

JAL 争議の早期解決
目指す要請ハガキ
団体署名にご協力を!

フェニックス

PHOENIX

2020年迫る首都圏発着拡大



国際線ターミナルの改修工事進む羽田空港

2020年と航空 ～拡大と職場～

2018年(1月～12月)の訪日外国人数は3119万人(前年比8.7%増)で、観光局が統計を取り始めた1964年以降、最多となりました。2020年の400万人目標達成が視野に入ったといわれますが、2017年の19.3%(16年対比の伸び

率)に比べ鈍化しています。首都圏空港の機能強化に向けた羽田・成田空港の発着枠拡大で1年を切りました。2018年の訪日外国人旅行者は3000万人を突破し、目標の2020年4000万人には首都圏空港の機能強化が欠かせません。航空会社にとって新規発着枠配分は今後の事業計画を左右します。一方、発着枠拡大を支える現場は、人員・器材・勤務など多くの課題を抱えています。

11月のスロット会議で大枠決定 遅れる労働環境整備

国交省(航空局)は2019年度を東京五輪仕上げの年と位置付け「2020年航空新ステージ」として、①首都圏空港の機能強化、②地方空港等のゲートウェイ機能強化、③航空イノベーションの推進、④セキュリティ・セキュリティの万全の確保、に取り組むとしています。国交省が発表した19年度夏期国際線スケジュール(3月31日～10月26日)は、航空会社124社からの申請は本邦・外国社合わせた運航便数(旅客・貨物は全体で5953便/週(本邦社1503・5便、外国社449・5便)と過去最高。方面別では、アジア方面が全体の81.6%で韓国・中国・台湾の順です。空港別では成田・羽田空港で全体の約半数を占め、中部空港は増加傾向にあります。

2020年の発着枠拡大で成田空港は1日約54便増(編集部試算)、羽田空港は約50便増が予定されており、今後、新規発着枠の配分をめぐる航空会社間の競争が激化すると見られます。

羽田空港

国内線の一部を再配分

交渉が本格化します。注目される羽田空港の新規発着枠については、半分は本邦・外国社合わせた運航便数(旅客・貨物は全体で5953便/週(本邦社1503・5便、外国社449・5便)と過去最高。方面別では、アジア方面が全体の81.6%で韓国・中国・台湾の順です。空港別では成田・羽田空港で全体の約半数を占め、中部空港は増加傾向にあります。

米系4社の羽田空港新規要望便(計19便)	
アメリカン航空	ダラス2便、ロサンゼルス1便、ラスベガス1便
デルタ航空	シアトル1便、デトロイト1便、アトランタ1便、ポートランド1便、ホノルル2便
ユナイテッド航空	ニューヨーク1便、シカゴ1便、ワシントン1便、ロサンゼルス1便、ヒューストン1便、グアム1便
ハワイアン航空	ホノルル3便

「米系航空会社」の配分次第で、成田空港で働く当該従業員への影響が予想される。関係労組との交渉が本格化します。注目される羽田空港の新規発着枠については、半分は本邦・外国社合わせた運航便数(旅客・貨物は全体で5953便/週(本邦社1503・5便、外国社449・5便)と過去最高。方面別では、アジア方面が全体の81.6%で韓国・中国・台湾の順です。空港別では成田・羽田空港で全体の約半数を占め、中部空港は増加傾向にあります。

トを締め切り、大枠は11月のIATA主催のスロット会議で決定するとして、運用時間の延長について国と地元自治体とで合意しており、早ければ10月の冬ダイヤからの増便も予想されます。羽田空港については、国内線発着枠の一部見直しが行われます。2020年1月に国内線発着枠は5年の使用期限を迎え、各社に割り当てられている発着枠の一部回収・配分(政策枠)も回収される。この前増枠が予想される。国内各社にとっては、国際線の増枠配分はもとより、国内線再配分を得られることは、今後の成長戦略にとっても重要な課題です。

■主な記事から■

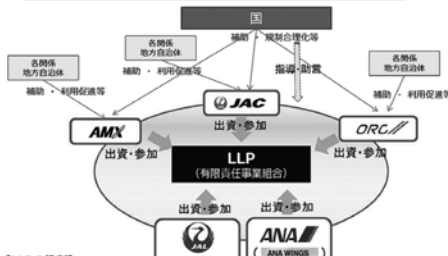
- ▶「訓練は雇用契約とは異なる」一KLMの身勝手な理屈、無期転換は許されない(2面)
- ▶地域航空の協業促進、関係5社が事業組合設立に向けルールづくり(2面)
- ▶JAL解雇争議一要請ハガキ14000枚突破。取組強め株主総会までに解決(3面)
- ▶IAM北米運輸会議に航空連代表が参加。友好関係の発展、協力関係を確立(3面)
- ▶安全会議だより一海を管轄する海上交通センター紹介(4面)
- ▶ライオン会長が辞任。ITF書記長、労働運動の勝利(4面)

