

解雇問題を解決し
安全・安心のJALを

航空連ニュース

航空労組連絡会
大田区羽田 5-11-4 フェニックスビル
Tel 03-3742-3251
Fax 03-5737-7819
No.910 (32-20) 2018年3月5日

事業拡大に見合ったパイロットの確保を！

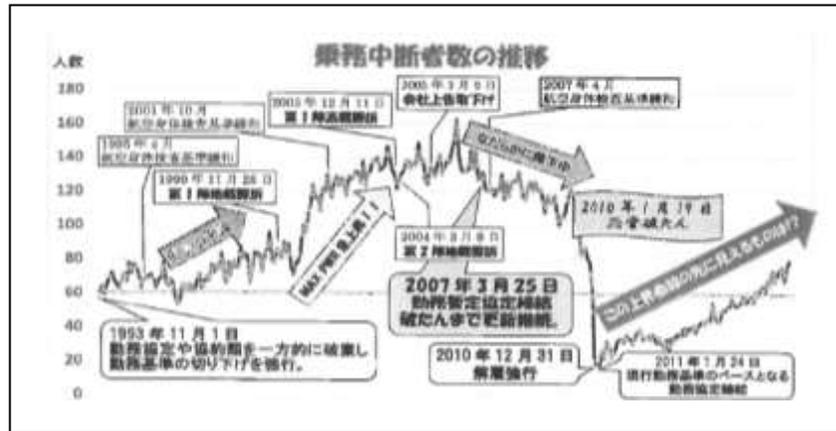
AIR DO が、昨年 11 月 6～25 日までの期間中に、羽田—札幌線と札幌—仙台線の 2 路線で計 17 往復 34 便を運休しました。理由はパイロット不足で、39 人いたボーイング 737 型機の機長のうち 2 人が退職し、その穴埋めができなかったためでした。今年も 2 月の羽田-新千歳において計 26 便が運休しました。ANA や JAL といった大手航空会社に比べて規模が小さい航空会社とはいえ、たった 2 人の退職が正常な運航を妨げてしまうほど、パイロット不足は航空業界にとって大きな問題になっています。

国土交通省は 2022 年時点における日本全体のパイロットの必要数を 6700～7300 人とする予測を発表しています。2020 年のオリンピックに向けて、LCC も含めて国内外で航空路線が急速に拡大されている一方で、2017 年における日本のパイロット総数は約 5700 人。この先 5 年間に最低でも 1000 人のパイロットの補充が必要となる計算ですが、この間に年間 100 人のパイロットが退職するという試算もあり、実際には 5 年間で 1500 人、年間平均 300 人のパイロットを新たに確保する必要があります。

JAL・ANAの勤務状況

JAL の運航乗務員の職場では、年間飛行時間が 960 時間に強行延長されて 1 年が経ちました。日航乗員組合 (JFU) からの報告によると以前より、職場から「厳しい」と言われていた「連続する 12 ヶ月」で 900 時間超えのピークが 2016 年には 109 名であったものが 2017 年には 243 名と倍増し、それに呼応するように乗務中断者は遂に 4% を超えています。職場の疲労はピークを過ぎて疲弊の段階に入ってきていると言っても過言ではない状況です。

JFU では今春闘で「効率優先、稼働強化一辺倒の勤務ならびに体制を見直し、安全を担保するために必要不可欠な人員・作業体制を直ちに構築すること。」と勤務改善と必要な人員確保の要求をしています。



ANA の運航乗務員の職場では、勤務協定制りぎりの勤務がアサインされており、勤務協定制りぎりの勤務がアサインされており、勤務協定制りぎりの勤務がアサインされています。また、月末には月間乗務制限により勤務変更が発生するなど、過酷な勤務が強いられています。現在の乗務中断者は 6 ヶ月以上の病欠が 0.1% 程度。1 ヶ月以上が 3% 程度です。

全日空乗組では、今春闘で昨年に引き続き、今後の人員不足を見据えて年間 65 名の訓練生を確保する要求をしています。

JAL・ANAの事業計画

ANA グループの中期経営戦略では「国内線旅客事業の収益基盤を堅持した上で、国際線旅客事業をさらに成長させ。貨物 LCC・ノンエア各事業についても収入の拡大を図り、2022 年度には 2 兆 5,000 億円規模にせまる企業グループを目指す。」としており、引き続き強気の事業拡大に奔走しています。



JAL は、2 月 28 日、現行中期経営計画の更新版を発表し、今後 10 年で実現する「グランドデザイン」を発表しました。「2027 年度までに就航都市数を現在の 343 都市から 500 都市に増やすほか、国際線旅客収入の海外販売比率を 2016 年度の 30% 強から 50% に引き上げる」との方針を示しました。また、10 年後の売上高 2 兆円、営業利益 2500 億円、時価総額 3 兆円と具体的な数値目標を掲げました。

JAL は今回発表した中期経営計画で大幅な事業拡大を掲げました。また、ANA は 2022 年まで引き続き大幅な事業拡大するとしています。

いずれにしても事業拡大に見合った人員の確保と勤務強化による健康破壊がない、安心して働ける勤務環境の確保が重要といえます。