

週刊 WING

-WING WEEKLY-

航空新聞社ウェブサイト

www.jwing.net



昭和32年4月24日第3種郵便物認可

発行所 航空新聞社  
東京都港区赤坂4-8-6  
赤坂余湖ビル3階

電話 03-3796-6647  
FAX 03-3796-6643

(週刊) 毎週 水曜日 発行

購読料 (消費税込)

1部 定価 309円

1年間 15,429円  
半年 8,640円

送料共但し海外は別  
振替口座  
00190-3-55548

# ATR

## 鹿児島島にスペアパーツセンター立ち上げ



### 将来的にMRO機能を日本に、近隣国需要の取り込みも構想

ATRのバトリック・ド・カステルバジャック最高経営責任者 (CEO) が来日して4月14日、都内で記者会見に臨み、日本市場の顧客に対するサポートを充実させるために、「鹿児島にスペアパーツセンターを設置した」ことを明らかにした。

カステルバジャックCEOによれば、「この鹿児島のスペアパーツセンターは、他に比べて、立ち上げ当初から相当の規模を確保した」とのことで、今後、日本市場における受注拡大などにあわせて、施設規模の拡大も検討する。「(鹿児島に) スペアパーツを潤沢に持つことで、日本の顧客に対するサポートを万全にしていく」方針だ。

さらに、将来的には日本国内にシミュレーターを設置することも検討する方針で、日本市場におけるプレゼンス動向をみながら、投資を拡大していくことに含みを持たせた。

また、カステルバジャックCEOは日本の整備技術力を高く評価。その上で、将来的には「日本にMRO機能を持たせたい」との意向を明かした。「日本にMRO機能

を持たせることで、近隣諸国からの需要を取り込むことを考えている」と、将来の構想に言及した。

#### 日本市場、2025年までに100機需要「70%の需要は確保したい」

「ATRにとって、日本市場は今後重要な市場になる」――カステルバジャックCEOは、会見の席上、こう述べた。ATRは長年、日本市場を開拓しあぐねてきた。ターボプロップ機はボンバルディア社製の機体が席巻しており、ほかにサーブのSAAB340などが、日本の空で旅客を乗せて運航中だ。

そうしたなか、リンク社という福岡・北九州空港を拠点とするリージョナル航空会社の立ち上げ準備が進んだ。同社はATR機を日本で初めて導入する計画で、就航に向けた準備を進めていった。しかしながら、就航を前に経営破綻。ATRにとっても、初めての日本の顧客となる予定だったリンクの就航が頓挫したことで、悲願だった日本市場の開拓は見送られることになった。

ただ、ATRにとって市場環境は常に追い風だったとの見方もできる。それというのも、ライバルであるボンバルディアが、50席クラスのターボプロップ機の新造機の生産を中止。サーブもすでにこのクラスの機体生産を終えていたことから、ライバル達が市場から撤退していったからだ。

日本のカスタマーが50席クラスのターボプロップ機の機体を更新しようとするならば、中古のボンバルディア機などを見つけてくるか、あるいは日本市場では未導入だった新造のATR機を導入するか、という選択を迫られる構図となっていた。そうした状況下にあるなか、やはり日本のエアラインは新造機導入に舵を切り、ATR機に白羽の矢が立った。

去る2月20日に、天草エアラインが日本で初めてとなるATR機 (ATR42-600型機) の運航を開始したことで、市場を開拓することに成功した。今後、日本エアコミューター (JAC) も、同型機の導入を進めていく方針だ。JACは昨年6月、確定8機、オプション1機、さらに14機分の購入権が付随する契約を結んだ。

日本市場の切り崩しにより成功したATRだが、実は現在、世界市場では50席から90席クラスのリージョナル機で高いマーケット・シェアを確保することに成功している。とりわけプロップ機の市場では、競合するボンバルディア社製のQ400型機を大きく引き離し、50人から90人乗りの市場では、77%のシェアを確保している。

(6面に続く)

## 海上保安庁 特集 2～5面

### 巻雲

東シナ海、尖閣諸島の魚釣島など3島を日本が国有化したのを口実に、2012年9月14日以降中国の公船が同諸島の接続水域 (領海のすぐ外側12カイリ以内) に連日侵入し、領海侵入も常態化した。国有化直後の2012年11月には接続水域入域船数が約40隻を数えた。以後は増減を繰り返している。そのうち日本領海に侵入する中国公船は2013年8月の延べ28隻を最高に、この2年ほどは毎月3回といつた形で領海侵入を繰り返している。▲中国公船の領海侵入に對して海上保安庁は尖閣諸島を守るため、常時監視船を周辺に配置し、領海侵入のたびに現場で退去を求め、嚴重抗議をしてきた。この体制を続けるため、全国各地から監視船を尖閣諸島に集めてきたため、他海域が手薄になる事態を招いていた。▲これに對して、政府の強い意志で、尖閣警備専従部隊の建設が決まり、短期間で専用の監視船10隻を新たに建造し、ヘリ搭載艦巡視船2隻を指揮船とした部隊が今年3月に完成した。全く同じ規格の船を作り、乗員はチーム編成とし、船に縛り付けないで、順次交代するといったユニークな運用方法により実際の隻数より可動率を向上させ、切れ目のない監視体制を確立しようとしているところだ。▲加えて、航空機による監視でも24時間切れ目のない監視のため、那覇航空基地配備のジェット機を更新する機会に2機から3機を増やす計画も機種選定、契約が始まっている。領海を守る海上保安庁への安倍晋三首相の強い期待は、初め海上保安大学校出身の海上保安庁長官の誕生、そして今年海上保安学校卒業式への出席と目に見える形で示されている。海上保安官の増員も毎年行なわれるようになり、海外の海上法執行機関との交流も活発化した。▲陸上基地配備のパトロール・ヘリコプターに続き、ヘリコプター1機搭載型巡視船の搭載機の更新も今年ようやく完了したが、今後はこれらの装備の維持整備に万全を期して、高い可動率を達成するため、取組みが官民双方の協力で進められることが必要と考えられる。(渡辺)

三菱重工 この星に、たしかな未来を

MRJ F-2 SH-60K H-IIA

夢へ、空へ、明日へ Reaching for the skies

三菱重工業株式会社 〒108-8215 東京都港区港南 2-16-5 Tel.03-6716-3111 www.mhi.co.jp



海上保安庁特集

JAPAN COAST GUARD Special Issue

# ファルコン2000LXSを1機、EC225ヘリ1機も調達 ヘリ2機搭載巡視船1隻の更新など巡視船艇11隻建造へ

海上保安庁の2016年度予算は、前年度の当初予算と比べてほぼ同額の1876億4800万円となった。ただし、予算を前倒しする形で2015年度補正予算が255億4000万円執行され、事業規模としては2016年度当初予算と2015年度補正予算を足した2146億4200万円と2015年度成立予算より14%増と見なすことができる。

新規に要求する(補正予算で着手)巡視船艇と航空機をみると、巡視船艇が11隻、航空機はジェット機のファルコン2000LXSが1機、回転翼のスーパーピューマ225が1機となった。

