

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/

ソラシドは組合
差別をするな!
KLMは無期雇
用
転換逃れするな!

フェニックス PHOENIX

18夏闘

増益のJAL夏季一時金大幅ダウン

社員生活への影響必至

ANA諸要求に前進回答

一時金の支払い方法を、「夏」・「冬」に業績連
動の「期末」を加え、分散したJAL。仕組み
を大きく変えたことで夏季一時金は前年を大き
く下回ります。同様の仕組みを採り入れている
ANAとの格差が一段と鮮明となり、職場の不
満も高まっています。請求書では前進回答を引
き出しています。しかし負担軽減は十分とはい
えず、人的リスクを抱えたままです。

好調な経営を背景
に、全日空・日本航空は、
好決算が続いています。
全日空の17年度売上高
は1兆9777億円、営
業利益は3832億円
に、全日空は過去最高の16
45億円、日本航空の完
上高は1兆3832億
円、営業利益は全日空を
上回る1745億円を上
回っています。



発着枠拡大に向け準備を進める成田空港

Table with 3 columns: Airline, 18年度一時金回答状況, and 航空連調べ. Rows include All Nippon Airways, Japan Airlines, United Airlines, Air France, Philippine Airlines, Malaysia Airlines, British Airways, and Delta Airlines.

「ANA」は夏闘で出向
手当、A380関係、副
操縦士の育成環境、イン
ド線の予防接種要求の前
進を指示しました。出向
手当では成田での連続乗
務時の宿泊の際に滞在補
助費支給が回答され、A
380関係やインド線では
今後の改善の方向性が
示されました。

全日空は春闘で一時金
年間6・2カ月+α(時金
年間6・2カ月+α)を
益目標達成時。夏冬2・
1カ月+期末2カ月+α
を回答。全日空乗組
員は、ANA乗組(旧エアニ
ッポ)乗組)は出向問題
で前年並みがあり、5分
前下クローズでは定時
制確保に向けた勤務開始
時刻含めた仕組みづくり

- 主な記事から
▶ グラハン問題で航空局と意見交換。アンケート結果、職場実態を説明 2面
▶ 「2020年と航空～疲弊する職場～」パイロット編。乗務中断者が年々増加 2面
▶ KLMの日本人契約制CAの雇止め許されない 2面
▶ JAL争議-「誠心誠意組合と話し合っていきたい」株主総会で植木会長が発言 3面
▶ 航空連代表がICAOP日本政府代表部と懇談 3面
▶ 安全会議2018年対官庁要請一厚労省にCAの勤務実態訴え改善求める 4面

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

春闘継続労組にベア回答

春闘交渉を継続して
いたNAFC労組はベア
スアップ1000円。夏
季一時金は2・7カ月+
3・9万円の回答を引き
出しました。昨5月の
企業買収により新経営
陣との労働条件が課題
のJAS新労組は、夏
季一時金1・4カ月の回
答を引き出しました。
産業航空の朝日航空で
は1500円のベアス
アップがありまし
た。外航では、賃上げ回答が
本国との調整が必要と
ことから長期交渉になっ
ています。
人員不足から労働強化
を強いられている状況も
あり、安全への影響が懸
念されています。羽田空
港で全日空のハンドリン
グの行うANAASでは
事故トラブルが相次ぎ、
「危機的な状況にある」
の必要性、機材問題では
引き続き監視強化してい
くことを主張しました。
JALグループ各労組
は春闘で示された、前年
を大幅に引き下げられた
夏季一時金2カ月の引上
げと諸要求を中心団体
交渉が行われました。経
営は3回に分割し、数値
目標を明確化したことを
もって透明性と納得性が
得られるの一点張りです。
年2回の一時金を3回
に分割する是非、生活
への影響、数値目標の妥
協では82%が否で
す。
CCOUでは昇格をめ
ぐる労働行動問題で会
社に労働行動を約束さ
せ、GUM線では編成増
(トライアル)を勝ち取
りました。働き方の改善
では、時間管理やサービ
ス面で負担軽減につな
がるのを引き出しまし
た。

