

2016年 東京国際空港長要請

01 誘導路名称および誘導路等の整備について

- 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（下記*1, *2 参照）に基づいた誘導路名称の変更を行うこと。具体的には別図を参照。
- 01-3 誘導路の新設
現在の誘導路 P5 を誘導路 L まで延伸すること。これによって、交通流の改善が見込まれ、狭隘なランプエリアの安全向上にも繋がる。
- 01-4 TWY D5 離脱後の誘導路整備
現在、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。
- 01-5 地上標識周辺の草刈り作業の時期について
特に秋期の草刈り作業の時期が非常に遅く、誘導路名称標識などの看板が見えづらい時期が長期に渡っている。小型機だけでなく、中大型機からも視認困難なケースが多数報告されている。

02 LDA APP に伴う滑走路誤進入防止対策について

- 02-1 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。
- ・ 現行の LDA APP に変わる APP 方式の設定
 - ・ 灯火の基準を見直した上で RWY22 の視認性向上（滑走路末端識別灯だけでは、パイロットにとって誤進入対策の十分な手段となり得ていない）

03 VMS から RWSL への早期変更について

- 03-1 VMS 標識が操縦室から見えづらい場所および角度に設置されており、滑走路誤進入対策として実質的に機能していない。RWSL を早期設置すること。

04 空港施設による風環境への対応について

- 04-1 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 RWY34R 到着機の後方乱気流の RWY05 出発機に対する影響について

- 05-1 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。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 空域・航空路について

- 06-1 米軍・自衛隊の進入管制区などの返還・削減を実現すること。とりわけ、横田空域については管制業務の航空局への返還を早急に行わせること。
- 06-1-(1) 横田空域については、東京国際空港からの出発において、航空機の性能上、高度制限が厳しい場合があるほか、東京国際空港や成田国際空港への進入時には、遠回りさせられている実態があり非効率である。

07 首都圏空港機能強化および関東空域について

- 07-1 関東空域については、民間航空の安全確保を図るため、必要に応じて運航乗務員や管制官の意見を取り入れた上で改善策を講じること。また、成田国際空港および東京国際空港の運用に関しては、次のとおり運航現場から意見が報告されていることから、早急に改善策を講じること。

- 07-2 (成田国際空港) STAR と計器進入方式が接続しない場合があり、運航乗務員に対し大きな負荷、スレットとなっていることから、改善を検討すること。
- 07-3 (成田国際空港) 同時平行離陸方式については、運用開始後の評価・検証を行うとともに、課題があれば、現場業務に携わる運航乗務員や航空管制官などの意見を十分に反映させること。
- 07-4 (成田・東京国際空港共通) 同時平行到着時に、最終進入コース付近での航空機の交差があり不安材料となっていることから、その改善をはかること。
- 07-5 (成田・東京国際空港共通) 同一滑走路に対し、計器進入方式がX、Y、Zなど複数設定されており、運航者の負荷となっている。継続降下させて騒音問題を解決させる等の運航者の意見を反映させた方式に改善すること。

08 ATC コミュニケーションおよびニアミス防止について

- 08-1 滑走路誤進入など、管制通信上の不具合事象再発防止のため、誘導路の配置など施設面も見直すなど、抜本的な対策を早急に講じるとともに、滑走路誤進入対策としてのRWSL導入に係る評価・検証を行い、滑走路誤進入防止に引き続き努めること。
- 08-2 航空管制業務における安全性向上のため、各管制席のダブルウォッチ体制の確立に努めること。また、航空管制官の教育・訓練体制について、搭乗訓練の機会を増やすなど、運航乗務員と管制官の有意義な情報交換の場を拡充すること。
- 08-3 管制官のヒアバックの徹底を求める意見のほか、早口や不明瞭な発音、長い管制指示、標準用語を使用しないことに起因したヒヤリハットが多く報告されている。また、周波数移管のたびに受信音量を調整しなければならないという意見も多く報告されていることから、これらの点を改善すること。
- 08-4 地上走行時に、同時に3から4つのタクシーを指示される場合があり、乗員に対する負荷が大きい。また、離陸後巡航高度までの上昇中、複数の高度制限を同時に指示される場合があり、エラーの要因となっていることから、早急に改善策を講じること。
- 08-5 (成田国際空港) 到着滑走路については、運航者が到着に係る十分な準備が行えるよう早期に決定し、運航者に通報できる方策を検討すること。到着滑走路の決定が東京APPに移管後であることが多く、かつATISの滑走路と異なる場合も頻繁なこ

