

D	空港
D01	空港全般
D01-1	<p>土木基準等の柔軟な対応</p> <p>交通量の増大に伴う空港の複雑化などに伴い、従来の基準を順守するだけでは航空の安全を確保することが困難になってきている。従来の枠組みを順守することに固執せず、柔軟に対応する確認を航空局内で実施すること。</p>
D01-2	<p>空港周辺環境整備における航空局の役割</p> <p>近年、航空機の運航に影響を与える建造物<東京国際空港 D02-5-(6)、鹿児島空港 D02-18-(1)>や場外飛行場<成田国際空港 D02-6-(1)>、空港周辺の照明<那覇空港 D02-24-(3)>など、航空法の遵守のみでは網羅しきれない事例が続発している。空港周辺の環境整備のあり方について航空局として検討を行うこと。</p>
D01-3	<p>新誘導路の形状及び名称案策定プロセスについて</p> <p>羽田空港や那覇空港における新誘導路形状及び名称の策定過程での問題点を参考として、新誘導路形状及び名称の策定プロセスを抜本的に見直し、策定プロセスの節目毎にパイロット及び管制官から広く意見を募る新たなスキームを立ち上げること。(新千歳空港、東京国際空港、福岡空港の項参照)</p>
D01-4	<p>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</p> <p>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。</p>
D01-5	<p>Runway Safety Teams の設置</p> <p>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。</p> <p>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</p>
D01-6	<p>Slippery Condition の測定について</p> <p>冬期における RWY Condition 並びに主要誘導路の Slippery 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。</p>

D01-7	<p>SPOT 番号路面標識の改善</p> <p>コンクリート面に黄文字のみではコントラストが無く視認性が低いため、黒地に黄文字を標準とすること。また、就航する航空機の大きさ（目線の高さ）によって路面標識の大きさが決まるように土木基準を見直すこと。</p>
D01-8	<p>誘導路路面標識の見直し</p> <p>中大型機にとっては従来の誘導路路面標識は表示が小さいため、成田空港第2ターミナル周辺に塗布されている誘導路標識等を参考に、土木基準の変更を実施すること。</p>
D01-9	<p>駐機スポット番号の改訂</p> <p>駐機場の番号は「4」「13」を抜かすことなく、連続した番号に変更し、日本における空港設置の基準とすること。</p> <p>（4番の無い空港）</p> <p>旭川空港、帯広空港、釧路空港、新千歳空港、秋田空港、庄内空港、福島空港、富山空港、岡山空港、広島空港、山口宇部空港、高松空港、松山空港、大分空港、長崎空港、宮崎空港、奄美空港、新石垣空港 など</p> <p>（13番の無い空港）</p> <p>新千歳空港、成田空港 など</p>
D01-10	<p>Stop Aiming Lights の新規設定と AIP の改訂</p> <p>Stop Aiming Lights（例：現在の伊丹空港、過去の成田空港）は滑走路誤進入防止及び航空機末端におけるクリアランス確保の両面で有効な航空灯火である。また、航空機の大小を問わずパイロットが適切に航空機を停止させるための援助施設として効果的であることから、航空灯火として新規設定すること。</p> <p>これに伴い、AIP の記述「誘導路交差部を地上走行する場合の注意事項」は、狭隘な空港における適切な運用の妨げとなるため、記述内容を変更または削除すること。</p>
D01-11	<p>誘導路中心線灯の仕様に関する研究</p> <p>現在の LED Light になって以降、雪が溶けず視認が困難となるケースが続発している。雪によって誘導路中心線灯が視認出来なくなる状況を解消する仕様について研究を行うこと。</p>
D01-12	<p>救難救急対策の強化</p> <p>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）。</p>

