



# ALPA Japan NEWS

## 日乗連ニュース

www.alpajapan.org

Date 2016.10.12

No. 40-09

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

企画会議

〒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

## 62nd Air Safety Forum Report



米国とカナダのALPAで構成されるALPA International（以下ALPA-I）は、毎年様々なMeeting、Seminar、Forumを開催しています。その中で最大規模のAir Safety Forumは、今年で62回目を迎えました。ForumではSafety、Securityに関する論議、報告、プレゼンテーションが活発に行われました。今年は2016年8月22日から25日までの4日間、Washington D.C.で開催され、参加総数は約600名、ALPA Japanからは館野議長が来賓として参加しました。



開催に先立ち、ALPA-IのPresident Capt. Tim Canollによる「*POWERED BY PILOTS.... Promote. Defend. Advance*」をスローガンに、安全への決意、航空産業の抱える問題提起が行われました。Forum前半の2日間はALPA-I関係者向けのClosed Meeting、後半の2日間は一般に公開されたForumが開催されました。



ALPA Japan は、2009 年に成田空港で発生した FedEx80 便事故（MD-11 機の着陸転覆事故）調査の為に NTSB（米国運輸安全委員会）の合同調査チームが来日した際、ALPA Japan AAP 委員長が Technical Adviser として「日本の事故調査制度、司法制度に関するブリーフィング」等の協力を行って以来、ALPA-I と緊密な連携関係を維持し、今回も AAP（Accident Analysis and Prevention）Group Workshop、更に AAP の Board Member に限定された会議である AIB（Accident Investigation Board）Meeting への参加が認められました。

Workshop では、米国内で対応した事故事例の報告・討議が行われました。最近の事例として、British Airways の B777 が Las Vegas 空港で行った緊急脱出についての Discussion、また San Francisco で発生した Asiana B777 事故対応、発生当時の対応状況の再確認が行われました。そして日本からは、2015 年に広島空港で発生した Asiana 航空の滑走路逸脱事故、2016 年に東京国際空港（羽田）で発生した大韓航空機緊急脱出に対する ALPA Japan のサポート、更に国内 LCC で発生した重大インシデント調査への支援状況について報告を行いました。また、ALPA-I AAP 委員による事故調査の主幹に関する、以下のようなケーススタディも行われました。

- 1) SFO を離陸し JFK に向かっていた B767 が、JFK 悪天候の為にカナダの Montreal 空港に divert を決定し、Montreal への進入中に乱気流に遭遇し乗客に負傷者が発生した。その後、JFK の天候回復の情報を得たため、当該機は Montreal には着陸せず JFK に無事着陸をした。本件は事故認定されたが調査機関はどの国が主幹となるか...Canada
- 2) LAX で地上走行中の日本の B747 が、カーゴコンテナをエンジンに吸い込んだ...米国
- 3) NRT へ向け降下中の UA の B777 が、MELON（Way Point）東方海上で乱気流に遭遇し、負傷者が発生した。当初日本の JTSB（運輸安全委員会）が調査を開始したが、公海上であった為、NTSB が異議を唱え JTSB は調査を中止した...米国

翌日の AIB Meeting では、8 名の Board Member と ALPA Japan、そして TSB（カナダ運輸安全委員会）の現役事故調査官が加わり、ALPA-I メンバーに配布されている RED Book（Accident Investigation Handbook）の update が行われました。国による制度の違いや、'shall'や'should'の使い分け、また TSB と NTSB の CVR 記録情報の取り扱いに関する違いについても確認を行いました。具体的には、TSB では CVR data は transcript を含めて一切非公開なのに対し、NTSB では必要な部分は transcript として報告書に記載されます。また、NTSB では必要に応じて Sun Shine Meeting（公開意見聴取会）も開かれ、最終報告書作成前には関係者の意見を公開の場で聴取するシステムがありますが、TSB では Sun Shine Meeting の制度はありません。その他カナダと米国の規則の違いの一例として「41,000ft を超える高度で飛行中の酸素マスクの着用義務者」に関して、カナダでは「PF」としているのに対し、米国では「乗員の何れか 1 名」としている事等が挙げられました。

続いて CAI (Chief Accident Investigator Refresher) が行われました。ここでは、NTSB の現役の調査官が講師として、NTSB の基本的な Structure や Go-Team の体制について解説し、また、米国以外で発生した事故への対応条件や最近の調査事例なども紹介されました。

そして Forum では以下のようなパネルディスカッションが行われました。

- \* リチウム電池の熱暴走対策に関してリチウム電池の package 強化が効果的であり国際的な標準作成の必要性
- \* 乗員の健康問題に関連して、シミュレーターの酸素マスクのクリーニングが行き届いていない為マスクを介したと疑われる感染事例
- \* 宇宙線被ばくのモニタリングの重要性
- \* SMS はチームプレイであり、其々の信頼関係が重要
- \* Basic Flying Skill (Up Set Training) の重要性
- \* LAS で発生した BA の B777 緊急脱出に関係した乗員の CISM (心のケア) 対応



Federal Express A300 機長 Jim Perry 氏。  
彼は幕末に日本に開国を迫った‘黒船’  
の Perry 提督の直系子孫。

<最後に>

パイロット協会 (ALPA-I) が主催する Forum に、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、更には連邦議員が立場を超えて、安全という崇高な目標に向かって話し合う姿勢は、日本も見習わなければなりません。