



ALPA Japan NEWS

日 乗 連 ニ ュ ー ス

Date 2025.5.26

48AJN22

発行: Air Line Pilots' Association of Japan
日本乗員組合連絡会議
企画会議
〒144-0043
東京都大田区羽田 5-11-4
alpajapan.org

IFALPA 年次総会 in ソウル 出席報告



はじめに

2025 年の IFALPA 年次総会が、ソウル・仁川で 4 日間に渡って行われました。オープニングでは、韓国の国土交通部大臣、国会議員、韓国航空大学学長などの挨拶に始まり、IFALPA 議長、役員から 2024 年の活動総括、2025 年の活動方針などが説明されました。ALPA Japan から議長、IFALPA Director (IF)、今回は日本に近いソウルでの開催と言う事で、幅広く日乗連委員会所属委員より希望を募り、初めて参加するメンバーも含め 6 名で出席しました。

総会をホストする ALPA-K (ALPA Korea) とは、2022 年より AAP 委員会での合同 Meeting を続けており、様々な意見交換を行い良好な関係を築いてきました。また ALPA-K は、2024 年 11 月に韓国・国土交通部 (MOLIT) と「航空事故調査における協力体制」について、Memorandum of Understanding (MOU) を締結しており、その直後の 2024 年 12 月に韓国・務安空港においてチェジュ航空 2216 便が着陸時にオーバーランし、大破全損した際にも事故調査で協力し、MOLIT と良好なコミュニケーションを構築しています。



ALPA Japan メンバー

ポイント

- アジア・太平洋地域 (Asia Pacific Regional : APR) においては、シンガポールやオーストラリアなどが自国の航空当局と良好なコミュニケーションを維持しており、事故調査時において Positive Safety Culture を実践できる環境が整っているが、日本では大幅に遅れを取っている。



- RCO (Reduced Crew Operations) や FRMS など様々な問題の改善、解決には航空当局の参画は不可欠であり、国際的に認知され発言力のある IFALPA を通して、今後も積極的に働きかけ続ける必要がある。今回の総会では RCO に関して IFALPA Statement が決議されました。(別ニュース参照 [News No 48AJN20](#))
- IFALPA 組織内部は昔から欧米の Pilot が多くの役割を担っている。今後は最も Pilot 需要の増大が予想されているアジア地域の Pilot がより積極的に活動することが望まれる。

総会の主な内容

IFALPA アジア・太平洋地域 (NOP/North Pacific Region) 役員による事前調整会議

APR の EVP (Executive Vice President) Captain Jaffer 氏 (シンガポール) の呼びかけにより、総会開催前日に NOP 地域の韓国・モンゴル・日本の代表が集まり、各国 ALPA の抱えている課題を共有し、取り組むべき内容に関し優先順位の確認・調整を行いました。

技術委員会 (Technical Committees) - 実績と提言

Stacey Jackson 氏 : EVP (IFALPA Executive Vice-President Technical & Safety Standards) より、冒頭、各国 ALPA が乗員がスケジュールを調整し、時間と貴重な経費を使って世界中で行われる会議体などに参加し IFALPA として取り組んでいることに対して深く感謝している旨の発言がありました。

続いて IFALPA の各 Technical Committee から現在の Hot topics や課題、目標が共有されました。詳細は ALPA Japan 専門委員会からの Committee 出席報告などの発行物をご参照ください。ここでは Femail Pilot WG (Working Group) に関して紹介します。

<Female Pilots WG>

アジアでも女性 Pilot が増加する中、各国で大臣や各社 CEO がこの WG に参加し始めている。また、直近ではアジア太平洋地域 (APAC) での初会合 (シンガポール開催) が行われ、参加者の 50%以上が APAC 地域から参加した。

アイルランド : 会合参加後に妊娠中の変動給与 100%支給・更年期対応等の政策を導入。
 オーストラリア : 政府と連携し、「女性の航空業界進出計画」に参画。
 バングラデシュ : ハラスメント対策として、安全部門に通報ルート設置。
 インドネシア : 「Respectful Workplace Policy (尊重ある職場方針)」を導入。

