

賃上げで暮らし守ろう！
23春闘から夏闘へ。
深刻化するグランドハンドリング
の人材不足、対策急務！

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/

安全も健康も人員も悪化傾向



航空機にコンテナを積み込むグラハン作業員

「安全が低下した」44.6% 人員「不足している」82.9%

2023グランドハンドリング 職場の安全・健康アンケート

航空連グランドハンドリング労組連絡会（クラハン連）は4月に、「2023グランドハンドリング職場の安全・健康アンケート」調査を行いました。コロナ禍からの回復が進む中、職場の安全、人員不足など悪化傾向が浮き彫りになりました。アンケートの特徴を報告します。

回収：500枚（前回497枚）。カッコ内は2022年4月調査結果。

■職場の安全
「2022年度を振り返り、あなたの職場の安全は向上したと思いますか、それとも低下したと思いますか」では、「安全が向上した」22.9%（24%）に対し「安全が低下した」44.6%（33.3%）、「わからない」32.5%（32.5%）

（42.7%でした。「安全が低下した」は前回調査から11ポイント増加しました。「2022年度あなたの職場で事故・トラブルが発生しましたか。発生した場合は該当するものを選んで下さい」では発生してない

32.1%（36.6%）に対し発生した事故・トラブル事例では、「車両事故」43.6%が最も多く、「人身事故」18.6%、「積み残し」13.3%、「コンテナ落下」12.2%、「施設損傷事故」11.2%の順となり、「航空機損傷事故」4.4%と減少しました。再発防止策の有効性を聞いたところ、「有効だと思う」32.2%（36.9%）に対し「思わない」27.9%（27.5%）、「わからない」39.9%（35.6%）でした。

人員

人員が適正に配置されているかでは「配置されている」8.9%（20.7%）に対し「不足している」82.9%（63.6%）と、圧倒的多数が職場の人員が不足していると答えています。

睡眠と健康

健康状態では、「良好」40%（50.4%）に対し「自覚症状あり」24.9%（21.9%）、「不安を感じる」35.8%（27.7%）

人材確保 労働環境の改善急務

自覚症状と不安を感じる方に症状を聞いたところ、多い順に「疲れが取れない」59.9%、「腰痛」56.8%、「ストレスを常に感じる」53%、「肩・首がこる」41%、「目が疲れる」31.9%でした。また「眠れない」23%は初めて20%台となりました。症状の原因を聞いたところ、多い順に「仕事」57%、「人員不足」56.4%、「年齢」42.7%、「労働時間が長い」51.3%でした。ストレスチェックを受けても半

数人が説明を受けていないことが分かりました。平均睡眠時間は「5時間未満」23.2%（17.2%）、「6時間」45%（50.1%）、「7時間」22.4%（25.1%）、「8時間以上」9.5%（7.7%）でした。平均睡眠時間が6時間以下は依然として7割近くに上ります。

今回の調査では、コロナ後半から急速に航空需要が回復してきていますが、職場では業務量の増加に人員体制が追いつかず、圧倒的多数が人員不足を感じています。また健康状態も悪化傾向にあることが明らかになりました。クラハンの人員不足対策は、国交省でも有識者による検討会が設置され対策が議論されていますが、アンケート結果は早急かつ有効な対策が急務であることを浮き彫りにしました。クラハン連は、アンケート結果を踏まえ、国交省や各社に人材確保や労働環境の改善を求めています。

2023グランドハンドリング職場の安全・健康アンケート

（単位：%）
問1.2022年度を振り返り、あなたの職場の安全は向上したと思いますか、それとも低下したと思いますか。

A.安全が向上した	22.9	B.安全が低下した	44.6	C.わからない	32.5
-----------	------	-----------	------	---------	------

問2.22年度にあなたの職場で事故・トラブルが発生しましたか。発生した場合は該当するものを選んで下さい。

A.発生していない	32.1	H.コンテナのロック忘れ	3
B.人身事故	18.6	I.コンテナ計量間違い	1.7
C.車両事故	43.6	J.コンテナの搭載個所間違い	2.3
D.航空機損傷事故	4.4	K.貨物室コンテナロック忘れ	5.3
E.施設損傷事故	11.2	L.コンテナ落下	12.2
F.誤送	8.9	M.その他	11.6
G.積み残し	13.3		

