

17-01中央委員会報告

JLUニュース

No 1030（17－05）
航空連 日本航空ユニオン
中央執行委員会
2025年 10月 16日

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

物価高に一時金で対応し 職場の課題も改善を

10月8日、第17期1回目の中央委員会をJLU会議室にて集合形式で開催し、2025年末闘争方針と要求を決定、選挙管理委員の半数改選、査問委員の選出、組合規約の改定を行いました。羽田支部岩井中央委員が議長に選出され、スムーズな進行をしていただきました。以下、報告です。

開会あいさつ 佐藤委員長

本日は集合形式での開催だが、Zoom とは違ったものが得られるメリットがある。職場には問題がたくさんあると思うのでその辺を言ってもらえればと思う。年末闘争方針、要求案の提案となるが、今の状況を説明すると「年末は 2.5 ヵ月まで」という回答が示されている。これを動かせるのは JLU だけ、どうしても動かさないといけない、3 ヵ月以上を取っていかなければならない。それには職場の声が非常に大事になってくる。会社は中執の個人的な見解より職場の声に耳を傾ける。分厚い交渉をするために日ごろから思っていることを届けてほしい。春にラ確手当、支店整備手当が出て安堵している人もいるが格差が広がっている。条件がいい人と悪い人がいるけれど、苦しい側で見ないといけない。苦しい側の人から見ると、去年よりベアが下がって今年度は 1 万円ぽっきり、それでいて物価はもっと上がっている。非常に厳しいので一時金は 3.4 ヵ月出ても足りないぐらいだと思う。2.0 や 2.5 のままでは駄目だということを追求していきたい。皆さんからの熱い思いを今日の論議で伝えてほしい。

一般経過報告 書面で確認

9 月 5 日定期大会以降、JLU として取り組んだ各種取り組み、活動状況を報告。特に質疑なし。

選挙管理委員の半数改選

選挙管理規定第5条（選挙管理委員の任期：1年として半年毎に半数改選）に基づき、現選挙管理委員 3 名のうち 2 名の再任を確認し、第4条に基づき中央委員会で任命した。

1	三上 武男（選管委員長）	JALEC HLX/D	再任
2	中島 東彦	JALEC HAA/A	再任
3	豊田 敏治	JALEC HMZ/F	継続

査問委員の選出

査問委員会規程第 2~4 条に基づき、中央委員の互選により 8 人の査問委員を選出し査問委員会議長を決定した。

委員会議長：斉藤啓一　委員：岡崎貴充、田中嘉彦
小川英史、岩井英樹、高橋昭知、小松岳夫、本宮賢吾

25年末闘争方針・要求案の提案 菊田書記長・熊耳副書記長

年末方針案提起以降の情勢、日航労連統一要求、J グループ労連統一要求の説明を行い、要求のポイントを提案した。**【JLU ニュース 1026,1029 （17-01,04）号】**

また、9 月 30 日の飲酒関連の説明会、10 月 2 日行われた国内線ダイヤについての学習会の内容も説明した。この年末方針案が認められれば争議権投票が始まる。次回中央委員会（11/21）の前に一時金の収拾期限が来た時の判断を中央執行委員会に一任していただくことも確認しておく。

■ 質疑応答（口は発言中央委員の所属支部を示す）

北日本 職場からは方針案、要求案ともに承認されている。春闘で会社がちゃんと答えないからこんな要求になるというアピールにもなると思う。暖房手当にはこだわってほしい。5 年経っても帰れない人も、最近来た人も困っている。冬装備、特に車のタイヤの事を話している。千歳では外航の受託が進んでいる。外航は担当者任せになってしまうこと多いので、受託するならフォローをしっかりしてほしい。除雪の問題もある。除雪が間に合わない時や、除雪期間前の車両の操作は全部 JALEC がやるので、普段の整備業務の他に付帯業務として入ってくるのが負担となっている。

