

もうすぐ夏休みシーズンです。職場の人員・器材は不足していませんか。しっかり点検し働く者の安全・健康を守ろう！

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/

どうする航空の人員不足

「空港業務検討会」中間とりまとめ

賃金引上げ長時間拘束見直し

航空会社にとって、今後の成長戦略を進めるうえで、人材確保は重要な課題です。空港で地下業務を担うグラウンドハンドリングの人員不足が問題になっていますが、「2030年問題」と称されるパイロットや整備士不足も各社にとっては頭の痛い問題です。

グランドハンドリングの人材不足は、実はコロナ前から問題になっていました。国土省は2020年1月に、人材確保に向けた「グランドハンドリングアクションプラン」を策定し、賃金引き上げや労働環境の改善、自動化などを打ち出しました。しかし、コロナ禍により具体化は進まず、この間に離職者が増加したことで人材不足は一層深刻化しました。このような状況を受け、国土省は2月に有識者による「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」を立ち上げました。検討会では、グランドハンドリ

ング会社などから意見をきくためのヒヤリングなども行われ、6月1日には「中間とりまとめ」を発表しました。中間とりまとめによると、賃金引き上げの原資となる受託料の引き上げ、長時間労働・拘束の見直し、多重委託構造や雇い入れ・契約慣行の見直しなど、これまでにない踏み込んだ取り組みを提案しており、これらの施策は、賃金引き上げに必要な資金の確保、労働環境の改善、業界の構造的な課題に対処するねらいがあります。

2030年パイロット・整備士不足

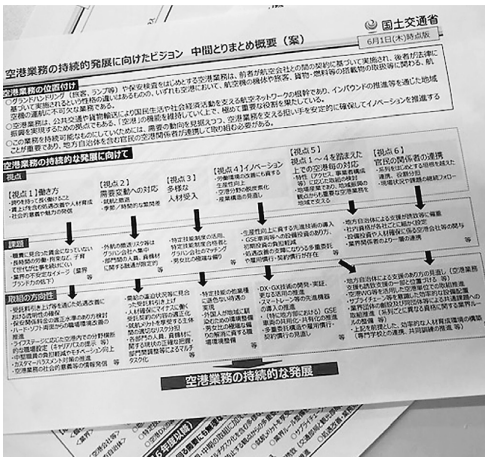
国土省航空局が昨年3月に発表した「航空を取り巻く状況と今後の課題、取組」によると、操縦士・整備士ともに年齢構成に偏りがあり、2030年に大量退職時代を迎えると分析しています。資料によると、主要航空会社の操縦士の年齢構成の山が50代に大きな山があり、2030年には退職が集中すると予測されています。

国土省は航空業界が将来に向けて安定的な人材を確保するためには、これらの取り組みを進めることが必要と述べていますが、具体化は航空会社が担うことになり、労使間の話し合いが重要になります。

ANA・JALの両社では、コロナ禍においてパイロットの採用は継続していましたが、機長にまで10年程度の時間がかかるといわれています。国土省は航空業界が将来に向けて安定的な人材を確保するためには、これらの取り組みを進めることが必要と述べていますが、具体化は航空会社が担うことになり、労使間の話し合いが重要になります。



国際線出発の保安検査に並ぶ乗客。6月26日、羽田空港



公表された中間とりまとめ (案)

- 主な記事から■
- ▶ 2023夏闘—JAL・ANA 夏季一時金2ヵ月、職場要求などの前進勝ち取る……………2面
 - ▶ 第77回IFALPA総会に出席した日乗連・馬場議長に総会の模様を聞きました……………2面
 - ▶ グラハン連、航空局を訪問し空港全アンケート結果を説明。空港業務のあり方検討会の中間とりまとめに関し質問……………3面
 - ▶ KLMオランダ航空雇止め撤回裁判、早期解決求め全労連・東京地評が争議支援行動……………3面
 - ▶ 「安全会議だより」—活気取り戻す沖縄で安全要請……………4面

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

国土省は航空業界が将来に向けて安定的な人材を確保するためには、これらの取り組みを進めることが必要と述べていますが、具体化は航空会社が担うことになり、労使間の話し合いが重要になります。

