

安全を支える誇りと責任 それに見合う労働条件を

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/

18春闘 ペア日航3000円、全日空1500円



43000人が働く成田空港。2020年に発着枠が4万回増に

シニアの賃上げ、制度改善も

JAL一時金に業績連動型を提案

航空では先行組の賃金引上げや諸要求に回答が

出されました。賃上げでは全日空1500円(3)

・(多)に対し日本航空は3000円(3)の回答。4年連続のベースアップです。契約制やシニア(60歳以降の再雇用者の時給アップも回答されています。

年休制度や赴任者に関する制度など前進がありました。JALでは一時金に期末を加え年3回とする業績連動型の仕組みが新たに提案され、その是非や取り扱いをめぐり交渉が継続しています。春闘は外航や産業航空労組へと移っていきま

す。獲得した成果と課題、特徴的な闘いを報告します。労働者の賃金が伸び悩む一方で企業の内部留保は400兆円超に。内閣府が発表した18春闘連合の集計(3月16日)ではペアと定期昇給

を合わせた賃上げは7.15% (前年同期比6.70%)、2・16%、3.00%未滿の中小企業405組合では7.70%、2・17%となつてい

新社会人のみなさんへ

新社会人のみなさん、入社おめでとうございます。私は、航空で働くパイロットや客室乗務員、整備士や営業マン、グラウンドコングレ、外国航会社に働く仲間

が集まる労働組合の団体「航空労組連絡会(略称:航空連)」です。これからみなさんは、夢や希望、目標に向かって一生懸命努力されることでしょう。そうした努力や働き方について

力とは裏腹に様々な問題にも直面します。職場での問題は、誰にでも起こります。そのとき支えるのが労働組合です。労働組合は働く権利を知らずに立ち向かうのは、ミサイルに素手で立ち向かうようなもので

す」と話します。賃金を始めた労働現場を取材してきた元朝日新聞論説委員の竹三恵子さん(和光大学教授)は、立場の強い会社に対して、一介の社員が働く権利や働き方のルールを知らずに立ち向かうのは、ミサイルに素手で

の権限のある管理職が組合加入についてあれこれ言いつくは法律で禁じられています。会社によっては複数の労働組合があるところもあります。どの組合に加入するかは一ひとりが自由を決めることができ

目的・休暇制度の利用条件緩和、赴任者に関する制度、人事制度などでの前進回答がありました。CCUでは育児・介護休暇者の兼業、勤務パターン、労働時間管理、年休制度、前進回答がありました。解雇手続の解決に向けた統一要求は、具体的な回答はされませんが、復職希望者を戻した場合のリスクや解決金について、会社として具体的な分析・検討を

行っていることが交渉で確認できました。JGSクルー各男組では55歳以降の定期昇給について、19年4月まで条件整備するの回答を得ました。また、昨年回答を踏まえ、18年度から年休休日から日増しに増えています。JALクルー各男組では17年度、時差乗組を踏まえ期末一時金同額があり、JALクルー各男組に期末一時金0・3ヵ月(JTAは0・5ヵ月)が回答されました。これにより17年度の年間一時金は5・5ヵ月JTAは5・7ヵ月となりました。

職種を超えた重要課題である人材確保や勤務問題に、経営側に認識をもちつつありますが、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改善が引き続き求められます。職場の安全と生活改善をめぐり、攻勢的な取組で要求の前進をめざします。

気を緩めず引き続きくらし・職場改善めざそう

日本航空では、時間単位年休制度の導入、特定

外航ではキャセイ航空労組が賃上げ1000円。ユニテッド航空労組(UA)は3年協定として1年目(スタッフ)210000円、2年目190000円、3年目170000円の回答を引き出しました。

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(18年度以降は65名採用)、60名程度の採用との回答を得ました。

