

第57回 ICAO アジア太平洋航空局長会議

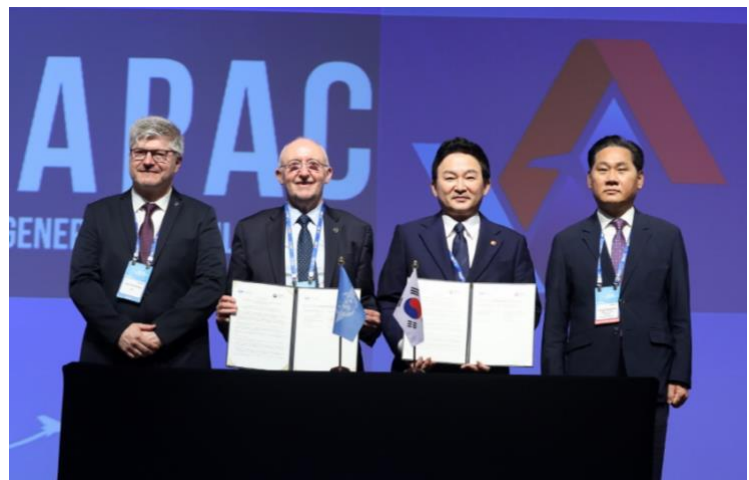
1. はじめに

2022年7月4日～8日の5日間、第57回 ICAO アジア太平洋航空局長会議（DGCA57）が韓国のソウルで開催されました。「航空ネットワーク回復のための地域協力強化」をテーマに開催された今年の会議には、アジア太平洋地域各国の航空局長をはじめ、ICAO 関係者や国際定期航空操縦士協会連合会（IFALPA）、国際航空運送協会（IATA）、国際空港協議会（ACI）など主要国際航空機構を含む世界31カ国以上から出席がありました。日本からは航空局交通管制部長らが出席した他、IFALPA 北東アジア・太平洋地域代表を兼任している ALPA Japan 議長（当時）が ALPA Japan として初めて出席しました。

ICAO アジア太平洋航空局長会議とは、アジア太平洋地域の各国航空当局責任者が一堂に会し、航空管制や航空安全、航空セキュリティ、技術協力等の相互に関心を有する事案について意見を交換する場として、主催国と国際民間航空機関（ICAO）が共催となって1960年以降、毎年開催されています。今年はコロナ禍の影響で2年振りに対面形式で実施され、ソウル仁川空港隣接のパラダイスシティーリゾートで開催されました。

オープニングセレモニーで、シャキターノ ICAO 理事会議長（写真左から2人目）、サラザール ICAO 事務局長（写真左から1人目）、ウォン・ヒリョン韓国国土交通部長官（写真左から3人目）らが登壇し、ウォン・ヒリョン長官が開会宣言を行いました。また、本会議の総議長としてキム・ヨンソク航空政策室長が任命されました。

今会議では、テーマトピックである「シームレスな空域（アジア太平洋地域内における継ぎ目のない航空サービスの提供等）」に関する議論の成果をまとめ、アジア太平洋航空局長会議で史上初となる共同声明が発出されました。



＜オープニングセレモニーの1コマ＞

2. ICAOの組織体制及びIFALPAとの関係

会議報告の前に、まずICAOについて簡単にご紹介します。

ICAO（International Civil Aviation Organization＝国際民間航空機関）は、1944年に採択された国際民間航空条約（通称シカゴ条約）に基づいて設置された国連専門機関です。その主な役割は、国際航空運送業務や国際航空運送の安全・保安等に関する国際標準・勧告方式（SARP）やガイドラインの作成等です。SARPとは、全締結国に対し原則として適用される「標準」（Standards）と統

一の適用が望ましい「勧告方式」(Recommended Practices)の略です。このSARPは条約の附属書(Annex)として採択されており、現在は第1附属書から第19附属書まで発行されています。

2022年7月現在、ICAOには193か国が加盟しており、アジア・太平洋地域のICAO加盟国リストを以下に示します。赤字はIFALPAに加盟している国を示しており、日本近隣ではフィリピンやベトナム、カンボジアなどがIFALPA未加盟となっていることが分かります(IFALPAではこれらの国々におけるパイロットの組織化、そしてIFALPA加盟への取り組みをサポートしています)。

