

航空連合NEWS

発行：航空連合／発行人：内藤 晃 〒144-0041 東京都大田区羽田空港1-6-5 第5総合ビル5階 TEL (03) 5708-7161 FAX (03) 5708-7163

産業一丸となって 新型コロナウイルス感染症による 危機を乗り越えよう!

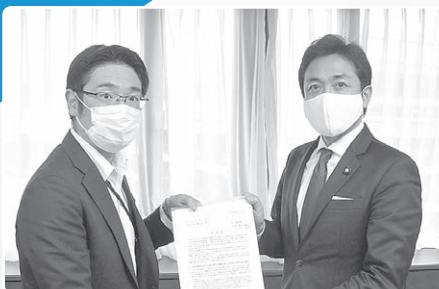
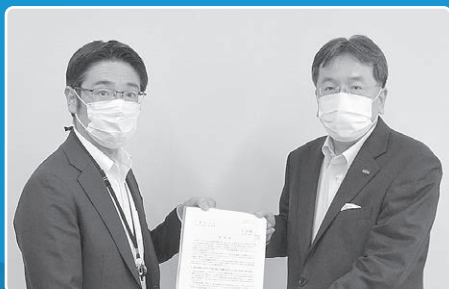
第2弾

産業で働くすべての仲間のために、
航空連合だからこそできることに取り組みます

新型コロナウイルス感染症の拡大により、私たちの産業はかつて経験したことがない未曾有の危機を迎えています。そのような中、職場では一人ひとりが、今できることに懸命に取り組み、お客様のために、仲間のために、社会のために最善を尽くしています。産業別組合である航空連合は、個人や一社では解決が難しい、今まさに産業全体が直面している問題に対し、産業で働く仲間の力を結集して取り組みます!(第1弾は通刊226号を参照ください)

産業基盤の維持・雇用の維持

新型コロナウイルス感染症に 対する2次補正予算への対応



新型コロナウイルス感染症の影響が長期化していることをふまえ、産業の基盤である雇用を守り抜くために、3月に引き続き5月に第2次緊急要請を行いました。

Ⓒ(写真左) 5/20に立憲民主党 枝野代表に対して第2次緊急要請を実施 (写真右) 5/20に国民民主党 玉木代表に対して第2次緊急要請を実施



航空連合の要請内容(第2弾:5月)

1. 雇用調整助成金の対象企業と上限額の拡大による航空産業の雇用確保
2. 諸外国に劣後しない公租公課の減免と資金繰り支援による産業の存続

航空連合の主張をふまえて、航空連合政策議員フォーラムメンバーも国会審議での質疑を通じて、政府に対してさらなる支援の強化を求めました。

Ⓒ(写真左) 5/22衆議院厚生労働委員会：稲富修二衆議院議員(フォーラム事務局長)が、雇用調整助成金の制度拡大を求める

(写真中) 5/27衆議院国土交通委員会：道下大樹衆議院議員(フォーラム事務局長)が、航空業界への支援策強化の必要性を求める

(写真右) 5/28参議院国土交通委員会：浜口誠参議院議員が、航空業界へのさらなる経済対策の必要性を求める



5月27日(水)、政府による令和2年度第2次補正予算案が閣議決定され、その後の国会審議を経て6月12日(金)に政府案どおり成立しました。第2次補正予算にも多くの観点で航空連合の要望が反映されました。

政府による2次補正予算のポイント(航空連合要請関連)

- 雇用調整助成金の抜本的拡充
雇用調整助成金の日額上限を8,330円から15,000円に引き上げ、緊急対応期間を9月まで延長
- 中堅・大企業向け資金繰り支援の拡充

コロナ渦においても産業をよりよくするための政策が着々と実現しています!

機内での電子タバコ等の使用禁止が明確に!

