

2022 年 IFALPA 総会出席報告

1. はじめに

2022 年 5 月 26 日～29 日までの計 4 日間、第 76 回 IFALPA 総会がシンガポールで開催されました。世界 52 カ国以上から総勢約 300 名の参加者が集い、日本からは日乗連 ALPA-Japan 議長を含む 3 名が出席しました。



3 年振りの対面での総会となりましたが、コロナウイルス感染症対策による、出入国制限は

一部の地域では継続しています。近隣諸国では中国が対面での参加を見送りました。日本⇄シンガポール間にも水際対策による出入国制限がありましたが、総会開催の数週間前に、隔離・集会人数の制限が解かれました。



シンガポールでは、コロナ禍以前には約 1000 人～2000 人規模で、国際会議が頻繁に開催されていましたが、この 2 年間、ほとんどの会議がキャンセルとなっていました。今回の IFALPA 総会は、国際会議再開のきっかけとなりました。

総会初日には、キースピーカーとしてシンガポール航空局長である Han Kok Juan 氏（写真下）によるスピーチが行われました。「コロナ禍に大打撃を受けた航空産業ですが、これから需要は増えていくことが予想されます。その中で、今回集まっているパイロットの皆様がキープレーヤーとして重要な役割を担うこととなり、安全が最優先される航空業界において、“Positive Safety Culture” が非常に重要となります。また、メンタルヘルスケアやピアサポートも必要です。」と述べました。

IFALPA President: Jack Netskar 氏からは、コロナ感染症対策に関し、国によって違いがあるなか、“Safety First” で一丸となって取り組んで行くことを強調しました。IFALPA 自体も、展開している IRT (IFALPA Response Team) などを通し、“伝える事” を大切に組織運営していきたいと付け加えました。



2. GPS (Global Pilots Symposium)

ASAP (Association of Star Alliance Pilots)、OCCC (One world Cockpit Crew Coalition)、SPA (Sky Team Pilot Association) という 3 つのアライアンスパイロットグループ、そして IFALPA が主催となって開催された Global Pilots Symposium では、テーマに分けたパネルディスカッションや航空機メーカーのプレゼンテーションが行われました。

<Our Response to an Industry in Crisis（危機的状況への航空産業の対抗策）>

1 つ目のパネルディスカッションは、コロナ禍の影響を中心に、この2年間、各地域における状況報告、危機的状況をどのように乗り切り、何を得られたかについて、ディスカッションが行われました。パネリストには各地域におけるIFALPA RVP（地域担当役員）が選ばれ、アジア代表として ALPA JAPAN 議長であり、北太平洋担当 RVP である松本英晃氏（ACA）が登壇しました。



アジア地域におけるキーワードは「Positive Safety Culture（PSC）」と「単組の組織運営」として発表し、まずPSCについては非懲罰且つ秘匿性を持った報告制度が重要である中、罰せられることを恐れ、自由に発言・報告を行うことができないのがアジア地域の特徴となっています。航空当局・会社マネージメント・現場パイロットの3者間で、安全について議論を交わすことができる土台を築くことが重要です。

日本では欧米諸国に遅れを取りましたが、パイロットピアサポートが発足しました。機長昇格訓練やメンタルの不調などで悩むパイロットをピアである仲間が手を差し伸べ、悩みを傾聴し、外部の航空臨床心理士（専門家）への橋渡し役として、バックアップする体制がパイロットを助けることになります。

他のアジア地域の状況としては、バングラデシュ、パキスタン、マレーシアのそれぞれの ALPA 議長が解雇処分となったことです。また、会社の経営危機によるパイロット削減措置も取られ、結果として組織体制が危ぶまれる状況となり、組織運営の結束力が奪われてしまった ALPA もありました。

