

**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は終了します!**  
(詳細3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/>

# 増える業務量 不足する人材

## 訪日外客7カ月連続で過去最高 労働条件は安全を支える基盤

好調な旅客需要に支えられ、航空会社の中間決算は、好業績が予想されています。こうした中で始まった2024年末闘争では、各労組は要求アンケートの取り組みを終え、年末要求づくりが大詰めを迎えています。また、賃上げ交渉が長引いていたフェニックス労組では、ついに賃上げ回答を引き出しました。2024年末闘争に向けた情勢の特徴を報告します。



国際線の出発手続きに並ぶ旅行者。羽田空港

航空大手2社の第1四半期決算では、両社ともに計画どおりの業績を達成しました。7月から9月の第2四半期は、一年間で最も旅客需要が高い夏期繁忙期間です。各社が発表した夏のお盆期間の旅客数は対前年比で、国際線は7~8%増、国内線も同程度の伸び率でした。9月は台風の影響があったものの、3連休が2回あり、航空会社にとっては収入増につながりました。

万6350人)を突破することは確実です。このペースが続けば、2019年に記録した年間3188万人を超え、3500万人に達することも予想されています。一方、出国日本人数は1月から8月の累計は828万3900人と2019年対比で依然として約60%にとどまり、昨今の円高の影響があるとはいえ、今後の出国日本人旅行者の増加や、年末年始の国際線増につながるかは不透明な状況です。

国際線や貨物便の増加により、現場の業務量は一段と増えています。職場の人手不足は解消されず、深刻さを増しています。グランドハンドリング会社の中には、時間外労働が月間50時間を超える事例も報告されています。また、人手不足や多忙などで体調を崩して勤務日に休む事例も増加

しており、羽田空港でグランドハンドリングを行うA社では、1日50~60名が計画外で休むこともあり、業務に支障をきたし作業者の労働負担につながっています。不安な事例も増加しており、8月だけで大小合わせ19件の不安な事例が報告されるなど、安全面での懸念も増大しています。

さて、年末要求づくりですが、ANAグループでは年末一時金は2カ月分確定していますが、JALグループ各労組では会社提示の年末一時金2カ月に対し、昨年末の実績(3カ月分)や職場の頑張りを、そして生活向上につながる年末一時金の獲得に向けた交渉になります。加えて、人員や勤務改善も重要な課題となっています。

また、旅客機のシングルパイロット計画への対応も新たな課題となりま

す。この計画に対し、IFALPA(国際定期航空操縦士協会連合会)は2名での操縦を求めており、米国のNASAや米連邦航空局(FAA)は、パイロット1名での運航の危険性を指摘しています。日本乗員組合連絡会議(日乗連)は「常時2名のパイロットによる定期航空輸送」を求める決議を行っています。

外航労組の賃上げ交渉は、本国の影響を受けることから長期化も珍しくありません。航空貨物会社のフェデラルエクスプレス(フェデックス)の年間決算は5月、社員

の昇給は10月に世界規模で行われることから、賃上げ交渉は長期間にわたることを得ません。

フェデックス内では、フェデックス内では、2008年の賃金見直しに伴う二重賃金の是正が長年の課題となっていました。フェデックス労組によると、2008年当時

に賃金と一時金に関する見直しが行われ、基本給

### ■主な記事から■

- ▶ JGS、シニアの処遇を改善。新職務、一時金を導入。一方、マイナス評価で減額……………2面
- ▶ どうする…労基法見直し④。研究会での学者のトンデモ議論に啞然……………2面
- ▶ 都労委、全日空不当労働行為事件で救済命令……………3面
- ▶ 非常口ドアに客乗配置、ライセンス制の導入を求める署名を終了します……………3面
- ▶ 安全会議だより：関西空港の運用方法を大幅に変更予定……………4面
- ▶ ITFニュース：賃上げ求め闘う北米航空労組……………4面

