

明けまして
おめでとうございます
今年もよろしく
お願い致します



＜ 発 行 者 ＞
航空安全推進連絡会議 03-3742-9359
航空労組連絡会 03-3742-3251
日本乗員組合連絡会議 03-5705-2770
http://www.kohkuren.org/



旺盛な航空需要が予想されるアジア太平洋地域。2020年には1日約100便増が計画される羽田空港

空の安全、争議解決

貧困と格差是正の2017年に

1月20日、米大統領就任式が行われます。トナルド・トランプ氏がどのような政策を掲げ実施するのか、世界は注目しています。トランプ氏が選ばれたこと英国EU離脱の背景に共通性が指摘されています。グローバル化の進展は貧困と格差を拡大させ、分断を招いています。一方、欧州ではまともな生活を取り戻すため、緊縮財政に反対する幅広い市民運動や選挙を通して多国籍企業の横暴や格差の貧困を是正させる社会変革が生まれています。

国内に目を転じれば、安倍政権は経済政策「アベノミクス」で異次元の金融緩和や機動的な財政政策、民間投資を喚起する成長戦略を進めてきました。株価上昇と円安で大企業は大きな利益を上げ、大企業の内部留保は300兆円を超えました。が、庶民の暮らしに光は差し込みます貧困と格差が一段と拡大しました。給与所得者数を所得階層別にみると年収2千万円以上と5百万円以下が増加、5百万円～1千万円の間層は減少しています。非正規労働者は2千万円を超え、年収2百万円以下の労働者は1千万円を

超えました。日本の子供の貧困率は16・3％とOECD（経済協力開発機構）34개국中ワースト6位。「貯蓄ゼロ世帯」は30・9％と、この20年余りで3倍に増えました。富裕層はますます富み、中間層は疲弊し貧困層が増大し安倍政権下で深化した日本の姿です。安閑連法（戦争法）強行成立で、PKOで海外に派遣された自衛隊員の生命の危険性が高まっています。沖縄辺野古新基地建設問題でも、沖縄県民の民意を無視する安倍政権への反発は大きく強まっています。求められるのは米国のメカネを通じた外交経済政策や軍事協力からの転換です。欧米では社会変革をめざす幅広い市民運動が新たな潮流になっています。そのうねりは日本でも広がっています。

航空各社の17年3月期決算は、収入を下方修正したものの好決算が予想されています。安全面や労働環境で課題を抱えているのも共通です。JAL・ANAではエンジントラブルが相次ぎました。ANAではB787の、JALではB777のエンジン不具合が相次ぎ、影響は今なお引

きつっています。両社は航空機の稼働を上げるため、整備をできるだけ夜間に集中させています。そのため勤務は夜間偏重になり、整備士の疲労を高め不安要因になっています。全日空は、国内線で有資格整備士による飛行間点検を配置しない「新フライトオペレーション（新FO）」を導入し1年が経過しました。最初に導入された羽田空港では整備士の配置はなくなり、ランドハンドリング担当者が整備業務を担います。運航乗務員の負担増加や安全性低下が懸念されています。

日本航空では、パイロット不足が抜き差しならぬ状況にあります。会社はいっせうの高稼働をねらい、安全運航のために定められた年間乗務時間制限の延長を提案。労使の緊張が高まっています。客室乗務員の職場では、改悪勤務が適用される客室乗務員と適用されないCCU組合員が混在乗務しています。労働強化のなかで健康被害が報告されています。毎年大用しなければ運航を維持できない表情です。背景には過酷な勤務やパワハラなどの労働環境が指摘

されています。外航では、路線の見直しや「合理化」によるコスト削減が相次ぎ、雇用問題が起きています。ランドハンドリングの人員不足も深刻です。ANAグループのANA ASでは、16年度は毎月ように新規採用を重ね6カ月間の累計は500人を超えています。成田空港のグラハム会社では、派遣会社6社から人員採用しています。JALグループのJGSでは10月の労使交渉で、成田羽田の計画人員はマイナス34名が明らかになりました。17年度内定者を前倒して研修生として受け入れています。退職は後を絶たず、人員不足解消の見通しは不透明です。迎える2017年、JAL不当解雇撤回闘

