

魅力ある希望のもてる グランドハンドリングをめざして

～間近に迫る首都圏発着枠拡大・

東京オリンピック・パラリンピックの準備は大丈夫?!～

■今日の報告内容

1. 55年前の教訓
腰痛多発・健康破壊を繰り返さない
2. グラハン会社の動向〈現状認識〉
中期計画の特徴など
3. 作業量と人員状況、下請化の現状
4. 勤務をめぐる現状
5. 安全と健康
6. 首都圏発着枠拡大、
東京リビ°ック・パ°リビ°ックの準備は大丈夫？！
7. 外国人労働者をめぐる現状
8. 航空イノベーション～グラハンの現場で進む新技術

「グランドハンドリング」とは何か。私たちはこう位置づけています。

航空機が到着してから出発するまでの間には、航空機の誘導、乗客の乗降用ステップ・ボーディングブリッジ装着離脱、貨物・手荷物の取り降ろしや受け渡し、機内清掃、機内用品（マガジン・イヤホンなど）のセッティングなどをはじめさまざまな地上準備作業が行われます。近年では出発便で整備士が行っていた機体の外周点検やコックピットとの交信などの整備業務、ブロックインからブロックアウトまでの工程管理や出発便責任者の運航管理など幅広い業務も実施しており、これらの地上での作業を総称して「グランドハンドリング（グラハン）」（地上支援業務）と位置づけています。また、グラハン会社が行っている業務をグランドハンドリングと考えている人もいます。

グラハン作業は、安全且つ迅速に行われることが求められ、この業務なしに航空機の運航は考えられないといえます。「航空機の安全運航を第一に、定時性、快適性など運航の基本要件を満たすために、グランドハンドリングには質の高い作業」（日本航空技術協会）が要求されます。

国際航空運送協会（IATA）では、外国の空港において、他の航空会社のグランドハンドリング業務を委託する場合の契約内容を作成しています。それによれば、航空機整備や保安業務までグランドハンドリングに含まれています。



1. 55年前の教訓

腰痛多発・健康破壊を繰り返してはならない

1964年10月東京オリンピック

▶業務量急激増加⇒臨時便240便（2カ月間）＝羽田空港1カ月間の取扱量に匹敵

職場では「オリンピックのため」と連日の早出・残業

▶腰痛多発⇒腰痛を苦しめた4人の労働者が自殺。

100人を超える労働者が腰部手術

目前に迫る首都圏発着枠拡大、東京オリンピック・パラリンピック

各社の準備は整っているのか？

2. グラハン会社の動向<現状認識>

(1) 2020年に向けた中期計画の特徴

①JGS

部門別採算性の推進「各社・各部門の時間当たり採算を2017年度目標対比20%向上」とともに、ユニットコストの更なる低減。自動化の推進、IT活用による省力化

※時間当たり採算性 = $\text{収入} - \text{費用（人件費除く）} / \text{総労働時間}$

②ANAAS

持続的な成長・発展の基本的な考え方<収入 - 利益 = 費用>

※費用内訳<人件費/57%、外注費/28%、その他費用（交通費等）15%>

▶2025年までの長期的ビジョン

①成長ステージへの準備と安全品質の立て直しを両立する。②激変する変化を成長の機会とする。③革新的なエアポートを創る。④事業規模を拡大させる

▶年度内に新中期計画発表予定

ANAASの収支と取扱便数予想

	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
営業収入	325億円	349億円	358億円	—	395億円
営業費用	317億円	347億円	375億円	—	394億円
人件費		197億円	210億円		221億円
営業損益	7億円	2億円	▲17億円	—	1億円
国内線便数	239便/日	236便/日	—	—	236便/日
国際線便数	56便/日	63便/日	—	—	89便/日
必要人員	2541名	2900名	3100名	3200名	3200名/日

③OSAAP

「空港運営」から「空港経営」へ⇒業務の外注化・委託業務の拡大

2017年7月～2018年1月⇒8職場の委託拡大・外注化計画発表

2019年4月～⇒新人事賃金制度導入

④コウノイケグループ

グラハン人員規模約4100名（グループ全体の17%。NKSグループ1500名、KGS560名、Kスカイ615名、KGE330名、KSS220名、KAPS870名）。2018年度中間決算、空港関連売上110億円。通期見通し232億円。空港関連業務は成長分野と位置付け。

