



IFALPA ADO Committee Meeting 出席報告 (2015.6.29 - 7.1 シアトル、米国)

1. 概要

2015 年第 1 回 ADO Committee Meeting が 3 日間 (6 月 29 日～7 月 1 日) の日程で米国シアトルにおいて開催され、期間中にはボーイング社のエバレット工場視察も行われました。今回の出席者は、日本を含む 14 ヶ国の ALPA から 18 名、IFALPA から 5 名、ECA (European Cockpit Association) ・ Airbus ・ Boeing ・ COMAC ・ SAGEM (主に Airbus の部品メーカー) からオブザーバー 7 名、総勢 30 名でした。

2. ICAO主催のPanel / Working Group 参加報告の概要

IFALPA は、ICAO の恒久オブザーバーとして様々な会議体に出席し、世界のパイロットの声を ICAO Annex に反映させるための活動を行っています。今回の ADO Committee Meeting で報告があった ICAO の会議体と、その内容の一部をご紹介します。

・ Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP)

(航空業界における環境問題を討議する作業部会)

世界的に環境問題が叫ばれている中、ICAO では航空分野において実施可能な環境対策について議論を行っています。例えば、CDO (Continuous Descent Operation) や PBN (Performance Based Navigation) を利用した経路設定によってもたらされる消費燃料の低下と騒音低減などの研究等、私たちの運航に関連するものから、環境に優しい空港作りを考えるためのマニュアル作成、近年の世界的な異常気象が航空に与える影響の考察などが挙げられます。

・ Friction Task Force (FTF) (雪氷滑走路の滑りやすさに関する指標を決定する委員会)

現在、ICAO で規定されている滑走路の滑りやすさを示す指標は Dry Condition のみであり、Wet 時や Slippery Condition における指標は、各国当局に委ねられているのが現状です。航空需要の増大によって、今後はますます適切な滑走路の滑りやすさを世界的に統一した指標で報じるべきである、という声が多く挙がっています。そのため、ICAO ではその統一基準作りを策定するための議論を継続しています。

・ Flight Operations Panel (FLOPSP) (航空機の運航全般を討議する部会)

直近の部会で討議された内容は、Airborne Image Recorders (AIRs)、航空機追跡システム (詳細は [ALPA Japan News 38-19](#) を参照)、RNAV Visual Approach について (詳細は同じく [38-19](#) を参照)、IATA 作成の EFB Manual について等です。今回の FLOPSP において、RNAV Visual Approach は新たに「VGA」(Visual Guided Approach) という呼称が提案されました。

また、FLOPSP の部会に付属する小委員会で、「緊急降下=Emergency Descent を実施する際に、TCAS を TA/RA から TA にすべき」という提案が新たにあったということです。AIRs は操縦席に固定カメラを設置するイメージですが、これについて IFALPA は強く反対の立場を取っています。一方で、今年 3 月に発生した Germanwings 9525 便の事故を受けて、各国当局では AIRs 搭載の動きが強まっているという報告がありました。

- **HUD/EVS/SVS/CVS (HESC) SG**

(Head Up Display や Primary Flight Display に 3D 表示等をするについて討議する委員会)

航空灯火に使用され始めている LED 灯火が従来の航空灯火と明らかに色が違っていること、角度によって LED 灯火が見えない部分があることなどについて、議論が多く割られました。また、IFALPA ADO Committee が発行している「[HUD and Vision Systems](#)」に関する [Position Paper \(15POS04\)](#) について発表を行い、その内容が ICAO の Guidance Material に記載されることが決まりました。

- **Instrument Flight Procedures Panel (IFPP) (計器進入方式について討議する部会)**

FLOPSP のところでご紹介した RNAV Visual Approach ですが、これについて当初はこの IFPP で議論されていました。方向性が示されたところで FLOPSP において議論が行われ、その後 IFPP で最終的な詰めの議論が行われる予定になっています。具体的には ICAO の SARPS (Standard and Recommended Practices) に反映させる文書やガイドラインの作成の作業等です。