争は9月23日に最高裁で日本航空の不当労働行為も取り上げられました。3労組統一要求も日本航空に提出され、交渉が開始されました。早期解決に向けた日本航空の決断が求められます。

直面する17春闘は16年末闘争の成果を土台に、さらなる職場改善に向けた取り組みが求められます。利益至上主義から安全第・公共性重視に転換させるとともに、職場に誇りと活力を取り戻し、安全安心の航空産業を築く取り組みを強化しなければなりません。私たちはあらためて「労働条件は安全を支える基盤」を確認し、安全運航の担い手にふさわしい労働条件に引き上げさせましょう。

主な記事から

- ▶ ITFアジア総会に参加して。トピックス紹介 2面
- ▶ JAL・ANA、経営戦略と社内事情 2面
- ▶ JAL解雇争議、地域で全国で連帯強化。「鉄路・根室の会」が結成される 3面

労働相談は航空連に
03-3742-3251
e-mail/honbu@kohkuren.org

発着枠配分の差が業績に反映

急激・大規模拡大のANA

成長戦略がみえないJAL

JAL・ANA 経営戦略を考察

層の拡大により、航空を利用した旅行者が増加すると予測されています。国別では、中国・インドネシアは急成長市場とみられています。日本の航空旅客数増加率は穏やかなものと考えられ、現在世界第4位の市場は2035年には世界第7位へとみられています。一方、日本政府は「明日の日本を支える観光ビジョン」の新たな目標として、訪日外国人旅行者を2020年4000万人、2030年6000万人を掲げています。国土交通省は目標達成に



航空業界を二分するANAとJAL

国際航空運送協会（IATA）の長期予想では、20年後の世界の航空旅客（16年は38億人予測）は2倍に膨れ上がります。旺盛な航空需要の牽引役はアジア太平洋地域。経済成長が著しいこの地域では、人口増加と可処分所得を有する中間層の拡大により、航空を

国交省の監視対象で慎重なJAL

向け、首都圏空港の機能強化や規制の見直しなどを具体化し進めています。こうした内外情勢のもとで国内大手航空各社が打ち出す経営戦略を考察します。

全日空は16年1月に「2016-2020年度中期経営戦略」を発表しました。エアライン事業ではフルサービスキャリアとLCCの両フラン

は、15年度営業収入1兆7900億円を20年には2兆1600億円に、営業利益は15年度1250億円を2000億円に拡大します。機材投資は過去最大規模の2兆円（カタログ価格、15年5月発表）を計画しており、関係者から「野心的すぎるのではないか」といった声もあがりました。

【2016「上期」内際の収入構造を比較】

	JAL		ANA	
	国内線	国際線	国内線	国際線
旅客収入(億円)	2533	2131	3474	2571
旅客数(千人)	16130	4213(-1.6%)	21520	4479(+10.3)
座キロ(百万)	17884	2500(+0.8%)	30225	29458(+11.9)
旅キロ(百万)	12154	20405(+0.1%)	19526	22309(+11.6)
利用率LF(%)	68.0	80.0	64.6	75.7(-0.2)
イールド	20.8(17.7)	10.4	17.8	11.6
ユニットレニュー	14.2(12.1)	8.4	11.5	8.8
単価(円/人)	15708	50589	16146	57854

注：JAL国内線は大圏コースなのでANA比較のため「JAL国内線=キロ0.85」
 ・イールド Yield=収入÷旅客キロ（旅客1人1キロ当たり単価）
 ・ユニットレニュー（座キロ当たり単価）=収入÷座席キロ=イールド×利用率

票には、国土交通省が中期経営計画（16年度末まで）の新たな投資や路線計画を監視対象とした「8・10ペーパー」があることが推察されます。「8・10ペーパー」とは、日本航空の再編案を目前にした2010年8月10日に、国土交通省が日本航空に出した「日本航空の企業再生への対応

両社が抱える社内事情

ANAは過大な投資を含む事業計画を進めており、とりわけ国際線の拡大はイベントリスを伴っています。国際線を拡大したJALを彷彿させ

「と指摘されています。つまりは経済的な打撃も大きく、経営を揺るがす事態になります。機材計画では、2020年には現在の258機体制から300機体制に拡大します。首都圏発着枠拡大など動向する