3. 作業量と人員状況、下請化の現状

(1) -1 JGS・ANAAS作業量<取扱便数>比較

作業量（1日の取扱便数＝出発便） 調べ					※グラハン連
	JAL/ANA		他社		
	DOM	INT	DOM	INT	合計
JGS	194	21	3	21	239
ANAAS	190	30	37	23	280

(1) -2 ANAAS

- 取扱便数はJGSの約1.2倍
- 国内線の16%はコードシェア便（ADO・SNA・SFJ）
- コードシェア便作業は、個社別の資格・手順が要求される

(1) -3 JGS

中期計画に基づき外国社受託見直し

羽田：契約解除4社・週30便（全体約20%）⇒KGS

成田：契約解除3社・週51便⇒JASCO 新規受託2社・週10便

(2) 人員をめぐる状況

①JGS（東京支店）

- 東京支店 1400名（社員1215名＋有期185名）＋協力会社5社（430名）
- 1日の計画出面1122名（社員708名＋協力会社288名＋有期126）
- 計画出面に占める社員以外の割合37%

年度	退職者	採用	差異
2011～17	644	219	▲425
2018	35	81	

※2018年度上期実績

2018年度JGSグループ採用103名（前年度109名）

JGS出向者101名（JALグループ53名）

職場の人員は足りていますか？

JGS労組アンケートより 単

位：%

	15年末	16年末	17年末	18年末
不足している	92.2	83.8	86.6	93.3
足りている	5	6.8	4	6.7

②ANAASの人員状況

職場別人員推移			
	17年5月	18年7月	18年10月
旅客関係	1672	2073	2006
VIP関係	192	114	116
オペレーション	168	160	164
ランプサービス	659	762	741
貨物部門	316	312	305
合計	3007	3421	3332

- ・採用数：2017年度530名（旅客部門365名、ライン部門106名）
2018年度455名
3人に1人が2年未満の社員
- ・退職者：毎年200名超＜18年度は11月末150名＞
- ・ANA出向者：640名、うち430名は旅客部門

(3) 下請化の現状 (羽田空港)

① JGS <5社>

- ・ グラテック (GRT : 国内線 / 荷物仕分け・搬送)
- ・ サンコーエアセルテック (SAS : 機体外部クリーニング、整備補助業務)
- ・ Kグラウンドサービス (KGS : 国内線 / 貨物郵便搬送)
- ・ 東京ビル管理 (TBK : 国際線 / 手荷物仕分け)
- ・ コウノイケ・スカイサポート (KSS : 国際線 / 機内清掃)

② ANAAS <9社>

- ・ コウノイケエアポートサービス (KAPS : 国際線 / 貨物上屋・搬送)
- ・ 羽田空港サービス (HAS : 国際線 / 手荷物仕分け・搬送)
- ・ 羽田タートルサービス (HTS : 国際線 / 旅客補助)
- ・ 東京オペレーションパートナーズ (TOP : 内際機内清掃・飲料水搭載・汚水処理)
- ・ メイワサポートサービス (MSS : 国内線 / 貨物搬送)
- ・ 羽田空港グラウンドサービス (HGS : 機体外部クリーニング、国内貨物上屋・手荷物搬送)
- ・ サンヨウエアポートサービス (SAS : 国内線 / 手荷物仕分け)
- ・ ANAスカイビルサービス (ASB : 羽田ラウンジ乗継案内)
- ・ フライトマネージメントグループ (FMG : 外航旅客案内)

