

60歳からの働きがいのある 雇用制度をめざして

全日空・日本航空グループの
「客室乗務員、地上職に焦点を当てて」

航空連・第37回航空政策セミナー

2018年2月3日

顧問 菊池富士夫

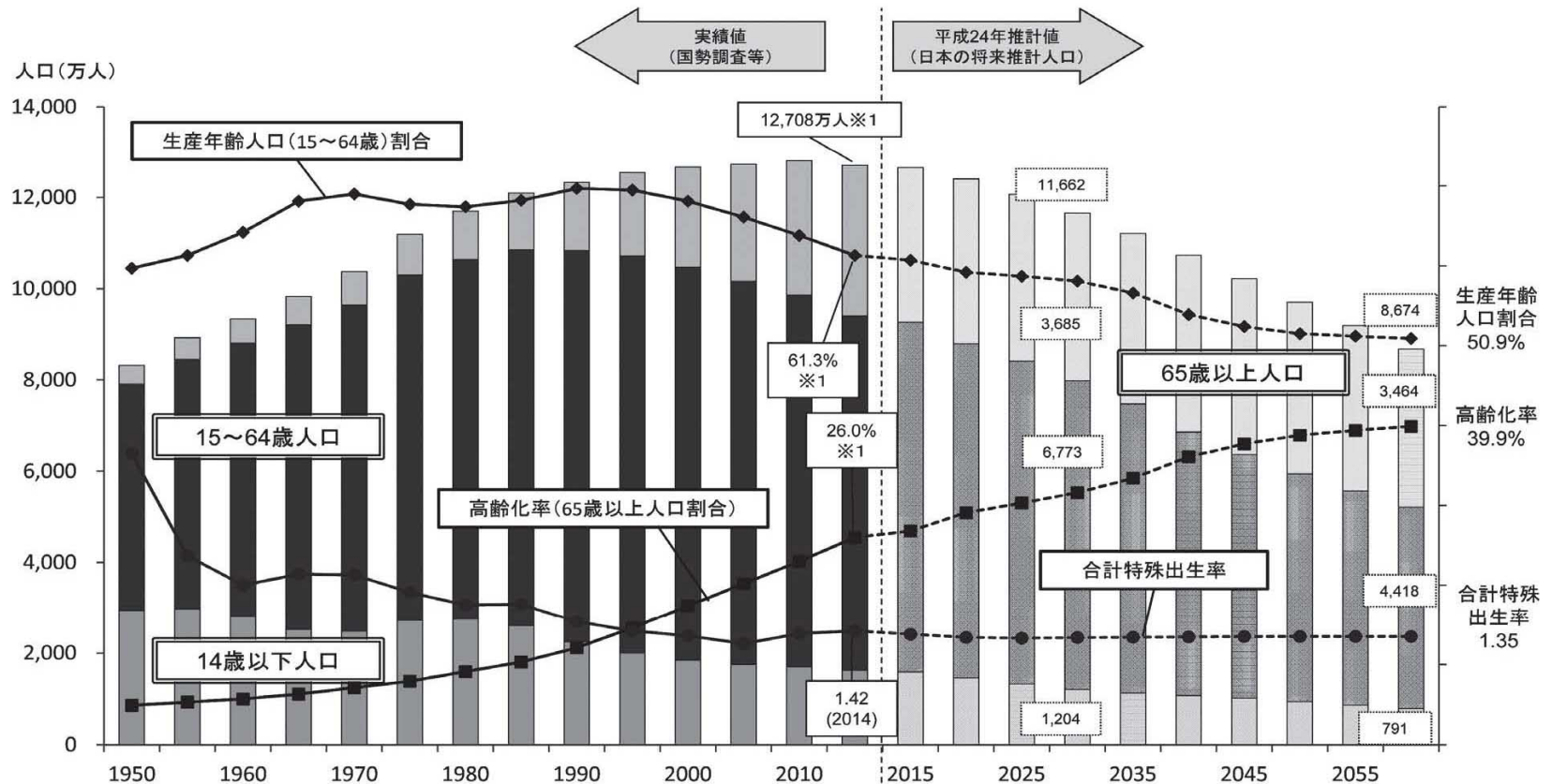
報告のテーマ

はじめに

1. 高齢者雇用安定法の変遷と企業の対応
2. 雇用延長についての「独立行政法人
労働政策研究・研修機構」の調査から
3. 他産業における制度の概要
4. 労働契約法20条の解釈・均等待遇について
5. 客室乗務員、整備職・地上職、
グランドハンドリングの、雇用制度の概要
6. 現行制度の問題点
7. まとめ

