



IFALPA Asia/Pacific Regional 会議出席報告

1. はじめに

2018年10月2日～4日、マレーシアのクアラルンプールでIFALPA Asia/Pacific Regional Meetingが開催されました。加盟国14カ国から総勢52名の参加があり、パイロットをはじめ航空局や管制官、IATA担当官が出席し、ALPA Japanからは副議長2名及びIFALPA担当部長が出席しました。



会議の冒頭、マレーシアのアンソニー・ロック運輸大臣（写真右）が来賓挨拶を行いました。その中で、「マレーシアでは航空及び鉄道の定時性に力を注いでおり、それに向けたインフラ整備や人材の確保が重要となっています。個人的なことになりますが、航空機を利用する際にパイロットから落ち着いた声のアナウンスがあると、乗客として大変安心することが出来ます。」と語っていました。

2. FRMS (Fatigue Risk Management System)

香港ALPAからFRMSに関するプレゼンテーションがありました。

「Just Culture」という言葉は、日本語で「非懲罰で公正な文化」と訳され、世界の航空安全について語るうえでの重要なキーワードとなっています。一方で、言葉の意味が不明瞭で分かり難いという声があったことから、最近では「Positive Safety Culture」という言い方に変化しています。

こうして「非懲罰で公正な文化 = Positive Safety Culture」と名称は変わりましたが、この考え方はアジア地域において、その長い歴史と文化を背景に浸透しづらいものとなっています。

FRMS＝疲労管理においてもそれは当てはまっており、その理由としては、

- 若年層における、疲労等のレポート提出に対する懲罰への懸念
- 高齢層管理職のFRMSに対する理解不足及び協力不足
- 資金面・マンパワー・時間等のリソース不足
- 変化に対する意欲の欠如

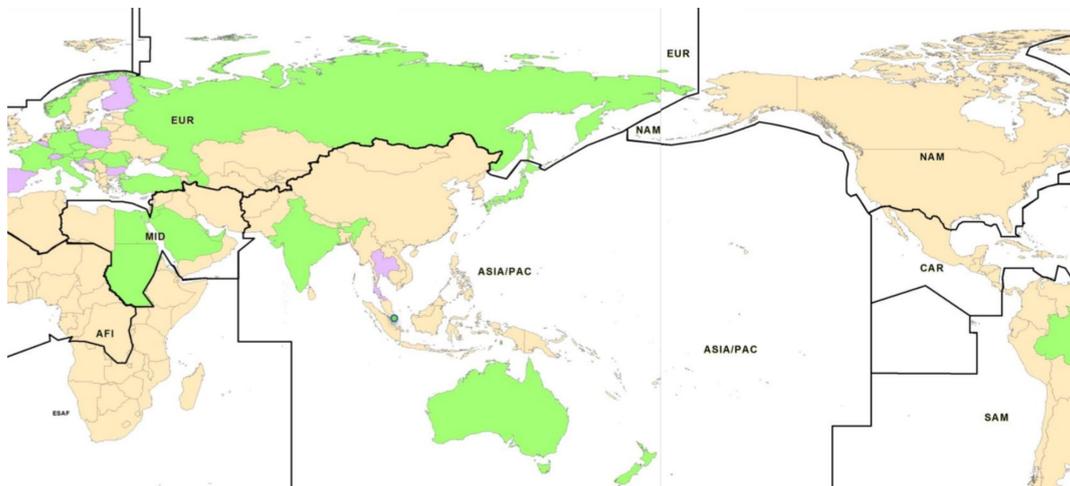
などが挙げられます。

疲労管理を行うには、「データ等を利用した疲労予測」・「事前にリスク回避する為の対策」・「事例後の対応」という3つのステップが必要です。その中でも特に重要なのが、疲労レポートを活用したリスク回避です。レポートの提出が全く無い、もしくは提出率が著しく低い状況ではFRMSは適用出来ていない証し、となってしまいます。

FRMSの導入には、航空当局、航空会社そしてパイロットが三位一体となって実行に当たらなければ成功しません。それぞれが担う役目を果たすことで良いものが生まれ、そして継続させていくことができるのです。

3. SID及びSTARの管制用語

2016年にSID及びSTARに関する用語がICAOに設定され、日本は同年11月に導入しています。（詳しくは[ALPA Japan News No. 40-10](#)を参照）



