



日乗連ニュース ALPA Japan NEWS

発行：日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
幹事会
〒144-0043
東京都大田区羽田5-11-4
フェニックスビル
TEL.03-5705-2770
FAX.03-5705-3274
E-mail:office@alpajapan.org

www.alpajapan.org Date 2006.01.12 No. 29-16

RA の労働条件向上なくして、私たちの前進はない！

航空経営は、劣悪な労働条件を RA: Regional Aviation(地域航空)に押し付け、更なる利潤追求をしております。日乗連としては、この問題は、RA だけにとどまらず、全体的な問題と捉えております。皆様にその詳細をニュースでお伝えしていくことにより運動の前進に貢献することとの観点からシリーズで報告していきます。

シリーズ : 北海道エアシステム乗員組合

路線 千歳 釧路、丘珠 釧路、丘珠 函館、函館 旭川、函館 釧路、函館 女満別、旭川 釧路
丘珠 紋別 函館 奥尻(4月開設予定)

機材



SAAB340B : 3機

組合員数 機長：1名 副操縦士 9名

**最大の
問題点**

勤務

3機という少ない機材で効率を上げるため、20分を標準とした短いインターバルで運航しています。同じ機材を使用しているJAC社では最低でも25分をとっていることを見てもハリーアップに陥りやすいことは明らかです。しかも冬季は機体除雪や、滑走路除雪のための遅れなど、定時出発を阻害する要因が増えてきます。年末での団体交渉でもせめて冬季だけでもダイヤ、インターバルの見直しをするように強く提言しましたが、3機体制の間は会社として見直すことが出来ないことを告げられました。安全より効率優先という姿勢がありありと伺える発言でした。

昇格、訓練体系

今までの訓練はJAC社に委託(丸投げ)でしたので、訓練計画がSIMの空き時間取得から難しい状況でした。昨年より少し改善されHAC独自でFIを養成して、自社教官での訓練が出来る環境が整いつつあります。ただ、昇格訓練投入までの段階的な技量向上のための見極めの体制が整っておらず、副操縦士昇格からATPL訓練投入までの技量向上体系を整えることが今後の課題として残っています。

将来の不安

JALグループの中でも一番規模が小さく、グループ全体の2パーセントの売上規模しかない当社が今後発展する可能性があるのか社員は大きな不安を抱えています。毎年赤字ギリギリの収支で決算を迎え、リージョナルの中でも存在感が薄い会社ですので存続は持ち株会社次第ということになります。不安を解消するには親会社への強い事業規模拡大などの提言など圧力が必要であると思います。



賃金体系

昨年 10 月に S T E P - 1 として乗務手当、乗務単価の見直しがされました。その結果、機長は以前より飛行時間が 5 時間少なくても同額となりました。副操縦士は乗務単価が 100 円 U P となりました。

実際には機長は年間飛行時間の減少が乗務手当の改善より大きく減収となっています。

反面、副操縦士は退職者がでたため飛行時間が増え、増収となりました。

この傾向は乗員増となる今後も続くと考えられます。

当社の問題点は、機長と副操縦士の賃金格差が他社と比較して少ないため、機長職の責任に見合った見返りが少ないことによる昇格意欲が薄いことがあります。

今年の 10 月をめどに S T E P - 2 として、地上職を含む基本給の抜本的な改正に踏み込むと会社は説明しています。

当社の賃金体系は、地上職を含め業界最低水準ですので、この S T E P - 2 に期待したいところですが、株主（北海道、J A L）の承認なしに決定できない事項となっているためどこまで期待できるか疑問があります。

路線の特性

路線はすべて北海道内となっています。短い路線で 45 分、長い路線で 1 時間 20 分という比較的短い路線が多くなっています。北海道が株主となっているため、不採算路線もあり、補助を受けている路線（紋別路線）もあります。さらに 4 月から A D K のあとを引き継いで補助金目当てで奥尻路線を開設します。また、A - N E T との競合路線があり機材、サービス面で搭乗率は大きく差がでています。（H A C が低い）

設立当初からの路線においては、比較的余裕のある時間で設定されていますが、新しく開設された路線はタイトな時間で設定され、遅れを取り戻すことが出来ない設定になっています。

北海道ばかりの路線ですので、冬季において低気圧が近づいてきた場合はダイヤが混乱してしまいます。また、開設 7 年間で 2 度の重大インシデントを起こしています。いずれも冬季運航の厳しい天候下でのインシデントです。幸いにして死傷者は出ていませんが、安全面での改善がすすんでいない部分もあり、不安を抱えながらの運航が続いています。

単組での問題

組合としては会社の発展性と乗員の採用ソースに不安を抱いています。

現在 3 機で運用していますが、増機しないと抜本的な収益改善とはならないと思います。リージョナル航空の地域別の棲み分けを促進してグループとしての存在感を増やすことが問題解決の第一歩だと考えています。

乗員の採用については団塊の世代を迎え、親会社からの出向者、加齢乗員ばかりが増えることを懸念しています。会社は指定本邦の取得に力を入れています。親会社からの出向、加齢乗員がすみやすい環境づくりにするためと思われれます。また、最近退職者がでてきたことを受けて、副操縦士の募集を 2 年ぶりにしています。会社としても乗員の流出に懸念を抱いています。

乗員の共通の希望として、より大きな飛行機、プロペラよりジェット、より労働条件のいい会社への移行を夢に抱いています。H A C の問題として当社で経験を積んだあと、ステップアップのための退職を留めることが出来ない現状があります。そうならないためにもプロパー社員の地位向上、昇格、訓練体系の改善が今後の課題だと考えています。

過酷な勤務の一例

新千歳 釧路 函館 女満別 函館 釧路 新千歳

合計飛行時間：6 時間 50 分 勤務時間：9 時間 55 分

勤務時間、ショウアップが出発の 45 分前、D U T Y O F F がブロックイン後 15 分

日乗連メンバーへのひとこと

H A C が抱える問題は単組だけでは解決できない問題がほとんどです。

グループ会社全体としてリージョナル航空の再編を具体的に提案していただきたいと思います。

A グループが推している、グループでの乗員の流動化、労働条件の均一化を勧めるため是非とも株主に提言していただきたいと思います。