



# 日乗連ニュース

## ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004.01.22 No.27-38

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

### FE 意見交換会を実施

12月26日、全日空乗組のFE職場に関する問題について取り扱うFE問題対策委員会に、日航乗組とJAS労組FE支部のメンバーが合流し「日乗連FE意見交換会」が実施されました。

全日空ではあと2年あまりで本体から在来B747が全機退役し、FEの職場はなくなります。NCA(日本貨物航空)の在来B747への派遣により職場を求めていくことは可能な状況ですが、NCAの機材だけでは全日空に在籍するすべてのFEを受け入れることはできません。FEの職場が縮小し人員に余剰が発生する状況は、全日空固有の問題ではありません。日本のFE職場全体の問題として捉え、日乗連が方針としている企業の枠を超えた方策が求められるのではないのでしょうか。

今回の意見交換会では、各社職場の現状や今後全体として進むべき方向性、何ができるのかといったことをテーマに、忌憚のない意見を出し合いました。以下におもな内容を紹介します。

#### ANAの現状・問題点

- ・ 2006年3月で全日空本体の在来B747はリタイアの計画
- ・ 社内でFE処遇問題を検討するBFプロジェクトがあり、B7673名編成回答破棄に伴う人勤116号を履行する前提が「NCA乗務+一定期間地上職」とされている。116履行とは「賃金、身分の保障」を指す。
- ・ NCAの中期経営計画にて、2005年度よりのB747400フレイター導入計画と、在来B747使用見通しが示された。結果、全日空FEは数年間、数十名規模で余剰が発生する。
- ・ 職場は全員NCA派遣の意向だが、BFプロでは「一定期間地上職、無給休業が賃金カット休務、早期退職等の人事処遇」も検討されている。
- ・ どんな地上業務か、ライセンス維持方法、諸条件等の課題が出てくる。
- ・ 組合でFEミーティングを継続し、4カ月で6割の出席、また意識調査目的のアンケートを実施し約8割の回収があった。意見は様々で、ミーティング内容と変わらない。
- ・ 在来B4稼働減には、経費削減目的での機材稼働控除もある。また、リタイアには会計上、原価償却の除去損が発生する。

#### JALの現状・問題点

- ・ 今年末では職域問題として取り組んだ。会社は重要な問題と認識しているが機材計画なく示せないとしている。
- ・ 今年度は39機のうち4機が退役(予定より3機プラス)
- ・ 2004年度よりB747400フレイターを導入
- ・ 2006年度でDC-10は全機退役
- ・ 昨年度まで外国人FEを採用し続けた → 現在174名
- ・ 会社は「JALグループの外国人は原則として補完要員である」と発言している。
- ・ すべての航空機関士が定年まで乗務職として乗務できるよう要求している
- ・ FE職域問題は03年末より3乗組要求から7労組要求に拡大。
- ・ 在来B747の3機目のFMS化がまもなく終了する。

【裏面に続く】



## **JAS の現状・問題点**

- ・ A300 は今年度中に 11 機保有から 9 機保有となる。
- ・ 1 月 22 日付で ANA からの出向終了。さらに定年 2 名でマイナス 7 となり  $44 - 7 = 37$  名体制。今後の機材計画次第では、厳しい稼働が懸念される。
- ・ ANA からの出向については本人の意向も踏まえ契約延長を求め交渉を続けたが、結果的に終了となった。来年度の事業計画が示されてない中では今年度末まで延長すべきが組合主張。
- ・ 会社は出向契約満了の 3 ヶ月前になっても契約に関する正式な説明はなく、結果的には山場の翌日である 20 日に出向終了を伝えてきた。
- ・ 安定した人員体制や職場確保の点からも、再出向も検討させていきたい。

## **各社での状況に対する質疑応答および意見交換(主なもの)**

- ・ JJ 統合で持ち株会社の意向を伺う姿勢が顕著と思われる。JAS での全日空出向期限の延長に関しても、その影響があるのではないか。
- ・ ライバル会社を手助けしない雰囲気があるのだろう。
- ・ 外国人 FE の契約解除も結構大変だろう。
- ・ 2004 年度の機材計画で FE 関係もクローズアップされるだろう。
- ・ 複数の組合の共同の運動で企業の枠を超えられないか？
- ・ 自分自身の問題であり取組みに参加するのは自然なこと。
- ・ 現状、機材と人員の数にアンバランスがあることは事実。これを解消すべきという主張はできるのでは？
- ・ ANA から JAS への出向で得られた成果を会社への説得材料に使えるのではないか。
- ・ JAL での職変希望、現状では約 30 名程度
- ・ JAL で今年度追加退役した B747 の 3 機は JT9D-7A ENG(JAL で最も古いシリーズ)であり、確かにパーツ等の確保が困難になっているという事実も考えられる。
- ・ FE のライセンスを発行している国(国土交通省)に意見を求めてはどうか。経営に問題解決するよう指導してもらうことはできないか？
- ・ 日航労務の対応は影響があるのではないか。
- ・ JAL で来年度については、加齢の FE は契約更新しない予定。
- ・ 日本の FE 職場という観点で考えると希望はあるし、企業の枠を超えて職場確保は理にかなっている。
- ・ この問題に関しては FE 自らが積極的に声を出していく必要があると思う。

日乗連では、2 月 16 日に FE 集会を開催します。

(14:00 ~ 17:00 フェニックスビル)

「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。」の方針を実現するためには、自分で行動することが重要です。春闘に向け、「日乗連方針のもと、すべての FE の結集を！！」