

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を守ろう！



発行所 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/

昨年上回る賃上げ回答

ANA 6000円、JAL 7000円
協力金10万円支給 ANA

物価高騰が続く、航空ではコロナ禍からの回復傾向が鮮明になるなかで始まった23春闘。引き下げられた賃金の回復、勤務や働き方など職場要求は、各労組の奮闘により近年の実績を上回る賃上げ回答や賃金制度の見直し、職場要求の前進につながる成果を上げています。これまでの回答状況を報告します。

連合の第1回集計結果 (3月17日)によると、回答を引き出した805組合の加重平均は1万1844円(3・80%)で、昨年比5・63円増。3



00人未満の中小組合398組合の加重平均は9026円で、昨年比で3642円増でした。全労連などの国民春闘共闘委員会の第1回集計は、単純平均で6395円(2・49%)、前年比879円増。非正規の時給引上げ額は32・5円増です。物価高騰のなか、前年水準を上回る回答を引き出しています。

1兆2586億円、営業利益989億円、経常利益923億円、純利益626億円。JALは売上1兆55億円、営業利益154億円、EBIT347億円、純利益163億円でした。通期見直しは、ANAは上方修正し売上1兆7100億円、純利益600億円。JALは下方修正し売上は1兆3580億円、EBIT500億円、純利益250億円を予想。両社の業績予想に違いはあるものの、両社ともに業績を回復させるなかで春闘交渉が始まりました。全日空では23年度年間一時金が先行提示されるなか、3月13日に全日空乗組(ACA)やANA乗務員組合(APU)などの各組合にベア6000

Table with 2 columns: Airline Name and Main Wage Increase Response (including one-time bonuses). Rows include ANA, ANA Wings, JAL, JTA, HAC, JAC, JGS, and Kyushu Air.

ANA 6000円、時給38円アップ、期末一時金1カ月、年間一時金4カ月、協力金10万円
ANAウイングス ベア6000円、運航乗務員の月間80時間超の単価新設、年間一時金4カ月、協力金10万円
JAL ベア7000円、期末一時金0.3カ月、夏季一時金2カ月、CA時給社員44円アップ
JTA ベア7000円、期末一時金0.3カ月、夏季一時金2カ月
HAC ベア7000円、期末一時金0.3カ月、夏季一時金2カ月
JAC ベア7000円、時給44円アップ、期末一時金0.3カ月、夏季一時金2カ月
JGS ベア7000円、人事賃金制度見直し、時給43円アップ、期末一時金0.3カ月、夏季一時金2カ月
キャセイ航空 2.5%アップ(年俸制)
※期末一時金は22年度、夏季一時金は23年度。

0円の回答、17日には厳しいコロナ禍での協力金(一律10万円)等の回答を引き出しました。諸要求関係では、運航乗務員採用を24年度90名としています。ANAウイングス乗組(AWP)では、空港特性を踏まえ関空での勤務時間開始を便出発70分前との回答を引き出しました。乗員組合では737型機の二元化など継続課題の解決に向け引き続き協議してまいります。

日本航空では同月9日(諸要求の一部は3月1日に回答)に各労組に回答が示されました。共通項目ではベア7000円(60歳以降のシニア含む。部分就労は勤務割合に応じた額)、22年度期末一時金0・3カ月、予防接種補助、ST制度(自社機搭乗制度)の国内線有効期間を3年に延伸、特別目的積立休暇制度の拡充(1日単位取得)など福利厚生面での前進回答を引き出しました。

JGSでは、JAL同様旅客需要の急激な回復のなか、人材確保が緊急の課題になっているグラウンドハンドリング(地上支援業務)の各労組では、昨年を上回る賃上げ回答を引き出しました。

JGS、賃金制度見直し
旅客需要の急激な回復のなか、人材確保が緊急の課題になっているグラウンドハンドリング(地上支援業務)の各労組では、昨年を上回る賃上げ回答を引き出しました。

KLMオランダ航空雇止め裁判
東京地裁「雇止めは無効」 3面

Main news items list: 2023 Spring Struggle - In-flight staff, etc. 2面
Customer union and NPO legal person for symposium. 2面
Ministry of Foreign Affairs, Airport human resources security. 2面
KLM Netherlands Air employment termination withdrawal lawsuit, thank you for support. 3面
ITF, Turkey, Syria earthquake emergency fund donation call. 3面
Safety meeting 'Safety First' - 2023 Comprehensive Safety Request Case creation nationwide general assembly. 4面
Labor consultation is available at the Airline Union: 03-3742-3251

