

## IFALPA HUPER COMM Web MTG 出席報告

### 1. はじめに

当初、メキシコシティでの開催が予定されていた IFALPA HUPER COMM MTG (Committee Meeting) は、新型コロナウイルス感染症の世界的拡大により、11月9日～13日の計4日間、Webで開催されました。出席が容易な Web 開催ということも手伝い、ケニア、トルコ、アルジェリアなど、これまでほとんど出席が無かった ALPA も含めて、世界各国から計 69 名が出席し、ALPA Japanからは HUPER 委員長を含む 4 名が出席しました。



会議の冒頭に行われた、IFALPA Executive Vice President で、ドイツ ALPA の Uwe Harter 氏による挨拶の中で、「コロナ禍であっても、バーチャルミーティングという手段によってメンバー同士が議論し、情報を共有できることの意義」について強調していたのが印象的でした。

### 2. 女性パイロット (Female Pilots) に関する活動報告

スペイン ALPA の Vanessa de Velasco 氏から、女性パイロットに関する課題について話し合う Female Pilots Working Group の活動報告が行われ、その中で、「航空業界内での多様性と平等な機会を目指す」行動指針 (Mission Statement) が紹介されました。

#### 行動指針 (Mission Statement)

- 女性パイロットの職業的地位を保護、促進、強化していきます。また、あらゆるレベルにおいて、女性パイロットの質の高い雇用機会を擁護していきます。

<Protect, promote, and enhance the professional status of the female airline pilot and defend quality employment opportunities for female airline pilots at all levels.>

- 航空の環境におけるジェンダー平等を可能にすること、及びその動機付けのため、女性パイロットのキャリアパスを促進し、強化していきます。また、世界中でそのための情報交換を実施していきます

<Promote and enhance the career development of female pilots and facilitate the exchange of information across the globe; to enable and motivate gender equality in the aviation environment.>

- 各国 ALPA における女性パイロットの積極的な参加を奨励し、促進していきます
- <Encourage and facilitate active female pilot participation in their Member Associations.>

こうした女性パイロットに関わる議論は、HUPER COMM 以外にも PGA COMM など他の Committee にも関係してくることから、今後は横断的に議論していくことが確認されました。

### 3. 「LGBTQ+」に対する取り組み

セクシャルマイノリティ「LGBTQ+」に対する課題に対し、積極的に取り組んでいる国がある一方、まだほとんどその取り組みが出来ていない国もあります。そんな中、HUPER COMM では新たに WG (Working Group) を立ち上げ、PGA COMM や LEG COMM と協同して「LGBTQ+」の取り組みを進めていくことを確認しました。また、多様性を認め、人種をはじめとした様々な差別防止に対して取り組んでいくことも合わせて確認しました。

この取り組みに対する COMM MTG での発言者は、欧米諸国からの出席者が大多数で、それ以外の地域では社会や文化が比較的保守的であることなどから、こうした課題に取り組めていない状況が共有されました。今後、IFALPA でのこうした新たな取り組みによって、欧米以外の地域において、何らかの好影響を及ぼすことを期待する意見が上がっていました。

※ LGBTQ+:セクシャルマイノリティの総称。レズビアン(Lesbian)、ゲイ(Gay)、バイセクシャル(Bisexual)、トランスジェンダー(Transgender)、クエスチョニング/クィア(Questioning/Queer)、さらに(Plus)

### 4. 緊急脱出を妨げる要因の調査報告

カナダの ALPA に所属する Stacey Jackson 氏から、旅客の緊急脱出=Evacuation (EVAC) に関する興味深い報告がありました。Jackson 氏は、緊急脱出時における詳細なデータ分析や緊急事態に遭遇した時の心理状態の分析など、70 ページに渡って記した論文を発表しました。それによると、過去の航空機事故において実施された EVAC のデータを分析した結果、(航空機からの緊急脱出として計算されている) 90 秒以内で乗客乗員全員が脱出を完了出来ていないケースが多く見られたのです。

