



### FE 職場確保問題、待ったなし！！

#### 1. 2005～06年にはANAのB747、JASのA300、JALのDC10が全機退役

2005年度中には、ANAとJASからすべての3名編成機が退役し、ANA・JASからFEの職場は無くなります。また、JALでもDC10が2006年ごろ全機退役し、日本国内に残るのはJALグループとNCAの在来B747のみとなります。これらの機材が完全に退役する時期も、あと十数年と考えられます。

日本の航空会社には約600名(内訳は日本人が約370名、外国人が約230名)のFEが在籍し、日本人FEの最年少は30代半ばです。機材の退役時期とFEの定年時期は一致していないので、全員が定年までFEとして乗務し続けることは不可能です。また、機材の退役時期が不確定な上に、今後FEの余剰が避けられない中、どれだけの人が乗務し続けられるのかもわかりません。しかし、完全な解決策は存在しておらず、このことがFE職場の一番の問題点となっています。

#### 2. JASでの訓練開始は『来年度下期』～期限1年前の現在でも具体策の提示は無し！？～

JASで2002年3月に出された回答では、3名編成機退役に伴う処遇として、パイロットへの職変とFEとしての他社出向を実施し、訓練開始は2004年度下期とされていますが、訓練投入1年前となった現在でも訓練に関する具体的な内容は示されていません。また、一度職変を選択したら原職復帰もできない問題等の是正について、会社は交渉のテーブルにもついていない状況です。

#### 3. FEの問題はこの1年が大きなカギ

JASでの回答履行に関する動きが、JAL・ANAのFE職場に与える影響は大きいと考えられます。特に、JJ統合で同じグループとなったJALの職場では、今後の動向を左右するものとなります。また、ANAのFEにとっても、JALでの乗務機会の可能性を考慮すると、2社の動きは無関係ではありません。訓練投入時期を1年後に控えたJASの動向は大きな意味を持ち、この1年の取組みがFE全体にとって大きなカギとなるのです。

#### 4. 『FEパンフレット2003』を発行

99年に発行したFEの職場に関するパンフレットでは、当時のFE職場の現状と問題点を紹介する内容となっていました。今回は職場状況をアップデートするとともに具体的な解決を目指す内容となっています。いま、FEの職場確保問題にとって重要な時期を迎え、このパンフレット発行を機に、職場の皆さんにFE職場の問題への理解を深めていただき、次の取り組みへのステップとしていきたいと考えています。

#### 5. すべての航空機関士が乗務職として定年を迎えられるよう、操縦士への職種変更訓練の実施と、企業の枠を超えた航空機関士としての職場確保を目指します。

この問題では、年齢も大きな要素のひとつとなります。定年にとどく層ととどかない層で対策は異なってきます。日乗連では、今期からより具体的な方針をもって、各組合での問題解決をバックアップしていきます。職場がなくなるという大きなストレスを抱えてフライトするという、安全運航の観点からも問題がある現状を解消し、すべての航空機関士が乗務職として定年を迎えられるような解決策の実現を目指していきたいと考えています。

～ 訂正のお詫びとお願い ～

「FEパンフレット2003」中に乱丁・誤記がありましたので、以下のとおり訂正をお願いします。

- ・ 2ページと3ページの順番が逆になっています。入れ換えてご覧ください。
- ・ 22ページのグラフのタイトルは、正しくは上から「JAL FE必要数と日本人FE在籍数」「ANA FE必要数と日本人FE在籍数」「JAS FE必要数と日本人FE在籍数」です。
- ・ 34ページ 4行目 誤：開運会社 正：海運会社 5行目 誤：自主的 正：自主的
- ・ 35ページ 7行目 誤：地上に 正：地上職に 20行目 誤：操縦士としての適正 正：適性