働く場での男女平等に向けた法律がつけられた第一歩となったのが、男女雇用機会均等法。1986年のことですが、採用や配置、昇進などの均等が努力義務となり、その後の改正均等法により採用や昇進などの女性差別が禁止されました。その後、事業主のセクハラ防止措置が義務化され、女性活躍推進法により女性の登用の数値目標設定などが企業に義務化されました。今では想像もできない事ですが、1986年以前の募集広告には「大卒女子は採用しない」といった文言が当たり前のようにありました。努力義務から禁止事項へと法律面の整備も進んでまいりましたが、男女平等の実現にはほど遠い状況が続いているのも事実です。経済協力開発機構(OECD)によると、男性の賃金の中央値を100とした時の女性の値(2021年)は日本が77・9で、先進国で最低レベルです。男女格差が生まれる背景に「オールド・ボイス・ネットワーク」の存在を指摘する池田氏(労働政策研究・研修機構主任研究員)。男性が形成するタテ社会の企業文化があると、航空の男女格差はどうか。客室乗務員の初任給は他職種に比べ3万〜4万円低く、圧倒的に女性の多い職種です。経営層にはこの差を疑問に思う人はいるのだろうか。

交渉本格化する外航へり労組

2023 春闘

全力に課題を残された内航労組



人員不足の影響が懸念されるグランドハンドリング。飛行機にコンテナを積込む作業員

(一面から続く)

休日数は年間120日(24年度以降段階的に)に引き上げ回答。人事賃金制度の見直しはJGSグループの各労組(JGS大阪労組、JGS九州労組)にも提示され、これによりグループ各社の賃金制度は統一されることになり。グループ格差の是正を要求していた3

労組(GHUIJGS労組、JGS大阪労組、JGS九州労組)に真正面から回答したとも言えます。小松空港でJALのハンドリングの行うJALスカイ金沢では役職から非役職に合わせ7000円から150000円の賃上げが示されました。成田のJAS新労組(会社はJASCO)では、2000円〜2800円の賃上げ回答を引き出しました。

外航では、昨秋から賃上げ交渉を開始したキャセイ航空労組で2・5%の賃上げ回答を引き出しています。他の外航労組の要求は、ノースウエスト航空労組(会社はデルタ航空)ではベア2%十定昇ワンステップアップ

(約2%)回答、ユニテッド航空労組は賃上げ2万円十調整昇給4500円を要求します。

先行組の春闘交渉は、一旦区切りをつける方向にあります。これから労使交渉が本格化する外航や産業航空の賃上げにもしつかり波及させる必要があり。そのためにも成果につなげた教訓を学び今後の交渉に活かす必要があります。

航空労働者はコロナ禍3年超にわたり厳しい生活を強いられてきました。生活改善を求める職場からの切実な声、復健が進む中で深刻化する人材不足などを背景に、労働組合の積極的な賃上げや人員要求が、前年を上回る成果につながりました。

また、こだわりある職場要求の前進も特徴の一つです。JAL内国交でのグラハンの人材不足に関する追及はグループ労働者の賃上げに大きく貢献しました。

一方、航空客社で初任給の引き上げが相次いだものの、他職種に比べ客室乗務員の賃金が3万〜

4万円も低い状況は変わらず、職種間格差の是正が求められます。ウクライナ戦争など外的要因のなかで、疲労リスク管理(FRM)をしつかり機能させることも重要な課題です。グランドハンドリングの人材確保は官民共通の課題になり、国交省は人材確保に向けた検

討会を設置しました。国際線の復便が急速に進むなか、現状の受け入れ態勢では早晩困難に直面することが指摘されています。受け入れ態勢が整わずに増便になれば、空港運営に支障を来すことも予想されます。引き続き運輸の安全を第一に取り組みんでいきましょう。

こうしたなか、国交省は2月24日、「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」を立ち上げ、第一回検討会を開催しました。設置の目的は「航空機の運航に不可欠な空港業務(グランドハンドリング・保安検査)の持続的な反転に向け、人材確保やDX化・GX化などについて地域の関係者一丸となって取組を推進していくため」としています。6月までに中間とりまとめを行う予定です。3月初旬には検討会委員による羽田空港の国際線地区の見学も行われました。

減らされた国内線部門の職場からは「新入社員が配属されたが、器材操作の資格を取得し独り立ちまでには時間がかかる。その間は相応しい」との声。

年明け早々から乗継手荷物の積み残しを引き起こしたANAAS(ANAグループ、羽田空港の

善日もなく、到着の翌日夜のフライトで成田に帰る1泊4日の勤務でした。時差を解消する間もなく、身体的にも負担の大きい過酷な勤務であることは皆の共通認識になっていました。この勤務をTさんは、死する6ヵ月前からほぼ毎月乗務していました。加えて死亡の2ヵ月前には、6日連続パタインと言われ勤務がアサイン(割り当て)されていました。

