

IFALPA ATS COMM MTG in Paris 出席報告

2025年11月21日～23日の3日間、フランスALPA (SNPL) OfficeでIFALPA ATS (Air Traffic Service) Committee Meetingが開催されました。総勢23名 (パイロット19名、管制官2名、IFALPAスタッフ2名) が出席し、ALPA JapanもATS委員が出席しました。今会議中にはシャルル・ド・ゴール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。

- RNAV Visual Approach実施時のニアミス事例 (ニース空港)
- RNP進入時のQNHセットミスに起因した進入限界高度の嵩上げ
- 欧州でのCommunication Failure Procedure変更に関わる注意点
- GPS RFI発生時の新Phraseology導入に向けた議論
- Volcanic Ash予測の精密化への動きに関する報告
- ICAO NAT/SAT (North Atlantic/South Atlantic Meetings) 報告
- Air Traffic Management Operational Panel/Requirements and Performance Panel (ATMOPS/ATMRPP) 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。

RNP進入時のQNHセットミスに起因した進入限界高度の嵩上げ

Baro-VNAV Approach実施時、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複数件発生しています。欧州でQNHミスが多く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あること、Hpaとmbでは1単位の違いが大きいことが挙げられます。フランスの6空港において170万便を対象に調査したところ、2269便で2ha以上のセットミスがあったことが判明しました。これは1000分の1以上の確率であり、10hpa以上のセットミスも1万分の1以上の確率で発生していたことがわかりました。そうした中、シャルル・ド・ゴール空港で2022年に発生した重大インシデント (対地6ftまで降下) を受けて、フランス国内では2026年春より進入限界高度を100FT程度嵩上げすることが決定されました。

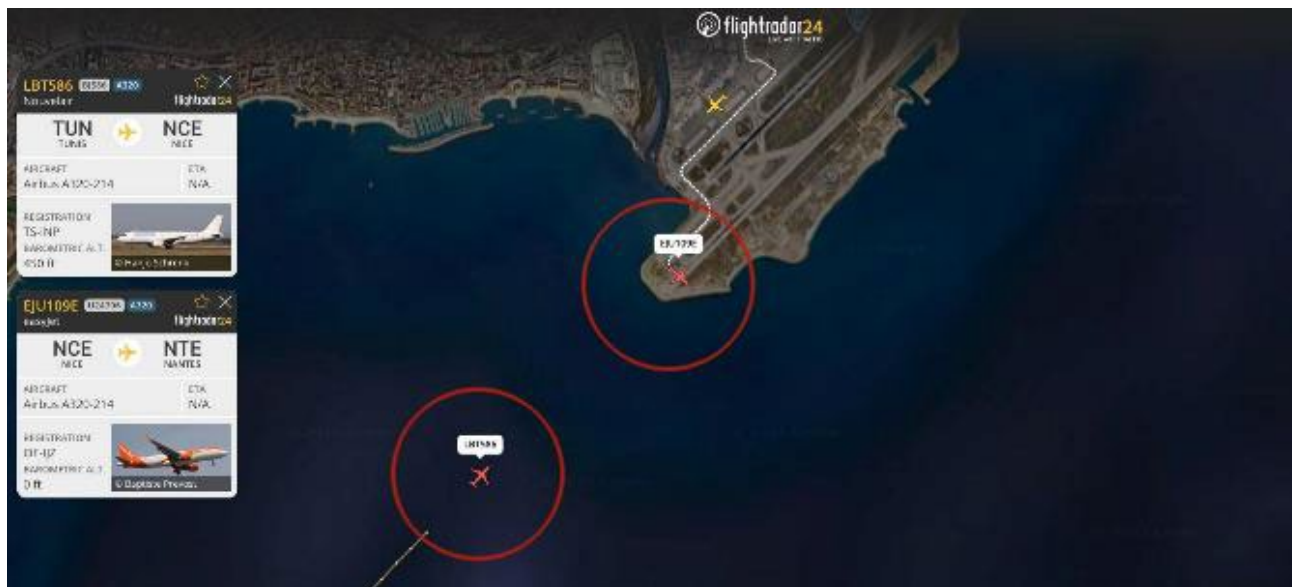
Appendix 1: Summary of risk mitigation measures adopted

- The decision heights (DH) for LNAV/VNAV approach procedures will be raised as follows: current value increased by 100 ft, without exceeding the MDH value for an LNAV procedure on the same QFU.
- The minimum DH value for RNP AR procedures will be set at 350 ft.
- The runway visual range (RVR) values for LNAV/VNAV procedures will be updated based on the new DH values.

