

IFALPA ATS COMM MTG in SIN 出席報告

2026 年 5 月 26-28 日の 3 日間、IFALPA ATS (Air Traffic Service) COMM MTG がシンガポールの IATA オフィスの会議室で開催され、北米、欧州、アジア、オセアニアの各地域から 11 カ国のパイロット 20 名、管制官 2 名、その他シンガポール航空の管理職パイロット 2 名やシンガポール ALPA メンバーなど、総勢 30 名近い出席者が 3 日間に渡って議論に参加しました。なお、ALPA Japan からは ATS 委員 2 名が出席しました。

この ATS Committee はその名の通り、航空交通管制に関わるあらゆるテーマについて議論を行っています。このニュースでは、その一部を皆さまにご紹介します。

ICAO SASP (Separation and Airspace Safety Panel)

(航空機相互間の管制間隔の基準に関する諸問題を取り扱う作業部会)

この作業部会では管制間隔に関する様々な諸問題を取り扱っており、私たちが航空機を運航するうえでの基準を策定しています。非常に興味深い内容が多くありましたので、報告内容の一部をご紹介します。

(1) 不可侵空域(Non Transgression Zone = NTZ)を設けない平行滑走路間の距離について

平行滑走路において同時平行進入を実施する場合、滑走路間に NTZ を設けることが規定で定められていますが、「平行滑走路間の距離が 9,200ft 以上離れている場合は NTZ を設定する必要が無い」と再規定される予定です(参考: HND 34L/R 間は約 2,100m = 6,900ft)。

(2) 最終進入フィックス (Final Approach Fix = FAF) 手前の直線部分短縮について

現行規定では FAF の手前 2NM に直線部分を設ける必要がありますが、2NM という数字は削除され、別途必要な要件が追加されることになりました。

(3) 短縮垂直間隔 (Reduced Vertical Separation Minima = RVSM) の拡大

現行の RVSM 高度は FL410 (41,000 フィート) までになっていますが、航空交通量の拡大や航空機性能の向上など周辺環境の変化に伴い、FL410 を超える高度に RVSM を拡大することが議論されています。

(4) 滑走路 3 本における同時平行進入方式の新設

世界的な航空交通量の拡大に伴って、従来から一般的な滑走路 2 本による同時平行進入方式に加え、滑走路 3 本による同時平行進入方式のニーズが高まっていることを受け、議論が開始されています。

(5) 同時平行進入方式において設定されている出発及び進入復行経路の再検討

同時平行進入方式では、進入復行経路はそれぞれ 30 度以上の角度を設定することが必須となっていますが、この基準についての再検討が議論されています。

(6) 平行滑走路の分離滑走路運用 (Segregated Runway Operations) 時の進入方式

これまで①精密進入及び RNP-AR を含む RNP 進入、②SRA/PAR 進入、③視認進入のみとなっていた進入方式に加えて、APV 進入方式や非精密進入方式を追加することが確認されました。

上記（６）に関連して、ALPA Japan から出席者に対して「どこか海外空港で民間航空会社のパイロットが SRA/PAR 進入方式を実施しているところはあるか？」との質問をしたところ、誰も知らないということでした。欧州パイロットから「軍関係の空港で現在も実施しているところがある」という補足意見をいただいたところで、ALPA Japan から日本では国際線も就航する軍民共用の那覇空港で PAR 進入が依然として実施されていること、過去に PAR 進入に不慣れなパイロットが GPWS を鳴らして進入復行した事例などを報告しました。

このように、ICAO の規定では平行滑走路における PAR 進入が実施可能であるものの、世界的には極めて稀な運航形態となっていること、そして日本がその稀となっている運航実態がある現状を確認することが出来ました。

海外空港における AFIS 運用の課題、日本における課題は？

通常、民間航空機は航空交通管制業務が実施されている空港において運航を行います。その場合、ICAO の規定に基づいた管制用語が使用されるのはもちろんのこと、レーダー間隔或いは目視間隔によって適切な管制間隔が保持されることで安全が担保されています。

