

# 謹賀新年

今年もよろしく  
お願い致します



＜ 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/>



## 2023年を展望して

編集部

3年ぶりに行動制限のない新年を迎えたものの、新型コロナウイルス感染症拡大の第8波の只中があります。ロシアによるウクライナ侵攻の長期化、安倍首相の銃撃事件を契機に露わになった旧統一教会をめぐる問題や政治家の不祥事、防衛費増額のこと、増税のこと、物価高対策など私たちの暮らしをめぐる課題は山積しています。

1月に発表される通常国会では、14兆円を超える2023年度予算が審議されます。戦後日本の防衛政策の大転換と言われる「国家安全保障戦略」「国家防衛戦略」「防衛力整備計画」の安保関連3文書の改定により、防衛費は5年間で現行の1.5倍、43兆円に増額する計画です。これによる国民生活への影響が懸念されます。

燃料価格や原材料の値上げなどにより、23年も生活用品の値上げが相次ぎ発表されています。今や物価高騰のなか、賃金引き上げは政労使共通の認識になっており、賃金引き上げに向けた労働組合の積極的な取り組みが求められます。

新型コロナウイルスに伴う行動制限が緩和されて以降、国内線の旅客便

はほぼコロナ前の水準まで回復しました。国際線は中国路線の回復に不透明感はあるものの、遅れていたアジア・太平洋路線も回復傾向にあります。航空各社では日本路線の再開・増便を進めており、各職場では人員確保が緊急の課題になっています。

さて、迎える23春闘。賃金引き上げはもろんですが、同時にコロナ禍で露呈した客室乗務員やグラウンドスタッフの脆弱な賃金制度の改善が急務です。後を絶たない退職に歯止めをかけるためにも安心・安定につながる賃金制度に見直すことが求められます。

### ■主な記事から■

- ▶ 新春インタビュー 疲労とストレス問題について聞きました
- ▶ 「勝利判決必ず」。KLMオランダ航空CA雇止め裁判審、判決日は3月27日
- ▶ 規制緩和で進む航空の自動化

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

JALでは「入財への投資の拡充」「適正な社員還元」を打ち出しています。しかしこうした施策を裏切るものでできるかは、労働組合の主体的な取り組みにかかっています。

国際線の急激な回復に伴い稼働強化も予想されます。欧州線の迂回ルートに伴う長時間乗務の長期化も予想されます。職場環境の変化は疲労やストレス要因を生み出すことから、今後対応すべき重要なテーマになります。そのためには職場点検を丁寧に行う必要があります。

コロナ禍は4年目を迎えます。油断せず感染対策を継続し、賃金の回復、職場要求の前進に向けてともに頑張ります。

### 誘導路

物価高のなか  
で迎えた2023年。今年も生活用品の値上げが発表されてき

り、コロナ禍で賃金引き下げを強いられてきた働き手にとっては厳しい生活が続きます。民間の調査会社の試算によると、物価高の影響で22年度の家計支出は前年度に比べ9万6000円増え、23年度はさらに4万円増えるとのこと。「政府は当面は見送る方針としながらも、防衛費増額の財源などとして増額の議論を活発化。実施のタイミングや中身によっては値上げで疲弊した家計を窮地に追い込むことになりかねない」と東京新聞。2022年は一時金などで賃金の回復傾向が見られたことから、前年対比で年収が少し増加しました。とは言え、コロナ前の2019年対比でみると年収はまだ2割前後下がったままです。住宅ローンや教育費がかさむ世帯にそのわずかな増えが重くのしかかります。労働組合の中央組織・連合は、23春闘の賃上げ目標を定算込み5%程度とし、全労連は3万円(約10%)の賃上げ要求。対する企業側。早くもサントリーは6%の賃上げを検討。日本生命は営業職5万人の給与を平均7%引き上げることを見せつけ、引き下げられた賃金を取り戻し、労働環境改善の一助になるよう、今年も本紙はがんばります。

# 疲労リスク管理とストレス

## コロナ禍3年で激変する職場

疲労が要因の可能性となる航空事故が顕在化したことから、疲労軽減を目的に各国で導入されている、疲労リスク管理(FRM)。日本では運航乗務員を対象に2017年に導入され、その後管制官、客室乗務員に導入されました。3年におよぶコロナ禍は、職場に激変をもたらした。新たなストレス要因となっており、大学の研究者など、特に疲労リスクの研究を進める航空連・奥平顧問(兼日乗連リール委員長)に、疲労リスク管理の現状とストレス問題について聞きました。

