

国際線が就航する中部国際空港は、健全に機能するため多くの機関に支えられています。それらの業務の内容や実態を分かり易く紹介することで、中部国際空港についての理解を深めていただきたいと、セントレア空港島に所在する各機関を訪問してインタビューした内容を中心に紹介していきます。今回は第2回として国土交通省大阪航空局中部空港事務所を訪ねて中部国際空港長の船山利英氏にお話を伺いました。

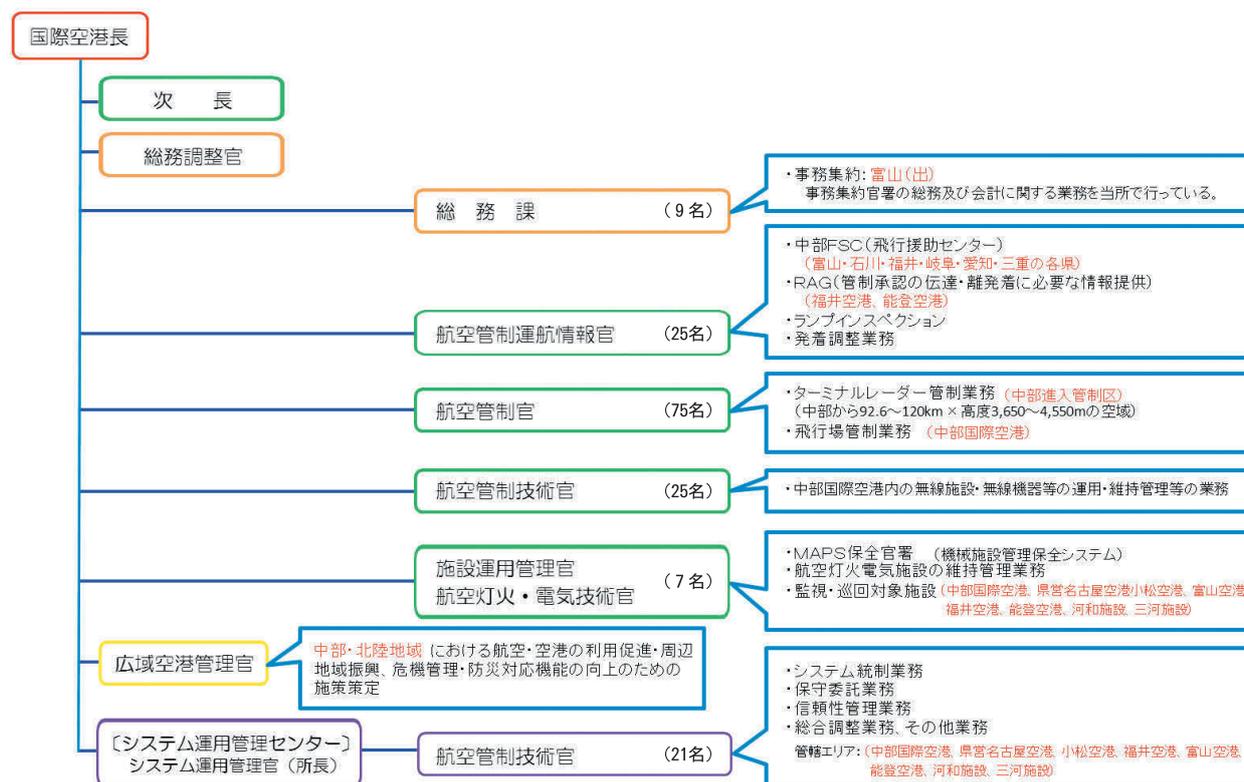
公益財団法人中部圏社会経済研究所企画調査部部长 田辺 義夫

第2回 国土交通省大阪航空局中部空港事務所

名称：国土交通省 大阪航空局 中部空港事務所
 所在地：〒479-8787 愛知県常滑市セントレア一丁目1番地

- 沿革：1944年2月 小牧飛行場完成（施設：滑走路「1500m」、駐機場、格納庫、通信施設等）
 1947年5月 通信省航空保安部名古屋支所設置（名古屋空港事務所の前身）
 1949年6月 名古屋航空保安事務所設置
 1960年2月 航空法による小牧飛行場設置の告示
 4月 空港整備法による第二種空港に指定、「名古屋空港」に改称
 1984年3月 ARTS（ターミナルレーダー管制情報処理システム）庁舎完成
 2002年4月 名古屋空港事務所に中部国際空港準備室設置
 2005年2月 大阪航空局中部空港事務所発足（旧名古屋空港から移転）

