



# 迫る2030年問題

## パイロット不足にどう対応 求められる乗組と真摯な交渉

国交省が、2030年頃になると大量退職者が発生することから、年間400名規模で新規パイロットの採用をしなければならぬ事態が訪れるとの予想を公表したのは2013年11月。いわゆる「2030年問題」です。



出発前に航空機を点検するパイロット

当時、主要航空会社のパイロットの年齢構成が40歳台に偏っていたことから、15年〜20年が経過する2030年頃、パイロットの高齢化が進み大量退職時期が到来することが予測されたことから、国交省は「航空需要予測に基づき、パイロット需要予測を実施した結果、2022年には約6700〜7300人のパイロットが必要であると予測されており、年間で約200〜300人の新規パイロットの採用を行う必要がある」と

明らかにしました。予想から7年を経た2020年、国内定期航空会社のパイロット数は6604人（日本航空協会「数字でみる航空」）。コロナ禍でも採用を継続していることを加味すれば、全体数はほぼ予想通りとみることができ、各社が抱えている事情は異なります。コロナ禍で一時的な事業縮小を打ち出した全日空。採用を凍結し希望退職等で人員削減を進めたが、パイロットについては採用を継続し

た。グループ内での路線の棲み分けに伴いグループ各社で運航する機種も見直しされ、パイロットの出向や機種変更も計画されていることから、労使間での協議が続けられています。

2010年の経営破綻を契機にパイロットを大幅に削減した日本航空が自社養成のパイロット採用を再開したのは2015年度。この年60名程度を採用しました。一方の全日空は、グループで160名の採用計画を打ち出していました。

破綻以降、日本航空は年々供給量を増やしており、パイロット不足は誰の目にも明らかでした。乗員組合からの指摘に対しても認めなかった日本航空は2021年8月、突如「既成乗員の採用」を発表しました。この施

策は職場の反発を招き、乗員計画の間違いを認めない会社不信を増大させ、会社はこの計画を2023年3月まで凍結することで鎮静化を図りました。次に打ち出されたのが、グループ会社からパイロットの転籍を認める制度の導入です。機長が対象になりますが、パ

イロット養成の仕組みの違う中では、受け入れ側の乗員の理解が欠かせません。日航乗組（JF U）は、受け入れ側と転籍する側双方の乗員組合の理解なく合意がない限りは「転籍制度の導入を見送る」とを会社に申し入れていきます。このように日本航空で

### 懸念される空港能力の低下

#### 急増する国際線旅客

新型ウィルスの水際対策の緩和により、訪日外国人が急増しています。観光局が発表した10月の訪日外国人旅客は49万8600人、前月から倍以上に増加しました。出国した日本人数は34万9600人で前月から約3

### 新型コロナと航空

万人増えました。2019年対比では2割程度にとどまっていますが着実に増加しています。訪日外国人数が最も多かったのは韓国で12万2900人、次が米国の5万3200人、香港3万6200人、台湾3万5000人、タイ3万4100人の順でした。成田空港で外国社のハンドリングを行っているJAS新労組の堀井さんは「日々のフライトを見てみると、香港、台湾、タイからの便が増加している」と話します。

国内LCCのジェットスターやパンやピーチなども国際線の運航再開を相次ぎ発表しており、国際線は本格的な回復に向け加速しています。一方、人員不足など空港の受け入れ能力の低下が指摘されています。グランドハンドリングを行うJGS、ANA ASAともに人員不足が顕著になっている。ANA ASAでは客室乗務員の応援で対応し、JGSでは委託先の人員不足に出国者増で対応している。国際線の便数は6割程度戻ってきているが、これからさらに便数は増え国際線も本格的な回復を迎えることになる。人員増はもとより、スキルを持つ人材の流出に歯止めをかけるためにも、労働条件の引き上げが急務」と強調します。

## 整備現場 デジタル化が新たな負担 遅れる勤務改善「体力もたない」



到着便の機体を点検する整備士

2016年7月に国交省は、「操縦士・整備士共に、年齢構成に偏りがあり、今後大量退職時代を迎える」として、整備士の養成・確保対策を打ち出しました。公表された資料では、今後10年間で2000人が退職するとしています。それから6年、デジタル化や勤務など職場の環境改善の遅れが指摘されています。大手航空会社で運航整備に携わる吉田さん（仮名）は、勤続30年を超えるベテラン整備士です。運航整備に従事する整備士としては当たり前のように経験する地方空港で

の経験も積んできました。経験を活かして定年後も働き続けたいと考えていますが、「同僚の中には躊躇している人もいます」と話します。整備現場もデジタル化が進んでおり、飛行や整備記録を記載するログブックが電子化されています。吉田さんの職場でも「Eログ」が導入されていますが、評判がさぶる悪いようです。「外航や他社のEログは操作も簡単にできているようだが、我社のEログは、世

