

残暑お見舞い申し上げます
労働者の安全確保、熱中
症対策は企業の義務です

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/

第1四半期 好業績の航空大手2社



多くのANA・JAL便が離発着する羽田空港

好調な国際旅客需要

お盆期間前年上回る

中間決算も高い収益か

2024年度決算で好業績を上げた航空大手2社は、2025年度第1四半期決算においても予想通り堅調なスタートを切り、再び好決算を発表しました。今後は台風や異常気象の影響が懸念されるものの、旺盛な旅客需要に支えられ、引き続き好業績が見込まれています。ANAとJALの第1四半期決算の特徴と今後の見通しを考察します。

まず両社の第1四半期 円増、EBITは45
決算(表参照)です。A 5億円(同233億円
NAの収入は5487億 増、純利益270億円
円(前年同期比319億 (同130億円増)と天
円増)、営業利益367 幅な改善を示しました。
億円(同64億円増)、純 この結果を受け、AN
利益229億円(同17億 AグループのCEO
円減)でした。一方、J は社員向けメッセージで
ALの収入は4710億 「堅調な国内旅客需要を
円(前年同期比470億 着実に取り込むこと

に、国際旅客・貨物は円

高水準で推移した為替の
影響を受ける中、ほぼ計
画通りに推移している」と
強調しました。さらに
「日米野閣議交渉がまと
まったことにより、今後
の人流・物流に対する予
見性が高まったことは航
空事業にとって好機」と
の見解を示しました。

一方、JALグループ
のCFO(最高財務責任
者)の斎藤副社長は決算
発表の記者会見で、「第
1四半期は好調な国際線
旅客需要と需要喚起継続
による国内旅客の取り込
みにより、対前年比で10
%を超える増収を実現

し、EBITは対前年
で倍増して計画を上回り、
過去最高益を達成した」と
述べ、順調な推移をア
ピールしました。両社と
もに、中期計画の最終年
度となる2025年度が
計画通り進んでいること
を強調しています。

さらにJALは、第2
四半期(7-9月)の見
通しについて「燃油サー
チャージ収入減により国
際旅客収入は計画を下回
る見通しだが、コスト削
減努力により費用も計画
を下回り、EBITは計
画通りに推移する」と公
表しました。通常、第1
四半期の決算時に次期四
半期の見通しを示すの
は異例であり、自信の表
れともいえます。その背
景には、最大360日前

ANA		単位: 億円	JAL	
FY2025目標	第1四半期		第1四半期	FY2025目標
23,700	5,487	売上高	4,710	19,770
8,340	2,062	国際旅客	1,849	7,150
7,250	1,619	国内旅客	1,342	5,830
2,190	494	貨物郵便	436	1,890
1,630	321	LCC	263	1,250
4,290	991	その他収入	1,096	5,160
21,850	5,119	営業費用	4,354	18,080
1,850	367	営業利益	356	1,690
1,750	359	経利/EBIT	455	2,000
1,220	229	純利益	270	1,150

決算資料をもとに編集部作成

■主な記事から■

- ▶最低賃金の目安全全国平均1118円に。63円引き上げ全都道府県1000円超す。JGSの成田・羽田1600円 **2面**
 - ▶米航空大手3社、第2四半期も好業績を維持。関税政策による不確実性やらぐ **2面**
 - ▶JCUレポート=JJPのCA職場で責任追及や心理的圧力が横行。安全文化に逆行 **3面**
 - ▶記録づくめの訪日外客数、脆弱な空港の受け入れ体制 **3面**
 - ▶運輸安全委員会に要請。航空機事故の旅客の機内撮影、脱出行動妨げ危険性高める **4面**
- 労働相談は航空連に
03-3742-3251
e-mail/honbu@kohkuren.org

現場に過重な負担 後を絶たない不安全事故例

しかし、業績の裏側では課題も浮き彫りになっています。旅客需要の増加に伴い現場の繁忙感は一段と高まり、安全上の懸念も報告されています。熱中症対策が義務化されたことを受けて飲料水やファン付きベスト支給など一定の措置は講じられていますが、猛暑のなかで働く整備士やグラウンドハンドリング作業員などラン業務従事者の労働環境は依然として厳しい状況です。屋外作業が連続1時間以上続く際

