

ベースアップは去年を下回ったけれど 一時金は大幅に上回ることを期待する

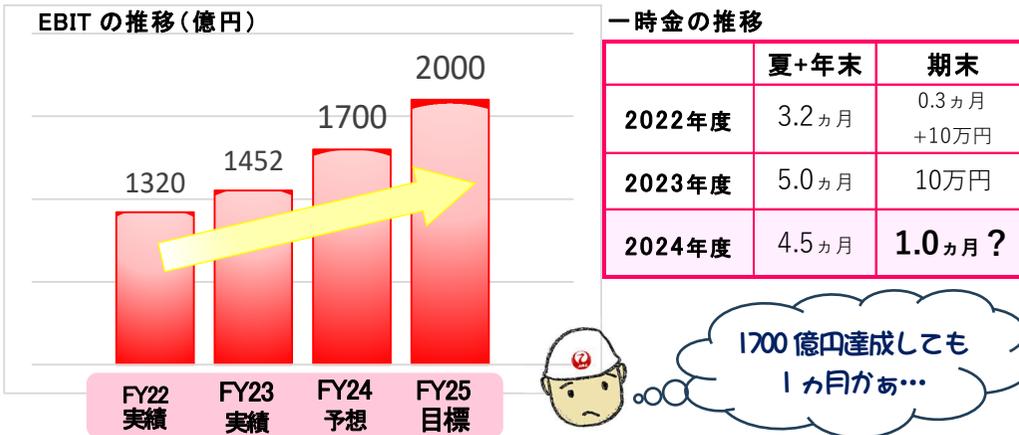
WING

日本航空ユニオン宣伝ニュース
No 547 (16-08)
2025年 04月 18日

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

25 春闘では、整備に光を当てた回答はあったものの、ベースアップは1万円と昨年を下回る水準になりました。24年度の一時金は夏2ヵ月、年末2.5ヵ月の4.5ヵ月。会社は「期末を含めての年間一時金」と説明しているのです、6月に計算式どおりの期末一時金は支給されるでしょう。

通期決算発表は 5/2 期末一時金も決定



3月19日に発表されたMRP2025の資料によると、2024年度のEBIT予想に変更はなく、1700億円を見込んでいます。期末一時金はあらかじめ提示されているスキームに当てはめると1ヵ月になります。もし上振れて1760億円に達したとしても1.1ヵ月にしかありません。一方、ANAは目標達成で期末に最大3.2ヵ月支払うことを示しています。同業他社が年間7.2ヵ月でJALは5.5ヵ月、この差をどう考えますか？



JLUはこう考えます！

ANAとの年間一時金の格差は、働く社員のモチベーション、今後の採用競争力にも影響します。期末とは別に特別金を支払い、差を埋めるべきです！

透明性はあっても納得感はありません

中期計画の最終年にあたる2025年度は予定通りEBIT2000億円を目指すことになりました。会社は春闘の回答で今年も業績連動の一時金を提示しました。以下の通り、昨年と基本的には変わりません。

JALグループ2025年度年間一時金

- ・連結EBIT 2,000億円に達した場合、年間係数で6.0ヵ月。
- ・25年夏期：2.0ヵ月、年末：2.0ヵ月（第2四半期決算時に連結EBITが1,400億円以上を見通せる場合は2.5ヵ月）
- ・連結EBITが2,000億円を上回る場合、または、連結EBITがプラスとならない場合には別途協議する。

ANAも夏・年末は2ヵ月という建付けですが、第3四半期の結果を受けて、2年連続で2月に期末一時金を上乗せしています。想定以上の支給は社員のモチベーション向上にもつながります。一方、JALはあらかじめ数値目標を明示し、それに沿って機械的に支給する仕組みをとっています。透明性はあるものの、ANAが7ヵ月超となる中、目標達成で6ヵ月という水準に納得感があるのでしょうか。また、夏・年末ともに2ヵ月からという前提も問題です。JLUは、一時金は毎回の交渉で決めるべきとし、業績連動型の一時金には反対しています。

25夏闘 JALグループ全社員アンケート 取り組み開始

25夏闘は、春闘の継続として「3.1ヵ月+10万円」の一時金を主な要求とします。ただ、それ以外にも、身近な職場で感じている課題があるはず。アンケートでは、夏にこだわりたい要求をあらためてお聞きします。あわせて、本格的な暑さを前に、暑さ対策など、働く環境の改善に向けた声も集めます。JLU組合員以外の方も、ぜひご協力ください。



アンケートはこちらから

最終便の遅延でお客様に補償金を支払う虚しさ

羽田空港では、A350 で運航している千歳発 528 便の遅延により、1 万 5000 円もの費用をかけてお客様対応をするケースが後を絶ちません。しかし、それは本当に必要なコストでしょうか。

遅延の背景には、機材や人員の不足があります。朝のトラブルで便が遅れると、シフトチェンジで対応しますが、担当整備士のアサイン状況により、柔軟な対応ができないこともあります。そのしわ寄せが、夜まで波及すると、最終的には羽田の JAL スカイの仲間が残業してお客様の対応をします。これには福岡や伊丹のカーフェュー対策などが絡んでいます。

【制限時間の厳しい主な空港】

	カーフェュー	最終便 到着時刻	出発地
伊丹	21:00	20:30	熊本、羽田
出雲	20:30	19:45	羽田
福岡	22:00	21:30	宮崎、羽田

24時間空港
新千歳
羽田
関西
中部
北九州
那覇

会社は安全を優先するために「一旦立ち止まって」と言います。しかし現場が立ち止まった瞬間、今度はカーフェューに引っかかるリスクが生まれます。一方で、羽田・千歳などは 24 時間空港。間に合わなくなった便が「どこかに降りる」ことになれば、矢面に立つ空港は限られます。

A350 の就航路線では那覇空港も 24 時間空港ですが、距離の関係で使い勝手のいい千歳便で調整することになります。結果として、しわ寄せは前述の 528 便に集中します。ツアーやセールで安く販売しておいて、遅延補償の 1 万 5000 円を払うのは本末転倒ではないでしょうか。現場の努力で遅延を最小限に抑えようとしていますが、それでも限界はあります。機材も人もパーツも、そしてクルーも足りない。今の運航体制は、足りないものを現場の頑張りで補う構図になっているのです。

「ない袖は振れない」——本当に足りないのは、現場の努力ではなく、機材や人員など、会社としての備えです。無駄なコストを減らすためにも、根本的な改善が必要です。

代々木公園球技場 5月1日(木)

航空連の旗が目印「集会」10:00～「パレード」11:20～ 補助付き交流会あり