

オンライン署名にご協力下さい。航空にご協力を。今すぐ「日本にも一刻も早く解決を求めます」をクリック!

# 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/

## 職場要求の前進へ労使交渉本格化



利用者が増加する羽田空港国内線出発ロビー。10月21日

コロナ禍のなかで、度目となる年末闘争。減価や連休のなか、相次ぎ打ち出された株や在宅勤務、出向などによって労働環境は激変し、賃金は落ち込み、脆弱な賃金制度も可視化されました。21年末闘争は、年末一時金や感染対策の強化、賃金制度の改善など、雇用と暮らしを守る職場要求の前進を目指す各組の交渉が本格化しています。

長期にわたり発令されていた緊急事態宣言やまん延防止等重点措置は、9月末全てが解除されました。冬場の感染拡大が懸念されていますが、国内の感染者数は減少し、経済活動も徐々に戻りつつあります。政府は10月15日に、新型コロナウイルス感染症対策本部を開催し、希望者全員へのワクチン接種完了後は、ワクチン検査パッケージ等を活用し、飲食イベント移動などに係る行動制限を緩和する方針を明示しました。

こうした行動制限の緩和措置を見据え航空労組は、国内線の運航を引き上げ、国際線については運航再開路線の拡大を計画しています。各社の発表によると、11月の国内線の運航率はANA 74%、JAL 82%、中堅・LCCでは80%、90%台を計画しています。

また、全日空・日本航空の中間決算は緊急事態宣言やまん延防止による行動制限の長期化の影響を受け、収入ベースでは計画を下回る一方、人件費を始めとした固定費などの経費削減によって赤字額は大幅に減少することが予想されています。こうした中、全日空は人事賃金制度の見直しを労働組合に提案しました。会社は「個々の賃金を下げるのが目的ではない」とするものの、手当類の廃止や額の引き下げ、成果主義を強めた内容になっています。すでにANAでは21年度の年間一時金をゼロとしており、1年前には「事業構造改革」の発表とあわせて賃金5%カットや希望返

### 一時金・賃金制度・感染対策など 雇用や生活を守る取り組み全力

#### 21年末闘争

職集が打ち出されました。また、都道府県の最低賃金（時給額）引き上げに伴い、一部客室乗務員の賃金が最低賃金を下回っていることが分かりました。こうした中で、人事賃金制度の見直し問題は、今年末での労使交渉の重要テーマになります。

#### 主な記事から

- ▶ 全日空墜石事故から50年。学び築かれた航空安全。日乗連AAP委員会が慰霊碑を訪問 [2面]
- ▶ 「客室乗務員とライセン」 ①。航空ネットワークを支えるエッセンシャルワーカーを航空従事者に位置付けよ [2面]
- ▶ JAL争議：婦団連と争議団が議員会館前で宣伝。政党・会派に争議解決を要請 [3面]
- ▶ KLM雇止め撤回裁判が結審。1月17日に判決 [3面]
- ▶ 安全会議、第56回定期総会を開催。コロナ関連の重点取り組みを確認 [4面]

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

## 日乗連AAP委員会 全日空墜石事故慰霊碑を訪問

2面

カ月前を、また解雇争議の解決、既成乗員採用の撤回、諸手当の引き上げも統一要求して前進を目指します。CCUは賃金制度や乗務手当の改善、感染対策の強化など前進を目指します。JLUでは、暖房手当の新設、感染対策、勤務改善などを要求しています。GHU（JGSグループ3労組）JGS労組、JGS大阪労組、JGS九州労組では、一時金2万月10万円の要求し、諸要求は職場での感染対策強化（希望者のPCR検査、勤務改善要求）の前進を目指します。

外航各組では、減価・連休が長期化するなか、粘り強い交渉を経て年間一時金を確保する成果を上げています。一方BA（英国航空）労組では、20年度の一時金未払いの問題を抱えるなか、一時金廃止提案を受けており交渉が続いています。ユナイテッド航空やタイ国際航空、ルフトハンザ航空では人員削減に基づき早期退職募集が行われています。解雇争議関係では、JAL争議の早期解決に向けた交渉は継続しており、KLMオランダ航空の雇止め撤回裁判は、労働審判で無期転換の審判が下されている第3陣裁判の判決日が来年1月17日に決まりました。各社は、コロナ禍による経営悪化を立て直すため、経費削減を一段と

