

日米航空当局による太平洋管制調整会議 (IPACG/46)

1. はじめに

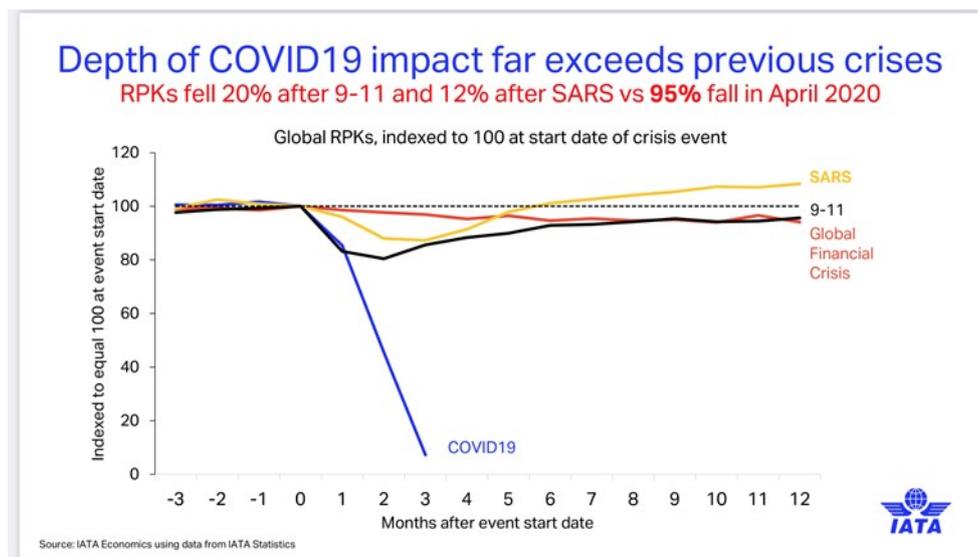
2020年10月20日～21日、日本の航空局（JCAB）と米国の連邦航空局（FAA）が関わる太平洋上における管制の調整会議がWEBで開催されました（IPACG = Informal Pacific Coordinating Group）。

この調整会議では例年、太平洋での洋上管制に関わる様々な問題を取り扱っており、北太平洋を管轄する福岡 FIR を取り仕切る JCAB、オークランド FIR 及びアンカレッジ FIR を取り仕切る FAA がメインとして出席し、その他、日米を中心とする航空会社（ANA、JAL、ユナイテッド航空、アメリカン航空、デルタ航空、キャセイパシフィック航空等）や航空関係団体（電子航法研究所、ボーイング）、航空交通管制機器を取り扱うメーカー（インマルサット社、NEC）、さらにはオブザーバー（IFALPA 等）が出席しました。

ALPA Japan からは、昨年引き続き3名（議長、事務局長、ATS委員長）がオブザーバーとして出席しました。

本会議では主に、新型コロナウイルス感染症の影響により、様々な変更・延期が余儀なくされた施策に対する UPDATE をお互いに共有しました。

2. IATA による新型コロナウイルス感染症の影響分析

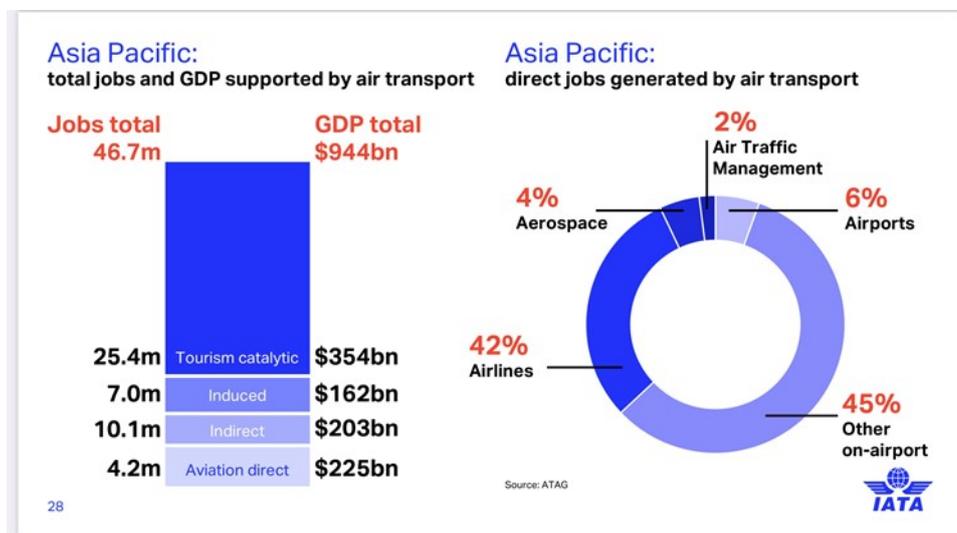


<過去のイベントリスクと比較した、新型コロナウイルスが与える航空への影響>

出典：IATA

航空業界は、外的経済要因に業績が影響されやすい業界です。過去には 9.11、SARS、リーマンショック等、世界的不況の影響を大きく受けました。新型コロナウイルス感染症は、過去の経済不況と比べても類を見ないほど、航空業界に悪影響を及ぼしています。

IATA は、世界経済の低迷による航空業界のかつてない混迷に、改めて危機感を示しています。



<アジア太平洋地域で航空が与える経済及び雇用への影響> 出典：IATA

航空会社の多くは、自国政府からの公的資金等による援助で辛うじて経営を保っていますが、ほとんどの場合、これらは返済義務のある資金となっています。そのため、新型コロナウイルス感染症収束後に経済の回復局面に入った場合、これらが足枷になることを IATA は危惧しており、警鐘を鳴らしています。

