

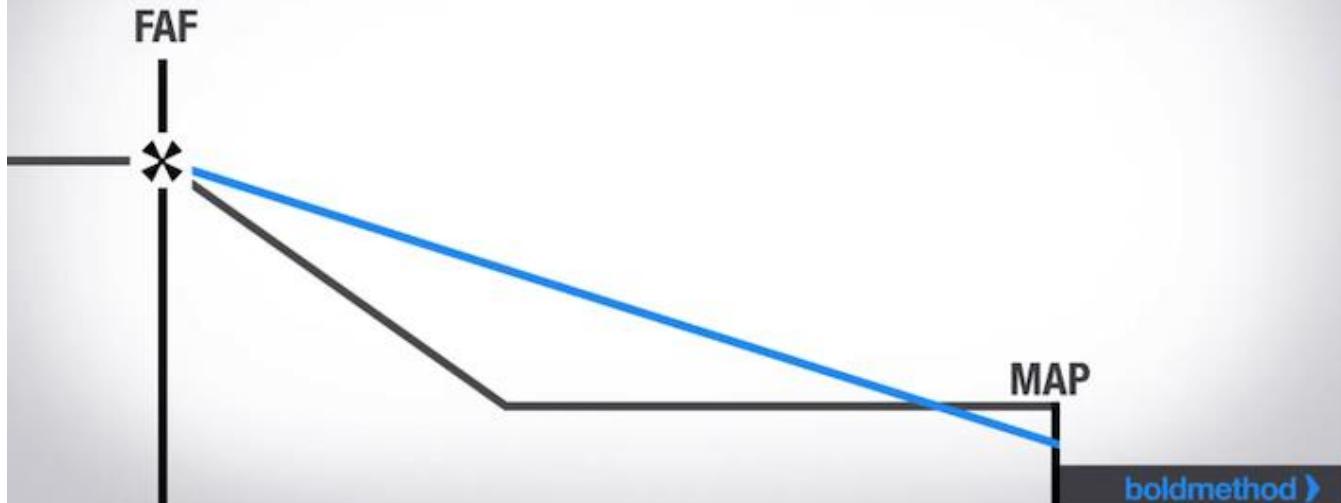
連續降下による最終進入 (CDFA) と安全管理

「Dive and Drive」から「CDFA」へ

現代の航空機運航では、航空機事故を防止するために様々な方策が講じられています。特に航空機が最終進入に入ってから着陸するまでのフェーズは事故の要因となる「Unstabilized Approach」「CFIT : Controlled Flight Into Terrain」を防止するべく、高い安全性が求められます。この最終進入における安定した進入着陸を如何に達成するか、そのことが航空会社そしてパイロットに求められていることは言うまでもありません。この背景には、特に 20 世紀において発生した数多くの航空機事故が教訓になっています。

そのため、ICAO をはじめ FAA や EASA は従来の「Step Down Descent」や「Dive and Drive」などと呼ばれていた進入方法（階段状に進入する方式）から「Continuous Descent Final Approach=CDFA」¹と呼ばれる進入方法（連続降下方式）へ変更するよう各国へ推奨してきました。日本でも、2006 年に発行された飛行方式設定基準の発行によって CDFA を実施する環境が整い、国内本邦航空会社は CDFA 進入方法による航空機運航を実施するようになったことで、最終進入における安全性は確実に向上してきました。

“Dive and Drive” vs. CDFA



<「Dive and Drive」と「CDFA」の航跡の違い>

¹ 参考文献: FAA 発行 [Advisory Circular120-108A](http://www.faa.gov/air_traffic/flight_info/aeronav/digital_products/digital_circulars/circulars/circular120-108a/)

依然として「Dive and Drive」を実施している航空会社

ところが今秋に開催された某会議において、ある航空会社のパイロットから「自分たちは CDFA を実施しておらず、航空機の安全運航に支障を来たしていると思われる。他社の運航環境を知りたい」という質問が挙がりました。ヒアリングの結果、質問した航空会社以外の全ての会社において CDFA を実施していると言う回答だったことを受け、当該パイロットは CDFA の導入をより強く自社へ呼びかけることを決意しました。

今回は航空安全会議に所属しているパイロットでのヒアリングでしたが、国内他社でも同様のケースがあるかもしれません。そうした会社のパイロットは、お客様の命を守る行動として、是非とも自らの会社に CDFA 導入を呼びかけてください。

航空規制当局の役割とは？

ICAO Annex19「Safety Management(安全管理)」、また ICAO Doc.9859「Safety Management Manual(安全管理マニュアル)」には航空規制当局(Regulator)の役割が明確に記されており、それによると航空会社(Provider)の運航が適切に実施されているか監査などを通じて管理し、独自のリスク評価を行い、必要に応じて情報提供を行う旨の内容が記されています。つまり、航空規制当局は世界の航空安全のトレンド(潮流)を知識として常に取り入れ、規制当局自身がそれらの情報に基づき Provider の運航に関するリスク評価を実施し、安全に支障があると判断した場合、必要な助言を行うことが求められているのです。

CDFA の導入を助言するべき立場の航空規制当局

Safety Management に照らし合わせて考えると、本邦航空会社は社内でリスク評価を実施して CDFA の導入を検討する必要があります。また航空規制当局は、安全監査を通じて航空会社に対するリスク評価を行う中で、世界の航空安全において標準となっている CDFA の導入を促す役割が求められていますが、今般の事実から「どちらも適切なリスク評価を実施していない」ことが分かります。

2025年時点の日本において CDFA を導入していない航空会社が存在しているという状況から分かるのは、「日本に Safety Management という考え方は存在するが、適切に機能していない」という厳然たる事実です。ICAO は「Regulator(航空規制当局)と Provider(この場合、航空会社)がそれぞれ Safety Management に基づくリスク評価を実施し、相互に情報を活用して継続的に改善することで航空安全が達成される」としています。日本における全ての航空関係者は Safety Management が機能していないことを正確に理解し、改善に努めてください。

航空安全達成のため、声をあげる航空安全会議

航空の現場に従事する者は直面する安全運航の維持に向けて必死に取り組んで来ましたが、2024年1月の羽田事故はそれがすでに限界を迎えていることを物語っています。今、日本の航空業界に必要なのは「ICAO Safety Management に基づき、航空局を含む全ての関係者が考え方を変えること」であり、Regulator と Provider は「主従関係」ではなく「良きパートナー」であると認識することです。

以上