

非常口ドアに客室乗務員の配置とライセンス制導入を求める署名にご協力ください! (4面参照)

# フェニックス PHOENIX

発行所  
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/



旅客で混雑する羽田空港国際線出発ロビー

## 超円安で家計負担11万円増

### 2024 春夏闘

円安傾向が止まりません。34年ぶりに1ドルが154円に達しました。この傾向の大きな要因として、日米の金利差が挙げられています。新聞報道では「歴史的な円安水準」と報じています。資源が乏しく輸入に頼らざるを得ない日本にとって、生活必需品の値上げ

### 賃金・一時金の引き上げ 人員・勤務など職場改善を

が予想されます。また、今春闘での高水準の賃上げも、さらなる生活必需品の値上げの影響を受け、実質賃金がマイナスになることも予想されます。これから賃上げ交渉が本格化する外航労組や、夏季一時金などの夏闘を控える内航労組は、暮らしを守る重要なたたかいになります。

民間調査機関の試算によると、1ドル150円台の円安水準が続いた場合、2024年度の平均世帯の家計負担は前年度に比べ11万円を超える増加が見込まれています。円安で訪日外国人旅行者の増加や消費増で恩恵を受けている企業もありま

すが、国内で使用される資材の高騰など生活必需品の値上げにつながります。

航空連のまとめによると、各労組では、賃金を底上げするベースアップは1万円以上の回答を引き出しています。このような値上げの見通しは、これから続く外航や産業航空、2次下請けなど航空全体に先行組の水準以上の賃上げを波及させる必要があります。

また、夏季一時金については、JAL、ANAでは会社の業績リンク型の水準として2カ月が提示されていますが、一時金は暮らしを支える生活給です。厚労省のまとめ

によると、主要民間企業(21業種)の夏季一時金の受給額は平均84万5557円(39・8歳)です。

航空連では、4月から夏季スケジュールが始まりました。国際線を中心に増便が計画されています。今年度のゴールデンウィーク(4月27日～5月6日)は、国際線の予約はフルサービス航空会社(FSC)と格安航空会社(LCC)でいずれも

増加し、国内11社の合計では、国際線は前年比22%増の49万4293人。国内線は1・3%増の261万5074人です。

業務のあり方検討会によれば、主要各社の従業員数は、「採用後3年未満が約3割」となっており、引き続き育成と定着が課題」と指摘されています。

春闘継続組合や夏闘では、賃上げや一時金引き上げ中心のテーマになりますが、人員問題や勤務改善など職場環境の改善も重要な課題です。そのため、職場点検をしっかりと行い、安全で働きやすい職場環境づくりに取り組むことが求められます。

### 人材の確保と育成と定着が課題

観光局の発表では、3月の訪日外国人旅行者が308万1600人となり、単月として初めて300万人を超えました。訪日外客数がこのまま続くとして2024年の訪日外国人旅行者数は3500万人を超えることが予想されます。

航空の各社では、人材確保のために採用活動を積極的に行っています。また、多忙等を理由に退職が後を絶ちません。LCCの中には、採用者数の

### 曖昧に扱われる休憩

#### 【客室乗務員編】

「乗務時はなかなか休憩がとれないですね。業務上やむを得ないのでしょ。うかーあるベテラン客室乗務員が、新人客室乗務員から尋ねられたと話します。客室乗務員の休憩問題は古く新しい問題でもありません。労使間の交渉を経て、乗務時の客室乗務員の休憩に関する取扱いが一定程度整理された会社もありますが、そうでない会社もあります。客室乗務員の休憩は、なぜ曖昧に扱われ方をされるのでしょうか。

働くときの条件の最低基準を定めた法律が労働基準法です。この法律に違反する労働条件を定められた労働契約や就業規則は無効とされます。また、

労基法34条では、休憩時間については、1日の労働時間が6時間を超えた場合は45分以上、8時間を超えた場合は1時間以上の休憩時間を与えなければなりません。ただし、労基法40条1項では、特例を設けることができる」とし、労働基準法施行規則32条1項では、列車・自動車・船舶・航空機に勤務する運転手・操縦士、給仕などは「休憩を与えないことができる」となっています。

ただ、この法律ができたのは戦後でもない1947年で、交代要員もない時代ですから、終了まで交代なしで行ってもらうためにできた規定です。この規定は休憩を与えることが不可能であることが前提になっているので、6時間を超えて乗務する際は、途中で休憩を与えるか、交代要員を確保して交代させること

2面に続く

が必要とされています。

東京南法律事務所の大塚弁護士は「客室乗務員の業務が、『業務の性質上休憩時間を与えることができない』に該当するかどうか該当しない。それをしていないのは、人員等の効率的運用により低コストを実現するためであり、利益を上げるために法定の休憩時間を与えていないにすぎない」と指摘します。