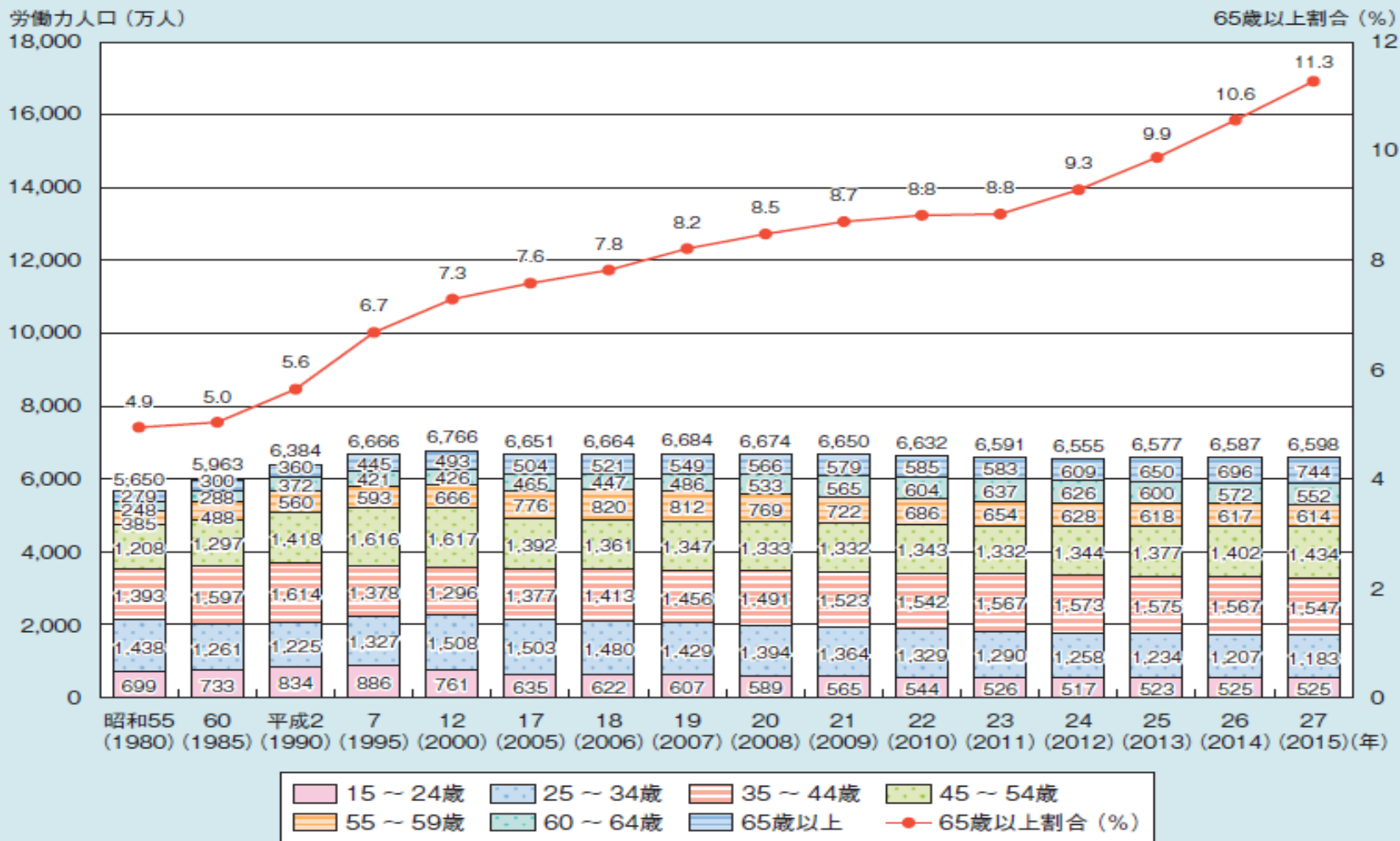
はじめに・高齢化と雇用政策

2014年時点で65歳以上の比率が全人口の26%に
 少子化の元で2060年には39.9%が見込まれている



増え続ける65歳以上の労働力人口

2000年7.3%から2016年11.3%



雇用確保のみ義務化 賃金・労働条件は触れない 【高年齢者雇用安定法律】

【目的】

第一条 この法律は、定年の引上げ、継続雇用制度の導入等による高年齢者の安定した雇用の確保の促進、高年齢者等の再就職の促進、定年退職者その他の高年齢退職者に対する就業の機会の確保等の措置を総合的に講じ、もつて高年齢者等の職業の安定その他福祉の増進を図るとともに、経済及び社会の発展に寄与することを目的とする。

