

IFALPA ATS COMM MTG in Bangkok 出席報告

2025年6月3日～5日の3日間、バンコクのThai Airways OPC BuildingでIFALPA ATS (Air Traffic Service) Committee Meetingが開催されました。総勢26名（パイロット23名、管制官2名、IFALPA Technical Officer1名）が出席し、ALPA JapanからATS委員が1名出席しました。今会議ではバンコク・スワンナプーム国際空港の管制塔その他の見学が実施されたほか、以下の議題についてプレゼンテーションや報告、議論が行われました。

- IFALPAソウル総会出席報告、IFALPA最近の取組み
- 欧州での最近の変更点（SQ7601使用）
- 管制移管に関する用語の正しい使用（Standby, Monitorなどの正式でない用語の使用）
- International Federation of Air Traffic Controllers Association（IFATCA）報告
- Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management System（BOBCAT）
- ICAO NAT（North Atlantic Meetings）報告
- European Aviation System Planning Group（EASPG）報告
- 各地域からの報告

今回のニュースでは、上記トピックスの中から幾つかをご報告します。

International Federation of Air Traffic Controllers（IFATCA）

- ① Baro-VNAVアプローチにおいてQNHセットミスが原因で地表に接近するなどのインシデントが数件発生しており、英国ではその対策として、QNHセットを間違えた場合管制官が注意喚起する手順が設定されました。これはBarometric Pressure Setting Advisory Tool（BAT）と言い、Downlink Aircraft Parameters（DAPs）を使用して5hpa以上のセットミスがあった場合は管制官がパイロットに通知するものです。用語は特に定めがありませんが、

“(Callsign), Check Altimeter Setting, QNH XXXX”

“(Callsign) Report QNH”

などの用語が使用されるようです。なお管制官の通知は義務ではありません。

また欧州でQNHミスが発生する原因の一つとして、Transition Altitudeが他の地域に比べて低高度で、また国によって違いがあります。これに関してEuropean Aviation System Planning Group（EASPG）でHarmonized European Transition Altitude（HEPA）という名のもとに、欧州での統一したTransition Altitudeに向けた取り組みが行われています。

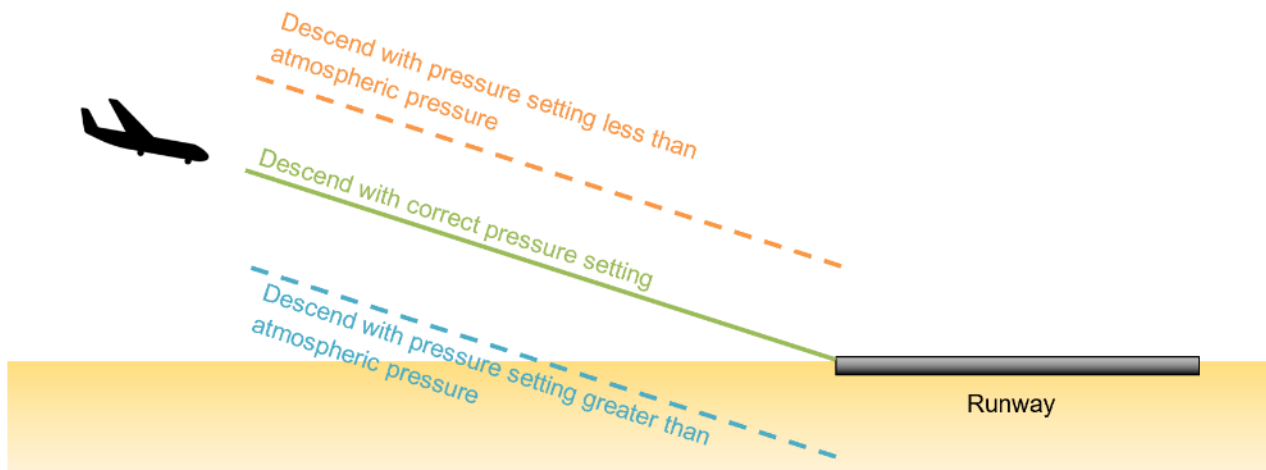


Fig.1 Illustration of aircraft approach path with different barometric pressure setting

<QNH セッティングのミスによる影響の概念図>

② DAA (Detect and Avoid) for Drones

日本の技術を使用した無人航空機の衝突回避システムに関する国際規格が、国際標準化機構 (ISO) より「ISO15964 Detection and Avoidance Systems for Uncrewed Aircraft Systems」として正式に発行されました。これにより、ドローンに関わるステークホルダー（利害関係者）が、個別に進めてきた無人航空機の衝突回避技術の開発や運用実証、事業化検討などを本規格に基づいて行うことでグローバルな情報共有や技術開発、社会実装の加速等が見込まれています。

この規格は「対象物の探知」、「ターゲットの認識」、「回避機動」、「回避結果の確認」、「オリジナルルートへの復帰」および「オリジナルルートでの飛行」の6ステップからなる基本的な衝突回避手順を具現化することにより、より安全なドローンの利用が実現すると見込まれます。

欧州でのCommunication Failure Procedure

欧州ではIFRでのCommunication Failureにおいて、VMCで適切な空港に着陸する場合はSQ7601をセットするProcedureが導入されました。

Use **7600** if you're flying under IFR and:

- ✓ You've lost radio communication, and
- ✓ You're continuing with your IFR flight – even if you're in VMC.

Use **7601** if:

- ✓ You're flying under IFR
- ✓ You've lost comms
- ✓ You're in VMC, and
- ✓ You decide to land at the nearest suitable airport instead of continuing the flight.

参考までに中国では以下の手順が定められています

- ✓ Communication Failureで出発空港に戻る場合、7600と7601を30秒ごとに2度セットし、最後は7600にセットする
- ✓ Communication Failureで代替空港に向かう場合、7600と7602を30秒ごとに2度セットし、最後は7600にセットする

Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management System (BOBCAT)

BOBCATは東南アジアから欧州へのルートにおいて、アフガニスタンのKABUR FIRを2000-2359UTCに通過する際のフローコントロールシステムです。2021年以前もBOBCATは運用されていましたが、コロナ禍では一時期使用が停止していました。その間は主にイラン上空を通過していましたが、中東情勢の悪化を受けて2024年4月から運用が再開されています。

KABUR FIRは航空交通管制業務が実施されていないため、高度の制限や15分の縦間隔といった管制上の理由によって通過時間が指定されます。そのため、出発遅延の場合には許可の再取得が求められるなど、KABUR FIRを通過するために様々なタイムプレッシャーがかかります。その他、上空においてTraffic Information Broadcast by Aircraft (TIBA) を実施する必要があります。

管制移管用語の適切な使用に関して

ATCの混雑に伴い、管制移管において正式ではない“Standby”や“Monitor”などの用語が使用されています。これについてIFALPAは、管制移管の用語の使用についてIFALPA Position Paperの発行準備を進めています。

スワンナプームタワー見学

世界一高い航空管制塔であるスワンナプームタワー、またアプローチコントロールを見学しました。



＜IFALPA ATS COMM MTGメンバーとスワンナプーム空港管制官＞

IFALPA ATS COMM MTGは議論する内容が多岐に渡っていることから、年に2回開催されています。次回の会議はフランスのパリで2025年11月に開催予定です。

以 上