

ニアミスに至るおそれのある事例の報告

2013.07.17

私は千葉県野田市にある NPO 法人関宿滑空場の理事を務めている高尾啓史と申します。

NPO 関宿滑空場は千葉県野田市関宿の関宿 VOR(SYE)の西 0.8nm、江戸川東岸の河川敷にあり、日本でも歴史のある首都圏に最も近い滑空場としてグライダーとモーターグライダーを中心にスポーツ航空の振興に務めております。

ここでは日中特に土日や祝日には曳航機 2 機と所属するグライダーが約 20 機で活発に (2012 年度は 4282 回の着陸) 活動をしております。

活動においては、飛行の安全の確保には充分気を配っておりますが、羽田空港の D 滑走路の運用が始まって以来、STAR 等の変更が行われ、しばしば関宿滑空場上空をエアラインの旅客機が、かなりの低高度で滑空場エリア深くに進入するケースが頻発しております。

去る 5 月 26 日 (日) には旅客機が 4,000ft ほどの低空で進入したことにに関して、翌 27 日に東京航空交通管制部、および東京航空局に電話で御報告しましたが、改めて文書にて報告させていただきます。

5 月 26 日 (日) 16 時 30 分頃 2 機のエアライン機が南西から現れ、滑空場を右旋回して巻き込むように北から東側を通過してまた南西に飛び去って行くのを目撃しました。現在はスマホ等でも Transponder 装備機のトラフィック状況が確認できるので、チェックしたところ、高度約 4,000ft で一機は JL081 であることが判明しました。当日はたまたま NPO 総会の都合で早めに飛行を切り上げており、幸いなことに危険な状況には至りませんでした。

滑空場の 5nm 圏、大部分の 4,000ft 以上は東京 TCA、4,000ft 以下と北側 4,000ft 以上は東京アプローチコントロールエリア、また西の一部は横田 VFR レーダーアドバイザリーサービスエリアに属していることは承知しており、滑空場所属の Pilot は空域の構成に関して十分理解して飛行しております。

さらに Traffic Conflict を避けるため、2012 年 1 月に「NPO 法人関宿滑空場運航規程」を改定し、5nm 圏内では羽田の STAR と成田の SID を考慮してグライダーの高度を利根川の東側に関しては MAX 4,000ft、その他に関しては(滑空機記章獲得高度の科目を実施するため必要な最低高度として)6,000ft に制限して飛行しております。

今回のケースはたまたま早めに飛行を切り上げたことが幸いしましたが、通常の日曜日の活発に **Fight** をしていた時間帯に発生したとすると、非常に危険な状態に陥っていたと思われ、翌 27 日に東京航空交通管制部に電話をし、総務の鈴木氏に状況を伝え意見交換を行いました。

調べて頂いたところ、当日は羽田空港においてバードストライクが発生し、3 機が G/A を指示され 4,000ft で **KASGA** 以遠までレーダーベクターされたとのことでした。

担当の管制官は滑空場の存在を認識しているのかという問いに対して、空域に関することは東京航空局に連絡してほしい、ということでしたので局に電話をし、管制部係長の藤原氏が話を聞いてくださいました。

2012 年の 9 月 9 日にも同じく滑空場の上空をエアーライン機が 4,000ft から 4,500ft で北東から南に通過した事例がありましたが、この件は同年 12 月の下総基地での安全会合で発表させていただき、さらに出席された管制部係長の門田氏と意見交換をさせていただきました。

その日は南風好天にもかかわらず、千葉市上空に **CB** が発達し、**RWY22/23 LDA App** ができなくなったため **RWY 22 ILS App** へ変更となり、**STAR** 経路上であふれたトラフィックが **Waypoint SCREW** のさらに西までレーダーベクターされたものであることが判明しております。

関宿滑空場 5nm 圏内（北東 3.8nm）には **HND ILS22/23** へと繋がる **STAR** の **Waypoint "SCREW"** が存在し、また **HND 34R** および **22** の **M/A** の **Holding point "KASGA"** が関宿滑空場標点の南 6.5nm に設定されています。

