

## IFALPA ATS COMM MTG in Washington DC 出席報告

### 1. はじめに

2023年11月13日～15日の3日間、米国ALPA（ALPA-International）のワシントンD.C.事務所でIFALPA ATS Committee Meetingが開催されました。総勢22名（パイロット20名、管制官1名、SITA社1名）が出席し、ALPA JapanからATS委員長が出席しました。

議題は幅広く、プレゼンテーションや報告、議論が行われました。

- Reduced Runway Separation（着陸に関わる管制間隔短縮）に関するSafety Bulletin
- Magnetic to True North（航空における飛行方式を磁方位から真方位へ変更させる議論）
- Climate Change（気候変動における民間航空の課題と役割）
- SITA社 eWAS（SITA社が開発した操縦席で利用可能なWeather Application）
- Reginal Update（地域毎の報告：North America、Asia、Africa）
- Oceanic Clearance（北大西洋空域を飛行する際の管制承認）の廃止

この他、ALPA-Internationalの施設見学も実施されました。

以下にいくつかのトピックを報告します：

### 2. SITA社 eWAS

航空会社向けの様々なITサービスを提供するSITA社（国際航空情報通信機構）によるプレゼンテーションが行われました。

- ① 「eWAS」操縦席で利用可能なWeather Applicationです。最大の特徴は4D visualizationであり、予定飛行経路上にWeather Mapが表示される他、最新のPIREP（Pilot Report、航路上の気流情報）を閲覧および報告することが可能です。
- ② 「Integrated ATC Tower Systems」では、管制官は様々な情報を得るために複数の画面を見る必要がありますが、複数情報を統合するDatalink機能により、それらを一つの画面に集約することが可能な装置を開発しました。新型コロナウイルス感染症によって多くの管制官が職場を去ったこと、その後に航空交通量が増加し、ドローンの飛行も増加していることから、世界的に管制官の負担が増大していることが課題となっています。こうしたシステムなどを利用することで、管制官の負担を軽減することが重要です。
- ③ 「OPTI ATC」Weather Deviation（悪天候回避）やショートカット（経路短縮）を実施する場合、パイロットと管制官が同じ情報（eWASによる推奨経路など）を共有することで、パイロットからのそうした経路変更要求に対して、管制官のワークロードを増やさずに、承認することを可能にするシステムです。

### 3. Climate Change

最近の航空業界における新たな取り組みとしてContrail Avoidance（飛行機雲を発生させない取り組み）が挙げられます。地球温暖化に与える影響が航空機分野で最も大きいのはCO<sub>2</sub>排出によるものではなく、航空機が飛行した後にしばしば発生する飛行機雲（Contrail）発生によってもたらされるGreen House effect（温室効果）であることが分かってきました。

そのため、Contrailが発生する可能性の高い空域を避けることによってContrailの発生を減少させる取り組みが北太平洋地域などで始まっています。この取り組みによる燃料増加に伴うCO<sub>2</sub>排出量増加は、Contrail発生による温室効果を防止効果に比べて非常に小さいことが分かっています。

Contrail Avoidanceの課題として以下のようなものが挙げられます。

- (大気の状態が過飽和である) Contrailの発生地域を予測することが困難であること
- Contrail発生時の影響は昼夜や地表の状況で変化することから、個々の影響を図ることが困難なこと

#### 4. Regional Update

##### < 米国 >

1日あたりの運航便数が54,000便に増加していますが、管制官の不足は依然として継続しており、管制官一人当たりの業務量はオーバーワークな状況が続いています。同様に、パイロットも不足しており、新規養成が課題となっています。

エンルート（航空路）におけるCPDLCの利用拡大が継続しており、20セクターのうち現在12セクターで利用可能です。今後も利用拡大が予定されています。空港におけるCPDLCは現在64空港で利用されて



います。今後はアンカレッジやホノルル空港などでも利用が拡大される予定です。CPDLCに関する課題として、特にボーイング機において管制承認データを送信する際にSID（標準計器出発方式）のデータが欠落することが挙げられます。

##### < アジア >

Korean ALPAからAKARA Corridorについて過去からの経緯と現状について説明がありました。今後は、パイロットに周知するためのSafety Bulletin発行に向けた準備が進められています。

##### < アフリカ >

アフリカへの運航が多い欧州のALPAから現状報告がありました。アフリカの特定地域ではIATA IFBP（In-flight Broadcast Procedure）が設定されており、当該周波数で自機の位置情報などを一方送信する手順が定められています。そのため、パイロットは通常の周波数とIFBPのための特定周波数2つを常時モニターする必要があります。

アフリカ東部など、管制との通信が場合によって困難な地域が存在し、IFBP周波数で位置情報を送信しながら悪天回避を実施しなければなりません。

今後、段階的にIFBPが廃止される予定ですが、管制通信が不安定な地域において安全をどのように確保するかが課題となっています。

次回の会議は2024年3月にルクセンブルクで開催される予定です。

以上