問3.あなたは職場の事故・トラブルの再発防止対策について伺います。有効な対策がとられていると思いますか、思いませんか。

A.有効だと思う	32.2	B.思わない	27.9	C.わからない	39.9
----------	------	--------	------	---------	------

問4.あなたの職場は、業務量に適した人員が配置されていますか

A.配置されている	8.9	B.不足している	82.9	C.わからない	8.2
-----------	-----	----------	------	---------	-----

問5.あなたの今の健康状態について伺います

A.良好	40	B.自覚症状あり	24.9	C.不安を感じる	35
------	----	----------	------	----------	----

問6.「自覚症状あり」「不安を感じる」と答えた方に伺います。それはどのような症状ですか。

A.腰痛	56.8	F.胃がもたれる	9.1
B.肩・首がこる	41	G.目が疲れる	31.9
C.眠れない	23	H.体重が減った	5
D.ストレスを常に感じる	53	I.疲れが取れない	59.9
E.食欲がない	2.2	J.その他	5

問7.自覚症状について医療機関で受診（治療）を受けていますか。

A.受診した	26.1	B.受けていない	73.9
--------	------	----------	------

問8.心理的な負担の程度を把握するために50名以上の事業場ではストレスチェックが義務付けられています。あなたはストレスチェックを受けていますか。

A.受けている	84.4	D.対象外なので受けていない	4.9
B.対象だが受けていない	3.8	E.わからない	6.3
C.対象外だが受けている	0.6		

問9.ストレスチェックを受けた方に伺います。結果について会社（産業医等）から説明を受けましたか。

A.説明を受けた	32.4	B.受けていない	51.3	C.わからない	16.3
----------	------	----------	------	---------	------

問10.あなたの睡眠時間について伺います。平均すると1日何時間ですか。

A.5時間未満	23.2	C.7時間	22.4	E.9時間	0.4
B.6時間	45	D.8時間	8.7	F.10時間	0.4

問11.仕事中に所定の休憩時間はとれていますか。

A.とれている	61.2	B.とれていない	27	C.わからない	11.8
---------	------	----------	----	---------	------

注：設問項目の一部を割愛しました。

■主な記事から■

- ▶23春闘—外航労組に賃上げや一時金など有額回答相次ぐ。更なる前進に向け交渉……………2面
- ▶23夏闘、内航労組、夏期一時金の引き上げや職場要求の前進に向けた交渉本格化……………2面
- ▶ANA不当労働行為事件で労使の証人尋問行われる……………3面
- ▶ANA・JALの今年度の収支見通しを考察……………3面
- ▶「安全会議だより」—「空の道」の安全を守る「航空局飛行検査センター」紹介……………4面
- ▶ILO技術会議に航空労組代表らが参加……………4面

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

誘導路

「空港の地上業務員不足」コロナ禍で約2割減 国が対策へ—15月12付「朝日新聞」1面に掲載された見出しです。空港で地上業務を担うグランドハンドリング（クラハン）や保安検査員の人手不足が深刻化している、と対応を議論してきた国土交通省の有識者検討会は、人材確保のための具体案を示し、コロナが明けて需要が回復しつつあるなか空港側の受け入れ態勢が整わず、一部で国際線の再開が難航したり、保安検査場が混雑しているの、待遇改善や資格の効率化などを促すことで正常化を図る、とのこと●報道を目にしたある労組役員は「クラハンの問題が大手新聞の1面で報道されるのは初めて」「今も昔も、クラハンが航空機の運航に欠かせない存在だが、常に航空会社から効率化・低コストを求められてきた。ときには経営者からクラハンをさげすむ言葉を聞くこともあった。必要なのは経営者の意識改革」と強調します●有識者からは、賃金の原資となる委託料の拡充、短時間正社員制度、長時間勤務の抑制、産業別最低賃金など、受託料から雇用制度、働き方に至る幅広い提案が出されているようです●求められるのは、労働者が安心して働き続けられる、持続可能な賃金をはじめとした労働条件です。

