日本航空 OB 乗員 有志の会ニュース

2011. 05. 25

No.11-019

HP：http://jalfltcrewob.web.fc2.com/
Mail：jalfltcrewob@gmail.com

安全で明るいJAL

“再建中だから・・”を超えた、行き過ぎた「切り下げ」

管財人は JAL を内部崩壊に導くのか！？

検証・「労働条件の大幅切り下げ」への危惧について

「企業年金の受給額切り下げ」も記憶に新しいところですが（被告準備書面によると、改定は現在も検討中だそうです）その後、あらゆる労働条件・手当の切り下げ・廃止が行われています。

社機私用搭乗制度、パーディアム、DH 座席等級、機内食、Y シャツは無償クリーニングの対象外、特別繰り越し休暇、乗員年金、LOL、健保、などなど書ききれません。

被告準備書面 解雇回避措置一覧を参照してください

出退勤は原則公共輸送機関となっています（運航乗務職は公共交通機関利用不可時間帯および、乗務の出勤時の自宅～最寄駅(最寄パスターミナル)間に限り、タクシー利用を可）

「乗務手当＝変動給制度」により、生活・モラル・安全など深刻な問題が

乗員速報 57-221 よりピックアップ

変動給はスケジュールのアサインによって変わるし、個人個人で不平等の割合はかなり大きく違ってくる。

病気をおしてフライトし、宿泊先で倒れる

コラム

１９６０年から ６１年にかけ日本航空乗員組合は外人乗員との賃金格差（機長で外人４０万円/月、日本人１０万円/月）是正と、ジェット機導入に伴う労働条件改善を求め、 争議権を確立して闘いました。

その結果、中労委の斡旋を経て乗務手当６０時間保障制度や、勤務条件（離着陸回数を基準にした勤務、乗務時間をカウントする）の確立を実現させました（L.O.L、自動車送迎制度などもこの時期に ）。 その影響を受け、日航の地上や、全日空でも争議権のもとに闘い、大幅な労働条件の改善（加給など）や、６５時間保障制度を確立させました。

者も出てくると思う。

乗務変更の依頼に応じ、会社に貢献したら給与が減るというのはありか？

もうフライトは定時性などどうでも良いと思う。

できるだけ早着（定刻着）を目指し、努力している我々の仕事と、時間給は相反する。

特にインシデントの場合、非懲戒と言っているのに、乗務手当がなくなるのは十分大きい懲戒に値する。安全文化に逆行する。誰も報告しなくなります。

移行訓練待機の方（５０時間保障あり）よりも乗務手当が少ない。

「有給」休暇のはずなのにVAC（有給休暇）を取ったら給料が下がるのもおかしい。

40%近いカットでは、生活が激変してしまう。会社に残ったものも生きていかねばならない。

病気になっても無理して飛んでしまう自分が容易に想像できる。お客様に対して本当に失礼な制度だと思う。　（注：一部略語などの補足をしています）

乗員の賃金制度はその生い立ちから見ても「出来高払い」とは違い、生活を担保し安全を守ろうとするものです。
又、さまざまな手当もベースアップの一部として回答されて来ました。

トピック
人事賃金制度の改定による人件費削減効果は、更生計画に盛り込まれていないことは被告も認めるところです。
（裁判陳述　客室2回目・原告代理人より）

乗員組合は、「変動給のうち、フライトタイム５０時間相当分を保証すること」を要求しています。

さらに、勤務問題では次の要求をしています。

「下記路線を現地２泊で予定すること
成田＝ロサンゼルス、
成田＝パリ、
成田＝ロンドン、
成田＝フランクフルト」

（OBS 時に撮影した CB です）

疲労に関して次のようなニュースが出ています。
参考になります。

日乗連ニュース 32-30 疲労のリスクと疲労管理①より

過去の「疲労」に起因する事故事例を見てみると「疲労」そのものが事故の主要な原因になった事例もありますが、その多くは雪や雷雨などの悪天候や、Non-precision Approach 等他特殊な進入においての状況下で一連の事故要因の連鎖の中 乗員が疲労していたことによりそれを断ち切ることが出来なかった事例が多く見られます。
疲労状態を管理できていたならば事故への連鎖（チェーン）は防げたとも言えます。

日乗連ニュース 32-31 疲労のリスクと疲労管理②より

事故原因のひとつに「疲労」が関係した主な事故事例

1985 年 中華航空機 006 便 太平洋上での急降下事故

1993 年 キューバ グアンタナモでの墜落事故

1997 年 大韓航空グアム島 CFIT 事故

1999 年 アメリカン航空機リトルロック空港でのオーバーラン事故（10 名死亡 109 名負傷）

2002 年 Fedex貨物機フロリダ州 Tallahassee空港、深夜早朝Visual Approach中滑走路手前に墜落

2007 年 Shuttle America（6448 便）Cleveland-Hopkins 空港 滑走路オーバーラン事故

2007 年 Pinnacle Airline、ミシガン Traverse City 空港 滑走路オーバーラン事故

徹底的に切り詰め、人を道具のように扱ってなお安全が保てると幻想を持っているのか

航空会社としての存続にも係わる問題との認識が内部、外部から出されつつあります。

シリーズ次回で。