

IFALPA PGA Committee@NBO 参加報告

2025 年 2 月 5 日～6 日、ケニア共和国の首都ナイロビにおいて、IFALPA PGA (Professional and Government Affairs) Committee が行われ、ALPA Japan からは IND (Industry) / PGA 委員 1 名が参加しました。

参加者は 20 の ALPA から 33 名で、アジアからの参加者は ALPA Japan と香港 ALPA、IFALPA President の Capt. Amornvaj Mansumitchai (タイ ALPA 出身) の 3 名で、香港 ALPA はかなり弾圧を受けており、組織率は大幅に低下したとのことでした。



Focus on Africa のまとめ

Focus on Africa: Highlights FEB 4th Panels, speakers

- Fragmented market, consolidations expected
- Challenges to keep skilled labour, like pilots
- Lack of common regulation, especially when crossing borders
- Competition with State subsidized operators, low cooperation between airlines
- Infrastructure challenges, burden pushed to airlines
- Safety culture: how to build together with massive growth. Lack of reports



アフリカには 54 か国ありますが、ALPA が結成されているのは 9 か国のみで、中東では 12 か国、9 ALPA となっています。

まだ紛争状態にある国も多く、Conflict/War Zone が数多く設定され、各国で労働運動が禁止、弾圧されています。中東地域でも、UAE のように、パイロットが労働組合に加入したことを会社が知ると解雇するなどの国が残されています。経営側の力が強いいため、労働組合に入るメリットが十分認識されておらず、組織率向上も課題です。

PGA Committee 前日の 4 日に、Focus on Africa という、地域問題を考える会議が行われました。

この会議には、ICAO 地域代表、ケニア運輸大臣、ケニア航空社長が出席しました。

また 3 日間を通じて、IFALPA President (代表)、Deputy President (共同代表)、EVP AFI/MID (アフリカ・中東地区担当副代表) も参加しており、アフリカ地域に対する IFALPA の強い関心と関与が伺えます。

Pilot Contractual Issues -IFALPA regional review - AFIMID



Capt. Rola I. Ickel
President, AFIMID
The AFIMID region comprises 66 states
Africa: 54 states; 9 IFALPA members
Mideast: 12 states; 3 IFALPA members
3 ICAO offices: Cairo, Nairobi, Dakar



ケニアはアフリカの要衝で、ナイロビには ICAO の地域支部があるなど、ここで会議を開く意義は高い旨の説明がなされました。

アフリカ地域では航空基準の標準化がされておらず、各社の連携もないことなども安全阻害要因となっています。

ケニア ALPA (KALPA) の歴史

今回の会議は、ケニア ALPA (KALPA) の全面的なサポートにより開催されました。

ケニアの独立は 1963 年。ケニア航空設立は 1977 年。1978 年には労働組合が結成されました。組合員数は 390 人、すべてケニア航空のパイロットです。



前回 2023 年ローマ会議のまとめ

- PGA Committee のトップによるミーティングが毎週行われている
 - ICAO 及び ILO との連携を取りつつ活動している
 - PGA Steering Group により、今後の Committee の進み方を検討している
 - RCO に関する ICAO への働きかけなども行っている
- などが報告されました。

国、航空会社をまたぐパイロットの移動について



南米のLATAMは、各国を跨ぐ運航会社に分かれています。それぞれの国で運航するにあたり、パイロットは複数の国のライセンスを取得する必要があり、経営としてはできるだけ労働条件の低い国のパイロットを効率よく働かせようとしています。

ある国のライセンスはある国のパイロットは取得が難しいなどの制約があり、各国、各社の労働規制・協定も違い、複雑になっています。

これに関連し、ECA (Europe Crew Association 欧州内 ALPA の連合団体) から、EASA (EU 航空当局) 内での活動について、同様の問題にどう対処しているかのプレゼンがありました。

Pilot Age Limit

ALPA Japan としては事前に送付した Industrial Update (各国 ALPA が会議に際し提出する報告書) でも、各国 ALPA の方針を阻害するつもりはないものの、それぞれの国情に応じたパイロットの年齢制限のあり方について、各国 ALPA それぞれの方針を尊重してほしい旨発言をしました。

これまで、米国 ALPA が非常に厳しい年齢制限を主張し、米国内においても、パイロットの定年を 67 歳（68 歳未満）とする法案を下院は通ったものの上院で差し止めとさせるなど、ALPA-I（アメリカン航空のパイロット組合を除く米国パイロット組合連合）と APA（アメリカン航空のパイロット組合）の連携した強い反对方針がクローズアップされてきました。

