

17-04 中央委員会報告

JLUニュース

No 1067（17－42）
航空連 日本航空ユニオン
中央執行委員会
2026年 4月 01日

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

取り組みを盛り上げ 26 夏闘へ

３月25日、第17期4回目の中央委員会をZoom併用で開催し、26春闘収拾を決定しました。中央委員は16名が参加、羽田支部中央委員の高橋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

今日は26春闘の収拾方針案だが、収拾したとしても、不満は大きく残ると思う。ベア1万2000円は去年より2000円増だが、世間並み。JLUは、産業を引っ張っていくぐらいの飛び抜けた変化が必要で、目立ったことをしないと人材獲得競争には勝てない、と主張してきた。不足ではあるが一応去年よりは2000円アップした。一時金は、これまでの業績連動が中期のスパンで計画されていたところが、今年度は1年という短期でやっていくことになっている。その階段も、2000億で6.0だったのが1800億に変わったり、60億で0.1ずつ加算だったところが50億になったり、そういう微調整で傾斜が変わっている。特目に関してもボランティアが3日単位ではなく1日単位で取れるようなるなど改善はあるが、昨年ほど大きなものはない。また、暖房手当やマイカー通勤に関しても進展がなく、課題は夏闘に持ち越すことになる。

今朝のニュースで、国交省が各エアラインに対して定時性が保てていないということを通達したことを報道していた。JLUとしてもずっと訴えているが、なかなか改善できなかった。今回の国交省の通達が追い風になると思うので、外航受託を受けすぎている、AFRSを切れないのであれば自社便をもっと減便すべきだということを訴えていく必要がある。身の丈に合った経営をすることを、今後も求めていきたい。

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）以降のJLUの活動状況を共有しました。あわせて、三和会計幹事より上期会計の報告があり、会計残高が毎年減少している状況が示されました。これを踏まえ、菊田書記長より第18期から書記長専従の解除と、特別会計から一般会計へ1,000万円の資金移行の提案がありました。

2026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 1064(17-39)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ました。

■ 質疑応答（□は発言中央委員の所属支部を示す）

北日本 職場は、例年になくトーンが低い感じがする。昨年手当が上がって興味がないみたい。ベアや一時金の2ヵ月に対しては少し声があったが、比較的お金に関する声は少なかった。今年の冬はいつも以上に雪が多く、それもブローでも飛ばないような湿った重い雪で、みんなだいぶ疲れていた。暖房手当に関しても、例えば絶対必要なスタッドレスタイヤなど、現物支給を求めた方がいいと思った。

西日本 今春闘、伊丹でも全然盛り上がりはなかった。1万2000円は当たり前だし、一時金の2ヵ月という数字がまだ出てきて、納得できない。正直職場もしらけている。マイカー通勤に関しても、これだけ高速代が上がっているのになぜ出さないのか。職場も高齢化が進んでいて、これから通勤災害とかも起こってもおかしくないので、その辺も考えてほしい。

西日本 JLUの活動に関しては、どうするか前向きに考えていかないといけない。AIの活用でもっと効率化できると思う。こちらもどういう協力ができるのか考えないといけないし、取り組み内容も、もう少し絞っていかないといけないと思う。春闘の額については、これが限界なのかなというのと、みんな疲れているので、働き方も変えないといけないと思う。

西日本 1万2000円のベアが出たが、報道されている世間一般の会社と比較するとインパクトに欠ける数字で、出て良かったけどそれほど評価するような内容でもない。一時金についても、今までと大して変わらない係数で、職場への還元が足りない。いくら頑張って最高益を上げても、「こんなところか」という雰囲気になっている。STがLTになって、点数が増えた点は評価できるが、単身赴任者の別居特任が、今度から課税対象になるということで負担が増える。組合の今後の話では、中央委員の数や割り振りも考える必要がある。

成田 収拾案ということで、ベアは去年よりは確かに上がっているが、周りの物価の方が上がっている。ガソリンも190円を超えた時もある。戦争の影響で、長引けばもっと怪しくなるのではないかと危惧している。職場の方は、エンジンの生産でバタバタしている。その原因は部品不足だが、パーツがないのに生産スケジュールが入ってくる。でも結局途中で中断になり、無駄な作業が多くなってきている。健康診断のオプション項目に進展がないが、これから60歳以上の人を多く抱えていくのに、会社はあまり考えていない気がする。

九州 転勤してから結婚して、奥さんが仕事をしていて一緒に住むことができない場合、今までは単身赴任扱いになれなかったのが今回改善された。これは良かったと思う。また、最近は家賃もすごく上昇しているので、社宅・寮の上限見直しの必要性を感じている。単身赴任の別居特任も、他の ST と一緒くたにされる。機材変更とかあった場合に、どうしても ST の中から降ろす人を選ぶ。その時にランクはあるものの、一般のお客さんと比べると必ず降ろされる存在になる。

羽田 職場では、737 のエンジン絡みで AOG が多い。また、バードストライクを受けて事故扱いになって大修理を行っているものもある。737 も足りなければ、767 や他のシップも支店で AOG してしまっていて、もうカツカツの状態で仕事が回っている。マイスター制度が 4 月から変わるが、マイスター制度そのものが必要なのか、という意見もあった。

