

労働者の安全確保、熱中症対策は企業の義務です。人員・器材の確保など、万全な夏期繁忙対策を！

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/>

航空連 国交省にグラハン現場の改善を要請



グラハンの現状を説明する島田副議長（写真左側中央）

安全・健康・人員に不安や課題

グラハン職場 アンケート 余裕のない職場環境

航空連グラハン連は6月23日、航空局を訪問し4月に実施した「2025年グランドハンドリング職場の安全・健康アンケート」結果と特徴を説明しました。その後、24年度の安全監査でのグランドハンドリングに関する指摘事項やグラハンを取り巻く課題について質疑を行い、航空局の見解を求めました。

「安全低下」が半数 人員不足は8割超

訪問には、航空連からは島田副議長他5名が、航空局からは航空事業安全監督室、航空ネットワーク企画課、空港安全室、空港技術課の担当者が出席しました。

グラハン連からは、この1年間の職場の安全を聞いたところ、「安全が向上した」22%に対し「安全が低下した」49%と半数に達している。職場での事故・トラブルの発生状況では、「発生していない」23・2%で、前年比微減。具体的な事故・トラブル事例では、「車

新技術導入エアラインと協議

両事故」と最も多く、「人身事故」、「施設損傷事故」、「積み残し」、「コンテナ落下」、「航空機損傷事故」が続きました。

人員が適正に配置されているかでは、「配置されている」8・8%に対し「不足している」81・6%と、圧倒的多数が職場の人員が不足していると感じています。

健康状態では、「良好」37・8%に対し「自覚症状あり」28・7%、「不安を感じる」38・5%でした。「自覚症状あり」と「不安を感じる」を合わせると62・2%に上り、健康面に不安を感じている層が増加傾向にあります。具体的な症状では、「疲れが取れない」が最も多く、「腰痛」、「ストレスを常に感じる」、「肩・首がこる」、「目が疲れる」が続きます。「眠れない」は3年連続20%台となりました。

平均睡眠時間の調査では、平均睡眠時間が6時間以下の割合が約7割。休憩の取得状況では、「取れている」が66・6%に対し、「取れていない」25・4%。4人に1人が休憩時間を取れていません。

また、職場でのハラスメントについて、「受けた」「見聞きした」を合わせて54・7%にのぼり、具体的なハラスメントでは、「パワーハラスメント」が突出しており、加害者は「上司」「先輩」が中心です。

アンケートからは、職

I AM 北米交通運輸会議 日本から航空連代表が参加

2面

委託問題・連続作業・人材確保 職場改善に向けた課題を提示

航空局との質疑では、2024年度の委託元（航空会社）の安全監査において、組織変更に伴う手順見直しがおこなわれていないなど、グランドハンドリングに関する指摘事項が複数の指摘があったことが報告されました。また、「グランドハンドリングにおける安全監督体制の強化に向けたWG」で示された制度的措置の方向性については「検討は進めている」と答えた。

が詳細を話せるものはない」との説明がありました。DX・自動化の取り組みでは、自動運転（レベル4）や手荷物積み付け技術の導入について、エアラインと協議しながらすすめられているとのこと。外国労働者に関する課題では、事業者向けに採用にあたっての留意点をまとめたマニュアルを作成し、ホームページに掲載しており、事業者を活用している。

最後にグラハン連からは、羽田空港で発生している不安全・不具合事例が増加傾向にあることや2次委託現場の人員問題、新規外航受託に伴う人材確保や、連続作業の実態やゲートで預かる大量の免税品の取り扱いなど、職場が抱える課題を提示し、職場環境の改善に向けた取り組み強化と行政の支援を要請しました。

■主な記事から■

- ▶ I AM北米交通運輸会議に日本から航空連代表として参加した千明幹事に聞く[2面]
- ▶ 日本航空123便事故から40年を迎えて。＜編集部＞[2面]
- ▶ 寄稿＝休憩不要は本末転倒。JJP休憩裁判に提出された会社の控訴理由書の問題点[3面]
- ▶ 操縦士の人材確保・活用－リソースの有効活用、養成・業務の効率化など[3面]
- ▶ 安全会議だより：チームプレーで守る航空安全[4面]
- ▶ 訪日外客2000万人。求められる空港機能の強化[4面]

労働相談は航空連に
03-3742-3251
[e-mail/honbu@kohkuren.org](mailto:honbu@kohkuren.org)

