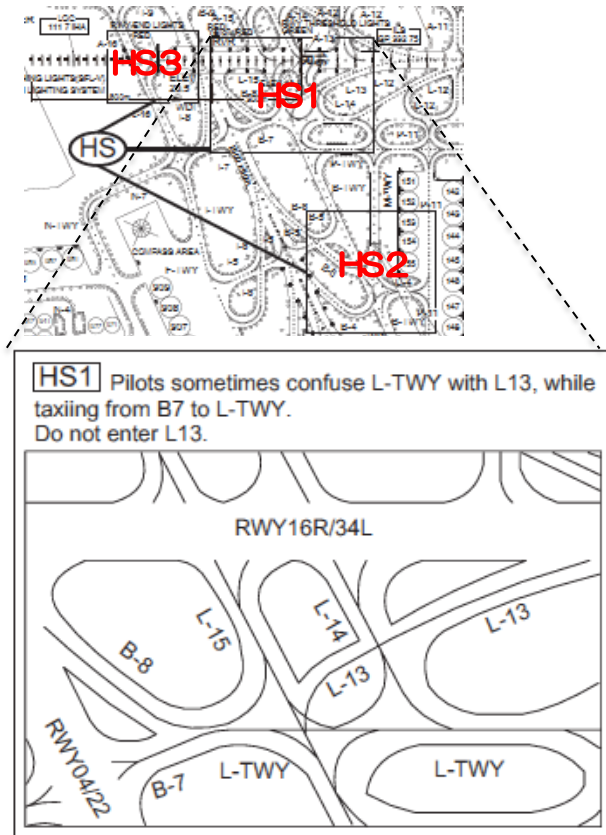


【HS : HOT SPOTについて】

1. HOT SPOT とは

2020年1月2日発行のAIP RJTT AD 2.24-APDC-1にHS:HOT SPOTが3か所公示されました。



AIPには「HS:HOT SPOT」としか記載がなく当該用語の説明がありませんが、

ICAO ANNEX 4では

HOT SPOT:「A location on an aerodrome movement area with a history or potential risk of collision or runway incursion, and where heightened attention by pilots/drivers is necessary.」と定義し、

AIM-J 12章では

【HOT SPOT】:「衝突あるいはランウェイ インカーションに至った過去の事例や潜在的危険性を考慮して、パイロットおよび車両の運転者に注意を喚起すべく指定された飛行場の移動区域内の特定の場所をいう。」と説明しています。これでHSの意味がはっきりしました。

2. 具体的な状況

AIPにはHS1: Pilot sometimes confuse L-TWY with L13, while taxiing from B7 to L-TWY. Do not enter L13 と記載されています。L-13に誤って進入してしまうと滑走路34Lに到着した航空機とHEAD ONになったり、滑走路に誤進入してしまう可能性が出てきますので、衝突のリスクが高まります。

背景としては、外航機、ビジネスジェット(BJ)機が頻繁に使用する経路で、羽田空港に不慣れであるということがあります。また一部のBJ機の場合、コックピット(視線)が低く、先の見通しが大型機に比べ悪いのです。特に滑走路の中央は盛り上がっているため、RWY04/22横断中の前半は、反対側のB7を含め良く見えていない状況になっています。そのため、HSの注意喚起の情報は非常に有効です。

なお、AIC Nr 033/20【東京国際空港における滑走路誤進入防止について】では、HS1とHS2の位置にNO ENTRY 標識が設置され、当該標識が設置された高速離脱誘導路を滑走路方向へ走行をしないよう注意喚起がなされています。

NO ENTRY 標識



3. HOT SPOT を積極的に活用

今後、羽田は運用方式、経路の複雑化、そして東京オリンピック/パラリンピックに向け、外航機、BJ機の乗り入れが増え、このHSを通過する航空機が増えます。この公示により乗員はADチャートを見て「ここがHSだ」と、通過前に乗員間で共有が可能になり、誤進入を防ぐ有効な手段になります。また、多くの空港でも公示されていないHSと思われる箇所が存在しています。初めて行く空港でも誤認しやすい場所を事前に確認できることは、非常に有効な情報です。

他の空港でもADチャートにHSを公示し、情報を共有できれば、更に滑走路および誘導路の安全の向上に繋がるでしょう。

この「ATC再発見 **Radio Telephony Meeting**」は、JAPA ATS委員会とATCA技術委員会が参加しているR/T Meetingで討議されたテーマを共有して、「安全で効率の良い運航と航空管制」のために発行しています。