【編集部】パイロットを対象に疲労リスク管理(FRM)が導入されて5年が経過しました。現状をどのように受け止めていますか。

【奥平】2017年にFRMが導入され、航空法に疲労管理に関する基準が明記されました。運用面では不足がありますが一定程度の前進は確認できます。

### 新春インタビュー



航空連顧問  
**奥平 隆**さん

全日空と日本航空の現状ですが、F.S.A.G. (Flight Safety Action Group) リスク低減措置を提言する委員会に組合の代表が入っていないことが問題でしたが、全日空乗組(ACA)が22年春闘交渉でF.S.A.G.への組合代表参加を勝ちとったことは大きな前進です。一方、F.D.S. (Flight Data Sheet) 疲労に関する不具合報告を

出しても、科学的分析と対策が出されず、信頼が得られていない状況があります。これは国際的な基準から脱逸し、労働組合に対する利害関係者と認識していない日本の経営者に問題があります。このシステムへの不信が職場では生まれ始めています。

## ストレス低減今後の課題

【編集部】管制官や客室乗務員(CA)にもFRMが導入されましたが、本格的な運用はこれからになります。働く者を代表する労働組合として積極的な関与が必要で、【編集部】この間の情勢を振り返れば、コロナに

加えロシアによるウクライナ侵攻と、私たちが取り巻く環境は激変し、長期化も予想されています。

【奥平】コロナ禍という特殊な環境下に加え、昨年2月にロシアによるウクライナ侵攻が始まりました。航空産業を襲った経験のない危機の中で、安全文化が企業に根付いているのか問われています。安全文化の肝は利益

を優先してはなりません。【編集部】具体的なことはどうでしょうか。

【奥平】パンデミックに加えウクライナでの戦争の発生は私たちに心理的な影響を与えています。「国や会社には責任がない」「仕方ない」という「諦め」の気持ちを抱かせています。

【編集部】研究結果は学会でも発表されたようですが、どのようなところが指摘されましたか。

【奥平】筑波大学の大家教授が、昨年9月に開かれた「過労死防止委員会」航空連の年末学芸会で発表しました。CAを対象にしたメンタルヘルス調査は国内では初めての試みで、調査によってCAが抱える「ストレス

の種類」「ストレスの処理の仕方」などが科学的に見えてきました。確認できたストレスを「許容できるレベル」まで下げようとするのが課題です。対策となります。ただし、精度を高め説得力のある研究成果を出すためには十分な調査が必要になります。今後の調査はCAだけでなく、グラウンドハンドリングの職場にも視野を入れていきます。労働災害や事故の予防、労働者の健康な生活の確保という位置づけで大切な取り組みになると考えています。

その結果、労働環境や労働条件、労働者が持つ権利の悪化・後退が急激に進んだように感じます。

2017年にパイロットにFRMが導入された理由で乗客として搭乗し移動で帰還するという厳しい働き方もあります。パンデミックでクライナでの戦争は、ほとんどすべての航空労働者の労働環境に影響を及ぼし、各職場に大きな負荷をかけています。

【編集部】コロナと戦争という、二重の打撃が様々なストレスを引き起こしています。

【奥平】これまで経験したことのないほど、多くのストレスにさらされるようになっています。NPO「航空の安全のちと人権を守る会」(弁護士、研究者、航空労働者OB・OG)が設立した特定非営利活動法人の調査研究では、メンタルストレスが、肉体的

な労働負担やストレスだけでなく、経済的なストレスや、雇用不安のストレスなどと相まって、顕著に高まっていると指摘されており、欧州や米国では早くも、メンタルヘルスの危険性について調査研究、対策へと動き出しています。

EASA(欧州航空安全局)が「いち早くメンタルヘルス対処に乗り出した」と評価されています。

【編集部】研究結果は学会でも発表されたようですが、どのようなところが指摘されましたか。

【奥平】筑波大学の大家教授が、昨年9月に開かれた「過労死防止委員会」航空連の年末学芸会で発表しました。CAを対象にしたメンタルヘルス調査は国内では初めての試みで、調査によってCAが抱える「ストレス

