



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2008.3.31

No. 31 - 33

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:office30@alpajapan.org

様々な問題を抱えるスカイマークエアラインズ 航空局(運航課)交渉報告

日時:2008年3月24日

日乗連ではRA(Regional Aviation)委員会やIND(Industrial)委員会、LEG(Legal)委員会を中心に、スカイマークエアラインズが抱える現下の諸問題について、スカイマーク乗員組合とともに様々な取り組みを行っています。今回の交渉は、スカイマークでは安全問題を含めて様々な問題が山積しており、利用者の安全を守るためにもこのまま放置できない危機的な状況にあるとの認識から、日乗連から航空局に申し入れて実現しました。スカイマーク社が抱える諸問題について航空局(運航課)と情報交換を行い、早急にスカイマーク社への監査・指導を要請しました。

= スカイマークは慢性的な人員不足、機材故障等の安全問題も! =

<日乗連:乗員が高稼働で働いても「人員不足」が原因で欠航している>

<航空局:提出された計画と現状がマッチしているか確認できる>

<日乗連> スカイマークでは乗員不足が深刻である。年間890時間乗務している者もいれば、月間97時間乗務という者もいる。表向きには「機材繰り」でキャンセル(欠航あるいは運休扱い)しているが、「乗員がいない」のが実情である。スカイマーク乗員組合は乗員計画上の問題解決に向けて、機長昇格の促進と人員補充を要求しているが、交渉は一向に進んでいない。逆に副操縦士の稼働数確保のためと称して機長昇格訓練を中断している。こういう実態を把握しているか?

<航空局> 今回初めてその実態を知った。監査TEAMは飛行時間等見ているはずであるが、判断する基準は規定の範囲内であるか否かである。

<日乗連> 3月13日から17日に欠航した便については「人員不足」が原因である。乗員がこれだけ高稼働で乗務していても追いつかないことを理解して頂きたい。乗員として利用者の立場となれば心苦しいことだ。乗員計画、機長養成についてもしっかりと指導してほしい。

<航空局> 経営者としては稼働できる乗員を訓練に取られたくないという事情はあるのであるが、世界中で起きている乗員不足は理解している。乗員養成は重要なことだ。指摘を踏まえて確認をしたい。

<日乗連> スカイマーク経営は乗員計画について「機長は外国人ライセンスでよい。」「稼働が厳しいなら、昇格訓練は先延ばし」とも発言しているが。

<航空局> 副操縦士の方が機長になるため、日々努力しているのは理解している。スカイマーク社が提出している運航計画・機材計画・乗員計画・訓練計画が現状とマッチしているか確認できる。



<日乗連:事業計画と乗員計画が一致していない、乗員計画に無理がある>

<航空局:乗員配置数が必要数を上回ってないと事業を認めるわけにはいかない>

(日乗連) 事業計画と乗員計画が一致していない。乗員計画に無理がある。今後、旭川、中部など新路線を展開して行く予定があると聞いているが、体調を崩していても交代がないとのことで無理して乗務させられているのが実態。SB がない日もある。今月末に副操縦士が更に7名退職する。ここ数年で20名以上が退職している。現在の在籍人数はB3 COP 22名、B6 COP 17名である。この現状をどう思うか？

<航空局> 退職データは持ち合わせていない。今回初めてこのような情報をいただいた。実際の数字を分析して事業計画遂行が可能かどうかは監査で見ることが出来る。乗員の配置数が必要数を上回ってないと、航空局として事業を認めるわけにはいかない。

(日乗連) 4機あるB767のうち3機が2月後半から3月にかけて飛行できなかったと聞いている。重整備に入っているものもあれば、予定外の整備もあるとのこと。欠航便が多発し利用者への迷惑、事業計画遂行に支障をきたしており、機体整備上の問題や機材数にも問題があると思われる。