組織：2017年度定員 167名（24H官署）



インタビュー

中部国際空港長 船山 利英 氏

Q 大阪航空局中部空港事務所の位置づけ、機能などお聞かせください。

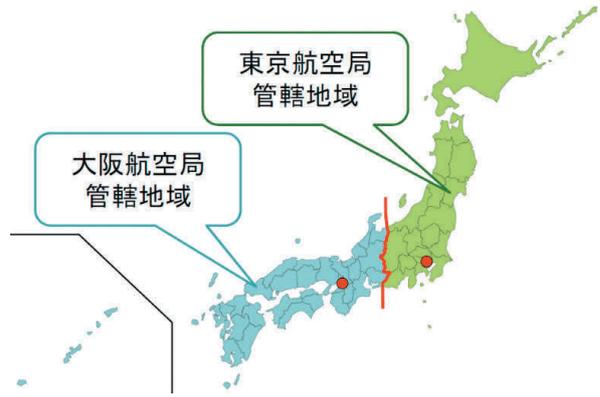
我が国には現在公共用として全国に97の空港が設置され、法律に基づいて拠点空港、地方管理空港、そのほかの空港、共用空港に種別され、設置、管理者が明確に定められています。中部国際空港は、ご存じのように設置管理者が中部国際空港株式会社（以下、「空港会社」）となっています。会社管理の空港はほかに成田国際空港、関西国際空港、大阪国際空港があります。

当事務所は中部国際空港の運用および航空機の運航に対して、全般的な責務と広域空港管理の役割を担っており、事務所長（中部国際空港長）以下、次長、総務調整官、広域空港管理官、システム運用管理官（システム運用管理センター所長）、総務課、航空管制運航情報官、航空管制官、航空管制技術官、施設運用管理官の職員が24時間体制で勤務しています。

航空機を安全に運航させることが使命で、設置管理に関する部分は空港会社が主体となっていますので、これらの部分ではサポートをする立場です。一義的には航空機を安全に運航させること、航空機を利用するお客様に安全と安心を提供することが役割であり、そのほかに、空港会社やセントレア空港島に設置されているほかの官公庁、関連会社と連携をとりながら空港全体を発展させていく、盛り上げていくこともまた、重要な役割であると考えています。

Q 大阪航空局の管轄などについてお聞かせください。

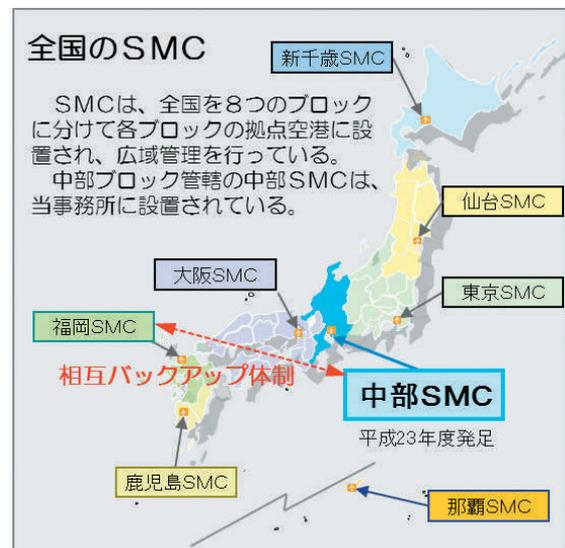
国土交通省航空局の地方支局として、東京航空局と大阪航空局が設置され、空港の整備や維持管理、航空機が安全に運航するための管制業務や施設の整備、航空に関する各種試験や検査の実施、

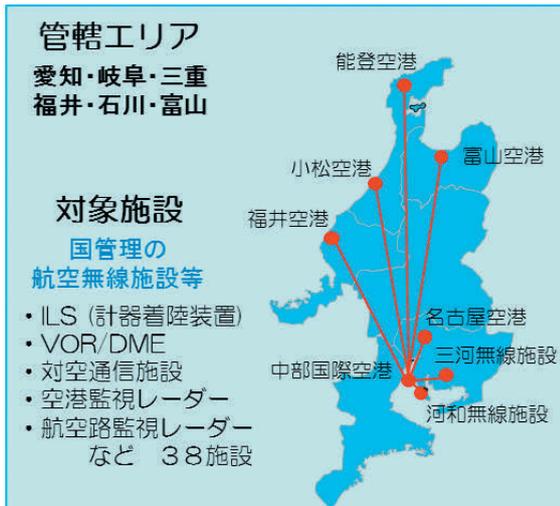


航空機の騒音対策などを行っています。大阪航空局は、富山県、岐阜県、愛知県から西の区域を管轄しており、管内には、空港事務所、空港出張所、空港・航空路監視レーダー事務所など合わせて33の出先機関があります。

Q 具体的な業務についてお聞かせください。

当事務所の業務として最もわかりやすいのが航空交通管制（Air Traffic Control, 「ATC」）業務です。これは航空機の安全かつ円滑な運航を行うために、航空管制官がパイロットに対して航空交通の指示や情報を与える業務です。そのほかに航空管制運航情報官が行っている運航援助情報業務や対空援助業務、航空管制技術官が行っている空港内無線関係施設の運用・維持管理業務、施設運用管理官が行っている中部圏内航空保安施設の機械施設に係る運用・維持管理業務、システム運





用管理センター（以下、「SMC」）が行っている航空無線関係施設の一元的な広域管理があります。また、施設運用管理官とSMCの管轄範囲は中部国際空港だけではなく、県営名古屋空港や小松空港、富山空港、福井空港、能登空港、それから、河和、三河にも無線施設がありますので、そ

