

能登半島地震で亡くなられた皆さまに哀悼の意を表明するとともに、被災された皆様にお見舞い申し上げます。

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/>

航空機事故 慎重かつ正確な事故調査を



世界の混雑空港ランキング3位といわれる羽田空港

再発防止がICAOの原則

全員脱出 乗員・乗客の協力

1月2日に羽田空港で発生した航空機同士の衝突事故から1カ月が経過しました。この事故では、海上保安機に搭乗していた6名のうち5名が死亡し、1名が重傷を負いました。一方、日本航空機の乗客・乗員379名は全員が脱出し、15名の乗客が負傷等を負いました。亡くなられた方々のご冥福を心からお祈り申し上げますとともに、負傷等されました皆様の一日も早い回復を願い、関係者のみなさまにお見舞い申し上げます。(関連記事4面「安全会議だより」)

事故原因の究明や再発防止策については、運輸安全委員会などで調査が進められており、すでに面機と管制官との通信のやりとりの一部が公表されています。運輸安全委員会においては、事実に基づき慎重かつ正確な事故調査を行い、適宜調査の進捗を明らかにする必要があります。

はじめ日乗連、航空連の声明等でも指摘している通り、航空機事故の発生原因には複合的な要因が潜在しているため、事故原因を調査し再発防止に努めるという考え方がICAO annex 13(国際民間航空条約第13付属書)の原則です。ICAO Oに加盟している日本は、条約の真意を正確に理解し、遵守する必要があります。

日本では、運輸安全委員会の事故調査結果が刑事捜査や裁判証拠に利用されています。これらの行為は、明らかな犯罪の証拠がある場合を除き、調査結果を利用することを禁止する国際民間航空条約の規定から逸脱した行為であり容認できるものではありません。

今回の航空機事故において最も優先されるべきは事故調査であり、決して刑事捜査が優先されるものではないこと、またその調査結果が、再発防止以外に利用されるべきでないことを改めて強調します。

この事故では、乗客に負傷者等が出たものの、乗客・乗員全員が脱出できたことは、危機に直面した乗務員の訓練と経験に裏打ちされた冷静な対応と行動、そして乗客の協力がこうした結果につながったといえます。また、事故現場に近い駐機場で作業していた地上作業員による救助活動もありました。事故に気付いた作業員らは、機内から

脱出した乗客らをスポット503番と504番のボーディングステーションに誘導しました。

羽田空港は世界の混雑空港ランキングの第3位で、1時間あたりの発着回数は最大90回と、交通量の多さが改めて注目されています。救難状況など含めさまざまな角度からの検証が必要です。

私たちは、この事故から学ぶべき教訓をくみ取り、引き続き運航の安全に全力で取り組む決意です。

- 主な記事から■
- ▶2024春闘スタート。昨年を上回る賃上げで生活守ろう。多様な働き方、勤務改善など働き方の見直し急務……………2面
 - ▶日乗連、韓国ALPAとAAP合同委員会を開催。関係強化に向け覚書締結……………2面
 - ▶「フェニックス」—おかげさまで創刊400号。これまでのご支援・ご支援に感謝。航空三団体代表がコメント……………3面
 - ▶航空安全会議—羽田空港の航空機事故緊急声明を解説……………4面
 - ▶ITFが実施したグラハンアンケート結果の特徴……………4面

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

専門家からのメッセージ 活用して下さい！ ストレス軽減方法

- 出来る限り睡眠のパターンを崩さないでください。
- 三度の食事を摂りましょう。食欲が出ない場合、量は少しでも構わないので三度の食事を意識して摂るようにしてください。
- 呼吸法などのリラクゼーションを試してみましょう。(*)。
- 散歩などの適度な運動をしてください。ただし、過度な運動は避けてください。
- 分かってくれる人に話をしてみましょう。
- ゆっくりお風呂に入り、緊張した体をリラックスさせてあげてください。
- カフェインは控えめにしましょう。白湯やカモミールティーをお勧めします。
- 飲酒は控えめにしましょう。
- 事故前の自分と事故後の自分の違いを見つけ、あなた自身ではなく、事態の異常性に気が付きましょう。
- 寝る前に「3つ」だけ良かったことを思い出して書き出してみましょう。例えば、今日はお天気が良かった、今日は自分の家で眠れる、など日常のことで構いません。

(*)呼吸法
①リラックスできる姿勢で椅子に座ります。手は太ももの上に置きます。
②目を閉じます。
③鼻からゆっくり息を吸います。4つカウントします。
④肺に息を貯めます。5つカウントします。
⑤口からゆっくり息を吐き出します。吐き出すときは肩の力を抜いてください。8つカウントします。
⑥この呼吸法を4回繰り返します。

