



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004.03.09 No. 27 - 72

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

耐空証明を搭載せずに2ヶ月間運航していたケースや客室乗務員がベルトサイン点灯中に離席を繰り返した事例等、最近 JAL で発生している安全問題に関する機長組合の団交報告ニュースを紹介します。これらの問題は他社でも大いにありうることで、日乗連としても看過できないことから航空局等への取り組みについて当該単組とともに早急に検討を開始します。

3月2日団交報告 (安全)

規定違反を知りながら、注意もせずに状況を 放置する客室本部の異常な体質！

機長の指示に従わず C/A が離席を繰り返し、改善の意志が確認されないため、機長が C/A の交代を要請した事例

運航企画部副部長：C/A の離席について機長の報告通りであった。当時、客本の部長が機側に来たが、状況確認だけで帰った。

組合：規定違反を把握しながら、注意徹底すらしないとはとんでもない対応だ。その後、客本では職制が「インターフォンの取り扱いには気をつけて」と注意し、機長に見つかりさえしなければ良しとするかのような異常な組織ぶりだ。怪我人が出ても客本は一切責任を取らず、機長は規定遵守を再三指示しても、結局責任を取らされる。私たちはとても黙ってられない。早急に客本との交渉を求める。

組合：機長らに対応を協議している間に、東空支航務部長が「安全に関する論議は後回しだ」とまくし立て、現場の混乱を招いた。

板垣副本部長：当該部長は「発言が不適切だった」と謝罪している。

組合：機長は職責を全うし、同時に乗客への迷惑を最小限に食い止めるよう努力していたが、その意に反して欠航となった。機長にはその責任はないし、本部は機長判断の支持を明確に示すべきだ。

萩尾本部長：安全に対する機長の判断を、本部としては全面的に支持する。



耐空証明書を搭載せず約 2 ヶ月もの間 飛行していた！

組合：耐空証明書を搭載せずに飛行していたとの話が伝わっているが、これは事実か？

下枝副本部長：事実である。JA8945(B777)で、2月26日に発覚した。昨年12月21日に所有者の変更に伴って搭載書類を取り扱った際に搭載ミスが発生し、以来2ヶ月強になる。局へは報告済みだが、その時期や局のコメントは把握していない。

組合：どのセクションが関わっていたのか。

副本部長：耐空証明書のものの主幹は技術部である。ライン整備が搭載しシールをする。シールされていれば搭載されたものとみなす。今回は搭載せずにシールをしていた。

組合：この件以外で最近局に届出を行ったケースはあるのか。

副本部長：聞いていない。

組合：コックピットのエスケープロープについてはどうか。

副本部長：2月27日に発覚した Emergency Descent Device の点検期限切れの件であれば、昨日局に届け出た。昨年9月が点検時期だったが、コンピューターの記録確認が漏れた。3月1日までに747と-400、77機中39機を点検し、他では発生していなかった。

組合：どちらも問題だが、法定搭載書類を搭載していなかった件は極めて深刻ではないか。

副本部長：そのとおりである。

客本との交渉なしでは問題は解決しない！

組合：客室乗務員がベルトサインの規定や機長の指示を無視し、そのため運航の安全担保を図るべく努力していた機長に対して、航務部の部長が機長判断に圧力となるような言動を行った事例が2月25日に発生している。この件で、客室本部ならびに東京空港支店からの団交出席を求めたはずだが、何故この場にいらないのか。

労務部：団体交渉という事で、このメンバーで行いたい。

高橋企画部(OP) 副本部長：客室本部も重要性を理解しており、運航本部とも話をしている。

組合：重要性を理解していないからこそ、このような問題が発生するのである。ベルトサインの徹底についてはずっと懸案事項となっており、組合と運航本部とは認識が一致しているのに、当の客室本部と論議が出来ないので一向に改善していないではないか。

OP 副本部長：組織としても努力をしている。

組合：もう任せられない。いくら本部間で何かを決定しても、それが守られていない。特にここ数年、客室の職場は乗客のバッドコメントばかり気にするようになっており、ベルトサインが点いてもこれを恐れて離席してしまう。322便事故のTAXI中の離席でも、そうした問題点があがっているはずだ。大村労務担当に聞くが、ベルトサインが点いたら、バッドコメントを出されようとも離席すべきではないとの見解か？

大村執行役員：……断片的に聞かれても答えようがない。

組合：労務がそういう認識だから、客室本部は真剣に対応しようとししないのだ。航務部とは直接交渉をする場がないので、改めて団交への出席を求めるが、客室本部とはこれまでも交渉の場も設けたこともあり、早急に客本交渉の開催を求める。

