



### 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 最終回：琉球エアコミューター乗員組合

路線	那覇 奄美・与論・久米島・南大東・北大東・与那国・粟国・慶良間 南大東 北大東 石垣 与那国・宮古・波照間・多良間、宮古 多良間
機材	ボンバルディア式 DHC-8-103 型: 4機 プリテン、ノーマン式 BN-2B-26 型: 3機
組合員数	機長 7人(内特別組合員2名) 副操縦士 9人
最大の 問題点	<p><b>親会社の横暴な子会社利用</b></p> <p>昨年の暮れにやっと創立20周年を迎えた歴史の浅い会社で、発足当初はBN-2 アイランダー(9人乗り)2機で那覇 慶良間を10往復程度する不定期路線と、使用事業としてはそこそこ利益の出せる会社であった。そして、当時の南西航空がそこに目を付け、飛ばせば飛びだけ赤字になるDHC-6 ツインオッター(19人乗り)をRAC程度の人件費なら十分に儲かると計算して、RACを子会社化し、機材及び路線を移管した。当初その運航及び乗員養成が軌道に乗るまでCAPTは全員JTA又はJALからの出向者であった。出向機長もぼつりぼつりと定年を迎え、しだいにプロパーのCAPTも数人誕生した頃、やはり人件費の安いRACではツインオッター路線で黒字が出せるようになり、更に離島振興予算が法制化され、国や県からRACに補助金が出る事となると、親会社が横暴ぶりを発揮し、それまで無償支援などと称していたものを次から次へと有償化し、しかも法外な値段でむしり取っていった。当時DHC-6のRACへのリース料はANKがADKにリースしていた額の3倍額だと言われている。人事においてもRACプロパー乗員のモラルを踏みにじる行為が幾度も繰り返された。バブル期にJTAが採用し、地上で数年遊んでいた自社養成訓練生を自分の所で面倒見きれなくなり、RACへ出向させたり、その数年後JTAのYS-11が退役となると、その要員を自社で面倒見きれずCOPIを含めてRACへ出向させたり、定年まであと数ヶ月あるYS-11 CAPTの職場を確保するため、ツインオッター退役の延長を強要しRACへ出向させたり、こうした背景の中、当時RACで採用されたプロパーの訓練生約6人は自然淘汰されて行ったという、許されざる非道な歴史がある。その後、ツインオッターの後継機として現DHC-8を導入する事となったが、国内初導入ということもあり、厳格なスタンダードプロシージャーを確立し、それに従えない者は排除する方針が固まった。しかし逆にそれが功を奏し、上手くその波に乗れたのはプロパー乗員の方であり、現在ではRACのプロパー乗員がDHC-8の基幹を占めていると言っても過言ではない。また、プロパー乗員の充実を図るため最近約10年ぶりに若い訓練生6名を採用し、将来の定年退職者の欠員に備える事となった。</p> <p><b>賃金</b></p> <p>機長 単価7460円、副操縦士 単価5260円 の50時間保障、50時間超については同レートで上乘せとなり、かなり飛ばせばそれなりの金額にはなるが、いずれにしても、機長が、親会社から出向している副操縦士より低賃金であるということはいっそうモラルの低下を招いている。</p> <p>教官手当はわずか2万しかなく、保障も50時間で、座学やシミュレーターも同時に受け持ちほとんど50時間を越える月は無い無残な状況である。それを補う名目で、教官イコール管理職としているが、課長手当も2万しかなく、残業代もつかないのは逆に迷惑である。</p> <p><b>昇格、訓練</b></p> <p>出身ソースがまちまちの為、技量や経験に個人差があり、明確なセニョリティーは無い。入社順を基調とし、必要経験を満たし、会社の資格審議委員会なるものの指名を受けた者順となっているが、なかなか全員が納得できる内容ではない。今後はDHC-8のCOPI発令順を目安とする方針であるが、数々の割り込み人事が</p>

