

**JALは
争議解決
へ決断を！**



フェニックス
PHOENIX

—＜發行者＞

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/>

航空連17年春闘統一アンケート結果

回収数：2106枚		
生活実感	かなり苦しい	20.2%
	やや苦しい	34.4%
	まあまあだ	31.6%
	ややゆとりある	8.0%
	ゆとりある	3.7%
人員	不足している	72.3%
	足りている	14.8%
業務実態	忙しなくなった	37.8%
	相変わらず忙しい	21.1%
	変わらない	16.1%
	楽になった	2.3%
関心事 (3)選択	健康不安	54.4%
	雇用不安	20.7%
	航空安全への不安	27.5%
	技術力・スキル低下	31.2%
	旅客サービス低下	13.1%
	労働条件切下げ不安	39.8%
	組合力低下	23.6%
安全	安全は向上している	5.0%
	安全は低下している	41.1%
	どちらも言えない	37.2%
	ヒヤリハット経験	24.9%
	ヒヤリハットなし	51.0%
年休取得	全く取得できず	0.3%
	ほとんど取得できず	6.5%
	ほぼ取得できた	45.0%
	全て取得できた	20.2%
	希望通り取得できなかった	22.0%
	希望通り取得できた	61.9%

腰痛者が増加するグラウンドハンドリングの職場



安全管理システム 機能していない！

7割が「人員不足！」

5割が生活不安を感じ、6割が仕事に繁忙感を覚え、7割が「員不足を訴えています。4人に1人がヒヤリハットを経験し、4割が「安全が低下した」と感じ、関心事のトップは「健康不安」。航空連春闘統「アンケート」（2106枚）でこんな実態が浮き彫りになりました。生活や職場の安全、健康面でのリスク回避は喫緊の課題です。

生活実感は「かなり苦しい」20・2%と「やや苦しい」34・4%を合わせると54・6%。5割超が生活苦を感じています。業務実態は「忙しく

になった37・8%（相変わらず少し）21・1%。6割が忙しさを訴えている。人員は不足している。72・3%に足りていない。14・8%と7割超が人員不足を訴えています。関心事（3つ）選択の上位は「健康不安」54・4%（労働条件切り下げ不安）39・8%、技術力・スキル低下）31・2%。安全は低い「向上している」5・0

％に対し、低下している」は41・1％。ヒヤリハットを「経験した」は24・9％で、4人に1人がヒヤリハットを経験していた。

安全書理システム（SMS）を研究している豊平航空運調間は次のように指摘しています。

「ヒヤリハットの一言欄には多くの声が寄せられました。各現場で特有の事故・インシデントが

作業ミスや判断ミスによって発生する危険性が高まっていると言えます。パイロットの職務では管制上のエラー、操縦操作に関するエラーを指摘するコメントがJAL・ANAとも（出されたコメントの中で）40%前後占めています。客乗職（JAL）ではドアモード切り替えるエラー、カート転倒の危険性を指摘するコメントが50%近くに急

航空連春闘統一アンケートより

生活苦・健康不安も5割以上

増えています。整備の職場（JAL）では、誤作業、誤操作に関する指摘が多くなっており、書類記載漏れやツール紛失のコメントも昨年に引き続き出ています。これらによりハットを引き起こすハザード（危険要因）は、各職種のコメント全体を渡すと、背景に人員不足、無理な作業計画、勤務条件、疲労の蓄積、問題が横たわっているのが見えてきます。同種のもはやハットが継続、あるいは増加するなか、各会社におけるSMSがきちんと機能していないことも見えてきています。グランドハンドリングの職場や客室乗務員

過労が原因と見られる乗務中断者が増加傾向のパイロット。連続夜勤など夜間偏重勤務の整備不士。新勤務導入で体調不良者相次ぐJAL客室乗務員。人員不足で年休や休憩時間が確保されないグランドハンドリング。各職場における稼働一切の勤務は確実に働く者

悪影響を増加させています。疲労が回復できる勤務と休日、乗務中の休憩時間の確保、保安要員としてふさわしい労働条件と賃金など疲労による人的リスクを増回避するための勤務改善は喫緊の課題です。航空各社は事業計画全体を、安全と労働者の健康が守られることを基本に見直すべきでしょう。

