

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!

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/

一時金の引き上げ絶対必要

実質賃金24カ月連続マイナス

円安で家計負担11万円増

高水準の賃上げを勝ち取ったものの、生活用品の相次ぐ値上げによる物価高に追い付かず、実質賃金は連続24カ月連続のマイナスとなっています。一方、航空各社は航空需要の順調な回復により、23年度は過去最高水準の業績をあげ、24年度も好業績を予想しています。

こうした中で迎えた24夏闘では、夏期一時金の引き上げや職場要求の前進に向け労使交渉が本格化しています。



訪日旅客で混雑する成田空港到着ロビー。5月14日



今年の春闘の賃上げは高水準となりましたが、厚労省が発表した3月分の毎月勤労統計調査によると、物価の影響を考慮した働き手1人あたりの「実質賃金」は前年同月の約2.5%減少し、これで24カ月連続で減少し

ました。帝国データバンクによると、4月の値上げは28000品目、5月は417品目で、年間では70000品目を突破し、年間の平均値上げ率は18%とされています。

要求前進へ夏交渉本格化

JAL、787全非常口に客乗配置

労組の要求実現 7月1日から実施

日本航空は5月17日、ボーイング787型機の客室乗務員(CA)の編成数を現行の7名から8名に見直すことを発表しました。今春闘要求で、日航キャビンクルーニオン(CCU)や日航乗組(JFU)、日本航空エニオン(JLU)の3労組が各ドアへの客室乗務

員の配置を要求していましたが、航空連は4月30日に国交省を訪問し、非常口ドアに客室乗務員を配置すること、国家ライセンス制の導入を要請し、その後記者会見を行いました。

上の編成は7月1日から適用されます。日本航空はマスコミの取材に対し、「1月の羽田空港での衝突炎上事故を受け、安全とサービスの両方を総合的に勘案した結果」とコメントしています。

いた乗客・乗員379名は全員脱出することができました。日航機のエアバス350型機はドア8カ所に対し客室乗務員9名が搭乗しており、機体が炎上するなかで乗客がパニックに陥らないよう呼びかけ、脱出可能なドアかどうかを判断し、適切な脱出経路を確保した

ことが、全員脱出につながりました。しかし現状は、大型機にもかかわらず、非常口ドアに客室乗務員が配置されないままです。航空連は「客室乗務員が2カ所の非常口を担当するのは困難です」

客乗連(航空連の専門部)の古川事務局長は「切実な要求が前進し、職場から喜びの声が組合に寄せられています。今回の経営判断は安全の層を厚くするものだ」と評価

航空連は、非常口ドアに1名の客室乗務員を配置することや、客室乗務員の地位向上と保安要員としての地位確立を求め、国によるライセンス制の導入を求める署名活動を組み合わせています。

全日空乗組(ACA)やANA乗組(APU)は、ANAウィングスへの

- ▶ I FALPA、東京で疲労リスク管理コースを開催。日乗連メンバーが参加 2面
- ▶ 24夏闘：JGS連続夜勤導入は撤回を。人材確保・定着・育成は共通課題 2面
- ▶ KLMオランダ航空雇止め撤回裁判：注目される6月10日の口頭弁論と和解協議 3面
- ▶ (速報) グラハン職場の安全・健康アンケート結果 3面
- ▶ 中華航空機墜落事故から30年、遺族会と意見交換 4面
- ▶ グラハン連がグラハンセミナー開催、NHK記者が講演 4面

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

「後になって過去を変えたり、起こらなかったことするわけにはまいりません。しかし過去に目を閉ざす者は結局のところ現在にも盲目となりま

2面に続く

東京で疲労リスク管理コース開催

IFALPA

日乗連メンバーが参加 実践形式のグループワーク 先行会社の経験学ぶ



インストラクターの話を聞く受講生のみなさん

IFALPA（国際定期航空操縦士協会連合会）が主催する「Fatigue Management Course（疲労リスク管理コース）」が、4月13日と14日に東京で開催されました。このコースには、アジアだけでなく、アメリカやオーストラリアなど世界中から21名の受講者が参加しました。受講された日乗連HUPRE委員長の満下さんに聞きました。

