

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

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/

コロナ禍乗り越え空の安全守ろう

経営分析や職場の変化を共有

航空連 第41回航空政策セミナーを開催

航空連は3月5日、第41回航空政策セミナーをオンラインで開催しました。今セミナーでは、コロナ禍を主として航空各社の経営状況がどのように変化したのか、コロナ禍での航空安全とストレス問題、打撃を受けている職種で起きた変化や新たな政策課題が提起されました。また、昨秋の衆議院選挙結果を受け憲法改正の議論が高まること予想されることから、改めて民間航空の事利用と憲法の関係について学習を深めました。航空労働者をはじめ学生や報道関係者など80名を超える方が視聴しました。

最初の報告は津恵事務局長。「新型コロナウイルスの拡大と航空産業の状況」をテーマに報告しました。新型コロナウイルスの感染拡大のなかで航空各社の経営状況がどのような変化をもたせたのか。各社の人員や資金の変化、今後の航空産業の見通しなどについて数字を基に説明し、今後の労働組合

が取り組むべき課題を提起しました。中川幹事(兼政策委員)は、内航・外航各社の直近の決算内容を基に傾向や特徴などについて報告しました。国内線の需要回復により着陸が回復傾向にある米大手3社(デルタ、ユナイテッド、アメリカン航空)の決算内容、ルフトハンザ

やエールフランスなど欧州大手航空会社の決算と借金返済の状況、アジアの大手航空会社の決算についてトピックスを交え説明しました。日本国内の各社の経営状況については、大手3社の回復傾向を説明し、今後は資金調達から返済へとステージが変わりつつあること、また中堅航空会社やLCCは厳しい状況が続いているとの分析を報告しました。

「コロナ禍での安全問題」について報告した奥平顧問(兼政策委員)は、パンデミック発生以降に起きた迷惑旅客の問題や乗務員の感染による運航への影響、グランドハンドリング職場でのトラブル等について、国際機



新型コロナウイルスと航空産業の現状を報告した津恵事務局長



客室乗務員のライセンス制を報告した渡辺幹事

■主な記事から■

- ▶22春闘：雇用を守り、切り下げられた賃金を取り戻し、生活の安定、コロナ対策強化 2面
- ▶多職種乗務が日常の客室乗務員の乗務資格を考える 2面
- ▶雇用を守り職場改善に奮闘するJCU。KLMオランダ航空の雇い止め裁判、ANA不当労働行為事件 3面
- ▶JAL解雇争議：全面解決めざし春闘交渉 3面
- ▶雪氷状態コード改訂、信頼性向上へデータ公表を 4面
- ▶航空労働者への暴力行為 AF A委員長が提言 4面

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

民間航空と憲法の関係を再確認

「航空機の整備士の真相」と題し報告。飛行機とはどのような乗り物なのか、飛行機の整備は何をするのかを説明。また整備士の実態と労働環境について。本邦航空会社と海外航空会社との比較を用い、コロナ禍における整備現場の特徴を報告しました。国内での整備業務の分化が進む中、改めて自社整備の重要性を強調。また、今後の課題として、機体の整備環境の育成と合わせ労働環境の改善を訴えました。

「民間航空の整備士の真相」と題し報告。飛行機とはどのような乗り物なのか、飛行機の整備は何をするのかを説明。また整備士の実態と労働環境について。本邦航空会社と海外航空会社との比較を用い、コロナ禍における整備現場の特徴を報告しました。国内での整備業務の分化が進む中、改めて自社整備の重要性を強調。また、今後の課題として、機体の整備環境の育成と合わせ労働環境の改善を訴えました。

制や国民保護法によって

民間航空がどのように位置づけられているかを解説。憲法9条が変えられした場合に想定される状況を丁寧に説明しながら、平和産業を守るために労働組合としてどのような対応をすべきかが問われたいと強調しました。

