



2019年 IFALPA 総会出席報告 (2)

4. 地域別報告

中国：

- 中国国内で就航している航空会社は現在 60 社あり、昨年 1 年間で国内線 167 路線を新規就航させました。
- 第 3 回 ChALPA 総会が先月開催され、新プレジデントにエアチャイナの機長で、中国航空局管制部の副代表が選任されました。これにより中国管制機関に対して、ChALPA 及び IFALPA からの要望を受け入れてもらいやすくなると考えています。
- 国内の総乗員数は 45,000 人（日本の 7 倍）であるものの、ChALPA への加盟数は 1700 名程度と低い為、組織率を上げる運動を行っていきます。
- 北京と上海を結ぶ A470 の航空路混雑問題に関しては、M503 の新規航空路開設により混雑度が 10%程度緩和されました。
- 新北京空港の建設は、2019 年 9 月 26 日開港予定で順調に進んでいます。現在の北京首都空港と併用し、アライアンス別に航空会社を分ける計画となっています。
- 海外乗員の採用に関しては、中国と採用国との間での政治的な問題や、採用国の安全面での問題を理由に、採用を受け付けない国もあります。

香港：

- 新しい滑走路建設（第 3 滑走路）の計画は順調に進んでいます。
- ゲートの名称が大きく変わり、非常に複雑で間違い易くなっています。今までは空港事務所と組合で連携して乗員の意見を主張してきましたが、今回は旅客側の利便性を考えた上での変更の為、配慮がなされませんでした。
- 勤務時間の悪化により、数年前より必須訓練以外の訓練を全て拒否している状況が続いていました。しかしこの度、会社側は強制的に訓練に投入させる手段をとりました。

シンガポール：

- 地上滑走の間違いや Unstabilized Approach 等の異常運航時の報告書の提出を怠った場合、運航会社に対して 50,000~100,000SGD の罰金対象となることが航空局より制定されました。内容によ

っては、フライト終了後の3時間以内に提出が求められます。これは、フライトデータを使用した一種の懲罰制度にも繋がる可能性があることから問題視されています。

- アルコールの抜き打ちテストが4月より開始され、シンガポールに乗り入れる外国乗員も対象となりますが、飛行前準備で多忙の中、業務が中断されること、またPBBや待合ロビーからも見られる状況下で秘匿性がなくなることへの懸念から、出発前のコックピットでテストが実施されることについて反対しています。アルコールテストで陽性反応が出た場合、初回は50,000SGD(約400万円)もしくは禁固2年間、2回目は100,000SGD/禁固5年間が課せられます。これに対応する為に、HIMS(アルコールカウンセリング窓口)を設立し、チャンギ空港に乗員専用のクリニックを開設しました。
- シンガポール航空はインドの航空会社「VISTARA」に49%の外資投資を行っていますが、経験を積ませる理由でVISTARA社の副操縦士の出向を受け入れています。出向者に対しては、飛行時間制限を除いた協定は適用しません。今後、出向者の増加による職場領域問題にならないよう、モニターしていくとのことです。

韓国：

- FRM新基準の第一弾が発表されました。表の数字で、特にシングル編成における飛行時間制限が8時間以内となっている点が参考になります。韓国の航空局、航空会社、組合(ALPA-KOREA)の3者が一緒に取り組み、睡眠計測デバイス等を使用して科学的データを取り入れた数字となっています。

Category	Crew		Current	Revised		
Flight Time (F.T)	1-Set	1C 1F	8hrs	8hrs		
	3-Pilot	1C 2F	12hrs	12hrs		
		2C 1F	13hrs	13hrs		
	2-Set	2C 2F	16hrs	16hrs		
Flight Duty Period (F.D.P)	1-Set	1C 1F	13hrs	13hrs		
	3-Pilot	1C 2F	16hrs	Class 1	Class 2	Class 3
		2C 1F	17hrs	16.5hrs	15.5hrs	14.5hrs
	2-Set	2C 2F	20hrs	20hrs	19hrs	18hrs

