

JALは
争議解決
へ決断を!



フェニックス

PHOENIX

< 発行者 >
航空安全推進連絡会議 03-3742-9359
航空労組連絡会 03-3742-3251
日本乗員組合連絡会議 03-5705-2770
<http://www.kohkuren.org/>

17春闘 全日空ベア1500円 一時金年間6カ月



2020年訪日外国人旅客4000万人目指し拡大する羽田空港

日航 ベア・一時金回答は4月末以降 諸要求で前進回答

日本航空がベア・一時金回答を4月末の次期中期計画発表後とすため変則的となった航空春闘。3月17日の航空の山場を前に全日空では1500円のベア・一時金回答。前年同額の3年連続のベアです。JALでは客乗業務員の産前地上勤務の改善や再雇用制度見直しなどの要求に前進回答がありました。JALグループ各労組は中期計画発表後に、ベア・一時金や諸手当などの経済要求の交渉を継続しますが、一方で業務時間延長をめぐり交渉は大きな山場を迎えます。こうした内航の状況とあわせ今後は外航や産業航空労組の春闘へと移っていきます。これまでに獲得した成果と課題、特徴的な闘いを報告します。

「員上げて日本経済を好循環に」内留保を賃金引上げにまわせば、加算平均で6270円(前年同期6341円)、2.06%。3000人未満の中小企業4055組合では5130円、2.06%となっています。国民春闘共闘委員会の平均は5326円(前年同期5624円)。人手不足を背景に中小と大手が率で並びましたが、安倍首相が財界に要請した「少なくとも昨年並み」には届きませんでした。全日空と日本航空の3月期決算はともに前年比で減収といえ全日空は史上最高利益。日本航空は1700億円の営業利益が予想されるが始めた春闘交渉。JALグループではベア・一時金などの賃金引上げ回答は次期中期計画発表の4月末以降とし、全日空は1500円(シニア乗員(60歳以降再雇用乗員)の勤務手当時給15円アップを引き出しました。夏季一時金では全日空が2・0万円(年末2・0万円)、期末一時金(利益目標達成最大2万円)33万円。利益目標を超える場合は特別一時金として50億円超過毎に5万円支給。外航では昨秋にキャセイ航空組が昇給率0・6%に加え評価昇給2000円、4000円の回答。ユニテッド航空労組(UA)とルフトハンザ航空労組(LH)は3年協定を結んでおり、UAは3年目9000円、LHはペイスケール0・5%アップとなります。

JAL客乗産前地上勤務 原則希望者全員を配置

諸要求では、全日空乗組(ACC)がパイロットの安定採用・安定養成(17年度以降は56名を基軸として採用)、17年度は60名程度の採用の回答を得ました。シニア乗員の労働条件改善について上期中を目標に考え

■主な記事から■

- ▶安全性低下、増す健康不安。腰痛・ストレス・眠れない—**2面**
- ▶ハンアンケーション—**2面**
- ▶上限規制「月間100時間、年間720時間」。こんな「働き方改革」なんて—**2面**
- ▶指摘的中。CAの新勤務導入4か月のJAL—**2面**
- ▶JAL解雇争議、総会で支援の一層の強化を確認—**3面**
- ▶ITF、SNS宣伝を強化しよう。民間航空部会に航空連代表が参加—**3面**
- ▶安全会議、2017年の対官庁要請項目を決定—**4面**
- ▶マタハラ裁判案内—**4面**

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

方を示すとの回答も得ました。ANA乗員組合(APU)では、勤務の向上・平準化に向けた工夫や副操縦士養成の見直しに関する口頭発言を引き出しました。日本航空では、客乗業務員の産前地上勤務は原則希望者全員を配置、国内単身赴任者の帰宅旅費(S・I・I自社機利用)の改善、高齢者再雇用制度の見直し(JSL再雇用制度から自社による直雇用制度に変更)、子育て支援や不妊治療に関する制度の拡充、健康保険料率の見直しなど10項目で回答がありました。