「民間航空の事利用と憲法との関わり」は中川政策委員が報告しました。憲法が最後の砦になっていることを、有事法

2020年から始まったコロナ禍、いつの間にかつたらかつての日増しに戻るの

見当がきません。コロナ禍で注目されている一つに動画配信サービスがあります。動画配信の世界最大手と言われるNetflix、Amazon Prime Video、韓国ドラマ「イカゲ」は、配信後1カ月で1億4,000万世帯で視聴され、過去最高に●お金の困った人々が、多額の資金を目当てに命がけのゲームに参加するという内容です。報道では94カ国で視聴数がトップになったとのこと。2019年から20年にかけては、愛の不時着が人気となり、何度も繰り返り視聴した人も少なくないようです。●そのエンターテインメントの世界で躍進目覚ましいお隣の韓国。平均賃金(年収)も急上昇しています。経済危機開発機構(OECD)の2020年の調査(購買力平価)によると、平均賃金は46.2万円(1ドル1110円換算)で、日本の平均賃金は42.4万円、韓国とは38万円の差があります。1990年と比べると、日本は18万円しか増えていませんが、韓国は1.9倍に急上昇、日本は2019年に抜かれてしまっているのです。●賃金が上がらないのはなぜなのか。「コロナだから仕方ない」と諦めてませんか。22春闘、まずは賃上げを要求します。

誘導路

生活守る賃上げ必要

脆弱な賃金制度見直し急務

2020年初頭から始まった新型コロナウイルスは、私たちの暮らしや雇用にも大きな影響をもたらしました。22春闘は、切り下げられた賃金を取り戻し、生活の安定、航空需要の回復に備えた職場環境の構築など、激変

した職場環境を暮らしを立て直す重要な春闘です。各労組では要求書を提出し、3月1日の回答指定日、18日の山場に向けた労使交渉が本格化しています。

ANAは売上1兆6000億円、営業損益2500億円の赤字、経損損益1400億円の赤字、当期純利益は1000億円の赤字を予想しています。第3四半期単体では1億円の営業利益を上げ目標を前倒しで達成しました。JALの売上は7660億円、EBITは1980億円の赤字、

当期純利益は1460億円の赤字を予想しています。第3四半期にキャッシュアウトからキャッシュインに転換したとしています。両社ともに今後の回復次第ではさらに大きな収支改善することが予想されます。

このように、22春闘は収支改善が進むなかでの労使交渉になります。賃金カットも引き続きされている全日空では、経営トップの復元宣言をいつ実行するか。また提案されている賃金制度見直しも重要テーマです。

制度見直しも待たないです。テレワークや出勤など激変した働き方についても、より良い働き方の見直しも急務です。人削減を継続する外航労働者もめぐる雇用問題や、この間の経験を踏まえ職場の安全・安心につながるコロナ対策の確立も重要な課題です。

全日空乗組員組合（ACA）やANA乗組員組合（APU）では、人件費に關する構造的課題への対応に賃金制度見直し提案、職場環境とキャリアパスなどが交渉テーマになります。



客室から貨物を降す作業員。成田空港



22春闘は、ANAは売上1兆6000億円、営業損益2500億円の赤字、経損損益1400億円の赤字、当期純利益は1000億円の赤字を予想しています。第3四半期単体では1億円の営業利益を上げ目標を前倒しで達成しました。JALの売上は7660億円、EBITは1980億円の赤字、

このように、22春闘は収支改善が進むなかでの労使交渉になります。賃金カットも引き続きされている全日空では、経営トップの復元宣言をいつ実行するか。また提案されている賃金制度見直しも重要テーマです。

制度見直しも待たないです。テレワークや出勤など激変した働き方についても、より良い働き方の見直しも急務です。人削減を継続する外航労働者もめぐる雇用問題や、この間の経験を踏まえ職場の安全・安心につながるコロナ対策の確立も重要な課題です。

