

日本航空に争議解決を求めろ
JAL争議 Change.org
ネット署名にご協力下さい!

フェニックス PHOENIX

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

21夏闘

全力で交渉一時金やワクチン接種に回答



回復傾向が見え始めた国内線。6月23日、羽田空港

緊急事態宣言やまん延防止等重点措置の対象地域拡大・期間延長のなか、内航各組では一時金等の交渉が行われました。外航各組では賃上げや一時金をめぐる春闘交渉を継続しながら、人員削減等の問題に取り組みました。21夏闘の成果と課題を報告します。

新型コロナウイルスの影響が長期化する航空業界。全日本空輸・日本航空の21年3月期決算は、両社ともに大幅な赤字でしたが、営業費用を圧縮し当初見通しより赤字幅は改善しました。増資や借入金により有利子負債は増したものの、手元資金はJALが4000億円規模、ANAは水戸規模に積み増しています。雇用調整助成金はANA435億円、JALは約70億円を受給しました。こうした

新型コロナウイルスの影響が長期化する航空業界。全日本空輸・日本航空の21年3月期決算は、両社ともに大幅な赤字でしたが、営業費用を圧縮し当初見通しより赤字幅は改善しました。増資や借入金により有利子負債は増したものの、手元資金はJALが4000億円規模、ANAは水戸規模に積み増しています。雇用調整助成金はANA435億円、JALは約70億円を受給しました。こうした

JAL 0.3期+10万円 SQ賃金協定を確認
懸念される外航での人員削減

新型コロナウイルスについて、職域接種の実施と接種後の休暇対応等が不透明なまま、諸要求では、日航組・CCUにインド路線に

新型コロナウイルスについて、職域接種の実施と接種後の休暇対応等が不透明なまま、諸要求では、日航組・CCUにインド路線に

ワクチン職域接種始まる

Table with 2 columns: Airline Group and Vaccination Details. Includes ANA Group, JAL Group, and 成田国際空港会社 (NAA).

一時金1カ月の回答を引き出した。外航各組では、賃上げや一時金をめぐる春闘交渉に加え、人員問題にも取り組んでいます。ユニテッド航空からは、6月初旬から人員削減に向けた説明が職場で

開始しました。削減規模は管理職の60名規模です。会社は年齢と年収を勘案し対象者に説明を行っていますとのこと。米国内では一時停止された社員の復職が行われていますが、国際線の旅客需要の回復にはまだまだ

時間がかかりました。日本支社での人員削減に対し、U.A.各組は警戒を強めています。シンガポール航空各組では、6月の夏季一時金支給に向け、年間5カ月の賃金協定に基づき夏季一時金2・5カ月を労使で確認しました。今後の課題は20年度、21年度の「定昇プライズ」をめぐる取り扱いです。労組は業績の回復に合わせ一時凍結分の遡及を求めたいとします。スカンジナビア航空では、客室乗務員の削減をめぐる交渉が続けられています。7月から羽田線が運営されますが、オリパラ対応のため日本人の乗務予定はありませぬ。人員削減問題の話し合いは継続して行なわれます。

■主な記事から■
▶客乗連、客室乗務員のライセンス制求め国交省に要請。ライセンス制は安全性高める...2面
▶航空法改正で何がどう変わる。私たちへの影響は...2面
▶JCU、ANAと客乗組合員の要求で団交。大韓航空との和解放交渉は一旦打ち切り...2面
▶JAL争議の解決求め株主総会前で宣伝行動...3面
▶不安やストレス、今後予想される「心の問題」...3面
▶安全会議の対官庁要請。航空局から空港管制や進入路などで前進回答...4面
労働相談は航空連に 03-3742-3251 e-mail/honbu@kohkuren.org

雇用と暮らしを守る取り組み
万全な感染対策・オリパラ準備を

裁判所の管理下で経営再建が進められているタイ航空。5月19日に本國で行われた債権者集会で再建案が承認されました。6月15日には裁判所が計画を執行承認し、本格的な再建へと動き出します。TG労組の高委員

長は「航空機を減らし86機体制となる。この間、本国では人員削減が行われてきたが、さらなる削減も計画されている。今後は海外支店で行われることが予想される」と警戒しています。日本支社では、雇用調整助成金が支給されている問題が衆議院の国土交通委員会で取り上げられ、高橋議員（共産党）の質問を契機に支給が実現しました。しかし会社は受給額について明らかにしていません。高委員は「現状が続けば、大幅に下がった昨年の年収をさらに下回るものが予想されると危機感を強めています。一時金について回答が出された労組は交渉に区切りをつけていますが、引き続き交渉を継続します。