住宅ローンや耐久消費財の支払い、教育費、月々の赤字補てきなど生活に欠かせない一時金。日航内3労組（JFU、CCU、JLU）では2

強めています。一方ANAグループのグラハン職場では、大量の希望返職によって復旧時の人員不足が懸念されています。JALグループでは2000名近い労働者が社外出向しています。外航の日本人客室乗務員のなかには、日本路線の運休と同時に1年以上も乗務停止が続いている人もいます。長期間の職場（乗務）離脱は、安全作業をこなす上で新たな不安材料になっています。今年末闘争は経営状況だけに目を奪われることなく、私たちの生活や職場環境、雇用にしっかりと軸足を置いたたたかいが求められます。

航空連は年末闘争の回答指日を見込み、航空連の山場を11月19日に設定し取り組みを進めま

11月、航空連は年末闘争の真っただ中です。各組は新たな期を迎えた最初の闘いであり、とりわけコロナ禍で大きく落ち込んだ年収を引き上げるための重要な一歩となる年末一時金が決まります。新型コロナウイルスで最も打撃を受けたと言われる客室乗務員。連休や減価によって賃金は大きく落ち込みました。乗務時間に応じて支われる乗務手当の補償がなくなり、3割、4割の賃金ダウンは当たり前になった。話すベテランCA二人住まひの若手CAやシンクラーの生活は困窮し、食事を切り詰めた生活を余儀なくされた。●1年前の年末闘争。日本航空はCCU（客室乗務員の組合）との交渉の中で、減価に伴い乗務機会が減少した客室乗務員の年収が約3割減収になったことを明らかにしました。これによって注目されたのが客室乗務員の賃金制度です。同時に客室乗務員の98%が女性であることから、賃金制度も可視化されました。●全日空は、客室乗務員の賃金（財形換算）が東京都の最低賃金（時給額）を下回っている実態があることから、補填するための調剤金を導入すると労組ニュースが報じています。●安全健康を守る感染対策、暮らしを守る雇用一時金、年末闘争とてにかんはらう。

#### 誘導路

# 全日空墜石事故から50年

## 学び築かれた航空安全

今年で事故から50年の節目を迎えた全日空墜石衝突事故。日乗連AAP委員会では10月14日、全日空墜石衝突事故の慰霊碑がある岩手県雫石町森の



慰霊碑を訪れ献花 日乗連AAP委員会メンバー

「森の平なり」の5つから構成されている。1975年に設置された旧「航空安全記念の塔」は老朽化のため解体され、中央の石碑（石碑前の床石の一部を2020

年に新しく建てられた航空安全記念の塔に移設されている。駐車場の参道入口には全日空機遭難者慰霊碑が設置され、そこから500段の階段を登ると、中央の石碑（石碑前の床石の一部を2020

とした。乗客155名、乗務員7名は全員死亡し、自衛隊機のパイロットはパラシュートで降下し助かりました。当時としては世界最悪の航空機事故でした。

その調査解は非常に困難であるにもかかわらず、公正かつ迅速な究明が要請されるため、独立した事故調査委員会を設立する必要があった。このことから、今日の運輸安全委員会の設立のきっかけとなりました。

「森の平なり」の5つから構成されている。1975年に設置された旧「航空安全記念の塔」は老朽化のため解体され、中央の石碑（石碑前の床石の一部を2020

事故報告書では、推定原因①自衛隊機の教官が高高度において地文航法のみで訓練を行なったため、訓練空域を逸脱してジェットルートJ1に入ったことに気づかず、機動隊形の訓練飛行を継続したこと。②全日空機、自衛隊機共に機体を視認するのが遅れたため、回避操作が間に合わなかった。

航空安全は、このような過去起きた事象から様々な事を学び対策する事によって積み上げられてきました。近年では、レポートや小さなインシデント情報から事象のものを起こさせないために、事前に対策を取っていく方法に切り替わっています。非懲罰性のレポートの文化や精神が広く認知されていく事をAAP委員会として望んでいます。

全日空墜石衝突事故は、50年前の1971年7月30日に起きました。千歳発羽田行きの全日空58便（ボーイング747型機）と訓練空域を逸脱し、ジェットルートJ1に入り込んだ航空自衛隊の訓練機F-86が接触し、空中で分解しながら両機墜落するという事故

