

第17期定期大会報告①

JLUニュース

No 1027（17－02）
航空連 日本航空ユニオン
中央執行委員会
2025年 9月 16日

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

代議員全員集合で大会が成功 職場報告を共有

9月５日、フェニックスビルにて日本航空ユニオンの第 17 期定期大会を開催し、①年度総括･方針、②会計決算･予算、③羽田支部兼務中央執行委員の任命を行いました。大会では羽田支部から西ヶ谷代議員を議長に選出し、スムーズに議事進行されました。以下、報告です。

開会あいさつ：佐藤中央執行委員長

今年は御巣鷹事故から 40 年の節目であり、報道や特番が多く、鳥取社長の慰霊登山のニュースもあった。羽田では安全啓発センターの見学が行われているが、これらは強制的に行っても意味がなく、自発的な参加が重要だと思う。組合は安全確保の観点から警鐘を鳴らしており、現状の職場状況は人員不足が主な原因。人員を増やすには時間を要するため、生産を落とすしかなく、外航便や自社便の減便も安全を考えると必要だと思っている。

支店では、整備が総務や設備、経理、委託先管理、営業施策など多岐にわたる業務を担っており、昔みたいにのんびりできる状況にない。少人数での業務を行い、ダブルチェックも困難な状況にある。羽田では、食事も取れないような働き方をしているため、十分な整備ができず、支店に迷惑をかけていると思う。もう整備が破綻している。だから組合として減便の要求や安全確保の議論を進める必要がある。

春闘ではラ確手当や AFRS 手当、支店整備手当を引き出したものの、寒冷地手当など未解決の課題も残る。年末も要求を絞り、特に苦しい現場に光が当たるよう交渉していく。今後は、財政的・人員的にこの組合の活動も厳しくなってくる。JLU が後輩たちに何かを残し、組合としての役割を果たしていく必要がある。今日はそういった議論もしていきたい。



来賓あいさつ：航空連 坂井事務局次長

整備の皆さんは猛暑の中、日々の作業で安全を守っていることに敬意を申し上げたい。この地球温暖化の環境で、労働組合として何を発信していくのか考える必要がある。

世界情勢を見ると、ウクライナ問題、イスラエルのガザへの進行、これが長期化している。航空産業にも影響していることをきっちり見ていかないといけない。国内においては食品の値上げが続いている。実質賃金がなかなか伸びず、厳しい生活実態が続いている。それに対し、JU や JGS 各労組で春闘を闘い、しっかり賃上げを勝ち取っているし、外航も最近回答が出揃っている。ただ、回答が出ても不十分かと思う。航空連も協力して次の闘争もともに取り組んでいく。

航空業界は人手不足で、JGS などでは採用しても離職が多く、事故も増加傾向にある。これをどうしていくのかも議論する必要もある。



航空連では一連の裁判が終わったが、ジェットスターの休憩問題、賃金問題が続いている。航空連も支援していくが、職場の皆様にも支援をお願いしたい。

この他、中央ろうきん蒲田支店奥田支店長、こくみん共済 coop（全労済）東京推進本部中南部支所石川支所長が、労働者のための金融、共済機関としての意義や、その活動状況や金融・共済商品などを紹介するあいさつを行った。

また、JGS 労組から連帯のメッセージを頂き、書面で確認した。

一般経過報告：岩間中央執行委員

前回中央委員会（6 月 25 日）以降の、組合の会議、各種取り組みについての報告を実施、特に質疑はなかった。

第 16 期運動総括・第 17 期方針

第16期熊耳副書記長、菊田書記長が大会議案書に基づいて、第 16 期の運動総括、第 17 期運動方針のポイントを説明した。また、直面する 25 年末闘争のポイントについて、9 月 8 日に発行する方針ニュースを使って説明した。Drop Box で資料を共有するとともに、航空連の大画面モニターも活用し、紙媒体を最小限に抑えて会議を進行した。

■質疑応答 総括・方針（発言は代議員所属支部を示す）

九州 旅客が増えるのはいいことだけれど、別居特認 ST を使うにも便が空いていなくて乗れない、降ろされるといった不満がある。勤務に戻るために他社便を使ったり、近隣空港から電車、バスに乗ったりして、交通費を自己

負担している。新幹線を認めて欲しいといった声もある。確認主任者手当、AFRS 手当の増額、国内支店手当は良かった。8 月に反映されて若い人は熱狂していた。組合にも会社にも感謝している。一方で妻子持ちは少し暗い。家族手当は欲しいという意見があった。AFRS 手当の問題はハンドリングをしなくなると取り上げられてしまうこと。福岡から戻る先を皆考えている。若い人の離職が多い、間接では手当が少ない、ベースが低いからだろう。離職が多いからスキルが育たない、素人集団のまま。会社が成長しないのはそういうところかと思う。

羽田 別居特任は改善されているように見えるが旅客部門に理解されておらず良くなっていない。予約の有無の選択にも問題がある。予約可だと月 3 万円の課税になるが結局降ろされる。単身赴任補助の 5 万円から 3 万円引かれるだけ。別居特任と普通の ST が同じ扱いになっている。帰宅旅費は、JALEC は月 2 回だけれど後日清算で航空券が買える。所得税はかかるが、その方がいいという声もある。国内支店手当ができたのは良いが暖房手当は必要。支店間格差を是正して欲しい。