参加者には、IFALPA加盟団体メンバーだけでなく、航空会社で疲労リスク管理に関わる社員や航空当局職員も含まれていました。インストラクターは、フィンランド航空機長であり航空身体検査医でもある、フィンランド航空で疲労リスク管理に関わっているアンティ・トゥオリ氏をはじめ、疲労リスク管理やSMS（安全管理システム）等にも精通しているメンバーで構成されました。

このコースの目的は正確な疲労リスク管理を現場で実践できる「Fatigue Management Champion」を養成する（IATAの）

た。疲労リスク管理に関する国際的な文章としては、ICAO Annex 6やDoc.9966、IATA、ICAO、IFALPAが共同で出版している「Fatigue Management Guide for Airline Operators」等がありますが（以下、ICAOマニュアル等）、実際の運用においては会社側の都合にあわせて解釈されるなど、本来の意図に沿った疲労リスク管理ができていないケースがあります。したがってコースでもこれらの文章の内容に基づいた、疲労リスク管理の正確な理解とその実践に主眼が置かれました。

コースは、ICAOマニュアル等に記載されている内容やその意図、疲労の原因、疲労への対抗策、疲労測定方法、疲労レポートに求められること、疲労評価ソフトの使用法、Fatigue Safety Action Group (FSAG) の役割などに関するAG（疲労安全実行グループ）の役割などに関する講義に加え、グループワークで構成されました。講義についても単に聴講するだけの形式ではなく、質疑応答や議論などをしながら進められました。

疲労から回復するための睡眠については、年齢やカフェイン、アルコールなどだけでなく、睡眠障害や心理的、環境的な要素による影響についても説明がありました。

疲労測定方法については、一つの方法だけでなく、客観的な疲労と主観的な疲労も測定されるように複数の方法が採用されるべきとの説明がありました。その中でパイロットによる疲労レポートは重要なデータとなることから、パイロットが恐れることなく疲労レポートを提出できる組織文化が重要になることも強調されました。

また、客観的な疲労と主観的な疲労も測定されるように複数の方法が採用されるべきとの説明がありました。その中でパイロットによる疲労レポートは重要なデータとなることから、パイロットが恐れることなく疲労レポートを提出できる組織文化が重要になることも強調されました。

航空連「レイバースクール」のご案内
 〈第5回講座／最終回〉

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：賞金、退職金、割増賞金 **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 **終了済**
- 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

求められる正確な知識と実践

また、客観的な疲労と主観的な疲労も測定されるように複数の方法が採用されるべきとの説明がありました。その中でパイロットによる疲労レポートは重要なデータとなることから、パイロットが恐れることなく疲労レポートを提出できる組織文化が重要になることも強調されました。

JGS 連続夜勤導入は撤回を

人材確保・定着・育成は共有課題

1面から続く

GHU（JGS労組、JGS大阪労組、JGS九州労組）では、統一要求として夏期一時金3カ月、物価上昇に伴う負担軽減として一律30万円、60歳以降の働き方の見直し、職場環境等の改善を求めます。また、連続夜

勤の提案を受けているJGS労組では、撤回に向けた重要な交渉となりま

す。JAS新労組では、夏期一時金要求2・8ヵ月に対して2ヵ月の回答が示されています。NAFCO労組は、5月中の賃上げ回答を目指し、賃上げ回答後に夏期一時金交渉を行う予定です。

外航では、フェデックス労組やエミレーツ航空労組などが賃上げや一時金などの交渉を継続しています。一方、マレーシア航空やエミレーツ航空は2023年の好業績を受けて、8ヵ月分相当や20週間分のボーナス支給が報じられており、各労組は事実確認を進めてい



大型貨物を積み込む作業

JNTO（日本政府観光局）によると、4月の訪日外国人旅行者数は304万2900人とな

り、2ヵ月連続で300万人を突破しました。2024年1月から4月までの累計は1160万1200人となり、1000万人を超えました。一方、日本人旅行者の出国者数は2019年同月比53・3%の88万8800人にとどまっています。