<航空局> 日常で突発的に発生するものもあるだろうが、整備計画は事前に決められているはずだ。整備の人員計画も提出されているが、詳しく見てみないとわからない。

(日乗連) 実態を調べて対処していただきたい。

=副操縦士訓練終了したら派遣会社に転籍?! =

(日乗連) 新人副操縦士を派遣会社(日本には運航乗務員を派遣する派遣会社は存在しない)に転籍させ派遣社員として乗務させようとしている。運航乗務員が派遣でよろしいのか？

<航空局> 外国人乗員の派遣と同じではないのか？ 雇用契約をどのように結ぶかで決まる。派遣先のスカイマーク社で訓練し、管理して乗務するのであれば、局としても指摘しづらい。航空法の規制と労働関連法の規制は別の問題として捉えている。

(日乗連) 当初予定していた派遣会社の規定不備やスカイマーク社内の規定の問題等、様々な未解決の問題を抱えたまま無理やり実施しようとしている。過去、労働問題関連の法律を守らない航空会社が、航空法も守らなくなり事故につながったという歴史もある。

<航空局> コンプライアンス精神という観点での皆さんの主張は理解できる。

(日乗連) この他にも、プロパーの組合員機長に対して経営は、本人にレポートを何回も提出させたり、面談と称して本人に会って組合を脱退するよう求めたりしていると聞いている。また「組合を辞めないなら副操縦士として乗務」という異常なまでの介介入行為を行った。当該機長はかなり悩んだ結果、他の組合員への迷惑や自分自身への更なる介入を受けることを避けて結果として組合を脱退している。

<航空局> 労使問題は労基署の管轄。しかしながら、そういった問題が内在しているという目で監査に入ることは出来る。

(日乗連) 労使関係の問題は安全問題でもあるという視点で、諸問題の解決に協力していただきたい。

=航空法第 60 条但し書きを乱用した MEL の適用=

=BOTH WEATHER RADAR INOP で夜間を含めて東京 - 千歳 を 2 往復=

< 航空局: 基地の羽田に部品が無いことが問題、事実関係を調べる >

(日乗連) 航空法 60 条「航行の安全を確保するための装置」の但し書きを適用して、両方の気象レーダーが不作動のまま東京と千歳間を 2 往復した事例について報告は受けているか。

<航空局> 聞いていない。

(日乗連) 「国土交通大臣の認可を受けた場合はこの限りではない」という 60 条の但し書きをどの様に適用するのか、修理交換可能な基地の解釈が問題。今回の事例で「羽田に交換部品が無く、部品が調達できるまでは『修理が可能な基地ではない』、飛行可能と拡大解釈できる」として、羽田での修理を行わずそのまま MEL を適用し続けるという運航本部長はじめスカイマーク経営陣の解釈を、航空局としてどの様に思うか？

<航空局> そもそも本来配備されるべき羽田にパーツが無いことが問題。事実関係を調べる。

(日乗連) 当該乗員からの MEL 適用への疑問に対して、経営のトップは当初、天気が良いのにも関わらず「WX (気象状態) によるフライトキャンセル」という決定を下し、乗員に圧力をかけている。運航本部長以下によるこのような判断は、定期航空会社の乗員として納得できるものではない。結局、今回は MEL 適用により運航が継続されたが、その後、「羽田を『主基地』にする」という内容に MEL 適用の基準を変更する旨の文書を配布したと聞いている。

「拡大解釈」をこのまま曖昧にしていると、重大な安全問題となる。コンプライアンス精神が欠けているといわざるを得ない。

< 日乗連: 規制緩和で生まれたスカイマークに対して局にも責任がある、 早急に監査に入り、実態を調査するように要請する >

< 航空局: 聞くべきところは聞いて行く、方法は考える >

(日乗連) スカイマークは規制緩和で生まれた会社である。労使の問題だけではなく、局にも責任があるはず。内部が危機的な状況であることを日乗連は伝えにきた。すぐにでも監査に入り、実態を見るべきである。

<航空局> 聞くべきところは聞いて行く。方法は考える。

(日乗連) 現場は危機感を持っている。利用者、マスコミも関心を持っているなか、諸問題の解決へ向けて航空局内の各部署と連携を取って努力していただきたい。

以上