

謹賀新年  
明けまして  
おめでとうございます

# 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/>

## 航空には多くの裏方の仕事がある

### 新春インタビュー

## 異なる資格 多層的な下請け構造 安全・賃金・人員 労組の課題を聞く

コロナ禍から5年が経過し、航空産業は依然として多くの課題に直面しています。訪日外国人旅行者数が年間3500万人を超える勢いで増加しており、人材不足は深刻化しています。

国土交通省は、空港業務や専門職の人材確保に向けた検討会を設置し、航空各社も採用活動を積極的に展開しています。

労働経済学者であり、「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」の委員でもある立教大学の首藤若菜教授に、賃金をめぐる現状や空港の人材問題、さらには労働組合の取り組みべき課題などを伺いました。

(聞き手：編集部)



### 首藤 若菜さん

立教大学経済学部教授 専門は労使関係論  
著書に「雇用か賃金か 日本の選択」など多数

― 国交省が設置した

「持続的な発展に向けた空港業務のあり方検討会」の委員として活動され、約2年10か月が経過しました。航空業界に対する印象や感想をお聞かせください。

首藤 私が執筆した

『雇用か賃金か 日本の選択』(2022年10月15日発行)の際、航空業界についていろいろ調査し、関係者からお話を伺いました。しかし検討会委員として勉強させていただき、航空にはこん

なにも多くの裏方の仕事があることを知りました。特に、グランドハンドリングが深刻な人手不足にあることを、検討会を通して勉強させていただきました。

― グランドハンドリングなどの低い労働条件が指摘されています。具体的に、どのような課題が分かりましたか。

首藤 例えば、JALとANAでの資格制度の違いや、多層的な下請け構造が挙げられます。これは、私が研究しているトラックなど交通インフラ系と似ています。本

当はかけるべきコストがかけていけないがゆえに、安全が脅かされ、結果的に人手不足が起きています。きちんとコストをかけていかなければなりません。そのコストを誰がどう負担するかとなると、当事者がみな違う方向を見ていると感じました。

例えば、インバウンドで観光客がたくさん来てほしいと思っています

が、空港の人員確保への意識が十分ではありません。コストは飛行機に乗る人が負担すればいいと考えがちですが、訪日外国人が来てお金を落とし、商店街や観光地も潤い恩恵を受ける。全体として経済的な効果があるわけで、幅広い範囲でそのコストを負担する仕組みが必要だと思います。

そうした空港業務の労働実態は社会へ周知されていませんでしたが、検討会を経て、国交省などの広報により認識が広がってきました。空港の活性化だけでなく、働く人々の労働条件をどう整えていくかまで目を向ける意味では意義があら

それと、航空外も含めてのことですが、今後とも人手不足が予想される中で、日本全体として労働を基軸にものと考えていく姿勢が強まっていると思います。

#### ■主な記事から■

- ▶ 新春インタビュー：労働を起点にものを考える……………2面
- ▶ JCA、懲戒処分撤回裁判で勝利判決勝ち取る……………2面
- ▶ 大詰め迎える和解協議、オランダ航空雇止め撤回裁判……………3面
- ▶ 安全会議だより：全国幹事会開かれる……………4面

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

2面に続く

### 誘導路

2025年が始まりました。昨年は、各国でリーダーや議会の構成を決める選挙が行われ、多くの国で政権が交代し、新たなリーダーが誕生しました。シリアでは50年続いたアサド政権が崩壊し、韓国では非常戒厳を宣布した大統領が弾劾され、職務停止となりました。事態の内容や背景はそれぞれ異なりますが、いずれも今後がより良い方向へ進むことを願っています。●そんな中、世界の多くの人が注目しているのは、再びアメリカ大統領に就任するトランプ氏ではないでしょうか。「予想不能」と言われ、自国第一主義を掲げ、気に入らない国に対しては高関税を課す方針を表明しています。●今後の展開は未知数ですが、アジア経済研究所の分析によると、米国が中国に60%、その他の国に対して20%の関税を課した場合、米国と中国が大きく負の影響を受ける一方、東南アジアやインドは「漁夫の利」を得る可能性があるとのこと。●さて、日本でも与党が少数派となり、さまざまな変化が生まれています。1月中旬以降には通常国会が始まり、2025年度の予算に関する質疑が行われます。自民党一強だった時とは違って、与野党による合意形成が重要になります。国民生活に寄り添った予算になるよう見守りたいです。

