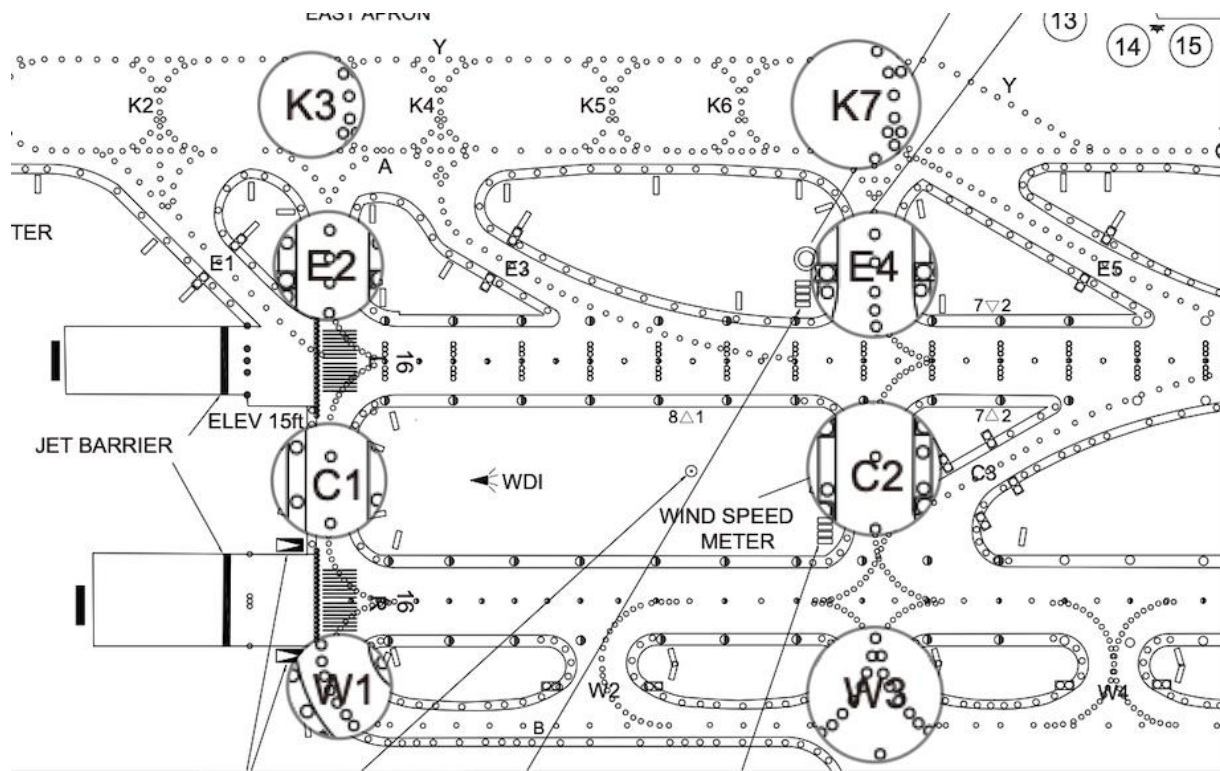


誤進入の防止に有効な「誘導路名称命名法」

パイロットは離陸前に地上走行する場合や着陸後に滑走路から離脱する場合に備え、予想される経路を事前に確認しておくのが通常手順です。その際、誘導路名称をある程度記憶しておき、実際に管制機関から指示された経路と手元のデータ、さらには実際の誘導案内灯を確認しながら慎重に地上走行を行います。そのため、誘導路名称に規則性があることはパイロットにとって大きな手助けとなります。

福岡空港で3月20日から2本目の滑走路と共に新しい誘導路が追加され運用開始となりました。そこで、新たに命名された誘導路名称を見てみることにします。



<福岡空港 AIP(抜粋)>

向かって左側（北側）の誘導路を直進する場合の誘導路名称を見てみましょう。
（国内線側）K3→E2→(Cross RWY)→C1→(Cross RWY)→W1（国際線側）
さらに、その南側（挿絵真ん中付近）の場合はどうでしょうか？

（国内線側）K7→E4→(Cross RWY)→C2→(Cross RWY)→W3（国際線側）
こうしてみると誘導路名称は「アルファベット」「数字」共にバラバラで、規則性は全くありません。

なぜ、こんな分かりにくい名称が策定されたのか？

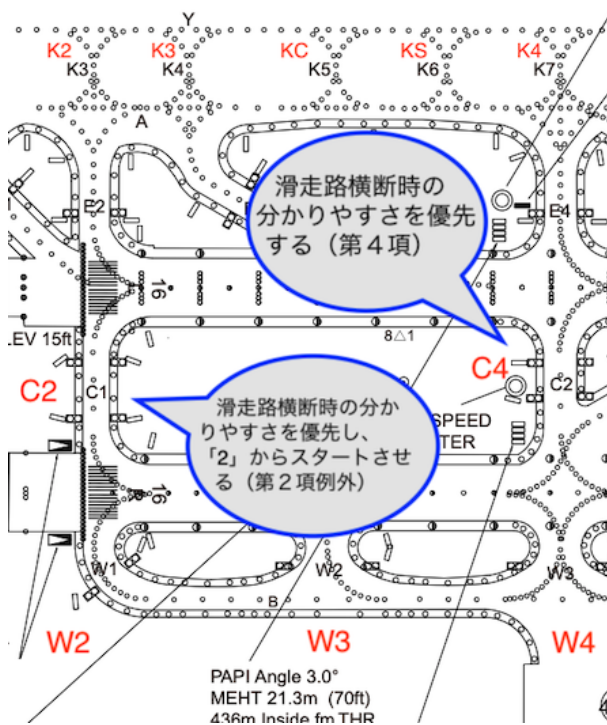
現在、ICAO 規定に誘導路名称命名に関するガイダンスは（一部を除いて）ありません。その結果、各国当局者は任意に誘導路名称を決定しているため国や空港によって誘導路名称の命名方法はまちまちです。そこで、IFALPA（国際民間航空操縦士協会連合会）は「Taxiway Naming Policy」（以下、IFALPA Policy）を策定し、誘導路名称命名に関するガイダンス策定を ICAO へ呼びかけています。

