



IFALPA ATS Committee Meeting 出席報告

2014年5月20日から23日の3日間、カナダのモントリオールにあるICAO本部でATS Committee Meetingが開催されました。出席者は8カ国のALPAから10名、IFALPA役員3名に加え、オブザーバーとしてIFATCA(国際航空管制官協会)から2名、ECA(European Cockpit Association)から2名、ICAO ATM担当者1名の合計18名でした。今回は3月に発生したMH370の事故に関連したICAO、ならびにIATA主催の緊急会議の内容についてIFALPA担当者から詳細な説明が行われました。

1. Multidisciplinary Meeting regarding Global Tracking 報告 (5月12~13日)

1996年以降、38件の商業航空機における洋上飛行中の遭難事故が報告されており、特に2009年以降に発生した11件中、10件の事故において飛行記録装置等が回収不能となっています。また、2009年に発生したAF447事故では遭難地点の特定に約2年を要したほか、今年3月から行方不明となっているMH370については、現在も捜索が継続中です。このように、洋上における遭難事故において遭難地点の特定に非常な困難を伴うという事態を受け、世界規模で航行中の航空機の追跡を常時行う「GLOBAL FLIGHT TRACKING」導入に向けた議論に注目が集まっています。IATAは今年4月、同システム導入に向けた技術開発を目的としたAircraft Tracking Task Forceの立ち上げを発表しました。

このTask Forceは、ICAOや航空機メーカー、航空会社、管制専門家等、各分野の専門家によって構成されており、必要要件や費用効率、その他Security上の問題点等を精査し、実用化に向けて検討を行うことを決定しました。具体的にはICAOが規定する基本と統一した枠組みをベースに、航行中の航空機に関する各数値の通報内容並びに通報間隔、信頼性、正確性、覆域等、作成されるFlight Trackingの性能要件について勧告を行うことになっています。Task Forceによる最終報告は今年10月に発表される予定です。

IFALPAは、このFlight Trackingに関するPolicyやPosition Paperの作成に着手すると共に、この導入に伴って大型バッテリーの搭載等、予想される運航への危険要因に対する対応の検討を開始することになりました。

2. ICAO ATM OPS Panel Meeting / 2 報告

2007年にICAOによって規定され、現在各国が導入しているSID/STARに係わる管制用語の使用方法に関して、国によってその解釈に違いが見られることからICAOの早急な対応が求められてきました。今般、改めてSID/STARにおけるLateral、Vertical、Speed Restrictionを遵守する意味を表す用語として、“Climb via”、“Descend via”、全ての高度制限解除を意味する用語については、“Climb/Descend Unrestricted”、特定の高度制限のみ有効である場合を示す“Climb/Descend Unrestricted to FL XXX、No Level Restriction at FL XXX”の採用を決定しました。この件についてATS Committeeでは母国で使用する言語との関係から一部ALPAが反対していましたが、議論を重ねた結果、最終的に全出席者の同意が得られました。なお、FAAが管制用語として制限解除の意味に使用する“Expect”については、“Accept”や“Exempt”との混同を避ける目的から不採用となりました。

(次頁に続く)



3. ICAO PANS-ATM Emergency Descent Procedures 改訂提案について

IATA OPS PANEL から各国に対し、以下の Procedures 追加提案が State Letter として発信されました。

15.1.4.2 Action by the PIC of the Aircraft in an Emergency Descent Item Item g) As Applicable、Set ACAS to TAONLY Mode.

これについて Committee で議論した結果、条件付で追加を承認しました。

4. Meeting of the Asia/Pacific ADS-B Study & Implementation Task Force 報告

この会議は、ADS-B 導入並びに運用に伴う問題点への対応、各国間の DATA 共有促進を目的として定期的開催されており、今回は ATS Committee の副委員長が出席し、パイロットの観点からの提案を行いました。

(1) BOEING 機の ADS-B Operation における GPS Failure に対する MEL の設定について

現在大多数の BOEING 機に搭載されているトランスポンダーは、GPS に不具合が発生した場合に ADS-B Failure をパイロットに伝えるメッセージが発出されません。これを受けてこれを受け IATA は BOEING に対し、GPS Failure 発生時の対応としてトランスポンダー切り替えることを明記した MEL の作成を要請しました。

(2) Performance Monitoring

インド国内空域で実施された調査によると、ADS-B と Radar における Position Error は、95% のフライトにおいて 0.5NM 以内であることが判明しました。

(3) Separation Minima

ADS-B の導入によって、現在適用されている「30/50 NM Lateral Separation、up to 15 Minutes Longitudinal Separation」を、技術的には PANS-ATM に規定されている最低 5NM の Horizontal Separation 迄短縮することが可能となります。その結果、運航効率の大幅な向上が可能となりますが、単一 FIR のみならず隣接の FIR も同様の Separation の適用が求められることや Separation の短縮によって ATC 側のワークロード増大が予想されることから、Separation 短縮に向けた積極的な動きを見せている国はごくわずかです。

(4) 地域内各国における ADS-B の導入と運用状況

香港	新たに 8 つの地上局を設置し、低高度においても Surveillance 可能
インド	21 の地上局設置済。Myanmar と Data を共有
インドネシア	2015 年に供用開始予定
バングラデシュ	2016 年に供用開始予定
シンガポール	FL290 以上の空域において ADS-B OPS を義務化 2014 年 6 月に Minimum Separation 30NM を適用

5. ALPA Japan の報告事項

- (1) 羽田空港、国際線昼間発着枠増加
- (2) 中国の東シナ海上空における ADIZ の拡大
- (3) 災害発生時における福岡 FIR 内の Air Traffic Management

～ 次回の ATS Committee は 2014 年 11 月 9 日から 3 日間、タイのバンコクで開催予定です。～