とから、その決定から着陸するまでの飛行時間が比較的短くなるため、乗員に対する負荷が大きい。

- 08-6 類似コールサイン対策について、2009 年から実施されている具体的防止策の評価・検証を実施し、その結果を公表すること。また、ヒューマンエラー防止の観点から類似コールサインの解消にむけて、さらに有効な対策を講じること。サフィックス付コールサインでの対策が講じられているが、依然として SFJ23 と ANA23、など間違えやすいコールサインが存在していることから、類似コールサインによる不具合事象が報告されている。また、JAL のコールサインが 3 桁化されたことにより、社名の違う同じコールサインが同時刻、同エリアを飛行していることが頻発しているため早急に改善を図ること。
- 08-7 全ての異常接近報告書および RA 報告について、再発防止のために十分活用すること。また、運航乗務員、航空管制官、航空機整備士、グランドハンドリングなど航空関係者からの航空安全情報自発報告制度（VOICES）について、当該制度の周知徹底および拡充をはかるとともに、ヒューマンファクターも含めた専門的な調査・分析・フィードバック体制を確立すること。特に、航空交通が輻輳し異常接近が多発している空域や経路等については実態を明らかにするとともに、早急に安全体制を講じること。
- 08-8 オープンスカイの展開に伴い、外国エアライン及び国際ゼネアビ機の外国運航乗務員について、明らかに予習不足と思われる交信が多くなっており、確認のための交信に長時間を要しているなど、ATC コミュニケーションの混雑に拍車をかけている。ランプインスペクションの内容充実のほか、外国運航乗務員の知識付与状況について再確認するなどの対策を講じること。また、日本の RADIO 空港に関する用語及び運用方法の周知を行うこと。

09 パイロットと救難・救急隊員が直接交信出来る体制の確立について

- 09-1 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始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。

10 救難救急対策の強化について

- 10-1 海上空港の特性を考慮した救難救急対策について、関連する近隣団体に協力を仰ぐという連絡通知を中心とした現在の対策では、大型機の事故対策として不十分である。東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港においては、空港管理者が大型機の事故対策に対応出来る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）。

11 Runway Safety Teams の設置について

- 11-1 ICAO Doc 9870「Manual on the Prevention of Runway Incursions」及び ICAO 発行「Runway Safety Team Handbook」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。Runway Safety Team の設置は、効果的な飛行場環境の改善に寄与するものとする。早急に設置することが望ましいと考える空港は以下の通り。
新千歳空港、東京国際空港、成田国際空港、大阪国際空港、関西国際空港、福岡空港、那覇空港

12 SPOT 番号路面標識の統一について

- 12-1 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。
（参考）
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。
高知空港や新石垣空港等に描かれている SPOT 番号路面標識の場合、黒地に黄文字という点では見やすいが、字が小さいために効果が小さい。

13 冬期における航空機の運航について

- 13-1 防除雪氷作業については、定時性を優先する航空各社の過度の競争を改めさせ、運航の安全を確保するために、空港が責任を持って行える体制を図ること。
- 13-2 冬期における RWY Condition の測定は、天候の変化に合わせて適宜観測を行い、交通流および量を理由にすることなく、空港管理者側が主体となって速やかに通報する体制を整備すること。現状では天候の回復・悪化にも関わらず現況と異なる通報が長時間継続されることが多い。

