

生活用品の値上げ相次ぎ
家計に重くのしかかる負担
政府の物価高対策急務
賃金の引き上げ待たなし!

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/

賃金の回復に向け年末交渉本格化



入国制限撤廃で増加する国際線旅客。
10月24日、羽田空港国際線出発ロビー

ANA、年末一時金2カ月 懸念される空港の人員不足

コロナ禍で引き下げられた賃金の回復、航業の本格的な回復に備えた職場体制の確立、コロナ禍で可視化された脆弱な賃金制度など諸課題の解決に向けた年末交渉が本格化しています。航空連は11月1日を回答指定日、18日を「航空の山場」として要求の前進を目指します。



政府は、10月11日から新型コロナウイルスの対策を緩和し、入国制限の上限を撤廃、個人旅行の解禁と長期滞在時のビザ免除を打ち出しました。これにより国際線旅客の回復が加速しています。日本航空の赤坂社長は、国際線について「水際対策緩和の発表前の3倍の予約が入っている」と述べています。一方、世界的な空港の人手

不足が起きていることから、グランドハンドリング（地上支援業務）の人材確保が各国の空港に進むのが国際線回復の焦点になるとも、各社の発表による、国内線の便数はほぼ回復しており、全国旅行支援は旅客需要をさらに後押しします。11月の国際線の運航率はANA44%、JAL49%、12月はANA46%、JAL47%

（年末表路線除く）を計画してあります。訪日旅客が急増しており、職場の繁忙状況をさらに高めています。さて、全日空と日本航空の中間決算が10月末おおよそ11月1日に発表されます。営業利益ペースでは悪化が予想され、収支は大きく改善する見込みです。こうした予想も相まって、ANAは10月5日に開催した労協協議会で、年末一時金2カ月（加えて22年度連結営業利益の0.0億円の増額、期末一時金1カ月支給を回答しました。グループ各社でも同様の回答が返されています。報道では、回答の背景について「コロナ禍でも雇用を守るため、賞与支給凍結など人件費の削減を進めてきたが、この間、中堅

・若手の離職が相次ぎ、社員の定着に向けた賃金の回復が課題となっていた」と述べています。こうしたなかで始まった年末交渉。一時金の回復はもとより、賃金制度の見直しや基本賃金の引き上げ、物価高対策や諸手当引上げ、人員不足解消などを求め交渉が本格化しています。

全日空組（ACA）は、一時金B73771元化に伴う諸問題、人件費に関する構造問題への対応、経営監視を議題に。ANA乗員組合（APU）では、人件費コスト削減（最寄りの乗継駅）をめぐる出退勤やB73771元化に伴

う環境変化への対応が交渉課題になります。日航労連（JULF）は、統一要求として年末一時金2・5カ月以上、物価上昇手当一律10万円、諸手当の引き上げ、JGSグループ格差の是正と統一要求と合わせ、それぞれの単組要求の前進を目指します。

グランドハンドリング労働組合連合会（GHU）は、ANAでは、外部企業にアウトソーシングしていた社員の復帰が進み、ANAでは累計出向者数の7割が帰任し、JALグループでは一時期2000名が出向していましたが、報道では1日当たりの出向者は300に減ったとされています。また、雇止め撤回をめぐる協議が続く大韓航空では、100名以上の客室乗務員を採用予定で、日本航空も客室乗務員の23年度、24年度採用計画を発表しています。

コロナ禍で3回目を迎えた年末闘争。コロナ感染の第8波が予想され、強化が求められます。年末一時金は、住宅ローンや耐久消費財の支払い、教育費、月々の赤字補てんなど、生活の安定や維持に欠かせない大事な生活費でもあります。下げられた賃金を回復させ、生活の安定を取り戻すために力いっぱい頑張ります。

コロナ8波の警戒緩めず 職場要求の前進勝ち取ろう

外航労組では、英国航空労組（年間3カ月）、シンガポール航空労組（年間5カ月）、ユナイテッド航空労組（年間7カ月）は年間一時金が確定しており、フェニックス労組、エミレーツ航空労組、タイ国際航空労組が一時金交渉を進めています。外航では、入国制限の撤廃を受け、日本路線の再開・増便が相次ぎ発表されており、エミレーツ航空は、11月から成田線に超大型A380型機を運航を再開予定です。中国路線の回復は不透明感はあるものの、中国航空会社日本路線の再開を相次ぎ発表しています。

