

非常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! (2面参照)

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/

高水準の賃上げ相次ぐ

手当増・シニア報酬見直し 初任給や時給引き上げも

物価高のなか、「昨年を上回る賃上げは当然」との世論の高まりの中で始まった24春闘。航空では、昨年の高水準の賃上げを上回る回答が相次ぎ、手当関係の増額・新設、勤務改善など職場要求の前進につながる成果を上げました。これまでの回答状況を報告します。

連合の第2回集計結果(3月22日)によると、回答を引き出した1440組合の定義相当分を合わせた加重平均は1万6379円(5・25%)で、昨年比4825円増。総額が5%を超えたのは1991年以来です。企業規模別では、1000人以上の大企業で1万6730円(5・28%)、300人未満の中小企業で1万1916円(4・5%)です。全労連などの国民春闘共闘の第2回集計は、単純平均で7787円(2・8%)、前年比1440円増。25年ぶりの水準となりました。非

JAL	ベア12,000円
JTA	ベア12,000円
JAC	ベア12,000円
HAC	ベア12,000円
ANA	ベア11,000円
ANAウイングス	ベア10,000円
JGS	ベア12,000円 時給153円増
JASCO	ベア20,000円
JALスカイ金沢	ベア12,000円~15,000円、時給80円増
キャセイ航空	2.8%アップ(年俸制)
ユナイテッド航空	11,400円+3,800円



以上の大企業で1万6730円(5・28%)、300人未満の中小企業で1万1916円(4・5%)です。全労連などの国民春闘共闘の第2回集計は、単純平均で7787円(2・8%)、前年比1440円増。25年ぶりの水準となりました。非

正規の時給引上げ額は41・4円増です。物価高騰のなか、前年水準を上回る回答を引き出しています。

さて航空です。航空大手2社の好調な2024年3月期第3四半期決算(4-12月)を受け、特にANAでは通期見直しを上方修正するなかで春闘交渉が始まりました。

こうした好業績を背景に、全日空では23年度期末一時金3カ月(営業利益1900億円達成時、6月3日支給)と24年度一時金について夏2カ月、冬2カ月が先行提示され、その後に表示された賃上げ回答はベア1万1000円(シニア含む)。

日本航空では、労組の手当関係では、運航乗務員の支給基準を超えた乗務回数超過分の単価の引き上げ、クルーバンク非装機材の往復乗務時の手当支給(7500円)が回答されました。ANAウイングス乗組では、ベア1万円、レグ手当や査察手当、教育手当、路線手当の引上げ回答を引き出しました。24年度一時金については、夏冬それぞれ2カ月+業績に応じた期末一時金の考え方が提案されました。

賃上げ要求に対し、ベア1万2000円(シニア含む)、共通項目として国内出張バーディアムの引き上げ(4000円)引き上げ(4000円)が回答されました。同様の回答はJTA、JAC、HACでもあり、JALでもありました。JALでは共通項目として、定年退職者の搭乗制度拡充、シニアの報酬見直し、高度専門人材制度導入、非破壊検査従事者手当の新設(1万円)が回答されました。

一方、JTAでは客室乗務員の初任給引上げや、運航乗務員と客室乗務員の60時間超の乗務単価引き上げが回答されました。HAC乗組は、6レグ勤務の夏ダイヤから改善、機内食手当の増額、鹿児島での訓練時の移動改善などで前進回答を引き出しました。

JACでは、客室乗務員の賃金制度見直しが提案されており、評価制度の導入や乗務時間保障の廃止などが含まれています。これに対し、職場からは見直しを求める声が多く、今後の労使交渉が

注目されています。

人手不足が深刻なグラウンドハンドリング(地上支援業務)。国交省の有識者検討会による賃上げや受託料の引き上げ提言を受け取り組まれた春闘でもあり、グラウンド各社の対応が注目されています。