このペーパーがどのような結果を發揮したか、発行後の発着枠の配分をみてみます。2012年11月羽田空港国内線発着枠1日25枠の配分はANA・JAL・JAL・他4社14枠、2014年3月の国際発着枠20枠はANA11枠・JAL5枠・2015年4月には、日米航空協議合意に伴う昼間時間帯5便、5便のうち4便は深夜早朝時間帯からの移行はANA3便・JAL2便となりました。累計ではANA22枠に対してはANA10枠の優位性をANAがフルに活用した結果は、計画を上回る利益を上げ続けていることからも、絶大な効果は疑いありません。一方、イベントリスや社内事情も迫られており、計画見直しを迫られることを考慮すべきでしょう。

と、パイロットは250名規模の増員が必要との試算もあります。一人の機長養成に10年程度かかるため、世界的にもパイロット不足が懸かっているから300機体制に拡大する。パイロット確保は容易ではありません。確保のためには、パイロット不足を補う必要があり、給与が私費、加盟できない労働者が多数存在していることが報告され、組合の力を強化するための加盟組合代表から

規制を緩和する動きがありますが、健康問題による乗務中断者が増加傾向にあるなか、規制緩和は新たなリスクを抱えることになりかねません。

は、当該地域における労働者が貧困のあまり加盟

一切言わず、安全運航のために設けられた年間乗務時間制限を、あれこれ理由をつけて延長しようとしており、パイロットの不信任を増大させています。

増えたり、IATF全体に及ぼすアジア太平洋地域の影響がますます重要である」と強調されました。加盟組合代表からは、当該地域における労働者が貧困のあまり加盟

客室乗務員の勤務見直しをめぐる対応も酷いものです。会社は勤務基準の見直しについて「緩やかな4日勤務2日休の日」でのスケジュールの安定化として、航空連合傘下のJALFIOと勤務協定を結びました。ところが実際に乗務してみると、2日連続の国際線日帰りの乗務後の翌日から国際線長距離乗務だったり、乗務後の休日が年休に置き換わっていたり、新協定で乗務するJALFIO組合員から悲鳴があがっています。一方、日航キャビンクルーユニオン（CCU）は検証の結果、様々な問題があることから協定を結んでいません。これにより客室乗務員は、組合所属別勤務協定でそれぞれ乗務することになりました。植木社長は「少しでも長く皆さんに働いてもらいたい」と述べますが、CCUの調べでは、JALの客室乗務員はこの1年間で6000名が退職しています。

財務面強化の陰で、現場力を低下させ安全を脅かす不都合な真実が侵食し始めています。現場に寄り添った施策への転換が必要ではないでしょうか。

IATFアジア太平洋地域総会

62の労働組合代表が参加
交通運輸の未来を俯瞰
労働環境改善めざし討論

昨年11月28日〜30日、東京ビックサイトで国際運輸労働（IATF）のアジア太平洋地域総会（A

PRC）が開かれまし。東京開催は19年ぶり。アジア太平洋地域から62の労働組合代表など、総勢約250名が参加しました。航空運からは近村議長をはじめ17名

総会はアジア太平洋地域における活動計画を定

めて組織体制を改編すること、現状を全体で共有し、交通運輸の未来を俯瞰しながら労働環境を改善することを目的としています。組織状況につ

（3面につづく）

争議解決を！地域から全国から力強い連帯

釧路・根室で支える会結成

大田区では展望を確認する集会

JAL不当解雇撤回闘争

羽田空港をかかえる東京都大田区の仲間による「JAL争議の到達点と今後のたたかいの展望」を確認する集会が12月16日、大田区消費者生活センターで開催されました。会場一杯に、区内の市民団体や労働組合、原告など1800名が集まりました。

羽田空港をかかえる東京都大田区の仲間による「JAL争議の到達点と今後のたたかいの展望」を確認する集会が12月16日、大田区消費者生活センターで開催されました。会場一杯に、区内の市民団体や労働組合、原告など1800名が集まりました。

