

【平成27年度提言への対応状況】

提言への対応状況は以下のとおりです。国土交通省航空局 平成28年度航空安全プログラム実施計画より抜粋。

提言1：成田空港および羽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 経路の変更は安全上やむを得ない場合に限定し関係者間で改善に向けた対応について検討すること。

航空局安全部、交通管制部、航空会社及び定期航空協会の関係者をメンバーとするワーキンググループを設置して、運航乗務員のワークロード及び管制官の運用状況について調査し、加えて、平成29年2月に東京空港事務所で開催された平成28年度関東ブロック合同管制技術交流会において、「進入開始後の滑走路変更について」のテーマで、運航乗務員と管制官によるパネルディスカッションを実施した。

その結果、進入開始後の滑走路変更は、安全かつ整然とした交通流確保のため行うことがあるが、さらなる安全確保のため、運航乗務員と管制官の意思疎通と相互の業務をより認識することとし、上記パネルディスカッションの内容等を、管制や航空会社の安全誌等で、運航乗務員及び管制官に対して広く周知することとした。

提言2：羽田空港において運航乗務員による Taxi 指示の誤認が多く発生している。現行の Taxi 指示方法や Taxiway 呼称の適切性について適宜見直しを行い、改善が必要と判断されるものについては関係者間で、改善に向けた具体的な対応について検討されたい。

提言2について、東京空港事務所から、地上走行にかかる運用方式や誘導路名称について改善が必要と判断する場合には、関係者も交えて具体的対応を検討していくこととしたいという回答があった。

なお、提言の中で指摘のあった3つの具体例については、以下のとおり（具体例の詳細は、航空安全情報自発報告制度（VOICES）ウェブサイトの2015年度提言参照 <http://www.jihatsu.jp/>）。

誘導路P7のデザインに起因する指示誤認については、事務所においても同様の事例が報告されたため、平成28年9月にP7誘導路の一部をP9への名称の変更を行った。

管制指示における、誘導路名称の一部省略による指示誤認については、明らかに通らな

ければならない誘導路を走行する場合、その誘導路名称は省略できる規程があり、航空会社とも相互理解が得られている。したがって、引き続き、航空会社とは意見交換会等を通じ、相互理解を深めていくこととする。

誘導路D3B（デルタ・スリー・ブランチ）について、ブランチをブラボーと管制官が発音することがある件については、外国航空会社には即座に伝わらない場合もあるため、敢えて「ブランチ」ではなく「ブラボー」と呼ぶ場合もある。なお、2020年オリンピック・パラリンピック関連施設整備に伴い、ブランチ呼称を使用しない誘導路名称への変更を検討している。

以上