今夏も旅客需要の増加が見込まれていますが、現場の人員不足は多くの職場の共通課題になって

います。年休取得や休憩が取れないなど、様々な不具合が表面化しています。特に空港業務に携わるグラウンドハンドリングや保安検査員の人員は、採用によって増加したものの、退職が後を絶たず、定着と育成が課題になっています。

今夏も旅客需要の増加が見込まれていますが、現場の人員不足は多くの職場の共通課題になって

今夏も旅客需要の増加が見込まれていますが、現場の人員不足は多くの職場の共通課題になって



GLOBAL CABIN CREW SUMMIT

ITFグローバルサミットのポスター

6月10日口頭弁論と和解協議

KLM雇止め撤回裁判

会社意見書への反論

組合案への対応

会社 組合

シャパンキャビンクルーユニオン（JCU）組合員が雇止め撤回と職場復帰を求めているKLMオランダ航空雇止め事件の控訴審（第1・2・4陣）は、4月22日に裁判所主導による和解協議が行われました。次回は6月10日の第4回目口頭弁論後に2回目の和解協議が行われます。

控訴審の第4回目口頭弁論では、12月以降に出された会社側の研究者意見書2通に対し、組合側が反論します。

和解協議では、組合側が提出した和解案に対し会社側が協議に応じるのか否かが示される予定で

航空連からは、日本の客室乗務員の組織化の進展や、ドア数に満たない客室乗務員編成数の増員、客室乗務員のライセンス制に関する署名、FRM（疲労リスク管理）の取り組みに関する報告とともに、6月10日に和解協議が行われるKLM裁判の状況も報告しました。

「裁判期日」
控訴審口頭弁論及び和解協議。6月10日15時、東京高裁5-1号法廷

シャパンキャビンクルーユニオン（JCU）は、5月16日にZIPエア（ZIP）と第1回目の団体交渉を行いました。

JCU ZIPエアと1回目の団体交渉 ゼロ回答根拠示さず不誠実

根拠となる取得率データを求めても「データは出さない」と答え、年休が取れない時の時季変更に関する「丁寧なコミュニケーションをとって」と答えている「曖昧な回答に終始しました。さらに、年休が取れずに権利が消失している実態について質問すると、会社は「そうした認識はない」と答えました。

多発する勤務変更についても、会社は「事前に社員とコミュニケーションをとって丁寧に運用している」と回答。勤務変更を断ると管理職が業務命令違反、停職処分になるなどと発言していることを指摘すると、「事実関係を把握していないので答えられない」と逃げた態度を見せました。また、精動手当の支給

組合が長期にわたり希望日に年休が取得できない実態を指摘すると、会社は「長期間連続して取れない」と主張し、組合が

会社は「不利益扱いとは考えていない」と開き直りました。そして、年休不取得・勤務変更多発の異常事態を招いた人員不足への対処策を尋ねると、「退職者が増えたのはコロナ禍からの回復期に、JALやANAが採用を増やしたためで、予想以上だった」とし、現状は採用数を増やしたことで乗り切れると述べました。

ZIPの対応は、交渉の根拠となるデータは示さず、当該部門の責任者は出席せず、都合な場面では「事実関係を把握していない」と言っているなど、極めて不誠実な対応でした。JCUは次回団体交渉では、引き続き会社を責め、職場要求の前進を目指します。

要件に「当月の年休取得がないこと」が労基法違反であると指摘すると、

5月17日には、スカイマークエアライン（SKY）と24春闘要求に関する4回目の団体交渉が行われました。SKYがベースアップ要求にまともな回答しないため、質問書を出していましたが、それについても曖昧な回答に終始しています。

現在開示されているデータを見ると、物価上昇などを加味した定期昇給1万円（標準評価B）が示されていますが、ベースアップを行わないため、賃金表は改訂されず、客室乗務員の初任給

