



IFALPA DG COMM MTG in London 出席報告

はじめに

2025年10月13～15日にIFALPA DG(Dangerous Goods、危険物)Committee Meetingが英国のロンドンで開催されました。ALPA JapanからDG委員長が出席し、会場となったBALPA(British Airline Pilots Association)事務所内の会議室で活発な議論が行われました。DG Committeeは危険物輸送を取り扱うため、他のCommitteeとは異なり、多くの貨物機Pilot(FedEx、Cargo Lux、LANTAM Cargo)が出席した他、英国のCAA(航空規制当局)や保安担当者も含め、総勢20名程度の参加者がありました。



BALPA 事務所



会議風景

危険物輸送と貨物機は密接に関係していると同時に、旅客機も密接に関係していることから DG 委員会では、様々な議題を取り扱う際には常に

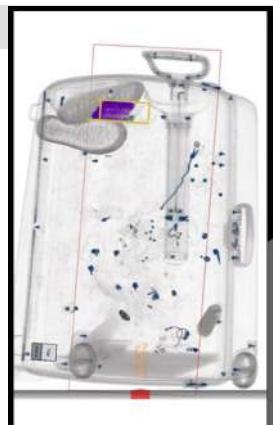
「One level of safety」=貨物機も旅客機も、危険物輸送に関して同じ安全基準であるべき

のポリシーを基本にして議論しています。貨物機に馴染みのない方も多いかと思いますが、こうした考え方について取り組んでいることを是非ご理解いただきたいと思います。

UK CAA AVSEC (Aviation Security) 担当者報告

① New Generation Security Checkpoint(新世代保安検査機)

空港の保安検査機器に関して、従来も早く、また的確に中身を検査できる新機器が開発されています。ただし1台50万ポンド(約1,100万円)と高額のため、LHR空港で約150台を交換した場合、空港にとって費用面で大きなインパクトとなります。また、機器自体も3D技術など高機能になると同時に機器の大型化・重量量化が進み、導入する空港に必要な空間の確保や床の強度などが課題となっています。



② サッカー応援用「フレアー」(発煙筒)の機内持ち込み

サッカー観戦が盛んな UKにおいては、サッカー応援に使用される「フレアー」の機内持ち込みが散見されます。航空機内で発火すれば明らかに重要な事態を起こす為、当局や航空会社、空港等、様々な箇所で対策が取られています。ICAOでも20年前から重要な Hot Topics の1つとなっています。



③ 預け入れ手荷物に収納したバッテリーによる航空機の遅延問題

日本と同様、お客様から「バッテリーを預け入れに入れてしまった」との申し出によって手荷物の取り降ろしが必要となり遅延が頻発する問題が大きく取り上げられています。

UK CAA SMS担当者報告（危険物輸送に関する教育・訓練）

ICAO Doc9284 TI(Technical Instruction for Safe transport of Dangerous Goods by Air)には PICの責務として、以下の2点が記載されています。

① 危険物搭載時には PIC は必ず、NOTOC を確認し受理したことを示す。

4.1.7 The pilot-in-command must indicate on a copy of the information provided to the pilot-in-command, or in some other way, that the information has been received.

② 緊急時には可能な限り速やかに、当該管制機関に搭載する危険物に関する内容を通報する。

4.3 INFORMATION TO BE PROVIDED BY THE PILOT-IN-COMMAND IN CASE OF IN-FLIGHT EMERGENCY

If an in-flight emergency occurs, the pilot-in-command must, as soon as the situation permits, inform the appropriate air traffic services unit, for the information of aerodrome authorities, of any dangerous goods carried as cargo on board an aircraft. Wherever possible this information should include the proper shipping name and/or UN number, the class/division and, for Class 1, the compatibility group, any identified subsidiary risk(s), the quantity and the location on board the aircraft, or a telephone number where a copy of the information provided to the pilot-in-command can be obtained. When it is not considered possible to include all the information, those parts thought most relevant in the circumstances or a summary of the quantities and class or division of dangerous goods in each cargo compartment should be given.

また、Part 1 第4章には「Training」に関する記述があります。

ここでは、訓練の場でよく耳にする CBT (Competency-based Training)について記述があるよう、危険物輸送に関わる訓練現場でも CBT が取り入れられていることが分かります。

Chapter 4

DANGEROUS GOODS TRAINING

Parts of this Chapter are affected by State Variations AE 2, CA 13, HK 1, OM 2, PL 5, VE 5, VE 6;
see Table A-1

4.1 ESTABLISHMENT OF DANGEROUS GOODS TRAINING PROGRAMMES

Note.— A training programme includes elements such as design methodology, assessment, initial and recurrent training, instructor qualifications and competencies, training records and evaluation of the effectiveness of training.

