



ALPA-KOREAのご協力のもと 日本航空機長組合と乗員組合の代表が

大韓航空(KAL)乗員組合と意見交換

世界的な規制緩和の進展や航空情勢を鑑み、日乗連は、現在、日本航空で提案されている「KAL 出向問題」について、両国の乗員計画や JOB Security 上の課題について、双方でまず情報交換が必要であると判断しました。機長組合と日航乗員組合の事前の了承のもと、ALPA-KOREA を通じて情報・意見交換の開催を KAL 乗員組合に要請したところ快諾が得られ、2011年12月5日ソウルにて KAL 乗員組合との意見交換を行いました。

この情報・意見交換会には日本側から日乗連副議長と機長組合・日航乗員組合の三役を含む4名と、KAL 乗組からは現委員長、次期委員長、副委員長、事務局長等の三役を中心に執行委員が出席し、歴史的な交流となりました。

冒頭、日乗連から3月11日の震災に際し心温まる支援物資の提供に感謝の意を表し、その後、情報・意見交換を行いました。以下に情報・意見交換会の報告をします。

■ KAL 乗員組合委員長挨拶

ようこそおいでくださいました。隣の国にもかかわらず、これまでこうした機会がありませんでした。今回は大変良い機会ですので、親交・交流を深めていくことができればと思います。大歓迎いたします。

JAL の困難な状況は聞いておりました。我々も苦しい状況ですが、困難を克服するために連帯し、お互い助け合うことができればということは前から考えていました。JAL の組合の歴史は知っています。KAL の組合よりずっと以前に設立されており、我々の憧れでした。お互い抱えている問題は多いですが、今回を契機に労働組合同士で定期的な会議を持ってもよいでしょう。来年は私たちが日本に行きます。お互いの問題をどのように克服するか考えていきましょう。

東日本大震災には心が痛みました。(ALPA Japan 宛てに) 支援物資を送らせていただきました。早く復興してほしいと心から願っています。

■ 機長組合副委員長挨拶

まずは何を置いても、東日本震災に際し日本の乗員に対する皆様からのご支援、誠にありがとうございました。今回、両国 ALPA を通じて、このような会議が実現し、こうしてお会いできたことを大変にうれしく思います。

今や世界の航空界は激動の時代です。私達も様々な国際的な会議に出席して来ましたが、こんなに近い国の皆さんと今まで交流がなかったことがむしろ不思議に思います。米国でも 11 月 29 日にアメリカン航空にチャプター11 が申請されるなど、世界中の乗員が厳しい状況に直面しています。全世界の乗員が一層連携して Pilot の労働条件、そして安全運航を守っていかなければならない時代であると感じています。

JAL は昨年 1 月 19 日に経営破綻しました。それ以降、現場の乗員たちにとって大変困難な状況が続いています。解雇された者のみならず、残った者も 30~40% の賃金カットやその他の労働条件の大幅な改悪等に苦しんでいます。

今日は、何か結論を出すということではなく、まずは出発点とそしてお互いの情報を交換するところから始めて行きたいと考えています。どうぞよろしくお願ひします。

■ 意見・情報交換

◆大韓航空（KAL）の現状

- ・ 運航乗務員

KAL プロパー乗員	約 2,100 人（うち乗員組合員＝約 1,300 名）
外国人派遣乗員	約 400 人（うち機長＝約 300 名）

- ・ 現在の 140 機体制を 3 年後に 170 機体制に拡大する計画。

◆労働条件等について

- ・ かつて、乗務時間制限は 180Hrs/月、2,000Hrs/年であったが、組合ができて 100Hrs/月、1,000Hrs/年に改善させた。ただし、5 年ほど前から 1,100Hrs/年への改悪が検討されている。
- ・ マルチ編成の制限 12 時間も、13 時間への改悪が検討されている。
- ・ 賃金水準は、プロパーより外国人のほうが高い。
- ・ 乗務手当保障は、プロパー＝75 時間保証、外国人＝65 時間保証。
- ・ PE の基準が大変厳しい。（職場では宇宙飛行士並みの PE 基準とまで言われている）