これは、国内線を2日間乗務した翌日(3日目)から1泊4日でロサンゼルス便に乗務するという

の成田1泊ロサンゼルス便は往復ともに夜勤を伴う長時間勤務(13時間〜15時間)です。到着地のロサンゼルスでは1日の休

た。また、こだわりある職場要求の前進も特徴の一つです。JAL内国交でのグラハンの人材不足に関する追及はグループ労働者の賃上げに大きく貢献しました。

一方、航空客社で初任給の引き上げが相次いだものの、他職種に比べ客室乗務員の賃金が3万〜

4万円も低い状況は変わらず、職種間格差の是正が求められます。ウクライナ戦争など外的要因のなかで、疲労リスク管理(FRM)をしつかり機能させることも重要な課題です。グランドハンドリングの人材確保は官民共通の課題になり、国交省は人材確保に向けた検

討会を設置しました。国際線の復便が急速に進むなか、現状の受け入れ態勢では早晩困難に直面することが指摘されています。受け入れ態勢が整わずに増便になれば、空港運営に支障を来すことも予想されます。引き続き運輸の安全を第一に取り組みんでいきましょう。

こうしたなか、国交省は2月24日、「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」を立ち上げ、第一回検討会を開催しました。設置の目的は「航空機の運航に不可欠な空港業務(グランドハンドリング・保安検査)の持続的な反転に向け、人材確保やDX化・GX化などについて地域の関係者一丸となって取組を推進していくため」としています。6月までに中間とりまとめを行う予定です。3月初旬には検討会委員による羽田空港の国際線地区の見学も行われました。

減らされた国内線部門の職場からは「新入社員が配属されたが、器材操作の資格を取得し独り立ちまでには時間がかかる。その間は相応しい」との声。

年明け早々から乗継手荷物の積み残しを引き起こしたANAAS(ANAグループ、羽田空港の

善日もなく、到着の翌日夜のフライトで成田に帰る1泊4日の勤務でした。時差を解消する間もなく、身体的にも負担の大きい過酷な勤務であることは皆の共通認識になっていました。この勤務をTさんは、死する6ヵ月前からほぼ毎月乗務していました。加えて死亡の2ヵ月前には、6日連続パタインと言われ勤務がアサイン(割り当て)されていました。

これは、国内線を2日間乗務した翌日(3日目)から1泊4日でロサンゼルス便に乗務するという

の成田1泊ロサンゼルス便は往復ともに夜勤を伴う長時間勤務(13時間〜15時間)です。到着地のロサンゼルスでは1日の休

た。また、こだわりある職場要求の前進も特徴の一つです。JAL内国交でのグラハンの人材不足に関する追及はグループ労働者の賃上げに大きく貢献しました。

一方、航空客社で初任給の引き上げが相次いだものの、他職種に比べ客室乗務員の賃金が3万〜

4万円も低い状況は変わらず、職種間格差の是正が求められます。ウクライナ戦争など外的要因のなかで、疲労リスク管理(FRM)をしつかり機能させることも重要な課題です。グランドハンドリングの人材確保は官民共通の課題になり、国交省は人材確保に向けた検

討会を設置しました。国際線の復便が急速に進むなか、現状の受け入れ態勢では早晩困難に直面することが指摘されています。受け入れ態勢が整わずに増便になれば、空港運営に支障を来すことも予想されます。引き続き運輸の安全を第一に取り組みんでいきましょう。

こうしたなか、国交省は2月24日、「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」を立ち上げ、第一回検討会を開催しました。設置の目的は「航空機の運航に不可欠な空港業務(グランドハンドリング・保安検査)の持続的な反転に向け、人材確保やDX化・GX化などについて地域の関係者一丸となって取組を推進していくため」としています。6月までに中間とりまとめを行う予定です。3月初旬には検討会委員による羽田空港の国際線地区の見学も行われました。

減らされた国内線部門の職場からは「新入社員が配属されたが、器材操作の資格を取得し独り立ちまでには時間がかかる。その間は相応しい」との声。

年明け早々から乗継手荷物の積み残しを引き起こしたANAAS(ANAグループ、羽田空港の

善日もなく、到着の翌日夜のフライトで成田に帰る1泊4日の勤務でした。時差を解消する間もなく、身体的にも負担の大きい過酷な勤務であることは皆の共通認識になっていました。この勤務をTさんは、死する6ヵ月前からほぼ毎月乗務していました。加えて死亡の2ヵ月前には、6日連続パタインと言われ勤務がアサイン(割り当て)されていました。