一方、懸念されるのは職場の人員不足です。外航・内航ともに多くの職場の人員不足が指摘されています。とりわけグランドハンドリングの職場では、復元が進むなかで一段と人員不足が深刻さを増しており、混乱を引き起こさないための対策が急務です。整備現場で

霜が降りる頃であることから、11月は「霜月」と言われています。季節は初冬を迎え、北の大地、北海道からは冬の便りも●紅葉の名所・穴場は、晩秋を迎え各地で見ごろを迎えています。観光地は全国旅行支援策も相まって観光客で賑わっているようですが、コロナで人員削減したホテルでは、人手不足のために部屋をフル稼働できていないと●さて、昨今の生活用品の値上げは日々の暮らしに重くのしかかります。北海道では、こうした生活用品の値上げに加え大きな負担になるのが灯油価格です。石油情報センターによると、北海道の灯油店頭価格（10月11日）はリットル214.6円、東京は213.6円でした。寒冷地の暖房は命に関わるだけにその重みは重いといえます。北日本支那の河上さんは「北海道は、たいいてい自宅の外に400リットルから500リットルの灯油タンクを備えている。月に1回定期的に補充される。毎月4、5万円はかかる。月々の灯油代が大さいので、節約のために屋根はストローを控えることもある」と話します

●北海道は寒冷地の企業では、従業員の負担軽減を目的に燃料費補助を支給しています。体をあつためる暖房手当の支給、暮らしを支える年末一時金を勝ち取ろう。

■主な記事から■

- ▶ ストレス対策に勤務改善を。航空連・筑波大学共同のストレス調査学習会を開催……………2面
- ▶ 急速に回復する航空旅客の一方で、客室乗務員の乗務時間も急増、体調崩すCAも……………2面
- ▶ 外航連、拡大幹事会を開催し、回復状況や課題を共有……………3面
- ▶ JCU、CA休憩問題でANAと交渉続く。労基署はグレー判断、勤務改善を指摘……………3面
- ▶ ITF、ICAO総会でユニバーサル政策を提案……………3面
- ▶ 航空安全会議定期総会、活発な討論で方針を確認……………4面

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

霜が降りる頃であることから、11月は「霜月」と言われています。季節は初冬を迎え、北の大地、北海道からは冬の便りも●紅葉の名所・穴場は、晩秋を迎え各地で見ごろを迎えています。観光地は全国旅行支援策も相まって観光客で賑わっているようですが、コロナで人員削減したホテルでは、人手不足のために部屋をフル稼働できていないと●さて、昨今の生活用品の値上げは日々の暮らしに重くのしかかります。北海道では、こうした生活用品の値上げに加え大きな負担になるのが灯油価格です。石油情報センターによると、北海道の灯油店頭価格（10月11日）はリットル214.6円、東京は213.6円でした。寒冷地の暖房は命に関わるだけにその重みは重いといえます。北日本支那の河上さんは「北海道は、たいいてい自宅の外に400リットルから500リットルの灯油タンクを備えている。月に1回定期的に補充される。毎月4、5万円はかかる。月々の灯油代が大さいので、節約のために屋根はストローを控えることもある」と話します

シリーズ 客室乗務員の今

航空需要の回復が進むなか、客室乗務員(CA)の乗務時間も急激に増加しており、職場からは

急速に回復する航空旅客 急増する乗務時間 体調崩すCA

様々な不具合が報告されています。問題を先送りせず、積極的に対策を講ずることが求められます。

ANAやJALでは、航空需要の回復が進むなか、客室乗務員の人員調整に苦慮しているようです。客室乗務員(航空運の専門部)による「忍び書き」休暇が制限されたり、休暇がとれず旅行を諦める

事例。また乗務員より少ない勤務日数を選択している人が、乗務時間は通常の勤務人と同じくらい乗務している事例も報告されています。急激にフライトが戻ってきているなか、体調を崩す方も多く、勤務改善が求められます。加えて海外は物価が高く、国際線フライトには何らかの対策が必要」と話します。

