いといたしました。

なお、60 歳以降の働き方や制度については、高年齢者雇用安定法の改正や世間動向、社内ニーズを含む会社状況などをふまえたうえで引き続き検討してまいります。

### 9.「仕事と介護・子育ての両立」

2021 年 4 月より、仕事と育児の両立支援の一つとして、育児休職の分割取得を可能とし、3 歳までの範囲で育児休職を 2 回まで取得できるようにしました。また、社員の自宅近隣に入園を希望する社員へのサポートとして、企業主導型保育園との法人契約締結を拡大し、復職の支援を行っています。なお、男性社員の育児休業取得促進については、対象社員への各種休業・支援制度の案内や、育児休業取得の意向確認を行うプッシュ型のアプローチを実施するなど、取り組みをすすめております。

介護については、介護のための休職、休暇、短時間勤務、所定外労働・時間外労働の制限、深夜業の制限など、介護と仕事の両立を制度面でサポートするとともに、介護ハンドブックの作成や介護セミナーの実施などにより、まだ介護に直面していない社員に対する啓発も進めてきております。

引き続き仕事と介護・育児の両立支援として必要な対応を検討してまいります。

**以下、JLU ニュース 908 号に続く**

**【日本航空ユニオンニュース 907(15-10)号】**