帰省や家族旅行、自由研究など、子供も大人も夏休みは楽しいものです。計画を立てる楽しさもあるが、苦しい自由研究に四苦八苦した思い出がよみがえります。今年も、コロナ禍での2度目の自粛夏休みとなり、7月23日にはオリンピックが開幕します。報道によると、政府は感染対策として各競技の観戦者数の上限を1万人もしくは定員の50%のどちらか少ない方としているようです。しかし関係者は別扱い。この別扱いは、オリンピック観戦が計画されている小中学生の生徒たちが含まれていません。変異ウイルスの感染拡大が懸念されているなか、保護者からは感染を心配する声があがっています。この間の政府のコロナ対応について、PCR検査数やワクチン接種、生活を脅かしている人々への支援の手配の悪さなどが指摘されています。朝日新聞の匿名編集員は「コロナ禍が教えてくれたことの一つは、いざという時に国民の命を守ってくれる政府という存在の大切さだ。『危機に弱い日本政府』という致命的な課題が浮かび上がった。いま、大きな不安が頭をまたげている」と。政府には皮肉に聞こえるかもしれませんが、夏休みの自由研究は「コロナ禍が収束していないなかでの巨大イベントを開催する危機管理」としよう。

誘導路

帰省や家族旅行、自由研究など、子供も大人も夏休みは楽しいものです。計画を立てる楽しさもあるが、苦しい自由研究に四苦八苦した思い出がよみがえります。今年も、コロナ禍での2度目の自粛夏休みとなり、7月23日にはオリンピックが開幕します。報道によると、政府は感染対策として各

航空法改正のポイント



荷物搬送ドローン。国交省資料より

何がどう変わる 私たちへの影響は

航空ネットワークの維持やドローンなどの無人航空機の活用などを盛り込んだ航空法改正案が通閣国会で6月11日に成立しました。今後は施行規則や細則などを定め施行されます。改正航空法の課題などを航空連・片岡副議長（政策担当）に聞きました。

まずは改正航空法のポイントを教えてください。

片岡 改正案は、①航空ネットワーク確保のための方針の策定・支援。②保安検査等の確実な実施に向けた制度整備。③無人航空機のレベル4実現に向けた制度整備。④無人航空機の許可・承認の合理化・簡略化の4項目です。

国交省は改正の背景の必要性について、コロナ禍で甚大な影響が長期化しており、航空会社のネットワークが縮小し、航空ネットワークの維持・確保するために支援措置が必要なことや、保安検査に関わるトラブルが発生しており、将来的な航空需要の増大が見込まれることから、航空旅客の安全を確保する必要があるので、また、幅広い用途に無人航空機を有効活用するために、有人地帯での補助

者無目視外飛行（レベル4）の実現が必要不可欠であること、同時に第三者の上空を飛行する上で、飛行の安全を担保する仕組みが必要と述べています。

今後の手続き、そしてどんな点に注目していますか。

片岡 実際に施行させるためには詳細を決める必要があります。これから長くても一年6カ月以内の施行規則や細則などが決まり行われます。

今後注目している1点目は、航空ネットワーク維持のために本邦航空会社は、航空輸送事業を盤石化計画を策定し、実施

状況を定期的に報告する必要があり。基礎強化のために人員削減や労働条件を引き下げたりする。労働組合の立場からしっかりとチェックし、問題を求める必要があり。2点目は、航空保安検査に関する問題です。保安検査員の低い労働条件によって定着性が問題になっています。米国では9・11同時多発テロを契機に空港の保安検査員を連邦職員に切り替えました。これによってしっかりとされた。

今後の対応をお聞かせください。

片岡 ドローンについては、ANAやJALでは新事業として実証実験などを進めています。2025年の大阪万博では「空飛ぶ車」を表現させるなどの報道もあります。拙速に行えば大きな事故につながるかねませ。改正内容については、分析し、問題があれば国交省に改善を申し入れる予定です。無人機については日米連（パイロットの労働組合の団体）で解決すべき問題がいくつかあります。それを施行規則にどう盛り込むかが今後の課題でもあります。