界一わかりづらい面倒。入力の間違ったりすると、手直しに時間がかかり、法確認ミスの防止、業務軽減が目的のEログが皮肉にも負担になっている。定年した再雇用者の中には、こんな複雑なものを経験するなら、「雇用延長に応募しない」と言う人もいます。職場の声を反映した改良が進むのかは不明です。夜勤などの勤務改善を求める声も高まっています。整備連（航空連の専門部）が行っている「整

備安全アンケート」によると、JALでは（整備業務はJAL ECGが実施子会社）、整備業務の増加に伴い夜勤での休憩が取れないケースが増加傾向にあります。こうしたことから、「体力がもたない」など、定年まで夜勤を続けることへの不安の声が聞かれています。ANAでも整備業務は整備専門のグループ会社が

行っており、勤務に連続夜勤が導入されています。連続夜勤は心身に負担も大きく、疲労や健康面、生活への影響が指摘されています。航空連・浦本副議長（整備連担当）は「各社

は、既成乗員の採用問題やグループ会社からの転籍制度導入をめぐる動きが緊迫化することが予想されます。職場からは「会社の乗員計画の失策を現場に押し付けたのでは、職場を混乱させるだけ」と憂慮する声があがっています。

## 委託化見直し自社整備基本に

（整備連担当）は「各社

今後はコロナ8波やインフルエンザの流行による人員不足も懸念されます。国際旅客の急増や繁忙対策の強化、安全な職場、それを支える人材確保が急務です。

JCU

# 大韓航空CA雇止め、和解し解決

## 2年の交渉 到達点を確認

### 多くのご支援に感謝

ジャパンキャビンクルーユニオン（JCU）が、東京都労働委員会（都労委）に不当労働行為救済申請を行っていた大韓航空客室乗務員雇止め事件は11月21日、都労委で和解解決しました。

この事件は、大韓航空がコロナ禍により乗務員がなくなってきたことを理由に、2020年9月、10月に2年契約満了を迎えた客室乗務員を雇い止めたことから始まり、雇止めされた11名がJCUに加入し、契約の更新を要求して団体交渉が始まりました。

その根拠は、①募集時には契約年数が示されておらず、採用後の韓国での訓練開始後に初回2年の契約を締結。その後更新は1回3年間。通常は更新されると言われていたこと。②ほとんど同じ乗務員をしていた韓国ベールの客室乗務員は、同時に2年契約終了後、通常通り正社員転換が行われたこと。③雇用調整助成金を活用することにより、契約更新しても会社の出費は小さいこと。④大韓航空は貨物事業が好調でコロナ下でも利益を上げていたことなどです。

ところが大韓航空は「外国ベースの契約制客室乗務員は日本以外も一律に解雇しており、日本だけ特別扱いはできない」と主張していた。

「1」として、まったく要求にこたえませんでした。そうした中で、どうしても納得いかず、法的手段も辞さないとする組合員3人が労働委員会制度を活用し解決を目指すこととしました。

2020年10月に始まった団体交渉は、1回目から4回目までは組合の質問に会社が答えられない不誠実な交渉だったことから、2021年2月に不

当労働行為救済申請を行っていました。組合は申し立て後、最初の期日で「目的は事件を解決するためだ」と述べ、都労委はそれを受け止めて、不当労働行為調査と並行して和解協議を提起し、会社も応じました。

組合は、解決要求として日本人客室乗務員募集時の再雇用の約束を提出し、会社も一定の優遇措置をとる考え方を示しました。

したが、内容が不十分として、都労委調査を継続しつつ団交も行い解決を目指しました。

この間、都労委としても解決に向けて努力しましたが、大韓航空本社はかたくな姿勢をとりつづけて、最初に示した考えから動きませんでした。

悔しさは残りますが、労働委員会を活用し、ねばり強く2年に及ぶ交渉での到達点を確認として、和解解決することとしました。

争議の解決にあたりJCUは「これまで、カンパ等をお寄せいただいた航空運加盟各労組の皆さまに感謝いたします」とお礼を述べました。

したが、内容が不十分として、都労委調査を継続しつつ団交も行い解決を目指しました。



和解書を手にするJCU・木谷委員長



## ガルーダ・インドネシア航空 無期転換のCAを解雇

新型コロナウイルスによって経営危機に陥っていたガルーダ・インドネシア航空。JCUは客室乗務員として働いていた組合員が解雇されたため、組合員の雇用確保を目指す取り組みを続けて

新型コロナウイルスによって経営危機に陥っていたガルーダ・インドネシア航空。JCUは客室乗務員として働いていた組合員が解雇されたため、組合員の雇用確保を目指す取り組みを続けて

