

新千歳空港オーバーラン防止用誘導路の新設を要請

<過去 20 年間で数回の「オーバーラン」を経験している新千歳空港>

新千歳空港は、極めて厳しい冬期運航環境下にある世界でも有数の大規模空港です。そのため、空港管理者によるプロフェッショナルな除雪活動はこれもまた、その世界では極めて優秀だという声が挙がっています。こうした適切な空港管理によって、新千歳空港の安全は保たれていることを忘れてはいけません。

その一方で、自然の猛威に屈してしまうケースというのが数年に一度、どうしても発生してしまいます。それは「オーバーラン」です。

これまで、着陸後に滑走路内で停止出来ずに「オーバーラン」と認定されたケースがこの 20 年で数回、記録されています。これらは全て、過走帯で停止していることから怪我人の発生や航空灯火の破損などには繋がっていませんが、航空局から「重大インシデント」と認定されることによって、当該乗員は一定期間の乗務停止という「処分」を受けざるを得ません。

<RWY01R 着陸後のオーバーランは「構造的欠陥」>

過去、RWY01R 着陸後に「オーバーラン」と認定されたケースは少なくとも 2 件あります。これはいずれも、正規の着陸帯へ正常に着陸したものの「滑走路末端で滑走路離脱すること」を管制指示として受けており、当該乗員はブレーキをかけずに地上走行を続けた後、滑走路末端に近づいた時点で改めてブレーキ操作を行ったが凍結状態でブレーキが効かなかったことでオーバーランしたものです。

RWY01R 末端付近は、滑走路及び誘導路の形状から強い北西風が吹きつけた時に凍結状態になりやすいことが分かっているおり、空港管理者も慎重な除雪作業を実施しますが、自然の影響がそれに優った場合はどうしても凍結状態になりやすい現状があります。

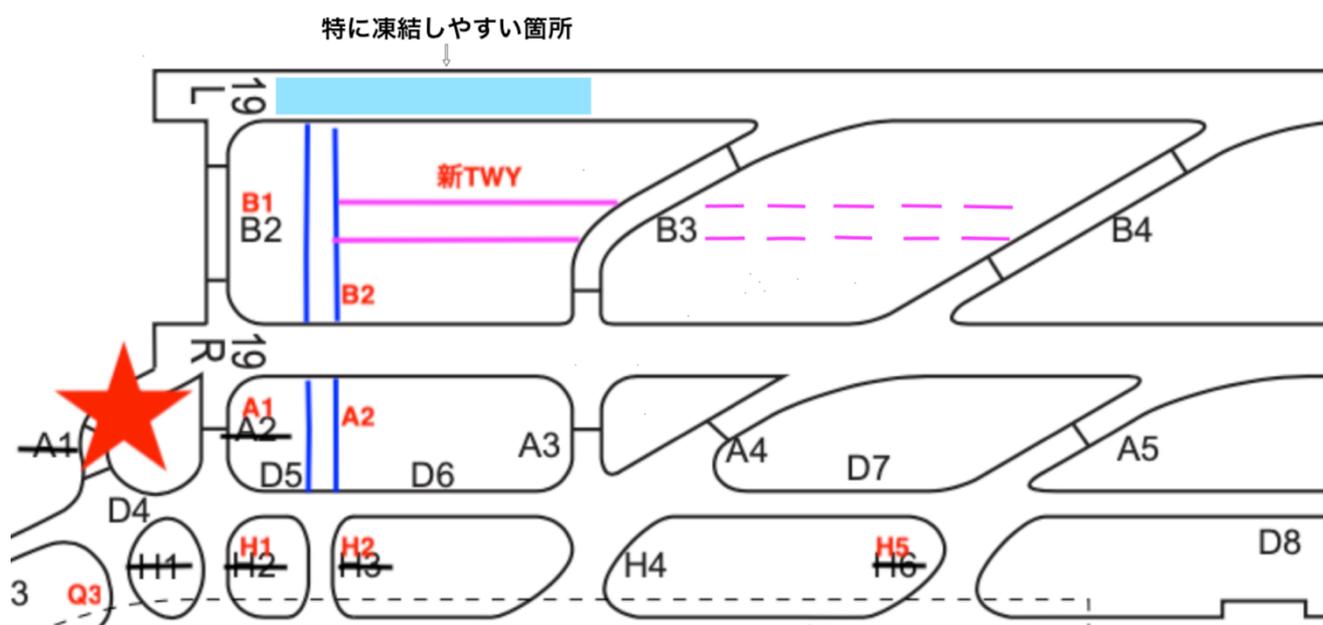
RWY01R 着陸後、B4 及び B3 TWY という高速離脱誘導路がありますが、RWY01L を除雪している間はこの 2 本の TWY も実質的には使用出来ず、冬期運航時に滑走路除雪が必要な状況下では、RWY01R 着陸後は滑走路末端まで走行しなければいけないという「構造的欠陥」と言うべきレイアウトになってしまう現状が明らかになっています。さらに、この冬期運航独自のレイアウトによって、管制官は滑走路末端で滑走路離脱すること」を指示せざるを得ないこと、それに伴って RWY01R 着陸機の管制間隔を長めに取らざるを得ないこと、そしてパイロットは後続機のために「早く滑走路を離脱してあげたい」という心理的プレッシャーから、ブレーキを本格的に踏むタイミングはどうしても遅くなりがちです。

現在、滑走路末端の取り付け誘導路に平行して誘導路が設置される予定ですが、

この誘導路が完成してもこの「構造的欠陥」ともいえるべきレイアウトの抜本的な解決にはならないことも判明しています。

<航空安全会議が考える課題への対処法>

上記の通り、冬期運航において滑走路の除雪体制下の場合では B4 及び B3 TWY が閉鎖されてしまうため、高速離脱誘導路はその役割を全く果たすことが出来ません。こうした構造的欠陥にどう対処すべきか航空安全会議で検討した結果、以下のような要請を行うことにしました。



上図のように、B3 TWY と新設誘導路 B2 TWY (仮称) の間に滑走路と平行な誘導路を新設することで、RWY01R 着陸機は原則として B3 TWY から滑走路離脱することになります。そのためパイロットは B4 TWY を通過した頃からブレーキをかけることで減速を始める時間が早まることにより、結果として滑走路占有時間が短縮されることから着陸回数の増加に寄与すると共に、パイロット・管制官に対する心理的プレッシャーを解放することに繋がります。なお、滑走路と平行の誘導路を新設する箇所を B4 TWY からスタートさせても良いかもしれません。

RWY01R と RWY01L はそれぞれの中心線から 300m 程度離れており、滑走路間は着陸帯に定義されますが、着陸帯には障害物に建造物が無いことが条件ですので誘導路設置は問題ありません。場合によって、滑走路の短縮運用を実施するなど、新誘導路上の航空機と他機の適切な間隔を設ける方策について検討する必要があるかもしれません。

<安全な空港作りのために声をあげていきます>

昨年、航空安全会議はこの問題解決に向け、航空局に対して「高速離脱誘導路の新設」を要請しましたが、現在建設中の新設誘導路との関係から思うように話を進めることが出来ませんでした。今年は課題を整理した結果、上記のような要請を実施することで、空港の安全性寄与に貢献することが出来ると考えています。

以上