



IFALPA AGE Committee Meeting in Hong Kong 参加報告

1 : はじめに

2017年10月10日～12日の3日間、IFALPA AGE Committee が香港で開催されました。ALPA Japan からは AGE 委員長が出席し、最新の Topics を含めた様々な議題について有意義な議論が行われました。

香港では3本目の滑走路建設が進められており、空港施設も含め様々な増築工事が進められています。それに合わせて、Committee 2 日目には香港国際空港 Operation マネージャーの Steaven Yui 氏によるプレゼンテーションも行われました。議論された内容と併せて報告します。

2 : 主な議題

<ICAO Aerodrome Design and Operations Panel>

この会議体では空港におけるオペレーションに関する様々な議題を扱いますが、近年多くの時間を割いているテーマは、Aerodrome Reference Code に関する内容です。ICAO Annex14 では Aerodrome Reference Code は **Code number** と **Code letter** の2種類があり、Code Number は滑走路長で1～4に分類され、Code letter は Wingspan と Outer Main Gear Wheel Span によってA～Fに分類されます。

(下図参照：滑走路幅は Number と Letter で決定されます)

Table 1-1. Aerodrome reference code
(see 1.6.2 to 1.6.4)

Code element 1		Code element 2		
Code number (1)	Aeroplane reference field length (2)	Code letter (3)	Wingspan (4)	Outer main gear wheel span ^a (5)
1	Less than 800 m	A	Up to but not including 15 m	Up to but not including 4.5 m
2	800 m up to but not including 1 200 m	B	15 m up to but not including 24 m	4.5 m up to but not including 6 m
3	1 200 m up to but not including 1 800 m	C	24 m up to but not including 36 m	6 m up to but not including 9 m
4	1 800 m and over	D	36 m up to but not including 52 m	9 m up to but not including 14 m
		E	52 m up to but not including 65 m	9 m up to but not including 14 m
		F	65 m up to but not including 80 m	14 m up to but not including 16 m

a. Distance between the outside edges of the main gear wheels.

また、この2つのCodeによって、具備すべき滑走路幅や誘導路幅、障害物との距離などが設定されており、空港の様々な寸法を決定する重要なCodeとなっています。

(下図参照：上段は滑走路幅、下段は誘導路幅)

Code number	Code letter					
	A	B	C	D	E	F
1 ^a	18 m	18 m	23 m	—	例：Code F では滑走路幅 60m 推奨	
2 ^a	23 m	23 m	30 m	—		
3	30 m	30 m	30 m	45 m	—	
4	—	—	45 m	45 m	45 m	60 m

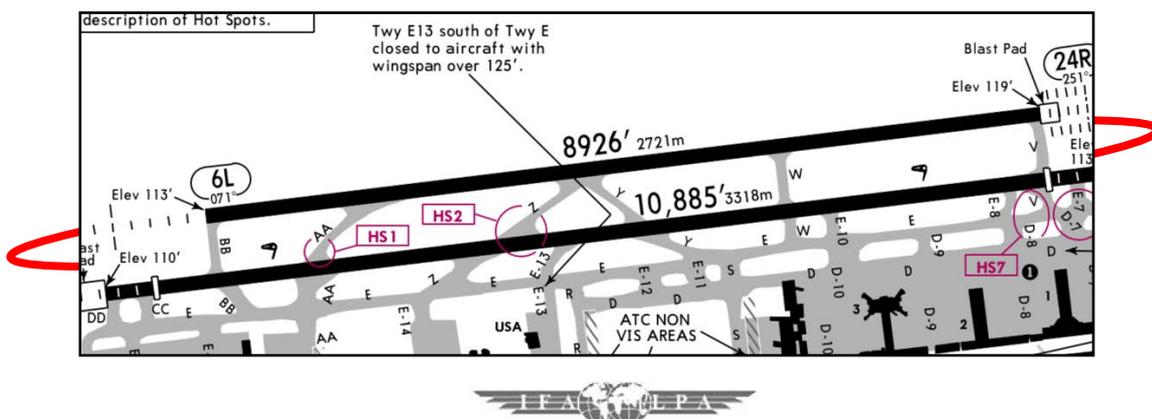
Code letter	Taxiway width
A	7.5 m
B	10.5 m
C	15 m
D	18 m if the taxiway is intended to be used by aeroplanes with an outer main gear wheel span of less than 9 m; 23 m if the taxiway is intended to be used by aeroplanes with an outer main gear wheel span equal to or greater than 9 m.
E	23 m
F	25 m

例：Code F では誘導路幅 25m 推奨

近年は777X等、より大きなWingspanの大型機が開発されており、WingspanによってCode Letterを定めると、空港に具備すべき寸法がより大きくなっていきます。しかしながら、既存の空港の寸法を変更するのは大変手間がかかること、交通量が増えてより多くの航空機を受け入れたいこと等の背景から、このCode LetterをWingspanではなく、Outer Main Gear Wheel Spanだけで決定しようという提案が挙がっています。仮にこの様な変更が行われると、Code F航空機(A380等)が就航する空港に45m幅の滑走路が具備されることになり、強い横風着陸時に、3~5mセンターラインから外れただけで滑走路からはみ出るRunway Excursionの可能性が高くなります。航空需要の増加がしばらく続くと予想されていることから、基準を下げて効率を高めることによって、将来の需要増により対応しようとする環境を作り出すことが考えられます。残念なことに、この変更の流れに対して明確に“反対”している関係者はIFALPAだけであり、航空機メーカーや大手航空会社もこれに賛成している現状があります。この背景には、航空機を多く売りたい、工事費を下げたい、様々な空港に就航したい、等があるようです。