たところの電源設備や航空無線施設の運用・維持管理も実施しています。

Q 例えば東京国際空港（以下、「羽田空港」）や那覇空港、新千歳空港などにも、それぞれ空港事務所があると思いますが、ほかの空港事務所との違いがあれば教えてください。

羽田や那覇、新千歳の各空港では、滑走路や誘導路、駐機場、灯火などの基本施設の管理を空港事務所が担務していますので、これらの空港との大きな違いは基本施設の管理を行っていないことです。つまり、通常であれば、航空管制運航情報官が滑走路の点検とか、飛行場内を周回しての安全確認を行ったり、航空灯火・電気技術官が滑走路や誘導路などについている灯火を保守したりしますが、こちらではそれらはすべて空港会社の所掌業務に含まれていることです。

当事務所で保守管理をしている空港内の施設と

VOR / DMEの概要

概要

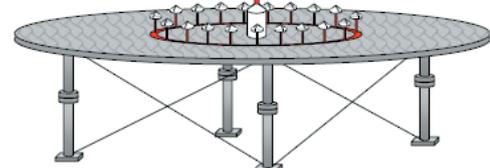
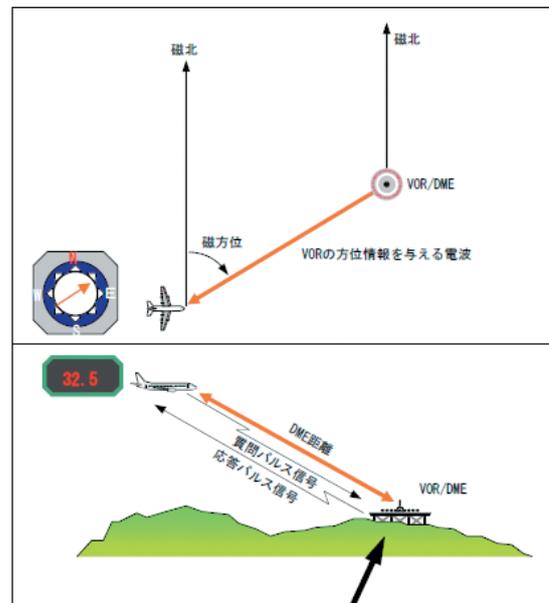
施設名	提供機能	使用周波数帯	使用航空機	備考
V O R	方位情報	VHF (108-118MHz)	民間機	ICAO標準
T A C A N	方位+距離情報	UHF (960-1215MHz)	軍用機	米海軍開発
D M E	距離情報	UHF (960-1515MHz)	民間機	ICAO標準

注: DMEは、TACANの距離情報提供部分を独立させたものである。
VOR: VHF Omnidirectional Radio Range
TACAN: Tactical Air Navigation System
DME: Distance Measuring Equipment

利用形態

方位及び距離の情報を同時に提供するため、もっぱら民間航空機が使用する航空路等には、ICAO標準のVOR/DMEを整備し、民間機及び軍用機の双方が使用する航空路等には 双方が共用できるようにVORTAC (VORとTACAN) を整備している。

施設名	内 容			利用形態
	方位情報	距離情報	方位情報	
V O R / D M E	VOR	DME		民間機専用
V O R T A C	VOR		TACAN	民間機及び軍用機の共用
T A C A N			TACAN	軍用機専用 (防衛庁管理空港)



出典：国土交通省ホームページ (http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000399.html)

しては、空港監視レーダーやVOR^(※1)/DME、あるいは、管制塔の最上部に設置されていますASDE^(※2)(アズデ)と称する空港面探知レーダーやマルチラレーション^(※3)、そういったものの保守管理を当事務所の航空管制技術官が担当しています。

Q 空港会社と中部空港事務所の連携が特に重要だということですね。

おっしゃる通りです。両者の業務には所掌範囲と責任分界点が明確に定められており、これをきちり守っていかないと日々の業務が滞ってしまうことになります。さらに相互が常日頃より情報共有を図り、密接な関係を保持するといった、万全な体制で中部国際空港を管理していますので、空港を利用される方々には安心してご利用いただくと自負しております。