D02	各空港
D02-1	新千歳空港：RJCC
D02-1-(1)	A1 TWYにおける Hold Short Line の見直し 2 本ある Hold Short Line はヒューマンエラーを誘発するため、1 本運用とすること。その他、滑走路誤進入を防止する方策を施すこと。
D02-1-(2)	高速離脱誘導路の常時オープンと運用の見直し 高速離脱誘導路は RWY01L/19R が除雪中の場合等を除いて常時利用可とし、滑走路の除雪完了と同じタイミングで高速離脱誘導路もオープンすること。オーバーラン防止のため、雪氷滑走路状態での滑走路離脱は高速離脱誘導路を標準とする運用にすること。
D02-1-(3)	Slippery Condition 測定体制の改善 2004 年 2 月に発生したオーバーランと相似ケースが発生（2017 年 1 月）したことから、雪氷調査体制（人員数、能力、内容、方法等）の振り返りを行い、現在の Slippery Condition 測定体制の改善につなげること。
D02-1-(4)	Braking Action 通報の促進 着陸時のオーバーラン事例に鑑み、積極的に Braking Action を通報させる仕組みを構築すること。
D02-1-(5)	新誘導路の形状及び名称案策定プロセスについて AOC（空港協議会）等を通じて行われている誘導路形状案及び名称案に関する意見聴取だけでは、パイロットの声を広く集める適切な仕組みとなっていない。AOC に提示した内容を直ちに航空安全推進連絡会議にも提示し、パイロットの声を反映させた公正な空港作りに反映させること。また、まだ提示していないのであれば、AOC と同じタイミングで提示を行うこと。
D02-2	札幌飛行場/丘珠空港：RJCO
D02-2-(1)	滑走路の延長
D02-2-(2)	ALS の設置 夜間及び低視程下での視認性向上のため。
D02-3	青森空港
D02-3-(1)	誘導路名称の改訂 TWY T0 を廃止し、現在の TWY T0 は P1 とすること。それに伴い、P1 以降を順次変更すること。そして、RWY06 に接続する誘導路は T1 とし、それに伴い関係する誘導路名称も順次変更すること。
D02-4	庄内空港：RJSY
D02-4-(1)	滑走路の延長もしくは EMAS の設置 滑走路が 2,000m と短く地形の影響で着陸前の気流が悪い。それに雪氷滑走路が加わる冬期の運航環境は北日本の空港でも特に厳しい。過去の事例に鑑み、EMAS（Engineered Materials Arresting System）の設置も含めたオーバーラン防止対策を講じること。

D02-5	東京国際空港：RJTT
D02-5-(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時期を明示すること。
D02-5-(2)	新誘導路の形状及び名称案策定プロセスについて AOC（空港協議会）等を通じて行われている誘導路形状案及び名称案に関する意見聴取だけでは、パイロットの声を広く集める適切な仕組みとなっていない。AOC に提示した内容を直ちに航空安全推進連絡会議にも提示し、パイロットの声を反映させた公正な空港作りに反映させること。また、まだ提示していないのであれば、AOC と同じタイミングで提示を行うこと。
D02-5-(3)	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、運用前から指摘してきた通り、滑走路誤進入を誘発するレイアウトとなっており、実際に誤進入が頻発している。これ以上のインシデントを発生させないため、現行の LDA APP に変わる APP 方式の設定に変更すること。
D02-5-(4)	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 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。
D02-5-(5)	RWY05 の延長と事故防止対策について 離陸性能が現在の 2,500m では重々量運航における離陸性能に不足があること、また、D02-5-(4) と関連した複合要因が懸念されることから滑走路の延長を行うこと。それに関連して EMAS の積極的な導入を図ること。重大事故発生リスクという点において、RWY16R 終端よりも EMAS 設置の緊急性は高い。
D02-5-(6)	跡地第一ゾーン、第二ゾーン開発における問題点の制御 従来の航空法では規制されない地域における建造物（国際線ターミナルビル）による風の影響が航空機の運航に影響を与えている現状を踏まえ、今後の空港周辺地区の開発において空港管理者として航空の安全に積極的に関与すること。
D02-5-(7)	VMS から RWSL への早期変更 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。
D02-5-(8)	地上標識周辺の草刈り作業について 特に秋期の草刈り作業の時期が遅く、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。成田空港を参考に、草刈り作業の工程を見直すこと。

