



# 日乗連ニュース

## ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2006.12.25

No. 30 - 10

発行:日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan  
幹事会  
〒144-0043  
東京都大田区羽田5-11-4  
フェニックスビル  
TEL.03-5705-2770  
FAX.03-5705-3274  
E-mail:office30@alpajapan.org

## IFALPA ATS Committee in Germany報告

2006年11月14日～16日、IFALPA ATS Committee Meetingがドイツ・ハンブルグで開催され、今回は16カ国の代表と管制官の世界組織であるIFATCAや、EUROCONTROL(注1)、ボーイング社からのObserverを含め参加総数29名、日本からはALPA Japan ATS委員2名が出席しました。このミーティングでは以下のような内容が報告、及び討議されました。

また特に今回は日本から、AKARA FUKUE Corridorについての問題を紹介しました。

### ICAO英語能力、語学要件に関するレポートの紹介

語学要件の実施が遅れている1例としてヨーロッパ東部のウクライナの現状が紹介されました。政治的背景、施設、訓練費用などの問題、また利益追求が安全よりも優先している点などがあげられ、全パイロットと管制官の、わずか15%しかレベル4に達していないという状況だそうです。

評価に関する問題も指摘されていて、一般的に評価はパイロット(管制官)と言語学の専門家(ネイティブなど)の2者を立てるのが望ましく、その際、言語学者は点数をつけ、パイロット(管制官)は主観が入りやすいので、ただ「合格」か「不合格」で評価すべきとされています。

日本でも大きな話題である語学要件ですが、多くの国々も様々な理由で苦労していることが紹介されたことは、とても興味深いものです。

### 英語を唯一のATC用語へ

母国語でATCが行われる国々が非常に多いのが現状です。現段階でのICAOの理念としてATC用語は、その土地の言語と英語が両立できる、となっています。しかし、IFALPA ATS Committeeとしては安全のため「英語を唯一のATC用語として使用すべき」ということを強く提言しています。

### アプローチ・クリアランス受領後の維持高度

最終進入経路にレーダー・ベクターされる際、最後に指示された高度が、チャートに公示された高度より高い場合、どの高度を維持すべきかしばしば議論され、見解は人によって分かれているのが現状です。

このほどEUROCONTROLは、「最終進入経路までは最後に指示された高度を守る。」という旨の文章をPANS-ATMに追記する提案をしました。

「最終進入経路に入り、最後に指示されたヘディングを変更した時点が、レーダー・ベクター終了であり、それまではアプローチ・クリアランスを受けたとしてもベクター中には変わりがない。であるから、アプローチ・クリアランスには最後に指示された高度を逸脱してよいという意味は含まれていない。」というのがEUROCONTROLの見解です。



この提案に対し、アプローチ・クリアランスと降下できる高度については別々に考えるべきで、その制約が安全性に問題がないか討議されました。

(参考:PANS-ATM 8.6.5.2、4.10.3 note 3、8.6.5.2 note 1、8.9.3.2、8.9.3.5、8.9.3.6、8.9.3.7)

注1: European Organisation for the Safety of Air Navigation :

欧州航空航法安全機構 通称EUROCONTROL (www.eurocontrol.int)

## **SID/STARにある高度制限**

日本において、管制方式基準が改正されたことは記憶に新しいですが、今回ICAOが「新たに高度指示を受けた場合、SID/STARにある高度制限がキャンセルされた旨を伝えなければならぬ」という、改正された日本の管制方式基準とは全く逆のPANS-ATMの改正案を作成中であるとの報告がありました。また、時を同じくしてEUROCONTROLでは「新たな指示高度により自動的にキャンセルされる」という改正案を提示しようとしていただけに、討議課題となったようで、今後どうなるのか注意が必要です。

## **ボーイング社によるBaro-VNAVアプローチの奨励**

今回Observerで参加していたボーイングのテクニカル・パイロットからBaro-VNAVアプローチに関するプレゼンテーションが行われました。

Step-Down方式の非精密進入における過去の事象例をあげて、ILS以外のアプローチには安全面の向上が必要とされている背景が説明されました。

現在多くのエアラインで使用されているボーイング社製のFMCとオートパイロットは、既にBaro-VNAVの能力を持ち合わせていることや、ワークロードの軽減の面からBaro-VNAVアプローチは奨励されています。

## **AKARA - FUKUE CORRIDORに関する問題点 (ALPA Japan)**

ALPA Japan から AKARA - FUKUE CORRIDOR に関する問題を紹介しました。

この問題のそもそもの原因は韓国と中国での空域の主張が異なっていることによります。韓国側は東経 124 度 (LAMEN) までを主張するのに対して中国側は東経 125 度 (SADLI) を主張しています。このため Shanghai ACC と Incheon ACC との間では管制の移管も調整も行っていません。

現状では、高度を割りふることにより、Fukuoka ACC と Shanghai ACC が直接移管する形で東西方向の A593 の管制を行い、Incheon ACC は南北方向の B576 の管制を行っています。(現在の運用状況は西行き: FL240、FL280、FL390、東行き: FL250、FL290、FL410、管制間隔は東行き 30NM、西行き 20NM、空域は航空路の両側にそれぞれ 25NM)

このため状況によっては低い高度で長時間飛行せざるを得ないことがあり、燃料やサービスなどの点から見ても大変非効率な状態にあります。さらに Weather deviation、Engine Failure、Decompression、Corridor 内で引き返しなどの方策が設定されていないことや、中国の経済発展やオリンピック開催によってますます交通量の増加が予想されるため、早急に改善が望まれています。

先月、日中韓での 3 カ国協議が ICAO の下で開催されました。今後続くこの協議に対し、ALPA Japan からオプザーブができるよう、協力を要請しました。

**今回のIFALPA ATS Committee Meetingは6月にモントリオールで開催予定です。**