- **Remotely Piloted Aircraft Systems Panel (RPASP)**

(遠隔操縦航空機システムに関して討議する部会)

2014 年から Panel=部会として正式に発足した RPASP では、5 つの Working Groups=作業チームに別れて議論を行っています。そのうち、WG4 (遠隔操作パイロットの免許資格) には IFALPA HUP Committee のメンバー、WG5 (運航) に IFALPA ADO 及び ATS Committee メンバーが参画しています。この Working Group で議論されている内容は、数年後に ICAO Annex 6 へ新たに記載されるものとなります。例えば、現在の Annex には記載されていない「RPA : Remotely Piloted Aircraft (遠隔操作航空機)」や「Remote Pilot (遠隔操縦士)」といった用語を付け加える等の作業が必要となります。

3. 巡航中における酸素マスク使用に関する北米からの報告

米国の FAR (Federal Aviation Regulation) では、高度 25,000ft を超える巡航中にパイロットの 1 名が操縦席から離れる場合、もう一方のパイロットは酸素マスクを常時着用することが義務づけられています (上限高度は無し)。

この基準に対して、Airlines of America (米国の大手航空会社によって構成されるロビー団体、日本の定期航空協会とほぼ同様) と ALPA International (米国 ALPA とカナダ ALPA の合同団体) が、連名で以下のような要請文を FAA に提出しました。

(4) この規定は、酸素マスクの装置に対する故障の原因となり得る

比較的高額な装置であるにも拘らず、即時装着型酸素マスクは毎日使用するような高頻度での使用に対応していない。頻繁に使用することによって機能に問題が発生し、故障が発生したことが過去の事例から分かっている。

現在の規定は、不適切な使用による意図しない故障を引き起こす可能性があり、実際の緊急時において適切に機能しないリスクをはらんでいる。

(注) 日本国内においても、一度使用した酸素マスクを再収納する責任は、A 航空会社ではパイロット自身であるのに対し、B 航空会社では到着後の整備士であるなど、基準が統一になっていません。

(5) 現在の操作手順は、パイロットに対して病気の感染に対するリスクを増大させるものである

人工呼吸器の複数者使用に関する運用及び衛生管理について、米国労働安全衛生総合研究所および米国疾病管理予防センターから、ガイダンスと規則が発行されている。これに記載されている健康上のリスクは、操縦席の酸素マスクに対してもほぼ同様に当てはめることが出来ると考えられる。以下に、酸素マスクを共用することで起こり得る病気を列挙する。

- ・ インフルエンザ
- ・ メチシリン耐性黄色ブドウ球菌
- ・ 結核
- ・ 様々な細菌
- ・ カビ（カビによる細菌の発生と、肺への侵入による健康被害）

以上の理由から、FAR 121.333(c)(3) 「運航乗務員による酸素マスクの使用」に関する変更についての懇願を行う。現在の規定では、「FL250 を超えた状態でパイロットの 1 名が操縦席を離れた場合、もう 1 名は酸素マスクを常時着用する」となっているが、その記述を「FL410 を超えた場合」に変更することを要請する。

さらに私たちは、FAR121 の全ての条項について、運航者からの要請があった場合は FAA が適用除外を認めることを要請する。この適用除外は、FAR 121.333(c)(3)の変更が完了するまでの間、安全と保安を確保することに必要となるからである。

=====

この要請行動について、メキシコ ALPA から「巡航高度を FL430 に出来ないか」という更なる声が挙がりました。メキシコの航空会社では B787 の運航が本格的に始まっており、B787 の運用限界高度が 43,100ft になっていることから、FL420 や FL430 を運航する場合には、パイロット 2 名が常時酸素マスクを着用していなければならないため、B787 を運航する現場では酸素マスクの使用高度について是正を求める声が挙がっているそうです。

そこで ADO Committee では、FL410 という数的根拠について、また FL430 にした場合の課題等について、今後議論を重ねていくこととなりました。

以上

～ 次回の ADO Committee は 2015 年 12 月にベルギーのブリュッセルで開催予定です ～