夏闘の労使交渉本格化

一時金引上げ・職場要求の前進

今春闘で高水準の賃上げを勝ち取ったものの、生活用品の相次ぐ値上げにより実質賃金の低下が指摘されています。一方、航空各社は航空需要

の順調な回復により業績を大幅に改善させています。ANAとJALの今年度収支見直しは両社共に大幅な利益を見込んでいます。こうした中で迎

えた23夏闘。夏期一時金の引き上げや職場要求の前進に向け労使交渉が本格化しています。

電気料金が6月の使用分から値上げされます。地域によってバラつきがありますが約15%（東京電力）から約40%（北陸電力）の幅で値上げされま

22年度は21年度に比べ半年間で9万6000円の負担増としており、2年間で10万円超の負担増になります。「値上げによ

堅調な国際旅客の増加 カギ握る受け入れ態勢

全日空ではコロナ禍での人件費削減策として、人件費に関する構造的課題（諸手当等賃金制度の見直し）の交渉が継続して

全日空乗組（ACA）やANA乗組（APU）は、春闘からの継続課題となっているシニア乗員の働き方や乗員養成、キャリアパスについて協議を継続して

JFU、CCU、JLUは、統一要求として夏期一時金2.5カ月以上、職場間格差の是正、諸手当の引き上げ、安全に関する要求、介護・子育て支援などの前進を目指し

JGS大阪労組、JGS九州労組）では、統一要求として夏期一時金2.5カ月以上、職場間格差の是正、諸手当の引き上げ、安全に関する要求、介護・子育て支援などの前進を目指し

NTTO（日本政府観光局）によると、4月の訪日外国人旅行者数は2019年同月比66.6%の195万人となり、堅調な回復をみせています。国別ではコロナ前は



旅客カウンターに並ぶ乗客。成田空港



全日空ではコロナ禍での人件費削減策として、人件費に関する構造的課題（諸手当等賃金制度の見直し）の交渉が継続して

全日空乗組（ACA）やANA乗組（APU）は、春闘からの継続課題となっているシニア乗員の働き方や乗員養成、キャリアパスについて協議を継続して

JFU、CCU、JLUは、統一要求として夏期一時金2.5カ月以上、職場間格差の是正、諸手当の引き上げ、安全に関する要求、介護・子育て支援などの前進を目指し

NTTO（日本政府観光局）によると、4月の訪日外国人旅行者数は2019年同月比66.6%の195万人となり、堅調な回復をみせています。国別ではコロナ前は

外航 賃上げ複数年回答

エミレーツ シンガポール 利益配分の一時金支給

外航労組の賃上げ交渉が本格化しています。世界的な航空需要の回復を

しています。エミレーツ航空やシンガポール航空では最高益を上げたことが報道されています。一方、外航各社では日本路線の復便・増便に対応する空港部門の人員不足が顕在化しています。

算が最高益を上げたことを受け、会社は利益配分のプロフィットシェアを行うことを明らかにしました。エミレーツ航空（EK）労組によると、支給額は24週分（約5.5カ月分）。年間4カ月の一時金が、コロナ禍で大幅に引き下げられ厳しい生活を強いられしてきたの

労組はコロナ禍で中断していた本社訪問を1月に実施しており、「こうした取り組みの積み重ねが賃上げの力になった」と話します。引き続き交渉は継続しており、要求の前進を目指します。

今夏闘は、生活を守るための賃上げや一時金の引き上げ、そして職場の安全を守るための人員確保が大きな争点になります。23夏闘、共にがんばりましょう。

※航空連調べ

外航労組の賃上げ回答	※航空連調べ
キャセイ航空労組	2.5%（年俸制）
ノースウエスト航空労組（会社はデルタ航空）	23年度/定昇2ステップ・ベア2%（合計6%相当） 24年度/定昇1ステップ・ベア1%（合計3%相当）
ユナイテッド航空労組	23年度/賃上げ1万400円、24年度1万1400円、25年度/1万2000円。物価上昇支援金月額3800円（3年間支給）。整備士手当（A&P）1万円。
エミレーツ航空労組	プロフィットシェア24週分支給（約5.5カ月分）
フィンランド航空労組	業績回復一時金1.5カ月～2カ月
タイ国際航空労組	夏期一時金2.5カ月

