



Air Line Pilots'
Association of JAPAN

ALPA Japan NEWS

日 乗 連 ニ ュ ー ス

Date 2025. 10.15

49AJN05

発行: Air Line Pilots' Association of Japan

日本乗員組合連絡会議

AAP 委員会

〒144-0043

東京都大田区羽田 5-11-4

alpajapan.org

IFALPA AAP Committee Meeting 参加報告

1. はじめに

2025 年 8 月 26 日から 28 日にかけて、オランダの VNV 本部にて IFALPA AAP Committee Meeting が開催されました。本会議には、IFALPA 役員、世界各国の ALPA 代表する AAP 委員、ならびに航空機メーカー（Airbus、Boeing）、IATA、IFATCA（航空管制官協会国際連盟）などのオブザーバーを含む 56 名が出席し、ALPA Japan からは AAP 委員長が出席しました。

本会議のプログラムの一環として、2014 年にウクライナ上空で撃墜されたマレーシア航空 MH17 便の残骸が再構築されたギルゼ＝レイエン空軍基地を訪問する機会が設けられ、事故調査の現実を学ぶ貴重な体験となりました。

2. 主要な議題（抜粋）

2.1 前回 Agenda、2024 年 AAP 委員長報告のレビュー

- Extended Minimum Crew Operations – Single Pilot Operations（eMCO-SiPO）に対する EASA の結論：

EASA（欧州航空安全機関）が「現行のコックピット技術では、単独操縦運航が現在の 2 名乗務体制と同等の安全レベルを確保できるとは実証できない」との結論に至ったことが報告されました。これは IFALPA の長年の努力が実を結んだものですが、ICAO 内では依然として RCO（Reduced Crew Operations）を推進する動きがあり、IFALPA は警戒を緩めず、状況を監視し続け、RCO 関連の SARP（国際標準・勧告方式）を開発しようとするいかなる意図も阻止すべきであると今回の委員会では結論づけられました。



2.2 ICAO における活動報告

ICAO の様々なワーキンググループでの活動について報告が行われました。

- ICAO Flight Recorders Specific WG：

フライトレコーダーデータのライブストリーミングについて、IFALPA としての立場は引き続き遭難機の位置追跡を除き、データのワイヤレスストリーミングに強く反対であることが共有されました。

また、ICAO FLIRECS WG では「操縦室ビデオレコーダー（CVR）導入への反対」を改めて IFALPA として表明しているものの、現実には多くのパイロットが自らの映



像を SNS に投稿しており、IFALPA として反対意見を正当化するのが難しいと述べられました。

- **ICAO Global Aviation Safety Plan Study Group (GASP) :**

GASP SG は、約 30 名のメンバーで構成されており、メンバーは 20 か国の代表に加え、CANSO、FSF、IATA、ICCAIA、IFALPA といった業界団体からも参加しています。主な任務は、ICAO 総会や各種パネルからのインプットをもとに、ICAO Doc 10004 (GASP) や Doc 10161 (The Global Aviation Safety Plan) の更新を行うことです。

そして、調和のとれた航空安全戦略を策定し、死亡リスクを低減するとともに、航空安全の継続的な向上を実現するための ICAO の世界的な戦略を推進しています。

- **ICAO Occurrence Validation Study Group (OVSG) :**

2024 年に検証された事故のうち、3 つの新カテゴリー (TURB (TURBULENCE ENCOUNTER / 飛行中のタービュランスとの遭遇)、ARC (ABNORMAL RUNWAY CONTACT / 離着陸時の異常な滑走路 (滑走路または着陸面) への接触を伴う全ての着陸または離陸)、SCF-NP (SYSTEM/COMPONENT FAILURE OR MALFUNCTION (NONPOWERPLANT) / エンジン以外の航空機システムまたは部品の故障または誤作動) が上位を占めたことが共有され、GASP への追加の妥当性が裏付けられました。

2.3 IFATCA (航空管制官協会国際連盟) との連携

- **GNSS RFI (Jamming 及び Spoofing) に関連する用語の策定**

現時点では、ICAO をはじめとする国際機関や各国当局による GNSS RFI 対策は限定的です。そのため、IFALPA および IFATCA としては、関係当局に対してこの問題を正式に提起するとともに、専用の出版物を通じて乗員に対し影響を周知・注意喚起することが最も効果的な対応であるとしています。

具体的な取り組みとしては、2025 年 1 月 24 日に公表された共同ポジションペーパー [25POS07](#) が挙げられます。また、関連資料として、IFALPA ADO 委員会が作成したブリーフィングリーフレット [23ADOBL01](#) (Flight Deck Systems への GNSS RFI の影響) も公開されています。このリーフレットについては、近く第 2 版が発行される予定です。

