



ALPA Japan NEWS

日乗連ニュース

発行:ALPA Japan/日本乗員組合連絡会議
 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

www.alpajapan.org

Date 2017.2.22

No. 40-20

IFALPA Asia Pacific Regional Meeting 報告(その1)

1. はじめに

2016年11月1~3日、豪州のシドニーで IFALPA Asia Pacific Regional Meeting が開催されました (ALPA Japan から3名が出席)。Regional Meeting は今回のような単独開催と、年次総会に合わせて開催の2回実施されています。現在も引き続いて航空産業が成長著しいアジア太平洋地域における情報交換と相互理解が非常に大切であり、IFALPA 加盟の各国 ALPA が協力して航空の安全向上に向けて、より努力することは必須です。その意味でも Regional Meeting は貴重な意見交換となります。ALPA Japan メンバーは、日本の航空現場の最新情報や ALPA Japan を取り巻く近況を報告し、様々な議論を行ってきました。

以下、主な議論内容についてご紹介します。

2. 各国ALPAの安全に対する取り組みを記した一覧表

アジア太平洋地域は、地域全体が経済発展の恩恵を受けていると言えますが、各国の航空安全体制構築という点では各国間に大きな違いがあります。また、経済発展を遂げている国が総じて航空安全体制を構築しているわけではありません。また、各国 ALPA によってその取り組みに温度差があります。そこで Regional Meeting では、各国 ALPA の取り組みの違いを比較出来るよう、一覧表 (Matrix) を作成し、各 ALPA に対して取り組みを促進させるように促しています。下表は日本の活動を記したものですが、「Technical Safety Committee (技術安全委員会) の有無」「緊急時における連絡体制の確立」「事故調査委員の育成」「空港安全チームの結成」「疲労管理システムの導入」その他様々な内訳を記してあるのが分かります。この一覧表は Regional Meeting で毎回アップデートされていくので他メンバーも把握しやすく、メンバー同士の士気向上にも良い影響を与えています。

MEMBER ASSOCIATION	REGION	Technical and Safety Committee?		Emergency Response Plan?		Aircraft Accident Investigators: How many accredited by IFALPA/State?				Local Runway Safety Team / Airport Liason Representative		
		Response	Remarks	Response	Remarks	Response	IFALPA Accredited	State Accredited	Remarks	Response	Remarks	
Japan		North Pacific	YES		YES		YES	16	0	Partially	YES	Five members

Effective Reporting Structure / Just culture and non-punitive		Scientific FTL	Scientific FRMS	FTL/FRMS	FOQA with data protection MOU		Critical Incident Response Plan		Human Intervention Motivational Studies		Drug and Alcohol Programme	
Response	Remarks	Response	Response	Remarks	Response	Remarks	Response	Remarks	Response	Remarks	Response	Remarks
YES	With ANA and JAL. On paper only	NO	NO		YES	With ANA and JAL	YES		NO		NOT KNOWN	



3. 不安全な空港を列記した「IFALPA Annex 29」

IFALPA では、安全に問題があると判断した空港を「IFALPA Annex 29」という名前でリストアップしています。これはパイロットの視点で問題ありと判断した空港における運航上の注意点を記し、各国のパイロットに注意喚起を図ると同時に、空港当局へ改善を申し入れるためのツールとしています。

また、このリストは ICAO を通じて各国当局へも周知されています。日本の空港では NRT、HND、NGO、OSA、KIX、OKA の 6 空港が挙がっていますが、これらは IFALPA Annex 29 という性質上、国際線の就航が多い空港となっています。

右図は IFALPA Annex 29 を一部抜粋したものです。「DEFICIENT」とは「不十分」の意味で、この他に「CRITICALLY DEFICIENT（著しく不十分）」といった評価もあり、優先順位を示しています。こうした活動によってパイロットにとって安全な空港へと改善され、リストアップされる空港が少しでも減少することが望まれます。

IFALPA Annex 29 Part 3		April 2016 29-3-PAC-6
ICAO Region/ANP: PAC		IFALPA Region: NOP
Subsection	IFALPA Deficiency	Action Required/Remarks
JAPAN		ALPA -Japan
Chūbu Centrair International Airport (RJGG)		DEFICIENT [Aug 2015]
AGA (1)	To prevent bird-strikes, runway may be selected considering the location of bird activity when wind is about 7 knots or less.	
Narita/New Tokyo Int'l (RJAA)		DEFICIENT [Aug 2015]
AGA (1)	Obstacles (trees) above the approach surface slope (2%) on finals for runway 34R	
AGA (5)	Taxiway naming in non-standard and can lead to confusion.	
Okinawa/Naha (ROAH)		DEFICIENT [Aug 2015]
AGA (8)	No adequate RFF facilities for over water areas.	
RAC (3)	1000ft. altitude restriction for traffic departing/go-around traffic RWY 36 is extremely dangerous.	

