



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2009.10.8 No. 33 - 19

発行：日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan
幹事会
〒144-0043
東京都大田区羽田5-11-4
フェニックスビル
TEL.03-5705-2770
FAX.03-5705-3274
E-mail:office30@alpajapan.org

2,500m滑走路として運用を開始した静岡空港 2 回目の視察 日乗連 AGE 委員会（Aerodrome Ground Environment/飛行場環境委員会）

AGE 委員会は 2009 年 9 月 10 日に静岡空港（通称：富士山静岡空港）へ 2 回目の視察を行いました。静岡空港では、進入表面に立木が抵触することが開港直前に判明し、滑走路を内側に短く使用する暫定運用を 6 月から行ってきましたが、この度、8 月 27 日より 2,500m の滑走路を使用した本格運用を開始しました。AGE 委員会としては 2 年前の用地造成を行っていた時に視察を実施しており、今回が 2 回目の現地視察です。

当日、委員 6 名は、空港管理事務所の施設課長などに細かく説明を受けながら、ターミナル、ランプ、着陸帯外周、救急車両、管制塔を見て回り、意見交換を行いました。

■山を造成した上で造られた空港

写真は RWY 30 側の Approach Light です。山を造成して作られた空港の特徴として着陸帯のすぐ傍はかなり切り立った崖になっています。オーバーラン等の発生ですぐに重大事故につながる危険性を指摘し、EMAS の紹介を行いました（EMAS：「Engineered Materials Arrestor System」ニューヨーク JFK 空港などに採用されている過走帯用の素材。素材にめり込むことで機体を停止させ、機体そのものに損傷を与えない素材）。



山を造成して空港を建設したことから、地盤の状態を監視することを目的とした深度計を要所地点に埋め込み、継続的に観測しているそうです（法面伸縮計）。2009 年 8 月 11 日の地震では東名高速道路の一部崩落が大きく報道されましたが、静岡空港はその高速道路の崩落箇所に近いにもかかわらずまったくの無傷で済んでいます。

また同じ理由から、空港が切り立った丘の上に位置することになり、特に冬場の強風時は離着陸に困難をきたすような乱気流の発生が予想されます。開港後初めての冬を経験するに当たり、乱気流についての情報を集約、さらに分析するよう要請を行いました。

■空港周辺の空域

東側は静岡基地、西側は浜松基地の空域に隣接しているために、通常の情報圏を侵食されたように歪な情報圏となっています。また、周辺は羽田・成田の西側及び南西側の離発着便の空域と過密な空域であることから、エリアのフローコントロールに当たるケースが頻発しています。

空港西側に位置する浜松基地のレーダーを使ってのレーダー管制は、空港東側の MVA が高くなっていることから実現は難しいとのことでした。

■マーキングのペイント方法について

2500mの本格運用に伴い、暫定運用中の滑走路マーキングを消して新たなマーキングをしています。マーキングを消す方法としては、その部分を削り取って改めて舗装し、その上からマーキングをするという方法がありますが、今回は古いマーキングの上から反射を防ぐように砂を混ぜた黒の塗料を塗ることでマーキングを消しています。今後その有用性について注目していきます。

=意見交換の場での AGE 委員会からの意見=

■鳥対策

航空機にとって鳥が脅威であることは、ハドソン川の事例を見るまでもなく明らかです。すでにパトロール方式による鳥対策を行っているとのことですが、100%の鳥対策は存在しません。今後も鳥の種類や時期による傾向などの情報収集も含めきめ細かい対策をお願いしたい。



■送電線、鉄塔

実際に飛行した乗員から、周回進入時に送電線の鉄塔が気になる、との意見が出されています。地上 60m 未満の物件であり、また周辺での最も高い障害物には障害灯が設置されているため設置の法的義務はないものの、必要であれば障害灯設置も検討すべきです。我々も引き続き意見集約していきたい。

■緊急対策について

東海沖地震を想定した広域防災訓練も行っており、災害の中継基地としての機能があるという点について、非常に良いと思います。今後はそれに加え、エアラインも交えた合同訓練を行っていただきたい。消防・レスキューの方々が実際に航空機に触り、座席やドアのレイアウトを知ることは非常に大切です。

また、747-400 の受け入れもできる駐機場となっていますが、有事の際に搭乗旅客全てを受け入れ可能な病院(病床)の確保、その際の緊急車両の動線等について、しっかりしたシミュレーションをお願いしたい。必要であれば、隣接する浜松基地への要請なども検討していただきたい。

■最後に

静岡空港は、AGE 委員会が建設段階から視察・意見交換を行った初めての空港です。1 度目の視察の際に我々が意見した内容が実際に反映された部分もあり、改めて日乗連 AGE 活動の意義を感じる事の出来る視察となりました。今後も、全てのユーザーにとって安全で効率的な空港となるよう、乗員の立場で空港当局に意見を伝えていきたいと考えます。皆様からのご意見をお待ちしております。