SKY曖昧な答弁に終始 25年度に人事制度見直し

退職率が高い中で、会社は25年度には人事制度を見直すとしています。特に不満が大きく教官発令をきっかけに退職してしまう教官制度改善や、先任資格者の賃金格差、ベースアップ無しで生じる問題等について、引き続きより良い制度改善を目指します。

健康状態では、「良好」35%（40%）に対し「自覚症状あり」26.8%（24.9%）、「不安を感じる」38.1%（35%）でした。「自覚症状あり」と「不安を感じる」を合わせた61.8%（59.9%）となり、健康面に不安を感じている層が2年連続で増加しています。症状の原因を聞いたところ、最も多い回答は「仕事」64.3%で、次いで「人員不足」57%、「年齢」46.5%、「休憩

働く環境の改善急務

航空連ランドハンドリング労組連絡会（グラハン連）は4月に、「2024ランドハンドリング職場の安全・健康アンケート」調査を実施しました。コロナ禍からの回復が進む中、職場の安全は低下し人員不足は解消されず、健康不安が増加していることが明らかになりました。職場でのハラスメントについては、42%が「ある」と回答しました。アンケートの特徴を報告します。

この1年間の職場の安全を聞いたところ、「安全が向上した」20%（22.9%）に対し「安全が低下した」52.6%（44.6%）、「わからない」27.1%（32.5%）でした。「安全が低下した」は2年連続で増加しています。また、「2023年度あなたの職場で事故・トラブルが発生しましたか。発生した場合は該当するものを選んで下さい」では「発生していない」30.6%、「わからない」29.1%の順となりました。

平均睡眠時間については、「5時間未満」22.9%（23.2%）、「6時間未満」42.7%（45%）、「7時間未満」19.6%（22.4%）、「8時間以上」6.3%（9.5%）でした。「思わない」は2019年以降で最多となりました。

新たな設問として、職場でのハラスメントと思われる言動や行為を受けたことがあるかを聞いたところ、「ある」42.7%、「ない」35.9%、「わからない」21.4%。具体的には「パワーハラスメント」74%、「モラルハラスメント」11.7%、「セクシャルハラスメント」7.6%でした。職場でのハラスメント対策の強化が求められます。今回の調査では、業務経験年数が3年以下の人

健康と睡眠
健康状態では、「良好」35%（40%）に対し「自覚症状あり」26.8%（24.9%）、「不安を感じる」38.1%（35%）でした。「自覚症状あり」と「不安を感じる」を合わせた61.8%（59.9%）となり、健康面に不安を感じている層が2年連続で増加しています。症状の原因を聞いたところ、最も多い回答は「仕事」64.3%で、次いで「人員不足」57%、「年齢」46.5%、「休憩

い」24.7%（32.1%）で、前年比7.4ポイント減となりました。具体的な事故・トラブル事例では、「車両事故」59.9%が最も多く、「人身事故」27.5%、「積み残し」25.2%、「施設損傷事故」22.2%、「コンテナ落下」13.1%、「航空機損傷事故」11.8%が続きました。

再発防止策の有効性については、「有効だと思える」31.9%（32.2%）に対し「思わない」36%（27.9%）、「わからない」32.1%（39.9%）でした。「思わない」は2019年以降で最多となりました。

「4割超が「ある」と回答」

「4割超が「ある」と回答」

「4割超が「ある」と回答」

「4割超が「ある」と回答」

名古屋支部

中華航空機墜落事故から30年 遺族会と意見交換課題を共有

4月26日、名古屋港 南側の慰霊施設「やすらぎの園」で中華航空機墜落30年の慰霊式が執り行われました。1994年4月26日、中華航空140便が着陸に失敗し、264名が死亡、7名が重



慰霊式後に会見する遺族会代表

傷を負う大惨事となりました。安全会議名古屋支部では、今回、遺族会の山本昇会長と酒井光男代表にお話を伺うことができました。

「マスクミではオートパイロットと人間の格闘化が進み、慰霊式の出席者も3割程度に減少するなど、事故の風化が進んでいること、また慰霊施設やすらぎの園の維持管理の問題もあり、次世代へ繋いでいくことの難しさを感じています」とお話しされました。

