



全日空 FE 2 名が JAL グループで乗務開始！

1999 年半ば頃、JAS では外国人 FE 大量退職と A300-600R 型機のリバース不作動処置 TCD が出されたことと A300 型機での代替運航が多数発生しました。この事態に伴う FE マンニング不足と全日空 FE の職場の幅を広げることをおもな理由として、2000 年 8 月より ANA から JAS への FE 出向が行われてきました。最大で 11 名が JAS に出向し、これまで SARS やイラク戦争による国際線の客況の落ち込みをカバーする国内線を支える A300 型機の運航に大きく寄与してきましたが、JJ 統合 PHASE を目前に控え、JAS 労組 FE 支部が出向者を除いた人員では安定した運航が出来ない可能性があることを再三再四指摘したにもかかわらず、この 1 月をもって会社は出向の契約を完全に終了させようとしてきました。

ところが今年 1 月、エンジントラブルによる MD80 型機の運航停止で、A300 型機による代替運航が多数発生したことにより FE マンニングが逼迫し、その結果として PHASE 以降の“ANA FE の JAL グループへの出向”が今般実現したものです。

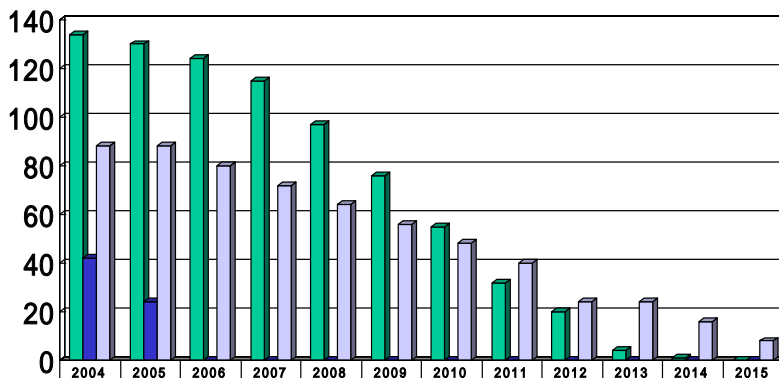
当初全日空は、当該乗員の ANA への復帰訓練等のスケジュールをすでに確定させていたことから変更は難しいとしていましたが、交渉の結果『経営上のライバルではあっても困ったときの支援はする』として、何とか 2 名の契約延長について調整がなされ、いわば“敵に塩を送る”格好となったものです。

一方で、ANA の FE 職場では B747 型機の稼働が次第に減らされつつあり、近い将来人員に余剰が発生することが予想されています。ACA (全日空乗員組合) は、NCA(日本貨物航空)を ANA FE の職場として積極的に活用するとともに、他社での乗務機会を探るよう会社に要請しています。これまでも ANA 経営は JAL に対し、ANA で余剰が見込まれる人員の受け入れを要請してきましたが、JAL はこれを頑なに拒否しています。

JAL グループには、契約制の外国人乗員が数多く存在します。人件費等費用の分担を具体的に考慮すれば、JAL グループの外国人枠の一部を ANA の日本人に割り当てることは決して不合理なことではないと言えます。JAL グループでは大量の契約制外国人乗員によって現在の運航体制が維持され、かたや ANA では余剰が発生するであろう状況となっているのです。日本の航空会社として日本人が運航を担当するという意味でも、これまでの“借り”を返すという意味でも、JAL グループは契約制外国人乗員に代えて ANA の日本人を受け入れていくべきではないのでしょうか？

困ったときには他人に頼るが、頼った相手が困っていても知らん顔という姿勢は JAL グループとしてあまりに身勝手に、今こそ“借り”を返すときなのではないのでしょうか？

全日空FE年齢と機材の関係



JAL, JALways FE の人員構成

2004年3月1日現在