JCU(客室乗務員なら一人でも加入できる組合)によると、「ジェットスターやANAでは、月間乗務時間制限が100時間だが、それを超えるようになったCAは多いという。フライトが何人もコロナ禍でもあまり減便をしていない。高稼働状態が続いている」と話します。

合わない客室乗務員の低い賃金を浮き彫りにしました。乗務時間に応じて支給される乗務手当は月収の約3割を占めます。そのため大幅な減便により年収が激減し、ANAでは若年CAの給与が最低賃金を下回り、会社は急激な減便(給与体系を見直し予定)しました。こうした賃金実態や不規則な勤務、人間関係などを理由に、若手CAからは「同期の知人らが何人も辞めた」との噂も聞かれます。

勤務やフライトの偏りも問題になっています。住居が羽田空港に近いCAは、他の人に比べ「早期勤務が多い」「国際線の特定な路線をデザインされる回数が多い」と感じている人もいます。

3年近くにわたるコロナ禍でスキル面にも影響を与えています。大手航空会社の機長は「CAはコロナ禍で乗務機会が極端に減った機種もある。3年のフライトを取り戻すのは容易でない。ペチラン(CA)でもフライト前にはマニュアルを見ながら準備を行っている」と話します。

コロナに罹患したCAの後遺症にも配慮が必要ですが、後遺症によって長

期間休まるを得ない事例が報告されています。産業界は「後遺症が長引く人も珍しくない」と話します。新型コロナの第8波が予想されるなか、職場での感染対策はもうひとつ、罹患した際には安心して休める対応も必要です。

コロナ禍は、客室乗務員をめぐる賃金や勤務、休憩問題など、これまで指摘されてきた問題を改めて浮き彫りにしました。問題を先ずきせず、1つ1つの課題に向き

合い解決するとは企業価値を高めるのではないのでしょうか。

新型コロナと航空

一時休業も実施された客室乗務員については、日本ベアースのクローズを回避するために3年間一時金ゼロを受け入れ期間をの一時金は22年度、23年度は年間3カ月を確保した。今年5月に全社員を対象に賃金2・5%アップが実施された。一時の女措置として、「ロン」をベアースに国際線に勤務していた客室乗務員が、羽田路線の運航再開に伴い順次日本に戻って

水際対策の緩和を受け、運航の再開や増便を相次ぎ打ち出している外航各社。こうしたなか、10月1日に都内で外航連拡大幹事会が開催され、各別組から職場状況などが報告された。

外航連・長野事務局長の司会で始まった拡大幹事会。最初に発言したのは英国航空(BA)別組の福田書記長。「BAは2020年3月に成田空港から羽田空港に移転したが、その直後から新型コロナの影響を受け、2021年11月から運航が再開したが、10月13日に運航を再開する。この間定員の凍結

を示すのであれば、組合などが主体となって調査を行い、データに基づいて経営側に改善提案を行っていくことも、労働者の幸福に貢献できるのではないかと提起しました。

客室乗務員については、日本ベアースのクローズを回避するために3年間一時金ゼロを受け入れ期間をの一時金は22年度、23年度は年間3カ月を確保した。今年5月に全社員を対象に賃金2・5%アップが実施された。一時の女措置として、「ロン」をベアースに国際線に勤務していた客室乗務員が、羽田路線の運航再開に伴い順次日本に戻って

客室乗務員については、日本ベアースのクローズを回避するために3年間一時金ゼロを受け入れ期間をの一時金は22年度、23年度は年間3カ月を確保した。今年5月に全社員を対象に賃金2・5%アップが実施された。一時の女措置として、「ロン」をベアースに国際線に勤務していた客室乗務員が、羽田路線の運航再開に伴い順次日本に戻って

客室乗務員については、日本ベアースのクローズを回避するために3年間一時金ゼロを受け入れ期間をの一時金は22年度、23年度は年間3カ月を確保した。今年5月に全社員を対象に賃金2・5%アップが実施された。一時の女措置として、「ロン」をベアースに国際線に勤務していた客室乗務員が、羽田路線の運航再開に伴い順次日本に戻って