今回の事故に対して、航空業界で長年にわたり惨事ストレスケアの教育を実施してきたCSMインストラクターであり、臨床心理士・公認心理師の仲濱恵子氏は、「このような異常な体験をした場合、様々なストレス症状が

出ることが多いが、それは事態の異常性に対して心が正常に反応しているということ」と「睡眠障害や、食欲の減退、自然に涙が出る、一人であるのがやたら不安に感じ、倦怠感が強いなどは、起こりやすい症状です。ただ、このような症状は一過性のものが多い」と述べ、ストレス軽減方法や、違和感のある症状が長引くような場合は、各組織のピアサポーターに相談するようアドバイスしています。

日乗連と韓国ALPA 関係強化の覚書締結 2面

誘導路

その事故が起きたのは58年前の2月4日。その事故とは「東京湾事故」です。機体の残骸を目にした日航乗組(JFU)の藤田日出男書記長(当時)は、「安全のために何かをせねばならない」と痛感した(明日へのはばたき—航空労働運動50年のあゆみ—藤田さんは、全運輸労組(現国土交通労組)を訪ね三浦委員長などと意見交換。意見交換後に開催された「事故問題座談会」には各労組から30数名が参加し、「事故防止は1組合、1企業内の組合間共闘でも不十分。企業・職種をこえた航空労組の全面的な協力が必要」との考えを確認します。●座談からわずか21日後に6労組(日航労組、日航乗組、日整労組、全日空労組、AGS労組、全運輸労組)により、座談会での確認を実現するための組織として「航空安全推進連絡会議(JFAU)」が結成されました。●航空安全会議の結成は、「航空安全追求の運動が労働運動の領域として確立し、組織攻撃(解雇・分裂)と連続事故という2重の困難を克服」しました。●1月2日に羽田空港で発生した航空機同士の衝突事故は、世界の航空史に残る事故です。この事故から教訓をくみ取り、今後の運航の安全につなげたい。

日乗連と韓ALPA

昨年上回る賃上げを



日乗連・馬場議長(左)と韓国ALPA・キム議長

覚書締結、関係強化を確認

日本乗員組合連絡会議 (ALPA-Japan) と ALPA Korea は、昨年12月14、15日に韓国ソウルで A A P 合同委員会を開催し、日韓 A L P A 間の関係強化に関する覚書を締結しました。2022年に日本で初めて開催された合同委員会は、両国の航空業界における協力と

定期的な会議・情報共有・相互協力

理解を深めるためのもので、安全関連の問題点の考察、情報共有、そして運航におけるさまざまな不具合発生時の協力を目的としています。今回の最大のイベントは、両 A L P A 間の関係を強化するための Memorandum of Understanding (MoU=覚書) の締結でした。この覚書には、A A P 委員会を中心とした定期的な合同委員会、情報の共有、事故・インシデント発生時の相互協力が含まれており、歴史的なマイルストーンと言えます。現在は A A P に焦点を当てていますが、将来的には L E G (法務) や H U P E R (身体検査やラ イセンス等) など他の委員会にもこの枠組みを拡大し、日韓の協力関係を一層強化することを目指

航空連「レイバースクール」のご案内
労働法講座 (オンライン開催) 一部日程が変更になりました。
1. 第1回講座 2023年12月23日 (土) 11:00~12:00
テーマ: 変形労働時間制とは **終了済**
2. 第2回講座 3月9日 (土) 11:00~12:00
テーマ: 労基法、就業規則など
3. 第3回講座 4月20日 (土) 11:00~12:00
テーマ: 賃金、退職金、割増賃金について
4. 第4回講座 5月18日 (土) 11:00~12:00
テーマ: 勤務、休日、休暇について
5. 第5回講座 6月8日 (土) 11:00~12:00
テーマ: 解雇や雇止め、出向、転籍について
申し込み: 航空連事務局、各労組
問い合わせ: 航空連事務局
TEL: 03-3742-3251
Email: honbu@kohkure.org

航空の年末年始輸送実績 (12月28日~1月3日) は、国内線は事故による欠航もあり旅客数は前年比で減ったものの、国際線は増加しました。日本航空は「事故による業績への影響はほとんどない」と発言しており、1月末から2月初め発表される第3四半期決算は好業績が予想されます。日本政府観光局が発

