

IFALPA AGE COMM MTG in Argeria 出席報告

2019年10月23～24日の2日間、北アフリカ、アルジェリア共和国の首都アルジェにおいて、IFALPA AGE Committee Meeting が開催されました。アルジェリア入国には日本人を含むほぼ全ての外国人に VISA が必須となっており、一部の Committee メンバーは VISA 取得が間に合わないなどの理由で、参加を断念せざるを得ませんでした。ALPA Japan AGE 委員長は辛うじて VISA を取得することが叶い、出席することが出来ました。

本 COMM MTG 前日には「IFALPA Runway Safety Course」が開催され、アフリカ諸国のパイロットが多数参加しました。アフリカ諸国で IFALPA に加盟している ALPA はあるものの、IFALPA が主催する Meeting を開催する機会は多くありません。こうした地道な活動がアフリカ大陸における航空の安全向上に寄与することが期待されます。

AGE COMM MTG にもアルジェリア航空のパイロットをはじめ、多くのアフリカ人パイロットが参加し、活発な議論が行われました。

COMM MTG における主な議論内容

年に一度開催される AGE COMM MTG では、AGE (Aerodrome Ground Environment、飛行場環境) に関する Hot Topics や、過去1年間に開催された AGE 分野に関する ICAO、IATA 等が主催した会議で議論された内容、AGE 分野に関する ICAO/IFALPA Annex14 の Review 等、多くの議題があります。その中のいくつかを紹介します。

<RTZL : Runway Touchdown Zone Lights>

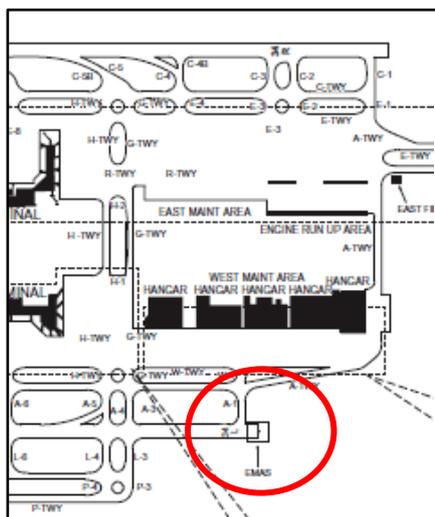
ICAO Annex14 において、RTZL は、“進入端から 900m まで設置され、1,800m 以下の滑走路では滑走路の半分を超えない範囲内に設定する”と定義されています。そのため、1,800m 長の滑走路では滑走路の中間点まで RTZL が設置/点灯する場合も考えられます。パイロットは、夜間の着陸において RTZL を参考にし、その範囲内に接地すれば良いと判断する場合もあることから、滑走路の中間程度まで RTZL が設置されている場合、残りの滑走路長での停止に疑義が生じてしまいます。そのため、IFALPA では RTZL に関する記述について再考が必要であると考えています。さらに RTZL に関して、夜間着陸における視覚的効果が安全運航に大きく寄与している実態を考慮して、精密進入が設置されていない滑走路でも設置が望ましいと考えています。このように、IFALPA では RTZL に関して、ICAO に対して再考を提案しています。(YouTube で前記の例がご覧いただけます : <https://youtu.be/iHyLDkmWw5g>)

<EMAS = Engineered Materials Arresting Systems>

EMAS を導入する空港は世界中で徐々に増加していますが、その一方で、EMAS を取り巻く環境整備が必ずしも順調にいったいない現状があります。例として、空港で勤務するスタッフへの周知不足や、運航するパイロットへの情報不足が挙げられます。それらをまとめると以下の通りです。

- ・ EMAS に関する Policy (指針、運用方法に関する明確な記載が無い)
- ・ Jeppesen Chart や Lido Chart における EMAS の表記が「分かり難い」、「気が付きにくい」など、不十分
- ・ 誘導路近辺に EMAS の場所を示すサインボードの新設 (パイロット用、地上車両用)
- ・ 離陸性能/着陸性能を計算するソフトに EMAS の存在を Remind させる機能の追加

EMAS に関する不十分な記載例として、2019 年 10 月から正式運用を開始した羽田空港 RWY16R 末端 (滑走路南側) に設置された EMAS についてご紹介します。



<図 1 : AIP の EMAS 表記>



<図 2 : Jeppesen Chart の EMAS 表記>

このように、EMAS の表記はほんの小さな表記となっており、EMAS=Overrun という表記になっているだけです。これでは従来の Overrun との相違がパイロットに正しく理解されず、EMAS の有効性が低下する可能性があることが分かります。

<Braking Action の通報>

滑走路の Braking Action を Pilot が通報する場合、どうしても主観的な感覚に基づいたものになってしまうことから、データにばらつきが生じます。そこで、航空機が着陸の接地時に検出した Braking Action のデータを空港側へ自動送信するシステムを構築することで、定量的なデータ解析と均質的な Braking Action の検知が可能となるのではないかと議論が始まりました。この議論に関しては、IFALPA ADO (Aircraft Design and Operation) Committee との連携が必要となります。

<Bird Strike 関連>

ICAO Aerodrome Design and Operations Panel Working Group 4th Meeting (ADOP/WG/4) では、Bird Strike 関連の議論を継続して実施しています。最近の議論では、Bird Strike の再定義を実施したり、運航サイドから Bird Strike の報告を積極的に行ってもらうことで細かい分析が可能となって、結果として Bird Strike 事例が減少することが確認されました。そのため、Bird Strike の報告を継続して実施してもらうことが重要である一方、空港のマイナスイメージに繋がることを懸念して報告を躊躇うケースが想定されることから、Bird Strike 報告が空港の安全評価に一切影響すべきではない、ということを確認しました。