高裁の不当労働行為判決確定後には石井国交大臣と塩崎厚労大臣が協議解決を促す発言をしており、JALの頑なな姿勢が際立っています。JGSグループの各労組も賃上げ回答はJALの中期計画発表後。諸要求では月間2時間の17年度年間休日9日増(今年4日増、18年度5日増)、再雇用制度はJSL社の雇用から自社直接雇用に変更、子育て支援で前進回答があり、有期雇用者雇用では上期中に具体的な内容を提示、育児や介護等で退職した人のカムバック制度は継続検討が示されました。

解雇争議 3労組統一要求 頑ななJAL経営

解雇争議の解決に向けた3労組(日航機長組合・日航乗員組合・CCU)の統一要求には回答が示されませんでした。が、IFALPA(国際網)が強まっています。最も定期航空操縦士協会連合会が国交・厚労の両大臣や植木JAL社長に解決に向けた要請文を送付するなど、国際的な包囲網が強まっています。最も定期航空操縦士協会連合会が国交・厚労の両大臣や植木JAL社長に解決に向けた要請文を送付するなど、国際的な包囲網が強まっています。

引き続き職場の安全 生活改善目指そう

職種を超えた重要課題である勤務問題は、経営側は課題認識をもたせているが、具体的前進回答はJGSグループの時短・休日増の回答にとどまっています。高稼働による労働強化が進むなか、疲労リスク軽減に向けた勤務改善が引き続き求められます。職場を喚起する取り組みを緩めることなく、引き続き職場の安全を生活改善をめざし、攻勢的な取り組みで要求の前進をめざします。

国鉄を7つの会社に分割した国鉄分割民営化から4月1日までの30年。分割民営化のねらいの一つが労働運動の弱体化にあったこととは、民営化を進めた中曾根元首相が後に吐露しました。ナンヨナルセンタードった総評の中核、国鉄労働組合を弱体化することでも総評の解体を狙ったものでした。●民営化は国鉄が抱える巨額の赤字が理由でした。赤字の原因は新幹線建設や政治家の鉄道誘致にありましたが、民営化後も新幹線建設は進み、昨年9月には北海道新幹線も開通し延伸びも進められています。さらにはリニア建設が●の一方で、赤字による生活路線の廃止、新幹線開通に伴う第三セクター化が相次ぎました。安全性も如実に低下しました。民営化30年は、地方へのしわ寄せと安全を振り回してきた30年でもありました。●航空労働者の歴史は「抵抗なくして安全なし」の歴史でした。日本航空では1965年にパイロットの分割策動が始まり、その後、事故が相次ぎました。そして123便事故、人命が損なわれる事故が起きていないことは教訓的です。●4月1日、分割策動から52年を経て、日本航空のパイロットが一つの組合に統合されました。航空労働者は歴史の扉を、また一枚開きました。

安全性低下 増す健康不安

腰痛・ストレス・眠れない

2016グランドハンドリング職場の安全・健康アンケート



腰痛を増加させている貨物のバラ積み作業

グラハン連(航空運送ランドハンドリング労組連絡会)は昨年12月、2016グランドハンドリング職場の安全・健康アンケート」を行いました

た。回答数は11社・476枚。過半数が職場の安全を台を訴え、8割が人員不足と答えています。腰痛やストレス、眠れないといった症状を訴

えろ人が増加し、「自覚症状あり」「不安を感じる」を台を66%に上りました。過重労働が強まるなか、健康不安を増加させている実態が浮き彫りになりました。ご協力ありがとうございました。ご協力ありがとうございました。ご協力ありがとうございました。ご協力ありがとうございました。

■職場の安全 「あなたはこの1年間で職場の安全がどのように変化したか」と思っています。安全が向上した17.2%、13.8%に対し「安全が低下した」55.9%(47.1%)となりました。「安全が

低下した」原因は、人員不足88.5%、ゆとりがない労働環境66.2%、教育・経験不足43.2%、正社員の減少28.2%、個人の技量低下23.1%、27.8%の1年間にあなたの職場で事故・トラブルが発生しましたが、発生した場合は該当するものを選んで下さい。発生していない25.0%、35.3%で、4人のうち3人が職場で事故・トラブルを見聞しています。 ■人員 人員配置では「適正だと思」13.4%(10.1%)に対し「不足している」77.1%(80%)と、約8割の人が不足と