攻勢的な取り組みで
要求の前進めざそう

航空の17春闘は後半戦に移ります。JALグループ各組は中期計画発表後、ベスアップや交渉手当などの経済要求との交渉を継続し、夏闘へと引き継がれます。一方で業務時間延長をめぐる勤務交渉は大きな山場を迎えます。外航や産業航空各組の春闘交渉も本格化してきます。

全日空は3年連続のベ

「リースアップ、一時金は年間6カ月間回答がありました。全日空グループのO S A P P では30000円、F U K P では10000円のペア回答がありました。全日空を上回る利益を上げている日航のベースアップや一時金回答が注目されます。

外航ではキャセイ航空が昇給率0・6％に加え評価昇給2000円

「4000円回答。ユニ
ィテッド航空労組（U
A）とルフトハンザ航空
労組（LH）は3年協定
を結んでおり、Uは3
年目9000円、Lは3
年目8000円・5%ア
ップです。先行組を上回
る回答をめざししまし
ょう。一方、パワハラ防
止・未払い賃金の支給を求
めたパキスタン航空労組
組合員の争議が開始され

17春闘後半戦

また、職種を超えた重要課題である勤務問題は、経営側と側面課題認識をもたせていますが、高稼働による労働強化を是正させるまでには至っていない。業務の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も緩めることなく、引き続き職場の安全・生活改善をめざし、攻めの取組みで要求の駆進をめくします。

■主な記事から■

- ▶ JCC組合員の取り組み実る。ソラシドエア、出退勤前後を勤務扱いに……………2面
- ▶ 有期雇用、2018年4月から変わります。知って得する無期転換ルール……………2面
- ▶ 安倍「働き方改革」―過労死水準の基準見直しを……………2面
- ▶ J・AL争議―関西で頑張る原告。3月は28か所を訪問……………3面
- ▶ パキスタン航空労組組合員がパワハラで提訴……………4面
- ▶ 安心できる再任用制度に取り組む国交労組……………4面

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

誘導路

国連の歴史で初めて、核兵器を法的に禁止する「核兵器禁止条約」制定に向

[illegible]

出退社前後は勤務扱いに

JCC組合員の取り組み実る 全客室乗務員を調査・検証



LCCが使用する成田空港第3ターミナル国内線ゲート

客室乗務員（CA）はフライトに備えた準備作業やフライト後の後処理など、フライトに関わる付随業務が多岐にわたります。そうした業務は通常、労働時間として扱われ賃金が支払われるのがルールです。ところがほとんどの航空会社では労働時間として扱われていません。この未払い賃金問題でJCC（ジャパン

・キャビンクルー・ユニオン）客室乗務員であれば誰でも人でも加入できる組合が大なる成果を上げています。ノンシフトエアのCAは始業数十分前に出社し、制服への着替えや業務連絡の確認、フライト前の準備などを行います。フライト後はスロット（駐機場）からクルーバスで事務所に戻り、機内販売の売上金の提出や着替えなどを行うため、終業時刻を過ぎることもありま

「主基地出社に申し出て勤務10分、退勤時5分を（時間外手当）に再計算の対象とする」との回答が当該組合員に示されました。支払いの遅れ期間は2年間、会社は「すべての客室乗務員を対象に調査・検証を行い、不足分があれば遅延支払いの対象」と述べていました。男気ある組合員の「一歩が大きな成果につながりました。当該者たちが

田労働基準監督署（大田労働基準）に「勤務時間前後のフライトに際する業務は勤務時間であり、時間外手当を支払う」ことを申告しました。組合員らは会社にも未払い賃金の支払いを求める書面を提出するなど、積極的に取り組みました。大田労働基準は申告に基づき会社に事実確認、指導を入りました。