は対策が求められていますが、グラハンの現場では4時間以上におよぶ連続作業が確認され、十分な対策がなされていない実態が明らかになっています。

グラハン連によると、グラハン現場の不安全事故や不具合事例が後を絶たず、居眠り運転による事故や重傷を伴う人身事故、さらには出発便が引き返す事例まで発生しています。それにもかかわらず、正確な情報共有や原因究明、再発防止策が

徹底されていないと指摘されています。

このように、両社の好調な業績は現場労働者の過重な負担のうえに成り立っている側面があります。数字上の成果が目を見わたる一方で、安全と労働環境の改善を最優先に据えることが、今後の持続的な成長に不可欠だといえます。

【2面】米航空大手3社の第2四半期決算

誘導路

ドラえもんには、未来を先取りするような「ひみつ道具」があります。四次元ポケットからは、着替えカメラやタケコプター、タイムマシン、どこでもドアなど、夢のような道具が次々と飛び出します。その中で「ほんやくコンニャク」は、すでに現実近づいてくつあります。最近では、翻訳機能を備えたスマートグラスが登場し、目の前の文字や会話を瞬時に理解できる時代がやってきました。外国語が話せない人でも、このメガネさえあれば安心です。もっとも、便利さの裏には課題も潜んでいます。カンニングや盗撮といった不正利用をどう防ぐか。開発者たちは知恵を絞っています。●子どものころに抱いた夢を、大人たちは現実の中でどう守り、どう生かすのか。その姿勢も問われています。●航空の現場でも同じように、生産性向上に向けたAIや新技術、自動化の導入が進められています。しかし、現場の期待ほどの成果には至っていません。その理由の一つは投資不足だとの指摘がされています。●もしドラえもんのようなポケットのように「必要なだけの資源」がすぐ取り出せればよいのですが、現実はその簡単ではないようです。大切なのは、技術に振り回されるのではなく、新たな技術を通じてどのような未来を形づくるのか。

米航空大手3社 第2四半期決算

(単位：百万ドル)

デルタ航空	2024/4-6	2025/4-6	2024/1-6	2025/1-6
営業収入合計	16,658	16,648	30,406	30,688
営業利益	2,267	2,102	2,881	2,671
純利益	1,305	2,130	1,342	2,370

アメリカン航空	2024/4-6	2025/4-6	2024/1-6	2025/1-6
営業収入合計	14,334	14,392	26,904	26,943
営業損益	1,384	1,135	1,391	864
純損益	717	599	405	126

ユナイテッド航空	2024/4-6	2025/4-6	2024/1-6	2025/1-6
営業収入合計	14,986	15,236	27,525	28,448
営業損益	1,929	1,325	2,028	1,932
純損益	1,323	973	1,199	1,361

決算資料をもとに編集部作成

関税政策による不確実性やらぐ

米大手3社の第2四半期決算(表参照)は、3社ともに好調な旅客需要に支えられ好業績を維持しています。上期決算については、3社ともに営業収入は前年同期を上回りました。下期について

は、国際線は好調を維持しつつも、国内線は需要の低迷を受け、ユナイテッド航空は減便する計画を打ち出しています。デルタ航空のグレン・ホーエンシュタイン社長は、「四半期を通じて需

要動向は前年と同水準で安定した。多様で利益率の高い収益源は引き続き堅調だ」「記録的な数の米国人旅行者が日本に向かっている」と述べました。また、アメリカン航空のエド・バステリアン

CEO(最高経営責任者)は、「今年後半には貿易問題の解決や、地政学リスクの緩和で経済の透明性と安定がもたらされ、業績が回復する可能性がある」と期待感を示しました。