航空機による尖閣24時間監視体制の構築のため、ファルコン2000LXSは、既に2機契約済みで2018年度に就役の見込みだが、今回新たに1機を追加要求しており、2019年度に就役させたい考え。予算額は2018年度22.6億円、2015年度補正予算を合わせて86.7億円となる。1機の価格は約145億円で、高性能捜索レーダーを搭載する計画。尖閣諸島周辺海域での不審事象、不法行為を早期に探知し、迅速かつ的確な対応を可能とするため、耐用年数に達するファルコン900の更新2機と増強1機の合計3機を取得して、24時間監視体制を構築するものだ。

スーパーピューマ225はスーパーピューマ332の更新として2018年度に就役する計画で、全国における隙のない海上保安体制の構築の一環として2018年度予算12.3億円、2015年度補正予算を合わせて56.8億円で整備に着手した。

ヘリ2機搭載型巡視船PLHは、第四管区海上保安本部に配備の「みずほ」(船齢35年で退役見込み)の後継となるもので、災害対応能力、捜索監視能力、指揮能力を強化するが、搭載ヘリコプター2機は現有のベル412を使用することになっている。

こうした巡視船艇および航空機の整備を進めることで、尖閣諸島周辺海域における領海警備を強化するほか、全国の離島・遠方海域で、隙のない海上保安体制を構築、

外国漁船などにおける不審事象や不法行為の取り締まりを強化していく方針だ。

海上保安庁が2016年度末現在保有する巡視船艇は、計369隻(巡視船:131隻、巡視艇:238隻)。航空機は74機(固定翼:26機、ヘリコプター:48機)だ。海上保安庁によれば、保有する巡視船艇および航空機群ともに老朽化が進んでいるとのこと。巡視船艇366隻のうち、15年度末時点で耐用年数を超過している船艇の数は全体の35%に当たる129隻にものぼるといふ。加えて、2016年度から2025年度末までに新たに耐用年数が到来する船艇は、105隻に達する見通しだ。

一方、航空機は2015年度末時点で耐用年数を超過している航空機は、全体74機の9%に相当する7機とのこと。2016年度から2025年度末にかけて新たに耐用年数が到来する機体は19機あるという。

こうしたなか海上保安庁では、既に巡視船艇、航空機ともに代替整備を進めているところで、大型巡視船(2016年度就役)が6隻(165.0億円、前年度:40.7億円)、中型巡視船8隻(97.5億円、前年度27億円)を継続要求。中型巡視船8隻のうち、2隻は16年度に就役、残りの4隻は2017年度、2隻は2018年度に就役する計画だ。航空機についても、追加導入するファルコン2000LXSのほかに、契約済みの2機が2018年度に導入する。

海上保安庁としては、最新の巡視船を導入して体制強化を図りたい考えで、機動



ファルコン2000LXS (提供:ダッソー・アビエーション)

性、監視能力、情報伝達能力、荒天下航行能力、災害対応能力、規制能力などの能力向上を推進していく方針で、高性能化を図った巡視船艇および航空機を計画的かつ安定的に代替整備することで、全国的に迅速かつ的確な対応が可能になるように体制を強化していきたい考え。

▼新型ジェット機(2019年度就役)=1機、22.6億円(2015年度補正予算と合わせ86.7億円)※単価約145億円。予算額と単価の差額は来年度以降要求する。

▼規制能力強化型巡視船PS型(2016年度3隻就役、2017年度3隻就役)=17.3億円(補正予算を合わせ36.7億円)※単価約23億円

▼ヘリコプター2機搭載型巡視船PLH型(2019年度就役)=1隻、21.9億円(補正予算を合わせ56.8億円)※単価約154億円

▼小型巡視艇CL型(2016年度就役)=2隻、9.0億円※単価約4.5億円

▼小型測量船HS型(2017年度就役)=1隻、1.4億円※総額約9億円

▼大型巡視船(2016年度就役)=6隻、141.3億円(補正予算を合わせ165億円)

▼中型巡視船PM型(2016年度2隻就役、2017年度4隻就役、2018年度2隻就役)=8隻、84.3億円(補正予算を合わせ97.5億円)※単価約37億円

▼大型巡視艇PC型(2016年度就役)=2隻、2015年度補正予算のみ18.0億円※単価約9億円

▼EC225ヘリコプター(2018年度就役)=1機、12.3億円(2015年度補正予算を合わせ33.2億円)※単価約61億円

## 宮古島海上保安部など新設も

さらに機構要求では、尖閣諸島周辺の業務執行体制強化のため、今年10月1日で第十一管区海上保安部に「宮古島海上保安部」を、離島・遠方海域の業務執行体制強化として同じく10月1日に第十管区海上保安本部に種子島海上保安署を新設する。

定員要求では316人の増員が認められた。これは戦略的海上保安体制の構築のほか、海洋権益確保のための体制強化、2020年東京オリンピック・パラリンピックテロ対策体制強化、海上保安諸課題への対応などの理由によるもの。

中でも戦略的海上保安体制の構築では200人、うち巡視船乗組員100人、規制強化型巡視船乗組員など53人、航空基地、海上保安部署要員47人を増員する。

ただし、合理化等の計画減員が2016年度は216人実施されるため、純増員は100人となる。

のべ21機(固定翼機12機、ヘリ9機)、16~17日はのべ11機(固定翼機2機、ヘリ9機)が対応、主として沿岸部の被害状況の確認等を実施した。

## エアバス・ヘリコプターズ

### 海上保安庁から6機目のH225受注

エアバス・ヘリコプターズは去る3月、海上保安庁からH225型機を1機追加受注したことを発表した。エアバス・ヘリコプターズによれば、この機体は海上保安庁で運用中の機体の後継機として、2018年末までに納入する予定だ。

海上保安庁としてH225型機は6機目の導入。捜索救難救助用特殊装備を搭載して、多様なミッションをこなす。



EC225ヘリコプター (同型機) (提供:エアバス・ヘリコプターズ)



シコルスキーS-76D型ヘリコプター (同型機) (提供:海上保安庁)

機、シコルスキーS-76Dヘリ1機が、東海大農学部グラウンドに水、食糧を空輸した。

また、18日には「おおすみ」搭載機のS-76Dが熊本県の要請で、山鹿市から熊本大学病院へ患者1名、医師1名、家族1名を搬送した。震災発生当初の14~15日は

## 熊本地震で海保ヘリ2機が負傷者を搬送 南阿蘇、東海大グラウンドにDMAT、物資空輸も

海上保安庁は熊本地震に際し、4月16日午前には熊本県南阿蘇村の東海大学農学部



アグスタAW139型ヘリコプター (同型機) (提供:海上保安庁)

グラウンドに、機動救難士、潜水士などの救命救急要員が同乗した鹿児島航空基地のアグスタ139および巡視船「おおすみ」搭載のシコルスキーS-76D各1機が着陸し、倒壊アパートから救出された負傷者を大分県立病院まで空輸した。

この2機は復路に大分からDMAT2名、看護師1名を南阿蘇村まで輸送した。また、鹿児島航空基地のもう1機のアグスタ139も東海大グラウンドに進出して負傷者の情報収集に当たった。