- クムホグループによるアジアナ航空の売却について、その後優良企業に買収されたことで、パイロットに関する雇用継続は楽観視されています。

オーストラリア：

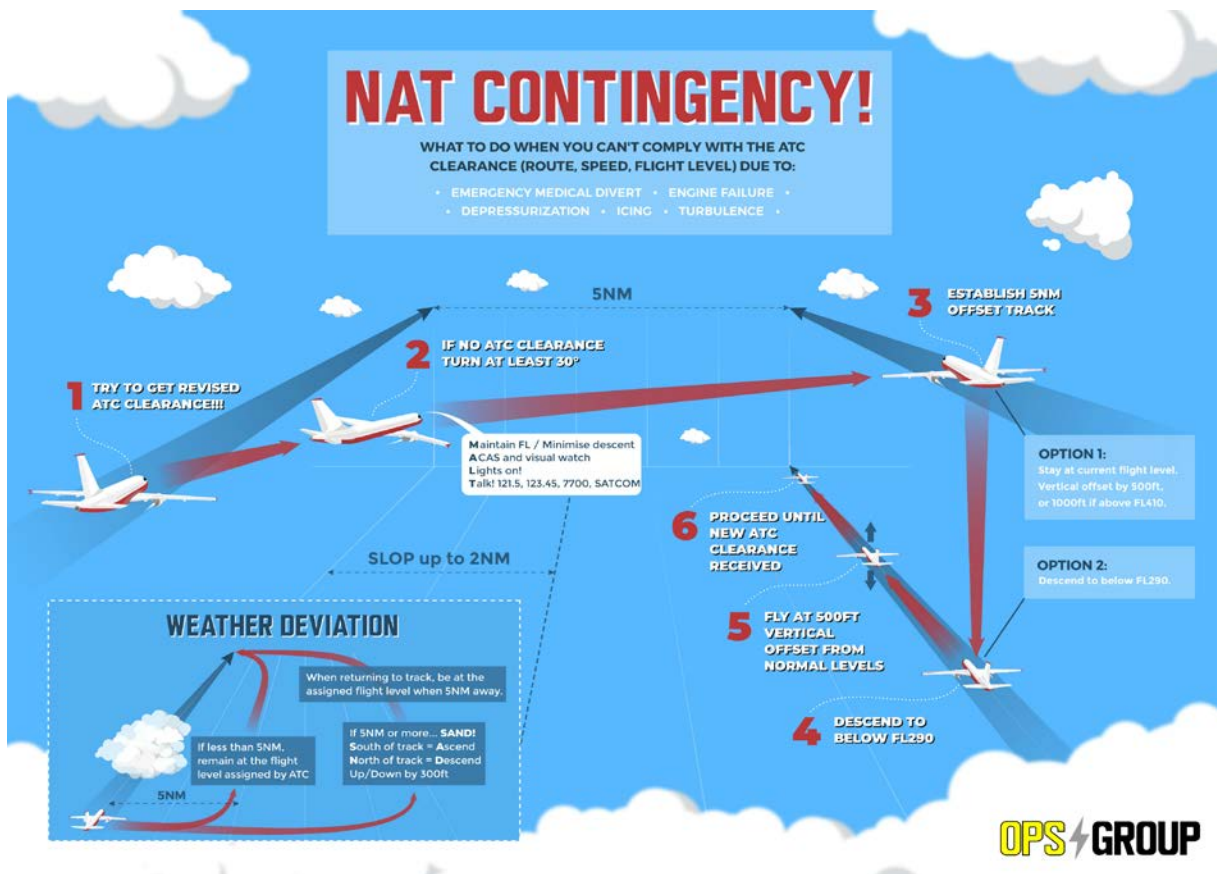
- ATSB（事故調査委員会）との MOU（覚書）を締結。これにより事故調査に加わることが可能となりました。
- シドニー空港における並行滑走路での後方乱気流の影響に関するセーフティブリティンを発行。特に、以下の場合において発生する確率が高いとのことです。
 - 到着機の間隔が 1 分以内
 - 東、もしくは北東の風が卓越しているとき
 - 先行機が A380 のとき

空港の対応として、後方乱気流が発生し易い状況下（風向、A380 の後続機）での RWY 34R への着陸時の注意喚起や管制間隔の確保を行っています（参考：IFALPA Safety Bulletin）。

環太平洋：北大西洋における Contingency Procedure が以下の通りに変更になりました。一方で、太平洋の洋上管制区における同手順は統一されていない為、ICAO 主導で統一した Contingency Procedure を設定するよう、IFALPA から提案することが確認されました。

以下のグラフィックは、北大西洋における統一された Contingency Procedure です。詳細については、次の URL をご覧ください。

<https://www.ifalpa.org/media/3233/19sab01-special-procedures-for-in-flight-contingencies-in-oceanic-airspace.pdf>



まとめ：

アジア太平洋地域はこの先も引き続き、航空産業が著しく発展することが予想されています。しかし残念ながら、同地域ではパイロットが組織化されていない国がまだ多く存在します。一方で、そういった国々へ多くの国際線航空会社が乗り入れている現状があります。IFALPA で議論されている様々な内容（運航基準や訓練要領、航空管制等）の技術面・安全面におけるサポートを行っていく為には、より多くの国のパイロットとコンタクトを図り、情報の共有を図っていくことが重要です。それを実現する為にも、パイロットが未組織の国における組織化のサポートをしていくこと、そして新しい組織が健全な労使関係を築けるよう、手助けしていく必要があります。

