



2016年12月12日  
日乗連発第40-13号

近藤 尚樹 那覇空港事務所長

Air Line Pilots' Association of Japan  
議長 舘野 洋彰

## 那覇空港新誘導路形状および名称案に関わる要請書

IFALPA (International Federation of Air Line Pilots' Associations) は世界 100 カ国、約 10 万人のパイロットの声を広く伝える役割を果たしており、ICAO (国際民間航空機関) の恒久オブザーバーとしての活動も幅広く行っています。

Air Line Pilots' Association of Japan (ALPA Japan) は日本において IFALPA の会員として活動している唯一の組織であり、航空の安全に関する活動を日本内外で幅広く行っている団体です。

我々は過去数年に亘り、誘導路名称について「『IFALPA POLICY』に基づいた誘導路名称の設定」を提唱してきました。これは、現在の ICAO Annex で挙げられている Naming Policy では不十分であり、IFALPA が提唱し、ICAO Annex への採用が検討されている IFALPA POLICY の方がより具体的であるということが最大の理由です。

現在、那覇空港の滑走路増設に伴う誘導路新設及び誘導路名称の計画案が AOC 等を通じて開示されている状況ですが、IFALPA POLICY に照らし合わせて不十分である部分や、パイロットの「声」が適切に反映されていない部分、さらには誘導路増設に伴う不安全拡大の懸念がある部分があると ALPA Japan は判断し、下記のように要請致します。

### 記

#### 1. 誘導路形状 (レイアウト) について

W3、W3C、E4、そして E4C 誘導路エリアはパイロットにとって非常に分かりにくいレイアウト及び名称で混乱を招く可能性があるため、次のように変更すること。

- ・ 現在の滑走路を横断する誘導路の新設については、J1 (要請案では N) から直進する形状ではなく、J2 (要請案では S) から直進するレイアウトとすること
- ・ 原案の W3C および E4C の新設案は廃止とすること

その結果、新滑走路へ着陸する航空機は S から延びる誘導路を直進し、高速離脱誘導路を横切ることなく滑走路を横断し、もう一方の高速離脱誘導路も横切らずに A TWY へ入ることになる。原案の高速離脱誘導路 2 本を縦断するレイアウトでは、その周辺が非常に複雑となり、誘導路名称も入り組んで分かりにくいものとなってしまいう懸念がある。今回提案する形状にした場合、形状はシンプルとなり誘導路名称もシンプルにすることが出来ると同時に、原案と同様のトラフィックフローが確保出来る。なお、新設誘導路 (要請案では W5/E5) と高速離脱誘導路 (W4/E5) の結合部分は、誘導路の拡幅を実施することでシンプルなレイアウトとすること。

2. J1 および J2 について

J1 と J2 は主要誘導路 (頻繁に航空機が通行し、管制指示も頻繁に行われる誘導路) であることから、アルファベット 1 文字の N と S にすること。

3. L について

HND、NRT では通称「A RWY」の平行誘導路は A、「B RWY」の平行誘導路は B としており、KIX でも同様の名称案を要請している。それに合わせて L は B とすること (日本の空港における平行誘導路名称は設置基準が不統一であることから、これを機に出来るだけ統一させる)。それに伴い、現行の B は C に変更すること。

4. 新滑走路に接続する誘導路について

上記 3. に合わせて T1 から T9 は B1 から B9 に変更すること。

5. E1 から E10 について

E4C は廃止、E8S は E10、E9 は E11、R36 末端の E10 は E12 とすること。原案にある E8S というアルファベット+数字+アルファベットの組み合わせは管制指示を受けるパイロットにとって間違いのもととなるため、アルファベット+数字のみとすること (例えば東京国際空港の B5/B5B、中部国際空港の B6/B6N はパイロットの聞き間違いが発生しており、パイロット・管制官双方にとって Threat となっている。そのため管制官は外航機を中心に多くの「言い換え」を実施している)。

6. W1 について

W1 は滑走路を交差して国際線ターミナル、貨物ターミナルエリアに向かう航空機は E1 へ、国内線ターミナル方面に向かう航空機は E2 へ向かうことから W1 には明らかに 2 つの誘導路名称が必要であり、実際に誘導路中心線は 2 本存在する。そのため、W1 は W1 と W2 の 2 名称とすること。

7. W2 から W5 について

上記 1. 及び 6. に基づき、W2 は W3、W3 は W4、W3C は廃止、J2 (この要請案では S) から延伸する誘導路は W5、W4 は W6、そして W5 は W7 とすること。