外航連（航空連専門部、外航担当）が5月20日までにまとめた賃上げ状況によると、キャセイ航空労組が2.5%アップ（年俸制）、ノースウエ

エミレーツ航空労組はベースアップ15%、一時金年間7カ月を要求し交渉を続けています。未だ回答には至っていませんが、2023年3月期決

太平洋路線の復便・増便が相次ぐユナイテッド航空。成田空港ではカナダのウエストジェット航空のハンドリングも加わり、人員も逼迫しています。こうしたなか、23年度からの3年協定の賃上げ回答が示されました。UA労組によると、賃上げは23年度1万400円、24年度1万1400円、25年度1万2000円。一時金は3年間とも年間6カ月。物価上昇支援金の支給（月額3800円、3年間）、整備資格手当（A&P）を1万円に引き上げ回答も引き出しました。60歳以降の働き方についても新たに60～62歳までフルタイム・59歳賃金据え置き

外航での賃上げ交渉は、本国（本社）の影響を強く受けることから、決着まで時間を要していますが、各労組は要求の前進に向け粘り強く交渉を続けています。

中国、韓国、台湾、香港、タイからの旅行者が全体の8割を占めています。4月時点では中国は15%程度にとどまっていますが、他の4か国は7～8割まで回復しています。一方、日本人旅行者の出国者数は2019年同月比34%の56万人にとどまっており、夏休みシーズンに向けた旅客の増加が見込まれています。

UA 物価支援金・整備手当アップ

提案がありました。UA

整備資格手当（A&P）を1万円に引き上げ回答も引き出しました。60歳以降の働き方についても新たに60～62歳までフルタイム・59歳賃金据え置き

【お詫びと訂正】
391号2面「2023春闘」の記事で、「ノースウエスト航空労組（会社はデルタ航空）」は「デルタ航空」ではなく「デルタ航空」であることが判明しました。訂正いたします。

便間の業務は休憩に相当

全日空幹部が都労委で証言

実態を見ない特異な見解

シャパンキャビンクルーユニオン（JCU）が、全日空の客室乗務員の休憩をめぐり団体交渉で、会社の対応が不誠実だとして、東京都労働委員会に不当労働行為救済を申し立てている事件で、東京都労働委員会（都労委）は5月8日、山場となる証人尋問を行い、団体交渉でのやり取りや、乗務員の休憩時間を定めた労働基準法施行規則32条2項の認識について尋問が行われました。

ANA不当労働行為事件

組合側証人はJCU・諏訪副委員長と多喜組合員（元ANA客室乗務員）です。最初に証言した諏訪副委員長は、ANAに要求した4項目（①客室乗務員の

休憩問題、②パスポート取得費用の精算問題、③60歳以降の再雇用について本人希望での客室乗務員の継続、④職場の差別や人権侵害）について証言、その後団交で休憩問題についてANAから「労基法施行規則32条2項を遵守し、同項に基づく適正な運用を行っております」との回答があ

り、組合が休憩時間の実態を調査したら休憩がわずか8分だったこと、さらには会社として具体的な運用や職場で休憩を取ることができる仕組みについて質しても「会社は施行規則の条文を述べるだけだった」と、多喜組合員が休憩問題を淀川労基署に申告した後に、労基署の調査に答えた内容を質すと「言う必要はない」と答えたことを証言しました。

ドアオープンから出発時ドアクローズの間のステイタイム（便間インターバル）が全て該当する」と証言しました。航空機が到着して旅客ドアオープン後、客室乗務員が旅客降機時のサポートや忘れ物チェック、次便の準備、旅客搭乗前のセキュリティチェック、旅客搭乗時のサポートなど、出発時のドアクローズまでの間に行う業務は休憩に相当する時間だと