岸田企画部部長：客本とは従来から話し合いの場を持っている。しかしまだ話が詰められていない。もう少し待ってほしい。組合の意向は伺った。

組合：具体的に検討することを申し入れる。

機長の再三に亘る指示にも拘らず、C/A が離席を繰り返し！

機長の注意に対し

前任 C/A(元マネージャー)は「いつもやっていること」

組合：既に当該機長から報告があったと思うが、以下の点について事実関係を確認したい。

3 LEG (JL359-364-369) 同乗の C/A との飛行前 BFG にて、機長は「TURB が予想されるので、ベルトサイン点灯時は必ず速やかに着席すること」と指示した。また 2 LEG 目 (JL364) の CRZ 中に INPH で点灯時期を予告し、さらに降下開始前に PA を実施し、ベルトサインを点灯させ、INPH にて全員の着席を確認した。

それから 10 分以上経過し、揺れが激しくなった際に「引き続き着席しているように」と INPH にて確認したところ、1 名が離席しており「今、着席する」との返答があった。

さらに INPH にて C/A 間で上着の返却について話しているのを聞いたので、TAXI 中も離席しないようにと再度注意を促した。

しかし B/I 後に確認したところ、実際には TAXI 中に前任客室乗務員も含め少なくとも 3 名の C/A が離席し、上着類の返却をしていたことが判明した。

(組合注：団交後に組合で掴んだ情報・・・JL364 着陸後、ATC の指示により Taxiway 上で一旦停止することとなったため、機長は「再度動くので、席を立たないように」とインターフォンでもう一度指示をし、客室乗務員からそれに従う旨の返答を受けていた。)

OP 副部長：CAPTAIN REPORT によれば、概ねその流れであり、(客室本部にも)確認済みである。

組合：次の経過はどうか。

機長は次便 (JL369) 出発前に C/A を全員集め、安全意識の啓蒙とベルトサイン遵守の必要性など注意と改善を促したが、TAXI 中の離席について前任 C/A は「いつもこの様に行っている」と答え、他の C/A も「バッドコメントを頂くと困るから、日常的に離席し上着等の返却をしている」と述べるなど、反省や改善の意志は感じられなかった。

そのため、C/A の負傷事例や規定遵守の義務について再度説明したが、規定や機長の指示に従うとの明確な意志が示されず、出発までの時間的制約と HND というメインベースしかも日昼帯で交代の乗務員の手配が可能であることを考慮し、C/A の交代を依頼した。

OP 副部長：確かに REPORT にはそう書いてあるが、現在客室本部に確認中である。確認には今週一杯はかかると思う。

組合：当該 C/A への事情聴取は終わっているのではないのか。

OP 副部長：客室本部では REPORT に書かれている内容ほど詳しくは状況を把握していなかったの
で、もう少し詳しく聞き直してくれ、と依頼をした。

組合：運航本部としては、これまでの扱いと同様に、提出された CAPTAIN REPORT を基に客室本部に状況を再確認しているという事か。

OP 副部長：そのとおりである。

組合：この前任 C/A は客室本部の元マネージャー（VM）だが、本来職場の規範を示すべき立場の者が、安全の規定違反を“確信犯”的に繰り返してきたと認めた事態に対して、本部長はどう考えるのか？

萩尾本部長：客室本部からの情報も聞いて、本部として考えたい。

組合：事実関係の最終的な確認はとるが、「機長の判断と行動は正しい」と考えているのではないのか。

本部長：当然機長判断を尊重すると言う事だが、きちんと確認したい。本来指導的立場にある C/A が、規定を守っていなかったとすれば問題である。

組合：「規定違反を“確信的”に行ってきた」ことは確認中であるとしても、当該 FLT で、再三にわたる機長の指示に従わなかった事実は確認済みである。再三の注意が守られない状況を踏まえ、C/A の交代を要請した機長の判断について、機長組合は安全上必要な措置として当然の対応であると考え、全面的に支持するものであるが、本部はどう考えているのか？

OP 副部長：本部としては、機長と客室乗務員のやりとりの部分は事実関係を確認した上で評価したい。客室乗務員に説諭した段階と、「交替」との判断が出て来た段階があり、現在もその点を聴取している。