7月1日から、機内での電子タバコ等^{*}の使用禁止が明確化されました。特に、化粧室内における電子タバコ等の使用は、航空法における安全阻害行為に該当し、禁止命令に従わない場合には罰則も科されます。

※電子タバコや加熱式タバコ等、火を使わない喫煙器具を指す。

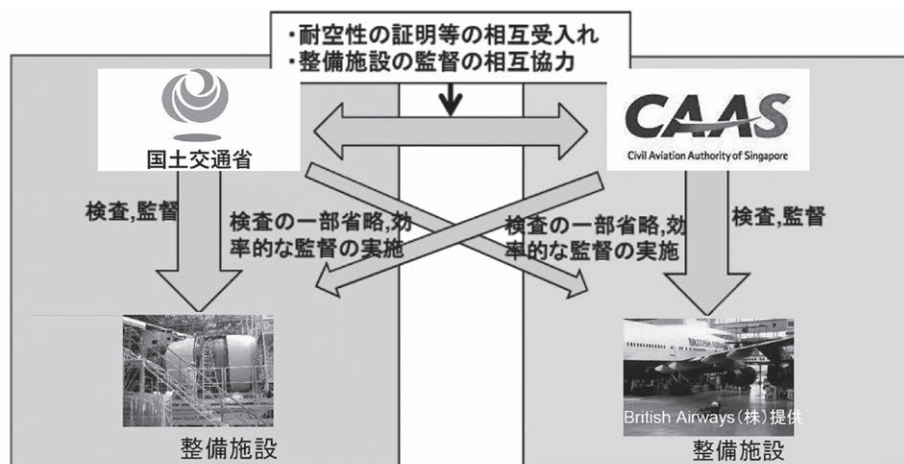
航空連合は、昨年、客室乗務員を対象とした機内迷惑行為に関するアンケートを実施し、機内での電子タバコ等の使用への対応に苦慮しているという現場の声をもとに、ガイドラインの改正を関係各所に働きかけてきました。今後は、改正された内容の利用者への周知徹底をはかるとともに、盗撮の禁止など職場の声をもとにしたさらなる政策の実現をめざしていきます。

化粧室内での喫煙行為	改正前	改正後
紙巻タバコ	法的罰則あり	法的罰則あり
電子タバコ等	法的罰則なし	法的罰則あり



シンガポールとのBASA締結!

3月26日(木)、日本とシンガポールにおいて、「航空機の装備品等の整備に関する技術取決め」(整備施設に関するBASA)が締結されました。2020年5月から、日本またはシンガポールの航空局の検査を受けた整備施設は、相手国の航空局による検査を受けることなく、航空機の装備品等の整備を行うことが可能となり、日本にとってはカナダに次いで2か国目となります。これにより、日本の航空産業の発展や、該当する国内整備認定事業場の効率的な事業運営による整備コストの軽減等に寄与することが期待されます。



羽田新飛行ルートへの運用開始!

航空連合の念願だった「羽田空港における新飛行ルートの運用」が、3月29日(日)より開始されました。これにより、発着回数が最大で年間約4万回(1日あたり約50便)増加し、首都圏の国際競争力が強化されます。加えて、日本最大の内陸航空ネットワークを活用した国内各地域への波及効果が期待されます。現在、航空需要は大きく減退していますが、現在の危機を乗り越えた先に、観光先進国の実現を加速させていく必要があります。



航空連合でこれまでお世話になっている有識者の方から、今後の航空関連産業や労働組合のあり方について寄稿いただき、ご意見を参考に航空連合全体で「今後のあるべき姿」をつくりあげていきたいと考えています。第1回目は政策シンポジウムで大変お世話になっている慶應義塾大学商学部の加藤一誠 教授です。

「アフターコロナと航空の将来」

加藤 一誠 (慶應義塾大学商学部教授)