春闘交渉を継続して
いたNAFC労組はベア
スアップ1000円。夏
季一時金は2・7カ月+
3・9万円の回答を引き
出しました。昨5月の
企業買収により新経営
陣との労働条件が課題
のJAS新労組は、夏
季一時金1・4カ月の回
答を引き出しました。
産業航空の朝日航空で
は1500円のベアス
アップがありまし
た。外航では、賃上げ回答が
本国との調整が必要と
ことから長期交渉になっ
ています。
人員不足から労働強化
を強いられている状況も
あり、安全への影響が懸
念されています。羽田空
港で全日空のハンドリン
グの行うANAASでは
事故トラブルが相次ぎ、
「危機的な状況にある」
の必要性、機材問題では
引き続き監視強化してい
くことを主張しました。
JALグループ各労組
は春闘で示された、前年
を大幅に引き下げられた
夏季一時金2カ月の引上
げと諸要求を中心団体
交渉が行われました。経
営は3回に分割し、数値
目標を明確化したことを
もって透明性と納得性が
得られるの一点張りです。
年2回の一時金を3回
に分割する是非、生活
への影響、数値目標の妥
協では82%が否で
す。
CCOUでは昇格をめ
ぐる労働行動問題で会
社に労働行動を約束さ
せ、GUM線では編成増
(トライアル)を勝ち取
りました。働き方の改善
では、時間管理やサービ
ス面で負担軽減につな
がるのを引き出しまし
た。

7月後半にはう
つうつしい梅雨
も明け、本格的
な夏を迎えま
す。こんどは猛
暑が心配になります。各
地で発生している地震も
気になります。備えあれ
ば憂いなしといきたいと
ころですが、うまくいか
ないのも増えます。国会審
議では野党の質問に備
え、首相や大臣のそばに
関係者の官機が待機し
ています。質問者は質問
内容を事前通告しなくて
はなりません。正確に答
えるためには調べたりす
る時間が必要なため、や
むを得ないことでしょ
う。政府側には誠実な対
応が求められます。●最近
話題の「二飯論法」。「朝
ご飯を食べましたか」と
聞かれる際、パンを食べ
ているのに「ご飯(白米)
を食べたかを聞かれたよ
うに論点をずらし、「食
べていない」と強弁する
論法です。論点をすり替
えは「加計学園疑惑」、
働き手の時間規制を取り
払う高度プロフェッショ
ナル制度をめぐる首相や
大臣答弁に共通していま
す。法政大学の西教員が
ツイッターで指摘した
散らばります。●安富歩
東大教授は著書で、東大
出身者が使う「欺瞞的
傍聴者の話法」を「東
大話法」と述べていま
す。間違っていないのも
正しいものもあるかように
誤魔化す論法。政治の中
心にいる人々に誠実や謙
虚を求めるのは、もはや
幻想なのか。

誘導路

# 航空局と意見交換

## アンケート結果や実態を説明

### 航空局 安全監査で教育不足など指摘

航空連グラハン連は6月15日に航空局を訪問。昨年12月に取り組んだ「職場の安全・健康アンケート」の特徴点を示しながら、グラハン連事務局

リンクを定める現状と課題、労働条件や安全問題について意見を交換し、適切な指導を求めました。航空局からは島田副議長(グラハン)連事務局

長(兼務)、丸山事務局次長(同事務局兼務)、佐々木幹事(同事務局兼務)、飯田グラハン連事務局、飯田JCS東労組書記長が出席。航空局からは安全企画課および航空ネットワーク部署理事業課の各担当者が対応しました。

まず、8割が業務量に比べ人員不足と答える状況は、企業が進めた効率化、一辺倒の施策の結果と言えます。健康については約6割が「自覚症状あり」「不安を感じる」と答え、8割超が腰痛を訴えています。「眠れない」は前回調査より6ポイント増加し、15年調査からは3倍増となっています。睡眠時間調査では7割超が1日の平均睡眠時間を「5時間未満」「6時間」と答えています。睡眠時間が十分確保されないなかで仕事に従事している姿を浮き彫りにしています。5時間程度の睡眠が継続すると

