



# 日乗連ニュース

## ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date: 2006.12.1

No. 30-08

発行：日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan  
幹事会

〒144-0043

東京都大田区羽田5-11-4

フェニックスビル

TEL.03-5705-2770

FAX.03-5705-3274

E-mail:office30@alpajapan.org

11月16日 航空局要請行動報告

### 「管制方式基準」「計器飛行方式・出発方式及び最低気象条件の設定基準」の改定（10月26日施行）に関して、航空局長へ要請書提出

#### 運航課

会社と乗員との間にきちんと情報を周知する方法については確認する必要があるだろう

国が STATE MINIMA を変えた設定上の基準は管制部に聞いてほしい

日乗連：今回の航空局長への要請の趣旨は大きく2点である。今般の「管制方式基準」「計器飛行方式・出発方式及び最低気象条件の設定基準」の改定に関して、会社対応は改定日ぎりぎりに資料を配付し自習での個人対応としている。その結果、改定内容について現場の乗員には正確な理解が行き届いていないのが現状だ。JALI ではチェッカーからも「最低気象条件が全て State Minima に変わった」と誤解しているとの報告があり、現場では議論が百出している。これらは安全運航に直接影響する。今般の基準類の改訂に関し、各々航空運送事業者が所属運航乗務員に対して、安易な手法ではなく、勤務を含め適切な教育・周知方法を実施するよう、事業者に対して十分指導していただきたい。

もう一点は、ライン運航乗務員の意見を日本で代表するのは日乗連であり、現場乗員への周知が必要な各種改訂にあたっては円滑に導入されるためにも、事前の通知および意見の聴取は、日乗連に対して行っていただきたい。

航空局技術部運航課：周知方法や実際どうしているか事業者に聞いてみたい。

日乗連：今回の改正について JAPA に意見具申されたということだが、JAPA からはどのような意見があったのか。

運航課：管制方式基準について JAPA に聞いたと思うが、その理由や具体的内容は聞いていない。

日乗連：今回の改正には、現場乗員が捉えていたこれまでの概念を大きく変える内容が含まれる。大きな改定は変更内容を周知する期間や方法を含め局の中でも検討されるべきである。

運航課：技術部は改正に伴いオペレーターサイドが変更した規程類の審査をしている。今回の改定は技術部ではなく管制本部が担当しているので、変更の中身は管制本部に聞いてほしい。

日乗連：判った。加えて言えば、JALI は10月1日の統合で規程類が変更され、これに伴い分厚い差し替えが月に数回も配布される状況だ。航空法や今回の基準改定が重なり職場は大混乱している。10月1日の統合は承知されているはずだが、何故この時期に変更なのか。

運航課：法改正等の日程上の検討について詳しくは判らない。

日乗連：管制上の高度制限についても、人によりバラバラの理解をしているのが実態である。安全上もこうした事態を防ぐためには、きちんと人を配置して対面式で周知徹底することが不可欠である。



日乗連: JALI では機長組合で言えば「CMV の 1.5 ないし 2 倍は便宜的に設けた値であり厳密な換算は不可能である」「NON PRECISION APP では計算上視認困難でも APP できるようになる」「PAPI が見えなくても PATH を判断しなければならない」等、今回の改正に伴う問題点を指摘し、対応策についても具体的な提案をして会社と交渉を行っている。

日乗連: ANA の状況はお渡しした教宣物にある通り。年末交渉で、労使でどのようなやりとりをしているかを見て頂きたい。今般の規程類改定について会社は改定日のぎりぎりになって資料を配付した。OM の改定が間に合わないとして「THE FLIGHT」で OM SUPPLETENT の内容を記載し配布した。しかし機内搭載でも無く何を報告したら良いかも判らない。更に航空局との調整に時間を要したと言っているがその通りか？規程類の周知方法もあくまでも自習であり勤務時間の設定もしていない。組合が指摘したら「説明会」をやったが、東京のみで、また 9 時～5 時であり参加出来る乗員も限られている。必要に迫られ OFF で参加している乗員もいた。また P RNAV については AV の視聴を勤務時間内に設定していないにもかかわらず、履修報告の提出を求めている。これらも本来勤務時間内にすべきである。局として是非指導をして頂きたい。

運航課: 今お話を聞いて、会社と乗員との間にきちんと情報を周知する方法については確認する必要があるだろう。

日乗連: CMV を ANA は 1.5~2 倍する方式に変更したが、現場では降りられないと言う声がある。たとえ STATE MINIMA が変わったとしても、それらを下回らなければ現行の MINIMA を据え置く事も可能ではないのか？会社は航空局との調整に時間がかかったと説明しているが、現場が十分に理解していないのに、性急に改正を行う必要があるのか。

運航課: 国が STATE MINIMA を変えた設定上の基準は管制部に聞いて欲しい。運航課では改定に伴う変更された OM の審査等を行っている。会社によって変更内容も違うし、今回全社から一度に来た。また局内でも新しい概念が入ってきて変更に関する解釈を求めるという作業もあり、通常の審査より時間がかかった。

日乗連: MINIMA は各事業者が設定するのは当然だが、安全確保のため合理的に設定すれば各社の基準に大きな違いは出ないと思うがいかがか。

運航課: 各社内部で教育、訓練体制の違うのではないか。

日乗連: 局が指導すれば大きく違わないのではないか？

運航課: 局として STATE MINIMA を下回っていないければ言及できない。乗員に不安があるのなら検討をセッションは出来るだろう。

日乗連: 設定基準については別途話を伺うとして、本日は現場乗員の実態を率直に伝えることができ、有意義な話し合いができた。本日の要請内容を航空局長に伝えていただきたい。