2025年当初は、米国の関税政策により不確実性が高まったことから、通期見通しの公表を

見送っていましたが、各国との相互関税が合意しつつあるなか、不確実性は和らぎつつあります。しかし、国内線については供給過剰もあり、LC各社は厳しい競争環境に置かれており、スピリッツ航空は経営危機に直面しています。経営危機が他社にも広がる可能性も指摘されています。

第2四半期も好業績を維持 「記録的な旅行者が日本へ向かっている」

米大手3社の第2四半期決算(表参照)は、3社ともに好調な旅客需要に支えられ好業績を維持しています。上期決算については、3社ともに営業収入は前年同期を上回りました。下期について

は、国際線は好調を維持しつつも、国内線は需要の低迷を受け、ユナイテッド航空は減便する計画を打ち出しています。デルタ航空のグレン・ホーエンシュタイン社長は、「四半期を通じて需

要動向は前年と同水準で安定した。多様で利益率の高い収益源は引き続き堅調だ」「記録的な数の米国人旅行者が日本に向かっている」と述べました。また、アメリカン航空のエド・バステリアン

CEO(最高経営責任者)は、「今年後半には貿易問題の解決や、地政学リスクの緩和で経済の透明性と安定がもたらされ、業績が回復する可能性がある」と期待感を示しました。

2025年当初は、米国の関税政策により不確実性が高まったことから、通期見通しの公表を

最低賃金の目安 全国平均118円に

都道府県別最低賃金額			
	都道府県	24年度(円)	25年度目安額
A地域	東京都	1163	+63円
	神奈川県	1162	
	埼玉県	1078	
	千葉県	1076	
	愛知県	1077	
	大阪府	1114	
	北海道	1010	
	宮城県	973	
	福島県	955	
	群馬県	985	
B地域	栃木県	1004	+63円
	茨城県	1005	
	新潟県	985	
	石川県	984	
	福井県	984	
	富山県	998	
	長野県	998	
	山梨県	988	
	静岡県	1034	
	三重県	1023	
	滋賀県	1017	
	岐阜県	1001	
	奈良県	986	
	京都府	1058	
	兵庫県	1052	
	和歌山県	980	
	岡山県	982	
	山口県	979	
	広島県	1020	
C地域	福岡県	992	+64円
	香川県	970	
	島根県	962	
	徳島県	980	
	愛媛県	956	
	青森県	953	
	秋田県	951	
	山形県	955	
	岩手県	952	
	鳥取県	957	
全国平均	大分県	954	+63円
	高知県	952	
	佐賀県	956	
	長崎県	953	
	熊本県	952	
	宮崎県	952	
	鹿児島県	953	
	沖縄県	952	
	全国平均	1055	

各国の最低時給 USドル(2024年)

オーストラリア	17.47ドル
ドイツ	14.68ドル
イギリス	14.27ドル
フランス	13.33ドル
カナダ	11.6ドル
韓国	11.5ドル
アメリカ	7.25ドル
ワシントン州	16.66ドル
ニューヨーク州	16.5ドル
カリフォルニア州	16.5ドル

米連邦政府の最低賃金は2009年7月以降、引き上げがないが、全米50州のうち半数以上は毎年ように改定されている。上記米3州の金額は2025年1月時点。編集部調べ

最低時給1500円なら 月収26万円、年収313万円

羽田空港

制限区域内の事故

8月はハイペース

羽田空港の制限区域内で、事故が相次いでいることが明らかにになりました。

「東京国際空港制限区域内安全情報」によれば、

今年7月に発生した事故は11件ののぼり、4月から7月までの累計では45件、重大案件は2件報告されています。安全情報は「8月に入り制限区域内事故がハイペースで発生している警鐘を鳴らしています。」

グラハン連(航空運の専門部)の報告によると、7月にはANAS(AANAグループ)で2件の居眠り運転事故が発生し、連航の安全を妨げる事例も報告されています。さらに8月には、JGS(JALグループ)でも同じく居眠り運転による事故が1件発生しています。安全情報によれば、2024年度は167件の事故、そして重大案件は19件発生しました。特に8月から12月に事故件数が増加する傾向

