



## 2017年 IFALPA 総会出席報告 (その3)

### 6. Regional Meeting

IFALPA では世界を 5 地域に分類し、地域特性に応じて航空の安全や懸念事項について議論しています。ここでは、「Asia/Pacific」地域と「Europe」地域の議論内容をご紹介します。

#### Asia and Pacific

日本が属している North Pacific (NOP) 地域の代表者による年次報告は以下の通り。

- 昨年、NOP 地域には約 1,900 機の新たな航空機が導入され、退役機を差し引いた実数は約 1,100 機の増加となった。今後 20 年で、世界中において更に 558,000 人の Pilot と 609,000 人の整備士が必要とされる状況だが、その内 226,000 人の Pilot が Asia and Pacific 地域で必要とされている。
- 事故率は低下しており、100 万回フライトに対し、事故率は 1.81 回、全損事故率は 0.48 回などとなっている。
- 航空路 M503 (上海から香港へ向かう、中国の海岸沿いを飛行する航空路) について、台湾 FIR まで 6NM しかないにも拘らず、中国管制から Offset を毎回指示される。また、WX Deviation (悪天による航空路回避飛行) が許可されず、多くの Pilot から懸念があがっている。最近になって、ようやく WX Deviation が十分とは言えないまでも許可されるようになってきており、引き続き IFALPA としての取り組みが必要である。
- 中国内を南北に結ぶ航空路 A461、A470 における ATC Delay が恒常的に発生している。3 時間の遅延は日常茶飯事であり、6 時間を超える遅延も発生している。改善策として前記の M503 などを新設したが、遅延解消の根本的な改善になっていない。

#### New Zealand

ANA でも提案されている、Wifi を使った FLT Data のダウンロードが問題となっている。効率向上を理由としてエンジン会社やメンテナンス部門など、第三者に対して無秩序にデータが拡散することに対して、NZ ALPA は ALPA Japan と同様の懸念を示している。

#### Hong Kong

Manila FIR 内で発生した GPS の不具合で、CX の A350 が STBY Compass のみで Manila へ緊急着陸した事例が報告された。Manila FIR における GPS 不具合問題は、10 月にジャカルタで開催される IFALPA Asia/Pacific Regional Meeting で討議されることとなった。

#### Korea

ICAO English Test の基準が変更となり、英国人機長が Level 4 になる事例が報告された。

#### China

今年も旺盛な航空産業の成長と Pilot 不足が主なトピックスだった。中国東方航空グループには 6,300 人の Pilot が在籍し、5 年後には 1 保有機数が 1,000 機を超える予定のため、10,000 人

規模を目指す。中国南方航空には 564 機の航空機、5,900 人の Pilot、内 152 人が外国人 Pilot であるという報告があった。また、海南グループの成長が著しく、特に北京を本社とするグループ会社の中国首都航空の成長が目まぐるしい。中国においても Pilot の疲労が注目され始めており、航空局を含め議論が開始された。

### **Executive Vice President (EVP)**

この総会で EVP を退任する Thai 航空の Ben 機長 (\*) から、「今年は Asia Pacific 地域で DG や AGE、ATS Committee をはじめ Regional meeting を含め 6 つの Meeting やセミナーが行われる。1 つ 1 つの機会を大切にし、安全性向上積み重ね = Capacity Building を目標に頑張っていく」という発言で会議は締めくくられた。

(\* Ben 氏は総会最終日の選挙によって、IFALPA Deputy President = 副代表に任命)

### **Europe**

#### **Lufthansa**

VC (ドイツ乗員組合) は 2016 年 12 月、賃金の改善を理由としたストライキを 6 日間継続し、その後仲裁に入った。全体的な交渉ではなく、協定毎に交渉する方針へと切り替えたこともあって、この仲裁の末に会社が提示した案はお互いに利益をもたらす内容であった。この結果、2012 年から始まった労働条件を巡る Lufthansa vs. VC という論争は、一時的に終止符を打つこととなった。2012 年以降、合計 14 回ものストライキを経て給与アップなどの改善事項があった反面、今回の仲裁の取り決めとストライキ等による多額なコスト増などを考慮し、会社に対する理解と今後の歩み寄りが必要なのではないかという声が上がっている。Lufthansa 社は Pilot への賃金や一時金に応じる代償として、導入を予定していた 40 機の航空機を 5,400 人にのぼる VC の Pilot が所属する航空会社 (Lufthansa、Lufthansa Cargo、Germanwings) 以外のルフトハンザグループで使用することを決定した。長期的には VC も年金制度や労働環境などでこの代償を支払うことになる、という見通しを立てている。決定事項は以下の通り：