D02-5-(9)	<p>誘導路名称の変更</p> <p>D02-5-(1)に関連して、IFALPA Policy (*1,*2、空港要請巻末参照)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①を参照。</p>
D02-5-(10)	<p>RWY34L 東側の格納庫による乱気流の影響</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
D02-5-(11)	<p>TWY D5 離脱後の誘導路整備</p> <p>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。</p>
D02-5-(12)	<p>誘導路の新設</p> <p>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。</p>
D02-6	成田空港：RJAA
D02-6-(1)	<p>B滑走路の運航に関わる問題</p> <p>B滑走路北東側に場外離着陸場が設置されたことで、航空機の安全運航に支障を来している。また、新たな建造物によって管制塔から視認出来ないエリア（ブラインドエリア）が増加している。この状況を鑑み、空港周辺環境変化が航空機の運航に影響を及ぼさないための指針作りを航空局自ら立案すること。</p>
D02-7	富山空港：RJNT
D02-7-(1)	<p>TDZ LGT の設置</p> <p>厳しい運航環境での進入を強いられることが多く、TDZ LGT はハードランディング防止効果が大きいと考えられる。</p> <p>空港の現状に即した灯火の設置を進めるためには、日本特有の地形や空港特性を考慮した設置基準の見直しや緩和を行うことが必要である。</p>
D02-7-(2)	<p>誘導路中心線標識の視認性向上</p> <p>誘導路中心線標識がオレンジ色であるため、駐機場の照明により、その視認性が低くなっている。そのため誘導路中心線標識に黒枠を施すこと。(参考：大阪国際空港の誘導路中心線標識)</p>

D02-8	小松飛行場/小松空港：RJNK
D02-8-(1)	Stop Aiming Lights、Runway Guard Lights 等の設置 滑走路へ進入する前に旧滑走路を横断するが、その旧滑走路の影響によって誘導路面に凸凹面が残っていることから路面標識が確実に視認出来ない。それが原因で過去に滑走路誤進入の事例が発生している。 滑走路誤進入防止の観点から、Stop Aiming Lights や Runway Guard Lights 等の設置を行うこと。また、滑走路誤進入の事例を受けて、どのような具体的な対応策を空港管理者と協議したのか明らかにすること。
D02-8-(2)	RCLL の設置 夜間及び雪氷滑走路時における有効な視覚援助施設となるため。
D02-9	関西国際空港：RJBB
D02-9-(1)	誘導路名称の変更 平行誘導路の名称をはじめ、現場から誘導路名称の変更を求める声が多数挙がっている。新ターミナル建設を見据え、IFALPA Policy (*1,*2、空港要請巻末参照) 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②を参照。
D02-9-(2)	TWY A10 に関する誘導路標識の視認性の改善 TWY P を RWY06 に向けて走行中、A10 から Intersection Departure を実施する際に TWY A9 の誘導路標識が目立ち、誘導路を誤認する恐れがある。路面標識による改善が図られたことは評価するが、本来は誘導路標識の設置が施行されるべきであり、A9 の誘導路標識移設と共に A10 の誘導路標識設置を引き続き検討すること。
D02-9-(3)	TWY J1 およびそれに平行する TWY の延伸 混雑緩和およびシンプルで効率的な地上走行経路を確立するため、J1 とそれに平行する TWY (現在の TWY R) を RWY 06L/24R 側まで早期に延伸すること。
D02-9-(4)	J3 TWY の延伸 S1 と L TWY 間の J4 TWY における混雑解消のため、J3 TWY を L TWY まで延伸させること。
D02-9-(5)	TWCL の設置 夜間や雨天の低視程下時における安全確保のため、X1 TWY および R TWY と U TWY 間の TWY に TWCL を設置すること。
D02-10	八尾空港 (RJ0Y)
D02-10-(1)	グレーチング等の設置 航空機の転落防止を目的として、グレーチング等の側溝蓋を滑走路脇の側溝全てに設置すること。

