



ALPA Japan Technical Information 日乗連技術情報

発行：Air Line Pilots' Association of Japan
日本乗員組合連絡会議
ADO/AGE 委員会

〒144-0043
東京都大田区羽田 5-11-4
alpajapan.org

Date 2025.3.25 48 ATI 02

異なる滑走路への進入着陸

世界の航空需要へ対応するため、大都市周辺の空港を中心に複数の滑走路を有することは一般的になっています。日本では羽田、成田、新千歳、伊丹、関空、那覇が2本以上の滑走路有しており、2025年3月から福岡で2本目の滑走路運用が開始され、さらには中部でも2本目の滑走路が計画中です。

こうした複数滑走路を有する空港へ就航するパイロットが注意しなければならないのは、本来とは違う滑走路へ進入着陸を試みようとする事です。福岡や中部の新滑走路レイアウトは、これまでの複数滑走路と違って2本が近接していることに加え、滑走路と誘導路の間隔に似通っていることから見間違いやすいことが懸念されています。

今般、IFALPA から「異なる滑走路への進入着陸 (Runway Misalignment During Approach)」というタイトルの Briefing Leaflet が、福岡空港の運用開始前の絶好のタイミングで発行されました。ALPA Japan ではその内容を邦訳してご紹介しますので、福岡空港へ就航する日本のパイロットは必読をお勧めします。



BRIEFING LEAFLET

25AAPBL01
16 January 2025

Runway Misalignment During Approach

背景

国際民間航空操縦士協会連合会 (IFALPA) は、世界最高水準の航空安全の推進に取り組んでいる。プロのパイロットを代表する世界的な組織として IFALPA は、航空業界に影響を及ぼす可能性のある潜在的なリスクへ積極的に対処するため、新たな安全上の懸念を常に監視している。そんな中、着陸許可を受けた滑走路とは異なる滑走路への進入や着陸を試みたパイロットに関わる安全上の課題がここ数年に渡って数多く発生している。それは間違った滑走路や誘導路、さらには空港といったケースも見られる。

- 2017年7月、ある航空機が夜間 VMC でサンフランシスコ空港へ進入していた。パイロットは RWY28L が閉鎖されていることを知らなかった。暗闇の中で接近していたため RWY 28R ではなく、滑走路に対する平行誘導路である TWY C に誤って進入してした。結局、飛行機が TWY へ近づくにつれ、地表の滑走路とのズレを示す複数の警報装置が反応したことから、パイロットは低高度で進入復行を実施した。
- 2018年9月と2023年7月の2件では、フランクフルト空港の RWY 25L への進入を実施していた航空機が、RWY 25C への視認進入によるサイドステップの実施を許可された。どちらのケースでも、航空機は最終的に2本の滑走路間にある平行誘導路の TWY M に向かった。両機とも上空約 200ft で進入復行を実施した。
- 2022年6月、航空機が昼間の VMC で間違った滑走路に着陸した。降下を開始する前に、パイロットは RWY 28C への RNAV 進入を準備した。降下中、パイロットは管制官から着陸滑走路の変更を2度に亘って指示された。最終的に RWY 28C への視認進入が許可されたが、パイロットは RWY 28L に着陸した。
- 2024年4月、その航空機は羽田空港の RWY 22 への進入が許可されたが、実際の進入は RWY23 に対して実施された。管制官は航空機へ進入やり直しを指示され、パイロットはそれに従った。その後、航空機は RWY 23 への再進入が許可され、RWY 23 に着陸した。

安全への影響

- **滑走路オーバーランの危険性** 航空機が着陸性能を確認していない滑走路へ着陸する場合、その滑走路が航空機を安全に停止させるのに適していない可能性がある。
- **地上衝突の危険性** (意図していない) 滑走路が地上設備や障害物、他の航空機によって妨害されている可能性がある。着陸時に滑走路がクリアな状態であったとしても、他の航空機がその滑走路の使用許可を得ている場合があり、誤進入の危険がある。
- **空中衝突の危険性** (意図していない) 空域にはヘリコプターやグライダー、ドローン、軍用機など、他の機体がないとは限らない。他の機体はトランスポンダーを装備していない可能性がある。
- **航空機や滑走路を損傷する危険性** 滑走路の強度が航空機の重量を支えるのに充分でない可能性から、航空機と滑走路の両方に損傷を与える可能性がある。

THREAT AND ERROR MANAGEMENT

視認進入や計器進入における目視行為では、誤った滑走路へ着陸する危険性がある。計器進入補助装置からのガイダンスの欠如は、着陸面の特定を複雑にし、乗組員を確認バイアスに導く可能性がある。ビジュアルアプローチや計器進入のビジュアル部分は、即席の手順であってはならない。その代わりに、他のアプローチと同じようにブリーフィングを受けるべきで、公開されているかどうか

に関わらず、ミスアプローチを含む。進入のブリーフィングを行う際には、着陸予定の滑走路を確実に特定する方法について特別な配慮が必要である。これには、視覚的な合図、無線航法補助、機内の航法機能の使用などが含まれる。また、平行滑走路や誘導路、近隣の空港など、混乱を引き起こす可能性のある路面についても強調する必要がある。暗闇の時間帯には、予想される進入路や滑走路の照明、迷惑になりそうな照明（高速道路、港や街のイルミネーションなど）についても説明する必要があります。

ビジュアルアプローチは主に外部参照を使って飛行するが、航空機の位置は他の航法援助を使って確認することができる。滑走路に計器着陸装置が設置されている場合は、モニタリングの目的で使用する。可能な限り、機上ナビゲーションも使用すること。多くのフライト・マネージメント・システム（FMS）には、進入中の状況認識を大幅に向上させる可視化ツールが用意されている。最後に、進入中に航空機の位置について疑問や混乱が生じた場合は、進入を中止すべきである。これには、視覚情報や航法情報の混乱、管制官や他の交通機関の介入などが含まれる。クルーは、ATCがミスアライメントを通知しない場合があることを認識すべきである。

推奨事項

- ブリーフィングを受けていない場合は、目視進入を受け入れないこと。
- 進入のブリーフィングでは、着陸予定の滑走路を確実に特定する方法に特に注意すること。
- 疲労、ストレス、仕事量が滑走路のズレを引き起こす可能性があることに注意すること。
- 滑走路の環境が明確になる前に、目視進入を開始しないこと。
- 適切なアプローチや NAVAID、適切な自動化レベルなど、利用可能な全てのナビゲーション手段を使用すること。
- 航空機の位置が疑わしい場合は、進入を中止すること。

以上

*原文は ALPA Japan HP に掲載の [25AAPBL01](#) を参照してください