昨年12月31日、JCU組合員の契約制客室乗務員2名が無期転換したにもかかわらず、雇い止めの形で解雇されました。JCUは、解雇無効であるものの、ガルーダ航空が再建手続（投資家・取引先に債権放棄を求め）を裁判所に申し立て、路線の縮小、人員削減を進めていたため、解雇無効で争うことを留保し、再建手続終了後の再雇用を要求しました。

その後、裁判所は6月27日に手続きを認可した

こと、11月に手続きが完了することが報道されました。さらに、11月より成田・デンパサール便の運航が再開されることになったため、10月に本社に対し再雇用を検討するようレターを送りました。

これに対する返信が11月15日に届きましたが、客室乗務員は余剰人員を抱え、韓国・日本ベースは廃止する考えが示されました。厳しい内容ですが、組合員を守るため、今後の対応策を検討します。

# コロナで9割が労働条件悪化

## 気候変動で報告書発表

「世界の航空労働者の9割が労働条件の悪化を感じている」とITFのアンケート調査で判明

ITFはこの調査結果をカナダ・モントリオールのICA総会前に発表し、緊急の対策が講じられなければ、旅行危機や大規模な混乱が常態化する警告しました。「航空産業の仕事の質は低下していると思います」との質問に対し、3713人のうち3379人（89%）が「そう思う」

と回答しました。調査対象者は世界120カ国以上の航空労働者です。

回答者の4分の3が、雇用主から尊重されていないと感じられないと回答。「この夏、主要空港での大規模な航空発生したり、フライトの上限設定が行われたりするなどの大混乱が生じ、その根本原因への対応が航空業界に求める声が高まっている」と述べています。

ITFは、11月6日からエジプトのシャルムエルシェイクで開催される気候変動に関する国連会議（COP27）に先立ち、各国政府・使用者に対する要求を記載した報告書を発表しました。

## ITFニュース

報道によると、スペインの首都マドリッドでは11月13日、医療従事者や労働組合などが、公共医療の民営化の中止と医療従事者の待遇改善を求めて抗議行動が行われ、主催者発表では67万人が集

「交通運輸部門からの温室効果ガス排出量は全体の15%を占めている。COP27において、労働組合は、交通運輸のカーボンニュートラルが実現し、労働者と労働者の生活が守られる新しい世界に向けて、労働者主導の公正な意向を要求する」と訴えます。



気候変動に関する報告書。ITFホームページより

気候変動に関する報告書。ITFホームページより

# 鹿児島空港周辺の障害物件

## 制限に抵触する物件撤去を要請

全国の皆さん、ウガミンショーラン！（※奄美大島の方言で「こんにちは」の意味）

航空安全会議鹿児島支部では、北は鹿児島県本

土から南は与論島までの南北600キロメートルにわたる鹿児島県内を中心に島と島、離島と本土を結び県民の暮らしを支える日本エアコミュニティ

1（JAC）の乗員組合員、客室乗務員組合員、そして国土交通労組の鹿児島空港に勤務する組合員が中心となって空港の安全環境整備や諸問題解決のため活動を行なっています。今日はその活動の一部をご紹介します。

鹿児島空港における離陸気象条件について  
鹿児島空港は県本土の中央、霧島連山の麓に位置し標高276メートルの高山にあります。その為、霧による低視程や風の急激な変化など悪天候に悩まされやすい空港です。空港の周辺には地元の名産であるお茶畑が広

がっています。お茶の葉は霜に弱く、高地に位置し冬季の冷え込みが厳しい当地では柱（ポール）の上部に扇風機を設置し、夜間から早朝にかけて動作させることで霜の付着防止に努めています。そんな中で2016年ごろから空港周辺の障害物件により離陸の最低気象条件が引き上げられ1600メートルの視程（または滑走路視距離）が必要条件となりました。2019年度に実施した障害物調査では229件（工作物66件、樹木163件）が制限表面に抵触することが確認され



鹿児島空港周辺の様子

ました。この条件は運航者にとって大変厳しいもので、少しの雨や霧の影響で運航に制限が生じてしまい、鹿児島空港の航空管制官にとっても悩みの種となっています。当支部では、制限に抵触する障害物件の除去を最優先事項として当局に要請しておりますが、当局側の説明では「県有地などの除去可能な立木、物件は伐採、撤去したが私有地の立木や私有財産にあたる工作物については所有者の理解、撤去費用の負担とその承諾が得られなければ着手できない。また登記上不明確な物件や土地も存在する」とのことです。引き続き解決に向けて粘り強く要請を続けていきます。

ほかにも色々：他にも鹿児島空港におけるILS R/WY34進入時のGS揺らぎ（ラフネス）解消やJAC就航地である屋久島、但馬空港等の設備改善といった諸問題の解決を求めています。

