

IFALPA Asia/Pacific Regional Meeting 2025 in Ulaanbaatar 参加報告その①



2025年度のIFALPAアジア太平洋地域会議(APRM)が、9月3日～6日の日程でモンゴルのウランバートルで開催されました。アジア太平洋地域の各国のALPAより総勢37名が会議に参加し、ALPA Japanからは日乗連議長、IFALPA Director、AAP委員長の3名が参加しました。

IFALPA APRM 1日目

【安全文化醸成へ歴史的なMoU (Memorandum of Understanding / 覚書)を締結】

会議初日には、モンゴルの航空当局とALPA Mongoliaが航空安全の向上を目的とした歴史的なMoUを締結し、アジア太平洋地域における官民協力の新たなモデルとして大きな注目を集めました。

会議の冒頭では、IFALPA PresidentのRon Hay氏をはじめ、Mongolia Director GeneralのTurbayar Erdence-Ochir氏およびMinistry of Road and Transport代表のMr. Batbold State氏らが挨拶に立ちました。ALPA MongoliaのPresident、Gerelt-Od氏は「団結あるところに強さあり」というモンゴルのことわざを引用し、航空安全と専門職を守るための協力の重要性を強調しました。



IFALPA President
Ron Hay



MIAT Mongolian Airlines COO
Gantulga Baasanjav



President of ALPA Mongolia
Gerelt-Od



Director General Mongolia
Mr. Turbayar Erdence-Ochir



Ministry of Road and
Transport, Mr. Batbold State



RVP Asia North
Capt. Lee Choong Sub



安全協力の「誓いの日」となったMoU

初日のハイライトは、ALPA Mongoliaがモンゴル民間航空局および航空事故調査局とそれぞれ締結したMoUでした。

モンゴル民間航空局のTurbayar Erdence-Ochir長官は、この締結を「モンゴルおよびアジア太平洋地域の航空安全を高める“誓いの日”」と表現し、今後の協力への決意を述べました。



MoUの主な内容は以下の3点です。

1. 事故調査における連携強化
2. 疲労リスク管理や安全文化醸成に関する人材育成での協力
3. 安全監査・推進活動における専門的助言の提供

IFALPA PresidentのRon Hay氏は、「本MoUは、航空会社・規制当局・パイロットの三者協力が不可欠であることを示す象徴であり、モンゴルのリーダーシップを示すものだ」と高く評価しました。

【APAC Technical committee Review - Positive Safety Culture presentation】

ALPA-S(シンガポールALPA)のCapt. Nirmal Singh氏およびA350 FO Dinesh Raj氏による「Positive Safety Culture」に関する発表が行われました。本発表は、両氏が参加したIFALPA主催のコースにおいて得られた知見を共有し、その内容および有益性を各加盟協会に紹介することを目的として実施されたものでした。

主な内容

1. 参加型セッションによる現状認識の共有 参加型アプリ「Menti Meter」を使用し、会議参加者の安全文化に対する認識が調査されました。
その結果、参加者の出身地は多様であり、「Positive Safety Culture(安全文化)」のキーワードとして「安全」や「非懲罰的」といった共通認識があること、また、多くの参加者が自身の職場環境は前向きな安全文化を促進していると感じていることが明らかになりました。
2. 「Positive Safety Culture」は特に、組織の「一人」ではなく「全員」が関与することが重要であると強調され、FAAやCAASのフレームワークも紹介されました。全てのステークホルダー(パイロット、運航者、規制当局)が協力して初めて機能するという概念が、歯車の比喻を用いて説明されました。
3. 安全文化を構成する3つの主要な側面として、シンガポールのフレームワークから以下の3つが挙げられました。
 - コミットメント(Commitment)
 - 信頼(Trust)
 - コミュニケーション(Communication)