JALクルー各男組では17年度、時差乗組を踏まえ期末一時金同額があり、JALクルー各男組に期末一時金0・3ヵ月(JTAは0・5ヵ月)が回答されました。これにより17年度の年間一時金は5・5ヵ月JTAは5・7ヵ月となりました。

春闘は3月期決算が全日空は史上最高利益、日本航空は期中で2度上方修正するなど好業績が予想されるなど交渉が始まりました。JAL内労組とJGS各男組にペア3000円、シニアは時給19円アップの回答、全日空は1500円、シニアは一律600円アップを引きました。

夏期一時金では全日空が2・0ヵ月+0・1ヵ月(年末は2・0ヵ月+0・1ヵ月)と前年同様

JALクルー各男組では17年度、時差乗組を踏まえ期末一時金同額があり、JALクルー各男組に期末一時金0・3ヵ月(JTAは0・5ヵ月)が回答されました。これにより17年度の年間一時金は5・5ヵ月JTAは5・7ヵ月となりました。

職種を超えた重要課題である人材確保や勤務問題に、経営側に認識をもちつつありますが、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改善が引き続き求められます。職場の安全と生活改善をめぐり、攻勢的な取組で要求の前進をめざします。

職種を超えた重要課題である人材確保や勤務問題に、経営側に認識をもちつつありますが、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改善が引き続き求められます。職場の安全と生活改善をめぐり、攻勢的な取組で要求の前進をめざします。

0・1ヵ月。期末一時金(利益目標達成時最大)2ヵ月+3ヵ月。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。JALとJGSでは業績連動型年間一時金として(夏2ヵ月+冬2ヵ月+期末一時金)営業利益1450億円(11ヵ月)、1450億円(12ヵ月)に引き上げ、35億円の増額を18年度に引き上げた。

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(18年度以降は65名採用)、60名程度の採用との回答を得ました。

JALクルー各男組では17年度、時差乗組を踏まえ期末一時金同額があり、JALクルー各男組に期末一時金0・3ヵ月(JTAは0・5ヵ月)が回答されました。これにより17年度の年間一時金は5・5ヵ月JTAは5・7ヵ月となりました。

職種を超えた重要課題である人材確保や勤務問題に、経営側に認識をもちつつありますが、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改善が引き続き求められます。職場の安全と生活改善をめぐり、攻勢的な取組で要求の前進をめざします。

職種を超えた重要課題である人材確保や勤務問題に、経営側に認識をもちつつありますが、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改善が引き続き求められます。職場の安全と生活改善をめぐり、攻勢的な取組で要求の前進をめざします。

- 主な記事から
腰痛や睡眠不足、懸念される健康被害。グラハン職場の健康アンケートで明らかに...2面
ソラシドエアの不透明な評価制度。組合敵視は明らか—不当労働行為事件...2面
JAL争議—2労組が春闘で解決迫る。全国から16000枚の緊急要請はがき...3面
繰り返される客室乗務員の大量退職・大量採用...3面
安全会議だより—保安検査は航空会社の責任でいいのか...4面
ITF世界大会へ準備始まる。AI・技術革新など...4面

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

誘導路 ロシア大統領に就任したプーチン氏。一時的に首相に就きましたが、大統領の任期を1期4年から6年に延長した後に再び大統領に就任した。任期は2024年まで。四半世紀にわたり権力を握り続ける(過去)の経験から、主席(国家元首)の任期は2期10年と規定していた中国も任期撤廃を決めました。これにより、習近平氏の長期政権が可能となりました。これにより、習近平氏は「とき同じ」。日経新聞は「とき同じ」。日経新聞は「とき同じ」について、19年4月までの条件整備するの回答を得ました。また、昨年回答を踏まえ、18年度から年休休日から日増しに増えています。JALクルー各男組では17年度、時差乗組を踏まえ期末一時金同額があり、JALクルー各男組に期末一時金0・3ヵ月(JTAは0・5ヵ月)が回答されました。これにより17年度の年間一時金は5・5ヵ月JTAは5・7ヵ月となりました。

