



日 乗 連 ニ ュ ー ス ALPA Japan NEWS

発行：Air Line Pilots' Association of Japan
日本乗員組合連絡会議
企画会議
〒144-0043
東京都大田区羽田 5-11-4
alpajapan.org

Date 2021. 11.18 No. 45 - 06

膨大な NOTAM に苦勞している海外パイロット

(ACI Asia/Pacific Safety Committee 報告レポート)

毎年開催されている ACI* Asia/Pacific Safety Meeting ですが、今年は 2021 年 10 月 21 日に WEB 開催されました。IFALPA は過去に二度、2012 年と 2018 年に招待されており、今回三度目の招待を受けました。IFALPA 代表として、ALPA Japan メンバー 2 名 (IFALPA 北東アジア地域代表：ALPA Japan 議長 / ALPA Japan : AGE 委員) が出席しました。

今回のテーマは、「多すぎる NOTAM 量の課題」と日本を含む全世界で 2021 年から運用開始となる「GRF=Global Reporting Format」の 2 つとなり、「多すぎる NOTAM 量の課題」は、膨大な NOTAM 量に起因したパイロットの出発前確認における負担、見落としに関する課題の現状報告、更に 2021 年 11 月 4 日から世界中の国際空港を中心に導入される「GRF」についてです。アジア太平洋地域での準備不足、パイロットへの教育といった共有の課題が上がりましたので、ここで皆様にご紹介します。

※ACI=Airport Council International の略で、日本語名は国際空港評議会。1991 年に設立された空港管理会社で組織する国際団体で、本部は IFALPA と同じカナダ・モントリオールに設置。2020 年 1 月現在、176 の国や地域にある 1,979 空港を管理運営する 668 の団体が加盟している。日本では成田国際空港(株)、日本空港ビルデング(株)、中部国際空港(株)、関西エアポート(株)、福岡国際空港(株)の 5 社が加盟している。

NOTAM Proliferation ～ノータム激増～

日本の多くの航空会社において、当該路線に関わる NOTAM (NOtice To AirMen) 情報は担当部署が型式毎や時間帯に応じて非表示とする「サマリーNOTAM」を作成し、パイロットに情報提供しています。一方、多くの海外エアラインで当該路線に関わる NOTAM は「原文 NOTAM」を全てパイロットに提供する方法が採用されています。そのため、1 便あたりの NOTAM が膨大な量に膨れ上がってしまうのは不可避となります。例えば、A 社のパイロットが西南アジアから日本へ飛行する際に準備される NOTAM は A4 サイズで 55 ページ、B 社のパイロットがオセアニアから中国へ飛行する場合は、78 ページとなります (サマリーNOTAM の場合、半分～3 分の 1、約 30 ページ程度)。

この原因として、空港における改修工事の増大以外に古い情報が意図的に残されていることが挙げられます。

出発前の限られた時間に膨大なページの中から、運航に必要な NOTAM を見つけ出すのは困難であり、重要な内容を見落とすことによる運航リスクも伴います。一方、各 NOTAM が運航に影響を与えるか否かは、パイロットの判断によるため、空港を運営する側は、安易に NOTAM を削除出来ないのが現状です。



ICAO では、NOTAM の環境整備を世界的規模で実施するキャンペーンを現在、実施しています ([NOTAM21 - Global campaign on NOTAM improvement](#))。その中で、NOTAM を「Current (3 ヶ月未満)」「Old (3 ヶ月以上 1 年未満)」「Very Old (1 年以上)」に区分し、世界の地域別また国別に公表しています。参考として、アジア太平洋地域における NOTAM の「総数」と「Old (3 ヶ月以上 1 年未満)」「Very Old (1 年以上)」を下図にご紹介します (2021 年 10 月 21 日現在)。

