



## 2017 IFALPA Asia/Pacific Regional Meeting 報告(その1)

### 1. はじめに

2017年10月17日～19日、インドネシアのジャカルタで IFALPA Asia/Pacific Regional Meeting が開催され、13カ国から48名の参加がありました。(ALPA Japan から2名が出席)。そこで2回に渡ってこの Meeting の内容をご紹介します。

世界的にも航空産業の成長が著しい地域である Asia/Pacific 地域ですが、ICAO に加盟している40カ国のうち IFALPA にも加盟している国は僅か17カ国に留まっています。それら IFALPA 未加盟国の多くは全て発展途上国で、組合組織が存在しないか、あるいは存在したとしても人材や予算不足が課題となっています。また、国の法律や文化の影響で活動が制限されるなどもその原因として挙げられます。実はそういった組織こそ、周りからのアドバイスやサポートが必要で、IFALPA はそれら乗員組合・団体が IFALPA に参加出来るよう、今後も努力を続けていくことが表明されました。



### 2. ICAO会議報告

IFALPA の Asia/Pacific 地区の最高責任者 (EVP=Executive Vice President) や Asia/Pacific の5地域 (北アジア、東アジア、南アジア、オセアニア、米国/中央太平洋) 責任者 (RVP=Regional Vice President) 等は、IFALPA の代表として ICAO 主催の様々な会議に参加しています。それら報告内容の一部をここでご紹介します。

#### <太平洋上空における速度遵守>

43<sup>rd</sup> IPACG (Informal Pacific ATC Coordinating Group) 会議が9月に東京にて開催され、米国/中央太平洋地区担当の RVP が出席しました。その会議において、オークランド及びアンカレッジ洋上空域でのマックナンバー厳守の議論が行われました。ADS-C による14分毎のポジションレポートでは、M0.04 (≒26kts) 以上の速度変更を行うことで最大6NMの誤差が生じ、30NMの管制間隔を実施している空域では安全運航に影響を及ぼすとのことでした。FAA が公表した実績では、アジア系航空会社が特に際立って速度遵守を行っていないとのことで、速度変更するには管制にリクエストを行って欲しいとのことでした ([IFALPA Safety Bulletin 16SAB07](#) 参照)。(筆者注:速度遵守に違反している日本の航空会社所属機数は、ここ1年で減少したことが FAA から報告されています)

## <FL600 超の管制>

上記 IPACG 会議において、FAA は今後増加するであろう FL600 を超える高度で飛行する有人・無人の飛行機、宇宙船、気球などの管制方法について問題提起を行いました。すでに Google 社は、インターネットの普及していない南米地域などにおいて FL600 以上に全長・全幅共に 15 メートル程度のサイズでネット通信機能が付いた無人の気球を数 10 機以上飛ばしています。これらは半年以上飛行した後、地上に落下して回収されます。こうした現状に対応するための高高度レーダーサービスや ATC 交信、データリンクサービスなど技術的なシステム構築が必要です。今後、民間宇宙船の増加が予想される中、それらが離発着する影響で航空機が 250NM 以上もの迂回飛行を太平洋上空で余儀なくされるケース、40 分以上の待機を指示させるケースが想定されることから、その対策が急務となっています。

## <無人航空機（RPAS=Remotely Piloted Aircraft System）に関する報告>

・IPACG 会議において、FAA は大型の RPAS（軍用の「MQ-9 リーパー」や「RQ-4 グローバルホーク」等）の米国民間空域における共存（Integration）について引き続き検討を行っているという説明がありました。管制と RPAS、そして PIC（機長）間での潜在的な問題の他に、大型の RPAS はそもそも米国民間空域（NAS=US National Airspace System）を飛行するような設計になっていないという問題があります。それはつまり、米国の航空法では他機と接近した場合、PIC は「See and Avoid（見て避ける）」ことを原則としていますが、大型の RPAS は PIC の判断無く、他機との衝突回避を自身で操作できる能力を有しているという点が挙げられます。

・54<sup>th</sup> DGCA（Conference of Directors General of Civil Aviation Asia and Pacific Regions、アジア太平洋航空局長会議）には、北アジア担当の RVP が出席しました。その報告で、中国国内における RPAS への対応策が紹介されました。

① AIRAC で中国国内のほぼ全空港における RPAS に対する保護区域を設定し、定期的に更新する

② 250g を超える RPAS の所有者は、全ての RPAS について中国当局のウェブサイト上で登録することを必須とする

③ 7kg 未満の RPAS を見通し距離内で飛行させる場合、操縦免許は不要。150kg を超える RPAS を民間機が飛行する空域で飛行させる場合、航空当局が発行する操縦免許を必須とする