プレゼンテーションの中では、2024 年 12 月 25 日に GRZ 上空で発生したアゼルバイジャン航空 E190 型機 (JE-8243 便) の事例が紹介されました。

このケースでは、乗員が「Loss of both GPS」を報告したにもかかわらず、管制官が RNP アプローチの許可を継続発出し、さらにゴーアラウンド後にも RNAV ポイントへの飛行を指示したことが問題となりました。この事例は、RFI 報告の標準化された用語の必要性や、航法への RFI 影響 (偽の eGPWS Warning を引き起こす可能性を含む) に関する管制官側の理解不足を浮き彫りにしています。

こうした課題に対応するため、現在、IFATCA・EURO Control・EASA による共同シンクタンクが設立され、GNSS RFI 問題への包括的な対策検討が進められています。

- **DRAIMS (Digital Radio and Audio Integrated Management System) の故障**

BEA の中間報告では、エアバス機で発生した 3 件のインシデントが取り上げられました。これらはいずれも DRAIMS (Data Radio and Integrated Management System) 故障により、VHF 通信、トランスポンダー、ACAS が同時に使用不能となった事例です。

報告によると、2023 年 3 月から 2025 年 4 月の間に、A320neo で 6 件、A330neo で 1 件 の同様の事象が確認されています。

現在、SSR と VHF 通信が同時に喪失した場合の対応手順は存在しておらず、さらに一次レーダーの運用停止が進んでいるため、航空機が管制や他機から「見えなくなる」リスクが指摘されています。

この問題を受けて、エアバス社とタレス社は A320neo 向けのソフトウェア修正版を開発し、EASAによる認証を取得しました。新造機にはすでに搭載が始まっており、既存機も 2026 年末までに改修が完了する予定です。また、A330neo 向けの修正版についても、現在認証手続き中とのことです。

2.4 各国 ALPA と AIB の現状及び課題

各国の代表者から、自国における Positive Safety Culture の浸透状況や、AIB（事故調査機関）との協力関係について報告がありました。多くの国で AIB の人員や専門知識の不足が課題となっている一方、トルコでは AIB が運輸省直轄となり独立性が向上したとの報告もありました。

<参照>

[25POS09 | Joint Position Paper : Publication of Final Reports \(ACI Europe, ECA, FSF, IATA, ICCAIA, IFALPA, and IFATCA\) - ALPA Japan](#)

2.4.1 ALPA-Korea と ARAIB との MOU 締結に至る経緯と Jeju 2216 便調査

ALPA-Korea は 2018 年に ARAIB（航空・鉄道事故調査委員会）との協力関係構築を目指し、ワーキンググループセミナーを開催しました。翌 2019 年には ARAIB 調査官との部分的な協力を実現しましたが、当時は ALPA-Korea が労働組合的立場と混同される懸念があり、専門的助言機関としての信頼を確立するには課題が残されていました。

その後、2020 年から 2022 年は新型コロナウイルス感染症の影響により活動が停滞しましたが、2023 年には第 11 期 AAP MoU タスクフォースを立ち上げ、ALPA Japan との間で MOU を締結するなど、活動を再始動させました。

さらに 2024 年 7 月には、ALPA-Korea AAP 委員会のメンバー 4 名が ARAIB の技術顧問として正式に任命され、同年 11 月には ALPA-Korea と ARAIB が正式に MOU を締結し、これまでの取り組みが制度的に位置付けられることとなりました。本 MOU は、今後の事故調査活動において運航分野からの専門的な助言を継続的かつ組織的に提供する基盤となるものであることが共有されました。加えて、2024 年 12 月に発生した Jeju 2216 便事故の調査においても、運航専門家としての知見を提供し、事故原因の究明や再発防止策の検討に直接寄与できる体制が確立されたといえます。

2.5 個別事案のレビュー

2.5.1 Jeju Air B738（2216 便）、務安・韓国、2024 年 12 月 29 日

韓国・務安国際空港 RWY01 への最終進入中に両エンジンにバードストライクを受けた後、乗員はメーデーを宣言し、一連の旋回の後、反対側の RWY19 に進入しましたが、着陸装置を格納したまま長く速く着陸しました。航空機は滑走路端を逸脱し、オーバーランエリアを横切り、LOC アンテナを支える土手に衝突し、その衝撃で分解し炎上しました。

予備報告書は 2025 年 1 月 27 日に公表され、主に FDR と CVR からのデータが欠落していたため、韓国でかなりの議論と憶測を呼びました。両方とも衝突の約 4 分前に記録を停止し

