

オンライン署名にご協力下さい。
 「日本航空に一刻も早い争議解決を求めます」を今すぐクリック!

フェニックス

PHOENIX

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

日航乗組

「既成乗員の採用」に断固反対

JAL 突然、外国人乗員採用を発表

問題山積職場への影響懸念

パイロット不足が叫ばれていたコロナ前の労使交渉で、頑なに乗員不足を認めてこなかった日本航空。ところが、コロナ禍による減便が続くなか、一転して外国人パイロットを対象にした「既成乗員の採用」を発表しました。交渉しても曖昧な答弁に終始する会社に対し、「既成乗員の採用」撤回を求めていきます。

JFUによると、8月4日に突然、会社から組合へ「自任に対し」2030年代の大量退職を見据え、運航乗務員の確保のため、今年度中に外部からの既成乗員の採用を開始する」との計画が明らかにされ、同時に翌日から職場別ミーティングやオンライン職場別会をオンラインで行うとの説明が行われました。8月11、26日に

日本航空は、既成乗員が必要ない理由を「コロナの影響により機材更新時期が2025年以降に集中し、新機材の導入など



JFU執行委員会のみなさん。執行委員会はWE B併用で開催

争議権背景に撤回求める

JFUは、何年も前から交渉の場で「健全な事業計画のためには、中長期的な乗員計画が不可欠であり、機長の大量退職時代を見据え、毎年80名の乗員採用、80名の機長昇格が必要」と訴え続けてきました。しかし、会社が示す乗員計画は、単年度の事業計画に沿った乗員必要数の検証に留まり、中長期的な話になると、「事業計画がないのでお答えできません」の一点張りでした。それは

でもありました。JFUは、何年も前から交渉の場で「健全な事業計画のためには、中長期的な乗員計画が不可欠であり、機長の大量退職時代を見据え、毎年80名の乗員採用、80名の機長昇格が必要」と訴え続けてきました。しかし、会社が示す乗員計画は、単年度の事業計画に沿った乗員必要数の検証に留まり、中長期的な話になると、「事業計画がないのでお答えできません」の一点張りでした。それは

■主な記事から■

- ▶「生活不安が健康に影響」 グラハン連、航空局にコロナ課題などを提言 2面
- ▶「客室乗務員とライセンス」 ④。9.11テロ後にITFが世界規模で運動展開 2面
- ▶ガンバロー！21年末闘争。雇用の暮らし守ろう 2面
- ▶JAL争議：東京地評争議支援総行動で早期解決要請 3面
- ▶JCU、中華航空の雇止め問題で交渉続く 3面
- ▶安全会議大阪支部、オンラインで安全集会を開催 4面
- ▶伊丹空港にDCL導入 4面

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

JFUは「現場の同意がないまま、既成乗員の導入という安易な数合わせの施策を行っても、労使の信頼関係は崩れ、JALの健全な発展がないのは、歴史を顧れば明らか。乗員組合は、必要性に疑問があり、多くの問題を抱え、職場を軽視したまま進められようとしていた既成乗員採用には断固反対」との方針の下、争議権を確立し撤回を求められています。

JFUは「現場の同意がないまま、既成乗員の導入という安易な数合わせの施策を行っても、労使の信頼関係は崩れ、JALの健全な発展がないのは、歴史を顧れば明らか。乗員組合は、必要性に疑問があり、多くの問題を抱え、職場を軽視したまま進められようとしていた既成乗員採用には断固反対」との方針の下、争議権を確立し撤回を求められています。

