



IFALPA ATS Committee Meeting 出席報告

2013年度第1回のATS Committee Meetingが、5月21日から23日の3日間、カナダ、モンテリオールのICAO本部に於いて開催されました。出席者は8か国のALPAから10名、IFALPA Staff 5名、その他ObserverとしてICAO、IFATCA、ECA、NAV Canada、Thalesから8名が参加し計23名でした。ALPA JapanからはATS委員1名が出席しました。

1. Review of ICAO State Letters

PANS ATM 改訂提案

1) Change of Wind Criteria

Noise Abatement を目的とした滑走路選定における風の制限として、現在はCrosswind 15 kt 以下、Tailwind 5 kt 以下とする基準に従い運用を行っています。今般、一定の条件に合致した場合に限り、それぞれ基準値を20 kt、7 ktに増加させるという変更提案が出され、各締約国、関係国際団体から意見集約を行ってきました。最終的に導入が決定された場合は、2014年11月から運用が開始されることになっていますが、IFALPAとしては、航空機の離着陸は風に向かって行うという基本方針に加え、その他安全性、操縦性等を考慮し、この変更提案には反対の意を表明しています。

2) Volcanic Ash Cloud が報告または予報されている場合の管制機関における Procedure

- ① 各管制機関は、管轄 FIR 内において、Volcanic Ash Cloud が報告または予報されている場合、以下の対応を行う。
 - a) 影響を受ける可能性のある航空機の Pilot に対し、Volcanic Ash Cloud の位置や高度に関する情報を遅滞なく提供する。
 - b) Pilot からの経路や高度変更の要求に対して適宜対応する。
 - c) Pilot からそれらの要求があった場合や、管制官がその必要性を認めた場合は、報告または予報されている Volcanic Ash Cloud を迂回するための適当な経路等について提案を行う。
 - d) 飛行経路が、予報されている Volcanic Ash Cloud に遭遇またはその近辺を飛行することが認められた場合は、Pilot に対して、Special Air Report を要請し、その内容を管制機関に提供する。
- ② Pilot が管制機関に対して、Volcanic Ash Cloud に遭遇したことを報告した場合、管制機関は以下の措置を講ずる。
 - a) 航空機が緊急事態に遭遇しているものとし、適宜対応を行う。

(次頁へ続く)



b) Pilot からの要求がなく、また周辺の Traffic の状況からその必要性が認められない限り、管制機関からの経路変更の要請は行なわない。

これらの変更に対し、ATS Committee では、Pilot および管制機関それぞれの責任の所在について、明文化されていないとの意見が上がっています。

3) ITP (In-Trail Procedures)

ATS Committee では、CPDLC に使用される当該 Procedures 用の Pre-formatted Free Text Messages 及び Standardized Free Text Messages の導入について高い評価を与えています。現在も試行運用が行われており、今のところ大きな運用上の問題は報告されていません。その一方で航空機への必要な機器の搭載並びに乗務員に対する訓練の重要性が認識されています。この Procedure については、ADO Committee と意見交換を行い、両委員会共同で対応する予定です。

2. Regional Issues

1) 米国内における管制機関の課題

2013年9月末日まで、米国連邦政府の財政難が原因で、約600万ドル以上のFAA予算削減が行われることになった結果、今年4月以降、管制官のレイオフ並びに勤務時間の削減が行われている。その一方で、現場では人員不足が深刻化しており、有給休暇の返上等により対応せざるを得ない状況となっている。また全米で100以上のタワーが運用を休止し、また一部で深夜シフトの廃止に至っている。

2) Guided Visual Approach

米国において、Separation Minimum の短縮、運航効率の向上を目的とした Guided Visual Approach 方式の導入が予定されている。

この方式は、通常の計器進入許可が発出された後、パイロットが空港視認または先行機視認のレポートを行なった時点で、Guided Visual Approach の管制許可が発出される。当該航空機は管制許可を受領した後、VMC を維持しながら計器進入を継続する。この方法によって、所定の降下経路が維持され、かつ後続機との Separation 短縮が可能となる。

3. ICAO 事務局からの報告 - PBN(Performance Based Navigation)Chart の見直し

現在使用されている PBN 用のチャートについて、用語の解釈をはじめとする種々の問題点が認識されている。これらの問題に対し ICAO は、ICAO PBN Manual との整合性を図った Chart 上の名称の統一が必要との結論に達し、2014年より新しい方式によるチャートが発行されることになったが、IFALPA はそれらについても議論を継続することとした。