参考 : Female Pilots WG 背景と設立の経緯

28年前に女性 Pilot が妊娠した際に、航空会社や労組、当局が十分に対応できなかった経験からスタート。多くの団体が依然として、妊娠・授乳・育児・更年期への対応に苦慮している。この問題に取り組む枠組みとして発足したのが当 WG である。

ジェンダーに関する航空業界の課題に対し、具体的な制度提言・地域連携・成功事例共有を通じて実際に成果を出してきた実績がある。メンバーからは今後のさらなる参加・支援を呼びかける力強いメッセージが発信された。

各国 ALPA の取り組みを IFALPA 内で共有

IFALPA が議事を取り、各国 ALPA からそれぞれの ALPA における取り組み事項とその取り組みの優先順位に関して共有を行いました。特徴的だったのは、どの国も活動をより活発にする観点から、IFALPA 活動に関する費用の適正化を求める声も多くありました。加盟 ALPA が IFALPA を活用して知識の充足や情報共有をする際に必要な経費が、世の中の物価上昇と共に上昇している状況に、加盟 ALPA が持続的に参加・活動できる水準を常に考慮して欲しいという要望が挙げられ、ALPA Japan も賛同しました。

今回の ICAO Assembly (ICAO 総会) に向けた IFALPA の準備と戦略ブリーフィング

3 年毎に開催される ICAO Assembly (ICAO 総会) に IFALPA としてどのような働きかけをするか、提出予定のペーパーを共有しました。ICAO 総会での文書提出の仕組みは 2 種類あります。

Working Paper (WP) : 総会で議論され、行動提案が含まれます。

Information Paper (IP) : 情報提供のみ、議論対象外です。

今回の ICAO 総会は 9 月 23 日から 2 週間開催され、今後 3 年間の方針が決まります。IFALPA から提出される WP は以下の通りです。また、各国 MA にも IFALPA からの主張に沿って、それぞれの Regulators に働きかけをするように求められました。

ICAO Assembly に向けた IFALPA の 4 つの提言ワーキングペーパー (WP)

1. Reduced Crew Operation (RCO)、Extended Minimum Crew Operations (eMCO)、Single Pilot Operations (SiPO) に反対する提言

- eMCO/SIPO は操縦室に 1 人のみを残す運航形態。新たな安全・技術・文化的リスクを伴う。
- 現時点では安全性向上の証明がなく、導入に妥当な理由が不明確。
- ICAO の予算・人材では、必要な規格改定や検証作業に対応不可能。
- 安全文化や疲労管理が未整備の環境での導入は危険。
- 導入コストは高く、多くの国を取り残すリスクがある (ICAO 理念「Leave No Country Behind」に反する)。

RCO について現在の常時コックピット 2 人体制よりもリスクが増すことが証明されています。また、Annex や PANS などのドキュメント、シカゴ合意にも影響してきます。Positive Safety Culture や Fatigue Management が定着していない中、RCO を進めることは許容できませんし、ICAO の「Leave No Country Behind」の精神に反しています。

2. 社会的持続可能性 (Social Sustainability)

- 安全で持続可能な航空の実現には、適正な労働環境や法制度の整備が不可欠。
- ICAO は ILO と連携し、労働者の権利・多様性・人権保護を推進すべきである。
- ICAO-ILO 協定の更新・拡充を要請

3. 疲労管理 (Fatigue Management)

- ICAO Annex 6 では科学的疲労管理の重要性が示されているが、各国間で実情にばらつきがある。
- 専門家グループの再設置とガイダンスの更新が必要。
- 一貫性のある導入により、全体の安全性が向上。

Fatigue Managementについて、定期的なガイダンスの見直しが必要になります。現在のガイダンスは国やエアラインによって都合の良いように解釈されています。ガイダンスの意図通り、実際の運用も行われる必要があります。その為には専門家チームを収集し、SARPs とガイダンス自体を見直す必要があります。

4. Positive Safety Culture

- Positive Safety Culture はリスクの特定と低減に不可欠。
- 実施方法、測定・監査方法に関する明確なガイダンスが不足。
- ICAO に対し、導入支援（トレーニング・実装支援）の拡充を要請。