羽田 65 歳以上の特別スペシャリストの人が結構増えていて、70 歳以上でもインターホンのみの業務で働ける派遣の仕組みができた。年齢的に今年の夏の暑さで体調が悪くなって途中で帰った人もいた。働き方の改善をして欲しい。特スペは決して希望者全員が採用されるわけではない。65 歳で辞める人が結構多い。それでも課の平均年齢が 59 歳ぐらい。でもシニアの 767 整備士がいなくなると回らない。その人たちが一日 4 便ついてご飯も食べれない。ここを考慮しないと本当に辞めてしまう。ST に関して、乗れないのは裏で操作している人がいるらしいという噂もある。単身赴任の人が安心して乗れないと、若い人の転勤したくない問題につながる。資格を取っても転勤したくないという人がすごく多い。O/N の作業時間が短かすぎるので機体全部見られない。到着してからトーイングまでの時間が短い。O/N で作業をきちんとしないと翌朝の便に影響する。

羽田 工具室では ERJ の Tool を OMZ との間で頻繁にやり取りしている。購入するよう働きかけてはいるが、なかなか通らない。また、支店の AOG が毎日のように発生して、その発送対応で日常業務に支障が出ている。仕事がタイトになっている中、飲酒問題の話し合いをしたが、乗員で起こした案件で運航本部から謝罪の言葉がないことに怒っていた。65 歳で特スペになったが、移行するときの事務作業が個人任せ。Q&A みたいなガイドが必要。ST に関して感じるのは、ST90 の金額が高い、社員のためにもう少し安くしてほしい。

羽田 運航整備で今問題なのはフリート業務の負荷が尋常

ではないこと。737 は機数が多い、今 350 も国際線を抱え、部品もなくて、ものすごく負荷が高い。路線でトラブルがあってレポートが入ってもそれを見る余裕すらない。路線のフォローアップ体制が非常に脆弱。組織確認も機能していない。SQ があると本来管理職がモニターしているはずなのに、それすら出来ていない。組織として不適切事象をまた何度も繰り返すだろうと思う。

成田 年末一時金は定額にこだわってほしいという声があるのと、諸要求が多いという意見もあった。エンジンセンターでは、不適切事象を 2 件立て続けに起こし、CAB からも「仕事が忙しいのが原因では？」と言われて生産スケジュールに余裕を持たせてもらえるようになった。これまでは悪い情報に忖度が入り、正確な情報が上がらない場合があった。正確に報告をあげることの重要性を言ってほしい。

九州 単身赴任者が帰れなくて、他の空港から帰ってくることがある。トラブルでキャンセルになった時の調整にも使われて乗れないことがある。福岡では、しばらく転勤が滞っていたが、ようやく最近入れ替わったけれど、資格が合わない。赴任する前に羽田で教育を受けてきてほしい。外航受託に関しては時間の短い中で個人負担がかかる。バックアップがほしい。ANA で定年延長の話があったので「JAL も追従するのか、退職金はどうなるのか」と心配の声がある。

羽田 足りない RIS の担当をしているが、また新しいタイプのものを入れる予定で、今月性能評価機が 5 機入り、それから製品版を製造し、来年 3 月以降製品版が導入され、最大 275 台になる。職場では人が足りない。標準勤務だが定時退社日以外は残業がある。だいたい 2 時間くらい残業し月 20 数時間になる。できれば若い人を増やして欲しい。後進の育成をしないといけないが、育てる若い人がいない。

羽田 MOZ としても、現場が右往左往しているのはわかっている。少しでも楽に、生産計画も無駄がないようにできないか工夫している。飲酒問題が後を絶たず背水の陣になっているが、ANA は当初からレスポンスよく第三者機関を入れてブラックリストを作り対応していた。それで ANA が便を守り切れていたのかわからないが、JAL は乗員不足で温情をかけていたのでこうなったのだろうと思う。JAL はどのセクションも人不足、機材も資格者も少なすぎる、やりくりをするバッファーがないから不具合が起きる。

西日本 ANA は 7 ヵ月の一時金が出ているから、みんな心では少ないと思っている。特スペの人も更新一時金ではなく現役と同じ一時金がほしいと言っている。転勤も回りだして、関空に女性が来るため準備をしている。出張で女性が来て様子を見ていったがまだまだ不自由。転勤で手当が出るようになったが、帰宅制度をもっと整えないと転勤してくれない。