ドイツで16年間、首相を務めたメルケル氏が政界を引退しました。紛争や金融危機などで手腕を発揮し、危機を乗り越えてきました。2015年、メルケル首相はシリアなど中東やアフリカの紛争地から逃れた難民受け入れを決断しました。「ドイツで難民申請をした人は15、16年で、120万人を超え」(朝日新聞)ました。多くの人命が救われましたが、難民らによる事件などが起きたことを契機に、難民政策への批判が高まり、政界からの引退を決断します。●新型コロナウイルス対策で国民行動制限を求めた演説は印象的でした。「渡航や移動の自由が苦難の末、勝ち取られた権利である」という経験をしてきた私のような人間にとり、絶対的な必要性がなければ正当化し得ないものなのです。民主主義において、決して安易に決めるはならず、決めるのであればあくまでも一時的なものにとどめるべきです。しかし今は、命を救うためには避けられないことなのです。実直に説明する姿に感銘を受けました。我が国に目を転じれば、「権力の私物化」、付度、「公文書の改ざん」、「隠ぺい」、「はぐらかし」、「説明しない」政治が行き、経済的・社会的格差の拡大も指摘されています。迫る総選挙。忘れてはけません。

航空局が、航空需要予測に基づき、パイロットの需要見直しを発表したのは2013年11月。2030年頃になると大量退職が発生し、年間400名規模で新規パイロットの採用をしなければならぬ事態が訪れるとの予想を明らかにしました。こうした予想を契機に、パイロット確保に向けた安定的な乗員養成は航空会社にとって喫緊の課題となり、春闘や夏・年末の労使交渉の場でも乗員確保は常に重要課題として交渉テーマ

生活不安が健康に影響

航空局にコロナ課題を提起



W E B会議に出席したグラハン連メンバー

航空運・グラハン連は9月14日、航空局に5月に取り組んだ「2021年職場の安全・健康アンケート」の特徴を説明し、安全監査での指摘事項やグラハン連の「自動運転」の自動化(自動運転等)の進展状況、コロナ対策等について航空局の見解を聞きまし。質疑はWEB形式で行われまし。グラハン連事務局長兼事務、佐々木幹事(同事務局長兼務、飯岡グラハン連事務局長、安藤JGS労組書記長)が出席。航空局からは航空事業安全室、航空ネットワーク部、空港整備課の担当者が出向した。

アンケートでは、「安全が低下した」23・3%、「健康を感じない」20・2%、低下の原因として、「人員不足」「個人の投量の低下」「ストレスを感じ、疲れがとれない」となり、眠れなくなり、19・9%は年連続増加しまし。睡眠時間調査では、日の平均睡眠時間を「5時間未満」「6時間」と回答し、6%と減少しまし。昨年と比較し、コロナ禍で度目となったアンケート調査、休業や一時帰休、在宅勤務、外出を労働環境が大きく変化し、作業機会の減少は職場の安全に影響していること、また、賃金減少が生活不安を招き健康に影響を与えていることなど、コロナ禍での不安解消は喫緊の課題であることを提起しまし。

航空局からは、20年度安全監査で、マニュアル関係での指摘事項があったし、減便の中で作業機会が減少していることによる投量の低下を示しまし。また、外国人労働者を対象にした在留資格(特定技能1号)試験の合格者が355名に上るもの、グラハン連が採用を中断していることから、在留資格取得に至っていないことも明らかにしまし。今後毎年4回の試験は継続していくこととす。

アクションプランの進捗については、コロナ禍ですべてが前向きに駆ければ業務ができれば、多くの国で客室乗務員のライセンス(能力・技能証明書)の付与が実現しまし。EU諸国では欧州航空安全庁(EASA)の要件に準じた訓練試験があり、それに合格した社員の Cabin Crew Attestation(証明書)所持が義務付けられまし。米国では連邦航空局(FAA)が発行する Certificate of Demonstrated Proficiency(能力証明書)を所持していることを証明し、安全な

航空局 コロナ対策 監査の重要項目

「ス」や「教育・経験不足」「減便による作業機会の減少」が指摘されています。依然として半数以上が業務量比で人員不足と答へ、人員構成では有期雇用依存が高まる傾向が示されまし。

