

## ICAO APANPIRG 会議 in 香港 出席報告

### 1. はじめに

2023年12月11日～13日までの計3日間、ICAO APANPIRG 会議が3年ぶりの対面形式により香港で開催されました。アジア・太平洋地域の当局・国際関連組織から総勢160名の参加があり、日本からはIFALPAアジア・太平洋地区担当役員が出席しました。

まずICAOの会議体の構造について説明し、その後、今回の会議の概要を紹介します。



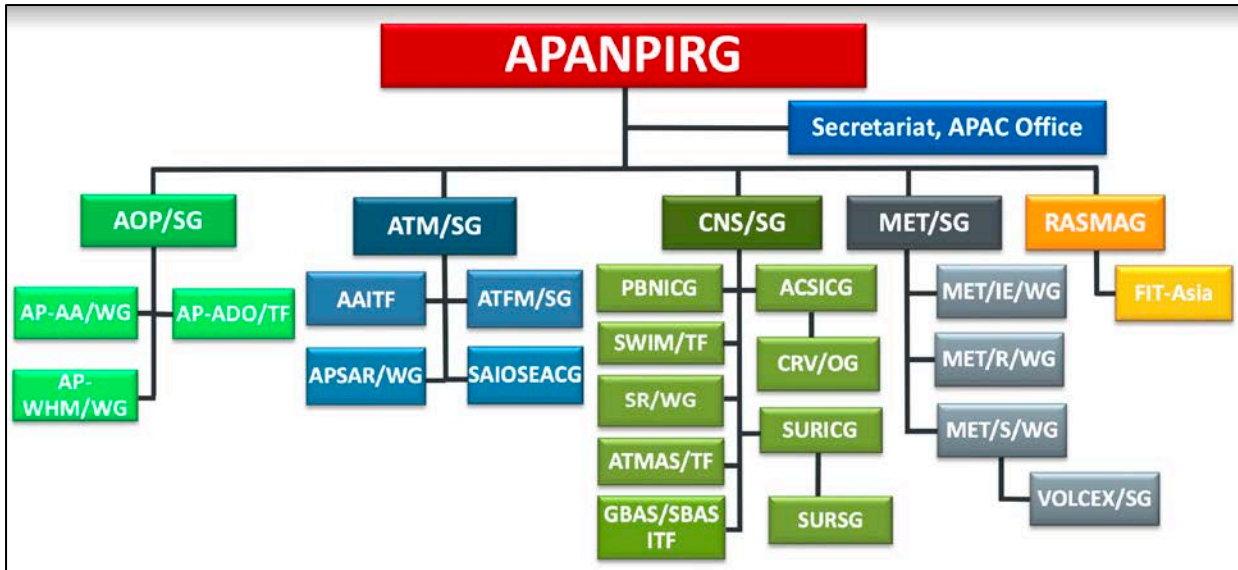
### 2. ICAO会議の構成

APANPIRGはAsia/Pacific Air Navigation Planning and Implementation Regional Work Groupの略で、アジア・太平洋地域における航空管制等に関わるWorking Group、Task Force、Sub Group、Coordination Groupを取りまとめる会議体です。

以下の図に示すように、Sub Groupは①Aerodrome Operations and Planning、②Air Traffic Management、③Communication, Navigation, & Surveillance、④Meteorology、⑤Regional Airspace Safety Monitoring Advisory Groupの5つに分けられています。

APANPIRG 会議の主な役割は、基本的には下部の会議体において議論された各国・各組織から提出されたWorking Paper及びInformation Paperを参加国の承諾によって採択することです。

今回の会議にてAPANPIRG議長選があり、フィリピン航空局のManuel Antonio Lara Tamayo氏が議長に選任され、副議長にはシンガポール航空局とフィジー航空局担当者が選任されました。