パネル討論での発言者

乗務後の死亡 疲労が蓄積 勤務や休養など要因を探る 客乗連・NPO法人シンポ報告(上)

3月25日、客乗連(航空運専門部)とNPO法人「航空の安全・いのちと人権を守る会」の共同シンポジウム「客乗連・NPO法人シンポ報告(上)」が都内で開催されました。シンポジウムは二部構成で行われ、第一部では客室乗務員の過労死をめぐる勤務実態、働き方の問題点などが報告されました。第二部ではA

NAの客室乗務員でした。2019年1月に口

ル討論が行われました。客室乗務員の過労死をめぐる報告では、死亡した客室乗務員(Tさん)の勤務実態や背景要因、問題点などが報告されました。

亡くなったTさんはANAの客室乗務員でし

た。2019年1月に口

ル討論が行われました。客室乗務員の過労死をめぐる報告では、死亡した客室乗務員(Tさん)の勤務実態や背景要因、問題点などが報告されました。

亡くなったTさんはANAの客室乗務員でし

た。2019年1月に口

ル討論が行われました。客室乗務員の過労死をめぐる報告では、死亡した客室乗務員(Tさん)の勤務実態や背景要因、問題点などが報告されました。

亡くなったTさんはANAの客室乗務員でし

た。2019年1月に口

国交省

空港の人材確保に向け 空港のあり方検討会設置

新型コロナで打撃を受けた航空産業。国内線の旅客需要はほぼコロナ前に戻り、国際線は3月26日からの夏季ダイヤにあわせ、回復が遅れていたアジア太平洋路線も本格的な回復へと動き出しています。ところが回復を支えるグランドハンドリング(グラハン)地上支

援業務)の人員不足が深刻さを増しています。夏ダイヤ(10月28日)の対応にグラハン各社は四苦八苦しています。羽田空港での外国航空会社の業務が増加したJGS(JALグループ)では、国内線部門から国際線部門に約30名を異動させました。人員を

減らされた国内線部門の職場からは「新入社員が配属されたが、器材操作の資格を取得し独り立ちまでには時間がかかる。その間は相応しい」との声。

年明け早々から乗継手荷物の積み残しを引き起こしたANAAS(ANAグループ、羽田空港の

善日もなく、到着の翌日夜のフライトで成田に帰る1泊4日の勤務でした。時差を解消する間もなく、身体的にも負担の大きい過酷な勤務であることは皆の共通認識になっていました。この勤務をTさんは、死する6ヵ月前からほぼ毎月乗務していました。加えて死亡の2ヵ月前には、6日連続パタインと言われ勤務がアサイン(割り当て)されていました。

これは、国内線を2日間乗務した翌日(3日目)から1泊4日でロサンゼルス便に乗務するという

の成田1泊ロサンゼルス便は往復ともに夜勤を伴う長時間勤務(13時間〜15時間)です。到着地のロサンゼルスでは1日の休

た。また、こだわりある職場要求の前進も特徴の一つです。JAL内国交でのグラハンの人材不足に関する追及はグループ労働者の賃上げに大きく貢献しました。

一方、航空客社で初任給の引き上げが相次いだものの、他職種に比べ客室乗務員の賃金が3万〜

4万円も低い状況は変わらず、職種間格差の是正が求められます。ウクライナ戦争など外的要因のなかで、疲労リスク管理(FRM)をしつかり機能させることも重要な課題です。グランドハンドリングの人材確保は官民共通の課題になり、国交省は人材確保に向けた検

討会を設置しました。国際線の復便が急速に進むなか、現状の受け入れ態勢では早晩困難に直面することが指摘されています。受け入れ態勢が整わずに増便になれば、空港運営に支障を来すことも予想されます。引き続き運輸の安全を第一に取り組みんでいきましょう。

こうしたなか、国交省は2月24日、「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」を立ち上げ、第一回検討会を開催しました。設置の目的は「航空機の運航に不可欠な空港業務(グランドハンドリング・保安検査)の持続的な反転に向け、人材確保やDX化・GX化などについて地域の関係者一丸となって取組を推進していくため」としています。6月までに中間とりまとめを行う予定です。3月初旬には検討会委員による羽田空港の国際線地区の見学も行われました。