高齢者雇用安定法の変遷

- 1986年改正、60歳定年の努力義務
- 1990年改正、65歳までの再雇用の努力義務
- 1994年改正、60歳定年の義務化
- 2004年改正、65歳までの
再雇用の義務化(選別可)
 - ①定年の引き上げ ②継続雇用制度の導入
 - ③定年制の廃止 を求めた。
- 2012年改正、65歳までの
再雇用の義務化(選別不可)
- 2016年改正、65歳以降も雇用継続の促進

「独立行政法人 労働政策研究・研修機構」の 調査概要

- (1)雇用延長の雇用形態 70%が嘱託とパート
- (2)年収 平均値 376.7 万円
- (3)定年時と比較した賃金水準 6割から7割

年収は定年前の60～70%

【連合2014リポート・60～64歳】

	年収	定年前比
1000人以上	389万円	52.7%
100～999人	363万円	67.0%
10～99人	349万円	79.1%

日刊ゲンダイ 2015年4月29日

労働契約法 第20条

有期労働契約を締結している労働者の労働契約の内容である労働条件が、期間の定めがあることにより同一の使用者と期間の定めのない労働契約を締結している労働者の労働契約の内容である労働条件と相違する場合においては、当該労働条件の相違は、労働者の業務の内容及び当該業務に伴う責任の程度、当該職務の内容及び配置の変更の範囲その他の事情を考慮して、不合理と認められるものであってはならない。

全日空・日本航空グループの 人員構成

全日空グループ 3.98万人(17_3_31)

日本航空グループ 3.27万人 (16_3_31)

地上・24000名

客室乗務員・6100名

運航乗務員・2600名

整備士の年齢構成

主な航空会社・ANA/JAL等の 51歳から70歳の 一等航空整備士は1326名

主要航空会社の整備士の年齢構成（平成28年 2016年1月1日現在）

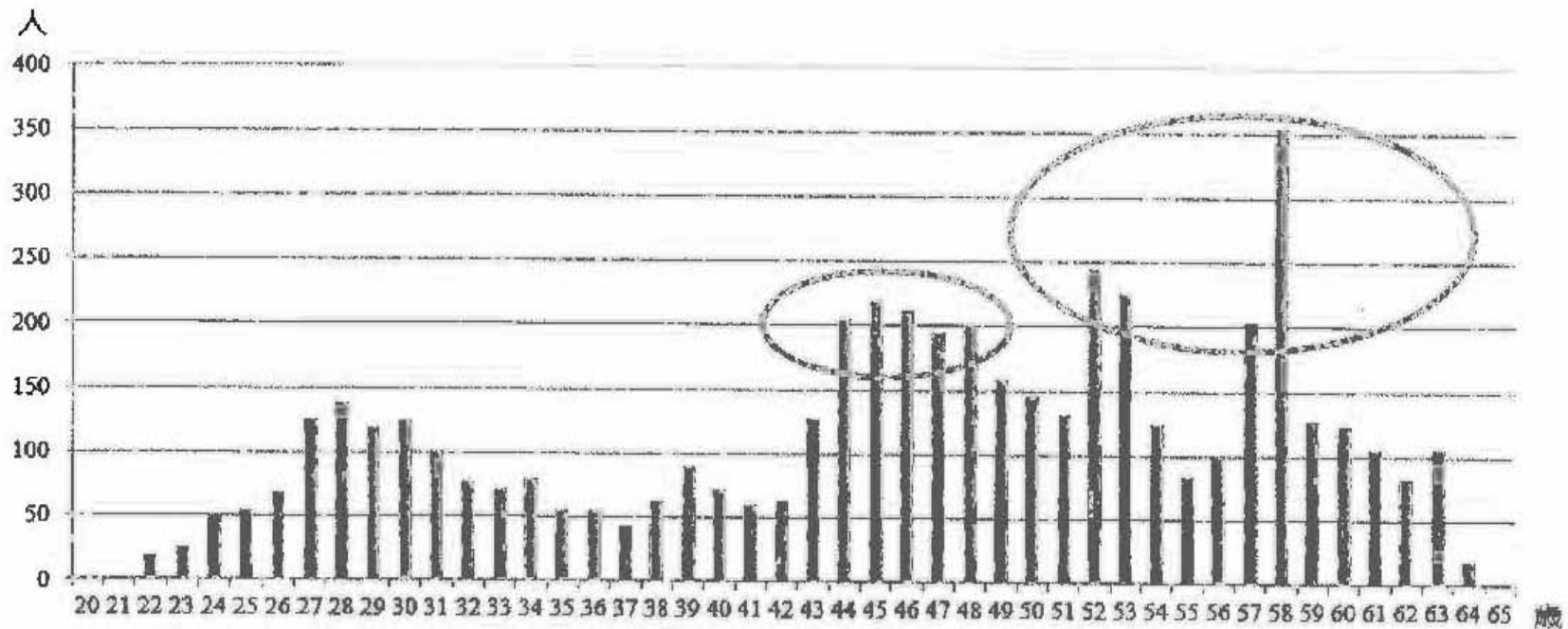
年齢	21～50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	合計
航空工場整備士	264	8	6	20	30	22	10	0	6	23	10	10	10	3	3	1	0	0	0	0	0	162
二等航空運航整備士	192	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
一等航空運航整備士	714	9	9	16	22	30	10	0	2	10	28	18	14	8	5	2	2	1	1	0	0	187
旧三等航空整備士	102	2	2	1	1	4	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	15
旧二等航空整備士	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
二等航空整備士	484	2	2	1	5	4	2	0	1	2	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
一等航空整備士	2842	74	74	107	165	163	79	39	75	168	160	76	52	31	33	12	8	5	3	0	2	1326
合計人員数	4598	93	93	145	224	224	102	39	85	203	199	107	76	42	41	16	11	6	4	0	2	1714