感じています。健康状態では「良好」34.2%(33.1%)に対し「自覚症状あり」39.1%(35.3%)、「不安を感じる」23.3%(27.1%)、合わせて66.2%が健康面に不安を感じています。自覚症状の中身は「腰痛」89.8%、「疲れがとれない」59.7%、「ストレスを常に感じる」48.9%、「目が疲れる」30.6%は前回調査から10ポイント以上増加。眠れない15.1%は2倍増となり、ストレスや慢性的な疲労感を抱えている状況が浮かび上がります。

JAL 客乗新勤務導入4か月 体調不良者続出 指摘が現実化 日本航空の客室乗務員に新たな勤務が導入され4か月が経ちました。曰航は緩やかな「4日勤務2日休日」でのスケジュールの安定を強調しているが、体調不良者が続出。日航キャピタル・ユニオン(CCU)が違法行為の摘発なども相次ぎ労働者や世間の関心アップにつながっています。これは一定の計算があります。同一労働同一賃金や時間外労働の上限規制は、従来与党が否定してきた政策です。これを握ることで労働者から「安否協定、やるやない」といった反響が起る。これが支持率につながっている。見せかけの是正はなく、一人一人が自立できる正しい賃金保障や男女差別の是正、健康で長く働き続けられる実効性のある条件づくりこそ求められます。



駅から出てくる朝の通勤客

安否協定は「働き方改革」の名の下、労働法制を見直す計画です。3月13日に通告と経

団連が時間外労働の上限規制で合意しました。過労死撲滅や長時間・過重労働の是正に向けた実効

こんな上限規制で「働き方改革」? 月間100時間、年間720時間

性ある制限が期待されましたが、合意内容に強い批判が出されています。合意内容は、①現在の残業の限度基準の月45時間化、②月30時間を法制化する。③月45時間超の残



業を半年間まで認め、年間700時間なら繁忙期などは月最大100時間の未滿とし、2、6カ月の月平均80時間以内も認め、④違反した場合は罰則を設ける、というものの、上限規制は休日労働が含まれていないことも判明し、国会審議の中で厚労省労働基準局長は、「休日労働を加える」と年間900時間と答えています。月100時間未滿は過労死基準の「月80時間(2カ月平均)〜100時間(1カ月)相当の働き方」に裏付きを与えるものです。年720時間

は月20日労働と1日3時間の残業。これでは「名ばかり上限規制」です。厚労省は脳や心臓疾患と業務の関連性について、時間外労働が月45時間を超えると強まると述べています。電通の過労死被害者の母親は「一月月100時間の2カ月平均80時間残業上限とすると案がだされてはいますが、私は、過労死遺族の一人として強く反対しました。このコメントを出しました。労働法制改悪反対を掲げる「雇用共同アクション」の伊藤事務局局長は、働き方改革の背景をう

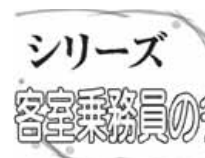
話します。「働き方改革の実現計画は「働き方改革実現審議会」で審議されていますが、この会議を主導するのは経済産業省出身の新原政策統括官です。安倍政権の「働き方改革」が目指す「多様で柔軟な働き方」と、今よりも「低コストで使えて、いつでも調達できる、いつでも首切りができる、使用者にとって都合よく使える労働力を増やそうとする「経済政策。内閣官房の直下で「経済政策を置いたのは「経済政策」に「労働政策」を従属させる構え、「有名企業

た。「治療を受けている」は19.7%(16.4%)と3.3ポイント増加しました。医療機関で受診が増加するほどに悪化が進んでいます。平均睡眠時間は「5時間未満」17.6%、「6時間」50.2%、「7時間」21.2%、「8時間以上」7.7%でした。十分な睡眠時間の確保からは程遠い実態にあることがわかりました。5時間程度の睡眠が継続すると睡眠のバランスが崩れ、心臓疾患のリスクが高まるなどの研究結果もあります。今後、首都圏若者枠拡大や2020年の東京オリンピック・パラリンピ

