

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)



＜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/

人材確保 経験豊かなシニア活用へ



JAL・ANAの整備工場や施設があるモノレール「新整備場駅」の朝の通勤風景

ANA・JAL賃金見直し

職務や役割・期待度など反映

航空分野の人手不足が深刻さを増しています。特に、グランドハンドリング（空港支援業務）や保安検査などの空港業務、航空整備士の不足が予想されることから、各社では経験豊かなシニア層の活用に向けた動きを強めています。

背景に人手不足

国交省によると、空港業務や航空機整備に関わる人材確保について、2028年には4万4900人の就業者が必要と見込まれる一方で、1万4100人程度の人手不足が生じると見込まれ、航空分野は深刻な人手不足の状況にある」と分析しています。このため、2024年度から向こう5年間で最大4400人の特定技能1号外国人の受け入れを計画しています。

Table with 4 columns: Course (S, A, B, C), JAL Salary, ANA Coefficient, ANA Salary.

航空大手2社のシニア賃金
※日本航空ユニオン、ANA労働組合のニュースを基に編集部が作成。
※JAL・ANAともに給付金を含まず。
※JALのSコースは管理職からシニアに以降した場合の賃金。
※ANAの給与係数1.9以上は給付金対象外。

JALグループのグラフ

今年1月にシニアの雇用延長

ANAは現時点で定年延長を早急に導入することは難しいとの認識を示していますが、労働組合は「定年延長の導入にむけた具体的な検討を進めていく必要」があるとしています。

厚労省によると、来年4月から、60歳以降の賃金が59歳時点の賃金より75%以下の場合に支給される高年齢雇用継続給付金の支給率が、最大15%から10%には引き下げられます。

これはコロナ前の2019年の同期間の累計を100万人以上上回りました。このペースが続けば、2019年に記録した年間3188万人を超え、3500万人を超えることも予想されます。

多様な働き方選択へ 労働環境の整備急務

JGSのシニアの基本給は59歳時点の約65%、高年齢雇用給付金を含めると約70%になります。全日空ではどうか。今年1月にシニアの雇用延長

ANAは現時点で定年延長を早急に導入することは難しいとの認識を示していますが、労働組合は「定年延長の導入にむけた具体的な検討を進めていく必要」があるとしています。

特に、人材確保は各社にとっても優先課題であり、なかでも経験豊かなシニアの確保のために、賃金の引き上げや労働条件を見直すことが、雇用継続や離職抑制につながります。

このJAL123便事故から40日目の6月23日、成田空港でコンテナが爆発するテロ事件が発生し、作業員2名が亡くなり、4名が負傷しました。どちらの事故・事件も衝撃的ですが、爆発事件を知る人は多くありません。今年各社で不安全事故例が相次いでいます。あらためて足元の安全を確認したい。

■主な記事から■
▶ 国交省は、地方空港で不足する航空燃料に対処するための行動計画を発表... 2面
▶ どうする労基法見直し：労働時間規制の緩和... 2面
▶ JCA結成6年、圧力取り除き新たな労使関係構築へ... 2面
▶ JCU、ZIPエアの組合員への悪質な対応に抗議... 3面
▶ 寄稿：53年目の航空機事故殉難者合同慰霊祭に参加... 3面
▶ 安全会議沖縄支部、那覇・宮古空港などの安全要請報告... 4面
▶ ITFニュース：IAM、40%の賃上げ要求... 4面
労働相談は航空連に 03-3742-3251 e-mail/honbu@kohkuren.org

誘導路
1月2日に羽田空港で発生した航空機同士の衝突事故は、2024年元旦に発生した能登半島地震の翌日でもあり、多くの人々に衝撃を与えました。事故から8カ月が経過し、運輸安全委員会などによる事故調査が続けられています。事故の一方の当事者でもある日本航空は、事故前から労働組合から指摘されていたボーイング787型機の各ドアへの客室乗務員の配置を決め7月から実施されています。8月と言えば、多くの人の記憶に残るのは、1985年8月12日に発生したJAL123便の群馬県御巣鷹山墜落事故です。残骸が展示されているJAL安全啓発センターには、毎年多くの見学者が訪れます。筆者も2年連続で社外の見学者と一緒に見学しました。案内担当者は、事故当日に伊丹空港でグランドハンドリングを行っていたとのこと、到着を待つ立場から当時の心境を交え説明をいただきました。このJAL123便事故から40日目の6月23日、成田空港でコンテナが爆発するテロ事件が発生し、作業員2名が亡くなり、4名が負傷しました。どちらの事故・事件も衝撃的ですが、爆発事件を知る人は多くありません。今年各社で不安全事故例が相次いでいます。あらためて足元の安全を確認したい。

