

【令和4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6年度航空安全プログラム実施計画より抜粋。

提言：

【1】 類似コールサインに関する提言

平成29年度に類似コールサインに起因するヒューマンエラー等の発生リスク低減に向けた更なる対応について提言したが、今年度も類似コールサインに関して5件の投稿があった。運航上のリスクが高い状況であると判断したため、以下の対応について検討するよう提言する。

①管制機関、航空会社が協力し、類似コールサインを低減する取り組みを行うこと

②類似コールサインに起因するヒューマンファクター等の発生リスク低減に向けたさらなる対応を行うこと

なお、具体的な対応としては、以下を含めること。

・同一管制域内に類似コールサイン機が存在する場合、これを通知し具体的な注意喚起を行う。

（例：“XXX（コールサイン）, Caution Similar Call Sign”等）

・同一管制域内に類似コールサイン機が存在する場合、Suffixをつける、または便名の読み方を工夫するなどの対応を行う。（平成29年度での提言に対する対策として示されているが、更なる促進と普及が望まれる。）

【2】 関西空港のRoute 1、Route 2 Taxi 経路に関する提言

関西空港のRoute 1、Route 2 Taxi 経路について、間違えやすいとの投稿が複数寄せられている。Route 1 がJ4 経由、Route 2 がJ3 経由と数字の関連性が乏しいことや、Taxiway 名称による指示であったりCoded Route ID を使用した指示であったりと管制官によって指示表現が異なることにより、特に滑走路離脱時においてパイロットが瞬時に判断することが難しい状況となってしまうことが誤認する要因であると思われる。

については、Coded Route ID の名称変更（例：Route 1⇒Route 4、Route 2⇒Route 3）など、誤認防止に必要と思われる対策の検討を提言する。

【3】 後方乱気流の発生事例の共有と対応に関する提言

羽田空港RWY34R への着陸機通過後のRWY05 離陸機に対する後方乱気流（Wake Vortex）の影響、およびRWY34L 横断機によるRWY34L 着陸機に対する後方乱気流（Jet Blast）と思われる事象について投稿が寄せられている。

このような後方乱気流による影響はRunway Excursion 等の重大事象につながる可能性があるため、Runway Safety に対する継続的な監視ならびに管制と事業者間で発生事例の共有と対応を検討する場の設定を提言する。

【4】 セントレア空港のVDGSの視認性改善を求める提言

セントレア空港のVDGS について、機種によっては停止線位置がVDGS から遠くに設置されておりVDGS の表示が小さく見えにくい状況であり、停止線をオーバーしてしまうリスクが存在している。スポットインにおける機材損傷や人身災害等を未然に防止するためにも、VDGS の視認性について改善するよう提言する。

【5】 福岡空港のGP Hold Line に関する提言

福岡空港のGP Hold Line に関する投稿が複数寄せられている。空港によりGP Hold Line の表示に違いがあるのはスレットになり得ること、マーキングそのものが細く視認性に問題があるなど改善が望まれる。ついては、必要な対策を検討するよう提言する。

(例：羽田空港と同様、GP Hold Line 手前に『GP HOLD』のMarking を設置するなど。)

対応（概要）：

- 【1】 サフィックス付加及び数字の普通読みの更なる促進、並びにヒアバックの徹底を周知する。過去の事例（F E E D B A C K等を参照）を教育訓練に活かすことで意識付けを強化する。合わせて、他国の例（同一周波数内の航空機に対し、類似コールサインに関する注意喚起を行う。）の紹介を行う。パイロットと意見交換を行い、意識の共有を行う。（例：技術交流会を活用する）
- 【2】 管制官によって指示内容が異なるケースがある点については、統一した指示を行うよう周知を行っており、現在はA I PにおけるRoute ID名称で指示している。なお、本設定は事前に運航者を含む関係者から意見を伺い、調整した上で決定したものであり、経路名を変更することが新たなリスクとなるおそれがあることから、経路名は現状のままとする。
- 【3】 航空会社運営協議会（A O C）、ランウェイセーフティチーム（R S T）などの場を活用し、関係者間で情報共有及び意見交換を行うよう働きかける。
- 【4】 中部空港において、令和6年度にV D G S装置の更新工事が完了。残距離表示の数字が2 倍の大きさ（面積比4 倍）となった装置を令和6年3月より運用。（羽田などと同等表示）
- 【5】 G P停止線標識については、現行の基準では規定されておらず空港毎の判断で設置されており、統一化されていないことから、標識の規定化に向けた検討を行い、統一化を図るべく、令和6年3月に基準改正を行った。

以上