



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

発行：日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

AAP 委員会

〒144-0043

東京都大田区羽田5-11-4

フェニックスビル

TEL.03-5705-2770

FAX.03-5705-3274

E-mail:office30@alpajapan.org

www.alpajapan.org

Date 2010.10.20

No. 34 - 24

ISASI 2010 参加報告

2010年9月6日～9月9日に札幌においてISASIセミナー2010が開催されました。本ニュースではその概略についてお知らせします。

【ISASI とは】

ISASI とは、International Society of Air Safety Investigators の略で、世界の航空事故調査・安全関係者の情報交換と技術の向上を目的とした非営利団体です。年に一度、Seminar が世界各地で開催されます。今年は186名の参加がありました。日本からは各国の事故調査局、Boeing や Airbus 等の Maker、Airline、IFALPA その他関係機関からの参加もありました。日本からは ALPA Japan 3名、ANA 総合安全推進室5名、航空保険プール1名（元事故調調査官）、運輸安全委員会11名、航空局、日本操縦士協会、NPO 航空鉄道安全推進機構から参加がありました。

【Seminar の日程】

Program は Tutorial 1 日、Main Program 3 日の計 4 日間で行われました。

【Tutorial】

Tutorial は事故調査スキルの向上を目的として行われます。今回は "Investigating Human Factors, Human/Machine Interface."、"Aircraft numbers are increasing worldwide. How do we prevent accidents?" のテーマで行われました。"Investigating Human Factors, Human/Machine Interface." では Airbus から Runway の状態により Go Around を行うべきとの Warning や接地点を判断し、Full Reverse、Full Brake が必要との Aural Warning を発する新しいシステムについての説明がありました。また、Boeing からは 787 に関する説明がありました。"Aircraft numbers are increasing worldwide. How do we prevent accidents?" では、新しい管制システムについて USA、欧州、日本から説明がありました。ADS-B、Performance Based Navigation (PBN)、ACARS を使用した ATC Clearance (例えば Taxi Route) などの紹介がありました。Runway Incursion 防止策として、FAA から "Runway Entrance Light""Take off Hold Light""Flashing PAPI" の紹介がありました。JCAB、ANA から日本の火山対策について、鹿児島空港が紹介されました。

【Main Program】

札幌、ロイトン札幌ホテル内において開催されました。開会に当たり、NPO 航空鉄道安全推進機構、杉本理事、ISASI President Mr Frank Del Gandio から挨拶があり、運輸安全委員会、後藤委員長が基調講演を行いました。また、ICAO Chief of Accident Investigation and Prevention Marcus Costa 氏が 2010 年 7 月に改訂された ICAO Annex 13 10th Edition について説明しました。「5.4.1 罪や責任を課するためのいかなる司法上又は行政上の手続きも、本付属書の規程に基づく調査とは分離されるべきである」が Standard に Upgrade されました。



また、エールフランス 447 便事故を受け、FDR、CVR について「常に地上に Data を送信する Type」「事故発生時に機体から分離して浮く Type」「Location Signal を現行のものよりさらに長時間発信する Type」が検討されているとの説明がありました。Cost の面では「長時間発信する Type」が有利です。

Main Program は 3 日間 23 本の講演が行われました。講演の内容については、最近の事故調査、事故調査テクニック等について行われました。

JAL123 便事故について、当時 Boeing の事故調査官から事故の技術的内容ではなく、事故調査で困難となった点について説明がありました。当時 ICAO Annex13 は製造国の事故調査を認めていなかった為、外交筋から事故調査に参加できるよう事故調査委員会に申し入れ、受け入れられました。その後 Annex13 が改訂となり、現在は参加可能です。また、警察の捜査が優先し、Bulkhead は警察が爆薬残留物の調査等の後に事故調及びNTSB が調査可能となったことが紹介されました。また、マスコミが殺到し、空港から出発することに苦労したことも紹介されました。

日本での"Just Culture"について、ANA で行ったアンケート結果をもとに紹介されました。JCAB では Working Group が Pilot、Flight Attendant、整備のみならず、ATC や空港管理者を含めた国家レベルでの非懲罰報告制度を策定中との説明がありました。

イギリス AAIB より、B777 Fuel-Icing Accident の Data 解析について説明がありました。Takeoff fuel temperature、Min fuel temperature、様々な Flight Phase での Fuel flow and fuel temp が集められました。事故機は他機と比較して、Fuel Temp が -20°C 以下かつ Low Fuel Press であった時間が長いことが判明しました。

アメリカ、Embry Riddle Aeronautical University より、事故調査官の Critical Incident Stress Management について説明がありました。事故調査官もまた Stress のかかる環境で調査を行っており、Stress Management の重要性について説明がありました。Critical Incident Training を年に 1 度義務化することについては 40%が賛成、23%が大いに賛成と言う意見がある反面、22%がどちらでもない、7%が大いに反対、8%が反対という意見もありました。

航空自衛隊より、CVR の音声から緊張度を測る手法が紹介されました。声に加え、瞳孔、心拍数を加えて Stress を測定する方法についての説明もありました。

Boeing より、B777 Fuel-Icing について、Boeing で行った事故調査について説明がありました。Fuel に含まれる水分のうち、溶解したものは給油車の Filter では取り除くことが難しく、Fuel-Icing の Threat となっています。Boeing では等倍の Fuel System の実験装置を作成し、低温の Main Tank を Fuel が長時間流れた場合、燃料管に発生する Icing を確認する実験を行い、そのときの様子が紹介されました。また、Fuel Oil Heat Exchanger の Capability が -10°C であったが、 -44°C となるよう改良されました。

【まとめ】

航空の安全という一つの目標に向かい、各国の事故調査局、航空局、メーカー、航空会社その他関係機関が一同に会合する ISASI の役割は今後さらに大きくなるでしょう。来年は USA Utah 州 Salt Lake City で開催されます。

この内容に関する詳細はフェニックスビル内の ALPA Japan 事務所内の CD-ROM をご覧下さい。
参考：ISASI ホームページ <http://www.isasi.org/>