が見られ、警戒感が高まっています。一方で、グラントハンドリンク各社は慢性的な人手不足を解消するため採用を強化してきました。その結果、人員は増加したものの、入社3年以下の社員が占める割合が大きくなっています。グラハン業務では、車両運転や航空機を扱うために各種操作資格が必要になるため、資格取得に向けた教育・訓練が行われています。しかし、新規採用者の増加ペースに教育体制が追いつかず、実務経験の不足が課題となっています。

ペテラン作業者は「資格を持っていても、実際の経験が伴わなければ安全にはつながらず、むしろ事故の要因になりかねない」と指摘します。

63円引き上げ全都道府県1000円超す

JGSの成田・羽田1600円

厚生労働省で最低賃金の引上げ目安額を検討する中央最低賃金審議会の小委員会は8月4日、2025年度の最低賃金を全国加重平均で2024

年度比6.0%増、過去の最高時給1118円に引き上げる答申を取りまとめ、公表しました。答申について新聞報道は「ただ主要各国と比べて

最低賃金の水準は低いままで、政府目標の『20年代に全国平均1500円』の達成にはさらなる引き上げが必要だ」(8月5日付「朝日新聞」)

と強調しています。答申によると、各都道府県の引き上げ額の目安については、Aランク63円、Bランク63円、Cランク64円。都道府県の経

済事情に応じ、全都道府県をABCの3ランク(表参照)に分けて、引き上げ額の目安を提示しました。

この答申は、7月11日に開催された第10回中央最低賃金審議会で、厚生労働大臣から今年度の目安についての答申を受け、「中央最低賃金審議会目安に関する小委員会」を設置し、7回にわたる審議を重ねて取りまとめられたものです。

今後は、各地方最低審議会へ、この答申を参考にしつつ、答申を行い、各都道府県労働局長が地域別最低賃金額を決定することになります。

目安とおり各都道府県で引き上げが行われた場合の全国加重平均は1118円となります。この場合、全国の加重平均の上昇額は63円(昨年度は51円)となり、目安制度が始まって以降で最高額となります。また、引き上げ率に換算すると6.0%(昨年度は5.1%)となります。

コメなど食料品や生活用品の値上げが相次ぐ中では不十分です。週40時間働いた場合、月額約19万円、年収232万円ほどにしかありません。

最低賃金は、全ての労働者に支払われなければならない賃金の下限額です。航空では、今春闘でGHTU(JGS労組、JGS大阪労組、JGS九州労組)が、非正規労働者の時給を成田・羽田1600円、大阪1350円に引き上げる回答を勝ち取りました。しかし、航空運の聞き取り調査では、グラハン会社の中には、基本給を時給換算すると最低賃金を下回る実態もありました。こうした会社では、x手当てを支給することで最低賃金をようやく上回っているのが実情でした。

仮に政府目標の時給1500円が全国一律の最低賃金となれば、週40時間・月174時間働くと月額26万1000円、年収313万2000円。これが下限額となれば生活向上に役立つこと間違いなしです。

責任追及や心理的圧力が横行

国際的な原則から逸脱

JJPC客乗で何が

JCCUレポート

ジェットスタージャパン(JJPC)に勤務するジャパンキャビンクルーユニオン(JCCU)組合員から、次のような報告が寄せられています。

「ヒューマンエラーに

対し、個人責任を追及する

ような聞き取りが行われる」、「報告後に抜き打ちの知識テストを実施され、不十分と判断されると5日間の安全教育を強要された」、「頼み書きや反省文、レポートの提出を求められた」、「勤務前の雑談を理由に反省文と面談を命じられた」、「疲労休暇を申請したところ、年次有休として処理された」。

日常的些細なミスは本来チームでカバーするのが客室乗務員の仕事です

JJPCでは2018年



出発前のJJPC機。成田空港

に客室乗務員が労働組合

「ジェットスタークルー

アソシエーション(JCA)

