



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

ADO/AGE 委員会

〒144-0043

東京都大田区羽田5-11-4

フェニックスビル

TEL.03-5705-2770

FAX.03-5705-3274

E-mail:office30@alpajapan.org

www.alpajapan.org

Date 2010.10.21 No. 34-25

10月21日の羽田空港4本目滑走路供用開始にむけて

目標発着回数にとらわれず、安全に関して十分な配慮を！

我々日乗連は、D滑走路の工事概要が発表された2008年6月頃から本格的に取り組んで来ました。特に、初めて飛来する外国人 Pilot にとっても解りやすい誘導路名称を、日乗連 AGE(飛行場環境)委員会と航空安全会議が協調しながら数度に渡って提案してきましたが、現時点でもまだ憂慮される箇所が散在しています。また、2010年に入り4本目滑走路共用後の運航方式が具体化するにつれて、空港の地上運航だけではなく、空域や管制などの環境も大きく変化する事が予想されることから、AGE委員会だけではなくATS(航空管制)委員会も参加した羽田空港プロジェクトチームを立ち上げ、情報の収集などを意欲的に行っています。

現在の状況 (2010年9月9日の空港事務所主催の説明会より)

- ・将来的に1時間当たり、離陸40機、着陸40機を目指す。年間約40.7万回。
- ・LDA22、23のWX MinimumはVIS 6000m、MDAは1000ftとなる予定。
- ・VMS(可変メッセージ表示板)の導入。将来的にはRWSL(Runway Status Light)設置予定。
- ・誘導路使用が複雑化することから、管制官からの他機の交通情報が増大する見込み。
- ・南風時の16Rからの離陸では、22の到着機が背後を通過する為、現在よりも短い滑走路長になる。
- ・国際線ターミナルを利用する機は、長時間の地上滑走が予想される。
- ・地上走行時に滑走路横断が増える。
- ・南風時、北からの便はRWY 23着陸、南からの便はRWY 22着陸の為、到着経路が交差する。
- ・“大変負荷の高い運航”、“運航者の協力が不可欠な運用”になる。 Etc....

プロジェクトチームの主な懸念事項

- ・低高度での航空機同士接近による、TCAS Activateや後方乱気流の影響。
- ・地上でのブラストの影響(Rwy16R離陸機のブラストがRwy22着陸機へ与える影響)
- ・新千歳での管制に類似した、トラフィック情報の増大によって繁雑になる通信内容。
- ・LDA、CVAアプローチ方式。
- ・“2”に間違え易い“Z”誘導路や、国際的には“ブラボー”としか読まない“B”を“ブランチ”と呼ぶ運用など、依然として改善点が存在する環境下では、Runway IncursionやTaxiway Incursionの発生が懸念される。 Etc....

滑走路が4本存在する空港は日本初であり、大きく環境が変わる事は必至である。しかしながら、Pilotに大きな負荷を与える運航環境になれば、ニアミス、Runway Incursionなどを誘発し空港の効率を下げる結果につながり兼ねない。今後も全てのUserの意見を十分に取り入れ、初めて飛来するPilotにもFriendlyで安全な空港を目指して取り組む必要がある。

以上