※2022年の事例は過去にALPA Japanでもご紹介していますので、ご参照ください。

[46ATI01 | QNH 誤セットへの備え - ALPA Japan](#)

ニース空港における進入機の誤認で出発機と衝突寸前の重大インシデント



ニース空港では、騒音軽減を理由として空港の近くまで計器進入（RNP進入）を実施後、最後は視認しながら着陸する方式（RNAV Visual Approach、羽田空港のLDA Approachに相似）が採用されており、追加の訓練も必要な特殊な進入方式です。2025年9月の夜間、このRNAV Visual Approach実施していた航空機が、本来着陸すべき滑走路04Lではなく離陸機がいる04Rへ誤進入した事例がありました。04Rには出発航空機が離陸許可を待っており、そのすぐ上（50ft=15m）を通過、低高度からゴーアラウンドしました。会議では、騒音軽減と安全性の問題、航空保安施設の充実を図ることが必要であることが議論されました。また、地域特性として、欧州ではVisual Approach自体がほとんど行われぬ実態も影響していると考えられます。

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.

ただし、スイスではこのPROCは有効ではないなど未実施の国もあるので注意が必要です。会議では、大陸と洋上の狭間で通信機故障発生時の対応や出発空港がVMC時の時にはSQ7601にSetすることで出発地に引き返す際に有効であることなどが共有されました。

GNSS RFI（電波干渉）に関わる 諸問題及び新Phraseologyの設定に関わる議論

GPS RFI に関わる様々な問題に関する対策が議論されています。

①GPWS Pull Up Warning の発生

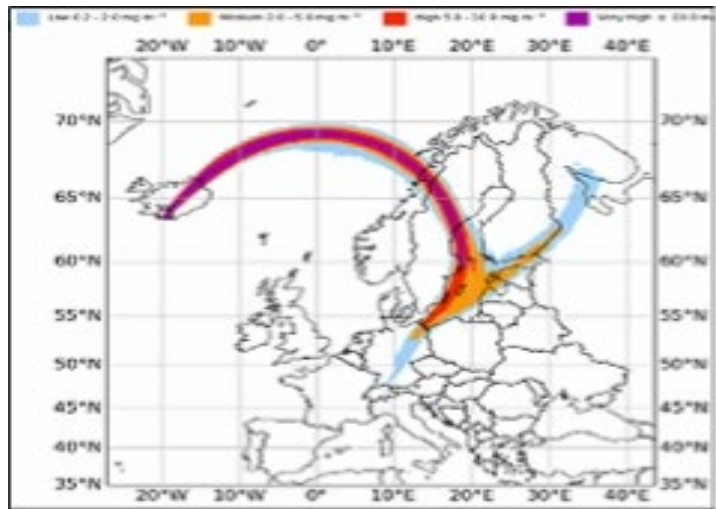
GPS RFI による誤作動 Pull Up Warning 発生時、「MEA を考慮して操作しない」「FL200 / FL300 まで上昇する」等、航空会社独自の運用実態があります。今般、Pull Up Warning が発生した場合の回避操作を行う条件や対応が会社ごとに異なる中、実際に回避操作を行った場合の他機との間隔設定に関わる危険性のリスク軽減を主な理由として、どこまで上昇するかを伝えるべきということで新たな管制用語の規定化について議論しました。

②GPS Spoofing に伴う管制間隔設定の問題

一般的な考え方として、RNP 航空路であれば ANP が RNP を満足しなくなった際、パイロットが飛行不可であることを報告すれば良いとされていますが、洋上空域で ADS-B による位置通報が行われるため、Spoofing を受けている場合には GPS 情報がそのまま管制卓へと伝わってしまうことで、飛行機は正しく飛んでいたとしても航空機の位置を管制側が把握できないことが起こります。その場合は、航空機が RNP の要件を満足しているかどうかに関わらず間隔設定の変更をする必要があることから、新たな管制用語の規定化について議論しました。