による」と書かれています。この原則を基に国は客室乗務員を飲食物給仕者と位置付けています。これは国内航空各社がどう考へていくのか、員金や昇格に大きく影響する評価項目から分析します。A社の評価目安には「担当ラスのお客様満足度を最大化する」の対応していた「会話を通じてお客様のご要望を的確に理解し、満足いただけるサービスを提供した」など、多くが乗客の満足度に関わる項目です。B社の項目には、お客様の心に残る笑顔、楽しさ、ワクワク感などがあり、各社は「安全第一」と言いますが評価は安全第一となっていないことがわかりました。

また、航空機事故の原因に応じて設定されているところが多いがほとんどです。アメリカでは「評価制度は人権侵害」（米国内最大の客室乗務員組合AFSA委員長とされ、員金に反映する評価制度は存在しません。一方日本では客室乗務員は飲食物給仕者に位置づけられ、会社からはサービス要員として評価を重視されているのが実情です。

航空運・東京南部法律事務所共催

### 無料法律相談のご案内

休業や在宅勤務を指示され賃金が減らされた。上司から執拗に退職を迫られている。日常の法律に関する問題など、ご相談下さい。弁護士が個別に相談に応じます。

【日時】 11月22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  
▶相談時間：1人（もしくは1件）30分程度 以上

## 航空ネットワークを支えるエッセンシャルワーカー

航空法は客室乗務員に保安任務を課していますが、職業分類では違う職種に分類されています。

客室乗務員は客室乗務員に保安任務を課していますが、職業分類では違う職種に分類されています。総務省統計局の職業分類によると、航空機乗務員は「サービス職業従事者」として「飲食物給仕」・「身の回り世話従事者」に分類されています。

この原則を基に国は客室乗務員を飲食物給仕者と位置付けています。これは国内航空各社がどう考へていくのか、員金や昇格に大きく影響する評価項目から分析します。A社の評価目安には「担当ラスのお客様満足度を最大化する」の対応していた「会話を通じてお客様のご要望を的確に理解し、満足いただけるサービスを提供した」など、多くが乗客の満足度に関わる項目です。B社の項目には、お客様の心に残る笑顔、楽しさ、ワクワク感などがあり、各社は「安全第一」と言いますが評価は安全第一となっていないことがわかりました。

また、航空機事故の原因に応じて設定されているところが多いがほとんどです。アメリカでは「評価制度は人権侵害」（米国内最大の客室乗務員組合AFSA委員長とされ、員金に反映する評価制度は存在しません。一方日本では客室乗務員は飲食物給仕者に位置づけられ、会社からはサービス要員として評価を重視されているのが実情です。

最も多くを費やしている任務は保安業務であり、飲食物給仕者との分類は正しくありません。この分類に対しては航空局も首肯しませんでした。客室乗務員は航空ネットワークを支えるエッセンシャルワーカーとして、お互いを必要とすることを忘れてはなりません。

## 客室乗務員とライセンス

## 航空従事者の位置付け必要

客室乗務員は保安業務を担っているが、職業分類では「サービス職業従事者」として「飲食物給仕」・「身の回り世話従事者」に分類されています。客室乗務員は客室乗務員に保安任務を課していますが、職業分類では違う職種に分類されています。総務省統計局の職業分類によると、航空機乗務員は「サービス職業従事者」として「飲食物給仕」・「身の回り世話従事者」に分類されています。

客室乗務員は客室乗務員に保安任務を課していますが、職業分類では違う職種に分類されています。客室乗務員は客室乗務員に保安任務を課していますが、職業分類では違う職種に分類されています。客室乗務員は客室乗務員に保安任務を課していますが、職業分類では違う職種に分類されています。

記者会見でCAの現状報告する吉田副社長（左から2人目）昨年11月19日



# 請要支援の早期解決に党派・政連団婦 争議団

## 合意形成に向け努力を 特別協議 労組が申し入れ

### JAL解雇争議

JAL解雇争議の解決を求め、夏闘要求に関する交渉が再開された。特別協議は前回の24日から5カ月ぶりである。会社側の交渉担当者（入財本部長）が7月に交代したこともあり、新担当者になって初めての交渉となり、交渉は、これまでの交渉経緯が引き継がれていることを確認し、解決に向けて、各党派・会派に解雇問題とジェンダー平等の実現を求める要請を行い、各党派・会派に解雇問題とジェンダー平等の実現を求める要請を行った。取り組みには、支援者・争議団など32名が参加した。