証言した多喜組合員は、上司やANA労働組合に業務中の休憩時間について確認した内容を証言。会社の担当者から「労働基準法施行規則32条で客室乗務員は給仕に当たるので、休憩を与えないことができる。法的に問題はない」。ANA労組からも同様の説明を受け、「それ故、協定化もしていない」と、会社と組合から同じ説明を受けたことを証言しました。

しかも、この会社見解は、団体交渉の場では説明していないことを反対尋問の追及で認めました。さらに、会社見解の根拠を質すと「改正労働基準法関係諸規則の詳解」という解説書であると証言しました。会社見解は、その中の一文「乗務しない時間で、乗務時間に比して精神的肉体的に緊張度の低いと認められる時間」を抜き出して引用したものでした。

証人尋問を通し、改めて団体交渉が誠実に行われていなかったことが明白になりました。同時に客室乗務員の休憩問題の取り組みの重要性が明らかになりました。客室乗務員の休憩問題（労基法施行規則32条2項）は、JALやソラシドエアでも労使交渉が行われ、現在はジェットスターやシャパンの客室乗務員の休憩問題が裁判で争われていますが、いずれも会社側は、みなし休憩は「業務していない身体を休められる時間」との認識です。

こうした同業他社に比べANAの認識・見解は、職場の実態を見ようとしない特異な見解であることが分かります。だからこそJCUとの団交の中では言えなかったのです。このことが今回初めて公開の場で明らかになりました。

松岡氏は客室乗務員に適用される労基法施行規則32条2項の休憩に相当する時間（みなし休憩）について「便が到着して



国内線を毎日700便超運航するANA

午後、会社側証人として客室乗務員松岡副センター長の尋問が行われました。

松岡氏は客室乗務員に適用される労基法施行規則32条2項の休憩に相当する時間（みなし休憩）について「便が到着して

と読めば、接客業務をしている時間が休憩に代わる時間に該当すると解釈するには、無理があるからです。

労基法施行規則 第32条2項
使用者は、乗務員で前項の規定に該当しないものについては、その者の従事する業務の性質上、休憩時間を与えることができないと認められる場合において、その勤務における停車時間、折返しによる待合せ時間その他の時間の合計が法第34条第1項に規定する休憩時間に相当するときは、同条の規定にかかわらず、休憩時間を与えないことができる。

ANA		単位：億	JAL	
22年3月期	23年3月期		23年3月期	22年3月期
1兆203	1兆7,074	営業収入	1兆3,755	6,827
1兆1,934	1兆5,874	営業費用	1兆3,446	9,402
▲1,731	1,200	営業損益	309	▲2,575
▲1,849	1,118	経常/EBIT	645	▲2,394
▲1,436	894	当期純利益	344	▲1,770
1兆9,700		24年3月期 通期売上予想	1兆6,580	
1,150		経常/EBIT 予想純利益	1,000	
800			550	

山である4月29日から5月7日までのゴールデンウィークの両社の旅客実績は、JALの国内旅客数が93万人（2018年度同期比101.5%）、国際旅客数15.2万人（同67%）でした。一方、ANAの国内旅客数はピーチを含め125.1万人（同94.1%）、国際旅客数16.3万人（同63.4%）でした。

ANA・JAL今年度見通し

好調な旅客需要 旅客単価上昇 減免措置の継続 燃料価格・為替

国内大手航空会社のANAとJALの2023年3月期決算は、旅客需要の回復により昨年の赤字から大幅な黒字に転じました。今年度の通期予想でも売上と利益をさらに拡大する計画です。今年度の予想を考察します。両社が発表した今年度の通期予想によると、ANAの売上は前年比15%増の1兆9700億円、経常利益1150億円（前年比32億円増）、当期純利益は前期より94億円減の800億円となっています。JALの売上は前年比20%増の1兆6580億円、経常利益1000億円（前年比1000億円増）、当期純利益550億円（前年比550億円増）です。ANAは国内線での回復を予想しています。JALは国内線でも90%の回復と見込んでおり、両社ともかなりの堅実な予想をしています。