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

### 都労委

## 不誠実な対応は支配介入

## ANAの不当労働行為を認定

詳細3面

よると、2008年当時

秋の観光シーズンから

秋の観光シーズンから

秋の観光シーズンから

秋の観光シーズンから

### 誘導路

今年の夏は、スーパーなどの小売店から米が消え、在庫のあるスーパーの店頭でも「お一人様1個に限りませう」と購入制限を始めていました。新米が出始めた今でも、そうした制限をしている店舗が多いようです。近所の大手スーパーでも、同様の制限を知らせる張り紙が見られました。●米不足が懸念され、政府に備蓄米を放出するように求める声が出ましたが、農林水産大臣はこれを拒否しました。農業に従事する知人によると、「昨年の生産量が少なかったため、今年の春には不足は予想されていたが、在庫は確保されていた」とのことです。●報道によると、米不足の原因として、インバウンド等の人流の増加や、南海トラフ地震等による買い込み需要が影響し、短期的な米の品薄状況が発生したと伝えられています。今後新米が出れば米不足は解消に向かうようですが、本日に解消するのかが疑問が残ります。●そもそも減反政策を続けるなかで、主食である米を十分に守ることができるのでしょうか。異常気象の影響により、田畑は大きな被害を受けています。また、インバウンドは増加しており、秋の行楽シーズン、年末年始も控えており、食糧業界にとっては一番の稼ぎ時です。備蓄米の放出、減反政策の見直しが必要です。

# JGS シニアの賃金制度見直し

## 新職務と一時金を導入

### マイナス評価で一時金減額

人員不足を背景に、航空ではシニア人材の活用に向けた労働条件の見直しが進んでいます。日本

航空に続き、JALグループではシニア人材の活用に向けた労働条件の見直しが進んでいます。日本雇用者に対する労働条件の見直しが発せられ、10月から実施される予定



コンテナの取り降ろし作業を行うJGS作業員

職務内容	基本給	臨時手当
シニアアドバイザー	309,000	60歳未満社員と同基準で支給
搭載・誘導・機体	292,500	
客室・手荷物・貨物	276,000	
旅客・機内用品	259,500	
(間接) 企画・立案・渉外業務	292,500	
(間接) 定型業務・補佐業務	276,000	

※基本給はHNDの基準で設定

JGSが労働組合に提示した資料によると、シニア人材に関する制度改定は2点です。①職務追

この制度改定はJGSグループ4社(JGS、JGS札幌、JGS大阪、JGS九州)でも導入されます。

具体的には、現行の職務に加え、専門性の高い知識、習熟に時間を要する資格を活かす「シニアアドバイザー」を新しい職務として追加しました。また、臨時手当(一時金)についても、60歳未満社員と同基準で支給

加と職務水準の改定。②臨時手当(一時金)の導入。この制度改定はJGSグループ4社(JGS、JGS札幌、JGS大阪、JGS九州)でも導入されます。

2025年度の予算づくりに向けた各層の概算要求によると、要求総額は前年度を上回り、過去最大の17兆9千億円に達する見通しです。要求段階で金額を示さない「事項要求」も多くなっています。

2025年度の防衛費をこれまでに1.5倍以上の総額43兆円に増やすことを決めており、その3年目にあたる2025年度

は、24年度の当初予算の7兆9千億円を上回る8兆5389億円と、要求額としては過去最大の防衛費要求です。

## 2025年度概算要求

### 航空局、総額3947億円

航空に直結する航空局の概算要求では、①航空の安全・安心の確保、②持続可能性と利便性の高い航空サービスの実現、③航空分野における革新技术の社会実装の推進の3つの目標を掲げ、予算額は今年度とほぼ同額の3947億円(24年度3959億円)です。

航空の安全・安心の確保では、羽田空港での航空機衝突事故を踏まえた安全システムの強化を図るとしています。また、持続可能性と利便性の高い航空サービスの実現に向け、グランドハンドリングにおける人材確保・育成等に向けた支援に取り組みます。

航空整備事業については、羽田空港670億円、成田空港1599億円、その他北九州空港の整備費801億円。航空路整備事業の予算は、前年度比20%増の319億円としています。

## 研究会でのトンデモ議論に注意

厚労省が設置した労働基準関係法法制研究会では、40年ぶりとなる

労働基準法見直しに向けた検討が進められています。今回は、テレワークや割増賃金規制、副業・兼業の割増賃金などに関する議論をみていきます。

テレワークは、長時間通勤を回避したり、育児や介護、健康に問題を抱える労働者の事情に即した働き方を可能にするものとして、それを望む労働者にとってメリットのある働き方といえます。