睡眠のバランスが崩れ、脳・心臓疾患のリスクが高まるの研究結果もあります。作業中の休憩時間にも割が取れない状況と答えています。グラハン連は、首屈指図着格好拡大の2020年の東京オリンピック・パリンピックなど、業務量の大幅増加を予想している。過去、グラハン労働者に腰痛が発したのは当該企業と親業責任があるとして裁判に発展し、企業は法的批判にさらされた。こうした事態を再び繰り返さないためにも、人員不足の解消など、状態を止むべきめをかける有効な対策を早急に打ち出すことが求められると指摘しています。

### グラハン連



職場実態を説明するグラハン連代表ら(右側)

アンケートでは半数が職場の安全は低下していると感じ、4人のうち3人が職場で事故トラブルが発生していると答えています。この背景として、「ゆとりのない作業環境や器材の不具合」「教育・経験不足」「人員不足」が指摘されています。

健康については約6割が「自覚症状あり」「不安を感じる」と答え、8割超が腰痛を訴えています。「眠れない」は前回調査より6ポイント増加し、15年調査からは3倍増となっています。睡眠時間調査では7割超が1日の平均睡眠時間を「5時間未満」「6時間」と答えています。睡眠時間が十分確保されないなかで仕事に従事している姿を浮き彫りにしています。5時間程度の睡眠が継続すると

睡眠のバランスが崩れ、脳・心臓疾患のリスクが高まるの研究結果もあります。作業中の休憩時間にも割が取れない状況と答えています。グラハン連は、首屈指図着格好拡大の2020年の東京オリンピック・パリンピックなど、業務量の大幅増加を予想している。過去、グラハン労働者に腰痛が発したのは当該企業と親業責任があるとして裁判に発展し、企業は法的批判にさらされた。こうした事態を再び繰り返さないためにも、人員不足の解消など、状態を止むべきめをかける有効な対策を早急に打ち出すことが求められると指摘しています。

ツクリストを用いて点検を行うのに、リストを用いないで点検をしていく事例があったとの発言がありました。「JCSは稼働を80%に上げるため、作業時間を縮め必要人員を減らしている。タイムプレッシャーのなかで作業を強いる、あせりの中で事故が起きている。アンケートでは96%が人員不足と

## 稼働強化で高まるリスク

### 乗務中断者が年々増加

#### パイロット編

2017年1月1日からパイロットの身体検査基準が見直されました。航空局の「航空機乗務員の健康管理に関する基準」によると、「肉付」乗員の健康を維持するとともに航空機検査基準への不適合等による運航への影響を回避することに

の健康管理に関する基準によると、「肉付」乗員の健康を維持するとともに航空機検査基準への不適合等による運航への影響を回避することに



出発前に機体を点検するパイロット

は一段と高まりました。その後の相次いだ新路線の就航は、パイロットの高稼働による労働強化につながりました。職場からは、国際線の勤務改善を求める声が強まっています。2015年度50名台だった乗務中断者は17年度には70名台に増加しています。

加し、中断者の減少につながる実効的な対策が課題となっています。日本航空の乗務中断者は、2010年9月の経営破綻時に行った早期退職(希望退職など)はほぼゼロになりました。しかし2014年から徐々に増えはじめ、2016年

には、乗務中断者が全パイロットの約3割を占めるまでになりました。2017年9月には70名を超え3.8割にまで増加。同年9月には機長と副操縦士(PCO)ともに4割を超えました。日航乗員組合(JFUCU)によると、4割は、25人に1人が健康を理由に業務できない状態にあります。乗務中断者は14年度以降は毎年約10%増加しています。

## 2020年と航空 ~疲弊する職場~

2017年1月1日からパイロットの身体検査基準が見直されました。航空局の「航空機乗務員の健康管理に関する基準」によると、「肉付」乗員の健康を維持するとともに航空機検査基準への不適合等による運航への影響を回避することに

の健康管理に関する基準によると、「肉付」乗員の健康を維持するとともに航空機検査基準への不適合等による運航への影響を回避することに

は一段と高まりました。その後の相次いだ新路線の就航は、パイロットの高稼働による労働強化につながりました。職場からは、国際線の勤務改善を求める声が強まっています。2015年度50名台だった乗務中断者は17年度には70名台に増加しています。

加し、中断者の減少につながる実効的な対策が課題となっています。日本航空の乗務中断者は、2010年9月の経営破綻時に行った早期退職(希望退職など)はほぼゼロになりました。しかし2014年から徐々に増えはじめ、2016年