国土省は航空業界が将来に向けて安定的な人材を確保するためには、これらの取り組みを進めることが必要と述べていますが、具体化は航空会社が担うことになり、労使間の話し合いが重要になります。

誘導路

2023年も半年が過ぎました。通常国会が閉会し、「提出した法案はほぼ成立したものの、想定外の支持率下落にさらされる岸田首相には焦りの色もにじむ」と。報道各社の世論調査では、内閣支持率は軒並み低下しています。「読売」と「日経」両社の調査(6月23・25日実施)では、内閣支持率は急落し、読売では、前回(5月)から15ポイント下落しました。主要要因はマイナンバー関連のトラブルが影響したと言われています。朝日新聞によると、マイナンバーカードを使って行政手続きができるひもつづられた情報は、健康保険証のほか、児童手当や雇用保険、税・所得など29項目に広がっており、これらの個人情報登録されるなどして不安や不信感につながっています。マイナンバー関連のシステムにサーバー攻撃があったらと考えると、不安はさらに高まります。閉会した通常国会は、安全保障政策や原発政策の大転換後でしたが、十分な議論がなされたかは疑問です。さらには、当事者らの命を危険にさらす、出入国管理及び難民認定法(入管法)、当事者団体から批判のあがるLGBT理解増進法も成立しました。だれのための法律なのか、なんともやるせない気持ちです。●どの政策がどの法案に賛成したか。忘れないように。

安全へ絶え間ない努力



基調講演するシドニー・デッカー教授

日乗連(日本乗員組合 連絡会議)ALPA J

日乗連代表、IFALPA総会に参加

日乗連(日本乗員組合 連絡会議)ALPA J

団体であるIFALPA (International Federation of Air Line Pilots Association)の第77回総会が、5月4日から7日までの日程で、カナダモントリオールで開催され、日乗連から4名の代表が参加しました。総会に出席した馬場議長に総会の特徴を伺いました。

アジア初、会長にベン氏

ALPAは「安全面の観点からだけでなく、技量伝承の観点や労働環境の観点、政策決定状況等、あらゆる角度から懸念、反対の立場」で「これまでの取り組みと今後の対応方針の説明がなりました。」

「Your Safety Starts with two. Removing pilots from the flight deck is gambling with safety.」(パイロットをフライトデッキから追い出すのは、安全を賭けたギャンブルだ)の掛け声

ALPAは「Positive Safety Culture」と表現し、構築への取り組みや雰囲気作り、絶え間ない努力

航空機の整備や納入の遅れは、今年のIATA(国際航空運送協会)の年次総会でも注目され、問題とされています。状況は悪化の一途をたどっており、運航を維持するために必死の対策が必要な状況とも言われています。

JAL ANA 夏季一時金2カ月

職場要求の前進回答も



夏闘空港アピール行動。6月9日、羽田空港

春闘で賃上げがあったものの、電気料金や生活用品の相次ぐ値上げにより実質賃金は低下し、夏季一時金への期待が高まっているなかで取り組まれた夏闘。内航労組では夏季一時金2カ月の前進回答も



業績予想は、ANAは売上1兆9700億円(22年度比2625億円増)、営業利益1400億円(同199億円増)、純利益800億円(同94億円)。JALは売上1兆6580億円(22年度比2824億円増)、EBIT1000億円(同354億円増)、純利益550億円(同205億円増)。こうした好業績が予想されるなかで夏闘の労使交渉が始まりました。

日本航空では、共通項目としてST制度(自社機搭乗制度)の運用面の改善が図られました。日航乗組(JFU)では、配車や別居特認で前向き発言があり、育児・介護の両立に関する働き方では、個別ニーズに対し運用で対応の発言を引き出しました。またアルコール検査の時間管理が整理されました。

世界的に航空機の部品不足が指摘されています。サプライチェーンの問題や労働力不足が、整備が必要であると改めて感じさせられました。

「部品不足の影響長期化か JAL「1年ぐらいい続く」」

航空運整備連(整備関係の業務を行う専門部)によれば、国内でも航空機の部品不足が続いているとのこと。製造元の人員不足などが背景にあり、現時点では運航に影響を与えるような事例は報告されていませんが、早急に解決する必要があります。

