



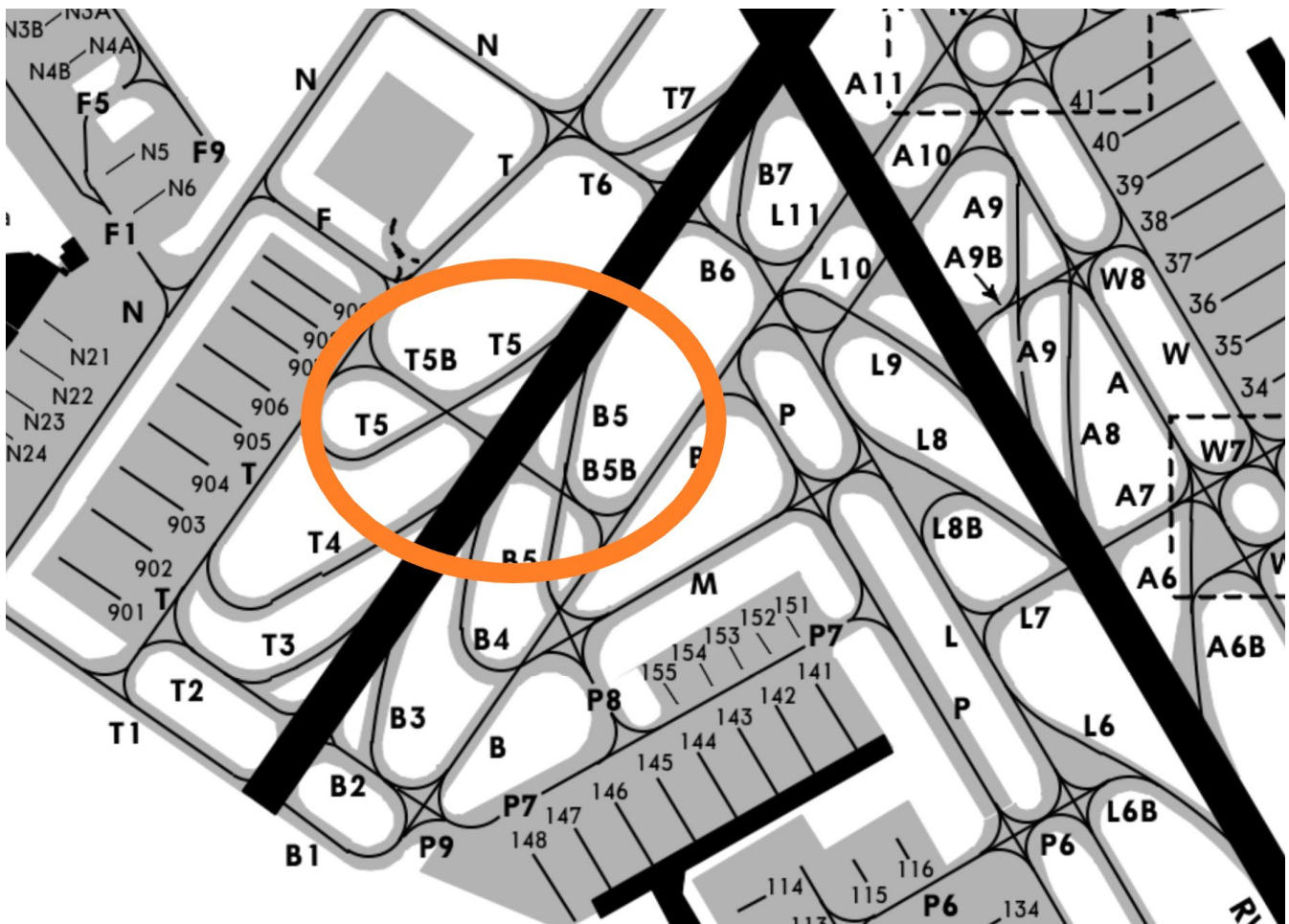
## 羽田空港誘導路名称変更に対する取り組み

### 1. はじめに

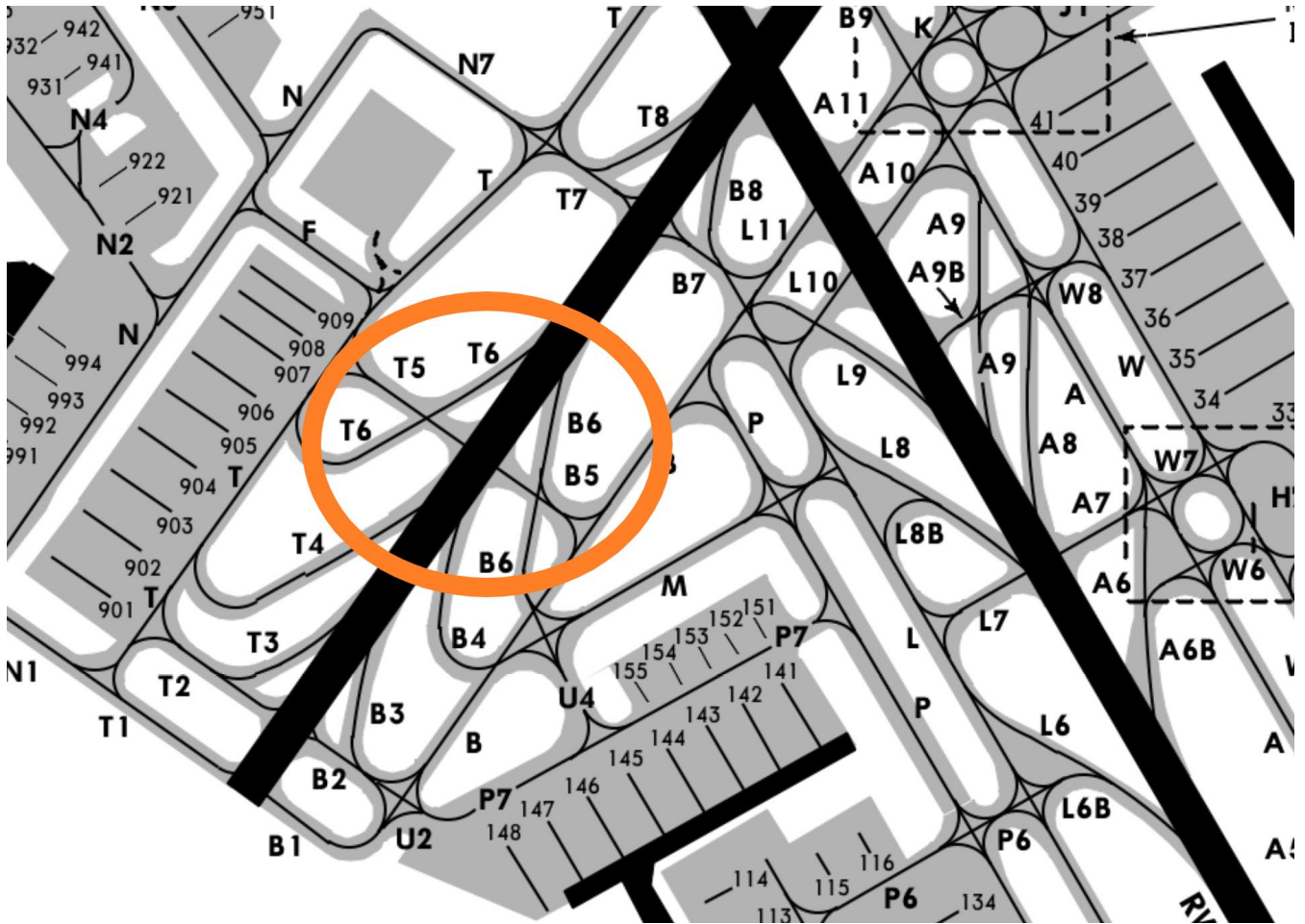
2018年10月11日、羽田空港誘導路名称が一部変更になりました。これは、2010年にD滑走路運用と同時に運用されてきた現在の誘導路名称に関する方向性を大きく変換するものであり、長年に渡ってALPA Japan AGE委員会が航空局に対して提唱してきた、IFALPA Taxiway Naming Policyに基づく誘導路名称への変更となります。

以下は、今回の10-9チャート改訂の概要です。

(旧) 羽田空港 B 滑走路周辺 (B=Branch という名称が使用されていました)



(新) 羽田空港 B 滑走路周辺 (B=Branch の記載が削除されました)



<これまでの経緯>

2010 年の D 滑走路運用開始を前に、誘導路名称の抜本的な変更が予定されていることを知った ALPA Japan AGE 委員会は、当時 IFALPA AGE Committee が ICAO に対して提唱をしていた Taxiway Naming Policy に基づいた誘導路名称案を独自に作成し、航空局へ提案を呼びかけました。