には、乗務中断者が全パイロットの約3割を占めるまでになりました。2017年9月には70名を超え3.8割にまで増加。同年9月には機長と副操縦士(PCO)ともに4割を超えました。日航乗員組合(JFUCU)によると、4割は、25人に1人が健康を理由に業務できない状態にあります。乗務中断者は14年度以降は毎年約10%増加しています。

### 契約CA問題

## A・Z・KLM脱法行為許されない

### 8年間乗務し雇止め納付できない

海外航空会社で、日本人契約客室乗務員(契約CA)の雇止めが相次いでいます。アリアリア航空(AZ)では名の契約制CAが5月31日付雇止めになりました。当該者は

2012年6月から6年間、機内通訳ではあったも編成内の乗務員としてサービス等を担ってきた。2名が加入しているジャパンキャビンクルユニオン(JCU)は、「2名の当初の契約が延

線は、乗務中断者が全パイロットの約3割を占めるまでになりました。2017年9月には70名を超え3.8割にまで増加。同年9月には機長と副操縦士(PCO)ともに4割を超えました。日航乗員組合(JFUCU)によると、4割は、25人に1人が健康を理由に業務できない状態にあります。乗務中断者は14年度以降は毎年約10%増加しています。

加し、中断者の減少につながる実効的な対策が課題となっています。日本航空の乗務中断者は、2010年9月の経営破綻時に行った早期退職(希望退職など)はほぼゼロになりました。しかし2014年から徐々に増えはじめ、2016年

には、乗務中断者が全パイロットの約3割を占めるまでになりました。2017年9月には70名を超え3.8割にまで増加。同年9月には機長と副操縦士(PCO)ともに4割を超えました。日航乗員組合(JFUCU)によると、4割は、25人に1人が健康を理由に業務できない状態にあります。乗務中断者は14年度以降は毎年約10%増加しています。

には、乗務中断者が全パイロットの約3割を占めるまでになりました。2017年9月には70名を超え3.8割にまで増加。同年9月には機長と副操縦士(PCO)ともに4割を超えました。日航乗員組合(JFUCU)によると、4割は、25人に1人が健康を理由に業務できない状態にあります。乗務中断者は14年度以降は毎年約10%増加しています。

加し、中断者の減少につながる実効的な対策が課題となっています。日本航空の乗務中断者は、2010年9月の経営破綻時に行った早期退職(希望退職など)はほぼゼロになりました。しかし2014年から徐々に増えはじめ、2016年

には、乗務中断者が全パイロットの約3割を占めるまでになりました。2017年9月には70名を超え3.8割にまで増加。同年9月には機長と副操縦士(PCO)ともに4割を超えました。日航乗員組合(JFUCU)によると、4割は、25人に1人が健康を理由に業務できない状態にあります。乗務中断者は14年度以降は毎年約10%増加しています。

# 誠心誠意組合と話し合っていきたい

## 植木会長、株主の質問に答える

### 注目される今後の労使交渉

#### JAL解雇争議



フライト後の乗務員にニュースを手渡す原告ら。6月22日、JAL成田オベセン前にて

JALが労務方針を変更し、解雇争議の解決に踏み出すと宣言してから1カ月半。争議解決に向けた労使の特別協議は2回(5月23日、6月12日)開催されました。同時に発表した中長距離LCC設立は2020年運航開始に向け、今年7月に準備会社を設立します。LCC設立に伴い、特別早期退職者や希望退職者、被解雇者も採用の対象とすること、6月中旬には客室乗務員

の既卒募集も発表されました。会社は難交渉を約束しており、労働組合は統一要求に基づいた解決を求めていくことを伝えていきます。

固く扉を閉ざしていた会社は争議解決法断されたことは、7年半にわたる原告の粘り強い闘いと全国に広がる労働者の力、そして頑なな会社と地道に交渉を重ねてきた日本航空乗務員組合(JFJ)と日航キャビンクルユニオン(CCU)の存在がありました。争議解決に踏み出すとJALの見解を聞いた傍聴者からは開口一番「良かったね!みんなが本当に頑張ったからだね」と嬉しい。