は、「回答された（6分、10分）時間では収まりきれないので、引き続き労働基準にも相談しながら会社と交渉し、是正を図っていきたい」と語っています。

LCCでは過酷な勤務が問題になっています。ジェットスター・ジャパン（JSP）では、マニラ一社深夜便明けの翌日にまづフライトが入るといふ、非人間的な勤務が

まかり通っています。「こんな勤務では疲れが取れない」「このままでは会社に殺されてしまう」と言う退職した人が多くいます。JCCは4月7日、JSPに「成

田帰省の国際線深夜便乗務、及び成田・香港線の往復乗務の翌日は休日とする」ことを求める要求書を出しました。今後、改善を求め交渉を行っています。

有期契約

知って得する無期転換ルール

2018年4月から開始

有期労働契約から無期労働契約への転換が2018年から可能になる「無期転換ルール」。雇用における2018年問題と呼ばれています。

使用者との間で有期労働契約が通算で5年を超えれば、労働者の申し込みにより期間の定めのない無期労働契約に転換できるというものです。この無期転換申請は権利が来年度改正する法律で2013年4月1日に施行されました。改正された法律の「無期労働契約への転換」（第18条）があります。これは、同一の

の次の有期労働契約の間、空白期間が6か月以上あると、空白期間より前の有期労働契約は通算契約期間に含まれません。注意が必要です。これをクレンジングといいますが、厚労省は労働契約法が改正される段階から、無期転換ルールの導入に伴い、有期雇用労働者が無期労働契約への転換前に雇主となる場合が増加するのではないかとの心配があるとい

使用が契約更新時に、無期転換を申し込まないことを契約更新の条件とするなど、あらかじめ労働者に無期転換申し込権を放棄させることはできません。法の趣旨から、そのような意思表示は無効と解されます。しかし現実には、「4年11か月を超えて契約を更新することはいない」との不更新条項のある契約書にサインをさせられたり、無期転換を免れるために1年ごとに契約更新を最大3回までに制限するなど、労働者を使い捨てにするケースが全国で後を絶ちません。不更新条項について厚労省は、雇主は労働者に無期転換の放棄を強要しかねないとして、法律18条の趣旨を適切に反映し、無効と解される」としています。

安倍「働き方改革」の真相 過労死水準を合法化か

「わたしの仕事8時間プロジェクト」って存知るか。8時間働いたら帰る、暮らせるワークルールをつくるって始めたプロジェクトで、航空連も参加する「雇用共同アクション」が取り組んでいます。WEB署名や賛同者を募集しています。「わたしの仕事8時間プロジェクト」を検索いただき、取り組みに参加下さい。

安倍政権「働き方改革」の統括です。3月28日、政府は「働き方改革実行計画」を発表しました。労働時間への対応策も盛り込まれていますが、「過労死の悲劇を二度と起こさない」と安倍首相が宣言した方向とは真逆の、過労死を促進しかねない内容となっています。

①残業の上限は休日労働を含め、半日で100時間未満、2ヶ月の平均で80時間以内、年間960時間。

②特に長時間労働が著しい自動車運搬業務、建設業務、医師は法の施行後5年間は現状のまま、5年後の見直しも長時間労働が前提。研究開発業務

務は規制を適用しない。③終業と始業の間の休息時間を保障するインタール制度」を創設する。実労働時間は労働時間から休憩時間を引いた時間とせず、みなし労働時間と動く裁量労働制の拡大を行う。

政府や働き方改革実行会議に参加

加した人たちはこの実行計画を、言天井と批判される今の労働基準法に初めて罰則付きの上限規制を導入する、歴史的な大改革だと評価しています。

一方、家族を過労死で亡くした遺族の方は、「過労死ラインを超える月80〜100時間もの残業を合法化し、死ぬことがわかっていて労働時間まで働かせたあげく死なせることがあれば、まさに殺人」と訴えています。

法制度づくりの本番はこれからです。労働政策審議会と国会（二つ

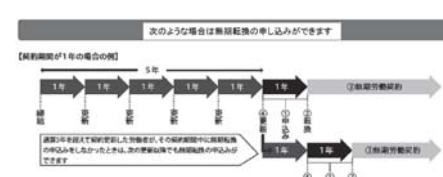


「わたしの仕事8時間プロジェクト」って存知るか。8時間働いたら帰る、暮らせるワークルールをつくるって始めたプロジェクトで、航空連も参加する「雇用共同アクション」が取り組んでいます。WEB署名や賛同者を募集しています。「わたしの仕事8時間プロジェクト」を検索いただき、取り組みに参加下さい。