4. 勤務をめぐる現状

① JGS

①搭降載業務 Aさんの勤務と作業

		0:00~	1:00~	2:00~	3:00~	4:00~	5:00~	6:00~	7:00~	8:00~	9:00~	10:00~	11:00~	12:00~	13:00~	14:00~	15:00~	16:00~	17:00~	18:00~	19:00~	20:00~	21:00~	22:00~	23:00~	
		起床	通勤時間	ミーティング 作業準備	作業スタンバイ	残業																				
1日目	13:40~21:45	SKD0 上段 オリジナルSKD	起床																							
		SKD4 下段 実際のSKD																								
2日目	公休																									
3日目	06:00~14:35	SKD0	起床	JL991	JL687	休憩	JL302/JL313	JL184/JL913	JL664/JL917	JL434/JL495	残業															
		SKD3		JL991	JL687	休憩	JL302/JL313	応援	JL184/JL913	JL664/JL917	JL434/JL495	残業														
4日目	05:30~14:35	SKD0	起床	NU71	JL585	JL907	JL662/JL689	休憩	JL292/JL435	他便応援	JL321	残業														
		SKD0																								
5日目	05:00~13:45	SKD0	起床	JL303	JL605	JL903応援	休憩	JL182/JL493	給油	JL502/JL513	JL690/JL225															
		SKD2		JL303	JL605	JL903応援	休憩	JL182/JL493	給油	JL502/JL513	JL690/JL225	応援	残業													
6日目	14:10~23:30	SKD	起床																							
		SKD2																								
7日目	公休																									
8日目	公休																									
9日目	06:00~15:15	SKD	起床	JL305	JL220/JL155	休憩	JL900/JL553	JL432/JL457	応援	JL310	応援	JL904/JL919	残業													
		SKD2		JL305	JL220/JL155	休憩	JL900/JL553	JL432	JL317	JL310/	応援/JL321	JL610/JL165	残業													
10日目	05:00~13:45	SKD	起床	JL501	JL103	JL505	JL182/JL493	休憩	JL476/JL479	JL552/JL145																
		SKD1		JL501	JL103	JL505	JL182/JL493	休憩	JL476/JL479	JL552/JL145	応援	残業														
11日目	06:00~14:35	SKD	起床	JL991	JL605	休憩	JL102/JL311	JL302/JL313	JL502/JL513	JL664	JL506	休憩	NU70/NU73													
		SKD1		JL991	JL605	休憩	JL102/JL311	JL302/JL313	JL502/JL513	休憩	JL154/JL145	NU70/NU73														
12日目	13:40~21:45	SKD	起床																							
		SKD1																								

②トーイング業務 Bさんの勤務と作業

		0:00~	1:00~	2:00~	3:00~	4:00~	5:00~	6:00~	7:00~	8:00~	9:00~	10:00~	11:00~	12:00~	13:00~	14:00~	15:00~	16:00~	17:00~	18:00~	19:00~	20:00~	21:00~	22:00~	23:00~
		起床	通勤時間	ミーティング・作業準備	作業スタンバイ																				
1日目	04:00~14:25	起床																							
2日目	15:05~01:30	起床																							
3日目	20:30~08:15	737	起床																						
4日目	夜勤明け	事務作業	767	事務作業	737	器材点検	始発便作業	777	737	737	仮眠														
5日目	公休																								

●奪われる睡眠、伸びる拘束時間

JGS：シフト勤務者の年間休日96日（夜勤90日）⇒2018年105日（同99日）に。

労働時間据え置き⇒1勤務時間10分～15分延長。

<トーイング職場の勤務>

1日目 早番04:00～14:50 午前2時半起床、03:00配車

2日目 遅番14:40～25:30

3日目 夜勤20:00～

4日目 明け～08:15

5日目 公休 夜8時～9時就寝

<搭降載職場の勤務>

1日目 早番05:00～12:50

5日目 早番06:00～15:00

10日目 早番06:00～15:00

2日目 早番06:00～14:20

6日目 早番05:00～12:50

11日目 早番05:00～12:50

3日目 早番05:30～14:00

7日目 遅番14:00～23:00

12日目 遅番15:10～24:00

4日目 公休

8日目 遅番13:00～22:00

13日目 公休

9日目 公休

14日目 公休

若年層に多い事例：早番の前夜は眠れず勤務、勤務後に仮眠、夜は再び眠れず

② ANAASの状況

① ランプサービス業務 Cさんの勤務と作業

	0:00~	1:00~	2:00~	3:00~	4:00~	5:00~	6:00~	7:00~	8:00~	9:00~	10:00~	11:00~	12:00~	13:00~	14:00~	15:00~	16:00~	17:00~	18:00~	19:00~	20:00~	21:00~	22:00~	23:00~	
	勤務時間																								
1日目	06:00~15:00																								
2日目	08:30~17:00																								
3日目	16:30~24:00																								
4日目	00:00~09:30																								
5日目	公休																								
6日目	公休																								
7日目	06:00~15:00																								
8日目	13:30~22:30																								
9日目	14:30~23:30																								
10日目	13:30~22:00																								
11日目	公休																								
12日目	公休																								