6月19日、日本航空は品川グースで定例株主総会を開催しました。総会では14名の株主が発言し、解雇問題に言及した株主は4名。重大インシデントに関連した整備体制や安全に対する質問も出ました。

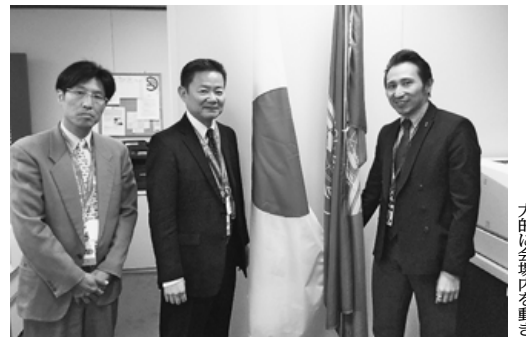
「たからだね」嬉しい。ようやく扉が開いた。同時に、数多くの争議を経験し、解決への道のりがそれなりに厳しいことを知りつくした支援者からは、「ようやくスタートラインに立った。これからの解決のためには今からが大変になる」との感想や、「頑張る納得できる解決となるよう最後まで応援するよ」との暖かな言葉も寄せられました。

この発言を受け植木会長は株主を前に、「裁判のことは裁判。LCCで採用の門戸を広げたことはそれはそれ。それとは別に組合からもその他の要求は頂いているので、ここに特化した協議の場を設けるといふことを会社として約束をしました。すでに話し合いを行っています。どういった決着になるか分からないが、先ほどの株主様(山口団長)のご意見を尊重して、誠心誠意組合と話し合っていきたい」と発言しました。

半年という状況に置かれています。株主総会出席は今年で最後ではないかと思っています。いま、解決に向けて労使間で交渉をするとして、小田田財本部長を中心に話し合いが行われています。早期に解決して、全社一丸となって安全運航に進んでほしいと切にお願している。会場には大きな拍手が起きました。

パイロット原告の山口団長は植木会長(議長)から指名され、最後の質問者として発言しました。2010年大晦日に、機長55歳以上で解雇された山口です。最前線で整備解雇事件については会社は勝ちました。その後、解雇の手続きまで違法行為があったといふことで、今度は会社が最高裁で負けました。行政訴訟です。だから私たちは納得いかないのです。7

株主総会での山口団長と植木会長の発言を聴いた原告の一人は、「会社のトップが争議解決に向け誠心誠意話し合っていきたい」と述べた意味は重い」と語りました。争議解決に向けた今後の労使交渉が注目されます。



左から和波事務局次長、近村議長、日本政府代表部・宇佐美氏

#### ITFニュース

(題)からのつづき  
ITF(国際運輸労働連)は6月8日と9日、モンリオールでITFグローバルオープンワークショップを開催しました。目的は、国際民間航空機関(ICAO)の諸規則、労働者保護やILOの労働条件に関する条約を盛り込むことなどの概念を盛り込ませること。

と。そのためには各男組が自国政府への働きかけも重要な取り組みです。

1日目会議終了後のレセプションで、航空連代表は日本政府代表と懇談する機会を得ました。日本政府代表の事務所には4人の職員が詰めっており、国土交通省からは技術官が、外務省からはICAO理事会議長も来訪され、挨拶しました。日本政府代表は、ICAOの規則が日本の国益にかなうかどうかという視点で見ていると語りました。私たち話しする傍ら、各国政府代表と頻りに懇談を行なう、精力的に会場内動き回る

組代表がそれぞれのICAO政府代表事務所を訪れ、ITFの見解・意見を

## ICAO日本政府代表部を訪問し懇談

は外交官そのものでした。2日午前、各国の労働

を規則に反映するよう要請しました。航空連代表も日本政府代表事務所を訪れ懇談しました。対応したのはICAO日本政府代表部・専門調査員・理事代表代理の宇佐美宗勝氏。過去に外航の日支社に勤務した経験がある、機関誌「フェニックス」も知っています。