さて、実際の旅客需要はどうか。今年度前半の山である4月29日から5月7日までのゴールデンウィークの両社の旅客実績は、JALの国内旅客数が93万人（2018年度同期比101.5%）、国際旅客数15.2万人（同67%）でした。一方、ANAの国内旅客数はピーチを含め125.1万人（同94.1%）、国際旅客数16.3万人（同63.4%）でした。

順調な滑り出しをみせています。注目されるのは夏休みシーズンの予約状況です。ANA総合研究所のまとめによると、2023夏季スケジュールにおける日本着の国際線提供座席数は、2022年夏季スケジュールより1802万席増加しています。2019年対比では1208万席減少となっており、昨年比で相当の増加が見込まれていることは確かです。また、日本着の便数については、成田・羽田・関空の3空港で全体の約8割を占めるようです。JALが貨物専用機事業の開始を決めました。中型機3機を使い国内線と国際線の運航を行います。ANAの貨物専用機11機とNCAの15機（ANAが買収）に比べればわずかな機数です。しかし、今後の貨物需要の動向にも注意が必要です。通期見通しについては、経営側からも「保守的」との声が聞かれます。今年度も燃料税や着陸料など減免措置が継続されます。2022年度の業界全体の減免額は700億円に上り、今年度も同程度の費用削減効果が見込まれます。旅客単価も上昇しており、収入増につながっています。両社は海外販売にも力を入れ、収入増につなげています。燃料価格や為替の動向も注目されますが、夏休みシーズンの旅客動向次第では計画の上振れも予想されます。

「飛行検査機」ってなに？ 「空の道」の安全を飛行検証

突然ですが、空には道があるのをご存じですか？そんなの見えないよというそのアナタ、心の目で見て下さい。ほら、見えて来ませんか？



航空局がYouTubeで飛行検査センター紹介

航空機は広い空を自由に飛び回るわけでは無く、特に旅客機は計器飛行方式(俗に言う「空の道」)にて飛行しなければいけません。その「空の道」の安全性を確保し、お客様や乗員の皆さまの命を守る仕事があります。今回は、航空安全会議名古屋支部の構成メンバーである国土交通労働組合飛行検査センター分會(航空局飛行検査センター)の職場が、エアラインの仕事とは全く異なるその業務について紹介させていただきます。

の視点で、航空機を安全に飛ばすことが可能かを判定する「飛行検証」があります。例えば、オートパイロットと聞くとどういった印象を思い浮かべますか？ボタンを押すだけで航空機が入力した経路通りに飛んでくれる、とても便利なシステムだと思われるかもしれませんが、確かにその通りなのですが、その前提には、設計された(理論上の)数値と、実際に飛行した際の挙動が一致するかを確認する必要があります。飛行検証作業が、飛行検証の一種で「データベース検証」と言います。データベース検証の

飛行検査機の飛び方は、普段目にする航空機の飛び方とは少し(?)変わっています。見かけた際は「怪しい奴がいる」などと思わず、是非暖かい目で見守って下さい。

また、旅客機ではEGPWS(対地接近警報装置)が鳴るようなことはあってはならないと思いますが、飛行検証ではわざと極端に低い高度や、空の道のギリギリ外れを攻める飛行を行うことで安全を検証することがあります。このような極端な飛行を行う場合、EGPWSが鳴動することもありますが、さながら空の道の限界を確かめるテストパイロットになった気分です。

飛行検査機の飛び方は、普段目にする航空機の飛び方とは少し(?)変わっています。見かけた際は「怪しい奴がいる」などと思わず、是非暖かい目で見守って下さい。

また、旅客機ではEGPWS(対地接近警報装置)が鳴るようなことはあってはならないと思いますが、飛行検証ではわざと極端に低い高度や、空の道のギリギリ外れを攻める飛行を行うことで安全を検証することがあります。このような極端な飛行を行う場合、EGPWSが鳴動することもありますが、さながら空の道の限界を確かめるテストパイロットになった気分です。