- ブロックインからブロックアウトまでの工程管理・出発便責任者も実施
- 2017年度、1年間で3名のベテラン社員（50代）が職場で倒れ、1名死亡。2019年1月2日、ベテラン社員倒れ自ら無線で「助けて」と救助を求める。
- ANAASの夜勤は2勤務合体勤務、拘束16時間。前半・後半にそれぞれ1時間の休憩。しかし休憩時間は残務処理で身体休まらず。

5. 安全と健康

(1) 後を絶たない事故トラブル

①JGS（羽田空港）

	災害事故	IRR	合計
ト			
2014年度	43件	61件	104件
15年度	47件	48件	95件
16年度	53件	47件	100件
17年度	52件	42件	94件
18年度	33件	28件	61件

※18年度は4月～12月実績

背景を考える⇒人員不足、確保されない休憩時間、ゆとりのない作業環境
機械的に行われる人事ローテーションによるスキル低下
機材の小型機化による労働負荷

- 件数減のなか目立つ人身災害
- 年末年始安全期間に相次ぐ事故
- ベルトローダーから転落
- パワハラ・セクハラも

②ANAAS

	重大不具合 CATⅢ	不安全事象 CATⅡ	不適切事象 個社管理	合計
2015年度	14	53	27	94
2016年度	11	55	36	102
2017年度	13	26	70	109
2018年度	9	17	54	
18年度4月-12月実績				

- ・ 上期件数⇒全ての区分で前年同期比上回る
- ・ 経営トップの危機感⇒「安全面で運航に支障をきたす事象が続く、立て直しが最優先」
- ・ 事故当事者の特徴⇒入社5年未満（ランプ部門＝搭降載・機側）
- ▶ 対策＝アサーション（声掛け）、コミュニケーションの促進（1人2000円支給）、12月末まで教育訓練の中止
- ▶ ANAグループ・グラハン事故＜CATⅢ＞＝2017年度58件。18年度上期24件、人身事故24件
- ▶ 背景を考える⇒急激な事業拡大に追いつかない教育訓練、大量採用によるスキル低下
複雑な雇用環境＜プロパー、出向者、有期社員＞とコミュニケーション不足

(2) 蝕まれる健康

「腰痛」 8割 「眠れない」 2割

2017年職場の安全健康アンケート結果

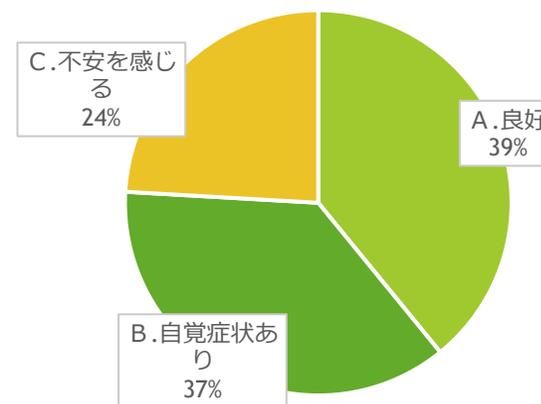
- ▶ 健康状態：
 - 「良好」 38.5%
 - 「自覚症状あり」 36.2%
 - 「不安を感じる」 23.7%
- ▶ 自覚症状内訳：
 - 「腰痛」 83.3%
 - 「疲れがとれない」 59.9%
 - 「首・肩がこる」 56.8%
 - 「ストレスを常を感じる」 52.5%
 - 「目が疲れる」 43.8%
 - 「眠れない」 21%

