



### 「常時2名のパイロットによる定期航空輸送」を求める決議

2024年7月25日 日本乗員組合連絡会議 幹事会

2020年頃から、各航空機メーカーが、顧客である航空会社からの要望、また、今後予想されるパイロット不足に対応するためとして、巡行中の操縦室1名化（RCO=Reduced Crew Operations、eMCO=extended Minimum Crew Operations）が提案されています。

第二次世界大戦後の民間航空機の乗員編成は、5名（機長、副操縦士、航空機関士、航法士、通信士）から4名、3名と減少していきました。これは技術革新と自動化の促進、航法支援設備の発達などを理由として押し進められましたが、同時にパイロットのワークロードを増加させ、エアラインとしては人件費削減というメリットをもたらすものでした。

1980年代から1990年代には、日乗連はB767及びB747-400の乗員編成に関し、「大型機の安全運航には航空機関士が必要」という闘いを、世界をリードして行いました。最終的に、現在世界中で就航している大型民間航空機は、ほぼ全てが機長と副操縦士の2名編成となっていますが、3名編成の闘いで得られた、「安全技術論をメーカーやエアライン任せにするのではなく、運航する乗員自身が検証すべき」という考え方は、日乗連の根幹となす考え方として引き継がれています。

航空事故の最大で最後の原因はヒューマンエラーと言われており、現在各社で行われている安全対策も、2名のパイロットが如何に相互確認してエラーを防ぎ、カバーするかに主眼が置かれています。

一見、巡行中はワークロードが低く、1名でも自動化されたシステムやGPSによる高精度な航法、衛星を利用した自動通信システムなどにより、安全に運航できそうに見られがちですが、昨今問題になっているGPS JammingやSpoofingと呼ばれる航法装置のかく乱や、気象の急な変動、パイロットの機能喪失などがいつ発生するとも限りません。急激にワークロードが拡大した時、もう1名のパイロットを呼び戻す間もなく、事態が破局的に進展する可能性は排除できません。

日乗連は、IFALPA総会やGPS=Global Pilots' Symposium、その他IFALPA各Committeeの場を通じ、各国パイロット組合との連絡を取り、情報収集に努めてきました。

IFALPAをはじめ各パイロット団体は、「操縦室1名化の試みは危険なギャンブルである」として、Safety Starts with Twoというキャンペーンを繰り広げています。

BoeingやAirbusなどメーカーの主張は、現在の技術で1名化はもとより、無人運航も技術上は可能だが、実現するか否かは、ユーザーである各航空会社、パイロット、そして利用者が受け入れるか否か、としています。

私たち日乗連は、日本における民間航空機パイロットの労働組合団体として、安全運航のため、関連団体と連携し、必要な取り組みを行い、「常時2名のパイロットによる定期航空輸送」を求めています。

