

日本航空 全日空

客室乗務員

乗務時間、賃金、稼働、送迎、採用の変遷

【乗務時間制限について】

<日本航空>

	1993年まで	1993年	2006年(JJ統合)	2008年～
1か月	80時間	85時間	90時間	95時間
1年	840時間	900時間	960時間	990時間

- ◆2008年には、乗務時間制限だけでなく休養時間や路線特性への配慮なども廃止された。これによって、ロサンゼルスやサンフランシスコ、シドニーが2泊4日から1泊3日も可能になった(季節によって変動するフライトタイムに基づき導入)。ヨーロッパ2泊4日パターン後の休日が3日から2日に、バンクーバー1泊3日パターン後の休日が3日から2日に改悪された。
- ◆国際線往復 DUTY 日帰り便の乗務時間制限が9時間であったものが2010年下期より9時間30分と勤務協定を改悪することによって広州日帰りが可能になる。
- ◆「国内線日帰りパターンと国際線1泊3日パターンを連続させることはオリジナルスケジュールでは作成しない」と2010年までは客室本部が自ら縛りをかけていたがコスト削減を理由にそれも後退させた。

<全日空>

	1987年当時	1995年当時	2004年以降
1か月	87時間/240時間(3暦月)	90時間	100時間
1年	—————	960時間	1080時間

- ◆2004年の勤務協定の改悪により、乗務時間制限がANA乗員と比べ月間10時間、年間120時間増加した。

【賃金について】

<日本航空>

- ◆2006年以降、2年間の基本賃金8%カット
- ◆2008年以降、基準内賃金の恒久的な5%カット。

および乗務手当の5%カットと乗務保障の切り下げ(65時間保障→50時間保障に)

	2006年まで	2008年	2011年1月1日～
乗務手当保障	65時間	50時間	なし(完全出来高制)
客室手当	基本賃金 8% カット(2年間)		なし
世帯手当(住宅、 家族手当)			なし
厚年補助			なし
深夜手当(割増率)	50%	47.5%	25%
年末年始手当 12/30~1/3	9500円	9500円	5000円
土日祝日手当	1500円	1500円	なし
延長手当(割増率)	31%	29.6%	25%
*長時間乗務手当	あり	あり	廃止

*長時間乗務手当：着陸回数に合わせて設定された乗務時間を超えた場合に支払う手当。主に、国際線長時間勤務が支払い対象となっていたもの。

<全日空>

- ◆1996年に「65時間乗務手当保障」が廃止に。
- ◆2005年に「評価制度」が導入され、乗務手当に格差、また切り下げも行われた。
 - ・正社員の乗務手当は、700円/時 → 500円/時に切り下げ
 - ・国内線先任資格者の乗務手当も、1400円/時 → 750円/時に切り下げ

【稼働率 UP の実態について】

<日本航空>

年 度	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
トピックス	JAL/JAS統合	SV3 日間凍結	乗務時間制限		1.19 会社破綻 6 月福岡・大阪基地閉鎖	3.11 震災	バランス 100 に固定
	90/960 時間		90 時間→95 時間		12.31 解雇	5・6 月特別無給休職	当日の編成減措置導入
総配置数	5,636 人	6,473 人	6,409 人	6,114 人	5,087 人	4,744 人	4,378 人
月間稼働時間計画値		64.3 時間	64.3 時間	64.1 時間	61.2 時間	64.5 時間	71.1 時間
月間稼働時間実績値		63.5 時間	64.1 時間	58.7 時間	59.6 時間	66 時間	73.1 時間
年休取得実績 (日)	21.8	22.4	21.0	22.0	21.5	20.1	18.2

* 数字は会社人員計画から CCU 算出

◆稼働時間実績値は '07 年比較で毎月 9.6 時間増。これを年間に置き換えると 115.2 時間増。この数字は '07 年の月平均 63.5 時間で割ると 1.8 か月分になる。更に平均年収は '07 年 617 万円から '12 年 459 万円 (資料 1P 参照) になり 26%減。つまり「'07 年と '12 年を比較すれば年 8.8 か月分の給料で 13.8 か月分働いた」計算になり、おおよそ 5 か月分のコスト削減に寄与したことになる。

【新規採用について】

<日本航空>

	既卒邦人	新卒邦人	海外基地	合計
12 年度	250 人	140 人	260 人	650 人
13 年度	100 人	290 人	270 人	660 人
14 年度	相当数 (70 名)	270 人	240 人	510 人+相当数 (70 名)
15 年度 (予定)		200 人 (内定)		200 人
合計				2020 人+相当数 (70 名)