『プロパー乗員と派遣乗員では、時間換算の仕方にも違いがあります』

- ・ プロパー乗員は、マルチ、ダブル編成でも“ブロックタイム”で賃金や月間・年間の乗務時間制限をカウントする。
- ・ 一方で外国人派遣乗員には、“オンデッキタイム”（マルチ=2/3、ダブル=1/2）を賃金や月間・年間の乗務時間制限に適用する。したがって、ブロックタイムで見れば月間 100 時間以上の乗務も可能となる。

◆ KAL 乗員組合が抱える問題

- ・ 乗員組合結成以降、さまざまな労働条件の改善に取り組んできたが、現在でも労働条件の悪さから、中国や中東へのプロパー乗員の流出が止まらない。仕事が辛いので外国人派遣乗員からも辞める人がでている。
- ・ 外国人派遣乗員によるジョブセキュリティ侵害の問題。機長の 25%が外国人派遣乗員。機長昇格基準を満たすプロパーの副操縦士が約 500 名いる。現在昇格まで 13 年かかっている。自社養成は現在行っていない。
- ・ 従来から外国人派遣乗員を受け入れることで KAL の機長昇格が促進されると会社は説明してきたが、実際にはむしろ滞留期間が長くなっている。
- ・ スケジューリングでも、外国人派遣乗員に優先的に良い乗務パターンがアサインされる。
- ・ 外国人派遣乗員の拡大により、非組合員の割合が増加している。
- ・ 会社が乗員を信頼していない。会社がすべての便のフライトデータ (FDM のことか) を (プロパー乗員、派遣乗員問わず) モニターしており、何かあると呼び出されて処罰 (問題点の程度によって 1 日の G/S、SIM Lesson、1 週間の乗務停止、FLT チェックなど) される。

◆ 外国人派遣乗員に対する KAL 乗組の考え方

- ・ KAL プロパーとして採用され、労働条件が KAL プロパー乗員と同じであれば問題はないと考えている。
- ・ 『外国人乗員の採用にあたっては、我々と同じ労働条件で正規雇用として採用すること』を要求している。
- ・ 個人を直接雇用する以外、派遣会社(Agent)を通じて KAL に入ってくる場合は (今回の JAL からの出向も同様に) 違法。 (下記参照)

◆外国人派遣乗員＝派遣法違反の問題

- ・ 韓国では 1997 年に派遣法が制定された。派遣法では契約社員を採用できる業種・職種が決まっており、パイロットはその対象となっていない。
- ・ KAL 乗組が、外国人派遣乗員の問題を地方労働委員会へ訴え、違法との判断がなされたが、外国籍である派遣会社を罰することはできず、また当時の法律上は、派遣を受けた KAL を罰することもできなかった。
- ・ しかし、2005 年に法律が改正され、外国系の派遣会社も派遣を受けた KAL も処罰の対象となった。KAL 乗組は昨年、中央労働委員会へ提訴、組合に代わって労働省が検察に「派遣法違反」で送検した（2011 年 8 月）。現在まで、具体的な検察の動きがないが、いずれ動くだろうと KAL 乗組はみている。

◆JAL からの出向に関して

- ・ KAL 乗組としては、JAL からの出向について KAL 経営から一切の説明を受けていないので、噂として把握している段階。他に、東欧から A330 の乗員が 80 名派遣されるという噂もある。
 - ・ 昨年 9 月に開催された SKY TEAM 加盟乗員組合の会議で、AF(エアフランス)乗組とチェコ乗組から余剰乗員を受け入れてもらえないかとの打診があったが、法律違反の問題を理由に断った。（今秋の SKY TEAM 加盟乗員組合の会議において、既に JAL 出向問題の概要は KAL 乗組から報告済み）
 - ・ JAL からは来月にも出向者が来ると聞いて本当に驚いている。法的にも、ジョブセキュリティ上も大変大きな問題であると認識している。
 - ・ 外国人派遣乗員問題は、これまで一貫して反対してきたし、この方針を変えることはできない。今回の JAL の出向についても、反対せざるを得ない。
- * 当方からは破たん以降の JAL の現状、不当解雇問題の取り組み状況などを説明しました。また、現時点で機長組合、乗員組合は KAL への出向に対し反対という立場でも、積極的に賛成という立場でもないので、今回はあくまで情報交換が目的であることを伝えました。

■ KAL 乗員組合次期委員長よりまとめの挨拶

大変有意義な話し合いとなりました。これからも様々な情報交換を行い、協力できるところは協力していきましょう。