減らされた国内線部門の職場からは「新入社員が配属されたが、器材操作の資格を取得し独り立ちまでには時間がかかる。その間は相応しい」との声。

年明け早々から乗継手荷物の積み残しを引き起こしたANAAS(ANAグループ、羽田空港の

善日もなく、到着の翌日夜のフライトで成田に帰る1泊4日の勤務でした。時差を解消する間もなく、身体的にも負担の大きい過酷な勤務であることは皆の共通認識になっていました。この勤務をTさんは、死する6ヵ月前からほぼ毎月乗務していました。加えて死亡の2ヵ月前には、6日連続パタインと言われ勤務がアサイン(割り当て)されていました。

これは、国内線を2日間乗務した翌日(3日目)から1泊4日でロサンゼルス便に乗務するという

の成田1泊ロサンゼルス便は往復ともに夜勤を伴う長時間勤務(13時間〜15時間)です。到着地のロサンゼルスでは1日の休

た。また、こだわりある職場要求の前進も特徴の一つです。JAL内国交でのグラハンの人材不足に関する追及はグループ労働者の賃上げに大きく貢献しました。

一方、航空客社で初任給の引き上げが相次いだものの、他職種に比べ客室乗務員の賃金が3万〜

4万円も低い状況は変わらず、職種間格差の是正が求められます。ウクライナ戦争など外的要因のなかで、疲労リスク管理(FRM)をしつかり機能させることも重要な課題です。グランドハンドリングの人材確保は官民共通の課題になり、国交省は人材確保に向けた検

討会を設置しました。国際線の復便が急速に進むなか、現状の受け入れ態勢では早晩困難に直面することが指摘されています。受け入れ態勢が整わずに増便になれば、空港運営に支障を来すことも予想されます。引き続き運輸の安全を第一に取り組みんでいきましょう。

こうしたなか、国交省は2月24日、「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」を立ち上げ、第一回検討会を開催しました。設置の目的は「航空機の運航に不可欠な空港業務(グランドハンドリング・保安検査)の持続的な反転に向け、人材確保やDX化・GX化などについて地域の関係者一丸となって取組を推進していくため」としています。6月までに中間とりまとめを行う予定です。3月初旬には検討会委員による羽田空港の国際線地区の見学も行われました。

減らされた国内線部門の職場からは「新入社員が配属されたが、器材操作の資格を取得し独り立ちまでには時間がかかる。その間は相応しい」との声。

年明け早々から乗継手荷物の積み残しを引き起こしたANAAS(ANAグループ、羽田空港の

善日もなく、到着の翌日夜のフライトで成田に帰る1泊4日の勤務でした。時差を解消する間もなく、身体的にも負担の大きい過酷な勤務であることは皆の共通認識になっていました。この勤務をTさんは、死する6ヵ月前からほぼ毎月乗務していました。加えて死亡の2ヵ月前には、6日連続パタインと言われ勤務がアサイン(割り当て)されていました。

これは、国内線を2日間乗務した翌日(3日目)から1泊4日でロサンゼルス便に乗務するという

の成田1泊ロサンゼルス便は往復ともに夜勤を伴う長時間勤務(13時間〜15時間)です。到着地のロサンゼルスでは1日の休

た。また、こだわりある職場要求の前進も特徴の一つです。JAL内国交でのグラハンの人材不足に関する追及はグループ労働者の賃上げに大きく貢献しました。

一方、航空客社で初任給の引き上げが相次いだものの、他職種に比べ客室乗務員の賃金が3万〜

4万円も低い状況は変わらず、職種間格差の是正が求められます。ウクライナ戦争など外的要因のなかで、疲労リスク管理(FRM)をしつかり機能させることも重要な課題です。グランドハンドリングの人材確保は官民共通の課題になり、国交省は人材確保に向けた検

討会を設置しました。国際線の復便が急速に進むなか、現状の受け入れ態勢では早晩困難に直面することが指摘されています。受け入れ態勢が整わずに増便になれば、空港運営に支障を来すことも予想されます。引き続き運輸の安全を第一に取り組みんでいきましょう。

こうしたなか、国交省は2月24日、「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」を立ち上げ、第一回検討会を開催しました。設置の目的は「航空機の運航に不可欠な空港業務(グランドハンドリング・保安検査)の持続的な反転に向け、人材確保やDX化・GX化などについて地域の関係者一丸となって取組を推進していくため」としています。6月までに中間とりまとめを行う予定です。3月初旬には検討会委員による羽田空港の国際線地区の見学も行われました。