14 空港における保安対策について

- 14-1 テロによる攻撃・ハイジャック・爆発物・NBC テロに関する防止対策、および空港とその周辺の警備対策と検査は、国の責任で行うこと。
 - 14-1-(1) テロ・ハイジャック対策は、機長の判断および乗客・乗員の人命尊重、飛行の安全確保を最優先して策定すること
 - 14-1-(2) テロ対策について、現場の説明と意見聴取を図る機会と体制を作るとともに、航空関係者（管制、空港、消防・救急、各航空会社社員等）の総合訓練を定期的に各空港で行うこと
 - 14-1-(3) 東京オリンピックに伴う保安対策は、現場の参加、周知徹底を図ること
- 14-2 「航空機へのレーザー照射」対策を行うこと
 - 14-2-(1) レーザー照射に関する法制化を図ること
 - 14-2-(2) 空港周辺に「no-laser zone」の設置が必要である
- 14-3 航空機への MANPADS 対策を行うこと
- 14-4 制限区域での作業従事者に関する身元確認の義務化について法制化を行うこと
- 14-5 国の責任と管理により、制限区域、クリーンエリアおよび航空機に立ち入る人、物に対して徹底した保安検査を行うこと
- 14-6 乗務員、空港職員の保安検査の効率化を図る配慮を実施すること。そのために空港のレイアウトも考慮すること
- 14-7 到着旅客のクリーンエリアへの逆流防止の為、手荷物受取りの有無に係わらず、導線を統一すること。
 - 14-7-(1) 手荷物を引き取らずにロビーに出てしまったお客様が、手荷物を受取りに逆流しようとしてくるので、到着ロビーの職員が一人々の対応をしながら手荷物を引き

渡している。

15 機内持ち込み手荷物について

- 15-1 機内安全の視点から、機内持込手荷物に対する国としての考え方を明確にし、行政主導でこれを徹底させること。また国際線においても同様の基準を設け、各航空会社に徹底するよう指導すること。
- 15-1-(1) 国際線の中国線においては大型の電気製品（電気ポットや炊飯器など）の機内持ち込みが日常化している。特に、本邦出発時に空港のセキュリティチェック後に大量購入し、機内持込となるケースが散見される。セキュリティチェック後のエリアにおける、大型の電気製品等の販売を制限する必要がある。また、各航空会社に対しては、ゲートでの受託体制を徹底させる等、機内持ち込み手荷物の制限を厳格に守らせることが求められる。同時に、2020年東京オリンピックを見据え、国がイニシアティブを取って、外国人旅行者等に対して持ち込み制限について広く啓蒙することが必要である。
- 15-2 機内持ち込み手荷物の重量制限については、現在は全くチェックされることなく機内に持ち込まれている。機材によってはオーバーヘッドストウェッジビンが持ち上がらないほどの手荷物が持ち込まれている実態にある。規定の重量を守らせるような体制が必要であり、重量計も兼ね備えたサイザーの導入など対策を講じること。