組織運営・組合活動の維持

1 効率性の限界

全世界的なコロナ感染のなか、航空や物流を支えて頂いている皆さまとご家族に心より御礼申し上げます。

さて、コロナ対応としての「三密の回避」は、交通の常識を変えました。たとえば、航空や空港にとっての密＝利用者の多さは、ムダなく使えていること＝効率でした。ところが、エアラインが自ら機内感染を避けるために着席の間隔をあければ、座席の一部は空気を運ぶことになります。コストは変わらないわけですから、1フライト当たりの収益は落ちます。その意味で、高い搭乗率を求めるLCCモデルは修正を求められているのかもしれない。現場でも安全を確保するために不自由な思いをされていると思います。

しかし、航空会社は民間会社であり、利益を稼がなくてはなりません。コロナ社会において非効率にならない効率の実現は、航空だけではなく、交通全体に突き付けられた課題と言えましょう。IATAの予測によれば、国際線需要が2019年の水準に戻るのには2023年ないしは2024年となっています。そして、2025年でも元の成長基調には戻らないようです。現在、国内需要は徐々に戻ってきているようですが、まだまだといった感じです。

前向きに考えれば、我々はこの不自由さのもとで仕事を考え直す時間をもらったということではないでしょうか。インバウンド旅客が各地に溢れていた時、何ができていて、何が不足していたのか、を考えてみてはどうか、と思うのです。

2 人はなぜ移動するのか

そもそも、なぜ、人は移動するのでしょうか。仕事であれば稼ぐため、ですし、レジャーであれば楽しむため、です。つまり、人は「より良い状態」を求めて移動します。交通は人びとをより良い状態に運ぶための乗り物なのです。人は単に足があるから移動するのではなく、乗り物があるから移動するではありません。もっとも、現実には、飛行機や空港の雰囲気を楽しむ人も多く、それが旅行の動機のひとつにもなっています。

私どもはオンライン授業をしながら、あらためてキャンパスの魅力を見直しています。ワクチンの開発や研究の進歩によってコロナの脅威が軽減されれば、キャンパスに戻る授業も出てきます。なぜなら、図書館という知的ストックをまるごと電子化するのは不可能ですから、学生がキャンパスに来る意味は大きいのです。また、クラブ活動をはじめ、友人との直接の語らいへの欲求

は旺盛ですから、自主的に大学に来てくれるでしょう。つまり、学生は目的があるから大学に移動するわけです。他方、文献や書類の電子化は大幅に進み、この流れは不可逆です。だからこそ、大学には、通信を安定化させるインフラ投資や教室の設計の見直し、ひいては授業やカリキュラムの再設計といった新たな整備が必要になります。

さて、テレワークが定着し、通勤はなくなるのでしょうか。現在、遅れているとされる中小企業のテレワークは進むでしょう。しかし、全職種がテレワークになることはなく、オフィスでの打ち合わせも必要です。テレワークが合理的なのは、感染のコストが大きく、それに比べて辛抱や我慢というコストが小さいからです。したがって、ウィルスに対する研究開発が進み、感染のコストに比べて辛抱や我慢のコストが大きくなれば、消失するテレワークもあるのです。

3 移動できる環境をつくる

では、航空需要は、どうすれば回復するのでしょうか。まずは安全です。そして、重要なことは、移動を生むために各地で目的をつくることではないでしょうか。それは、無理やイベントをつくることを意味しません。コロナ社会でも移動したくなるハード、ソフト両面にわたる地域の環境整備なのです。政府のGo Toキャンペーンで一部の需要は回復するでしょう。しかし、カンフル剤によって刺激された需要は長続きするでしょうか。

コロナ以前、自治体や空港利用促進団体のインセンティブや補助という強力な援軍もあり、チャーターも含めて外航社が外国人を運んでいました。いわば、官製のインバウンド需要の恩恵に浴していた地域が多かったのです。ところが、すでに観光の中心は団体旅行から個人旅行へと移行しています。また、露天風呂付き個室やレンタカーといった個人化も定着しています。そのような条件の変化が自明であるにもかかわらず、各地の官民が協力して対応できていたとは言えないでしょう。

コロナ社会は地方には追い風なのです。第二次大戦後の75年間、わが国では一貫して地方分散が政策の基本にあります。けれども、1970年代後半を除けばそれは実現せず、首都圏に企業と人が集中してきました。テレワークは分散の道具ともなります。良質な住環境を求めて地方居住者が増えれば、彼らは出張にも出かけますから、ビジネス需要ができます。そして、観光需要を増やすため、航空関係者は地元と協力し、地元資源の棚卸をしてみたいかがででしょうか。地域の魅力を磨き、自力で移動の「目的づくり」に励もうではありませんか。

「withコロナ、afterコロナ」を考える

組合員サポート

職場の ハラスメントを なくそう!



