



2017年 IFALPA 総会出席報告 (その4)

7. Pilot Assistance Programに関するパネルディスカッション

3日目の午後には、HUPER CommitteeのTanja Harter Chairmanが司会を務め、パネルディスカッションが行われました。テーマは「Pilot Assistance Program」です。

パネリストには Captain. Cal Purves 氏 (Jazz Aviation)、Captain Murray Munro 氏 (ALPA Canada)、Captain. Paul Reuter 氏 (ECA)、Dr. Ansa Jordaan (ICAO) の4名が登壇し、パネリスト同士や出席者からの質疑応答を含めた活発な議論が行われました。

Pilot Assistance Programとは、Pilotの健康、福利、専門的な業績の促進に専念できる環境の整備などの観点で、幅広くPilotの援助を行うプログラムのことです。

世間一般的に、Pilotは常に完璧な状態を維持することが当然と捉えられがちですが、Pilot一人ひとりが人間である以上、その状態には少なくとも「波」があります。この問題は以前から航空界におけるジレンマの一つとして捉えられ、IFALPAもこの問題に関して航空当局や航空会社と連携しながら、40年以上に渡って様々な形でこれに取り組んできました。

そんな中、2015年3月に発生したGermanwingsの事故を受けて、Pilotの健康状態や日常における管理のあり方について、世界中でさらに関心と呼ぶこととなりました。

HUPER Committeeでは、これを受けてPilot Assistance Programの重要性についての取り組みを開始し、Committee内にWorking Groupを設けて専門的な議論を進めると共に、IFALPA Position Paper ([17POS07](#))を発行しました。

Pilot Assistance Programがカバーする項目は多岐に渡ります。以下にその例を示します。

* Aeromedical

⇒ 航空身体検査に影響する医療問題

* Critical Incident Response Program (CIRP)

⇒ 事故/インシデントに対する感情的な反応

* Substance Abuse and Dependence Program

⇒ 薬品やアルコールの摂取が日常生活の中で習慣化しているPilotの社会保障

* Pilot Training Assistance

⇒ 訓練や知識/スキルが困難な場合

* Professional Standards

⇒ 操縦室内での運航方法について、航空会社との協働

* Pilot Well-being

⇒ 個人的な問題やストレスが、業務に与える影響



Problematic Substance Use (疑わしい物質の摂取) = アルコールや薬品などの摂取が日常生活の中で習慣化している Pilot に対して、(日本では馴染みが薄いですが) 特に欧米においては「適切なサポートが必要である」という考え方が既に広く広まっています。このような問題から脱却するためには、仲間によるサポート体制の構築が必要且つ最も効果的とされており、この仲間のことを **Peer Support** と呼びます。同じ Pilot であり、職場環境や生活環境が似ている者によるサポート体制もまた、欧米では既に広く浸透しており、シンポジウム出席者の一人 Captain. Louise Cullinan 氏 (CIRP Chair、ALPA) からは、アメリカにおける Pilot Assistance Program の特徴として、Company と Association の関係性 (Connection) がいかに大切であるかということが紹介されました。

この Program が適切に運営される条件として、この Program の必要性を認識するための「教育」や、個人情報に不利に働くことのない絶対的な「秘匿性」(Confidentiality)、航空当局による「支援」などについて、パネリスト同士のディスカッションの中で強調されていました。また、SMS (Safety Management System) の中に組み込むべきとの意見も出され、秘匿性の担保と必要な情報の開示・共有もまた、微妙な関係を持つことが紹介されました。

最後に司会者である Tanja 氏より、「会社、個人、Association、Peer Support それぞれの間における『信頼』(Trust) が全てである」という大前提が改めて強調され、パネルディスカッションを終えました。