「思うようにいかない人生にいらだち絶望しながらそれでも新たな一歩を踏み出そう」  
石田衣良  
再生

# 日々を懸命に生きる人々の絆 最泣の一冊 再生

石田衣良 著

「こんなに進んだ社会になつたのに、「戦争が終わらない」「真面目に働いているのに生活が良くなる。いや悪くなるばかりだ」

「大企業の内部留保はどんどん増えているのに賃金は上がらない。」  
労働組合より政府が先に賃金を上げなさいという、まったくおかしな事態に首をかしげます。そして、

「火を熾す（おこす）」では、定年退職した公園のボランティア、出版社を辞めた青年、登校拒否の小学5年生の3人が冬の焚火で小さな奇跡をおこします。最近の新聞で「最も泣ける本」最泣の一冊」という記事がありました。新聞の最泣のお勧め本は本書ではありませんでした。が、私は、本書は最泣の本としてぜひお勧めします。

「火を熾す（おこす）」では、定年退職した公園のボランティア、出版社を辞めた青年、登校拒否の小学5年生の3人が冬の焚火で小さな奇跡をおこします。最近の新聞で「最も泣ける本」最泣の一冊」という記事がありました。新聞の最泣のお勧め本は本書ではありませんでした。が、私は、本書は最泣の本としてぜひお勧めします。



幼い障害児を持ったお父さん、お母さんの日常、心情が重く伝わってきたのは私の身近にも障害児がいるの

地上に出たとは言っても、ドームの中を走行するので景色を見ることはできない」と。  
地中から掘り出された残土を利用し、河川敷を約8メートル盛土します。この付近の河川敷はキャンプ場となっており、かながわの橋100選の「小倉橋」(鉄筋コンクリート4径間連続アーチ橋)もあり、市民に親しまれているところでもあります。

# 議論進む労働法制見直し

## デジタル払い・解雇の金銭解決

旧統一強化と自民党の

政治家との関係が取り沙

汰され、関係する政治家は説明に四苦八苦しています。これが原因で、岸

田内閣の支持率は低下するばかりです。比較的政治権寄りとされるNHKや読売新聞の世論調査でも支持率は40%を切りました。時事通信が10月に行った世論調査では、岸田内閣の支持率は30%を割り27%でした。こうした支持率の低下もあり、国会では重要法案と言われるものはほとんどないようです。ですが、働

く者に密接に関係する労働法制については様々な動きがあります。航空運も参加する「雇用共同アクション」から関係する労働法制をめぐる論議状況を報告します。

今国会では、厚労省に関する案件では、コロナ関係や障害者支援法。労働法関係では、一般職給与法等、フリーランス新法があります。フリーランス新法は閣議決定がされていませんが、取引適正化のための法制度です。気になるのは、労働移動を前面に「総合経済対策」で打ち出した「リ

「賃金デジタル払い」のための労基法施行規則改正案が諮問、確認されました。労働条件分科会では、裁量労働制に関わる議論も進められています。

労働契約関係法では、多様な正社員として地域

限定社員を導入する企業が増加していますが、限定社員の解雇を容易にする動きも出ています。限定社員制度にも注意が必要で、最も注意が必要なのが、「解雇の金銭解決制度」です。現在は、違法な解雇は無効となるので、雇用関係は終了せず継続することになります。しかし、解雇の金銭解決制度というのは、違法な解雇の場合に労働者に金銭が支払われることによって労働契約関係が終了するという制度です。

労働法制は私たちに密



朝の通勤風景



朝の通勤風景

記事から「外航連、拡大幹事会…3面」は「…2面」の間違いでした。2面の「外航連、拡大幹事会を開催」の記事で、「BAは…10月13日に運航を再開」は「BA…11月13日に運航を再開」の間違いでした。訂正いたします。

財政投融資から3兆円を借り入れ、総額9兆円の巨大事業のLINEA新幹線。品川―名古屋間の開業予定は2027年です。地中から掘り出された残土処理や生活用水への影響、南アルプスの生態系への影響が指摘されており、地中深く進む工事は計画通りには進んでいないようです。

先日、さつま掘りの帰りに知人の案内でLINEA新幹線の工事現場を見学してきました。品川を出発したリニア新幹線は地中を走行し、最初に地上に出てくる地点が神奈川県相模原市緑区です。

持続可能な社会、自然環境にとって必要な事業なのか、と考えました。

【お詫びと訂正】

385号1面の「主な記事から」の「外航連、拡大幹事会…3面」は「…2面」の間違いでした。2面の「外航連、拡大幹事会を開催」の記事で、「BAは…10月13日に運航を再開」は「BA…11月13日に運航を再開」の間違いでした。訂正いたします。

地上に出たとは言っても、ドームの中を走行するので景色を見ることはできない」と。

地上に出たとは言っても、ドームの中を走行するので景色を見ることはできない」と。