宇佐美氏は、自分は外務省でありITFからの質問(航空局の所管で、この話をしているのは私見)とこだわったうえで、以下の点を語りました。

「航空運送委員会(作業書)として報告を受けるだけでATRPの中の状況は分からない」「作業文書」の中には航空労働者の保護に関する言及はなかった。ITFの見解について情報を提供する文書は配布されているようだ。FOCの事業は知っているが、作業文書のなかにその言葉は出ていない。緊急性はない、日本では特に心配事はない。なにより私自身が、日本企業のカリチャーでは、儲けのためには何をやってもいいというものはなく、国民もそれを許さない状況があるのではないかと。ただ、航空会社もこのさき生き残っていくか。たが、航空会社もこのさき生き残っていくか。たが、航空会社もこのさき生き残っていくか。たが、航空会社もこのさき生き残っていくか。

を規則に反映するよう要請しました。航空連代表も日本政府代表事務所を訪れ懇談しました。対応したのはICAO日本政府代表部・専門調査員・理事代表代理の宇佐美宗勝氏。過去に外航の日支社に勤務した経験がある、機関誌「フェニックス」も知っています。

宇佐美氏は、自分は外務省でありITFからの質問(航空局の所管で、この話をしているのは私見)とこだわったうえで、以下の点を語りました。

「航空運送委員会(作業書)として報告を受けるだけでATRPの中の状況は分からない」「作業文書」の中には航空労働者の保護に関する言及はなかった。ITFの見解について情報を提供する文書は配布されているようだ。FOCの事業は知っているが、作業文書のなかにその言葉は出ていない。緊急性はない、日本では特に心配事はない。なにより私自身が、日本企業のカリチャーでは、儲けのためには何をやってもいいというものはなく、国民もそれを許さない状況があるのではないかと。ただ、航空会社もこのさき生き残っていくか。たが、航空会社もこのさき生き残っていくか。たが、航空会社もこのさき生き残っていくか。

交省としてもうした動きは察知しておいた方がよいとは思っているが、外務省がどうすべきといった話(できない)「EUやシンガポールの自由化を求める動きは積極的である。ATRPメンバーは欧米中心。現行27カ国を33カ国に拡大しよう」という話が出ています。ICAOの政策として反映されるように地域バランスを取っていくという動きがある。中東のエアラインは組合がない。EMILITの解雇事件も知っている。「自由化を知り国ごとの編成が展開されている状況は外務省に身を置いていても分かる。自由化のレーキがかかって議論前に進んでいないのは事実だ。日本政府が自由化を進まで認めるかという話は政策的なことであり、国交省国際航空課に聞いていただきたい」

# 2018年対官庁要請

## 厚労省にCAの勤務実態訴える

航空の職場では長時間労働の問題や、サービス残業が強いことで成り立っている実態が多くみられます。安全会議は今年も厚労省に、厚労省に各職場の実態を伝えました。過労自殺などが社会問題にもなり、国も残業時間を規制する動きを強めています。客室乗務員の時間管理をめぐる日本航空の状況を紹介します。

日本航空で国際線を飛ぶ客室乗務員(C)は、多くが勤務時間の約3時間前に出社しています。3時間も前に出社している人もいます。その時間で制服に着替え、機内に必要な書類の準備や、機内販売に必要な金銭の準備をします。また、子供用の食料やアレルギー対応食、宗教上の戒律に基づく食事など、特別な食事を予約しているお客様の座席に貼るタグを手書きで作成

し、サービスの打合わせなどをします。これらの準備を勤務時間前に行っていました。早出して準備をしておくと評価されるような風潮もあり、長年このような勤務前のサービス入出が普通に行われてきました。職場からは、長時間勤務の改善を求める声が出されています。日本航空はヤビシクルユニオン(CCC)は労働基準法

に則り、乗務に必要な準備は労働時間内に行なわれなければならないと、会社と交渉を続けてきました。具体的には勤務時刻を早め、勤務時間内に必要な準備が始められるよう求めてきました。

2017年1月に厚生労働省は「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン」を定めました。労働時間は会社の指揮命令下にある時間のことといい、会社の明示または黙示の指示により労働者が業務に従事する時間と労働時間にあたるとしています。会社の指示により命じられた、業務に必要な準備行為は、制服への着替えも含め労働時間であると明確に定義されています。