(*) Peer Support に類似した近い内容で、ALPA Japan では **CISM (Critical Incident Stress Management)** の活動に取り組んでいます。その中で、Critical Incident に遭遇した Pilot のサポートを行う役割のことを **Peer Support Volunteer** と呼び、その資格付与や維持のみならず、事故・インシデント発生時の支援を続けています。(参考 URL: www.cism-japan.org)

8. Pilot Job Opportunities in China

中国の航空市場は今後 20 年間で利用客数において毎年 6% の増加が見込まれ、機材数に関しても 2017 年には 300 機が導入予定、その後も毎年 10% の増加が予想されています。そうした環境下において、当然ながら Pilot の数もこの先 20 年間で毎年 10% 超が必要とされてい

Year	3 Major Carriers	Airlines (10 Years +)	Airlines (10 years -)	Cargo Airlines	Total	%
2012	36	171	112	183	502	5.89%
2013	82	168	165	98	513	5.11%
2014	108	216	264	101	689	6.23%
2015	95	207	158	64	524	4.73%
2016	160	452	298	95	1005	7.30%

表 1: 中国航空会社が採用する外国人契約 Pilot の推移

ます。既に中国での乗員不足は大きな問題となっており、海外からの契約乗員を積極的に募集しています。採用する航空会社側の利点として、訓練に掛かる時間の節約と、海外の Pilot からの知見を取り入れることが出来ることが挙げられます。

表 1 は、中国における外国人 Pilot 数の推移を示しています。赤い部分は実数、その右側は中国における Pilot 総数に対する比率を示しています。

- * “3 Major Carriers” とは、中国の国営 3 キャリアである Air China（中国国際航空）、China Eastern（中国東方航空）、China Southern（中国南方航空）のことを指します。
- * “10 Years+” とは、国営 3 キャリアを除く航空会社のうち、発足後 10 年以上経過している会社を指します。

表 2 は、国営 3 社における基本的な外国人機長の賃金と契約内容を示します（現時点では機長の採用のみですが、今後は副操縦士の採用も検討しています）。表のように 4 週間乗務して 4 週間休暇を取る勤務が最も少ない契約から、年間 30 日間の公休の契約まで大まかに 5 種類の契約となっています。就職の条件として ICAO ライセンスは必須ですが、CAAC（中国航空当局）は ICAO 加盟国であっても契約者の国籍によってライセンスを認めない場合もあるようです。

Option	1	2	3	4	5
Total Monthly Salary	25,800 USD	24,500 USD	21,600 USD	17,500 USD	15,000 USD
Contract Term	3-year renewable				
Commuting Pattern	30 days annual leave	45 days annual leave	6 weeks on 2 weeks off	6 weeks on 4 weeks off	4 weeks on 4 weeks off
Basic monthly Salary	23,800 USD	22,500 USD	19,600 USD	15,500 USD	13,000 USD
Overtime Pay	220 USD/hour	200 USD/hour	180 USD/hour	170 USD/hour	160USD/hour
Completion Bonus	36,000 USD for 3 years (1000 USD/month)				
Housing Allowance	500 USD/month				
Transport Allowance	500 USD/month				

表 2: 中国における外国人契約 Pilot の雇用条件

CHALPA（China ALPA）は外国人 Pilot に対し、中国の航空会社の採用窓口となっており、IFALPA 総会期間中には CHALPA によるリクルート活動が初めて開催されました。各社の採用情報はもちろんのこと、移住に際しての居住地の手配や学校の選定等の支援を行っています。外国契約 Pilot は CHALPA の Guest Member として組合に属することが出来ます。

これだけの賃金・勤務体系で募集を行っていますが、採用数が少ない理由の一つには中国における厳しい航空身体検査基準が挙げられます。恐らく世界で最も厳しい航空身体検査基準と言われているようですが、それでも 20 年前と比較すれば基準が下がってきているそうです。現在でも、欧米諸国で第 1 種身体検査資格を所持していても、中国の身体検査基準に満たない人が多いというのが現状です。

(IFALPA 総会ニュース@モントリオールは以上です)

