団交速報(1/26)

デルタ航空日本支社労働組合（第 14 期 2 号 2021.1.28 発）
http://majyutu2006.web.fc2.com/
e-mail: delta.union.jp@gmail.com

リモート：13:00～14 :00　　会社側：ヴィクター大隅氏、野々村氏　　組合側：上谷、柿沼、小野、武田、崔

「春闘要求書」提示　→　「一時金/5 か月」のみ要求

冒頭に組合側より前回団交での要求に関して「有給休暇の保有期間延長」の会社対応について感謝の意を大隅氏に示し、今後の Face to Face の団交も期待しながら「リモート/スタイル」は継続的に考えていく時代であることも伝えました。

当労組の要求として、下記について各執行委員より説明していきました。

① 労働協約は、内容により**締結期間を基本「1 年間」**とする。
② 4%ベアは、業績回復を待ち、今後の交渉事項として考えている。
③ 「定期昇給」は、労働協約書内の条項として、会社側の判断を尊重する。
④ **「一時金/5 か月」に関しては、今までの経緯も含めて「生活給」として、支給の必要性を説明**。

特に、「Reduce Work」の中、この「生活給」である「一時金」が支給されないと、非常に厳しいと皆さんからの意見をいただいていることも伝え、US サイドの減給は無い状況もふまえながら平等性を持って対応して欲しいことを伝えました。

大隅氏からは、会社の現況を考慮された「春闘要求」であることの理解、また、要求内容の1本化による本社との交渉のしやすさもある、と発言され、日本地区の従業員の皆さんのために本社と話していきたいと、前向きな発言であったと感じました。「HR」野々村氏からは、会社の現況を見ると「一時金」の支給も未だ厳しいと考えているとのこと。しかしながら、今までの経緯は把握しており「一時金」が皆さんの「生活給」であることの理解はしている。今後は、「クリエイティブな交渉」「多角的リビュー」、また、大隅氏が先に発言した「apple to apple（ビジネス用語では、同じ性質なものの比較の意）」も使い、これらのワードを並べて話し「総合的に判断」することとなると発言されました。これらの説明を受け、もし「一時金」の支給がある場合には、何らかの条件が会社から提示されることも感じ取られました。

また、組合からは今回の春闘については早急な締結を目指すのではなく、一本に絞った要求である「一時金」支給が確実に行われることについて時間がかかる事（本社との交渉）は理解する意向であるとも伝えました。

「FLT 増便」への会社側/努力 → 「雇用確保」へ！

大隅氏から、特に日本地区の「雇用確保」も前提に「FLT 増便」を、何らかの理由をもって本社に提言/交渉を継続的にしていきたいとしている、と総合的に発言がありました。また、現況の「レベニュー」は 2019 年時の 30%であり 2021 年の第一四半期も 2019 年時の 40%程度の見込みと考え、未だ厳しい状況は抜けていないが、上げていきたい。2023 年度には 80～90%の回復を目標としながら、現段階では、3 ヶ月/6 か月単位でのターゲットを持ち展開していく形であるとのこと。「できる限り（日本の）FLT を増やしたい」とし、今後の（本社/マーケティング）会議で説明していく予定。各目標は、ワクチンの普及が「きっかけ」となると見ているが、3～4月にポイントを持っていき GW 前に HNL 便の復活、セカンドハーフの6～7月以降に取り戻していきたい現段階の意向であるとのことでした。

近々の「NPS（ネット・プロモーター・スコア）」が 71%プラスになるなど顧客満足度が高評価であったとのこと、また、7/4 の独立記念日に向けた「ポシティブ・リカバリー・モード」への考え、そして、エド・バスチャン CEO からの「戻ってくるときは、直ぐに戻ってくる。その時に備え準備していきましょう！」を例に挙げ、日本地区従業員の雇用確保の必要性なども確認しながら、今後の形としていくことを説明されました。 また、「マッケンゼー（コンサルタント会社）」から来る 2 名の女性によるポジティブな変化も期待しているとのことでした。

組合側よりの質問事項として今後の「早期退職制度」の有無を聞いてみましたが、現段階では検討していないし前回のような恵まれた内容は一時的な大きなコストとして考えているので、現時点では可能性は少ないとのことでした。

今後の「NGO FLT」→ 前向きな動きへ！

この状況下の中、「貨物」と「トヨタ」をキーワードとして、NGO の今後の FLT について話を聞きました。勿論、現段階で確定的なことは一切ないのが現状であり、「トヨタの動き」を大隅氏からの説明により今後の「希望」いついてお話を伺いました。残念ながら KIX での自社便 FLT の回復は見込まれないとのこと、その分や西側の「貨物」は NGO に、また、トヨタを基本とする「ビジネス出張」も考慮すると NGO での DTW/FLT 復活を推進していくことが妥当なスタイルであるとのこと。JAL のシカゴ便の現況に少し懸念を感じているような発言もありましたが、基本的に日系（JAL/ANA）の撤退もあり、現在、「貨物」の需要についていけてなく、また、トヨタのプロジェクトも進行中のため出張者が戻ってくるのが見えているので、まずは週 1 くらいでも復活していければと方向性は確認できました。但し、現況のヨーロッパ便の回復や機材：ワイドボディーのやりくりが追い付いていないことなどもあり、ハードルは多々あるとのことでした。