



～ 2014年 IFALPA 総会 出席報告 (その4) ～

<Regional Meeting in Asia/Pacific>

ここでは ALPA Japan が属している Asia/Pacific 地域の Regional Meeting についてご紹介します。

Asia/Pacific 地域は広範囲に広がっており、民族や文化の面で実に多彩な地域を包含しています。一方、航空マーケットにおいて世界で最も注目を浴びている地域の一つであるの言うまでもありません。そんな Asia/Pacific 地域の Regional Meeting には、豪州、バングラディッシュ、マレーシア、ニュージーランド、パキスタン、パプアニューギニア、シンガポール、スリランカ、タイ、香港、韓国、そして日本の計 12 カ国の ALPA メンバーが参加しました。

各国 ALPA からの報告では、各 ALPA が抱える固有の問題など多岐に渡る報告と合わせて、アジアという巨大マーケットを背景にますます拡大の著しい LCC に関する報告と、それらに対抗するレガシー・キャリア（既存の大手エアライン）による「Dual Brand」戦略、つまり従来の Full Service と LCC brand の立ち上げが一層拡大しているという報告がありました。

その他、各国 ALPA からの主な報告は以下の通りです。

- 豪州： カンタス航空の路線見直しから、B767 全機と B747-400 の一部退役、納入予定の A380、B787 の一部受領延期が決定された。
- シンガポール: LCC である Tiger groups (4 社) の規模拡大が進んでおり、50 路線 14 カ国への乗り入れ規模となっている。
シンガポール航空の完全な子会社 Scoot の拡大も進み、当初親会社のシンガポール航空に導入予定だった 20 機の B787 が Scoot で使用されることになった。
また、Scoot とタイの LCC である Nok Air が、バンコクを拠点とした新しい LCC (Nok Scoot) 設立の覚書を締結した。
- タイ: 既存の LCC による低運賃が新たな旅客需要を掘り起こしており、既存の LCC は規模拡大が著しい。それに伴いパイロットの確保が問題となっており、機材の調達と合わせてパイロットのリクルート活動が活発である。
- 香港: 香港航空が Dual Brand 化を進めており、子会社の香港 Express を、競争相手である同じく LCC の Jet Star Hong Kong よりも大規模となるような拡大計画が発表された。
ICAO SMS に基づいて香港国際空港に Runway Safety Team (RST) が設置され、香港 ALPA もその構成メンバーとなった。

(次頁に続く)

- 韓国: 宇宙線被爆の測定を行っており、太陽の黒点活動などの情報も開示されている。パイロットの ICAO 英語レベルは 92% がレベル 4 である一方、英語を母国語とするパイロットの 28% もレベル 4 である。そのため、現実的な検定基準のあり方について当局と協議を行う。
- 日本: 昨年 11 月に東京で行われた IFALPA SVS (Safety Volunteer Seminar) の開催報告 (詳細は ALPA Japan News 37-21 を参照のこと)
JAL 乗員不当解雇裁判に関する高裁判決の日程紹介
中部国際空港に関する AIP の記述について ※

※ 「中部国際空港に関する AIP の記述」とは？

ICAO では Tail Wind 下の離着陸は安全上の理由から、騒音軽減を目的とした場合のみにおいて 5kts 以下まで許容されると明示しています。日本の航空法は ICAO に準拠していますから、同様の表記となっています。ただし、注記として「これはガイドラインである。通常、旅客機は滑走路状態が良好であれば、性能上問題無ければ 10kts までは安全に離着陸出来る」と記されています。

一方、中部国際空港の AIP、LOCAL TRAFFIC REGULATIONS の項には以下のように記されています。

「バードストライクを防止するため、風速が概ね 7 ノット以下の場合、鳥の活動場所を考慮して滑走路が選定されることがある」

昨年 7 月にバンコクで開催されたアジア各国航空当局の総会において、日本の航空局から上記の運用方式に関する報告がありました。その際、オブザーブ参加していた IFALPA 代表によってこの問題が提起され、IFALPA ATS / ADO / AGE Committees で討議されています。ALPA Japan に対してもこの件について問い合わせがあり、事実確認を行いました。

中部国際空港は 2005 年の開港以降「鳥害」に悩まされており、2007 年には鳥の大群が飛来して一時的な滑走路閉鎖という事態を招きました。その後の鳥生態調査の結果、滑走路南端に多く飛来することが判明しました。その調査結果を受け、空港では鳥害対策として鳥の追い払いを続けると共に、管制運用上の対応による鳥衝突の回避方法について検討を行い、その結果、Bird Strike 防止を目的とした RWY18 における Tail Wind Operation という概念が生まれました。

しかし、これは ICAO の「騒音軽減方式に限る」、また「Tail Wind は 5kts 以下」の双方と異なる運用であることから、ALPA Japan としても今後の対応を協議する予定です。

(以上)