■主な記事から■

- ▶ 曖昧に扱われる休憩。出発便の準備に機内清掃、長時間勤務時の休憩はいつ……2面
- ▶ パイロットの人材確保、年400人から700人必要。国交省の検討会が公表……2面
- ▶ KLMオランダ航空雇止め撤回裁判：東京高裁で和解協議、組合が和解案を提示……3面
- ▶ 空港業務のあり方検討会：取り組みの評価と課題を公表……3面
- ▶ 「航空事故調査の問題点」一ストーリーに当てはめる警察の調査、言い間違いは犯罪か、事故調査全般の課題……4面

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

### 誘導路

「イランが在シリアの大使館への空爆の報復としてイスラエルへの直接攻撃に踏み切った中東情勢をめぐり、日本はイランとの『伝統的な友好関係』を生かした独自外交を描き切れずにいる」(4月17日「朝日新聞」)

●緊張高まる情勢を受け、航空会社は中東地域を通るルートを変更しています。原油価格への影響も気になります。原価高騰による生活への影響も気になります。●さて国内に目を向けると、自民党の真金事件が明るみに出て以降、衆院の三つの補欠選挙が4月28日に行われました。注目されるのは細田博之前衆院議長長の死去に伴う島根1区の前選挙。「自民党が負ければ岸田首相の求心力は低下し、衆院解散戦略や、秋の総裁選に影響する」と新聞報道。●自民党派閥の真金事件を受け、自民・公明両党は、政治資金規正法の改正に向けた協議を開始しましたが、両党間の温度差は大きく、「協議は難航も予想される」と。自らの過ちをより厳しく利するわけでもなく、「本気でやる気があるのか」と憤慨するニューズコメントーター。自民党政治への不信は高まるばかりです。●不信と言えは、イスラエルへの対応は、他国から見れば「二重基準になっていないか。憲法に沿った対応が求められます。」



出発前に機体を点検するパイロット

# パイロットの人材確保

今年2月、国交省は有識者による「航空機整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」を設置しました。前号では、航空機整備士の現状を報告しました。今回は操縦士の現状について報告します。

資料によると、航空機操縦士の現状は、機体の大きさ・種類や用途に応じライセンスを取得する必要があり、その養成に

めには計画的な養成が必要としています。国交省によると、定期運送用操縦士の資格取得者数は4753人です。

主要航空会社の操縦士の年齢構成は、50歳以降

に偏りがあり、2030年頃から操縦士の大量退職時代に入るとしていま

る現役操縦士の有効活用をあげ、中・長期的課題として若手操縦士の供給拡大をあげ、①自社養成の促進、②私立大学等の民間養成機関の供給能力

拡充、③航空天学校のさらなる活用を打ち出し現

在に至っています。主要航空会社の操縦士の出身構成をみると、約35%が航空天学校出身、約38%が自社養成、残りが私立

## 年400人から700人必要

は相当の時間が必要。今後の需要増に対応するためには計画的な養成が必要としています。国交省によると、定期運送用操縦士の資格取得者数は4753人です。

主要航空会社の操縦士の年齢構成は、50歳以降に偏りがあり、2030年頃から操縦士の大量退職時代に入るとしていま

る現役操縦士の有効活用をあげ、中・長期的課題として若手操縦士の供給拡大をあげ、①自社養成の促進、②私立大学等の民間養成機関の供給能力

拡充、③航空天学校のさらなる活用を打ち出し現

在に至っています。主要航空会社の操縦士の出身構成をみると、約35%が航空天学校出身、約38%が自社養成、残りが私立

大学や防衛省、外国人等

# CAの乗務時の休憩はいっ



機内の安全を確認する客室乗務員

## 出発便の準備に機内清掃 休憩確保は会社の責任

1面から続く

客室乗務員に休憩を与えていない実態を示し、改善を求めたところ、会社は「ANA労働組合から

は長年、客室乗務員の休憩について問題提起がされてい

た。この発言は、労働組合の対応によっては動か

さるを得ないことを示唆したものと受け取れま

すが、会社自らの改善姿勢は見られません。

現在、客室乗務員を対象に疲労リスク管理(FRM)が導入されてお

り、休憩を与えない勤務管理は、疲労管理の観点

からも問題視され、労働者に対する安全配慮義務

を怠っているとの指摘を免れません。

小型機を運航する航空会社では、離島や短距離路線での運航が中心で、概ねフライト時間は30分前後です。しかし、限られた機数と乗務員で運航するため、客室乗務員の1日の乗務(フライト)回数は多くなります。到着から次便の出発までの準備時間は30分程度で、準備時間とフライト時間を合わせた勤務時間は、長い日には10時間を超えることもあります。