更に17日夕方にはアグスタ139ヘリ2

## —The World Leader in Thermal Imaging— 長距離監視探索用航空機/船舶搭載用赤外線カメラ



Star SAFIRE 380-HD (航空機搭載用HD赤外線カメラ)



Star SAFIRE HD (航空機搭載用赤外線カメラ)



Sea FLIR 230 (船舶搭載用赤外線カメラ)



FLIR Systems 社日本総代理店  
〒105-0011 東京都港区芝公園 2-4-1 A-12F  
TEL: 03-3437-8918 FAX: 03-3437-8755



# 尖閣への中国公船の領海侵入依然減らず 機関砲装備の公船も侵入、石垣島に尖閣専従船隊配置



尖閣専従船の一隻、巡視船「あくに」。後部はヘリ甲板となっている。武装は20ミリ機銃1門と高圧放水砲を装備する(提供:海上保安庁)



「あくに」と同型の巡視船「いぜん」。船橋横の黒い板は警告文を表示する電光掲示板である。10隻とも沖縄の島の名をつけている(提供:海上保安庁)

中国公船による尖閣諸島の領海への侵入が依然として続いている。海上保安庁によれば、2015年度は概ね月3回、のべ9隻程度で推移してきたが、いずれも非武装の中国公船だった。しかし外務省では、2015年12月22日に明らかに機関砲を搭載した中国公船が、初めて接続水域に入域したことを確認。さらに12月26日、この武装公船が領海へ侵入したことも確認している。従来より日本政府は、中国公船の領海侵入に対して、現場で海上保安庁がその都度退去要求を行うとともに、外交ルートを通じて中国政府に対し、直ちに嚴重抗議、即時退去及び再発防止を強く求めて来た。しかし、回数が増減はあっても毎月のように侵入が繰り返されている。

軍海軍のフリゲート艦を海警に移管し、武装を一部残した船舶で、軍艦ともいえるような船である。

### 15年度領海侵入のべ92隻に

2015年度(2015年4月~2016年3月)の中国公船による尖閣諸島接近は接続水域入域が224日、のべ663隻、領海侵入(接続水域入域の内数)が34日、のべ92隻となった。

2016年4月に入ってからも4月18日まで接続水域には4月12、13日を除いて毎日中国公船が接続水域に入域(島から24海里以内に接近)しており、4月6日と14日には3隻ずつが領海内(12海里以内)に侵入した。4月1日と16日には接続海域入域

数が6隻と多くなっている。このように中国公船の尖閣諸島周辺での活動は依然として終息する気配がない。

### 尖閣専従船隊が完成 10隻の巡視船を集中

これに対して、海上保安庁では多数の巡視船艇を尖閣諸島周辺に配置するため担当の第十一管区海上保安本部だけでは船艇が足りず、全国各地の海上保安本部からの応援を得てきた。しかし、その応援によって各地の海上保安体制が弱まったり、長期の派遣が海上保安官の大きな負担となったりしたため、尖閣対応専門の巡視船隊を新設することが決まった。

そのため、1000トン型大型巡視船10隻を新たに建造し、ヘリコプター搭載巡視船2隻を第十一管区に移籍するなど、尖閣対応専門の部隊建設が急速に進められた。この3月末には10隻の就役が完了し、石垣島に新しい専用棧橋、待機施設などが完成しており、今年度から尖閣対処に専念する態勢が整った。

10隻の巡視船は異なる造船所で建造されたが、各船が全く同型で、乗員は船毎に

配置せず、チーム編成で異なる船に随時乗り組む体制がとられている。これは稼働率を高めるためで、10隻で12隻分の働きをするという。尖閣専従船の具体的な業務は、警備上明らかにされないが、ヘリ甲板を有しており、一般的にヘリコプターと連携した業務が可能なのは確かである。

### 新型ファルコンで24時間監視

一方、尖閣諸島周辺海域での航空機による24時間監視体制を構築するため、ファルコン2000LXSが3機導入されることになった。航空機の運用については警備上の観点から返答は差し控えるとのことで、24時間体制の細部は明らかではないが、2019年度以降、従来より監視体制が強化されることは間違いないところだ。

また長時間の監視飛行では、無人航空機の有用性も聞かれるが、海上保安庁では現在、無人航空機の導入予定はない。

尖閣諸島周辺のみならず、海上保安業務に適切に対応するための船艇・航空機の計画的な代替整備を図るなど、情勢に応じた必要な体制の構築を戦略的に進めて行く考えを示している。

中国公船による尖閣諸島接近状況(2015年度)				
月	接続水域入域日数	入域のべ隻数	領海侵入日数	領海侵入のべ隻数
4月	22	66	3	9
5月	28	84	3	9
6月	27	77	3	8
7月	16	40	3	7
8月	18	54	2	6
9月	25	81	3	9
10月	18	52	3	7
11月	18	56	3	8
12月	15	42	3	7
16年1月	12	34	3	8
2月	8	21	2	5
3月	17	56	3	9
計	224	663	34	92



軍艦を海警に移籍した中国の武装公船「海警31239」(提供:第十一管区海上保安本部)

Distributor of **AgustaWestland**  
A Finmeccanica Company



Merlin Mk1/AW101



Portuguese/AW101

世界のスタンダードを日本の空へ

**Marubeni Aerospace**  
丸紅エアロスペース株式会社

東京都千代田区有楽町1丁目1番3号  
電話 (03) 5157-7500  
FAX (03) 5157-7510  
<http://www.marubeni-aerospace.co.jp/>

**Gulfstream**  
A GENERAL DYNAMICS COMPANY



G280 Gulfstream G280



G550

**Marubeni**  
丸紅株式会社

東京都千代田区大手町1丁目4番2号  
電話 (03) 3282-7398  
FAX (03) 3282-3706  
<http://www.marubeni.co.jp/>



G650



海上保安庁特集

JAPAN COAST GUARD Special Issue

# ジブチ、セーシェルにガルフV機を派遣 中島海上保安監が同乗、セーシェルと海賊護送初訓練



ジブチでの海賊護送訓練。海自護衛艦から海賊を降ろすところ



空港で模擬海賊(短パン姿)をガルフVに乗せるところ



岸壁で護衛艦から護送車に海賊を移すところ

海上保安庁は2月24日から3月2日まで、第三管区海上保安本部羽田航空基地所属の大型ジェット機ガルフV「うみわし」をアフリカのジブチ共和国、セーシェル共和国に派遣し、両国と海賊の護送と引渡しに関する訓練を行った。同機には中島敏海上保安監ら20名が搭乗して行き、両国関係機関との海賊対策など海上保安について意見交換を行った。

ジブチでは、逮捕した海賊の身柄を護送する必要が生じた場合を想定して、迅速円滑な身柄の護送が実施できるよう、海保航空機による国際慣熟飛行と海賊護送訓練を

実施した。一方、セーシェル共和国は2014年12月に日本と「海賊と疑われる者の引渡等に関する覚書」が調印されており、今回初めて同国関係機関との海賊の護送と引渡しに関する訓練を実施した。

