



IFALPA ADO Committee Meeting 出席報告 (2014.6.9-11 Casablanca Morocco)

1. 概要

2014年第1回のADO Committee Meetingが6月9日から11日の3日間、モロッコのカサブランカで開催されました。モロッコALPAは2009年にIFALPA総会のホスト国となるなど、IFALPAの活動に対して積極的に取り組んでいます。出席者はALPA Japan ADO委員長1名を含む14カ国のALPAから25名、オブザーバー2名(Airbus、Boeing)の計27名でした。

2. 無人航空機に関するICAOでの議論が拡大基調に

ICAOではここ数年、無人航空機に関する議論を継続しています。これは世界における軍事利用での無人航空機の広がりを受け、民間分野でも利用が拡大することを見越して始まったものです。近年、実際に民間利用が急速に拡大することが予想されています(特に米国、欧州)。現時点での世界における無人航空機はおよそ99%が国保有となっており(ほとんどが軍事利用)、それらは全て民間空域外を飛行しています。しかし今後、民間利用が急速に進むことで、民間空域への飛行を検討する必要に迫られてくることが予想されます。

こういった状況を背景に、ICAOではUASSG(Unmanned Aircraft System Study Group)という名称で無人航空機に関する会合を定期的実施してきました(2014年3月が14回目)。

これまでの会合では、従来の航空機と無人航空機の相違点を中心に議論が行われ、2011年には「ICAO Circular 328 Unmanned Aircraft Systems」を発行し、UASについての議論状況を集約した内容を紹介しています。

2006年から継続して議論してきたUASSGですが、Study Groupとしての役割は今年で終了し、来年2015年からはPanel(パネル、航空委員会の下部組織)としてさらに議論を深化させていく予定になっています。さらに、Panelの下にWorking Group=作業部会を設定して、分野別の議論を活発化させていく予定です。そのWorking Groupは以下のように予定されています。

- WG1 耐空性、型式証明、飛行方法
- WG2 遠隔操縦方式、音声通信、適用範囲
- WG3 干渉物の発見と回避方法、ACASとの相関性
- WG4 操作する者の免許、適正、身体検査
- WG5 運航承認、運航方式(Flight Operations)
- WG6 今後の方向性、既存運航システムとの融合

(次頁へ続く)

これまで、IFALPA の中では ADO Committee が無人航空機について主担当となってきましたが、Working Group の立ち上げによって専門分野の知識が必要であることから、今後は ATS 及び HUPER Committee も担当としての役割を担ってもらう必要があると考えています。

無人航空機に関連して、ALPA Japan は日本の空域において米軍所属のグローバルホークが運航を開始したこと、これによって民間航空機に対して何らかの影響がある可能性があり、今後注視していくことを言及しました（参照：[ALPA Japan ニュース 37-52, 56](#)）。

参考として、無人航空機について使用されている用語をご紹介します。

UAS : Unmanned Aircraft System (パイロットが搭乗しない航空機と関連システムの総称)

RPAS : Remotely-Piloted Aircraft System (人間が遠隔操縦する航空機、それに関連するパイロット基地、必要な遠隔操縦及び関連システムなどで構成される必要な機器の総称。RPAS は UAS の一部) <今後、ADO Committee では RPAS の用語を主に使用します>

UAV : Unmanned Aerial Vehicle (議論当初に使用されていた用語。今後は UAS に統一)

3. Runway Safetyに関するマニュアル作り

近年、世界における航空機事故の多くは「Runway Safety (注 1)」「Loss of control in-flight (LOC-I)」、そして「Controlled flight into terrain (CFIT)」に集中しています。IFALPA ADO Committee はそのいずれの分野においても深く関わって活動しており、今回の Meeting では「Runway Safety」に関連して Stabilized Approach の議論が多く行われました。その一つとして、IATA から発行予定の「運航者のためのガイダンス～不安定な進入を避けるために～」の監修を依頼され、内容を精査しました。また、2008 年に IFALPA AGE Committee が中心となって発行した「IFALPA Runway Safety Manual」について、近年の規程改定や新技術の導入などを盛り込んだ改訂版作成にも着手しています。

世界の航空機による死亡事故で「Runway Safety」の割合はそれほど多くありません(事故・インシデント全体の 22%) が、事故・インシデント発生率は突出して高いものとなっています(同 62%)。この発生率を低下させるために、航空会社やパイロットに対して適切な解説書を提供することが肝要であるという考えのもと、このような Manual 作りが活発化しているものと考えられます。今後、これらガイダンス本を精読することで皆様が日常行っている運航を見直すきっかけになると考えられることから、ALPA Japan ADO 委員会としても皆様に適宜情報提供を行っていきたいと考えています。

(注 1) 「Runway Safety」には以下の項目を包含しています：

滑走路への通常とは異なる接触、鳥衝突、地面への衝突、地上ハンドリング関連、滑走路からの逸脱、滑走路への誤進入、地上における操縦不能、障害物との衝突、オーバーラン、アンダーシュート

4. A350、B787-9やB737 MAX等の開発状況

エアバス社からは A350 に関する様々なテストフライトの様子が紹介され、開発は順調に進んでいることが強調されました。その他、火山灰をレーダー捕捉するシステムの開発についての広大な実験に関する紹介がありました。ボーイング社からは B787-9 や B737 MAX の開発状況について説明がありました。B737 Max は引き続き CWS が装備されるそうです。

～次回の ADO Committee は 2014 年 11 月に中国の上海で開催予定です～