<AUTOMATION（操縦の自動化）>

本会議のメインスポンサーとなる、BOEING 社とエアバス社が航空機の未来について、プレゼンテーションを行いました。

エアバス社は、数年前より Reduced Crew Operation (RCO) という名のもとに、プロジェクトを進めてきました。2つの新しい（より響きの良い）略語、SiPO (Single Pilot Operations) と eMCO (Extended Minimum Crew Operations) に置き換え、将来のビジョンを発表しました。これらは遠い未来の話ではなく、エアバス社は、A350-1000XWB が通常パイロットによって行われる操縦を、完全に単独で行う ATTOL (Autonomous Taxi, Take-Off, and Landing=自動地上滑走、離陸、着陸) プロジェクトを 2020 年初頭に完了し、キャセイパシフィック社は単独操縦による巡航飛行を 2025 年に目標とする提携を発表したところです。

世界的な無人航空機 (UAS) とドローンの増加、RCO コンセプトが広く議論されている現状を IFALPA は慎重に注視しています。UAS/ドローン操縦士、RCO コンセプトなど、慎重に議論を行い、適宜ポリシーを適正化していく方針ですが、現在の安全レベルでは、スキルがあり、休息がしっかり取れたパイロット 2 名が必要であるという認識に変わりはありません。

また、燃料削減の為に「FELLO`FLY」というプロジェクトも行っています。右図が示すように、渡り鳥の飛び方を応用した飛行方式で、（簡単な説明となりますが）同経路を縦間隔 1000



FT 維持しながら先行機の後方 1.5～2 マイルで若干オフセットしながら飛びます。先行機の翼が生み出した上昇気流を用いることで、後続機の燃料を 5～10% 削減できることになります。

