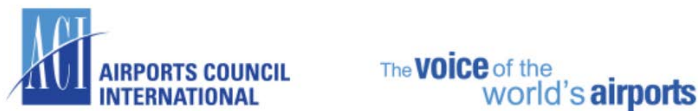




ACI から Advisory Bulletin が発行されました

2020年4月3日、ACI※は「COVID-19 (新型コロナウイルス) の影響下における、空港敷地内の安全な運用について」という Advisory Bulletin を発行しました。これは2020年3月下旬に空港管理会社に対して実施したアンケートを元に作成されました。回答数は25社とそれほど多くはありませんが、その内容は我々パイロットにとって興味深いものでしたので、簡単にご紹介します。また、4月24日には追加で「航空機を駐機する場所が満杯になった場合のリスク軽減策」が発行されましたので、後半ではそちらも合わせてご紹介します。

※ACI=Airport Council International の略で、日本語名は国際空港評議会。1991年に設立された空港管理会社で組織する国際団体で、本部はIFALPAと同じカナダ・モントリオールに設置。2020年1月現在、176の国や地域にある1,979空港を管理運営する668の団体が加盟している。日本では成田国際空港(株)、日本空港ビルデング(株)、中部国際空港(株)、関西エアポート(株)、福岡国際空港(株)の5社が加盟。



ACI ADVISORY BULLETIN

Airside Safety and Operations under COVID-19

Montreal, 3 April 2020

General

- ・アンケート回答の内、44%の空港では90%以上の運航縮小となっており、64%の空港では70%以上の運航縮小となっています。
- ・空港の運用時間を制限している空港は無いが、75%の空港では一部の誘導路や滑走路を閉鎖するなどの対応を実施しています。

Themes (テーマ)

< Parking of grounded aircraft >

- ・多くの空港において、航空会社から駐機可能数を超える駐機の要望が寄せられています。
- ・航空会社は、航空機の整備状態を適切に維持させるために適切な間隔で飛行させる必要があります。そのため、駐機の期間は数日から数週間と要望が不規則なことから、空港管理会社の作業量が増大しています。
- ・空港管理会社は煩雑な誘導路や駐機場における航空機の動きをしっかりと把握し、その情報を管制塔に対して確実に周知し、共有することが大切です。
- ・駐機数を少しでも増やすため、機首を交互に並べたいが、強風下での航空機の動きを懸念し、機首を一方向に向けて駐機して欲しいという要望も多く挙がっています。

- ・空港管理会社は、駐機している航空機へのアクセスは安全上の理由から最小限にしたいと考えている一方、航空会社による整備作業などの必要性もあり、その場合の安全管理が重要となります。



<イメージ：機首が一方方向>



<イメージ：機首を交互>

<Taxiway and runway pavements are not normally designed for parking>

- ・アンケートの回答では、舗装へのダメージを心配する回答がありました。
- ・航空会社は、強風下で航空機の安定を目的にバラストを積んで駐機させる場合もあり、一時的に誘導路や滑走路の許容する舗装強度を超える危険性があり、注意が必要です。
- ・駐機を終えた後、また供用する前に舗装の状態を再確認するべきです。

<Airside Operation Team>

- ・80%の空港では出勤するスタッフの数を減らして業務を行っています。
- ・チームに分けて勤務交代を行うことで、感染者が出た場合に全職員が自宅待機にならないように注意して下さい。
- ・Web 会議などを多用して、人と人が接触しない様に努めて下さい。
- ・Social Distance を維持して、感染防止に努めて下さい。
- ・自動車通勤を行い、バスなどでの密集を避けて下さい。

<Cargo Operation>

- ・貨物に関する回答はありませんでしたが、全ての空港で貨物業務の増加が予想されます。
- ・貨物機だけでなく、旅客機を貨物運搬に使用する場合が増えてきています。