客室乗務員については、日本ベアースのクローズを回避するために3年間一時金ゼロを受け入れ期間をの一時金は22年度、23年度は年間3カ月を確保した。今年5月に全社員を対象に賃金2・5%アップが実施された。一時の女措置として、「ロン」をベアースに国際線に勤務していた客室乗務員が、羽田路線の運航再開に伴い順次日本に戻って

客室乗務員については、日本ベアースのクローズを回避するために3年間一時金ゼロを受け入れ期間をの一時金は22年度、23年度は年間3カ月を確保した。今年5月に全社員を対象に賃金2・5%アップが実施された。一時の女措置として、「ロン」をベアースに国際線に勤務していた客室乗務員が、羽田路線の運航再開に伴い順次日本に戻って

勤務改善ストレス対策に有効



講演した大塚教授

企業調査のデータ開示を

ストレス調査学習会

航空連と筑波大学のストレスに関する共同研究を踏まえ、「客室乗務員のストレスと、その対応」についての調査研究報告と題した学習会が10月21日、都内で開催されました。学習会は会場参加とオンラインを組み合わせたハイブリッド方式で行われました。講演した筑波大学・大塚教授は、調査の目的に

「が生じていたのかを明らかにする。③客室乗務員がストレスや疲労を軽減するための具体的なストレス対処コーピングを行っているかについて明らかにする。④収入の減少など、CAはどのストレスや疲労を軽減させるためにさまざまなコーピングを行っているか、その効果が十分あっているかを分析し分析しました。

「が生じていたのかを明らかにする。③客室乗務員がストレスや疲労を軽減するための具体的なストレス対処コーピングを行っているかについて明らかにする。④収入の減少など、CAはどのストレスや疲労を軽減させるためにさまざまなコーピングを行っているか、その効果が十分あっているかを分析し分析しました。

外航連、拡大幹事会を開催

回復状況や課題を共有

水際対策の緩和を受け、運航の再開や増便を相次ぎ打ち出している外航各社。こうしたなか、10月1日に都内で外航連拡大幹事会が開催され、各別組から職場状況などが報告された。



発言する天野書記長(手前)

水際対策の緩和を受け、運航の再開や増便を相次ぎ打ち出している外航各社。こうしたなか、10月1日に都内で外航連拡大幹事会が開催され、各別組から職場状況などが報告された。

水際対策の緩和を受け、運航の再開や増便を相次ぎ打ち出している外航各社。こうしたなか、10月1日に都内で外航連拡大幹事会が開催され、各別組から職場状況などが報告された。

水際対策の緩和を受け、運航の再開や増便を相次ぎ打ち出している外航各社。こうしたなか、10月1日に都内で外航連拡大幹事会が開催され、各別組から職場状況などが報告された。

JCO 改善求め続く ANA客乗休憩問題

労基署

ANA 「グレイ」改善を指摘 「一切違反していない」

昨年、全日空客乗乗務員のシャバンキョウ（ルージュオン）JCC組合員が、「国内線と国際線距離路線で休憩がない状態は労基法違反である」として、是正を求め淀川労働基準監督署（労基署）に申告しました。淀川労基署は今年3月25日、労基署の見解を質した組合員らに「法違反として指導できない。しかし現状の改善についてはANAに指導する」

「黒い言えないが完全な白も当然言えない。グレーであり改善の指摘を会社に伝えたい」との見解を伝えました。この問題で、組合員は大阪地連、スカイネットワーク大阪支部のサポートを得

頑なに要求を拒否

要求は、国内線、及び国際線距離路線において、労働時間が6時間を超える場合は45分、8時間を超える場合は1時間、便間および上空において業務を行わずに心身を休められる、実質的に休憩とみなせる時間を与

キツイ勤務の改善急務

2001年以降、ANAでは客室乗務員の在職死亡が30名以上報告されています。また、JALでは実施されている6日連続勤務（国内線を2日間乗務、その翌日から時差や深夜勤務を伴う長距離国際線の泊4日を7つじて乗務する勤務）や、緊張を伴う離着陸を1日に8回も繰り返す国内線1日4便乗務という過酷な勤務が問題として指摘されてきました。それらが改善されるよう、国内線と国際線短距離

