



## 63rd Air Safety Forum Report

米国とカナダの ALPA (Airline Pilots' Association) で構成される ALPA International (以下 ALPA-I) は、毎年様々な Meeting や Seminar、Forum を開催しています。その中で最大規模の Air Safety Forum は、今回で 63 回目を迎えました。この Forum では Safety、Security に関する報告やプレゼンテーション、そして活発な論議が行われました。

今回は 2017 年 7 月 17 日から 20 日までの 4 日間、Washington D.C. で開催され、参加総数は約 500 名、ALPA Japan からは議長が来賓として出席しました。

開催に先立ち、ALPA-I の President Capt. Tim Canoll による安全への決意、そして航空産業の抱える問題への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) 時、NTSB (米国運輸安全委員会) の合同調査チームが調査のために来日した際に、ALPA Japan AAP (Accident Analysis and Prevention) 委員長が Technical Adviser として協力しました。それ以来、ALPA Japan は ALPA-I と緊密な連携関係を維持しており、今回も AAP 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ています。

### <AAP Group Workshop>

AAP Chairman Activity として、Chairman の対外活動 (ICAO、ECA、EASA、ISASI 等) 報告が行われました。この一年で特に注目されていたトピックスは、2020 年に CVR (Cockpit Voice Recorder) の記録時間が現在の 2 時間から 25 時間に引き上げられる事に伴う問題点の論議、また「全ての Flight Data は SMS に使用する事が出来る」という考え方等についてです。また、米国内で発生した事故事例の報告とそれに関する討議が行われました。更に ALPA-I の顧問弁護士 Jim Johnson 氏から、現在全米で 45 名の顧問弁護士が ALPA 活動に従事している、との報告がありました。

### <AIB Meeting>

前回に引き続き、今回も米国とカナダにおける CVR と FDR 記録情報の取り扱いに関する違いについて話し合われました。TSB (カナダ運輸安全委員会) では CVR Data は Transcript を含めて非公開なのに対し、NTSB では必要な部分が 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) が開かれ、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。また調査終了後の FDR と CVR は米国では所有者に返還しますが、カナダでは返還しないのが原則となっています。

#### <Safety Information and Analysis Program Meeting>

主に FOQA (Flight Operational Quality Assurance) Data に関する討議が行われました。FOQA の目的はあくまで Trend を知ることであり、そのためには会社と組合との間で信頼関係が重要であるということが改めて強調されました。

#### <North American Air Traffic Discussion>

FAA (米連邦航空局) と NAV Canada (カナダ ATC) との間には強い協力関係が構築されており、とりわけ Severe WX Condition 時には効率的な対応がなされています。また ATC 効率化のため管制間隔 Category の再編 (RECAT = Re Categorization、後方乱気流区分を現在よりも更に細分化したもの) の推進や TBO (Time Based Separation、現行の距離による管制間隔設定ではなく、Head Wind Factor を加味した Ground Speed によって間隔設定を行う) の導入が討議されています。

#### <Dangerous Goods (危険品輸送)>

貨物機と旅客機で異なる搭載制限基準の統一に向けた働きかけについて、論議が行われました。

#### <RWY Safety Team>

EMAS (Engineered Materials Arresting System、Overrun 時に機体を捕捉するシステム。進入速度は 70kts) は、2017 年 6 月現在、全米 67 の空港で合計 106 の滑走路に設置されています。Jeppesen Chart 等では EMAS の表記について Standard 化されていないので「EMAS Standard Marking」策定を推進していくことになっています。

#### <CAI (Chief Accident Investigator Refresher)>

NTSB の現役調査官が講師として登壇し、NTSB の基本的な Structure や Go Team (プロジェクト推進チーム) の体制に関する解説が行われた後、2015 年 3 月 5 日 New York LGA (La Guardia) 空港で発生した DELTA 航空 1086 便 (MD-88) RWY13 Overrun の事故調査の具体的内容が最近の調査事例として紹介されました。

当該事故発生直後は LGA 空港が閉鎖されているため、調査官たちが現場への急行に苦労した事象、また調査活動のために現場に 7 日間滞在し、機体や滑走路状況の調査、そしてインタビュー等を実施したこと、更には関係機関との調整でアトランタ、ロサンゼルス、シアトル、クリーブランドに其々 2~4 日滞在し調査活動を行いました。そして翌 2016 年 9 月に Probable Cause (推定原因) を特定し、ALPA-I と公表に向けて Meeting を実施したことが報告されました。

続いて Airbus 社からは、Overrun 防止システムとして ROPS (Runway Overrun Prevention System) の紹介がありました。このシステムは着陸性能を計算し、実際に航空機が着陸を行う際に Tail Wind 等で High Approach Speed となった場合「IF WET RWY TOO SHORT」と PFD に表示されるシステムです。

#### <最後に>

ALPA (パイロット協会) が主催する Forum には、NTSB (米国運輸安全委員会) をはじめ FAA (連邦航空局)、NASA (米国航空宇宙局)、TSA (米国運輸保安庁)、IATA (国際航空運送協会)、NATCA (全米管制官協会)、U.S. Air Force (米国空軍) 等、様々な公的機関や民間企業、更には連邦議員が参加していました。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という米国航空界の姿勢は、日本も見習っていくべきではないでしょうか。

以上