	<p>あり、会社に15年もいるけど、最近やっとDHC-8の席に座った者もいる。また、希望しているがその席に座れていない者もいる。出向副操縦士受け入れの条件で、期限を切って訓練をさせプロパー乗員のプロモーションを阻害しない事とあったが、その期限は優に二倍を超えている。乗員部長（JTAから派遣）にその件を問いただすと、それは前任者が決めた事で私はそんな事は知らないだ。ツインオッターなどはATRの保持が不要であったため一般比較はできないが、その者の下位になっている者数名は最近やっとATPLまでたどり着いたが、こんな小さな会社で、すでに入社から12年の歳月が流れている。</p> <p><b>安全</b></p> <p>出発基地の那覇、宮古、以外の寄港地には整備員が不在で、整備員を同乗させる等の努力は微塵も見えない。寄港地での故障に対し乗員がINOP処置等を施せる根拠となる規定が無い。それでもやらせている。PILOTの常識としては信じ難いMELが多数存在する。のみならず整備サイドはメーカーが後進国用に用意した？更にDEGRADEされたMELの採用を希望している。その他不具合と知りながら、斜めに見てWITH INNLIMITみたいな事象を次の重整備まで引っ張ろうとすることは日常である。これも乗員と同様に整備士の採用を手控え、ライン整備以外は全てJTAに委託する方向に誘導させられ、現場の整備作業能力がものすごく低下している事に他ならない。</p> <p><b>組合内部の問題</b></p> <p>わずか十数名の組合で、資金力も人力も乏しく、組合活動保障などは出せる訳も無く、休日に活動した者、1日2000円、オーバーナイト日当2500円、交通費はバス代換算、深夜早朝はTAXI代程度の補助しか出せず、数名の意欲のある者がボランティアで活動している状態。</p> <p>ほとんどの組合員は保障時間超えのFLT PAYや僅かな手当を集めることに終始し、まっ、そうせざるを得ないのだが、貯まった小金(我々にしては大金)で、安っぽい幸福感に満足してしまい、いつまでたってもそこから脱却できない。中にはほとんど有給休暇を使わない者、せっかく手にしたJAL AF券を一回も使ったことが無い者がいるとかで、そこまできているのかと、ちょっとため息が出た。</p>
<p><b>過酷な勤務の一例</b></p>	<p>最長路線 1時間30分、最短路線 10分、ほとんどが30～45分の路線を毎日のように5や6LDGをしているため月80～100LDG程度の勤務となっている。最近は慢性的な人員不足解消のための努力が見られ、多くても月70時間弱、たいがい60時間前後となっているが、PE不合格者や病人などが発生すると元の木阿弥で、STBYはほとんど不在、STBY要員の時間外起用、当日のスケジュールチェンジ、有給休暇取得制限(禁止?)、7LDGの協力依頼、就業規則をオーバーする勤務時間etcである。</p> <p>GND STY TIMEは20分、一部、搭載や給油能力の貧弱な基地は25分、時刻表のブロックタイムはほとんどでたらめで、OKA以外の飛行場では7割がたCANX IFRでほとんど直線飛行みたいなものを統計し、5分単位への2捨3入とし、例)南大東 北大東 直線距離で6マイルVFRでFLT3分であるが、この路線のブロックタイムは10分となっている。TAXI4分、FLT3分、TAXI BACK3分の計算で、IMC時のSIDおよびハイステーションからのティアドロップAPPはいったいどこへ行っちゃったんだらうねえ。那覇 久米島はJTAも飛んでいるが、JTAは35分、RACは30分になっている。こんな調子で、沖縄地方 IMC時には飛ばば飛ばほど遅れて行き、1日のFLTが終わると、1hの遅れは普通である。当然他社便へのMISS CONEXは頻繁に発生し、また、NIGHT施設の無い大東便などは、運行の可否が日没時刻に左右され、前便到着遅れによる日没欠航なんてことも年に数回発生する。それ近くになると、めし食う時間を割いて飛んでくれと各部門から催促が来るありあさまだ。数年前に身を挺して辞職していった元委員長の残した、ひょっとしたらバクリかもしれないが、「無理をさせ、無理をするなど、無理を言う。」という標語を思い出した。</p>
<p><b>日乗連のメンバに一言</b></p>	<p>RA委員会に関しては、自分たちに直接関る身近な問題の討議や、役に立つ学習会等、参加する意欲は湧くものの、幹事会となると、全体会議であるので、直接自分達に関係しない議題に長時間を要し、地方から参加するととなると、たいがい一泊は必要で、休日を入れざるを得ないため、それだけで貴重な生活費となる保障時間越のPAY 数万を稼ぐチャンスを逃してしまうことになり、(そうやって足元しか見れないのでいつまでたっても貧乏人から脱却できないんだとのおしかりを受けそうですが)次第に脚が重くなるのは、たぶんRA各組合の共通意見ではないかと思います。冒頭、親会社を批判しておりますが、あくまでも親会社のやり方を批判しており、当該者やJTA乗員組合(JTOPS)さんを批判しているわけではないので、誤解の無い様お願いします。JTOPSさんにはRAの中では早くから日乗連参加への道を作ってくれたり、会議室を提供してくれたり、その他苦渋の決断と引き換えに各種手当の拡充や労働条件の向上に協力してくれたり、今日RACがクソRAなのに手当等、わりと良さげに見えるのはJTA乗員組合と日乗連の皆様のおかげと感謝しております。これからもRAの底上げにご協力お願い致します。</p>