気象条件と羽田の使用滑走路から考えると、**LDA RWY22/23 App** が実施されるような天候が良い場合は、**STAR** の経路と滑空場のグライダーとは十分なセパレーションがとれていると考えられます。また羽田が **ILS RWY22** を使うような南風で低シーリングの気象状況では、たいていはグライダーにとって **VMC** を維持できない天候となるため、飛行していないと考えていただいて差しつかえありません。

しかし **ILS RWY 34R, LDA RWY22** から **M/A** をして大型機が **"KASGA"** に飛来し 4,000ft で **HOLDING** を開始した場合には、滑空場の南側で飛行するグライダーと非常に接近する恐れが生じます。

頭書に述べたように、関宿滑空場の東には **VOR(SYE)** があり、特に最近はこの **VOR** の廃止に伴い以前より多い **VFR** の小型機やヘリコプターも航法計器のチェックや訓練飛行等で飛来しますが、多くのパイロットは関宿フライトサービス(130.65MHZ)を呼び込んで下さり、情報を共有し、お互いに安全に飛行すべく手段を講じております。

我々はVFR機ですので、STAR、SID、M/Aのコースには決して近づかないよう注意を払っていますが、レーダーベクターによってグライダーや小型機が群れ飛ぶ空域に、大型機が高速で事前にコンタクトもせず飛び込んでこられると、目視で発見し回避することはたいへん困難であり、急激にお互いのリスクを高めることとなります。

先に書いたように、2011年の安全会同に出席された東京航空局管制部係長の門田氏へ、空域利用について話し合う機会を設けていただきたいとお願いいたしましたが、その後担当が藤原氏に交代したこともあって、未だ話し合う機会が持たれていません。

しかし門田氏には現状の問題点と対策を、次のように提案させていただきました。

- ・ 可能ならばM/Aをした機体を"KASGA"に至る前に東の方向にレーダーベクターを開始していただきたい。
- ・ それが不可能な場合でも"KASGA"以北には4,000ftの低高度のままでレーダーベクターしないよう配慮をしていただきたい。
- ・ 更にM/AやTrafficの接近を知らせることができる直通連絡網があれば、グライダーとのコンフリクトは防げる。

などが主な要点です。

以上のように再々電話やお話をさせていただいておりますが、それにもかかわらず、7月6日(土)の午前10時30分頃関宿VOR(SYE)上空を約3分間隔で3機のエアライン機が、約4,000ftで南から北に通過していく事例が発生しています。この時も滑空場はオペレーション開始直前で事なきを得ましたが、このようなケースが続くと最悪の事態が発生しかねないと危惧しております。

アメリカや欧州の諸外国ではグライダーやその他のVFR機とエアライン機の互いの棲み分けができていると聞いています。周辺で実際にあったケースですが、横田レーダーアドバイザリーエリアをモーターグライダーで飛行していて、「その近くにはグライダーが飛んでいることが多いので注意しろ」とアドバイスをくれることがあります。すそ野の広い航空先進国アメリカの管制官ならではの先進性を感じます。

さまざまところで以上のようなVFRの現状をお話させて頂いていても、東京アプローチ等日本の管制官の方々がIFR機のControlにのみに専念され、それ以外の航空機の存在に関心を持って管制をしておられるとは思えません。大きさも速度も著しく異なるうえ、異なる飛行方式の機体が多く飛行しているこの関東空域ですから、安全を保つにはお互いの存在を知り、お互い理解し合うほか方法はないのではないのでしょうか。

関東エリアを担当される管制官の方々には、ぜひこの関宿を含め多くの滑空場や飛行場の存在やVFR機が飛行している現状を知っていただき、またVFR機の飛行方法を理解していただき、より高い航空の安全に資していただくようお願い申し上げます。

以上

NPO 法人関宿滑空場理事