

参加報告

関東平野の有視界飛行活動

奥貫 博

先月号の本誌では、航空自衛隊入間基地で開催された「関東西部地区飛行連絡会」の情報を掲載しましたので、今回は米軍横田基地での「空中衝突防止会議」及び陸上自衛隊宇都宮基地で実施された「宇都宮航空連絡会」の情報を合せて紹介させていただきます。

関東平野の調布、ホンダエアポート等の飛行場、あるいはヘリポート等から、東北方面又は日本海方面へ向かう場合は、関東平野を通過する事になるのですが、関東平野の中央部には民間訓練試験空域 No.4 が存在しますし、河川敷には、多くの滑空場等が存在し、グライダー、パラシュートジャンプ、ハンググライダー等のスカイスports活動が盛んに行われています。

またこの民間訓練試験空域 No.4 には、米軍横田基地 C-130 の低高度編対飛行空域と、陸上自衛隊航空学校宇都宮の局地飛行空域が重なって存在していますし、航空自衛隊入間基地関係の飛行経路も重なって存在しています。これらの飛行情報を事前に把握することは出来ません。米軍の C-130 の低高度有視界飛行訓練等は盛んに実施されていますので、注意が必要です。

以上のような現状が存在するのですが、幸い、最近では米軍及び自衛隊の説明会が開催され、各種情報が把握できるようになりました。民間訓練試験空域 No.4 及びその周辺の関東平野を低高度の有視界飛行で通過する際は、その空域に存在する有視界飛行の情報を認識すると共に、空中衝突、異常接近の危険性を再認識した上で、見張りには特に注意することが必要です。

空域情報等説明会の情報

米軍横田基地での説明会は 9 月 24 日に「関東平野空中衝突防止会議」として、以下の内容で開催されました。

1. 米空軍横田基地関係
2. 米海軍厚木基地関係
3. 航空自衛隊入間基地関係
4. 陸上自衛隊立川基地関係

参加者には横田基地への着陸の便宜を図っていただきましたので、計 27 機の機体と 87 名のパイロットがフライインで参加し、地上からの参加者も合せ、全国から約 120 名の参加者がありました。

しかし、これだけの内容の意見交換が行われる場ですから、日本側からも関東平野の民間訓練試験空域 No.4 等の説明等があったら、より充実した会議になったのではとの印象がありました。