羽田 JALEC の人も「こんな一時金の出し方で、本当に人が採れるのか」と心配している。やっぱり出し方が 2+2+期末という形では、企業として競争力、人材を集めるという意味では駄目だろう、と言う。出張の移動に関して、米国出張では大雪による迂回で移動が 10 時間以上に及んだが、JALEC の規定では現地移動が勤務に含まれない。一定時間以上を勤務扱いとするなど、見直しの必要性があると思った。

兼務教官の待遇改善も進展がないが、人材育成の重要性を会社も認識しているのならば、やっぱり何か補填するものがないと嫌がられる。面倒で負担ばかり増えることになる。

羽田 春闘の話よりも、トランプ氏の動向に振り回される状況や石油問題のことを危惧している。乗員との対話では、「ペルシャ湾から石油タンカーが戻り、ひとまず運航に必要な燃料は確保できた状況だ」との声も聞かれた。皆さん一時金とかよりも、この状況で会社存立自体を心配している。

羽田 一時金に関しては、また 2+2+α ということだけれど、そのαの部分を夏と年末に分けて、もうちょっと表に出した方がいいのではないかと思う。若い人を採らないと多分これからの職場が成り立たない。職場は圧倒的に平均年齢が高くて、50 代半ばでも若手扱いになっている。単身赴任を 10 年以上してきたが、単身赴任者の扱いがあまりにも悪かった。飛行機に乗れなかったり、自分の休みを削って移動したり、まだいろんなマイナス面があると思う。A330 の教育に入る予定だが、故障があっても、事務所に精通している人がいなくて、個人の努力で解決して飛ばしている。本当に不安である。

羽田 兼務教官をしているときに訓練生と一緒にベアの回答について話してみたが、やっぱり当たり前すぎて魅力がないと言っていた。来年度から出発確認主任者の制度が始まるし、737-8 も入ってくるので教官業務の需要は高いが、正式にはまだ情報がない。夜勤の O/T の件では、上からのメールでずいぶん極端な話になっていた。対応は管理職によるので、その辺は委員長から引き続き伝えてもらいたい。

中執 夜勤の休憩問題は団交発言後、現場には「0/T をさせない・休憩を取らせる」という指示が出されたが、これは問題の先送りに過ぎず、業務の負荷が次のシフトへと繰り越されるだけ。現場はそもそも休憩が取れない状況にあるということを訴えていた。

羽田 特定目的積立休暇制度の使い方が増えた回答はよかったが、積立日数も増やしてほしい。年休を使い切らなくて余っている人が、積み立てて今後に使えたらと思う。重整備の方は相変わらず、あちこちに人が散らばっていて、重整備をやっている A350 に人が足りない状況が続いている。

羽田 ST が LT に変わり、回数を多く使う若者は課税されるけど、回数が大事という人も結構いるみたいで、それなりに歓迎されているようだった。機体整備は、今 AOG の機体が多く、そのため重整備の仕事を切って、その対応に当たっている。こういうイベントリスクは年間を通すと結構ある。それを見込んだ部品のストックとかが必要だと思う。部品さえあれば、部品交換をして、後で修理するという処置も取れると思う。

KC-767 受託の説明会に出たが、もう内容は固まっている感じで、10 月から羽田の重整備が始まる。「今も自転車操業している中で、現場に何も聞かないで計画を進めて、本当に安全を守れるのか」と、その場の議論も熱くなっていた。

羽田 ベアは昨年よりは上がっているとはいえ、物価上昇率に追いついていないという感想はある。他社と横並びというところもやっぱ納得いかない。一時金に関しても、夏と冬で 3+3+期末を希望している。期末を 4 月中に支給してほしい、夏の一時金の支給日と近すぎる、という意見があった。

中執 期末は通期決算を見て決める賞与的なもの。通期の発表が 4 月末だから、どうしても支給は 6 月になる。「見切りで 3 月に出して、最後 6 月に」という方法もあるが、社会保険料等が上がるため現実的ではない。KC-767 について年末に組合説明はあったが、制限がかかり情報が流せなかった。3 月になってようやく職場に降りている。組合も職場と同じ、「今でも人がタイトなのだからそんな余力はない、JLU としては反対」と伝えている。

羽田 工具室は、来月、再来月と退職者が続く。それに対してどういう補充をするのか、具体的な話が出てきていない。ベアの額は、昔なら「結構出たな」という感覚だったが、これだけ物価が上がり、戦争みたいなことになって、生活に不安を抱えていると、これでも足りない。これからも賃上げにつながる取り組み、要求を続けて、改善できればと思う。

採決:「26 春闘収拾」 賛成15 反対・保留0 議長1で可決

閉会あいさつ 糸谷副委員長

春闘は職場の盛り上がりに欠け、Web 職討も参加者が少なく厳しさを感じている。これから夏闘が始まるが、夏で賞与を動かすのは難しく、係数もほぼ動かないので、きついところではあるが、それでも私たちの主張を前進させたい。要求を補強する皆さんの声があれば私達も団交で伝えやすい。多くの意見を集めていただけたら、説得力も高まると感じている。今日の中央委員会、皆さんお疲れ様でした。

【日本航空ユニオンニュース 1067(17－42)号】