日乗連は ICAO の恒久的オブザーバーである IFALPA の日本を代表する乗員組織である。事前に日乗連にも情報をいただければ、国際標準との関連も含めて、基準や規定の改定に関する情報を職場に提供するなどの取り組みも可能であるし、それが現場の混乱を最小限にとどめ航空の安全につながる。今後とも航空の安全のため、情報交換等、積極的に連携し協力していきたいので、話し合いの場を作っていただきたい。



2006年11月16日  
日乗連発第30-05号

国土交通省 航空局長  
鈴木 久泰 殿

日本乗員組合連絡会議  
議長 山崎 秀樹

## 「管制方式基準」及「計器飛行方式による進入方式・出発方式及び最低気象条件の設定基準」等改訂に伴う航空運送事業者への指導徹底に関する要請

今般10月1日の航空輸送の高い安全性を確保するための航空法改正をはじめとして、26日からは「計器飛行による進入方式・出発方式及び最低気象条件の設定基準の全面的な見直し」並びに「管制方式基準の改正」が行われました。

これらの改定は運航に当たって極めて大きなまた重要な変更事項が多数含まれており、現場の乗員は非常に大きなプレッシャーの中準備に追われ、現在もまだ諸々の問題を内在したまま日々の運航を行っています。

それぞれの改定に関し全日空系列各社では、周知方法として社内ホームページに情報を掲載し、同内容の情報をパンフレットとして配布しました。また日本航空系列では、いわゆるインフォメーション等の媒体で周知を計っています。

しかしながら各々の方法に関して大きな問題を抱えており、現場乗員に対して、事業者としての周知徹底責任が果たされている、といえる状況ではありません。

全日空系列では、表記改訂に関し、説明会（東京、大阪において午後の一部の時間、月間数回）を実施しているものの、その参加については勤務扱いとはせず、結果休日に参加せざるを得ない状況の中で行われているのが実態です。また、併せて今夏、国際線知識付与に関して従来のグランドスクール形式から、一方的にAVによる自習化としました。これは過去の「乗員採用・養成」と現行の事業計画のアンマッチにより、安全運航の為の教育、訓練よりも稼働が最優先されていることの証です。

日本航空系列では、説明会すら開催されておらず、さらに10月1日のJAL-I、JAL-J統合による規程類の「統一化」に伴う改訂書類の乱発によって現場乗員は混乱させられています。

具体的には「統一化」によりルートマニュアル、運航規程(OM)等が体裁を含め大きく変更されたうえに、両グループの計器進入に対する横風制限に対する取り扱いを拙速に変更した為、「計器飛行による最低気象条件」の改訂と混同されており混乱に拍車をかけています。これら社内規程類を改訂するにあたり、日航系列では各部門（空港関連、気象関連、訓練関連、総務関連等）が個別にその説明のための書類（インフォメーション）を乱発しており、その枚数は乗員一人当たり10月だけで数百枚になっています。これは安全運航を確保しつつ「統一化」を目指すのではなく、単に10月1日という日程、あるいは形態のみの合併を優先した、安全軽視の施策の表れといえます。

日乗連の調査によれば、今回の航空法や基準の改訂に対する現場乗員間の理解に相違が散見されるとの報告があがっています。航空法改定により事業者責任がより明確、重要になってきている中、このように情報をただ一方的に配信し、文書を配布するだけでその責任を十分に果たしていると言えるのでしょうか。

今般のような運航の概念にかかわる、大幅かつ重要な変更に関する知識付与は、航空運送事業者が会社責任で行うべきであり、乗員各人が知識習得できるよう、自習等ではなく座学形態のように、正確且つ十分に理解できる環境が必要です。

さらに JAL における「統一化」に伴った、現場乗員の理解・納得が得られないままでの諸規定の変更は、実運航における混乱、誤適用といった不安全要素であり、着実な周知が得られる時間的猶予が必要です。

現場の乗員をあまねく代表する日乗連としては、これら航空会社の安全軽視とも取れる一連のやり方に対して、「運航会社として安全運航に対する責任を放棄したもの」と言わざるを得ず、到底看過できる状態ではありません。

また、今回のような運航に直接関わる最低気象条件・管制方式基準等の変更にあたっては、現場乗員の十分な理解が不可欠です。現場乗員の意見を日本で代表しているのは日乗連であり、また日乗連は IFALPA を通じて国際標準との関連を議論できる団体でもあります。

従って、ラインの運航乗員に対する、各種改訂主旨の徹底や意見の収集に適しているのは、日乗連をおいて他にはありません。

以上のことから日本乗員組合連絡会議は、貴職に対して下記の申し入れを行うとともに、申し入れに沿った迅速かつ適切な対応を求めます。

## 記

- 1 .安全運航に直接影響する、今般航空法並びに各基準類の改訂に関し、各々航空運送事業者が所属運航乗務員に対して、安易な手法ではなく、勤務を含め適切な教育・周知方法を実施するよう、事業者に対して十分指導していただきたい。
- 2 .ライン運航乗務員の意見を日本で代表するのは日乗連であり、現場乗員への周知が必要な各種改訂にあたっては円滑に導入されるためにも、事前の通知および意見の聴取は、日乗連に対して行っていただきたい。

以上