数字で見る航空2017から

全日空の地上職の年齢構成

51歳から63歳 約2200人

図表1：年齢別人員構成表（総合職事務・技術）



全日空・二つの制度 70～80%再雇用

【雇用延長】＜雇用基準充足者＞

- ・最長65歳まで(1年毎の嘱託社員契約)
- ・現役時の約4割程度の水準
- ・専門性および人事考課に応じて係数

【継続雇用】希望者全員、時給、
＜定年退職：20～30%が選択＞

【経団連への報告書から】

客室乗務員の雇用制度の概要

【全日空】

- ・雇用延長制度を選択し、60歳以降乗務の継続は、57歳で申請、60歳以降シニアエキスパートキャビンアテンダント(嘱託)として乗務を継続する(選別あり)
- ・再雇用制度を選択した場合は、60歳からは地上業務となり、配置の職場は会社が指示。

【日航】

キャビンアテンダントとしての雇用継続の制度はない。60歳以降の就労の場は地上業務のみ。CCUは客室乗務員としての雇用制度を要求している。

全日空・日航グループの整備士

- 1年契約、65歳まで更新
- 全日空の整備士は、「延長雇用制度」による60歳以降整備士としての就労をするには55歳で調査ご申請、57歳で本申請し会社が決定
- 日航の整備士は59歳で申請。60歳からシニアスペシャリスト契約社員として就労

【整備士の年収】

全日空450万円 日航560万円

全日空・日航のノーライセンサー

国家資格・社内資格の未保持者

- 1年契約、65歳まで更新
- 60歳からの就労先
 - 日航：見学案内など
 - 全日空：機内食など
- 賃金 時給1000円 月16万円
- 一時金 全日空：なし 日航：2ヶ月
- 年収 全日空：192万円 日航：224万円

グランドハンドリング

【JGS】・18年4月から直雇に

- ・航空機の誘導・牽引等の専門職は
同一職場にて就労の継続 年収350万円
- ・専門職以外の職種 機内清掃等に就労
年収240万円

【ANAエアポートサービス】

- ・希望者全員 職種は現職 年収約250万円

現行制度の問題点

- ① 定年の延長では無く、1年契約の嘱託
- ② 日航は客室乗務員としての雇用制度が無い
- ③ 整備士、航空機の誘導等のランセンサー以外の職種は定年時のキャリアーが生かせない職場に配置されている
- ④ ライセンサー等とそれ以外の職種間の賃金格差が大きい
- ⑤ ライセンサー以外の再雇用後の賃金は、最賃並み・他産業の平均以下

まとめ

- ① 民間航空の持続的な発展を実現していくためには、経験豊かな全ての職種の労働者の安定的な確保は急務
- ② 定年時の雇用と労働条件を維持し60歳から働きがいのある雇用条件の改善と均等待遇が求められる
- ③ 「問題点」に掲げて諸点の課題を解決するための対案作りが重要
- ④ 全ての航空職場と全国から改善の声を作ろう

ご静聴ありがとうございます