健康については約半数が「自覚症状あり」不安を感じると答へ、自覚症状や不安の内訳では多い順に「腰痛や肩」「首がこる」「ストレスを帯びる」「疲れがとれない」となり、眠れなくなり、19・9%は年連続増加しまし。睡眠時間調査では、日の平均睡眠時間を「5時間未満」「6時間」と回答し、6%と減少しまし。昨年と比較し、コロナ禍で度目となったアンケート調査、休業や一時帰休、在宅勤務、外出を労働環境が大きく変化し、作業機会の減少は職場の安全に影響していること、また、賃金減少が生活不安を招き健康に影響を与えていることなど、コロナ禍での不安解消は喫緊の課題であることを提起しまし。

航空局からは、20年度安全監査で、マニュアル関係での指摘事項があったし、減便の中で作業機会が減少していることによる投量の低下を示しまし。また、外国人労働者を対象にした在留資格(特定技能1号)試験の合格者が355名に上るもの、グラハン連が採用を中断していることから、在留資格取得に至っていないことも明らかにしまし。今後毎年4回の試験は継続していくこととす。

アクションプランの進捗については、コロナ禍ですべてが前向きに駆ければ業務ができれば、多くの国で客室乗務員のライセンス(能力・技能証明書)の付与が実現しまし。EU諸国では欧州航空安全庁(EASA)の要件に準じた訓練試験があり、それに合格した社員の Cabin Crew Attestation(証明書)所持が義務付けられまし。米国では連邦航空局(FAA)が発行する Certificate of Demonstrated Proficiency(能力証明書)を所持していることを証明し、安全な

を目標としています。コロナ感染に関する質疑では、感染状況の聞き取りはしていないが、今年度の安全監査では、コロナ対策についてリスク管理を含め重点項目として確認していくと述べまし。

グラハン連は、今後の復便に向けた人員確保、3密解消や非接触器材の導入など感染対策が十分でない状況にあること、5%カットが実施され、必要な指導や取り組みを求めまし。

本航空局では外国人パイロットを含む既成乗員の採用が発表されており、解雇協議の解決と共に年末調整の重点課題です。

各男組では、21年末要求に向けたアンケートを開始し、要求作りも本格化しています。生活を支えるための「金確保」は、落ち込んだ年収を引き上げ生活不安解消につながります。引き続き感染対策強化も求められ、3密対策や非接触器材の転換も急務です。職場の安全安心に向けた取り組みが求められまし。

頑張ろう！ 21年末闘争 全力で雇用と暮らし守ろう

ワクチン接種の進展にあわせ、欧米ではコロナ禍で自給されてきた経済活動の緩和が進みつつありまし。

日本国内では、感染者が減少に転じたこと、19都道府県に発生し、9月末で解除の方向にあります。国内航空各社は、緊急事態宣言の延長により追加減便を余儀なくされまし。

航空局からは、20年度安全監査で、マニュアル関係での指摘事項があったし、減便の中で作業機会が減少していることによる投量の低下を示しまし。また、外国人労働者を対象にした在留資格(特定技能1号)試験の合格者が355名に上るもの、グラハン連が採用を中断していることから、在留資格取得に至っていないことも明らかにしまし。今後毎年4回の試験は継続していくこととす。

アクションプランの進捗については、コロナ禍ですべてが前向きに駆ければ業務ができれば、多くの国で客室乗務員のライセンス(能力・技能証明書)の付与が実現しまし。EU諸国では欧州航空安全庁(EASA)の要件に準じた訓練試験があり、それに合格した社員の Cabin Crew Attestation(証明書)所持が義務付けられまし。米国では連邦航空局(FAA)が発行する Certificate of Demonstrated Proficiency(能力証明書)を所持していることを証明し、安全な

り、こうした問題への対応を急務です。コロナ禍の影響の長期化によるコスト削減圧力も強まっています。賃金5%カットが実施され、必要な指導や取り組みを求めまし。

本航空局では外国人パイロットを含む既成乗員の採用が発表されており、解雇協議の解決と共に年末調整の重点課題です。

各男組では、21年末要求に向けたアンケートを開始し、要求作りも本格化しています。生活を支えるための「金確保」は、落ち込んだ年収を引き上げ生活不安解消につながります。引き続き感染対策強化も求められ、3密対策や非接触器材の転換も急務です。職場の安全安心に向けた取り組みが求められまし。

