



2016年 IFALPA 総会出席報告 その1

1. はじめに

2016年4月15日から18日までの4日間、米国ニューオーリンズにおいて71回目のIFALPA (International Federation of Air Line Pilots' Associations) 総会が開催されました。また、総会前には Global Pilot's Symposium が開催されました。今年は世界各国の加盟団体 (Member Associations) のうち、(9団体の委任を含む) 54団体が出席しました。今総会では、Ryan Air や easyJet といった LCC (Low Cost Carriers) に代表される、組合もなく過酷な労働環境を強いている航空会社の拡大や、中東の航空会社の更なる拡大によって既存パイロットの運航環境が脅かされていること、また疲労管理システム (FRMS : Fatigue Risk Management System) や無人航空機 (RPAS : Remoted Pilot Aircraft Systems) など世界の民間航空で注目されている Topics 等について、広く議論されました。そこで今回は、IFALPA 総会の内容を以下のように4回に分けて皆様にお伝えします。

- ① IFALPA 総会全体及び Just Culture について **その1**
- ② Norwegian Air International の暫定運航認可に関する IFALPA 声明 **その2**
- ③ FRMS、RPAS/UAS **その3**
- ④ GPS : Global Pilot's Symposium **その4**

2. 全体会議

- ・ IFALPA の加盟人数が 2015 年の 100,100 名に対し、2016 年は 99,765 名と減少している。
- ・ 2015 年 12 月 7 日、北京にて IFALPA と CAAC (Civil Aviation Administration of China) との初会合が開催されたことは、昨年の取り組みの中でも注目すべき内容の一つである。
- ・ 2016 年 1 月に、約 2,400 名で組織する Indonesia ALPA (IKATAN Pilot INDONESIA) が設立された。IKATAN はインドネシア語で Union を意味する。



Capt. Martin Chalk : IFALPA President



- ・ FAA の担当者から無人機（ドローン）に関する報告があり、登録制を始めて以来、既に 450,000 機以上の登録が行われた。FAA としては、引き続き空の安全を第一に考え取り組んでいく。
- ・ 総会初日に、FAA が Norwegian Air International に対して暫定運航認可を与えたという News が入り、IFALPA としての緊急声明を発行した（詳細は「出席報告その 2」で紹介予定）。
- ・ 航空機メーカーからのプレゼンテーション
 - AIRBUS : A320 Neo について。約 20% の燃費向上が見込まれる、等。
 - Boeing : 737MAX、777X の製造状況について。777X は全幅 72m を折り畳み翼で 65m 以内にする事で、Code F 航空機に収める予定。2020 年のサービス開始を予定。
 - EMBRAER : エンブラエル社の概要。
 - Bombardier : 開発中の CS300 型機、2015 年 2 月に First Flight を終え最終段階。130～165 名搭乗可能。180 分 ETOPS も装備、Operation に関してはメモリーアイテムも一切無く、Overhead Panel は APU Selector 以外触らない程に簡素化されている。



AIRBUS A320 Neo



Boeing 777X



Bombardier CS300

3. Regional Meeting

<Asia Pacific>

- ・ ALPA Japan から国内航空会社の現況報告、乗員の流動化、JAL における倒産と整理解雇の結果、JAL パイロットの年齢構成が偏ったこと、国内 LCC の動向などを説明した。
- ・ 各国 ALPA から最新の情勢が Update され、情報共有をおこなった。
- ・ China ALPA から、中国南方や中国東方、中国国際各航空会社を中心に、今後も路線拡大が見込まれるため、さらに多くの乗員が必要であること、特に外国人乗員を募集している、との報告があった。
- ・ Australia ALPA から、豪州国内では回転翼機に対するドローンの危険性に関する報告があった。多くの飛行が低空で行われる回転翼機にとって、Bird Strike と同じ位ドローンとの衝突が懸念される。この問題に対して、引き続き各国と連携し取り組んでいく。

<Europe>

- ・ Norwegian Air International に代表される様な Trans-National Airlines (TNA) が進出する中で、欧州として今後どのように活動していくかが議論された。

- ・ これに対して、VC (Vereinigung Cockpit=German Cockpit Association) からドイツにおける取り組みの事例が紹介された。
- ・ TNA に対する諸問題について、今後、ECA (European Cockpit Association) を中心に取り組んでいくが、まずは6月のPGA Committee でさらに議論することとなった。
- ・ 4月初旬にモンリオールで開催された、ICAO ATRP (Air Transport Regulation Panel Meeting) の報告があった。
- ・ Germanwings 9525 便事故に関し、EASA が発表した安全の勧告 (6 項目) について説明があった。

