



IFALPA AGE COMM Web MTG 出席報告

初めに

2020年のIFALPA Aerodrome and Ground Environment (AGE) Committee Meetingは、新型コロナウイルスの影響でWeb形式による開催となりました。9月15日と10月15日、29日の計3日間開催され、それぞれ30名程度が出席し、ALPA JapanからはAGE委員長が出席しました。日本時間の深夜に開催されたWeb Meetingの議論内容について報告します。

Topics 1 : 2019年の活動振り返り

2019年の活動について、AGE Committee ChairpersonのHeriberto Salazar氏から冒頭、以下の活動報告がありました。

- ・2019年、アフリカ・アルジェリアの首都アルジェにて、AGE Committee MeetingとRunway Safety Team (RST) Courseが開催され、アフリカでのRSTの重要性を周知する活動に貢献出来たことは、大変有意義で成果の大きい機会であった。
- ・2019年に取り組んだ議題は、主に「RST」、「リモートエリア※における救急消火体制」についてであり、これらの議題は、引き続き取り組んでいく。

Topics 2 : 救難消火体制

空港内で事故インシデントが発生した際、航空機のパイロットと救難消火隊が直接通信出来る周波数は、個別緊急用周波数=Discrete Emergency Frequency (DEF)と呼ばれます。通常の航空交通管制では、パイロットと管制官の通信に使用されますが、事故インシデント発生の際はパイロットと救難消火隊による直接交信が必須とされている一方で、両者が直接通信出来ない国が多く、現在、課題となっています。

そこで、今Meetingでは、グループに分けてこの課題について議論を行いました。

<議論のポイント>

- ・本当にDEFが必要なのか？
- ・救難消火隊とパイロットの通信だけで良いのか？
- ・管制官との三者通信の必要性は？
- ・救難消火隊の英語レベルは？



※ リモートエリア: 北極圏や太平洋上空など、主に双発機が長大路線を飛行する場合等に緊急用として設定している空港周辺は、居住地域が少なく空港機能が限定されるなど、僻地に分類される地域のこと

過去の事故インシデント事例において、救難消防隊と直接通信が出来ないことが要因となり、救難消防隊の現場到着が遅延したケースや、誘導路上で他の航空機の通行を妨げたケースなどが挙げられました。こうした体験談・事例紹介を経て、今 Meeting での結論は以下の通りです。

「最も大切なことは、パイロットと救難消防隊、管制官が相互に通信出来る環境を構築すること」

今後、この議論を IFALPA ATS Committee や HUPER Committee にも投げかけていくことになりました。

Topics 3 : 「リモートエリア＝僻地」における飛行場環境のあり方

AGE Committee では、米国 ALPA から「リモートエリア＝僻地」における飛行場環境のあり方について議題提案がなされ、ここ数年に渡って議論を継続しています。日本の航空機が北極圏を飛行するケースは多くありませんが、欧米の航空機は、カナダ北部やグリーンランドといった北極圏や、太平洋・大西洋といった洋上を飛行する機会が多く、リモートエリア＝僻地にある空港へ緊急着陸するケースが、年に数回程度報告されています。こうした空港は、緊急着陸に必要な最低限の救難消火体制は確保されているものの、給油体制や旅客の休息場所の確保など、施設面において不十分なケースが少なからず問題となっています。そこで、AGE Committee で議論を行い、IFALPA Position Paper を作成することを目指しています。ドラフト案は、ADO Committee などでも議論してもらう予定です。

Topics 4 : Visual Aids について

AGE Committee は、EMAS(Engineering Materials Arresting System)について、長年に渡って議論を行っています。その EMAS に関する議論のうち、2 つの内容をご紹介します。

1 つ目は、EMAS の「Sign Board=看板」に関するものです。滑走路上のオーバーランを防止するツールとして、設置が徐々に拡大しています(例:羽田空港 RWY16R の Runway End)。しかし、パイロットがその存在に気が付かなければ、EMAS が航空機を正確に捕捉することは困難です。そのため、Sign Board の場所や形状はどういったものが適切であるか、EMAS の設置数が多い米国 FAA を中心に議論が継続しています。AGE Committee は、パイロットの視点からこの議論に積極的に関与していますが、今後は HUPER Committee の協力を得ることを検討しています。

2 つ目は、Jeppesen Chart などへ記載される記号に関する議論です。ICAO Annex4 で規定されている EMAS の記号は「Arresting System = AS」となっていますが、「軍用機が緊急停止に使用する Arresting Cable と混同する可能性があり、Arresting System という名称そのものが不適切である」という意見が挙がるなど、記号と共に名称についても議論する必要があるかもしれません。

最後に

Web 会議は、日本に居ながらにして出席が可能という点では非常に便利ですが、出席者の多くが欧州・南北アメリカ大陸在住のため、時差の関係で開催時間が日本の深夜時間帯になってしまうのは、寂しい気もします。また、時間的制約もあり、発言が一方通行になりやすいため、議論の深まりに限界があると感じました。

Topics 2 でも紹介した DEF については、その必要性を鑑み、日本でも数年前から航空局に対し要請項目として挙げています。そのため、今後も AGE Committee Meeting への出席を通じて、最新情報を得ていきます。

皆様の使用する空港の飛行場環境をより良くするため、ALPA Japan AGE 委員会は今後も IFALPA と連携して取り組んでいきます。

以上