ていました。両エンジンが検査され、それぞれに羽毛と鳥の血痕が見つかりました。サンプルは DNA 分析に送られ、東アジアで越冬するカモの一種であるトモエガモのものであると特定されました。

2.5.2 Air India B787（171 便）、アーメダバード・インド、2025 年 6 月 12 日

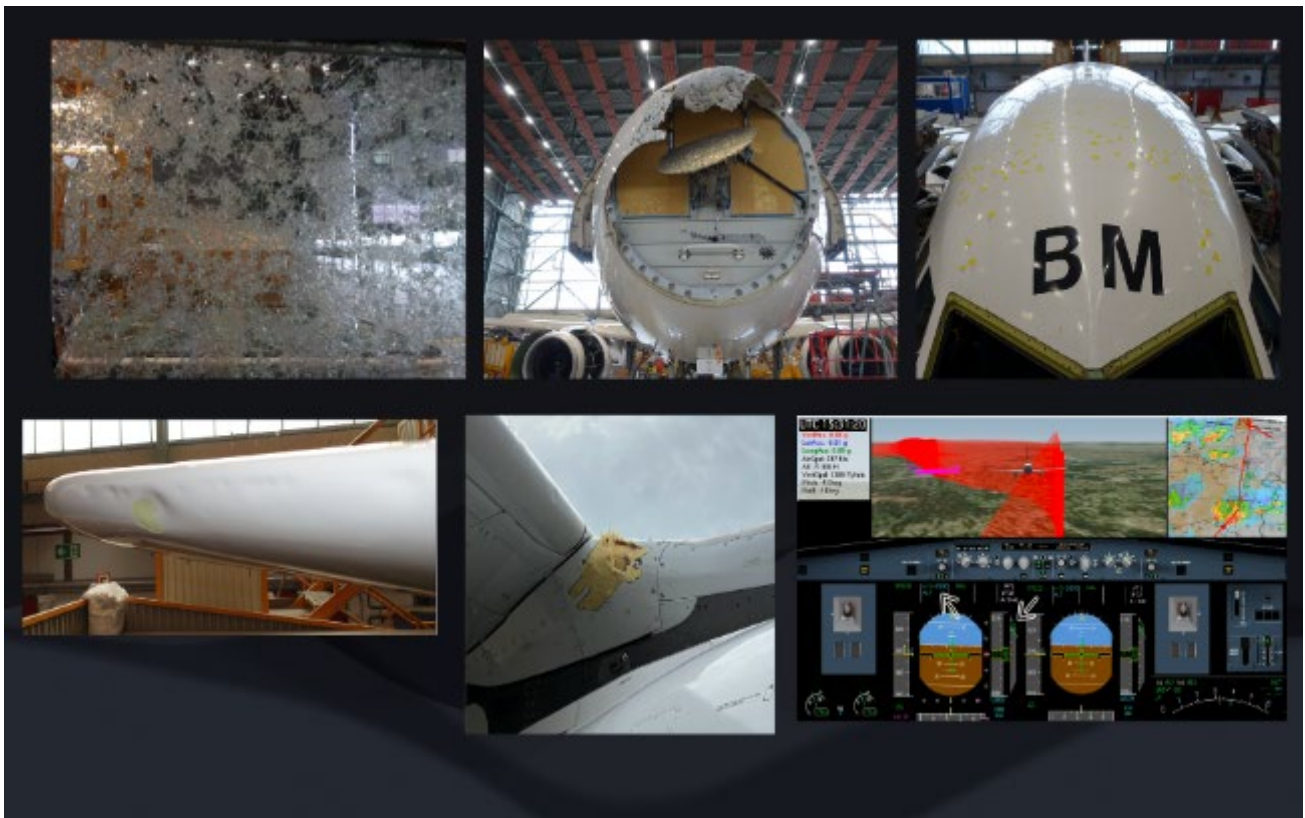
滑走路 23 から離陸直後、乗員は「推力なし、上昇せず」というメーデーコールを発信しました。航空機は降下し、滑走路端から約 0.9 海里先の住宅地に墜落しました。搭乗していた乗客 230 名と乗員 12 名のうち、生存者は 1 名のみで、地上では 19 名の死者と多数の負傷者が出ました。

インド AIB が発行した予備報告書が、パイロット間の特定の会話のみを抜粋して意図的な操作を示唆する内容であったため、メディアによる憶測を呼び、事故原因について誤った結論を助長する可能性があるとして、委員会から強い懸念が表明されました。