とを結び、航空安全

会議にも加担しました。

JCCUはJCAを支援し

が作られています。安全

を担う職場で、こうした

状況は決してあってはな

りません。

国際民間航空機関(ICAO)

が提唱する「Just Culture(公正な文化)」は、ヒューマンエラーに対し責任追及ではなく安全と報告を重視する国際的原則です。多くの航空会社では、正直に報告しても不利益を受けない仕組みが保証されています。実際にJJPCでもパイロットや他部署ではこの原則が運用されていますが、客室サービス本部だけは逸脱が続いています。

JJPCでは2018年

に客室乗務員が労働組合

「ジェットスタークルー

アソシエーション(JCA)

とを結び、航空安全

会議にも加担しました。

JCCUはJCAを支援し

が作られています。安全

を担う職場で、こうした

状況は決してあってはな

りません。

国際民間航空機関(ICAO)

が提唱する「Just Culture(公正な文化)」は、ヒューマンエラーに対し責任追及ではなく安全と報告を重視する国際的原則です。多くの航空会社では、正直に報告しても不利益を受けない仕組みが保証されています。実際にJJPCでもパイロットや他部署ではこの原則が運用されていますが、客室サービス本部だけは逸脱が続いています。

JJPCでは2018年

に客室乗務員が労働組合

「ジェットスタークルー

アソシエーション(JCA)

とを結び、航空安全

会議にも加担しました。

JCCUはJCAを支援し

が作られています。安全

を担う職場で、こうした

状況は決してあってはな

りません。

安全文化の醸成に逆行

に千葉県労働委員会でも会社の対応が不当労働行為と認定され、救済命令が出されましたが、会社は命令に従わず中央労働委員会に再審査を申し立て調査が続いています。

現在も、JCA委員長に対する圧力は強まっています。体調不良で休業後、当初は復職を認められず、復帰後も3カ月、6カ月間は先任(責任者資格)ではなく一般乗務員として勤務することを指示されています。さらに先任復帰は総合判断とされ、資格回復の見通しも示されていません。

こうした扱いは、本人への不当な制約であるだけでなく、職場全体に対する圧力ともなり、安全文化の醸成に逆行しています。

いま国際的に「ビジネスと人権」の重要性が広がり、企業には人権尊重の責任が求められています。客室乗務員は乗客の安全を守る仕事であり、客室乗務員を萎縮させる環境は企業リスクそのものです。JJPC経営陣はこの深刻な現実に向き合い、直ちに是正措置をとるべきです。

JJPCでの不当労働行為は、航空安全を脅かす深刻な問題です。私たちは断固として声を上げ続けます。人権と安全を守るため、連携を強め、この不当な圧力を必ず跳ね返し、健全な労使関係、公正な職場環境の構築に向けて全力で取り組んでいきます。皆様のご支援をお願いいたします。

毎月記録を更新する訪日外客数



出発手続きを待つ旅客。成田空港第1ターミナル

1月~7月

2400万人突破

脆弱な空港の受入れ体制

毎月のように記録を更新する訪日外国人旅行者数。7月の訪日外客数は343万7000人で、前年同月比4.4%増となり、7月として過去最高を更新しました。

高を更新しました。日本政府観光局(JNTO)によれば、2024年7月の過去最高329万2602人を14万人以上上回り、記録をさらに更新しました。

市場で7月として最高記録を更新しました。また、1月~7月の累計は前年同期比18.4%増の2495万5400人。このペースで進めば、年間で過去最高を記録した2024年の3687万148人を超え、2025年は4000万人突破も見込まれます。

東アジアなど一部では訪日需要が落ち着く時期となりますが、東アジアや欧米豪・中東を中心に多くの市場でスクールホリデーに合わせた訪日需要の高まりがみられました。国別にみると、台湾で単月過去最高を更新したほか、米国やフランス、インドネシアなどは

一方、出国日本人数は7月に120万5500人で前年同月比14.9%増。1月~7月の累計は781万4500人で14.1%増でした。ただし、コロナ禍前の2019年比では7月単月で73%、1月~7月の累計では70%にとどまっており、田安やインフレの影響が続いています。

