



## IFALPA HUPER Committee Meeting 出席報告

(2015.11.2-4 フランクフルト)

2015年11月2日(火)~4日(木)の3日間にわたり、ドイツのフランクフルトにて、IFALPA (International Federation of Air Line Pilots' Associations) HUPER (Human Performance) Committee Meeting が開催されました。IFALPA HUPER Committee は、1.Training & Licensing、2. Human Performance、3. Medical の大きく3項目のテーマに沿う形で年間を通して活動を実施しており、年に2度の委員会では、これらについての各国の現状や問題点の共有、また世界の動きを共有したり、問題解決に向けて話し合いを持つ他、重要な事項については、IFALPA の Position Paper (見解) についての議論や採択が行われます。今回は5月にオーストリアのウィーンで開催された春の Meeting に続いて、2度目の開催となりました。

参加者は、IFALPA 加盟国の HUPER 委員をはじめ、AAP(Accident Analysis and Prevention)、AGE(Airport and Ground Environment)、IATA(International Air Transport Association)、ECA(European Cockpit Association)などの各組織 20ヶ国から合計 46 名で行われ、日乗連(ALPA Japan)からも HUPER 委員が 2 名参加しました。

会議が開催された場所は、フランクフルト国際空港から車で 10 分程度の場所にある Main Airport Center というビルの会議室で、ここは「Vereinigung Cockpit (操縦室組合=ドイツ乗員組合)」の建物です。



会議に先立ち、今年4月の IFALPA 総会にて新しく Chairwoman に就任した Tanja Harter 氏(Lufthansa A320 Captain)より歓迎の挨拶が行われました。この中では、各国から文化も言語も個人の経歴や背景も異なるメンバーが参加することから、お互いを尊重し合い、臆すること無く全員で活発な意見交換を行うことで、有意義な会議にしようという提案がなされ、全員の方向性が統一されました。

先に説明した、1. Training & Licensing、2. Human Performance、3. Medical の項目に分けながら、日本の航空業界や日乗連に関連する点について、今回の Meeting の議論内容を報告します。

### 1. Training & Licensing

#### CBT(Competency Based Training)について

昨今リチウムイオンバッテリー等でも話題となる DG (Dangerous Goods) の教育について、CBT を導入することが IATA/ICAO で 2016 年を目途に計画されています。この点について議論が交わされ、IFALPA HUPER Committee としても、CBT でのトレーニングを行うことを支持するスタンスを取ることとなりました。実際にあった最近の事故、インシデント等

含め、DG に対する最新の知識が得られているかの Competency を確認することが求められます。なお、現場からのフィードバックは非懲罰的であるべきと考えています。

### MPL(Multiple Pilot License)について

近年導入された MPL (准定期運送用操縦士) について、活発な討議が行われました。MPL とは、従来の CPL (事業用操縦士) に代わる資格として考案されたもので、訓練期間の短縮・経費の削減を利点として国内各社でも導入されています。MPL の訓練シラバスは、大きく分けると基礎訓練と実用機訓練の 2 段階に分類され、国内で導入済みの会社においては、現在のところ基礎訓練の中で Ground School (座学) を終えた Core Phase (シミュレーター、単発機のフェーズ) まで進んでいます。

Lufthansa、Air France など、欧州における主要航空会社での MPL 導入後の状況を主として意見交換が行われました。先に述べた様に、MPL には訓練期間の短縮・経費の削減という利点があり、訓練期間については従来の CPL+ME+IR+TYPE 取得に約 3 年 (36 ヶ月) を要するのに対し、MPL 取得は 3 年弱 (27~30 ヶ月) とされています。その一方で、ヨーロッパにおける MPL は、「当該資格を取得後に乗務できる運航者 (航空会社) は、訓練を受けて資格を取得した当該運航者に限定する」という点が、訓練中に会社が破たんした場合や、訓練中止や訓練生本人の事情で訓練を終了出来なかった場合に、他の航空会社に移ることが出来ない、また潰しの効かない資格であるというデメリットに繋がっており、ここに議論の焦点が当たりました。航空会社という組織に属する一方で、国により人権や個人の尊厳に対する考え方が異なる中、この件は繊細な問題として活発な意見交換を呼びました。ちなみに、日本においては運航者を限定しないことを確認しています (日乗連ニュース 33-49 参照)。