8. B (原案では B4 から B1) から W1 へ続く誘導路について

W5 (新 W7) と B は確実に旋回するので別名称にするべきだが、B と W1 は非常に緩やかな旋回でほぼ直進と考えても問題無い形状となっており、統一して C とすること。これは直線誘導路の名称が途中で変わることによる混乱を避けるためである。また C は上記 6. で示した W2、W1 への旋回部分までとすること (なお B4 から B1 は B に統一される予定ということから、今回の要望案では C のみとしている。A TWY と同様に、細分化する必要がある場合はそれを許容するものとする)。

9. R について

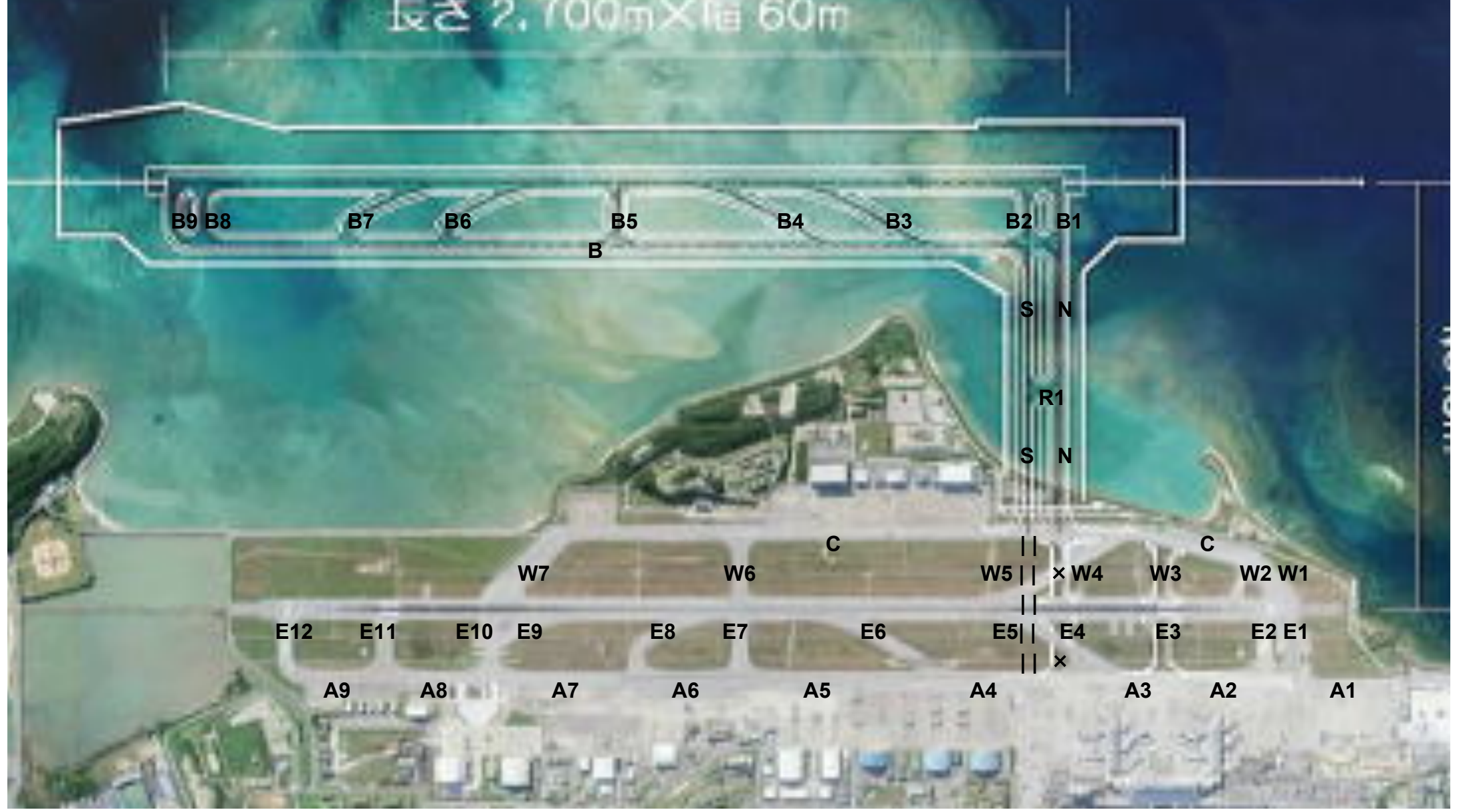
R は主要誘導路ではないため、R1 に変更すること。

以上

<次頁以降に「新誘導路形状および名称案」と「解説」を掲載しました>

# ALPA Japan が提唱する新誘導路形状および名称案

長さ 2,700m × 幅 60m



## 解 説

### 1. 誘導路名称のみならず誘導路形状についても要請した理由

従来の空港における誘導路名称の策定は、ほとんどが管制官によって実施されてきました。その結果、羽田空港や成田空港においてパイロットにとって混乱を招きやすい誘導路名称となるケースが現在でも多く見られます。今般の那覇空港における誘導路名称案に関しては、施行まで時間がある今回のタイミングにおいて、同じ過ちを繰り返さないためにもパイロットの声を集約して航空局へ届ける必要があると考えました。限られた時間の中で出来るだけ多くの声を集め、それを分析し、名称をご提案させていただく準備を進めてきました。

その過程において、Runway Safety、つまり滑走路付近における安全確保を考え、Runway Incursion 等を防止するにはまず全体のレイアウトを考えるべき、という根本に立ち返って議論をし、そして適切な誘導路名称案をご提案すべきということでもとまりました。その結果、誘導路形状についてもご提案をさせていただくことになりましたことをご理解いただければと思います。

今回のような取組みを通じて、パイロットだけでなく管制官や空港当局の皆様にとっても分かりやすく利用しやすい、そして高レベルの安全を達成出来るような空港作りについて今後をご提案していきたいと考えています。

### 2. IFALPA POLICY とは？

IFALPA (International Federation of Air Line Pilots' Association、国際定期航空操縦士協会連合会) は、ICAO の恒久オブザーバーとして世界のパイロットの「声」を集約し、ICAO Annex へそれらを反映すべく ICAO に対して意見具申している国際団体です。

IFALPA は ICAO Annex の全分野に渡って議論を行い、数多くの IFALPA POLICY を策定しています。そしてその多くがこれまで ICAO Annex に反映させてきた、50 年以上の長い歴史を有しています。