JCUは、都労委で会社の考えが示されたことを踏まえ、団体交渉で引き続き追求していきます。



和解交渉前の打ち合わせ。6月3日、都労委

客乗連 国交省にライセンス制を要請

安全性が高まることは認識 復便後を目途に本格化へ



オンラインで要請する客乗連メンバー

客乗連（航空運の専門）は5月21日、客乗連のライセンス制を求め、緊急事態宣言下でも要請はオンラインで行われました。

客乗連（航空運の専門）は5月21日、客乗連のライセンス制を求め、緊急事態宣言下でも要請はオンラインで行われました。

「飲食物給仕・身の回り世話従事者」に分類されていることを示し、局としての見解を聞いたところ、担当者は聞いたことがない。法改正ではないのか、代わりの対応ができないか。その確認が必要だとの考えを示しました。客乗連は「ライセンス制で全て解決するとは考えていない。しかしサービス要員偏重意識を改めるためにも、他の専門職同様にライセンス制を取るべきだ」と訴えました。

また、総務省が行っている国勢調査で用いる職業分類で客乗連が

「飲食物給仕・身の回り世話従事者」に分類されていることを示し、局としての見解を聞いたところ、担当者は聞いたことがない。法改正ではないのか、代わりの対応ができないか。その確認が必要だとの考えを示しました。客乗連は「ライセンス制で全て解決するとは考えていない。しかしサービス要員偏重意識を改めるためにも、他の専門職同様にライセンス制を取るべきだ」と訴えました。

また、総務省が行っている国勢調査で用いる職業分類で客乗連が

2004年、国際運輸労連（ITF）は「安全文化の構築」を求め、客乗連をライセンス制とするキャンペーンを世界的に展開しました。

これを期に欧米をはじめ中国、モンゴル、タイなど多くの国々でライセンス制が導入されました。客乗連は日本でも運輸業同様の技能証明書を

「飲食物給仕・身の回り世話従事者」に分類されていることを示し、局としての見解を聞いたところ、担当者は聞いたことがない。法改正ではないのか、代わりの対応ができないか。その確認が必要だとの考えを示しました。客乗連は「ライセンス制で全て解決するとは考えていない。しかしサービス要員偏重意識を改めるためにも、他の専門職同様にライセンス制を取るべきだ」と訴えました。

また、総務省が行っている国勢調査で用いる職業分類で客乗連が

2004年、国際運輸労連（ITF）は「安全文化の構築」を求め、客乗連をライセンス制とするキャンペーンを世界的に展開しました。

これを期に欧米をはじめ中国、モンゴル、タイなど多くの国々でライセンス制が導入されました。客乗連は日本でも運輸業同様の技能証明書を

JCU 客乗要求で全日空と国交 KE和解交渉一旦打ち切り

全日空と団体交渉を行い、JCUは要求趣旨説明で、客乗連の国内線業務と近距離国際線の業務が取れない問題について、食事は便間（到着から次便出発まで）の準備や航行中に5〜10分で済ませている実態を挙げ、休憩時間を定めた労働基準法34条に抵触する旨を指摘し、是正を求めました。

JCUは、都労委で会社の考えが示されたことを踏まえ、団体交渉で引き続き追求していきます。

「飲食物給仕・身の回り世話従事者」に分類されていることを示し、局としての見解を聞いたところ、担当者は聞いたことがない。法改正ではないのか、代わりの対応ができないか。その確認が必要だとの考えを示しました。客乗連は「ライセンス制で全て解決するとは考えていない。しかしサービス要員偏重意識を改めるためにも、他の専門職同様にライセンス制を取るべきだ」と訴えました。

また、総務省が行っている国勢調査で用いる職業分類で客乗連が

2004年、国際運輸労連（ITF）は「安全文化の構築」を求め、客乗連をライセンス制とするキャンペーンを世界的に展開しました。

これを期に欧米をはじめ中国、モンゴル、タイなど多くの国々でライセンス制が導入されました。客乗連は日本でも運輸業同様の技能証明書を

争議解決求め株主総会前で宣伝行動

パイロット原告4名 客室乗務員原告1名 地上職で職場復帰

JAL解雇争議

JAL解雇争議は現在、職場復帰と争議解決を求める闘いのなか、パイロット・客室乗務員の5名が地上職で再雇用される。当該労組による労使交渉が続けられています。新型コロナウイルスによる緊急事態宣言やまん延防止等重点措置によって取り組みを中断している一方、対象外となる地域では、争議解決に向けた宣伝行動が取り組まれています。こうしたなか、日本航空は2018年の労務方針を変更し争議解決に踏み出すと表明してから4度目となる株主総会を開催しました。