日本でも空港毎でバラバラな名称設定となっていたため、航空安全会議が IFALPA Policy に基づいた誘導路名称の策定を呼びかけた結果、現在はこれが誘導路名称設定の指針となり、福岡空港も IFALPA Policy に沿って名称が策定されました。ただ、航空安全会議は「最終的には関係者でよく話し合うことが必要」と説明したにも関わらず、今回の件を見る限り IFALPA Policy だけが一人歩きしており、かえって分かりづらい誘導路名称策定となってしまったというわけです。

「日本独自にカスタマイズ」した JFAS 誘導路名称命名法を策定

IFALPA Policy は新たな ICAO 基準として採用される予定であることから分かる通り、あくまでも原則論を記しているに過ぎません。一方、日本の空港は狭隘な敷地が故に平行滑走路が左右対称となっていないケースや取付け誘導路が非対称のケースなどがほとんどであるため、原則通りに命名するとかえって分かりにくくなります。そのため、空港特性に合わせた名称策定が必要不可欠です。

そこで航空安全会議（JFAS）は今般、日本の特性に合致するよう IFALPA Policy を深化させた「JFAS 誘導路名称命名法（JFAS Taxiway Nomenclature）」を策定しました（次頁参照）。これは、2020 年 1 月 30 日から東京国際空港で運用開始となった誘導路名称をモデルとしています（運用開始以降、誘導路名称を要因とした誤進入事例は報告されておらず、現時点における最適なモデルケースと言えます）。この命名法に基づいて、福岡空港の誘導路名称を再構築してみます。



K2 (K3)	K3 (K4)	K4 (K7)
E2	E3	E4
16L		34R
C2 (C1)		C4 (C2)
16R		34L
W2 (w1)	W3 (w2)	W4 (w3)

直線部分の名称は数字を揃えるだけで、分かりやすさは格段に向上します。結果的に「C3」は無くなりますが、R34R 着陸機が左旋回して滑走路離脱する際に高速離脱誘導路ではない「C4」を行き過ぎた場合、すでに減速しているため誘導路名称を確認する時間的余裕があることから「C3」が無くても安全上のリスクは低くなります。このように、「安全」と「規則性」をバランスさせながら名称を命名することが肝要です。

JFAS 誘導路名称命名法 (JFAS Taxiway Nomenclature)

1. 誘導路名称命名法において最も基本かつ重視すべき点は、航空機が着陸後に滑走路から安全に離脱する場面での規則性である。一方、空港レイアウトが複雑な日本では地上走行における規則性（分かりやすさ）も重要である。そのため、空港特性に合わせて「安全」と「規則性」のバランスを考慮した最適な誘導路名称を命名すべく、関係者による十分な議論を経た合意が必要不可欠である。
2. 滑走路に接続する誘導路はアルファベット 1 つと数字の組み合わせとし、片側末端から反対側の末端まで順番に名称を付けること（例：A1、A2、A3・・・A12 など）。但し、第 4 項を適用する場合を除く。
3. 数字は 0 を使用せず 1 から順に付けること。
4. 滑走路を跨いで直線となる形状の誘導路では、規則性（分かりやすさ）を重視して可能な限り同じ数字となるよう考慮すること（例：A3、C3、W3）。
5. 誘導路は東西、南北等、直線部分の一端から反対側の一端まで連続し、途中で名称が変わらないこと。
6. 主要誘導路は A、B、C 等、アルファベット 1 つの名称とすること。但し、主要誘導路が滑走路を跨ぐ場合、滑走路に隣接する誘導路は上記第 2 項を優先とし、それ以外は第 5 項を適用して同一名称としても良い。
7. I、O、Z は、1、0、2 と間違いやすいので使用は極力避ける。
8. X は閉鎖誘導路と間違いやすいので、使用は極力避ける。
9. 同じ空港内で異なった誘導路に同一または似通った名称は付けない。但し、第 6 項を適用する場合を除く。
10. **Standard Taxi Route** は、**Taxi Clearance** での誤解を無くす意味でも活用すべきである。
11. 中間待機位置（Holding Point）は“Spot”に数字を付加した名称とし、誘導路名称と間違えない名称を使用する（Spot7 など）。
12. **Gate** やエプロンの名称は、誘導路の名称と混同しないようにする。

注：下線部が日本向けに付け加えた箇所。その他は IFALPA Taxiway Nomenclature の内容

空港における安全走行のポイントは「分かりやすさ」

空港内を走行するのは航空機を操縦するパイロットだけでなく、航空機をトローリング(牽引)するグラウンドスタッフや救難救急車両、空港管理車両等もあります。空港は狭隘と言いながらも人間から見れば巨大な空間であるため、間違い無く走行するためには「分かりやすさ（規則性）」が重要なポイントになってきます。

航空安全会議は、日本の空港において誘導路名称を策定する際に「分かりやすさ」も重視することで安全が向上することを航空局に対して丁寧に説明していきます。

以 上