# 労働を起点にものを考える

## 賃上げのため受託料を引き上げる

## 賃上げで経済を活性化させる

1面から続く

## 改善を上回る需要の増加

従来だったら、会社が儲かって、儲かった分を賃金に反映させようという。したが、賃上げをしなければならぬ。賃上げが収益に規定されるものでなく、賃金や労働環境の改善を起点にして、収益構造や価格の設定だとかを変えていかなければならない。そうした発想が、社会に根付く

いけないと考えるのではなく、賃上げをしないといけないから、受託料を上げていかなければならないと考える。人手不足を追い風にしてこうした考え方を空港に限らず、日本社会全体に波及させていくことが重要です。

構造として、みなさんギョッとしました。羽田空港では、スーツケースが積み重なり、足の踏み場もないなかで、どうにかスーツケースを動かしながら何とか説明をしていく、すごく驚かされました。

結局、政府はインバウンドについて6000万人の目標を掲げていますが、空港の受入れ体制が追い付くのかの議論になりました。空港のキャパシティは急に拡大できません。今でも溢れているところにさらに増えたら処理できるのか。仮に人員が足りたとしても、設備関係は間に合うのだろうか。その辺をきちんと見ていかないといいないです。

首藤 表向きは、インバウンドがこれだけ戻ってきて、一般の人には2023年末のスイスポー トジャパンでの36協定期間がありました。その後は空港での大きな混乱もなく、何事もなく過ぎているように見えるのではないのでしょうか。しかし、検討会のワーキンググループの中でも報告されている通り、ランパ内での事故が増加しています。

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

「賃上げのための受託料の引き上げ」も、そうした考えの一環でしょうか。首藤 そうだと思います。委託料が低いから、賃金はこれしか払えない、下請けに出さないと

首藤 視察が来るような綺麗な整え、良いところを見てもおつとずるものですが、ある地方空港の更衣室や休憩室を見させていただいたら結

首藤 表向きは、インバウンドがこれだけ戻ってきて、一般の人には2023年末のスイスポー トジャパンでの36協定期間がありました。その後は空港での大きな混乱もなく、何事もなく過ぎているように見えるのではないのでしょうか。しかし、検討会のワーキンググループの中でも報告されている通り、ランパ内での事故が増加しています。

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要



## スーツケースで足の踏み場もない 空港の受入れ体制追い付くのか

## 労組の役割 事故の未然防止

## 幅広い労働者の賃上げ 格差是正、女性の採用増



航空機からコンテナを取り降ろし作業中に起きた滑落事故

首藤 本は雇用調整の話としてまとめたものです。航空業界はボラティリティリスク(変動リスク)が高いと言われている

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

状況にあるのではないのでしょうか。また、過重労働につながる点について、労働組合が働き方改革や労働環境の改善を確保することが重要になります。それが社員の定着にもつながります。

首藤 春闘を待たずに賃上げをせざるを得ない状況もあり、これを追い風にして、どこまで幅広い労働者の賃上げにつながる交渉ができるかが問われています。親会社の労組であれば、取引環境の改善や子会社を含めた賃上げ、労働環境の改善、男女格差の是正も重要な課題です。たとえば、女性採用の目標値を要求してはどうでしょうか。女性の雇用が増えれば、賃金の問題のみならず、働き方や施設・設備の改善に向けた本格的な取り組みが進むのではないのでしょうか。