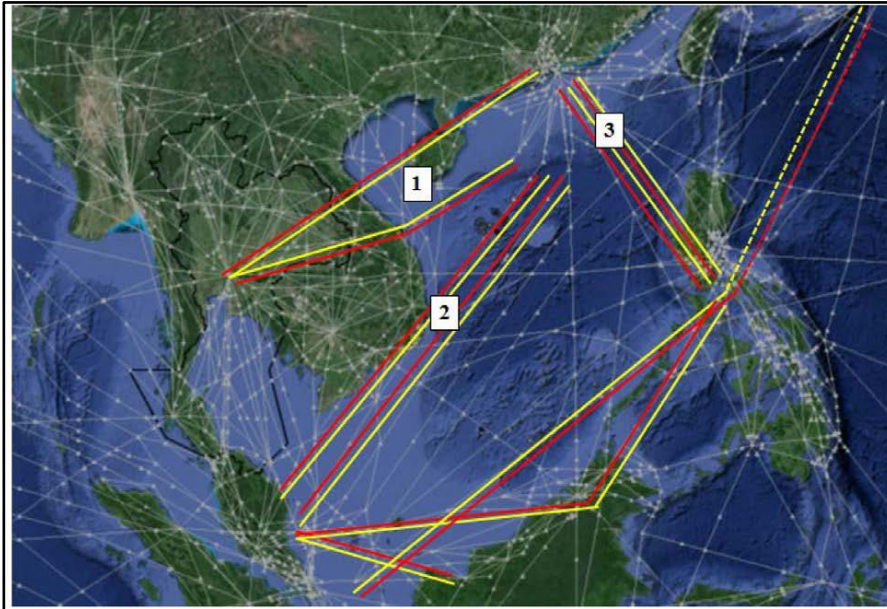
4. アジア太平洋地域特有の課題

<高度逸脱監視の重要性を共有>

ICAO 会議体の一つに、「Regional Airspace Safety Monitoring Advisory Group Meeting」があります。この会議では、ICAO が実施している高度逸脱監視システムにより「Large Height Deviation (LHD: 顕著な高度逸脱)」の実態を分析した結果が報告されました。それによると、アジア太平洋地域における LHD が多い空域として、①Indian Airspace、②Philippine Airspace、③Pakistan-China Interface、そして④Akara-Fukue Corridor が挙げられます。そして航空機の高度維持性能を勘案した TECHNICAL RISK を 2.5×10^{-9} Fatal Accidents Per Flying Hour (FAPFH)、その他全てのリスクを勘案した OVERALL RISK を 5.0×10^{-9} FAPFA と定め、これを安全目標レベルとしています。そして上記 4 地域を「Hot Spot」とし、改善のための働きかけを行っています。

<南シナ海空域における運航環境改善に関する動き>

近年の交通量増加に伴い、南シナ海空域での空路整備が喫緊の課題になっています。問題解決に向け、2017 年 11 月 9 日をターゲットとした計画が進行中です。具体的には VHF Communication の拡大や Navigation 精度の向上による管制間隔の短縮、レーダー機能の改善、ATM (Air Traffic Management) の効率化等が挙げられます。具体的なルートは下図に示す通りです。今後、交通量などを理由として、① → ③ の順で優先的に整備していくとしています。



- ① A1 及び A202 (主に香港とバンコクを結ぶ経路)
- ② L6242 及び M771 (主に日本や韓国とシンガポールを結ぶ経路)
- ③ A461、A583、N892、L625 (主に香港とマニラ、マニラとマレーシア等を結ぶ経路)

<VA (Volcanic Ash=火山灰) に関する議論>

アジア太平洋地域は世界的に見ても活発な火山が多い地域でもあることから、ICAO 主催の VA に関する会議が毎年、この地域で開催されています。過去には VA を原因とした運航障害も発生していることから、各国による連携など、積極的な取り組みが行われています。日本でも火山活動が活発化している現状から、官民による積極的な参加がより一層期待されます。

