



## 2015年度 航空局への空港要請 主な答弁

今年度も航空安全会議の要請活動に AGE 委員会が参加しました。年末の航空安全アンケートなどを基に作成した要請書の主な内容と、それに対する答弁を紹介します。(下線部が要請内容)

### 1. 東京国際空港長要請 (2015年5月20日)、東京航空局要請 (2015年5月27日)

<羽田空港関連>

- ・ IFALPA TAXIWAY Policy に沿った誘導路名称設定 (ブランチという用語の中止等)  
⇒ 「広く航空会社から意見を聞いた」という過去の経緯を重視。「ブランチ」は「ブラボー」と混同しない為に使用しているということから、現時点で変更予定なし。現場の混乱は伝わらず。
- ・ TWY A8 から TWY A への直接進入を可能とする改良  
⇒ 回答なし。直角の A7 での離脱の場合、結果的に占有時間が長くなる事を指摘した。
- ・ TWY D5 離脱後、TWY E に繋がる誘導路整備  
⇒ 費用対効果の面で実現は不可能。橋梁部なので工事が難しい。走行経路において不安全だと判断できない。D5⇒Y と直進したい場合は、管制官に要求して欲しい。
- ・ 草刈り作業の時期について  
⇒ 限られた予算内で年 3 回の全面作業、灯火周辺は年 4 回実施。必要なら報告願いたい。
- ・ LDA APP に伴う RWY22 → RWY23 への誤進入について  
⇒ NTZ の設定があるので、管制官がモニターするシステムは確立している。RWYTIL を設置、また「IKL D1.1 まで直進しなさい」という記述が追加された、という答弁。RWYTIL はこちらが要請したものと異なり、視覚効果が全く無いというアンケートの声を伝えた。
- ・ R34R 着陸機の Wake TURB による R05 離陸機への影響、R34L 着陸直前の乱気流  
⇒ RWY05 離陸時の頻発する A/S 増減や、現場の懸念が全く伝わっていない。RWY34L についても、G/A の機数が極端に増えているわけではないため対応の予定無し、という従来の答弁に終始。
- ・ 海上空港として消火救難体制の強化  
⇒ 現時点で特に検討項目は無い。船舶の準備は知識も無く、予算も無いという回答。対応策として、同体制が整備されている香港国際空港の視察・意見交換を提案した。

<その他空港>

- ・ 新千歳空港 19L への ILS APP 設置 ⇒ 今年度末までに運用開始予定
- ・ 丘珠空港における ALS の設置、滑走路の延長  
⇒ 防衛省との共用空港であるため難しい。防衛省に要望は伝えた。
- ・ 庄内空港の滑走路延長もしくは EMAS の設置 ⇒ 用地買収が困難な状況

注目!

### 2. 大阪航空局要請 (2015年6月5日)

- ・ 小松空港、CL の設置 ⇒ 防衛省の協力が得られない状況。
- ・ 小松空港、Stop Aiming Lights、Runway Guard Lights の設置  
⇒ 平成 20 年の JAL 機誤進入事例を受け、停止線案内灯を設置済み。変更予定無し。

- ・ 但馬空港、CL の設置  
⇒ 空港管理者の兵庫県にも要請しているが、現時点で検討していない。
- ・ 福岡空港、E2 に Aiming 標識、または灯火の設置  
⇒ 今後、誘導路複線化を計画。工事完了後の設置を検討中。現在、アンケート実施中。
- ・ 福岡空港に VDGS の設置  
⇒ 新ターミナルには設置予定。機器の選定や仕様に関して、文字が小さくて見難い中部空港の様な仕様は避けるべき、空港レイアウトに起因する西日の影響を考慮した機器選定を伝えた。
- ・ 宮崎空港、誘導路 S6 の拡幅  
⇒ 大型機 (B777 以上) による IFR 機が 1 日 1 便強の現状では費用対効果から検討予定無し。
- ・ 鹿児島空港、誘導路 T7 において航空機が余裕をもってすれ違える待機場所の設置  
⇒ 着陸 34、離陸 16 の時状況で認識しているが、その他から要請がないので検討予定無し。
- ・ 那覇空港、IFALPA Policy に沿った誘導路名称の設定  
⇒ 現地の協議会で検討中。第二滑走路供用開始のタイミングで誘導路名称の改良も検討予定。
- ・ 那覇空港、新滑走路に ILS の設定  
⇒ 費用対効果から新滑走路には新 RWY18 に PAR、新 RWY36 に On set ILS 設置予定との答弁。PAR APP は性能が高くないことから、引き続き新 RWY18 への ILS の設置を強く要請した。
- ・ 現 RWY 18 に ILS の設定  
⇒ PAR で機能していると判断している。費用面から検討は難しい。



### 3. 国土交通省航空局要請 (2015年6月9~10日)

- ・ パイロットと救難救急隊が直接通信出来る体制  
⇒ ICAO Doc9137 で直接通信が「推奨」になった。今後、手順等の検証等、運用の必要性を考慮。
- ・ ICAO Annex 19 に基づく、RST (Runway Safety Team) の設置  
⇒ 安全管理システム (SMS) を導入し、その中で課題等を持ち合い、対策を共有しており、項目として一定の要件を満たしているので現時点で設定の予定は無い、という答弁。ICAO が 2030 年までに全ての空港に RST 導入を検討している旨を紹介し、SMS で求められる要件から大きく乖離している現況を伝えた。
- ・ 大阪空港 Hold Short Stop Line の用語廃止  
⇒ RWSL の運用が始まったことを受け、従来方式に戻すことを検討予定。日程については未確定。

### 4. 要請活動を振り返って

本年度の要請活動では、新千歳の ILS 19L が今年度中に供用開始などの前進回答もありました。一方で、現場の声が正確に伝わっていないことが今年も露呈し、まだまだ課題は多く残ります。継続して当該空港の空港管理者に直接要請を行う事、また航空局の方々に諸外国の状況やアイデアを伝えることは大変重要であると再認識しました。AGE 委員会では現場の声をアンケートの実施や HP による投稿で集め、要請活動という形で航空局や空港管理者等へお伝えしていますが、各航空会社の運航部門にその声をあげることも必要だということを感じました。

以上

(今年度、航空局等へ要請した内容を航空安全会議の HP に全文掲載しています)

[http://jfas-sky.jp/category/request/request\\_2015/](http://jfas-sky.jp/category/request/request_2015/)