の種類」「ストレスの処理の仕方」などが科学的に見えてきました。確認できたストレスを「許容できるレベル」まで下げようとするのが課題です。対策となります。ただし、精度を高め説得力のある研究成果を出すためには十分な調査が必要になります。今後の調査はCAだけでなく、グラウンドハンドリングの職場にも視野を入れていきます。労働災害や事故の予防、労働者の健康な生活の確保という位置づけで大切な取り組みになると考えています。

## 信頼が制度を健全に機能

【奥平】航空需要の回復と相まって航空労働者(労働組合)の役割がますます重要性を増してきました。すでに様々な問題が噴出しています。コロナ3年間が技量面と与えた影響、さらには新入りの訓練・経験不足もありま

【編集部】具体的なことはどうでしょうか。

【奥平】パンデミックに加えウクライナでの戦争の発生は私たちに心理的な影響を与えています。「国や会社には責任がない」「仕方ない」という「諦め」の気持ちを抱かせています。

【編集部】研究結果は学会でも発表されたようですが、どのようなところが指摘されましたか。

【奥平】筑波大学の大家教授が、昨年9月に開かれた「過労死防止委員会」航空連の年末学芸会で発表しました。CAを対象にしたメンタルヘルス調査は国内では初めての試みで、調査によってCAが抱える「ストレス

の種類」「ストレスの処理の仕方」などが科学的に見えてきました。確認できたストレスを「許容できるレベル」まで下げようとするのが課題です。対策となります。ただし、精度を高め説得力のある研究成果を出すためには十分な調査が必要になります。今後の調査はCAだけでなく、グラウンドハンドリングの職場にも視野を入れていきます。労働災害や事故の予防、労働者の健康な生活の確保という位置づけで大切な取り組みになると考えています。

【編集部】研究結果は学会でも発表されたようですが、どのようなところが指摘されましたか。

【奥平】筑波大学の大家教授が、昨年9月に開かれた「過労死防止委員会」航空連の年末学芸会で発表しました。CAを対象にしたメンタルヘルス調査は国内では初めての試みで、調査によってCAが抱える「ストレス

の種類」「ストレスの処理の仕方」などが科学的に見えてきました。確認できたストレスを「許容できるレベル」まで下げようとするのが課題です。対策となります。ただし、精度を高め説得力のある研究成果を出すためには十分な調査が必要になります。今後の調査はCAだけでなく、グラウンドハンドリングの職場にも視野を入れていきます。労働災害や事故の予防、労働者の健康な生活の確保という位置づけで大切な取り組みになると考えています。

【奥平】「これまで経験したことのないほど、多くのストレスにさらされるようになっています。NPO「航空の安全のちと人権を守る会」(弁護士、研究者、航空労働者OB・OG)が設立した特定非営利活動法人の調査研究では、メンタルストレスが、肉体的な労働負担やストレスだけでなく、経済的なストレスや、雇用不安のストレスなどと相まって、顕著に高まっていると指摘されており、欧州や米国では早くも、メンタルヘルスの危険性について調査研究、対策へと動き出しています。

EASA(欧州航空安全局)が「いち早くメンタルヘルス対処に乗り出した」と評価されています。

【編集部】研究結果は学会でも発表されたようですが、どのようなところが指摘されましたか。

【奥平】筑波大学の大家教授が、昨年9月に開かれた「過労死防止委員会」航空連の年末学芸会で発表しました。CAを対象にしたメンタルヘルス調査は国内では初めての試みで、調査によってCAが抱える「ストレス

の種類」「ストレスの処理の仕方」などが科学的に見えてきました。確認できたストレスを「許容できるレベル」まで下げようとするのが課題です。対策となります。ただし、精度を高め説得力のある研究成果を出すためには十分な調査が必要になります。今後の調査はCAだけでなく、グラウンドハンドリングの職場にも視野を入れていきます。労働災害や事故の予防、労働者の健康な生活の確保という位置づけで大切な取り組みになると考えています。