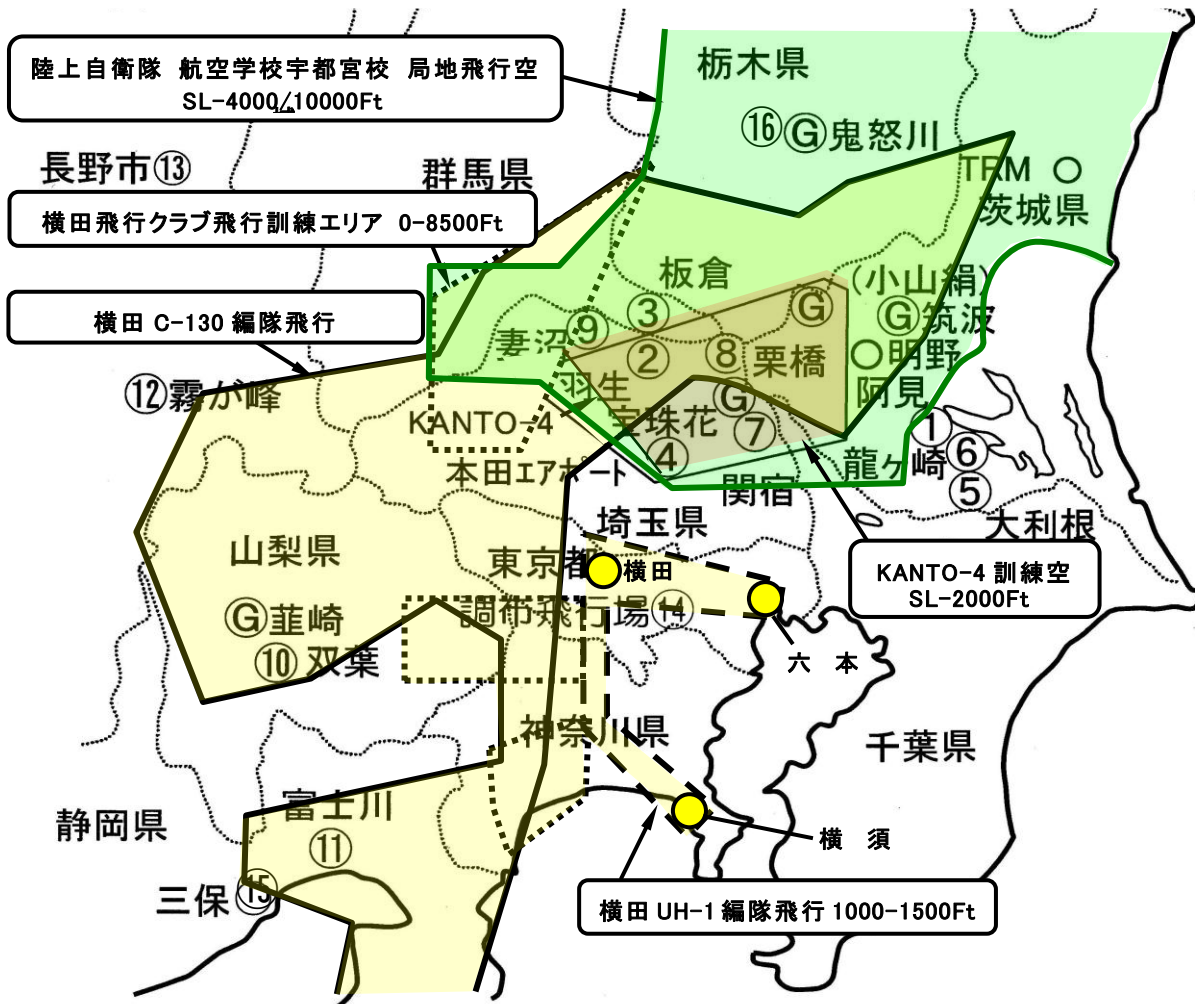
陸上自衛隊宇都宮基地での「宇都宮航空連絡会」は 10 月 19 日に開催されました。この会議には、公共機関、民間団体、スカイスports関係団体等から計 30 団体 45 名が集まり、宇都宮飛行場及び周辺空域の航空安全と円滑な運航の確保を目指すための情報の交換と共有及び、認識の統一が図られました。

運用関係では、陸上自衛隊航空学校宇都宮校としての飛行及び宇都宮飛行場関係のその他の飛行の内容が詳細に説明されました。また、周辺でのドクターヘリの運航の説明等もあり、有意義な内容でした。

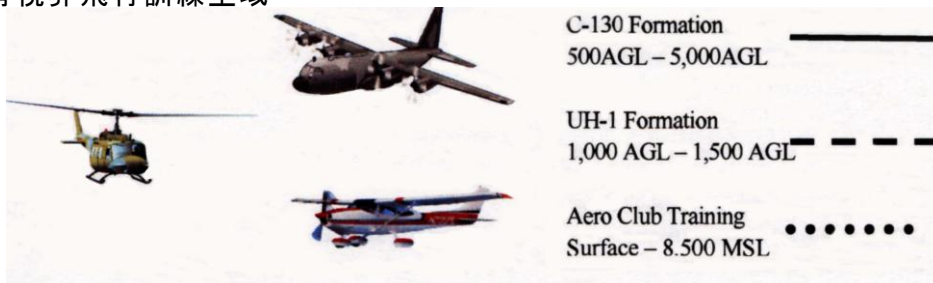
関東平野の有視界飛行活動

奥貫 博

米軍横田基地での空中衝突防止会議及び宇都宮飛行場での航空連絡会にて、関東の有視界飛行活動の過密な状況が再確認されました。小型機用の飛行場、滑空場、訓練空域等と重ね合せますと図の通りです。空中衝突防止のために確実な見張りが必要です。気をつけましょう。