Contracting States

<i>Afghanistan</i>	Japan	Papua New Guinea
Australia	<i>Kiribati</i>	<i>Philippines</i>
Bangladesh	<i>Lao People's Democratic Republic</i>	Republic of Korea
<i>Bhutan</i>	Malaysia	<i>Samoa</i>
<i>Brunei Darussalam</i>	<i>Maldives</i>	Singapore
<i>Cambodia</i>	<i>Marshall Islands</i>	<i>Solomon Islands</i>
China	<i>Micronesia (Federated States of)</i>	Sri Lanka
Hong Kong, China	Mongolia	<i>Viet Nam</i>
<i>Macao, China</i>	<i>Myanmar</i>	<i>Timor Leste</i>
<i>Cook Islands</i>	<i>Nauru</i>	Thailand
<i>Democratic People's Republic of Korea</i>	<i>Nepal</i>	<i>Tonga</i>
Fiji	New Zealand	<i>Tuvalu</i>
India	Pakistan	<i>Vanuatu</i>
Indonesia	<i>Palau</i>	

<アジア太平洋地域におけるICAO加盟国(赤字はIFALPA加盟国)>

ICAOには航空委員会(Air Navigation Council)と呼ばれる諮問機関があり、この委員会では全19Annexのうち、17Annexの設定・改正を勧告しています。この委員会には加盟国から3年毎に17カ国が選出されますが、日本は長年に渡って継続的に選出されています。この航空委員会には、恒久オブザーバーとしてIFALPAとIATAが出席しています。またこの航空委員会以外にも、数多くのICAO会議にIFALPA役員が出席しており、今回の航空局長会議もその一つです。

ここでパイロットがICAO会議にオブザーブ出席する理由について、これまでの取り組みを例に説明します。事故解析という観点でCVR(Cockpit Voice Recorder=音声記録装置)に加えて、操縦室内の映像記録装置を設置するための議論が提起されましたが、映像媒体の厳格な管理が施されたとしても、情報漏洩によるプライバシー保護の課題が払拭されないことをIFALPAは強く訴えかけてきました。また、ここ数年ではシングルパイロットオペレーションや危険物輸送、空港・管制業務全般に関わる内容など重要議題が提起されていますが、それらを議論する会議体においてIFALPAがパイロットの立場で的確な意見を挙げることにより、安全に対して誤った方向に進むことを防止しています。このように、航空会社の声を取りまとめて代弁するIATAと、実運航する立場にあるパイロットの声を取りまとめて代弁するIFALPAがICAO会議へ共にオブザーブ出席することで、ICAO内でバランスの取れた議論が行われるのです。

3. 各議題

<積極的な安全文化=Positive Safety Culture (PSC)>

安全研究の経験則から、会社におけるマネジメントのリーダーシップは、特に原子力、医療、航空などの高リスク分野において、安全パフォーマンスに最も影響を与える要因の一つであるとされてい

ます。特に航空機の事故調査では、安全文化の欠如が事故の確率と重大性を高める要因であることが確認されています。組織の強力な安全リーダーシップが発揮されることは、PSC の前提条件であり、より安全なオペレーションだけでなく、より効率的で強靱な組織を確立することにも繋がるのです。組織内に PSC を確立するには、あらゆる職位の従業員による支持と継続的な取り組みが必要であることは認識されていますが、その効果を維持するためには、CEO（最高責任者）とそれを支えるトップマネジメントのコミットメントとリーダーシップが極めて大切です。文化の変化とは組織やシステムの変化を指し、その変化には時間がかかるものの結果として、長期的な利益を生み出すことに繋がります。

航空安全文化に関する最近のアンケート結果によると、アジア太平洋地域を含む世界の一部地域において懲罰的安全管理慣行が繰り返し適用されており、航空業界におけるグローバルな安全文化改善の進捗を著しく低下させていることが明らかになっています。

規制当局を含む航空に関わる全てのステークホルダーは、全体的な安全パフォーマンスを継続的に維持し、安全リーダーシップとPSCのサポートを強化することで、それらを更に向上させることが最も重要なことであることを認識する必要があります。