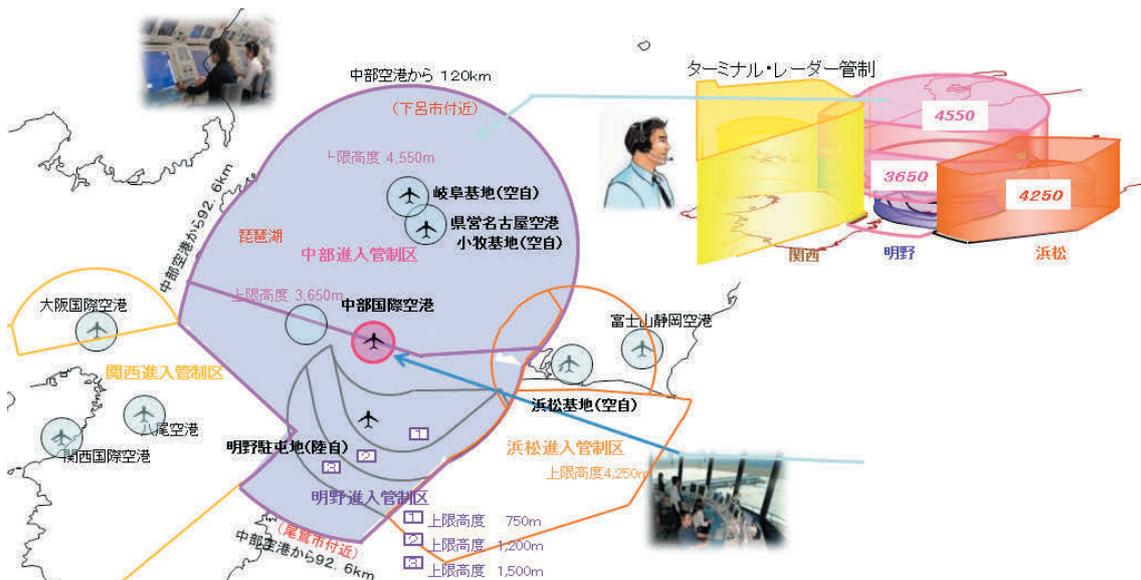
Q 我が国で同様な空港といいますとほかにどこありますか。

我が国には国際拠点空港として、会社管理空港が成田国際、関西国際、大阪国際、中部国際の4つの空港と国管理空港の羽田空港が供用されております。中部国際空港と類似点が多いのは、やは

り関西国際空港だと思います。共に海上を埋め立て整備した空港であり、会社が設置管理者となっていますので、航空機の運航形態や空港の運用手法などが共通している部分があります。

Q 航空機を安全に運航させるために、さまざまな業務をされていますが、管制業務についてさらに詳しくお聞かせください。

当事務所では飛行場管制業務とターミナルレーダー管制業務を行っています。



(※1) VOR (VHF Omnidirectional Radio Range) / DME (Distance Measuring Equipment)。VORは方位情報を、DMEは距離情報を提供する。
 (※2) ASDE(airport surface detection equipment)空港面探知レーダーのこと。滑走路や誘導路など空港の地表面を移動する航空機や車両などの動きを監視し、移動の安全を図るためのレーダー。
 (※3) 航空機のトランスポンダから送信される信号を3カ所以上の受信局で受信して、受信時刻の差から航空機等の位置を測定する監視システムである。

飛行場管制業務は、空港近傍の半径9km内の範囲内ですが、航空機の離発着に対する管制指示を与えて、滑走路での安全な間隔を維持するのが大きな役目になります。一般の方が通常イメージされる管制業務です。

ターミナルレーダー管制業務は、当事務所においては、北は約120km、東西と南は約90kmのエリアの中を飛んでいる航空機に対してレーダーを使った管制業務を提供しています。出発機であれば、離陸後、目的地に向けて定められた航空路までレーダー誘導により飛行させたり、到着機ですと、各方面から入域してきた航空機を、レーダー誘導によって滑走路に向けて一列に並べ、着陸のための順番を整えるといった業務を行っています。

当事務所の管轄エリアの外側は、東京航空交通管制部が高高度を飛行する航空機に対して行う航空路管制業務を提供しています。

Q LCCの就航や新規路線増加に伴う航空管制の実態についてお聞かせください。

2016年度の発着回数が101,396回と2007年度以来9年ぶりに10万回を超えて、開港当初の数に迫る状況となっており、大変好ましいと思っています。政府目標である2020年インバウンド4,000万人の達成のためにも、どんどん飛んでいただいて、インバウンドもたくさん来ていただいて、空港がますますにぎわい発展することを望んでおります。当事務所の業務の役割としては、それをサポートしていく、安全・安心を確実に提供していくことだと思っています。飛行機が増えれば増えるほど管制官の負担はもちろん増えてくるわけですが、現況は10万回を超えたくらいですので、まだ余裕があります。

現状の1本の滑走路では、おそらく13万5千回くらいがきつとマックスになると想定しており、これを超えますとかなり厳しい状況になると思いますが、現状ではまだ余裕がありますので、是非この空港に多くの航空機が飛来することを願っています。

Q 日々の時間帯で混雑に濃淡がある状況での管制に関してお聞かせください。

2017年4月の取扱機数が一番多かった日を例にご説明しますと午前7時から徐々に取扱機数が多くなり、中部国際空港、県営名古屋空港などの離発着機、自衛隊機、訓練機を合わせた1時間ごとの取扱機数は7時台が18機、8時台28機、9時台48機、10時台51機、11時台がピークで75機、12時台52機、13時台・14時台が45機、15時台49機、以降19時台まで30機前後で推移し、夜間21時台は中部国際空港のみの離発着で22機となります。その後、22時から翌朝の6時までは合計20機弱程度の取り扱いになります。この日1日の取扱機数としては601機でした。中部国際空港においては、混雑のピーク時には2分間隔で離発着が繰り返されます。中部国際空港には1本の滑走路しかありませんので、その1本の滑走路で到着機と到着機の間に出発機を出発させるための間隔をとりながら、出発到着を繰り返すこととなります。管制官は指示の言い間違いや聞き間違いがないように、ひとつの指示について、パイロットがその指示を復唱(リードバック)、そのリードバックに間違いがないかを管制官が耳で確認(ヒアバック)して、その動きを目で確認します。指示を出すたびにこれが繰り返されています。どの時間帯も安全を確保するために神経を集中して業務を行っていますが、ピークの時間帯において管制官は神経を研ぎ澄ませて業務に当たっています。