株主総会会場前でのアピール行動

全国的に33の支える会の一つ、愛媛の「JAL争議を支える会」が、昨年夏に引き続き、全国最賃一律1500円に取組む市民団体とコラボした「四国キャラバン」が取り組まれました。6月1日にJR徳島駅をスタートしたキャラバン隊は、2日高知県、3日愛媛県、4日香川県と回り、前11カ所でJAL争議の早期解決に向けた支援を訴えました。また4県では、各労働局に対して要請も行いました。四国キャラバンには4日間延べ225名が参加し、41団体が賛同をいただきました。キャラバンに参加されたみなさん、ご支援いただいたみなさん、ご協力ありがとうございました。

6月17日、都内で日本航空の株主総会開催されました。当日は株主総会会場前、争議団と支援共闘会議による宣伝行動が取り組まれ、空の安全を守り、コロナ禍を乗り切るために解雇争議の早期解決に向けた支援を訴えました。また4県では、各労働局に対して要請も行いました。四国キャラバンには4日間延べ225名が参加し、41団体が賛同をいただきました。キャラバンに参加されたみなさん、ご支援いただいたみなさん、ご協力ありがとうございました。

愛媛支える会が四国キャラバン 11カ所で宣伝、のべ225名が参加



四国キャラバンマップ。共闘会議ニュースより

「一丸となって安全を守る日航にしたい」と決意を述べました。株主総会会場前の宣伝行動は、争議団や当該労組、支援者など100名が参加しました。株主総会では、解雇争議の解決を求め6名の株主が質問しました。質問に対し日本航空の小枝入財本部長は、2018年から経験者が100名採用し、うち10名が解雇者で5名がこの1年で採用したと説明。赤坂社長は、二元の職種は戻りやすいのは当然だが年齢やランクで難しい。だから地上職をすすめていく。解決金は裁判の判決があるから合理的でない」とする一方で、今後も再雇用について門戸を開いていきたいと発言しました。

夏間の労使交渉で日本航空は、引き続き職務提示していくとの考えを示しました。争議解決に向け引き続き支援・協力をよろしくお願い致します。

不安やストレス 今後予想される「心の問題」



ITF ニュース

新型コロナウイルスが引き起こした諸課題をまとめたEASA（欧州航空安全機関）のレポート

研究者によると航空需要の再開において、パイロットや他の航空労働者たちのメンタルヘルス（精神的健康）と幸福（健康で安心な心）に、航空会社は見て見ぬふりをしているという。Covid-19によるロックダウンで多数の航空労働者が不安、ストレス、および心身の健康問題に悩まされています。その3分の1以上がそのような問題を使用者に明らかにしなかったと答え、81%は「使用者から大切にされていないと感じた」と語った。2000人以上の航空労働者（大半はパイロット、キャビンクルー、航空管制官、及びエンジニア）を対象とした2回目のサーベイが、2020年8月に行われた。それによると、パンデミック中の航空労働者は、一般の人々以上に辛い思いをしていたことが判明した。パイロットの5分の1、及びキャビンクルーの58%が、中程度の意気消沈状態があった。一方、パイロット及び英国の人口全体では（意気消沈状態）23%であった。

航空産業だけでなく、諸外国に比べ、日本では労働者に対するメンタルヘルスの維持管理は弱く、労働者は孤立しがちです。ILO（国際労働機関）は労働者の精神面もサポートする仕組みを提唱しており、今後環境改善を働きかける必要があります。

（引用終わり）

空港管制や進入形式で前進回答 継続した要請が空の安全向上へ

安全会議だより 142

2021総合安全要請

6月9・10日航空局要請 感染対策PCR検査は検討

空去会会議
(JFAA)
は日の臨時
総会承認を
得た感染安全
要請について、関係官庁

や空港株式会社に対して要請を行っています。4月末の北海道エポート株式会社への要請を皮切りに、関係各所への要請を実施してきました。6月9・10日にはオンラインでの航空局要請を行いました。主な回答を中心に報告します。

■感染対策PCR検査は検討
航空局に「かわらず、全ての運航乗務員及び客室乗務員に対し、国としてPCR検査もしくは抗原検査を定期的実施するよう要請しました。局からは「業務の特殊性の観点から」との回答があり、局としても検討を進めていきたい」との回答がありました。

■高知空港の進入角指示灯(PAPI)改善
接地帯付近に設置されているPAPIについて改善を求めたところ、当初は移設する必要があると判断されたが、実運用においてPAPIが実質的な役割を果たしていないことを伝えることで、当局の認識を改めさせることができた。今後PAPI等が実施される可能性があるため、その際は積極的に参加することが必要とされています。

■空港管理者による電報の発信
航空安全会議は、落雷からの人命保護のため、空港の設置管理者の権限で「電報(仮称)」を発出し、地上作業を即座に中断し避難させることができるようにする仕組みの構築を従来から求めて