IATA は新型コロナウイルス感染症に対する対応策について、様々な文書を発行していますので、[IATA HP](#) をご参照ください。

3. NOPAC の再編における新型コロナウイルス感染症の影響

航空局と FAA は、2021 年から NOPAC (= NOOrth PACific) 経路を再編し、横間隔を 25NM とする航空路の設定による新たな運用を計画していました。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響で交通量が激減したことにより、2020 年に予定していた各航空会社に対するヒアリングの実施が叶わなかったこと、またそれと並行して、運航に使用される航空機における PBCS (= Performance Based Communication and Surveillance) 承認機/非承認機の比率が変化したことに伴い、運用変更を 1-2 年後倒しすることが報告されました。

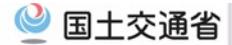
今後、新型コロナウイルス感染症の収束で航空交通量が増加した場合、交通量並びに飛行する機種などが、コロナ禍以前の状態に戻るかは現時点で不透明なため、航空局と FAA は状況をしっかりと見極め、今後の NOPAC 再編については慎重に進めることで合意しました。

なお、NOPAC 再編の背景並びに概略については、昨年の IPACG 会議の中で詳しく紹介されており、詳細は ALAP JAPAN [NEWS43-13「日米航空当局による太平洋調整会議 IPACG/45」](#) をご参照ください。

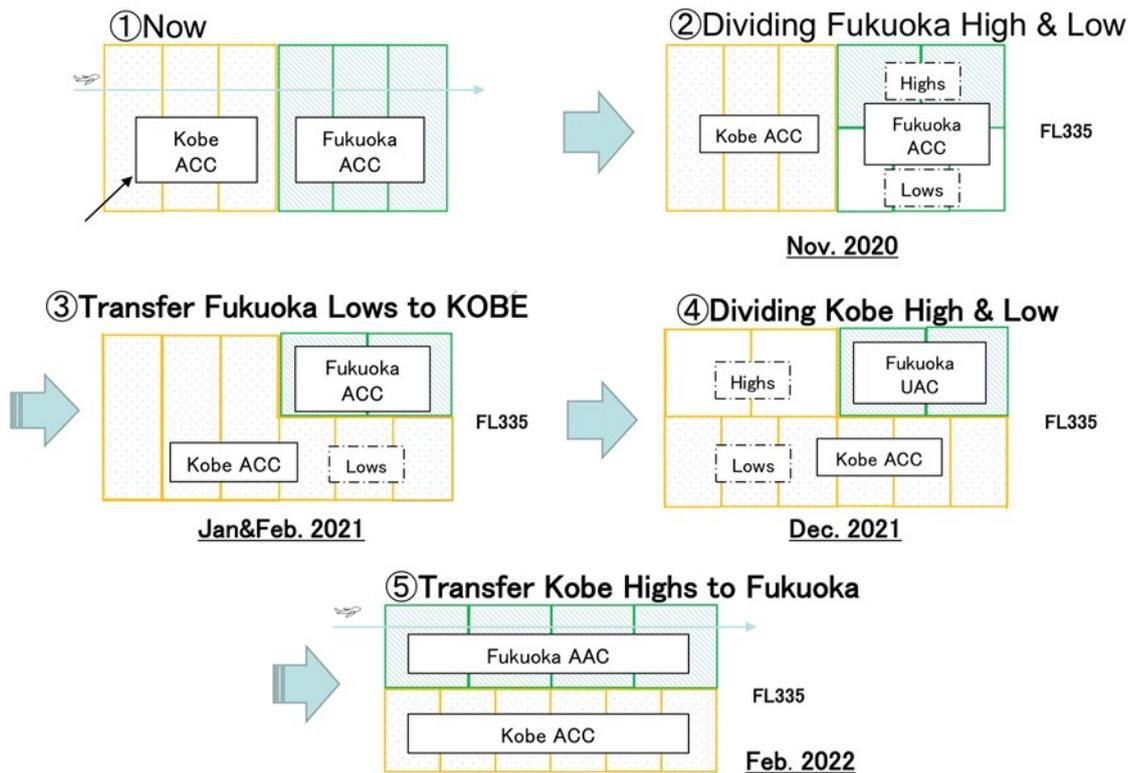
4. FUK FIR の空域再編その他

日本でも、新型コロナウイルス感染症による航空への影響は甚大なものとなっています。一方で、従来から進められてきた国内空域の再編については、予定通りの進展を見せていることが報告されました。今後の予定は以下の通りとなっています。

Progress of restructuring for West Japan



Kobe will be Low ACC, Fukuoka will be High ACC(UAC).



その他、FUK FIR における 2020 年の主な改善点として、以下の 2 点が挙げられます。

- CPDLC (人工衛星を使用したデータ通信) による Manila ACC への自動移管開始
- 新型コロナウイルス感染症の影響に伴う交通量減の結果、太平洋空域における高高度 UPR (= User's Preferred Route) 経路への柔軟な対応の実施実現

5. Special Procedures In-Flight Contingencies

ICAO の PANS-ATM の改訂を機に、洋上を飛行する航空機が、飛行中に不測の事態に陥った場合の飛行方式 (In-Flight Contingency Procedure) について、2020 年 11 月 5 日より変更となりました。また、これに合わせて、日本及び米国の洋上管制区における飛行方式も変更となる旨が紹介されました。

詳細については、ALPA JAPAN 発行文書 [Technical Information No.44-T01 洋上空域における Contingency Procedure の変更](#) をご確認ください。

以上