

全ての争議を解決し
安全・安心の航空へ

航空連ニュース

航空労組連絡会
大田区羽田 5-11-4 フェニックスビル
Tel 03-3742-3251
Fax 03-5737-7819
No.1035(36-9) 2022年2月22日

客室乗務員の賃金・昇格制度の見直し急務 22春闘 C C U・J C U が改善要求

2020年の新型コロナウイルス発生以降、航空連には雇用問題での相談が多く寄せられています。とりわけ外航の非正規の客室乗務員が真っ先に雇い止めされるなど、労働者の雇用や権利を守る労働組合の役割が増しています。

東京地裁「雇い止めは無効」

大韓航空、中華航空などの客室乗務員が JCU（ジャパンキャビンクルーユニオン）に加入し、雇い止め撤回と雇用継続を求め運動を続けています。また、コロナ禍前に雇い止めされた KLM オランダ航空の契約制客室乗務員は、4陣に分かれ東京地裁に提訴し雇い止め撤回を求めています。1月17日には、第3陣裁判の3名に対し、「雇い止め無効」判決が下されました。会社が判決に従わず控訴したため高裁での裁判に移行します。一方、1陣・2陣・4陣裁判も継続されており、コロナ禍に便乗した違法な雇い止めは許さない運動が重要となっています。

脆弱な賃金制度・問題ある 昇格制度の改善を！

コロナ禍で客室乗務員の脆弱な賃金制度が明らかになりました。客室乗務員の基本給は、他職種より低く、乗務手当により生活が成り立っている実態があります。乗務員は、自分では乗務スケジュールを決められず、天候や機材故障で乗務予定便が欠航になるケースもあります。また、体調が悪くても無理に乗務することがないよう、一定度の乗務保障制度が必要です。

日本航空では、2010年の破綻前までは客室乗務員に50時間の乗務保障がありました。現在、運航乗務員には一程度の乗務時間保障がありますが、客室乗務員にはないため、副業や出向な

どで生活を支えている実態があります。

日本航空の客室乗務員の昇給率、昇給額も他職種より低いため、基本給の差が開き、一時金や退職金でも大きく差が出てしまい、ジェンダー平等の視点からも大きな問題となっています。

また、昇格しないとチーフや各クラスのインチャージの職務に就けず、賃金も頭打ちになってしまいます。本来、安全を守るためには、同乗クルーのコミュニケーションが大切なのですが、実際は、上位職の評価を気にし、物の言にくい職場環境となっています。昇格しない限り賃金は頭打ち、経験も奪われ自己否定にもつながりやすい実態があります。

感染の不安を抱えながら、マスクトラブルにも対応し、保安要員としての任務に見合わない客室乗務員の賃金制度には、多くの客室乗務員から不満の声が出ています。C C Uは今春闘で、賃金制度と評価・昇格制度の抜本的な改善を求めています。

C C Uの賃金・昇格制度に関する改善要求 (C C U賃金要求から抜粋)

<賃金に関する要求>

- 基本給を1万円アップすること
- 社内で一番低く置かれている客室乗務員の現行基本給を改善すること
- 賃金の安定のため乗務時間保障などを行うこと
- AT職の乗務手当単価は一律1,100円とすること

<昇格について>

- 不透明な昇格制度をやめ、資格制度とすること
- 他職種および男女比較において遜色のない昇格実態とすること
- SAと入社8年以上のATはLCとすること
- 客乗一般職の昇格については、滞留せず実施すること (CHまでの昇格の道筋をつける)