

IFALPA AAP COMM WG in Paris 出席報告

1. 概要

2026年3月25日から3月26日にかけて、パリのSNPL本部（Syndicat National des Pilotes de Ligne；フランスALPA本部）において開催されたIFALPA AAP WG（Accident Analysis & Prevention Working Group）に出席しましたので、その概要を報告します。

本WGには、各国の乗員代表、関係団体、航空機メーカー関係者等が参加し、航空安全に関する諸課題について幅広く意見交換が行われました。

会議では、事故・重大インシデント調査をめぐる制度上の課題、安全情報や記録データの保護、緊急時対応、ならびに乗員の立場から見た安全文化のあり方などについて議論が交わされました。

今回の議論を通じて、安全情報を「処罰」ではなく「学習」に結びつけること、Positive Safety Cultureを維持すること、さらに技術進展に対応しつつも乗員の権利とプライバシーを守ることの重要性が改めて確認されました。



2. 主要な議題

(1) 処罰的対応に関する議論

一部の国では、運航上の事象について航空会社や乗員に対し行政罰金を科す運用が見られており、これが安全文化に与える悪影響について議論が行われました。WGでは、通常のヒューマンエラーに対して処罰的対応を強めることは、報告の萎縮を招き、学習の機会を失わせるものであり、Positive Safety Cultureに反するとの認識が共有されました。今後、IFALPA（International Federation of Air Line Pilots' Associations）、ECA（European Cockpit Association）、IFATCA（International Federation of Air Traffic Controllers' Associations）等の連携のもと、共同ポジションとしてさらに整理が進められる予定です。

(2) Data4Safety (D4S) の進捗

D4Sとは、EASA（European Union Aviation Safety Agency）が中心となって進めている、欧州における航空安全データの共有・分析プログラムです。各社・各機関が保有する安全情報を持ち寄り、個別の事故・事象への対応だけでは見えにくい全体的なリスクを

早期に把握する仕組みとして位置づけられています。従来の「事故や事象が発生してから対応する」考え方から一歩進み、傾向分析を通じて危険の芽を先取りし、より予防的な安全管理へとつなげる取組みです。現在は、開発段階の中で、特定のテーマに焦点を当てた重点分析が進められています。将来的には、安全分野に加え、持続可能性やサイバーセキュリティ分野への拡張も視野に入れられているとの説明がありました。

(3) オーストリア航空 OS-434 便のひょう遭遇事案と司法介入

2024年6月に発生したオーストリア航空 A320 のひょう遭遇事案について、継続中の司法対応が紹介されました。本件では、機体が大きな損傷を受けながらも乗員は適切に対応し安全に着陸しました。しかしながら、司法当局が乗員に対して厳しい対応を取っていること、さらには事故調査機関に対する介入も発生していることが報告されました。議論では、事故調査はあくまで再発防止のためのものであり、刑事・司法的圧力が調査の独立性や安全文化を損なうことへの強い懸念が示されました。

(4) バードストライク対応

バードストライク発生時における進入継続またはゴーアラウンドの判断について議論が行われました。機体メーカーからも、最終的な判断は機長に委ねるべきとの考え方が示され、WG としても、こうした事象に対し一律の対応を求めるのではなく、運航状況を踏まえた機長判断の余地を確保することが重要であるとの認識で一致しました。

(5) 緊急脱出時における機内持込手荷物

緊急脱出時に旅客が機内持込手荷物を持ち出そうとする行為について議論が行われました。旅客が手荷物を持ち出すことは、通路や脱出口の閉塞、脱出遅延、負傷リスクの増大につながる重大な問題であり、実際の事例も踏まえて意見交換が行われました。他方で、受託手荷物料金の設定やロストバゲージ懸念など、旅客が機内に荷物を持ち込みたがる背景要因にも議論が及びました。WG では、旅客教育、安全ブリーフィング、客室乗務員による明確な指示の重要性が再確認されました。