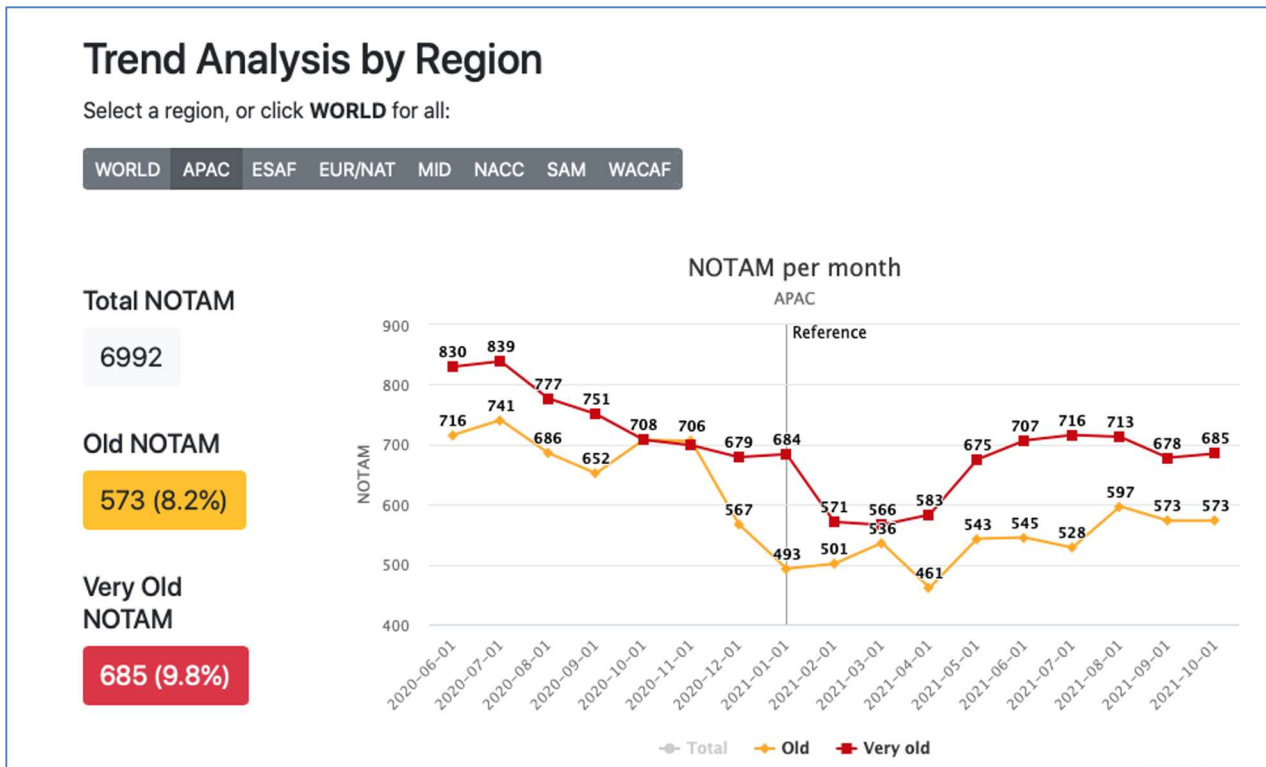


図 1: アジア太平洋地域空港の NOTAM 総数と古い NOTAM 数 (出典:ICAO)

グラフを見ても分かる通り、3 ヶ月以上経過した NOTAM は、減少傾向にあるとは言え、全体の 20% 近くを占めていることが分かります。

NOTAM を発出する基準は ICAO Annex15 「Aeronautical Information Services, Standards and Recommended Practices」に規定されており、ACI メンバーである空港側は規定に準じ、NOTAM を発行しています。従って、ACI 側の独自判断で NOTAM を削除することは出来ません。ただし、著しく古いもの、運航に及ぼす影響が極めて小さいものなどは航空会社との話し合いで省くなど、継続的な議論を実施することで改善が可能と考えています。

GRF Implementation ~GRF 導入~

新型コロナウイルス感染症の影響で 1 年延期となっていた新 SNOWTAM (TALPA ARC) となる Global Runway Format (GRF) が 11 月 4 日より全世界の空港で導入されます (一部の国では 21 年 7 月より先行導入)。ICAO は、GRF 導入段階における準備

状況の到達目標を 85%とじていますが、21 年 10 月時点でのアジア太平洋地域における各国の進捗度は、**図 2**に示す通り、導入 1 ヶ月前で順調に準備が進んでいるのは日本だけであることがわかります。

GRF 導入にあたり、新基準への対応や教育が必要なのは、空港管理会社、航空会社、航空機メーカー、管制官、そしてパイロットなど多岐に渡り、時間を要することから ICAO では早くから準備を進めるよう各国へ呼びかけを行っていました。しかしながら、アジア太平洋地域の場合、多くが亜熱帯～熱帯地域に属しており、雪氷状態になることはありませんが、モンスーン、スコールといった降雨現象に伴う報告内容変更となることから、早急な対応が必要となっています。また、IFALPA では「パイロットに対する GRF 教育が適切に実施されているか」のアンケート調査を行いました。調査結果では、航空会社の僅か 3 割程度にしか教育が実施されていなかったことが明らかになりました。