IFALPA を構成する委員会の一つである AGE Committee (Aerodrome Ground Environment、飛行場環境委員会) は、パイロットにとってシンプルで理解しやすく、間違えにくい誘導路名称を付加することを空港管理者に求めるため「誘導路名称に関する『IFALPA POLICY』」を策定し、ICAO Annex に掲載することを長年に渡って意見具申しています。なぜなら、現在の ICAO Annex14 に掲載されている Naming Policy は極めて少ないこと (Annex14 para 5.4.35 and 36) から、空港によって Naming がまちまちで差異が大きく、Runway Incursion や Taxiway Incursion、Confusion が頻発しているためです。

IFALPA が Taxiway の Naming Policy について ICAO へ具申している一方で、ICAO Annex にそれが採用されることを必ずしも歓迎しない考えの方々が存在することもまた事実です。そのため、IFALPA POLICY が ICAO Annex に採用されることになったとしても、全てをこれに統一することが現状では難しいことも理解しています。

しかしながら今回のケースのように、空港全体の誘導路名称を変更する場合には出来るだ

この POLICY に準じて名称を決定することが望ましいことは言うまでもなく、また従来の誘導路名称を一部残すことは利用頻度の低いパイロットにとっては反って混乱を招くことから避けるべきであると考えます。

### 3. ALPA Japan とは？

ALPA Japan は IFALPA に所属し、世界の動向を把握しながら活動する日本のパイロット団体として活動しています。ALPA Japan は、ICAO と IFALPA の関係を中心とした世界の航空界を俯瞰しながら、日本の航空全体に対して日本のパイロットの視点で意見具申をしていくことを目標に日々活動を行っています。

ALPA Japan は利害関係者の方々との話し合いを重視しており、全ての関係者が十分に理解し合って空港作りを行っていくことによって日本の空の安全をより強固なものに出来ると考えています。

日本の空港は数が多く形状も似たものとなっていることから、国内他空港と出来るだけ名称を統一した方がパイロット（本邦航空会社だけでなく、海外航空会社も同様）にとって間違いが起きにくく使いやすくなる、という声はパイロットの現場で良く聞く内容です。そういった声を関係者の皆様にお伝えするのも、ALPA Japan のミッションであると考えています。

今回の那覇空港誘導路形状および名称案に関する要望案を提出するにあたり、空港管理者の皆様と丁寧に話し合うことによって、間違いが起きにくく、安全で使いやすい那覇空港を共に実現したいと考えています。

以上