

新千歳空港の誘導路見直しを要請します

<進化を続ける新千歳空港>

新千歳空港が開港し、今年で35周年を迎えます。

1988年7月に開港した新千歳空港は、3,000m滑走路を2本保有する日本でも有数の大空港です。その広大な敷地を利用した誘導路は、本州の他空港とは比較にならないほど見事な造形美を有しています。

そんな新千歳空港は今年で35周年を迎えますが、本州と北海道を結ぶ主たる交通路の起点として飛躍的に成長しているのはもちろん、海外渡航者の北海道人気も相まって近年は外航機も数多く飛来するようになってきていることはご存知の通りです。

こうした航空交通量の拡大に伴い、国際線ターミナルの開設や適切な除雪活動の実施を目的とした誘導路の新設がこの10年で進行しています。また、安全性向上に向けた取り組みも様々な形で行われています。

<更なる安全性向上を目指した取り組みの必要性>

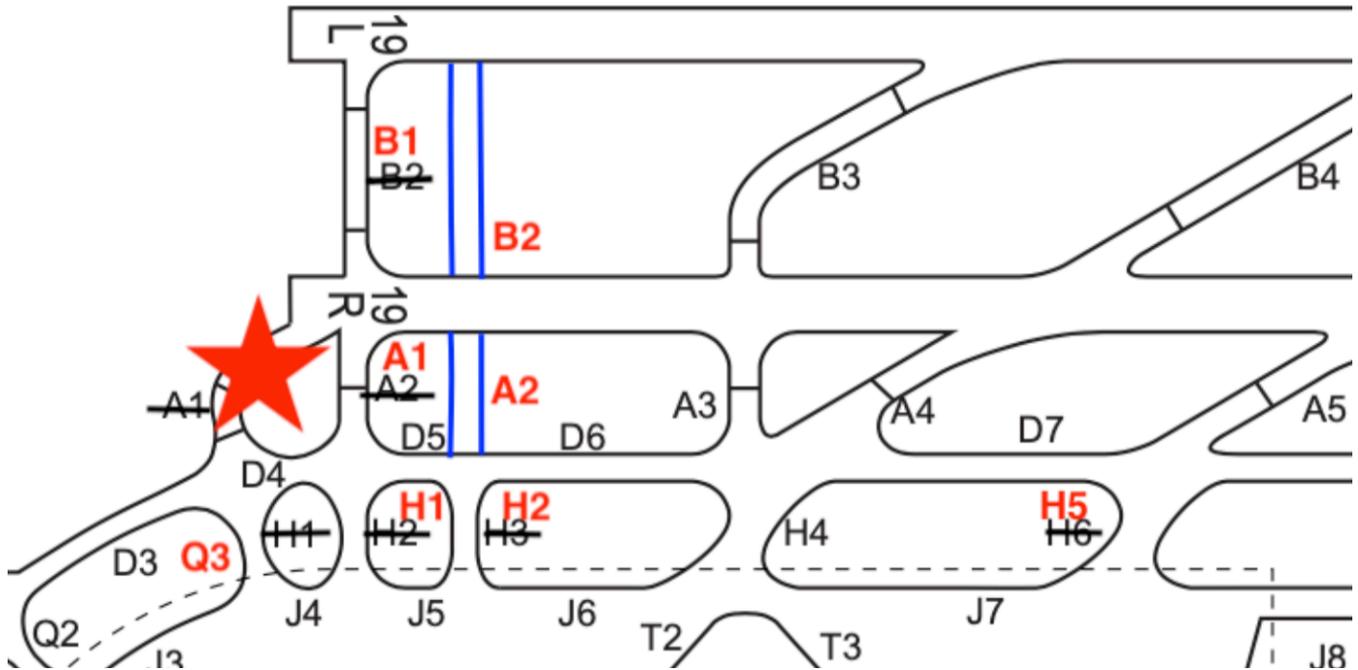
近年の航空交通量増大に伴い、主に冬期降雪時だけでなく、平時における混雑状況も顕著になってきた新千歳空港に関して、パイロットの視点で「分かりやすく」「誤認しにくい」誘導路のレイアウトや名称を再検討するタイミングであると航空安全会議では考えました。