誘導路

先日、知人から送られてきた資料に人間の欲求のことが書かれていました。●日々のニュースで名前を聞かない日が無い米国のトランプ大統領の欲求も気になるところです。人間の欲求は個人や環境、文化によつて異なるとは思いますが、基本的には欲求が満たされれば、人は心身ともに健康で幸福な生活を送ることができるとは思いますが、欲求で思い出されるのが、米国の心理学者のマズローの五大欲求です。生存に必要な生理的欲求（食欲・睡眠欲・性欲）、危険や不安から逃れたい安全欲求（健康・経済的安定・社会福祉）、集団に所属し仲間を得たいという社会的欲求（家族・友人・職場など）、仲間から認められたい承認欲求（成果・地位・名声など）、自己の潜在能力を発揮し成長を追求する自己実現欲求です。●これらの欲求は年齢を重ねるごとに変化もあるようで、言われてみれば、近年は家族や健康、社会の出来事に関心が強まったように感じます。●8月12日、日本航空機が群馬県の御巣鷹山に墜落してから40年を迎えます。昨年、10年ぶりに事故現場に行く機会がありました。樹木は伸び、登山道も整備され、新たな石碑もありました。●改めて航空の安全と、それを支える労働条件の重要性を再確認しました。

2025北米交通運輸会議

I
A
M

全米から800名以上が参加 ブライアント食 労働者の組織化を強調

「若者のパワーを実感」参加した千明幹事に聞く

北米最大かつ最も多様な労働組合の一つである国際機械工宇宙産業組合（IAM：組合員60万人）による「2025北米交通運輸会議」が、6月23日から26日までの4日間、米国ラスベガスで開催されました。日本からは、IAMと労働組合ブライアンスを締結している航空労組連合会（航空連）の千明幹事（国際活動委員）が参加しました。以下に会議の様態を報告します。



リッチー・ジョンソン副会長と千明幹事（左）

北米交通運輸会議には、IAM航空輸送部門、カナダ地域支部、鉄道支部などから800人以上の代表が参加し、米下院議員や各労働団体の代表者も来賓として出席しました。

IAMは、現役および退職者を含め約60万人の組合員を擁し、ボーイングやロッキード・マーティン、

連帯して航空の規制緩和に立ち向かう

航空連とIAMは、2010年1月に「労働組合ブライアンス」の共同宣言を交わして以降、連



800人以上が参加した全体会議の様態

たものです。

以降、IAMは航空連を同会議に継続的に招待しており、今回も2023年の前回会議に続く参加となりました。

会議では、各部門の成果報告のほか、IAM会長ブライアン・ブライアント氏がアメリカの労働力をめぐる脅威について熱く語り、特に交通運輸部門での労働者の組織化の必要性を強調しました。

「労働者には組合に加入する権利があり、それにより団体協約という『守る力』を得ることができる。デルタ航空とジェットブルー航空は、全米で最も反組合的な航空会社だが、私たちは決して屈することなく、組織化に取り組んでいく」

また、航空部門担当のリッチー・ジョンソン副会長は、「組合員、そして新たに運動に加わる仲間たちとともに、私たちは未来を切り拓きます。IAMの一員であることを誇りに思ってください。組合員の成功に向けた準備を進めていく」と呼びかけました。

決して一歩も引かない」と力強く語りました。

6月24日・25日には、鉄道・団体交渉、組織化、安全、法律、青年といった各分野の部会が開催されました。千明幹事はこのうち安全部会と青年部会に参加しました。

青年部会には30名以上の参加者が集まり、活発な討論が行われました。千明幹事は、「若者のパワーを実感した」と感想を述べています。

また、IAM副会長のリッチー氏や、IAMの教育部門を統括するフレッサチー氏も参加し、青年への支援の必要性を強調しました。

日本航空123便事故から40年

編集部

今年8月12日、日本航空123便事故から40年を迎えます。この事故では、5200名もの尊い命が失われました。改めて犠牲になられた方々のご冥福をお祈りするとともに、ご遺族の皆様へ深いお悔やみを申し上げます。

事故を受けて、日本航空は「絶対安全の確立」「現場第一主義」「公正明朗な人事」「労使関係

の安定・融和」といった方針を掲げ、企業体質の改革を打ち出しました。しかし、時間が経つにつれて、日航内3労組（JFU、CCU、JLU）からは、安全への意識が薄れ、方針も形骸化しているとの指摘もあります。

