

IFALPA HUPER COMM MTG in Helsinki 出席報告

まだ海に流氷が残る 2026 年 3 月 17 日から 19 日までの日程で、IFALPA HUPER Committee Meeting がフィンランドのヘルシンキで開催されました。各国の HUPER メンバー、地元フィンランド ALPA 乗員、ヘルシンキ空港管制官など全体で 36 名の参加があり、ALPA Japan からは HUPER 委員 1 名が出席しました。

初日は前回の Committee (2025 年 10 月クアラルンプール開催) からの流れや活動報告、今回の主議題トピックス、地元フィンランド ALPA による運航環境の



説明や紛争地域の当事者とも言えるレバノンから参加した委員による現状説明、2 日目は Medical、Human Factors、Training and Licensing、AI インテリジェンスの分野などを各部門グループで分け集中的に議論を行い、最終日には各グループの議論結果やポジションペーパーの内容を確認する、という流れでした。

今回は湾岸地域における紛争が始まったばかりということもあり、Conflict Zones における運航に関してより多く議論がされました。

日本の現状説明と IFALPA からの協力への謝意

昨年 JAL において、 γ -GTP 等の血液検査数値を用いて、ある特定の基準で複数の乗員を乗務から外すという措置が実施されました。前回の IFALPA HUPER Committee にてこの問題を発議し、IFALPA からレターを出していただき日本の航空局に提出するという活動を行いました(参考: 日乗連ニュース [49AJN13 | アルコール管理に関する IFALPA レターを航空局に提出 - ALPA Japan](#))。協力に謝意を伝えるとともに、2026 年 3 月現在この事案で乗務から離れている乗員はいないことを報告したところ、委員の皆さんも喜んでくださり、HUPER Committee 委員長である Capt. David Fielding 氏は「このように各国の問題点に IFALPA が協力出来たことを嬉しくかつ誇りに思う」と述べられました。

フィンランドにおける運航の特色

フィンランドは高緯度に位置し面積は日本の約 0.9 倍とほぼ一緒であり、複数の航空会社が運航しています。夏は高緯度空港では日没がない白夜であることやロシアと国境線が長い距離接しており、かつ国境を超えるとすぐの場所にロシアの爆撃機基地が存在しているため、緊張感があることなどが紹介されました。

紛争地域での運航

レバノンから参加した委員より、レバノンの TV 局が作成した番組を用いて最近のオペレーションに関しての報告がありました。動画では進入中に突如ミサイル攻撃が始まり、詳細な情報が当局から得られない状況でホールディングを長時間実施したり、ダイバート決定に至ったり、空港敷内で噴煙が収まっていない中で離陸したという経験も語られました。

またトルコの委員からは、主要都市であるイスタンブール近郊においても GPS ジャミングの影響があり運航に及んでいる旨の報告がありました。報告後、紛争地域での運航や乗員の心身の安全確保、対応方法などこれから何ができるのかを議論しました。

紛争地域内またはその近くでの運航は特別なものであり、紛争による迂回、航空路の不安定性、GNSS 障害、急な空域の閉鎖などのスレットが大きくなります。多くの既知および未知のリスクを増加させる複雑さを含み、航空機、乗客、乗員に直接的な危険を及ぼし、重大な影響をもたらす可能性を秘めています。そのため安全が第一であり、パイロットの勤務前に自身のコンディション、運航に対する安全リスク管理への判断は尊重されなければならない、疲労、ストレス、心理的負荷、高リスク環境への評価、これに伴う飛行の実施や紛争地域の上空飛行迂回や拒否、飛行に適さないと宣言する絶対的な権利を保持し続け、機長の判断は、最終的かつ干渉不能でなければならない旨を確認しました。

薬物やアルコールなどの乗務前後のテストに関して（特にランダムテストについて）

ここでのポイントとして、ランダムテストが合理性を欠いていないのであれば反対をする立場は取らないが、偏見や差別、非合理的でない場合は行われてはいけないという立場のペーパーを作成しました。これに関しては前述した血液検査の数値等のデータを目的外に不当に扱うことも含まれます。日本でも薬物使用事例が発生したことから薬物ランダムテストが民間航空にも開始される可能性があり、この議論及びペーパー作成にはこれからも携わるべきだと感じました。

AI 技術が運航に及ぼす影響とこれからの予想

AI が生活のいたるところに浸透してきていますが、航空ももちろん例外ではありません。具体的に AI 技術がどのように運航、機体コンセプトに導入されようとしているかはこれからですが、それに伴う問題点予測（信頼性の評価、使用による結果への責任の所在）などを議論し、情報の取捨選択（NOTAM 情報処理）には有効であるものの、最終的意思決定や最終的機体のコントロールは AI から切り離しパイロットが行うべきであるという総意が取られ、かつメンタルヘルスへの影響を考慮事項に含むべきとし、今後もこの問題を議論していくこととなりました。

コックピット内の環境について

紫外線（UV）の影響に関する報告がありました。紫外線には地表まで届く UVA と UVB の 2 種類があります。UVA は波長が長く、雲や窓ガラスを透過して肌の奥（真皮）まで到達しますが、ウインドシールドでの対策が進んでいます、しかしながら、エネルギーが強く、主に表皮にダメージを与え皮膚がんのリスクを高める UVB への対策は講じられていません。日焼け止めクリームなどの対策が効果的ですが、技術的な対策を講じるよう要望して

いくことの提言がありました。また 2025 年 12 月フランスの裁判所において、訴えを起こした easyJet 元機長の体内から検出された物質が、コックピット内で発見された金属粒子や化学物質と一致していると判断されました。エンジンや APU からの排気に含まれる有毒ガスがコックピットを含む機内の大気環境に影響を及ぼしていることを司法が認める形となり、HUPER 委員会としては、ADO Committee と合同でエンジンメーカーなどにその対策を求めていくこととなりました。

PA サポートの重要性とメンタルヘルスへの対応の責任

とある国で訓練が思うように進まず自死を選んでしまった事例が報告され、メンタルケアとその協力体制である PA の意義を再認識し、各国・各地域でより発展、普及させていくこと、かつ他業種への広がり大切さが確認されました。多方面のストレスに晒されるパイロットのメンタルヘルスがより肝要になっており、その様々なストレス予防に関して運航者が責任を持って対応することが不可欠であると再認識されました。

また前述のランダムテストに関連し、アルコール（HIMS）にとどまらず薬物依存に関しても対応が必要になってきていることが議論されました。

身体検査基準変更の動き

EASA（European Union Aviation Safety Agency）の活動報告がありました。糖尿病の治療でインスリンを使用している場合の乗務可否基準、心血管症例の評価の見直しと HIV 感染における基準の見直しについても併せて情報共有され、共に症状を管理することにより規制緩和の動きを求めていくことが報告されました。

以上

