

< 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/

ロシアによるウクライナ侵攻の即時停止を求めます。物価高上回る賃上げで暮らし守ろう!

# フェニックス PHOENIX

## 回復支える厳しい現場実態

### 空の安全人員確保急務

### 航空各社は業績回復へ

#### 航空連第42回航空政策セミナー



グラハンの実態を報告する谷口・グラハン連事務局長

航空連は2月4日、第42回航空政策セミナーをオンラインで開催しました。民間航空の温暖化対策、コロナ禍からの回復傾向が鮮明になるなかで航空各社の業績はこれまで回復したのか。回復を支える職場では人員不足を背景に様々な問題が噴出しており、職場問題の解決に向けた提起がなされました。学者や報道関係者、航空労働者など70名を超える方が視聴しました。

最初の報告は中川幹事(兼政策委員)。環境問題と民間航空をテーマに報告しました。地球温暖化対策のなかで航空でも二酸化炭素の排出量の削減が求められており、国際民間航空機関(ICAO)は2050年までに排出量の実質ゼロを目指す。「革新的な航空機技術」効率的な燃料消費、2030年10

多額を削減するとしており、持続可能な航空燃料(SAF)の生産強化と安定した確保が課題と強調しました。中川幹事からは引き続きコロナ禍からの業績回復が鮮明になる内航・外航各社の直近の決算状況や特徴が報告されました。米国やヨーロッパ、アジアの主要航空会社の決算状況を説明。米国大手3社はコロナからの回復を鮮明にし、業界をリードし黒字化を達成。2023年は業界全体が黒字に転換するとの見通しを述べたうえで、北米ではパイロットを確保するための高額ボーナス支給や賃上げが行われていることを紹介しました。

日本国内の各社の経営状況については、JAL・ANAの第3四半期決算、中堅航空会社の決算の特徴を説明しました。中堅・LCCともに回復傾向にあること、そして大手7社は通期で黒字化を達成し、ANAは通期業績を上方修正。JALは配当を行う見通しと述べ、アフターコロナを見据え23年度は更なる増便を計画している。また、離島路線維持に向け系列を超えたコードシェアが進む「地域航空サバイブ

- 主な記事から■
- ▶2023春闘—各労組の賃上げ交渉本格化。人員確保、物価上回る回答勝ち取ろう...2面
  - ▶生活苦しい59%、人員不足86%。厳しい生活、職場の繁忙実態を裏付ける...2面
  - ▶びっくり!内外航空会社でこんなに違う休日数...2面
  - ▶KLMオランダ航空雇止め撤回。裁判の勝利判決必ず...3面
  - ▶回復のなか相次ぐ不安全事故、FAA安全サミット開催...3面
  - ▶「安全会議だより」—成田支部27年の成果と課題...4面
  - ▶トルコ大地震!TF声明...4面

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

### 職場改善 賃上げ待ったなし

航空機整備について、整備連事務局の三和さん(白航ユニオン)が「航空機整備の現状と課題」と題して報告。整備は大別してライン整備とドック整備に分かれていること。整備をめぐって課題として、子会社への整備委託の現状や重整備の委託問題、さらには飛行

員が倒れ1名減でフライングした「仕事量と賃金が見合っていない。モチベーションも低下し、退職者が増えている」実態や、国内線や国際線短距離離陸時の休憩が確保されない問題は法律に照らしても問題があり、現在裁判で争われていることが報告されました。客乗連として、①ライセンスありました。

### 苦しい生活職場の人員不足

### 春闘統一アンケートで浮き彫りに

2面

「天災は忘れなごころにやってくる。関東大地震を経験した物理学者で随筆家の寺田虎彦の言葉です。トルコとシリアの国境付近で起きた大地震。死者は4万6千人を超え、支援が必要としている人は600万人を超えています。水点下になるこの地域では、住み家を持った多くの人が被災で寒さをしのいでいます。シリア側の国境付近では、反政側の住民が多く住んでいて、支援が届きにくいと。ロシアの軍事侵襲により避難生活が長期化するウクライナでは、1760万人が緊急人道支援や保護が必要な状態にあると国連難民高等弁務官事務所(UNHCR)が発表。ミサイルによるインフラ攻撃により、「かつてない人道危機」に。最大の課題は「冬の寒さ」。11日、東日本大震災の発生から12年を迎えます。震災関連死者を含め死者は22000人を超え、地震に伴う福島第一原発事故による避難者は10万人を超え、今なお3万人を超える人々が避難生活を送っています。政府は原発事故を教訓に「可能な限り原発依存度を低減する」方針を、「電力需給の逼迫」など理由に原発を再稼働する方針に転換しました。この間、政府はどれだけ再生可能エネルギーの開発に、予算と力を入れたのだろうか。疑問はつきない。





# 勝利判決勝ち取り職場復帰必ず

## 無期転換逃れ許さない

### 東京地裁 3月27日判決

#### KLMオランダ航空雇止め撤回裁判

ジャパンキャピタルユニオン（JCU）の無期雇用への切り替えをKLMオランダ航空雇止め事件1・2・4陣訴訟（原告29名）は、3月27日に判決を迎える。コロナ禍により裁判の中断もありましたが、2018年12月に提訴してから4年を超える闘いは、いよいよ判決を迎えます。

2013年4月施行の改正労働契約法18条は、雇用の安定のため契約年

数から5年を超えた場合、無期雇用への切り替えを制度化しました。法の趣旨（雇用の安定）を踏まえれば、5年を超える雇用期間があれば無期雇用と雇うことが求められます。しかし、そうした法の趣旨に反して無期雇用を回避するため、契約に5年の上限を設定し雇止めする企業が出てきました。これが「無期転換逃れの雇止め」です。