<香港国際空港>

<Coordination-internally and with key external stakeholders>

- ・24 時間対応、対策本部を立ち上げ、迅速で正確な情報伝達・共有を図って下さい。

ACI ADVISORY BULLETIN

Mitigating the risks created by overflow aircraft parking

Montreal, 24 April 2020

Mitigating the risks created by overflow aircraft parking

航空機を駐機する場所が満杯になった場合、以下のようなリスクが想定されます。

- ・本来駐機しない場所に航空機を駐機することによる舗装へのダメージ
- ・クリアランスが十分でないために起こる航空機同士の接触の可能性
- ・地上移動増加による、滑走路・誘導路への誤進入
- ・駐機している航空機で実施する整備作業において、オイルなどの飛散物による舗装へのダメージをもたらす可能性

こうしたリスクを軽減するための方策として、以下の2点から考察します。

Section1 : Best practices for special aircraft parking arrangement

< 包括的な航空機臨時駐機計画の策定 >

航空機を一時的に駐機させる場所をどのようにして確保するかについて、包括的な航空機臨時駐機計画を策定し、適宜更新して下さい。その際、考慮する内容は以下の通りです。

- ・航空機の駐機場所を「長期間」「中期間」「短期間」に分類する
- ・制限表面に抵触せず、運航の支障とならないなど、安全への配慮を考慮する
- ・航空機同士の適切な駐機間隔を取る
- ・普段は航空機を駐機しない場所（滑走路や誘導路など）を使用する場合の周知方法
- ・駐機場所は塗装表面がより強固なコンクリート舗装が望ましい
- ・駐機された航空機によって、既存のサインボードやマーキングの視認性を妨げない

< あらゆる関係者との密な連絡体制 >

必要に応じて、臨時駐機計画の内容を確認する会議体を開催することが推奨されます。

その会議体には以下のような、空港管理に関わる全関係者が参加すべきでしょう。

- ・航空機の所有者、運航会社
- ・航空交通管制機関
- ・空港保安関係者
- ・空港安全管理や空港救急救難関係者
- ・空港管理者 など

< 安全リスク評価の実施 >

運航を行う航空機の障害となっていないか、安全リスク評価を実施することが非常



< フランクフルト国際空港 >

に大切です。そのためのリスク評価シートを作成することが望ましいでしょう。

Section2 : Key aspects in mitigating the risks created by aircraft overflow parking on runways and taxiways

<舗装強度>

ICAO が推奨する ACN (Aircraft Classification Number、航空機荷重に応じた航空機区分) と PCN (Pavement Classification Number、空港舗装強度) の比較を適切に実施し、10%以上の余裕度 (ACN<PCN) を持たせることが必要です。

<航空機荷重とタイヤ空気圧>

航空機を駐機する場合、風に対する抵抗を考慮しつつ、出来るだけ機内搭載物を減らすこと、また可能な範囲でタイヤ空気圧を下げることで舗装面との接触部分を増やすことを考慮して下さい。

<舗装状態>

舗装状態の確認は定期的実施し、舗装劣化が起きないかを検査して下さい。その場合の注意事項として、以下の事項を考慮して下さい。

- ・ 頻繁な通行による輻
- ・ 舗装面の凹凸
- ・ 不適切な舗装作業による表面の劣化
- ・ オイル等の液体が舗装面に拡がったことによる損傷



<米国 加州 ビクタービル空港>

<駐機している航空機へのアクセスに関する要件設定>

駐機している航空機において、燃料搭載や清掃、発動機試運転を含む整備作業を実施するためのアクセス制限に関する手順を定めて下さい。具体的には、誰が昼夜のどの時間帯にアクセスするかを明確化し、航空機の保安体制を確立して下さい。

<通常状態へ戻る前に>


空港管理者は、通常運航へ戻る前に、航空機が駐機してあった滑走路や誘導路の再点検を必ず実施して下さい。もしも舗装の劣化が見過ごされて通常運航が開始された場合、航空機への影響を及ぼし、運航に支障となる修理が必要となる可能性が高まります。

//////////注：和訳版は内容の抜粋ですので、英語版も合わせて参照下さい//////////

以上

ALPA Japan

検索



空港アンケート
Questionnaire click

実施中!