国交省、行動計画を発表

航空燃料不足

週150便超相当を確保 さらなる増便見据えた取組みも

国交省は、地方空港を中心に航空燃料不足により海外航空会社が就航できないう状況が生じている状況を受け、6月に「航空燃料供給不足への対応



航空燃料不足が懸念される成田空港

に向けた官民連携を推進する取組みとして、7月16日に公表された航空燃料供給不足に対する行動計画によると、短期的な取組みにより、「当面アジア便で週150便超相当の燃料を確保できる見込みがたつた」と見込んでいる。

7月16日に公表された航空燃料供給不足に対する行動計画によると、短期的な取組みにより、「当面アジア便で週150便超相当の燃料を確保し、各空港に供給し、さらなる増便を見据え、タンク転用など中期的な取組み

の転用等による輸送力強化。③給油作業員の確保に向けた取り組みを進めます。その後については、中長期的な取組みとして、2025年度意向を見据えた取組みとして、供給力の確保や輸送体制の強取組みを進めるとしています。

航空燃料不足対策については、海外航空会社との撤退リスクがあることから、リスクを回避できる仕組みづくりが求められていました。一方、訪日外国人旅行者数は毎月300万人を超え年間3500万人を超え見込まれる状況にあります。インバウンド消費も増加し、「岸田首相がインバウンド消費額が年間8兆円に上ることを

発表する方向」との報道もされており、インバウンド消費は日本経済を支えています。こうしたインバウンド需要は地方経済にとっても重要で

す。しかし、週150便の増加は、グランドハンドリングや保安検査など人手不足を抱える空港業務

にとっては、更なる業務量の増加をどう対処するのか深刻な問題です。

ました。JCAはこうした圧力に屈することなく、まずは司法による解決で関係をリセットした上で、相互の理解と協力を基盤とした労使関係を築くことを目指しています。

JCA 圧力取り除き理解と協力 労使関係構築に奮闘中

日本の航空業界で、客室乗務員(以下JCA)の労働条件は長い間、問題

視されています。長時間勤務や不規則なシフトは深刻な問題となっており、サービス

だけでなく、保安要員としてのスキルも求められる職種にもかかわらず、その労働条件は十分な保護がなされていません。

休職や食事をする時間も確保できない事例も発生



し、法定時間の短縮について①1週間の各日については、休憩時間を除き1日7時間を超えない、②1週35時間を超えない、③時短に先立って、週上限を44時間とする特例措置の廃止、を検討するよう求めています。

時間外・休日労働と上限規制については、労使協定によって容易にデロゲーション(法律や規則からの逸脱)が認められるため、職場では頻繁に時間外・休日労働が発生していることを指摘し、適用条件を厳格にすることが求められるとし、経

営者の責任において、「所定労働時間内に業務が終了するように必要な人数の労働者を集め、適切な業務に配置し、定時でこなせるだけの業務量を受け入れて業務をまわす義務があることを、労働基準法に明確にすること」を提案します。さらに、「長時間労働の常態化、予め時間外・休日労働を織り込んだ業務計画や工程表、固定残業代などの労働条件の設定は禁止すべき」と強調します。

どうする… 労基法見直し

40年ぶりの労基法見直しへ

狙いは労働時間規制の緩和

厚生労働省は、労働基準法について「根幹にかかわる概念の見直しを含む包括的、中長期的な検討」を行うとして、「労働基準関係法研究会」を立ち上げ、これまで8回の研究会を開催、主要な論点についての議論は一巡したとして、法改正に向けた手続きを加速させることが予想されます。40

年ぶりの労働基準法見直し議論の主要な論点の中心をみていきます。

まず1点目は、労働時間規制です。残念ながら日本政府は労働時間に関するILO条約を一つも批准していません。労基法が条約に抵触する恐れがあることが理由の一つです。では、労働時間規制について、研究会での議論をみていきます。

研究会では「労使が守

るべき最低限の基準であるから、その目的を健康確保にとり、ワークライフバランスなどの『上乘せ』の目標は…労使の努力に任せるべき」との主張がなされています。

これについて雇用共同アクションは、「健康確保」限定論は、健康を害さない限り働かせても良いという発想を招きかねず、時間外・休日労働の

「所定外労働削減要綱」(平成13年)において、自由時間の確保や家庭生活の充実、社会参加の促進などをあげており、「健康確保」限定論を明確に否定しています。

法定労働時間規制について研究会では、「もっと長時間働きたい労働者もいる」「家庭内の男女分業の在り方に法令は口

出しすぎでない」等、個人の自由論を理由に、長時間労働を容認し、現行法の至らない点を擁護するばかりか、さらなる規制緩和を求める主張もみられます。こうした議論は、1999年に労基法の子子保護規定が撤廃された際、撤廃したい側が似たような主張をしていたことが思い出されま