Q 管制塔での勤務状況についてお聞かせください。

現在、当事務所には総勢75名の管制官が勤務しています。その中には事務室のスタッフもおり、実際に管制塔やレーダー室にて管制業務に携わっている管制官は60数名で6つのチームに分かれています。1チームの編成は10名から11名で、次席管制官といわれる統括者が1名配置されています。

1年365日24時間1日も休むことはできませんので、5直6交代の勤務体制を構成して業務にあたっています。昼間の基本的な勤務形態は、1つ

のチームをレーダーに配置し、もう1つ別のチームを半分に分けてレーダーと管制塔に配置するといった形です。

Q 中部国際空港での航空管制で、特徴的な事象がありましたらお聞かせください。

どこの空港も管制業務自体に変わりはありません。規定された一定のエリアの中で、航空機をいかに安全で効率よく処理するかが管制業務です。

中部国際空港で特徴的なのは、まず、超大型輸送機が就航している点です。ボーイング社のボーイング747-400を改造した航空機「LCF」(Large Cargo Freighterの略)で、愛称が「ドリームリフター」です。これは、ボーイング787の部品を運ぶための輸送機で我が国のほかの空港ではお目にかかれない機体です。貨物を搭載してしまえば、一機の航空機ですので、管制官が特別な管制をするわけではありませんが、巨大な機体ですので、駐機場から誘導路を走行して滑走路に入るまでの間は、ほかの航空機との接近とか交差には通常よりも神経を使います。

ボーイング787の部品は世界各地で生産されていますが、日本で生産された主翼や中央翼などをアメリカ合衆国ワシントン州エバレットにあるボーイング社の主力飛行機組立工場であるボーイング・エバレット工場(Everett Factory)まで運ぶのがこの航空機の役割です。ボーイング787の生産には日本のメーカーが深く関わっていて、機体製造の35%を株式会社SUBARU(旧富士重工業株式会社)、川崎重工業株式会社、三菱重工業株式会社の3社が担当しているほか、複合材料の炭素繊維は東レ株式会社が一括受注しました。中部地区の重工業メーカーが製造を担当して、それらをここからシアトルまで輸送しています。

アントノフAn-124も時折飛来します。アントノフは旧ソ連製でエンジン4基を装備し、重量物を胴体に積み込んで長距離輸送ができる世界最大級の輸送機です。さらに、総2階建ての世界最大

級の旅客機でエアバスのA380がシンガポール航空とタイ国際航空が期間限定で就航していました。

エアバスA380のような大型旅客機が飛来しますと、滑走路や誘導路の使用に制限がかかります。着陸あるいは離陸の際に、小型航空機が大型機の後方乱気流^(※4)に遭遇して事故に至る事例もあり、ほかの航空機に影響を与えます。羽田空港では基本的にはエアバスA380の就航については調整が必要となります。このように大型機の飛来頻度が多いのがほかの空港には見られない特徴です。

超大型機の飛来のほかに特徴的と言えるのは、航空会社の旅客機の離発着訓練を受け入れていることです。ボーイングB767やボーイングB777などの大型機の訓練は、国内では当空港のほか、北九州空港や大分空港など、ごく一部でしか見ることができません。

Q 旅客機と訓練機では航空管制に違いがあるのでしょうか。

訓練機は飛び方が全然違いますので、旅客機の離発着に訓練機が絡んでくると管制は数段難しくなります。訓練機は、滑走路に車輪を接地後、直ちに離陸するタッチ・アンド・ゴーという訓練を何度も繰り返します。先日まで実施されていた訓練では、パイロット1名が7回のタッチ・アンド・ゴーを行うものでしたので、1回の訓練飛行で14回(パイロット2名分)のタッチ・アンド・ゴーをやることになります。

これが1日に数回実施されます。これらの訓練は旅客便の離陸や、着陸の間隙^{かんげき}を縫うようにして実施されるので、所定の安全間隔を設定するための技術が必要となってきます。まさに飛行場管制業務の醍醐味^{たごみ}というか、管制官の腕の見せ所でもあります。安全飛行に十分配慮して所定の間隔を厳守して訓練を実施しています。

ほかの空港ではこのような経験はできませんので、管制官にとっては非常にスキルアップが望める空港だと思えます。

(※4) 航空機が飛行した後に生ずる乱気流のことで、主翼の両端から生じる翼端渦が主であるが、フラップなどの高揚力装置の端部からも強い渦が発生し、また後縁全体から連続的な渦も発生する。

Q 航空管制官も一般の職員同様に転勤があると思いますが業務実態についてお聞かせください。

管制官も数年ごとに人事異動はあります。空港ごとに地域特性が全然違いますので、管制官は異動のたびに勤務する空港で資格を取得することになります。その土地の特性による航空機の飛び方、風向や風速の特性、空域内の航空機の動き、飛行場面の航空機の動きなどが空港ごとに違いますので、空港ごとの資格取得は必要条件となります。