IFALPA、各国 MA の活動に関してのポイントは以下の通りである。

- ① 信頼関係の構築がカギ：まずは自国の規制当局と接点を持つ。
- ② 「何を求めているか」より「相手が何を必要としているか」を聞く姿勢。
- ③ パイロットだけでなく他のステークホルダーと連携して説得力を増す。
- ④ 国レベルでの支援を得て、WP を ICAO に提出・支援させることが最重要課題。

Reduced Crew Operations

RCO のリスク：

Tanja Harter 氏（President ECA, IFALPA HUPER Chair）が、玩具のジェンガタワーを用いて RCO のリスクを視覚的に説明しました。安全システムから要素（ブロック）を取り除くことは、システム全体を脆弱にし、最終的に崩壊させる危険があると警告しました。



IFALPA の今後の戦略

- メーカー、ICAO（国際民間航空機関）、eMCO（加盟航空会社）、旅客への働きかけを続ける。
- 特に、各国の MA が自国の規制当局や政治家に働きかけることを支援する事が重要。
- 人間はエラーを起こす一方で、創造性や問題解決能力を持つ重要な存在であり、システムを強化する役割を担っているというメッセージを発信していく方針。

規制当局の動向

- FAA（米国連邦航空局）：現時点では 2 名乗務体制を支持しており、ICAO に対しても EMCO に反対する書簡を送るなど成果はありますが、政治状況は流動的であり油断はできない状況です。
- EASA（欧州航空安全機関）：RCO に関する表現を「安全性の向上」や「高度なフライトデッキ技術」へと変更するなど、以前より慎重な姿勢を見せていますが、

「単独乗務を検討する可能性」については依然として言及されており、完全に撤回されたわけではありません。

- ICAO：関連する議論は続いていますが、現時点では「ICAO がこの問題に取り組む必要性」自体が議論されており、RCO 推進の動きは抑えられている模様です。

各国 ALPA (MA) の役割

- 専門家でなくとも、シンプルな言葉で意思決定者や旅客に RCO のリスクを伝えることが重要。
- 関連情報を提供するウェブサイト (Safety Starts with 2、One Means None など) を活用することが推奨されました。

パネルディスカッションの最後には、「RCO は阻止可能であり、阻止しなければならない」と全パネリストが強く主張しました。

RCO は飛行安全を損なうものであり、経済的な理由 (コスト削減) が主目的であり、大いに批判されるべき施策です。技術はパイロットを支援するために活用すべきであり、決してパイロットを排除する方向に使用されるべきではないと結論付けました。

Asia & Pacific Regional Meeting (APRM)

会議全体の概要

- 目的: IFALPA アジア太平洋 (APAC) 地域の活動、課題、目標に関する議論。
- コミュニケーション: WhatsApp、Telegram、Zoom などを活用し、地域内のコミュニケーションが大幅に強化されたことが強調された。初の地域技術 Zoom 会議も開催され、今後は四半期ごとに開催予定。
- ビジネス環境: APAC 地域は世界で最も高い成長率 (2025 年予測 7.9% 増) が見込まれるが、航空機生産制限、サプライチェーン問題、燃料価格変動、インフレ、地政学的不安などの課題も存在する。
- 各国のパイロット協会 (MA) が「Relevance (存在意義)」「Respect (尊敬)」「Reputation (評判)」「Resilience (回復力)」を持つことを目指す。パイロット協会が業界内で不可欠な存在となり、積極的に影響力を行使できるように技術力・能力を高めることが重要。
- 財政支援: IFALPA 本部が財政難の MA に対し、会費の免除や割引を行ったことへの感謝が表明された。
- 次回 APRM: 2025 年 9 月にモンゴルのウランバートルで開催予定。

主な議題と議論内容

1. 韓国の空港安全 (Korean Airport Safety) :
 - 最近の務安 (ムアン) 空港 (RKJB) での事故は、ローカライザーアンテナをコンクリートで嵩上げていた部分に航空機が衝突した事を受け、韓国国内において同様に空港の立地状況から嵩上げしている空港を調べたところ、韓国国内の 7 空港 (RKJB, RKPK, RKPC, RKJJ, RKJY, RKPS, RKTH)

