

JLU第16期 2024年末闘争スタート 年末要求アンケートにご協力を

9月5日、日本航空ユニオンは定期組合大会を開催し、第16期がスタートしました。そして2024年末闘争はすぐ始まります。最近では航空業界でもジェットスター・ジャパン労組のストライキやスイスポー・ジャパン労組が会社に対し時間外労働をしないことを通告するなど、労働運動が活性化しています。私達は年3回の交渉で労働条件改善を求めています。どう改善するかはアンケートで聞きます。

年末のスケジュールと取り組み



11.15
航空の山場

幅広く 声を集めます

「JAL グループ全社員アンケート」でなるべく多くの声を集めて要求作りに役立てます。今年は業績連動で年末の一時金は2ヵ月(または2.5ヵ月)と示していますが、第1四半期から良いスタートを切っています。昨年末は3ヵ月を出せたのに、高い目標を掲げる今年末が昨年より低くなるのはなぜでしょうか? 人員や働き方の課題も含めて11月中旬まで交渉していきます。



アンケートはこちらから

WING

日本航空ユニオン宣伝ニュース
No 540 (16-01)
2024年 09月 20日

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

配車のある時間くらいはタクシー代全額支給を

JLUはマイカー通勤の高速代について「早朝・深夜帯勤務の出退社で配車が認められる時間については、全額支給すること」という要求を掲げています。前期の交渉の要旨は以下の通りで平行線をたどっています。

組合 高速代はJALECに払ってほしい。東京オリンピックの時期にはJALECから高速代で特別な配慮があったからできると思う。JALECでは、三交代勤務なのに仕事の山谷の関係でどうしてもタクシーが必要。タクシーで人と一緒に帰りたくない人はマイカー通勤を選ぶ。配車のある時間だけでもいいからJALECに出してもらいたい。

整本 それをやるなら駐車場に限りがある中で、マイカー通勤希望者が殺到すると思う。

組合 そもそも補助が200円というのは昭和の話。それにJALECではマイカー通勤を斡旋していた時期があった。その時に家を買った人もいる。

会社 どうしても車でないと通えない方と、公共交通機関でも通えるが利便性を重視して車で通われている方がいる。前者のような方は今少ないが、もし高速代全額を出すとすれば、利便性を重視している方は増えると思う。

組合 ハブスポをやめてみんなタクシーになったからマイカー通勤者は減っている。高速代を出してもそれほど増えないと思う。

タクシー送迎は相乗りが基本のため、深夜残業時はマイカー通勤者に頼ることが多いです。マイカー通勤者も「仲間のために」という思いで残ってくれています。全員が公共交通機関を利用すれば、その分費用がかさみ、タクシーの手配も難しくなります。会社は「高速代を補助すれば駐車場が不足する」と言いますが、果たしてどうでしょうか。引き続き年末もこの課題に取り組みます。

高速代全額支給で
満車に!?



高速代の見直しもJALEC/整備本部の課題

すでに届いているアンケートから一部紹介

■ 一時金以外に要求したいこと

◆アンケートでは年末一時金以外に要求したいことを記入形式で聞いています。傾向としては人員不足の声が多く見られ、お馴染みの要求も続きますが、その他の少数意見を紹介します。

やたらと多いマネジャー、課長職の見直し

相対評価を止めて欲しい

夏季 高温屋外労働に対する制限と処置 雷レベルの配慮を明記

シニアのラ各手当は勤務形態に関わらず同額であるべき

特別スペシャリストの賃金改善、一時金支払い

S帯終業時間 26時から25時への変更



要求したいことの中にはこんな声も

「新卒整備士採用が集まらない、人気がない理由の追求をして下さい」

年末要求にするのは難しい内容ですが、これは団交で追求します。国も今後の航空需要の増加・2030年訪日外国人6000万人の達成に向け、整備士不足を課題とし、「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」を設置しました。検討会には指定養成施設となっている航空専門学校も入っていますが、専門学校として入学者減について以下のように分析しています。

- ・18歳人口の減少……………工業高校進学者の減少、工業高校の定員減
- ・大学全入時代……………大学進学率56.6% 専門学校22.5% (年々低下)
- ・認知度が低い……………航空専門学校を知っている人が少ない
- ・コロナ禍により大手エアラインのネガティブな企業イメージがメディアに取りざたされた (何千億の赤字、社員の派遣等)
- ・情報の多様化……………SNS等に航空整備士に対してネガティブな書き込み (業務内容に対して対価が安い、やりがい搾取、一生勉強等)

専門学校にできない改善は航空会社・整備会社で

■ その他、困っていること言いたいことをご自由に

- ▶ 経営者は現場の状況を自分の目で見にくるべき！立ち止まる時間もない。
- ▶ 現状の2シフト勤務パターンは休日が実質短い。また体のリズムが整う時間がない。
- ▶ 年末といえば一時金です。人に投資しないと魅力のない会社として将来も若い人財が入ってこないでしょう。
- ▶ 整備という仕事はいくらDX化しようとしても限りがある。昔から言う3Kは変えられない。それでも人材確保の為、魅力ある職種にする為には一時金の増額しかない。
- ▶ 早く退職金をもらって、いつでも辞められるようになりたい。早く辞めたい。
- ▶ SMARTやJAL Mightyの夜間停止はやめてほしい。N帯の最も過酷な時間帯に業務が滞る。朝方のDEP準備に入りたときになってようやく入力作業。しかも、複数機を一気入力。ミスを誘発する最有力要因。
- ▶ 会社の利潤をあげるのは会社にとって使命であるのは理解する。但し現状は便数、作業数において様々な職場において人が足りていない！人を増やさないと便数や機材を減らさないと本当に回らなくなる。

■ 組合に対する意見

- ▶ 賞与のアンケートはシニアには要求できず、何か方向性を変えたアンケート欄を加えて欲しい。
 - ▶ シニアの組合参加についての意見を聞きたいです。
- ⇒一時金(賞与)については、10月1日からの制度改定により、現役社員と同様に支給されるようになります。これにより、シニアスペシャリスト契約社員の皆さんも、同じ要求に基づいて対応できると考えています。一方、JALECにおける特別スペシャリスト制度の改善は進んでおらず、一時金も「契約特別一時金」のままです。65歳以降の待遇・働き方やアンケートの年齢欄の見直しについては検討課題とします。
- ⇒シニアの皆さんも再加入していただければ組合員です。組合費は現役社員より低額になりますが、慶弔見舞金の支給は変わりません。また、シニアでも組合役員は務められます。引き続き取り組みへのご協力をお願いします。