直し)の協議が継続しており、会社は見直し提案をしていく世帯調整手当を現行制度で支給と再提案しました。全日空乗組(ACA)では、B737二元化に伴う機長の移行について、人材選流面や賃金面の会社対応について判断し、セニユリテの整理など残された課題については協議を継続します。

CCUでは、ミールサービスでの前向き発言を引き出し、成田早朝出社時の通勤方法の改善、有休枠の拡大について善処を求めました。

JGS大阪労組では、昨年を上回る1・5カ月の回答を引き出し、成田空港で施設保守管理業務を行うNAFCO労組では、賃上げは定昇実施にとどまらずに混雑の兆候が出始めているとの報道もあり、有資格者の不足、航空機部品の不足、スタッフの経験不足など懸念材料はかかえて夏季繁忙期を迎えます。

さて、国内旅客需要はコロナ前に戻り、国際旅客需要も順調に戻りつつあります。一方、人員不足を背景に職場の疲労感が高まっており、夏の繁忙シーズンを直前ですが、受け入れ態勢の点検と準備が必要です。欧州ですですに混乱の兆候が出始めているとの報道もありません。有資格者の不足、航空機部品の不足、スタッフの経験不足など懸念材料はかかえて夏季繁忙期を迎えます。

大手航空会社の整備士のAさんによると、「部品は不足気味です。今年はじめごろは特に不足感を感じていたが、徐々に良くなっています。それでも入荷に時間がかかるため、必要な場合は重整備のために使用していない飛行機の部品を取り外して流用することもあります。特にボーイング737など小型機の部品が特に不足しています」と話します。



KLM日本支社前で取組まれた全労連・東京地評争議支援総行動

KLMオランダ航空 雇止め撤回裁判

ジャパンキャビンクルーユニオン(JCU)は、現在3件の紛争と、1件の春闘交渉を行っている。KLMオランダ航空の雇止め撤回裁判は、3月に原告29名の1・2・4陣裁判が勝訴した。しかし会社が4月に控訴し、6月6日に東京高裁に控訴理由書が提出されいよいよ控訴審が始まります。

JJPに賃上げ 要求書を提出

ジェットスタージャパン(JJP)では、昨年7月の新賃金制度施行導入を機にJCU加入者が増えています。JCUは、切り下げられた基本賃金・手当の回復、物価高騰に対応したベースアップを含めた大幅な賃上げ要求をJJPに行いました。

解決求め日本支社要請

JCU、団交を申し入れ

ANA不当労働行為事件

8月21日に結審予定

ANAが客室乗務員の休憩問題に関する団体交渉で、質問にまともに答えないことは不誠実だとして、JCUが東京都労働委員会(都労委)に不当労働行為救済申立を行っている事件は、5月8日に証人尋問が行われ、その後、公益委員からの和解の示唆を受け、JCUは5月19日、ANAに4項目の和解案を示しました。

JCUは、会社の決算数値の提示、新賃金制度と旧制度の時給換算の新旧賃金比較データを次回団交時に提出するよう求めました。

(1) 休憩の必要性とその推奨について、新たにマニュアルに明記する。(2) 1項にかかわるマネージメント教育を実施する。(3) 上空、及び地上において心身を休められる時間を確保する(1) 確保する時間は労働基準法34条1項で求める時間とする。(2) 上記時間の確保が困難な場合は、編成数の増加、プレミアムサービスの削減、Ship Change Crew Change

駐機時間(ステイタイム)が休憩に代わる時間であり、労基法には違反していないとの詭弁を弄し、客室乗務員に休憩が必要だとは認めない対応です。ANAの対応はFRM(疲労リスク管理)に逆行し、安全配慮義務に欠ける対応は大きな問題です。

人員不足が健康にも影響

グラハン連、航空局に要請

夏休みシーズンの 人員・器材の準備

航空連グラハン連は6月15日、航空局を訪問し4月に取り組んだ「2023グラハンドリング職場の安全・健康アンケート」の特徴点を説明。その後、「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」中間とりまとめに「安全が低下した」44・6%。低下した原因として、「人員不足」「教育・経験不足」「ゆとりのない労働環境」が指摘されています。また、8割