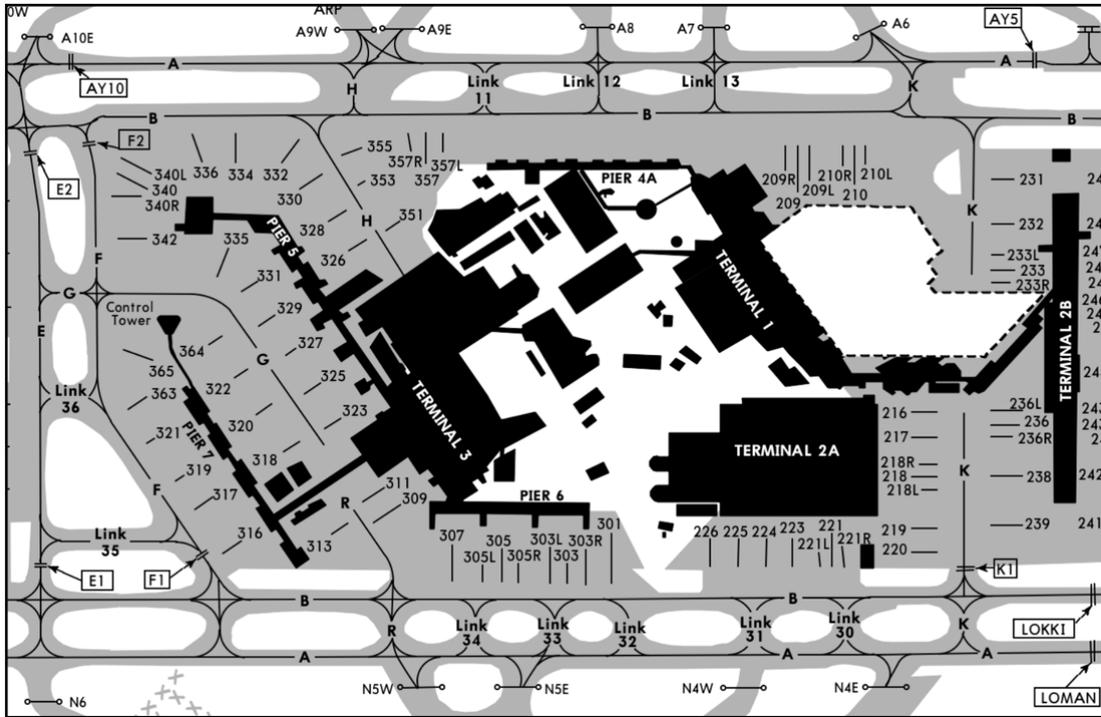
長い間AGE Committeeで取り組んできた“IFALPA 誘導路名称 Policy”のICAO Annex化への動きが、いよいよ大詰めを迎えています。

初めて飛来するPilotにとって分かり難い誘導路名称にならない為に、誘導路名称は大変重要です。例えば、下図は現在のロサンゼルス空港、北側の平行滑走路のチャートですが、ICAO



Annex に反映された場合、丸印に囲まれた誘導路のような規則性がない誘導路名称が、パイロットにとってイメージしやすい名称へ変更されることが期待されます。

ICAO での議論では、イギリスのロンドン・ヒースロー空港（下図参照）に見られるような“LINK-**”といった名称が意外に支持される等、調整に時間がかかりました。ようやく 2017 年 11 月に行われた ICAO Aerodrome Design and Operations Panel で Proposal として提出され、ICAO Annex 化に向けて大きく前進しました。2020 年の ICAO Annex 化を目指しています。



Touch Down Zone Lights に関して、ICAO Annex14 では、TDZ lights は 1800m以上の滑走路において、滑走路末端から 900m の長さで中間点を越えない地点まで中心線に沿って設置する、と記載されています。しかし、1800m滑走路を想定する、TDZ Lights が無くなった地点から半分の滑走路長しか残らないことになり、Policy を変更するべきかどうか議論が行われました。

参考 URL : <https://www.youtube.com/watch?v=iHyLDkmWw5g>

<ICAO Rescue and Fire Fighting (RFF) Working Group>

近年の Hot Topics は RFF カテゴリーに関する内容で、ICAO Annex14 に記載されている RFF カテゴリーを緩和する議論が盛んに行われています。その背景はコストのかからない空港作りや交通量増加への対応等が中心で、安全を主眼においた議論ではありません。IFALPA はこうした安易な緩和に反対していますが、貨物機が主に使用する空港や General Aviation が多く使用する空港を中心に、緩和方向の議論が活発化しています。

<ICAO All Weather Operations Working Group>

Head Up Display (HUD) に関する議題が多く取り上げられています。その 1 つに、HUD を装備している航空機は WX Minimum (最低降下高度) を低くしてはどうか、という議題があります。HUD の普及によって就航率の増加や着陸操作自体の安全性向上は期待出来ますが、一方で、低悪視程下において事故が発生した場合、救難救急活動が困難になる可能性が高まる等、空港側の装備に影響する事例が予想されること、また限られた航空機だけが着陸可能となることからコストメリットが懸念される等、様々な事柄に波及する議題となっています。

その 2 へ続く