西日本 小牧で三菱との協業をする計画が進んでいる。FDA の重整備と自衛隊機を受託する予定で、来年にはスタートするようだ。誰が転勤するのか心配の声がある。神戸でのスターラックスのアシストの為、伊丹から人を出しているが、人員捻出のため機体整備が 30 分早出している。神戸は控室も無く通勤も電車のみ、マイカー通期の希望者もいる。改善して欲しい。

羽田 兼務教官の待遇改善を求めているが、評定者の手当は求めないのか？議案書に羽田の内際の相互支援が良くないと書かれているが、現場の声を聞きたい。

中執 評定者は一日単位だけれど、兼務教官は期間が長い。人の入れ替えもなく、年収の目減りが大きい。サービス残業が多く、自分の時間を犠牲にしているから手当を求めている。

ドックとハンガーの人の行き来は良いとは思っていない。重整備は重整備の仕事をしないといけない。ラインは朝まで飛ばさないといけない。重整備の目とラインの仕事をすると間に合わないし、その人が重整備に戻った時にラインの目で働くようになってはいけない。ハンガーサイドに送った仕事は時間をかけてやってほしいが、会社は間に合わないからと言って進めてしまう。そういう面で良くないと言っている。

羽田 別居特認 ST が使いにくいという声は羽田でも聞く。こういう制度を整えないと資格者も増やせない。資格を取って支店の人と交替する流れではなくなっている。E-learning をキチンとやる時間を確保するべき、在宅勤務などやりようがあると思う。

西日本 名古屋では羽田でできない SR JOB をやっている。737 LDG LUB、787 EFB DATA LOAD も受けている。カスタマーの 777 の対応で CLQ を取るため E-learning で G･H コースの受講をするようだ。737 のドア付近の傷が発見され、AOG になった事例があり、グラハンの報告が増えている。空港本部と話をして良い方に持って行ってもらいたい。名古屋は帰宅旅費で新幹線が使えるが、成田の人は東京駅が遠いので成田便を利用したいが ST では乗りにくい。

羽田 兼務教官について A320 は整備用のシミュレーターが無いため、フルシミュレーターの空きがある夜に利用するが手当がない、帰りがタクシーになり、ホテル泊の時もある。これで「兼務教官やって」と言われても誰もやりたがらない。暖房手当の要求について、北海道は夏場電気代がかからないと言われてしまうけれど、タイヤにお金はかかる、交換を業者に頼めば手数料がかかる。防寒着も必要。出社前に雪かきをしないといけないから大変だ。寒冷地手当という名前に固定してしまった方がいいと思う。

中執 以前は石油手当と寒冷地手当が別々に出ていたけれど廃止された。元に戻せと言っても、全然動かないからまとめて「暖房手当」にして、何でもいいから出してほしいという要求にしている。

羽田 0-0-100 で予防整備のために COA をやっても結局 GTB してしまう。もっと工夫が必要なのではないかと思う。エンジンの RTS をやって上手く回しているようでも、エンジンが足りなくなる。余計なことをしないで人が少なくても出来る整備体制の構築が必要。乗員の飲酒問題はルールを厳しくしても守れない、対策が合っているのかわからない。

西日本 経験豊かな若いディスパッチが育っていない、30～40 代がいない。数年現場を経験してから業務企画職として他に異動して管理職になって帰ってきて、既に答えの出ている提案をしてきたりする。今回、運航管理者手当も増額されたが整備の手当の増額は非常に羨ましい。運航管理は ANA から引き抜きも多い、JLSKY から逆出向でディスパッチ業務に携わり資格を取ったら ANA に引き抜かれて正社員として雇われている。

羽田 フリート業務の負荷が大きい、休憩が取れていない。特に 737 は機数が多いから休む暇もない。EST と SE が M1 に移る、お互い助け合いながら仕事をしてきたけれど、今後は連携が上手く取れなくなると思う。現場では RIS の数が足りない、品質も良くない。「RIS が調子悪いから持ってきてくれ」という無線が飛び交っている。それがなければもう少し負担が下がるのにと思う。

西日本 高知から伊丹に転勤してきたが、主有寮が狭い。荷物が多いので個人で部屋を借りたが 50～60 万かかった。敷金礼金の補助ぐらいは出して欲しい。高知では便が重なる時間帯があり整備が1名の為、対応が難しい時がある。緊急時は代理店の人にインターホン業務をやって貰いたい。

羽田 熱中症対策でファン付きベストや扇風機、アイスも出してくれてそれは良いと思うが、休憩が取れなくて体を冷やす時間がない、対策自体はありがたいけど人員不足で倒れそう。「単身赴任は原則 3 年に～」という要求をしているが、「5 年いてもいい」という人もいる。よほど転勤したい人がいないのかシニアの人も転勤できないか聞かれていた。

羽田 A350-1000 が 10 機になり、便間が短く、BRAKE COOLING が必要になるが器材が足りない、置き場が無くて配備できない。整備が作業する時にステップカーがない。ステップカーがなくて MEC から入るのは世界的に見ても JALEC ぐらいだと思う。作業安全の観点からも良くない。

以下、JLU ニュース 1028 号に続く