で嵩上げされている状況が判明した。多くが軍との共用空港で、調整には時間がかかるものの、チェジュ空港を除き年内までに適切な対応がなされる予定である。

- 韓国国土交通部（MOLIT）主導のタスクフォース（ALPA-K も参加）が設置され、問題のある構造物の大部分をより安全なアンテナシステム（スタンド型）に置き換える計画。

2. モンゴルにおけるパイロット疲労 (Fatigue - Mongolia) :

- 航空需要の急増（法的限度である年間 1000 時間近く飛行するパイロットも）に伴い、レストファシリティが無い B737/B767 乗員の疲労問題が深刻化。
- FRMS（疲労リスク管理システム）導入に向けた進展があり、長距離便（東京線）での現地宿泊も実現。
- 特に B737 の 10 時間超のマルチ運航において、副操縦士が休憩を取れない運用への懸念が示された。

3. オーストラリアの FRMS と ULR (FRMS/ULR - Australia) :

- カンタス航空の ULR（超長距離路線）、パース - ロンドン線や、今後開設されるシドニー - ロンドン/NY 線における疲労管理が焦点になっている。ダブル編成（機長 2 名/副操縦士 2 名）が適切なのだが、会社は機長 1 名/副操縦士 1 名/セカンドオフィサー 2 名での運航を計画している。また、A350/A330 混合乗務による訓練・経験維持の問題点も指摘された。
- FRMS 導入プロセスにおいて、パイロット側の意見が十分に反映されず、運航者側の効率化が色濃く反映されている認識が示された。規制当局（民間航空局, CAA）が運航者側の意向に影響されやすく、パイロット側の安全懸念を軽視している。また、規制当局内に十分な航空会社運航経験を持つ人材が不足していることなどが批判された。FRMS の国際的な基準強化の必要性が訴えられた。

4. シンガポールの RCO (Reduced Crew Operations) :

- RCO 対応機材の導入が近い将来予定されており、労使協定交渉において RCO に関する保護的な条項を盛り込むように取り組んでいるとの報告があった。

5. Flight Safety Foundation (FSF) ブリーフィング :

- FSF が APAC 地域で行った調査結果（初期）を報告。Loss of Control In-flight (LOC-I)/状況認識、UPRT（異常姿勢防止・回復訓練）、FPM（フライトパス管理）が重要リスク分野と特定。
- 調査から、パイロットが手動操縦を行う機会の減少、初期訓練における実機での UPRT 経験不足、エナジーマネジメントに関する訓練・基準の欠如などが懸念点として挙げられた。
- 規制当局間での UPRT 基準の標準化・調和が不足している点も指摘。
- 今後、航空会社や規制当局とのワークショップを経て、最終報告書が 5 月末に公開予定。

6. APAC 女性パイロットグループ (Asia Pac Female Pilots Group) :

- ▶ 昨年シンガポールで開催された会議の勢いを基に、APAC 地域特有の問題に取り組むため、7月にブリスベンで地域会議を開催予定。地域内の格差是正を目指す。

7. インドのパイロット協会承認問題 (Recognition - ALPA-India)

- ▶ インド市場の急成長の一方で、パイロット協会 (ALPA-India、福祉団体であり労働組合ではない) が直面する課題を報告。
- ▶ 主な課題としては、新しい厳格な FDTL (飛行勤務時間制限) 施行が運航会社の反対で保留されている問題。転職する際に長期の事前通知義務 (6ヶ月~1年) や高額な違約金。労働組合としての権利がないための交渉力が不足など。
- ▶ これらの問題解決に向け、IFALPA に対し、インド政府大臣や規制当局 (DGCA) との対話を仲介し、協会としての認知度向上への支援を要請。

8. ALPA Japan による APRM 2026 の開催宣言

ALPA-K プレゼンテーション

2024年12月の務安空港でのチェジュ航空事故と、2013年7月にサンフランシスコ空港、アジアナ機墜落事故をテーマに、事故調査や事故後のALPAの取り組みなどを比較しながら4人のパネラーが議論しました。