す。さて、雇用共同アクションは労働時間規制について、8時間労働に休憩時間や通勤時間を加えれば、仕事に係わる拘束時間は10時間以上に及ぶと

し、法定時間の短縮について①1週間の各日については、休憩時間を除き1日7時間を超えない、②1週35時間を超えない、③時短に先立って、週上限を44時間とする特例措置の廃止、を検討するよう求めています。

時間外・休日労働と上限規制については、労使協定によって容易にデロゲーション(法律や規則からの逸脱)が認められるため、職場では頻繁に時間外・休日労働が発生していることを指摘し、適用条件を厳格にすることが求められるとし、経

営者の責任において、「所定労働時間内に業務が終了するように必要な人数の労働者を集め、適切な業務に配置し、定時でこなせるだけの業務量を受け入れて業務をまわす義務があることを、労働基準法に明確にすること」を提案します。さらに、「長時間労働の常態化、予め時間外・休日労働を織り込んだ業務計画や工程表、固定残業代などの労働条件の設定は禁止すべき」と強調します。

し、法定時間の短縮について①1週間の各日については、休憩時間を除き1日7時間を超えない、②1週35時間を超えない、③時短に先立って、週上限を44時間とする特例措置の廃止、を検討するよう求めています。

時間外・休日労働と上限規制については、労使協定によって容易にデロゲーション(法律や規則からの逸脱)が認められるため、職場では頻繁に時間外・休日労働が発生していることを指摘し、適用条件を厳格にすることが求められるとし、経

営者の責任において、「所定労働時間内に業務が終了するように必要な人数の労働者を集め、適切な業務に配置し、定時でこなせるだけの業務量を受け入れて業務をまわす義務があることを、労働基準法に明確にすること」を提案します。さらに、「長時間労働の常態化、予め時間外・休日労働を織り込んだ業務計画や工程表、固定残業代などの労働条件の設定は禁止すべき」と強調します。

会社側は当初、JCAの活動に理解を示して

組合員を威嚇 明白な不当労働行為

管理職 ZIP

JCU、団交で強く抗議 会社労働組合法を順守



ZIPでは客室乗務員は旅客カウンター業務も行います

通費や早朝深夜勤務手当の改善要求に対しては、契約時の条件で問題ないとの会社の考え方を理由に拒否しました。

JCUは団交で、会社の対応を問い質しましたが、会社は「社内通報があれば事実関係を調べるのは当然だ」と開き直りました。しかし、業務とは関わりのない組合活動に会社が介入すれば不当労働行為です。

53年目を迎えた航空殉難者慰霊法要

ばんだい号墜落事故の遺族中心に毎年6月開催

寄稿

6月29日、京都の善能寺にて航空殉難者合同慰霊法要が行われました。これは1971年7月に発生した東亜国内航空「ばんだい号」墜落事故の遺族の方々が中心となり、毎年6月の最終土曜日に執り行われているものです。事故発生から53年が経過し、遺族の高齢化も進む中、今年の遺族参加者は8名でした。加えて、日乗連から館野洋彰AAP委員と佐藤二郎元航空連幹事の2名が参加しました。

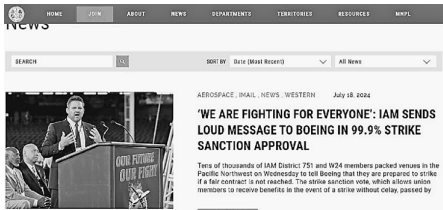
善能寺には、全日空機平石事故、BOAC富士山墜落事故などの殉難者の位牌も祀られています



写真上：慰霊法要に参加した館野さん（左）と佐藤さん
写真下：航空機事故で亡くなられた方の位牌が祀られている慰霊堂

日乗連は、今後も社会全体の安全向上への取り組みを併せて行いながら、さらなる航空安全を目指していきます。

ITFニュース



スト権確立を伝える | AMホームページ

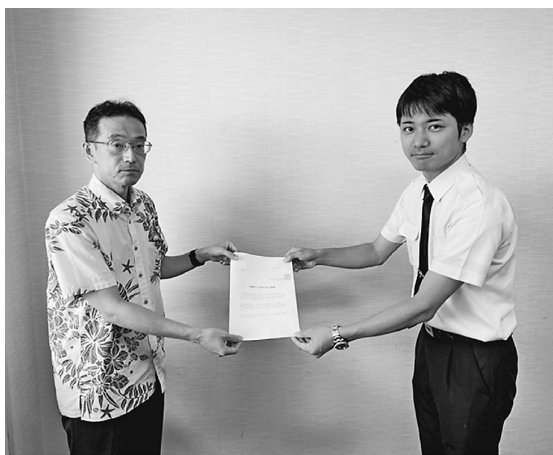
報道によると、米航空機大手ボーイングの労働組合「国際機械工労働組合（IAM）」が、同社と新たな労働契約をめぐる交渉が続く中、組合員のスト権投票で圧倒的な賛成でスト権を確立しました。労働組合は40%の賛上げなどを求めています。

