2026 夏闘
第5回団交報告①

JLUニュース

No 1084(17－59)
航空連 日本航空ユニオン
中央執行委員会
2026年 6月 19日

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

安全運航を支えていることへの感謝を形に

6月16日9:00～10:05、26夏闘第5回目の団交を行いました。会社側は、大堀人財本部長、村田人財戦略部長、整備本部から橋本総務部長、他ISZ、JGZメンバー7人が出席、組合側は佐藤委員長を含め9人が出席しました。以下、団交報告その①です。

■JALのなかで眠っているウイルスの根治が必要

大堀人財本部長 皆さんの日々の安全運航の堅持と最高のサービス提供に努力していただいていることに感謝する。これまでの交渉内容を踏まえて経営として持ち帰り検討したが、これまで団体交渉等で示した以上の回答を行う判断には至っていない。本日の団体交渉においてもこれまで通り真摯に協議を行う考えに変わりはない。ぜひとも貴組合のご理解をお願いしたい。なお貴組合においては6月19日を山場とし争議権を確立、それを背景に交渉を継続していると理解している。争議権の具体化の有無については、17日の正午までに明らかにするよう要請する。

佐藤委員長 大堀さんからは「感謝はしているが回答はない」という話であったが、私たちはゼロ回答という受け止め方をしている。一時金に関しては2.0が出ているが、それも春闘の回答であって、夏での改めての回答ではないというところで、ゼロという表現をしている。職場としては2+2(2.5)という立て付けはおかしく、夏2.0だけというのはあまりにも良くない。将来的にも入ってくる人に対しての懸念もある。飲酒問題に関して鳥取社長からも2回目の文書が出たが、あれでは足りない。信頼関係がないと何も前に進まない。今やっている対策では根本治療になっていない。これはかなり根深い問題である。今回は飲酒という形で出たが、いろんな形で出やすい話だと思う。帯状疱疹みたいにJALのなかにウイルスがあって、それがたまたま出ていないだけで、何かの時に出てきてしまう状態だと思っている。

大堀本部長 委員長のおっしゃるとおりで、アルコール問題が表層的に起きただけで、主因が組織の問題なのか何なのかという分析を始めている。ただ期限があって、「7月17日までに再発防止策を」と言われた時に、社会に対してどういう約束をするかはやらざるを得ない面もあり、苦しいところは正直ある。客室本部だけでなく、整備の職場からも同じような課題があるという声を真摯に聞いて、その再発防止策が職場に納得してもらって、進めていかないと効果的に実行できないと思っている。

■マイカー通勤の規定は半世紀据え置き 見直しが必要

組合 マイカー通勤の高速代の件では、JALECではマイカー通勤に対してシフト補助の9500円があり、それにプラス片道200円である。これまでこの片道200円はいつからかという議論をしてきたが、この9500円はいつからなのか。

会社 JALIの通勤費においては、シフト形態に応じて月額1万1000円から7000円、4000円という形で、シフトの勤務形態に応じて支給額を変えている。過去経緯を確認したが、1970年くらいからこの制度になっている。主旨としては当時のタクシー網がなかなか整備されていない状況と、自動車の事故も多発している時代だった。そういう状況の中で空港地区のシフト勤務者に対し、会社としてタクシーを手配できない方がいたので、やむを得ず自家用車で通勤していただく方へ、その配車にかかる費用を返却していた経緯がある。当時の状況と今は変わってきているところもあるものの、今としてはその補助費に対する見直しは特段考えていない。

組合 半世紀も前の話なのだから見直すべきだろう。

会社 働きやすい制度を作っていくということで、通勤の負担がないように、という考え方は会社として持っているので、引き続き必要なものを考えてやっていく考え方は持っている。

組合 「あくまでも公共交通機関で通うのがメイン」と言われるが、それは建前の話であって、実体的にはマイカー通勤者がいて、それにより会社もメリットを被っている。マイカー通勤をタクシー送迎にした方が会社は費用がかかる。だから、せめてマイカー通勤者に対し、実費支給という形にした方が今の実態に合っているのではないか。