これまでのデータを見ると、8月・9月は前月比で3~5%前後の減少がみられますが、今年も同様になるかは不透明です。

外航各社

日本路線を重視

キャセイ航空は香港-成田線を日に6便運航し、うち2便を大型機のボーイング777で対応しています。この夏から需要増に合わせ大型機運航を4便に拡大。外航関係者も「アジアからの旅行者は増えており、各社は日本路線を重視してい

韓国や香港では「日本で地震が発生する」との情報でSNSで拡散されたことで、訪日外客数は前年同月数を下回りました。こうした懸念が和らげば、さらなる需要拡大が期待されます。

ANA・JAL

国際線強化

10月26日から始まるウインタースケジュールでは、ANAが国際線の運航便数を前年同期比106%に増やす計画です。JALもホルル線を中心に増便し、最新鋭機のA350-1000を長距離の5路線に導入する計画です。国内線では冬季は北海道のインバウンド需要を見込み増便を予定しています。

こうした国際線需要の拡大を背景に、グラフン各社は外航の受託便拡大に備えた準備を進めています。JALは「生産体制が追いつかず受託便を取りきれなかったをが、第2四半期以降、千歳・関空・成田・福岡空港での受託件数が増加する」ことを労組に説明しています。

また、独立系のグラフン大手は人材確保の一環として特定技能1号の外国人労働者を積極的に採用し、増便に対応する計画です。ただし、職場では急増した外国人労働者をめぐる新たな課題も浮上しています。次号では外国人労働者をめぐる新たな課題を取り上げます。

シリーズ 航空と
インバウンド4000万人

2025総合安全要請 運輸安全委員会

航空機事故の旅客の機内撮影

脱出行動妨げ危険性高める

航空安全推進連絡会議（航空安全会議）では、安全に関する要請活動等を実施しています。今回は、2025年6月に本



要請する安全会議幹事会メンバー。航空局にて

部（東京）が実施した運輸安全委員会に対する活動を紹介いたします。

航空安全会議は、長年にわたり運輸安全委員会と意見交換の機会を設けています。今年の要請活動では、2024年1月2日に羽田空港で発生した航空機衝突事故に関連して、「航空機事故に遭遇した旅客の機内における撮影」について私たちの考え方を示しました。

航空局が2021年に発行した通達では、旅客に対して「緊急脱出時にカメラ、ビデオ等により撮影を行うことを禁止する」と求めていました。航空会社はこの通達に従い、搭乗旅客に対して内容の周知を行なっています。

一方、運輸安全委員会は昨年7月、羽田空港での航空機衝突事故の当該機に搭乗していた旅客に対し、事故調査を円滑に進める目的で動画の提供を求める呼びかけを行いました。運輸安全委員会の主張は一定度理解できるものの、内容の周知を行なっている航空会社の現場から見ると、この呼

びかけは事故発生時に航空機内で混乱を招く恐れがあるとの懸念を持ちました。つまり「航空会社は緊急時にビデオ撮影をするなどしているが、公的機関である運輸安全委員会が動画の提供を求めているのであれば、いざという時に撮影しても良いはず」と考え方を旅客に植え付けてしまう可能性があります。これによって緊急脱出時の旅客による撮影行為が起きてしまった場合は迅速な脱出行動を妨げる危険性を高めることに繋がります。

こうした考え方に基づき、航空安全会議は「運輸安全委員会の事故調査に必要であるという目的から動画提供を求める」という考え方は理解できるが、航空の現場では航空局の通達に基づいて緊急事態発生時における禁止事項を旅客に対して説明している現状を踏まえ、機内の秩序を守るため

も、航空安全会議は「運輸安全委員会の事故調査に必要であるという目的から動画提供を求める」という考え方は理解できるが、航空の現場では航空局の通達に基づいて緊急事態発生時における禁止事項を旅客に対して説明している現状を踏まえ、機内の秩序を守るため

