



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2009.8.19

No. 33-09

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

日時: 2009年7月16日

場所: JAPA 会館会議室

「航空安全基準アップデートプログラム」に関する 日本航空機操縦士協会(JAPA)との面談報告

JAPA MPL 制度導入検討会は技術的な背景を固めた議論ではなく、
国民目線で議論をするためにあるのだと思う・・・?

安全に直結する技能証明制度を国民目線で議論するだけでは不十分！

日乗連は MPL 導入に関して、

航空局との交渉も含めて全力で取り組みます！！

昨年、2008年3月26日に航空局は、B787型機等の新機材導入やアジアゲートウェイ構想の推進（地方空港への外国機の乗り入れ）、羽田再拡張事業の進展などの航空輸送の状況変化に対応するためとして、「航空安全基準アップデートプログラム」を策定しました。その中には、PILOT License を含む米国との二国間相互認証制度（BASA/Bilateral Aviation Safety Agreement）やMPL(Multi-crew Pilot License)制度の導入といった、運航乗務員にとっても大きな影響を持つ項目が数多く含まれています。

PILOT License に関する BASA は平成 20 年以降順次実施とされており、また、MPL 導入は平成 20 年中検討本格化という方針のもと、現在、JAPA（日本航空機操縦士協会）も加わった検討会での論議が進められています。

こうした情勢を踏まえて、日乗連は航空三団体として JAPA に「航空安全基準アップデートプログラム」に関する面談を申し入れ、7月16日に JAPA から白石専務理事ならびに事務局長を含む5名、航空三団体から6名が参加して情報交換を行いました。主に日乗連として関係が深い議題に絞って報告します。

＜MPL(Multi-crew Pilot License)制度の導入について＞

《**日乗連**「(MPL は)早く安く仕上げることを目的とするものではない！

安易な費用削減を目指すのであれば MPL は成功しない！！》

三団体 今回は三団体の要請に応じていただき面談の機会が得られたことに感謝する。本日は「航空安全基準アップデートプログラム」（以下：ADP）に関して情報交換を行いたい。乗員に関係するところではMPLや米国とのPILOT Licenseの相互認証制度（以下：BASA）について情報交換したい。



JAPA JAPA は公益社団法人であり、個々の問題に特に方針を持って臨んでいるわけではない。航空局から聞かれれば現場の意見を伝えるが、会員の意見を組織として集めているわけではないので、意見を政策に反映させることまではできない。労働組合と違って要求はしない。そこは理解してほしい。

三団体 ADP が審議された「航空安全基準検討委員会」には JAPA も参加していたが、関与した項目とその後の状況について教えてもらいたい。

JAPA JAPA の萩尾会長が参加した航空安全基準検討委員会は、B787 等の新型機材導入を機に効率的な運航・運用を目指して、機長認定審査の一部省略や航空身体検査証明を有しない査察操縦士の新設等が検討されたものだと思う。従来からある規制を全部なくすというのではなく、SIM 教官の年齢制限等なくてもよい規制はなくしていくという範囲で議論した。

ADP では JAPA として「操縦士技能証明制度等のあり方検討会」と「自家用操縦士の技量維持のあり方検討会」に参加している。「客室業務の委託範囲の見直し」についても考え方をまとめた。

MPL は「操縦士技能証明制度等のあり方検討会」の議題で、JAPA はオブザーバーとして検討会に出た。MPL 制度の是非ではなく、航空の専門家ではない委員に意見具申をするという立場で参加している。ICAO 規定にも書いてあるが MPL の導入目的は「早く安く乗員を養成すること」だ。

三団体 その認識は間違っている。ICAO 規定には「早く安く仕上げることを目的とするものではない」と明記している。安易な費用削減を目指すのであれば MPL は成功しない。ICAO 規定に関する書類が必要であればお渡しする。コンセプトを理解した上で検討会での議論に臨んでいただきたい。

JAPA 現在の養成体系では一人にかかる訓練時間が長い。一人乗りの時間を減らして、MCC (Multi Crew Cooperation) の訓練を手厚くし、現在の CPL に TEM (Threat and Error Management) を取り入れて安全性の向上を目指している。

三団体 コメントは控えるが、海外の MPL 訓練の実態は JAPA として掴んでいるのか。

JAPA 海外の状況も含めて情報は局が掴んでいるはずだ。情報があれば教えてほしい。

三団体 検討会にはどのようなメンバーが参加しているのか。航空局は乗員課が中心か。

JAPA 航空局は技術部乗員課と運航課、監理部もいる。他のメンバーは飛行機のことや PILOT License がどうなっているのかなど専門的な知識を持つ方はいない。技術的なベースは ATEC がまとめた報告書が中心となっている。検討会は技術的な背景を固めた議論ではなく、国民目線での議論をするためにあるのだと思う。

三団体 今後の議論はどのような日程で進められるのか。

JAPA MPL に関する検討会は 7 月下旬に 2 回目が開かれた。次は 9 月中旬から下旬頃の予定で、3 回となる 9 月の検討会が中間とりまとめのターゲットとなっている。最終報告書は来年 3 月だと思う。法制化は別の話でスケジュールは分からない。

<米国との PILOT License の二国間相互認証制度について>

《JAPA BASA については JAPA には話が来ていないので全くわからない…》

三団体 BASA について情報はるか。

JAPA BASA については JAPA には話が来ていないので全くわからない。Air Line の PILOT よりもどちらかと言うと自家用操縦士 (PPL) や事業用操縦士 (CPL) の方、GENE. AVI.への影響が大きいかもしれない。

三団体 その認識は三団体も同じだ。加えて、「相互認証制度」であれば日本の PILOT License の有効性を相手国の米国が認めるかという問題もある。また、これまでの外国人乗務員の実態を見ても、日本と米国の技能証明の基準の違いが指摘されてきた。これらの点について JAPA の認識はいかがか。

JAPA JAPA としても同じ問題意識を持っている。

三団体 BASA については今後とも可能な限り情報交換をしていきたい。

《JAPA 乗員としての立場を都合よく使われたくない。

各団体との風通しをよくするため情報の流れを円滑にしていきたい。》

三団体 今日は貴重な意見交換ができた。今後も情報交換をやっていきたい。

JAPA JAPA にも専門の委員会があり隔月程度で開いている。議事録はないが、諮問を受ければ意見は出している。乗員養成については乗員課の試験官や産学の関係者とざくばらんな話をして、JAPA の意見や視点を生かしてくれれば良いと考えている。これまで三団体とは話し合っただけだったが、Air Line の職場の把握は労働団体で掴んでいると思うので、現場の視点で意見や情報は是非知らせてほしい。今後も情報交換をやってほしい。

三団体 航空局など行政は「乗員の意見も聴いている」として JAPA の名を掲げている。その分現場乗員は JAPA の対応を注視しているということだ。

JAPA 乗員としての立場を都合よく使われたくない。現場を知って政策に反映してもらいたい。現実の問題の改善は地道にやっていきたい。各団体との風通しをよくするため情報の流れを円滑にしていきたい。

以上