それでも日本航空は、安全啓発センターでの研修などを通じて、事故の記憶を風化させない取り組みを続け、労働組合も

御巣鷹の怪死を続け、安全の原点に立ち返る活動を積み重ねていきました。しかし、事故以降も安全に関わるトラブルや不祥事は後を絶たず、国からの厳重注意や業務改善命令を受ける事態もたびたび起きています。現場では今も「本当に安全が優先されているのか」との声が、依然として消えることがありません。

航空連が実施した春闘

統一アンケートによると、安全が「向上した」と感じている人はわずかに10・2%にとどまっています。一方で、安全が「低下している」との回答は31・7%。ヒヤリハットを「経験した」人は40・3%に上り、昨年は14ポイント増加しました。

人員については「不足している」と答えた人が86・1%。業務が「忙しくなった」「相変わらず

忙しい」との回答は、合わせて82・2%に上りました。さらにグラハン連の調査では、4人に1人が「休憩が取れていない」と答えています。

こうした結果は、旅客需要の回復と業務量の増加に対して、それを支える体制が追いついていない現実を浮き彫りにしています。

航空各社は増加する旅客需要を背景に業績を伸ばしていますが、その裏で安全に関するトラブルや不具合は依然として発生しています。

私たちは日々の業務のなかで、気づかぬうちに

青年は組合活動に何を求めているかアンケート 第1位は若手組合員への支援

IAMの10年、次世代のリーダー育成に力を入れており、W3センター（William W. Wimpinger Center）を活用した教育・育成プログラムを積極的に提供しています。

グアム空港で働くIAM141支部の組合員は、「とても良い教育プログラムで、特にリーダーシッププログラムは役に立った」と語っています。

さらに、「青年は組合活動に何を求めているか」を探るTOP3アンケートも実施されました。選択肢は①最新のコミュニケーション、②メンターシッププログラム、③若手労働組合員への支援、④充実した教育、⑤文化的なイベント、⑥組合参加への参加しやすい環境、⑦エンゲージメント、⑧成果を称える、です。

千明幹事は、「IAMの取り組みや国際的な労働運動の潮流に触れることができ、とても勉強になった。課題になっている若者の育成についてもIAMの取り組みは参考になった。安全確保の課題についても実感する機会となった」と成果を語りました。

教育・育成プログラムの活用 10年計画で進めるリーダー育成

青年部会のSNSグループが立ち上げられました。

休憩不要とする主張は本末転倒

JJP休憩裁判控訴審

会社の控訴理由書の問題点

寄稿

ジャパンキャビンクルーユニオン(JCU)

ジェットスター・ジャパン(JJP)の客室乗務員や運航乗務員で組織する「ジェットスタークルーアンシエーション(JCA)」が、客室乗務員に労働基準法に定められた休憩時間が与えられていないとして、休憩時間のない勤務命令の禁止などを求めている裁判で、東京地裁は4月22日、JJPに対し「休憩なしの勤務の禁止」と「慰謝料の支払い」を命じる判決を言い渡しました。しかし、JJPはこの判決を不服として即日控訴し、6月22日に控訴理由書を東京高裁に提出しまし

た。その主張内容は、安全よりも効率性を優先し、時代の流れを逆行させるものでした。

■一審判決と会社の控訴内容

一審で、国内線や近距離国際線を乗務する客室乗務員に対しては、労働基準法施行規則32条2項(折り返し時間等を休憩とみなす規定)が適用されると判断。裁判所は、「便間のステイタイムから、便間業務(旅客降機・搭乗対応、機内清掃など)を除いた時間」を休憩時間に相当すると認定しました。

また、会社側が主張した「上空でのクルーレスト」は休憩に該当する(一審で指摘された点については、休憩に該当しないと判断されました。

当する。④上空でのクルーレストは休憩に該当する(一審で指摘された点は改善する)。

このうち、①②③の主張は、控訴審で新たに持ち出されたもので、国内線や近距離国際線に乗務する客室乗務員の労働条件の改善を阻み、むしろ後退させる恐れがあります。

■休憩不要とする主張は本末転倒

会社は、①「施行規則32条1項」(6時間以上の長距離フライトは休憩を与えなくてもよいとする例外規定)を、国内線や近距離国際線にまで適用すべきという考え方は、本末転倒です。

会社が主張する「施行規則32条1項」(6時間以上の長距離フライトは休憩を与えなくてもよいとする例外規定)を、国内線や近距離国際線にまで適用すべきという考え方は、本末転倒です。

会社は、一審判決を前提にしても、便間ステイタム中の乗客のいない時間の業務(乗客の降機確認、客室簡易清掃、トイレのごみ撤去、乗客の搭乗に向けた客室の準備)は休憩に該当すると主張します。