4. Venue for the Second Meeting in 2013

次回の Meeting は、11月12日から14日の日程で、アルジェリアにて開催予定。

今回の Committee Meeting において、ALPA Int'l の Capt. Wolfsheimer から、ICAO Informal Pacific ATC Coordinating Group (IPACG) への出席報告がなされました。日本の Operator に関する事項も多くあるため、次に紹介します。



1. Dynamic Airborne Reroute Procedures (DARP) Operations

(離陸後上層風の状況を考慮してより効率的な経路へ変更する Procedure)

2011年4月より、FAAとJCAB共同でHawaiiから日本国内の空港への運航において、トライアルを実施しているが、更には2012年10月より、米国一航空会社の協力のもと、KSFOからRJAAへの運航においてもDRAPが実施されている。

JCABは、DARP Phase 2として日本国内からHawaiiへの運航における準備を進めており、現在のところ2013年8月からの導入を予定している。

DARPの有効性は2年間のトライアルによって既に認められているところであるが、更なる効率性の向上と福岡FIRにおける正式運用開始が望まれている。

2. User Preferred Route (UPR) and PACOTS Update

UPRを北太平洋洋上空域に導入後、時間の経過と共にその使用頻度も増加の一途をたどっている。Organized Tracksを併用したUPRのトライアルは、現在も継続中である。北米、Hawaii間の空域においては、その交通量の影響によりUPRの使用が必ずしも最大の運航効率を導き出すとは限らないが、ATS Routeの併用により、概ね効率的な運航が可能となる。

UPRの内、PACOTS TRACK 3については、既に十分な使用実績を積んでいること、また運航上の問題提起もされていないことから、FAAとJCABは、Trial Phaseを終了し、Standard Operational Procedureとする旨の合意に至った。

3. Alternative Route Structures and the Introduction of Pacific Organized Track System (PACOTS) into NOPAC.

IATAが提案している太平洋洋上空域内の運航に関わるProjectは、NOPAC経路における、より柔軟なATCの運用をもたらす効果が期待されている。ATMC (Air Traffic Management Center)側は、Operator側からの要求を満足させるべく対応策を模索中であるが、IATAが提案するPlanを導入した場合、福岡FIR内の一部のAlternate Routeにおいて、Trafficの状況によってはEastboundとWestboundのTraffic間のSeparation確保が困難となり、Lateral Separation確保の為に、Eastbound Trafficに対する上限高度を一時的にFL310に制限せざるを得ないといった問題点も見出されており、実際の運用に際しては、事前に十分な検討が必要との結論に至っている。

4. Automatic Dependent Surveillance – Broadcast (ADS-B) In-Trail Procedures (ITP) Operational Flight Trial Project In-Trail Procedures (ITP)

洋上管制空域等、Air Traffic Serviceの実施上制限がある空域において、同Route上を飛行するIn-Trailの状態にあるTrafficに対し、Airborne Surveillance Systemを使用することによりSeparation Minimumの短縮を図り、燃料消費上より効率的なEnroute Climb, Enroute Descentを可能とするProcedure。FAAは、2011年8月よりSOPAC (South Pacific)においてADS-B、ITPの評価を開始し、同年12月には評価空域をKZAKにより管制を受ける全太平洋洋上空域に広げ、経済性、安全性を含めた包括的な運用評価が行われている。

また近い将来における福岡FIRにおけるITP導入について、既にFAA、JCABの間で協議が開始されている。

5. Problem Report

FAAとJCABは、太平洋洋上管制空域におけるDatalink Failure、ADS/CPDLC Problem、Log-on Communication Problem等について、共同でProblem ReportをFileすることで合意。

これまで報告されている問題の内、全体の80%はVHF Coverage内、またはVHF Coverage Boundary付近で発生しており、現在SoftwareのUpgradeが計画されている。また運航会社に対して、積極的なProblem Reportの提出を求め、不具合の解決に役立てる予定である。

今後、現在継続中のSatellite Communication Next Generation Programにより、Oakland FIR、福岡FIR内におけるCommunication Performanceの向上が期待されている。

6. B787のFukuoka FIR内におけるDatalink Communicationに関わる性能評価について

CPDLCとADS-C Datalink Center System Performance Dataをモニターし、B787のGlobal Operational Datalink Document (GOLD)を使用した性能評価を実施している。