2017グランドハンドリング職場の安全・健康アンケート

腰痛や睡眠不足 迫る健康被害

人員不足8割、休憩取れない3割 睡眠時間6時間以下が7割



貨物を積み込むグラハン作業者

約5割の人が職場の安全が低下したと感じ、8割の人が業務量と比較し人員が不足していると呼ぶ

えといいます。休憩時間が取れないのは3割に上り、約7割は平均睡眠時間6時間以下、これがアンケートに寄せられたグラハン労働者の実態です。グラハン連(航空連・グランドハンドリング労組連合)は昨年12月に「2017グランドハンドリング職場の安全・健康アンケート」を実施しました。回答数は12社・447枚。( )は2016年調査結果。

■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」という問いに対して、安全が向上した21% (17%)、同じレベルで変わらない48% (55・9%)、悪化した5% (55・9%)と回答した。

■人員・器材

業務量に適した人員配

置では「適正だと思う」11・2% (13・4%)に「不足している」79・9% (77・1%)と、約8割の人が不足と感じています。

■睡眠と健康

健康状態では、「良好」38・5% (34・2%)に「やや悪化」36・3% (39・1%)、「悪化がとれない」23% (25%)、4人のうち3人が職場で事故・トラブルを見聞きしています。事故・トラブルの回答で多い順は車両事故33%、積み残し12%、人身事故11・3%で、航空機損傷事故は6・6%です。

慢性な疲労感や睡眠に影響をおぼしている人は半数以下です。平均睡眠時間は「5時間未満」20・1%、6時間未満」20・7%、7時間以上」66・3%でした。7割が6時間以下で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す。睡眠時間の不足は疲労リスクを高めることになり、今後、首都圏発着機

第2回調査 不透明な評価制度 不誠実団交を訴え

ソラシドエアの組合敵視はあきらめ

ソラシドエアの不当労働行為事件の2回目の調査が3月23日、東京都地方労働委員会(都労委)で行われました。調査では公益委員から出社スタッフの不誠実な対応を訴えまし

た。ソラシドエアは、当該組合員の評価を下げた理由が「管理職とのコミュニケーション不足」としていましたが、1回目調査で公益委員が会社に「1年でコミュニケーションが急激に悪化した具体的な理由」の資料提出を求めました。提出された書類によると、「管理職と目を合わせない」「怒っているとの態度をとる」など、コミュニケーション不足とは関係のない理由とされています。それらの行為が気になるのであれば、管理職がまずは声をかけ、コミュニケーションを図るべきです。面談でも一切指摘されませんでした。

SNWエミレーツ航空不当解雇撤回裁判 大阪高裁で即日結審 4月20日判決

エミレーツ航空が、スカイネットワーク(SNW)組員3名の解雇は無効とした大阪地裁判決(2017年10月23日)を不服として控訴していた裁判は3月28日、大阪高裁で第1回裁判が開かれ即日結審しました。判決日は4月20日。同時に裁判長は和解を打診。労使双方の協議が行われま

高裁・中労委で職場復帰の和解協議



傍聴支援者に報告する村村弁護士

出しました。4月6日には引き続き和解協議が行われます。原告は「エミレーツ航空争議を支援する会」は、「今、大阪高裁と中労委の双方で和解協議が進められている。早期職場復帰をめざし、しっかりとやっていく」と決意を述べています。



中労委に署名を提出する組合代表ら

また、スタンバイ中に設置されているパソコンで資料を作成しプリント



# 2労組、春闘交渉で争議解決迫る

## 全国から16000枚の緊急要請はがき

### JAL本社包囲行動に600人参加

#### JAL解雇争議

「私の代で（争議を）解決したい」。日本航空の植木社長は、退任を発表する12日前に行われた労使協議会で、この発言を受け組合は、争議の早期解決に向け有言実行を迫りました。