皆様には、「Bird Strike=鳥衝突報告」は実際に鳥と衝突した時のみだけでなく、鳥と衝突しそうなった場合も含まれる、ということを是非覚えておいてください。

<ICAO Annex14における Taxiway Centerline Lights について>

ICAO Aerodrome Design and Operations Panel Working Group 4th meeting (ADOP/WG/4) Working Group では、ICAO Annex14 に記載されている Taxiway Centerline Lights について議論を行っています。具体的には、CAT II 運航に必要な最低気象条件の RVR 値が 2014 年の 11 月に 350m から 300m へ引き下げられましたが、一方で、低視程下において必須である Taxiway Centerline Lights の設置基準が、依然として RVR350m を基準としていることが挙げられます。例として、シドニー空港では新しい基準に基づいて、照明施設を設置し直すトライアルが既に開始されています。今後、低視程下における運航環境に適した Taxiway Centerline Lights の設置基準が見直されることになるでしょう。

<ICAO Obstacle Limitation Surface Task Force (OLSTF) >

過去の AGE COMM MTG ニュースでもお知らせしましたが、数年前に新設され、議論が活発化している OLSTF について報告がありました。この OLSTF では、滑走路周辺の障害物だけではなく、空港内外の建造物が航空の運航に与える様々な影響について議論を行っています。OLSTF では、2024 年から 2026 年頃までに、こうした問題における指針を打ち出すことをターゲットとしています。

なお、皆さんが勉強してきた進入表面や水平表面、転移表面は制限表面と呼ばれ「Obstacle Limitation Surface (OLS)」呼ばれていましたが、今後は Obstacle Free Surface (OFS)、Obstacle Evaluation Surface (OES) と読み替えられる予定となっています。

<Standby Runway に関する課題>

「Standby Runway」とは、普段は誘導路として使用しているエリアを、空港の運用に応じて滑走路に転用できるエリアのことを指します。滑走路を 1 本しか持たない空港は、滑走路上で航空機のトラブルが発生した場合、空港の機能を喪失してしまいます。それが混雑空港で発生した場合、とりわけ深刻な事態に繋がる可能性があります。近年、このような状況を回避する手段として、Standby Runway という選択肢を準備するケースについて議論が始まりました。

通常は誘導路として利用しているエリアを滑走路として利用する場合、具備すべき航空灯火やマーキング等をどこまで必要とするか等、整理すべき課題が多く存在します。また、緊急時での利用における制限をどこまで設けるかといった課題など、議論すべき内容は多岐に渡ることから、IFALPA AGE Committee としては慎重な議論を展開すべきであると主張しています。

<US ALPA が発行した「WHITE PAPER」>

近年、極飛行が増大している米国航空会社では、不具合に遭遇した際、止む無く地上設備の乏しい空港へ緊急着陸するケースが報告されています。そこで US ALPA は、カナダ北部やグリーンランド上空など、長距離路線で飛行する非居住地（森林や未開拓地など）周辺にある代替空港における設備の維持向上、効率的な航空交通管制の実施、救難救急体制の強化など、現在の運航環境に即した代替空港における環境整備を促進するために、航空界全体で取り組んでいくべき課題として取り上げた、「北極地域における航空安全策の改善に向けた WHITE



PAPER」を発行しました。これは米国の航空会社だけでなく、欧州やアジアの航空会社にも当てはまる課題であり、双発機による極飛行が今後も増加していくことを考えると、真剣に検討していく必要があると言えます。

日本の航空会社も、欧米線ではロシア上空や海上など、非居住地を長く飛行する多くの路線があり、これら地域に点在する数少ない代替空港を頼りに飛行を計画しているのが現実で、実際に Divert してみなければ分からない事ばかりです。このような取り組みは今後重要なものになると考えられます。

今回、アフリカの Pilot からは大変興味深い意見も挙がりました。アフリカはこの様な非居住地が多く、加えて大砂漠も存在します。砂漠に囲まれた空港では、当該空港に飛来する商業航空機は、“旅客1名あたり 3L の水（飲料用）を搭載しなさい”という制限が決まっている空港もあるそうです。

当然 Operation Wight にも影響してくるのは明らかで、大変厳しい運航が行われています。

最後に

今回の Committee はアフリカで行われ、VISA の関係や移動手段の制約により、普段はなかなか参加出来ないアフリカの Pilot が出席し、議論に参加した事で大変有意義な Committee になりました。今回のホスト ALPA であったアルジェリア ALPA の所属する AIR ALGERIE は現 CEO が ALPA の President 経験者であり、航空会社内で経営側と Pilot 側が大変良好なコミュニケーションの下、良好な労使関係が築かれていました。初日の夜に行われた夕食会でも、現場の Pilot と会社の経営陣、空港責任者、IFATCA（管制官で構成される世界的な組織）などがテーブルを囲み、広く忌憚のないコミュニケーションを行っていたのが印象的でした。ALPA Japan は今後も IFALPA を通じ、様々な情報収集を行い皆様に発信していきます。



アルジェリア風景



会議の様子



IFALPA から感謝状

以上

ALPA Japan

空港アンケート

Questionnaire click

実施中！