フランスの航空機「ATR42-600」は、国内で離島や短距離を運航する航空会社の主力機です。座席数は48席で、客

室乗務員(CA)は1名です。機内での乗客対応はすべて1名で行います。

この飛行機を使用する北海道エアシステム(HAC)では、客室乗務員が1日に6回のフライトをこなすこともあり、勤務時間は10時間に及ぶこともあります。HAC乗組によると、1日の平均乗務回数は5回で、「CAは到着地で機内清掃も行うので、長時間休憩がとれないこともある。会社には機内清掃の外部委託を申し入れている」と話します。

客室乗務員による機内清掃は、小型機を運航する航空会社や格安航空会社(LCC)などで行われていますが、「休憩がとれない」などの問題が表面化したことから、CAの負担軽減を理由に外部委託に見直す動きができていますが、依然として

CAによる機内清掃が行われており、それが休憩をとれなくする一因となっています。

客室連(航空連の客室担当部門)の古川事務局長は「休憩がとれないことが常態化していることは異常であり、放置している会社の責任は重大。休憩がとれる編成と勤務にすべきです。人材確保や定着が課題になるなか、賃金を始めとした労働条件の引き上げや職場環境の改善が求められている」と強調します。

## 各国で賃上げや労組結成

世界各国で賃上げや労働組合結成に向けた闘いが精力的に取り組まれています。

ドイツでは、4月9日に空港安全保安要員が13・1%、15・1%の賃上げを勝ち取りました。保

安要員は、乗客や荷物の検査に携わり、ドイツでは2万5000人が働いています。新協約は今年1月1日にさかのぼり適用され、期間は2025年3月31日までです。今年に入りベルディ

ーは、数度にわたり警告ストを実施しており、こうした闘いが成果につながっています。

ギリシャでは、労働者や学生、年金生活者が、上昇する生活費に対応できる賃上げを求めデモを行っています。

4月17日、民間労組として最大のギリシャ労働者総同盟(GSEE)が、物価上昇に見合う賃上げを求める全国ストを実施し、港湾や鉄道、バスやタクシー運転手らが参加しました。

米国では、南部テネシ州チャタヌーガにある独自動車大手フォルクスワーゲン工場の労働者

が、全米自動車労組(UAW)への加盟を目指して、労働組合結成の是非を問う投票を行い、UAWに加盟することを決定しました。

同工場では2回労働組合の是非を問う投票が行われており、僅差で否決されました。今回はUAWが昨年に入りを通じた闘いで米三大自動車企業「ビッグ3」と大幅地投

### 航空連「レイバースクール」のご案内

- 労働法講座 (オンライン開催)
- 第1回講座 2023年12月23日(土)  
テーマ: 変形労働時間制とは **終了済**
  - 第2回講座 2024年3月9日(土)  
テーマ: 労基法、就業規則など **終了済**
  - 第3回講座 4月20日(土) 11:00~12:00  
テーマ: 賃金、退職金、割増賃金 **終了済**
  - 第4回講座 5月18日(土) 11:00~12:00  
テーマ: 勤務、休日、休暇について
  - 第5回講座 6月8日(土) 11:00~12:00  
テーマ: 解雇や雇止め、出向、転籍について
- 申し込み: 航空連事務局、各労組  
問い合わせ: 航空連事務局  
TEL: 03-3742-3251  
Email: honbu@kohkure.org

# 東京高裁で和解協議



成田空港を拠点にするZIPエア

## KLMオランダ航空 雇い止め撤回裁判

### 組合が和解案を提示

日本人客室乗務員の無期雇用を認めた東京地裁判決を不服とし、KLMオランダ航空が控訴したために東京高裁で争われているKLMオランダ航空日本人客室乗務員雇止め撤回裁判(第1・2・4陣控訴審)は、4月22日に東京高裁で和解協議が行われました。

和解協議では、まず組合側代理人が和解案を裁判官に説明し、その後組合から争議解決の意義や要求根拠を補足説明しました。それを受け、裁判官が会社側と面談し、その後労使双方が法廷に入り、会社が組合側和解案を持ち帰り検討することとなりました。次回和解

## JCU

### ZIPエアに団交申し入れ

#### 5項目の職場要求を提出

4月8日、ジャパニキヤビシクルユニオン(JCU)は、ZIPエアに対し、勤務改善や通勤費など5項目の職場要求を提出し、団体交渉を申し入れました。同時に、JCUは組合員がZIPに在籍していることを明らかにしました。