<North America>

- ・ 米国国内の好景気、燃料価格の大幅な下落を背景に、各社共順調に収益を伸ばしており、機材更新、ターミナル施設建設など、設備投資に多額の資金を投入。機材更新について、デルタは燃料費の高騰が見込まれないことから、新造機導入数を抑え中古機導入の戦略をとることにより、経費削減を図っている。
- ・ 米国と中東諸国間において締結されたオープンスカイ協定により、Emirates や Qatar、Etihad といった中東キャリアと米国航空会社との間で乗客獲得競争が激化しており、劣勢に立たされた米国側は一部路線からの撤退という状況に追い込まれている。このような状況に対し、中東キャリアは国からの出資や保護に守られており、公平な競争を阻害していると米国側は訴えており、ロビー活動などを通じて議会に働きかけを行っている。
- ・ 米国運輸省が Norwegian Air International への暫定運航認可が決定されたことに絡み、米国キャリアは対応を迫られている。その対応について、ECA との協調を模索する。

4. Technical Committee

<Committee A & B : PGA/HUP/LEG/SEC>

各委員長から、前回の総会以降の取り組みに関する報告が行われた。

特に PGA (Professional Government's Affairs) では、「出席報告その2」で紹介予定の Norwegian Air International の米国への暫定運航認可を受けて、PGA 全体、さらには IFALPA として体制立て直しの必要性について活発な議論が行われた。

限られた時間内に具体的な結論を出すことは出来なかったが、IFALPA President の Capt. Martin Chalk が最後に改めて団結を呼びかけて、議論は次回の PGA Committee へ持ち越しとなった。

<Committee C : AAP/ADO/AGE/DG/HEL>

各委員長から、前回総会以降の取り組みに関する報告が行われた。その他、AGE Committee より IFALPA Annex 14 の Policy 更新に関する議題を扱った。

<Committee D : ATS>

ATS Committee に関して、前回総会以降の取り組みに関する報告が行われた。

<Committee E : Administration/Membership/Finance>

IFALPA の財政に関する報告と確認が行われた。

5. Just Culture

総会 2 日目に開催された、Capt. James “Jim” Johnson (IFALPA Legal Advisory Group Vice Chairman) による Just Culture の講演の内容をご紹介します。

Just Culture がなぜ必要か

Johnson 氏は冒頭、これを「安全の為に必要な情報を（提供者が罰せられること無く）自由に提供することのできる信頼の文化」と説明した。

“An Atmosphere of trust in which people are encouraged to freely provide essential safety information.”

日本でも Safety Management System (SMS) の一環として、義務報告および自発報告の制度が運航者毎の「安全管理規程」において謳われている。

また、古くから乗員の世界では「勉強会」や「ハンガートーク」において、失敗や経験談の共有を実践することによって再発防止や未然の防止などに役立ててきた。

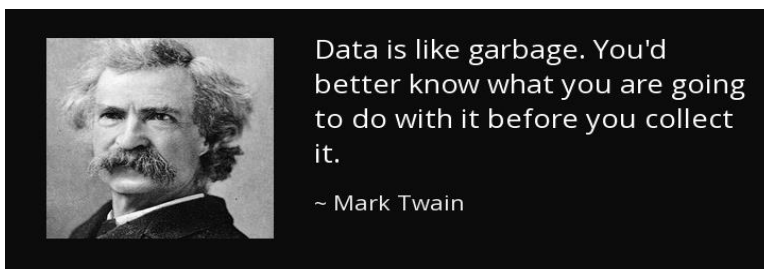
Johnson 氏は続けて「健全な安全文化は、乗員（現場）、会社（管理者）、国（監査機関）の三者それぞれにおけるお互いの尊敬に根差している」と述べた。

Just Culture が不安全事故を減らす

米国では実際に、自発的な報告制度により、過去 10 年間の航空業界における CFIT、悪天候下、ウィンドシアー、チェックリスト忘れに起因する事故の件数が、当初に比べ 83% 減少したという統計がある。これは、運航現場のデータを収集と分析が奏功したことを証明している、と言えるであろう。

あの世界的な作家も、100 年以上も前に言及していた

今回の IFALPA 総会の開催場所である米国ルイジアナ州ニューオリンズは、「トム・ソーヤの冒険」 (“The Adventures of Tom Sawyer”) の舞台となったミシシッピ川の河口に位置している。世界中の誰もが知るこの冒険小説の作家マーク・トウェインは、「データとはガラクタのようなものである。だから、



これを集める前にそれをどう使うのかを知った上で集めた方が良いのだ」という言葉を残している。

100 年以上も前の米国を代表する作家が、当時においても既にデータ

を収集する側が有すべき崇高なポリシーについて述べていたことが紹介された。

データは徹底的に保護されなければならない

自発的な報告制度、FOQA・FDM や CVR などの飛行記録装置、国（監督官庁）や会社が求める報告制度、航空事故・インシデント報告書などは、全て再発の防止すなわち「安全性の向上」の為に設けられたものである。そのため、それら全てのデータは確実に、そして徹底的に保護されなければならない。

(参考：日本の運輸安全委員会が公表する航空事故調査報告書にも、冒頭そのように記されています。)