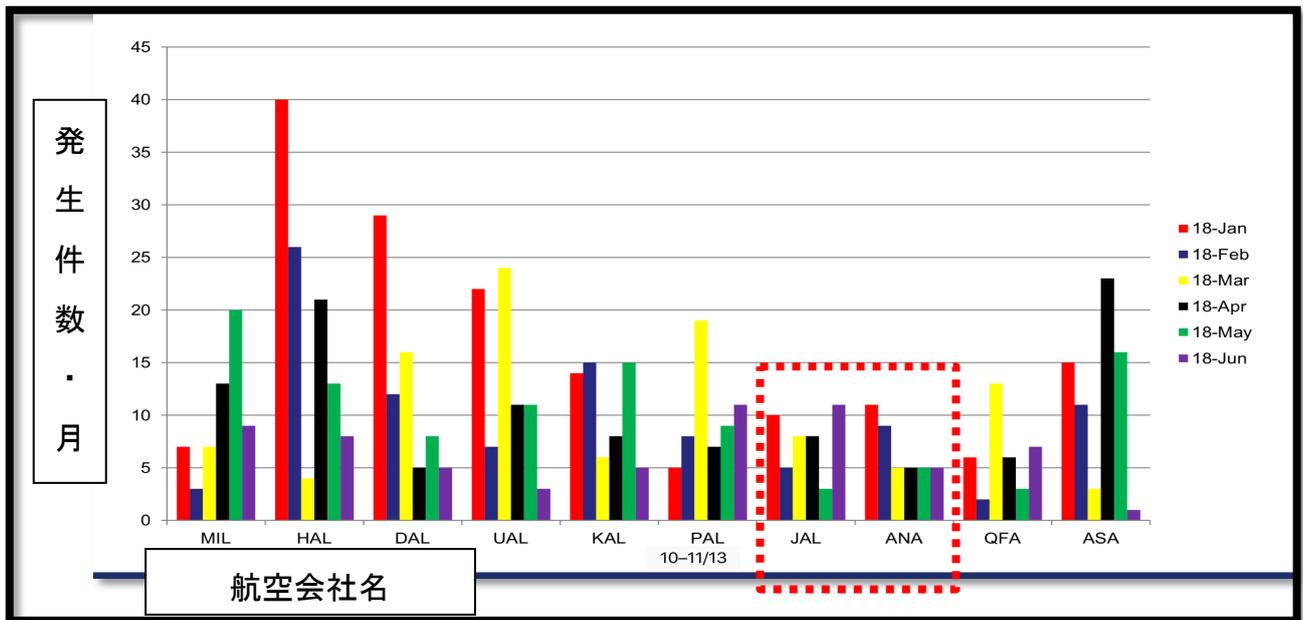
ICAOが採択したものの、2018年8月の時点で上記の地図で緑色に塗られている国でしか採択されていません（紫色の国は部分的に採択されています）。国際線に乗務しているパイロットは国によって異なるルールを理解し、遵守しなければなりません。管制指示を適切に理解し、遵守しないと高度逸脱にもつながりかねないことから、IFALPAとしては少しでも多くの国が新しい管制用語を採択するよう、各国当局に呼びかけています。

4. 地域別による報告

《環太平洋》

隣接し合うFIRを有する日本と米国による管制会議がホノルルで開催されました。議題の一つに、オークランド及びアンカレッジFIRにおけるマックナンバーの遵守が取り上げられました。航空機同士の適切な管制間隔＝セパレーションを適切に維持するため、FAA（米国連邦航空局）はMO.02以上の速度変更を行う場合には許可を得るよう2年前から定めています。

その後、速度を遵守する運航便数がなかなか減らないことから NOTAM への記載を行い、各航空会社に対し社内でパイロットに対して情報周知を行うよう指示をしました。しかしながら下のグラフを見てもわかるように、今年に入ってもまだ遵守をしていない航空機が多数いることから、航空会社別に公表されました。最近では更なる周知方法として、FIR 入域の際に CPDLC による速度遵守のメッセージが送られてくるようになりました。今後は、件数が削減されないようであれば、速度を遵守していない航空機に対し「警告メッセージ」を送るシステムを導入する用意がある、と FAA は報じています。



《香港》

キャセイパシフィック航空は、燃料ヘッジ（先物取引）の失敗による 32 億ドルにのぼる損失を抱え、経営状況は悪化傾向にありました。その為、会社は乗員組合に対して一方的に住宅費の削減を敢行、また新規採用の乗員に対して従来よりも低い新賃金制度の導入を行いました。そして運航効率を上げる施策として、新しいスケジュール管理ソフトを導入しました。その最大の特徴は長大路線における編成の変更であり、運航費用を削減することが目的でした。具体的には、従来のダブル運航では機長 1 名、ファーストオフィサー 2 名、セカンドオフィサー 1 名であったものを、それぞれ 1 名、1 名、2 名に変更したのです（セカンドオフィサーとは、20,000FT 以上のみ操縦席への着席が許された新人乗員のこと）。

この変更に対する影響はファーストオフィサーにおいて最も顕著で、過酷な勤務状況を強いることから新たな疲労問題を引き起こしています。こういった会社の様々な改悪案に業を煮やした組合側は、全ての訓練を止める手段を講じて対抗しています。その結果、会社は路線拡張が全く出来ない状況に陥っています。