また、労働時間管理や、労使や労働者間のコミュニケーション

労働時間管理や、労使や労働者間のコミュニケーション

労働時間管理や、労使や労働者間のコミュニケーション

労働時間管理や、労使や労働者間のコミュニケーション

労働時間管理や、労使や労働者間のコミュニケーション

労働時間管理や、労使や労働者間のコミュニケーション

## どうする... 労基法見直し

4

労働時間管理や、労使や労働者間のコミュニケーション

労働時間管理や、労使や労働者間のコミュニケーション

労働時間管理や、労使や労働者間のコミュニケーション

労働時間管理や、労使や労働者間のコミュニケーション

労働時間管理や、労使や労働者間のコミュニケーション

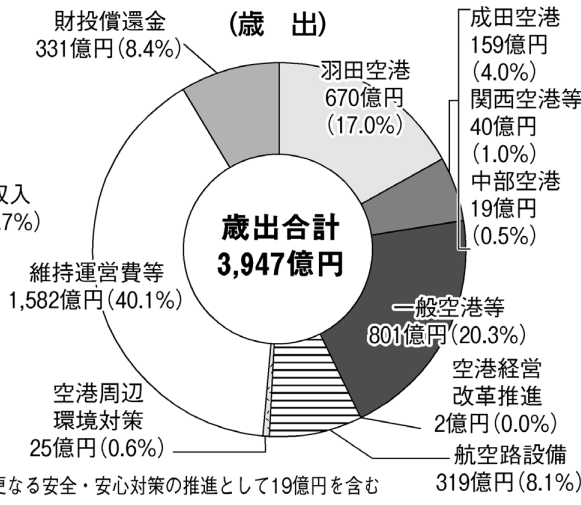
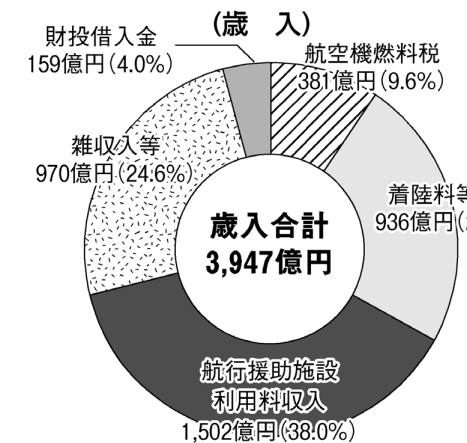
労働時間管理や、労使や労働者間のコミュニケーション

労働時間管理や、労使や労働者間のコミュニケーション

労働時間管理や、労使や労働者間のコミュニケーション

労働時間管理や、労使や労働者間のコミュニケーション

(おわり)



※上記歳出には、羽田空港での航空機衝突事故を踏まえた更なる安全・安心対策の推進として19億円を含む

# 都労委、不当労働行為救済を命令

## 全日空の不誠実な対応を断罪

### JCU全日空不当労働行為事件

9月2日、東京都労働委員会は、ANAがジャパンキャビンクルーユニオン（JCU）との団体交渉において不誠実な対応を行い、組合の存在を軽視する行為が支配介入に当たるとして、不当労働行為救済命令を交付しました。

不当労働行為（不誠実交渉）が行われたのは、2021年にANAの客室乗務員であるAさんが、過酷な勤務環境の改善を求めてJCUに加入したことから始まり、同年5月から10月にかけて5回の団体交渉が行われましたが、そのうち4回（第2〜5回目）は、交渉が全く進展しませんでした。

線や国内線乗務員において、労基法施行規則32条2項（みなし休憩）が適用されて、6時間を超える勤務には45分、8時間を超える勤務には60分の「みなし休憩（身体を休められる時間）」を与えなければならない。しかし、Aさんは8時間を超える勤務であっても、ほとんど休憩が取れていませんでした。

JCUがみなし休憩の取得を求めた際、ANAは「労基法施行規則32条2項を遵守し、適切な運用を行っている」と回答しました。しかし、Aさんがその根拠を質問しても、会社は「適切な運用を行っている」と同じ回答を繰り返すだけで、具体的な説明はなく、交渉は進展しませんでした。会社がAさんの定年



記者会見で説明するJCUのみなさん。9月6日、厚生労働省にて

退職（2021年12月末）を見越して交渉を引き延ばしていたことは、容易に想像できました。JCUはこの不誠実な対応に対し、2021年12月17日に東京都労働委員会（都労委）に不当労働行為救済を申し立てました。都労委は、ANAが組合の質問に全く答えなかつたことを不誠実交渉と認定し、これらは組合に対する支配介入にも当たると判断しました。

「ANA労組との間ではそうした声がない、勤務協定には休憩に係わる定めがなく、休憩に関する問題提起がないことなどを理由に、適正な運用がされている」と発言し、JCUを軽視した点です。この発言は、組合の組織運営に対する支配介入だと判断されました（命令内容本文参照）。しかし、ANAはこの命令を不服として、9月12日に中央労働委員会（中労委）へ再審査を申し立てました。これにより、不当労働行為事件は中央労働委員会での審議に移ります。

