



2017年 IFALPA 総会出席報告 (その2)

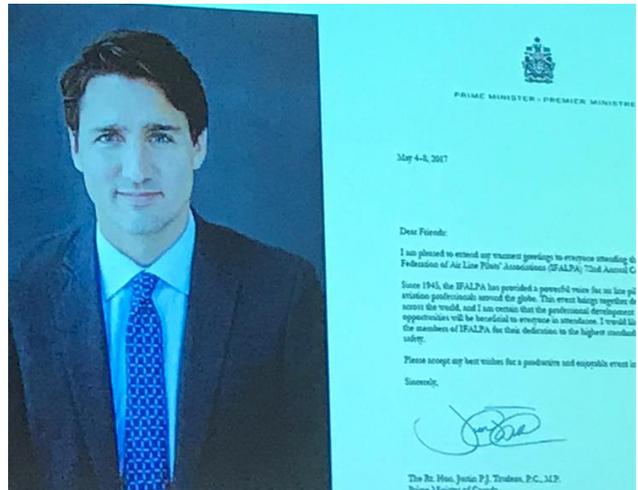
3. Plenary Session (本会議)

5月5日午前9時(現地時間)、第72回 IFALPA Conference(年次総会)が開幕しました。今年の総会は ICAO 本部や IFALPA 本部、IATA 本部といった民間航空の要となる本部組織だけでなく、カナダを代表するメーカーの Bombardier(航空機)や CAE(Simulator)の本社も集積しているカナダのモントリオールで開催されました。同時に今年はモントリオールの市政375年という記念の年に当たり、様々なイベントが行われています。

IFALPAには89か国の Member Association(以下、MA)が加盟しており、今回は実出席47か国、委任22か国の合計69か国の参加で幕を開けました。

全体総会の冒頭、IFALPA Presidentである Capt. Ron Abelが挨拶に立ち、カナダ第28代総督 David Johnston氏や第29代カナダ首相 Justin Trudeau氏からの祝電が紹介されました。カナダにおける航空産業の安全な発展は大変重要であることや IFALPAの発展と成功を望んでいることなどの内容が読み上げられ、カナダ国内では官民一体となって取り組む姿勢が強く感じられました。

これに続き、ICAO 事務総長の Stephen P. Creamer氏から基調講演がありました。講演では FRMS(Fatigue Risk Management System: 疲労管理システム)や ICAO Annex 19(SMS: Safety Management System)等、Pilotの健康管理が世界の航空における重要な案件となっている旨の内容が述べられました。また、航空における航法システムより進化している一方で、ハード面における航空機の基本概念や設計コンセプトが時代に追いついていない現状があり、このギャップを上手くコーディネートするのが Pilotの現在における重要な役割であると分析していました。



Justin Trudeau カナダ首相



Stephen P. Creamer ICAO 事務総長

それに引き続き、IFALPA Presidentをはじめとする各 Board Member（執行委員）が年次報告を行いました。その中で、Asia Pacific 担当 EVP（Executive Vice President）Capt. Ben はその報告の中で、引き続き発展が続く Asia Pacific 地域において、それぞれの MA が様々な安全への取り組みを行う事を“Capacity Building”と表現し、この“Capacity Building”を引き続き重視していきたいと主張していました。

午後のセッションでは、カナダの交通大臣が登壇し、カナダ国内における航空を取り巻く諸問題についてのスピーチが行われました。その内容は主に以下の通りです。

- ・カナダではレーザー照射の報告が大変多く、取り組みを強化している。運航への影響だけではなく Pilot への身体的影響を懸念している
- ・FTL（Flight Time Limitation）や FRMS（Fatigue Risk Management System）など、ICAO Annex 19 に関わる内容に積極的に取り組む必要性、さらに全関係者を取り込んで取り組む重要性について
- ・アメリカでは既に行われている“Known Crew System”を、カナダでも速やかに導入し拡張したい

スピーチに続く質疑応答では、中東との Open Sky や外国人 Pilot のカナダにおける労働に関して質問が出ましたが、労働は管轄外などとし言及を避けていました。

4. スポンサー企業によるプレゼンテーション

IFALPA 総会の開催にあたっては、毎年航空機メーカーを中心とするスポンサーを募り、総会期間中には特設ブースが設けられ、各スポンサーの紹介が行われています。ボーイング社とエアバス社は特製ブースを設けない代わりに、IFALPA 総会開催中にプレゼンテーションが開催され、各社の宣伝を兼ねた最新情報が紹介されてきました。今年はその両者のプレゼンテーションに加え、その他航空機メーカーや航空機関連メーカーのプレゼンテーションも実施されましたので、合わせてここでご紹介します。

BOEING

現在、新機種として製作が進んでいる 787-10 と 777-9 についての概要説明、また完成間近となっている 737MAX の紹介が行われました。777-9 ではその最大の特徴である Folding Wing Tip（FWT）、つまり主翼の翼端近くが折りたたみ式になるというものです。これは現在の駐機場スペースを考慮して、全幅が在来機よりも長くなるために主翼の一部を折りたたむという新たな設計コンセプトです。B747F の機首部分が開閉式になっているそのシステムを応用して開発された主翼の収納／展開時間は、それぞれ約 25 秒間であると紹介されました。737MAX では新搭載の LEAP（Leading Edge Aviation Propulsion）Engine（*）を始めとする、新テクノロジーの紹介がありました。

その他、ボーイング社の 777 テストパイロットがキャセイパシフィック航空のパイロットとして、定期航空便に乗務し、通常のパイロット生活を体験することで航空機製造に役立つようという試みについての紹介がありました。