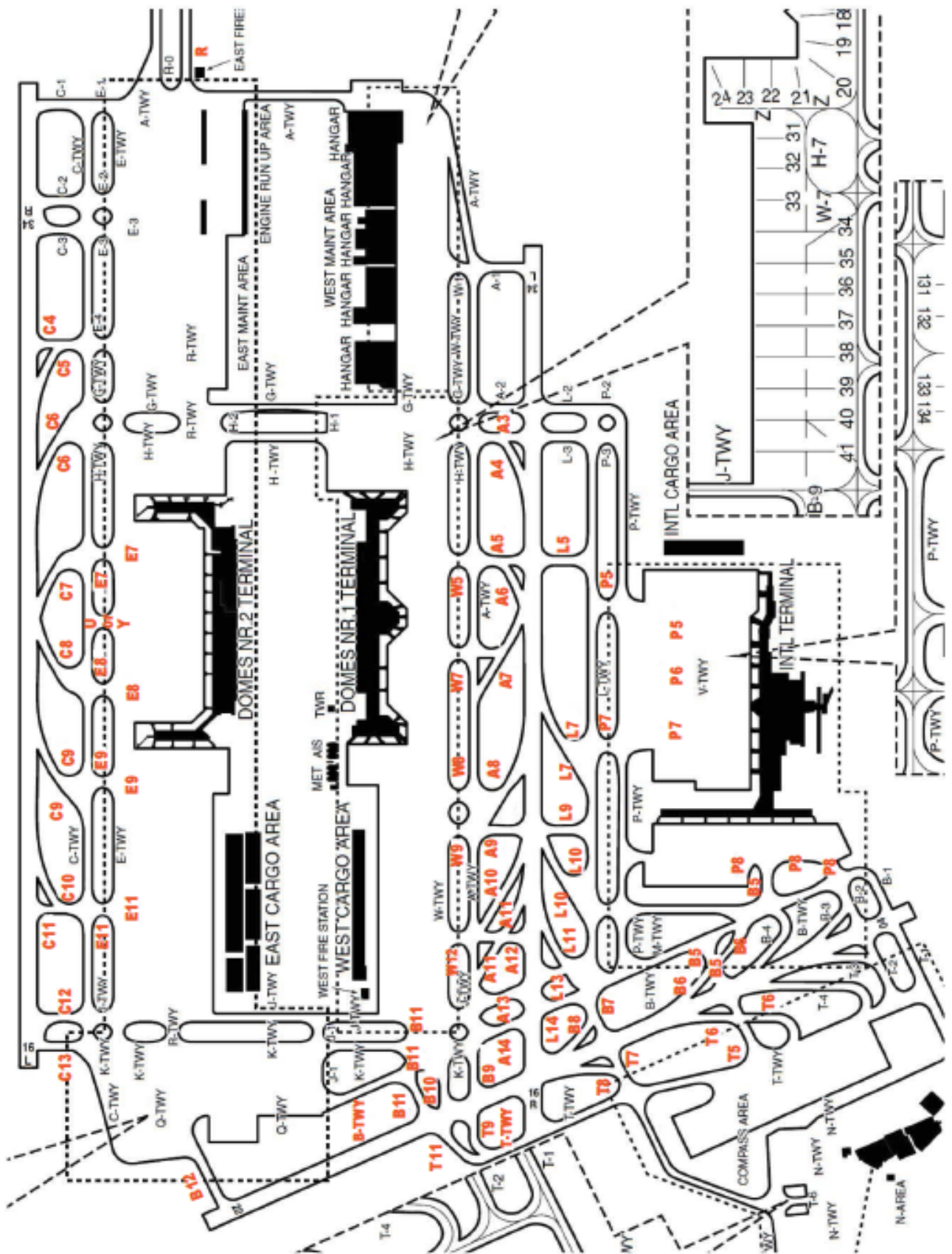
D02-11	但馬飛行場/但馬空港 : RJBT
D02-11-(1)	<p>RCLL の設置</p> <p>1,200m 長滑走路における様々な運航制限がある中で、冬季運航の夜間や低視程下において滑走路中心線のみで離着陸滑走を行うのは、運航乗務員に大きな負担となっている。滑走路灯だけでは灯火による外部情報が少なく、離着陸走行に困難を来す。更に低視程下の着陸では滑走路面の視認が難しく、機体接地のタイミングを的確に把握する事が困難であり、着陸時の衝撃により乗客の負傷に繋がる事が懸念される。</p>
D02-12	出雲空港 : RJOC
D02-12-(1)	滑走路の延長
D02-13	美保飛行場/米子空港 : RJOH
D02-13-(1)	<p>RCLL の設置</p> <p>夜間及び雪氷滑走路時における有効な視覚援助施設となるため。</p>
D02-14	岩国飛行場/岩国空港 : RJOI
D02-14-(1)	<p>RWY Condition の測定の実施</p> <p>雪氷時 Braking Action が報告されず、機長判断で実施している。RWY Condition の測定を行い、通報する方式を採用すること。</p>
D02-15	松山空港 : RJOM
D02-15-(1)	<p>ALS、TDZ LGT の設置</p> <p>ALS と TDZ LGT は一連の航行援助施設とされているが、ALS は夜間及び低視程下での視認性向上、TDZ LGT はハードランディング防止効果が考えられるなど、それぞれ単独での設置も有効である。</p> <p>空港の現状に即した灯火の設置を進めるためには、日本特有の地形や空港特性を考慮した設置基準の見直しや緩和を行うことが必要である。</p>
D02-15-(2)	<p>RWYTIL の輝度調整</p> <p>夜間の低視程時など、RWYTIL が明る過ぎて滑走路視認に悪影響を及ぼしていることから、輝度調整を行うこと。</p>
D02-16	福岡空港 : RJFF
D02-16-(1)	<p>新誘導路の形状及び名称案策定プロセスについて</p> <p>AOC（空港協議会）等を通じて行われている誘導路形状案及び名称案に関する意見聴取だけでは、パイロットの声を広く集める適切な仕組みとなっていない。AOC に提示した内容を直ちに航空安全推進連絡会議にも提示し、パイロットの声を反映させた公正な空港作りに反映させること。また、まだ提示していないのであれば、AOC と同じタイミングで提示を行うこと。</p>

