



## IFALPA ATS Committee in Montreal 出席報告

2007年6月4日～6日、IFALPA ATS Committee Meeting がカナダ・モントリオールにあるICAO本部ビル内の会議場で開催され、今回は18カ国の代表と管制官の世界組織であるIFATCAのObserverや、ICAO、IATAからプレゼンターを招き、参加総数27名、日本からはALPA Japan ATS委員1名が出席しました。

このミーティングでは以下のような内容が報告、及び討議されました。特に今回はICAO本部内での開催ということもあり、中国RVSMやPBNなどについて直接ICAOの説明を聞き、意見を交換することができたのは大きな成果でした。

### 中国のRVSMに対するIFALPAの見解

今年の9月に開かれる予定のGo/No Go Meetingで決着をつけなければならない中国のRVSMですが、ここ数ヶ月で事態は大きく動いています。

Feetによるセパレーションが実質確保できるという根拠に基づき、IFALPA、ICAO、FAAと足並みをそろえて中国を後押しすることができ、このことから、今回のATS Committeeでは「IFALPAとして中国RVSMはGoである」との結論を出しました。

しかし解決できていない部分も多く、現在Go/No Goのどちらに傾いてもおかしくない、というのが現状で、今後の動向が注目されます。

### ICAO 英語能力、語学要件に関する問題点

前回に引き続いて、ICAO英語能力、語学要件に関する各国の動向が報告されました。

一番の問題点はICAOが語学レベルのサンプルのみ紹介しているだけで、どのようなテストがレベルを判断するのに有効か、また、どうすればレベル4に上達することができるかなど、何の基準も提示していないことにあります。

日本は比較的、ICAOの要求するものに応えようと努力していますが、他の多くの国では依然として語学要件を満たす手法の確立に至っていません。

例えば中国は、機内に一人だけレベル4を満たす人がいることでOKとしようとしたり、韓国ではレベル4の問題集を作り、その答えを暗記することで全員合格にしようとしたり、といった本質ではない事態が散見されているのが実状です。

## RNP/RNVA の新定義 と PBN (Performance Based Navigation)

交通量が増し、燃料の効率的な使用や環境に対する配慮などの背景から、衛星などを利用したより精度の高い航法が確立し、技術の進歩とともに一般化してきました。しかし現在、それらは各国、各メーカーで P-RNAV や USRNAV などと定義され、乱立している状態です。このまま乱立化が進めば、混乱を招き、安全性、効率、コストの面でも問題を生じる可能性があります。

IFALPA の問題提起と同じくして ICAO 内にも研究部会が設置され、このほど ICAO として新たに PBN としてマニュアル化、以下のように RNP/RNAV が定義されなおされました。

### RNP specifications

Include a requirement for on-board performance monitoring and alerting.

### RNAV specifications

Do not include a requirement for on-board performance monitoring and alerting.

これにより、現行の定義は次のように変わります。

適用場所	精度	現行	新定義
Oceanic / Remote	10 NM	RNP 10	RNAV 10 ( RNP 10 label )
	4 NM	RNP 4	RNP 4
EnRoute - Continental	5 NM	RNP 5 Basic RNAV	RNAV 5
EnRoute - Continental and Terminal	2 NM	USRNAV type A	RNAV 2
Terminal	1 NM	USRNAV type B and P-RNAV	RNAV 1
		Basic-GNSS SBAS	Basic-RNP 1
Approach	1 - 0.3 NM	Basic-GNSS(Baro-VNAV) SBAS	RNP APCH
	1 - 0.1 NM	RNP SAAAR (US)	RNP AR APCH

洋上の RNAV 10、RNP 4 は 2010 年までに、陸上ルートの RNAV 5、2、1 は 2014 年までに、ターミナルの RNAV 2、1、Basic-RNP 1 は 2016 年までにそれぞれ 100%実施される予定です。

IFALPA は「RNP 10 を定義に基づいて RNAV 10 にすべき」と提言してきました。しかし他の定義に比べて、確立された RNP 10 を改訂する作業自体が無視できず、現実的でないと ICAO 見解により、現行の RNP 10 という表現(若しくは表示)がそのまま使用されます。

PBN を広めるため 2007～2008 年にかけて ICAO の主催する“Introduction to PBN”セミナーが世界各地で開かれます。ALPA JAPAN ATS 委員会としても非常に重要なトピックスであるため、引き続き動向を追っていきます。

#### Familiarization “Introduction to PBN” Seminar (参考)

(2007 年) 6 月 13-15 日 モントリオール、 9 月 10-14 日 バンコク、 9 月 17-21 日 ニューデリー、  
11 月 12-14 日 カイロ (ALPA Japan は 9 月のバンコクに出席)  
(2008 年) 1 月 14-18 日 ダカール、 1 月 21-25 日 ナイロビ、 4 月 14-18 日 モスクワ、  
4 月 21-25 日 ブリュッセル、 6 月 16-20 日 リマ、 6 月 23-27 日 メキシコシティ

#### **AKARA - FUKUE CORRIDOR 問題への取り組みに関する状況報告 (ALPA Japan)**

昨年の 11 月、ハンブルグで行われた ATS Committee にて ALPA Japan から AKARA - FUKUE CORRIDOR に関する問題を紹介しました。その発言が起爆剤となり、IFALPA のみでなく、ICAO でもミーティングがもたれ、一気に問題解決へ向けて動き出しています。

今回、ALPA Japan からは「中国、韓国、日本の当局(若しくは航空局)が 6 月 4 日より上海でミーティングを開くなど、とても良い方向に向かっている。詳しい会期や議題は公表されていない(若しくは知らされていないが)が、Corridor を複線化することも議題にあるようだ。」と報告もいたしました。

#### **30 時間有効の Long TAF が新設**

ICAO Annex 3 が改正され、30 時間有効な TAF が国際空港に限定して新設される予定です。これは 12 時間をこえる国際線の運航が多くなってきた現在、非常に有効なものです。また SPESI は無くなり、METAR が 30 分ごとに出されます。

改正は 2007 年 11 月に行われる予定ですが、ソフトウェア変更の関係上 2008 年にずれ込む可能性があります。

#### **ICAO スタッフによるプレゼンテーション**

今回、ICAO 本部ビル内での Committee 開催のため、SMS(Safety Management Systems)、CANSO (Civil Air Navigation Services Organization)など、ICAO スタッフによる様々なプレゼンテーションがされました。

SMS は航空業界のビジネスモデルにも使用できる、ヒューマンエラーに基づいた管理システムです。FAA 全面的にこの SMS を受け入れ、ICAO Annex 6、11、14 に加えられる予定です。

次回の IFALPA ATS Committee Meeting は 11 月にアルゼンチン・ブエノスアイレスで開催予定です。

以上