指摘していた過重労働による健康被害が現実化しています。日本航空は昨年11月から、勤務インターバルを「暦日単位」から「時間単位」に変更しました。長時間拘束の日帰りの国際線乗務もあり、徹夜や時差を抱えるなかで十分な休息が確保できないことからCCUは労使協定からCCUは労使協定を結んでいませんが、連合傘下のJAL労組(JALFIO)は協定を結び、組合員は新勤務で乗務しています。導入直後から、11時間以上の長時間拘束の日帰りの国際線乗務、その翌日から1泊3日の国際線乗

ックなど業務量増加が予想されます。状態悪化に歯止めをかける有効な対策を早急に打ち出すことが求められます。グラハン連は、アンケート結果を基に航空局要請等、今後の活動に役立てる予定です。

客室乗務員が到着した航空機ドアの安全解除操作後に倒れ込み、搬送される事案も起きました。「疲れ果て、休みは寝たくない。最終便での勤務が終わると、終電を乗り継ぎ、荷物を持って駅から家に向かって歩きながら涙が止まらなくなりました。メンタルにきていると感じています。限界だ」と思っている自分もいます。近いうちに辞めます。CCUの春闘アンケート) 前日CCU副委員長は「勤務改悪の背景に航空業務削減については、運航機数等を考慮し、客室乗務員の職務に支障を生じないように少なくとも10人の基準に従って適切に定められている」と説明している。1ヶ月100時間を超えて予定しないこと。(2)連続する7日間のうち1日(外国)については連続する24時間以上の休息を与えること。しかし、航空法のもとになっていく「民間航空法」(I CAO)付属書は、「飛行時間、飛行勤務時間、勤務時間制限、および休息要件に連航乗務員および客室乗務員が安全運航に必要な適切な注意力をもつて業務が確実に遂行出来ることを目的とし制定される」と規定している。条約に照らせば航空法は極めて不十分。働く人が次々と倒れるような勤務は早急に改善しなくてはならない」と語っています。



支援を一層強化し早期解決めざそう

第7回総会で到達点と展望を確認

JAL本社前行動に700人参加



JAL本社前行動で客室乗務員の実態を報告する古川CCU委員長。2月28日

JAL解雇争議

JAL不当解雇撤回支援共闘会議は2月16日第7回総会を開催。1年間の運動の到達点と今後の展望、支援を一層強化し解雇争議の早期解決を確認しました。全国から210名が参加しました。総会では以下4点が確認されました。

①16年9月に最高裁の決定を出され、JALが「菅財人が日航乗員組合（JF）にJALは応じるべき、

②「ユニオン（CCU）の争議権投票に対する介入を不当労働行為と断罪した。整理解雇の過程で不法行為があった以上、雇用法を戻すための話し合いにJALは応じるべき、

③「JALが求めている「同意ある対話」を強く求める。④「合同団交に応じよう」としないJALの対応は新たな不当労働行為であり、労使関係の正常化や安全運航の観点からも追求しなければならない。

④「ILOが引き続き解雇争議に強い関心を示している。ジュネーブのILO本部に要請団が要望書を出し（1月28日）、ILOから正式な追加情報として受理し、争議解決に向け更なる働きかけを検討する」との回答がある。

討論では、全国各地から参加した支援団体の代表から、この間の活動報告や関心の決意などが述べられました。

17春闘に呼応した闘いも積極的に取り組まれました。2月28日にはJAL本社前行動が取り組まれ、700名が参加し争議解決を迫りました。3月17日の山場を前に、3月9日から4日間にわたるJAL本社前座り込みが取り組まれ、寒風にも負けず航空で働く仲間や原告・支援者など364名が参加しました。争議解決に向けた闘いは衰えることなく力強く取り組まれています。

