

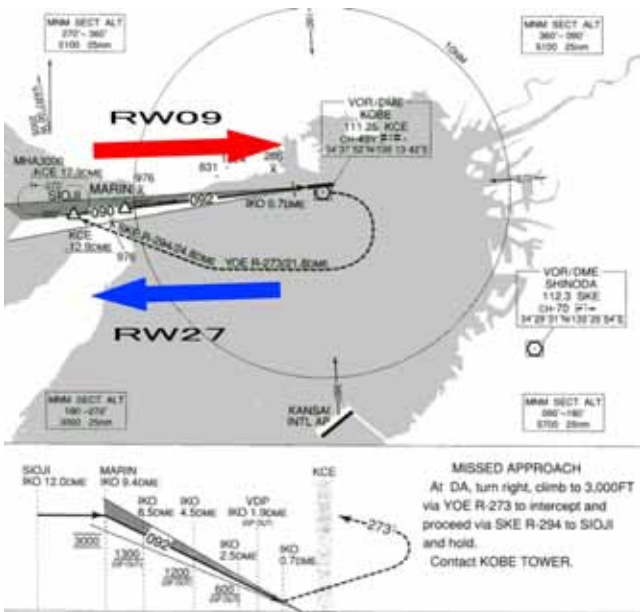


### 神戸空港視察報告 (2006年2月16日開港)

#### AGE 委員会 (Aerodrome Ground Environment)

2006年1月12日 日乗連 AGE 委員会は、2月16日開港予定の神戸空港を視察しました。  
JAL 3名、ANA 2名、JEX 2名 計7名の日乗連メンバーが参加しました。

#### ■ 優先滑走路 着陸 RW09、離陸 RW27



- ・Tail Wind は 10kt までを考えている。
- ・Wind Data によると西風が 65%、東風が 35%。
- ・運用はあくまでも Wind Condition によって決定されるものであり、KIX の DEP/ARR によって決定されるものではない。
- ・RWY09 DEP の場合、SID とは別に Initial 1,500ft Level Off の高度制限が発出される。
- ・Go Around した時も 1,500ft で Level Off
- ・RWY27 DEP は、Initial 1,500ft Level Off その後 3,000ft から 5,000 ~ 6,000ft の CLB Instruction が発出される。6,000ft 以上の高度獲得後、陸地側へレーダー誘導が開始される。

・神戸空港、関西空港、伊丹空港、だけでなく 八尾、徳島、高松、高知の関連機も含めると、空域、TCAS RA の発生等考慮が必要。(ATS 委員会と共同で問題に取り組みます)

- ・開空 2 期工事終了後は、より神戸空港と近接し KIX ILS RW24 がタイトとなる。新滑走路は着陸専用になる予定。

#### ■ 地盤

- ・水深浅の部分は沈下終了(約6m)、水深深の部分は残り約2mと想定、約50年かけてゆっくり沈下するイメージ(KIX の場合は 6m)。KIX の場合は沈下量を少なめに予測し、また 6m の沈下が予想以上のペースで進行したためにダメージあり。神戸空港の場合は六甲アイランドやポートアイランドの埋め立て実績があり、沈下量の予測には自信あり。また地震時における地盤強化は神戸震災の教訓を活かして強化されている。仕上げは海面より 8 - 9m、最終的には 5.5m で落ち着く設計。



## ■ 高潮対策

- ・ 4.8m の計画波高で設計。さらにその外側は、波消しブロック。紀淡海峡の友ヶ島方面からの波に対応。空港南側と西側に特に配慮。高い防波堤上部のフェンスは、転移表面、進入表面の関係で上部に設置できず、外側にせり出す形状で設置。

## ■ 除雪体制

- ・ 空港における除雪車等の準備は無いが、降雪時には兵庫県三田地方などに除雪車が多くあるのでその近辺から依頼する。現在、出動要領作成中。

## ■ 事故対策

- ・ 神戸震災の教訓を活かした防災の考え方はきちんとしたものがあるようだが、空港へのアクセスが連絡橋 1 本のみ(現在片側一車線、幅員は 4 車線分ある)事故時の交通規制は未定。
- ・ 海上事故対策、訓練についてはまだ未確定。海上保安庁の訓練は、テロ対策に重点。今後は海上事故を想定し訓練計画に反映する話し合いも。
- ・ 空港島北側には官公庁用の船着場あり。Crush Access は 4 箇所(緊急車両の出入り口)
- ・ 羽田沖事故の際には交通アクセスで多大なる不備があった経験を説明。羽田沖事故のようなものを想定して、海上訓練を実施する方向で考えていただきたいと依頼。

## ■ 鳥対策

- ・ バードパトロールは実施予定、猟友会の協力による駆除も計画されている。
- ・ 鳥の種類によって刈り取る草の長さを変える Grass Cutting Policy を策定してほしいと依頼。

## ■ Wind shear 対策

- ・ ドップラー・レーダーの設置、表示装置は第 3 種空港であるために標準では設置不可。
- ・ KIX に設置されているドップラー・レーダーは神戸空港周辺も網羅している。表示装置の端末設置、KIX から Wind shear 情報などを伝達してもらえるように依頼。
- ・ 六甲おろしによる Wind shear はまず起こらない。(六甲おろしは陸地でほぼ拡散してしまう)

## ■ 船舶の航行

- ・ 航路が進入表面にかからないような航路再設定。その結果、OKA や SIN のような Ship Crossing PROC は設定されない。
- ・ 空港の東西両側を大型船が航行する場合に、それらが進入表面にかからないようなモニターシステムを導入。具体的には大型船舶(外国航路船は 300 トン以上、国内航路船も 2 年以内を目処に同様の基準)全てが AIS という Ship Monitoring System を採用しており、神戸港で運用中。このシステムには、導入されていない全船舶の全高を空港サイドでマニュアルインプットし、管制卓でモニターすることにより、万が一進入表面にかかる可能性がある船舶が航行する場合は通報されることになっている。

## ■ ランプ内、空港敷地内のセキュリティー

- ・ 空港敷地境界のフェンスにはセンサーを取り付けており、センサーが反応するとそこをモニターカメラで確認できるようになっている。

## ■ ターミナル内のセキュリティー

- ・ 出発と到着は完全分離(地方空港では初)。手荷物検査場にある金属ゲートは 4 箇所設置、うち 1 つは従業員用。そこを乗員が通過するかどうかは航空会社担当者と詰める予定。