超が業務量に比べ人員不足と答えています。健康については約6割超が「自覚症状あり」「不安を感じる」と答え、自覚症状や不安の内訳では多い順に「腰痛」や「疲れがとれない」「ストレスを常に感じる」となり、「眠れない」は初めて20%となりました。睡眠時間調査では1日の平均

睡眠時間を6時間以下が68・2%となりました。コロナ禍で4度目となったアンケート調査。この間のコロナストレスに加え復便に伴う人員不足などが健康面に影響を与えていることが明らかになりました。これから夏休みシーズンや本格的な国際線の回復を迎えるが、現状の受け入れ態勢は十分とは言えない。「不安定な業界」を払拭するためには継続した労働条件の引き上げが求められる。人員・器材の準備を整え、必要なトレーニングを怠ることなく回復に備える必要があることを提起しました。

「秋にフォローアップ」

航空局担当者は、短期(令和5年秋頃)・中期(令和5年度末)・長期(令和6年度以降)の時間軸で賃上げや受託料の引き上げ状況についてフォローアップしていく。

グラハン連は、「空港業務の持続的発展に向けたビジョン」は、従来になく踏み込んだ内容と受け止めている。旅客需要の回復は我々も望んでいることですが、そのためには受け入れ態勢を整える必要がある。現場作業者に負担を強いれば重大なトラブルにつながることは、これまでの多くの事例が示しています。私たちは、中間とりまとめが労働環境の改善につながることを期待しています。賃の高いグラハンドリングを維持するためには、ふさわしい労働条件が必要です。監督官庁として、賃金をはじめとした労働環境にも目配りした行政を求めました。

「空港業務のあり方検討会」中間とりまとめ

「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」の中間とりまとめに関する質疑では、グラハン連から①短期・中期・長期の取組内容の確認方法、②地方自治体の支援策のイメージ、③特定技能2号について、④GSE車両の共用・共有化についての4点について具体的な対応を確認しました。

「地方がやり易い」との発言もあり、「空港運営会社が一括購入する案な



沖繩支部 活気を取り戻す沖繩 安全向上を目指し要請

美しい空に青く澄んだ海、琉球文化が色濃く残る人気観光地の沖繩。政府の水際対策の撤廃や、感染症5類へ引き下げを受けて、日本人・外国人



要請書を手渡す沖繩支部代表（右側）

問わず来沖者が増え、かつての活気を着実に取り戻している沖繩を日々感じています。

宮古空港の凸凹 改修工事を実施

航空安全会議沖繩支部ではパイロットや航空管制官をはじめとした主に那覇空港を拠点とする労働者で構成し、沖繩県内の空港の航空安全の諸問題を解決するための活動を行っています。今年5月下旬に那覇空港事務所と沖繩県庁を訪問し安全要請を行いました。要請では、例年通りの回答となったものの、今期の要請で特筆すべき点は、臨時の要請を行ったことが挙げられます。

宮古空港の滑走路面のゴムチップ目詰まりについては、安全会議本部と共同して早期の除去工事を行うよう働きかけた結果、昨年10月に除去工事が実施されました。また、凸凹の大きい箇所の改修工事についても、他の事情よりも緊急性が高いとして、当初実施予定より前倒し、改修工事が実施されました。

夜間の1名観測

気象台要請では気象の自動観測化が普及し、それに伴う業務合理化からの人員削減について問題提起しました。特に夜間の1名観測体制は現場担当の精神的不安に繋がる問題であり、今後も積極的な働きかけを行っていかねば課題です。

7月5、6日に開催予定の安全会議全国幹事会においては、鳥国のパイロットが日頃から抱える問題や、島嶼空港特有の課題について、沖繩支部のプレゼンスを発揮できるように積極的に課題提起を行なっていきます。沖繩支部は、沖繩県内の空港がより安全で利便性の高い空港へと発展していくよう引き続き課題解決にとりくんでいきます。

5月31日 国際キャビンクルーデー

ITFニュース

ITFから国際キャビンクルーデー、IAMからデルタ航空の組織化に関するニュースが届きました。

米労組、デルタ株主総会で集会

した。

5月31日は国際キャビンクルーデー。客室乗務員が果たしている重要な役割を認識する日の制定を目指す取り組みです。

ITFは、「客室乗務員の重要な安全上の役割」を人々に思い出させ、彼らの努力が見逃されないようにするために、その勢いを続けた。今年はいつものように、昨年の夏に北半球で見られた「旅行の混乱」の再来を見る前に、安全