合アライアンスを締結しています。スト権を確立したのは西部ワシントン州の地区751とオレゴン州の地区W24の3万人以上の組合員です。

①3〜4年間で少なくとも40%の賃上げ。②品質管理担当者の還元と航空機製造の監視を含む品質と安全対策の強化。③2014年に廃止した確定給付型年金制度を復活させ、退職後の保障を回復。④医療費の自己負担額の削減。⑤残業やワークライフバランスに悪影響を及ぼす就業規則の緩和。

IAMとボーイング社との全面交渉は16年ぶりです。現行の協約が期限を迎える9月12日までに合意に至らなければ、組合員はストライキに入ることとなります。

IAM、40%賃上げ求めスト権確立



沖縄県庁で要請書を手渡す航空安全会議沖縄支部議長（右）

那覇空港では、夜間見聞違えやすい誘導路の一部への誘導路中心線灯の設置が今年度実施予定との回答がありました。本件は昨年度中に予算化されたものの、入札が不調に終わり、未対応となっ

ています。労働単価が上がったことで、航空局や県庁等でも予算と請負者の間にアンマッチが生じ、未施工案件も増えてきているとの声も聞かれます。

施工業者の選定など離島ならではの課題も抱えています。引き続き動向を注視していきます。

支部要請 沖縄安全

予算合わず未施工案件が増加

宮古空港 中大型機に備え早めの補修

はいさいーぐすーよー、ちゅうがなびら。美しい空に青く澄んだ海、琉球文化が色濃く残る人気観光地の沖縄。コロナ禍前の観光客数と比較すると、修学旅行や国内観光が回復し、またイベント開催数も増加しています。各観光地では人の賑わいをみせ、国内外

の観光客数は順調に推移しているようです。航空安全会議沖縄支部では、パイロットや航空管制官をはじめ那覇空港で働く人たちの環境整備や沖縄県内の航空安全に関する諸問題を解決するための活動を行っています。

空港の制限区域内への立ち入りや運転には許可が必要のため、敬遠する業者もある中で、担い手不足が問題を深刻にしています。引き続き動向を注視していきます。

那覇空港への空港気象ドップラーライダーの新設要請については、令和4年度より開始した既設のドップラーライダーのデータのみに作成された空港低層風情報（ALWIN）の提供で補完しているとの回答でした。しかし、非降水時には情報提供されないため、引き続き要請を行っていきま

安全会議だより 182

り、当初予定を早めて補修を行なっているとのこと。また、平行誘導路の設置やエプロンの拡大などは、今後の需要を慎重に判断しながら進めていく旨確認を行いました。

おいしいアマンロジビール今日もゴクゴク喉がなる

ビール

執筆者44人



猛暑お見舞い申し上げます。7月下旬の日曜日の午後、都心の気温は連日36度。汗だくで本屋まで来たものの、紹介

したい本は売り切れでした。スマホでアマゾンポチっとすれば希望の本が明日には手元に届くのですが、便利さにもちょっと抵抗し

たい気持ちが勝って汗だくのままキョロキョロ見まわしたら、涼しくなる本があるじゃないですか。

「ビール」というタイトルは、気分は夏休み。高らかなエビスビールを飲んだのでしよう



か、枝豆は食べたのでしようか。猛暑で野菜がゴンゴン大きくなっているようです。お化けキウリやお化けナス、でかいゴーヤを友人からいただきました

た。絶対のビールのお供をたくさん冷蔵庫に用意しました。今夜は楽しみます。

オンライン署名可能です



JCA懲戒処分 取り消し裁判

8月5日10時～ 東京地裁619号法廷
10時～会社側証人
13時～組合側証人

けいごむ

先日の都知事選結果を見て改めてSNSの影響が大きいなって思いました。候補者側からすれば、SNSを使わずに当選するのは極めて難しくなっ

か、とても興味を持ちました。そんな時に目にしたのが、「週刊金曜日」に掲載されていた雨宮処凛氏のSNSに関する人

体実験でした。

選挙後のテレビの情報番組で、2位になった石丸氏の街頭演説を聞きに来ていた人のインタビューを紹介していました。

「ダイエット熱に火がつき、つまらない動画は指先でスワイプ。刺激や展開が早いものでないと見られなくなったとのこと」

刺激や展開の早い動画には、用心を。

雨宮氏は、若者のメンタルにSNSが悪いと言われているので、自ら実験してみたとのこと。コロナ禍で増えた体重を減らすため、TikTokのダンスや美容系ばかりをみると、すぐに自分に変化が訪れました。痩せる動画を見ることで、