具体的なポイントは、以下の通りです。

- (1) 新設誘導路の名称は、他の誘導路名称変更への影響を考慮する
- (2) 滑走路へ進入する取り付け誘導路は2本までとし、複雑化しない
- (3) ヒューマンエラーを誘発してきた誘導路は、新設誘導路設置に伴い廃止する
- (4) 主要誘導路名に接続する誘導路名は同一とする
- (5) 造形美よりも実用性を優先した誘導路レイアウトとすること
- (6) 誘導路名称は滑走路から離脱するタイミングが最もクリティカルであることから、誘導路名称は滑走路取り付け誘導路を基準に命名していく
- (7) パイロット・管制官がイメージしやすい誘導路名称の命名を心がける
- (8) 誘導路名称の命名法について、10年かけて改良を行った結果、パイロット・管制官双方にとって分かりやすくなった東京国際空港（羽田空港）を参考にする

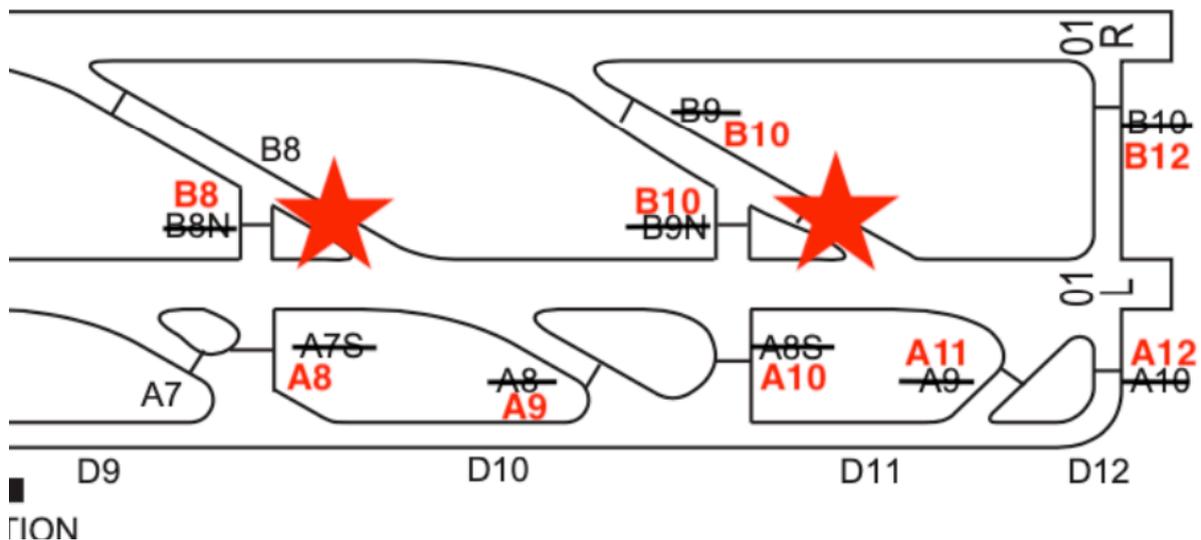
上記(1)から(8)をベースに、航空安全会議が考える新千歳空港誘導路レイアウトと誘導路名称について、次頁以降でご紹介します。

< RWY19R/L 出発、RWY01L/R 到着側 >



- 滑走路末端取り付け誘導路を「A1」「B1」とする
- 新設誘導路を「A2」「B2」とする
- 旧 A1 TWY は滑走路停止線が 2 本あって、過去に何度も誤進入しているため、ヒューマンエラーの観点から廃止すべき
- 旧 H1 TWY は A1 TWY 廃止に伴い、Q1/Q2 TWY に連続した名称である Q3 TWY とする
- H6 TWY は A5 TWY からの滑走路離脱経路として頻繁に使用されるため、数字を揃えて H5 TWY とする
- H4 TWY は「H3」と「H4」のいずれかとすることが望ましい。H5 TWY と同様に A4 TWY からの滑走路離脱誘導路として頻繁に利用されるため、数字揃えを優先して H4 TWY のまま変更無しとする