③GPS RFI 後の GPS 不作動に関わる RNP 経路、進入不可事例の多発

羽田空港において GPS 不作動に伴う長時間待機事例が発生した他、エミレーツ航空がメキシコの空港へ向かっていた際、RNP 進入不可によってダイバートした事例が紹介される等、GPS RFI が世界的にも問題となっていることが共有されました。その他、各国の軍用機が使用している GPS Jamming への対抗装備品についても話題となり、早急な航空機メーカーの対応が望まれることが議論されました。



Volcanic Ash予測の精密化への動きに関する報告

これまでの火山灰予測の図では降灰範囲が広く図示されていました。しかし、欧州において、これまでの大きなメッシュで計算していたものを小さなメッシュを元に計算できることとなり、火山灰予測をより精密に発表することができるようになりました（右図参照）。今回の導入で、噴火時における影響は限定されることが期待されます。

※ 日本の火山灰予測は、ご紹介した内容とは異なります。詳細については、過去に ALPA Japan からご紹介した [ALPA Japan ニュース 42-24「日本とその周辺における活火山の監視体制（VAAC）の紹介」](#) をご参照ください。

シャルル・ド・ゴール国際空港の管制用語を英語に統一

ICAOの公用語は「英語、フランス語、スペイン語、ロシア語、中国語、アラビア語」です。各国当局は、その中から航空交通管制における正式用語を選択します。フランス語を母国語とするフランス航空当局はフランス語を主とし、英語と共に航空交通管制用語として使用しています。具体的には、フランスの国内線でパイロットが2名ともフランス人の場合はフランス語による管制、それ以外の場合は英語管制が実施されます。

航空交通量がフランス国内で随一であるパリのシャルル・ド・ゴール空港では、この2つの言語を利用することに起因したインシデントが発生していることが問題視されており、「非フランス語圏のパイロットは、フランス語で管制業務が実施されている場合、Situational Awareness（状況認識）の点で問題がある」ケースや、「英語が不得意なフランス人が地上車両を運転して滑走路へ進入しようとする場合、英語による管制が理解出来ない」ケースなどが課題として挙がっています。

こうした課題を解消するため、国際線が多くを占めていることから英語による管制比率がフランス国内で最も高いシャルル・ド・ゴール空港において2026年後半から管制用語を英語のみとする運用が開始される予定であるとの説明がありました。シャルル・ド・ゴール空港の空港管理者が決断した背景には、欧州でも大きな課題となっている滑走路誤進入対策としてEASAが「トリプル・ワン」運動を展開していることが挙げられます。「トリプル・ワン」運動とは「1つの言語、1つの周波数、1つの滑走路」を意味しており、「滑走路誤進入防止を推進するためには、1つの滑走路を利用する全ての関係者が1つの周波数を1つの言語を利用することで、お互いの状況認識を一致させることが肝要である」という考え方です。

実際の運用開始まで様々な紆余曲折は予想されますが、非フランス語圏のパイロットにとっては歓迎すべき変更です。今後の動きが注目されます。

シャルル・ド・ゴール国際空港進入管制塔見学

会議の合間にシャルル・ド・ゴール国際空港進入管制施設をお邪魔し、大部屋に沢山の Radar Scope を前に管制官が真剣な表情で管制を行っている様子を見学しました。

右写真は進入管制卓で表示されるものですが、@表記のものは航空機のパイロットが機上でセットしている高度と速度がそのまま表示されます。その上部の2つの数字は実際の飛行機の高度と速度を示しています。また、一番左下にある数字（写真では-16）は上昇/降下率を表しており、これらは100ft/m単位で表示されています。これは、欧州では多くの飛行機が狭い空域の中をところ狭しと飛行しており、パイロット側のミスも管制官としても把握できるよう、システム構築がなされているのが特徴です（日本の管制卓ではここまでの情報を表示しません）。



さいごに

IFALPA ATS COMM MTGは内容が多岐に渡っており、議論に多くの時間が必要なことから年2回の開催となっています。次回の会議は2026年5月にシンガポールで開催予定です。

以上