しかし、これらの作業もすべて安全確保や保安任務の一環であり、「休憩」とみなすことはできません。疲労管理や労働者の健康・安全を考慮すれば、業務外の時間であれば休憩と認めることはできません。

う主張は、運航の実態を無視し、安全を軽視したものと云わざるを得ません。

■70年前の労働実態を基にした主張は不適切

会社は「地上は上空よりも精神的緊張度が低い

ため、肉体的負荷があつても休憩に該当する」と

し、さらに法が制定された70年以上前の運輸(鉄道)の乗務員も同様の業務をしていた」との理由

で、現在の便間業務も休憩とみなすべきと主張しています。

しかし、サービスや保安業務の内容も時代とともに変化しています。70

年前の働き方を前提とした主張は現代の労働環境にはそぐわず、一審で会社自身も便間業務時間は休憩から除いていたこと

からみても、この矛盾は明らかです。

■業務中の時間は「休憩」と認められない

会社は、一審判決を前提にしても、便間ステイタム中の乗客のいない時間の業務(乗客の降機確認、客室簡易清掃、トイレのごみ撤去、乗客の搭乗に向けた客室の準備)は休憩に該当すると主張します。

しかし、これらの作業もすべて安全確保や保安任務の一環であり、「休憩」とみなすことはできません。疲労管理や労働者の健康・安全を考慮すれば、業務外の時間であれば休憩と認めることはできません。

「国内線や近距離国際線は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい

は休憩なしで働け」とい



JJP機に搭乗する旅客。成田空港

リソースの有効活用 養成・業務の効率化

操縦士の人材確保・活用

課題踏まえ8つの重点項目

前号では、今年3月に公表された「航空整備士・操縦士の人材確保・活用に」に関する検討会の「最終とりまとめ」から、航空整備士の概要を報告しました。今号では、操縦士に関する重点項目を中心に報告します。

操縦士を取り巻く現状と課題については、以下の4点をあげています。

①航空大学校の養成遅延、②グローバルな航空需要の高まりにより、獲得競争の激化、③大量退職時代の到来、④2030

0年に向け1割強の増加が必要とこのことです。これらの課題を踏まえ、「リソースの有効活用」、「養成・業務の効率化」、「裾野の拡大」の3つの視点から、8つの重点項目が打ち出されています。

「リソースの有効活用」では、規定などの見直しによって「外国人操縦士の受け入れ円滑化」と「シニア人材等の活用促進」を進めます。シニアパイロットについては、身体検査や技量など国際的な基準を参考に、見直しを検討しています。「養成・業務の効率化」では、航空大学校における100名規模の継続的な安定養成に向けた施設拡充や、航空会社で可能な機長の認定範囲の拡大など「機長養成の迅速化」が進められています。「裾野の拡大」では、パイロット職の魅力を広く確実に伝えるため、「戦略的

シリーズ 航空とインバウンド4000万人



航空機を点検するパイロット

現在、パイロットに占める女性の割合は世界で4・7%に対し、日本は1・9%、航大の女性比率は5・6%にとどまっています。

これらの施策は、2025年度上半期中には制度改正を見込んでいますが、計画どおりに進むかは依然として不透明です。増加する航空需要に対応するのは、パイロットの確保は極めて重要な課題となっています。一方で、賃金や労働条件に不満を抱えるパイロットも多く、航空各社では離職対策が急務となっています。特に大手航空会社の中には、2030年に向けパイロットの確保が計画通りに進まなければ、成長戦略に影響を及ぼす可能性があることが示唆されています。