「わたしの仕事8時間プロジェクト」って存知るか。8時間働いたら帰る、暮らせるワークルールをつくるって始めたプロジェクトで、航空連も参加する「雇用共同アクション」が取り組んでいます。WEB署名や賛同者を募集しています。「わたしの仕事8時間プロジェクト」を検索いただき、取り組みに参加下さい。

「わたしの仕事8時間プロジェクト」って存知るか。8時間働いたら帰る、暮らせるワークルールをつくるって始めたプロジェクトで、航空連も参加する「雇用共同アクション」が取り組んでいます。WEB署名や賛同者を募集しています。「わたしの仕事8時間プロジェクト」を検索いただき、取り組みに参加下さい。

「わたしの仕事8時間プロジェクト」って存知るか。8時間働いたら帰る、暮らせるワークルールをつくるって始めたプロジェクトで、航空連も参加する「雇用共同アクション」が取り組んでいます。WEB署名や賛同者を募集しています。「わたしの仕事8時間プロジェクト」を検索いただき、取り組みに参加下さい。



「わたしの仕事8時間プロジェクト」って存知るか。8時間働いたら帰る、暮らせるワークルールをつくるって始めたプロジェクトで、航空連も参加する「雇用共同アクション」が取り組んでいます。WEB署名や賛同者を募集しています。「わたしの仕事8時間プロジェクト」を検索いただき、取り組みに参加下さい。

「ええか、争議はな、義理と人情や」

関西でがんばってます！

3月は28カ所を訪問

JAL解雇争議

JAL解雇争議を支援する民間組織は全国で29結成されています。各地では支援共闘会議と一緒に原告らも活動しています。関西地域では神瀬さん、西岡さん、小森さんの3名の客乗原告が活動しています。労組回りや集会参加など、月平均で5〜20カ所を訪問し争議支援を訴えています。3月は28カ所を上りました。

大阪地裁前で、毎月定例で大阪争議団共闘共催の宣伝行動が取り組まれます。神瀬さんは仕事前に立ち寄り、短時間でもJAL解雇争議の支援と解決を訴えています。いつも関西在住原告を励ましていただき感謝です。900人が集まった「カシノあかん大阪集会」では物品販売をさせていただきます。

3月28日には兵庫連絡会の仲間と国会議員要請



写真左から神瀬さん、西岡さん、小森さん、前田CCU副委員長

を行いました。要請には

エミール航空解雇争議原告も参加。議員事務所4カ所を訪問しました。国会開会中で議員本人は不在でしたが、秘書が丁寧に対応しました。「会社はなぜ皆さんを戻さないのですか」「解雇後に約3000名を採用してベテランは職場に必要でしよう。そんなの普通に通っても変です」と理解できないです」と語りました。

活動当初は地上げ屋と間違えられたこともあったという西岡さん。同行者と一緒にオルグ先の労組事務所を探してうろついていたところ、近所のおかみさんの鋭い視線を感じました。西岡さんが「（〇〇）労組の事務所はどこですか」と声をかけたらホッとした様子だったようです。「争議団としての心構えなど、いろいろ学ばせていただきまし

た。ええか、争議はな、義理と人情や。こっちが支援したくなるような、そんな気持にならなかん。何処へでも原告団のボリ持つて、支援をお願い、とにかく行け。おかげさまで最近「JAL争議は何処にでも来るな」と言われます」と話します。京都を中心に活動して

いるのは小森さん。四家

島丸では京都共闘会議の毎月定例街頭宣伝が取り組まれます。京都つたこえのみなさんや、社保庁分限免職と闘う仲間、京都市立病院内青いとり保育園不当解雇争議、明治乳業争議など、京都で闘う仲間と合同でマイク宣伝やビラ配布を行っています。「解雇争議を知らない方はまだまだ多いと思います。それでも、京都や元町、空海で、立ち止まって私たちの話を聞いて下さり、がんばって」「負けたらあかん」と励ました言葉が印象に残ります。カンパをくださった、自分のこのように親身に声をかけていただく暖かい気持ちになりました。頑張るの大きな力になります。必要のなかになった整理解雇仕事を奪われ、何もかも中途半端なままのこの状況に、今年は必ずクシメをつけたい。

