



2024 年度

IFALPA APRM (Asia Pacific Regional Meeting) 出席報告

～組織組合員数アジア 1 位の日本への期待～

Asia and Pacific (APAC)

The region corresponds to ICAO's Asia & Pacific Region. The IFALPA Region of the IFALPA Regions, APAC has seen the world's strongest aviation traffic growth in recent years. As a result, the challenge to maintain and enhance aviation safety standards is at the forefront of the work of the region's Pilot Volunteers.

LEARN MORE



< IFALPA Home Page より <https://www.ifalpa.org/about-us/regional-representation/> >

1. はじめに

2024 年 11 月 11 日～13 日の 3 日間、IFALPA 定例地域会議 (APRM / Asia Pacific Regional Meeting) がコロンボ (スリランカ) で開催されました。

当会議にはホスト ALPA のスリランカをはじめ、オーストラリア、バングラデッシュ、インド、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、パキスタン、シンガポール、タイの 11 ヶ国が参集し、ALPA Japan からは議長が出席しました。



<会議終了後の出席者集合写真>

2. 基調講演と本会議の議題

Day1) 基調講演

- ・ Positive Safety Culture
⇒IFALPA 担当からの活動報告
- ・ Social Sustainability
⇒IFALPA Legal Committee 副委員長による（ILO への働きかけ）Working Group 活動報告
- ・ スリランカ CAA（Civil Aviation Authority）Medical Board プレゼンテーション
⇒スリランカ航空当局医療部門による現状報告
- ・ Airbus 社プレゼンテーション
⇒過去の事故を教訓とした再発防止にかかわる最新機能の紹介等
- ・ シンガポール AES（Airport Emergency Services）プレゼンテーション
⇒チャンギ空港における最新の緊急事態における対応の準備状況の紹介等
- ・ RCOeMCO（Reduced Crew Operation/extended Minimum Crew Operation）Update
⇒IFALPA 担当による活動報告

Day2) and Day3) 本会議

- ・ アジア各 Region/East、West、South、North、RVP（Regional Vice President）報告
- ・ 各国 MA（Member of Association）近況報告と意見交換
- ・ IFALPA Annex29/APAC MA Capability Matrix 表の年次更新状況確認
＜※前年度『同会議出席報告 [News/2024.06.11/47AJN23](https://www.ifalpa.org/news/2024.06.11/47AJN23)』参照＞

3. ALPA Japan 報告

- ・ 2024 年 1 月 2 日に羽田空港で発生した滑走路上の航空機衝突事故にかかわる状況報告
- ・ 報告書の提出と ALPA Japan Home Page を利用した活動報告

4. 他国 ALPA からの特徴的な報告

＜成果報告＞

- ・ シンガポール（ALPA-S）
CAAS（Civil Aviation Authority of Singapore）と ALPA-S との間の航空安全活動における共同活動文書の締結
- ・ 韓国（ALPA-K）
MOLIT（Ministry of Land Infrastructure and Transport ※）と ALPA-K 間の事故調査にかかわる MOU（Memorandum of Understanding）覚書きの締結

※MOLIT：国土交通部、日本の国土交通省に相当



<課題報告>

・シンガポール (ALPA-S)

スタンバイ勤務で乗務がアサインされなかった場合、勤務時間としてスタンバイ勤務がカウントされない課題

・韓国 (ALPA-K)

t-way 機長の 5 ヶ月停職処分をめぐる裁判に関する報告

(離陸前、ブレーキ摩耗を理由とする交換要求による 15 時間 DLY 案件)

5. 今後に向けて (日乗連と国際活動)

私たち航空産業を取り巻く環境は、そのほとんどが ICAO、IATA 等をはじめとする国際ルールを基に形作られています。現状はそこに、国内文化やその時々国内事情も加わり、その課題解決と改善は国内法規のみに頼っても解決できず、また企業内の労使交渉のみでも解決できない、複雑な状況となっています。

ここで改めて日乗連規約第 3 条(目的)を確認すると、

この団体は、公共航空の安全性向上と公共航空輸送産業の健全で安定した発達、並びに航空機乗務員を中心とする民間航空労働者の雇用、労働条件、権利、福祉の維持改善と、その他経済的地位の向上を図ることを主たる目的とする。

とあります。この目的を達成する為には、現場の乗員一人ひとりの生の声の結集と発信、さらにその発信力と影響力の強化を図り、他人任せではない絶え間ない内部努力が必要です。



<会議場の様子>

“一国一 ALPA、120,000 pilots in over 70 countries” が集結する IFALPA において、今年度、日本はその人数規模において世界第 6 位となりました。

IFALPA 内では Asia 地域における役割と活動に対し、ALPA Japan への期待が高まっています。ポストコロナ禍の急激な航空需要の回復、現場の人員不足等の厳しい環境のもと、国内や世界の現場乗員との連携が益々重要になっています。

加盟組合員の皆様のさらなる継続的結集と、日乗連各委員会への多数の参加を呼びかけます。

なお、来年度(2025 年)の IFALPA APRM はウランバートル(モンゴル)で開催されることが決定しています。

以上