

飛行方式(RNP-AR)に関する基準見直し について

RNP-AR航行許可について

(RNAV航行の許可基準及び審査要領／附属書8 RNP AR APCH航行に関する運航基準)

第5回 羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会 資料 再掲

- ◆ RNP-ARを実施するためには、航行許可の取得が必要
- ◆ RNP-ARはRNAV航行の一部であることから、RNP-ARの許可基準については、「RNAV航行の許可基準及び審査要領」の「附属書8 RNP AR APCH航行に関する運航基準」に規定

RNAV航行の許可基準及び審査要領

(平成19年6月7日制定、国空航第195号・航空機第249号)

(構成)

(概要)

第1章 総則

✓ 当該審査要領の目的を規定

第2章 許可申請

✓ 申請に当たっての記載事項等を規定

第3章 運航基準

✓ 指定される航法精度等の性能要件に応じ、適用される運航基準が異なり、それぞれ附属書として設定

第4章 実施要領

✓ 実施要領を定めることを規定

第5章 雑則

-

附属書1～7 (略)

附属書8 RNP AR APCH航行に関する運航基準

附属書9・10 (略)

附属書8 RNP AR APCH航行に関する運航基準

(構成)

(概要)

第1章 総則

✓ 許可を受けるために必要となるプロセスを規定

第2章 航空機の要件

✓ 航空機の性能や機能に係る要件を規定

第3章 運用手順

✓ 飛行前、飛行中の手順を規定

第4章 航空機乗組員/ 運航管理者の 知識及び訓練

✓ 航空機乗組員等に必要な訓練を規定

第5章 航法用データベース

✓ 航法用データベースに係る取扱を規定

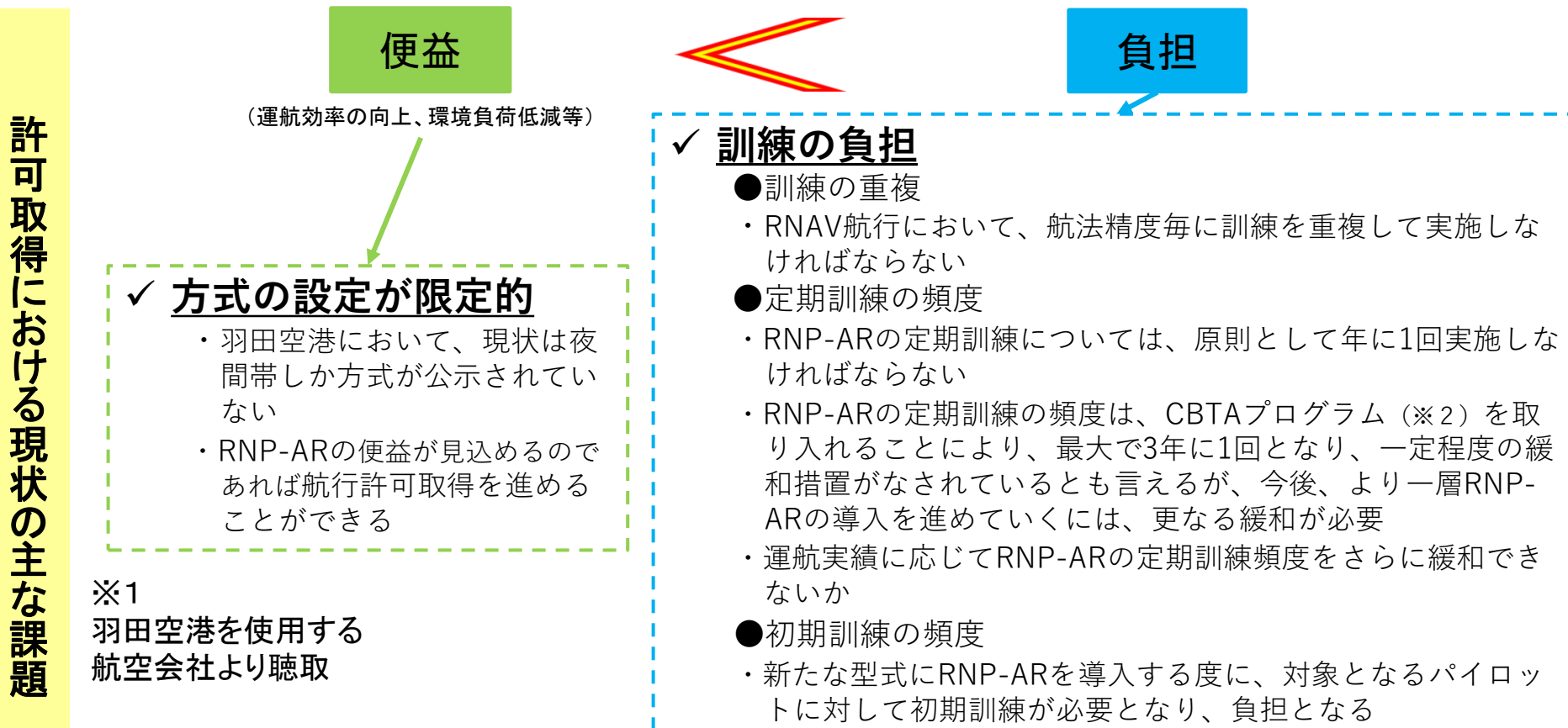
第6章 RNP監視プログラム

✓ 潜在的な安全上の懸念を認識するための情報を収集し、評価することを規定

第7章 雑則

-

- ◆ 航行許可の取得に当たっては、許可取得により得られる便益を踏まえて判断することとなるが、これまでは、羽田空港において設定されている方式が限定的であったため、十分なメリットを享受できない状況