質疑応答

プレゼンテーション後、AusALPAより、「意図しないエラーに対してマネージャーが懲罰的な態度を取った場合の対処法」について質問がありました。

これに対し、以下の様な見解が示されました。

- 基本原則は「懲罰は関係を改善しない」ことであり、目的は再発防止のために「なぜ起きたか」を学ぶことです。
- プロとしての説明責任は必要ですが、それは刑事司法的な罰とは異なります。プロセスが遅れること自体が経済的な懲罰となり得るため、経営陣は迅速な解決を図るべきです。



- 問題の核心は、CEOレベルの理解があっても、中間管理職がJust Cultureの原則を正しく実行できない点にあります。
- 具体的な解決策の一例として、シンガポール航空では社内調査プロセスに組合にも経営陣にも属さない「非管理職代表者」を参加させ、プロセスの公正性を保証しています。

会場からPSC Instructorについて「各MAの文化や組織構造を理解した現地化(Localization)が必要」との提案がありました。表面的な概念伝達に留まらず、文化的な背景を理解する姿勢が不可欠です。

我々出席者が改めて強く再認識したのは、「Punishment ≠ Aviation Safety」という基本理念です。この考え方こそが、安全文化を育む上での根幹であることを全員で再確認する場となりました。

IFALPA APRM 2日目

APRMの2日目は、IFALPA本部からの組織運営に関する報告やRunway Safetyといった喫緊の課題、そしてアジア太平洋地域の発展に向けた具体的な提案など、多岐にわたる議論が行われました。

【IFALPA本部報告 - 組織体制と財務戦略】

IFALPA役員より、組織体制の強化と財務戦略について報告されました。主な内容は以下の通りです。

組織体制:

トレーニング活動をサポートする専任職員の配置、EVPの交代およびFemale Pilot Working GroupがIFALPAのStanding Committeeとなったことが報告されました。

財務・ガバナンス:

コスト削減の一環として、IFALPA本部がモントリオール市内の新オフィスへ移転しました。今後は会議体を新オフィス内で開催することにより、IFALPA役員の渡航費や各地での会議室利用料などの経費を大幅に削減できる見込みです。

また、経費精算プラットフォームの導入により、経費管理の透明性と迅速化が図られます。あわせて新たなガイドラインとして、すべての出張や渡航には事前承認が必須とされ、予算管理体制の強化が進められています。

【Runway Safety Briefing】

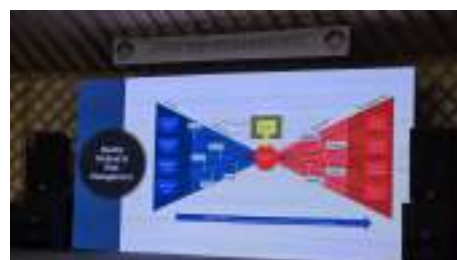
1. 概要

ALPAシンガポールのCapt.Hari Ram Ganeishが中心となり、Runway Safetyに関するブリーフィングが行われました。本ブリーフィングでは、IFALPAのAGE Committee (Aerodrome & Ground Environment Committee)の役割、国内外のインシデント事例、そして安全文化における知識とコンプライアンスの重要性が共有されました。

2. 主な内容

AGE Committeeの役割や、パイロットからのフィードバックがIFALPAを通じてICAOの基準策定に影響を及ぼし、安全性向上に繋がる事例が紹介されました。

- ケーススタディ①: バルセロナ空港の滑走路誤進入
2014年以降、バルセロナで繰り返し発生している滑走路誤進入の事例が紹介されました。特殊な滑走路運用による管制官やパイロットの作業負荷増加が脅威となっており、RST(滑走路安全チーム)による「Bowtie Method」を用いたリスク軽減の取り組みが説明されました。



- ケーススタディ②: 庄内空港におけるオーバーラン
ALPA Japanより、過去に庄内空港で発生したオーバーラン事例を紹介しました。当該事例では、通報された滑走路状態と実際の摩擦係数に大きな差異があったことが一因とされています。着陸時、乗員は通報情報に基づいて判断したものの、実際の滑走路状態が想定よりも悪かったため、結果としてオーバーランに至った経緯が共有されました。