さて航空ですが、1月2日に羽田空港で航空機同士の衝突事故が発生し、海上保安機の6名のうち5名が「くなり」、日本航空機の乗客・乗員379名全員が脱出しました。事故原因の究明と再発防止策は運輸安全委員会で調査が行われてい

航空の年末年始輸送実績 (12月28日~1月3日) は、国内線は事故による欠航もあり旅客数は前年比で減ったものの、国際線は増加しました。日本航空は「事故による業績への影響はほとんどない」と発言しており、1月末から2月初め発表される第3四半期決算は好業績が予想されます。日本政府観光局が発

物価高騰のなか、昨年以上の賃上げを求める24春闘が始まりました。物価上昇を上回る賃上げはもとより、多様な働き方やシエンダー平等の実現、60歳以降の働き方の改善も重要課題です。1月26日から始まった通常国会、会期は6月23日までの150日間です。能登半島地震で被害を受けた住民支援や復旧・復興、自民党の政治資金集めパーティー収入をめぐる裏金事件、24年度予算などが審議されま



人員不足が顕著なグラウンドハンドリング。コンテナ積み込み作業

総務省が発表 (1月19日) した2023年平均の全国消費者物価指数は、(20年=100) は、価格の変動が大きい生鮮食品を除く総合指数が105.2%と前年比3.1%上昇し、1982年の3.1%以来、41年ぶりの高い伸びとなり、22年平均の2.3%から上昇率が加速しています。厚労省が発表している「毎月勤労統計調査」によると、昨年11月の実質賃金は前年の同じ月と比べ3%の減少となり、20カ月連続でマイナスとなりました。現金給与総額は増えていますが、物価の上昇が高い水準で推移していることが影響しています。帝国データバンクによると、24年も1

このように旅客需要が回復する中、航空各労組は、賃金上げや職場改善を目指します。23年末から継続している日本航空での外国人を採用するといった既成乗員問題やグループ企業からの転籍問題、客室乗務員の賃金制度や勤務改善は重要課題です。客室乗務員の賃金制度見直しは J A C でも提案されており、春闘での交渉が注目されます。客室乗務員の休憩問題では、一人乗務の H A C で1日6便乗務が問題になっています。

多様な働き方・勤務改善
職場要求の前進目指そう

り、大企業の内部留保は511兆円超に積み上がり過去最高を更新しました。円安を背景に大企業の2024年3月期決算は好業績が予想されており、全国消費者物価指数は、(20年=100) は、価格の変動が大きい生鮮食品を除く総合指数が105.2%と前年比3.1%上昇し、1982年の3.1%以来、41年ぶりの高い伸びとなり、22年平均の2.3%から上昇率が加速しています。厚労省が発表している「毎月勤労統計調査」によると、昨年11月の実質賃金は前年の同じ月と比べ3%の減少となり、20カ月連続でマイナスとなりました。現金給与総額は増えていますが、物価の上昇が高い水準で推移していることが影響しています。帝国データバンクによると、24年も1

3件の居眠り事故が発生し、予想できないような事故も起きています。コロナの4年間は、職場に様々な変化をもたらしています。国交省はグラハンの現状について「人員が増えたが一定数が退職している」と分析しており、人員の定着化は極めて重要な課題になっています。争議関係では、K L M オランダ航空の日本人契約制客室乗務員の雇い止め撤回裁判 (1陣・2陣・4陣) は、会社が控訴したため東京高裁で争われ、J C U が不当労働行為救済を求めた全日空不当労働行為事件は、3月に命令が出される予定です。航空の2024年は、コロナからの完全回復が予想されています。回復を支えるのは航空労働者です。安心・安全につながる賃金、職場改善求め24春闘ともに団結してがんばりましょう。

おかげさまで創刊400号

安全問題や職場要求、解雇争議など 今後も働く者の立場から情報発信

様々な情報発信が力に



航空安全会議
永井丈道議長

フェニックス発行400号、誠におめでとうございます。そのようなか、

国内外の様々な動向もフェニックスでは取り上げられており、人員不足で忙しい職場で働く我々にとっては、非常に有用な情報を得られる貴重な機会です。
これまでさまざまな逆風や試練となるような事態が業界全体、労組間わず色々とありましたが、業界で働く仲間が一丸となって乗り越えてきた中で、フェニックスの果たしている役割は非常に大きく、その重要性は今後も衰えることなく、ますます高まっていくと思われまます。そんなフェニックスの様々な記事を引き続き楽しみにさせていたいただくとともに、更なるご発展を期待しています。

