



IFALPA ADO Committee Meeting 出席報告 (2013.6.10-12, Paris)

1. 概要

2013年第1回のADO Committee Meetingが6月10日から12日の3日間、フランスのパリで開催されました。出席者は14カ国のALPAから27名、そしてオブザーブ4名(ECA=European Cockpit Association、Airbus、Boeing)の計31名でした。ALPA JapanからはADO委員長1名が出席しました。

2. ADO = Aircraft (航空機) Design (設計) Operation (運用)

ICAO Annexは現在1~18までとなっています(近日中にAnnex 19が新設される予定ですが、その内容はSMS = Safety management Systemに関するものです)。そしてIFALPAの各専門委員会では、それらAnnexに記述されている内容について過不足が無いかを確認し、議論し、その結果をIFALPA Annexとしてまとめています。これら内容はパイロットの声としてICAOに伝えられ、ICAO内部で議論された後、必要な内容がICAO Annexとして改訂される仕組みになっています。

現在、ADO CommitteeではICAO Annex 6(主としてOperation)とAnnex 8(主としてAirworthiness = Design)に関連した分野を担当して議論をしています。ADOという名称もそれに由来しています。それらAnnex 6及び8に関連したICAOを中心とした会議にADO Committeeメンバーを派遣して意見交換を行っているのです。

3. ICAO主催の会議テーマは多彩

航空界における環境保護、EFB (Electronic Flight Bag)、滑走路摩擦、操縦室計器デザイン、計器進入、運航全般、無人航空機、後方乱気流・・・これらは全てICAOが主催するICAO Annex 6 & 8 関連会議のテーマです。ADO Committeeメンバーはこれら全てに出席し、議論に参加しています。

環境保護やEFB、無人航空機といったテーマは近年最も活動が活発なものであり、報告内容も多くなっています。航空機事故の上位を占める滑走路逸脱事故に大きく関連する滑走路摩擦、航空機の大型化や交通量の増大によって影響が懸念される後方乱気流も依然として重要なテーマです。また、従来型航法や計器進入方式からPBN (Performance Based Navigation、航空機による航法性能確認) を利用した航法とそれに続く進入方式への変更への過程で顕在化している問題も多く存在します。

(次頁に続く)



そう言った内容をパイロットの視点で議論し、ICAO Annex に反映させていくことが現在、そして将来に渡って必要になっています。

4. 操縦席のスイッチ類に関する考察

2011年9月にANA（当時の運航便はANK）のB737が、スイッチ類の誤操作によって急降下した重大インシデントは記憶に新しいところです。

ALPA Japan ADO 委員会ではALPA Japan ニュース 35-29「スイッチ類の配置場所について考える」を発行し、操縦席におけるスイッチ類の配置そのものについて考察を行いました。また同年12月のADO Committeeでも事実報告を実施しました。

ALPA Japan ADO 委員会は、IFALPA ADO Committeeで議論するためには当該機関からの報告書が発行され、その内容を見極める必要があると判断して、これまで議題提案を見送ってきました。しかし2013年5月の時点においても、JTSB（日本運輸安全委員会）による事故調査は継続しており、最終報告書の発表には至っていません。

報告書の発表を待つこと無くADO Committeeで議論するべきだ、という声が前回のバンコク会議で挙げられたこともあり、今般、ALPA Japan ADO 委員会はADO Committeeに対して文書提案を行いました。その内容は以下の通りです。

「操縦室扉解除 Switch と Rudder Trim Switch における操作の相似性に鑑みて、航空機の運航に重要な影響を与えることを防止するため、操縦室扉解除 Switch は出来る限り Rudder Trim Switch から離して設置すること」

※ 現在、ICAO Annex に操縦室扉解除 Switch に関する記述は、Operation 関連の Annex 6 (Operation)、Security 関連にのみ記されていることから、今回の提案も Annex 6 に限定して提案を行いました。

この提案内容を説明したところ、多くの反響がありました。主な意見は以下の通りです。

- ・ この問題は単なる Security に関わるのではなく、Safety に関わるものである。そのため、記述されている Annex 6 (Operation) に限定すべきではない
- ・ 提案内容を限定すべきではない。もっと General な問題として取り扱うべき
- ・ Switch のデザインという観点と Human Factor の観点の両方から検討していつてはどうか
- ・ 航空機のデザインということから Annex 8 (Design) の方が望ましいのではないか

これらの意見を踏まえ、ADO Committee の設計関連担当副委員長が改めて内容を検討し、Annex 8 に関連した内容の文書提案を次回の Committee で行うことになりました。

ALPA Japan ニュースでもご紹介した通り、米国同時多発テロ事件を受けて新規に整備されたスイッチ類であることから、その装備場所については各航空会社に一任された形となっています。また、現時点で ICAO Annex 8 (Design) にはそれに関する記述は何も存在しません。

今後、IFALPA Annex 8 に記載するための議論が ADO Committee で行われ、それが反映された場合は ICAO Annex 8 (Design) の改訂を働きかけていく動きへと繋がっていくこととなります。

次回の ADO Committee は 11 月 12 日から 14 日の 3 日間、豪州シドニーで開催予定です。

以上