



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

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
E-mail:office@alpajapan.org

www.alpajapan.org

Date 2006.01.12

No. 29 - 17

RA の労働条件向上なくして、私たちの前進はない！

航空経営は、劣悪な労働条件を RA: Regional Aviation(地域航空)に押し付け、更なる利潤追求をしております。日乗連としては、この問題は、RA だけにとどまらず、全体的な問題と捉えております。皆様にその詳細をニュースでお伝えしていくことにより運動の前進に貢献することとの観点からシリーズで報告していきます。

シリーズ : オリエントアルエアブリッジ乗員組合

路線 長崎 吉岐・長崎 福江・長崎 鹿児島・長崎 対馬・長崎 宮崎・長崎 上五島・長崎 小値賀

機材 ボンバルディア式 DHC-8-201 型 ブリテン・ノーマン式 BN-2B-20 型



2機



3機

組合員数 機長: 3名 副操縦士 5名

最大の課題点

1. 勤務に関して

1ヶ月当たりの公休は9日で、基本的なパターンは3日働いて1日休みのパターンとなることが多い。1日当たりのレグ数は6レグが基本となっている。また訓練・基準・審査・スケジュール作成等の地上業務関連の専門スタッフがいなかったため、乗員が兼務している。このため、FLTの前後にこれらの地上業務をすることも多い。

2. 移行昇格体系に関して

今年度末(06年3月末)でBN2の運航が終了することになっており、それに伴いBN2機長1名(30代半ば)はDHC8副操縦士として移行予定。現DHC8副操縦士の機長昇格に関しては、当社では機長昇格のための時間要件は社内規定にはないため、航空法での機長飛行換算時間1500時間を満たし次第、昇格訓練に入るという形になっている。なお参考までに、PUSのカウントを最大150時間としている会社もあると思うが、当社ではPUS実施の際の機長資格が教官資格以上の機長となっているため、PUS最大150時間という制限はない。機長昇格までの期間としては、副操縦士としてチェックアウト後約4年ということとかなり早い部類に入ると思う。

3. 訓練の問題に関して

DHC8-200のSIMは国内にはないため、機長昇格等の長期訓練はトロントで、定期訓練等の短期訓練はシアトルで実施している。いずれにしても、国内にSIMがあれば日程的には短期間で済むところだが、移動等に時間を要し期間も国内での訓練に比べ長くなってしまったため、ただでさえ少ない人数の中、それらの訓練中は更に人員繰りが苦しくなることもしばしばである。また、現在DHC8は2機で最大1日26便というフル稼働状態の中、実機訓練を実施しなければならない際は、数少ない便間での訓練の実施を調整せざるを得ず、最悪定期便を止めて訓練せざるを得ない場合もある。



4. 将来の不安に関して

日本の航空業界が赤系、青系という2つの色で構成されていく中、数少ない独立系であり、また会社の将来性・方向性が全くみえないという不安、これに尽きる。今年4月よりBN2 運航停止に伴い、補助金がなくなるため、準民間企業から純民間企業となり今後の会社の動向としてここ1年~2年が非常に大事になってくると思う。

5. 賃金面に関して

DHC8 機長(35歳)で年収約850万、副操縦士(30歳)で年収約650万と業界最低レベルにあり、今後への課題は多い。なお前述したFLT前後の地上勤務に関しては、残業代として支払われる。また社内での退職金の制度は確立しておらず、任意で中小企業退職金共済へ加入している状態である。

6. 路線の特性

長崎をベースに、DHC8では壱岐、対馬、福江、鹿児島、宮崎を、BN2では上五島、小値賀を結んでいる。ブロックで30分~40分のレグなので、巡航が短い。また巡航高度も最大12,000ftと低高度を飛行しており、島が多いという特性上、気流が悪いことが多い。

7. 路線特有の問題点

DHC8に関しては、2機しかないため、全ての就航地で利便性の高い時間設定にすることは難しい。このため、宮崎便は昼に1便、福江・壱岐の最終便は16時台発と旅客にとっては非常に不便な時刻設定となっている。また、予備機がないため、1機が故障した場合は、即欠航となってしまうことがしばしばある。

BN2に関しては、前述の通り今年度一杯の運航であるが、1日8便を3名で回しているため、2人休みの際には、1人で8レグ全て飛ぶという日もある。また1人乗りでVFRでの運航という特性上、WXに左右されやすく欠航も多い。

8. 単組での問題点

組合員数が8名という少数であり、1人1人に課せられている役割が大きい。また組合活動の際の休みを会社側は認めておらず、会議に出席する際には、公休ないし有休をとり出席しなければならないという辛い面があり、かつ乗員繰りの面からもなかなかまとめて休みがとりにくく、なかなか会議に出席できないことが多い。そのため、色々な情報の交換をする機会に恵まれていないのが現状である。

過酷な勤務
の一例

DHC8

長崎 対馬 長崎 福江 長崎 鹿児島 長崎
合計飛行時間3時間20分、勤務時間6時間20分

BN2

長崎 小値賀 長崎 上五島 長崎 小値賀 長崎 上五島 長崎
合計飛行時間4時間40分、勤務時間9時間55分

日乗連
メンバーへの
ひとこと

なかなか会議に出席できず申し訳ございません。今後の当社の方向性を考えていく上でもRAでの情報交換は非常に重要であると考えております。当社では特に労働条件の向上も含めて、今後の検討課題は大変多いという現状です。今後とも皆様と共に、よりよい労働環境をつくるため頑張っていきたいと思っておりますので、今後ともどうぞ宜しくお願い致します。