争議解決を求める国際的な要請も強まっています。世界90か国以上、約10万人の定期航空のパイロット団体であるIATA（国際定期航空操縦士協会連合会）の委員会（16年1月9日・10日）で、JALの解雇問題に関する決議文が採択されました。厚労省と国交省には「JALと被解雇者を組織する労働組合との間で解決に向けた誠意ある交渉を勧奨し、監視」を要請。JALには「解雇問題の解決に向けてJALが当該組合との迅速かつ前向きな交渉を行う」ことを要請しています。JALは要請を受領を明らかにしています。JALは解雇争議の解決を判断せず、は国内外で一段と強まっています。

世界中の仲間が日々奮闘

各国代表が組織拡大・取り組み報告

I T F SNS使い改善につなげよう

I T F民間航空部会

I T F（国際運輸労働連）は3月8日・10日、ロンドンのI T F本部で「民間航空部会総会」を開催しました。総会には欧米・中東・南米・アジアなどから50カ国以上約80組合が出席。100名を上回る参加者が活発な議論をかわしました。航空運から近況報告、赤坂副議長・秋原副議長が参加しました。

8日のキャビンクルー委員会ではI C A O（国際民間航空機関）客室安全グループ担当官の講義と、I T Fが長年取り組んできた「低賃金・低労働条件の雇用形態が導入されまじつた。彼らの年収はロンドンでの平均年収の半分の200万円以下、多くは生活のため副業に就き、身体的にも厳しい状況」を報告しました。

9日と10日開催の民間航空部会では、I T Fの活動形態がキャンペーン型に変更されることが報告されました。SNSなどを活用し意見を広め改善を促す。各国代表からは組織拡大や取り組みが報告されました。特徴的な報告を紹介しつづけます。



写真上：プラカードを掲げアピールするキャビンクルー委員会参加者。写真左：手前から赤坂副議長、秋原副議長

L A T A M（L A N C H R I T A Mが合併した南米の航空会社）は組織化キャンペーンの結果、組織人数が倍増した。

アメリカではリードタワー会議がベンダーやメーカーも呼んで行なわれた。ネットやCCDを使って複数の空港の航空管制を行うものだが、労働者がものを言えない風潮がある、アメリカ管制官組合はそれに対して、口に前線した板面をかぶりSNSにアップするというキャンペーンを行っている。

オプザバーに参加した中国の航空業界組合、中華全国総工連は、中国全土の航空関係者48万6000人を組織し雇用問題の解決に努力している。中国の航空会社は55社、ライセンスを有する空港は210、登録されている航空機数は6500機となっている。

船舶での便宜地籍船は急速に発展。I T Fは対応が遅れたことを反省し、航空版便宜地籍船（FOC）に対しては素早く行動する。

スペイン・コロンビアではILO書記長からは、OSMアヒエーションと覚書を交わしたとの報告がありました。OSMアヒエーションはルウェイジャン・フィンエア・トルコ航空等の親会社。覚書は労働組合を排除しないなど、労働運動を否定しない旨です。この覚書には動議があり、修正案によつて018年総会での可決を目指します。

安全会議だより 97

2017年対官庁要請項目を決定

航空安全会議は3月22日、対官交渉のための総合安全要請を決定する臨時総会を開催しました。

時総会を開催しました。確認された分野別の要請をもとに総合安全要請書を作成され、5月以降、国土交通省航空局・東京航空局・東京国際空港・

が作成され、5月以降、国土交通省航空局・東京航空局・東京国際空港・

厚労労働局・気象庁・運輸安全委員会などへの要請が順次行われます。総合安全要請は職場からの意見やアンケートをもとに作成されています。



要請項目を提案する高橋事務局長

臨時総会では各労組の代表者からさらなる厳しい職場の実態が報告され、安全上の問題も指摘されました。国内LCC(格安航空会社)では客室乗務員の乗務時間制限が月間100時間、年間1,000時間の乗務が可能となっていることや、月間8日の公休日という労働条件下にあり、安全

