



Air Line Pilots'
Association of JAPAN

日乗連ニュース ALPA Japan NEWS

発行：Air Line Pilots' Association of Japan
日本乗員組合連絡会議
IND/PGA 委員会
〒144-0043
東京都大田区羽田 5-11-4
alpaiapan.org

Date 2021. 8. 25 No. 45 - 01

日本航空乗員組合 (JFU) の既成乗員導入反対方針について

日本航空、外国人を含む既成乗員導入計画を発表！！

日本航空乗員組合 (JFU) は下記 JFU 「乗員速報 69-005」 のとおり、「既成乗員導入断固反対」の方針を決定しました。日乗連から加盟組合に周知します。



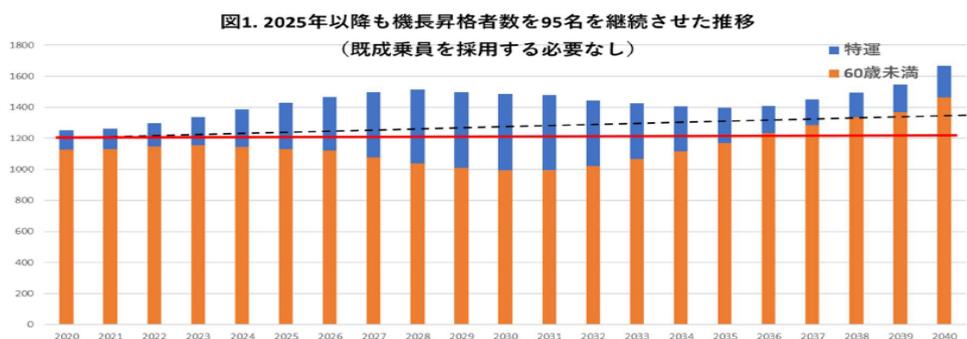
「既成乗員」導入に断固反対する！！ 必要性は認められない 施策に伴う問題に会社は一切答えられず

2021年8月11日執行委員会方針

会社は8月4日、2030年以降の乗員不足に対応するにはJAL所属の乗員では不足するとして、2021年度中の外国人を含む「既成乗員」導入方針を明らかにしました。

組合の反対にもかかわらず、Webinarによる説明会を強行し、組合の頭越しに職場への一方的な説明を行っています。

乗員組合の精緻なデータ解析により、訓練生採用、FO昇格、機長昇格を会社提示の実行乗員計画通りに行えば2030年以降も乗員不足は発生しないことが明らかになっています。



会社は、機材更新や「FO 経験年数を 10 年にする」といった理由により、2025 年度以降の機長昇格数を 60 人程度に減らす計画であると発言しました。今後もフルスイングで機長昇格を行うと言いながらも、2024 年度に計画している 95 名の機長昇格数に近い数は維持せず、機長昇格数を 60 人に落としながら既成乗員の採用を行う事について、会社から十分な説明はなされませんでした。

想定以上に必要数が増えたとしても、他社に比べて著しく多い職制乗員のラインマンニングへの還元、特 SIM 教官の増員、特運の年齢引き上げ、被解雇者・早期退職者の再雇用、時限的な FO SIC など、検討すべき施策はまだあり、既成乗員採用はあまりに安直且つ軽率な判断であると云わざるを得ません。

また、安全上の問題に関しては、母国語や文化が異なる乗員2名により、日本航空がこの10年間会社を挙げて導入してきた TEM、MCC に基づいた運航が担保できるのかどうかという職場の懸念に対して、会社は一切回答することが出来ませんでした。

採用時の STD5 の確認についても、明確な答えは示さず、賃金制度や待遇、勤務通勤制度など労働条件についても開示する考えはないとの答えに終始しました。それらを開示されないことが職場の荒廃に繋がりがねない懸念についてまでも理解を示しませんでした。

かつての高稼働時代、乗員不足ではないと強弁していた進運航本部長でさえ、外国人乗員採用については、解雇問題が解決していない中では、順番が違おうと発言されていました。被解雇者の優先的再雇用、自主退職した乗員の採用、そして解雇問題の完全解決なしに既成乗員の採用など、到底受け入れられるものではありません。

15年以上機長昇格の機会を得られず飛び続けている FO が大勢いる中、彼らのセニョリティを飛び越えて、JAL の機長として既成乗員が採用されることには、非常に大きな反発があります。受け入れ側の気持ちを無視して強行されるとすれば、採用される側も肩身が狭い思いを抱くでしょうし、双方のわだかまりが、安全運航の阻害要因ともなりかねません。

緊急アンケートの結果についても、職場の70%を超える方が明確に反対、条件付きも含め賛成意見は僅か6%でした。賛成された方の理由も被解雇者や自主退職した仲間を戻すためといったものが多く上がっています。また、どちらでもないという回答の中には、この施策実施の前に解決すべき問題があり、このままでは受け入れることはできないという声が多く見受けられます。

既成乗員の採用に



以上のことから、乗員組合は「既成乗員」導入に断固反対します。

略語について（日乗連脚注）

TEM=Threat and Error Management

MCC=Multi Crew Co-operation

STD5=日本航空における機長相当の能力

FO SIC=First Officer Second In Command マルチ・ダブル編成における ATPL 副操縦士による巡航中の機長代行業務

特運=特別運航乗務員 60歳以上の加齢乗員

特 SIM=特別シミュレーター教官 60歳以上のシミュレーター教官

以上