日本のパイロットでも、例えば大型機に乗務している場合、雪氷滑走路で離着陸を行うケースは 1 シーズンに 1-2 回程度の場合があります。東南アジアのパイロットでは、更に少なくなることが容易に想像できます。また、雪氷滑走路に着陸する場合、限られた経験値、過度の緊張下において、GRF で求められている通報されている滑走路の状態から更に悪化していると判断した場合、着陸後にパイロットは報告しなければなりません。こうした報告義務に適切に対応するため、パイロットに対する教育を早急に実施する必要があります。

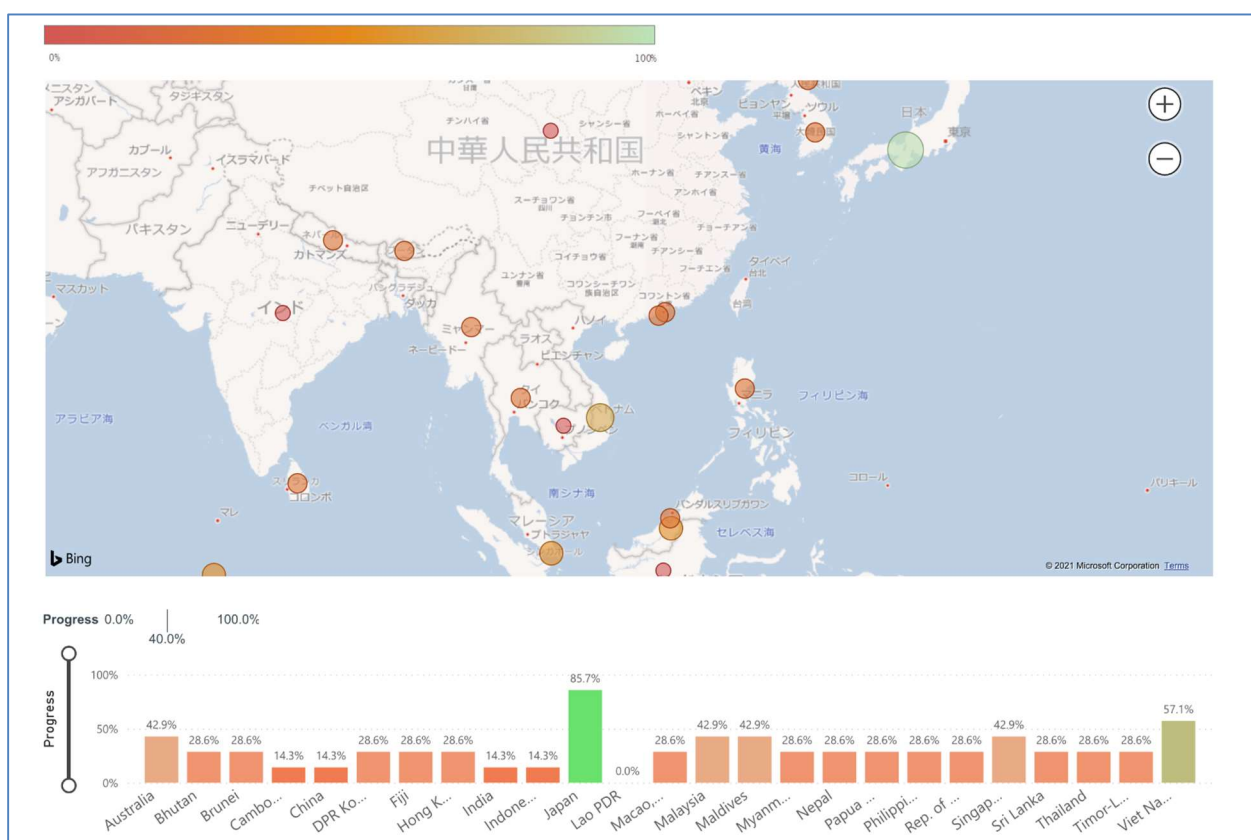


図 2: アジア太平洋地域での GRF 導入状況 (出典: ICAO)

ACI と IFALPA の共同声明

今会議で ACI と IFALPA は、以下の共同声明を確認して結論としました。

- ・ ACI と IFALPA は航空の安全を追求するために、引き続き話し合いの場を設け、情報共有を実施する
- ・ 各空港は *Runway Safety Team* や空港安全委員会にパイロットの参入を推奨していく
- ・ 各空港は安全と当局の基準に従いつつ、*NOTAM* の数を減らす努力を行っていく



Meeting Conclusions

- **ACI** and **IFALPA** should **continue** their **dialogue** and information exchange in common pursuit of aviation safety.
- Airports be encouraged to **include pilots** in RST and airport safety committees
- Airports be encouraged to **reduce** the number of **NOTAMS** as much as practicable with due consideration for safety and regulatory compliance.

以上