います。要請の背景には、現行の事業者ごとの判断では、社内事情が優先され判断の遅れが生じるからです。近年でも落雷により作業員が負傷する事例が発生しています。こうした指摘に航空局は「各事業者の責任により実施されるべきもの」との回答に終始し、人命保護に責任を果たさうとしない当局的姿勢が浮き彫りになりました。

■航行中の急病人発生時の対応
昼夜を問わず多数の航空機が日本上空を通過するなかで、急病人発生時の対応の改善を求めています。過去に、急病人発生により最寄りの24時間空港に着陸しようとした航空機が、深夜のため、着陸後急病人を降機させるための人員が整わないとして、より遠くの空港にまで飛行を継続せざるを得なくなった事例が発生しています。これについて、急病人発生時の地上体制の構築を求めましたが、前向きな回答は得られませんでした。

■今後の要請日程
7月9日：福岡国際空港株式会社
7月15日：大阪航空局(緊急事態宣言発令のため延期となっていた)



オンラインで要請する安全会議メンバー

■羽田空港の進入方式の改善
深夜早朝時間帯の滑走路16への着陸は、世界の国際空港の中でも大変困難なものであると、従前から滑走路22への着陸を優先するよう求めていたところ、滑走路22への着陸はパイロットの要望に応じて柔軟に対応しているとの回答がありました。一方、「地元自治体との関係もあり、管制官側から滑走路22に着陸を指定することはできない」としていま

■今後の要請日程
7月9日：福岡国際空港株式会社
7月15日：大阪航空局(緊急事態宣言発令のため延期となっていた)

第9回航空政策セミナー開催のご案内
 7月17日 13時～16時 YouTubeによるライブ配信 (参加費無料)
 (基調講演) 新型コロナウイルス感染症による航空業界への影響および対応策 (仮)
 (特別講演) 「空飛ぶクルマ」がすぐそこに。陸・海・空のすべての未来 (仮)
 (政策提言) コロナ禍における航空職場のリスクとその管理
 ～感染症防止策・新しい生活様式が新たなリスクを生む～
 参加申込：国土交通労働組合 (担当：石井) TEL：03-3580-4244

航空連・東京南部法律事務所共催
無料法律相談のご案内
 コロナ禍での賃金や雇用に関する問題
 法律に関する問題でお困りの方 ぜひご相談下さい
 【日時】7月26日(月) 13:00～15:00
 【場所】東京南部法律事務所 JR蒲田駅東口徒歩2分
 【対象者】航空労働者
 <相談手続き>
 前日までに電話もしくはe-mailにて申し込みください。
 ▶申し込み先：航空労組連絡会
 電話：03-3742-3251 e-mail: honbu@kohkuren.org
 ▶相談は弁護士が個別に対応します。
 ▶相談時間：1人(もしくは1件) 30分 以上

けいび
 最近よくEコマースという言葉を聞きます。インターネット上で行われる商品やサービスに関する取引・決算を指す言葉で、今流行りのネットショッピング。Eコマースは実店舗のようにテナントを持つ必要がなく、店舗スタッフも不要のため、維持費や人件費の削減にもなりインターネット黎明期から徐々に市場を拡大してきたとされています。
 過日、マッチョを目指す息子たちにせがまれネットで購入した。その後も今

文明が進んでも悲しみや苦しみは無くなりません
きまぐれロボット
 星新一 著

今朝のニュースで、90歳の高齢者が自家用車を暴走させて多くの死傷者を出した裁判を報じていました。被告はアクセルとブレーキの踏み間違いはない、車に問題があったとして無罪を訴えています。結果は裁判で明らかになります。航空機と同様に車の進歩がすごい勢いで進んでいます。ハイブリッド化などで、エンジンスタートをする鍵穴かにかされるでしようが、同様の痛ましい事故が毎日のようにおきています。
 レンタカーで車を借りたら、最近はお口オロするばかりです。友人の車は「オートドライン」でハンドルを操作しなくても前の車について自動で走ります。ただ、現行法律から「ハンドルが手を放してはいけないように、ハンドルを握るだけでなく自動で走る」
 のに、ハンドルから手を放すと、車から「ハンドルをお持ちください」とAIが注意します。ちょっとおかしいですね。
 さて、本書は、アナログ時代に書かれたSFショートショート集です。便利な時代になっても、なんでもロボットが代わりにやってくれる。しかし、時には様々な騒動を巻き起こします。読んでちょっと「いや」とするおかしさや不気味さがある。1997年に亡くなった筆者も遠くから、首をかしげて日本の現状を眺めているかもしれない。