D02-16-(2)	<p>TWY E2における Stop Aiming Lights の設置</p> <p>これによって後方通過航空機との安全間隔が円滑に確保される。特に TWY E2 に停止する航空機へ適切な位置で停止するための情報を提供することで、A TWY を走行する航空機との適正な間隔が確保され、円滑な交通流が確保されることが期待出来る。またパイロットが自機の停止位置を正確に把握出来ることから、滑走路誤進入防止にも有効である。</p> <p>また、現在行われている試験運用の結果を開示すること。</p>
D02-17	大分空港 : RJFO
D02-17-(1)	<p>誘導路名称の変更</p> <p>誘導路 T0 の名称は IFALPA Policy (*1,*2、空港要請巻末参照) に則して T1 とし、その他の誘導路名称もそれに合わせて変更すること。</p>
D02-18	宮崎空港 : RJFM
D02-18-(1)	<p>ALS、TDZ LGT の設置</p> <p>ALS と TDZ LGT は一連の航行援助施設とされているが、ALS は夜間及び低視程下での視認性向上、TDZ LGT はハードランディング防止効果が考えられるなど、それぞれ単独での設置も有効である。</p> <p>空港の現状に即した灯火の設置を進めるためには、日本特有の地形や空港特性を考慮した設置基準の見直しや緩和を行うことが必要である。</p>
D02-18-(2)	<p>TWY S6 の拡幅</p> <p>Safety Management System の観点から、誘導路誤進入防止を主な目的として B767 クラス以上の航空機も通行出来るようにすること。</p>
D02-18-(3)	<p>草刈りの実施について</p> <p>恒常的に訓練を実施している小型機（単発航空機等）の目線から視認出来ない誘導路指示標識を減少させるため、草刈りの頻度を増加させること。</p>
D02-19	鹿児島空港 : RJFK
D02-19-(1)	<p>制限表面を突出する障害物の速やかな除去</p> <p>進入表面及び転移表面に抵触している樹木や工作物が多数存在していることから、速やかな除去を実施すること。航空機の運航への影響だけでなく、離陸出来ないことによる心理的ストレス、ハリーアップに繋がる懸念される。</p>
D02-20	屋久島空港 : RJFC
D02-20-(1)	<p>過走帯の強度向上</p> <p>過走帯での 180 度転回が、路面の強度不足を理由に禁止されているため、滑走路端で 180 度転回を実施している。しかし、特に夏場の高温時または重量が重い場合に、パイロットが十分な注意を払った転回を行った場合でも、滑走路グルーピングの損傷が発生しており FOD を招く恐れがある。過走帯での 180 度転回を可能とするべく過走帯の強度を上げること。</p>