沖縄支部

チームプレーで守る航空安全

管制官の業務に感銘

管制シミュレーターを体験

「はいさいーすーよー、ちゅーがなびら。皆さんこんにちは」
沖縄では例年より早く梅雨が明け、夏の日盛りと木陰の恋しい季節とな

「はいさいーすーよー、ちゅーがなびら。皆さんこんにちは」
沖縄では例年より早く梅雨が明け、夏の日盛りと木陰の恋しい季節とな

「はいさいーすーよー、ちゅーがなびら。皆さんこんにちは」
沖縄では例年より早く梅雨が明け、夏の日盛りと木陰の恋しい季節とな

「はいさいーすーよー、ちゅーがなびら。皆さんこんにちは」
沖縄では例年より早く梅雨が明け、夏の日盛りと木陰の恋しい季節とな

「はいさいーすーよー、ちゅーがなびら。皆さんこんにちは」
沖縄では例年より早く梅雨が明け、夏の日盛りと木陰の恋しい季節とな



那覇空港の管制塔

「はいさいーすーよー、ちゅーがなびら。皆さんこんにちは」
沖縄では例年より早く梅雨が明け、夏の日盛りと木陰の恋しい季節とな

「はいさいーすーよー、ちゅーがなびら。皆さんこんにちは」
沖縄では例年より早く梅雨が明け、夏の日盛りと木陰の恋しい季節とな

「はいさいーすーよー、ちゅーがなびら。皆さんこんにちは」
沖縄では例年より早く梅雨が明け、夏の日盛りと木陰の恋しい季節とな

増加する訪日外国人旅行者数

6か月間で2000万人突破



混雑する羽田空港国際線出発ロビー

「はいさいーすーよー、ちゅーがなびら。皆さんこんにちは」
沖縄では例年より早く梅雨が明け、夏の日盛りと木陰の恋しい季節とな

「はいさいーすーよー、ちゅーがなびら。皆さんこんにちは」
沖縄では例年より早く梅雨が明け、夏の日盛りと木陰の恋しい季節とな

「はいさいーすーよー、ちゅーがなびら。皆さんこんにちは」
沖縄では例年より早く梅雨が明け、夏の日盛りと木陰の恋しい季節とな

求められる空港機能の強化

「はいさいーすーよー、ちゅーがなびら。皆さんこんにちは」
沖縄では例年より早く梅雨が明け、夏の日盛りと木陰の恋しい季節とな

幼児から人気に火がついたアンパンマンの深い話

アンパンマンの遺書

やなせたかし 著



「存じのとおり、アンパンマン」の生みの親は、やなせたかしさんです。現在放送中のNHK朝ドラの主人公「たかし」は、やなせさんご本人をモデル。

2013年に94歳で亡くなつてから12年が経ちました。アンパンマンはいまも変わらず子どもたちのヒーローとして大活躍しています。我が家でも、アン



「承」の時期を描いており、「たかし」が戦後の厳しい暮らしを送る様子が描かれています。本を読んで驚いたのは、「手のひらを太陽に」という有名な歌の歌詞を、やなせさんが

「顔を食べられる主人公の絵本なんて売れませんよ」と編集者に冷たく言われながらも、粘り強くアンパンマンを描き続けました。そして、幼児の間で人気に火がつき、大ヒット作品となったのです。

とを実感するとともに、航空に携わるみなさんの協力によって安全が保たれているということを改めて実感し、気を引き締める思いでした。

航空安全会議は、さまざまな取り組みを通して、日本の空がさらに安全なものとなるよう努力してまいります。

訪日外客による日本国内での消費額は、2024年は8兆1395億円を記録しました。観光庁の発表では、2025年4～6月期の消費額は2兆525億円、1～6

月の累計は4兆8053億円となっています。このように、好調な旅客需要や消費額の増加は、日本経済はもとより

す。訪日外客による日本国内での消費額は、2024年は8兆1395億円を記録しました。観光庁の発表では、2025年4～6月期の消費額は2兆525億円、1～6

上回りました。6か月で2000万人を突破するのは、これまでで最も早いペースとなりました。JNTOによれば、6

月は訪日需要が比較的高まっています。一方、出国日本人数は前年同月比で13.3%増の105万4000人と

なりました。一方、出国日本人数は前年同月比で13.3%増の105万4000人と

なりました。一方、出国日本人数は前年同月比で13.3%増の105万4000人と

なりました。一方、出国日本人数は前年同月比で13.3%増の105万4000人と

め、6月の訪日外国人旅行者数(訪日外客数)への影響が懸念されています。しかし、7月16日にJNTO(日本政府観光局)が発表した訪日外客数によると、6月の訪日外客

数は過去最高の337万7800人を記録し、この懸念を打ち消す結果となりました。

また、上半期(1月～6月)の累計は2151万8100人に達し、昨年同期を370万人以上

超えています。今後も順調に推移すれば、2025年の訪日外客数は4000万人を超

えることが見込まれます。今後も順調に推移すれば、2025年の訪日外客数は4000万人を超

「はいさいーすーよー、ちゅーがなびら。皆さんこんにちは」
沖縄では例年より早く梅雨が明け、夏の日盛りと木陰の恋しい季節とな

「はいさいーすーよー、ちゅーがなびら。皆さんこんにちは」
沖縄では例年より早く梅雨が明け、夏の日盛りと木陰の恋しい季節とな