西日本 中部では中国便の減収を補うため、羽田の SR JOB を取り込んでいる。最近 737 の FLAP LUB も入りそうだったけど整備の不具合事象が多いため、今は様子を見ているところ。カスタマーをまた新たに受託する話も進んでいて、それぞれ教育を受けている。来月 70 歳になる人がいるが、羽田、成田から派遣で働かないかという話があった。

西日本 スカーレット（三菱との協業）の説明の中で ERJ だけでなく、戦闘機の話もあった。機体整備からラインに支援を出しているから今も重整備の人がいないのに、さらに人を抜かれる。小牧に行くとなると帰宅の心配もある。若い人は共働きが多いので、転勤は嫌だと言っている。伊丹は小型化していく方向で、また単身赴任者が乗りにくくなる。J クラスの利用も認めてほしい。あと ST の年齢制限の件、子供の 24 歳年齢制限を改訂してほしい。

羽田 787 の兼務教官をやっているが、今後導入する出発確認主任者の内容がよくわからない。これからどうなるのか注視していきたい。ラ確を持っている人とそうでない人とで分けて教えるのか課題がある。若い方にラ確になってもらわないと、資格者の平均年齢が上がるだけ。人財の活用は上手く考えないといけない。

羽田 昨今の物価高、特に食料品の値上げが甚だしい。一時金は係数に拘って 3.5 ヵ月以上ほしい。重整備は ERJ の部品不足が足を引っ張っている感じ。資格者不足や経験者不足で負荷が高い。ERJ は JOB カードの作りも悪く、消込に時間がかかる。クラックの修理なども連続で入ってきて、常に繁忙状態。教育、訓練をこなす時間ももらえない。きっちり時間を取れる期間がほしい。バレーの時間がないから家でやるのが当たり前、そういう体制を見直してほしい。

羽田 重整備から大阪、成田、JAC にも人を送り、海外領収にも出張、AOG 対応、計画の ENG CHANGE も連続であり、これで重整備がうまく進むはずがない。どのトレードも出面が足りない。人がいても技量不足、人の数だけで判断してほしくない。個人的に夏のエアコン代がかさんでいるので、夏場に手当か何かお金が出ればと思う。M1 の 2 階が刷新されたが動線が良くない、そんなことより雨漏りを何とかしてほしい。家族、友人から「何で経営が乗員にものが言えないの？大丈夫なの？」と思われている。

羽田 職場が一体感を持って仕事が出来ていない。DFOB さんもいて、人はいるけど仕事は進まないしミスも出る。外航の中には品質の悪いものがあり、普通に到着しても手間がかかる。その分他が手薄になる。S 勤の帰り際の DEP で GTB すると、S 勤の人が残業対応している。今後スクートの受託が始まるようで、さらに人員が必要になる。外航のサポート体制を充実してほしい。MEL を適用しようとしても誰も教えてくれないから、本国の MCT に連絡している。そういう時のアシストをして欲しい。

採決：「25 年末闘争方針」「25 年末要求案」について
賛成 15 反対 0 保留 0 議長 1 で可決

規約改定の提案 三和会計幹事

JLU ニュース 1029（17-04）号で提案した会計細則の改定（組合業務ための出張時の宿泊費）について説明。この件に関しての質疑は特になし。

採決：「組合規約 会計細則5条の改正」について
賛成 16 反対 0 無効 0 で可決

閉会あいさつ 松本副委員長

これから 17 期の交渉が始まる。生活実態を見れば、食品の値上げが多く発生している。JAL は不思議な会社で、年末は 2.0 または 2.5 ヵ月だけ、これだけ物価が上がってる中で「何故この係数？」という話。春闘で 1 万円のベアがあり、整備では手当で大きく上がっている人もいる。だけれども、一般職で普通勤務者は本当に 1 万円だけでこの物価高のなか暮らしていかなければならない。要求は 3.4 ヵ月+10 万円、これだけでも全然足りないと思う。皆さん職場に戻って JLU はこういう要求で皆さんの生活を良くしていく、そんな活動をしていると、ぜひ話していただければと思う。

【日本航空ユニオンニュース 1030（17－05）号】