

16-04 中央委員会報告

JLUニュース

No 1003（16－42）
航空連 日本航空ユニオン
中央執行委員会
2025年 4月 10日

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

勝ち取った成果を確認し 25 夏闘へ

３月 26 日、第 16 期４回目の中央委員会を Zoom 併用で開催し、25 春闘収拾を決定しました。中央委員は 16 名が参加、西日本支部中央委員の田中さんが議長を引き受け、議事進行を行いました。以下、報告です。

開会あいさつ 佐藤委員長

この春闘、鳥取社長が「去年以上の賃上げ」と意気込みを示していたため、いろいろな職場から期待されていたが、残念ながら 1 万円という結果になった。一方で、ラ確手当が増額になり、AFRS 手当に関しては満額以上の回答になった。いよいよ人が回らなくなってきたということだろう。でもこれらは全体波及するものではない。それでも会社側が整備に光を当てたいということはわかった。それと期末手当への期待もあったが、今のスキーム通りだと今年は年間 6 ヵ月にも届かない。片や ANA は 2 年連続の 7 ヵ月台で大きな差がつく。25 年度も 2000 億を達成して 6 ヵ月という計算式で、これ自体もおかしい。夏 3 ヵ月+冬 3 ヵ月で業績が良ければ期末も支払うべき。すぐ夏闘が始まるが、これは大きな課題だと思っている。今回の春闘は人それぞれ捉え方があると思う。「支店に転勤する人には、飴がないと駄目だ」と言っていたら、3 万円が支給されることになった。これはいい部分だったけれど、ベア 1 万円に抑えられてしまったのが非常に痛いところ。今日いろんな声を聞いて、収拾方針を話し合いたい。そして夏闘に繋げていくために、新たな提案もしてほしい。

一般経過報告 文書ファイルで確認

前回中央委員会 2 月 4 日以降 JLU として取り組んだ各種取り組み、活動状況を共有した。特に質疑なし。

2025 春闘収拾提案 菊田書記長

事前に発行した方針ニュース【JLU ニュース 1002(16-41)号】とこれまでの団交報告ニュースで交渉経緯を説明し、収拾方針案を提案した。

■ 質疑応答（□は発言中央委員の所属支部を示す）

北日本 北に住んでいると、いろんな冬仕様というものがあり、その分お金がかかっていると再度伝えてほしい。ベアに関しては、社長が「去年以上」と言ったら、整備は純粋だから 1 万 2000 円以上だと思う。あと支店整備手当の支給条件について首都圏宣言や拠点変更している人が疑問を持っている。

西日本 AFRS 手当とラ確手当についての増額については、評価している。単身赴任者は移動に時間を使われるので特別に休みを付与して欲しいと言っている。支店整備手当については、「羽田・成田の仕事も大変なのに何で差別化するのか」という意見もあった。一時金の係数に関しては、社員は満足していない。あとは屋外作業手当を復活してほしい。夏は暑いし冬は寒い。今までより過酷になっていると感じる。

西日本 名古屋はカストマー業務が多いので AFRS 手当が上がったことは率直に喜んでいる。それに支店整備手当も貰える。羽田、成田にいる人が貰えないのは、転勤を断っているのだからしょうがないと普通に思う。職場では、2 月に仲間がハンドリング中に機内で体調不良になり、救急車で搬送されて亡くなった。かなりショッキングな出来事だった。単身赴任や資格の勉強で苦労とかもあったと思う。

九州 AFRS は個人の責任が大きいし、できる人も少ないので聞く相手もいない。手当が出たのは大きな前進。ラ確手当の増額もすごく喜んでいる。支店整備手当については、転勤したくない人が多いから、何か手当を与えないとみんな転勤しないから出してきたと思っている。福岡も別居特任 ST で理不尽な扱いを受けている。予約しているのに降ろされるケースがあり、早く改善してほしいという意見があった。

中執 支店整備手当は、首都圏宣言している人が羽田・伊丹に転勤になっても支給される。伊丹に拠点変更していない人が OMZ にいる場合は転勤扱いとなり支給される。

成田 はっきり言って今回の回答は SHOP で働いている人にとってはベア 1 万円だけ。ただ JALEC の若い人たちは今回の賃金制度の改定で結構プラスになるので、それなりに良かったと言っている。今回、ラ確や地方整備の方々にいろんな手当で改善されたのは、JLU が要求してきた成果だと思う。NPZ の職場は非常に忙しく、担当機種によっては月平均 20 時間ぐらいの残業をしている。

羽田 車の補助とか今回の支店整備手当で以前と比べて支店に行きたがる人が少しでも多くなればと思う。今回のベアと一時金で、ANA とだいぶ格差ができてしまい、いい人材が流れていくのではという危惧感も持っている。羽田の人員不足を今後はどうしていくのか心配している声もあった。何でも羽田で受け持つのは、もう限界に来ていると思う。支店で簡単な作業をシェアすることをもっとやってほしい。

羽田 AFRS に関しては私達の要求に沿った改善となって

良かった。ただ、実際 AFRS やっている立場からすると、結局 1 便やって 100 円とか 200 円、まだまだかと思う。ラ確手当に関してもそう。もう少しレベルを上げていければ若い人に対してもいいと思う。あとは支店の 3 万円。羽田にいて「支店だけに 3 万円出て、なぜ私達に出ないのか」という意見はない。それより整備だけでなく、旅客やグラハンで転勤する人に出さないのは職場間格差にならないかが心配。