また、旅客機ではEGPWS(対地接近警報装置)が鳴るようなことはあってはならないと思いますが、飛行検証ではわざと極端に低い高度や、空の道のギリギリ外れを攻める飛行を行うことで安全を検証することがあります。このような極端な飛行を行う場合、EGPWSが鳴動することもありますが、さながら空の道の限界を確かめるテストパイロットになった気分です。

また、旅客機ではEGPWS(対地接近警報装置)が鳴るようなことはあってはならないと思いますが、飛行検証ではわざと極端に低い高度や、空の道のギリギリ外れを攻める飛行を行うことで安全を検証することがあります。このような極端な飛行を行う場合、EGPWSが鳴動することもありますが、さながら空の道の限界を確かめるテストパイロットになった気分です。

また、旅客機ではEGPWS(対地接近警報装置)が鳴るようなことはあってはならないと思いますが、飛行検証ではわざと極端に低い高度や、空の道のギリギリ外れを攻める飛行を行うことで安全を検証することがあります。このような極端な飛行を行う場合、EGPWSが鳴動することもありますが、さながら空の道の限界を確かめるテストパイロットになった気分です。

航空の労働基準前進へ

ILO技術会議開催 ITF代表らが参加



会議に参加したITF、IFALPA代表ら

ILO(国際労働機関)による「民間航空部門のためのグリーンで持続可能なかつ包括的な経済回復に関する技術会議」(4月24日~28日)が、スイスのジュネーブで開催されました。会議にはITF(国際運輸労働連)、IFALPA(国際航空操縦士協会連盟)で構成された労働者代表団、そしてIFATCA(国際航空管制協会連合)が会議を視察しました。ITFジュネーブから概要を報告します。

会議の目的は、COVID-19のパンデミックを超えた航空産業の回復を形成するため、労働安全衛生と良い仕事の促進における機会と課題について議論する

ITFはこの会議の結果について、「航空労働組合は、スイスのジュネーブで開かれた国際労働機関(ILO)の三者会合で、世界の航空業界の労働基準を前進させるための大きな一歩を確保しました。」

このことを認識してもらいました。産業の重要な部分では、産業を存続させるために必要な労働者がまだ25%不足している。今日、この業界の仕事は、予測不可能な労働時間、疲労の増加、十分な賃金、弱体化した退職、非標準的な雇用形態によって定義されている。我々は、経済的、社会的及び環境的に持続可能な産業に航空を再構築するために、雇用者及び政府と協力してディーセント・ワークを前面に押し出していくことをコミットしている。

近所にガーデニングをやっている方がいます。「オーファンガーデン」と書かれた看板が掛けられており、自由に庭に入っ

近所にガーデニングをやっている方がいます。「オーファンガーデン」と書かれた看板が掛けられており、自由に庭に入っ

近所にガーデニングをやっている方がいます。「オーファンガーデン」と書かれた看板が掛けられており、自由に庭に入っ

ITFニュース

ある行旅死亡人の物語

共同通信大阪社会部 武田 敦志 著
伊藤 亜衣



ある高齢の女性が東京の古いアパートで孤独死します。残されたアパートには写真などの小物と現金が30000万円以上残されていた。警察や探偵も動員してこの女性がだれなのか調べますが名前や手がかりもつかめません。こうした身元不明の死亡した人を行旅死亡人というそうです。筆者(新聞記者)はこの女性の身元を独自で調査します。果たしてこの女性は誰でどういった人生を送ったのでしょうか。むずかしくなった、「普通のくらし」ができる世の中がきこほしい。

けいごむ

近所にガーデニングをやっている方がいます。花もさませません。家主の話では「枯れてしまったようだ」とのことです。枯れたジュネベリは残念ですが、今年のオーファンガーデンは、例年に比べ沢山の種類の花が咲いています。「実のなる木も例年に比べ多く実をつけている」と家主。航空では、厳しいコロナ禍乗り越え、賃上げという果実を収穫することができました。これから夏前に収穫する「一時金」の季節です。「実りある一時金」頑張ろう。