【編集部】研究結果は学会でも発表されたようですが、どのようなところが指摘されましたか。

【奥平】筑波大学の大家教授が、昨年9月に開かれた「過労死防止委員会」航空連の年末学芸会で発表しました。CAを対象にしたメンタルヘルス調査は国内では初めての試みで、調査によってCAが抱える「ストレス

※ ジャーマンウィングス機墜落事故  
2015年3月24日、スペイン・バルセロナからドイツ・デュッセルドルフに向けて飛行していたドイツの格安航空会社「ジャーマンウィングス」の定期便が、精神的に不安定な副操縦士が意図的に機首下げ続けたことにより、フランス南東部で墜落した航空事故。

# KLMオランダ航空CA雇止裁判が結審

## 原告が意見陳述

### 判決日は3月27日

ジャパンキャビンクルーユニオン（JCU）のKLMオランダ航空雇止事件の第1・2・4回訴訟（原告29名）は12月15日、東京地裁で結審しました。判決日は3月27日に決まりました。

被告側（原告側と被告側）が最終準備書を提出しました。また原告側から原告1名と代理人の竹村和也弁護士が意見陳述を行いました。

意見陳述した原告は、採用時の募集要項に契約制との記載がなく働き続けられると思っていたこと、上限5年の契約制と言われた後も、会社方針が変わるで契約更新の期待があったこと、日々の業務に関してはオランダ本国が管理し、火災に遭遇した際にはオランダでトラウマ防止のセラピーを受けられることなど、勤務管理の実態を述べ、「2日も早く大好きなオランダ人の同僚とともに、楽しく仕事をしたい」と訴え陳述を締めくくりました。

竹村弁護士からは、大きな争点となっている通則法に基づくオランダ国内協用について、日本入客乗務員は①賃金などの労働条件は全てオランダ本とオランダ本との労働組合との合意により決まっていた。②雇用管理は全てオランダ本社で行い、所属もオランダ本社となっており、日本

ANAの客乗務員の休憩時間確保をめぐる団体交渉で、会社の対応が不誠実だとしてJCUが、東京都労働委員会（都労委）に不当労働行為救済を求めている事件は、都労委の議を踏まえ、12月20日にANAが「意見を聴く場」を設け「客乗務員のさらなる負担軽減」について意見交換を行いました。JCU執行部から4名、ANAからは労政部と客室リーダー業務推進部のマネージャー4名が出席しました。

冒頭、JCUは「これまで職場の人たちからいろいろ声を聞いている。より良い職場をつくることは会社の発展につながる。忌憚なく意見交換したい」と述べ、本題に入りました。

最初に「客乗務員の疲労リスク管理（FRM）」として何か負担軽減策を実施しているのかと質問、会社は「iPadを活用した業務の効率化や、プレミアムクラスのサービスの負担軽減を行った」「FRMの正しい理解の啓蒙をすすめ、クルーのマネジメント、健康管理について等の教育を行った」ことなどを述べました。これに対しJCUから、JALではFRM教育で具体的な「国内線でも休憩を」などの呼びかけを行っていることを紹介し、ANAでも「より具体的な指示が必要」と問題提起しました。

休憩に関しては「国内線や国際線距離では長時間勤務でも心身を休める時間がない現状は、健康

行動が取り組まれました。これまで裁判所前をはじめ、空港やKLMオランダ航空日本支社前などで数多くの宣伝行動を取り組みました。公正な判決を求める裁判所宛署名には、団体署名757筆、個人署名1万5655筆を提出しました。あとは3月27日、朗報を待つのみです。



東京地裁前で訴える原告（手前後姿）。12月15日

## JCU ANAと意見交換 CAの休憩・勤務・編成 などの改善を提起

ANAの客乗務員の休憩時間確保をめぐる団体交渉で、会社の対応が不誠実だとしてJCUが、東京都労働委員会（都労委）に不当労働行為救済を求めている事件は、都労委の議を踏まえ、12月20日にANAが「意見を聴く場」を設け「客乗務員のさらなる負担軽減」について意見交換を行いました。JCU執行部から4名、ANAからは労政部と客室リーダー業務推進部のマネージャー4名が出席しました。

冒頭、JCUは「これまでこれまで職場の人たちからいろいろ声を聞いている。より良い職場をつくることは会社の発展につながる。忌憚なく意見交換したい」と述べ、本題に入りました。

