



### 「加齢乗員」に関するポリシーについて考える

ALPA Japan/日乗連における「加齢乗員」に関するポリシーは、2003年9月に開催された日乗連第27期定期大会において採択されました。そこでは「60歳以上の免許所有者における権利の制限」が定められ、60歳以上の免許所有者は、航空運送事業に使用される航空機の機長(PIC)としては行動してはならないこと、60歳以上の航空機乗務員は1機につき1名に限ることなどが述べられています。詳しくは、2003年10月21日発行のALPA Japan ニュース No.27-09 (ALPA Japan Web サイト<www.alpajapan.org>ではALPA Japan/日乗連ポリシー項)を参照下さい。

このポリシーは ICAO ANNEX 1 PERSONAL LICENSING の標準(Standard)に一致しており、年齢によって「ライセンスホルダーの権利を制約」し、「航空安全の安定的な向上を図りつつ、健全な乗員計画の実現を目指す」というものでした。

ポリシーの採択から10年以上が経過し、日本や世界における加齢(シニア)乗員を取り巻く環境は大きく変化しました。加齢による身体能力の低下や加齢乗員の混乗の可否のみでなく、労働力として雇用したい事業者からの需要や本人の労働意欲、年金の受給開始年齢などの様々な要素が絡んでいます。

#### ICAO ANNEX 1 の改訂

現在、ICAO ANNEX 1 に記載されている加齢乗員に関する記述は下記の通りです。

- 2.1.10 Limitation of privileges of pilots who have attained their 60th birthday and curtailment of privileges of pilots who have attained their 65th birthday.
  - 2.1.10.1 A Contracting State, having issued pilot licenses, shall not permit the holders thereof to act as pilot-in-command of an aircraft engaged in international commercial air transport operations if the license holders have attained their 60<sup>th</sup> birthday or, in the case of operations with more than one pilot where the other pilot is younger than 60 years of age, their 65th birthday.
  - 2.1.10.2 **Recommendation.**— A Contracting State, having issued pilot licenses, should not permit the holders thereof to act as co-pilot of an aircraft engaged in international commercial air transport operations if the license holders have attained their 65th birthday.
- Note — Attention is drawn to 1.2.5.2.3 on the validity period of Medical Assessments for pilots over the age of 60 who are engaged in commercial air transport operations.*

ICAO ANNEX 1 Personal Licensing より

現在、ICAO では上記 ANNEX 1 の改訂を予定しています。

※ 以下の英文はいずれも、ICAO から各関係団体に送られた書類からの抜粋です。

#### 改訂主旨

- a) permit two pilots aged 60-64 years and engaged in international commercial air transport to be simultaneously at the controls; and
- b) upgrade the upper age limit of 65 years for co-pilots engaged in international commercial air transport from a Recommendation to a Standard.

ポイントは、国際線において加齢乗員の混乗を認めること、国際線での65歳というCo-Pilotの定年を Recommendation から Standard にアップグレードすることです。

(次頁へ続く)



改訂根拠 (Rationale)

Proposed Change	Rationale
<b>Chapter 2</b>	
2.1.10.1, 2.1.10.2	<p><i>Rationale</i></p> <p>For permitting two pilots aged 60-64 years and engaged in international commercial air transport operations to be simultaneously at the controls:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. The flight safety risk is acceptable, calculated as likely to be no more than <math>1 \times 10^{-12}</math> per flight hour for a double incapacitation of two pilots aged 60-64. This is a lower risk than “extremely improbable” and significantly below the maximum acceptable risk per flight hour for a “catastrophic” airworthiness failure in commercial air transport operations (<math>1 \times 10^{-9}</math>) or the risk of a fatal accident due to loss of vertical separation (<math>5 \times 10^{-9}</math>).</li> <li>2. Data from major airlines in a number of different regions does not indicate that performance falls substantially between 60 and 65 years, and should an individual pilot have difficulties this would be identified by routine simulator and operational checks.</li> </ol> <p>For amending the 65 year upper age limit for co-pilots from a Recommendation (2.1.10.2) to a Standard, incorporated into paragraph 2.1.10.1: Ensure recognition by States of 65 years as the co-pilot upper age limit.</p>

改訂根拠の主旨として、加齢乗員を混乗させてもダブルインキャパシテーション等の状態になるリスクが極めて低いことや、世界中の各地域のエアラインから集められたデータによると 60 歳と 65 歳の間で著しいパフォーマンスの低下が見られなかったこと、仮に乗員としてのパフォーマンスに問題がある場合には、定期審査で慎重に見極めることが可能である、などが挙げられます。

**IFALPA の加齢乗員に関するポリシーの取扱い**

ALPA Japan ニュース No36-50(2013 年 7 月 18 日発行)でも言及したように、2013 年 4 月の IFALPA 総会で IFALPA HUPER 委員会は「国際線において加齢乗員の混乗を認める」内容のポリシーの採択を計画しました。しかし各国からの反対意見が多く、総会の議案から取り下げられました。その後、IFALPA HUPER 委員会において「加齢乗員」に関するポリシーの話し合いを行いました。国によって平均寿命、出生率、働くことへの価値観の違いなどから委員会内で意見をまとめることができず、その後、IFALPA BOARD LEVEL(執行機関)に判断を委ねることになりました。しかしながら現在も、IFALPA における「加齢乗員」に関するポリシーは決定に至っていません。

**ALPA Japan HUPER 委員会における今後の取り組み**

ALPA Japan HUPER 委員会は、加齢(シニア)乗員の乗務に対し身体的、技術的な問題は許容できるとの立場です。現状、ANA グループでは加齢(シニア)乗員が乗務しており、希望者は日本特有の付加検査に合格した上で全員乗務することが可能です。一方、JAL グループでは、乗員の不当解雇問題や機長昇格訓練の中止などの経緯があり、必ずしも希望者全員が乗務できない等、労務上の問題が存在しています。

今後、シニア乗員 2 名での乗務制限や年齢制限、付加検査などの規制を緩和する方向で検討がされていますが、今後もポリシーをどう扱うか議論を継続し、IFALPA や ICAO の動向や情報を収集しながら、当局との情報交換、また場合によっては要請活動を行っていく予定です。