2001年以降、ANAでは客室乗務員の在職死亡が30名以上報告されています。また、JALでは実施されている6日連続勤務（国内線を2日間乗務、その翌日から時差や深夜勤務を伴う長距離国際線の泊4日を7つじて乗務する勤務）や、緊張を伴う離着陸を1日に8回も繰り返す国内線1日4便乗務という過酷な勤務が問題として指摘されてきました。それらが改善されるよう、国内線と国際線短距離

2001年以降、ANAでは客室乗務員の在職死亡が30名以上報告されています。また、JALでは実施されている6日連続勤務（国内線を2日間乗務、その翌日から時差や深夜勤務を伴う長距離国際線の泊4日を7つじて乗務する勤務）や、緊張を伴う離着陸を1日に8回も繰り返す国内線1日4便乗務という過酷な勤務が問題として指摘されてきました。それらが改善されるよう、国内線と国際線短距離

2001年以降、ANAでは客室乗務員の在職死亡が30名以上報告されています。また、JALでは実施されている6日連続勤務（国内線を2日間乗務、その翌日から時差や深夜勤務を伴う長距離国際線の泊4日を7つじて乗務する勤務）や、緊張を伴う離着陸を1日に8回も繰り返す国内線1日4便乗務という過酷な勤務が問題として指摘されてきました。それらが改善されるよう、国内線と国際線短距離

2001年以降、ANAでは客室乗務員の在職死亡が30名以上報告されています。また、JALでは実施されている6日連続勤務（国内線を2日間乗務、その翌日から時差や深夜勤務を伴う長距離国際線の泊4日を7つじて乗務する勤務）や、緊張を伴う離着陸を1日に8回も繰り返す国内線1日4便乗務という過酷な勤務が問題として指摘されてきました。それらが改善されるよう、国内線と国際線短距離

2001年以降、ANAでは客室乗務員の在職死亡が30名以上報告されています。また、JALでは実施されている6日連続勤務（国内線を2日間乗務、その翌日から時差や深夜勤務を伴う長距離国際線の泊4日を7つじて乗務する勤務）や、緊張を伴う離着陸を1日に8回も繰り返す国内線1日4便乗務という過酷な勤務が問題として指摘されてきました。それらが改善されるよう、国内線と国際線短距離

2001年以降、ANAでは客室乗務員の在職死亡が30名以上報告されています。また、JALでは実施されている6日連続勤務（国内線を2日間乗務、その翌日から時差や深夜勤務を伴う長距離国際線の泊4日を7つじて乗務する勤務）や、緊張を伴う離着陸を1日に8回も繰り返す国内線1日4便乗務という過酷な勤務が問題として指摘されてきました。それらが改善されるよう、国内線と国際線短距離



都庁38階の労働委員会で調査が続く ANA不当労働行為事件

京都労働委員会（都府庁）に不当労働行為救済申し立てを行いましたが、8月31日には第4回目の調査が行われ、この中のやり取りを経てJCCは10月6日、ANAに再度の要求書提出と団体交渉を申し入れました。

京都市労働委員会（都府庁）に不当労働行為救済申し立てを行いましたが、8月31日には第4回目の調査が行われ、この中のやり取りを経てJCCは10月6日、ANAに再度の要求書提出と団体交渉を申し入れました。

京都市労働委員会（都府庁）に不当労働行為救済申し立てを行いましたが、8月31日には第4回目の調査が行われ、この中のやり取りを経てJCCは10月6日、ANAに再度の要求書提出と団体交渉を申し入れました。

京都市労働委員会（都府庁）に不当労働行為救済申し立てを行いましたが、8月31日には第4回目の調査が行われ、この中のやり取りを経てJCCは10月6日、ANAに再度の要求書提出と団体交渉を申し入れました。

京都市労働委員会（都府庁）に不当労働行為救済申し立てを行いましたが、8月31日には第4回目の調査が行われ、この中のやり取りを経てJCCは10月6日、ANAに再度の要求書提出と団体交渉を申し入れました。

京都市労働委員会（都府庁）に不当労働行為救済申し立てを行いましたが、8月31日には第4回目の調査が行われ、この中のやり取りを経てJCCは10月6日、ANAに再度の要求書提出と団体交渉を申し入れました。