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

首藤 「103万円の壁」などが話題になっていますが、労働組合の主体的な取り組みで、プラズの影響をもちます必要

東京地裁

# JCA勝訴「懲戒処分は無効」

## 賃金支払い慰謝料など命令

### JCA懲戒処分取り消し裁判

#### JCA懲戒処分取り消し裁判

ジェットスター・ジャパン(JJP)の客室乗務員とパイロットによる労働組合、ジェットスター・クルー・アソシエーション(JCA)が、組合員に対する懲戒処分の取り消しを求めていた裁判で、東京地裁は12月2日、「懲戒処分は無効」との判決を下しました。

判決では、JCA執行委員長への処分について「懲戒事由がそもそも存在しない」と認定し、無効であることが明確になりました。さらに、会社が精神的苦痛を与えたとして、慰謝料50万円と弁償

士費用5万円の支払いも命じています。また、執行部メンバーへの処分についても権利濫用と判断し、出勤停止に伴う賃金控除分の支払いが命じられました。

この裁判は、JCA委員長と執行委員1名が賃金制度の改定をめぐる問題で、誤った情報をもとに従業員を扇動したとして、委員長に20日間、執行委員に15日間の出勤停止処分が下されたこと

に対し、その処分の取り消しを求めたものです。判決後、ジェットスター・ジャパンは控訴しないことを表明し、地裁判決が確定しました。しかし、会社は当事者への説明や謝罪は一切行っていないと、組合側は主張しています。一方、全社員宛の社長メッセージでは「懲戒事由が一部認められた」と報告しており、「懲戒処分が無効(懲戒権の乱用)」という判決の主旨を正確に反映されていない点に、多くの社員が企業としての責任を十分に果たしていない対応だと感じています。

今回の懲戒処分は水山の一角にすぎません。それ以外にも、組合員への昇格差別やストライキ参加者への不公平な勤務割り当て、日勤教育や人事面談を通じた干渉が続いており、組合に対する圧力や威嚇と捉えられる対応が多々見受けられます。

特に、労務管理における不透明性と不公平さが労務問題と安全管理の境界を曖昧にし、航空安全に悪影響を及ぼすリスクを助長しています。

## 健全な職場環境に向け

本来、労務と安全は明

確に分離されるべきであり、JJPやICA(国際民間航空機関)が掲げる「Just Culture(公正な文化)」が形骸化している現状は、航空安全文化そのものに深刻な課題を突きつけています。

私たちは、日々の航空の安全やコンプライアンス、そして健全な職場環境が損なわれる可能性を感じたとき、会社や仲間を守るために声を上げることが必要であると考えています。それは決して会社との対立を目的とするものではなく、ジェットスター・ジャパンの安

全と未来を守り、お客様に快適なサービスと安心を提供するための責任だと確信しています。

裁判は勝敗を競うものではなく、公正な判断を求める場です。今回の判決を契機に、会社が真摯に判決を受け止め、労務施策の問題点に向き合い、改善に取り組むべきと考えています。

今後もJCAは「問題と正しく向き合い、正しく闘う」という信念を胸に、航空安全と業界全体の発展に寄与する活動を続けてまいります。

JCA執行委員会



記者会見で説明する本委員長(左から2人目)

# 判決か和解か大詰め

## KLMオランダ航空 雇止め撤回裁判

## JCU 最終書面を提出

### 東京高裁 1月20日に結審

KLMオランダ航空雇止め撤回裁判(1・2・3陣訴訟)は結審に向け、組合側最終書面を提出しました。

会社側は、通則法に基づきオランダの法律を適用する場合、時効や出訴制限により無期雇用が無効で裁判も争えないと主張しています。これに対し、組合側はオランダの弁護士の見解書を用いて反論しました。さらに、オランダの国内法に関する追加意見書を準備し、最終主張書面を提出しました。

和解協議は、11月20日に組合側が最終的な和解案を提示した後、会社側も最終案を提示しました。裁判が判決に進むのか、和解で解決するのかは、1月20日の結審日に決まります。提訴から6年を超える長期裁判がついに大詰めを迎えています。