Lufthansa はこれまでに 850~900 名が MPL 訓練に投入されており、Fail 率 (不合格率) は上がっているものの、MPL のみを主として Pilot の養成を続けています。また同時に Pilot の不足にも直面しており、従来の資格である CPL (事業用操縦士) と MEL (陸上多発) の訓練で Fail した人を、手法を変えて MPL にて採用し直している現状もあります。

興味深い内容として、Air France では過去に MPL を導入したものの、問題点が全社的に指摘され、MPL 取得を前提とした Pilot 要員の採用中止が決まったという事例が報告されました。問題点は大きく 2 点あります。1 点目は Technical Skill に関するもので、Manual Handling Skill (手動操縦) の能力が不足し安定しないというもの。2 点目は訓練生のモチベーションについての問題で、これは MPL を取得すればそのまま Air France の Pilot になれるという気持ちが結果的に訓練生の目標を阻害する形となった、とされています。この問題が日本においてもそのまま当てはまるかは分かりませんが、この仕組みが有する潜在的なリスクとして、日々厳しい訓練と努力を重ねている訓練生の為に日乗連も適切な取り組みを行っていきます。

### ドローン(Drone)について

日本でも首相官邸の屋上で発見された事例などで有名になったドローンについて、2017 年を目処に ICAO (国際民間航空機関) で文書を採択する予定があり、それについて紹介が行われました。ドローンは誰でも購入、操縦することが可能であり、日本ではようやく法的な取り組みが始まりつつある (2015 年 12 月 10 日付で航空法施行規則が改正された) ドローンですが、これに起因する空中衝突や墜落の事例は諸外国でも発生しています。アメリカでは最近も、高速道路上において車両火災が発生した際、複数の報道各社がドローンを飛ばした為に救助・消火活動に支障をきたした事例が報告されており、これを契機に ICAO での文書の採択は早まる可能性があります。なお、ICAO ではドローンを含む無人飛行機を RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems) と定義し、IFALPA もこの呼称を採用しています (日乗連ニュース 39-12 参照)。

## FOQA(Flight Operation Quality Analysis)について

日本の航空会社においても、自己研鑽のツールとして設定されている FOQA について、各国の現状が紹介されました。あくまで本人の自己研鑽であることと、不安全事故の再発防止の観点という目的に限定されたものである為、このプログラムには秘匿性が求められます。このデータを訓練に反映させることで、より実世界に近く臨場感の溢れる訓練が出来ますが、その一方で懲罰などの懸念のため、個人の FOQA データを当該乗員の訓練への反映はしていません。IFALPA HUPER 委員会としても、FOQA のあり方としてこれを行うべきでは無いという意見で統一されました。

## **2. Human Performance**

HUPER 委員会というその名の通り、委員会の名前にもなっているこの項目では、ひとりの人間である Pilot が、Pilot として乗務する上で人間の能力がその運航にどのような影響を及ぼすかを、議論・検証します。

### Pilot Reselection (2 度目以降の採用試験) について

過去にスクリーニングテストや Psychologist (精神科医) による乗員の採用試験を受けてパスした人については、同じ試験を受ける必要はない、という意見が出ました。これは、スクリーニングテストや Psychologist による試験そのものが、何らかの理由で採用試験に臨む人にとって弊害になってはならないという観点からのものであり、本来乗員としての資質を有していることが一度確認されているのだから、その資質が大きく変わる事は無い筈であり、その資質を改めてふるいにかける必要は無いという考えに基づくものです。

