



### 64th Air Safety Forum 参加報告

米国とカナダの ALPA で構成される ALPA International (以下 ALPA-I) は、毎年様々な Meeting、Seminar、Forum を開催しています。その中で最大規模の Air Safety Forum は、今回で 64 回目を迎えました。Forum では Safety、Security に関する論議、報告、プレゼンテーションが活発に行われました。今回は 2018 年 7 月 29 日から 8 月 2 日までの 4 日間、Washington D.C. で開催され、参加総数は 631 名、参加国は Argentina、Australia、Brazil、Canada、Colombia、France、Germany、Japan、Mexico、Norway、South Africa、United Kingdom、United States で、ALPA Japan の 館野議長が来賓として参加しました。



開催に先立ち、ALPA-I の President Capt. Tim Canoll による安全への決意、航空産業の抱える問題提起が行われました。Forum 前半の 2 日間は、ALPA-I 関係者向けの Closed Meeting、後半の 2 日間は一般に公開された Forum が開催されました。ALPA Japan は、2009 年に成田空港で発生した FedEx80 便事故 (MD-11 機の着陸転覆事故) 調査のために NTSB (米国運輸安全委員会) を中心とした合同調査チームが来日した際に、ALPA Japan AAP 委員長が Technical Adviser として協力を行って以来、ALPA-I と緊密な連携関係を維持し、今回も AAP (Accident Analysis and Prevention) Group Workshop、更に AAP の Board Member に限定された会議である AIB (Accident Investigation Board) Meeting への参加が認められました。

## <Accidents/Incidents>

2018年4月17日発生した、South West 航空 1387 便 (B737/New York-Dallas) エンジン破壊事故の NTSB による事故調査進捗状況の報告、United Airlines B777-200 (San Francisco-Honolulu) の Engine Fail、2016年10月28日 Fort Lauderdale 空港で発生した、FedEx910 便 (MD-10) Gear Collapse 事故の紹介がありました。

更に、2017年12月に NOPAC (北太平洋空域) で発生した、Delta Airlines の B767-300 (Tokyo-Portland-Minneapolis) が Engine 不調で Cold Bay 空港へ Divert した事例が報告されました。今回の事例では、全乗員乗客 221 名全員をターミナルビル内に収容する事が出来ず、約 100 名は機内残留となりました。また、再出発へ向けて 6 台の De-Ice 機材を Portland から運ばなければなりませんでした。同空港には、10 月にも American Airlines がやはり Engine 不調で Divert をしたばかりでした。

## <運輸安全委員会>

米国運輸安全委員会 (NTSB) からは、パーティシシステム (事故調査の過程で ALPA を含めた各分野の専門家が参加する制度) についての説明がありました。NTSB は、単に Pilot であるというだけで調査に参加させる事は無く、参加条件として、最新の事故調査の訓練を受けていること、さらに必要に応じて外国語能力も求めています。また調査においては、ALPA メンバーは NTSB 調査官と対等な調査権限を持つのではなく、NTSB 調査官の指揮下に入ります。

またカナダ事故調査委員会 (TSB) は、事故分類の変更 (TSB Changed Classification of the Accident) を行いました。Class 1 から Class 4 の内、Class 4 は Safety Report Level とし、10 日以内の報告が義務付けられています。



## < Security >

ハイジャック対策として、「飛行中の操縦室常時 2 名」の考えについて様々な意見が出されました。欧州では、「客室乗務員の入退室によって、かえって扉開閉の機会が増え、かつ客室乗務員が在室する事の安全性効果への疑問」から、既に廃止の方向です。

粗暴旅客 (Disruptive Passenger) 問題について、米国では「Keeping Problems Off the Airplane」をスローガンに撲滅の施策を実施しています。2016 年には FAA に対して約 100 件、IATA には 9,000 件を超える粗暴旅客の報告が挙がっています。また、2015 年には約 40 件の性的暴力行為 (Sexual Assault) が報告され、その内 68%は飛行中に発生しています。粗暴旅客による損害は会社経営にとっても大きな問題で、ダイバート燃料、そこでの休養施設の確保、宿泊経費等大きな影響を与えます。防止のために重要な事は当該旅客を搭乗させない事ですが、更に航空会社がなすべき事としては以下の 3 点が挙げられます。

### 1) Training

### 2) Data Collection

### 3) Timely Report

旅客の粗暴化の要因としてアルコール摂取が挙げられますが、それに薬物 (Drug) が加わるとさらに事態を悪化させます。因みに米国では薬物に関して、コカインは非常に危険な薬物として取り扱われますが、マリファナの危険度はアルコールとほぼ同様に評価されています。

また旅客の保安検査について、TSA (米国運輸保安局) は旅客が Lane をスムーズに通過するために、検査の効率化を進めています。その一環として旅客には Pre-Check の実施を推奨し、結果として個人情報も公的機関で共有されています。最近では予算削減の影響で、地方の小さな空港では Security Check を省略するような事も検討されているそうです。またロサンゼルス国際空港では、粗暴旅客に対してロサンゼルス市警察から Police Ticket (交通違反切符のようなイメージ) を発行するトライアルを実施しているそうです。現時点では罰則等はありません。

## < 無人航空機 >

また米軍に従事していたパイロットから、「無人航空機プレデター」の運用に関する紹介がありました。報告によると、基本的にはフライトの殆どのフェーズで手動 (Manual) 操縦を行なっています。勤務は米国内の自宅から米軍施設に通勤し、アフガニスタン等の映像をライブで視認しながら作戦行動を展開し、途中休憩を挟みながら 8 時間の勤務だそうです。

## < 宇宙酔い >

最近 SPACE X や民間人の月旅行が話題となっていますが、男性宇宙飛行士の方が宇宙酔いになりやすいそうです。将来、宇宙飛行士の殆どが女性になるかもしれませんね。



<多様性国家、米国>

多様性 (Diversity) の国である米国には、NGPA (National Gay Pilot Association/全米ゲイパイロット協会) という組織が存在し、現在約 500 名の Pilot が会員登録しています。その活動も活発で、操縦ライセンス取得のための奨学金制度や、イベント会場にブースを出す等、社会への認知を広げています。そして United Airlines や American Airlines 等、米国メジャーエアラインも会社としてその活動を支援しています。



<最後に>

パイロット協会 (ALPA) が主催する Forum に、NTSBをはじめ FAA、NASA、TSA、IATA、NATCA (全米管制官協会)、U.S. Air Force 等、様々な公的機関や民間企業、更には連邦議員が立場を超えて、安全という崇高な目標に向かって話し合う姿勢は、日本も見習わなければなりません。

以上