日程は2月24日羽田発、25日ジブチ着、ジブチ国家治安庁、海自護衛艦表敬、26日海賊護送訓練、27日ジブチ発セーシェル着、29日海賊引渡し訓練、3月1日セーシェル外務省表敬、セーシェル発、3月2日羽田着。

日本はソマリア沖アデン湾海賊対処行動として海上自衛隊の護衛艦2隻、航空機2機を常時派遣しているが、護衛艦には1隻当たり4名の海上保安官が同乗しており、海賊の逮捕など司法警察任務を担当している。過去には実際に日本籍船への海賊行為で逮捕した海賊をガルフV機で日本に護送したことがある。



セーシェル関係機関との海賊護送訓練。ガルフVに搭乗させるところ

## 海保第二管区巡視船「ざおう」の搭載ヘリが交代 搭載ヘリ全てシコルスキーS76Dに更新完了

ヘリコプター搭載巡視船「ざおう」(第二管区海上保安本部)の搭載ヘリコプターが2016年1月、ベル212型MH920(JA9930)「しおかぜ」から、シコルスキーS76D型(MH920)「うみねこ」に交代した。それにより海上保安庁は、保有するヘリコプター1機搭載型巡視船の搭載機がすべてS76D型へ更新が完了したことになる。

第二管区海上保安本部は1月13日、海上保安庁最後のベル212型となった「しおかぜ」の解役式を仙台航空基地で開催し、同

日にS76D「うみねこ」の就役式を塩竈市内で開催した。

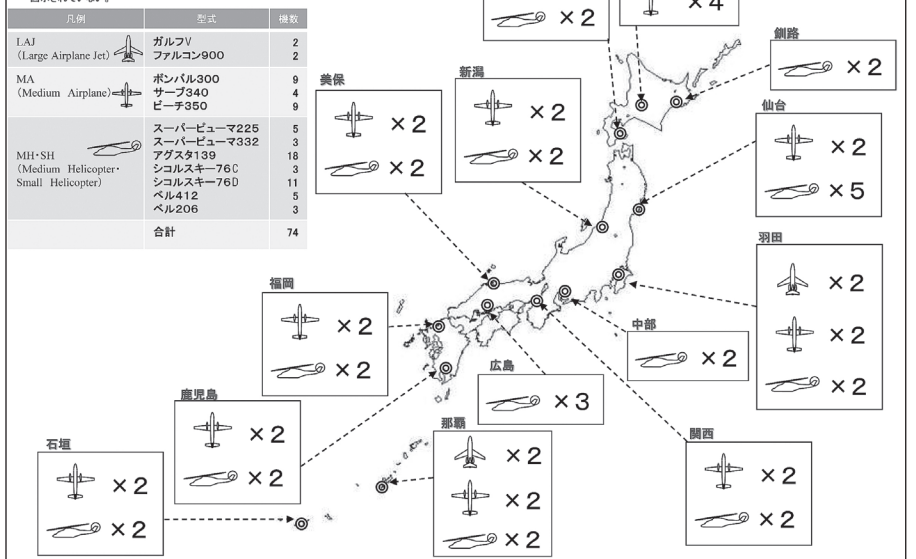
これにより、海上保安庁のヘリコプターの近代化がほぼ完了、陸上基地配備はアグスタ139とスーパーピューマ225、322に、ヘリコプター1機搭載型巡視船の搭載機はシコルスキーS-76Dに、ヘリコプター2機搭載巡視船の搭載機はベル412に、そして大型巡視船「しきしま」と「あきつしま」の搭載ヘリはスーパーピューマ225にそれぞれ統一された。このほか練習用ヘリにベル206がある。

### 航空機の配備状況

平成27年度末現在

74機(固定翼26機、回転翼48機)

※中型ヘリコプターのうち18機はヘリコプター搭載型巡視船に搭載されており、含まれていない。



### 常にお客様目線でシステムソリューションを提供しお客様共に進化してゆきます

私たちは官公庁船、特殊船を始め漁船に至るまで、65年以上の経験と実績により真付けられた技術・技能・サービスを駆使し、新たな価値創造に挑戦しています。



株式会社 関ヶ原製作所  
〒503-1593 岐阜県不破郡関ヶ原町2067  
TEL:0584-43-1215 FAX:0584-43-1219

**PALSEK MARINE**  
SEKIGAHARA SEISAKUSHO LTD.

URL <http://www.sekigahara.co.jp>  
e-mail: [marine@sekigahara.co.jp](mailto:marine@sekigahara.co.jp)

### お客様の「これから」のために Spi JAPAN



- RHGSE: レスキューホイスト整備機材
- ケーブルの巻取、検査を自動で対応



ゼファーインターナショナル社代理店  
シマツプレジジョンインスツルメンツインク日本支店  
東京都千代田区神田錦町1-3  
TEL: 03-3219-5684 / FAX: 03-3219-5733

### 業界をリードするWESCAM社製 可視/赤外線カメラ防振装置

超小型 HD/IRセンサー MX-10



- ・本体重量17kg以下
- ・制御装置無し(本体+コントローラーのみ)
- ・高性能カメラを搭載  
赤外線カメラ640×512(高詳細仕様)  
フルHD可視カメラ1920×1080

HD/IRセンサー MX-15



- ・長距離ミッションに最適
- ・制御装置無し(本体+コントローラーのみ)
- ・高性能カメラを搭載  
赤外線カメラ1280×720(高詳細仕様)  
フルHD可視カメラ1920×1080

ウエスカム国内販売保守総代理店  
株式会社 **東通インターナショナル**  
〒112-0002 東京都文京区石川1-21-14  
TEL 03-5805-5271(代) FAX 03-3814-6146  
<http://www.totsu-int.co.jp>





海上保安庁特集

JAPAN COAST GUARD Special Issue

海保初、女性パイロットが「操縦教育証明」取得
堀田美保子飛行士、現職12人目の資格取得



研修修了証書を持つ堀田飛行士

堀田飛行士は平成14(2002年)4月に海上保安庁パイロット養成のため新設された海上保安学校航空課程第1期として入校し、様々な研修を経て平成24(2012)年3月アグスタAW139型機の機長となり、さらに米国研修でシコルスキー76Dの操縦資格も取得するなど第一線で活躍して来た。現在は仙台航空基地で業務に従事しているが、将来的には海保学校宮城分校の教官として新人ヘリコプターパイロットの育成に取り組んでいくことが期待されている。

【堀田美保子飛行士の略歴】

1979年生まれ。愛媛県出身。県立松山西高校卒。



海上保安学校宮城分校校門前にて

アグスタ139、ベル412、シコルスキー76D、ベル206Bの操縦資格を持つ。

海上保安学校、海上保安学校宮城分校卒業後、石垣航空基地、事業用操縦士(回転翼)取得(2005年4月)、ベル212限定変更、計器飛行証明(回)取得(2007年9月)、名古屋海上保安部巡視船