また、ALPA Korea より ALPA K と MOLIT (国土交通部) との MOU、並びに Jeju 航空 2216 便事故に関するプレゼンテーションが行われました。



登壇者：写真左より

ALPA-K AAP 委員長

KPUA (韓国パイロットユニオンアライアンス) 副会長

Jeju Air 労働組合委員長の

IFALPA AAP Committee Chair

Jin Woo Chang 機長

Donghoon Shin 機長

Jung Hoon Im 副操縦士

Jean-Félix Barral 機長

* Jeju 2216 便事故対応 (Jung Hoon Im 副操縦士)

- Jeju Air 労組代表より、2024年12月29日の Jeju 2216 便事故に関する報告。
- 179名死亡、2名重傷
- 現場に7日間滞在し、家族支援と対応に尽力。
- 事故後5日目に ALPA-K が調査参加を認められたが、初期段階では調査チームへの参加は拒否された。
- 国際的な支援 (IFALPA など) による強力な後押しに感謝の意が示された。

* 事故調査への参加のためのヒント (Jin Woo Chang 機長)

- 一貫した立場の保持 (例：継続的な訓練受講やデータ解釈力の向上)
- 組織の能力と価値を示す (IFALPA 等の支援活用)
- 辛抱強さ (例：MOLIT の事故調査への参加が認められるまでに7年かかった)

*IFALPA AAP Chairman の視点 (Jean-Félix Barral 機長)

- 韓国の MOU 締結 (事故直前) とその後の連携成功を称賛。
- パイロットが持つ独自の経験と経営陣から独立した視点の価値を強調。
- 世界で MOU 締結国が少ない (6ヶ国) 現状を指摘し、各国での締結推進を呼びかけ。
- IFALPA 認定の事故調査官養成コース (クランフィールド大学) を紹介。

*San Francisco での OZ214 便着陸事故の経験 (Donghoon Shin 機長)

- 韓国調査当局は ALPA-K の調査参加を許可しなかったが、US ALPA との協力で NTSB 調査にオブザーバー参加を実現。
- 調査によって 15 件の FAA への提言など有意義な結果を得た。
- 「透明性」と「相互尊重」が成功の鍵だったと強調。

*まとめ・提言

- パイロットの事故調査参加は不可欠。より良い分析、提言、安全文化の醸成に寄与。
- 各国 ALPA と事故調査機関間の MOU 締結と調査官の育成、政府・組織との対話が今後の鍵。
- 調査は時間がかかるが、感情に流されず冷静な対応が求められる。

総会最終日に

総会の最終日は、総会での議事の全体承認、および IFALPA 組織内の役員選挙が行われました。重要な選挙結果としては、IFALPA President を務めていた、Thai ALPA のタイ航空機長、Ben 氏が退任され、US ALPA 所属のデルタ航空機長、Ron Hey 氏が選ばれました。なお、今回の総会には委任を含めて 59ヶ国の MA が参加しました。

また、今回の総会では RCO に関する IFALPA Statement が決議されました。RCO に関して IFALPA は明確に反対し、コクピットに 2 名の Pilot が乗務する事こそ安全性に直結すると宣言しています。(別途 News 参照)

あとがき

IFALPA は長い歴史の中で、President とその次の地位である Deputy President の 2 つの役職を、長い期間欧米のパイロットで担っていました。そんな中、アジア・太平洋地域での航空産業の急成長を背景に、Thai ALPA の Ben 氏が President に就任し、ここ数年活躍してきました。しかしながら、今回の選挙で再び USA の President、フィンランドの Deputy President が選ばれた結果となります。

ICAO はカナダに本部をおいており、大手航空機メーカーも欧米にあります。そして、航空に関する様々な会議や取り組みが行われているのも欧米であることは間違いありません。しかしながら、今後の航空機需要、パイロット需要が一番大きいのはこのアジア・太平洋地域であることは言うまでもありません。「Voice of Pilot」の IFALPA においても、引き続きアジアのパイロットがしっかりと様々な議論に参画し、声を届け、世界の仲間が一体となって、航空産業の向上に取り組んで行くことが望まれます。

以上