

2023 年度 IFALPA アジア太平洋地域会議出席報告

1. はじめに

2024 年 3 月 19 日～21 日の 3 日間、IFALPA アジア・太平洋地域会議（APRM : Asia Pacific Regional Meeting）がバンコクで開催されました。対象地域の 13 ヶ国に加え、欧米地域からの参加もあり、総勢 50 名の参加者が集いました。ALPA Japan からは IFALPA RVP1 名が出席しました。

2. BOEING 安全講話

Boeing 社より安全に関する講話があり、このニュースでは特に GPS・GNSS に関する内容を共有します。

世界では多くの RNP アプローチが設定されており、GPS・GNSS を利用した高い精度の運航が求められます。そうした中で、GPS に関する誤警報が初めて報告されたのは 2014 年のこと



でした。その後、2020 年には EGPWS (Enhanced Ground Proximity Warning System、対地接近警報装置) の誤警報が初めて報告され、2023 年にはボーイング機材だけで GPS 関連は便数ベースで 12 万件以上、EGPWS 関連で 200 件以上の報告があがっています。EGPWS に関しては、3 万フィート以上を飛行中に PULL UP ワーニングが発生した事例もあったようです。

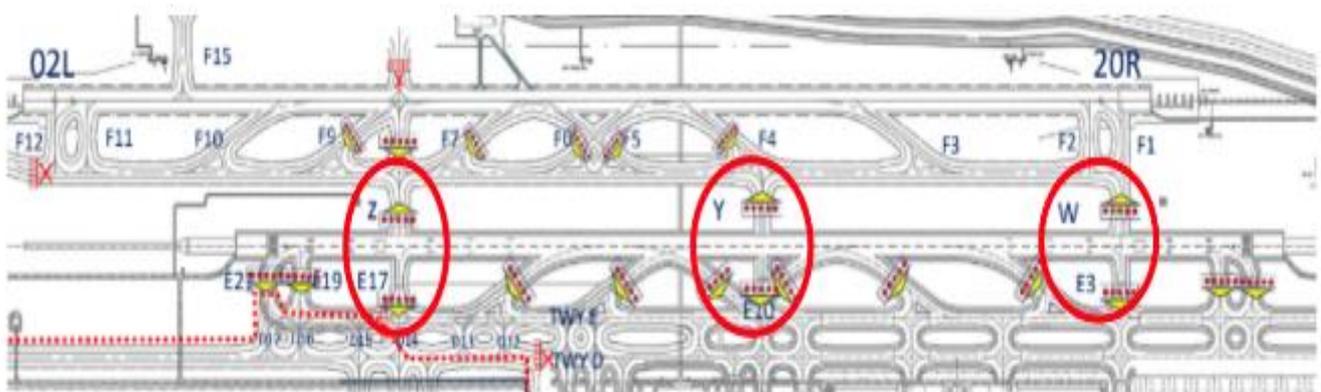
以前は GPS のジャミング（妨害電波影響）の事例が多く報告されていましたが、最近ではスプーフィング（擬似電波による影響）が黒海地域・イスラエル地域において特に多く報告されています。こういった空域の上空を通過のみであればリスクレベルが低位ですが、離着陸を行う場合には RNP 進入時の影響、EGPWS 警報装置の不具合が発生する可能性があります。このような事態に備え、GPS に何らかの影響がある場合の操作手順を定めているエアラインもあるようです。

3. 各国ALPA報告

<タイ>

今回のホスト ALPA である THAIPA は、コロナ禍で半数以上の加入メンバーを失いました。当時の委員長は当時の状況に鑑み、自ら会社を去る選択をしました。その後、徐々にタイ国際航空の経営状況は上向きになってきたものの、多くの乗員が未だに復帰出来ていません。さらにこの状況下において、欧州にて行われている Pay to Fly (P2F) ビジネスモデルがタイの LCC でも行われています。このスキームは、賃金を得て乗務をするのではなく、逆に乗務に際して乗員が経費を支払うといった内容です。欧州では、大手航空会社が求める最低限の飛行時間を得る為の手法として小規模の会社が導入していますが、タイでもこれが悪用されています。

今年の7月、スワンナプーム空港では3本目の滑走路の運用が開始される予定です。新滑走路は02L/20Rとなり、現在ある01L/19Rは02R/20Lに変更となります。組合は空港公団や当局と連携し、誘導路の名称など安全に関する議論を重ねてきていますが、以下の図に示すように依然として滑走路を挟んで名称が変わる箇所がある為、引き続き話し合いを行っていきます。



また、滑走路名称が変更になるものの、ストップバーライトシステムの更新が間に合わない為、更新が行われる数ヶ月の間、管制官は旧名称が記されたライトシステムのオフ操作を行う必要があります。これは安全問題に直結することから、早期解決を強く望んでいます。

<シンガポール>

FRM（疲労問題）に関連して、自宅でのスタンバイからフライトがアサインされなかった場合でも、それが休息时间としてカウントされてしまうことが問題となっています。その結果、スタンバイ直後にロング便のフライトがアサインされてしまうケースも見受けられます。スタンバイ中はフライトに備え心身ともに気が張っている為、その直後に10時間を超えるような乗務がアサインされると、疲労に大きく影響を及ぼします。