JCUは9月2日の救済命令を受け、9月6日に厚生労働省で記者会見を行いました。当日はANAの不当労働行為事件とあって報道関係者13社が参加し、テレビカメラも入るなか、客室乗務員の休憩問題をメディアに広くアピールすることができました。ANAは団体交渉で答えなかつた「法を守り適切な運用を行っている」根拠について、労働委員会の証人尋問の中で「地上ステイタイム中は上空での業務に比して、精神的肉体的に緊張度が低い」とし、「航空機が到着してドアを開いた時から、出発のためドアを閉めるまでの時間（ステイタイム）は、労基法施行規則32条2項に該当する時間となる」と発言しました。これは、飛行機が到着し、次便の出発までに行う保安業務や準備作業が「みなし休憩」時間に該当するとの驚くべき見解でした。

## 伊丹・羽田空港の見やすい場所に認定内容の掲示を指示

不当労働行為救済命令「主文」

- 被申立人全日本空輸株式会社は、申立人ジャパンキャビンクルーユニオンが令和3年4月15日付で申し入れた、近距離国際線及び国内線にて乗務する客室乗務員と組合員の具体的な根拠を示すなどして、誠実に応じなければならない。
- 被申立人会社は、本命令書受領の日から1週間以内に、下記内容を文書を申立人組合に交付するとともに、同一内容の文書を55センチメートル×80センチメートル（新聞紙2頁大）の白紙に楷書で明瞭に書き、被申立人会社の羽田空港及び伊丹空港にある客室乗務員更衣室付近の従業員が見やすい場所に10日間掲示しなければならない。

年月日

全日本空輸株式会社  
代表取締役 井上 慎一

令和3年6月29日、7月28日、8月26日及び10月15日に行われた距離国際線及び国内線にて乗務する客室乗務員の休憩を議題とする団体交渉における当社の対応は、東京労働委員会において不当労働行為であると認定されました。今後このような行為を繰り返さないよう留意します。  
(注：年月日は、文書を交付した日を記載すること。)

ジャパンキャビンクルーユニオン  
中央執行委員長 木谷 憲子 殿

## 全日空、再審査を申し立て

## ご協力ありがとうございました 署名活動は9月30日をもって終了します

航空労組連合会（航空連）は、2024年1月2日に羽田空港で発生した日本航空機と海上保安庁機の衝突事故を受けて、同年4月より「航空機の非常口に1名以上の客室乗務員の配置の義務を国が付与すること」を求める請願署名に取り組みました。この間、請願署名の取り組みと並行して、日本航空内の3つの労働組合（日本航空キャビンクルーユニオン、日本航空乗務員組合、日本航空ユニオン）は、日本航空経営に対して各ドアへの客室乗務員の配置を要求してきました。また、航空連は同年4月30日に国土交通省への要請を行いました。こうした中、日本航空は5月17日、ボーイング787型機の客室乗務員の編成数を現行の7名から8名に見直すことを発表しました。この発表を受け、航空連と客室乗務員連絡会議（客乗連）には、職場の切実な要求が前進したことへの喜びの声が寄せられています。この運動の成果を受け、国内他航空会社にも客室乗務員の各ドアへの配置と、国家ライセンス制度の導入を求める活動を引き続き進めてまいります。

最後に、私たち航空連および客乗連の活動に対するご理解とご支援に感謝するとともに、請願署名へのご協力にあたたかみをお礼申し上げます。尚、皆さまにご協力いただきました署名は、8月31日時点で1万5000名を超える数に達しました。お手元に署名が残っている場合は、航空連まで返送をお願いいたします。集まった署名は、9月30日の活動終了後、国土交通大臣へ提出する予定です。

## KLMオランダ航空雇止め撤回裁判

### 11月20日に和解案を協議

9月11日、KLMオランダ航空雇止め事件（1・2・3陣訴訟）に関する控訴審で、第5回口頭弁論が行われ、その後和解協議が行われました。口頭弁論では、会社側が「オランダの法律では、時効で無期雇用にはならない」と主張したのに対し、組合側はオランダの弁護士とのミーティングや意見書をもとに、会社のいう「時効は適用されない」と反論しました。会社側もオランダの弁護士と相談のうえで反論を行うと述べました。組合側は、その書面が提出された段階で、必要に応じて反論を行う予定です。裁判長は、会社側に11月中旬までに書面を提出し、組合側はそれに対する反論を12月下旬までに提出するよう指示しました。今回の第6回口頭弁論は来年1月20日に行われ、そこで結審となる予定です。この日の裁判には、原告や支援者含む38名が傍聴しました。一方、前回6月10日に行われた和解協議では、双方の提示する和解案には大きな隔たりがありました。これを受けて、JCUは弁護団や組合執行