客室乗務員

乗務資格と多機種乗務

日本では航空会社が客室乗務員に乗務資格を付与するため、企業よりの付与数が異なります。EUでは4機種まで

で規制があり、日本では資格取得に制限はなく、1日で異なる機種に乗り換えるケースもあり、緊急時に混雑が生じないなどの指摘もあります。

・LCCでは1機種のケースもありますが、JALでは最大5機種、ANAでは7機種まで資格付与が可能です。

5機種や7機種の中には、ボーイングやエアバスなど製造会社による違いがありますが、同じ会社のものであっても異なる知識の混乱を起しやすい状況にあります。

例えば1機種とみなされているボーイング777は200型と300型

の2つがあり、200型には扉が8個、300型には10個あります。緊急着水の場合、200型の3番ドア（機首から3番目）では扉を開け救命ボートで脱出します。一方300型は3番ドアには救命ボートがなく、救命ボートが装着されている他のドアに客を誘導するなど、脱出手段が大きく異なります。

陸上脱出の場合、200型・300型ともドアを開けスライドを使って脱出します。スライドが自動膨張しなかった場合に備え手動で膨張させるハンドルも装備されてい

ますが、そのハンドルが200型は床・足元に、300型は頭上のドアフレーム内に収納されています。

客室乗務員は脱出用スライド、救命ボートが緊急時に使用できるよう、離陸時にドアモードを変更します。ドアモードはボーイングの大型機は「マニュアルからオートマチック」、小型機やエアバス機は「ディスプレイ」から「アームド」など、機材により呼び名も異なります。また緊急着陸（水）時の衝撃防止姿勢も、2点式シートベルトと3点式シートベルトで

は異なる。その他緊急事態発生時の機長への連絡方法、着水時の救命ボートの航空機からの切り離し方法なども、機種や装備された救命ボートによって異なります。

緊急時には手順をマニュアルで確認するなどの時間の余裕はありませぬ。迅速かつ正確な判断を下すためには、小さな違いでも乗務員にとって大きな障害となり得ます。

客室乗務員は保安委員です。乗務資格保有者は企業任せにせず、国・規制当局が人間工学・心理学などを考慮し調査研究のうえ定めるべきです。

この1年間で起きた作業ミスについて、「あなただけではなかった」40.3%に対し「あった59.7%」でした。ミスの原因・直撃要因を聞



多機種を運航するJALとANA

いたところ、人員体制・時間的制約・教育やスキル・個人の不注意がそれぞれ3割超を占めていた。再発防止策については、有効な対策がとられたのは46%にとどまりました。

夜勤に関する設問では、2割が「休憩が決められた時間とれない」、54.6%が「定年まで働けない」と答えており、夜勤の改善として「時間短縮」46.6%、年齢制限や仮眠制度、夜勤回数減、休憩完全取得がそれぞれ3割超でした。

疲労関係では、「勤務による健康への影響」(複数選択)を聞いたところ、ほとんど影響なしが前回の25.6%、2ポイント増の57.6%。1日目で疲れが取れないのは前回比9.9ポイント増の86.1%に上りました。疲労面での悪化傾向に歯止めをかける対策が急務です。

整備連の課本事務局長は「新型コロナウイルスによる運休・減便が続いているが、駐機に伴う整備など新たな整備作業が必要になる。また、海外整備計画の見直しによって、国内での整備作業が増加している。整備士養成や勤務改善など、整備士を取り巻く環境改善は急務」と語り、整備連は「これらを取り組まれる外国航空会社の整備士を対象にしたアンケート結果を踏まえ、必要な対策を検討していきます」。

大詰め迎える裁判 雇止め撤回 組合

組合、準備書面を提出 揺らぐ会社側証拠

ジャパンキャビンクルーユニオン（JCU）組合員がKLMオランダ航空に雇止め撤回と復職を求めた裁判の第1陣・2陣・4陣（原告29名）裁判が2月10日、東京地裁で16回目の裁判が行われました。