航空三団体（航空安全推進連絡会、日本乗員組合連絡会会議、航空労組連絡会）が共同で発行しています。機関紙「フェニックス」は、本号で創刊400号を迎えました。創刊号は、規制緩和問題の特集号として1994年1月10日に発行され、30年間にわたり航空労働者に情報発信を続けてきました。これまでのご支援・ご協力に感謝申し上げます。
フェニックスでは、職場で起きている様々な問題を中心に、各社の「合理化」計画、政府の航空規制緩和政策など、こうした施策の中で引き起こされた人員削減や解雇などの雇用問題、あるいは航空機事故などの安全問題を積極的に情報発信してきました。
この間、励ましもあれば、厳しいご意見や抗議もいただきました。その都度検証し、反省も加えながら前進してまいりました。共同発行しております三団体の代表からのコメントをご紹介します。今後も奮闘する決意を表明します。

航空業界は官民を超え、さまざまな職種の人たちが関わって成り立っています。しかし、勤務形態の違いや、職場が日本全国に分散しているため、特に職種の違う仲間同士が知り合い交流する

一隅を照らす活動



日乗連
馬場嘉浩議長

フェニックス400号の節目に、貴重な機会をいただきましたので、僭越ながら、今私を感じている事を述べさせていただけます。

024年は、世界航空史に刻まれる、想像しえなかった年のスタートとなったと思います。
航空労働者にとつての過去の航空機事故や解雇事件、そして様々な苦難に対応されてきた諸先輩方は、航空労働組合の横のつながりの枠組みを作り、その枠組みを維持発展させてこられた組合員皆様に対し、敬意と感謝の意を表します。
そして今、その土台があったからこそ、この2024年の年明け早々の困難に対し、私たち現場労働者自らの手で、歴史と経験を活かした、最新の知識とアイデアの集約、行動と団結が実現できるのだと実感しています。

民間航空産業で働く私たち労働者にとって、また、現役を引退された諸先輩方、加えてこれから航空業界の仲間入りをしようと考えている若者の方々にとつても、この2

私を含め、一人一人の時間と力には限界がありますが、航空の仲間の増々の団結と発展のために「一隅を照らす」になればと思っています。そして、改めてさらなる航空産別組合への団結を呼びかけたいと思えます。

職場に光ともす機関紙



航空連
赤坂潤一郎議長

す。30年間の運動の積み重ねが今に生きていることを痛感します。

編集部から創刊400号にあたってのコメントを求められたので、創刊号を見させていたいただきます。発行は1994年1月10日であり、これまでの30年間にわたる活動に敬意を表します。
創刊号の一面には「規制緩和は『航空の空洞化』への道」と題し、このままでは空の安全が大きく後退」として、規制緩和政策に警鐘をならし

労働運動は山谷もあれば困難にも直面します。そのとき職場に光をとますのが機関紙だと思っています。今後がんばりましょう。



1994年1月10日に発行された創刊号



第43回航空政策セミナーのご案内

■日時 2月3日(土)
13:00~17:00

■会場参加と
オンラインでのハイブリット開催。
参加は各労組経由でお申し込み下さい

■プログラム(案)
・60以降の働き方
・航空各社の経営分析
・各職種からの報告

主催：航空労組連絡会
03-3742-3251

航空機事故の緊急声明(解説)

1月2日に発生した航空機事故を受けて、航空安全会議は1月3日に緊急声明を発表しました。今回の安全会議は、その声明の内容について皆さんにご理解いただければと思い、解説をしたいと思います。(声明につきましては、安全会議のHPに掲載されています)

航空事故が発生した場合、その原因究明のため、各国それぞれの専門機関によって調査が行われます。日本においては運輸安全委員会が事故調査にあたることは皆さんもご存じだと思います。航空事故調査については、国際民間航空条約第13付属書の中で、「事故または重大インシデント調査の唯一の目的は、将来の事故または重大インシデントの防止にある」と定められています。

国際民間航空条約

事故調査と犯罪捜査は 厳密に分離 事故調査が優先

再発防止を唯一の目的とする事故調査において、関係者からの証言は非常に重要なものですが、事故調査によって知り得た内容が犯罪捜査に活用されるようなことがあれば、関係者は真実を語ることを躊躇する可能性があります。本来の目的に沿った正確な調査が不可能になってしまうため、前出の付属書の中では、「事故調査と犯罪捜査は厳密に分離されなければならない」とことを定めています。