日航乗員組合（JF U）は、昨年4月の機長乗員不足による勤務のきつさがピークに達する一方で、安全問題についても、現場に目を向けない会社の姿勢に職場の不満は増大しています。解雇不足による勤務のきつさがピークに達する一方で、安全問題についても、現場に目を向けない会社の姿勢に職場の不満は増大しています。解雇不足による勤務のきつさがピークに達する一方で、安全問題についても、現場に目を向けない会社の姿勢に職場の不満は増大しています。



JAL本社前に集まった支援者ら

組合との統一後として、初めて争議権を確立して交渉に臨みます。機長管理職制度が導入されて以降、機長は争議対象から除かれていたことから、機長も含めた争議権確立は53年ぶりとなります。

乗員不足による勤務のきつさがピークに達する一方で、安全問題についても、現場に目を向けない会社の姿勢に職場の不満は増大しています。解雇不足による勤務のきつさがピークに達する一方で、安全問題についても、現場に目を向けない会社の姿勢に職場の不満は増大しています。

ご参加ください！！  
JALに争議の早期解決を求める

## 院内集会

日時： 4月9日12時～14時  
場所： 衆議院第2議員会館  
1階多目的会議室

春闘交渉では、争議解決に向けた具体的な回答は得られませんでした。が、争議が統一した避けたいとする会社の認識と、協議は続けていくこととは確認できました。

労使交渉を断念し、取り組みも中絶した。3月12日時点で1万6千枚のはがきが植木社長に届けられています。社長発言の表現を迫る支援者らの思いが全国から届いています。

お礼  
この度は、JAL植木社長宛の「緊急はがき」にご協力いただきありがとうございました。3月31日までの緊急な取り組みにもかかわらず、1万6000枚のはがきをお届けすることができました。「私の代に解決したい」の実行を求め引き続き取り組みを強化してまいります。

## 繰り返される大量退職・大量採用



乗務に向かう客室乗務員。成田空港にて

### JAL、6年間の採用累計3000人 退職に歯止めかける施策急務

航空法ではパイロットや客室乗務員に勤務時間制限を設けています。パイロットは24時間、1ヶ月、3ヶ月、1年間で制限が設けられています。客室乗務員（CA）は月間100時間のみの勤務です。国内航空会社では、JALは月間95時間、年間900時間、ANAは月間100時間、年間1000時間の勤務時間となっています。格安航空会社は業務時間制限を月間100時間のみとしています。乗務時間は出発便の航空機のタイヤが動き出してから到着地の駐機場に停止するまでの時間です。

客室乗務員の業務の多くは機内で行いますが、乗務に伴う打ち合わせや確認事項、旅費に関する情報確認、路線や各国出国の時間確認など、日本航空が公表した2016年度のCAの月間平均乗務時間は70時間。集計には休職者も含まれていたことから、客乗連が休職者を除いて試算したところ、平均乗務時間80時間、年間960時間になりました。年間乗務時間制限に限りなく近づきます。昨年JALでは、客室乗務員の年休取得を確保するため、不要不急の会議以外は中止する旨の社内通達を出しました。しかし、会議中止は年休確保だけでなく、運航への影響を避ける狙いがあったとも言われるほど、人員不足は深刻です。日本航空は2012年からCAの採用を再開しました。その数は累計で3000名を超えました。CA6000名の半数が入れ替わった計算になります。

こうした傾向はJALに限ったことではありません。2013年に全日空がCAの採用を契約制から正社員に見直した際に担当役員は、「ハードワークなのは確かです。CAの平均勤続年数は約6年、JALは10年。国際線強化には経験者スキルが欠かせない」と正社員化の背景を語っていました。毎年数百名もの大量採用を続ける背景には大量退職があります。正社員化だけでは退職に歯止めはかかりません。長く働き続けるための労働条件の改善が求められます。