- ケーススタディ③: タイ・プーケット空港の安全問題
THAIPAのKornpat Nakju氏より、プーケット空港の滑走路端がビーチに隣接していることによる複数の問題（セキュリティ、JETブラスト、ドローン）が報告されました。IFALPAと現地MAが複数の行政機関の仲介役となり、長年の交渉の末に安全区域を設置させた成功事例が紹介されました。



- EMAS (Engineered Materials Arresting Systems) の有効性と課題
9月にシカゴで発生したオーバーラン事例では、当該航空機がEMASにまっすぐ進入せず、回避を試みた結果、空港外の道路への逸脱に至った事例が紹介されました。EMASを適切に認識し活用することの重要性が示されました。一方で、現在多くのアプローチチャートにEMASの記載がなく、パイロットへの周知が課題の一つであると指摘されました。
(参照: [49AJN01](#) | 「EMAS(イイマス)って言います」覚えていますか！？)

Sub-Region Reports

RVP North Asia (Capt. Lee Choong Sub)

1. 第79回IFALPA総会: 4ヶ月前に開催され、韓国当局をはじめとする関係各所と良好な関係を構築しました。
2. DGCA(航空局長会議) 仙台会議: 35カ国が参加した重要な会議において、「安全文化」に関する討議文書を提出し、多くの国から支持を得ることに成功しました。



RVP Asia East (Capt. Nickolas George Lagouros)

- 市場概況: 東南アジアの航空輸送能力(座席供給量)は2019年比で7%増とコロナ禍前の水準を上回りました。しかし、LCCを中心とした供給増により、平均価格は約12%下落し、各社のイールド(収益性)に影響を与えています。
- 各航空会社の動向:
 - 好調: タイ国際航空は債務再編を終え、業績回復を遂げています。シンガポール航空は合併効果で過去最高益を記録しましたが、営業利益はイールド低下の影響を受けています。マレーシア航空は黒字を維持しています。



- 不振: ガルーダ・インドネシア航空は営業赤字が続き、追加の資金注入を要請するなど、深刻な経営難に直面しています。
- 各国ALPAの課題:
 - **THAIPA** (タイ): ウェットリースに関する安全性の懸念があり、他国の検査・更生プログラムに関する情報を求めています。
 - **MAPA** (マレーシア): 労働組合として未登録のため、会社側との公式な対話が困難な状況です。
 - **ALPA-S** (シンガポール): 航空会社との交渉を妥結し、現在は乗務時間制限のガイド作成など内部の課題に取り組んでいます。
 - **IPI** (インドネシア): ガルーダ航空との関係が極度に悪化しており、コミュニケーションの断絶や「組合潰し」と疑われる活動が報告されるなど極めて厳しい状況にあります。

北米地区および北太平洋に関して

- 市場概況: 米国におけるパイロット採用はピーク時から大幅に減速しました。大手航空会社はプレミアム路線で好調を維持する一方、LCCは苦戦しています。
- NOPACの運用課題:
 - NOPACルート再編: 航空交通の効率化を目指す本計画は、CPDLCのログイン問題や通信の不安定さといった技術的な障害により、最終段階への移行が停滞しています。
 - その他: SATボイスの試験運用や、火山灰に関する分析などが継続されています。

RVP Asia West (Capt.Shavantha Pedris)

ALPA Indiaからの報告およびIFALPAへの支援要請

先日発生したAir India 171便の墜落事故を受け、現状報告とIFALPAへの支援要請がありました。本件に関してDGCA(航空局長)との緊急会議に召集されています。この事故をきっかけに、当局との対話の機会が設けられました。DG(長官)は今後、DGCAが扱う問題においてALPA Indiaをステークホルダーとして扱うことを約束しており、今回の会議召集もその一環です。この状況を踏まえ、インドからIFALPAに対し、以下の3点について支援要請がありました。