#### **<SCOPE (労働条件に関する会社と組合の取り決め) >**

2022 年末で 325 機保有となる予定。今後 5 年半の内 3 年は、以前の労働協約からの移行期間としている。ルフトハンザブランド力強化の他、Wet Lease は長距離機材で 2.5%、それ以外で 6.5% を占める予定。

#### **<賃金体系 >**

賃金に関して当初会社の提案に応じなかったが、最終的には元国連外交官であり、Lufthansa で外交を担当している Gunter Pleuger 氏が仲裁に参加。以下の内容が決定事項：

- 2016 年から 2021 年まで、全部で 4 回に渡り毎年 1.5~2.4% のベースアップ実施
- 2022 年までトータル 12% の増加
- 利益分配制度の改善
- 乗務する型式によって給与が変動する体系に変更
- キャリアアップと共に毎年給与が増加する仕組みへ切り替え (以前は数年に一度)

#### **<年金制度 >**

早期退職がすべての乗員対象となり、55 歳からの退職が可能になる (通常は 60 歳)。年金制度は DB から DC 制度に切り替える予定。概要としては 5.2% のベースを支払い、従業員が

ら 1%の支払いで雇用側は 0.5%のマッチングとなり、上限は 4%である。63 歳でこのシステムは終了し、そこからは国民年金へ変更となる。

### Discounted Pilot Training

日本国内においても、Pilot の基礎訓練などを個人負担とし、航空会社が負担を回避する仕組みが既に開始されているが、こうした訓練費用削減の動きは、元々欧州から始まったものである。この Pilot の訓練における Discounted Flight & Discounted Learning Time に起因する弊害が紹介された。そして MPL の導入が結果として Less Flight Time Less T/O & L/D（訓練時間および、離着陸訓練回数の減少）に繋がることの無い様にする、またその他の費用削減が Pilot のスキルの低下や、運航の安全に影響することを防止することの必要性について改めて確認された。また、この様な全体的な訓練ボリュームの削減にも関わらず、訓練に際しては個人が高額な訓練費用を負担していることの問題点も、改めて共有された。

### Drones（ドローン：無人航空機）

日本でも 2016 年の航空法改正により規制が実施されることとなった Drone について、欧州では特にオランダを中心として、以前よりもより厳しい規制を求める声が上がっている。今回の Meeting においても、Drone に関する Licensing & Training（資格&訓練）、ATM（Air Traffic Management）Integration（航空交通管理の統合）、Regulation（法規制）、Security Issues（安全性）の観点での取り組みを、パイロット自身が主体となって進めていく必要性が強調され、IFALPA も積極的に取り組んでいくことが改めて確認された。



### Germanwings 9525 便事故の影響

2015 年 3 月に発生した Germanwings 9525 便の事故を受け、EASA（European Aviation Safety Agency）は Pilot に対するアルコールおよび薬品に関する検査体制の強化を提言した（EASA Opinion 14/2016）。この提言では、特にアルコール検査を駐機場で抜き打ち的に実施すること（Random Inspection）の効果が謳われているが、この強化策では根本的な解決に繋がらないと ECA（European Cockpit Association）では考えており、代替案として欧米を中心に浸透しつつある Peer Support Program（PSP）が極めて有効であるとしている。

PSP とは、パイロットが仕事上や家庭での過度なストレスを抱えた場合、仲間同士で支援するプログラムのことを言い、今 Meeting ではこの PSP の運用で必要不可欠なのは「Trust（信用、責任、義務）」と「Reliability（確実性、信頼度）」であるという解説や、この事故を契機にルフトハンザ・ドイツ航空で導入された PSP についての紹介等が行われた。

EASA は、2017 年中にパイロットの健康状態の管理/確認方法についての Guideline を Update する計画を持っていることから、ECA としてもこれに対応するための検証を継続していく予定である。

（その 4 へ続く）