「目が疲れる」前回調査から13ポイント増加

「眠れない」は2015年調査の3倍に。

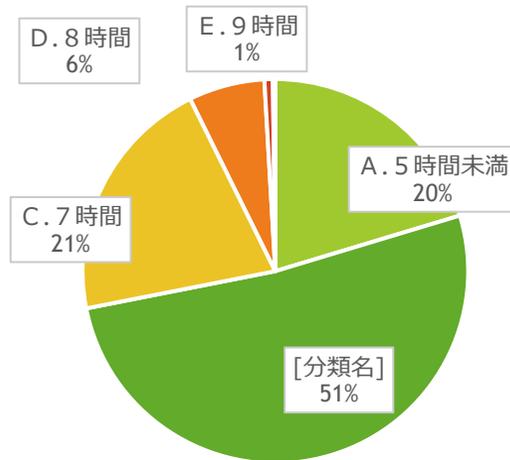
ストレスや慢性的な疲労感は睡眠に影響を及ぼしています。

あなたの今の健康状態

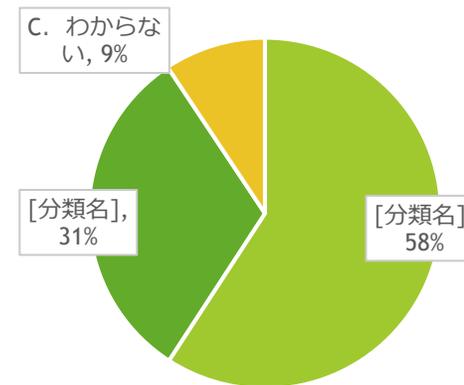


- ▶ 平均睡眠時間：6時間以下⇒7割
十分な睡眠時間確保からは程遠い実態
- ▶ 所定の休憩時間：「取れている」58%
「取れていない」31%
- ▶ 睡眠時間の不足、確保されない休憩時間、高まる疲労リスク

あなたの平均睡眠時間



所定の休憩時間が取れているか



6. 首都圏発着枠拡大、 東京オリンピック・パラリンピックの準備は大丈夫？！

<参考>

2014年3万回増（1日40便）。
ANA/13便、JAL/5便=18便
外国社=17便

- 2019年▶6月G20、9月～ラグビーワールドカップ
 - ▶成田空港 = 冬季スケジュールから発着枠増
年間4万回増⇒1日54便増加
- 2020年▶4月から羽田空港発着枠拡大
年間3.9万回増⇒1日52便増
 - ▶7月東京オリ・パラ（7/24～9/6）
観戦チケット保有者のべ約1000万人

※抑制される賃金

(1) JGS

グローバルエキスパート（総合職）とエキスパート（地域限定）

●エキスパート職（現業）

28歳扶養2名

残業10時間/月

Aさん（28歳）の生活実態	
扶養2	（妻、子供1人）
月収	280,000円
支出	
家賃	85,000円
食費等	118,000円
保険・教育費	46,000円
交通費	32,000円
その他	30,000円
収入－支出＝▲31,000円	

(2) ANAAS

■ 過去10年間で3度の賃金制度見直し

ベテラン社員に厳しい制度見直し = 基準給で最大約7万円ダウン

ベース給 (年齢給) + 職能資格制度 (PM・AM)

プロフェッショナルマネージメント (PM) = 現業

エアポートマネージメント (AM) = 間接・管理部門

AMはPMと比較し同じ等級号俸で1万円~2万円アップ

(2) OSAAP

基本給 = ベース給 (年齢給) + 職能給

ANAASに比べベース給約1万円減、職能給約1万円減

■ 新人事賃金制度 (2019年4月~)

契約社員を正社員化

職能給 (AM、PM) の一本化 (PMに)

(3) 二次下請の賃金水準

A社・Iさん (30代、扶養3人) 契約採用/基本給165,000円

出勤日数24日、夜勤5回、残業44時間/月 支給総額294,000円

2年後 正社員/基本給165,500円

出勤日数24日、夜勤5回、残業45時間/月 支給総額297,000円

B社・Tさん 35歳 残業100時間/月 手取り28万円

6. 外国人労働者をめぐる現状

(1) 改正出入国管理法 = 在留資格に係る制度

- 特定技能 1 号 = 特段の訓練を受けず直ちに業務を遂行できる水準
 - 業種ごとの試験に合格、ある程度の会話ができる
 - 在留期間は通算 5 年間
 - 配偶者・子に在留資格付与せず
- 特定技能 2 号 = 在留期間の上限なし
 - 配偶者・子に在留資格付与
 - 高い専門性・技能を有し、技能は試験で確認する。
- 雇用形態 = フルタイム・直接雇用
 - 例外的に派遣を認める（分野別に明記）
- 特定産業分野 = 介護業、ビルクリーニング業・・・航空など 14 業種
- 航空受入人数 = 5 年間で最大 2 2 0 0 人（グランドハンドリング、航空機整備）
 - ※国内人材確保 = 5 年間で 3 5 0 0 人～4 0 0 0 人