◆総在籍者数が約 6042 名 (2015 年 1 月現在)。新人の割合は 34%。

◆国内線においては B777 編成 10 名中 7 名、B767 編成 6 名中 4 名が 1 年未満の新人であることも多々ある。また国際線においても外国人の新人と国際線移行で国際線業務不慣

れの（乗務経験 2 年目）の新人が混乗しており機内配置表（アロケーションチャート）作成に苦慮する場面も発生している。

- ◆JAL 経営破たん後のコスト削減策で労働条件は大幅に切り下がり、人員効率アップの稼働強化が進んだ結果、過去 3 年間は毎年 600 名に近い退職がある。
- ◆全日空では 14 年より客室乗務員の正社員化したが JAL は未だ契約制を維持している。今後、労働条件を改善し定着率を上げるためにも正社員化は急務である。

【通勤制度について】

<日本航空>

	2010 年以前	2010 年以降
出社時 タクシー利用	国際線 3 日以上の乗務 国内線 4 日以上の乗務 国際線日帰りで予定乗務時間 8 時間以上 国際線出社スタンバイ NRT から 40 キロ以内居住者 →成田出社 7:30 まで、羽田出社 8:30 まで HND から 40 キロ以内居住者 →成田出社 8:30 まで、羽田出社 7:30 まで	成田出社 7:30 まで 羽田出社 6:30 まで
退社時 タクシー利用	ニューヨーク乗務後の退社時 国内線日帰りで乗務時間 9 時間以上 NRT から 40 キロ以内居住者 →成田退社 21:30 以降、 羽田退社 21:00 時以降 HND から 40 キロ以内居住者 →成田退社 21:00 以降、 羽田退社 21:30 時以降	成田退社 22:31 以降 羽田退社 23:01 以降
成田前泊制度	10:30 以前の成田発早朝便乗務者 ショウアップ 12:00 以前の成田発欧州、米州 直行便乗務予定者でホテルに余室がある場合	なし

* 客室乗務員の出社時間は勤務開始時間ではなく、新人では勤務開始の 2 時間前、新人でなくとも 1 時間前には着替えて出社。また、勤務終了後も退社までには 30 分～1 時間程度かかっている。

<全日空>

	1989年協定	1995年協定	2003年以降
<p>出社時 タクシー利用</p>	<p>《国内線》 06：01～07：30 タクシー利用可 (10,800円を限度) 06：00以前 完全配車</p> <hr/> <p>《国際線》 (千葉県居住者) 自宅～成田間のタクシー利用可 (千葉県以外の居住者) 07：31～20：29まで 自宅～成田間タクシー、スカイライナー リムジンバス等の併用(10,800円を限度) 06：01～07：30、 20：30～21：59 退社の場合 上記に加え限度超は実費支給 22：00～06：00 自宅～成田までタクシー可</p>	<p>【所属事業所】 22：00～06：00 完全配車 06：01～07：30 の場合 (限度額あり)</p> <hr/> <p>《所属事業所外への送迎》 21：00～07：00 完全配車 07：01～08：30 の場合 (限度額あり)</p> <hr/> <p>《その他》 ○乗務時間6時間、勤務時間13時間のいずれかを 超えて予定されている場合 (限度額あり)</p>	<p>06：01～07：00 (限度額あり→地域により12400円等)</p> <p>04：30～06：00 (2万円を限度とし、超える場合は公共交通機関との併用等とする)</p> <hr/> <p>《成田、関空出社》 22：00～08：00</p>
<p>退社時 タクシー利用</p>	<p>《国内線》 20：30～21：59 タクシー利用可 (10,800円を限度) 22：00～ 完全配車</p> <hr/> <p>《国際線》 上記同様</p> <hr/> <p>《その他》 ○乗務時間5時間を超えた場合 ○勤務時間10時間を超えた場合 ○2泊3日で勤務時間が3日連続8時間を超えた場合 ○L/D5回以上の勤務になった場合</p>	<p>【所属事業所】 22：00～06：00 完全配車 退社 06：01～07：30 の場合 (限度額あり)</p> <hr/> <p>《所属事業所外への送迎》 上記同様</p> <hr/> <p>《その他》 ○乗務時間4時間45分以上 ○勤務時間10時間以上 (便乗のみを除く) ○L/D5回以上の勤務になった場合</p>	<p>23：00以降 (2万円を限度とし、超える場合は公共交通機関との併用等とする)</p> <hr/> <p>《成田、関空出社》 22：00～08：00</p>
<p>成田前泊制度</p>	<p>あり</p>	<p>あり</p>	<p>あり</p>

注：配車基準の区分けは、1989年協定当時は「国内線と国際線」としていましたが、その後「所属基地とそれ以外」になりました。