《シンガポール》

シンガポール航空はカーゴ部門を今年の4月に合併しましたが、更に会社は3年間をかけて Silk Air と合併することを発表しました。合併に起因して問題となるのが乗員組合（セニョリティ問題）です。シンガポール乗員組合には本体乗員の他、カーゴ乗員、近中距離を担う Silk Air 乗員、そして中長距離 LCC の Scoot 乗員が属しています。まずはカーゴ乗員との合併、そして今後はグループ乗員も含めた共通協定書とセニョリティの統一が大きな課題となっています。現時点では、カーゴ乗員とグループ乗員がそれぞれの協定書を会社と結んでいます。

シンガポール航空における、こういったグループ合併の背景には乗員の流出があります。実は多くの本体乗員が中国へと流れており、その流出の大きな理由はズバリ「賃金」です。組合は賃上げについて会社と交渉を続けているものの、なかなか満足のいく結果が得られていません。一方で、会社は合併を行うことでグループ全体の乗員を必要な機材・路線に再配置することを図っています。



《中国》

航空需要は未だに年々増加傾向であり、それに伴って内際を含め新規路線を次々に開設しています。更に大きなニュースとして、国家プロジェクトとして進めている新北京国際空港の建設があります。9本の滑走路からなる新空港は2019年から稼働開始が予定されており、5年後には7,200万人、2050年には1億3千万人の利用者を予想しています。

国営3社の経営状況は順調ですが、それ以上に伸び率が高いのは民間航空会社です。特に吉祥航空、春秋航空、そして一時期経営不振となっていた海南航空が著しく伸びています。海南航空の場合、親会社である海航集団が急速な企業買収を行った結果、大きな返済負債を抱えてしまったことが経営不振の原因となっていました。その後、所有していた企業や土地などを売却することで、事態はある程度落ち着いています。

《日本》

2018年6月に羽田空港で発生した、タイ航空の重大インシデントについての報告を行いました。4時間遅れでバンコクから飛んできたB747-400機は、滑走路の運用が制限される深夜帯に到着となり、不慣れなVOR-A進入を実施することを強いられました（パイロットにとって初めての進入であり、SIMによる事前訓練などは未実施）。結果として周回進入中に低高度の飛行となり、管制官からの地上接近警告及びコックピット内の警報によって着陸復行を行いました。

その後、当該機はLDA22進入で問題なく着陸しましたが、日本の運輸安全委員会は「重大インシデント」と認定し、当該パイロットへのヒアリングを実施しました。その際にALPA Japanがそのサポート活動を行いました。

この進入方式では他の航空会社でも難易度が極めて高く着陸復行が度々発生していることから、ALPA Japanでは国際空港における進入方式としては適切ではないと判断しています。その主な理由として、航空チャートの記載情報の欠如や市街地の明かりが眩しく、アプローチライトの照明が見つけにくいこと等が挙げられます。

また、騒音や空域制限を理由として、他の進入方式が有利な気象条件であっても、この周回進入が優先的に使用されることは、安全性や定時性の観点で問題点があると考えています。今回の会議では羽田空港に乗り入れている乗員と意見交換を行い、今後の取り組みに反映していくことを約束しました。

《IFALPA Annex 29 アップデート》

パイロットの観点で不安全な運航を強えられる空港や空域をピックアップしている「IFALPA Annex 29」に関して、日本の空港・空域に関して前回のRegional Meeting以降、内容の変更点はない旨の報告を行いました。会議参加者から、2018年7月に成田国際空港で発生したエアカナダ機による新設工事途中の誘導路への誤進入（Runway Excursion）を起因とした変更点の有無について質問が挙がりました。新たにNOTAMに記載が追加されたこと等を報告するとともに、ALPA Japanとして現在進行形で取り組んでいる内容（改良工事中）であることを報告し、引き続き情報収集していくことを報告しました。

5. 最後に

今回は、マレーシア航空の Pilot Association である「Malaysia Airline Pilots Association (MAPA)」がこの Meeting を招聘しました。マレーシア航空は、2014年3月に消息を絶ったままのMH370便や、同7月にウクライナ東部で撃墜されたMH17便など、ここ数年は苦難に満ちた環境を強いられており、会社は大規模なリストラを断行し、国営企業として再建の途上にあります。そんな中、今回の Regional Meeting をホストすることで国内外にその存在感を誇示するチャンスと捉え、MAPA は招聘に踏み切ったのです。今回の Regional Meeting では冒頭の運輸大臣をはじめとする行政サイドと、現場の乗員が一体となってより高い安全運航に取り組む姿勢が印象的でした。



以上