機長の安全指示に従わなかった前任 C/A に対し、

客本の部長は注意徹底もなし？！

組合：その後の状況について、次のように報告を受けているが、この事実確認は？

機長は、無線での C/A 交代の要請が断られたことから、事情説明と事態打開のため、次便の出発準備を整えた上で O/C に向かった。

当初 SKD 運用は機長を交代させる準備をしていたが、機長の説明により運航本部および乗員部は事態を正確に把握し「客室本部が当該客室乗務員に厳重注意を行い、当該行為が再び発生しないことが確認できたならば、運航・客室とも乗務員を交代させずに運航を継続する」との方針が、当該乗員部と機長の間で合意された。

その後、機長は SHIP SIDE に戻り運航再開に備えていたが、確約されたはずの客室本部から当該客室乗務員に対する注意徹底が行われなかった。

OP 副部長：前半部分の「乗員部と機長の間で合意された」までの経過はその通りである。その後の客室本部との対応には、行き違いがあったようだ。HJZ の部長が機側に行き、当該 C/A に状況を確認したが、こちらが予期したような対応はとられなかった。HJZ はそのような使命をおびていた事を知らなかった。聞き取りに出向いた部長は当直に状況を報告しているが、その内容は詳しく聞いていない。

組合：その客室本部の部長は、ベルトサインの規定違反の事実を把握しながら、状況確認をするのみで注意徹底を図ろうとしなかったのか。

OP 副部長：規定からして PIC の指示に従うのは当たり前だから、特段客室本部としてベルトサインの規定遵守を図ることが任務と認識していなかった。

組合:その後欠航が決まった段階で、客室乗務員は早々と1時間後の便でDH移動が決定された。

これを見ても客室本部は事実関係を詳しく調査する気は無かったのではないか。

OP 副部長:その後、私と客本との話し合いで、事情聴取が必要と判断し、当該先任は再度DHで東京へ戻った。

組合:機長の指示を面従腹背で無視したC/Aに対して、注意もしなければ詳しく調査しようともしない姿勢は信じられない。HJZは何故自分の任務を知らなかったのか、何をしに機側へ行ったのか、当直に対し何をどう報告したのかなど、今後徹底的に追及する。今回の事については既に色々な所で風評も出されている。当該機長の名誉に関わる問題である。一刻も早く客室本部の確認を取るべきである。

OP 副部長:フライトキャンセルという結果から、社内で色々な捉え方をされているのは確かだ。客室本部の確認について、約束はできないが今週中ぐらいにはできると思う。

客本の職制は、規定遵守の意義を強調するどころか

「インターフォンは筒抜けだから気をつける」……？！

組合:客室本部が本気で職場に規定遵守を徹底するつもりならば、今回の事例について、組織は職場に率先して注意するはずだ。しかし、実際には口をつぐんでいる職制も多いし、ブリーフィングで次のように説明している職制もいると聞いている。

「噂で聞いていると思うけども、こういうことがあったので、Taxiing中は座っててください。規定を守らないと、いろいろ問題が起きてきますから」

「Taxiing中にC/Aがジャケットの返却をしているのをインターフォンのやり取りからキャプテンが分かった。インターフォンの取り扱いには気をつけて下さい」

「767とDC10はインターフォンがオブザーブ出来て筒抜けなのをご存知ですよ」

規定の趣旨を説明するどころか、これでは「問題を起こすな」あるいは「誤魔化してやれ」と言っているのと同じである。組織としておかしいと思わないのか。

本部長:確認してみなければわからない……。事実とすれば問題だ。

組合:全て事実である。運航本部は軽く見られているのではないか。PICの言う事を聞かなくても、自分たちは評価される、との規範があるからこのようなことが起こる。そこを是正しないと解決しない。

本部長:……………。

組合:これまで何人のC/Aがベルトサインに従わずに怪我をしているのか。客室本部は部下が怪我をしてもその責任を一切取らず、機長は規定に従うように再三指示しても、結局責任を取られるのは機長である。706事故でも然りだ。こんな事態を私たちはとても黙ってられない。早急に客本交渉を開催するよう求める。

航務部長発言「安全は後回しだ」

板垣副本部長:不適切な発言との謝罪があった。

組合: 運航の安全に重大な悪影響を及ぼし、機長権限を越えた「不適切な」発言だ。

副本部長: そのように考えている。

組合: 次に航務部長の発言を確認したい。以下の報告どおりということでしょうか？

乗員部と当該機長などの間で話が進められている間に、東空支航務部長がやってきて、当該機長に対し「東空支として嚴重に抗議する。一体何時まで待たせる気なのか」と強い口調で発言し、運航の安全に関わる問題であるとの説明に対しても「そんな話をするつもりはない。安全に関する論議は後回しだ。」と一方的にまくし立てた。