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

誘導路

昨今よく耳にする「持続可能な開発目標(SDGs)」。SDGsは世界を变える17分野の目標を掲げています。アリン・スミル国連事務次長は「地球の環境を悪化させない。極度の貧困や飢餓に終止符を打ち、富める国と貧しい国でも広がる一方の格差を解消し、ジェンダー平等を実現する。これらのことを30年までに達成するため企業や市民社会、学界、エンターテインメントが持つ影響力とともに国連が注目しているのが、SDGsの推進協力に関する基本合意書」に署名しました。組織委員会の持続可能性に配慮した運営計画は、「気候変動」「資源管理」「大気・水・緑・生物多様性」「人権・労働・公正な事業慣行等への配慮(人権・労働・情報発信(エンゲージメント))」を主なテーマとしています。多くの企業がSDGsの対象とした社会課題の解決に取り組み目標を掲げています。交通運輸政策研究会(交通連)の桜井会長(国士館大学教授)は「SDGsの目標の中で最も重視されているのは人権」と強調します。●5月1日は憲法記念日。あらためて民主主義、基本的人権、平和主義を考える日です。差別やハラメントを二掃しよう。

有限責任事業組合（LLP）による共同事業のイメージ



【LLPの役割】
地域航空会社の独自性は確保しつつも、離島・生活路線維持のために、従来の枠組みを超えた
①地域航空会社間の協業・業務効率化、②大手二社による協力を促進することにより、持続可能な
地域航空を目指す。そのための各種取り組みについて、構成会社の相互の合意形成と推進を行う。

国交省資料より

地域航空の協業化促進

持続可能な地域航空の実現に向け検討を進めてきた国交省は昨年12月、大手航空会社と地域航空会社を構成する実務者会議「地域航空の担い手のあり方に係る実務者協議会」において、地域航空の担い手となる組織の具体的な形態等を検討し報告書をまとめた。報告書によると、「九州地域における系列を超えた航空会社間の協業をより一層促進するた

事業組合設立を目指し 関係5社でルールづくり

め、平成31年度中に大手航空会社（JAL、ANA）と地域航空会社（天草エアライン、オリエンタルエアブリック、日本エアーコミューター）を構成する有限責任事業組合（LLP）を設立することを目指す。経営改善効果の試算や運営ルールづくりを開始すること。LLPは日本ではなじみのない共同事業体です。その特徴について国交省は、①出資者が出資

額までしか事業の責任を負わない、②意思決定は原則として出資者全員の同意のもと行われる、③出資者全員が業務執行に参加、④したがって、小規模な地域航空会社にとっても参加しやすい仕組みで、共同事業にあたる公平性・透明性も確保できるとしています。報告書は具体的な法的形態等に踏み出したことになりました。日東連（RA委員会）と空港連は新たな段階を迎え、持続可能な地域航空に向け、継続した情報交換を通じ連携して取り組んでいくことを確認しました。

無期転換逃れ許されない



成田空港を離陸するKLM機。4月から増便

KLM日本人客室乗務員28名雇止め撤回と復職を求めた裁判が東京地裁で始まっているなか、新たにこの組合員が5月に雇止めされようとして

KLMの自分勝手な理屈 「訓練は雇用契約と異なる」

裁で始まっているなか、新たにこの組合員が5月に雇止めされようとして3年間の契約を終了、その後1回2年間の契約更新を行いましたが、通算で5年2カ月になりました。

3名が入社した2014年は、5年を超える契約を結んだ場合に無期雇用への転換を会社に申し込める「無期転換ルール」を定めた労働契約法がすでに施行されてい

ました。3名の組合員はすでに5年を超える雇用契約となつていて、ため労働契約法に基づき今年1月末、無期転換雇用への切り替えを申し込みまし

KLMの違法行為は明白

た。ところがKLM本社の日本人客室乗務員の担当者は「オランダでは訓練期間は雇用期間とは扱われない。したがって雇用期間は5年を超えていない」と当事者に通知。日本支社長は「本社が回答しており支社で回答する必要はない」と開き直ります。