GHU(JGS労組、JGS大阪労組、JGS九州労組)のベア12%要求に対し、会社はベア1万2000円、シニア社員は3万3710円の回答が示されました。契約社員の時給については、羽田・成田は153円増(羽田は時給1400円)、伊丹は107円増の回答を引き出しました。さらに、係長を対象にした職能給の枠外昇給が新たに設定され、定年退職者の搭乗制度の新設が回答されました。一時金については、夏冬各2カ月+業績リンクとの考え方が提示されました。個別ではJGSで、国内出張時の日当の引き上げ、控室拡張など施設面の改善が回答されました。

みなさん、こんにちは。私たちは、航空で働くパイロットや客室乗務員、整備士や営業マン、グラウンドハンドリング、外国航空会社、産業航空など、様々な職種で働く仲間が集まる労働組合の団体「航空労組連絡会(略称：航空連)」です。

航空業界は、2024年は新型コロナウイルスからの完全回復が予想されています。一方、多くの職場で人手不足の影響が懸念されており、こうしたなか、人手不足のた

めにインターシッピングや研修生として現場実習を積んだ方がそのまま入社する方もいます。航空では今、賃上げをはじめとした労働条件引

たかわれ、労働組合の頑張りにより、昨年を上回る賃上げを勝ち取りました。この流れを継続させることが、働く者の暮らしを守り、航空の持続的

き、「しかたない」とあきらめてしまつたか、より良い方向を目指すか、その後の展開は大きく異なります。職場での問題は誰に

てきた元朝日新聞論説委員の竹信三恵子さんは、「立場の強い会社に対して、一介の社員が働く権利や働き方のルールを知らずに立ち向かうのは、

場の問題を解決する組織です。労働組合が大きくなれば交渉力も強まり、問題解決の能力も向上します。

また、人事権のある管理職が、組合加入をあれこれ言うことは法律で禁じられています。会社内に複数の労働組合がある場合は、どの組合に加入するかは自由に決めることができます。

まずは、あなたの労働環境の改善に向けた一歩となる労働組合への加入を訴えます。

あなたを守る労働組合に加入を

き上げをめぐる労使の春闘交渉が行われています。今春闘では、物価高対策やコロナ禍で引き下げられた賃金の回復、人材確保、勤務改善など労働環境の改善を争点にた

発展にとって重要となります。新たに社会人としてスタートしたみなさんは、予想もしない出来事に直面することもあるかもしれ

も起こります。そのような時に頼りになるのが労働組合です。労働組合は働く者の権利や働き方についてのルールを良く理解しています。長年に

わたる労働現場取材し

たかかわれ、労働組合の頑張りにより、昨年を上回る賃上げを勝ち取りました。この流れを継続させることが、働く者の暮らしを守り、航空の持続的

場の問題を解決する組織です。労働組合が大きくなれば交渉力も強まり、問題解決の能力も向上します。

また、人事権のある管理職が、組合加入をあれこれ言うことは法律で禁じられています。会社内に複数の労働組合がある場合は、どの組合に加入するかは自由に決めることができます。

まずは、あなたの労働環境の改善に向けた一歩となる労働組合への加入を訴えます。

■主な記事から■

- ▶ 航空連、ドア数以上の客室乗務員の編成とライセンス制導入を求める署名開始.....2面
- ▶ 公表された男女賃金格差、JALとANAの実態.....2面
- ▶ KLMオランダ航空雇止め撤回裁判、裁判所が和解に向け双方から意見聴取.....3面
- ▶ 国交省、整備士や操縦士の人材確保に向け検討会を設置。採用競争力が課題.....3面
- ▶ あらためて考える「航空事故調査の問題点」を2回に分けて報告。国際標準から逸脱した日本の事故調査.....4面