上の観点からも問題ありとの報告がなされました。ランドハンドリングの職場で行われたアンケートでは、56%が「前年よりも安全性が低下している」、約80%の人が「職場は人員不足」と答えています。羽田に就航している外国航空会社からは、整備はJALグループ、グラウンドサービスはANAグループという業務委託が行われているとの報告がありました。気象部門では観測機器による自動観測が導入され、降水現象の判定が現状では困難であるとの問題点が報告されました。これらの現場実態は、交渉の場で紹介していきます。

要請日程が確定次第、お知らせしていきます。

妊娠後も安心して働きたい

JAL客乗マタハラ裁判 4月26日(水)10:00~ 東京地裁527号法廷



東京地裁前で支援を訴える原告の神野さん

会社が一方的に休職を強押し無給とされたことは違法として、日本航空

に休職期間中の賃金と慰謝料を求めているJAL客室乗務員マタニティハ

ラスメント裁判。4月26日の裁判で結審します。1月20日の裁判では、原告側3名、会社側1名の証人尋問が行われ、日航内では就業規則を逸脱した運用が、妊娠した客室乗務員に行われていた。裁判長も会社証人に、「産前地上勤務について妊娠して地上勤務につけず、無給休職となつて、アルバイトも認めない、社宅も出てくれない、さらには生活するに十分な収入が得られない」と指摘しました。

JAL CAマタニティハラスメント裁判

勝利判決を勝ち取る集会

いつ **5月26日(金)**
18:30~20:00

どこで **南部労政会館**
(JR大崎駅徒歩3分)

問い合わせ: 日航キャビンクルーユニオン (CCU)
03-5756-0888

共催: 日本航空キャビンクルーユニオン
未来の飛んでるママを支える会
JJ労組連絡会

大相撲打ちあけ話

北の富士勝昭 嵐山光三郎 著

3月初旬の日曜日、東京駅前幹線乗り場に、どちらを向いてもお相撲さん・お相撲さんがいっぱいいます。独特の髪付け油のにおいが漂います。大阪場所が、三役以上はファーストクラスらしい。本書にはそういう打ちあけ話が満載されています。

大阪に移動する日なだけで、りっぱな体でも幕下以下は普通席、関取(十両)になるとグリーン車とか。飛行機は、国際線になるの解説も相変わらず面白いです。盛り上がりです。

本書は2016年1月初版ですが、昨年の大阪場所での奇襲菊の優勝、そして、1年後の大阪場所の横綱稀勢の里の活躍もありました。稀勢の里には「阪神・ハンペン・稀勢の里。おしいところであと一歩遠くたえが足りない稀勢の里へ、稀勢の里の横綱昇進に4横綱のよう踏み込み外人も見学に押し掛ける相撲アームで連日調子づきの稀勢の里が活躍しています。ケガなです。多くの力士がケガと闘いながらぶつかり合っています。さて、大阪場所では千秋楽にすばらしいドラマが待っていました。13日目の稀勢の里の負傷、たれもが稀勢の里の優勝は無理と思えるのに、本割、優勝決定戦と勝ち続け優勝したのです。相撲に元気をもらいました。

けいびも

ベースアップ(ベア)が低調にとどまっていた。電機大手は前年実績を500円下回る月額1千円で決着する方向で、自動車大手も多くで前年割れが確実な情勢だ。安倍政権が民間企業に賃上げを促す「官製春闘」は4年目にして、意図が鮮明だ、との新聞報道のように、会社は大きな利益を出しても働く人たちに分け前はなかなか回ってきません。航空でも世間に合わせたかのようにANAに1500円のベースアップ回答が出されましたが、JALでは「ベアは先送り」で回答していません。そんな中、3月23日に学校法人「森友学園」をめぐる籠池証人喚問が飛び込んできました。籠池氏は証人喚問の中で安倍首相の昭恵夫人から「100万円の寄付を受けた」ときっぱりと証言しました。首相側は官房長官を通して関与を否定していますが、籠池氏からは協力をいたない政治家的な力が働いていると見られます。森友学園をめぐる疑惑と波紋は国民に大きく広がっています。安倍首相は、自身や妻が学校認可や国有地売却に関与していれば首相や国会議員もやめると断言しています。はっきりさせてもらいたいです。