● 横田関係有視界飛行訓練空域



● 民間小型機の訓練飛行活動場所

①	阿見飛行場	130.150MHz	⑧	読売大和根滑空場	130.775MHz
②	羽生滑空場	130.725MHz	⑨	妻沼滑空場	130.500MHz
③	板倉滑空場	130.675MHz	⑩	日本航空学園滑空場	130.800MHz
④	ホンダエアポート	130.750MHz	⑪	富士川滑空場	130.775MHz
⑤	大和根場外離着陸場	130.700MHz	⑫	霧が峰滑空場	130.625MHz
⑥	龍ヶ崎飛行場	129.900MHz	⑬	長野滑空場	130.650MHz
⑦	関宿滑空場	130.650MHz	⑭	東京都調布飛行場	130.800MHz
⑮	三保場外離着陸場	130.775MHz	⑯	鬼怒川滑空場	

空域の利用と共有

関東平野の中央に位置する民間訓練試験空域 No.4 については、その中が細かく分割され、訓練等での使用については、予め ATM センターに訓練試験等計画を提出し承認を得なければならないとされています。これにより、個々の分割された区間では、同時に 2 機以上での訓練等での利用が行われないように配慮されていますが、操縦訓練以外の有視界飛行については、必要な通信設定をして、航空交通情報の提供を受ければ、特に制限されていることはありません。

また民間訓練試験空域内であっても、米軍 C-130 の低高度有視界編隊飛行訓練等は、特に事前の情報もなく自由に実施されていますし、その区域内に存在する飛行場、滑空場等での離着陸のための飛行も自由に実施できます。

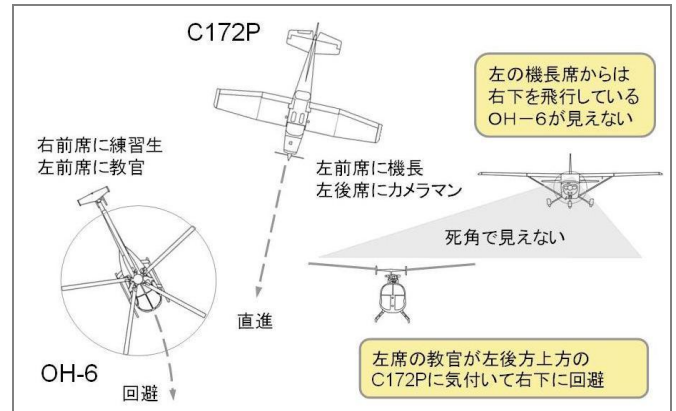
空は、それを利用しようとする人の共有財産ですし、皆で活用すべきものですから、民間訓練試験空域であっても、民間機も、自衛隊機も、米軍機も有視界飛行で自由に利用できるのは良いことなのですが、飛行に際しては、様々な有視界飛行活動が実施されているとの認識のもとに、空中衝突等の事故が発生しないよう、意識を高め、十分に注意する必要があります。

現実問題としては、滑空機や滑空機を曳航中の飛行機が、米軍の C-130 の編隊飛行を先に発見して回避するような場面もありますが、C-130 の機体は大きく、十分に視認可能ですから、それで特に問題があるとは思ってはいません。



米軍 C-130 の低高度有視界編隊飛行訓練

しかし、過去には関東平野での自衛隊ヘリコプターと民間単発機の空中衝突の事例がありますし、平成 21 年の自衛隊機と民間単発小型機のニアミスの報告もあります。またヒヤリハット報告でもニアミスの報告が散見されます。



平成 21 年の有視界飛行でのニアミスの事例

そのようなことを含め、前ページの図を改めて見ていただくと、過密な関東平野の状況がお分かりのことと思います。残念ながら、当該空域の飛行の全てを掌握している航空交通情報の提供機関はありませんので、有視界飛行では、自分自身で危険の存在を予測し、意識を高めて見張ることが必要です。

一般的に、操縦訓練中の飛行は短時間での姿勢高度等の変化があると共に、注意力の多くが操縦訓練に向けられる傾向があるため、機外の見張り等については特に意識して実施する必要がありますとされています。また単独での航法飛行では、ともすれば航法ログを見る、地図を見る、GPS を操作する等で、外部の見張りがおろそかになりがちです。関東平野の中央部をそのような状態で飛行することは極めて危険です。

事前の準備で飛行中のワークロードの低減を図るとともに、関東平野中央部での有視界飛行に際しては、空域の情報に基づく危機感を持ち、雲から十分離れ、徹底した見張りでの安全を確保する必要があります。

また、自衛隊関係及び、米軍横田基地の説明会は、そのような情報の把握のためには非常に有意義なものですので、これからも、ぜひ継続をしていただきたいと思います。