

ATEC-技-14-080
平成 27 年 3 月 31 日

国土交通省航空局
安全部安全企画課長
松本 大樹 殿

公益財団法人航空輸送技術研究センター
事務局長
(航空安全情報自発報告制度運営者)
宮下 徹

平成 26 年度航空安全情報自発報告制度に基づく提言について

平素より当法人が行う航空安全情報自発報告制度 (VOICES) の運営に対しご理解賜り厚く御礼申し上げます。

平成 26 年度、VOICES に寄せられました航空安全情報について分析検討 WG 及び分析委員会において検討した結果、「航空安全プログラムの適用に伴う安全情報 (自発報告) 分析業務仕様書」2.3(3)項に従い別紙の安全対策を提言させていただくことといたしました。つきましては提言の内容についてご検討のうえ御高配賜りますようお願い申し上げます。

【提言 1】

羽田空港において、W Taxi-way を南進してきた航空機が Spot5R へ進入する際に H Taxi-way を通過する航空機との間隔が十分に確保されない場合があるので、翼端接触などの航空機接触につながる恐れがある。H Taxi-way に近づくことなく Spot 5R への進入を容易にするために Spot 5R へのエプロン誘導線を変更することについて検討願いたい。

【背景説明】

W Taxi-way を南進してくる場合、夜間や雨天時には W Taxi-way から Spot 5R への進入開始の判断が難しく、確実に Spot5R へ進入するためには、W Taxi-way の延長上にある Spot 5R の文字付近まで走行後、Left Turn して Spot に入ることになる。この場合、H Taxi-way を通過する航空機がある場合、間隔が十分に確保されず、翼端接触などにつながる恐れがある。今回の報告事例では W と並行する A Taxi-way を走行してきた航空機が、H Taxi-way に入ってきたため、5R へ入る航空機が停止することにより間隔を確保している。当該 Spot は、毎日使用されており、かつ、H Taxi-way を通過する航空機も多数あることから、航空機接触のリスクが常に存在している。Spot 5R へのエプロン誘導線を変更することによりこのようなリスクを回避できるものとする。

関連報告内容については、添付の [FEEDBACK No. 2014-001](#) 項目 3 を参照して下さい。

【提言 2】

成田空港到着機への管制指示において、使用する Runway および Approach 経路の変更が多く発生している。このような変更は運航乗務員のワークロードを高めヒューマンエラーにつながる可能性があるが、このような運航者側の状況及び管制側における管制指示の背景等の状況について相互に理解することがリスクの低減に寄与すると期待されることから、成田空港に関係するエアラインおよび管制関係者が集まり、現状認識と相互理解を深めるための意見交換会を開催することについて検討願いたい。

【背景説明】

成田空港での着陸において、Runway および Approach 変更の頻度が多く、運航乗務員のワークロードが高くなりヒューマンエラーにつながる可能性が高くなっている。

経路変更等に伴う FMS への入力行為による操縦士 (PM) の Headdown の機会が増え、

(別紙)

重要な業務である Outside Watch や計器のモニター業務への影響も懸念される。このような運航者側の状況と管制側の状況について、成田空港に関係するエアラインおよび管制関係者が集まり意見交換を行うことにより、現状認識と相互理解を深めることがリスクを低減し安全性の向上に有効と考える。

関連報告内容については、添付の [FEEDBACK No. 2014-001](#) 項目 2, 8、[FEEDBACK No. 2014-002](#) 項目 25, 29 を参照して下さい。

【提言 3】

成田空港での Taxiing において、誘導路および Taxi ルートの間違いが発生している。成田空港の Taxi-way が複雑であり、ヒューマンエラーにつながる恐れが高くなっていることから、成田空港に関係するエアライン、管制および空港管理関係者が集まり、このような状況についての現状認識と相互理解を深めるための意見交換会を開催することについて検討願いたい。

【背景説明】

成田空港での誘導路および Taxi ルートの間違いに関する報告が多く出されている。その多くが、Pilot が事前に注意したにも係わらず間違えた、もしくは間違えそうになったというものとなっており、これは成田空港の Taxi-way の構造が非常に複雑であるという背景があるが、具体的なハザードを特定し、その影響(リスク)を低減する取り組みを検討していくために、空港関係者・管制および運航者が集まり意見交換を行うことが有効と考える。

関連報告内容については、添付の [FEEDBACK No. 2014-002](#) 項目 9, 17, 21, 38, 41 を参照して下さい。

以上