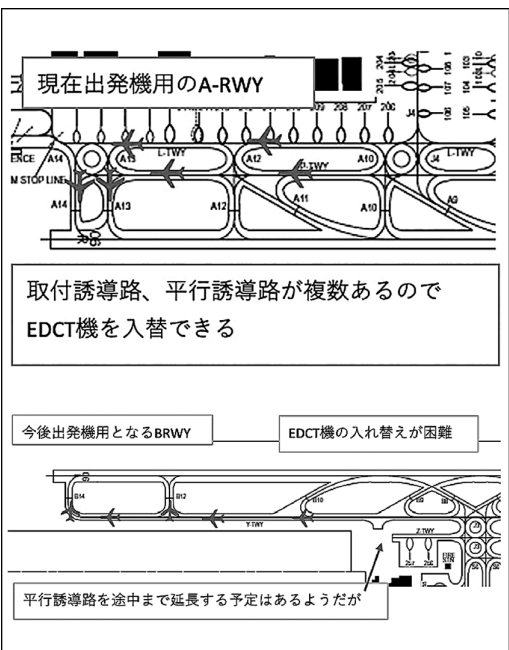
委員会の提示する和解案には大きな隔たりがありました。これを受けて、JCUは弁護団や組合執行

委員会の提示する和解案には大きな隔たりがありました。これを受けて、JCUは弁護団や組合執行

# 関西空港の運用方法

## 2025年春大幅に変更予定

関西国際空港に離発着する航空機について、地上の走行経路や離発着する滑走路、飛行する空域や経路に大幅な変更が2025年春ごろに予定されています。これは離発着回数や処理容量の増加を目標とした取り組みの一環です。ほかの空港や航空交通管轄部でも同様の見直しが進められており、関西空港でも離発着回数を増やす計画が進んでいます。



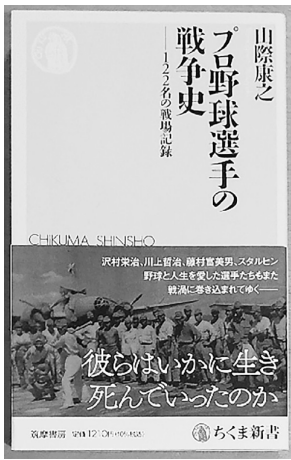
### 新たに多くの懸案事項

現在、関西空港では1時間当たり45機の離発着が可能ですが、この上限を60機に引き上げる予定です。これに伴い、現在の滑走路運用を変更する予定で、陸側の滑走路（A滑走路）は現在、出発機専用として使用されていますが、これを到着専用、沖側の滑走路（B滑走路）は到着専用から出発専用に変更する計画です。この変更は、現在の運用方法だと大阪湾の真ん中の部分が有効に使えていないという指摘への対応策です。しかし、この運用変更には多くの懸案事項が上がっています。例えば、B滑走路には滑走路と同じ長さの平行する誘導路が一本しかなく、これが出発機をスムーズに離陸させることを妨げる可能性があります。特定の空

域や空港に混雑が予想される場合、当該空域を通り過ぎる出発機に対して出発制御時刻（EDCT）等の離陸が可能となる時刻を付加して、混雑の分散を図る方式が取られています。これに対応するため、出発機の順番を誘導路上で調整する必要がありますが発生しますが、現行の1本の平行誘導路では入れ替えは不可能です。航空安全推進連絡会議大阪支部は、関西国際空港株式会社や大阪航空局に対し、この誘導路の増強を要請していますが、「必要性や費用を考慮して検討していく」との回答に留まっています。

空域に関しても、関西空港離発着機の大府府、和歌山県、兵庫県（淡路島含む）の陸域上空の飛行に大きな制限があったものが一部緩和されまます。これにより、飛行距離が短縮されることが期待されています。ただ、関西空港周辺に