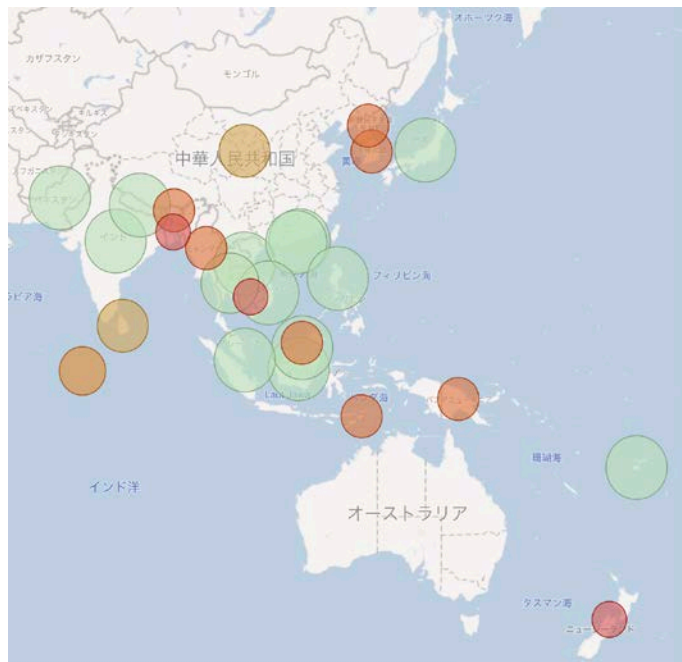
### 3. 主なWorking Paper/Information Paper議題

#### <GRF (Global Runway Format) >

新SNOWTAMフォーマットであるGRFが2021年11月にICAOによって採択されましたが、アジア・太平洋地域においては15の国が導入済みであるものの、14の国は導入中、そして13の国では導入状況の報告すらICAOになされていません。

(右図：緑円が導入済の国、黄～赤が導入中の国、無印が未報告の国)

ICAO ANNEX15では、滑走路面状態の評価・報告制度については各国のAIPに記載するよう求めています。アジア・太平洋地域では12の国のAIにのみ記載されている状況に留まっています。



GRFは降雪がない地域においても、降水現象に対する評価・報告が必要となっている為、未導入の国に対しては、引き続き導入並びにAIPへの記載を求めています。

#### <5LNC (5 Letter Name Code) >

日本の航空局からは5LNCに関するInformation Paperが提出されており、その内容は5文字で構成される類似したWaypoint名、よく似た発音、読みづらい発音などを無くす取り組みについてでした。この取り組みによりパイロットや管制官によるヒューマンエラーを防ぎ、経路・高度逸脱を減らすことが目的です。

## <AKARA コリドー>

AKARA-FUKUE コリドーに関する現状の説明がありました。段階的に A593 の航空路が複々線に移行していく計画は現在止まってしまっている状況にあります。韓国からの提言として、Phase2 に移行せずとも、韓国と中国の間において AIDC の確立、FLAS の効率的な高度運用、縦間隔の短縮などがありました。現在の AKARA コリドーでは、中国と日本の間で 20NM、中国と韓国の間で 10 分間の縦間隔セパレーションという 2 つのルールが混在していることで、安全面や効率面で望ましくない状況となっています。これに対して中国側からは AIDC の確立を検討していくものの、日々の管制運用において問題が生じていると伝えられました。

