



IFALPA AGE COMM MTG in Frankfurt 出席報告

1. はじめに

2018年10月23日～25日、フランクフルトにある Vereinigung Cockpit e.V. (German ALPA) において、IFALPA AGE Committee Meeting が開催されました。出席者は18名、ALPA Japan からは AGE 委員長と AGE 委員の2名が出席しました。

IFALPA AGE Committee は、パイロットの立場から「誘導路名称に関する設置基準」を策定し、長い間 ICAO にその採用を働きかけてきました。今般その努力が実り、ICAO Annex 14 に採用されることが正式に決定されたとの報告がありました。

その他の主な議題の概要と、昨年12月に発生した EMAS (Engineered Materials Arresting System) の事例も併せて報告します。

2. TWY Naming PolicyがICAO Annex 14に採用

ICAO Annex 14 に記載されている誘導路の名称に関する記述は大変少なく、空港管理者は各々の考え方に基づいて誘導路名称を設定してきました。そのため、国毎に誘導路名称の設定方法が異なり、同じ国の中でも設定方法が各々異なるケースが存在するなど、パイロットにとって間違いを誘発しやすい＝誘導路誤進入を引き起こす可能性が高いことが問題視されてきました。

IFALPA AGE Committee Meeting では、「パイロットや管制官にとって理解しやすく、また空港管理者にも理解される誘導路名称の設定とはどんなものか」という議論を行い、「IFALPA Taxiway Naming Policy」を策定し、ICAO にその採用を働きかけてきました。

長い議論の結果、多少の修正が反映された新しい「誘導路命名法」の最終案が ICAO から発表されましたので、詳細をご紹介します。

Taxiway Nomenclature (誘導路命名法)

誘導路名称は、その空港に不慣れなパイロットのために、方向や道順が単純化される様、似通ったパターンにしなければならない。また、首尾一貫したこの命名法を通じて、適切な誘導路名称がパイロットの滑走路に対する状況認識力を向上させ、滑走路誤進入の確率を低下させることに繋がるようにしなければならない。次に示す原理原則は、誘導路に名称を設定する際に

使用しなければならない。

(注：空港の拡張による誘導路名称の調整作業を最小限に抑えるため、いくつかの誘導路名称を残しておくことを考慮すべきである)

- a) 誘導路名称の命名については、空港使用者、管制、国、航空会社が連携し、注意深く考慮する必要のある複雑な問題である。
- b) 誘導路名称の命名は、明確かつ論理的で、パイロットと管制官にとって利便性のあるものでなければならない。
- c) 誘導路名称は1つの文字を使用すべきである。アルファベットの I、O、X は、数字の 1、0 や閉鎖の印と間違える可能性があるので使用しないこと。誘導路の数が、使用可能な文字を超えてしまった場合には、AA、BB 等の同じ文字を続けて使用してもよい。但し、Inner や Outer の使用は推奨しない。
- d) 使用されるアルファベットは、その空港において一度だけの使用に制限するべきである。
- e) 誘導路名称の文字を割り当てる場合、空港の端から始め、一方から他方へと首尾一貫した順序で命名するべきである。(例:東から西、北から南、時計回り、反時計回り)
- f) 主要なルートを構成する誘導路においては、例えば A、B、C のように1つの文字だけを使用するように制限するべきである。主要な誘導路については、それが枝分かれしない限りカーブしていても良い。
- g) 滑走路に平行する誘導路名称は、1つのアルファベットで表記されるべきである。
- h) 滑走路と繋がる誘導路名称は、アルファベットと数字で命名されるべきである(例:A1、A2、A3...A12)。
番号付けにあたっては、滑走路の末端から始まり、1 から番号を飛ばすことなく順番に逆側の終端まで命名するべきである。命名にあたり、使用頻度の高い滑走路の側から始めるべきである。1つの平行誘導路から派生する誘導路が2つの滑走路に接続する場合、接続する誘導路の数字は、一方の滑走路側から順番に命名し、その後、次の滑走路側を命名するべきである。
- i) 「LINK」と数字の組み合わせ(例:LINK01、LINK02...LINK22)は、2つの主要誘導路の間で使うことができる。
- j) 誘導路が滑走路と交差する場合は、滑走路を挟んでそれぞれ違う文字にするべきである。
- k) 標準地上走行経路 (=Standard Taxi Routes) は、通信の混雑解消や地上走行の経路予測に役立つことから、然るべき ATS 機関が設定することが望ましい。

※あくまで最終案ですので、多少の変更の可能性があります。

2. その他の議題

<ICAO Visual Aid Working Group>

2019年9月に開港を予定している北京大興国際空港が、北京中心部から南方50キロの場所に建設されています。当局からの正式な発表はないものの、計画通り進めば、将来的には7本の滑走路で運用される予定です。その多くが平行滑走路となる可能性があることから、パイロットにとって分かりやすい滑走路番号が設定されるよう働きかける必要があります。IFALPA AGE Committeeでは、これらの動きを念頭に置きながら、平行滑走路における滑走路番号の設定の仕方について、引き続き議論を行いました。

<ICAO Rescue and Fire Fighting (RFF) Working Group>

世界各国では、貨物機やGeneral Aviationが就航する場合のRFFカテゴリーの緩和について、引き続き議論が行われています。IFALPA AGE Committeeでは、このRFFカテゴリーを緩和するにあたって、その根拠が妥当であるか議論しました。