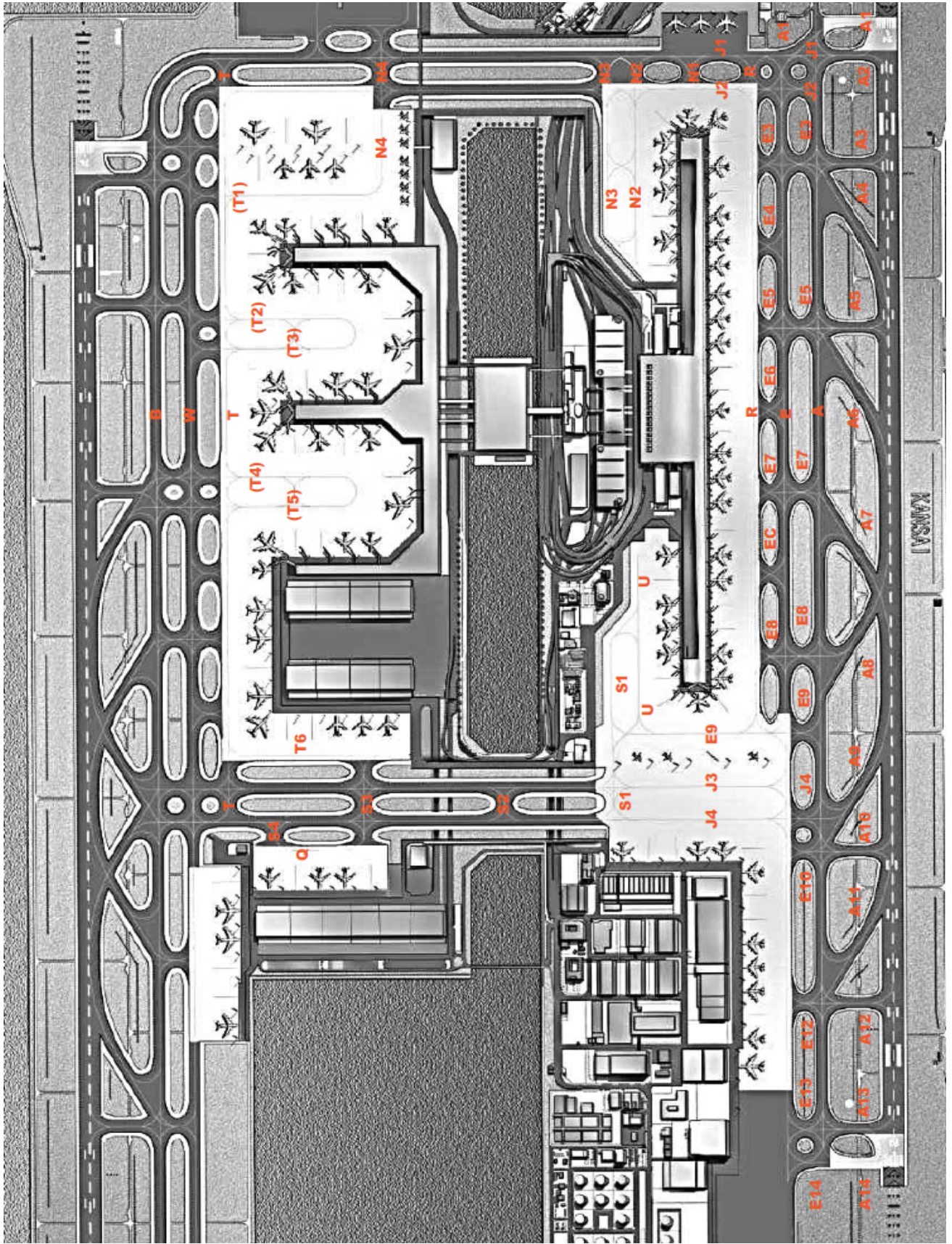
D02-20-(2)	<p>RCLL の設置</p> <p>滑走路中心線灯が設置されていないため、夜間の離着陸において滑走路中心線だけで離陸及び着陸滑走を中心に保持するのは運航乗務員に大きな負担となっている。特に悪天による低視程および夜間の着陸に於いては、滑走路面の視認が難しく、機体接地のタイミングを的確に把握することが困難であり、状況によっては着陸時の衝撃により乗客の負傷に繋がる懸念されるため。</p>
D02-20-(3)	<p>CGL の設置</p> <p>悪天候時に空港と航空機の位置が把握しやすく、錯覚を防止できるため。</p>
D02-21	奄美空港：RJKA
D02-21-(1)	<p>駐機場から平行誘導路に接続する部分の視認性の向上</p> <p>特に夜間において、駐機場から平行誘導路に繋がる部分の視認性が悪い。現在の誘導路中心線標識の早期改修及び黒の縁取りを加えることに加え、誘導路中心線灯を新規設置すること。</p>
D02-22	喜界空港：RJKI
D02-22-(1)	<p>REDL の設置</p> <p>低視程下の離着陸における安全性向上のため。特に着陸時、空間識失調に似た感覚に陥り、水平感覚の把握が困難となる場合がある。これによって急患輸送を行う航空機の安全運航が確保される。</p>
D02-22-(2)	<p>CGL の設置</p> <p>悪天候時に空港と航空機の位置が把握しやすく、錯覚を防止できるため。また、これによって急患輸送を行う航空機の安全運航が確保される。</p>
D02-23	沖永良部空港：RJKB
D02-23-(1)	<p>REDL の設置</p> <p>低視程下の離着陸における安全性向上のため。特に着陸時、空間識失調に似た感覚に陥り、水平感覚の把握が困難となる場合がある。また、これによって急患輸送を行う航空機の安全運航が確保される。</p>
D02-23-(2)	<p>旧滑走路標識の Marking 消去</p> <p>雨天時、旧滑走路標識が反射して見誤ることが多く報告されているため。</p>
D02-24	与論空港：RJRY
D02-24-(1)	<p>REDL の設置</p> <p>悪天候時に空港と航空機の位置が把握しやすく、錯覚を防止できるため。また、これによって急患輸送を行う航空機の安全運航が確保される。</p>