<中国国内の状況について>

中国国内における理由不明瞭な遅延や ATC の指示など、近隣諸国から中国での運航環境の改善を求める声が毎年多く挙がっています。IFALPA から中国当局などに呼びかけは行っているものの、効果的な話し合いが行われているとは言えないのが現状です。今回の Meeting でも中国における運航改善を求める声がありました。これに対して中国 ALPA の代表者から、「管制官の方が高い地位にある」ことや「中国空域の約 85%が軍によって管理されている」ことなど、行政側の対応の背景などについて説明がありました。そして何よりも「中国国内のパイロットも同じ思いを抱いている」というのが印象的でした。



会議風景

<IFALPA 未加盟国の状況>

カンボジアやブルネイ、フィリピンなど、アジア太平洋地域の中には IFALPA 未加盟の国が数多く存在します。これらの国々においては、行政と各国航空会社の一部パイロットによって、様々な規定を取り決めしているのが実態です。今後、空域のレイアウトや SID (Standard Instrument Departure = 標準計器出発方式) や STAR (Standard Terminal Arrival Route = 標準到着経路) などの Procedure、空港の誘導路形状や名称など、どれを取っても現場のパイロットの声が大変に重要であることから、IFALPA としても積極的に参画を促す必要があると認識しています。

5. その他の課題

< Cockpit Image Recorder（操縦室内映像録画装置）について >

2015年3月に発生したジャーマンウィングスの事例を受け、操縦室内の映像を記録する装置の設置に関する様々な議論が行われていますが、IFALPAは2001年の米国同時多発テロ発生時点から、このCockpit Image Recorderの設置に反対するスタンスを堅持しています。今回のMeetingでも、近年はソーシャルメディアが発達していることから、例え閲覧に制限をかけたとしてもYouTubeなどの媒体を通して情報がリークすることが懸念され、容易にこれを受け入れる状況ではないとIFALPAは総括しています。

< 操縦室内におけるインターネットを利用した情報収集 >

航空気象をテーマにした会議体で、操縦室内においてインターネットを利用した航空気象の最新情報を収集することの是非について議論が進められています。近年では航空機の客室内で機内インターネットが使用できる機材が増加している一方で、操縦室内におけるインターネットの使用は制限されているのが現状です。航空気象のタイムリーな情報収集は安全運航に直結することから操縦室内でのインターネット利用は有効であるという議論が真剣に行われており、今後の動向が注目されます。

6. プレゼンテーションの紹介

< メンタルヘルス >

バージン・オーストラリア航空所属の産業医で、元パイロットでもある医師による「メンタルヘルス（心の健康）」に関する大変興味深いプレゼンテーションが行われました。

パイロットにおけるメンタルヘルスの重要性が初めて認識されたのは、1982年に羽田空港で発生した日航機墜落事故（いわゆる日航機逆噴射事故）です。その後、パイロットのメンタルヘルスが原因とされる航空機関連事故によって、500名以上の命が失われています。

豪州のパイロットにおけるメンタルヘルス事案で報告されているうちの多くがアルコールや薬物に関するもので、全体の約38%を占めています。続いて精神疾患や自律神経失調が約30%となっています。そんな中、航空会社の産業医として彼は「常にPilotの味方であるべきである」、「職場環境を十分に把握して日々のサポートに徹する必要性」などを強調していました。バージン・オーストラリア航空ではパイロットによる産業医の信頼は非常に高く、家族の様な存在である、というコメントが大変印象的でした。

< Runway Safety＝空港における安全 >

豪州ALPAのテクニカルアドバイザーであるBrian氏（元Cathay Pacific機長）から、Runway Safetyに関するプレゼンテーションがありました。彼は長年に渡ってIFALPA AGE（Aerodrome and Ground Environment＝飛行場環境）Committeeを中心にRunway Safetyについて取り組んでおり、様々な機会 Runway Safetyの重要性を広く発信し続けてきました。今回も“空港の滑走路や誘導路のレイアウト、灯火やサインなどの周辺環境を策定するにあたり、実際に使用するパイロットの声を広く聞き、採用することの重要性”を改めて強調していました。そして参加した各国ALPAメンバーと様々な意見交換を行いました。

*この内容はALPA Japan AGE委員会が長年取り組んでいるものと合致しています。詳細についてはALPA Japan ホームページ → AGE委員会 をご覧ください。

（その2へ続く）