最初に「客乗務員の疲労リスク管理（FRM）」として何か負担軽減策を実施しているのかと質問、会社は「iPadを活用した業務の効率化や、プレミアムクラスのサービスの負担軽減を行った」「FRMの正しい理解の啓蒙をすすめ、クルーのマネジメント、健康管理について等の教育を行った」ことなどを述べました。これに対しJCUから、JALではFRM教育で具体的な「国内線でも休憩を」などの呼びかけを行っていることを紹介し、ANAでも「より具体的な指示が必要」と問題提起しました。

休憩に関しては「国内線や国際線距離では長時間勤務でも心身を休める時間がない現状は、健康

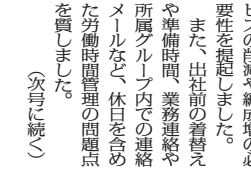
健康面だけでなく安全に関わる重要な問題」と指摘。アジア路線でもサービスの削減や編成増の必要性を提起しました。

また、出社前の着替えや準備時間、業務連絡や所属グループ内での連絡メールなど、休日を含めた労働時間管理の問題点を箇ししました。

（次号に続く）

ANAの客乗務員の疲労リスク管理（FRM）として何か負担軽減策を実施しているのかと質問、会社は「iPadを活用した業務の効率化や、プレミアムクラスのサービスの負担軽減を行った」「FRMの正しい理解の啓蒙をすすめ、クルーのマネジメント、健康管理について等の教育を行った」ことなどを述べました。これに対しJCUから、JALではFRM教育で具体的な「国内線でも休憩を」などの呼びかけを行っていることを紹介し、ANAでも「より具体的な指示が必要」と問題提起しました。

休憩に関しては「国内線や国際線距離では長時間勤務でも心身を休める時間がない現状は、健康



ANAの客乗務員の疲労リスク管理（FRM）として何か負担軽減策を実施しているのかと質問、会社は「iPadを活用した業務の効率化や、プレミアムクラスのサービスの負担軽減を行った」「FRMの正しい理解の啓蒙をすすめ、クルーのマネジメント、健康管理について等の教育を行った」ことなどを述べました。これに対しJCUから、JALではFRM教育で具体的な「国内線でも休憩を」などの呼びかけを行っていることを紹介し、ANAでも「より具体的な指示が必要」と問題提起しました。

# 航空局に人員確保申し入れ

## 退職が後を絶たず 待遇改善が必要

### 航空局

航空旅客の急増に対応するための人員確保が緊急の課題になるなか、航空連グループ（グラハン連）は12月22日、航空局を訪ね、航空旅客の急増に対応するためのグラハンドリンクの体制強化を申し入れました。

申し入れは、谷口クラハン連事務局長、佐々木幹事、飯岡クラハン連事務局長が行いました。航空局は航空ネットワーク部が対応しました。

申し入れ項目は「人員確保に関する申し入れ」および「人員を確保するための労働条件に関する申し入れ」の2項目です。

申し入れ書を手渡した谷口事務局長は「夏以降、国内線は便数的にはコロナ前の水準に回復している。国際線については、政府が新型コロナウィルスの水際対策の緩和を打ち出している。運航回数も増え旅客は急増している。しかし回復を支えるグラハン職場の人員は十分確保できておらず、安全面や定時運航の阻害要因になっている」と強調し、航空局に実態調査と必要対策と支援を求めました。

ANAグループのグラハン会社の現状について説明した飯岡事務局長は「ANAグループ全体で約4000名の人員削減が行われた。羽田空港でANAのハンドリンクの行うANAエアポートサービス（ANAS）では、2020年と比較して2割も人員が減っており、退職者の約8割は旅客部門。人員不足対策として客乗務員の応援で対応しているが、さらに復元が進めば今の人員では対応できない。定時運航にも影響が出ており、10月の定時出発率は3割を切っている。不安全事故も多く、すでに項目によっては昨年1年間の実績を超過している項目もある」と職場状況を説明しました。

対応した航空局担当者は「本格的な回復に備えグラハンドリンクの実態把握にとめていく。また詳細な分析を行うため、コンサルタンツ会社に委託し調査を行っている。人材確保については、補正予算で人材確保のための助成制度を設けた。また、定期的なグラハン各社が集まっていたり、退職者を集まっていたり、賃金や労働条件の引き上げなど、労働環境や待遇改善が必要であることなどはしている」と答えました。

