



2018年 IFALPA 総会出席報告（その1）

1. はじめに

2018年3月15日～19日までの5日間、第73回IFALPA総会が、ルクセンブルクALPAの設立50周年に合わせてルクセンブルクで開催されました。総会に先立って行われたレセプションでは、来賓として、ルクセンブルクのベッテル首相がスピーチを行いました。総会にはALPA Japanからは議長を含む5名をはじめ、世界50カ国以上から総勢500名の参加がありました。



IFALPA 議長（左）ベッテル首相（右）

2. GPS (Global Pilots Symposium)

ASAP (Association of Star Alliance Pilots)、OCCC (One world Cockpit Crew Coalition)、SPA (Sky Team Pilot Association)、そしてIFALPAが主催となって開催されたGlobal Pilots Symposiumでは、Guest Speakerによる講演やパネルディスカッションが行われました。

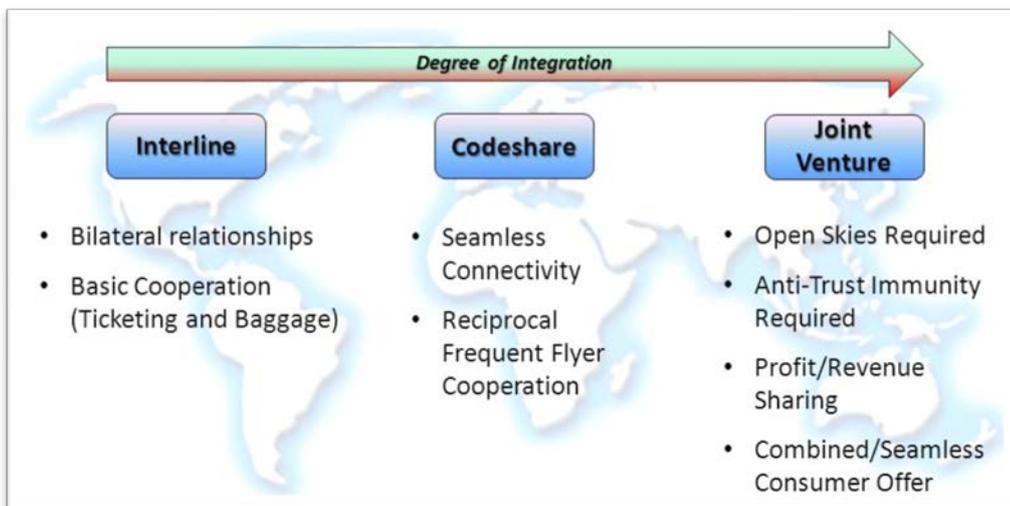
「アライアンスの進化・メタルニュートラリティ」

講演者：Marion Hiriart（ニュージーランド航空宇宙省担当官）

インターラインから始まった航空会社間の提携は、コードシェアそしてジョイントベンチャー（以下JV）の形態へと発展しています（下記の図を参照）。10年前の時点で長距離国際線におけるJVの比率は5%に留まっていたましたが、現在では25%まで伸び、数年後には35～50%まで拡大されると

言われています。

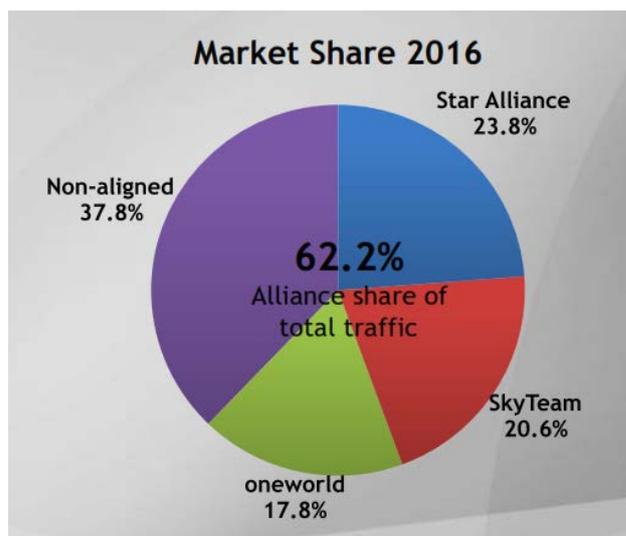
インターライン契約では、2つの航空会社の間で航空券の代理販売や手荷物受託の委託で留まっていたが、JVではオープンスカイ協定を