日本入客室乗務員は日本で採用され、日本支社と雇用契約を結んでいま

す。3月末に行われた団体交渉で組合はその点を指摘し、「訓練はKLMの客室乗務員として働く

ためのもので、KLMの指揮のもと、時間も場所も拘束され、訓練を断る自由もない。日本の法律において会社に雇用されているか①訓練を断る自由があるか②会社の指揮命令にあるか③労働者が時間的・場所的に拘束されているか④会社の業務依頼に

対し、他人に変わってものごとができるか⑤会社が訓練に対する報酬を支払っているか。この①④⑤のいずれも該当してあり、この実態は日本の法律に基づいて判断すれば、明らかにKLMに雇用されていることになる」と指摘しました。

また会社は本国の労働組合に「訓練期間が雇用期間と主張されると5年を超える。これは許容強化していく方針です。

JCUは、無期雇用転換逃れを許さず、今後は司法も含めた取り組みを強化していく方針です。

範囲を超えるリスクがある」とした文書を提示。そして2018年からの採用者は訓練期間を含めた雇用契約に変更されています。KLMは、訓練はあくまで客室乗務員のライセンスを取得するためのもので、訓練契約は賃金も低く雇用契約とは異なっていた。組合とKLMの間には見解の相違がある」と主張し、続けており、組合が日本の法律に照らしてKLMとしてどう考えるのか」といくら問いたしても答えていません。KLMは自らの主張に道理が無いことを理解しつつ、引き延ばすことで何らかの妥協を引き出す狙いが伺えます。

労働組合もSNSを始めて見れば」最近、労働組合もSNSを活用する動きが広まっています。フェイスブックやツイッター、ラインなど個人的なコミュニケーションに役立つだけでなく、

労働組合など団体においても話し合いを深めることができるツールです。フェイスブックやツイッター、ライン、インスタグラム、米国のツイッターは、テレビや政治言われるほど、ツイッターを活用していま

新のニュースより速報性に優れていて、さまざまな会社の出来事やいち早く知ることができる情報収集ツールでもあります。SNSのユーザー数は、フェイスブック2800万人、ツイッター4

労働組合で広がる SNSの活用

労働組合など団体においても話し合いを深めることができるツールです。フェイスブックやツイッター、ライン、インスタグラム、米国のツイッターは、テレビや政治言われるほど、ツイッターを活用していま

新のニュースより速報性に優れていて、さまざまな会社の出来事やいち早く知ることができる情報収集ツールでもあります。SNSのユーザー数は、フェイスブック2800万人、ツイッター4

	ツイッター Twitter	フェイスブック Facebook	インスタグラム Instagram	ライン LINE
国内 ユーザー数	4,500万人	2,800万人	2,000万人	7,000万人
コンテンツ の種類	・テキスト140字（英数字は最大280字） ・リンク ・画像 ・動画 ・LIVE 対応	・テキスト ・リンク ・画像 ・動画 ・LIVE 対応	・画像 ・動画 ・LIVE 配信可能	・テキスト ・画像 ・リンク ・LIVE 配信可能
特徴	・リアルタイム性 ・拡散力が広く溢れる ・ハッシュタグの活用でキャンペーンを展開できる	・コンテンツの豊富さ ・グループ内での活用 に便利だが、ツイッターと比べて拡散力が低い	・写真や動画がメイン ・アクティブユーザーが多い ・ハッシュタグ	・メッセージとタイムラインの二つを持つ ・スタンプや通話などもモバイルでのアクティブユーザーが多い

総務省「情報通信白書（2018年版）」によると、SNSを利用して良かったことは「社会や経済活動に関する情報を得ることができた」「新しい友人ができた」「相談相手が見つかった」など、新しいつながり創出と既存のつながり強化が53%と、社会の情報を得るだけでなく、人々とのつながりを作り出すことにSNSが役立っています。情報発信は紙媒体からSNSへ。

「労働組合の姿を広く伝えることができ、労働組合と多くの人のつながりを作り出すことが可能になるのです」。

争議解決迫るハガキ14000枚突破！



J R有楽町駅前のJALプラザ前での座り込み。4月22日

株主総会までに決断を 宣伝行動がんばろう

JAL解雇争議

日本航空が昨年5月に、「解決に向けた交渉を開始する」と労働組合に公表してから1年近くが過ぎようとしています。昨年6月の株主総会で植木会長は、裁判やJCとは別にどことわったうえで、「組合からも要求を頂いているので、ここに特化した協議の場を設けた。誠心誠意組合とも話し合っている」と発言。同年11月、赤坂社長は「組合が全面解決を強く望んでいることについて、全く同感」（経営協議会発言）と表明。この間、解雇問題に特化した労使の特別協議は10回行われました。