4.1.1 The employer of personnel that perform functions aimed at ensuring that dangerous goods are transported in accordance with these Instructions must establish and maintain a dangerous goods training programme.

Note 1.— An approach to ensuring personnel are competent to perform any function for which they are responsible is provided in Guidance on a Competency-based Approach to Dangerous Goods Training and Assessment (Doc 10147).

そこに記載されている ICAO Doc10147 「Guidance on a Competency-Based Approach to Dangerous Goods Training and Assessment」の「Flight Crew」の項には、Pilotに行われるべき Training に関する記述があります。

H. FLIGHT CREW

The following are tasks the flight crew would typically perform and for which training and assessment would therefore be required.

6. Transporting cargo/baggage

- 6.2 Manage dangerous goods pre- and during flight
 - 6.2.1 Detect presence of dangerous goods not permitted in baggage
 - 6.2.2 Interpret NOTOC
 - 6.2.3 Apply procedures in the event of an emergency
 - 6.2.4 Inform flight operations officer/flight dispatcher/air traffic control in the event of an emergency
 - 6.2.5 Inform emergency services of the dangerous goods on board in the event of an emergency

7. Collecting safety data

- 7.1 Report dangerous goods accidents
- 7.2 Report dangerous goods incidents
- 7.3 Report undeclared/misdeclared dangerous goods
- 7.4 Report dangerous goods occurrences

危険物輸送には荷主、荷受人、航空会社、搭載、運航など多くの User が関わるため、複雑な分野であることが分かります。Pilot として全てを把握し運航を行うのは現実的ではありませんが、私達 Pilot の役回り、また求められていることをしっかりと把握する事は安全な輸送にとても大切です。

ドローン (RPAS = Remotely Piloted Aircraft Systems) による危険物輸送

アマゾンがドローンを使用して、遠隔地に荷物を配達する宣伝・広告をご覧になった方も多いと思いますが、この分野の危険物輸送拡大により、様々な規定類の改定が実施されています。

ICAO Annex 6 「Operation of Aircraft」は現在 Volume 1~3 の構成ですが、新しく Volume 4 「International Operations—Remotely Piloted Aircraft Systems」が発行され、2026 年 11 月 26 日から有効となります。本格的な議論がまだ始まったばかりですので、IFALPA DG Committee は引き続き RPAS による危険物輸送に注視していきます。



〈参考〉RPAS による危険物輸送のための梱包を担う企業の HP <https://youtu.be/ibpETSSit4ys>

様々な貨物輸送と潜在する危険性

LATAM Cargo の Pilot から驚くべき現状の報告です。

LATAM Cargo は、イースター島の環境保護や資源リサイクルを目的 tosite,B777 貨物機でチリ領イースター島から南アメリカ本土に、ゴミを輸送しているそうです。その中には一般ごみも含まれており、バッテリーなど航空輸送では危険物に該当する物も多く含まれるということでした。また、報告者がもっとも注意しなければならない物として「電子タバコ」を挙げているのが印象的でした。

その他

ALPA Japan から、10月1日に那覇空港国際線ターミナルにあるタイ・ベトジェットエアの事務所内で起こった火災事例を紹介しました。これは空港の保安検査所で機内持ち込み不可となり、没収された電動自転車用リチウムイオンバッテリーが事務所で発火した事例です。機内持ち込み不可で没収された物全てを纏めて事務所内で保管していたところ、埋もれていたバッテリーから出火したそうです。注目すべき点として、「危険物の中でもリチウムイオンバッテリーは何か起きた際には重大なことになる」という意識が空港勤務者に十分に認識されていないことを強調しました。

最後に

リチウムイオンバッテリーは 1985 年に日本人の技術者である吉野 彰氏(旭化成)がそのメカニズムを発明し、ソニーが 1991 年に初めて実用化しました。今では世界中で日常生活に欠かせない必需品となっていることから生産量は増大し、1 ユニット当たりの容量もますます大きくなっています。また、量産化に伴い不良品も多く流通するためバッテリー起因の火災事例が頻繁に発生しています。その結果、「安全な危険物輸送」が我々パイロットにとって生死を分けるほどのテーマになっていると言えます。こうした状況をより多く、より正確に皆様へお伝えすべく、ALPA Japan DG 委員会は IFALPA DG Committee と共に、安全な航空輸送を目指し取り組んでいきます。



以上