解雇当初の宣伝活動で「恵まれたか何言ってるんだ」と声をあげましたが、今は「何かできることがありますか」「署名があればりますよ」などと変化しています。

航空関係で働きたいと話す高校生は、「解雇についても教をほしい。自分が働いたらベテランにはいほしい」と声をかけてま

した。2010年12月大晦日の整理解雇から年4カ月。各地での粘り強い取り組みは、市の理解を深め支援の輪を広げて

います。

IAM

TISAや自動化を警戒

トランプ政権は反組合的

航空連 IAMとの連帯を確認

航空連とアラブ航空を締結している米国最大の労組IAM（国際機械・航空宇宙産業組合）組合員約70万人の北米運輸会議が4月9日〜12日、米国ラスベガスで開催され、航空連から和波航空連事務局次長が参加しました。会議の概要を報告します。

航空連代表の参加は日程の都合で1日のみの参加でした。IAMの活動成果や米国の航空情報、トランプ大統領に関する情報、貿易協定や懸念される課税について情報を得ることができました。経過報告と活動の成果では、昨年1年間で1500名もの新規加入がありました。雇用や賃上げ面では、アラブ航空とワーキングアートの不当

大の要因の一つと紹介されました。取扱旅客数は、1位の米国に次いで2位であった英国を中国が抜き2位に浮上しているなど、台頭する中国の航空情勢も紹介されました。

トランプ大統領に関する政治情勢では、就任から3カ月経過後のトランプ政権について言及がありました。トランプ大統領は企業の収益を最大化すると言っていた。実際に行われている政策は反組合的であり、労働者に対しては時給10ドル程度の最低賃金を押しつけている。労働者は週7日間、一日24時間をロボットのように働き、皆疲れ切っている。まるで死の中で生きているか如くである。労働者の実態を表現。このままでは中産階級が没落すると、トランプ政権を強く批判しています。

航空連代表がIAM北米運輸会議に参加

最近の航空産業では利益の大幅な拡大が認められるとし、その背景に燃料費の下落、手荷物の課税される手数料「キャンセル料の手数料」といった付帯収入の存在が大きく寄与しているとしています。さらに、機材を小型化し、目安として80%のロードファクターを最低ラインとして設定した上で、さらに極限までロードファクターを高めようとする運営も収益拡

「自動化」に対する意見も述べられました。営業活動で積極的に行われてきたフェイス・トゥー・フェイスのコミュニケーションが「自動化」を通じてなくなるという新たな事態が予想されており、備えなければならぬといわれています。和波事務局次長は、「1日の参加でしたが、航空連とIAMとの連帯を確認できた。トランプ大統領に関する情報、そしてTISAや自動化に関する情報は今後の活動に役立てたい」と語りま



会議の合間に談笑する参加者。4月9日、IAM北米運輸会議

安全会議だより ⑨8

増す業務量 低下する環境適応力
課題多い管制官の再任用制度

近年における日本の航空交通量は、政府方針に



1日1000便以上の航空管制が行われる羽田空港

よる訪日外国人観光客の誘致により右肩上がりに増加しています。それに伴い、航空管制官が取り扱う航空交通量は今後さらに増加し、業務の繁忙度は増していくものと予想されます。

航空管制業務は記憶力、瞬時の判断力、集中力が求められます。しかし、加齢に伴う環境適応能力の低下は誰にでも起こり得る自然な現象です。欧米諸国では、航空管制業務は高齢期における困難職種と位置付けられており、それを理由に航空管制官の退職を50、55歳と定め、50歳代から年金支給を開始している国もあります。また、再任用後も、65歳満期まで

国もあります。

再任用を継続することが難しい状況も発生しています。現在、国土交通労働組合では航空管制官が定年後も安心して暮らせるよう、「航空管制官の年金支給開始年齢の引き下げ」を求めています。60歳前後では体力や能力に個人差があり、勤務する職場によっても勤務が異なることから、定年後に引続き勤務を希望する者には雇用の確保、勤務継続が困難な者には60歳から年金を支給するなど、定年後の働き方について選択肢を広げる必要があります。要求実現までの間は、年金支給開始年齢までの雇いが確実に実施されるよう、これまで培ってきた知識や経験が生かせるような高齢期の働き方を整理させる必要があります。