かな犯罪行為の存在が認められない限り、警察は現場保存などで事故調査に協力する体制になっており、事故調査が優先されています。

一方、日本では、昭和47年に警察庁と運輸省(当時)の間で締結された「航空事故調査委員会設置法案」に関する覚書(以下「覚書」というものがあります。その「覚書」の第二項に、事故調査が「捜査機関の行う犯罪捜査と競合しない場合を除き、あらかじめ捜査機関の意見をきき、事故調査が犯罪捜査に支障を

きたさないようにするものとする(抜粋・要約)と、犯罪捜査が事故調査に優先することが明文化されています。この記述が我が国において事故調査に対して犯罪捜査が優先されている一番大きな原因となっています。同時に、事故調査報告書が、刑事裁判の証拠として利用されている実態があり、再発防止を目的とする事故調査の大きな支障となっています。

安全会議では、この問題点について、長年にわたって「覚書」の改訂を要請してきましたが、未だその実現に至っていません。しかしながら、今回の緊急声明を

発表したことにより、多くの方々から趣旨に賛同するご意見をいただいております。多くのメディアから内容に関する取材の申し入れを受けています。引き続きこの問題点を多くの人に知ってもらおう取り組みを通じて、世界中の国々と同様に日本における事故調査が真に再発防止を目指したものであるよう関係各所に訴え続けていきます。



緊急声明はここから

変だけど「あるある」が随所にでてくる

「コンビニ人間」

村田紗耶香 著

最近、自分の子供たちの生活を見ていて、「頑張ってる普通の子供」よりも、「普通の子供」の方が最近ばかりづらくなっています。

「文句なしに面白い」と強く感じます。もっとも何が「普通の生活」なのか最近ばかりづらくなっています。



読書のススメ

総務庁の調査では働く人の約4割が非正規労働者となっています。働いていない人、働きたいが働けない人も加えると、労働人口の半数以上がポーンヌも昇格もない時給労働者となっていること

と、正社員の賃金が上がらないことは無関係ではないでしょう。そんなことを思いながら本書を読んでいたら、普通の生活がますます分からなくなってしまうのですが、とにかく帯のとおり、「文句なしに面白い」と思いました。まったく普通ではない主人公の男女、今では生活には無くてはならない「コンビニ」をめぐる日常生活。こんなところがあるはずないと思いつつも自分の仕事と置き換えて考えると、あれ、変だけどあるかも?と随所に思わせます。「年齢も服装もばらばらの人たちが集まり、「コンビニ」店員として研修するくらいは読んでいてなんだからうれしくなります。全国にコンビニは約5万8000店舗あるそうです。ほぼ毎日お世話になるコンビニです。異常なまでにコンビニアルバイトにのめりこむ恵さんの生末がどうなるのか?自分の生と末と重ね合わせ、おおいに考えさせられます。

グラウンドハンドリングアンケート結果

労働条件が悪ければ ケガや健康問題引き起こす

ITF(国際運輸労働連)が昨年9月に、世界規模で取り組んだグラ

ドハンドリングに関するアンケート調査結果(航空運も回答)が公表されました。以下にその特徴を紹介いたします。

危険なものであってはならない「労働条件が悪ければ、ケガや健康問題を引き起こす」「競争がさらなるプレッシャー・リスク・訓練不足・人員不足を生む」ことが明らかになりました。

「疲労」79%、「事故による負傷」71%、「反復性ス」

「身体的暴力」25%と続きます。作業者の訓練に

安全衛生「疲労」79%、原因「人員不足」84%

けいこむ

「テレビの取材があるので、ぜひ来てほしい」と先日、息子から妻のLINEに動員要請のメールがきました。その日は特に予定がなかったのですが、娘家族を伴い5人で出かけてきました。

動員要請がかかったのは、とある雑誌が後援の「占いフェス」でした。会場に昼過ぎにいた我が動員部隊でしたが、すでに会場はそれなりの賑わいをみせていました。入場料は無料ですが、占5分間で数百円とあります。占いの事前予約もあれば当日購入するチケットもあるとのことでした。

占いは、カード占いや手相、顔占いもあります。ステーションでは対談も行われていましたが、見たところ、ほとんど聞いていないように思えます。午後2時ごろには占いの順番を待つ人が長蛇の列をなし、その多くは20歳から30歳くらいでしょうか。後日、息子に入場者数を聞いたところ、1000人くらい来たとのことでした。

占いにいっていいから来るのだろうか。妻に聞いたら、自分も毎朝、テレビの情報番組の占いを観ているとのこと。当然も八卦当たたらぬも八卦、嬉しいことを言われれば、気分もウキウキ。時にはそんな時間があったもいいかも。

ITFニュース

安全衛生「疲労」79%、原因「人員不足」84%