京都市労働委員会（都府庁）に不当労働行為救済申し立てを行いましたが、8月31日には第4回目の調査が行われ、この中のやり取りを経てJCCは10月6日、ANAに再度の要求書提出と団体交渉を申し入れました。

京都市労働委員会（都府庁）に不当労働行為救済申し立てを行いましたが、8月31日には第4回目の調査が行われ、この中のやり取りを経てJCCは10月6日、ANAに再度の要求書提出と団体交渉を申し入れました。



京都市労働委員会（都府庁）に不当労働行為救済申し立てを行いましたが、8月31日には第4回目の調査が行われ、この中のやり取りを経てJCCは10月6日、ANAに再度の要求書提出と団体交渉を申し入れました。

京都市労働委員会（都府庁）に不当労働行為救済申し立てを行いましたが、8月31日には第4回目の調査が行われ、この中のやり取りを経てJCCは10月6日、ANAに再度の要求書提出と団体交渉を申し入れました。

京都市労働委員会（都府庁）に不当労働行為救済申し立てを行いましたが、8月31日には第4回目の調査が行われ、この中のやり取りを経てJCCは10月6日、ANAに再度の要求書提出と団体交渉を申し入れました。

京都市労働委員会（都府庁）に不当労働行為救済申し立てを行いましたが、8月31日には第4回目の調査が行われ、この中のやり取りを経てJCCは10月6日、ANAに再度の要求書提出と団体交渉を申し入れました。

京都市労働委員会（都府庁）に不当労働行為救済申し立てを行いましたが、8月31日には第4回目の調査が行われ、この中のやり取りを経てJCCは10月6日、ANAに再度の要求書提出と団体交渉を申し入れました。

ICAO総会

ITF、「ニューディール政策」を提案

抑制と均衡、脱炭素化など行動提起

混沌の淵に立つ航空

ITFが発表した「航空のニューディール政策」が、第41回ICAO総会（9月26日〜10月7日）で提案されました。ITFは「航空は、危機と混沌の間で揺れ動いている」とし、「コロナ禍は経済的不平等を悪化させ、航空労働者は世界的な閉鎖の最前線に立たされた。入国制限が解除され、コロナ禍からの回復がようやく始まったところだが、フライト需要や乗客が増え、数十年

ITFが発表した「航空のニューディール政策」が、第41回ICAO総会（9月26日〜10月7日）で提案されました。ITFは「航空は、危機と混沌の間で揺れ動いている」とし、「コロナ禍は経済的不平等を悪化させ、航空労働者は世界的な閉鎖の最前線に立たされた。入国制限が解除され、コロナ禍からの回復がようやく始まったところだが、フライト需要や乗客が増え、数十年

ITFが発表した「航空のニューディール政策」が、第41回ICAO総会（9月26日〜10月7日）で提案されました。ITFは「航空は、危機と混沌の間で揺れ動いている」とし、「コロナ禍は経済的不平等を悪化させ、航空労働者は世界的な閉鎖の最前線に立たされた。入国制限が解除され、コロナ禍からの回復がようやく始まったところだが、フライト需要や乗客が増え、数十年

ITFが発表した「航空のニューディール政策」が、第41回ICAO総会（9月26日〜10月7日）で提案されました。ITFは「航空は、危機と混沌の間で揺れ動いている」とし、「コロナ禍は経済的不平等を悪化させ、航空労働者は世界的な閉鎖の最前線に立たされた。入国制限が解除され、コロナ禍からの回復がようやく始まったところだが、フライト需要や乗客が増え、数十年

ITFが発表した「航空のニューディール政策」が、第41回ICAO総会（9月26日〜10月7日）で提案されました。ITFは「航空は、危機と混沌の間で揺れ動いている」とし、「コロナ禍は経済的不平等を悪化させ、航空労働者は世界的な閉鎖の最前線に立たされた。入国制限が解除され、コロナ禍からの回復がようやく始まったところだが、フライト需要や乗客が増え、数十年

ITFが発表した「航空のニューディール政策」が、第41回ICAO総会（9月26日〜10月7日）で提案されました。ITFは「航空は、危機と混沌の間で揺れ動いている」とし、「コロナ禍は経済的不平等を悪化させ、航空労働者は世界的な閉鎖の最前線に立たされた。入国制限が解除され、コロナ禍からの回復がようやく始まったところだが、フライト需要や乗客が増え、数十年