(6) IFALPA Position の見直し

過去に公表された IFALPA 文書について、現状との整合性を踏まえたレビューが実施されました。主な論点は、CVR 消去機能、整備目的での CVR アクセス、トランスポンダー由来データの利用、AIR (Airborne Image Recorder : 空中画像記録装置) ※1、フライトデータストリーミング※2 等でした。全体を通じて、記録データの保護、公正文化の維持、技術進展への適切な対応の 3 点が中心論点となりました。特に、記録装置や映像技術の高度化、データ送信・保存技術の進展に伴い、利便性や安全向上への期待がある一方で、不適切利用や懲罰的活用、プライバシー侵害への懸念が引き続き強く示されました。

※1：操縦室内の映像や表示情報を記録し、事故調査を補完するための装置

※2：航空機の運航・機体情報を地上へ連続的または選択的に送信する技術

(7) ICAO Annex13 最終報告書への運航乗務員の関与

航空事故が発生した場合、各国は国際民間航空機関 (ICAO) の付属書 13 (Annex13) に基づき、原因や背景を調査します。その調査の結果としてまとめられるのが「最終報告書」

です。Annex13 に基づく最終報告書作成過程において、当該運航乗務員にも草案報告書へのアクセスと意見提出の機会を与えるべきとの提案が示されました。各国の制度運用状況が共有され、一部の国ではすでに乗員に草案確認の機会が与えられている一方、国際基準上は必ずしも明確でないことが課題として示されました。WG では、提案の趣旨には概ね理解が示されたものの、制度改正としてどこまで踏み込むかについてはなお整理が必要であり、今後の文書化の中で引き続き検討していくこととなりました。

(8) ICAO AIGP に向けた共同提案

AIGP (Accident Investigation Panel) とは、航空事故調査のルール (Annex 13) の見直しや改善について検討する場であり、各国の専門家が参加して国際的な基準づくりを行っています。そこに向けて、IATA (International Air Transport Association) と IFALPA (International Federation of Air Line Pilots' Associations) の共同で2本の提案書 (ワーキングペーパー) の準備が進められていることが報告されました。内容は、Annex 13 における用語や規定の曖昧さを整理し、各国における事故・重大インシデント・インシデントの分類のばらつきを減らすことを目的としたものです。あわせて、最終報告書について各国語のみならず英語版併記を進めることの重要性も共有されました。これらは、安全情報の国際的な共有と比較可能性を高める観点から意義が大きいと考えられます。

(9) IFATCA からの情報提供

IFATCA (International Federation of Air Traffic Controllers' Associations) からは、米国における管制官不足と長時間勤務の常態化、中東地域における紛争の影響による空域運用上のリスク、さらに商業宇宙活動の拡大に伴う宇宙デブリ落下リスクなど、航空安全に新たな影響を与える課題について説明がありました。これらはいずれも、従来の事故・インシデント調査の枠を超えて、安全を取り巻く環境変化として注視すべき事項であるとの認識が示されました。

(10) その他共有事項

コロンビア・ボゴタにおける軍民混在運用に起因する重大インシデントとその安全上の懸念、ならびに Air France 447 便に関する控訴審の状況等についても共有がありました。いずれも、事故調査の独立性、制度的支援、関係者の適切な関与といった観点から示唆の多い事案として受け止められました。

3. まとめ

今回の AAP WG では、事故・重大インシデント調査、安全情報の共有、記録データの取扱いといった分野において、世界的に共通する課題が改めて浮き彫りとなりました。特に、処罰的な対応が安全報告文化を損なうこと、記録データや映像データの活用には厳格な保護措置が不可欠であること、そして事故調査や最終報告書作成過程において運航乗務員の視点を適切に反映させる必要があることは、今後の日本における議論にも参考となるものと考えます。引き続き、国際的な議論動向を注視しつつ、我が国における安全文化の維持・向上に資するよう知見の共有に努めてまいります。

以上