



## IFALPA AGE Committee Meeting 出席報告

30 Sept.-2 Oct. 2014 Bangkok

2014年のIFALPA AGE (Aerodrome and Ground Environment) Committeeはタイ・バンコクで行われました。Committeeでは通常の議論の他、スワンナプーム国際空港の管理者による誘導路舗装工事予定に関するプレゼンテーションや、EMASのメーカー担当から最新の情報報告などが行われました。また最終日には、ドンムアーン空港(旧国際空港)の視察が行われました。

### 1. EMAS (Engineered Materials Arresting System)

EMASを手掛けるZODIAC社は、日本にも継続して導入を働きかけているそうです。この程、JACBへのSurveyも終了し、国内主要10空港にリサーチをかけています。日本におけるEMAS導入は、導入に必要な規定の策定に時間を要することが予想されますが、将来的には羽田空港や成田空港への導入が期待されます。

<EMASに関する現状>

- ・ FAAの調査によると、Over Run事故の90%は70kts以下で滑走路外に逸脱している一方で、1,000ftのRESA (Runway End Safety Area)があれば70kts減速することは可能である(Dry時)、というデータがあります。このことから、FAAはEMASに対して1,000ftのRESAに相当する性能、若しくは同程度の性能を要求しています(FAA Order 52009)。仮に用地確保などで不可能な場合でも、40kts減速相当分の性能を要求しているそうです(同Order 52009)。
- ・ EMASについてICAO Annex 14 6<sup>th</sup> Editionに言及はされていますが、性能に関する記述はありません。
- ・ ICAOのデータでは、Runway Endから(60m Strip) + (90m RESA) = 150mで過去のOver Run事故のうち61%は捕捉可能であり、さらにRESA 240mでは83%のOver Runを捕捉出来るそうです。
- ・ 現在、EMASは世界86カ所に設置済みで、アジアでは中国に2箇所、台湾に1箇所設置されています。今後は日本、台湾、フィリピンなどで設置が期待されています。

### 2. Visual Aid Working Groupからの報告

<新しいHolding Position Signの提案>

⇒ ICAOでは新しいHolding Point Signの提案がされています。各空港が独自でLocal Signを作ることに比べて統一規格の策定は誤解を生じにくくするという意見がある一方、誘導路名称と間違える可能性や、Sign Boardの増加が逆に誤解を生じさせるという意見もあり、引き続き議論が必要です。



Current ICAO Signage for intermediate Holding Point



Current ICAO Runway Holding Point Signs



提案された新しいサインボード

(次頁参照)

## <誘導路名称に関する ICAO Policy 策定について>

⇒誘導路名称に関する IFALPA Policy は数年前に策定されており、これを基に、現在も ICAO の Working Group で議論が行われています。一日も早い ICAO Annex への採用が望まれます。

### **速報！IFALPA の Taxiway Naming Policy に沿って 羽田空港の誘導路名称が変更されました！**

ALPA Japan AGE 委員会は IFALPA Annex 14 に記載されている誘導路名称に関する Policy に沿って、誘導路名称が設定されるように要請を行ってきました。

⇒⇒ 「[東京国際空港 RWY34R の新誘導路名称に関わる要請](#)」 (2013 年 9 月 6 日)

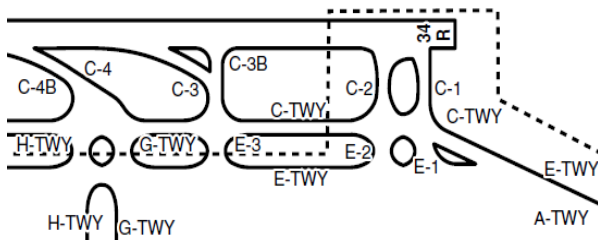
(ALPA Japan ホームページ <http://www.alpajapan.org/category/action/request/>)

去る 12 月 11 日に羽田空港 RWY34R の延伸工事が完了し、供用開始となりました。新設された誘導路は C-0 (ゼロ) でなく C-1 とされ、旧 C-1 は C-2 に改名されるなど、IFALPA Annex 14 にある Policy に沿った改名が行われました。これは 0 (ゼロ) を O (オスカー) と間違えてしまう可能性を排除し、誘導路名称における数字は全て 1 から始まることを基本とすることで、この滑走路を使用する不慣れたパイロットにとっても分かりやすく、滑走路誤進入防止に寄与するという考え方に基づくものです。

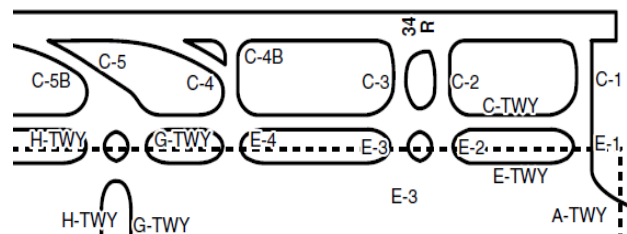
一方で、従来の C-1 から C-10、また E-1 から E-10 も全て名称変更となったために、使い慣れたパイロットや管制官にとっては当初戸惑いもあるかと思いますが、滑走路誤進入防止という目的のため、是非ご理解をお願い致します。

羽田空港や成田空港にはまだまだ改名すべき誘導路名称があり、今後も引き続き同様の取り組みが求められます。

AIP より抜粋



RWY34R 末端付近の誘導路 (14.12.10 以前)



RWY34R 末端付近の誘導路 (14.12.11 以降)

### 3. 最後に

近年、多くの新しい航空機が実用化され、その大きさや特徴も様々です。加えて交通量の増加に伴い、空港地表面での Operation が大変複雑化しています。空港自体が適切に ICAO Annex 14 に準拠していても、前記のような危険性も内在しています。これらの問題点を解決するため、ALPA Japan AGE 委員会は今後も IFALPA AGE Committee と共に取り組んでいきます。

以上

ALPA Japan  
検索



## 空港アンケート

Questionnaire click

実施中！