男女雇用機会均等法、育児・介護休業法、
労働施策総合推進法が改正されました

2020年6月1日、職場でのハラスメント対策を強化する法律が施行されました。

ハラスメント（いじめ・嫌がらせ）の中でも、職場のパワー・ハラスメント（以下、パワハラ）に関しては、これまで防止するための法律が存在しませんでした。

今回の法律改正を機に、性的嫌がらせ（セクシュアル・ハラスメント）や妊娠・出産や育児・介護に関する嫌がらせ（マタニティ・ハラスメント、パタニティ・ハラスメント、ケア・ハラスメント等）については対応が強化され、「職場におけるパワハラ」に関しては労働施策総合推進法の中で新たに措置が義務付けられることとなりました。（中小企業におけるパワハラ防止措置は2022年4月1日より義務化）

職場におけるパワハラとは、①優越的な関係を背景とした言動であって、②業務上必要かつ相当な範囲を超えたものにより、③労働者の就業環境が害されるものであり、①～③までの要素をすべて満たすものを指します。客観的に見た時に、業務上必要で、適正な指導や指示であればパワハラには該当しません。パワハラを防止するためには、会社と、会社で働く私たち両方に責任があります。

事業主(会社)の
責務

- ☒ ハラスメントに対する従業員の関心と理解を深めること
- ☒ 従業員が他の労働者*に対する言動に注意を払うよう、必要な配慮をおこなうこと（例：研修を実施するなど）
- ☒ 役員もハラスメント問題への関心と理解を深め、労働者*に対する言動に必要な注意を払うこと

労働者の責務

- ☒ ハラスメント問題への関心と理解を深め、他の労働者*に対する言動に注意を払うこと
- ☒ 事業主(会社)の講ずる雇用管理上の措置に協力すること

※自社の従業員だけでなく、取引先等の従業員や就職活動生、インターンなども含む

事業主(会社)が
講ずべき措置

- ☒ 事業主のパワハラに関する方針の明確化およびその周知・啓発
- ☒ パワハラの相談に応じ、適切に対応するために必要な体制の整備（窓口設置など）
- ☒ 職場におけるパワハラに関する事後の迅速かつ適切な対応、など

パワハラは誰でも加害者、被害者になる可能性があるものです。職場でのパワハラを防止するために、「会社が講ずべき措置」が確実に運用されているか、そして職場にパワハラになりそうな事例が発生していないか、パワハラに悩んでいる方がいないか、みんなで点検していきましょう！



**Instagram
始めました!**



アルコール関連相談窓口をご活用ください。

航空関連産業での飲酒に係る不適切事案の根絶に向けて、定期航空協会が無料の相談窓口を設けております。航空会社にも所属する方のみならず、航空連合加盟組織の皆様も利用可能です。相談内容は決して、勤め先企業にも定期航空協会にも伝わりませんので、お気軽にご相談ください。



航空連合

は、航空関連産業で働く仲間・労働組合が大同団結し、産業の魅力の向上や基盤の強化に向けて1999年10月に結成された、航空労働界を代表する最大の産業別労働組合です。55の企業別組合の44,152人（うち客室乗務員約1万4,000人）で構成され、ナショナルセンター「連合」に加盟しています。



ニュース・航空連合へのご意見は
E-mailでお受けしています。

アドレス avinet00@jfaiu.gr.jp

ホームページ <http://www.jfaiu.gr.jp>



**Facebookも
充実しています**

facebook.com/jfaiu