④ 違法または未確認の RPAS に関する措置について周知を実施

①については、航空当局が発行した保護区域へ RPAS が進入しないよう、RPAS メーカーに対して「Geo Fencing（飛行禁止空域をあらかじめプログラムさせておく手法）」等、新技術を導入することを求めています。そして現在 173 空港が保護区域として設定されています。なお、上記②～④は新たな法律として施行されました。

・今 Meeting で、タイ当局が RPAS に関して「カメラ搭載の RPAS は全て登録を義務付ける」、「2kg を超える RPAS は登録を義務付ける」、「25kg を超える RPAS を飛行させる場合は運輸大臣の許可が必要」、「300ft を超える高度での飛行禁止」、「空港から 5NM 範囲内での飛行禁止」などの法制化を実施したことが報告されました。

## <中国における罰金制度と Just Culture>

DGCA 会議の中で、中国の航空会社や規制当局によって SMS（Safety Management System）に基づく安全評価が実施されていることが報告されました。その一方で、中国では Just Culture という発想が無く、航空機による運航で何らかの違反があった場合、機長に対する「罰金制度」があることが問題点として挙げられます。IFALPA RVP は中国当局担当者に対して、Just Culture を尊重すべきである旨を非公式にコメントしました。中国では過去数年間で中国人パイロット 6 名がライセンスを剥奪され、合計 3000 元/4,500 ドル（約 50 万円）もの罰金が支払われたそうです。

### 3. IFALPA Annex 29の改定（不安全な空港、航空路）

昨年の IFALPA Asia/Pacific Regional Meeting @SYD ニュースの中で、IFALPA Annex 29 について詳細をご説明しました（[ALPA Japan ニュース 40-20](#) 参照）。今 Meeting では半年前の Regional Meeting（5月のIFALPA総会時に実施）から変更となった部分に確認し、ALPA Japan から A593 (FUE-AKARA Corridor) に関する追加提案を行い、採用されました。その他、日本関連の内容についてご紹介します。

#### IFALPA Annex29 追加項目：＜韓国 仁川 FIR 内の航空路 A593＞

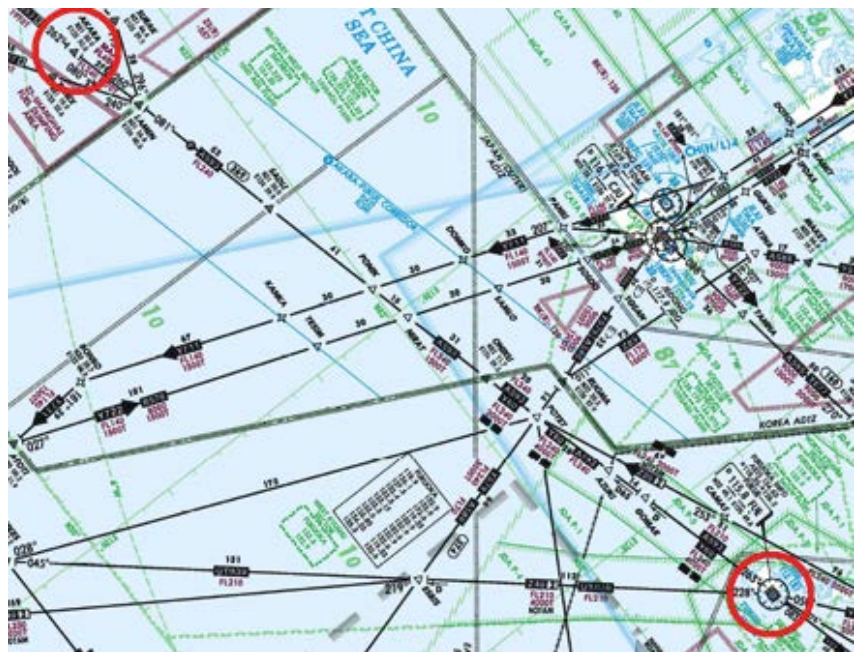
上海 FIR 内の「AKARA」と福岡 FIR 内の「FUE＝福江 VOR」を結ぶ A593 という航空路を飛行する航空機は、仁川 IFR を飛行しているにも関わらず仁川 ATC とコンタクトを実施していない。この空域は、中国／韓国／日本の政府間取り決めによって飛行高度が制限されている（西行きは FL240, 280, 300, 400、東行きは FL250, 290, 310, 390）。