結ぶことでメタルニュートラル(どちらの運航便であるかにかかわらず等しく航空券の販売を行うこと)という考えのもと、運航する会社に関係なく合計の収益・利益 (Revenue/Profit Share) を分配するシステムになっています。JV を結んだ両社の運賃は基本同一に設定し、1 つの会社として運営することによって旅客に便利な時刻・路線を設定することが可能となることから、JV は航空会社の仮想合併ということもできます。(日本では 2011 年、米国運輸省と国土交通省から独禁法適用除外の認可を受け、UA/ANA と AA/JAL による JV が開始されました。)

中東の3大メガキャリアと、主に欧州・東南アジアで成長しているLCCの板挟みとなっているレガシーキャリアは、厳しい経営状況を打開する方策として、アライアンスを組むことで市場シェアを維持することが出来ました。(右図)

その後、中東の Qatar が ONE WORLD に加盟、LCC の Ryanair や Norwegian も他 LCC と共同運航を開始、そして東南アジアの Air Asia は Air China と MOU (了解覚書) の締結をし、Air Asia China の立ち上げを目論んでいます。この先、数年間はレガシーキャリアのアライアンス形態が不利益を生むことはありませんが、将来的には提携アライアンス内外を問わず、JV の拡大を行っていかないとレガシーキャリアが生き残るのは難しいかもしれません。



3. IFALPA年間活動報告

IFALPA 議長である Ron Abel 機長が、この 1 年間の活動における様々な議論内容に関する年間報告を行いました。例えば3月以降、米国国土安全保障省が中東の一部航空会社と空港を対象に、ノートパソコンや大型タブレットの機内持ち込みの禁止令を発表しました。それに対して IFALPA の DG (危険物) 委員会は、それらを預け手荷物とする場合には安全を担保した状態にするべきだ、と ICAO に対して提案を行いました。また IFALPA は、ICAO が主催する RPAS (無人航空機) に関する会議にも出席しました。それに関連して、多くの国で RPAS の規制が確立していない現状もあり、IFALPA の PGA 委員会と LEG 委員会が共同でワーキンググループを発足させ、議論を開始しました。

本総会での大きな変更点として、組織の改編によって、カリブ海諸国が「ラテンアメリカ地域」から「北米地域」に組み込まれたこと、従来は毎年世界各地で実施していた総会を、IFALPA や ICAO 本部があるモントリオールで5年毎に開催すること等が挙げられます。

4. 委員会報告

DG（危険品）委員会：

- 旅客便でのリチウムイオンバッテリー輸送禁止が続いているが、当初は2018年を目安として、新たな安全な輸送手段が確立されるまでの禁止予定が、議論の進捗が長引いており、2018年には間に合わない状況であるとの報告があった。少なくとも更に1年半ほどかかる見込みであり、当面、リチウムイオンバッテリーの旅客便による輸送禁止は継続することが予想される

HEL（ヘリコプター）委員会：

- RPASに関する事案が爆発的に増加しており、低高度で運航するヘリコプターにとってはますます大きな問題となっていると報告があった

LEG（法務）委員会：

- 従来、薬物及びアルコールテストの基準設定の無かった国に対してアドバイスをを行った
- 粗暴旅客に関する内容のICAO会議に参加した
- 各国にある24時間体制の緊急連絡先に問い合わせた際の対応について議論を行った

PGA委員会：

- 欧州で問題となっているパイロット派遣社員乗員について議論を行った（詳細は項目6.を参照）

HUPER委員会：

- Medical、Human Factors、Licensing/Trainingの分野における活動を続けている。総会の初日に、これまでHUPER委員会が作成の取り組みを続けてきたPilot Assistance Manual（First Edition）が、IFALPAの承認を以て正式に発行されたことが発表された。このManualは、世界中のパイロットの誰もが直面しうる仕事上・生活上の悩みや問題へのガイドラインとして示されるもので、今後は各国や単組での有効活用が期待される
- 日本でも実施されているCISM（Critical Incident Stress Management）に関して、訓練や資格付与・維持活動が行われていることが紹介された
- 日本国内でも導入が進むCBTA（Competency Based Training and Assessment）やE-Learningによる学習方法について、IFALPA Positionの確立に向けた取り組みを進めている