2.5.3 Austrian Airlines A320（434 便）、VIE への降下中・オーストリア、2024 年 6 月 9 日

VIE への降下中、雹および乱気流に遭遇し、両方のウインドシールド（外層が粉々に破損）とレドームに損傷を受けました。その結果、気象レーダーが作動不能となりました。さらに、雹の衝突によるピトー管の損傷および欠落したレドームからの乱れた気流により、対気速度計は信頼性を欠く状況となりました。

乗員は直ちに MAYDAY を宣言し、レーダー誘導を受けて VIE に着陸しました。着陸後、滑走路を自力で離脱できず、航空機は牽引されました。本件はメディアでも大きく報じられました。幸い負傷者は発生しませんでした。司法調査が開始され、検察当局は 2 名のパイロットを「オーストリア国民の生命を危険にさらした」として告発しました。そのため、調査の結果が出るまで彼らは乗務を停止されました。



オーストリアの事故調査機関（SUB）はこれまでに 2 件の中間報告を公表しており、最新のものは 2025 年 3 月に発表されました。その後、同年 5 月に調査はドイツの事故調査局（BFU）に移管され、BFU はこの事象を「重大インシデント」と分類しました。BFU は 8 月に乗員からの聞き取り調査を実施し、現在は主に「機上レーダーを通じて乗員がどの程度の気象情報を得られていたか」に焦点を当てています。これを Austro Control が提供した気象データと照合し、雹に遭遇した時点でレーダーが既に故障していたのか、または気象状況全体を把握するうえでどの程度の雨滴・粒子サイズを検出可能であったかについて検証を進めています。

もう一つの大きな論点は、この事象の分類（インシデント・重大インシデント・事故）です。分類はその後の法的取扱いに直結する可能性があります。オーストリアでは「事故」と分類された場合、検察官が自動的に調査資料へのアクセス権を持つことになり、本件でも当該フライトの CVR は検察当局によって押収され、すでに SUB の手元にはありません。

なお、昨年リマで開催された AAP 会議でも、委員会は ICAO 附属書 13 における「事故」の定義が国によって異なる解釈を生み得る点について懸念を表明していました。

3. 調査員教育と今後の会議予定

3.1 実践的な調査員教育

会議の一環として、オランダのギルゼ・ライエン空軍基地を訪問し、撃墜された MH17 便の残骸再構築現場を見学しました。オランダ運輸安全委員会（TSB）の調査官から直接説明を受け、ミサイルの破片が機体のどの部分に衝突したかを特定し、事故のシーケンスを解明した過程を学びました。これは、IFALPA 認定事故調査員にとって教育的価値の高い経験となりました。

3.1.1 MH17 事故概要

2014 年 7 月 17 日、マレーシア航空のボーイング 777-200 型機（機体記号 9M-MRD）、便名 MH17 が、オランダのアムステルダム・スキポール空港を出発しクアラルンプールへ向かう途中、ウクライナ東部ハルボベ付近で墜落しました。乗員・乗客 298 名全員が死亡しました。

13 時 20 分（UTC）頃まで管制の指示下で FL330 を飛行していました。13 時 20 分（UTC）頃に管制より「RND 通過後は TIKNA への直行が認められる見込み」と伝えられました後に通信は途絶し、同時にフライトデータレコーダーとボイスレコーダーの記録も停止しました。

その後、機体は空中分解し、残骸はおよそ 50 平方キロメートルにわたり散乱。主翼と胴体中央部はハルボベ近郊、操縦室部分はロジスピネ村付近に落下しました。

事故当時、機体はウクライナ当局が「制限空域」としていた区域の上空を飛行しており、直前には同地域でウクライナ空軍機が撃墜されていました。

調査の結果、機体左前方の操縦室付近外側で 9N314M 弾頭（Buk 地对空ミサイルシステム搭載型）が爆発し、操縦室の 3 名が即死、前方構造が破壊され機体は空中分解したことが判明しました。他の要因はすべて除外され、撃墜による墜落と結論づけられました。

3.1.2 残骸再構築現場



爆発した弾頭によって機首部分の損傷が最も激しく、事故調査においても最重要部位と位置づけられています。このため、関係者の見学機会に備えて、アクセスのしやすいハンガー内に保管されています。一方、その他の残骸は同基地内の別施設に保存されています。

また、当該機の残骸には、ご遺族が見学に訪れることもあり、機体後方左側のドアは事故原因に直接関与した部分ではありませんが、損傷が比較的軽微であったため、ご遺族の「機体に触れたい」という思いに配慮し、このハンガー内に残されています。

3.2 今後の会議予定

- 2026 年 03 月 : AAP Working Group (フランス・パリ)
- 2026 年 11 月 : AAP 委員会年次会議 (インド・バンガロール)
- 2027 年 11 月 : AAP 委員会年次会議 (ニュージーランド・オークランド)



以 上