具体的に、過去の EVAC 事例 294 件を調査したところ、適切な EVAC が完了出来るかどうかを分けるポイントがありました。それは「コミュニケーション」「旅客の立ち振る舞い」、そして「訓練」です。

「コミュニケーション」は最も重要な要素で、時にはパイロットが独自の判断を下すことが必要なケースもあります。その状況下で、もしも機長とその他のクルーとの間に TAG (Trans-Cockpit Authority Gradient、操縦室内権威勾配) が強すぎる場合、独自のタイムリーな判断が叶わず、結果として速やかな EVAC が達成出来ないことが分かっています。そのため、報告では、クルー間での適切な TAG を維持することが強調されていました。

「旅客の立ち振る舞い」とは、EVAC の際に機内持ち込み手荷物を取り出そうとしたり、脱出スライドの直前で脱出を躊躇したりするなど、想定通りに行動しない旅客がいることで、速やかな EVAC 完了が妨げられることが挙げられます。

「訓練」については、パイロットや CA に対する緊急脱出訓練を Web 上で終了させ、実物の脱出スライドによる体験をさせない航空会社があることが紹介されていました。さらに新型コロナウイルス感染症の影響で、訓練を Web で終了させる傾向が強まっていることが懸念されています。

## 5. NOTAMの分量削減に関する取り組み

ICAO の IMP (Information Management Panel) Working Group に出席しているフィンランド ALPA の Lauri Soini 氏から、パイロットが出発前に確認する NOTAM (NOtice To Air Men : 航空情報) のシステム改善について、アップデートの報告がありました。現在、NOTAM を分類する Q Code が正しく運用されておらず管理も曖昧なこと、また NOTAM を確認する分量が膨大になっている現状があり、多くのパイロットを悩ませています。そこで IFALPA は、NOTAM システムの改善を求める Letter を ICAO に送付し、その結果、ICAO の IMP で NOTAM システムに関する議論が開始されました。現在のところ、2028 年を目処に新システムがスタートする予定になっています。

報告後に様々な意見が出ましたが、NOTAM を取り巻く状況が改善する方向性であることから、大半が好意的なものでした。

## 6. 電子ライセンスの潮流

パイロットが保有する技能証明書を電子化する世界的潮流に関して、以下の意見交換が行われました。

- ・ EASA (European Aviation Safety Agency : 欧州航空安全機関) では、技能証明書に加えて身体検査証明も電子化する流れがある。
- ・ 中国ではパイロットのライセンスのみならず、整備ログや管制官のライセンスも電子化されており、必要なデータは個人の携帯電話にも入っている。また、必要な時は紙の書類を併用で持っておくこと、検査時は QR コードで閲覧可能とする対応も行っている。
- ・ ブラジルでもライセンスの電子化が進んでいる一方、ブラジル ALPA は反対の立場を表明しており、紙の書類を持つことを推奨している。

電子ライセンスによるメリット・デメリットについて、何をどのように保護すべきなのかといった視点で、SEC COMM や LEG COMM、また PGA COMM などを巻き込んだ議論を進

めていく方向性が確認されました。今 COMM MTG に出席していた LEG COMM Chairman とも課題を共有するなど、今後は IFALPA 内部で議論が加速していくと思われま

## 7. リモートによるSIM訓練の是非

フライトシミュレーターを使用する訓練関係者からの要請として、比較的年齢の高い教官が多いことから、新型コロナウイルス感染症の感染リスクを軽減するため、SIM 教官がリモートで訓練生を指導出来るようにしてほしい、という声が挙がっています。これに関して COMM MTG で議論が行われた結果、ポイントは大きく次の2つに絞られました。

1. リモートで指導する教官のライセンスを認めるか？
2. SIM 内部にカメラを設置し、リモート指導する訓練を許可するか？

SIM とは言え、操縦席にカメラを設置することで「プライバシーの確保」が問題点となってきます。また CRM の観点から、訓練生の表情や所作が見えないのは不足点がある、といった声もありました。将来的な懸念事項として、リモート訓練が一般化した場合、良い教官とは注意深く観察することですが、教官に代わり、AI による評価が実施される可能性もあります。