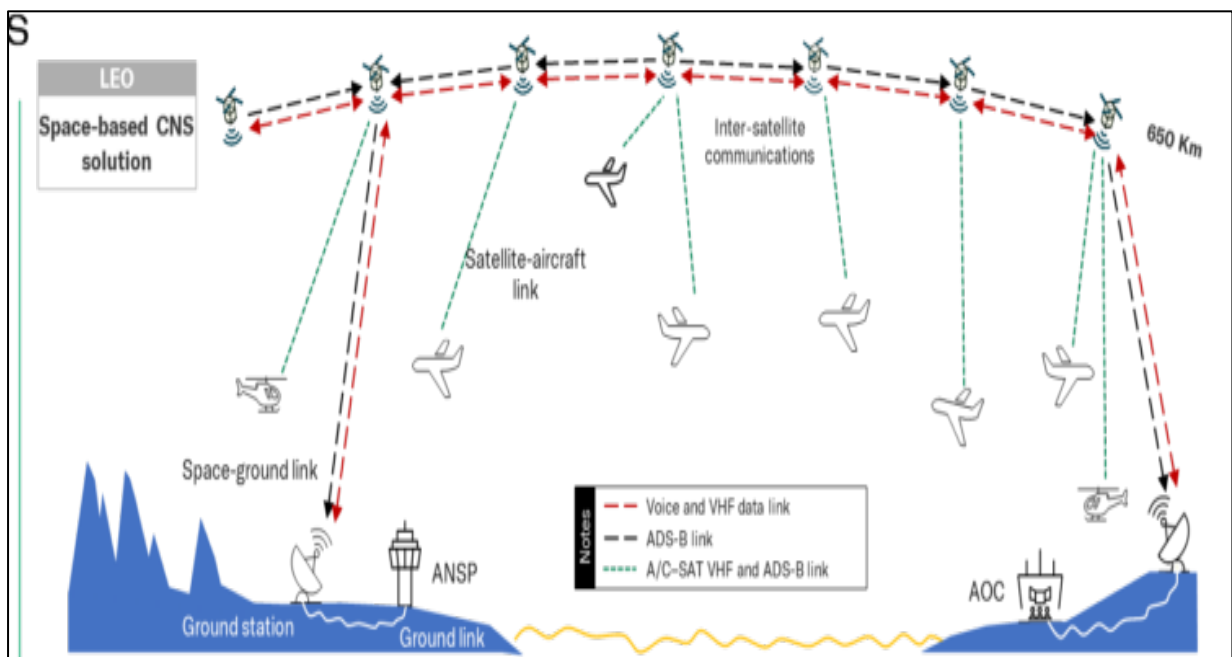
## <Space Based VHF>

航空機と地上管制機関との間の航空無線交信では地上・機上アンテナを用いた VHF が利用されていますが、衛星を介した VHF 通信による運用が検討されてきました。現在、洋上や電波が届きにくい地域においては短波やイリジウム・インマルサット経由による衛星通信・ADF が使用されていますが、通信状況は必ずしも安定していないのが実情です。

Space Based VHF の概念は、空中に VHF アンテナが浮いていて、既存の航空機上の無線機器を用いて VHF 交信を行うというものです。

下図に示すように、洋上を飛行する航空機の VHF 電波は、衛星を通じて地上管制機関や航空会社と通信を行うことが可能です。既存の VHF を用いた通信と同様の運用である為、パイロットや管制官は追加の教育は不要となります。

この技術は数年前より議論がなされていますが、まだ導入には至っておりません。ICAO 会議で引き続き導入に向けた議論を進めていきます。



## <Not Updated NOTAM>

2023年5月の時点で、アジア・太平洋地域では6110のNOTAMが発行されています。その中で、353（6%）が3ヶ月以上1年未満、620（10%）が1年以上継続して発行されている状況です。古いNOTAMが残っている状況は世界的にも問題となっており、ATM S/Gでも引き続き議論がなされます。また、日本の航空局からは、国際NOTAM事務所が一時的に情報発信の機能が止まっていたことに対して是正措置を行うべきとの提言がありました。

## <PBN>

IATAから提言された議題として、各国におけるPBNの規格・運用の統一がありました。RNP ARアプローチが多く導入されつつありますが、各国におけるルールの違いにより、自国で承認を受けたとしても、外国ではRNP AR進入を行えない状況があります。統一を図ることで運用が可能となり、安全性・効率性が高まるものと考えています。

## 4. 最後に

IFALPAはICAOとの連携を図る取り組みを強化しています。ルールメイキングが行われる会議体となるICAO会議にパイロットの声を届けることで、早い段階から意見を伝えることができます。

ALPA JapanとしてもICAO会議に積極的に参画し、そして航空局とも連携を図ることで、航空の安全を維持・向上することに努めていきます。

以上