9.11テロ ライセンス制導入の契機に



イメージ写真 本文と関係ありません

世界を震撼させた9・11米同時発テロからは、航空業界に大きな変化をもたらしまし。テロテロリストハイジャックされ起きたこの悲劇は、航空業界に大きな変化をもたらしまし。テロテロリストハイジャックされ起きたこの悲劇は、航空業界に大きな変化をもたらしまし。テロテロリストハイジャックされ起きたこの悲劇は、航空業界に大きな変化をもたらしまし。

客室乗務員とライセンス

中

閉ざされ、客室からの立ち入りはできなくなりまし。航空保安への関心は国境の機内の安全を守る

ITF 世界規模で運動展開

客室乗務員の役割が一層重要となりまし。国際連労働連(ITF)は客室乗務員が約100万人、客室乗務員の保安要員としての役割が一層重要となりまし。国際連労働連(ITF)は客室乗務員が約100万人、客室乗務員の保安要員としての役割が一層重要となりまし。国際連労働連(ITF)は客室乗務員が約100万人、客室乗務員の保安要員としての役割が一層重要となりまし。

旅では客室乗務員が頼りになる」との共同声明を公表しまし。国が客室乗務員にライセンスを付与することで、社会的にも「客室乗務員は保安要員」との認識を広げることが期待でき、保安要員として緊急・異常事態や迷惑行為への対応も一層効果的に実施できることになりまし。このような安全性の向上は航空会社のみならず、利用者にとっても最大のメリットです。

日本では客室乗務員にライセンスを交付していませんし、客室乗務員として業務するためには定期救難、危険物輸送、救急救命などの教育訓練が国によって義務

付けられており、筆記・実技ともにその審査に合格しなければなりません。またこれらの審査は乗務員自身の定期健康診断を含めライセンス制を導入している諸国と同じレベルの内容であり、全て航空法で定められた資格審査ですが、日本では各航空会社が実施する社内試験となっておりまし。

以上のことから人命を預かる客室乗務員の訓練は監督官庁である航空局が行うべき内容で、基準を審査している、国が責任を持って技能資格証を交付するライセンス制とすべきです。(客室乗務員)

東京地評争議 支援総行動

代表らがJALに早期解決を要請

婦団連と争議団共同で

9月30日 議員会館前でアピール行動



昨年9月に取り組みられた争議支援総行動。JAL本社前

JAL解雇争議

9月14日、JAL解雇争議の早期全面解決を要請する議員会館前でのアピール行動。...

今年3月に、大塚孝彦教授ら6氏が発表した「日本航空の解雇問題を早期に解決するための女性アピール」。...

中華航空 契約制CA雇い止め問題 JCU、解決に向け交渉続く

コロナ禍による減便で乗務が出来ないことを理由に、今年1月〜3月末にかけて、契約制日本人客室乗務員を雇い止めた中華航空（CJ）の36名がJCUに加入し、雇い止め撤回を求め団体交渉が継続されています。...



航空貨物が好調な中華航空

ITFニュース

ITF ICAOハイレベル会議に向け 迷惑旅客等に関するWP提出

国際民間航空条約機構（ICAO）は10月12日〜22日に、「COVID-19に関するハイレベル会議（ILCC-2021）」を開催します。...

ら、雇い止めの無効を求めて交渉してきました。CIには、正社員の日本人客室乗務員も在籍しており、正社員に対しては「無給休暇の取得に応じられない場合は整理解雇」との提案が出されたため、解雇を避けるために正社員の日本人客室乗務員は無給休暇に応じたい。...