PK組員

会社の嫌がらせは許せない！
パワハラ・賃金カット是正求め提訴

パワハラや賃金カットによって不利益を受けたとして、パキスタン航空労組組員が4月6日、東京地裁に未払い賃金の支給と慰謝料などを求め提訴しました。

組員は、パキスタン航空日本支社成田空港旅客課で20年以上働いていますが、2013年の人員

削減によって業務量は大幅に増加し残業で業務をこなしていました。2014年5月には貨物業務を行う社員に退職に伴い同業務も行うよう指示されました。組員は、会社に残業に伴う時間外割増賃金の支給を求めましたが支払われませんでした。やむなく成田労働審

判に割増賃金の未払い違反として申告しました。その後会社からの嫌がらせが始まりました。

申告後も割増賃金は支払われず、定期昇給および賞与は50%カットされました。「旅客業務と貨物業務を適切に遂行していない」とする警告書が発行され、毎週水曜日に

東京支社貨物業務（都内に就くよう命令されますが、成田・都内の交通費は支給されていません。さらには成田空港I-Dカードを取り上げ、空港内の車両修理の見積もりを拒否するよう指示されるなど数多くの嫌がらせを受けています。

組員は、「会社の嫌が

らせは許すことはできない。経済的なダメージを受け生活も厳しい。会社にはきちんと賃金を払ってほしい。何としてでも正したい」と語りま

す。

4月19日、航空連は報道各社向けにパキスタン航空で起きたパワハラ・賃金未払い事件として情報提供しました。

パワハラや賃金未払い

JAL CAMATANITY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

けいむ

3月20日過ぎの新聞報道を見て、連れ合いが「あーやられたー」と奇声をあげました。

「おとーさん、さあみくらぶがダメみたいよ」「あれーやっぱりだめだったか!」と第三者のような返事をすると、そうです。私は倒産した「てみるくらぶ」の「ハワイ8日間XX万円!」の新聞広告に乗っかってしま

い、3か月先の旅行代金を振り込んでしまっていたのです。友人や親族からも、「新聞に載っていてかわいそうに思っているから、こんな身近に被害

夢でも妄想でもない! 気分は豪華クルージング
夢の豪華客船クルーズの旅

舟橋 栄一 著

関東では、桜も散ってしまい、一気に春から夏への気候が出現して、ムスメと、どこ

かに行きたくなるシーズン到来です。最近豪華客船が日本に押し寄せているこ

とは、以前にも書いた記憶があります。読者の方は、「クルージングくらい、とっくに買ったよ!」金額も最近は一丁半、金持ちだ!という気持ちで、たまたまさんいらっしゃりましょう。うらやましい限りです。

読書のススメ

私の一番長い船旅は、自家用車と二緒に東京・釧路の2泊3日の船旅がながいので、10日以上の豪華客船での旅はうらやましくもあり、なかなかイメージできません。

そして、夢のクルージングに行ったらどうなるか、気分味わえる本はないかなと探していたらこの本に出会いました。この本は、アジアクルーズ、にはじまり、ハワイ、地中海、

アラスカ、カリフォルニア、最後はエーゲ海クルーズと夢のクルーズをまとめて行った気分をさせてくれます。カラー写真もついています。あり満喫できます。

いずれの旅も、豪華客船ながら、6日、10日、14日の旅程です。費用も30万円、50万円、100万円と手頃な価格の範囲内です。航空で働く労働者としては、何回も言わなければならないけど、回らなければ試乗して、皆さん(お客様)におすすめることができるの余裕を持って、忙しい毎日を送りたいものです。

者がいたとはねー!」と大笑いされました。

実は、旅行内容のわりにすくすくお得な金額設定だったこと、申し込むと「明日までに現金で振り込む」とが条件だったのでも、これは私から見ても、3月決算に向けて現金を集めているな、と気づく旅行でした。夫婦で「この会社はたいぶ自転車操業で3月の決算まで会社が立ち行けばお得な旅行になるけど、もしかすると3月で支払いがで

きないと倒産で代金没収になるかもだよ」と話して支払いは行っていたのです。(いずれにしても騙されたのですが)

みんな、安い旅行には注意を。