今日「オオタニさん」は1ヒット1盗塁で、記録を52-53に伸ばし、また一歩歴史に名を刻みました。にわかMLBファンがあまりにうるさいので、娘から誕生日プレゼントとして背番号17番、ドジャース大谷さんのユニフォームが2セット届きました。早速、LAに行ったつもりで記念写真を撮り、応援に力を入れています。残り7試合で彼がどれだけ記録を伸ばすのか、とても楽しみです。10月のポストシーズン、プレーオフも楽しみですね。浮かれて本屋をブラブラしていたら、本書が目にとまりました。それは、プロ野球選手12名の壮絶な戦場



# プロ野球選手の戦争史

山際 康之 著

彼らはいかに生き死んでいったのか

プロ野球選手も徴兵検査を経て戦場に駆り出されていきます。第2章では大陸戦線拡大、第3章では日米開戦により、多くのプロ野球選手が犠牲になります。昭和18年、学徒出陣が始まるころには、野球選手にとって状況はさらに深刻化しました。健康体であるにもかかわらず野球を続けていることに憲兵から疑問を持たれ、捜索を受けた選手たちも多く、やむなく軍隊入り志願した選手もいたこととです。平和な時代が続き、これからも長く大谷選手の活躍をみていたいですね。



は大阪空港、神戸空港、八尾空港、徳島空港があり、出発機が飛行距離を短縮することで、到着機や他空港の出発機到着機等との間隔設定に新たな

課題が生じる可能性があります。航空安全推進連絡会議大阪支部は、運用変更や空域再編まで半年ほどの期間しかありませんが、まだ解決すべき課題が数多く残されています。指ししていきます。

# 賃上げ求め闘う航空労組

## アメリカン客乗20.5%賃上げ ボーイング労働者スト突入

北米の航空労組の賃上げを始めとした労働条件改定交渉が大きな成果を上げています。報道から3つの労組の闘いを報告します。アメリカン航空の客乗乗務員組合（APFA）は、組合員投票において、新たな協定を批准し、期間は5年間です。客乗乗務員約28000人が対象で、賃金や福利厚生などの規定が大幅かつ即時改定されます。APFAによると、賃金は最大20.5%引き上げ、遡及し賃金改定される

ます。10月から実施され、期間は5年間です。エア・カナダと同社のALPA（パイロット組合）は、9月15日に4年間の労働協約に暫定的に合意し、ストライキを回避しました。会社は、パイロットの賃金を今後3

年間で約30%引き上げを提案しました。この提案について組合員投票が行われます。米航空機大手ボーイングの労働組合（IAM）が、同社と新たな労働協約で暫定合意していました。組合員投票の結果、94.6%が労働協約を拒否し、96%がストライキに賛成票を投じました。拒否したことについてIAMは「私たちは、第751地区とW24の交渉751地区とW24の交渉チームが示した努力と献

身、そして組合員の揺るぎない連帯を非常に誇りに思っています。彼らのためめ努力は、このプロセス全体を通じて発揮されてきました。今、彼らは再編成し、私たちのメンバーシップが承認できる契約を確保するための次のステップを計画し始めます。私たちは、この困難な時期に、第751地区とW24のメンバーのために、あらゆるリソースを利用してできるようにします。北米全土のIAMメ

ンバーは、太平洋岸北西部とカリフォルニア州のメンバーと連携しています。私たちの目標は、メンバーのニーズを満たす強力な契約を結び、この声明を発表しました。IAMと航空連は、組合ライアンスを締結しています。IAMには、米西海岸のワシントン州シアトルを中心にボーイング社の約3万3000人が加入しています。IAMは当初、40%の賃上げを求めていました。組合の力強い闘いが取り

が、次世代航空機をシアトル郊外の工場で作られ、雇用を維持することと引き換えに25%の賃上げで歩み寄り、一時金支給、退職給付金引上げのほか、生産工程の安全性や品質についてIAMの関与を拡大することで暫定合意していました。コロナ後に急速に回復する航空業界では、コロナで引き下げられた賃金の引き上げや、新たな労働協約締結に向けた労働組合の力強い闘いが取り

これは業績連動型一時金の

# けいごむ

8月から10月は、労働組合の大会シーズンです。1年間の活動を振り返り、要求の前進や成果を確認し、課題や教訓を共有します。そして、今後の1年間の運動方針を決めます。この1年を振り返れば、十分ではないにせよ、2年連続のペースアップを勝ち取りました。一時金についても、コロナ前の水準に近づきつつあります。外航では、一時金とは別に、好業績に応じた「プロフィットシェア」の支給もありました。これは業績連動型一時金の

です。