人材を育成しながらの異動になりますので人事面的には大変です。その空港に必要な有資格者数がありますので、1人資格を取ると1人異動が組めるという図式ですので、任命権者は苦心するところ です。

異動しますと、豊かな経験と実績を積んでいても、また新人になるというなかなか厳しい職場環境です。

特に年齢層が高くなってきますと、羽田空港のような超過密の管制業務には心身ともに厳しいものとなりますので、高齢者が初めて勤務する空港としては適さないかもしれません。

管制業務には管制塔で行う飛行場管制業務や空港事務所のレーダールームで行うターミナルレーダー管制業務ばかりでなく、東京管制部や福岡管制部などで実施している航空路管制業務があります。空港事務所の管制官が管制部へ異動するケースも普通に行われていますが、業務内容が全く異なりますので、資格取得は容易ではありませんが、逆もまたしかりです。

Q 管制レーダー業務についてお聞かせください。

空港周辺の空域（当空港のエリアについては前述のとおり）を飛行する航空機に対して、進入や出発の順序、経路、方式の指定および上昇・降下などを指示する業務を担務しています。航空管制官が、レーダーで関係機を確認しながら指示を发出しています。

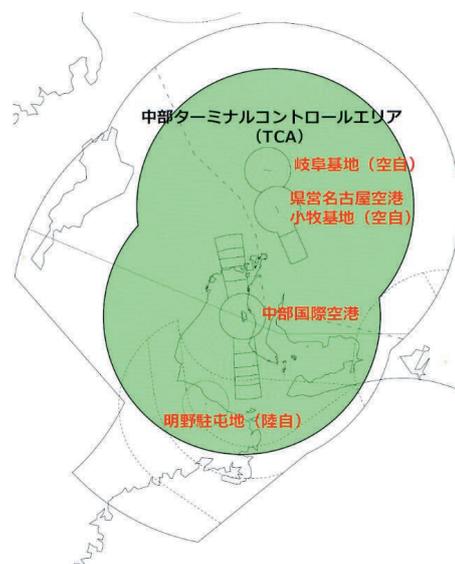
この地域は、北に航空自衛隊の岐阜基地と県営

名古屋空港が所掌範囲に含まれており、これらの空港の出到着機も扱いますので、中部国際空港の定期便とこれらの空港を利用する航空機の間隔も念頭におかなければならないことから、細心の注意を払う事が求められ神経を集中させての業務となります。

Q 中部空港事務所の管制エリア内を飛行している航空機は全てこの管制に従うということですね。

飛行場管制業務の提供範囲である空港から半径9 km、上限高度900mの空域を管制圏といいますが、この空域内では全ての航空機が管制官の指示に従って飛行します。

管制圏外では、IFR機が管制官の指示に従って飛行しています。飛行方式には「計器飛行方式（IFR：instrument flight rules）」と「有視界飛行方式（VFR：visual flight rules）」があって、IFR機は通常の定期便のように常に管制官の指示を受けて飛ぶ飛行方式ですが、VFR機は基本的に、パイロットが目視で飛行します。ただ、当事務所の管轄する空域のうち図に示すターミナルコントロールエリアは、IFR機とVFR機が集中するエリアですので、VFR機も積極的に管制官と通信設定をして、レーダーのサポートを受けながら飛行しています。これをTCA(※5)アドバイザ



(※5) TCA (Terminal Control Area)。進入管制区内の公示された空域であって、レーダー識別されたVFR機に対して当該機の要求に基づくレーダー誘導、当該機の位置情報の提供、進入順位及び待機の助言、レーダー交通情報の提供などの業務が実施される空域をいう。

リー業務と言います。

Q 航空機は民間航空機、自衛隊機、ゼネラル・アビエーションなどさまざまで実情は複雑ですね。

実態はかなり複雑で、IFR機としては中部国際空港に離発着する定期便に加え、県営名古屋空港からの定期便であるフジドリームエアラインズがあり、これらのほかに小牧基地からの自衛隊機や県営名古屋空港からのゼネラル・アビエーションがVFRで飛行したり、場合によってはIFRで飛行したりします。

これらの飛行特性や飛行目的の異なる航空機に対しても安全な間隔を設定し、安全運航を支えているのが我々中部空港事務所の管制官です。

Q 中部国際空港の地形的、気象的な特徴についてお聞かせください。

海上空港ですので、風の影響を受けやすく特に冬場には伊吹^{いぶきおろし}といわれる伊吹山から吹き下ろす北西の季節風が航空機の離着陸に大きな影響を与えます。開港当初はかなり影響を受けて、欠航も目立ちましたが、航空機の運航性能の向上とともに各航空会社で設定している横風制限も緩和され、最近では台風の時以外は横風による欠航もめったに聞かなくなりました。

Q 広域空港管理官の業務についてお聞かせください。

地方航空局組織規則第39条の2に「広域空港管理官は、命を受けて、空港事務所の所掌事務のうち広域的な処理を要する重要事項そのほかの重要事項についての企画及び立案並びに調整に関する事務を整理する」と規定されており、広域空港管理官の配置されている空港は全国で、新千歳、仙台、新潟、中部国際、広島、高松、福岡、那覇の8空港です。