今年の2月、IFALPAとシンガポール当局（CAAS）が安全に関する覚書を結びました。過去よりシンガポールALPAはCAASと良好な関係の構築に尽力してきており、最近では、CAASで何かしら運航に関する疑問が生じた場合はALPAに問い合わせが入ることが多くなりました。この関係が構築された最大の理由は、継続的に対話を続けることでお互いの良好な信頼関係が醸成されたということでした。今回の覚書締結後、ALPA、当局、そして会社の3者が共催して、IFALPAの疲労管理教育担当者によるFRMセミナーが開催されました。

今年の3月にシンガポールALPA執行部の選挙が開催されます。この開催方法が特殊で、まず組合長の選挙を行い、その後に他メンバーの選挙が行われます。そうすることでリーダーシップに必要な求心力が得られ、結果としてまとまりのある執行部が発足します。任期は3年間です。

<インドネシア>

ライオンエアでは過去半年間、毎月のようにテールストライク（尾部設置）事象が続いています。そのほとんどが昇格したばかりのF/O（副操縦士）によるものであることから、当局は、飛行時間が1500時間に達するまではF/Oによる操縦をさせないという措置をとりました（参考：米国、欧州や韓国などにおいては1000～1500時間の飛行経験がないと、民間の操縦士になれないという制限があります）。

また、FDA（FOQA）データの乱用問題があります。会社はFDAデータを利用して乗員の不安全事象を洗い出すことで、問題を起こさないAランクから問題を多く起こしているEランクまで乗員の格付けをしています。それを利用して、たとえば運航条件がある空港にはAランクでないと就航できない、Cランク以下の乗員はAランクの乗員との組み合わせでないと乗務が出来ないといったことが行われています。最悪の場合、Eランクになると解雇されるといった状況にもなっています。

インドネシアではコロナ禍に多くの乗員養成を行い、国の政策の一環として国内航空会社に対し乗員の雇用を行うよう推奨しています。しかしながら未就職の乗員が多く、組合はリフレッシュ訓練を提供しているものの、現在は座学程度の提供となっています。

4. IFALPA ANNEX29

IFALPA ANNEX29とは、パイロットの視点から不安全な運航を強いられる空港や空域をリスト化しているもので、日本の空港・空域に関しては、中部セントレア、成田、那覇、大阪、羽田等の空港の内容を掲載しています。

このリストはタイ・バンコクにあるICAOアジア・パシフィック事務所に送られ、その後はICAO ATM SG Meeting（航空管制に関する会議）の場で情報共有がなされます。

この様な形で、パイロットが発する意見を元に ICAO から各国当局に対して、より安全となる空域・空港の運用整備が行われるよう働きかけています。

しかし、このリストは定期的にアップデートされていないことや、閲覧方法が困難であることが問題点として上げられ、これらの意見を踏まえ、現在は専用のアプリを立ち上げる準備を進めています。

JAPAN		ALPA -Japan
Chūbu Centrair International Airport (RJGG)		DEFICIENT [Oct 2020]
AGA (1)	To prevent bird-strikes, runway may be selected considering the location of bird activity when wind is about 7 knots or less.	
Narita/New Tokyo Int'l (RJAA)		DEFICIENT [Oct 2020]
AGA (1)	Obstacles (trees) above the approach surface slope (2%) on finals for runway 34R	This will not be affected when Runway 34R extension to 3,000m in 2029.
AGA (5)	Taxiway naming in non-standard and can lead to confusion.	Some TWY naming have improved. Taxiway layouts itself are still complicated.
Okinawa/Naha (ROAH)		DEFICIENT [Oct 2020]
AGA (8)	No adequate RFF facilities for over water areas.	
ATM (3)	1,200ft altitude restriction for traffic departing/go-around for all RWYS is a hazard.	

5. 最後に

今回の APRM 会議には、隣国の韓国から 5 名、モンゴルから 4 名、中国から 2 名と複数名の参加がありましたが、日本からは 1 名のみの参加でした。国際会議への参加に対する重要性について、多くの国で特に若い世代の組合員から求められているようです。他社の ALPA 活動や運航の仕方などを知ることで、自社との比較ができ、欠如しているところは補填し、秀でているところは共有することで、世界の乗員組織全体の存在地位を上げることに繋がります。組織の大小に関わらず、その延長が良い結果をもたらすと信じています。

今 APRM 会議は、本来であれば昨年 11 月頃にスリランカ・コロンボで開催される予定でしたが、度重なる事情により今回は 3 月開催となりました。毎年春季には IFALPA 年次総会が開催されるため、APRM は秋季に開催することで年間の開催バランスを取っていました。一方で秋季には多くの会議が開催されるため、IFALPA 本部の担当者の稼働が厳しい状況であるというのが現状です。今後、IFALPA APRM 会議を円滑に開催するためには、早めに関催地・開催期間を決めることが必須となります。



以上