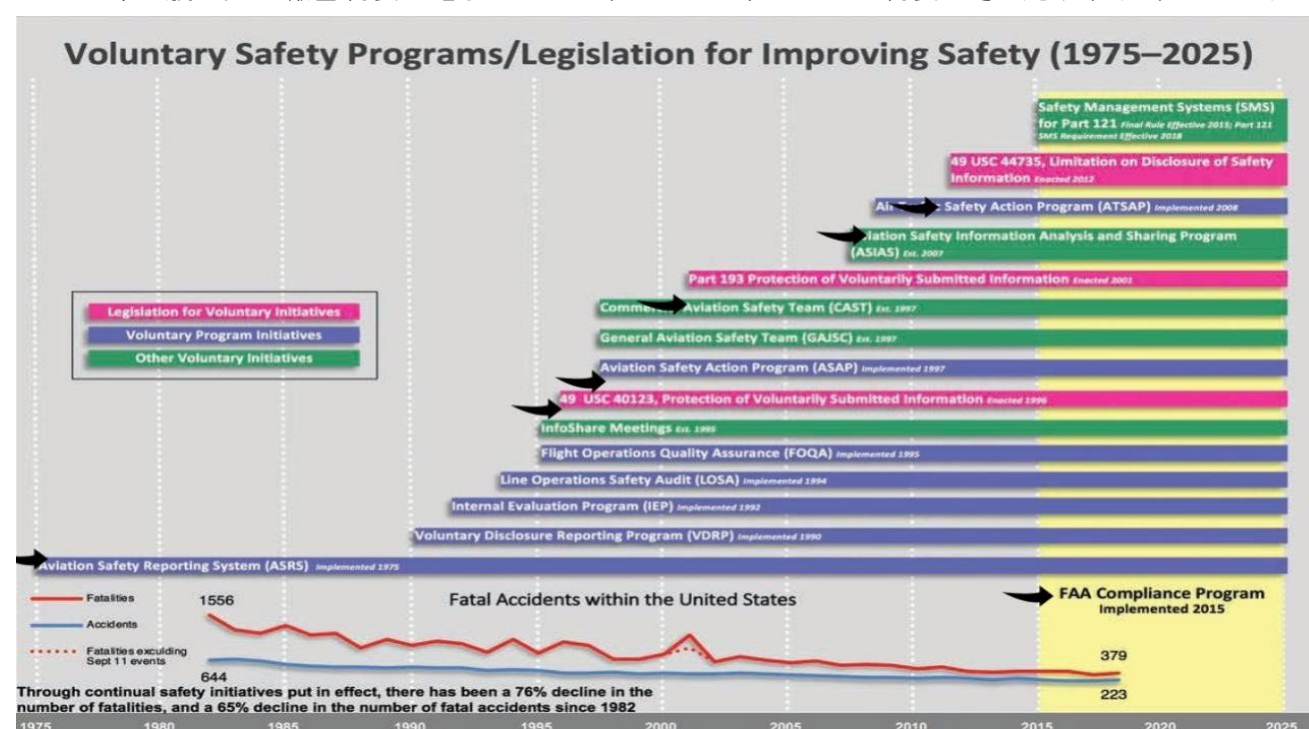
3. テクニカル、セーフティトーク

総会初日はテーマ毎に IFALPA の SME (Subject Matter Experts＝各分野における専門知識を有する担当者) による技術、安全に関するプレゼンテーションが開催されました。

< Positive Safety Culture (PSC) >

デルタ航空乗員組合安全委員長、副委員長が PSC とは何か、何を根拠に各国のエアラインが PSC を確立したと言えるのかについて述べました。(数年前まで PSC は “ Just Culture “と表現されていましたが、IFALPA では PSC の用語の置き換えられました)

SMS (Safety Management System) をベースとした安全文化の中で重要なのが非懲罰・秘匿性のある報告制度です。パイロットが安心して、積極的に報告を行う文化を確立することが必要となります。下図は米国における安全に関する安全報告制度、安全会議体、安全プログラムの年表となります。1975 年に航空安全報告制度が始まってから、LOSA¹や FOQA²制度が導入され、チャタムハウスル



ールで運用される INFOSHARE³会議などが 1990 年代より始まりました。

近年の事故・インシデントの原因はヒューマンエラーと言われています。「次に起きるインシデントはデータ（報告）に潜んでいて、防ぐためには安全文化（PSC）が必要」であり、そのデータの中心となるのが報告制度となります。義務化された報告、自主的に行った報告、2 つの内容ではパイロットの書き方が異なります。どうしても義務化となると、懲罰が伴うと考えるのが普通であり、最低

¹ LOSA (Line Oriented Safety Audit) とは日常運航便の安全モニタープログラムで、FAA の基金を得て、1990 年代に米国・テキサス大学が開発した手法で、日常の運航中に潜んでいるスレット（不安全事象）やエラーを見出し、スレット&エラーマネジメントの観点からデータを収集・分析・評価するプログラム。

² FOQA (Flight Operational Quality Assurance) とは日常運航において取得した飛行データをパイロットへフィードバックして、将来の運航安全性を向上させるための活動に利用されることを目的としたプログラム

³ 航空局、オペレーター、乗員組織などが参加してチャタムハウスルール（非懲罰・秘匿性）が守られた中で開催される安全会議体。

限の内容しか共有されません。本来であれば、報告内容は同じ過ちを繰り返すことが無いようにするために必要で、同じ会社のみならず、国全体で共有されなければなりません。

エラーフリーシステムは、世の中には存在しません。そして、各航空従事者はエラーを起こすために、日々出社しているわけではありません。そういった中で、フロントラインで働く人が、存在するスレット（脅威）を最初に目にします。非懲罰的に、正直に間違いを報告する事で当事者からは、今まで予測できなかったような潜在的ハザード→リスクが発見されることが多いのです。当たり前のことですが、以下の様な要因があった場合への対応は異なります。①故意であったか否か。②違法な薬物（アルコール含む）を使用していたか。③インタビュアーに対して正直・誠実に答えているか。上述3つの要素を現場にて、業務を熟知した安全担当者が判断する事で線引きが可能となります。