日本でもマスク着用を巡る機内トラブルで、緊急降陸した事例があります。ワクチン接種の進展に伴い、旅客とのトラブルが深刻化する恐れがあるため、この問題に対する各社のICAO総会の成り行きを航空運として注目していきます。

安全会議だより 148

大阪支部 オンラインで安全集会開催
チャット使い活発な議論

今号の安全会議だよりでは、大阪支部が9月13日に開催した安全集会の模様をお届けします。例年、大阪支部では加盟組合員の相互交流を目的として「安全集会」を開催していましたが、昨年は新型コロナウイルスのため中止となってしまいました。今年も昨年同様の状況で、安全集会は行われず、代わりにチャットを使った安全集会を開催しました。この安全集会は、大阪支部の加盟組合員がオンラインで集まり、チャットを使いながら、安全に関する話題を話し合いました。...

伊丹空港 安全会議の要請実る
管制承認にDCL導入

航空安全会議では、伊丹空港の管制承認伝達席の通信混雑への対応を長年に渡って要請してきました。今年、航空局6月本省、8月大阪航空局を要請において、伊丹空港と関西国際空港へ、管制承認の授受を行う「DCL」(Clearance by Data Link)を導入する旨の回答を得ました。これは、現場の実態を伝え続けてきた努力の結果、管制官が使用するレーダーシミュレーターで伊丹空港の業務時間帯のアップロード業務を再現し、その撮影映像を見ながらWEB座談会を行うこととなり、プロセクトがスタートしました。...

2021年9月運航スケジュール

EOBT(日本時間)	便名	行先
07:05	ANA419	福岡
	ANA986	東京
	JAL2181	花巻
	JAL2341	出雲
07:10	JAL2401	鹿児島
	ANA541	鹿児島
	JAL102	東京
	JAL2051	福岡
07:15	JAL2431	宮崎
	ANA521	熊本
	JAL2241	新潟
	JAL2301	松山
07:20	JAL2383	熊本



伊丹空港を離陸する航空機

伊丹空港の運用時間は午前7時から午後9時となっており、各社の運航スケジュールで一番早い便は7時5分発です。コロナ禍で減便している9月の実績ベースでも、7時5分発3便、10分発4便、15分発3便、20分発3便と、僅か20分の間に合計13便がダイヤ設定されています。これら全ての航空機は管制承認を受けた後、スポット(駐機場)から機体を押し出すブッシュバックの移動(出発)を要求します。最も早い出発機の離陸時

現在、DCLが運用されている羽田空港や成田空港は24時間運航のため、パイロットはATISを常時取得することが出来ます。しかし伊丹空港は、ATIS提供時間は運用時間と同じ午前7時から開始されます。ATIS情報は運航情報によって手動入力されるため、実際にパイロットが情報提供を受けられることがあるのは7時1分〜2分と非常に短いです。その結果、パイロットはATIS情報を取得してからDCLの送信を行うため、運用開始時間と間にタイムラグが発生します。安全会議は、こうしたタイムラグを解消するための方策の検討についても航空局に要請しています。...

「安全会議だより」番号訂正

フェニックス号数	365号	366号	367号	368号	369号	370号	371号
誤	138	139	140	141	142	142	143
正	141	142	143	144	145	146	147

「けいごむ」 毎年9月は待ちに待った「ケイゴム」の季節。今年はどんな特別な研究が発表されたのでしょうか。この賞には昆虫学、動物学など、幅広い分野の研究者が参加しています。今年も多くの素晴らしい研究が発表され、読者の興味を引く内容が満載です。...

この戦争はいつたいたんだっただのだからか
長く高い壁
新田次郎 著

8月は、平和をめざすさまざまな取り組みが行われます。ところが今年も戦争や武力の取組みが非常に活発です。...

「ケイゴム」はサイを逆さづりにしてヘリコプターで運んだ最初の国ではないが、立ち止まって「ねえちょっと、これってサイにとって安全なの？」と疑問を持った最初の国だ。と話したそうです。サイはこの環境でも平気だったとの結果で、まずは安心です。...