条文だけでは分かりにくいと思いますが、当事務所においては、中部・北陸地域における空港の利用促進・周辺地域振興・危機管理・防災対応機能の向上のための施策策定を担当しています。

Q 伊勢志摩サミットの際に先進国の首脳陣が飛来した際のお話などお聞かせください。

私が赴任する前のことで直接携わっていないので伝聞ですが、開催決定から長期間にわたって万全の準備態勢で臨んだとの話は聞いています。例えば首脳陣の飛来にあたっては、貴賓室を仮設ですが準備しました。訪日から離日まで中部国際空港では何のトラブルも発生することなく無事に終わって関係者は皆、安堵したとのことでした。

Q 大統領が搭乗された飛行機への管制には特別な配慮などがあるのでしょうか。

各国の大統領、首相など要人が搭乗されているVIP機は時間に正確でなければなりませんので、中部国際空港に近づき当事務所のレーダー管制エリアに進入した時点からレーダー運用室内、管制塔内、関係部署は緊張感で張り詰めた状況で職務を遂行することとなります。VIP機の着陸時刻に合わせて管轄するエリアを飛行するすべての航空機を管制することになりますので、同時刻に到着するVIP機以外の航空機には大変申し訳ないのですが、到着時刻に遅延が発生するなど影響が及ぶことがあります。今回のVIP機の訪日に際しては手前みそですが、全て見事に時間を合わせると共にそのほかの航空機への影響をほぼ回避することができたと聞いています。当事務所の管制官の能力が遺憾なく発揮されたもので、関係者から高い評価を得られたとのことでした。

Q 今回の伊勢志摩サミットでの後方支援業務は、準備段階から大変だったのではないかと思います。その点はいかがでしょう。

我が国で開催するサミットで初の民間空港による受け入れとなりますので、先の洞爺湖サミットの受け入れを経験した新千歳空港事務所から資料を取り寄せ、まずは空港会社との役割分担を決めることから始めたとのことでした。サミット開催の半年前頃からは、外務省、防衛省、警察などの関係機関との度重なる打合せやサミット参加国の先遣隊による現地の下見や調整への対応などが大変

だったようです。

サミット開催期間においては、空港事務所および空港会社におのおのの対策本部を設置するとともに、空港会社の第2ビル内に、国や県の機関および関係事業者が一堂に会して緊密に調整を行う場として「政府合同事務室」が設置されました。ここで中部空港事務所から提供されるVIP機の運航状況などをはじめ各機関からの情報を共有し、自衛隊の輸送ヘリや送迎者および車列（移動車両）などの準備に関する指揮を行ったと聞いています。

空港会社においては、中部国際空港の安全と円滑な運用を24時間見守っているセントレア・オペレーションセンター（COC）を対策本部とし、定期便の安定的な運航を確保しつつ、VIP機の受け入れのための地上作業を円滑に実施するとともに、ターミナルビル内の防犯、監視に万全を期していただいたようです。また、駐機スポットの増設工事の工期を大幅に短縮し開催に間に合わせていただくなど、物資の面でも大変ご苦労いただきました。

一方、当事務所では、所内の対策本部と政府合同事務室、さらに航空局、大阪航空局に設置された対策本部とも連携して対応にあたりました。上部機関から航空管制官、航空管制運航情報官の応援要員を派遣していただくなど、航空局が一丸となって対応したようです。

Q 今回の伊勢湾サミットで想定外のことが発生したのでしょうか。

1年前の出来事で、かつ無事に終わった事象です。守秘義務に抵触しない範囲でお話ししますと、オバマ米国大統領の広島訪問にあたり、安倍首相が広島に先着してオバマ大統領をお迎えするため、サミット会場の賢島からヘリコプターに搭乗されて中部国際空港に到着後、僅か数分後に自衛隊の飛行機に乗り継がれ広島へ向かわれました。非常にタイトなタイムスケジュールでの対応を求められる中、急遽、航空管制官を空港会社の

セントレア・オペレーションセンターに派遣し、自衛隊とも直接に連携してスムーズに移動いただくことができたとのことでした。

Q 各国でテロが続発しておりますが、管制業務への影響の有無に関してお聞かせください。

テロという範囲が大きくなってしまっていますが、飛行している航空機に対してのテロといいますとハイジャックがまず考えられます。

ハイジャックに対する訓練はどここの空港でも行っています。ハイジャックが発生した場合に、どの機関がどういった対応をすべきかを確認するため、最低年1回は関係機関が参集して、空港全体としての訓練が行われます。もちろん当事務所でも年に1回、ハイジャック対応訓練としてセントレア島内の関係者を集めた全体的な訓練を行っています。また、これとは別に管制官になるための教育課程で、ハイジャックを想定した訓練があります。どの空港事務所でも訓練の最終フェーズには必ず緊急時対応訓練として事故やハイジャックへの対応を入れています。シミュレーターを使っての訓練ですが、例えばパイロット役の教官がいきなり今、ハイジャックに遭ったという状況をつくり出し、訓練生が適切な対応をとれるかどうかをチェックするといった訓練を行っています。