本邦内でも VOICES⁴と呼ばれる報告制度がありますが皆さんはご存知でしょうか。知らない人、もしくは知っていても報告をしたことが無い人が殆どでは無いでしょうか。以下のサイトをご覧ください。<http://www.jihatsu.jp/>

質疑応答では大変興味深い質問がありました。「パイロットがリーダーとして PSC を実践するには？」という問いに対して、まずは報告、正しいことを常に伝えること、最後に責任を見せること、この3つがパネラーより回答されました。

＜疲労リスク管理（FRM）＞

ユナイテッド航空乗員組合／FRM 委員長：Bryan Noyes 氏が登壇しました。

IFALPA では FRM の SME を集めたワーキンググループを、東京にて開催された HUPER 会議より発足させました。

コロナ禍においては最大で 8 人のクルーが 40 時間勤務を行なったとの報告をうけています。飛行勤務時間制限を超える場合には、許容内と同等の世界の全ての地域のメンバーを招集して議論を行っていますが、やはり注目されるのが報告文化の違いです。PSC の元で非懲罰な報告制度が FRM において非常に重要となります。疲労を感じているのに報告をしない（できない）文化では FRM は機能しません。「当局・航空会社・パイロット」の 3 本柱が連携して議論を行わなければこの問題は解決できないと締めくくりました。

4. 地域別報告（アジアパシフィック地域）

中国

- 2021 年の航空業界は 2020 年と比較して若干の回復の兆しを見せ、総飛行時間は 930 万時間を超え、前年比 6.4% 増となった。総搭乗者数は 9 億 700 万人で、2020 年比で 5.9% 増となった。業界全体の平均ロードファクターは 72.4%。
- 2022 年はオミクロン株の発生に伴い、深セン、上海、北京など複数の都市で厳しいロックダウン政策がとられたため、回復の軌道が変わった。
- 2022 年 1～4 月の総飛行人員は、国内線の大量の欠航により 2021 年同期比 45% 減となった。
- 2022 年 3 月 21 日、中国東方航空 MU5735 便が広西チワン族自治区で墜落。乗員乗客 132 名全員が亡くなった。この悲劇により、11 年以上にわたる CAAC の安全記録に終止符が打たれた。
- 2022 年 3 月からのロックダウンのため、ほとんどのエコノミストが 2022 年の年間 GDP 成長率の予想を大幅に引き下げている。上海は 6 月にロックダウンを解除し、正常に戻る見

⁴ 2014 年より始まった航空安全情報自発報告制度(VOICES)は、ヒヤリハット情報を広く集め、活用することにより、航空の一層の安全性向上を目指している。取扱う情報として、人的エラーや安全阻害要因はあったが、不安全事象として顕在化しなかったヒヤリハット等の航空安全情報を取り扱い、航空法や関連通達等で求められる義務報告対象事象に該当する事象や、航空活動に係る安全情報に該当しない情報は取り扱わない。

込みである。

- 2020 年と 2021 年、中国の航空会社のパイロットの平均飛行時間は約 40%減少し、ほとんどのパイロットの収入は 20%から 30%減少した。
- 2022 年の最初の 4 ヶ月間、複数の都市でのロックダウンにより、ほとんどの航空会社のパイロットは飛行時間と収入がさらに減少した。幸いなことに、中国の航空会社のパイロットは一時解雇やレイオフは報告されていない。
- 外国人パイロットの追加採用の兆しはない。
- 現在、パイロットの隔離要件は 2021 年に比べて若干緩和されたが、国際線から帰国したパイロットは、都市によっては 10 日間または 14 日間、指定された検疫ホテルに滞在する必要がある。ChALPA はメンバー数が減少し、一部は会費の支払い延滞、または支払えないため、組織として財政難に陥っています。