過去の大きな事故では、適切なカテゴリーを有していても消火剤不足や消火機材の不足が発生していたことや、ICAO Doc 9137 Airport Service Manualに記載はあるものの、現状では空港の消防隊員への教育が不十分であること等の理由から、RFFカテゴリーを緩和する前に解決すべき問題がまだ残っていると結論づけられました。

<Runway Safety Team (RST) >

IFALPA AGE Committeeでは、Runway Safety Team[※]において活発に議論できる人材を育成するため、5年ほど前まで「Airport Liaison Representative Training」を提供していました。その後、更に良質なコースを構築し、初めてRSTを勉強するパイロットや、RSTについて講義ができる人材の育成まで、幅広い目的に対応することを可能にするため、トレーニングカリキュラムを見直した結果、今般「Representative Course」、「Coordinator Course」、「Mentor Course」の3コースが新たに設定されることになりました。

この新カリキュラムに基づいた「Representative Course」が、2018年11月にタイのバンコクで開催されることが決定していたこともあり、今Committeeでは講義内容の最終確認作業を行いました。

※ Runway Safety Team : 飛行場の安全性を向上させるため、管制官・パイロット・空港管理者など、ICAO RST Handbook で詳細に決められている安全に関わる全関係者が参加し、Risk 分析と評価を実施する各空港単位の組織のことを言います。

3. 番外編 EMAS事例紹介@バーバンク、米国

EMAS (Engineered Materials Arresting System) とは、滑走路をオーバーランする可能性があ



る航空機を大きく損傷させること無く確実に減速させ、安全に停止させる装置=Arresting System のことを言います。この EMAS によって航空機が大事故を免れた事例がありましたので、ご紹介します。

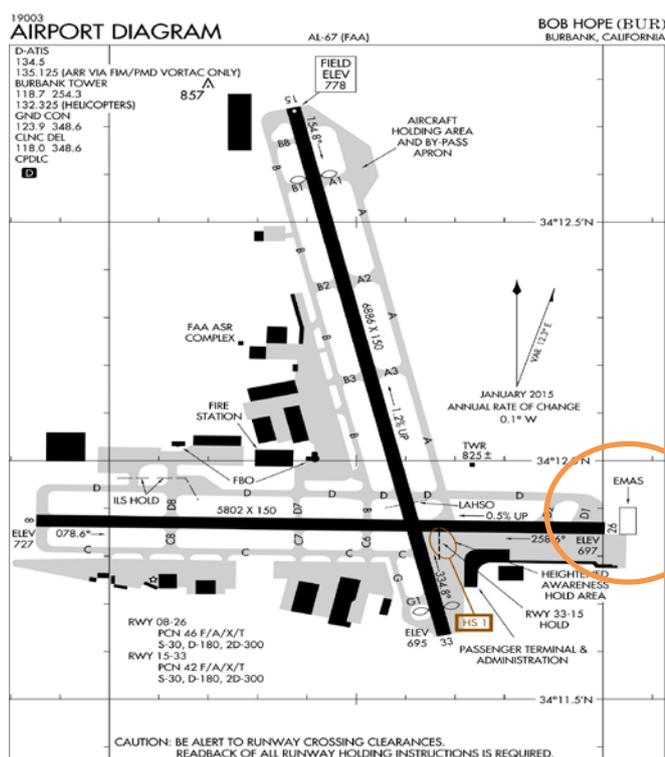


2018年12月6日午前、米国のロサンゼルス近郊にあるハリウッド・バーバンク空港において、オークランド発のサウスウエスト航空 B737 型機が RWY 8 へ着陸時、滑走路をオーバーランしました。

しかし、滑走路端に設置された EMAS によって捕捉されたこと

から安全に停止し、乗客乗員 117 名に怪我人はいませんでした。また、機体も軽微な損傷で済んだとのことです。上の写真は、Nose Gear が EMAS によって捕捉された当該機の様子です。

写真のように、EMAS の捕捉力には目を見張るものがありますが、この EMAS を有効活用するには、パイロットが Approach Briefing 等で EMAS の有無を相互確認し、万一滑走路を逸脱しそうになった時には横方向に避けることなく、滑走路終端へ真っすぐに進路を取ることが非常に重要になります。



この空港をチャート上で見ると、EMAS が滑走路末端から離れた場所にあるように見えますが、実際は滑走路末端と接しています。こうした表記はパイロットに誤った情報を植え付けることになるため、改善が必要です。

引き続き、IFALPA AGE Committee では他の Committee とも連携し、Airport Chart への表記だけでなく APP Chart にも EMAS 表示を入れる等、パイロットにとって分かりやすい表記にすることを求める活動を継続していきます。

4. 最後に

日本では、就航便数の増加に伴う滑走路の新設や、それに伴う誘導路及び駐機場の変更が現在も進行しており、空港環境は今後も大きく変化していくことが予想されます。

ALPA Japan AGE 委員会は、その変化がパイロットの視点から見ても適切なものになるよう、今後も各関係機関に提言を行います。また、IFALPA での活動を中心に、その他種々の会議体においても世界の動きや様々な情報を収集し、空港環境の安全性向上に取り組んでいきます。

今後の活動に、パイロットの視点での貴重なご意見やアイデアが重要です。是非積極的に ALPA Japan HP にアクセスして、忌憚ないご意見やアイデアをお寄せ下さい。よろしくお願ひします！

以上



The image shows a search bar on the left with the text "ALPA Japan" and a blue button labeled "検索" (Search) with a mouse cursor pointing to it. To the right is a banner for an "Airport Survey" (空港アンケート) featuring an airplane silhouette. The banner text includes "Questionnaire click" and "実施中!" (Implementation in progress!).