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

2面につづく

自民党和歌山 県連主催の懇親 会で、過激な衣 装を身にまとっ たダンサーを招 いたことが、大きな非難 を浴びています。企画し た和歌山県議は「多様 性」を言い訳で述べてい ましたが、不適切にもほ ぼ があります。●各国の男 女格差を「経済」「教育」「健康」政治の4分野 で評価し、国ごとのジェ ンダー平等の達成度を指 数にしているジェンダー ギャップ指数。世界経済 フォーラム(WEF)によれば、2023年版の 日本のジェンダーギャッ プ指数は146カ国中1 25位で、前年より9ラ ンクダウン。分野別にみ ると、政治が世界最低ラ ンクの138位で、男女 格差は埋まっています。 ●政府は昨年、男女 賃金格差の「見える化」 を企業に義務付け、各社 の情報開示が始まってい ます。厚労省によると、 公表された1万4577 社(対象1万7370 社)の正社員男性の賃金 を100としたときの正 社員女性の賃金は平均75 ・2%でした。朝日新聞 がまとめた主な企業の男 女賃金格差と女性管理職 比率によると、男性の賃 金を100としたときに JALの女性の水準は45 ・4、ANAは36・8で した。50を下回るのは掲 載された80社のうち9社 だけでした。●職種別賃金 体系を根拠に格差を正当 化せず、すみやかに是正 すべきです。

賃上げ航空全体に広げよう

2024 春闘

人手不足のなか夏季増便 懸念される安全低下

1面から5面
小松空港でJALのハンドリングの行うJAL



搭乗旅客で混雑する成田空港

スカイ金沢では、昨年に続き初任給を引き上げ、賃上げについては1万5000円から1万2000円への引き上げが示されました。成田空港のJAL

S新労組(会社はJASCO)では、昨年の賃上げは2000円〜2800円とクラハン他社に比べ低水準でしたが、今春闘では2万円の賃上げ回答を引き出しました。外航では、キャセイ航空が2・9%(年俸制)の賃上げ回答、エアインディアでは20%賃上げと賃金制度見直しを労組に提案されています。ユニテッド航空労組では、複数年協定により24年度の賃上げは、1万1400+3800円(物価対策)の賃上げが確定しています。ノースウエスト航空労組(デルタ航空)では、定昇1ステップ+ベ

ア1%の賃上げになりま。他の外航労組については、本国を交えた交渉にもなることから交渉の長期化が予想されます。先行組の春闘交渉は、一旦区切りをつける方向にありますが、これから労使交渉が本格化する外航や産業航空の賃上げ、さらには2次下請企業など航空全体に賃上げをしっかりと波及させる必要があります。そのためにも成果につなげた教訓を学び今後の交渉に活かす必要があります。これまでの回答状況では、賃上げは昨年水準を上回り、初任給や若年層の賃上げ、手当の引き上

げや新設、シニアの賃金見直しも示されているのが特徴になっています。人手不足のなか、離職を抑制し定着を向上させる、あるいはシニア層の活用を二層強めたいとの経営側の狙いも見て取れます。

2024年はコロナからの完全回復が予想され、3月末から始まった夏季スケジュールによれば、各社ともに国際線の増便が計画されています。現場の業務量はさらに拡大しますが、運航を支える人員が十分でないことは明らかです。休憩がとれない客室乗務員、長時間拘束や法規制を超える時間外労働が相次ぐグラントハンドリングなど、多くの職場では問題を先送りしながら業務をこなしているのが現状です。グラハン連(航空連)の専門部、グラントハンドリング担当)の調査では、空港内の事故や運

航にかかわる不具合事例が、前年比で増加していることが明らかになっています。2020年2月から始まった新型コロナウイルス感染症による影響はなかりつつありますが、テレワークの定着など働き方や人員問題など職場に様々な変化や影響を与えています。あらためて変化や影響を点検することも重要なポイントです。引き続き運航の安全を第一に取り組みたいと思います。

公表された男女賃金格差

JALとANAの実態

男女賃金格差は、ジェンダー平等の象徴ともいえるでしょう。女性活躍推進法は、男女賃金格差の公表を社員301人以上の企業に対して義務づ

場合、1名の客室乗務員が2か所の非常口を担当するのは困難です。またICAOは、客室乗務員を保安要員と位置づけており、世界の多くの国でライセンス制を導入しています。しかし、日本は国によるライセンス制をとっていません。私たちは、非常口に1名の客室乗務員が配置できるとする編成、そして国によるライセンス制を導入し、保安要員として地位を確立すべきと考えています。皆様のご理解・ご協力をお願い致します。