映画の評判追い風に本の貸出し1年待ち

国宝 上 青春篇

吉田修一 著

連れ合いが、近所に住む同級生と長電話してました。

「あきたの美家の裏山に去年はカモシカが遊びにきたも、今年漏らさねーようになはくマだどうも、もうあ、あつはつは。うち



読書のススメ

の活動を実施しています。引き続き、皆様のご支援をよろしくお願います。

旅客に対してビデオ撮影を推奨するような声かけを公的機関である運輸安全委員会が行うことは望ましくない」と旨の要請を

を勝ち取る暫定合意に達し、ストライキは終了しました。

エア・カナダとCUP Eの交渉は、2025年3月31日に期限を迎える10年間の団体交渉協約の終了に合わせて行われてきました。組合は「エア・カナダが労働争議を回避するための明確な方法が一つあります。それは、従業員が勤務中は賃金を支払い、尊厳を持って生活し、働けるだけの賃金を支払うことです」「これは不当な要求ではありません」「客室乗務員は、長年にわたるインフレと生活費の高騰により、購買力が低下しています。フルタイムで働き、税引き前で月収わずか1952ドルのキャリア初期の客室乗務員が最も大きな打撃を受けています。一方、すべての客室乗務員は、安全管理、乗客の搭乗・降機、機内緊急時対応など、重要な職務において、毎週何時間もの無給労働を行っています」「エア・カナダはここ数年で数十億ドルの利益を上げており、国民に新たな負担を強いることなく、従業員に公正な賃金を支払う余裕がある」と主張してきました。

米国客室乗務員組合（AFA）のサラネルソン委員長は8月14日に「カナダの航空パートナードと連携します。エア・カナダ経営陣に対し、攻撃的な締め出しの脅しをやめ、航空会社の顔である従業員と公正な契約交渉を行うことを求めます」との声明を発表し、連携を表明しました。

今年の夏は、猛暑に加えてゲリラ豪雨や大雨が各地を襲い、まさに異常気象といえる状況でした。屋外で働く方々にとっては、まさに過酷な日々が続いています。ことわざ「暑さ寒さも彼岸まで」とありますが、予報によればしばらくは厳しい暑さが続く見通しです。

熱中症対策が義務化されたこともあり、各社では水分補給がしやすい設備を整え、勤務者にペットボトル飲料を配布したりと、さまざまな工夫が

されています。なかには、アイスクリームを支給する会社もみられました。建設労働者を中心に普及していた冷風が出るファン付きバスタは、航空業界でも多くの会社が屋外作業者に貸与するようになってきました。ただ、製品ごとに性能の差はあるようですが、暑さ対策として一定の効果があるのは間違いありません。

これまで「もう少し良いものになれば」と言われていたカパーオールやカッパ、作業靴も、最近では一流のスポーツメーカーやアウトドアメーカーに制作を依頼する会社が増えてきました。人にやさしい、快適さを重視した作業着へと進化しつつあります。

ITFニュース



ストライキで抗議する組合員

エア・カナダ客室乗務員がスト決行

エア・カナダと系列会社の客室乗務員が加盟しているカナダ公共労働組合（CUP E）は、8月16日にストライキを決行しました。これに対し、エア・カナダはストライキの中止を求め、カナダ労働委員会（CIRB）に強制仲裁を申し立てました。

CUP E全国委員長の

地上業務の手当勝ち取り暫定合意

マーク・ハンコック氏は、「私たちは、無給労働の不当な扱いが永久に是正されるまで、ピケライン、街頭、交渉の場、裁判所、そして議会で闘い続けます。自由党政権とその企業側がどんなに努力しようとも、労働者は必ず勝利するでしょう」と述べ、ストライキを継続しました。

ストライキ決行から3日目の8月16日、「無給の地上業務に手当支給」

を勝ち取る暫定合意に達し、ストライキは終了しました。

「エア・カナダはここ数年で数十億ドルの利益を上げており、国民に新たな負担を強いることなく、従業員に公正な賃金を支払う余裕がある」と主張してきました。