### 2020年と航空 ～疲弊する職場～

（次号に続く）



# 安全会議だより 108

## 不安な保安 海外との温度差

### 保安検査は航空会社の責任でいいのか

日本では保安検査の責任は航空会社にあり、成田空港では共同で民間警備会社4社に委託しています。保安検査員の勤務実態



機内持ち込み手荷物の検査

は厳しく、不規則なシフト・長時間労働・低賃金・不安定な雇用形態・苦情対応の多さなどによる離職率の高さが問題となっており、昨年9月には

NHKでも報道されました。成田空港では、最新の保安検査設備「スマートセキュリティレーン」導入の工事を行っており、東京オリンピック・パラリンピックに向け2019年度中の完成をめざしています。成田国際空港株式会社（NAA）は保安検査の効率化と旅客の負担軽減に繋がるとしています。

「9・11同時多発テロ」以降、米国では保安検査を航空会社に任せず、国家で責任を持つ体制に変更し、検査員を国家公務員としました。他の多くの国でもかつては航空会社が保安検査の責任主体で、現在は米・英・独・仏・中・豪などで国または空港会社が主体となっており、航空会社が主体となっているのは日本が少数です。

「おもてなし」をウリとしている日本ですが、空港はホスピタリティ「おもてなし」の場ではないというのが欧米の考えです。欧米では検査員が利用者に対して命令的な口調で指示します。

「9・11同時多発テロ」以降、米国では保安検査を航空会社に任せず、国家で責任を持つ体制に変更し、検査員を国家公務員としました。他の多くの国でもかつては航空会社が保安検査の責任主体で、現在は米・英・独・仏・中・豪などで国または空港会社が主体となっており、航空会社が主体となっているのは日本が少数です。

「おもてなし」をウリとしている日本ですが、空港はホスピタリティ「おもてなし」の場ではないというのが欧米の考えです。欧米では検査員が利用者に対して命令的な口調で指示します。

「9・11同時多発テロ」以降、米国では保安検査を航空会社に任せず、国家で責任を持つ体制に変更し、検査員を国家公務員としました。他の多くの国でもかつては航空会社が保安検査の責任主体で、現在は米・英・独・仏・中・豪などで国または空港会社が主体となっており、航空会社が主体となっているのは日本が少数です。

## ITF世界大会に向け準備

### AIや技術革新が重点テーマ

本年10月にシンガポールで、航空連の加盟するITF（国際運輸労連）

の、4年に一度の世界大会が開催されます。航空、都市鉄道、長距離鉄道、路面運輸（貨物）、路面運輸（旅客）、海運・内陸水運、港湾、宅配・倉庫、その他の交通運輸など、交通労働者が集まり様々なテーマについて話し合います。先頃航空連に、ITFのスタンレー・コットン書記長から招待状が届きました。

招待状には、「2018年のITF世界大会は、世界の交通運輸労組にとって、非常に重要な時期に開催されます。我々は、未来を形作る様々な課題や機会に直面しています。シンガポール大会では、「交通運輸労働者の力の構築」というビジョンを立ち上げ、このビジョンを達成するための戦略を議論しま

## ITFニュース

す」と記されています。大会ではどのような議題が話されるのか。草案には、グローバル化と自由貿易協定/経済停滞と失業/緊縮財政/右派の台頭/仕事への影響/新技術を実施する上での障壁/新技術に伴う仕事や新規雇用の創出/交通運輸産業における新技術の導入/近代の非正規労働の主な特徴/技術による

「おもてなし」をウリとしている日本ですが、空港はホスピタリティ「おもてなし」の場ではないというのが欧米の考えです。欧米では検査員が利用者に対して命令的な口調で指示します。

「おもてなし」をウリとしている日本ですが、空港はホスピタリティ「おもてなし」の場ではないというのが欧米の考えです。欧米では検査員が利用者に対して命令的な口調で指示します。

「おもてなし」をウリとしている日本ですが、空港はホスピタリティ「おもてなし」の場ではないというのが欧米の考えです。欧米では検査員が利用者に対して命令的な口調で指示します。