飛行前の指導風景

地、シコルスキー76D限定変更、教育証明実地試験受験(2016年3月8~10日)、2016年4月より仙台航空基地勤務。

海上保安庁人事

装備技術部航空機課長に川口修氏
警備救難部航空業務管理官は木下敏和氏

(4月1日付)

- ▼辞職(海上保安大学校長) 菊井大蔵
▼海上保安大学校長(第十管区海上保安本部長) 赤津洋一
▼第十管区海上保安本部長(第八管区海上保安本部長) 岩本一夫
▼第八管区海上保安本部長(総務部秘書課長) 武中豊文
▼総務部秘書課長(総務部人事課人事企画官) 渡邊治
▼辞職(第三管区海上保安本部長) 大久保安広
▼第三管区海上保安本部長(第七管区海上保安本部長) 宮野直昭
▼第七管区海上保安本部長(警備救難部刑事課長) 葛西正記
▼辞職(第七管区海上保安本部長) 船越良行
▼第七管区海上保安本部長(海上保安学校校長) 山本得雄
▼海上保安学校校長(第十一管区海上保安本部長) 岩崎茂
▼第十一管区海上保安本部長(総務部教育訓練管理官) 遠山純司
▼辞職(第八管区海上保安本部長) 榎垣幸策
▼第八管区海上保安本部長(総務部参事官・交通部) 長島高弘
▼辞職(第十一管区海上保安本部長) 長谷川義明
▼第十一管区海上保安本部長(第九管区海上保安本部長) 大根潔
▼第九管区海上保安本部長(第十一管区海上保安本部長) 坪上浩治
▼第十一管区海上保安本部長(警備救難部管理課長) 伊藤裕康
▼定年退職・3月31日付(海上保安学校宮城分校校長) 渡邊幸夫
▼海上保安学校宮城分校校長(装備技術部航空機課航空機技術調整官) 山下伸次
▼定年退職・3月31日付(第三管区海上保安本部羽田航空基地長) 田辺哲朗
▼第三管区海上保安本部羽田航空基地長(第十一管区海上保安本部那覇航空基地

- 長) 久門洋一
▼第十一管区海上保安本部那覇航空基地長(第七管区海上保安本部福岡航空基地長) 今井純一郎
▼第七管区海上保安本部福岡航空基地長(第一管区海上保安本部釧路航空基地長) 廣木克匡
▼第一管区海上保安本部釧路航空基地長(呉海上保安部巡視船くろせ業務管理官) 城臺寛
▼定年退職・3月31日付(関西空港海上保安航空基地長) 大橋功
▼関西空港海上保安航空基地長(石垣海上保安部特定運用巡視船第一クルー業務管理官) 古場誠也
▼石垣海上保安部巡視船ざんぱら船長(警備救難部管理課航空業務管理官) 花井宏繁
▼警備救難部管理課航空業務管理官(紋別海上保安部長) 木下敏和
▼和歌山海上保安部巡視船きき業務管理官(第六管区海上保安本部広島航空基地長) 澤田政司
▼第六管区海上保安本部広島航空基地長(第八管区海上保安本部美保航空基地次長) 中嶋雅昭
▼那覇海上保安部巡視船うるま業務管理官(第九管区海上保安本部新潟航空基地長) 井手淳二郎
▼第九管区海上保安本部新潟航空基地長(第一管区海上保安本部函館航空基地長) 野口昌幸
▼第一管区海上保安本部函館航空基地長(八戸海上保安部巡視船まべち業務管理官) 森徹也
▼那覇海上保安部巡視船おきなわ業務管理官(今治海上保安部長) 池田善彦
▼那覇海上保安部巡視船りゅうきゅう業務管理官(装備技術部航空機課長) 星野誠
▼装備技術部航空機課長(装備技術部航空機課航空機整備管理室長) 川口修
▼装備技術部航空機課航空機整備管理室長(熊本海上保安部長) 小野寺正則
▼中部空港海上保安航空基地次長(名古屋海上保安部衣浦海上保安署長) 山根敏男

ベル206練習機の後継を検討中

この機会に海上保安学校宮城分校を紹介すると、海上保安庁唯一の航空関係養成機関として仙台航空基地と隣接して設置され、操縦士、整備士、航空通信士の3職種合わせて年間約60名を養成している。これらは新人を海上保安官として採用して航空関係の教育を行い資格を得て、業務に就くコースだ。航空要員の増員が今年度も続けられるという。

操縦教育にはベル206ヘリコプターが練習機として使用されている。海上保安庁としては同機が導入されて相当期間経過していることから、その代替措置を検討しているところという。業務用の各ヘリコプターがグラスコックピットの近代的な機体に替わって来ていることから、耐用年数の点からも後継機を検討が行われるようになったものだろう。

なお、固定翼機の操縦訓練は、海上自衛隊の一部委託しており、T-5とTC-90の課程に海上保安庁からも入校している。

一方で、航空機操縦士、整備士、通信士

の有資格者を採用して、海上保安学校門分校で海上保安官としての教育訓練を行うことも実施されている。有資格者の採用試験は年2回実施しており、募集区分及び採用予定数などは、職員の在職状況により決めるという。このため募集の有無はホームページで確認し、担当窓口にお問い合わせのようにとのことだ。

常総市水害、海保ヘリが99名救助

2015年9月関東・東北豪雨による鬼怒川の決壊で広範囲が水没した常総市でのヘリコプター救助では、海上保安庁のヘリが2015年9月11日までに99名(10日16名、11日83名)を救助した。内閣府防災担当の集計による。

なお、消防防災ヘリは消防緊急援助隊として東京消防庁2機、埼玉、群馬、山梨防災ヘリ各1機、千葉県消防ヘリ1機の6機が救助を続け、12日には29名を救助した。

海上保安庁危険業務従事者叙勲(航空関係)

第26回危険業務従事者叙勲が4月29日付で発令されるが、海上保安庁の航空関係者では次の方々を受賞される。

- 《瑞宝双光章》
▼水谷正義=元舞鶴海上保安部巡視船だいでん航空長
《瑞宝単光章》
▼五十嵐幸雄=元第一管区海上保安部千歳航空基地通信長

- ▼上田泰二=元関西空港海上保安航空基地上席整備士
▼柿崎清司=元第一管区海上保安部函館航空基地整備士
▼月輪俊治=元第六管区海上保安部広島航空基地主任整備士
▼西塚栄=元第三管区海上保安部羽田航空基地上席整備士

The ultimate cockpit and cabin connectivity

AVIATOR COBHAM

高性能コンパクト
航空機用インマルサット衛星電話

- ※搭載性にすぐれた小型軽量のコンポーネント
※世界中のさまざまな機体への豊富な搭載実績
※デンマーク Cobham Satcom社製
※特定無線局の包括免許取得済み



Aviator 300 + IGA5001アンテナ

【ラインナップ】
AV200/AV300/AV350/AV700

- 【対応サービス】
・電話、FAX、ISDN
・VoIP、メール、ウェブ、VPN
・通信速度 最大432kbps(AV700)
・ストリーミング(帯域保証)対応