会社 経費のところだけ見るとそうだけれど、社員の安全面などを総合的に勘案して決定しているものだと思っているので、引き続きいただいたお声をもとに考えていきたい。

組合 マイカー通勤者はゼロにはできないので、そこは考えてほしい。以前は費用面の理由から、マイカー通勤を斡旋していた時期が何年間かあった。それで、マイカー通勤ありきで駅から遠いところに家を買った人もいる。

組合 シフト補助の経緯を今初めて聞いたが、そんな古い話だったのか。「当時の配車にかかるお金を分配して～」ということで言われたが、これまでの話だと、この9500円の中にタイヤの交換や車の消耗品の補助という意味合いが含まれているという説明だったが、それは全然違うのか。

会社 当時の組合に対しての説明内容としては先ほどのとおり。ただ規定の中で、明確にこの補助費が何に対するものだという明記はしていないので、ご自身で必要なものに対しての費用としてやっていただくというのが今の形だと思う。

組合 車の事故が減っているので保険料はわからないが、消耗品等は絶対高くなっているので、半世紀前のものは合っていないと思う。

会社 おそらく当時と今ではタクシー網がだいぶ今は整備されていて、会社に来られない方はいないと思っている。そういう意味ではタクシー網が整備された時点で、この手当の目的はもう果たしたわけだが、とはいえ、それを当てにされている自家用車の方も多くいる中で、いろんな補助の立て付けが形を変え、名を変え、中身を変えていても、50年かけても

この補助が存続してきているという歴史だと想像している。

組合 変わっていないのは、「失われた 30 年」の間、社員に対しては何もやらなくていいという人財本部の先輩たちがずっといたということだと思う。

会社 そこだけは無くさなかったとも考えられる。

組合 なくすことはいっぱいやってきた。しかし、そこは会社として温情で残したのかもしれないけれど、やっぱり合っていないわけだから、実費支給にした方が実態に合う。

会社 実費というのは高速代の実費の話か。

組合 本当に来ているルートで高速代がかかるのであれば、その高速代は実費で払うべき。ガソリン代は支給されているのだから実費というと主に高速代になる。

組合 ずっとこの話、200 円をどうにかしろという話を含めて、やっているが、確かに 50 年ぐらい変わっていないのだろう。だけど世間ではいろんなものが、どんどん値上げしてきているのだから、やっぱり見直すべき。逆に言えば、マイカー通勤を禁止にしてみてはどうか。そうして会社にどれだけの負担があるのか考えてみた方がいい。きっと大変なことになると思う。タクシーも呼び切れないと思う。残業になる時には、マイカー通勤の方を選んで残業を頼んでいるケースがある。会社はそういう人たちに甘えている。

組合 タクシー網が良くなったように言うが、今 1 時終わりで、2 時まで残業すると、断られるか、来たとしても 4 時とかになり、2 時間待ったりする。結局マイカー通勤の人に残ってもらうか、マイカー通勤の人に送ってもらうことになる。そういうところが会社の甘えだと言っている。前の会社では残業した時は高速代全額支給だった。あと、本部ごとで燃費計算も違うわけだから、JALEC は JALEC で基準を作ればいい。公共交通機関で通えない時間に仕事をさせているのは JALEC なのだから。

■羽田空港 朝の便の遅延対策について具体的には？

組合 経協で 901 便の話をしていて、他の本部でも検討しているという説明だった、全社的に羽田の朝の空港混雑に対し、どういった対応をしているのかをお聞きしたい。

会社 定時性を担当している CX 本部に確認したところ、状況としては羽田発の立ち上がり便で、ディレイが比較的多く発生している便をリストアップして、定時出発強化便に設定して取り組んでいる。具体的には那覇行きの 901、903、905、907。旅客については、保安検査締切時刻以降の搭乗を認めない運用や、ゲート到着が遅れた旅客のオフロードを厳格に実施している。手荷物についても、預け入れ締切時刻を過ぎた荷物は受け付けない運用を行っている。また、空港内で定時運航の重要性を周知する動画や公式 SNS などを活用し、利用者への啓発も進めている。こうした取り組みにより、対象便では徐々に改善が見られており、今後は沖縄便以外への展開も検討している。