OP 副本部長: 前半部分は概ねその通りである。また安全に関わる部分についても概ねそのような発言があったと確認しており、本部としては言い過ぎ、との認識である。

組合: 航務部長の発言で、事態打開と運航維持に向け努力していたその場が混乱し、無駄な時間を割かれる事になったとの報告があがっている。安全規定の不履行を認知し、その対策を差し置いて運航再開を迫るような発言、そして機長の判断に対し圧力をかけるような発言は到底看過できない。

OP 副本部長: 機内に機長がいなかった為、旅客に対する案内の仕方が分からない中で、東空支としても混乱をしていた。旅客に対してどのように説明して良いか分からない中、あのような発言となった。

板垣副本部長: 当該部長は本部に対し「不適切な発言であった」との謝罪があり、当該機長にも伝えた。

組合: 部長の一連の発言は事態解決を混乱させたのみならず、運航の安全に重大な悪影響を及ぼすものだ。先程本部は「言い過ぎ」と表現したがそうではない。機長権限を越えた「不適切な」発言である。そういう認識は持っているのか。

板垣副本部長: そのように考えている。

組合: 当該部長はかつてディスパッチ業務の現場にいて、機長とディスパッチのどちらかが「否」と言えばフライトが成り立たないという立場にあったはずだ。その人がこのような発言をすること自体、機長の安全に対する権限についての理解度が組織的に欠落しているとしか言いようがない。

最後まで努力した機長に欠航の責任はない！

組合: 369 便欠航にいたる経過は次のように報告されており、機長の知らないところで欠航が決定されている。これは機長の意に反した欠航だったのではないか。

機長は機内に戻り運航再開に備えていたが、確約されたはずの客室本部から当該客室乗務員に対する注意徹底が行われず、機長の与り知らぬ間に欠航が決定され、予定出発時刻をおよそ 15 分程度過ぎた頃になって、突然機長は欠航を知らされた。

OP 副本部長: HJZ の行動の行き違いがアンラッキーにつながった。

組合：フライトキャンセルはどのセクションの判断なのか？局には報告したのか？

OP 副部長：FOC である。局へは報告していないし、今後もするつもりもない。

組合：旅客に対して欠航の理由はなんと説明したのか。

OP 副部長：「乗員の体調不良」と言った。

組合：誰の体調か。

OP 副部長：……。

組合：一番挙げてはいけない理由だ。航空法や社内規定に基づき職責を全うし、同時に乗客への迷惑を最小限に食い止めるよう努力していた乗員が一番傷つく内容ではないか。

OP 副部長：……。

組合：旅客に対しては“機長の安全上の判断”と言えれば理解してくれるはずである。東空支に本部から嚴重に注意すべきだ。本部としては、機長の意に反して欠航となっており機長には責任はない、との認識でよいか。

OP 副部長：各段階の状況を詳しく調べてから判断するが、最初の段階での規定違反がもとになっており、その立場に立って考えている。

組合：1LEG 目、あるいは 2LEG 目で C/A がタービュランスで怪我をしたら当該機長はどうなっていたと思うか。とんでもない認識である。基本的には本部は機長の認識と同じ、と言う事が大切である。

萩尾本部長：安全に対する機長の判断を本部としては全面的に支持する。ただ今回、結果的にフライトがキャンセルという残念な結果となってしまったので、今後、再び起こらないように、何かもっと良い方法はなかったかというケーススタディーとして、情報を集めている。

組合：当該機長が誤解やいわれなき非難にさらされぬよう社内外に周知徹底すべきだ。

本部長：先ほど言ったとおりである。

JL322 便事故について早急に交渉の場をセットせよ！

組合：昨年 6 月、「離陸準備完了」連絡後の TAXI 中に発生した 322 便事故について、関係乗員などに対し、事故調より報告書案が示されたようだが、再発防止に向けた真の事故原因が究明されるか、我々としても重大な関心を持っている。事故調査委員会に対して、会社としてはここに疑問あり、ということ伝えるべきである。また事態は急を要するので、別途交渉の場を持つように要求する。

岸田企画部長：検討する。

「共同引き受け」について説明の場を！

組合：新しい J・J 体制の中で、「共同引き受け」についての説明の場を早急にセットするよう求める。

OP 副部長：共同引き受けの説明については、本部でよければ説明する。