(2) -1 グラハンで働く外国人労働者

多くは機内清掃の現場で就労

● A社：機内清掃職場

- ・ 外国人：68名（12カ国） 全体の25%（有期に占める割合40%）
- ・ 在留資格：永住権取得者、配偶者ビザ、留学生
- ・ 労働時間：永住権取得者・配偶者ビザ＝フルタイム
留学生＝週28時間
- ・ 時給：1050円＋能力給（20円～100円）
フルタイム＝約18万円 留学生＝約12万円
- ・ 各種手当＜交代制勤務手当、資格手当、皆勤手当、年末年始手当＞、賞与2回

● B社：機内清掃職場

- ・ 外国人：全体の50%超（8カ国）、对有期比率70%
- ・ 在留資格：留学生（労働時間/週28時間）
- ・ 時給1000円

(2) -2 グラハンで働く外国人労働者

多くは機内清掃の現場で就労

- C社：機内清掃・貨物上屋・旅客業務職場
 - ・外国人労働者130名（アジア各国から）全体の22%
機内清掃職場80名約40名。
 - ・全員派遣社員

● D社（NRT）

● 派遣会社との契約単価

時給1400円～1600円

<職場の課題>

- ▶ 言葉、コミュニケーション、出身国別の集団化
- ▶ 外国人の社員化

7. 航空イノベーション～グラハン分野で進む新技術

官民ロードマップ＝フェーズⅠ～フェーズⅣの4段階に分けた目標設定。

2020年までにフェーズⅡ（省力化）達成

▶PBB自動装置技術、バス自動走行技術、搭降載補助技術（A320・B737等）、IoTを活用した作業支援技術。トーイングやプッシュバック効率化技術、オペレーター教練技術。

地上支援業務の省力化・自動化目標		
	フェーズⅡ＜2020年＞	フェーズⅣ＜2030年＞
PBB自動装着	機側でのボタン操作	遠隔操作による完全自動操作
手荷物・搭降載	作業支援ロボット タブレット等の情報共有（紙情報省略）。	AIが積み付け位置判断。ロボットが積み付け
貨物	積み付け作業の自動化 タブレット等の情報共有（紙情報省略）	AIが積み付け位置判断。ロボットが積み付け
航空機関係	プッシュバックは機側でリモコン操作 トーイングはパイロットがトーイングカー操作。	

▶ファストトラベル（旅客手続きの自動化）

自動チェックイン、自動手荷物預け機、保安検査の高度化・スムーズ化

オフエアポートチェックイン（webによる事前チェックイン）

出発動線：出発ロビー ⇒免税店エリア＝10分

到着動線：降機 ⇒到着ロビー＝30分

▶ プッシュバック効率化技術、教育・訓練技術

プッシュバック効率化技術

《製品例》

Wheel Tug

Wheel Tug社/アメリカ

- 航空機の車輪に装着することでバック、旋回することが可能となる装置。
- 離陸までの時間を短縮することに加え、費用削減、CO₂排出量削減等の効果が期待される。
- 約2年以内の導入を目指しており、カナダ・Air Transatをはじめ、現在22のエアラインが導入を検討しているとされている（2018年1月時点）。



出典) Wheel Tug社公式WEBサイト、「The Economist」記事

航空機洗浄技術

《製品例》

Nordic Dino

Aviator社/スウェーデン

- 航空機外装洗浄用ロボット。
- リモート操作が可能で、従来の洗浄方法と比べて時間や、水・洗剤の使用量を削減することが可能。
- 2017年にはAir India SATS社がIndira Gandhi国際空港で試験導入を開始。