### Pilot Monitoring について

Pilot Monitoring についての討議では、2men crew (2 名) で乗務する場合において、Briefing (ブリーフィング) が如何に大切であるかという事例が、SIM (シミュレーター) での検証を元に発表されました。

SNPL (フランス乗員組合) に属する Air France が実施した SIM の検証では、進入・着陸における Pilot の認識と判断が、予め Approach Briefing (着陸前のブリーフィング) の時点で共通認識が取れていたか否かにより異なってくることの裏づけがデータとして紹介され、Briefing により共通認識を取ることなく事態に遭遇した場合 (この場合は天候の急変) は、正しく G/A の判断ができない可能性が高いという検証結果が紹介されました。しかしながら、実世界においてはその先起こり得ることを Briefing で全てカバーすることは難しく、また Briefing で多数の項目を網羅し想定することで、反ってポイントが絞れなくなるというリスクがあることも事実で、参加者からは活発な意見が交わされました。

## **3. Medical**

### 薬物・アルコール検査について

日本の航空法では、「薬物および酒精飲料の影響を受けた状態で乗務してはならない」ことが謳われており、国内各運航者は規程により乗務前にアルコール検査を実施しています。我々日本人にとっては乗務前のアルコール検査はごく見慣れた風景ですが、日本以外の国ではアルコール検査は自己申告制度であるところも多く、呼気によるアルコール濃度の測定は、個人のプライバシーに抵触する領域とされる場合もあります。同じく薬物検査についても、影響のある状態では当然に乗務する筈が無いものの、その検査を課すことが問題となる国もあります。これらの検査方法のあり方に対し、Position Paper の内容を元に議論が交わされました。アルコールテストをランダムに実施して良い時期は、いつでもではなく時期を明確にする。正当な事由がある時には、ランダムに実施して良い、という内容で意見が統一されました。

## Germanwings 9525 便の事故について(EASA の勧告)

この春に発生した Germanwings 9525 便の事故に関して、EASA (European Aerospace Safety Association : 欧州全体の航空局) による勧告が出され、その内容について議論されました。この勧告は、操縦室内における常時 2 名以上の体制を敷くこと、乗員を採用する際の精神テストの健全性と強化、薬物・アルコールテストをランダムに実施できる条件の明確化など、合計 6 項目にわたっており、EASA の文書として示されています。Germanwings 9525 便の墜落事故については現在調査中であり、その原因の特定には至っておりませんが、Pilot が航空機を利用して自殺を図った事例は、1993 年～2012 年の 10 年の間に発生した航空機による死亡事故 7,244 件のうち 24 件と、全体の 0.33% の割合で発生しています。Germanwings の事例後、先述の通り世界的に操縦室内には常時 2 名が常駐する流れとなっておりますが、引き続き CIRP (Critical Incident Response Program)、Mental Illness などによるケアは必要に応じて実施すべきとの結論に至りました。事故原因は特定されていないものの、人間が運航する上では根本的に介在する問題に対し、どの様な対策であれば再発防止が出来るのか、その難しさを改めて共有するに留まりました。IFALPA HUPER Committee としての意見も、引き続き検討していくこととなります。

## 4. おわりに

今回の Meeting を最後に、Technical Officer (事務局) として尽力された Mr. David Begin 氏が IFALPA を退職することが発表されました。Mr. David Begin 氏からは、2 年間にわたり一緒に航空安全に関わる仕事に共に携わることが出来たことへの感謝の気持ちと、IFALPA HUPER Committee という繋がりによって世界中の仲間の協力により航空の安全が支えられていることへの誇りと賛辞の言葉が伝えられ、参加者からは盛大な拍手が送られました。日本で活動に尽力する ALPA Japan のメンバーに対しても様々な面でお世話になったことを重ねて感謝されていたことを、この場を借りてお伝えします。Mr. David Begin 氏の今後のさらなる活躍を祈念致したいと思います。

以上