羽田 ラ確手当に関しては「1 機種目に 5 万ぐらい出して、5 万＋1 万＋1 万とかでいい」という人もいた。あとは兼務教官を担当する人に教官手当がほしい。かなり大きな自己負担になっている。今後改善を求めたいのは、器材やツールの充実。古くて壊れているものがあるし、ツールも不足していて効率が悪い。準備と片付けに余計な時間がかかっている。職場の作業効率が上がるような対応もお願いしたい。

羽田 ベアは定率で回答を求めたいという意見があった。国内支店整備手当が新設されたのは良かった。JALEC の説明会を聞いてきたが、若い人向けの印象を持ち、もう少し我々に対しても何かしてほしいという声があった。職場では、シニアが多く、ベテランが 1 人で淡々と仕事をこなしているが、人材確保についてはこれからも強く要求してほしい。

中執 JALEC としては初任給を上げたかったのだろう。それに前から家族給、住宅手当が古いという認識もあった。初任給を上げたら 2 年目の社員に追いついてしまうので、その手当をまとめて新たな賃金制度にしたということ。

羽田 ST の予約発券が深夜 0 時になったけれど、24 時間前から取れた方がいいという要望もあった。支店整備、AFRS に回答が出されたけれど、SHOP と同じように機体整備の資格がない人にとっては、ちょっと寂しい春闘だった。職場の問題は、やはりパーツがないこと。重整備の工期ギリギリまでパーツが届かないのに、「もうチケットを売っているから何とか終わらせろ」みたいな話になるのはどうかと思う。

羽田 4 月から機体 3 シフトの S 勤の終業時間が深夜 2 時から 1 時になる。これで少しは身体が楽になると思う。機体整備でも資格者は手当が増額になるのは良かったけれど、CBN と REI スキルの方々にはあまりメリットがない。その中で通勤に結構車を使っている方からは高速代への不満は出ている。あとは教官手当に拘りたい。それから TAB の領収検査とかいろいろあるけど、役職だけが増えて手当は何もない。係長手当も JAL にはなく、ただ辛いだけだった。機体整備も N 勤での休憩が取れない。人員増は必要だろう。

羽田 ベアは前年から比べれば下がったが、AFRS 手当の改善があったので、国際線の職場では概ね好評。JALEC 労組からは賃金改定について聞かれる。扶養家族の多い方からマイナスが大きいという話を聞いている。

羽田 業績連動の一時金は係数の低さが問題。この業績にこの係数がそもそも低すぎると感じている。その他、特目の改善は良かった。60 歳を過ぎると病気になる可能性も上がる。今後は具体的な申請の仕方の周知も必要かと思う。工具室は 787 や A350 の重整備でツールは増えているが、職場の人数は減って、スキルも薄まってきている。そんな状況で、支店で AOG や ENG CHG が多発して、ツールの行き来も増えていて負荷が増えている。また ERJ の仕事もあるため、今後は大阪とのやり取りも増えてくるので心配している。

羽田 職場では、3 月で 2 人のベテランが退職されるが、組織としての送別会もない。アルコール問題があるにしても、最後はみんなで送ってあげたい。そういうところがすごく残念。最近は工具室も派遣や自衛隊の退官者の方しか入ってこない。どういう将来像を描いているのか聞いてみたい。

羽田 ディスパッチの方も今回手当が増えて喜んでいた。最近は ANA との格差に違和感を持っている。これだけ差が付くのは経営の問題だと思う。優秀な人材を確保できてこなかったのがこの差に繋がっていると思う。利益に差はあるが、今の JAL の提供座席数を考えると取りこぼしがあると思う。理由はまず予備機がないこと。欠航やダウングレードでお客さんを手放している。A350-1000 のファーストクラスをシートブロックして飛ばしているのも、取りこぼし以外の何者でもない。でも部品がないと整備だって直せない。日中のディレイが最終便まで影響して、千歳からの便が深夜に羽田に着くのも、機材が足りないから。それだけでなく、整備の資格者もクルーも足りない。全てが足りないなかでやらせるから職場がギスギスしていく。現場も間接もそう。ANA はいくらでも代わりの機材がある。当然コストもかかっているだろうけど、取りこぼしがなく、そのコスト以上の売上げを得ている。

羽田 ST について回答があったが、連休になると ST の席は全然出てこないが、後で見ると、満席になっている便は少ない。早く空席待ち出来るようにしてほしい。でも後の便が取れないと空席待ちもできないというのも問題があると感じる。職場ではメルボルン事例のあと、乗員の飲酒検査の方法が変わって忙しくなったし、神経を使って業務をしている。人が少なく、シフトもきつくなった。そういったなか 65 歳を迎える方もいて人が減っていく。今回の特目が改善されたけれど、もっと早く出てほしかった。流した者としては非常に羨ましい。

西日本 関空では、HAECO からの出向受け入れの話が完全に凍結した。これまで彼らが担当していた MU 機材のオーバーナイトが JAL に戻ってくるので、慌てて資格者を養成している。この計画は大失敗だったと思うが、誰の責任とか、どれぐらい費用がかかったのかは、全然わからない。

採決:「25 春闘収拾」 賛成15 反対･保留0 議長1で可決

閉会あいさつ 谷口副委員長

ベア 1 万円は低いと言っても、数年前は 3000 円で喜んでいた。そう考えると結構なものだと思う。それに念願の AFRS とラ確手当の増額を勝ち取れた。ただ残念なのは整備職全般に対しての手当を引き出せなかったこと。社長は「去年以上の賃上げ」と言っていたのだから、もしかしたら何かあるかもしれない。今後の動きに期待したい。提案されている一時金もやっぱり低いと思う。今年の春はみんなの努力が報われたと思うので、この流れを夏に繋げていきたい。

【日本航空ユニオンニュース 1003(16－42)号】