<IFALPA アジアパシフィックメンバー>



韓国

- 韓国政府は 3 月にコロナ対策の転換を発表し、社会的距離、営業時間の制限緩和を開始し、5 月には屋外マスクの義務付けを初めて解除した。到着時の検疫が不要になるなど、旅行制限も徐々に解除されている。
- 新大統領の就任により、航空業界は大統領の公約である「航空宇宙省」の確立が最終的に実現することを期待している。
- ALPA-K は HUPER 委員会のリソースを活用し、“Positive Safety Culture”の推進に多大な努力を払ってきた。その主な活動内容は、ASC-IT に基づく調査の実施だけでなく、様々なセミナー、シンポジウム、ワークショップに積極的に参加をしてきた。
- ステークホルダー間のコミュニケーションを強化し、MOLIT（韓国航空当局）とタスクフォースチームを結成するに至った。
- MOLIT は、パイロット代表のデータから得た意見を、自主報告から得た意見と同様に正当性を欠くものとして扱う傾向があり、2021 年の報告書で述べた機密保持や処罰問題により、基本的に質も量も不足している。

香港

- 香港のパンデミックに対する当初の「ZERO-COVID」対応は成功しましたが、2022 年の初めにオミクロン株が到来した際の備えは十分ではなかった。

- 「ZERO-COVID」対応政策の下、コロナウイルスに感染した人の近親者は、患者が1人もいない大規模な集合住宅の住民も含め、全員検挙され、急造の刑務所同然の政府収容所に入れられた。
- 2022年2月までに80歳以上の方が1回目のワクチン接種を受けた率は2割に満たなかった。その理由として、「政府への不信感」、「政府のアドバイザーによる複雑なメッセージ」、「ソーシャルメディア上での誤ったニュースの拡散」、「香港にはコロナウイルスがないから接種する必要はない」、という考えなどが蔓延したからである。
- コロナ禍に、香港の航空業界は壊滅的な打撃を受けたため、国外の航空会社が香港へ乗り入れる際、大きな困難に直面した。
- パイロットは非常に厳しい条件の中で業務遂行しており、一般的な社会生活を送ることができず、多くの海外籍派遣パイロットは3年以上家族に会っていない。
- 香港のパイロットは、香港を離れるとホテルの部屋から出ることができず、帰国後も何日もホテルの部屋に閉じこもるか、事実上の軟禁状態で過ごし、ほぼ毎日検査を受けている。
- パイロットの家族は、「接触者の接触者」になる可能性があるともなされ、医療機関の受診やサービスの予約を取ることができず、排斥されている。
- 深夜に起こされ、極めて基本的な政府施設に連行された家族もいます。パイロットのメンタルヘルスへの影響は大きくなっている。
- ドラゴン航空の破綻により、HKALPAは現在、キャセイパシフィック航空のパイロットを代表するHKAOAと、香港エクスプレスと香港航空のパイロットを代表するHK E&APAの2組合の代表を務めている。また、これらの組合はいずれも雇用主には認められていない。
- パイロットの解雇や一時帰休により組合員数は著しく減少した。安全管理や適切な運航に関し、アジアの見本的存在であった、香港ALPAは現在大変厳しい状況下にあります。
- 現在、HKALPAを独立した組織とし、個人会員を認め、HKALPAとHKAOの関係を正常化させようと努力はしているが、うまくいっていない。

5. 終わりに

IFALPA 総会では、組織活動に長く貢献した方々へ毎年1～2名の表彰を行っています。2020年に表彰を受けた、日乗連（ALPA-Japan）前議長であった館野洋彰氏（JFU）が今回の対面会議での表彰式で受賞されました。（写真右）

2023年の開催地は、上海を予定していましたが、現在の中国におけるコロナウイルス対策状況を鑑み、延期となりました。次回はカナダ（モントリオール）での開催となります。そのため、2024年は中国（上海）、翌年の2025年には韓国（ソウル）での開催が決定しました。アジア地域でのIFALPA総会が続きますが、国際的な情報が主催国にダイレクトに伝わることで、その国の当局、航空会社、パイロットへの影響力は計り知れないものとなります。（日本が最後にIFALPA総会を行なったのは2000年でした。）



以上