ITFが発表した「航空のニューディール政策」が、第41回ICAO総会（9月26日〜10月7日）で提案されました。ITFは「航空は、危機と混沌の間で揺れ動いている」とし、「コロナ禍は経済的不平等を悪化させ、航空労働者は世界的な閉鎖の最前線に立たされた。入国制限が解除され、コロナ禍からの回復がようやく始まったところだが、フライト需要や乗客が増え、数十年



ITFが提案した航空のニューディール政策

ITFが発表した「航空のニューディール政策」が、第41回ICAO総会（9月26日〜10月7日）で提案されました。ITFは「航空は、危機と混沌の間で揺れ動いている」とし、「コロナ禍は経済的不平等を悪化させ、航空労働者は世界的な閉鎖の最前線に立たされた。入国制限が解除され、コロナ禍からの回復がようやく始まったところだが、フライト需要や乗客が増え、数十年

ITFが発表した「航空のニューディール政策」が、第41回ICAO総会（9月26日〜10月7日）で提案されました。ITFは「航空は、危機と混沌の間で揺れ動いている」とし、「コロナ禍は経済的不平等を悪化させ、航空労働者は世界的な閉鎖の最前線に立たされた。入国制限が解除され、コロナ禍からの回復がようやく始まったところだが、フライト需要や乗客が増え、数十年

安全会議だより 161

第57回定期総会を開催
活発な討論で運動方針を決定

航空安全会議は10月6日、実出席とオンラインの組み合わせによるハイブリッド方式で第57回定期総会を開催しました。代議員定数の見直しにより、今総会から総代議員

数名となり、21名の代議員が出席して職場報告を交えた活発な討議が行われ、56期運動総括と決算、そして57期運動方針及び予算案が可決承認されました。



定期総会の会場。10月6日

懸念されるグラハン
職場の人員不足

職場報告で特徴的だったのは、ランドハンドリング(グラハン)に関する議論です。グラハンは地上支援業務の総称で、航空機が到着してから出発までの間に地上で行われる様々な業務を担当しています。なお、海外の一部空港では整備作業や燃料作業といった地上業務も実施されています。

新型コロナウイルス感染症から回復過程にある中、世界における航空需要の高まりに対して、グラハンの人員不足に起因する混乱が欧米諸国で相次いでいることが報告されています。英国やオランダ等の空港では出発旅客数や運航便数を制限する事態となっています。日本航空の赤坂社長は見方で、「世界的に空港で働く人手不足が起きており、ランドハンドリング業務の人材確保が国際線回復の焦点になると述べています。この状況は日本国内でも同様で、コロナ前は一時金の高きから一定の人気があった

グラハンの職場も、航空需要の低迷を理由に人員削減が行われ、一時金の水準が回復していないことから将来展望や魅力が薄まり、離職率も増加しています。その結果、羽田空港でANAのランドリングを行うANAエアポートサービス(ANA EPS)では、2022年9月時点の社員数が20年7月対比で2割減、JALのランドリングを行うJALランドサービス(JLS)の職場では人員が約1割減少、委託先によっても社員数が削減となった会社もありました。

こうした人員不足に起因する不安定な状況も発生しており、ANAやJALでは航空機損傷事故やウェット&バランスの不一致など7月だけで6件の不安定な事例が発生しました。JGSでは4月〜9月の間に労働災害や品質面のインシデントが合計20件

新議長紹介



日乗連議長
馬場 嘉浩さん

「小さい時から乗る物好きが高じて、パイロットになったのかもれない」。

小学校から通学には電車を利用しており、乗り物に乗るのが大好きな少年でした。

高校卒業と同時にパイロット目指し航空大学校を受験しました。最初は失敗しましたが、一般大学を経て再度航空大学校に合格。航大卒業と同時に全日空にパイロットとして入社しました。パイロットは技術の習得が中心かと思っていました

が、実際は学科の勉強も多く、苦勞しましたと話します。

入社後に全日空乗組員(ACC)に加入。当時の新人教育がありましたので、若手の時から何らかの役割を務めるのが当然という雰囲気があり、それがACCの文化としてあったように感じます。