- ◆ 一方、訓練に関しては、RNP-ARは相応の航法精度を要することから、該当型式を運航することとなるパイロットが必要な知識と技量を獲得するため、初期訓練及び定期訓練の実施が必要
- ◆ **現状では、便益よりも、訓練の負担が大きく、航行許可を取得するインセンティブが働きづらい状況**



許可取得における現状の主な課題

※1

※1
羽田空港を使用する
航空会社より聴取

※2 CBTA (Competency-Based Training and Assessment) プログラムは、コンピテンシー(操縦技術、知識、コミュニケーション能力等のパイロットの基本的能力)を習得させ、様々な事象へ対応する能力の向上を図る訓練制度。一つの訓練によって関連する複数の能力が向上することや実運航による能力向上も考慮するため、同じ訓練を頻繁に実施する必要がなくなり、柔軟なカリキュラム構成が可能。

- ◆ 今後、羽田空港においてRNP-ARに係る方式が追加で設定されることで、許可取得の便益が高まると想定
- ◆ 一方、航空会社の導入促進に向けた訓練の負担軽減のため、国際基準の改定状況等を見極めながら、効率的な訓練に向けた検討を進める
- ◆ 検討等の実施に当たっては、短期的なものと中長期的なものに分けて、着手可能な部分から段階的に取り組んでいく予定

<効率的な訓練に向けた対応の方向性>

短期

- ① RNAV航行における訓練については、現行基準でも一部省略が可能であるが、より具体的な運用に向け航空会社と検討を実施
- ② RNP-ARの定期訓練の頻度については、CBTAプログラムを実施する場合のより柔軟な運用に関して検討を実施

中長期

- ③ 今後も、国際基準の改正を踏まえつつ、我が国の運航基準の見直しを積極的に実施

⇒ 可能な限り航空会社による効率的な訓練を可能とすることにより、
方式が設定された際の導入促進を後押し

短期

- ① RNAV航行における訓練については、現行基準でも一部省略が可能であるが、より具体的な運用に向け航空会社と検討を実施
- ② RNP-ARの定期訓練の頻度については、CBTAプログラムを実施する場合のより柔軟な運用に関して検討を実施