7月以降、厚労省の「女性の活躍推進企業データベース」や上場企業の有価証券報告書に記載されています。厚労省によると今年1月19日までに対象1万7370社のうち1万4577社が公表し、正社員男性の賃金を100としたとき正社員女性の賃金は平均で75・2%でした。

航空の男女賃金格差について、全日空と日本航空の有価証券報告書から実態を確認します。全日空では、管理職に占める女性労働者の割合は19・3%で、全労働者を対象にした男女の賃金格差は、男性正社員を100とした時の女性正社員は38・6%でした。要因として、男性の平均年齢が女性に比べ高いことや、相対的に賃金が高水準である運航乗務員の男性割合が高いことが挙げられています。一方、日本航空では、管理職に占める女性労働者の割合は38・2

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、割増賃金について
- 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

非常口ドアと同数の編成・ライセンス制の導入 署名の取り組みに「協力ください」



客乗連署名

オンライン署名も可能です

航空連は、1月2日に羽田空港で発生した航空機同士の衝突事故を教訓に、客室乗務員の航空機非常口への配置と保安要員としてのライセンスを

求める請願署名に取り組みます。皆様のご協力を

保安要員の地位確立を

航空連は、1月2日に羽田空港で発生した航空機同士の衝突事故を教訓に、客室乗務員の航空機非常口への配置と保安要員としてのライセンスを求め、皆様のご協力を



航空連は、1月2日に羽田空港で発生した航空機同士の衝突事故を教訓に、客室乗務員の航空機非常口への配置と保安要員としてのライセンスを求め、皆様のご協力を

東京高裁

和解に関する双方の意見を聴取

4月22日に和解協議 次回控訴審は6月10日

KLM雇止め撤回裁判

KLMオランダ航空に対し、雇止め撤回と復職を求め裁判をたたかうジャパンキャビンクルーユニオン（JCU）組合員29名。東京地裁での勝利判決から1年が経過しました。会社が控訴したため東京高裁で裁判が行われており、3月11日には口頭弁論と進行協議が行われ、裁判長から和解に関する双方の考えが聴取されました。

当日15時から始まった口頭弁論では、会社側から出された追加書面の確認と質疑が行われ、労働組合側代理人から、次回期日までに会社書面に対する反論を出すことが述べられました。

べられました。これを受け、会社側代理人から、会社側が提出した学者（道垣内教授）の意見書に対する反論が出された場合、会社としてそれへの反論を出す可能性があると主張がありました。その後双方のやり取りを踏まえ、次回期日を6月10日（月）15時から511号法廷とし、書面の提出期限を5月10日とすることを決めました。

その後、裁判長から和解について双方から意見を聞きたいとの発言があり、組合、会社双方から意見聴取が行われました。意見聴取後に裁判長から、和解期日を設定し

たいとして、4月22日（月）11時から和解協議が行われることになりました。この裁判は、日本人客室乗務員を契約制として、4～5年を上限に採用・雇止めを繰り返してきたKLMに対し、労働契約法18条の制定（契約期間5年を超えれば無期転換できる制度）を機

に「無期転換逃れの雇止め」は許されないと、JCU組合員が2018年12月に雇止め撤回と職場復帰を求め提訴したものです。裁判は組合員が順次提訴したことから1陣、2陣、4陣（3陣は勝利判決確定）に分かれて始まりましたが、その後3つの裁判を合体し審理が進められてきました。昨年3月27日に出された東京地裁判決は、契約上限設定による無期転換逃れの雇止めについては、違法との判断は示しませんでした。日本人客室乗務員は、実態的にオランダ本国の組織に組み込まれ管理され、日本支社は就業規則も作っていないことなどから、通則法によるオランダ国内法の適用を認め、無期雇用の実現となりました。