検討会資料によると、

現在国際線を受け入れていない地方空港も5月初旬までにはほぼすべての

空港で運航が再開される見通しです。一方、国際線の復便が進むなか、空港業務人材の不足がボトルネックとなり、空港内に混雑が生じていると指摘します。

グラハンは厳しい労働環境等により、コロナ前から人材不足が指摘されてきました。コロナ禍によって「脆弱な業界」というイメージが定着し、若者から敬遠され、離職者の急増、採用競争力の低下に直面しています。

「国際線を円滑に復便していくためには、これまで以上の人材確保・育成、生産性向上を推進していく」ことが必要と述べています。

グラハンの人材不足はコロナ前に比べ1割〜2割減、保安検査員も約2割減、グランドハンドリ

ングの専門学校の入学者数は4割も減少しています。

グラハン連(航空運のグランドハンドリング担当部門)は「人員不足はどのグラハン会社も切

実。国際線の復便、とりわけ中国路線の再開が進めば取扱便数は急増し、人員不足は一層深刻になる。人員確保ができなければ欧米で起きた空港の混乱につながる。場合によっては一時的な制限なり規制も考えておく必要がある」と話しま

す。

〈次号に続く〉

JCU
組合員

勝利判決勝ち取る

「みなさんのご支援に感謝」 働ける希望実現よかった

KLMオランダ航空雇止め撤回裁判

「被告は原告らの労働契約上の権利を有する地位にあることを確認する」。

ジャパンキャビンクルーユニオン（JCU）組合員29名が、KLMオランダ航空に雇止め撤回と復職を求めている裁判で、東京地裁は3月27日、「雇止めは無効」との判決を下しました。裁判長が判決を言い渡すと、法廷内では喜びの大きな拍手が沸き起こりました。

この裁判は、日本人客室乗務員を契約制として、4〜5年を上限に採用・雇止めを繰り返して来たKLMに対し、労働契約法18条の制定（契約期間5年を超えれば無期転換できる制度）を機に「無期転換後の雇止め」は許されないと、JCU組合員が2018年12月に雇止め撤回と職場復帰を求め提訴したもので、裁判は順次提訴したことから1陣、2陣、4陣（3陣は勝利判決確定）に分かれて始まりましたが、その後3つの裁判を合体し審理が進められてきました。最初に結んだ契約書には上限年数を記載してあることや、2015年の交渉で「1回限り3年契約」の合意書を結んでいることなど、超えるべきハードルは高いものがあ



東京地裁前で勝利判決を知らせる弁護団

りましたが、記載があってもそれを超えて雇用される期待し得る事情があった事実を積み上げ、合意書についてはその前提となる「労働許可」に関する会社説明にウソがあったことを立証しました。

さらに、裁判の中盤となる2021年5月、「法の適用に関する通則法」が争点となりました。

オランダの国内法では、3年を超える契約は自動的に無期転換となっています。通則法に基づくオランダの国内法の適用により、無期雇用を裁判で主張しました。

今回の判決は、契約上限設定による無期転換逃れの雇止めについて、違法との判断は出まらなかったが、日本人客

室乗務員は、実態的にオランダ本国の組織に組み込まれ管理され、日本支社は就業規則も作っていないことなどから、通則法によるオランダ国内法の適用を認め、無期雇用の実現となりました。

喜びに包まれた報告集会では、弁護士から判決ポイントの説明、JCUからは、これまでの支援へのお礼と会社に対する「控訴するな」ファックスの取り組み要請がありました。

原告代表は「4年を超える裁判となりましたが、またKLMで働ける日が来るの希望は持ち続けていました。それが実現でき、本当に良かったです。自分たちだけでは無理でしたが、支援のみなさんに励まされここまで来ることができました。

弁護団の先生方、JCU、支援の皆さんに感謝の気持ちで一杯です。会社は控訴するかもしれないですが、その時は最後まで頑張りますので、引き続きご支援をお願いいたしますとお礼を述べました。

