

関西空港第2滑走路視察報告書

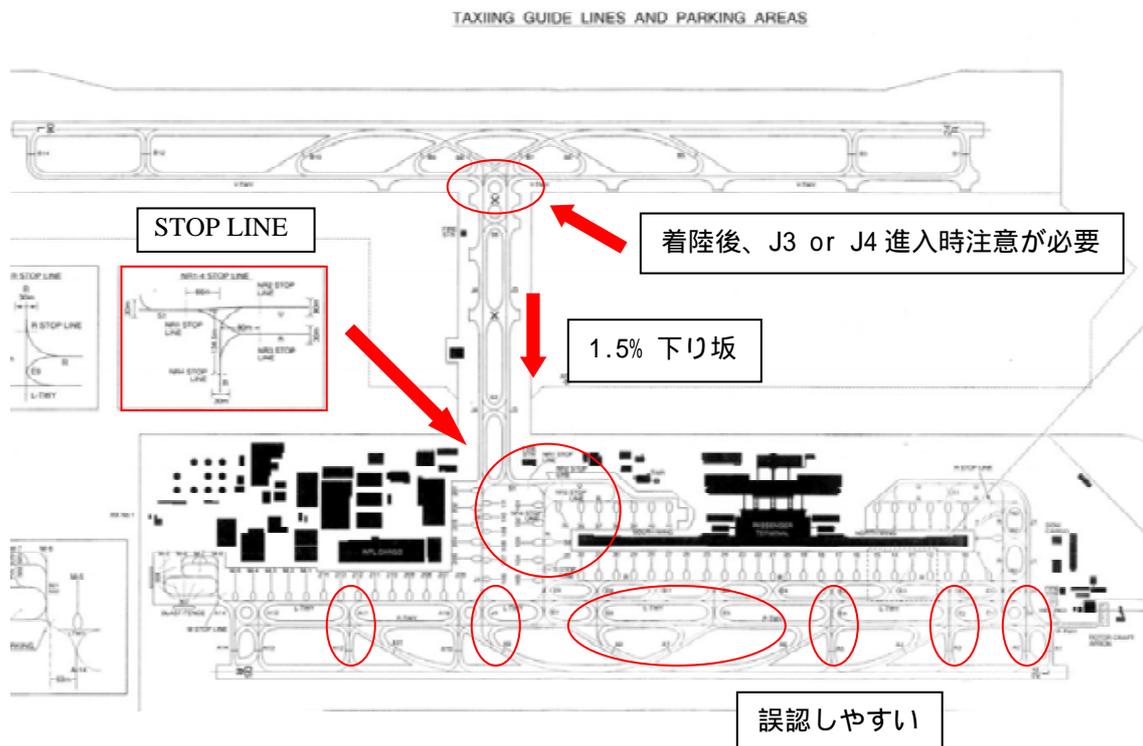
(2007年8月2日供用開始)

AGE 委員会 (Aerodrome Ground Environment)

2007年7月5日 日乗連 AGE 委員会は、2ヶ月前倒しで8月2日 0600L 第2滑走路供用を開始する関西空港を視察しました。JALI 2名、ANA 1名、計3名の日乗連メンバーが参加しました。消防署、救難設備、第2滑走路(B滑走路)、誘導路、外周道路など見学した後、運用本部、施設整備本部の関係者と意見交換会を持ちました。

運用上の注意点

- B滑走路(06L/24R)4000mは原則として着陸専用
- 着陸後、J3orJ4 進入するときには注意が必要 (Surface Painted Direction Sign を依頼)
- J3&J4 は東向きに 1.5%の下り坂
- STOP LINE が設定されている (コックピットからわかりやすいものとなるよう依頼)
- A滑走路の誘導路名が E2 から A3、E4 から A5 となり誤認しやすい (次期再編時に修正依頼)
- B滑走路 RW24R への Visual Approach は、神戸のトラフィック次第で可能
- RW06 の同時平行 ILS 進入は、レーダー卓 (NTZ 監視) がないため不可能



消防署

- 化学消防車、大型救急車、移動救護車、指揮車など最新のものを取り揃え、かつ訓練を行っている。（移動救護車は19名の軽傷者を一度に運べる、ストレッチャーも超軽量）
- A380対応でCategory 9から10へ。化学消防車は5台、114km/h出すことが可能で2分以内で現場に到着できる（基準は3分以内）
- 放水のデモンストレーションを見学

外周道路

- フェンスに沿って赤外線感知機を設置、海上空港であるためセキュリティーは比較的高い

誘導路

- CODE F(A380など大型機)対応。30mプラス、30mのショルダー
- マーキング、サインボードも見やすい。誘導路灯はLEDを採用
- 滑走路ナンバー付近から誘導路への中心線がなく、あった方がよいと指摘
- B2 B13等は抜けているが、将来的にはその間にTWYを作る予定

鳥対策

- コアジサシ（絶滅危惧種）のため、対応は慎重。繁殖させない措置を徹底。
ただし7月より、バードパトロール1日5回、実砲など8月に向け積極的な施策実施
- A滑走路のコアジサシは、緑地の剥げた所に来るので緑に着色して対策を講じている
- 報道されていたバツは、かなり駆除されていた。

その他

- A380のSPOTについて9番、33番SPOTを第1候補に考えている。また、E TWYを通過してストレートに入れる31,11番SPOTを検討中。UPPER DECK対応のBORDING BRIDGEも検討している。フレーターはM1 SPOTをアサインする。747-8にも対応
- RW06LからGO AROUND後は、神戸のトラフィック次第でHDG,ALTの指示がある可能性あり。その後は、関空トラフィック次第でILS Z RW06L (2000ft)
- OHDAIからのTRIAL RTEは正式に了承。KNE 8000ftで通過が目安
（管制塔、レーダー見学時の管制官との話の中で）

日乗連では、引き続き世界の動向を注視し、最新の情報をお伝えします