[32-11 2011 年 羽田空港新滑走路オープン 滑走路、誘導路誤進入を防ぐために](#)

(2008 年 9 月 16 日発行)

最終的に航空局から提示された当時の新誘導路名称は、AGE 委員会が求めた内容を一部踏襲したものの、十分な話し合いが実施されなかったこともあり、結果として課題の残る名称案となりました。具体的には、“N=North” や “S=South” といった原則から外れてしまう使用方法、さらには“B=Branch” というような特殊な用語の運用です。それに対して改善は求めたものの、結果として変更は行われずに 2010 年 10 月の運用開始を迎えました。

[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](#)

(2010 年 10 月 21 日発行)

その後、運用開始が始まって以降、年に数回程度しか飛来しない外航機のパイロットを中心に特殊な用語を中心に何度も聞き直すケースが続出したため、管制官はそれらの用語を使用せずに管制指示を与えるなど、現場レベルでの苦心が続いてきました。AGE 委員会は 2010 年以降も継続的に改善を求めて要請活動を実施した結果、2020 年の運用方式変更に伴う改良工事に合わせて、ついに誘導路名称が見直されることが決定したのです。

## 2. 今後の誘導路名称変更スケジュール

今回の誘導路名称改定は B 滑走路周辺のみでしたが、2020 年 3 月に予定されている都心上空通過コース (ILS 16R 及び 16L 等) の運用開始までに、羽田空港の全誘導路において (原則として) IFALPA Taxiway Naming Policy に沿った誘導路名称へと変更される予定です。その際、多くの誘導路名称を一斉に変更してしまうとパイロット・管制官の双方に負担が大きいことから、今回のように徐々に変更していくのが一般的です。変更直後は特に注意して地上走行するようお願いします。

## 3. IFALPA Taxiway Naming Policy は ICAO Annex 14 へ

IFALPA AGE Committee では、2006 年からこの Taxiway Naming Policy を「パイロットや管制官にとって安全で使いやすい」として ICAO への提唱を継続して実施してきました。関係各機関による長い調整を経て、2018 年 3 月に実施された ICAO ADOP (Airport Design and Operations Panel) において、ついに ICAO Annex 14 に掲載されることが確定しました。これによって私たちが呼んでいた「IFALPA Taxiway Naming Policy」は、「ICAO Taxiway Naming」となって世界の空港における国際標準となることが決定的となったことから、今般の羽田空港における誘導路名称改訂は、言わば ICAO 基準に準拠した最初の空港と言えるでしょう。

## 4. 今後の取り組みについて

羽田空港におけるこれまでの取り組みからも分かる通り、一度決まってしまったことは、それがグローバルスタンダードでなかったとしても、是正するには長い年月がかかります。これを防ぐには決定プロセスにおける意見吸収が大切になりますが、ICAO ではそのための方策として「Runway Safety Team (RST) の設立」を謳っています。これは、空港における航空機の安全な運航を確立するために全ての関係者が一同に会して、Safety Management System に基づく手法を用いた安全プログラムを確立するというものです。今後は RST を有効的に活用し、運航に関わる事項の変更などが決定される前に、現場のパイロット代表者が RST に参画することで現場の声を反映させることが重要です。

尚、日本においても成田空港にて RST が導入されましたが、ICAO RST Handbook に記載の『出席すべき関係者リスト』に明記されている「Technical Experts of Pilots Associations＝パイロット団体に所属する専門家」が参加者に入っていない等、その運用についてはまだまだ改善の余地があります。



他国に目を移すと、早くから RST を運用しているシンガポールでは、RST の参加者に上述の Handbook で定められている参加者だけでなく、警察官やケータリング関係者等、様々な職種の人々が参加し、活発な議論を定期的に行っている様です。また、豪州や香港、欧州も同様の活動を行っており、米国は名称こそ異なりますが、同様の活動を活発に実施していることが IFALPA AGE Committee で報告されています。

今後も私たち ALPA Japan は適切な RST の運用を推し進めていきます。

#### ※Runway Safety Team とは？

管制官・パイロット・Aerodrome Operators など、ICAO RST Handbook で詳細に決められている空港の安全に関わる全関係者が参加し、Risk 分析と評価をすることで、飛行場の安全性を向上させる、各空港単位の組織のことをいいます。

以上