「控訴するな」FAXの 取り組みにご強力を

原告を早期職場復帰させるための「控訴するな」FAXの取り組みにご協力ください。

【あて先】
エールフランス/KLM
オランダ航空
日本・韓国・ニューカレドニア支社長

ボリス・ダルソー 様
FAX 03-3558033
17011

【文面】
KLMオランダ航空は27日判決を認めて控訴せず原告29名を職場に戻せ
【取組期間】
4月10日まで

ITF トルコ・シリア地震で緊急基金を設置

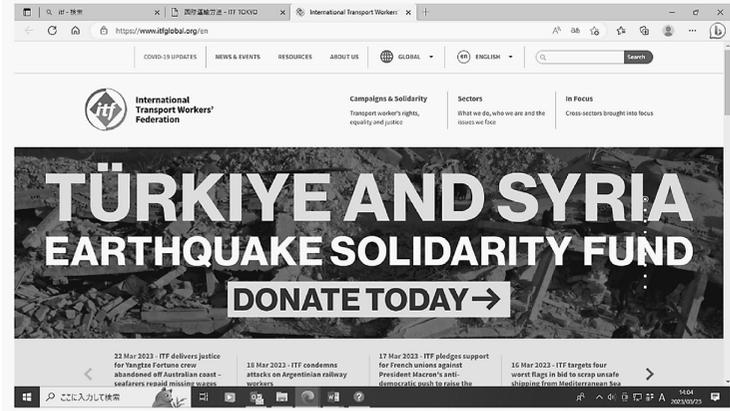
交通労働者・労組支援の 寄付を呼びかけ

ITFは、トルコ・シリアで発生した壊滅的な地震を受け、欧州運輸労働者（ETU）と連携し、トルコとシリアの交通労働者と組合を支援するための緊急基金を設置し、寄付を呼び掛けています。呼びかけ要旨は以下の通りです。

この連帯基金の目的は、①トルコとシリアで連帯・人道支援（食糧、毛布、配送手配など）を提供する。②両国で中期的なニーズに対応し、組合の再建と復興に向けた能力を強化するための支援を行う。

ITFニュース

ITFは、状況が流動的であるため、どのようにすれば適切な支援を継続できるか、加盟組合と緊密に連絡を取り合っています。



ホームページで基金への寄付を呼びかけ | ITF

ITF加盟組合に渡されます。ITFはまた、アラブ地域事務所を通じシリアとも連絡を取っています。

基金立ち上げの資金として、ITFは5万英ポンド（約800万円）を充当しました。

ITF/ETU共同連帯基金に加え、ITF船員トラストは、トルコでヒーター、毛布、食糧を購入する目的で、トルコのITF加盟組合のリマンス（LIMANLIS）にすでに3万英ポンド（約480万円）の緊急支援金を送金しました。さらに、ITFアラブ地域事務所を通じて、レバノン船員組合に2万英ポンド（約320万円）が送られ、毛布と食糧品セットを購入し、シリアのラタキヤ港にトラックで届ける予定です。

ITF/ETUトルコ・シリア組合地震連帯基金への寄付は以下にアクセスしてください。ITFは直接被災した仲間を支援できるよう、安全なオンライン寄付ページも設置しました。

<https://union-earthquake-solidarityfund.itfglobal.org/ja/>

ITF/パティ・クラムリン会長、ステイブ・コットン書記長
ETU/フランク・モリールス会長、リベラ・スペラ書記長

大阪で全国幹事会を開催

総合安全要請案を議論

航空安全会議は、3月1〜2日に大阪で全国幹事会を開催し、「2023年総合安全要請」の内容の議論を行いました。また、要請議論に先立ち、今期新たに立ち上げた「空港・管制委員会」の3回目の委員会を開催しました。幹事会メンバーの他、関西地区の管制官



RST学習会に耳を傾ける参加者

14名を加えた32名が参加し、パイロットと管制官の交流を深めました。委員会は「Runway Safety Team(RST)」のコンセプトを知ら

ず、「RST」というテーマで学習会を開催し、RSTの必要性やその関わり方について学習を深めました。あわせて、航空安全

会議で取り上げている要請項目(とりわけ西日本地域の空港及び空域に関する内容)について意見交換を行いました。特に、中部空港に南西

方向から飛来する到着機が通過するNATC(Hポイント)に関連した意見交換では、積乱雲の発生等

が鮮明になるなか、航空各社では従業員の採用再開に踏み出しています。すでに多くの職場では人員不足が指摘されており、なかにはインターンシップや研修生として現場実習を積んだ方がそのまま入社されるケースもあります。

あなたを守る労働組合

加入を訴えます

みなさん、こんにちは。私たちは、航空を動くパイロットや客室乗務員、整備士や営業マン、

グランドハンドリング、外国航空会社で働く仲間が集まる労働組合の団体「航空労組連絡会(略称「航空連」)です。

航空業界は、昨年後半から旅客需要の回復傾向

が鮮明になるなか、航空各社では従業員の採用再開に踏み出しています。すでに多くの職場では人員不足が指摘されており、なかにはインターンシップや研修生として現場実習を積んだ方がそのまま入社されるケースもあります。