このような訓練を繰り返し行うことにより、テロなどが発生した際に適切な対応がとれるようになるものと確信しております。

Q システム運用管理センターの業務についてお聞かせください。

中部システム運用管理センター（以下、「中部SMC」）の管轄エリアは、中部地域6県（北陸3県と東海3県）です。中部SMCの管理対象施設として中部国際空港から離れた遠隔地にあるILS^(※6)やVOR/DME、対空通信、航空レーダーなどの無線施設がありまして、遠隔地にあるこれらの場外施設を常時モニターして何かトラブルがないか

(※6) ILS (Instrument Landing System) 計器着陸装置のこと。着陸のため進入中の航空機に対し、指向性のある電波を発射し滑走路への進入コースを指示する無線着陸援助装置です。

監視しています。中部SMCの業務としてシステム統制業務と、2番目に運用業務がありますが、無線施設などにトラブルが発生したときどのようにして運用を継続するか、さらにどのようにして速やかに復旧するか検討して必要な手配を行う、そのような調整作業が主な業務になります。

Q 航空管制運航情報官の業務は中部国際空港にとどまらず広域に業務されている感じですね。

おっしゃるとおりで、中部FSC（飛行援助センター）として、富山、石川、福井、岐阜、愛知、三重の各県をカバーしており、地上通信施設（CADIN）および対空無線通信施設を用い、航空機の運航を迅速かつ効率的に援助してシームレスな運航監視および情報提供などの運航援助を24時間体制で実施しています。さらに他飛行場援助業務（RAG）として福井空港と能登空港およびその周辺を航行する航空機にVHF無線電話により必要な管制承認の伝達、そのほか安全運航に必要な情報を提供しています。

Q 初めての当地勤務に関する感想をお聞かせください。

今年の4月1日付で中部空港事務所長を拝命して直ちに赴任しました。空港長としての職務は初めてとなります。国の出先機関の長はどの組織も同様かと思いますが、所掌範囲が広範に及びますので、官署のトップということ意識せざるを得ない場面が多くあります。各種の会合、会議、懇談会などが数多く開催され、事務所の代表として出席しますので、不用意な発言をしないように注意するとともに、来賓としての挨拶や主催者としての開会閉会時の挨拶なども気配りが欠かせないと実感しております。

Q 名刺には中部空港事務所長ではなく中部国際空港長と記載してありますがどのようなことなのかお聞かせください。

地方航空局組織規則の第38条に、「成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港

と大阪国際空港の事務所長は、国際空港長と称するものとし、そのほかの空港事務所長は空港長とする」と定められています。辞令はそれぞれの空港事務所長として発令されます。一人二役ではないのですが、内部的には空港事務所長という役割があり、対外的には国際空港長としての役割があると理解していただければと思います。

Q 所掌されている業務は、空港の設置形態によって違うということですか。

そうです。ただし、設置形態というのは国際空港であるかどうかではなく、国管理空港か会社管理空港かで区別されます。前述の5つの空港のうち、羽田空港は国管理空港、ほかの4空港は会社管理空港と種別されており、会社の担うべき事業は法律で定められています。中部国際空港の場合は「中部国際空港の設置及び管理に関する法律」によって、国の指定会社である中部国際空港株式会社が、空港の設置および管理、航空保安施設の設置および管理、空港の機能を確保するために必要な各種施設等の建設および管理などのほか、空港の設置および管理を効率的に行うために必要な事業となっています。

Q 国際空港には国の出先官署が多くありますが、空港長が招集する会議などあるのですか。

当空港事務所が主催する会議としては、JCAB（空港事務所）、CJIAC（空港会社）、AOC（航空会社連合会）およびエアライン各社で航空機運航に係る諸課題を共有する「JCA幹部会」のほか、空港島内の関係官庁や関連会社にご協力いただく『「空の日」・「空の旬間」事業実行委員会』があります。また、常滑市と交互に主催している「空港事務所と常滑市との連絡調整会議」があります。

Q 最後に空港長としてのお立場で一言お願いします。

中部国際空港長といえますと、世間一般の方々には空港全体のトップの地位にあって、空港のすべてのことを掌握していると思われませんが、これ

までお話ししてきたように、すべてに関与しているわけではありません。しかしながら、航空機の安全運航に係る部分は我々の最も重要な責務でありますので、空港会社には設置管理者としての責務を果たしていただいていると認識しておりますが、安全運航に係る改善が必要な場合には、国としての意見をしっかりと伝えていきたいと思っております。いずれにしましても、今後も空港会社、関係官庁、関連会社、地元自治体等と一体となって、中部国際空港の安全・安心と更なる発展に寄与することができるよう、事務所職員一丸となって日々の業務に励んで参ります。



プロフィール

1960年 8月 生まれ57歳
 神戸商船大学卒業
 1988年 4月 入省「国土交通省（当時、運輸省）航空保安大学校 航空管制官」
 1998年 6月 東京空港事務所 航空管制官
 2005年10月 航空局 管制保安部 管制課 空域調整整備室 調査官
 2014年10月 関西空港事務所 管制保安部長
 2015年12月 航空局 交通管制企画課 管制情報処理システム室長
 2017年 4月 中部空港事務所 空港長