## JALサステナビリティを逸脱するZIPの実態

ZIPでは、2023年度約80名が養成訓練に投入されましたが、その一方で、退職者は67名に上り、慢性的な人員不足状態にあります。そのた

め、勤務変更が頻発し、年休不取得を招き、それがさらに退職につながる悪循環に陥っています。

職場からは、「昨年10

月から年休が1日も希望日に取れない」「月間10日の公休が全て変わった人もいる。会社からは、それが当たり前というような連絡がくる」「定期昇給は入社2年目までで、それ以降は据え置き」。転職してきた客室乗務員は、「これは超ブラック企業。希望をもって入社した新人が、あっという間に退職してしまふ」と話します。

こうした状況にもかかわらず、ZIPは5月から増便する計画ですが、「退職を止めなければ運

航維持も危うい」との指摘がされています。

ZIPはJALグループ企業であり、グループのサステナビリティ方針は、人財に関して「誰もが生き生きと活躍できる会社を目指しています」

「最大の強みである多様な人財の力を最大限に引き出すために、社員一人ひとりがやりがいや働きがいを感じるエンゲージメントの高い職場環境を創りあげます」と述べています。しかしZIPの実態は、この方針からかけ離れています。ZIPは日本航空の事業計画に組み込まれており、この職場実態を招いた責任は日本航空にもあります。

## SKY、株主に前年の4倍配当

### 組合ベア要求にゼロ回答

JCUSカイマーク(SKY)支部の24春闘要求に対する回答が4月10日に出され、19日には団交交渉が行われました。SKYの業績は好調で、利益計画はほぼ達成することが確実です。株主配当も前年の4倍の21円としています。しかし、この好調な状況にもかかわらず、回答はベアスアッを含めゼロ回答でした。

春闘前に定期昇給が発表され、従来B評価で5千円だったものが1万円に引き上げられました。回答書には、賃金規程の内容を理由にあげ、「会社の業績や国内物価

## 空港業務のあり方検討会

### 取り組み評価と課題を公表

## 多忙を理由に退職 育成と定着が課題

## 多忙を理由に退職 育成と定着が課題

国交省は4月3日、空港業務(グランドハンドリング・保安検査)の人材確保やDX化などの取り組みを推進していくための有識者による「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」の第9回検討会を開催し、昨年6月に公表した「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」(中間とりまとめ)の取り組み状況や今後の対応を確認しました。特徴点を中心にみていきます。取組状況の確認は昨年10月に続き2回目です。

検討会では、国交省から、航空旅客の回復状況やグランドハンドリングや保安検査の体制、従業員数の推移、採用と離職

の状況、給与水準の改善状況などを踏まえ、国や事業者(個社)、業界、空港協会、地方自治体の取り組みも報告されました。空港クラブの対応が報告されました。

報告によると、グランドハンドリングの体制については、コロナ前の水準に回復し、旅客部門も近い水準まで回復しているが、採用後3年未満が約3割となっている。また、多忙等を理由に一定の退職者があり、育成と定着が課題となっています。

給与水準については、受託契約の見直しなどにより、給与水準が前年度比で約20%改善し、他業種と遜色のない給与水準になっている事業もあると述べています。

一方、グランドハンドリングにおける制限空域内事故の増加が指摘されています。

これまでの事業者の取組について、受託料の引き上げや職場環境の改善が着実に進められ、給与水準の上昇や人員体制の回復につながっている一方で、人員体制が定着していくための離職防止、特定技能制度の活用を促しています。業界に対しては、カスタマーハラス

メント対策の推進や異なる資格や車両仕様の見直し・業界レベルの整備などが着実に進められてきたとし、今後は個社の課題について、業界全体で実効性のある取組を進めるよう求められています。

検討会では、業界団体の空港クラブグランドハンドリング協会とJAL・ANA共同の取り組みも報告されました。空港クラブ協会は、魅力ある業界の実現に向け、「人手を増やす(雇用を増やす)」「人手を減らさない(離職を減らす)」「人手を減らす(省力化・省人化)」の3つの視点に基づき活動を継続するとし、政策活動の充実に向け専門家を設置する計画です。JAL・ANAについては、資格の相互承認を委託先事業者が同じ10空港で進めるとしています。

検討会の「評価と今後の対応」についてグラハン連(航空運の専門部)は「私たちは、労働条件を引き上げ、受託契約の引き上げが欠かせないことを指摘してきた。中間とりまとめで、賃金の引き上げや労働環境の改善、そのための原資となる受託料の引き上げが提言され、労働組合の要求と相まって、今春闘での賃上げに影響したことは間違いない。これを全体に波及させ、今後も引き上げの流れを継続させることが必要。今後も労働者・労働組合の立場から、国交省や会社に改善を求めていきたい」と強調します。



飛行機からコンテナを降ろす作業員

