



2017年度 航空局への空港要請 主な答弁

ALPA Japan AGE 委員会では、例年 11-12 月に実施される「日乗連/ALPA Japan）・航空安全会議合同アンケート」を基に、空港環境を取り巻くパイロットの声を集約して航空局に対する要請活動を行っています。今ニュースではアンケートの回収結果と、航空局への要請とやり取りの一部をご紹介します。

(要請先：国土交通省航空局、東京航空局、大阪航空局、東京国際空港長、新千歳空港長)

1. 2016年11-12月に実施した「乗員アンケート」

2016年11月-12月の1か月間、日乗連/ALPA Japan は航空安全会議と合同で「乗員アンケート」を実施しました。これは、航空安全会議が主管となって航空局の各関係部署に対して実施している要請活動のために、現場の声を要請に反映させることを目的として毎年実施しているものです。

一昨年より「乗員アンケート」は電子アンケートとして WEB 上で回答する形式に一括化されました。昨年は電子アンケートへ全面移行して2年目ということで、その方式が浸透したことや従来の記入方式に比べて手間暇をかける時間が短縮されたことなどから、前年より多い420通の回答がありました(前年は369通)。また、集計が容易になったことや皆さまの声を集計者が閲覧しやすくなったことも大きな利点として挙げられます。

2. 主な回答内容

【新千歳空港】

(1) A1 TWY における Hold Short Line の2本運用を見直し、1本運用とすること

⇒新千歳空港事務所で関係部署に直接状況を説明。2本運用の必要性について改めて検討してもらったことになりました

(2) 2017年1月に発生したオーバーランは、2004年2月に発生したケースと相似したものであり、雪氷調査体制(人員数、能力、内容、方法)の振り返りを行うこと

⇒上記ケースについては、現在、運輸安全委員会で調査中ということで明確な答弁はありませんでしたが、パイロットの視点から課題と改善点について申し入れました

【羽田空港】

(1) TWY に関わる B の呼称方法について「ブランチ」という呼称を廃止すること

⇒2020年春頃に向けて大きな改修を予定しており、誘導路名称についても見直しを図る予定があること、それに合わせて「ブランチ」という呼称を含む誘導路名称は使用しない予定であることを確認しました

(2) 2,500m 長では不足があるため、D 滑走路長の延長を検討すること

⇒RESA (Runway End Safety Area、滑走路端安全区域 ※1) の抜本的な見直しが航空局内で本格的に議論が始まっており、そのための有効策である EMAS (Engineered Materials Arresting System ※2) が議論の俎上に上がっています。その EMAS を D 滑走路に導入することで、現有の土地を利用しながら滑走路を延長することが可能になることを改めて説明しました

※1 RESA：オーバーラン事故を防止するため、全ての滑走路末端に原則、過走帯 60m を含む 150m (標準は 240m) を確保することが ICAO (国際民間航空機関) によって求められています。ICAO の Audit (安全監視監査プログラム) によって日本の空港の多くで RESA を満足していないことが指摘されたことを受け、航空局は全国の空港で RESA の要件を満足させるための取り組みを本格化させています ([航空局資料](#)を参照)

※2 EMAS：上記 RESA を確保するための手段として、日本での導入が検討されています。これによって十分な土地が確保出来ない RESA でも要件を満たすことが ICAO でも承認されています。詳細は ALPA Japan ニュース [38-18](#)、[40-16](#) 等を参照

【宮崎空港】

- (1) 誘導路誤進入防止を主な目的として B767 クラス以上の航空機も通行出来るようにすること
⇒AIP の記述改訂や管制官による指示と合わせて、廃止も視野に検討を行うと答弁がありました

【鹿児島空港】

- (1) 進入表面及び転移表面に抵触している樹木や工作物が多数存在していることから、速やかな除去を実施すること (昨年より継続)
⇒昨年より継続している要請です。この 1 年間、事態が全く好転していないことを憂慮し、積極的な改善を改めてお願いしました

【那覇空港】

- (1) 誤進入防止対策の一環として一部誘導路の形状変更とそれに伴う誘導路名称の変更
⇒パイロットの声をほぼ「無視」した形状や名称であること、2020 年まで再考の時間があることを指摘しましたが、「手続きは踏んだ」「時間切れ」等を理由に再検討しないそうです

【空港全体】

- (1) 新誘導路を設置、また誘導路名称を策定するプロセスにおいて、パイロットや管制官から広く意見を募るスキームを立ち上げること
⇒新滑走路増設に伴う誘導路名称変更の際し、パイロットの意見が取り入れられないばかりか、各航空会社において現場のパイロットに対する ヒアリングさえ実施されていない現状が那覇空港の事案において明らかになりました。これは航空局だけではなく、航空会社側にも責任の一端があります。この仕組みを変えていくには、航空局が ICAO 付属書に基づいて安全な空港作りを実施していくことが必要です。この点を航空局に対して強く求めました。
- (2) パイロットと救難・救急隊員が直接交信出来る体制の確立
⇒滑走路上で甚大な事故が発生した場合、両者が直接交信出来る仕組みが必須となります。航空局は 英語力の担保を理由に消極的ですが、緊急時に十分な英語力は必要ないことをパ

パイロットの立場から繰り返し説明しています。

3. 要請活動の現状と「Runway Safety Team」という考え方



日本における空港整備は、航空局主導で実施されてきた長い歴史があり、この仕組みは過去数十年以上、変化がありません。その結果、拡大の一途を辿る航空交通流に対して安全を確実かつ適切に対応する仕組みを維持するのが年々困難になってきています。そんな中、安全運航が絶対使命である現場の力でそれを辛うじて維持しているのが現状です。それは、現場の最前線に立つパイロットの皆さまであれば容易に理解出来ると思います。その現状を航空局に対して要請活動という形で説明し、理解していただくことで改善をお願いしてきましたし、今後もその形は維持していくべきだと考えます。なぜなら、航空会社から提出される様々な要望事項とは異なり、現場対応が如何に行われているかを説明し、どのように改善していくのかについて提案出来る唯一の場所だからです。そのため、この要請活動という形が現在の枠組みにおいては最も適切であると言えます。

一方で、ICAO (International Civil Aviation Organization、国際民間航空機関) は「現場力」で空港の安全を担保するというのは限界があるということを唱えており、そのための解決策として SMS (Safety Management System、安全管理規定) を策定し、空港の安全についてはその SMS に基づいて設立された「Runway Safety Team」によって空港毎に議論するのが有効である、としています。この「Runway Safety Team」では、航空当局や航空会社、管制官、そして現場のパイロットが一堂に会して空港の安全について議論を行うという、全く新しい仕組みです。しかしながら、この考え方は航空局、航空会社、そして日本のパイロットのいずれに対しても適切に伝わっておらず、世界における空港安全の潮流に乗り切れていないのが現状です。

近年、外航機も多く飛来するようになってきたことから、空港の安全について日本の常識だけでは通用しない場面が増加しているため、ALPA Japan AGE 委員会の活動を通じて得た国際的な動きを基に日本のパイロットが議論し、それを行政に伝える要請活動が安全への近道であること、そして将来的には「Runway Safety Team」を日本でも推進し、全員参加型の新しい形を作り上げていくことが重要であることを是非パイロット一人ひとりに理解していただきたいと思います。

皆様の声を集約するため、ALPA Japan/日乗連ではホームページで空港に対するご意見を常時募集しています。また今秋もアンケートを実施する予定です。これからも ALPA Japan AGE 委員会への活動に対するご理解とご協力をお願い致します。

以上



空港アンケート
Questionnaire click

実施中!