1. 航空事故調査委員会(AAIB)への参加について

インドのAAIBによる事故調査では、「パイロット有罪」との推定で進められる傾向があり、強い懸念を抱いています。IFALPAが示す通り、調査は証拠に基づき、専門家によって裏付けられるべきです。ALPA Indiaの正式な参加はまだ実現していませんが、今回は資格を持つパイロットが調査チームに参加することになりました。

2. パイロットの航空身体検査の民間移行について

インドでは過去60年間、民間パイロットの身体検査をインド空軍が実施しています。これにより、戦闘機パイロット向けの基準が適用され、「737のコックピットから飛び降りることができるか」といった非現実的な検査が行われるなど、多くの問題が生じています。インドは医療専門家が豊富な国です。ICAOの規定に準拠し、身体検査を民間の医師と病院が実施する体制へ移行させるため、IFALPAからのデータ提供と支援を求めています。



3. マルチパイロット・ライセンス(MPL)プログラムへの懸念

現在、パイロット不足を理由に、航空会社がMPLプログラムの導入を推進しています。このプログラムでは実機での飛行訓練がわずか50時間しかなく、残りはシミュレーターで行われます。特にモンスーンなど厳しい気象条件下で運航するインドの環境において、このプログラムは重大なリスクになり得ると考えています。商業パイロット免許の取得には、従来通り200時間の実機飛行を維持すべきであり、MPL導入は時期尚早であると主張するための追加データをIFALPAに要請します。

RVP South Pacific (Capt. Louise Pole)

地区内の活動状況

- **AusALPA**(オーストラリア): AFAP(オーストラリア連邦パイロット協会)との協力協定が、安全・技術分野において良好に機能しています。
- **NZALPA**(ニュージーランド): 今回は欠席しており、後日Louise氏が代理で報告を行う予定です。
- **Fiji ALPA**(フィジー): 今回は欠席ですが、Fiji Airwaysの路線拡大(A350/A330の導入)に伴い、活動が活発化しています。



APAC Female Pilot会議の開催

ブリスベンのAFAPオフィスにて、第1回**APAC Female Pilot**会議を成功裏に開催したことが報告されました。会議の詳細は、後日改めて共有される予定です。

RVP Central Eastern Pacific (Capt. Bill Bartels)

1. 米国・カナダ市場の概況

- 採用と市場動向: 大手航空会社のパイロットの採用は大幅に減少しており、一部のULCC(超格安航空会社)では、一時解雇も発生しています。レガシーキャリアは好調ですが、LCC/ULCCは苦戦しており、業界再編の動きが活発化しています。
- **MA**の動向: ALPA Internationalは米国とカナダで約8万人が在籍。アメリカン航空のパイロット組合(APA)との合併交渉は、過去最も進展した段階にあります。
- 乗員削減運航への抵抗: FAAと米国の主要航空会社が乗員削減運航を支持していないことは良いニュースです。多くの労働協約に「いかなる時も、資格を持つ2名以上のパイロットがFlight Deckに乗務する」との条項が明記されるようになりました。



3. 北太平洋(NOPAC)空域の再編

- 目的と課題: ロシア上空の閉鎖に伴い交通が集中するNOPAC空域の効率化を目指し、管制間隔の短縮が進められています。しかし、アラスカ上空での通信接続問題(CPDLCのログイン問題など)により、最終フェーズへの移行が停滞しています。
- 日本の貢献と新たなリスク: 日本がICAOに対し、技術的問題の解決を優先するよう求めるワーキングペーパーを提出したことは、非常に重要な貢献です。また、最近ロシアの火山噴火でNOPAC空域が全面閉鎖される事態が発生し、火山灰のリスクが現実のものとなりました。現在、安全な濃度を特定するための調査が進められています。

以上