グラハン連は、国際線の本格的な回復を待たずに、職場では人員不足状態にあり、またスキル面での問題が指摘されていることを伝え、年末年始を乗り越えるためにグラハン各社の状況を確認し、必要な支援を行うよう求めました。

対応した航空局担当者は「本格的な回復に備えグラハンドリンクの実態把握にとめていく。また詳細な分析を行うため、コンサルタンツ会社に委託し調査を行っている。人材確保については、補正予算で人材確保のための助成制度を設けた。また、定期的なグラハン各社が集まっていたり、退職者を集まっていたり、賃金や労働条件の引き上げなど、労働環境や待遇改善が必要であることなどはしている」と答えました。

グラハン連は、国際線の本格的な回復を待たずに、職場では人員不足状態にあり、またスキル面での問題が指摘されていることを伝え、年末年始を乗り越えるためにグラハン各社の状況を確認し、必要な支援を行うよう求めました。

対応した航空局担当者は「本格的な回復に備えグラハンドリンクの実態把握にとめていく。また詳細な分析を行うため、コンサルタンツ会社に委託し調査を行っている。人材確保については、補正予算で人材確保のための助成制度を設けた。また、定期的なグラハン各社が集まっていたり、退職者を集まっていたり、賃金や労働条件の引き上げなど、労働環境や待遇改善が必要であることなどはしている」と答えました。

グラハン連は、国際線の本格的な回復を待たずに、職場では人員不足状態にあり、またスキル面での問題が指摘されていることを伝え、年末年始を乗り越えるためにグラハン各社の状況を確認し、必要な支援を行うよう求めました。

対応した航空局担当者は「本格的な回復に備えグラハンドリンクの実態把握にとめていく。また詳細な分析を行うため、コンサルタンツ会社に委託し調査を行っている。人材確保については、補正予算で人材確保のための助成制度を設けた。また、定期的なグラハン各社が集まっていたり、退職者を集まっていたり、賃金や労働条件の引き上げなど、労働環境や待遇改善が必要であることなどはしている」と答えました。

グラハン連は、国際線の本格的な回復を待たずに、職場では人員不足状態にあり、またスキル面での問題が指摘されていることを伝え、年末年始を乗り越えるためにグラハン各社の状況を確認し、必要な支援を行うよう求めました。



申し入れ書を手渡す谷口事務局長

対応した航空局担当者は「本格的な回復に備えグラハンドリンクの実態把握にとめていく。また詳細な分析を行うため、コンサルタンツ会社に委託し調査を行っている。人材確保については、補正予算で人材確保のための助成制度を設けた。また、定期的なグラハン各社が集まっていたり、退職者を集まっていたり、賃金や労働条件の引き上げなど、労働環境や待遇改善が必要であることなどはしている」と答えました。

グラハン連は、国際線の本格的な回復を待たずに、職場では人員不足状態にあり、またスキル面での問題が指摘されていることを伝え、年末年始を乗り越えるためにグラハン各社の状況を確認し、必要な支援を行うよう求めました。

安全会議だより 163

気になる規制緩和
加速する自動化のこれから

皆様、新年あけましておめでとうございます。航空安全会議の梅津です。航空安全会議を代表して、加盟単組・団体の組合員の皆さまにお慶び申し上げます。2023年最初の「安全会議だより」は、気になる規制緩和についてです。昨年未だ当局は「レベル4」と呼ばれる機体が操縦者に見えない状態でも、ドローン(小型無人機)を住宅地などで飛ばすような規制緩和をおこなっていました。これにより、離島や山間部への荷物の配達や、災害時の情報収集・避難の呼びかけなどの利用や農村部での農産品の運搬や橋梁などのインフラ点検、上空などの施設整備といった業務をドローンが担うことが可能になります。都市部で少なくとも2030年ごろには広く普及・発展することが予想されています。この規制緩和の延長に「空飛ぶタクシー」などの無人大型ドローンも議論されてくると思われま。今後は「既存の航空機が飛行空域との分離」や「故障が発生した場合の事」などについて議論が必要となってくるでしょう。航空機について言えば、航空会社と当局はジェット旅客機の操縦室に乗務するパイロットを2人でなく1人のみとする計画を進めています。