国交大臣

日航の不当労働行為は遺憾

集いは小林JAL大田実行委員会事務局の、集いの趣旨と大田の共同

行動の意義の挨拶で開会。続いて津恵JAL国民支援共闘会議事務局長が「JAL争議の到達点と今後のたたかいの展望」と題する基調報告。山添拓参議院議員（共産党・国土交通委員）は、日本航空の不当労働行為が最高裁で確定した後に行われた国土交通委員会でのJAL争議を巡る審議状況を報告。石井国交大臣や越智内閣府副大臣

の「遺憾に思う」との発言を紹介しました。前田CCU（日航キャビンクルーユニオン）副委員長と飯田日航乗組副委員長は変化を職場からのたたかいを報告。堀弁護士（東京南部法律事務所、要敵原（あいはら）大田区職労委員長、五十嵐雪谷民商会長、横田新婦人大田支部事務局長から連帯挨拶がありました。山口パイロット原告団長と

財人が整理解雇を巡る労使交渉で働いた不当労働行為が最高裁で確定したこと、それを受けた国会での審議状況などを説明しました。

たといえます。10月16日航空機組合、日航乗組員組合・CCUの3労組が統一要求を会社に提出しました。大きな情勢の変化を迎え、北の大地で支援する会が結成されたことは私たちに大きな力を与えます。立ち上げにご尽力していただいた皆さま、本当にありがとうございます。

2010年12月31日に日本航空のパイロットと客室乗務員166名が不当解雇されました。解雇者を職場に戻そうとする運動はさらに広がっています。



挨拶するJAL大田実行委員会の小林さん

内田客乗原告団長は、集会開催のお礼と争議の早期解決を目指す決意表明をしました。

JAL不当解雇撤回闘争を支援する共闘組織は全国に28あります。12月21日には29番目となる、不当解雇とたたかう日本航空労働者を支える釧路・根室の会、結成総会が釧路市内で開催され、客乗原告団から内田団長と鈴木副団長、小栗原告が、パイロット原告団から山口団長と清田事務局長が参加しました。結成総会には約70名が参加しました。

原告団は結成総会に先立ち、北海道釧路総合振興局長を訪問。JAL解雇撤回闘争の現状や、管轄組合の3労組が統一要求を会社に提出しました。大きな情勢の変化を迎え、北の大地で支援する会が結成されたことは私たちに大きな力を与えます。立ち上げにご尽力していただいた皆さま、本当にありがとうございます。

2010年12月31日に日本航空のパイロットと客室乗務員166名が不当解雇されました。解雇者を職場に戻そうとする運動はさらに広がっています。



「釧路・根室の会」結成総会であいさつする今井護士

重視されるアジア太平洋地域

「職場の自動化」に注視

ITFアジア太平洋地域総会

総会では「第4次産業革命」というテーマが出されました。これは「職場の自動化」を意味しており、それが職場や雇用に与える影響について議論されました。交通運輸やロジスティクス産業の労働組合にとって、こうした変革がもたらす課題は現実のものであり、港湾への自動クレーンの導入や倉庫での自動ロボットの稼働などにその影響がすでに起きています。自動化で雇用の問題が浮上する恐れがあり、労働組合の対応の遅れが指摘されました。

旅行業界からは民泊の問題と、アグリケーションを使ってホテルの予約・支払い決済などが可能となったことで、労働組合が不安となり、人を介さずにホテル事業が展開される、職場や宿泊施設の安全性に影響を与える恐れがあるとの指摘が出されました。

これらへの指摘に共通するのは、自動化の発達に伴いユーザーと対面する人間が不要となり、職場と職場の安全管理がおろそかになる恐れが生じているという点にあります。

パキスタンの河川で連年発生している洪水は、地球温暖化に伴う河川の水位が減少し、船による運搬業務がなくなる恐れが懸念され、ITFとして対策を打ち出すべきとの指摘がなされました。



ITFコットン書記長(左から2人目)と懇談する近村議長(左)と内田客乗原告団長(右から2人目)

ITF参加は国際活動を身近で体感できる絶好の機会でした。ITFは2018年にシンガポールで第44回世界大会を開催します。世界の動きに日本も無縁ではいけないことが非常に多く、今後とも航空連帯は国際情勢を把握し、日本での取り組みに活かすべく活動を進めていきます。

総会ではITFのステ

(2面からつづく)

