

01 誘導路名称について

01-1 TWY に関わる B の呼称方法について

「ブランチ」という呼称を廃止すること。

01-2 誘導路名称の変更

01-1 に呼応して、IFALPA Policy(※末尾添付資料参照)に基づいた誘導路名称の変更を行うこと。

IFALPA(国際定期航空操縦士協会連合会)

世界 100 カ国以上、100,000 名以上のパイロットが加盟している ICAO の恒久オブザーバー。パイロットの声を ICAO Annex に反映させる唯一の団体。

02 TWY A8 から TWY A への直接進入を可能とする為の改良

RWY34L 着陸後の滑走路占有時間を少なくするためにも TWY A8 から TWY A への右折進入を可能とすること。

滑走路離脱後のトラフィックフローの円滑化も空港処理能力向上の要である。

03 TWY D5 離脱後の誘導路整備とそれに関連する管制指示

RWY23 に着陸して TWY D5 から TWY E へ進入する場合、管制指示と減速、旋回という操作が重なっており、不安全な状態となっている。効率的な運用が出来るように TWY D5 から TWY E へ直接進入出来る誘導路を整備すること。

それが実現出来るまでの対策として、全ての着陸機に対して、TWY D5 から TWY Y へ向かう走行経路となるよう、管制方式の見直しを図ること。

04 LDA APP に伴う 滑走路誤進入防止対策

ICAO Annex がないパラレル式での大きな Offset 角を有する LDA APP が設定運用されているが、運用前より指摘していた滑走路誤進入を誘発するレイアウトとなっており、実際に頻発している。

以下に示す具体的な滑走路誤進入防止対策を示すこと。

04-1 現行の LDA APP に変わる APP 方式の設定。

04-2 灯火の基準を見直した上で RWY22 の視認性向上。

04-3 AIP のみならず、パイロットが運航時に使用するマニュアル類への注意喚起の記載。

05 空港施設による風環境への対応

05-1 国際線ターミナルビル(TIAT)による乱気流の影響への対策

05-2 RWY34L 東側の格納庫による乱気流の影響

RWY34L 使用時に、北東風が卓越している気象状態で着陸前の乱気流が数多く報告されている。乱気流発生メカニズムをシミュレーション解析し、内外の航空会社に情報公開すること。

また乱気流発生を抑制するために格納庫の形状に関する研究、及び移設の検討を航空会社と協力して実施すること。

05-3 RWY34L 到着機の後方乱気流の RWY05 出発機に対する影響について

RWY05 からの離陸滑走時、RWY34R 着陸機の後方乱気流によると思われる不具合事象が多数報告されている。

RWY34R の滑走路延長に伴い、RWY05 離陸機に対する後方乱気流の影響が拡大することが懸念される。発生メカニズムをシミュレーション解析し、その結果を内外の航空会社に情報公開すること。

06 滑走路の運用について

06-1 大型機にも関わらず、RWY05(滑走路長 2,500m)の離陸を強いられている。気象変化などに応じて柔軟に RWY34R の使用を認めるべき。

06-2 南西強風時に RWY23 離陸を可能とすること。

07 救難救急対策の強化

海上空港の特性を考慮した事故対策においては、現有の連絡体制のみでは不十分なため、独自の救助用船舶を所有し、それを使用した訓練を実施すること(参考:香港国際空港)。

08 空港の津波対策について

空港の津波対策についての具体的対応策を策定し、周知すること。

2012年10月に国土交通省が発表した「空港の津波対策の方針」において、「津波警報が発表された際に滑走路及び誘導路上にある旅客機については、旅客等の安全確保のため、速やかに旅客ターミナルビルに戻るよう誘導することが原則」とされている。また、「地上走行時の安全の確保等の観点から、津波の来襲状況や路面の安全状況に関して出来る限りの情報を収集し、パイロット等に提供する」とされているが、想定される具体的な対応などの周知が不十分である。

09 救急医療体制

空港内で働く者の負傷により救急車等が必要になった場合でも迅速に対応できる救急医療体制を確立すること。

昼夜を問わず、より迅速に救急車を現場に誘導できるような救急医療体制の確立が必要である。

10 落雷警報について

制限区域内の事故防止・防災と運航の安全確保の観点から、各空港長の権限において雷情報や飛行場警報、大津波警報発出時などには、制限区域内作業の中断（作業員退避）を実施させること。また、各空港長の権限において、作業の中断を実施させることができる法整備を行うこと。

11 パイロットと救難・救急隊員が直接交信できる体制の確立

2010年11月にシンガポールで発生したカンタス航空A380型機の緊急着陸事例をはじめとする数多くの海外事例で、パイロットと救難・救急隊が直接交信することで事態の早期把握と迅速な対応が図られたことを参考に、日本において同様の体制を確立すること。（交信用の周波数の割り当て等）

12 Runway Safety Teams の設置

ICAO Doc 9870「Manual on the Prevention of Runway Incursions」に明示されている通り、空港における安全対策向上のため、日本においてRunway Safety Teamsを導入すること。

13 Spot 番号路面標識の統一

空港によってSpot番号路面標識のフォーマットが異なっており、改善が見られる一方で改善後も不十分なものがある。

東京国際空港国際線ターミナルに描かれている黒地に黄文字、そして大きさを含めたSpot番号路面標識が最適と考える。B737/A320以上が就航するSpotではこのフォーマットを全国統一とすること。

東京国際空港国内線ターミナルに描かれているSpot番号路面標識は、黄文字のみで黒地が無い点でコントラストの面で不十分である。

14 制限区域内事故について

制限区域内で発生した事故について、その都度、発生状況の分析を行い、必要に応じて再

発防止策を講じること。

15 AED について

厚生労働省の救急蘇生法の普及啓発により、国の合同庁舎等にも AED(自動体外式除細動器)の設置がすすめられていることなどを踏まえてランプ内に AED を設置すること。

16 保安対策

16-1 ICAO 基準のテロによる攻撃・ハイジャック・爆発物に関する防止対策、および空港とその周辺の警備対策。

16-2 ICAO 基準の制限区域、保安検査、および身元確認。

16-7 航空関係者の保安対策意識に関する教育、訓練。

※ 誘導路名称に関する IFALPA POLICY

- 滑走路に接続する Taxiway は、片側末端から反対側の末端まで順に名称をつけ、数字は飛んだり抜けたりしない。(例:A1、A2、A3・・・A12 など)
- 数字の順番は、0 からではなく、1 から順に使われるべきである。
- Taxiway は、東西、南北等、一端から反対側の一端まで連続する。
途中で名前が変わらないこと。
- 主要ルートは、A、B、C 等、アルファベット 1 つと制限する。
- I、O、Z は、1、0、2 と間違いやすいので、使用を避けるべきである。
- X は Closed Taxiway の標示と間違いやすいので、使われるべきではない。
- 同じ空港内で、異なった Taxiway に、同じあるいは似通った名称を付けないこと。
- 滑走路を交差する Taxiway は避け、不可能な場合は滑走路の両側で同じ名称にしない。可能であるならアルファベットも数字も異なるのが望ましい。(例:K5 と J4 など)
- 主要 Taxiway に接続する Taxiway の名称は、滑走路に接続する Taxiway と間違えないような名称とするべき。
- Standard Taxi Route は、Taxi Clearance などの誤解をなくす意味でも活用されるべき。
- Holding Point は Taxiway の名称と間違えられないような名称を使用する。
- 中間 Holding Point は“Spot”に数字をつけた名称にする。(例:Spot 7 など)
- Gate やエプロンの名称は Taxiway の名称と混同しないようにする。