組合 それで具体的に 901 便で、昨年度は定時出発率何%だったか。

会社 具体的な数字はすみません、現状は把握していない。

組合 そこは確認しておいてほしいが、おそらく 0%に近いと思う。901 便は一回も定時に出たことは見たことがない。乗員さんに聞いても、2 月ぐらいの時点では、まだ 0%って言っていた。その取り組みというのはいつからされているか。

会社 昨年度の 11 月から。

組合 だとしたら全く効果が出ていない。旅客や手荷物への対応強化だけでは限界があり、その打ち手でダメなら別の対策も必要だと思う。特に沖縄便については、利用者の空港アクセスや搭乗実態を踏まえると、早朝時間帯のダイヤ設定そのものに課題があるのかもしれない。6:25 発の沖縄行きよりも 5 分遅く出る設定の福岡便の方が先に出ていき、沖縄便が平気で 10 分、20 分遅れる。そういった実態に対して現在の出発時刻が適切なのかも含めて検証してほしい。

会社 はい、わかりました。

組合 それだけではなく、始発便の出発遅れにより後続便のスポットインや出発準備が遅れ、その後の便にも遅延が連鎖している実態がある。また、空港事態の混雑と空港トラフィックの制約もあり、901 便だけではなく、2 便目以降のケアも考えていかないと、そこからずっと玉突きで最終便まで遅れていく。始発便の定時性向上だけでなく、後続便への影響や遅延の連鎖も含めて対策を検討する必要があると思う。

■JGS の ISAGO 導入により遅れる原因が増えている

組合 遅れる理由が最近また増えている。JGS で国際規格の ISAGO を羽田でも取り入れて、手順の厳格運用というか、国際標準で仕事をしているため、今までのようにいかなくなって、うまくいっていない。全社的にどう見ているのか、整本の方では、メールが回っただけで「聞いてない」という人も多いが、これが理由で遅れている事実とかはあるのか。

会社 こちらも空港本部、JGS に確認したところ、ISAGO への準拠に伴い、一部手順の変更によって作業時間が増えていることは認識している。具体的には、安全ポールの設置位置の変更や、PBB を除く他車両の離脱後でなければトーイングカーを接続できない運用への変更など。一方で、これらの変更は国際的な安全基準である ISAGO への適合を目的としたものであり、安全性向上につながる取り組みと認識している。作業負荷の増加については JGS において検証を実施しており、現行の B/T 内で対応可能な範囲であることを確認している。便ごとに状況の違いはあるものの、全体としては定時性に大きな影響を与えるものではないと認識して実施している。

組合 だとしたらその認識は間違っている。現場では出発遅延の発生や到着後の旅客降機時間の増加など、実際に影響が出ている。また、ISAGO 対応による手順変更は、人員が十分に配置されていることを前提とした運用であって、慢性的な人員不足の中では作業の待ち時間や移動が増え、結果として作業効率の低下を招いている。現場からは、お客様対応や運航乗務員との調整にも影響が出ているとの声がある。そもそも、この制度変更の趣旨や具体的な運用について、関係部署への周知が十分とは言えない。安全性に関しては、人が走り回っていることになっていて、人員不足で掛け持ちでやっているから、安全性は低下している。

組合 この件は、組合から団交前に ISZ と JGZ に教えて調べさせたもの。そちらも知らなかったくらいだ。また、安全のために行っているという説明だが、こういう基準を持てば、外航受託をしやすいからとか、そういう理由ではないのか。

会社 外航を取りたいがためにやっているということではない。

組合 先行して支店の JGS で始まった時に、「これ何のため？本当に必要？」と言っていた。現場にもちゃんと伝わっていなくて、それで手順が増えて忙しくなって、ではなかなかうまく進まないと思う。

以下、JLU ニュース1085号に続く