



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2006.01.18

No. 29 - 20

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

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の観点からシリーズで報告していきます。

シリーズ : ジャルエクスプレス乗員組合

路線	自社便 大阪(伊丹) = 仙台(6便/日)、仙台 = 札幌(4便/日) 大阪(伊丹) = 大分(2便/日)、大阪(伊丹) = 熊本(4便/日)、大阪(伊丹) = 長崎(3便/日) 名古屋(中部) = 熊本(2便/日)、名古屋(中部) = 長崎(1便/日) 受託便 大阪(伊丹) = 札幌・福島・福岡・宮崎、大阪(関西) = 函館・福島 名古屋(中部) = 札幌・福岡・鹿児島・沖縄	
機材	 B737-400 8機	 MD 81 4機
組合員数	機長: 19名(うち特別組合員3名) 副操縦士: 55名	
最大の 問題点	<ul style="list-style-type: none"> 同型機種を運航する他社との待遇の格差や2年以上にも及ぶ待機期間の長さが入社希望者のモチベーションを下げ、応募者数が激減した上に少数ながら内定者が他社に流れている状態です。これらの情報が組合員にも影響し、組合員自身のモチベーション低下にもつながっています。 当初、JEXは有資格者の採用にて訓練費の削減を行ってきましたが、今後の乗員計画の変更に伴い、4月より自社養成を開始します。これに対して自費にて免許を取得し、自己でリスクを負って入社してきた現組合員に対する対応が全く取られていない為、多くの組合員が自社養成を待遇の格差であると捉えています。 昨年判決が下されたJAL-Iに対する「国内線勤務は3日まで」の判決に対して、JEXは別会社との見解により現在でも3泊4日の勤務が行われています。JEXではJALグループ会社としてJAL便を受託し、JAL-Iより出向機長を受け入れているにも関わらず、他社であるとの立場を譲りません。 JAL受託運航路線の多機種混在路線(例: 中部 = 那覇)において統一されたブロックタイムを適用されている為、巡航速度の遅いB737を運航しているJEXでは、常に時間的にタイトな運航を強いられています。 地上でのターンアラウンドが最短25分で路便が組まれています(現在の平均的なターンアラウンドは30~35分)。会社は機材の運航効率と伊丹空港の運用制限により仕方なく運用していることを理解して欲しいとしています。25分でのターンアラウンドは、安全運航を阻害する重大な要因となっています。 JEXは基本的に公共交通機関での出退社を原則としています。但し、会社は2泊3日以上勤務及び一部の早朝発便などにのみ配車を付けています(早朝発の2泊未満の便に関しては往路のみ配車)。現在はそれら以外の勤務に関して自家用車による通勤で対 	



	<p>応している状態です。自家用車を持たない組合員はステイバック等を持参して朝の通勤時間帯などをバス・電車等での通勤を余儀なくされています。特に雨天等では大変な負担となっています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 年棒制による賃金体系の為、各種手当などは全て年棒に組み込まれているとの会社の見解により、個人の生活環境の変化(結婚、出産)などによる負担の増加に対して、家族手当等の会社の補助が受けられません。また、JEXでは基地近郊15kmに居住地を限定されていますが、住宅手当なども年棒に組み込まれているとの見解により住居に対する補助もありません。これらが、低賃金ともあいまって、組合員に大きな負担となっています。 ・ 機長養成が急務のJEXにおいて会社の体制が依然として整備されていません。一部ライン教官はライン評論家と化して、訓練生の批評のみに徹しています。その為、健全な路線訓練が行われず、機長昇格率は約3割と低迷しています。会社としてもその実情を把握して対応を始めてはいますが、いまだ有効な解決策は見出せず、依然激しい論争が繰り返されています。
<p>過酷な勤務の一例</p>	<p>最近のJEXにおいては、会社設立当初のような過酷な勤務パターンは組まれていません。しかし現在でも以下のような、短いターンアラウンドを主とした乗員への負担の大きいパターンが組まれています。</p> <p>3泊4日勤務パターン(合計13レグ)</p> <p>伊丹 仙台 千歳 仙台 中部(S/U 13:50-D/O 21:35 勤務時間 7+45) 中部 成田 中部 熊本 中部(S/U 13:25-D/O 21:30 勤務時間 8+05) 中部 福岡 中部 千歳 (S/U 15:00-D/O 21:45 勤務時間 6+45) 千歳 仙台 伊丹 (S/U 14:15-D/O 18:45 勤務時間 4+30)</p> <p>この乗務パターンでは2日目以外の全てのレグにおいてターンアラウンドが35分と30分で構成され、満席時や降雪時には定刻を維持することはまず不可能です。常に激しいタイムストレスを受けながら、到着遅れにより予定勤務時間を越えて乗務しています。また、同様の理由により乗員はターンアラウンドに休憩も無いまま勤務を続け、特に客室乗務員に関しては1日中食事もまともに取ることが出来ないのが現状です。</p> <p>3泊4日勤務パターン(合計10レグ)</p> <p>伊丹 仙台 伊丹 仙台 (S/U 09:00-D/O 15:05 勤務時間 6+05) 仙台 中部 那覇 - 中部 (S/U 06:45-D/O 15:35 勤務時間 8+50) 中部 仙台 千歳 仙台 (S/U 07:00-D/O 13:00 勤務時間 6+00) 仙台 伊丹 (S/U 07:00-D/O 09:45 勤務時間 2+45)</p> <p>この乗務パターンにおいては35～40分のターンアラウンドが計画され、2日目の那覇においては1時間5分のターンアラウンドが計画されています。しかしこの1時間5分の間には機材の交換が行われる為、乗員は一旦降機して新たに到着する機材に乗り換えて乗務を続けなければなりません。また当該路線は、多機種混合路線でブロックタイムが恒常的に不足しています。</p>
<p>日乗連メンバーへのひとつ</p>	<p>幹事会等への出席がままなりませんこと、平にお詫び申し上げます。JEXでも他のRAと同様、組合活動は公休・有給を使用しなければならぬ為、東京での会合に参加することが、人的にも時間的にも厳しい状態です。</p> <p>会社自体はJALグループ内で小型機材の運航会社として今後の急成長が見込まれていますが、残念ながら乗員はそれに見合った待遇を享受していません。今後、数百名規模に拡大する見込みの組合として、組合員相互の団結など組合内の問題に加え、今後のJEX乗組の動きが日本の乗員全体の待遇にも影響しかねない局面を迎えることも想定しつつ、内外に対しての責任を果たしてゆかなければならないと考えております。</p> <p>JEX乗組は漸く5年目を迎えたところです。経験の少ない私たちにとって、これから迎える局面はあまりにも難しく単組のみでは到底乗り切れることは出来ません。JEX単組でどれだけ頑張ってみても大きな効果は得られないことはこの数年ではっきりとしました。今後は、グループに拘らずRA各社で団結し、さらに私どもの親会社にあたる大手航空会社の皆さんの力添えが絶対不可欠です。どうか、これまで以上のご協力を宜しくお願いいたします。</p>