会社は、東京地裁判決を覆すため、高裁では通則法関連の研究者2名（12月25日付、道垣内正人・早稲田大学法科大学院教授、東大名譽教授、弁護士。1月31日付、北澤安紀・慶応大学法学部教授）の意見書を提出しました。その内容は、「日本人客室乗務員の雇用契約の最密接関係地は日本である」「仮にオランダ法が適用になる場合は、関連するオランダ法の消滅時効が適用される」というもので、これまでの会社主張に沿ったものでした。この中で道垣内氏は、自身の著書と異なる内容を述べていました。

次回裁判までの間には裁判所の主導により和解協議が行われることになりました。まずは双方からの意見聴取が行われることが予想されます。引き続き皆様のご支援よろしくお願ひ致します。

■和解協議：4月22日11時～東京高裁511号法廷
■裁判：6月10日15時～東京高裁511号法廷



日本支社前での宣伝行動（2019年夏）。東京赤坂

地裁勝利判決から1年 争議の解決にご支援を

JCUが全日空と行った客室乗務員の休憩時間問題に関する団体交渉で、全日空の対応が不誠実だったことから、東京都労働委員会（都労委）に不当労働行為救済申し立てを行い、昨年8月に

結審しました。都労委は1月頃に命令としていましたが遅れており、JCUは都労委に「いっこう判断が示されるか」を問い合わせていますが、「明確な日時を示さない」との返事でした。

全日空不当労働行為事件 都労委「日時示せない」



到着した航空機を点検する整備士

主要航空会社・整備会社の整備士の年齢構成は40歳代後半の割合に50歳代前半、60歳代前半、60歳代後半に大きなピークがあり、50歳以上が全体の39%を占めています。これから整備士の高齢化が進むとともに大量退職時期に入るため、採用数・養成数の増加が課題になっています。

整備士養成プロセスは、航空専門学校等における基礎的な教育・訓練（2～4年）の後、各エアラインで実務の訓練を行い、大型機のライン整備やドック整備に関する整備士資格を取得しま

航空機整備士の人材確保

国交省、検討会を設置 直面する採用競争力低下

国交省が今後の航空需要の増加や、2030年訪日外国人旅行者数600万人の達成と航空業界の持続的な発展を推進するため、航空機の運航に必要な航空整備士と操縦士の人材確保等の対策について検討する「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に関する検討会」を設置しました。検討会の現状認識と、今後の方向性についてどのような取り組みをしようとしているのか、検討会資料を基に報告します。

国交省は航空機整備士の現状について、「航空機の整備業務は、運航の安全を支える重要な業務であり、整備を行う者には、作業に応じたライセンスの取得や、社内の教育訓練を受ける必要があり、その養成には一定の時間を要する」「航空専門学校への入学者はコロナ禍から減少していたものの、コロナ禍によりその傾向が高まり、その後も継続。また、離職者数が増加している企業もあり、航空整備分野においては採用競争力の低下という課題に直面しており、人材確保と生産性向上の両面からの対策が喫緊の課題」と分析しています。

さらに経験を積み、整備状況の最終確認を行う確認主任者になりま

日本における航空事故調査の問題点

(上)

1月に羽田空港で発生した航空機同士の衝突事故を踏まえ、航空安全会議は様々な取り組みを行っています。今回は、その取り組みの一端として医療団体に寄稿した日本における航空事故調査の問題点を、2回に分けて掲載いたします。

国際標準から逸脱した日本の事故調査

当たり前の話ですが、航空機の中でも特に長距離を飛ぶ国際線の旅客機は、いつかもの国の上空を通過して目的地の空港に着陸します。そのため航空機事故が起きた場合、航空機の登録国や事故発生国、航空機製造国など複数の国が関係国となるため、何らかの国際的な取り決めが無ければ事故調査そのものを進めることが出来なくなってしまうのです。こうした事態を回避するため、国際民間航空機関（ICAO）が定めた国際民間航空条約第13付属書（ICAO Annex 13）に