衛星電話のお問合せは

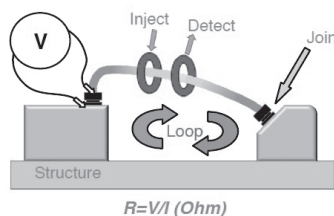
株式会社日本デジコム



http://www.jdc.ne.jp/

〒104-0042 東京都中央区入船2-3-7
Tel: (03) 3523-1335 Fax: (03) 3523-1337

英国 MKテストシステム社製
航空機用自動アースボンディング回路テスター



ポータブルタイプ、グラウンドボンディング、ループ、ジョイントを一台で測定。
コンピューターとテスト管理ソフトによる高い作業効率、作業員1名で測定可能。

詳細は弊社営業部までお問い合わせ下さい。

日本輸入総代理店



ビーム株式会社

〒194-0215 東京都町田市小山ヶ丘2-2-5
まちだテクノパーク センタービル6F
電話: 042-797-4141 FAX: 042-797-4441
http://www.beams-inc.jp/ E-mail: sales@beams-inc.jp



# 快適なフライト、AMXの新型機ATR42-600型 新たな翼で親子イルカが天草と各地を結ぶ

【飛行経路：熊本→伊丹、AMX801便、搭乗者：伊藤学】真つ青な親子イルカが描かれた機体が、ふわりと空に浮かび上がる。プロップ機特有のエンジン音と共に、天草エアラインの新「みぞか号」が4月15日、阿蘇熊本空港を飛び立った。



「来たぞ！来た、あれだ！」と報道陣が一斉にカメラを構え、シャッターを切り始める。小さな点だった機影は、少しずつ大きくなって、今や肉眼でも天草エアラインの新型プロップ機の姿をはっきりと捉えることがで

きるようになった。機体は旋回して熊本空港に着陸。スムーズに着陸した機体が眼前に現れると、シャッターを切り続ける私の横で、小さな男の子が「わあ〜」と嬉しそうに歓声を上げ、親子イルカが描かれた「みぞか号」を指差している。

天草エアラインの機体は、「みぞか号」という愛称で呼ばれている。愛らしいイルカの塗装が特徴だ。先代の「みぞか号」(Q100型)も、機体全体をイルカに見立てた塗装で人気を博した。ちなみに、「みぞか」とは、天草地方の方言で、「可愛い」という意味だそう。

タキシングをしながら搭乗口に徐々に近づくと、「可愛いね〜」と親子。先代の「みぞか号」同様、家族連れなど幅広い年代に親しまれそう。

さあ、搭乗時間だ。待ちに待った機内の雰囲気はどうか。その前に、まずは機体の外観を撮影しなければ。

テイク・オフより約10分。熊本空港のターミナルで、天草エアラインの新型機ATR42-600型機のランディングを待っていた。

天草エアラインのATR42-600型機に搭乗するためには、ターミナルの搭乗口を階段で降ってエプロンを徒歩で移動する。初夏を思わせる日差しと真つ青な空が広がり、ふんだんに日の光を浴びた「みぞか号」の爽やかなブルーが、

私の近くには、小さな男の子を連れた3人の家族連れもいる。



「ほら、見て。もうすぐイルカさんが来るよ」と、小さな男の子を肩車した父親が、男の子に呼びかける。男の子も、早く来ないかと待ち遠しそうで、どことなく微笑ましい。

すると間もなくして、遠くの空に1機の機影が姿をみせた。

広く、オーバーヘッド・ビンも拡大されました。そのため、サービスもしやすくなりましたし、お客様の乗降もスムーズです」と、オペレーション効率向上したこと



ターボプロップ機であるATR機は、ジェット機に比べて巡航高度が低いことが特徴の一つだ。ATR機の客室内気圧は3800フィートと、より地上に近い客室環境となっている。

搭乗してみると、その効果をすぐに享受することができる。個人差があることだが、航空機に搭乗すると、上昇・下降中にしばしば耳鳴りが生じることがあるが、低い高度

を飛ぶATR機では、そうしたことはなかった。

巡航中、客室内に響くエンジン音も静か。ATR42-600型機のエンジンは、プラット&ホイットニー・カナダ社製のPWC127Mだ。

この日のフライト経路は熊本→伊丹で、九州を横断して四国へ豊予海峡を抜けた。その後、高知の室戸岬を横目に、針路を徐々に北の伊丹へ。すぐに大阪の街が広がりはじめた。そして伊丹に向けて最終アプローチ態勢に。アプローチに際しては、強風の影響で多少揺れた。それでもATRの最新鋭機は、力強く乱流を乗り切っていく。

そして、タッチダウン。ターボプロップ機のATR機は、離着陸に必要な滑走路距離が短い。素早くタキシングへと移行し、ターミナルビルそばの駐機スポットへ。

天草は、まだまだ訪れたことがある人が少ないかもしれない。独特なキリシタン文化が築かれたほか、島原の乱で有名な天草四郎時貞に関連する史跡、イルカウォッチング、温泉、さらには豊かな自然やグルメなど、観光資源も豊富だ。また、大阪・伊丹から天草エアラインで熊本空港に降り、熊本・大分を旅行してみるのも良い。熊本地震で被災した両県を、落ち着きを取り戻した際に、観光で訪れることで、地元経済の復興支援にも繋がることだろう。

一方で、「(Q100型機と比べ)通路が、同一のエンジンとプロペラ、そして90%が同一パーツで構成されるなど、高い共通性を保持している。

また、最先端のアピオニクスを搭載することで、パイロットのワーク・ロードを軽減するほか、サテライトベースのナビゲーションおよび監視と正確なアプローチも可能にする。また、カステルバジャックCEOによれば、快適な客室も大きな特徴とのこと。胴体径は2.26メートル(89インチ)から2.57メートル(101.2インチ)で、通路と横2-2配列分の直径では、737型機やA320型機と比べても遜色ないスペースを確保しているという。客室天井高も最大1.91メートル(75.2インチ)を確保しており、背の高い旅客にも対応できる高さを確保した。

カステルバジャックCEOは、プロップ機の特徴でもある低い高度で巡航する利点を強調。広胴機や単通路機、あるいはリージョナル・ジェット機といったターボファンジェット機の飛行高度は、3万5000フィートから4万フィートであることに言及。一方、ATR機の飛行高度は2万フィートに留まるとのこと。その上で客室内の気圧については、広胴機や単通路機、リージョナルジェット機といった機体が6000フィートから7200フィートで設定されていることに対して、ATR機は3800フィートと、より地上に近い客室環境となっていることを明かした。

地上により近い客室環境となっていることで、旅客は耳鳴りになりにくいことなどができるといふ。ちなみに、ATRの最新客室は、イタリアのデザイン会社ジウジャーロがデザインした「ARMONIA」を採用。この「ARMONIA」は人間工学的見地に基づいて設計されており、スタイリッシュで足元が広いスリムシートと、新しいサイドパネルとオーバーヘッドビンを導入している。さらにLED照明も客室の特徴となっている。