<コロナ禍での乗務員に対する各国の対応>

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の蔓延を抑える為、各国は海外渡航に関連するさまざまな保健・安全対策を採用しました。こうした措置には、出発前および到着時のPCR検査や到着時における検疫強化、ワクチン接種証明書の提出、特定カテゴリーの旅行者入国禁止、さらにはロックダウンや旅客機の完全入国禁止などが含まれます。場合によっては特定の検疫施設やホテルに数週間滞在することを地元当局が義務付けていることもあります。

これらが航空会社の乗務員に適用された場合、航空会社の国際線運航維持に影響する可能性が指摘されてきました。特に長距離国際線の場合、航空安全当局が定めた飛行時間や勤務時間の制限を超過するだけでなく、検査会場において到着後の結果が判明するまで長時間拘束されることもありました。

一部の国では航空会社が運航宿泊ホテルを選定することができず、政府が指定する検疫施設やホテルに滞在することが義務付けられていました。その結果、乗務員は COVID-19 に罹患するリスクを付加的に負うことになりました。なぜならこうした施設は、陽性と判定された個人とその近親者を隔離するために利用されることが多かったからです。さらに乗組員は部屋から出ることが許されず、緊



<出席者全員による記念撮影>

急避難や食事サービスの不備や緊急避難時における困難に直面したという報告が挙がっていました。乗務員にとって許容できる水準の清潔さと 24 時間利用できる食事サービスは、安全かつ完全に休息するための必須アイテムと言えます。

各国当局は、公衆衛生リスク軽減のために安全対策を実施する権利を有することを正しく理解したうえで、乗務員の待遇に関する世界共通の基準値を設定する必要があります。

<航空従事者のリカレントトレーニング>

コロナ禍における航空交通量の大幅な減少により、ほとんどの航空従事者は通常の業務を実施出来なくなりました。結果として少なくない者が離職を迫られ、或いは大幅に勤務時間を減らされている状況となっています。乗務員の技術維持は多くの場面で指摘されていますが、これは乗務員以外の航空従事者にとっても同様に重要な課題です。航空全体の回復過程において、航空従事者の技量はもろろんのこと、メンタルヘルスの側面も維持・回復させることは重要な課題であり、特に航空従事者の再訓練には時間を要します。一方で、既存の訓練シラバスは通常の運航状態を想定したものであり、今般のパンデミックによって多くの新規または更新された手順が導入されたため、これまでの訓練シラバスでは充分でない可能性があります。

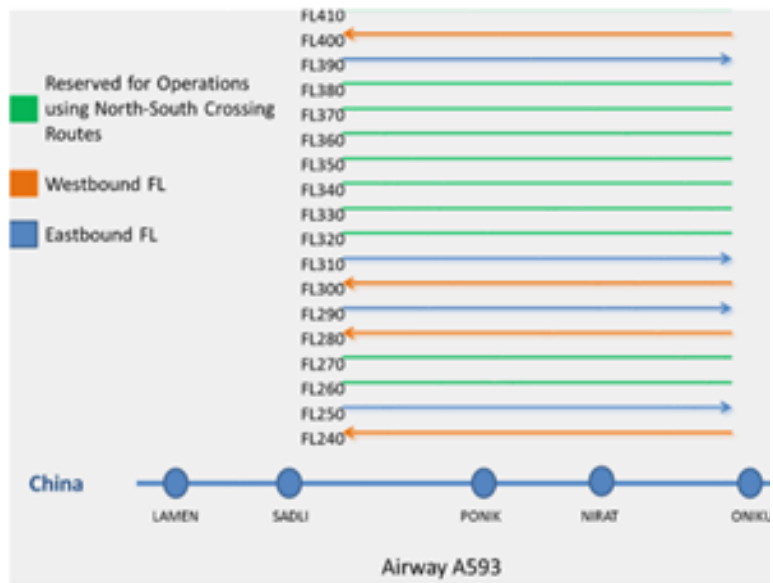
そこで各国航空当局は、既存の手順と更新された手順を再点検し、航空従事者が新しい／更新された手順で訓練を受けていることを確認する必要があります。