昨年5月以降やりとりを繰り返してきたオランダ国内法適用による無期雇用転換（有期雇用で3年を超えて働くと無期雇用に切り替わる）は、組合側から準備書面を提出しました。

原告は2つです。一点目は通則法に基づきオランダ国内法が適用できるのか否か、二点目はオランダ国内法が適用となっても3年を超えた有期雇用を可能にする労使協定が存在するかどうかです。

一審目については、組合側が採用、労働・勤務管理の実態から通則法に定める「労務提供地」はオランダとの主張に対し会社側の反論は、過去の判例（ルフトハンザ航空）における通則法適用事例から、労務提供地は特定できず、採用時の関与、賃金支払い社会保険の加入など日本支社で雇用したためあり、日本法が適用されています。

これに対し組合側は、ルフトハンザ航空の事例と異なること、日本支社は賃金支払いなど事務作業をしているだけで、勤務・労務管理に全く関与していないことを具体的な事実を示し反論しました。



国内線の拠点となる羽田空港

二点目の労使協定問題は、JCUは会社の提出した協定が、オランダの法的要件をみたしているかを、オランダ本国の弁護士に照会し確認しています。

弁護士によると、法的要件は①従業員を識別してはならない、②協締結団体は、その組織にできるだけ早く協定内容を周知しなければならない、③労使協定は3年を超えて締結してはならない、④当事者は、協定の締結、改定、終結を社会労働大臣に通知しなければならない、の4点

ANA客乗休憩問題

適切な指導を求め 労基署に要請書提出

JCUは、ANA客乗乗務員の休憩問題等に関する団体交渉について、ANAの対応は不誠実団体として東京都労働委員会（都労委）に不正労働行為救済を申し立てています。組合員が居住する大阪では、労働基準監督署（労基署）へ休憩に関する労基法施行規則第32条2項違反として申告が行われ調査が続いています。

労基署によると、勤務実態で仕事から解放されている時間は、会社と組合員の主張に大きな齟齬はなく、かなりの短時間であるとの認識を示し、「客乗乗務員の現状が労基法違反に至るかどうかの結論はと言えない。みなし休憩に相当する時間とは『停車時間・折り返しによる待ち合わせ時間・その他の時間』と明示しており、『その

20回目の特別協議を開催

会社複数の職務を提示 争議解決迫り春闘交渉

JAL解雇争議

解雇争議の解決に向け2018年5月に始まった労使による特別協議。2月4日、20回目の特別協議が開催されました。この間、地上職採用に関する協議を中心に話し合いが続けられており、今回の協議ではパイロット・客室乗務員雇用の希望者を対象に、複数の分の地上職の職務が提示されました。これまでにパイロット原告4名、客室乗務員原告9名が地上職として復職しています。

JALは、パイロットが継続して働ける生活が営むための必要を充たすべく、この法律で定める基準に近いものであっても、労働者の健康及び福祉を害しないものでなければならぬ」と定められている。これに対しJCUは、「労働の負荷が重いから軽い比較で解雇することになっていない」と述べています。

また、JCUは、「労働の負荷が重いから軽い比較で解雇と見做すこと」を求め、要請書を2月14日、淀川労働基準監督署長宛てに提出しました。

JCUは、被解雇者の再雇用施設に関する特別要求を行い、この要求には争議権を確立し交渉に臨みます。

外国パイロットを対象とした「既成乗員施設（採用）」が職場の反発を招き、労使間の新たな争点になっていました。が会社は033年3月まで既成乗員施設を凍結することを明らかにしました。この問題は連航乗務員だけの問題とせず、日航内3労組（JF・JL・JCU）で団結し反対してきました。3労組は引き続き連携し、この問題に取り組んでいきます。



羽田空港アピール宣伝行動。昨年12月9日



ITF写真コンテストに 応募しよう!

賞金：30万円
締め切り：4月30日

詳しくはここにアクセス
<https://www.itfglobal.org/ja/photoprize>