5. 各プレゼンテーション

女性乗員ワーキンググループ発足

昨今の乗員不足や雇用の均等化等を背景として、女性パイロットの比率増大が各国で議論されています。しかしながら、世界全体のパイロット市場における女性の割合は、まだ全体の5%程度となっています。

女性パイロットの比率を上げていくためには、女性特有のワークライフバランス環境を整備する必要があります。妊娠や育児休暇



(注：これは女性に限ったことではありません)など、女性特有の事情を中心とした諸問題を議論し、パイロットの職場が、彼女たちにとって魅力的で安心して働ける、安定した環境であるよう構築していかななくてはなりません。それらを実現する為にも、各国 ALPA に所属している女性パイロットからの情報が必須となります。そこで今般、女性パイロットに特化したワーキンググループが新たに発足しました。今後、活動を本格化していく為に参加メンバーを広く募っていくことになりましたので、興味がある女性パイロットの方は以下の連絡先にコンタクトしてほしいとのことでした。

連絡先：<Carole Couchman> carolecouchman@ifalpa.org

(追記：日本の女性パイロットの皆様、まずは ALPA Japan での活動も大募集しています！)

Emergency Response Plans

事故発生後の対応やその影響についてプレゼンテーションがありました。冒頭、2015年に発生したジャーマンウィングスの事故後の対応について、IFALPA AAP (Accident Analysis and Prevention、事故対策) 委員長の報告がありました。彼は事故直後、マスメディアからの問い合わせに多数対応し、テレビ出演も実施したそうです。ジャーマンウィングス乗員に対してのストレスケア措置として、IFALPA 及び German ALPA では、「Mayday Foundation」という名称で緊急体制をとったそうです。ジャーマンウィングスのパイロットの病欠率は、事故発生直後こそ高かった (通常の 1.5 倍) もの、事故発生後 10 日目以降は通常に戻ったそうです。この緊急体制におけるプログラムや費用は、航空当局と会社、そして組合が連携し、病欠したパイロットの復帰までのプログラムを責任をもって実施しました。また、組合におけるメディア対策は必須であり、専門家の立場として事実や確認した内容のみを公表し、奇異な質問や突飛な質問への対応や、英語での対応を準備しておく必要があることが紹介されました。

各国の ALPA では、事故が起きた際に参照できる Emergency Response Plan の冊子をまとめており、IFALPA のホームページ上で共有しています。

更に IFALPA では、事故・インシデントに遭遇した場合、24 時間いつでもコンタクト可能なホットラインを開設しています。(緊急連絡先: +44-120-265-3110)

メーカープレゼンテーション～BOEING～

ボーイング社の B737 チーフパイロットの Jim Webbs 氏と B787 プロジェクトパイロットの Mike Bryan 氏がプレゼンテーションを行いました。

例年であれば、ボーイング社が過去 1 年間に実施している様々なプログラム (新造機、燃料削減をはじめとする環境プロジェクト等) を紹介していました。しかし今年は、インドネシアとエチオピアで発生したボーイング 737MAX の墜落事故 2 件に伴う自粛ムードから、冒頭に B737 チーフパイロットによる陳謝のコメントから始まり、ボーイング社による B737MAX の改修プログラムの紹介という、極めて異例のプレゼンテーションとなりました。今回のみならず、IFALPA 総会において、ボーイング社はエアバス社と並び、大変重要なスポンサーであり、総会のサポート企業として密接な関係があります。そうした中、今回のような華やかさが皆無となるプレゼンテーションは、ボーイング社が置かれている現在の苦しい立場を囚らずも露呈したものとなりました。

6. ALPA Japan Scholarship Fund

ALPA Japan が現体制を確立した際、IFALPA に譲渡された寄付金を基に設立された「ALPA Japan Scholarship Fund」は、今年の総会でも募金活動が実施されました。それに合わせてスポンサー企業から提供された商品が当たる抽選会が開催され、この基金のきっかけとなった ALPA Japan メンバーが昨年に引き続いてパフォーマンスを披露し、好評を博しました。こうした活動は、日頃の IFALPA における ALPA Japan のプレゼンスを高めるのに非常に大きな役割を果たしていることは言うまでもありません。



7. 終わりに

最終日に役員選挙が行われ、新たな IFALPA President にノルウェーALPA 出身の Jack Netskar 氏が選任されました。

2021 年の開催地はイギリス・マンチェスターに決定し、2022 年には中国・上海が候補地として名乗りを上げました。なお、2020 年（第 75 回）IFALPA 総会はシンガポールで開催予定です。

以上