

## パイロットならびに管制官から出された主な意見の要旨

### (パイロット)

- ・ 欧米の空港と比較して羽田は到着機同士の間隔にはまだ余裕があるように感じる。
- ・ 羽田は Heavy 機が多く、欧州では Medium 機が多いという空港の特性の違いがある。
- ・ 現在の羽田でも Heavy 機の後方で Medium 機で飛行していて後方乱気流の危険を感じることはない。
- ・ 欧米では、先行機との間隔が開いている場合には、増速を積極的に指示する等速度調整を日本に比べ頻繁に指示しているように思う。
- ・ 仮に先行機との間隔が詰まった場合には着陸復行すれば問題ないと考えているが、そもそも現在の羽田で 1 時間あたり 1 便増加させることによって着陸復行が増えることになるとは思わない。
- ・ あらかじめ離脱誘導路を想定し、ほぼ想定通りの誘導路から離脱することを心がけており、滑走路占有時間短縮に努めている。
- ・ 滑走路離脱時の動きは航空機によって様々であるが、着陸の間隔については十分な間隔があると思う。

### (管制官)

- ・ 技術的には増枠は可能。
- ・ 確保すべき管制間隔が変わるものではなく、技術的に求められるものは変わらない。
- ・ 一方で、以下の点については十分な配慮が必要である。
  - ・ ダイアの濃淡が管制業務の困難性を高めており、増枠にあたってはその改善に努める必要があること。
  - ・ 航空交通流制御等航空交通の管理をより一層高度化させる必要があること。
  - ・ 鳥群の衝突や部品の落下等突発的事態への対応をほぼ恒常的に求められていることを十分踏まえること。
- ・ 滑走路の有効活用のためには、誘導路の形状の改善等についても配慮が必要。