5. 地域別報告

コロンビア

- ACDAC（コロンビア乗員協会）パイロットの解雇問題については、引き続き最大限の懸念である（詳細は項目7.を参照）

アルゼンチン

- 政府による投資呼び込み政策の結果としてLCC（外資含む）が設立されているが、既に交通量増大に伴い、ATC等のシステムがパンク状態である

ブラジル

- サンパウロ空港の空域再編、デザインにパイロットが初めて参加できる事になった
- 海外（中国、中東等）で働くパイロットに対しても支援をしていく方向である

パナマ

- パナマ ALPA の問題として、二年毎に幹部の入れ替わりがあり継続性がない。またストを実施した場合には、コロンビアと同じような状況になる可能性がある懸念

欧州：

- ヨーロッパの代表的な LCC である Ryanair 社における、Transnational Pilot Group の設立を認める議定書の確立（詳細は項目 6. を参照）

シンガポール：

- グループ会社の組織改革を行っており、SINGAPORE CARGO が SINGAPORE AIRLINES と合併する。これによって数年間は乗員数が余剰となり、62 歳以上の雇用延長の枠が減っている
- 長距離路線の勤務時間制限の増大
- リリーフパイロット（上空のみ機長として着席可能）制度の導入を検討
- 機長昇格訓練期間の短縮

豪州：

- 他国同様、Fatigue に取り組んでいる中で、独自のアプリを米国 PULSAR 社と共同開発し、トライアルを行っている。携帯などにダウンロードして気軽に疲労報告や分析が可能

タイ：

- ICAO による「重要な安全性の懸念（SSC）」の認定が解除され、新規航空会社の設立、路線の新規開設や増便などが可能になった
- 航空機警乗警察官を導入し、機内の安全を確保した
- ドローン操縦士を管理する制度を国が導入した

中国：

- 半年前に中国の航空身体検査の基準が緩和された。海外乗員が中国で働こうとしても身体検査で不合格になるケースが多かったことから、今後改善されることが期待される
- 中国での Just Culture に関して IFALPA は長年取り組んでいるが、大きな進展は無い。中国 ALPA の代表からは、中国上層部は Just Culture を理解しているものの、実態に反映できていない状況であると報告した。中国 ALPA も IFALPA と共に、この問題について引き続き取り組んでいく
- 旅客数は前年比 12.9% 増となり、新たに 424 機の航空機を導入
- 200 以上の新規空港設立をプロジェクトとして立ち上げた
- 全ての航空路が PBN 対応となった。また、航空路混雑が問題となっている A461/A470 の改善を CAAC（中国航空当局）に対して引き続き要請している
- 外国人乗員の採用について、身体検査基準や罰則規定の緩和を中国 ALPA から CAAC に働きかけるよう伝えた。具体例として、シンガポールの航空会社から中国の航空会社に転社する場合、中国の航空会社はシンガポール警察が発行する“無犯罪無事故証明”ではなく、勤めていた航空会社からの“無犯罪無事故証明”を要求するが、航空会社は警察でもないのに“無犯罪無事故証明”を発行しない。このため、中国の航空会社に就職できず困っている事案が報告された。現在、2 名の Pilot が無職状態である

インドネシア：

- 基礎訓練課程を終えた約1200名の卒業生が職につけずに困っている。原因として、ジェット機ライセンスが無いこと、技量不足、語学要件不足などがあげられる。航空会社も経営状況が厳しい為、トレーニングボンド（応用訓練課程の奨学金制度）の提供も無い

韓国：

- FRMS に関し、データ測定の導入を行っている
- 昨年、ローマ行き便の操縦室内で、クルーの引き継ぎに関して口論となった件について報告があった。ダブルクルーでの運航におけるレスト交代の引き継ぎ規定では、機長から機長に、副操縦士から副操縦士に引き継ぐ手順となっている。この手順に従わなかった機長に対し腹を立てて、ペットボトルをセンターペDESTラルに投げつけた。この件をキャプテンレポートとして報告したところ、この機長2名は退職となった

日本：

- 毎年の国内情勢の報告に加え、最近運航に大きな影響を及ぼしている火山活動に関して、ALPA Japan として取り組みを強化していきたい旨を報告した。この件に関して、同じく火山活動に大きな影響を受けているインドネシア ALPA と共に取り組んでいく事になった



(その2に続く)