この A593 を横切る形で、主に韓国を目的地／出発地とした航空機のための Y711 と Y722/B576 という航空路が存在する。そこを飛行する航空機は、A593 で飛行可能な高度以外を飛行し、韓国の ATC とのみ通信設定を行う。

この地域の交通量増大によって、安全問題が懸念されるようになってきている。仮にある航空機がエンジンやシステムに問題が発生した場合、同一の空域にいるにも関わらず異なった周波数で異なった管制のために状況を知らされない可能性がある。

更には、上海浦東空港を出発する航空機は、東行きの航空路が利用可能となるまで地上で待機させられるケースがしばしば発生している。

注 1：2005 年に開催された IFALPA Asia/Pacific Regional Meeting で、この問題が取り上げられ、ICAO バンコク事務所に対して問題解決を投げかける（当時の）IFALPA 会長名で書簡を送っています（[ALPA Japan ニュース 29-23](#) 参照）。この時は A593 における RVSM が非適合となったことを受けて書簡を送付しましたが、10 余年経過した現在も状況は全く変わっていません。その一方で、航空交通量は増大の一途を辿っています。ICAO Meeting では中国当局の現実逃避した答弁が見られるなど、看過できない状況となっていることが明らかになったため、今般、改めて IFALPA Annex 29 に「安全問題」として取り上げ、ICAO バンコク事務所での議論を促すこととしました。



注 2：この問題について、今回の Regional Meeting に出席していた中国及び韓国の代表者は A593 に関する問題点を正確に理解していなかったことが明らかとなりました。この問題の長期間未解決による、安全問題の形骸化が懸念されます。

## IFALPA Annex 29 既存項目（日本関連）

### <成田国際空港>

- \* **RWY34R** の進入経路上、進入表面 2%を超える障害物（樹木）が存在している
- \* 誘導路名称が混乱を生じやすい → 誘導路名称の一部が改善、誘導路のレイアウトそのものが依然として分かり難い、というコメントを付加

### <東京国際空港>

- \* 誘導路名称で「**C3B = Charlie three Branch**」のような呼称がある。「**Branch**」というのは ICAO 標準用語ではない
- \* 誘導路名称が混乱を生じやすい
- \* 4 本目の滑走路増設によって、（国際線ターミナルから）行き来のために運用中の滑走路を必ず横断しなければならず、それらが「ホットスポット」となり得る
- \* 海上空港に必要な緊急救難体制が不十分
- \* **RWY22** と **23** に対して平行ローカライザー進入方式が採用されており、滑走路に対して **55 度（RWY22）** 及び **47 度（RWY23）** オフセットしていることから、滑走路誤認を引き起こす要因となっている
- \* 空港の滑走路の利用手順として、**RWY23** へ着陸する北及び東からの進入機と、南及び西から進入する **RWY22** への着陸機が **IAF（初期進入フィックス）** 以降、**1,000ft** 差で交差することを余儀なくされている

### <中部国際空港>

- \* 鳥衝突を回避することを目的に、背風 7 ノットまでが許容されている  
（注：国際基準では背風は 5kts まで許容、また 7kts の科学的根拠無し）

### <大阪国際空港>

- \* カーフェュー（門限）が **21 時から 07 時** で厳格に執り行われており、さらに **CIQ（入国管理業務）** は実施されないことから、国際線の代替空港としては使用出来ない

### <関西国際空港>

- \* 海上空港に必要な緊急救難体制が不十分

### <那覇空港>

- \* 夜間の一部誘導路閉鎖時、閉鎖している誘導路灯は点灯している一方で、使用可能な誘導路灯が消灯している → 航空当局に確認したところ、使用／閉鎖に応じて個々の灯火を操作することが出来ないことを確認したことを報告
- \* 海上空港に必要な緊急救難体制が不十分
- \* **RWY36** を出発／Go Around して直ぐに **1,000ft** で飛行することは極めて危険
- \* 着陸した航空機が滑走路を走行する場合、**TWR** ではなく **GND 周波数** を使用することは、状況認識を喪失させるものである

上記を含む IFALPA Annex 29 の内容は全て IFALPA 本部で内容確認が行われた後、ICAO バンコク事務所へも送付され、項目のレビューが行われます。ICAO では各国当局に対してそれらの照会を行うと共に、場合によっては解決に向けた働きかけが実施されます。問題の解決には時間がかかることから、地道で継続的な活動が求められます。 （ニュース その 2 へ続く）