



現場の声を届けました(対官要請活動報告)

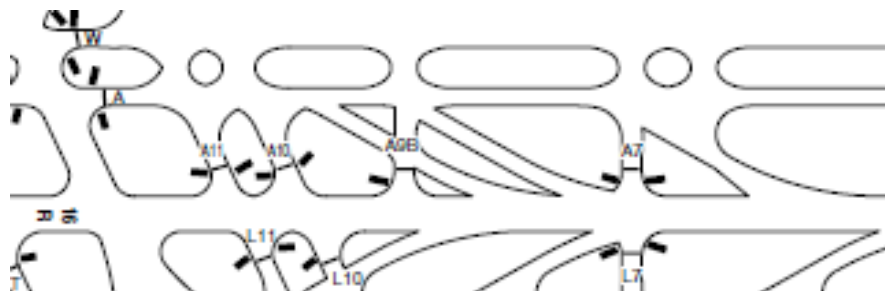
毎年ALPA Japan AGE委員会は、空港を取り巻く環境について皆さんの声を聞くアンケートをお願いしています(毎年12月、航空安全推進連絡会議と合同)。そして、それを基に要請書を作成、関係官庁に要請活動を行っています(国土交通省 航空局、東京・大阪各航空局、全国主要空港)。

今回のニュースでは、今年5~6月に行った要請活動の内容についてほんの一部をご紹介します。

1. 東京国際空港(羽田空港)

TWY A8 から TWY A への直接進入を可能とするための改良

RWY34L 着陸後の滑走路占有時間を少なくするためにも TWY A8 から右折での TWY A へ連続右折進入を可能とすること。



羽田空港答弁: 羽田空港としては、現在滑走路占有時間に問題があるとは考えていない。引き続き検討していく。

AGE 見解: AIP に記載されている **Speedy Turn Off: Pilot should vacate the runway for which the nearest side of the arriving spot.** を考えると TWY A8からの離脱頻度を上げる為にも必要な要請と考える。

2. 東京国際空港(羽田空港) RWY05/23 における境界部の明瞭化

RWY 05/23 を有する埋め立て部における誘導路の境界が不明瞭なので、色分けするなど誘導路と非誘導路部分を明確に区別すること(参考:成田国際空港)。特に目線の低い航空機からは、単に平面にしか見えない。

航空局答弁: 誘導路部分と非誘導路部分を色分けすることの有効性を含め検討を行っている。

AGE 見解: 誘導路標識のショルダー部のマーキングをまず施した上で、更に色分けすれば効果的なのではないかと考える。

(次頁へ続く)

3. **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**

2010年11月にシンガポールで発生したカンタス航空 A380 型機の緊急着陸事例を始めとする数多くの海外事例で、パイロットと救難・救急隊が直接交信することで事態の早期把握と迅速な対応が図られたことを参考に、日本において同様の体制を確立すること。

航空局答弁: 直接交信の実施には考慮しなければならないことが多くある。

たとえば無線の使用に関しては総務省管轄であり、また直接交信には言葉の問題もある。有効性も含め引き続き検討していきたい。

AGE 見解: 使用する用語、言語については国内のほとんどが日本語であっても良く、仮に英語を使用すると考えても「Shut down Left Engine !」「Right Main brakes fire !」でも十分な情報である。言語の問題が導入の障壁とならないように丁寧に説明していく必要がある。機外からの目視情報は非常に重要かつ効果的であり、救難・救急の現場の声を聞くなどして、情報収集と共に粘り強く要請を続けていく。

4. **Runway Safety Team の設置**

ICAO Doc 9870「Manual on the Prevention of Runway Incursions」に明示されている通り、空港における安全対策向上のため、日本において Runway Safety Teams を導入すること。

特に、以下の空港において早急に Runway Safety Team を設置すること。

新千歳空港、東京国際空港、成田国際空港、大阪国際空港、関西国際空港、福岡空港、那覇空港

航空局答弁: 引き続き検討をさせていただきたい。

AGE 見解 : 現場の様々な関係者が一堂に会し、それぞれの目線で意見を交換できる協議体を持つことは、安全対策の向上に極めて効果的であると考えます。

その為、あらゆる機会を通じて要請していきたいと考えます。

皆様の声を航空行政に反映させるための活動を長期に継続していくためにも、毎年実施されるアンケートに是非ご協力いただき、私たちの活動の原動力にしていきたいと考えています。

アンケートは年1度しか実施しませんが、日常運航で気づいたことをすぐに投稿いただけるアドレス airport@alpajapan.org もご用意しておりますので、こちらも合わせてご活用願います！

以上