## 5月1日はメーデーに参加!

5月1日はメーデー。全国各地で第89回メーデー集會が開催されます。多くのみなさんの参加を訴えます。

メーデーは、1886年5月1日に米国の労働者が8時間労働制の実現を求め、統一ストライキを行ったことが起源。日本での第1回メーデーは1920年5月2日（日曜日）に8時間労働制の実現、失業の防止、最低賃金制度の実現を求め行われました。

5月1日は世界各地で集會やデモなど様々なイベントが行われます。航空連は都内代々木公園で行われる中央メーデーに参加。長時間労働の是正や人員増、勤務改善、すべての争議解決を求めていきます。



▲第89回中央メーデーポスター

3月は各組合の春闘要求に対して回答が示されました。JALグループでは3000円のボーナスアップ回答が示されました。また、期待の強かった期末手当はJALでは0.3カ月分、グループでも各社の実績に基づき期末手当の回答が示されています。なかなか賞金が上がらないご時世ですが、賞金は上がっていないと困ります。

子供さんのいる家庭では、4月は進学に伴い、出費のかさむ時期でもあります。東京銀座のある区立小学校では、9万円の高級ブランドの制服

が導入されて賛否の広がっています。ランドセルも最新式は7〜8万円も大変です。新学期の準備も大変です。それを背負う小学生も大変です。ランドセルに教科書を入れて持ってみたらその重さにビックリしました。こんなに重いものを背負って毎日過ごすのかと思っていたら、テレビでも、最近子供の腰痛が多くなっていると聞いて二度ビックリです。これだけ、頑張ってる小学校から勉強を続けて大人になって、やっとなんて卒業したら、社会人になっても厳しい労働環境が待っています。もうすこし、普通に暮らしたい社会になってほしいのです。

## こんな食堂が近所があれば気持ちも豊か

### 山口恵以子 著



## 読書のススメ

近所のパン屋さん、テレビに取り上げられ、毎日行列が絶えず、いつ行っても長蛇の行列が「売り切れのすげない表示が貼ってあり、ちょっとした友人へのお土産などに重宝していた私としては、こまったものだと思っうです。それもあと1、2か月すると元通りに買えるようになるでしょう。

マスコミの方は本当に大きいと思います。森友問題も、連日のマスコミ報道で、財務省理財局長の佐川氏が証人喚問を受けることになりました。この原稿が写になるころには、さらにはその責任がその上の政治家、麻生大臣や安倍総理大臣に及ぶことをおおいに期待しています。さて、電車では、真新しいスーツ姿と固い大きなバッグの新人社員と思われる若い人の姿が増えてきました。また、通勤電車で慣れないから、固いカバンが当たって痛いのが、よねーとハテナン社員が職場でほして

ました。地方から初めて都会生活がスタートする若者も多いことでしょう。職場での新しい人間関係も大変でしょうが、私もそうでしたが、毎日の食生活が一番大変だった大事です。自炊道具はあるものの、一人だけの生活では、だいたいの生活で、どうしても、おおいに期待しています。会社や近くに安くて毎日ほつとする食堂があればいいなーと思っうです。さあ、そんなときはこの本を読んで近所に自分にあつた食堂を捜索してみたいかがでしょうか。あー!! 若者はコンビニです。ベテランはコンビニです。心配な年配者よ!

## けいむ

が導入されて賛否の広がっています。ランドセルも最新式は7〜8万円も大変です。新学期の準備も大変です。それを背負う小学生も大変です。ランドセルに教科書を入れて持ってみたらその重さにビックリしました。こんなに重いものを背負って毎日過ごすのかと思っていたら、テレビでも、最近子供の腰痛が多くなっていると聞いて二度ビックリです。これだけ、頑張ってる小学校から勉強を続けて大人になって、やっとなんて卒業したら、社会人になっても厳しい労働環境が待っています。もうすこし、普通に暮らしたい社会になってほしいのです。