ALPA Japan NEWS
日 乗 連 ニ ュ ー ス
www.alpajapan.org Date 2013.9.30 No. 37 – 09

発行：日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
事務局
〒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

59th Air Safety Forum Report

米国とカナダの ALPA で構成される ALPA International は毎年数多くの meeting、seminar、forum を開催しています。その中で最大規模の Forum の一つとして Air Safety Forum があり、今年で 59 回目を迎えました。Forum では Safety、Security に関する論議、報告、プリゼンテーションが活発に行われました。今年は 2013 年 7 月 15 日から 18 日までの 4 日間、Washington D.C. で開催されました。参加者総数は約 500 名で海外からは日本、イギリス、ドイツ、ベルギー等 9 か国で ALPA Japan からは舘野議長が参加しました。

前半の 2 日間は基本的に ALPA International 関係者向けの closed meeting ですが、今回 ALPA Japan は特別に AAP（Accident Analysis and Prevention）Group Workshop への参加が許されました。ALPA Japan と ALPA International は日米で発生した事故、インシデント等の安全問題に関して緊密な連携をとっています。

Workshop では最近米国内で対応した事故事例の問題、特に SFO で発生した Asiana B777 事故対応と NTSB （米運輸安全委員会）の問題について話し合われました。事故発生後 ALPA International は Korean ALPA からの支援要請に基づき 5 名の要員を現地に派遣しました。その内 3 名は Investigator、2 名は CIRP（Critical Incident Response Person）で精神的なケアを行いました。しかし言語の問題があったので、ゆっくり話したり、間合いを空けて話す等工夫をし最終的には米国在住の Korean Air 関係者に通訳をお願いしたそうです。

その他 2009 年に日本の成田空港で発生した FedEx 機事故で日米の ALPA が NTSB と連携し、初期対応に当たった話が紹介されました。参加者からは「もし米国の航空機が日本で事故に遭遇した場合、支援を受ける事が出来るのか？」との質問が出され、「ALPA Japan は以前、関西国際空港で発生した Qantas 航空機緊急脱出事故の際も Australia ALPA と連携し乗員保護を行った実績もあり、IFALPA 同様の Hot line を構築しており対応可能である」と回答しました。

続いて SIAP（Safety Information Analysis Programs）、Benchmarking-Good & Bad Practices に関して FOQA や FDM data の取り扱いや考え方について FAA（連邦航空局）の Acting Manager が講演を行いました。そして後半では、(O) Objective Measurement、(FE) Feedback & Education、（F）FOQA、（N）Networking for Safety の 4 つのテーマのうち各々の参加者が一つを選び、その考え方を参加者全員が発表しながら discussion を行ないました。また Canada における各社（Air Canada、Jazz、First Air 等）の data program の違いは、各社の culture の違いであると解説されました。

（次頁へ続く）

そして United 航空の参加者から「数年前 United 航空機が日本の領空内でタービュランスに遭遇し旅客が負傷した事例の時に、JTSB（日本の運輸安全委員会）が NTSB に対して FOQA data の提出を求めたが、NTSB は使用目的が違うと断固拒否した」事例が報告されました。

また Navigating Rules on the Airport Surface に関連して、FSF（Flight Safety Foundation）の 2011 年から 2012 年の RWY Excursion に関する統計が紹介されました。それによると 45%が Wet 若しくは Contaminated RWY 上で発生しており、状態としては long landing が 15%、cross wind が 13%、fast approach が 10%となっています。何れも stabilized approach が key であると述べました。

＜最後に＞

NTSB は Washington D.C. の Downtown にある本部以外に、一般には非公開ですが車で約 40 分の距離に調査官養成のための訓練施設があります。そこには 1996 年 7 月にニューヨーク JFK を離陸直後に燃料タンクの爆発によりロングアイランド沖に墜落した TWA800 便の回収された残骸を復元したモデルが残されており、爆発による機体の破壊の過程や残骸の復元を行うための教材として使われています。

さらに調査官たちはこれらの残骸を前にして安全の尊さも併せて学びます。Forum 最終日には様々な分野で安全活動に寄与した人達を表彰する Dinner Party が開催されました。会場には米連邦中央政府元運輸長官の Norman. Y. ミネタ氏も来賓として参加され、初めて ALPA Japan 代表として話しをする機会が得られました。政府の元高官も自然体で ALPA の集まりに出席することができる信頼関係は見習うべきものがあります。

また ALPA が主催する forum に対し NTSB をはじめ FAA、NASA、TSA、IATA、NATCA（全米管制官協会）、U.S. Air Force、等様々な公的機関や民間企業が立場を超えて協力し、より高い安全を求めていく崇高な姿勢は日本も見習うべきでしょう。