また、低い高度を飛行するという点は、何も旅客だけが享受するメリットではない。運航する航空会社にとっても大きなメリットが生まれることになるという。カステルバジャックCEOは、「航空機の運航では、上昇・下降時に多くの燃料を消費する」ことに言及。ATR機は他機と比

べて低高度を飛行することから、消費する燃料が少なく済むとのことで、「運航効率に優れている」との認識を示した。

カステルバジャックCEOによれば、短距離飛行の場合、プロップ機はターボファン機に比べて燃料を約45%節約することができるとのこと。ターボ・ファン機に比べて、年間1機当たり5000トンものCO2排出量を抑制することができるという見方を示した。

また、低騒音性も大きな特徴。ATRによれば、最新のジェット機と比べた場合、騒音は35%削減することができるとのこと。ICAOのチャプター14と比べても9デシベル下回るという。

## 90席級ターボプロップ開発は無しか「個人的に100席級を就航させたい」

ATRは90席級のターボプロップ機の開発を検討した経緯がある。ただ、この90席級機については、親会社のエアバス、フィンメカニカからの最終的な承認を得ることができず、計画は頓挫している。その代わりに、ATR72-600型機の78席級機の型式証明を欧州航空安全庁(EASA)から取得した。この78席仕様機は、セブパシフィック航空が、今年8月に導入する計画だ。

90席級機については「(ローンチの)タイミングが合わなかった」(カステルバジャックCEO)との認識だが、カステルバジャックCEOの個人的な見解として、「いつかは100席級を就航させたい」考え。ただし、この100席級機については、何も確定したものは無いことにも言及した。

前述したように、ATR72-600型機の78席仕様が当局の承認を受けたように、柔軟な仕様を実現することができることも特徴的だが旅客需要が多い繁忙期には、座席数を増やした仕様にするところがある。一方で旅客の閑散期には、貨物搭載量を増やすことができる「カーゴ・フレックス」も設定することができる。例えばATR72-600型機の場合、フルバックで標準座席数72席仕様のところ、44席+貨物コンテナのカーゴ・バック仕様とすることで、1400キログラムの追加貨物を積載することが可能となるという。

# 世界市場で好調なATR ついに日本市場の切り崩しに成功



カステルバジャックCEO

(1面の続き)世界的に受注を伸ばすことにも成功している、機体の納入数も年々、右肩上がり伸びている様相だ。カステルバジャックCEOによれば、昨年の納入機数は88機に達したこと。5年前は51機だったことから、大幅に伸ばすことに成功しているかたちだ。それでも、受注残数は260機、66億米ドル分を確保しており、「今後3年間分の生産分を確保することができている」といふ。

今後、日本市場はATRにとって大きな市場に成長することができそうなマーケットだ。カステルバジャックCEOも、2025年までに、「このクラスの機体が100機必要」との予測を明らかにした。このうち、50機程度が経年劣化したプロップ機の更新需要で、30機がリージョナル・ジェット機の代替需要と見込む。残りの約20機分が、新路線開拓など、市場の成長需要との認識を示した。日本市場における100機の需要のうち、カステルバジャックCEOは「70%を確保したい」と、高い目標を打ち出しており、日本市場におけるプレゼンス拡大に意欲を示した。

ATRが日本市場におけるプレゼンス

大に自信をみせる背景には、日本市場がATR機に適した地域であるということが挙げられる。日本国内では1500メートル以下の短い滑走路を有する空港が、実に30空港もあって、ターボファンを搭載するジェット機では離着陸することが困難な空港でも離着陸する能力を有する。また、国内の平均飛行距離は225海里と短い運航距離ということもあって、短い距離の運航を得意とするターボプロップ機の

ATRにとっては、「まさにスイートスポットであり、225海里というのは最高の効率を発揮することができる距離」(カステルバジャックCEO)だといふ。

カステルバジャックCEOは、「ATR機は老朽化した日本のリージョナル航空機を近代化する」とともに、「2019年のラグビーのワールドカップ、2020年のオリンピックで、日本を訪問する観光客は更に拡大するだろう。こうした観光客は、東京、京都、大阪をつなぐゴールデンルートを超えて旅行するようになり、例えば離島などの路線数を拡大する必要がある」などと話し、ATR機を活用すれば、20路線以上の新しい就航機会が生まれるとの認識を示した。

## ATRのエコ・プロップジェットの実力

ATRの最新鋭は機ATR42/72-600型機だ。標準座席数48席から50席クラスのATR42型機と、標準座席数68席から78席のATR72型がラインナップされている。派生型機であるこの2つのモデルは、同じコクピット、共通型式限定で運航可能なほ



# 最大震度 7、熊本地震で各地に深刻な被害

## 続く震度 5 クラスの余震、空港一時閉鎖も着実に回復

4月14日午後9時26分、熊本県熊本地方を断層横ずれによる最大震度7、マグニチュード6.5の猛烈な熊本地震が襲った。最大震度を記録したのは、熊本空港がある益城町(ましきまち)。当日はすでに航空便の発着を終え、翌15日時点で空港は一部施設の損壊など、それほど大きな被害が出ておらず、運航便への影響は欠航、遅延の発生に留まった。しかし、16日01時25分には震度6強、マグニチュード7.3の本震が発生。さらに頻発する震度5以上の余震によって、空港のみならず、近隣の交通網は一時完全に麻痺状態となった。19日現在は到着・出発の一部定期便の運航が再開されるなど、着実に回復へ向かいつつあるものの、各インフラの早期復旧が求められている。折しも震度7の前震が発生した14・15日は、本紙記者が取材のため熊本市内を訪れていた。前震とはいえ最大震度7を記録した震災直後の市内の様子を垣間見る

### 熊本市内騒然、度重なる余震、大きな有感余震も度々

15日現在、取材のため、ちょうど熊本を訪れていた筆者は、熊本市内の食事処で一次会の宴席がまもなく終わろうとしていた。突然の激しい横揺れに、バランスを崩す。隣の席の先輩記者は大きくバランスを崩し、テーブルに頭をぶつけるほどの猛烈な揺れだ。「まずい、かなりでかい!」。宴席にいたほろ酔い気分のメンバーの顔が、一挙に氷付いた。必死にテーブルにしがみつこうとしても、テーブルがひっくり返りそう。もちろん、テーブルの上にあった皿や飲み物が、落下して畳の上に散乱。この激しい横揺れは、数十秒間は続い

ただろうか。皆、それぞれに2011年3月11日に都内で経験することになった東日本大震災を想起したことだろう。店内では酒瓶が割れるなどの被害が複数発生した。しばらくして、店側の指示もあって、店外に避難することになった。避難経路となった店内の階段は、壁がところどころ剥離。床は酒がこぼれるなどしてびしょびしょな箇所があるなど、激しい横揺れの被害をあらためて実感するものだった。避難する際にも、度々強い余震が発生。店員の人達も冷静を装いつつも、その顔は青ざめていた。

外に出てみると、通りは一樣に青ざめた人々で溢れかえっていた。熊本市内の繁華街ということもあり、通りに溢れる人たちの多くが宴席の最中だったことが想像できる。一樣にスマートフォンなどで家族や友人などにコンタクトをとったり、あるいは情報収集をしようとしている。