想が聞かれました。

要請の内容確定に向けた議論では、アンケートの回答で改善要望が多くあげられる空港分野と空域・管制分野に関して、新規要請の提案や、既存の要請について実態を踏まえた趣旨の変更などについて議論を行いました。

これまで要請内容確定に向けた本部・支部間の議論はメールが中心でしたが、一昨年からオンラインを活用し、さらに今

期は対面形式での開催へと変化させてきました。これまでのメールやオンラインでのやり取りは、

事務的なやり取りの域を越えることができず、細かいニュアンスの伝達など意識合わせの段階で齟齬が発生する問題もありました。

対面形式で開催した全国幹事会は、休憩時間も惜しまれるほど充実した議論が行われ、より深い

「しかたない」とあきらめてしまおうか、より良い方向を目指すかはその後の差となってきます。職場での問題は、誰にでも起こります。そのような時に支えになるのが労働組合です。

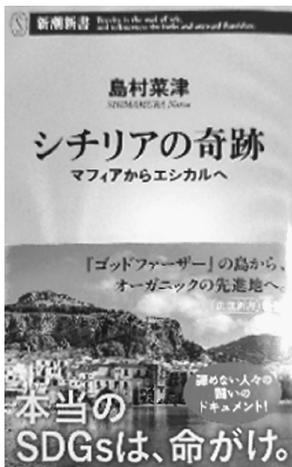
労働組合は働く者の権利や働き方についてのルールを良く知っています。新聞記者として長く労働現場を取材してきた元朝日新聞論説委員の竹

信三恵子さんは「立場の強い会社に対して、一介の社員が働く権利や働き方のルールを知らずに立

マフィアを相手に諦めない人々の闘い

シチリアの奇跡

島村 菜津 著



本書は、プロローグ、で1991年リーベロ・クラッシという人がマフィアに「みかじめ料」を要求され、マスコミを通して拒否して闘い殺害されたところから始まります。そういえば、その数年前の日本では私の田舎の同級生が小さな喫茶店を開こうとしました。港のすぐ横の素晴らしい立地条件だし仲



問が集まる良い場所になると喜びました。しかし、喫茶店は開店できずじまつてしまいました。その後になって、一人の同級生が小声で教えてくれました。それは、ジャパニーズ・マフィア(暴力団)か

部分で調和が図れたことは間違いありません。要請内容については、3月29日の「臨時総会」での確認になります。その様

ち向かうのは、ミサイルに素手で立ち向かうようなもの」と話していきま

賃金を始めとした労働条件は労使交渉で決めるのが基本です。労働組合は働く者が団結して職場の問題を解決する組織です。労働組合が大きくなれば交渉力も強まり問題解決の力になります。

人事権のある管理職が、組合加入をあれこれ言うことは法律で禁じられています。会社内に複数の労働組合がある場合は、どの組合に加入する

5月1日は働く者の祭典「メーデー」です。世界の各地で労働者の権利や要求の前進を目指す集会や行進が取り組まれます。多くの皆さんの参加を呼びかけます。

5月1日はメーデー

5月1日は働く者の祭典「メーデー」です。世界の各地で労働者の権利や要求の前進を目指す集会や行進が取り組まれます。多くの皆さんの参加を呼びかけます。

けいごむ

質上げをめぐる労使交渉が本格化するなかで、連合の芳野会長が自民党大会に出席するかどうか話題になってい

結局出席は見合わせたようですが、芳野会長は自民党の麻生副総裁と都内の料亭で日本酒を酌み交わしたり、自民党の会合の講師に招いたり、来

その後、何度か上司に飲み会に誘われ、会社の置かれた厳しさを昇進にまつわる話を聞かされた

のか、それ以降のお誘いはなくなりました。

なら、みかじめ料の運動が若者を中心に大きく広がります。さらには、マフィアから押収した土地をオーガニックの畑に戻して経済的にシチリアを蘇らせているそうです。

しかし、一方でマフィアはコロナ禍、パンデミックの中で力を増しています。マフィアはみかじめ料で大量の現金を有しており、国内で増加した貧困者層への高利貸しが横行しているそうです。そして、もう一つの真実は、マフィアと闘った草の根の労働組合の力も大きかったことも触れられています。

周囲に漏らしたと。「自民が連合に接近する目的は、野党支持層の切り崩しだけではない。連合を取り込みたいとの思惑も」と朝日新聞が報道していました。

この報道で思い出したことがあります。組合役員になりたてのころ、先輩からこんなことを言われました。「組合役員になると、上司や会社幹部から酒の席に誘われるようになる。それは会社が

お前を抱き込もうとしているだけだ」と。