日航123便墜落事故では、日航の寄付金で設立された公益財団法人が遺構や慰霊碑を管理し、理事長は地元の上野村長が務める体制が整っている。国土交通省には被害者に寄り添うことを基本とした、公共交通事故被害者支援室が設置されています。同室の業務運営方針に記されている事故後の長中期的対応には、「事故当事者である公共交通事業者に対する指

導、助言」という文面があり、遺族会の方々はこの一文に希望を持ちながら、今後の慰霊碑の維持管理について国土交通省へ要請活動を続けていくそうです。このように、中華航空機事故から節目の30年を迎える現在、様々な大きな課題を抱えている現状を知ることが出来ました。

今回のお話を伺う中で、関係者から「航空関係者の皆さんには絶対に事故を起こしてはならないという強い思いを持っていただき、安全に対して弛みない努力を続けていただきたい」との言葉をいただきました。身が引き締まる思いがしました。安全会議名古屋支部は現在、主に中部国際空港を基点に活動を行っています。

中部国際空港が開港する前は今回の事故が起きた名古屋空港で活動を行っていました。そのため、この事故を風化させてはいけないという想いは遺族会の方々と同じです。今期も中部

女ふたり、すり減った心をいたわる再生の物語 週末は、おくのほそ道。

大橋 崇行 著



木曜日の夜、「そろそろプレバトよ」という相方の声でチャンネルを変えると、お笑い芸人や役者さんたちが

俳句の出来を競いあい、永世名人のおっちゃんとなついで先生の一生涯命なり取りもとても面白いし、知らなかった俳句の世界に親しみを与えてくれます。

読書のススメ

私は「サラリーマン川柳」のほうが面白いと思っており、俳句には全く疎いのですが、なにか非日常を感じ、羨ましい気持ちにな

り、どこかに行ってみたくないので。さて、本書ですが、普段忙しい毎日を送り立てられる日々を送っている、気持ちの切り替えもほしくなりま

2024グランドハンドリングセミナーを開催

講演するNHK黄記者

航空連クラン連は、5月14日に「2024グランドハンドリングセミナー」を開催しました。「グランドハンドリングを取り巻く環境変化と今後の課題」をテーマに、変化の背景を共有し、インバウンドの増加に伴うグランドハンドリングの重要性について話し合いました。ま

た、グランドハンドリングを取材してきたNHK記者が特別講演を行いました。セミナーは成田、大阪、福岡の3会場をオンラインで結び行われました。

省「第9回検討会」報告の特徴。④人材確保をめぐる現状、後を絶たない退職。⑤懸念される職場の安全。⑥グランドハンドリングの持続的発展に向けた課題の6点が報告されました。関連報告として、ANAグループのグランドハンドリングをめぐ

社(外航)とグランドハンドリングの関係について報告し現状を共有しました。

特別講演をしたNHKの黄在龍記者は「グランドハンドリング問題一連の報道」と題して、スイ

記者は、グランドハンドリングを「航空を影から支えるプロの黒子集団」と位置付けたことを紹介し、航空会社はグランドハンドリングに対するリスペクトを欠いていると指摘しました。

今後人手不足は続くことが予想される中、より業務に見合った対価の設定、業界全体の賃金向上が求められると、①安定した収入の増加、②DX化の促進、職場環境の改善、③ANAとJALの連携強化、④業界全体の認知度の向上。技術の高さの再認識の4つの課題を提起しました。

お詫びと訂正

402号(4月1日付)3面「航空機整備士の人材確保」の見出しおよび本文の「航空機整備士は正しくは「航空整備士」でした。同様の記載は403号(5月1日付)の「パイロットの人材確保」でもありました。お詫びし訂正いたします。

この時期に特に注意が必要なのが急な雷雨です。過去には被害を受けたケースもあり、作業への回避指示が遅かったために危険な状況に遭遇したケースも報告されています。今年も多くの人材が職場に配属されています。早めの指示をお願いします。(S)