# 業務に必要な準備行為は労働時間



出発前の準備を整え乗務に向かう客室乗務員

### JAL 出社前30分を労働時間に

CCCはガイドラインに則った労働時間管理が全くなされていないことから国会議員に実態を伝え、国会で取り上げもらうなどの取り組みをしながら、実態改善を会社に訴えました。その結果12月から、出社時刻を早めるという大きな回答を勝ち取りました。国際線では出社時刻を15分早め、さらにその15分前を始業時刻としてカウントするようになりました。国内線では出社時刻は変

わらないものの、始業時刻が15分早まりました。出社時刻に全員が決められた机に集まり、その時点で全員で準備を分担することになり、また負担軽減策も出され、実態は大幅に改善されました。長年要求してきたことが年末・春闘・夏闘を通して要求が前進し、改善を実感しています。課題はまだ残っていますが成果を活かし「生き生きと長く働ける職場・働きやすい職場」を目指し、今後も改善を求めていきたいと考えています。

昆虫学者に迫る厳しいたたかい...

## バッタを倒しにアフリカへ

前野ウルド浩太郎 著



今非正規労働者の働き方の改善が叫ばれています。非正規5年間働けば正社員へと転換する法律が作られま

した。しかし、その法律もいろいろ抜け道があり、いっこうに非正規労働者の生活は改善の方向に向かっていない感じが強いのです。2018年4月に正社員への転換する法律が履行されましたが、それ以前に航空でも、KLMオランダ航空では、契約客室乗務員の大量雇止めが行われていました。日本のいたるところで、このまま、契約(非正規)で働くか、

### 読書のススメ

正社員を希望するの面が行われているが、おかげで正社員を求めている、正社員を求めている、金は、同社の正社員と必ずしも同じにたくてもいいという抜け道があることです。同労働同一賃金、同一カケの首相は言いますが、経済界はその気はさらさらなさそうです。

非正規労働者は、高学歴の博士にも同じように迫っているのでは本書を読むとよくわかります。

ります。ファールのような一生を「昆虫学者」として生きていくためには、たくさん博士同士の熾烈な論文競争に勝ち残り大学や研究所に所属する正規の研究者にならなければならない。たった100人以上の応募はザラという厳しい闘いです。生き残らなければ「高学歴ワーキングプア」の生活が待っています。さて、若き前野バッタ博士は、単身アフリカのモーリタニアへ旅立ちます。アフリカの修羅の道に、何かあるのでしょうか?この年代は虫嫌いが多いですが、頑張り拍手をおくりましょう。

2018国土交通労働組合

### 第6回航空政策セミナー

7月21日(土) 13:30~

会場: ハロー貸会議室蒲田  
(ユザワヤ蒲田11号館5階)  
JR「蒲田駅」下車、南口徒歩3分

—プログラム—

- ★基調講演
- ★豊かな働き方をめざして

世界的な潮流としてAIや自動化技術などを取り入れて社会構造を変化させ、経済発展を起こすとくみかみ各国ですめられています。このようななか、私たちの職場はどのように変化するのでしょうか。

主催: 国土交通労働組合  
問い合わせ: 03-3580-4244  
担当: 高橋

### チャンピオン

6月5日の読売新聞に掲載されていたイラストです。ニュースがこれでした。一つは夕刊3面に「1日2〜3回たたき休憩」大阪府は49歳の男性社員を訓告処分したという。そして男性は後退したそうです。たばこを所属長に黙って一日1〜3回吸っただけ、処分されて退席になった。改ざんがなぜ行われたか冒の関与で行われたのは誰か見てもらいませんか。みなをうらやましているのに駆け込みの雇止めも続きイラストするニュースが多いです。

臣は給与自主返納でおとがめなし。行政文書を改ざんしたという重罪にもかかわらず、その後佐川氏には検察も不起訴というあまりいい対応。記者会見に臨んだ麻生財務大臣は、理財局が決裁文書の改ざんを行った理由を問われ、首をかしげながらうろたじた。「空気がどうやうかともいれませんが、そこがちょっとわからない。これをテレビで見ていた友人が怒った。改ざんがなぜ行われたか冒の関与で行われたのは誰か見てもらいませんか。みなをうらやましているのに駆け込みの雇止めも続きイラストするニュースが多いです。