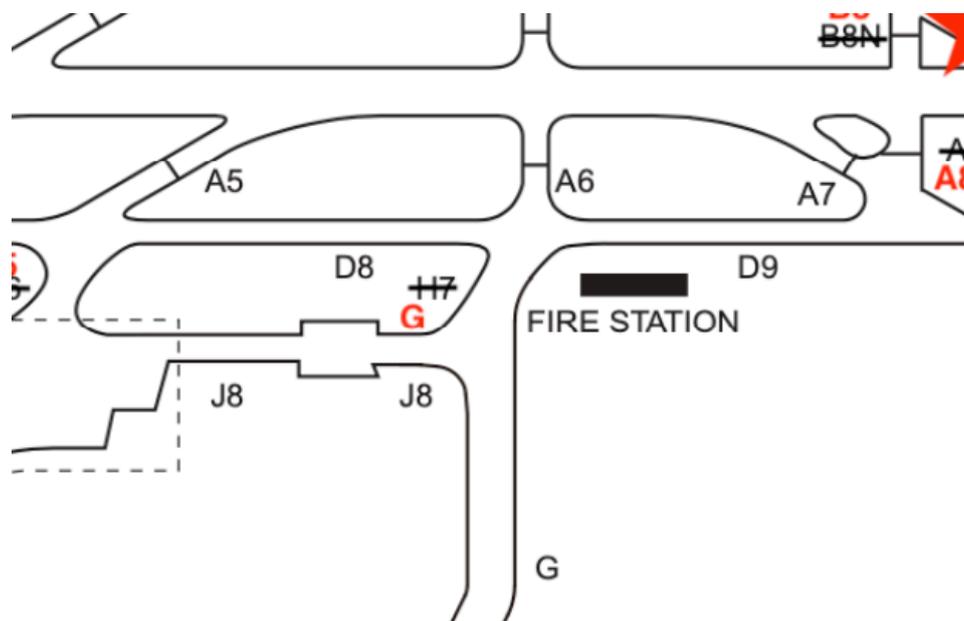
< RWY19R/L 到着、RWY01L/R 出発側 >



- RWY19R 到着時、誘導路名称は番号順になっていることがパイロット・管制官にとって理解しやすいレイアウトであることから、A7 TWY 以降の RWY19R から離脱する誘導路名称は番号順とする（A7S→A8、A8→A9、A8S→A10、A9→A11、A10→A12）
- RWY19L から離脱した後、「B8→B8N→Cross RWY19R→A7S」或いは「B9→B9N→Cross RWY19R→A8S」という経路が一般的となっている。従って、B8 から RWY19R と B9 から RWY19R の経路は保守管理費用を鑑み、廃止とする
- 誘導路の一部廃止と現在の実運用に合わせ、「B8・B8N」を「B8」に統一する
- 「B9・B9N」は RWY19R 横断後の A10 という名称に合わせて「B10」とする
- 「B10」は A12 という名称に合わせて「B12」とする

<主要誘導路同士が接続する場合の TWY 命名法>

- 主要 TWY の D TWY と G TWY が接続する場合、H7 TWY は不要
（参考：東京国際空港 C TWY、A TWY と接続する J、K、G、H TWY）



<様々な視点で皆にフレンドリーな空港を！>

日本の空港に飛来する外航機の数、この10年で飛躍的に増加しました。そしてまた、日本のパイロットが海外の空港へ飛来する機会も増加しました。そうした環境変化に伴い、日本の空港作りも日本のパイロットだけでなく、海外のパイロットにとっても使いやすいフレンドリーな空港にする必要があるでしょう。そのためには、海外空港の例も参考にするなど、様々な視点で検討していく必要があります。

こうした取り組みを具体的な形にして航空局や空港会社に届けるのが、私たち航空安全会議の役割です。そのためにも皆様の様々な声をお待ちしています。

以上