の専門家としての客室乗務員の重要な仕事を促進し、彼らがパンデミックから生じている問題を強調することが最も重要。

そのため、ITFのキャンペーン計画では、チャネル全体で一貫した物語の流れを確保し、モメンタムを構築し、一貫したストーリーを伝える一連のコンテンツを確立することを目指しています。

ITFは、ICAOとの連帯行動を通じて、国際レベルで労働者の声を

増幅することを支援しており、これはその後の数年間の計画を支援することになるとし、「航空のためのニューディール」に関する民間航空の優先事項に沿って、2023年に焦点をあてる4項目を特定しました。

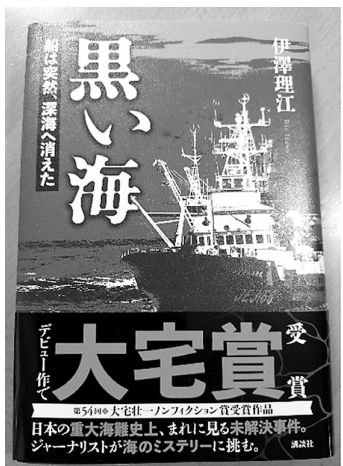
①疲労、②緊急/緊急対応プログラム、③航空プロフェッショナル/労働者不足の未来、④破壊的

ITFは、ICAOとの連帯行動を通じて、国際レベルで労働者の声を

理解できない事故調査委員会の結論、「原因は波」

黒い海

伊澤 理江 著



2008年6月23日、20名の乗組員を乗せた第58寿和丸が千葉県銚子沖350キロの洋上で突然転覆して深

海に消えました。救助されたのは3人だけ。ジャーナリストの筆者は事故から11年過ぎてから偶然この事故を知

り、取材を始めたところ、取材が始めたところから、事故調査委員会の結論は、海上強風警報下で碇泊中「波による沈没」でした。

読書のススメ

この漁船の事故は私も記憶に全く残っていません。この事故より2週間ほど前の6月8日には東京・秋葉原の

歩行者天国で白昼、無差別殺傷事件が起きています。「6月末になっても新聞やテレビは秋葉原の事件を繰り返して報道していたが、23日に起きた第58寿和丸の事故は早くもニュースから消えた」とある。沈没ならあんなに大量な油が漏れるはずがない。事故から3年たった事故報告書内容に生存者や漁船社長は強いショックを受けたそうです。どうやったら、こんな内容の報告書ができていくのか。

要請しました。



45000人の従業員が組合加入を果たすべく積極的な組織化活動を行っています。メカニックならびにそれに関連した労働者はIBT（全米トラック運転手組合、チームスター労組）に、ランブ、貨物、及びタワー労働者はIAM（国際機械工航空宇宙産業組合）に、そしてフライトアテンダント（FA）はAFA（フライトアテンダント組合）への加入を求めています。

IAMの航空運輸アトリ（部門）のリッチ・ジョンソン副会長は「デルタの株主に対する我々の要求は簡単なものだ。結社の自由及び組織化活動における（会社

けいびも

岸田首相の息子の秘書

官が、彼や親族が首相公邸で行った忘年会の写真が漏洩して、公私混同ぶりが批判をあびて辞任しました。出来事そのものは深刻な問題ではありませんが、あるテレビのコメンテーターは「親ガチャのさいたるもの」と話していました。

親ガチャは、インターネットスラングで、「生まれてくる子供は親を選べない」ことを、スマホゲームのガチャに例えて「親ガチャ」と言っているようです。ベースで人生の結果が決まるとい

ニュアンスが強い。この言葉への反感もあるようですが、今回の出来事はある種の格差社会を象徴するものだったように思います。ネットフリックスの韓国ドラマには、韓国の格差問題が至るところに描かれています。権力を手にした富裕層は、普通の人々ではほとんど不可能に近いことも可能にしています。今回の首相公邸の写真は、まさに不可能を可能にできる人々を映し出していました。

安倍政権で格差は広がり、岸田政権は固定化された格差の姿を可視化したようです。