空飛ぶタクシーの実験風景

EUASA(欧州航空安全機関)は操縦士1人による連航が2024年に始まる可能性があると言及しています。実際に1人制パイロットの旅客機が飛ぶまでにはいろいろな問題を解決する必要がありますが、今後のパイロット不足を考慮するとして、パイロットを2人に減らすことが必要だとされています。このように自動化が進んでいくと、人間がかかわる部分は今までとは違ったものとなっていきます。それでも航空事故や航空機に由来する不安事例の発生をゼロにするにはできないため、今後も航空安全会議の要請活動はさらに重要になっていくと思われま。新しいテクノロジーについて調査研究を重ね、当局に対してしっかりと助言、要請活動を行っていきます。

各国で労働者の反撃

スト構え賃金引上げ

コロナ禍で打撃を受けたうえに、インフレにより厳しい生活を強いられ、いた交通運輸労働者の反撃が各国で始まっています。報道によると、フランス全国航空機乗務員労組(SNA)は12月15日、操縦士と客室乗務員達が12月19日から無期限のストを構え賃金5.9%引き上げや待遇改善を要求。SNAによると、組合側の要求はパンデミック下の2年間で生じた給与の目減り分の補填で、2年間の累積インフレ率は約10%としています。また、休日の開始時刻と終了時刻の順守と、二つのフライングの間に3時間以上の地上勤務を入れない事を求めています。SNAのエンリケ・ハックエンデル会長は、「航空券価格は過去20年間で最高水準にある、パンデミック前よりも財政的に改善されているし、乗務員の休暇を尊重する事や給与の表層増は正当な要求だ。米デルタ航空のパイロット組合は今後の4年間(22年-25年)で30%超の賃上げを行うことで会社と合意しました。パイロット組合による

新労使協約締結時に18%、23年は5%、24年に25%は各4%賃上げになります。また会社側は20年-22年までの利益の22%相当を一時金で支払います。ユニテッド航空やアメリカン航空なども新しいパイロット契約の交渉に取り組んでおり、デルタ航空の合意内容は、競合する米国際航空会社の契約交渉の結果の基準となりそうです。スプリット航空のパイロット組合は27%の賃上げを行うことで、会社と合意しました。各国では、コロナ禍からの回復、高インフレに対し、大幅な賃金引き上げを求める労働者の闘いが展開されています。

第42回航空政策セミナーのご案内 (オンライン開催)
日時 2月4日(土) 13:00~17:00
会場参加なし
プログラム(案)
主催: 航空労組連絡会 03-3742-3251

世界保健機構WHOのテドロス事務局長が「新型コロナウイルスの世界の流行の終わりが見えてきた」とのコメントを発表してから早いもので3か月が過ぎました。収束に期待を寄せていますが、我が国は新型コロナウイルス感染症拡大の第8波のなかで2023年を迎えました。コロナ禍4年目ともなるそれなりの構えもできたまには外敵みもそれなりに。とは言え、コロナの後遺症に悩まされている人も少なくないようです。友人の一人は、2021年の夏にデルタ株に感染。その影響で味覚は戻っていません。職場でも感染者が相次ぎ報告されており、知人の職場では「二人がコロナから復帰したと思ったが、今度は別の人が感染し休みになる。なかなか計画人員がそろわず、常にマイナス状態だ。」

旅に終わりはない 1枚の写真をめぐる光景
この道をどこまでも行くんだ
椎名 誠 著
この道をどこまでも行くんだ 旅に終わらない
読書のススメ

大侵攻は続いていますし、新型コロナウイルスで苦しんでいる国もありま。そんな不透明な2023年がスタートしました。
新年第一回目に選んだ本は、椎名さんの世界の旅の本にしました。1枚の写真を通る面白さ、過酷な驚き、人と自然の厳しさなどがジワリと伝わります。あとがきに「非常に難しい話題や、そうでもない話題が混在しているだろうが」とあります。世界中を駆け回ってきた椎名さんを訪ねながら「楽しい空の旅」が夢に終わらないようにしたいものです。