

## 【令和3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 令和5年度航空安全プログラム実施計画より抜粋。

提言：

### 【1】 管制官等による自発報告制度の活性化のための提言

- ・大型機からの投稿には、管制官とのコミュニケーションに課題がみられるものが少なくない。操縦士からは多くの自発報告が挙げられている一方、管制官等からの自発報告は、年間数件レベルに留まっている。報告された課題の解決には、管制官等による自発報告の活性化および操縦士と管制官の双方向の理解促進が必要であるため、VOICESの活用を検討すること。

### 【2】 複数の滑走路および進入方式を有する空港におけるタイムリーな情報更新等に係る提言

- ・複数の滑走路および進入方式を有する空港においては、気象条件の変化に伴いイニシャルコンタクトで想定と異なる滑走路が指示され、タスクの重なるアプローチでさらにワークロードが高まったとの投稿が寄せられている。余裕のある時期に変更を把握することができれば操縦士のワークロード低減に有効であるため、事前通知等タイムリーな情報更新方策を検討すること。

### 【3】 滑走路中心線標識等の滑走路標識の視認性を適切に確保するための提言

- ・関西空港の滑走路嵩上げ工事に伴い、灯火類や標識等が一部利用できない状況の中、夜間降雨時の離陸において滑走路中心線標識がほぼ見えない状態で左右滑走路灯や滑走路末端灯を参考に離陸した旨の投稿が寄せられた。本件は、空港会社により迅速に対応措置が取られたが、他空港においても同様な状況が報告されているため、すべての空港において、滑走路中心線標識などの滑走路標識の視認性が適切に確保されるよう提言する。

### 【4】 平成30年度にあげた以下の2件について、更なる対応を検討する提言

#### (1) 着陸直後の航空機への適切なATC指示タイミング徹底のための提言

- ・平成30年度の提言後、航空局において様々な取組がなされているが、着陸後の離脱誘導路の指示タイミングと誘導路の構造によって、離脱地点を間違えかかったという投稿が寄せられている。着陸直後はクリティカルかつワークロードが高いフェーズであるため、離脱誘導路を指示する必要がある場合は着陸進入中での実施を基本とし、着陸中の離脱誘導路の指定は可能な限り行わず、やむなく指示する場合においても必要最小限とすること。

#### (2) AIPへのホットスポットの公示に係る提言

- ・平成30年度の提言後、羽田空港においてホットスポット情報がAIPで公示されるようになったが、他の空港への展開がみられていない。成田空港においては、Taxiway誤認あるいは誤認しかかった事例が複数投稿されている。成田空港や他空港においてもホットスポットとなり得る箇所があれば、非常に有益な情報となることから、積極的にAIPへ公示し周知を図ること。

対応（概要）：

- 【1】 安全管理責任者会議において、組織としてVOICESへ投稿することの周知を行ったほか、航空局内で開催される安全セミナーや安全講座の場を活用し、VOICESによる効果について解説を行い、投稿の呼びかけを行った。また、機関紙「アシスト」に寄稿し、各官署の安全管理担当者へ対応を呼びかけた。さらに、官署に対する監査の場において、管理職等に直接、VOICES投稿を依頼している。
- 【2】 使用滑走路・進入方式の変更などの周知方法に関し、管制官とパイロット間で意見交換を行う場を活用し、有効かつ実現可能な方策について引き続き検討する。
- 【3】 提言において標識が薄く見えづらいとされた2空港について、小松空港はR4年4月、新石垣空港はR5年1月に塗り直しを実施し対応済み。また、旧標識を消す塗装が剥がれ分かりにくいとされた八丈島空港の旧滑走路標識については、令和4年1月に消去のための再塗装を実施した。さらに、滑走路標識の視認性の確保（標識の塗り直し）について、全ての空港管理者へ本事例を水平展開するとともに、引き続き、定期検査等において確認していく。
- 【4】 (1) 管制官とパイロット間で更なる相互理解を促進するために、意見交換を行う場において課題等について議論を深める。なお空港によっては、RST（Runway Safety Team）を活用することも検討する。  
(2) 成田空港の空港管理者、管制機関などに対し、空港の安全を討議する会議体等の場でホットスポットの公示について検討するよう、働きかけを行った。成田空港以外の空港においてもハザードマップの作成状況を確認し、HS情報のAIP公示を働きかける。

以上