特別協議は、2018年5月に「整理解雇問題の解決に踏み出す」との会社方針を受け始まった。



国会議員会館前でのアピール行動。9月30日

「JAL争議は11年目に入っている。（被解雇者は）客室乗務員の女性が働き続けられる制度をつくってきた人たち。年齢と病歴を基準に解雇されているのか」と強調しました。

婦人民主クラブの山田博子会長は、「空の安全と働きやすい職場づくりに奮闘したみなさんに敬意を表します。一日も早く解決できるように一緒に取り組んでいきたい」と発言。日本マスコミ文化情報労組会議（MIC）の吉永磨美議長は、「コロナ禍から労働者の雇用と生活を守るためにも、まず日航の解雇争議の解決が求められる」と訴えました。

10月26日には中断していた都内6カ所一斉宣伝が再開されました。各地での宣伝行動も計画されています。11月は、年末一時金や職場要求の前進を目指す年末闘争の労使交渉が本格化します。JAL争議の早期解決、職場要求の前進を求め全力で取り組まします。引き続きのご支援・ご協力をよろしくお願い致します。

竹信美恵子・和光大学名誉教授は、「日航という名のある企業でジェンダー平等に逆行するものが起きている。政治は有効な手を打つべきだと強調しました。」

日航キャビンクルーニオン（CCU）の平野二オン（CCU）の平野書記長は、「経営が破綻した時、解雇と同時に労働条件も改善された。客室乗務員の賃金制度は改善されたままで、コロナ禍で大幅減収に苦しんでいる」と職場実態を報告しました。

客室乗務員原告団の内田田長は、「入社時は、結婚・出産で退職になる女性差別があったが、定年まで働けるように変えてきた。世界で連判が会社として、解雇問題を解決すべきだ」と訴えました。

「アビール行動後に行われた党派・会派要請では、アビール行動代表が20カ所の議員事務所を訪問し、「日本航空の解雇問題を早期に解決し、ジェンダー平等の実現」を要請しました。」

アビール行動後に行われた党派・会派要請では、アビール行動代表が20カ所の議員事務所を訪問し、「日本航空の解雇問題を早期に解決し、ジェンダー平等の実現」を要請しました。

「アビール行動後に行われた党派・会派要請では、アビール行動代表が20カ所の議員事務所を訪問し、「日本航空の解雇問題を早期に解決し、ジェンダー平等の実現」を要請しました。」

# 第3陣裁判が結審 判決は1月17日

## 会社側最終準備書面 裁判長 参考資料の扱い



東京地裁に署名提出したJCU代表ら

ジャパンキャビンクルーニオン（JCU）組合員が、KLMオランダ航空の雇止めは無期転換逃れして雇止め撤回の復職を求めた裁判が9月27日、東京地裁で第1・2・4陣訴訟（原告29名）の第13回裁判が開かれた。

裁判で争点は、新たな争点（オランダの国内法に労働実態からオランダ国内法を適用できる根拠を補充しました。これに対し会社は「オランダ法を適用しても、労使協定にも例外（3年を超えても無期転換とならず有期雇用継続可能に該当する）」と主張し、この

この裁判で争点は、新たな争点（オランダの国内法に労働実態からオランダ国内法を適用できる根拠を補充しました。これに対し会社は「オランダ法を適用しても、労使協定にも例外（3年を超えても無期転換とならず有期雇用継続可能に該当する）」と主張し、この

「無期転換逃れ」は、日本通運とKLM以外でも行われています。労働契約法18条（契約5年以上で無期転換の権利制定の趣旨である「雇用の安定」を実現するためには、無期転換逃れを許さない判決が必要です。JCUは裁判所宛ての団体・個人署名に取組んでいます。

「コロナ禍での困難な状況もありませんが、団体署名750団体、個人署名1万3345筆を裁判所に提出しています。

「無期転換逃れ」は、日本通運とKLM以外でも行われています。労働契約法18条（契約5年以上で無期転換の権利制定の趣旨である「雇用の安定」を実現するためには、無期転換逃れを許さない判決が必要です。JCUは裁判所宛ての団体・個人署名に取組んでいます。

（次回裁判）第1・2・4陣裁判 11月29日10:00 東京地裁603号法廷  
第3陣裁判（判決） 11月17日13:10 東京地裁603号法廷