D02-25	那覇空港：ROAH
D02-25-(1)	<p>ILS の設置</p> <p>新滑走路の北側から進入する PAR 以外の精密進入方式新設</p> <p>PAR では悪天時の強雨等にレーダー識別の維持が困難となる場合があり、精密進入となり得ない状況がある。また過去に PAR 進入中に異常に降下した航空機の事例も発生している。</p>
D02-25-(2)	<p>空港周辺の環境整備</p> <p>RWY36 ファイナル直下左下の野球場照明が、夜間時にパイロットにとって視認障害になっているという声が挙がっている。空港だけではなく、空港周辺の環境に配慮した空港作りを行うこと。</p> <p>なお、2016 年度に上記対策が施されたと言う報告はあるが、依然として影響があることから、更に輝度を下げるよう働きかけること。</p>
D02-26	宮古空港：ROMY
D02-26-(1)	<p>滑走路の凹凸改善</p> <p>滑走路の南側、グルーピングの補修工事を行った箇所の凹凸が大きく、離着陸の際に計器の指示を読み取ることが困難なほど安全性と快適性に問題がある。</p>
D02-27	新石垣空港：ROIG
D02-27-(1)	<p>誘導路からランプエリアの視認性向上</p> <p>夜間降雨時等は、特にランプエリアからスポットへの導入ラインが見にくい ため、誘導路中心線灯や誘導路案内灯、各スポット標識の設置等を求める。</p>
D02-28	与那国空港：ROYN
D02-28-(1)	<p>RWY08 に対する CGL、RLLS の設置</p> <p>夜間・低視程下における RWY08 への周回進入において、空港南側の丘陵地帯による影響で滑走路を直接視認出来ない。また、滑走路周辺の参考物件が希少であるため、経路や降下角の錯覚を起こしやすいため、旋回灯（CGL）と進入路指示灯（RLLS）を設置すること。</p>

<p>D02-5-(9) D02-9-(1) D02-17-(1) 参考</p>	<p>(*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。</p> <p>(*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。</p>
--	--



別図①：東京国際空港誘導路名称案



別図②：関西国際空港誘導路名称案