



AGE(飛行場環境)委員会：奄美空港視察・鹿児島空港 FSC 視察

AGE 委員会は4月9～10日に、奄美空港と鹿児島 FSC(Flight Service Center)を視察しました。今回の視察は鹿児島空港を拠点に運航している JAC (日本エアコミューター) の乗員から要請で実現し、実際に鹿児島＝奄美便に乗務する JAC 乗員も一緒に視察を行いました。

<奄美空港視察>

参加者：JAC 乗員 2 名、AGE 委員会 5 名

先任航空管制運航情報官、気象庁福岡空港観測所奄美空港出張所 所長

注目点：奄美空港への L/D クリアランスをもう少し早く(SUMYU 辺り)でもらえないか。

喜界島の Traffic との関係

飛行場環境全体(マーキング、鳥害対策、救難救護体制、救難訓練) など

—空港事務所、タワーにて—

- APID(航空機位置情報表示装置：Aircraft Position Information Display、覆域半径 30NM で位置と高度が表示)が設置されており、Radio 空港においては離発着機だけでなく、トランスポンダーを装備する周辺の Traffic 情報も得られ大変有効である。コールサインや機種、目的地も表示される新機種 APDU が来年 1 月に設置予定である。
- 過去に白サギが飛来したことがあるが、鳥害はそれほど多くない。
- 空港内には消防設備、警察出張所はあるが、病院や、警察本部、消防本部などは車で 40 分ほど離れた名瀬にある。
- 海上に隣接した空港であるが、周辺の漁船などへの連絡体系はない。
- 海上事故を想定した訓練ではないが、到着機が滑走路 Over Run した場合を想定した救難訓練を年に 1 度行っている。
- 情報官が“Runway is clear”を発出する決められた距離はない、南東 13NM にある喜界島の Traffic などを勘案すると、ILS Y 03 時に YUWAN で発出するのは難しい。Traffic に応じて、SUMYO では可能な場合はある。

—気象事務所にて—

- 高強度などはシーロメーターで観測しており、かなり正確である。
- 雷電監視システムがあり、半径 200NM の監視を行っている。
- 夏場にはスコールの様に、流れてくる積乱雲に伴う一時的な激しい降雨が多い。SPCL を報じる際には、実際に担当者が屋上に上がり、雲高や雲量を観測して事務所に戻り入電しており、10 分位の時間がかかる。また、回復時も同様の作業に加え、回復傾向を勘案して入電する為に実際の状況と時間的誤差が生じている。

- 奄美空港は与論、喜界、沖永良部、徳之島の委託観測も行っており、現地の担当者と必要に応じて連絡を取り合っている。

—意見交換会—

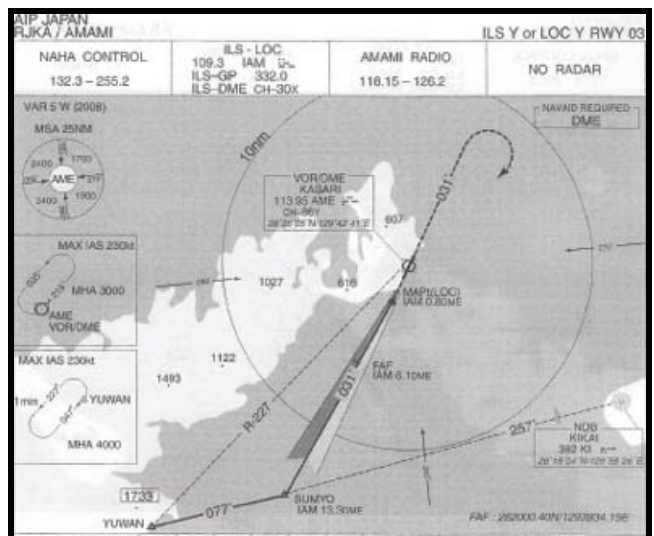
- 海に隣接する空港においては海上救難訓練がもっとも重要である。連絡体制を整え、今後の検討課題にして継続して取り組んでいく。
- 周辺に生息する鳥の種類や生態を把握して、草の丈を調節するなどの工夫が鳥害対策に大変有効である事など、AGE 委員会の取り組みを紹介した。
- 視覚援助施設やマーキングについての工夫を紹介した。
- 航空機が被雷した場合の影響や、バードストライク時の影響などの質問がだされた。

—所見—

空港周辺のフェンスもしっかりと設置され、制限区域にアクセスする通用路も 4 箇所設けられているなど、しっかりとした飛行場環境を維持されている様子であった。場所柄、夏場の自家用機、海上保安庁や給油の為の米軍機の飛来もあり、決して交通量が少ない空港ではない。今後も継続して安全な飛行場環境づくりに取り組んでいく必要性を感じました。AGE 委員会からは、海上救難訓練の必要性や、着陸前の Task が重なる状況を説明して、可能な範囲で早目の柔軟な Radio 通信をお願いした。



Radio 管制塔見学風景



奄美 ILS Y 03 (AIP)

<鹿児島 FSC 視察>

参加者：JAC 乗員 1 名、AGE 委員会 4 名

鹿児島空港事務所管制保安部 次席航空管制運航情報官

注目点：鹿児島空港事務所が管轄するリモート空港に関する業務

—飛行場リモート対空援助業務について—

- 喜界、沖永良部、徳之島、屋久島、与論の 5 空港を担当し、Pilot からの Report や管理事務所の通報を基本に、各空港に設置されたライブカメラも参考にして業務を行っている。
(注意：このライブカメラは航空局独自のシステムである)

- APDU(空港用航空機位置表示装置)がここ最近導入され、周辺 Traffic の把握などにも大変役立っている。
- 喜界の NDB は悪天候時に不安定になる。今後、老朽化した場合は VORDME に置換予定。
- 夏季の 12 時～13 時半など、交通量が多く忙しい場合には応答が遅くなる場合がある。

—その他全般—

- 業務内容は、飛行場業務、運航援助業務、運航監視業務、対空援助業務の 4 つ。
→飛行場業務：FOD（Falling Object or Damage）やバードストライク時の滑走路点検。
→運航援助業務：Flight Plan や Notam
- 鹿児島 FSC は熊本、宮崎も運航監視している。
- その他、国際線以外の DVT 便コーディネーション、鹿児島空港での SPOT 管理や ATIS、AEIS 業務なども行う。また、鹿児島空港周辺の訓練区域の管理も行っている。

—所見—

リモート対空援助業務に関しては、AGE 委員会は過去にも隠岐空港などについて大阪 FSC を視察した事がある。前回と同様に、今回の視察も実際に当該空港で離発着を行う乗員が、担当される情報官に直接話を聞くことができ非常に良い機会となった。また、前記した APDU などの新しいシステムの導入で、より安全で全ての User にとって効率的な運航にまた一步前進したように感じた。当日は FSC の視察の後、管制塔やレーダー管制室の見学も実施できた。

ライブカメラ



APDU



今回の視察は、年度明けで日程が組みにくい中、奄美空港や鹿児島空港の方々と JAC 乗員組合の協力のお陰で大変有意義な視察を実施できました。昨今、Runway Incursion など空港が関わる様々な事柄が増えてきており、より一層の現場同士での Communication が事故などの防止に重要になってきます。日乗連 AGE 委員会は今後も、乗員の生の声をもとに実際に訪問し、安全で全ての User に効率的な空港づくりを目指して活動していきたいと思っております！！