組合運動を通し強い影響を受けたのが機長をめぐる2つの裁判でした。一つは全日空便の機長が佐賀空港着陸直前に意識を失い、その後亡くなった

た佐賀便機長の労災裁判。2つ目は機体が突如乱高して客室乗務員が死傷した日航706便事故の裁判です。この2つの裁判を通し、労働組合の連帯した取り組みの重要性を学びました。

経験のあるベテラン層と、これから担う若手の連携した運動が重要になると思う。そのため機長の役割を担いたい」と抱負を語ります。

10月11日から入国制限の上限撤廃や帰国滞在時のビザ免除、国内における全国旅行支援策が開始され、旅客増が確実視される中、グラハンの受け入れ態勢は充分とは言えません。グラハン各社では、コロナ禍で中断していた専門学校等の事前研修の受け入れを10月から再開していますが、人手不足の最中の新人受け入れに対して、安全業務と新人教育の両立に対する不安定な要素の高まりが懸念されます。そんな中、航空安全会議は安

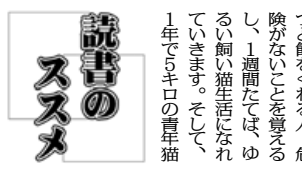
全を最優先にした作業環境の構築を行政に訴えています。

384号1面の「11月民間航空部会総会の記事で間違いがありました。次の通り訂正します。11月総会は「11月世界大会」に、ランドハンドリング・タスクフォースは「ランドハンドリング・タスクフォース」民間航空部会は「民間航空部会」は、議長にリカルド氏は「民間航空部会」議長にエドカルド・リヤン氏は「副議長」。オリバー氏は「副議長」。オリバー・リチャードソン氏に訂正します。

先月「JAL啓発センター」を視察する機会を得ました。ランドハンドリングで働く仲間との見学でしたが、私たちの案内を担当された方がグラハンに就任していた方だったことが、羽田空港で事故機の出発に携わった方々に起きたこと、大阪港、羽田空港で10月便の到着便作業を予定していた方の様子などを説明に加えたことで、参加者は事故や航空機の安全を身近に感じる「できた」と感想を語っていました。

見学コースには、事故に関する展示スペースがあります。何か足りないなと思っていましたが、『沈まぬ大鵬』がありました。

人間はなぜわからないのかニャー
猫はわかっている
著者 村山 由佳 他6人
我が家には1年前から保護猫がいます。工場の隅で見かけ、生後1か月ほどのやせ細った黒猫でした。友人からの依頼で保護猫NPPOを経由して我が家に来りました。
手のひらサイズの子猫も最初は一人前にはなれず、猫も「ニャー」と威嚇するのですが、3日目たつと顔をくれる人、危険がないことを覚えるし、1週間たてば、ゆるい顔の猫生活になっていきます。そして1年で5キロの青年猫となり、今では由良まなみ家族と仲良く暮らしています。
NHKテレビの「NHK歩きの番組が好きで、シューッと眺めまわす。最近、夫婦の会話が大きくなるにつれて、猫の生活に「ニャー」泣きまわります。まるで「暗黒はやめなさい」といっているようです。先代の無料でもらってきたネコは、猫同士のけんかを目を大げかに40分



【お詫言と訂正】
384号1面の「11月民間航空部会総会」の記事で間違いがありました。次の通り訂正します。11月総会は「11月世界大会」に、ランドハンドリング・タスクフォースは「ランドハンドリング・タスクフォース」民間航空部会は「民間航空部会」は、議長にリカルド氏は「民間航空部会」議長にエドカルド・リヤン氏は「副議長」。オリバー氏は「副議長」。オリバー・リチャードソン氏に訂正します。

円かかったこともありました。ネコの悲しい別れも2度経験しました。
本書にはそんな、こんなのネコへの愛情あふれた短編が7つ集められます。「50万の猫と7センチ」名前があまり好きなのならどんな内容かも想像するのは難しいでしょうか。でも作家のみなさんは、期待を「そっちゃん」と嬉しく裏切ります。
まだまだ、生活しつらい毎日が続きます。心は豊かにしておきたいものです。