引き続き、みなさまのご支援をお願いいたします。

■第6回口頭弁論「結審」

1月20日11時〜東京高裁511号法廷。結審後に和解協議。

◇

2024年9月2日、東京都労働委員会(都労委)は、ANAがジャパンキャビンクルーユニオ

ン(JCU)に対して行った不当労働行為(不誠実団交)に対し、救済命令を出しました。これを受けて、ANAは中央労働委員会(中労委)に再審査を申し立て、中労委での闘いが始まりました。

## 全日空不当労働行為事件

### 2月25日に第2回調査

11月29日、中労委の第1回調査には、ANA側から弁護士3名を含めて10名、JCU側から弁護士1名、支援者を含む21名が参加しました。ANAは10月11日に再審査申立の理由を記した書面を提出しました。その主張は、①JCUの要求が具体的な労働環境・待遇の改善や勤務負担の軽減を求めるものなら建設的な交渉が可能だったが、要求事項が「法律を守れ」というもので、その

JCUはこの主張に対し、1月14日まで反論書面を提出する予定です。ANAの①の主張は、勤務中の「みなし休憩」の確保は、「身体を休

また、個人加盟の合同労組であるJCUは、加入組合員の存在を会社に通告するかどうかを状況に応じて判断します。そのため、ANAが「JCU組合員はいない」と断言する根拠はありません。中労委の次回調査は2月25日に予定されています。引き続き支援をお願いします。

■JCU・ANA不当労働行為事件/中労委第2回調査。2月25日10:30〜中央労働委員会

## 第44回航空政策セミナーのご案内

(オンライン開催)

■日時 2月8日(土)

13:00~17:00

■会場参加なし

オンラインでの参加になります。

参加は各労組経由でお申し込み下さい

■プログラム

- ・航空の働き方改革(仮題)
- ・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



# 安全会議だより 187

## 全国幹事会 今期の活動方針を討論 羽田事故に関する課題を柱に

航空安全会議は、11月26日と27日の両日、成田市内で全国幹事会を開催しました。全国幹事会は、航空安全会議の本部と各支部の代表幹事が一堂に会する場であり、年々3回実施しています。今回は新しい「期」のスタートに伴う最初の会議

となり、各幹事の顔合わせを兼ねて、前期からの継続案件や今期1年間の活動方針について活発な意見交換が行われました。

航空安全会議は、本部（東京）のほか、名古屋、大阪、鹿児島、沖縄、そして今回のホストである成田の計5支部で構成されています。今回の会議では、美参加およびオンライン参加を合わせて過去最高の46名が集まり、限られた時間内で熱心な議論が繰り広げられました。

主要な議題は、2024年1月2日に羽田空港で発生した航空機同士の衝突事故に関する取り組みでした。事故直後に航空安全会議が発表した緊急声明から始まる活動報告や、国土交通省が設置した「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」による6月発表の「中間とりまとめ」に対する現場の声が多く寄せられました。

代表的な意見としては以下が挙げられます。「運航現場を知らない有識者の意見のみで策定された再発防止策は本当に有効か？」航空局は有識者の意見だけでなく、現場の声を積極的に取り入れるべき。そこそが安全への近道だ。

これらの意見をもとに、次回の全国幹事会（2月、沖縄開催）では「総合安全要請」の内容を盛り込んでいきます。最後に、各労働組合や団体の皆様には、引き続き航空安全会議の活動へのご支援を賜りますようお願い申し上げます。



熱心に討論する幹事会のみなさん

を精査し、国への要請活動を具体化していく予定です。「再発防止策」がもたらす課題に対する対応が今後の重要な活動の柱となります。

また、11月末から約1ヶ月間実施したアンケートは、昨年の事故以降初めての実施ということもあり、例年を大きく上回る回答をいただきました。本報および各支部の幹事がそれぞれの分野で精査し、今期の総合安全要請案を作成する計画です。