16 空港作業従事者への安全対策について

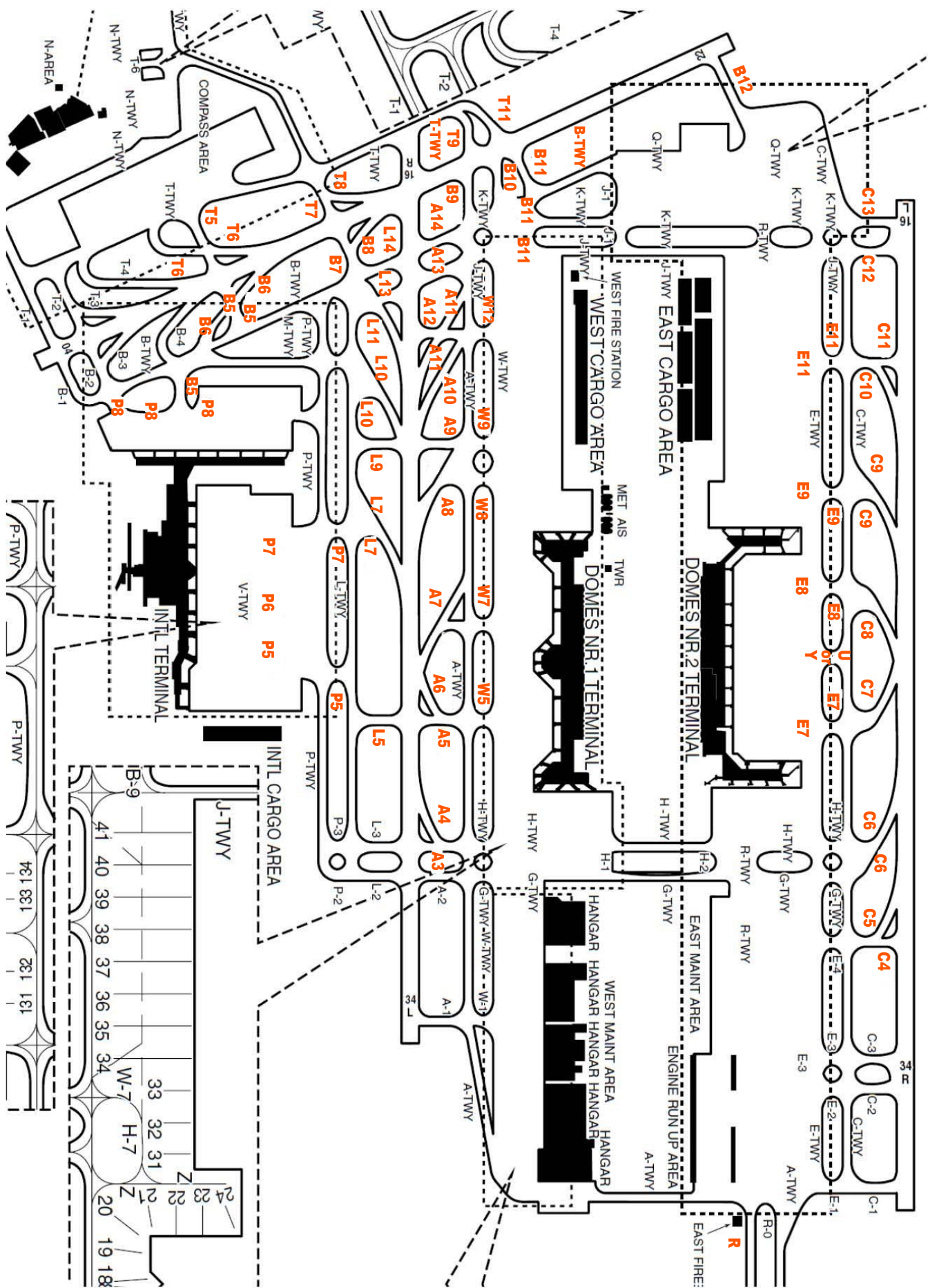
- 16-1 全ての空港において、タイヤガード未設置のPBBについては、可及的速やかに設置すること。また、東京国際空港における今年度の設置計画を開示すること。
- 16-2 厚生労働省の救急蘇生法の普及啓発により、国の合同庁舎等にもAED（自動体外式除細動器）の設置がすすめられていることなどを踏まえてランプ内にAEDを設置すること。
- 16-3 作業員の安全確保の観点からも、制限区域内の作業車両の排気ガスが、環境省の基準に満たされているのかを調査し、その分析結果を開示すること。また、満たされていないのであれば、その車両がどのタイプで今後はどのような対策を講じていくのかを開示すること。

(*1) 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パイロット団体。

(*2) 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。



東京国際空港 誘導路名称案