



PBN(Performance Based Navigation) Seminar & TF/4 Meeting 出席報告

2009年3月2日から3日まで大阪の国土交通省航空保安大学校で ICAO PBN Seminar が、続く4日から6日まで近くの ANA HOTEL にて PBN TF4 Meeting が開催され、18ヶ国、4つの Organization から100名の参加があり、IFALPA の代表として RVP NOP (Regional Vice President, North Pacific) の石山機長と、ALPA Japan ATS 委員の2名が出席しました。

1) PBN セミナー

今日の技術発展と共に RNAV 運航や Baro-VNAV 進入など、PBN に基づいた運航が普及してきました。今回の Seminar では、ICAO と Asia/Pacific Region の18ヶ国、IATA 及び IFALPA 等4つの団体が集合し、参加者の Presentation を通して、PBN の基礎的知識やその利点など PBN に対する理解を深めると同時に、現在 PBN 導入を進めている主だった国がその実施状況を報告し、今後の導入スケジュール等も確認しました。

IFALPA としては、実際に飛行しているパイロットの立場から「Flying PBN Procedure - Pilot Perspective」と題した Presentation を石山 RVP が行ないました。

PBN には Baro-VNAV Approach 等大変効率的で環境にも優しい有利さがあるが、RNP と RNAV の違いや APV (Approach with Vertical Guidance) の定義などについての Pilot の知識についてはまだ十分とは言えないことや、Approach Chart の表記が空港によって微妙に違うなど改善すべき点も多いことを指摘しました。また、PBN Operation の知識の確認や Baro-VNAV 等の Approach を実際にシミュレータで行なう Recurrent Training が必要かつ重要であることを伝えました。

ICAO の Fared Ali Shah 氏 (ICAO Regional Officer Flight Safety) は、本 Seminar の Closing Speech で今後の PBN の実施に際し、Pilot の参加が不可欠であると強調しました。IFALPA としても可能な限り協力する旨を伝え、今後各国の ALPA にも協力を働きかけていく、と報告しました。

2) PBN Task Force Meeting

PBN Task Force Meeting は ICAO の会議体の一つで PBN の専門委員会です。PBN 導入の各国の状況を見てみると、かなり進んでいる国もあれば、やっと導入 Team を立ち上げた国もあり、PBN の実施状況は国により大きく異なります。また、FIR が隣接する国同士での思惑の違いなどから調整がとれていないこともあり、今後は隣接する FIR 間で調整しながら PBN 導入を進めていくことが重要であることを確認しました。更に Global Level での調整についても議論されましたが、そこまで調整する余裕がない等率直な意見も出されましたが、今後 Global Level での調整も視野に入れながら進めていくことも確認されました。

また、中国が WGS-84 導入を 2010 年 10 月までに完了することを表明しました。

(次頁へ続く)

3) ICAO の PBN 導入目標 (2008 年～2012 年までの Short Term)

- 計器進入の滑走路に対し、Baro-VNAV を含む RNP APCH の設定を、2010 年までに 30%、2012 年までに 50% とし、運航上の利点を考慮した優先順位を与える。
- RNAV-1 SID/STAR を 2010 年までに 50%、2012 年までに 75% の国際空港に設定し、RNP APCH を有する空港に優先順位を与える。
- 2012 年までに、現状の RNAV/RNP Routes を PBN の航法細目に従って見直す。
- RNAV/RNP Routes を更に設定する。

4) Asia Pacific PBN Regional Implementation Plan

以下の表は、アジア・太平洋地区における、ICAO の PBN 実行計画です。

Short Term (2008-2012)		
Airspace	Preferred Nav. Specification	Acceptable Nav. Specification
Route – Oceanic	RNP-4	RNAV-10
Route – Remote Continental	RNP-4	RNAV-10
Route – Continental en-route	RNAV-2、RNAV-5	
TMA – Arrival	RNAV-1 in radar environment and with adequate navigation infrastructure. Basic-RNP 1 in non-radar environment	
TMA – Departure	RNAV-1 in radar environment and with adequate navigation infrastructure. Basic-RNP 1 in non-radar environment	
Approach	RNP APCH with Baro-VNAV in most possible airports RNP AR APCH in airport where there are obvious operational benefits.	

(注) RNP AR (Authorization Required) APCH: RNP Approach の中でも、特に山間部などにある空港で、ILS や VOR による Approach Procedure の設置が困難な Runway に対し設定される Approach Procedure で、特別な許可が必要。都市部などの空港でも Noise Abatement Approach Procedure として設定されることが予想される。FAR では RNP SAAAR (Special Aircraft And Aircrew Authorization Required) と表記される。

(以上)