

全ての争議を解決し
安全・安心の航空へ

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.942 (33-14) 2019年3月28日

オリンピックで深刻な乗員不足

2013年4月からオープンスカイが開始されており、2020年東京オリンピックやそれ以降の航空需要に対応するとして、国は更なる首都圏空港の発着枠拡大を行う必要があるとして羽田空港と成田空港の首都圏空港容量を滑走路の増設と飛行経路の見直しなどで年間7.9万回増を計画しています。

2014年4月に羽田の発着枠が拡大されANAでは11便の国際線枠を獲得しましたが、会社側がからの説明では100人のパイロットが必要で、当時のパイロット数では対応できず勤務協定の変更により乗り切りました。また、日本航空では、乗員不足を補うため2017年5月1日に年間の飛行時間制限を900時間から960時間に強行改悪されました。

羽田国際線の年間3.9万回の半分は日米路線となりました。1日24往復のうち日米同数で、残りをJALとANA同数とすると、1日12往復となります。日米路線以外も同数となります。成田も同時期に年間4万回の増枠で、JALとANAで1日24往復のうち8往復と仮定すると、羽田と成田の増便で日本のJALとANAでそれぞれ少なくとも新たに最低でも約140人の乗員が必要になります。あと1年で人員を確保することは不可能であり、更なる乗員の稼働強化が考えられます。

過去のデータから稼働を強化することにより、勤務中断者が増加することから、健康破壊を引き起こす安易な勤務改悪に対しは反対し、抜本的な問題解決に向けた取り組みを行う必要があります。

進んでいない乗員養成

パイロット不足が叫ばれる中で、対応策として2014年4月スカイマーク自社養成を開始しました。またピーチアビエーションとANAウイングスは自社養成パイロットの募集を開始しました。

下表は、ANAパイロットの推移数です2018年度は17名減少しています。2019年度の計画では24名増員となり、2年間で7名しか増員されていません。

会社は、労使協議会で本体の乗員不足に対して、2020年度はANA単体だけではなくエアージャパンとANAウイング3社で対応するとの回答をしましたが、ANAウイングスでは、パイロットに流出が止まらない状況で、疑問があります。

一般乗員※出向派遣者を含む		FY18			FY19	
		計画	実績	計画比	計画	前年度比
昇格数	機長	81	31	▲50	80	+49
	副操縦士	47	46	▲1	63	+17
退職/職変数	機長	34	42	+8	39	▲3
	副操縦士	1	9	+8	0	▲9
総乗員数 (年度末時点)	機長	1,374	1,316	▲58	1,357	+41
	副操縦士	689	730	+41	713	▲17
	合計	2,063	2,046	▲17	2,070	+24

2020年に必要な乗員数

ACAの資料をもとに航空連で必要な乗員数を割り出しました。

〈北米路線の試算〉

平均8.5人日の稼働日として、1日6往復で
 $8.5 \times 6 = 51 / \text{日} \rightarrow 18615 \text{ 人日/年} \rightarrow 18615 \div 212 =$

最低87.8人が必要

〈残りが近距離国際線の場合〉

平均3人日の稼働日として、1日6往復で
 $3 \times 6 = 18 / \text{日} \rightarrow 6570 \text{ 人日/年} \rightarrow 6570 \div 212 =$ 最低31.0人が必要

〈成田の増枠〉

平均3人日の稼働日として、1日4往復と仮定して
 $3 \times 4 = 12 / \text{日} \rightarrow 4380 \text{ 人日/年} \rightarrow 4380 \div 212 =$ 最低20.7人が必要

ACAの労使交渉からの1機当たりの必要乗員数

中大型機	国際線	国内線
必要乗員数	15人	10人

ANAの羽田国際線増枠11往復で会社側は乗員が100人必要だと説明しました。