（*LEAP Engine : <https://www.cfmaeroengines.com/engines/leap/#history>）



AIRBUS

「2030年における航空機の未来」と題して、民間航空機の将来を予想するCGを駆使した興味深いプレゼンテーションが行われました。

BOMBARDIER

ボンバルディア社の最新鋭機であるCシリーズの最大の特徴である「Steep Approach Program」について、詳しく解説していました。このSteep Approachとは、ロンドンのシティ空港における進入角5.5度のILS進入方式に代表される、Steep Approachを可能にするための技術を航空機に持たせるためのもので、操縦系統やエンジン、それに付随する空調システム、Flight Management System、HUD (Head Up Display) におけるFlare Guidance等、Steep Approachに対応した様々なシステムについての紹介がありました。

EMBRAER

ブラジルの航空機メーカーEmbraerからは、E-2プログラムという次期Eシリーズ(E175、E190、E195)の設計コンセプトについて紹介がありました。

CAE

1947年にモントリオールで設立された航空機関連メーカーで、主に航空機シミュレーターを製造していることで有名です。また、パイロット初期訓練から機長養成の全てにおいて訓練プログラムを実施しており、JALのMPL (Multiple Pilot License) 訓練も担当するなど、ソフト面でも航空機関連メーカーとして幅広く活動を行っています。

NAV CANADA

世界で二番目の広さの国土を持つカナダにおける航法支援サービスを実施しているNAV CANADAでは、衛星通信を使ったADS-Bの最新情報などについて説明を行いました。

RUNWAY SAFE

EMAS (Engineered Materials Arresting System) は、滑走路でのオーバーラン事故を防止する目的で開発され、1990年代後半にFAAで初めて認可、2000年代以降、徐々に世界の空港で利用が拡大しています。そのEMASを制作・販売する世界で2社目となるRUNWAY SAFE社はスウェーデンで設立され、2014年のシカゴ・ミッドウェイ空港を皮切りに、新型のGreen EMASを導入している新興のメーカーです。今後、日本での展開も予定しているそうです。

5. IFALPA各委員会報告

IFALPAには11の独立した委員会(AAP、ADO、AGE、AMF、ATS、DG、HEL、HUP、LEG、PGA、SEC) (*)があり、それぞれ年1~2回の会議を実施しています。そしてこの総会では委員会毎に年間活動報告を実施していますので、その幾つかをご紹介します。

(*各委員会について：<http://www.ifalpa.org/about-us/ifalpa-committees.html>)

ADO Committee (Aircraft Design and Operation)

無人航空機に関わる様々な議論が継続的に実施されていること、航空機メーカーとの友好的な関係を確立し、2016年はエアバス社、2017年はボンバルディア社の見学を通じて意見交換を実施した旨の報告がありました。

AGE Committee (Aerodrome Ground Environment)

空港環境についてパイロットの視点から議論している AGE Committee ですが、航空交通の増大と航空機の大型化に伴って滑走路や誘導路幅の縮小が ICAO をはじめとする会議で議論されています。パイロットの観点から運航環境の点でより厳しい提案となるため、議論が紛糾することが予想されます。

DG Committee (Dangerous Goods)

2016 年 9 月に東京で開催された初の DG Committee が成功裏に終了したことの謝辞が改めて述べられました。ALPA Japan としても全面協力した DG Committee の成功は、IFALPA における一層の地位向上に寄与するものとなりました。

HUPER Committee (Human Performance : HUP)

HUPER Committee は 1) Medical、2) Human Factors、3) Licensing & Training の 3 つのトピックを主として活動を続けており、この 1 年間は前年に引き続き、Germanwings 9525 便の事故の影響を大きく受けたことが強調されました。この事故の原因として、パイロットの健康状態、およびその管理方法が間接的に関わっていたとされたことを受け、欧州のみならず世界各国において、パイロットの健康状態とその管理方法を見直す動きが見られました。

これに関連して、欧米を中心に Peer Support と呼ばれる「仲間同士での助け合い」についての紹介がありました（詳細はニュース (3) を参照）。

また、Noise Protection に関わる Briefing Leaflet ([17HUPBL01](#)) が紹介されました。パイロットの職場環境における Noise (騒音) の存在と、これらを防止する為の手法として、Noise Cancelling 機能付きの Headset/Earplug (耳栓) の使用によるメリットとデメリットの紹介、そして全ての生活面において過度な Noise を極力避けることを心掛けることを推奨しています。

その他、日本でも 17 年 10 月以降に導入される予定の FRMS や、JAL で導入される予定の CBT (Competence Based Training) についても HUPER Committee 内でのトピックとして引き続き取り上げられており、ALPA Japan としても身近な問題として IFALPA および加盟国との連携を密にしていきます。

PGA Committee (Professional Government Affairs)

委員会名が IND から PGA へと改変され、より一層各国政府との関わりの重要性が必要となっています。今期は 2 回の会議と MASA (多国間航空協定) Working Group を開催しました。秋のボゴタ会議では、南米での現状について活発な議論が行われました。トピックスは会社側の組合潰し問題、湾岸キャリアや LCC ビジネスモデルの流入の影響が大きくなっています。

今後は TNA (複数国に跨る航空会社) や FOC (便宜置籍船) 問題は継続課題として、更に FRMS (疲労管理制度) と FTL (乗務時間制限) を新たに導入する MA に対して助言を行っていきます。また乗員の派遣社員問題についても LEG Comm. と共に協議していきます。

(その 3 へ続く)