今回これに関し、異なった動きも出てきているとの報告もなされ、ざっくりばらんな討論では、自分としては飛べるなら長く飛びたいという意見もありました。

また、米国キャリアでは、2001 年同時多発テロ後の各社破綻（chapter11 適用）により、それまであった手厚い年金制度を廃止した会社や大幅に切り下げた会社が出ましたが、その後の復調により、再度年金制度は構築されていること、60 歳を超えて働くとその分年金が切り下げられること、などが説明されました。

Female Pilots Working Group 活動レビュー

Equalization を目標としたこれまでの活動を振り返る報告がされた後、複数の男性委員から、「女性パイロットの権利向上のために男性パイロットのポストが侵されたり、犠牲になっているのではないか？」との発言が相次ぎました。

女性パイロットの絶対数が少ない日本では顕在化していない、男性パイロット側の本心の吐露とも受け取れ、今後米国政権の SDGs 方針破棄などの動きも相まって、議論を呼びそうな雰囲気です。女性パイロット側からも、そのような男性側の意見を理解する発言もありました。

-Female Pilots Working Group review -



ICAO ATRP

IFALPA は ICAO に代表を送っており、パイロットの意見を国際航空政策に反映させるための活動についての報告と、今後の見通しについての説明がありました。

PGA Vice Chair の選出

米国とメキシコからそれぞれ 1 名の立候補がありましたが、規約上は 2 名許容しているため、立候補した 2 名とも当選となりました。各 Committee Chair には IFALPA 本部の予算が付きますが、Vice Chair には予算が付かないため、出身 ALPA がその費用を負担することになります。

Bargaining 2030

今後に向けた交渉のやり方についてのレクチャーでした。

IFALPA では、Negotiation Seminar を年 2 回程度各国で開催しており、その紹介もありました。

Negots Seminars 2025



- Amsterdam
- June 24 – 26 (confirmed)
- Addis Ababa
- November 18 – 20 (tentative)



RCO/eMCO

ALPA Japan からは 7 月総会での決議を紹介し、なかなか問題意識が浸透しない悩みについて、各国ではどのように運動拡大しているか事前に質問をしていました。

United States eMCO/RCO Update



- But....Management and the new Congress
- <https://www.instagram.com/alpaplots/reel/C8FQmFqvJ3r/>
- https://www.commerce.senate.gov/2025/1/full-committee-nomination-hearing_2

これに付随して、部分的にせよ、1 名乗務がもう 1 名のパイロットの休養を確保する手段との説明がなされている国もあり、それに対してある研究では、パイロット 2 名の場合と 1 名の場合での疲労比較調査が行われ、1 名乗務の場合の疲労度の増大が有意に現れたとの報告もありました。

また、Controlled Rest (CR) が許容されている会社で、交代要員がいる場合（マルチ編成以上）で、操縦室に居る 2 名のパイロットに CR が許されるかの質問がなされ、多くの CR 導入社で、特に制限ないことが報告されました。

1 名乗務を阻止していくには各国の当局との交渉も重要であり、Committee として、当局との交渉チャンネルが無い ALPA は是非それを構築する努力をすべきとの強い示唆がありました。

米国 ALPA からは、デルタ航空 CEO が、RCO を導入しないと明言していること、議会での動きなどが紹介されました。

米国 ALPA など先進的な団体の報告が出される中、やはり同様に、まだ自国では遠い問題とされているなどの発言も相次ぎました。

Europe RCO comms

- Cooperation with various media
- Public campaign in BRU airport, underground stations
- Infographics for LinkedIn/Instagram
- MA own push: national flavour, own language/culture



MFF

事前質問に入れていた項目でしたが、会議内で時間を確保出来ず、メールでの回答を受け、現在取りまとめています。

今回わかったことは、MFF と SFF (Single Fleet Flying) という概念があり、A330/A350 を SFF として同一機種と見做し、何の制限もない国・会社があるとのことでした。

また、B777/B787 を MFF としている国・会社、その逆で全くの別機種としている国・会社もあります。A320/A330/A340/A350/A380 については、A320/A330 はほぼ MFF 対象のようですが、A380 は A320 と MFF としているのは少数のようでした。

MFF に関しては、同一日混乗禁止などの制約を設けているところが多いようです。

日乗連には 11 (Pilot Assistance Steering Committee を含む) の専門委員会があり、専門委員を随時募集しています。

ご興味のある方は、ご自身の加盟単組の日乗連担当にお申し出ください。

以上

