

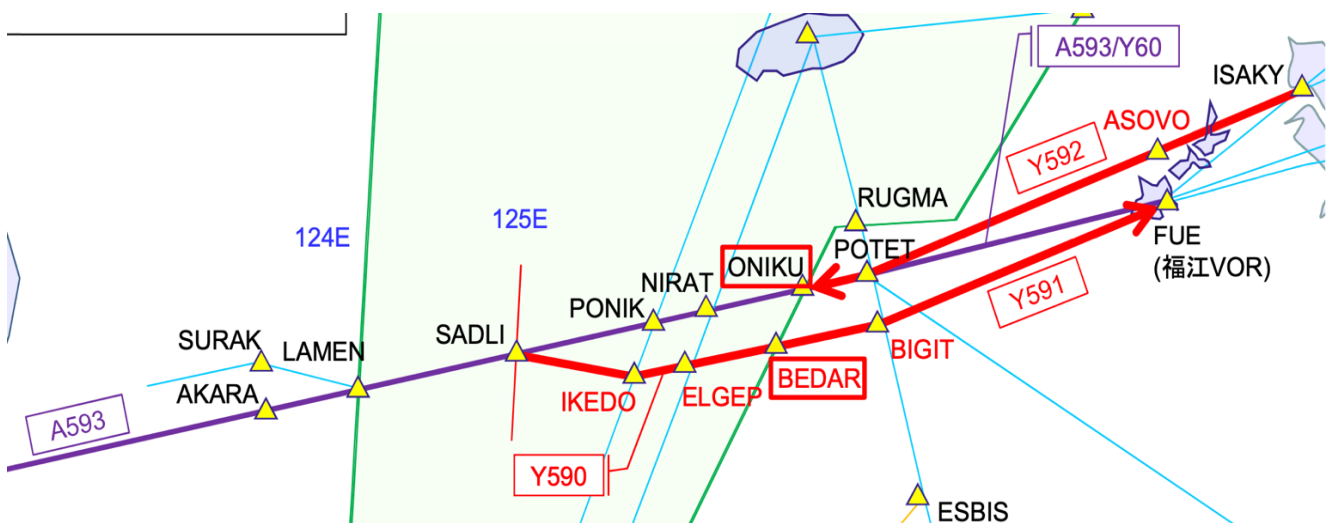
## A593 の管制運用変更に関する注意点

日本と中国（上海等）を結ぶ航空路 A593（通称：福江 AKARA コリドー）に関して、安全性を向上させることを目的に、日本・中国・韓国の 3 カ国間で管制運用の改善に係る検討が断続的に行われてきました。

昨年 12 月、将来の交通量増大や安全性の向上に、一定程度の効果がある運用改善策について 3 カ国で合意に至り、2021 年 3 月 25 日より、航空路構成の変更及び管制運用の変更が開始となります。

今回の大きな変更ポイントは次の通りです。

- \* 従来の航空路 A593 に加え、SADLI 以東の南側に新たな航空路が設定される
- \* 福岡 FIR 内には、ISAKY-ONIKU に新航空路 Y592 が設定される
- \* 西行きでは、ONIKU が管制移管ポイントとなり、仁川 ACC と通信設定を行う（仁川 ACC から上海 ACC への移管点は、従来通り SADLI）
- \* 東行きでは、仁川 FIR 内の SADI-BEDAR に Y590、福岡 FIR 内の BEDAR-FUE に Y591 が設定される



< 2021.3.25 以降の新航空路（抜粋） >

上記の通り、今回の「フェーズ1」及び6月から7月にかけて実施予定の「フェーズ2」（主に中韓経路の新設）では、経路変更のみとなります。新経路における高度の新たな取り扱いについては、ICAOによる新経路の安全評価が実施され、更に、韓国側による新たな高度の受け入れが可能と判断されるまでは、従来通りの運用となります。

今般の運用変更に伴い、ALPA Japan は国土交通省航空局に対し、運用に関する質問を行いましたので、以下にその内容を記します。

Q：高度を変更できるタイミングは現状より早くなりますか？

A：高度変更のタイミングは変更されます。現在より効率的な運航に近づけると考えます。

- 西行き：5月頃よりタイミングを100NMか150NM程度西に遅らせる
- 東行き：タイミングを仁川 ACC から移管直後(BEDAR)に早められる

Q：レーダーハンドオフはされますか？また天候事由等で Deviation している場合、そのままレーダーハンドオフされますか？

A：福岡 ACC、仁川 ACC、上海 ACC いずれについてもレーダーハンドオフされます。また Deviation については、都度仁川 ACC との調整を要しますが、HDG や FIX への直行のままハンドオフは可能。仁川 ACC から上海 ACC においてもレーダーハンドオフされることを考えると、同様の対応を取ると思われます。

Q：3月25日以降、Deviation が可能な幅に変化はありますか？

A：今までは、自衛隊が使用する高高度訓練/試験空域内(P5)の幅(20NM)で承認していましたが、P5 空域の空域変更により 30NM の幅で承認が可能となります。仁川 ACC については現在のように幅の決まったコリドー(50NM 幅)が無くなるため、比較的柔軟に対応が可能かと思われれます。

上記の回答は福岡 FIR に関するものですので、仁川 FIR 及び上海 FIR における運用の詳細については、現時点では ALPA Japan は情報を持ち得ておりません。

3月25日から運用が変更になることにより、パイロットにはスムーズな対応が求められます。ALPA Japan は必要最低限の情報提供を実施すべく、Technical Information を発行することで、情報周知を図ることとしました。

詳細の情報は日本・中国・韓国の各 AIP に記載されており、また各航空会社からも情報提供が実施されるため、最新情報は各自でそれらをご参照ください。

以上