希望者全員の職場復帰、解決金の支払い等の「統一要求」に対する会社の対応はJC新会社（ZIPA）と経験者採用の募集への応募にとまり、採用を約束したものではありません。解決金については支払う考えはないとの姿勢に終始しています。また株主総会での約束は履行されず、解雇協議の解決には至っていません。こうしたなか、何としても6月の株主総会までに解決への道筋をつけること、中断している都内駅頭宣伝活動から開始しました。3月には春闘に合わせて、利用者にアピールする羽田空港での宣伝行動を13日間

取り組みました。3月29日には都内6カ所の駅頭宣伝、西武線と地下鉄が乗り入れる練馬駅頭宣伝には51人もの支援者が参加、圧巻の宣伝行動となりました。10カ月間の宣伝行動の中断がありましたが、多くの支援者の参加は原告や当該組合を助めています。

国民支援共闘会議第9

回総会（2月26日）での

確認を踏まえ、3月後半

から日本航空・植木会長

と赤坂社長宛ての「要請

ハガキ」と要請書（団体

署名）の取り組みを始め

ています。要請ハガキは

4月に集中して届くよう

に、また、要請書は第1

次締め切りを5月15日と

して取り組んでいます。

争議団事務局集計では、

すでに14000枚を超え

るハガキが日本航空に

届けられているこのこと

です。オルグ活動では、

支援者から「株主総会ま

で解決を迫るため、ハ

ガキの次は何をするの

とをどうやらう」など

の意見が寄せられまし

友好関係発展へ 航空連代表が参加

デルタ航空の組織化目指すIAM

航空連 組織化キャンペーン参加を報告

IAM北米運輸会議

米国の国際機械工・航空連組合（IAM）は、航空連の重要課題の連帯・支援及び労働条件等の情報交換を目的に参加しました。この会議はIAMの運輸部門（航空及び鉄道）が米国の主要な航空の各支部の代表を招き、今後の活動目標を定めるに開催したものです。参加者は約80名、熱気にあふれた会議でした。

会議ではIAMとの友好関係の発展、ITFへの共同した活動の前進、航空連の重要課題の連帯・支援及び労働条件等の情報交換を目的に参加しました。この会議はIAMの運輸部門（航空及び鉄道）が米国の主要な航空の各支部の代表を招き、今後の活動目標を定めるに開催したものです。参加者は約80名、熱気にあふれた会議でした。

2日目の会議でシント氏は「信頼できるただ1人の国会議員」と民主党のバーニー・サンダース上院議員（2020年大統領選に立候補表明）を紹介。「いま米国は1億9000名のデルタ航空の組織化の取り組みが注目されています。その後本部役員に報告に続きアメリカンエアライン支部等の各支部からは、賃金・労働条件について交渉の結果勝ち取った成果の報告がありました。運輸通信組合（TCU）、アメリカ労働総同盟・産別会議（AFL/CIO）の来賓挨拶がありました。」との連



写真上：IAM北米運輸会議の会場の模様
写真左：連帯スピーチをしたバーニー・サンダース上院議員

帯スピーチは万雷の拍手を浴びました。安全、教育、交渉、組織等の専門部会が開かれ、私は安全の部会に参加しました。部会では、米国の整備員は就業10時間前から飲酒が禁じられているとの報告がありました。

IAM運輸部門チーフでITF民間航空部会議長のタイベリ氏、航空機整備（MRO）担当のデイトン氏と話し合いがありました。タイベリ氏に航空連としてデルタキャンペーン参加を決定したことを報告。次回のITF民間航空部会議ランドスタッフ委員会・MRO会議ではKLM、カンタス、ルフトハンザ、B.A.の参加を要請しました。また、デイトン氏から飛行間欠の実態、ドック整備の状況も聞くことができました。2人とは今後、メールで連絡し、緊密に情報交換をすることになりました。

訂正とお詫び

342号（4月1日付）3面のITF克蘭ドスタッフ委員会の記事で「ITFがアラブ首長国連邦（UAE）に書簡を送ったのは日本のエミレーツ争議が通目になる」は「ITFがエミレーツ航空に書簡を送ったのは日本のエミレーツ争議が通目になる」の間違ひでした。訂正しお詫びいたします。

