



2010年 羽田新滑走路オープン 滑走路、誘導路誤進入を防ぐために

日乗連 AGE (Aerodrome Ground Environment) 委員会は 2004 年 9 月の中部セントレア空港を皮切りに、日本国内の様々な空港で視察を行なっています。そして乗員の生の声を基に空港関係者との意見交換会等を通じ、より安全で効率的な空港作りを目指した活動を進めてきました。

今般、2010年10月の羽田新滑走路・国際線ターミナル新設に合わせて全誘導路名が一新される予定となっています。そこでAGE委員会では、滑走路、誘導路誤進入を防止し、また24時間国際空港化へ有効となるべく、IFALPA Policyをベースにした全誘導路の名称に関する独自案を考案しました。既にこの案は、安全会議と共同名で羽田空港事務所へ送付済みです。

SIN、HKG,BKKの空港では、各国ALPAが中心となり乗員として様々な意見が反映されています。その結果、世界屈指の安全で効率的な空港を実現させました。それから分かる通り、安全で競争力のある空港とするには乗員や管制官、空港関係者といった現場の声を的確に反映させることが不可欠です。

「AGE委員会独自案の基本的な考え方」

- ✓ 滑走路、誘導路誤進入を防ぐためわかりやすい名称にする(O、I、X 等は使用しない)
- ✓ 初めて羽田空港に飛来したパイロットが混同しないネーミングを設定する
- ✓ 通称滑走路名 A,B,C,D に準じた誘導路名のネーミングを設定する(出来る限り現状維持を考慮)
- ✓ 滑走路から離脱することを念頭に、滑走路に接続する誘導路名は順番にナンバリングし、時間的余裕の無い着陸時における混乱を最小限にする
- ✓ 国内線中心の空港のため国内線ターミナルを中心と考え、西側を W、東側を E とする
- ✓ 滑走路を跨いで同じ誘導路名を使用しない
- ✓ 国際線ターミナル付近、現在使用中の L,M を使用し J,K,L,M とする
- ✓ 国内線ターミナルを跨いで遠い滑走路に向かうという発想から North (South) Cross という名称を新たに設定する
- ✓ 誘導路が交差する場合、主要な誘導路、NC,SC が優先する (E3 SC2 SC3 E6・・・など)
- ✓ C5S,C8N,A7N,A8N は本来使用すべきでないが、適切な管制指示に必要と考え、例外的に使用する

次ページの AGE 委員会独自案をベースに、乗員にとってより使いやすい誘導路名を目指して今後も話し合いを続けていきます。

羽田空港 誘導路名称 日乗連 (案)