このような理由から、結果として反対意見が大勢を占めました。今後、AAP、LEG、PGA 各 COMM と協議し、IFALPA としての見解をまとめる予定です。

## 8. 疲労に関わる Working Group の設立

昨年、東京で開催された IFALPA HUPER COMM MTG で、疲労問題に関して議論する Fatigue Management Working Group が立ち上がり、その報告が行われました。Working Group が設立された大きな目的は、「Fatigue Leaders になる人材の育成」で、そのための訓練シラバスは概ね完成しており、今後は使用教材の製作に着手する予定です。

新型コロナウイルス感染症の影響により、具体的なセミナー開催日程は未定となっていますが、現時点ではその訓練効果を考慮し、対面での開催を予定しています。

## 9. パイロットアシスタンス

IFALPA で Senior Technical Officer として HUPER COMM MTG をサポートしている Gordon Margison 氏から、2020 年に定期開催した「IFALPA Pilot Assistance Webinars」、新型コロナウイルス感染症の影響で発生した Pilot Assistance に関する活動報告がありました。

IFALPA では Webinars を開催し、さらに Pilot Assistance Steering Committee を立ち上げ、各国 ALPA の要望に対して一対一で質問や相談に応じていたことや、今後は Pilot Assistance Working Group として、各国 ALPA における Pilot Assistance のために活動を継続していくという内容でした。その他、Pilot Assistance について活動している [EPPSI](#) (European Pilot Peer Support Initiative) や [IPPAC](#) (International Pilot Peer Assist Coalition) などの他団体との連携を強化していくことで一致しました。

ここで、改めて IFALPA Pilot Assistance Working Group のミッションをご紹介します。

### Pilot Assistance Working Group のミッション

- a)パイロットアシスタンス分野におけるリソースと経験の共有  
(Sharing of resources and knowledge in the area of Pilot Assistance)
- b)パイロットアシスタンスの実装をサポートしていくうえで、最良の方策や事例研究を通じたシナリオの共有  
(Sharing best practices and case studies on scenarios to support Pilot Assistance implementation)
- c)発行済みの IFALPA パイロットアシスタンスマニュアルの見直しと改訂作業の実施  
(Review and update of the IFALPA Pilot Assistance Manual)
- d)パイロットアシスタンス活動を主導する他団体との連携及びサポート  
(Coordination with and support of other Pilot Assistance initiatives)
- e)パイロットアシスタンス関連のイベントへの参加とその促進  
(Participation in and promotion of Pilot Assistance events)

参考：[ALPA Japan ニュース 43-36 「IFALPA Pilot Assistance 担当者 WEB Meeting」](#)

## 9. 新型コロナウイルス関連トピックス

ここでは、新型コロナウイルス感染症に関連するトピックスを紹介します。

- (1) 航空機の客室内で新型コロナウイルスに感染するリスクについて  
航空機内は座席が一方を向いていること、空気が短時間で循環すること、また機内でマスクの着用が徹底されていることなどの理由で、客室内で新型コロナウイルスに感染するリスクは非常に低い、という内容の報告がありました。
- (2) 乗務中における操縦席でのマスク着用について  
パイロットのマスク着用については、国及び航空会社によって対応が異なります。操縦室内外を問わず常時マスク着用を義務付けるケース、操縦室内ではマスクを外し、フライト終了後、操縦室のドアが開くタイミングでマスク着用を義務付けるケース、のいずれかが主となっています。ドイツや豪州では操縦室内でマスクを外した運用を行っており、そのリスク評価を実施しているとのこと。

参考：[ALPA Japan ニュース 44-03 「乗務時におけるマスク着用を考える」](#)

## 10. 最後に

我々を取り巻く日本の運航環境は、今後、益々複雑化・長時間化することが予想されます。それと歩調を合わせるかのように、IFALPA HUPER COMM で取り扱う議題は増加傾向にあり、IFALPA の他 Committee との連携が必須となる議題も増加しています。

ALPA Japan HUPER 委員会は、これからも世界の動向に目を向け、IFALPA HUPER COMM と連携して、様々な課題に取り組んでいきます。

以上