ヒューマンエラーをシステム的な観点から捉え、日常業務で起こりうるリスクの報告を評価する PSC は、安全を推進するうえで重要な要素の一つです。積極的な安全文化があれば、従業員は安全に対する自分の行動の重要性を強化し、自分の能力を最大限に発揮して熟練度を維持するよう、所属する組織に対して積極的に働きかけることができます。

<航空路 A593「AKARA コリドー」再編の進捗状況>

2021 年 3 月、AKARA コリドーの再編における Phase1 が導入され、インチョン FIR と福岡 FIR における東西方向航空路の複線化、そしてインチョン FIR における当該当局による航空交通管制が実施されるようになりました。一方で、当初の計画では約 3 ヶ月後に開始される予定だった Phase2（上海 FIR における航空路の複線化、上海～済州間の新規航空路開設等）の導入について、Phase1 から 1 年半が経過した現在でも開始時期は未定となっています。そのため、Phase2 導入以降に議論される予定の Flight Level Allocation Scheme（FLAS）撤廃について、議論開始すら出来ない状況です。

FLAS に伴う高度制限によって、A593 を東西方向に飛行する航空機は、高度選定が大幅に限定されています（右図のオレンジと青色高度のみ）。このルート上は夏には多くの CB が発生し、冬にはジェット軸のフロントの影響で頻りにタービュランスが発生します。そのため、パイロットはお客さまの安全を最優先して高度変更した



<航空路 A593 の FLAS>

いところですが、FLAS による影響でそれが叶わない状況が依然として続いています。また、経済的に有利な高度を選定できないことによる燃料の増加にもつながります。Phase1 以降、インチョン FIR の柔軟な対応によってパイロット側からの要求、もしくは管制側からの指示で FLAS 指定高度以外の高度を飛行した航空機数の実績は全体の約 2 割と報告されています。そのため、毎回高度変更が叶う保証は無く、出発前段階における燃料計画では FLAS 高度を想定した燃料搭載が必要な状況です。今回、IFALPA はパイロットの声として「通常の空域と同様の高度選定が叶うことを強く望んでいること、また再編に伴う必要な情報提供と追加訓練をパイロットと管制官に対して確実にこなして欲しい」と会議を通じて関係者に伝えました。

今会議で日本側の代表者は、Phase2 移管に関する進捗状況の確認及び、技術的な問題点の抽出を韓国及び中国代表者に対して求めました。多くの課題を抱えていた航空路 A593「AKARA コリドー」は 3 カ国の思惑が複雑に絡み合っていたこともあって、ICAO が主導で Phase1 及び Phase2 が策定されました。日本が譲歩する形で Phase1 が先行したものの、韓国と中国の不作為によって Phase2 の見通しは立っていません。そのため、仲裁役である ICAO の更なるイニシアティブが一層求められます。

4. 国際会議出席の意義（最後に）

今回の航空局長会議もそうですが、対面開催の国際会議では協賛スポンサー等から昼食や夕食が提供されるのが一般的です。また、現地での視察ツアーなどが提供されることも多くあります。こうしたサービスが提供される主な目的は、参加者同士が人的ネットワークを構築することです。特に国際会議では自分の顔と名前を知ってもらい、そして食事やコーヒーを交わして信頼を得ることで、その後の人間関係が良好となり、会議での発言に対する信頼が醸成されます。

コロナ禍で会議のリモート化に慣れてしまい、わざわざお金をかけて移動する必要が無いのではという声の一部が挙がっていますが、これは主に日本人同士の会議を想定していると思われます。異なった人種が一堂に会する国際会議では、人的ネットワークが構築され、信頼関係が醸成された前提で議論が進行されることが必須となります。そんな中、我々日本人にとって国際会議の場における共通言語である英語への障壁は大きく、プレゼンテーションを行うこと自体、苦勞が絶えませんが、各国の文化に対する理解が無い場合は雑談するだけでも苦勞します。だからと言って人的ネットワークの構築を避けていては信頼関係を築くことは出来ません。特に言語の面でディスアドバンテージがある我々日本人は経験を積むことで国際会議にも慣れていくことで、本来持っている日本人の良さが発揮されていきます。これからは若い世代のメンバーを中心に多くの日本人が国際会議に出席してくれることを願っています。



<IFALPA 北東アジア・太平洋地域代表>

以上