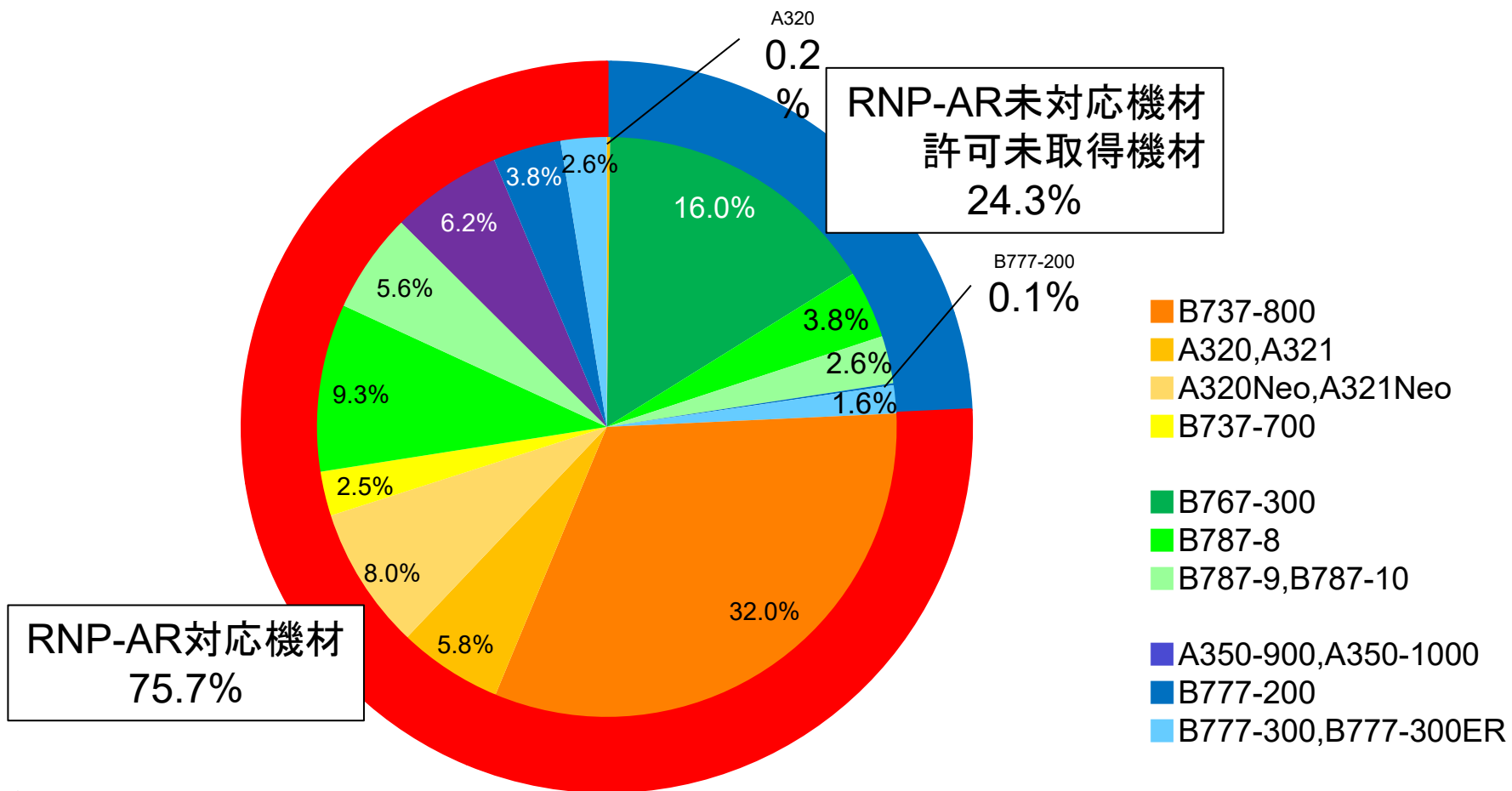
短期①

短期②

	改正前	改正後
RNAV航行毎の訓練	他の航法精度の訓練と重複する部分を省略可能であるかが不明確	国際基準に準拠し、他の航法精度のRNAV航行の訓練と重複する場合には省略可能であることを明確化
RNP-ARの初期訓練	初期訓練の一部として、RNP-AR進入を行う型式ごとに、2回以上のRNP進入訓練を行う必要	国際基準に準拠し、当該要件を削除
RNP-ARの定期訓練	1年ごとに4回以上の進入訓練を実施する必要	国際基準に準拠し、実施回数を1年ごとに2回以上に改正
RNP-ARの定期訓練の頻度 (CBTAプログラムを実施する場合)	CBTAプログラムを実施する場合の定期訓練の頻度が不明確	CBTAプログラムの承認を受けた場合は、定期訓練を3年ごとに1回実施すればよい旨を明確化

今後も、国際基準の改正を踏まえつつ、我が国の運航基準の見直しを積極的に実施し、航空会社による効率的な訓練の実施を後押し

○本邦航空運送事業者においては、羽田空港への着陸機のうち、2割強はRNP-ARに対応できていない状況



※グラフは本邦航空運送事業者（JAL,ANA,SKY,ADO,SFJ,SNJ,APJ）に限る
※羽田空港への着陸便数に対する当該型式機の着陸便数の割合（2023年度実績）
※このほかに、外航機が羽田空港の着陸機の約2割を占めるが、それらのRNP-ARへの対応状況については不明