こうした運用は ICAO Annex によって細かく規定されているのはご存知かと思いますが、同じ ICAO Annex で規定された運用方法として AFIS = Aerodrome Flight Information Services というものがあります。AFIS 運用では ICAO Annex で規定された管制用語は使用されず、地上から必要な航空交通情報が提供されるのみで、パイロットが管制間隔など全責任を負うことになっています。日本では「飛行場対空援助業務」と規定化されており、日本人パイロットにとっては「レディオ空港」としてお馴染みの運用です。

この AFIS 運用は欧州全域で一般的な運用となっています。こうした国の中には、国際定期便や国際チャーター便が運用されている空港もあるようです。一方、その他の地域ではあまり一般的ではなく、アジア太平洋地域では日本とニュージーランドで実施されているのみです。

こうした中、今会議で欧州における AFIS 運用における課題の共有がありました。具体的には、国境近くにある AFIS 空港を飛行する航空機が隣国の空域に入域せざるを得ない状況が、安全を脅かしているというものです。これに関連して、ニュージーランドでも AFIS 空港が増加していることから、安全上の懸念があるとの口頭での報告がありました。

ALPA Japan ATS 委員会ではこれまで、国際線の運航を中心とした安全上の懸念や課題について議論をしたことは無く、AFIS=レディオ空港における安全上の課題について十分な知識を持ち得ていませんでした。今回の会議で欧州やニュージーランドの AFIS 空港における安全上の懸念表明があったことから、合間の時間を利用して会議に出席している IFATCA (International Federation of Air Traffic Controllers' Associations、国際航空交通管制官協会連盟) の管制官らと意見交換を行い、IFATCA が AFIS 運用空港において安全上の懸念を持っていること、過去に声明などを出していることなどを知りました。

今後、日本でも AFIS 運用空港における課題を抽出し、IFALPA ATS Committee の中で共有を図っていきたいと思います。

平行進入方式実施時における TCAS 運用への声明

ICAO では、平行滑走路に関して以下のように規定しています。

Widely Spaced Parallel Runways (広間隔平行滑走路) 1,525m 以上

Closely Spaced Parallel Runways (近接平行滑走路) 1,525m 未満



現在、米国では Closely Spaced Parallel Runways で進入着陸を実施する場合、不用意な TCAS RA が発出することを防止するため、「TCAS を TA にセットする」運用が行われています。これに対して、US ALPA では「TCAS RA をわざわざ TA モードにすることは、安全上の懸念があるのではないか？」という意見があがっています。そこで IFALPA ATS Committee では、「Closely Spaced Parallel Runways における進入で TCAS を TA にセットする運用が安全上の懸念があることから RA にセットすべきである」という旨の声明文を作成することになりました。今会議において、その途中経過の報告が行われ、ドラフト文書が提示されました。

これに対して ALPA Japan から、日本の羽田空港では Widely Spaced Parallel Runways であるにも関わらず、数年前から TCAS RA が発生するケースが報告されている旨の報告を行い、Closely Spaced Parallel Runways に限定すべきではないのでは？という投げかけを行いました。これを受けて、ATS Committee では次回の会議までに再度内容を検討することになりました。

羽田空港における進入機同士の TCAS RA について航空局から公式な発表が無いことからどこまで情報公開するか難しいところですが、米国で発生している状況と同様のことが日本の基幹空港である羽田空港でも発生しているということを共有することは大変重要です。羽田空港での運用に IFALPA の声明が影響することも予想され、引き続き注視していきます。

シンガポール ALPA からの口頭報告

今回、シンガポール空港で発生した事象について、シンガポール ALPA から口頭報告がありましたのでご紹介します。

シンガポールでは EU の RE-CAT（EU 基準の後方乱気流区分）に基づく管制間隔の運用が行われていますが、過日のシンガポール空港で進入していた A380 の後方、約 5NM を進入していた B737 が突然、最大 78 度 Roll する事象が発生したとのことです。その後、B737 型機は無事に着陸をしたということです。

日本では ICAO Doc.4444 に基づいて運用されており、A380 の後方は 7NM の管制間隔が設定されています。従って、日本国内で同様の事例が発生する可能性は極めて低いですが、本邦航空会社が海外空港で運航を行う場合には注意が必要です。

次回の IFALPA ATS Committee Meeting は 2026 年 12 月にカナダのモントリオールで開催される予定です。



以上