今期は従来の取り組みに加え、羽田事故に関する活動も並行して進める必要があります。各幹事にとって多忙を極める時期となります。しかし、航空の安全を守るという使命のもと、本報および各支部の幹事一丸となって尽力してまいります。

最後に、各労働組合や団体の皆様には、引き続き航空安全会議の活動へのご支援を賜りますようお願い申し上げます。

## 奇想天外な発想とユーモラスが爆発

### 山手線が転生して加速器になりました。

松崎 有理 著



旅は、スケジュールを決めて予約をしたり、打ち合わせをしたりしながら、旅先の様々な場所での出会いやさまざまなやり取りを通じて、喜んだり驚いたり笑ったりします。

しかし、最近の旅では、いたるところで「IT化」や「無人化」が進んでいます。携帯一つで家を出て、空港



に着き、チェックインやコンビニでの買い物、飛行機の乗り降り、旅先への到着まで、一言も発することなく「ピーピー」と進む様子は、確かに「スマート？」かもしれませんが、でも、まるで自分が「QRコード」で自分だけが「QRコード」がない部分があるような気がします。

そんな気分が本書を手に取り、パラパラとめくれば、2019年のパンデミックで東京のついた荷物」になっただよりに感じしてしまいます。

新型コロナウイルスの流行から4年が経ち、通常の生活にもどったようにも思いますが、自宅から出られなかった2〜3年間の影響で、「までもとに戻れない」部分があるような気がします。

「IT化・IT化」が「会ってーか？会ってーか？」と聞こえてきそう、少し切ない気持ちになるのでは。

スーパの慣れない無人レジでバーコードを読み取っていると、「IT化・IT化」が「会ってーか？会ってーか？」と聞こえてきそう、少し切ない気持ちになるのでは。

## けいごむ

みなさん、明けましておめでとうございます。新春インタビューはいかがでしたか？インタビュー後には、よく聞かれる「失われた30年」の教訓についてもお聞きしました。

首藤教授は「労働環境が良くなってこなかった30年間だった。賃金水準を見ても、上る時代から緩やかに下がっていく時代へと変わり、それが日本経済の停滞にもつながった。賃金が上がり、労働環境が良くなっていく。今年もみなさんにとって有益な情報を提供できるよう努力してまいります。今年もフェニックスをよろしくお祈りいたします。

## ITFニュース



パイロット組合の闘いによって、パイロットの年収が上昇しています。日経新聞によると、米主要航空会社では平均年収が日本の約2倍となる30万ドル（約4500万円）前後の水準にあるとのこと。

## カンタス航空、地上労働者に1億2000万豪ドルの補償

均年収を算出したところ、2023年のデルタ航空は約31万ドル、ユナイテッド航空は約29万8100ドルで、2013年比で7割から8割上昇した背景には世界

的な航空需要の拡大に伴うパイロット不足があります。国際航空運送協会（IATA）は世界の航空需要は2040年に8億人と23年比で倍増すると予測しています。

次に、オーストラリアからの朗報をお伝えします。カンタス航空が地上作業員1800人以上を不法に解雇し、請負業者と交代させた問題で、オーストラリア運輸労働組合（TWU）が提訴し、2020年11月に解雇は違法との勝利判決を勝ち取りました。その後、解雇された労働者の補償など

が話し合われてきましたが、2024年10月のオーストラリア連邦裁判所の裁定により、カンタス航空は、違法に解雇された地上労働者に対し1億2000万豪ドル（7600万ドル）を支払うことになりました。

TWUはソーシャルメディアの投稿で次のようにコメントしています。「信念を貫いた組合員、代表者、役員のみならず、そして優秀な弁護士チームに感謝します。カンタス航空は、パンデミック中に違法に解雇した1700人の手荷物取扱労働者に対して、記録的な1億2000万（豪）ドルを支払うことで合意しました。」