出典) Aviator社公式WEBサイト

オペレーター教育・訓練技術

《製品例》

グランドハンドリング用シミュレーター

ANAエアポートサービス/日本

- グランドハンドリング専用の訓練用シミュレーター。ANAエアポートサービスが、東急テクノシステムと共同で開発。
- 航空機の運航スケジュールに左右されない養成訓練や、イレギュラー対応訓練が可能となる。
- 2017年10月、トーイングトラクター及びPBBのシミュレーターを導入し、使用を開始。



出典) ANA公式WEBサイト

5

▶自動走行に係る実証実験始まる

仙台空港

A 豊田通商(株)

車両：2gether・GRT（定員24人）
 時期：2018年12月10日～12日
 技術：路車連携型
 ルート：ターミナル国際線側から1番I7の間



中部空港

B アイソテクノロジー(株) タクシミックマップ 基盤(株)

車両：トヨタ・イステア（定員5人）
 時期：2019年2月頃
 技術：車両自律型
 ルート：未定



C アイソテクノロジー(株) タクシミックマップ 基盤(株)



(写真はイメージ)

車両：トヨタ・ハイエース（定員10人）
 時期：未定（2019年度実施予定）
 技術：車両自律型
 ルート：未定

H 丸紅(株) (株)ZMP



車両：調整中（定員12人）
 時期：2019年2月
 技術：車両自律型
 ルート：未定

羽田空港

D SBドライブ(株)



車両：NAVYA-ARMA（定員15人）
 時期：2019年2月頃
 技術：車両自律型
 ルート：第1ビルから34番付近オープンスポット

成田空港

F 鴻池運輸(株) (株)ZMP

車両：トヨタ・イステア（定員7人）
 時期：2018年12月17日～19日
 技術：車両自律型
 ルート：第1ビルから第2ビル間



G 丸紅(株) (株)ZMP

車両：トヨタ・イステア（定員7人）
 時期：2019年1月28日～30日
 技術：車両自律型
 ルート：第2ビルから南部貨物エリア間



E 愛知製鋼(株) (株)NIPPO SBドライブ(株) 日本電気(株) 先進モビリティ(株)



車両：日野・ポンチョ（定員28人）
 時期：2019年1月15日～25日
 （平日のみ）
 技術：車両自律型・路車連携型
 ルート：第2ビルからサテライトターミナル間

▶ 今後の課題

想像力を働かせ予想される事態に備えよう

省力化・自動化は予想を超える速さで進んでいます。政府はAIやIoTを活用したイノベーション推進を積極的に進めており、航空各社も積極的に取り入れる計画です。人員不足の中で労働負荷を軽減させる効果を得られるものは歓迎できますが、単に人員削減を目的にしたものでは更なる労働負荷を招きかねません。

最新技術を過信せず、何事も最終的には人が確認する必要があります。プラス面やマイナス面について想像力を働かせ予想される事態に備える必要があります。

■ 当面目指す労働条件の具体的目標

- 1 同一労働同一賃金の原則。
- 2 現行基本賃金の引き上げ。
- 3 最低賃金の確立、時間単価1500円以上。
- 4 年間公休日数/120日、月間10日。原則公休は連休とする。
- 5 変則勤務（シフト勤務）は、6日サイクルを基本とする。
- 6 時間外労働の規制。1日2時間、月間20時間、年間120時間以内。
- 7 法定3手当（時間外・休日・深夜）の割増率引き上げ。
（一律50%アップ。先進国では50%以上）
- 8 24:00以降の退勤及び夜勤明けの時間外労働は原則禁止。
- 9 勤務インターバルの保障（12時間）。
インターバル時間が次勤務に割り込んだ場合はみなし労働とする。
- 10 深夜時間帯（22:00～05:00）及び8時間を超える勤務の休憩時間は、
法定休憩時間に1.25を乗じた時間とする。
- 11 有給休暇/年間20日（初年度より）とし、完全消化の保障。
- 12 生理休暇は有給とする。
- 13 病気休暇（有給）を設ける。
- 14 育児・介護休職時の賃金保障
- 15 子育支援策としてシフト勤務除外などの勤務制限を設ける。



ご清聴ありがとうございました。