おいて事故調査に関する国際標準が定められており、ICAO条約批准国はそれに準じて事故調査を実施することが求められています。そして日本もこの国際条約を批准し

ると決定した場合でなければ、調査実施国は調査の過程で入手した記録を事故又は重大インシデント調査以外の目的に利用してはならない」と規定しています。

この内容から察すれば、事故調査の結果を利用して個人への責任追及が行われることは無いはずなのですが、日本では国の事故調査機関が作成した「事故調査報告書」が刑事裁判の「証拠」として利用されてきたという悪しき歴史があり、その結果として関係者個人に有罪判決が出されているのです。日本はICAO条約批准国であるにも関わらずこのようなことが起きている理由は、国際条約の批准において批准国が条約の一部に違反しない場合の措置として日本がこの部分に対する「相違通告」を行っているからです。

警察による犯罪捜査は原因究明の障害

一般的に、交通事故など「事故」と呼ばれるものが発生した場合、個人の過失責任を問うか否かを判断するため警察による事故調査が行われます。一方、航空機事故の調査は、法令によって国の事故調査機関である「運輸安全委員会」が調査を行うことになっています。その理由は、複数の要因が連鎖連動して発

生ずる航空機事故において、機材や技術的な問題だけでなく組織の関与や「ヒューマンファクター」と呼ばれる個人の関与など、様々な観点を含む多角的な調査が必要不可欠だからです。それに対して「警察」は、刑事訴訟法によって個人の刑事責任追及を念頭に置いた刑事捜査を行います。このように航空機事故で

は2つの機関による調査が重複することになるため、航空機事故が多発した1960〜70年代に事故調査機関（当時の運輸省）と警察の間で双方の調査取り扱いを整理する必要に迫られた結果、両者間で1972（昭和47）年に「覚書」が締結されました。その内容は、当時の航空機事故調査機関が未成熟だったこ

ともあって、簡潔に言う「警察による調査が優先されること」「証拠物件の押収・留置は警察が行うこと」「警察からの鑑定嘱託に事故調査機関は応じること」など、ほぼ全てにおいて警察優先となっています。この「覚書」は事故調査委員会から運輸安全委員会に変更され、事故調査体制が整備されつつある現在においても依然として有効です。

ICAO本来の考え方では、事故関係者による証言は事故原因の調査のためだけに利用されるはずですが、日本では依然として個人の過失を問うことに主眼が置かれているため、国の事故調査機関である運輸安全委員会

3つの謎を解いたとき、世界の見え方が変わった

きみのお金は誰のため

田内 学 著



海外旅行はしたいけど、この円安ではな...
あっと長く続く円安に首をかじげます。ハワイのラーメンが3000円と聞けば、本当か

どうか判らないけど、ハワイはさらに遠くにな...
ってしまいます。よくわからないけど株価が天井しらずで上がり続

トヨタの純利益は4兆円といいますが、円安のメリットで利益が大きい会社があれば、逆の会社もあるでしょ



本書ですが、清く貧しくいつまじく愛わらぬ毎日を送っている我が家の大蔵大臣が、わが子に読ませようと思

が席に着いたのを確認し、いよいよ開始です。先生曰く、「食事含めたお茶となると、4時間ぐらいはかかるんです

けいびむ

体験したいもの一つにお茶があります。連れ合いは縁がなく、お茶をやっている知り合いもいませんでしたが、過日、とある集まりの会で、身近にお茶の先生がいることを知りました。さっそく知人を通して、先生に体験したい旨を聞いていただいたところ、先生から快諾をいただき、念願かかって先日、お茶を体験することができました。

先生の自宅にはお茶室があり、まずはお茶室に入るための手洗い。次に茶室の入り口となる小さな引き戸を開け中に入ります。当日の参加者全員

ってきたんだそうです。「ところで読んだのって聞くと」途中まで読んでたけどよくわからないので中断中とのこと。