JCUは、日本の客室乗務員がほとんど正社員雇用となる中で、KLMが契約制のままでいることは「相手国（日本）の雇用及び労使関係の基準を下回る（劣）とするOECD多国籍企業行動指針に反する」として、2018年7月に外務省の日本NOPに申し立てました。日本NOPは、2022年6月に公表した最終報告の結論で「KLMが行動指針を尊重しつつ、活動することを求める」と記載しました。KLMの雇用方針が、社会的責任の観点からも問題があることを明らかにしました。

2022年12月15日の結審までの裁判は21回に

わび、中盤からは初の無期転換逃れの雇止めは是非を問う論点に加え、法の適用に関する通則法に基づきオランダの法律適用を主張しました。オランダの国内法では、契約期間が5年を超えた時点で無期雇用となり、2013年の契約更新時点で無期転換し、それ以降の雇止めは無効となります。

KLM雇止め事件は、通則法部分の争点で勝訴する可能性は十分にありまます。そこで勝利切りは、日本の無期雇用切り替えまでの期間（5年）が、先進諸国に比べて長いことが明らかになり（EU諸国2・4年、オランダ3年、韓国2年）、現在進められている労働契約法関連の見直しに対しても良い影響を与えることとなります。

無期雇用を求め提訴した29名の原告らは、必ず勝利判決を勝ち取って職場に戻り、オランダの同僚らと働くことを楽しみにしている」と決意を新たにしています。

判決日には、多くの皆さまの傍聴支援をお願いします。

判決日：3月27日14時  
東京地裁631号決定  
報告集会：14時30分、弁護士会館（予定）



オランダからの直行便を再開したKLMオランダ航空

30年にわたる契約制雇用  
無期雇用回避目的明らか

KLMオランダ航空（KLM）は、30年にわたる日本人客室乗務員を契約制として雇用してお

り、5年上限の契約は、無期雇用回避目的であることは明らかです。この訴訟は無期転換逃れの是非を正面から争う構えで開始し、毎月1回の裁判所前宣伝、全労連・東京地評の「争議支援総行」に参加するなど運動を広げてきました。公正な判決を求める裁判所宛の署名は、団体署名757団体、個人署名は1万5657筆に上りました。

JCUは、日本の客室乗務員がほとんど正社員雇用となる中で、KLMが契約制のままでいることは「相手国（日本）の雇用及び労使関係の基準を下回る（劣）とするOECD多国籍企業行動指針に反する」として、2018年7月に外務省の日本NOPに申し立てました。日本NOPは、2022年6月に公表した最終報告の結論で「KLMが行動指針を尊重しつつ、活動することを求める」と記載しました。KLMの雇用方針が、社会的責任の観点からも問題があることを明らかにしました。

2022年12月15日の結審までの裁判は21回に

# 回復鮮明のなか相次ぐ不安全事故例



国際線旅客が急増する羽田空港国際線出発ロビー

## 新型コロナと航空

国交省（観光局）によると、1月の訪日外国人は2019年同月比55.7%の149万3000人でした。国別では韓国、台湾、香港からの旅客が多く、3地域で全体の65%を占めています。中国は2019年同月対比4%でした。一方、日本人の出国者は44万3100人と2019年同

新型コロナウイルスによって打撃を受けた航空各社の回復が鮮明になってきました。旅客需要の急回復に伴い各社の業績も回復しており、需要を取り込むための運航、そして人材確保が課題になっています。

世界旅行ツーリズム協議会（WTTC）によると、2023年の海外旅行意欲はかつてないほど高まっており、成長を牽引するのはアジア太平洋

地域です。アジア太平洋航空協会（AAPA）によると、2022年の需要は、2019年のレベルの70%に過ぎず、完全な回復に向けて大きな進展が必要であることが浮き彫りになったと、AAPAの事務局長は「2023年の見通しは、旅客輸送を中心に進む回復」と語ります。また、中国における渡航制限の緩和は、需要をさらに高める

## FAA 3月「安全サミット」開催

月比30.5%でした。観光局は、例年1月は観光市場を中心に閑散期にあたるが、旧正月等の影響もあり、東アジア市場からの訪日外国人旅行者や消費拡大を促進しインバウンドのV字回復を図る必要がある」と述べています。

今後は、中国からの訪日旅客の回復や日本人旅行者の再検討を開始しました。上院公聴会でFAA長官代理・ノレン氏は、危機的状況に対して「正しい注意を払うこと」とし、3月に「安全サミット」を開催し、「安全記録を維持するために航空業界が取るべき追加行動を検討する」としています。

## 「V字回復させる必要がある」

観光庁

旅行者の増加が予想されますが、回復を支える現場の人員確保、そして安全面への影響に配慮する必要があります。

米国外からの報道では、連邦航空局FAAは、最近のいくつかの危機一髪（18日ユナイテッド航空機がハワイ島を離陸した直後に海面から800フィートまで急降下。1月13日アメリカン航空のパイロットが、デルタ航空機が離陸のために加速している滑走路を横切った。2月4日フェデック機が離陸時に管制官がサウスウエスト機に離陸許可の事態を受けて、安全性の再検討を開始しました。上院公聴会でFAA長官代理・ノレン氏は、危機的状況に対して「正しい注意を払うこと」とし、3月に「安全サミット」を開催し、「安全記録を維持するために航空業界が取るべき追加行動を検討する」としています。

航空旅客の回復がすすむなか、多くの職場で人員不足が指摘され、休息も取れず身体的負担が増えています。乗務員にとっての欧州路線は、迂回ルートによる長時間乗務が続くことから疲労対策が求められます。

旅客手荷物の積み残し、地上作業員の人身災害、客室乗務員のケガなど、回復過程で様々な問題が起きています。「無理をしない、させない」運航の安全を守るのは現場労働者です。