パッと見、繁華街ではビルや家屋の倒壊など、大きな被害はなさそうだ。ネオンも煌々と夜の街を照らしている。しかし、少し歩くと、ビルの外壁が剥がれ落ちていた箇所に出くわした。大きな外壁の破片が地面に複数散乱している。ほかにも辺りを見渡せば、ビルの窓ガラスの破片や、酒瓶が割れて地面に散らばっているところもある。コンビニの店内も、綺麗に並べられているはずのペットボトルの列が、めちゃくちゃになっていた。

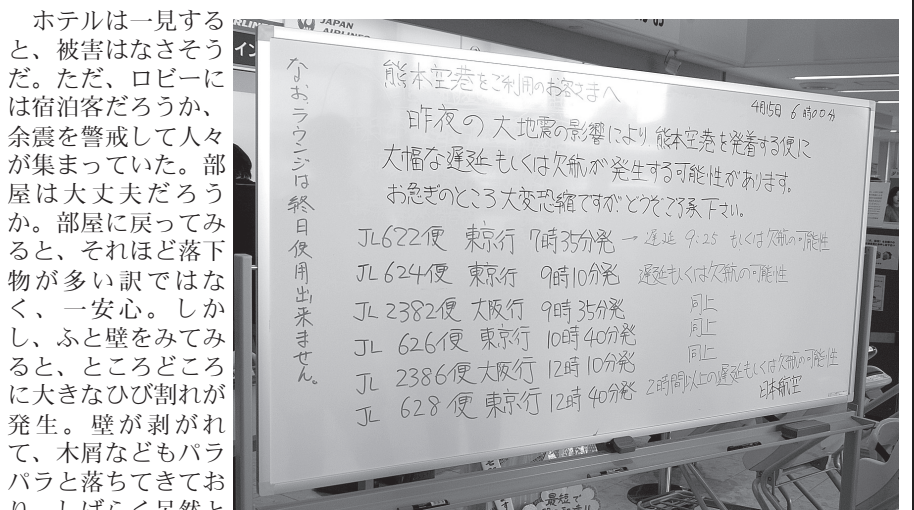
とりあえず、繁華街近くのビジネスホテルに戻ることに。ホテルまでの通りは、どこも不安な人達で溢れており、避難して通りに出てきた小さな子供達も不安を隠さない。



熊本空港4月15日の様子



熊本空港の国内線ターミナルビルの外観 (撮影: 4月15日)



発着便に多くの欠航・遅延が発生した (4月15日撮影)

ホテルの一見すると、被害はなさそうだ。ただ、ロビーには宿泊客だろうか、余震を警戒して人々が集まっていた。部屋は大丈夫だろうか。部屋に戻ってみると、それほど落下物が多い訳ではなく、一安心。しかし、ふと壁をみてみると、ところどころに大きなひび割れが発生。壁が剥がれて、木屑などもパラパラと落ちてきており、しばらく呆然とした。

ホテルの部屋で休もうとしても、大きな余震が次々と発生。テレビを付けてみても、県内各地、とくに益城町を中心として徐々に被害が拡大していることが分かる。



4月14日午後9時26分に発生した最大震度7を記録した前震直後の熊本市内の繁華街の様子。建物から外壁が落下して大きな破片が道路に散らばった。飲み会などで繁華街に居た人びとも騒然。通りは避難する人びとであふれた

映像に映し出されている避難所でも、余震に怯える人々が寄り添っている。

私もいつでも避難ができるように、準備を整えておかねば。着替えもせず、荷物も整理しておこう。身と心が休まる暇がない。(伊藤学)



4月14日の前震で熊本城の本丸、二の丸などで被害。その後の本震や相次ぐ余震でダメージが拡大した (4月15日撮影)

### 航空局 救難機対応で熊本・大分空港を24時間化 救難・災害派遣機が発着、救難拠点として運用

航空局は熊本地震発生を受けて、熊本空港および大分空港の航空保安業務提供時間を24時間化し、夜間の捜索救難、災害派遣、人命救助などを目的とした航空機の運航に対応した。特に被災地の中心の益城町に位置する熊本空港では18日、定期便を全便欠航して、災害派遣医療チーム(DMAT)、支援物資などを搭載した自衛隊機や臨時便、ドクターヘリなど救難業務に従事する航空機の発着を支援した。当初熊本空港は、24時間運用を18日07時30分まで行う予定だったが、断続的に震度5、6クラスの地震発生が続き、空港周辺市街のダメージが一層深刻化。そのため18日まではターミナルビルを終日閉鎖し、24日午前07時30分まで24時間対応を継続した。同空港では地震が続く状況から、管制官は管制塔から気象事務室へ避難。航空保安業務の提供を小型の無線機で行った。また14日夜に発生した最初の震災で、滑走路の進入路指示灯が一部点灯しない状況となっていたが、17日15時05分にすべて復旧した。

また大分空港では、災害派遣などの航空機発着を支援するため、19日07時30分まで24時間運用を行った。こちらは、通常の民間機運航と併せた支援を実施した。ま

た、九州地方のほかの空港では、通常どおりの運用とした。

#### 19日、一部到着・出発便再開へターミナル一部供用開始

19日になると、一部到着便と出発便の運航を再開した。熊本空港は滑走路など空港機能が維持されているものの、度重なる地震の影響でターミナルビルの損壊が拡大。手荷物検査、保安検査など実施することができず、まずは一部到着便から運航開始に至り、その日の午後からはターミナルビルの一部で供用を再開し、出発便も再開することになった。

管制官は気象事務室へ避難し、小型の無線機で航空保安業務の提供を行っていたが、19日07時30分から管制塔での業務を再開した。ターミナルビルについては一部で閉鎖していたため、動線の誘導は通常と異なるかたちで行われた。

また空港の利用については、この日をもって24時間運用を行っていた大分空港は、24時間運用を終了した。しかしながら、20日から23日の期間は、同空港の提供開始時間を1時間前倒して、06時30分から運用開始とした。

### 熊本空港就航各社、一時全面欠航など影響拡大 人気の目的地・九州、GW需要にも影響懸念

甚大な被害が発生している熊本地震の影響で、熊本空港を離発着する路線を保有する航空会社各社の運航にも影響が及んでいる。熊本空港を利用する全日空(ANA)、日本航空(JAL)、ソラシドエア(SNA)、ジェットスター・ジャパン(JJP)、フジドリームエアラインズ(FDA)、天草エアライン(AMX)ら本邦航空会社各社は、16日から19日朝まで全便欠航した。熊本空港の国際線は、アジア航空が仁川線(週3往復便)、チャイナエアラインが高雄線(週3往復便)、香港航空が香港線(週2往復便)で、それぞれ就航しており、各社とも運航に影響が出ている様相だ。

航空会社各社にとって、需要の取り込みを期待することができるゴールデンウィークを目前に控えた激甚災害の発生。今年のゴールデンウィークは、今年は2日間休みをとれば、最大10連休とすることも可能な恵まれた日並びとなっている。九州方面は毎年、ゴールデンウィーク期間中も人気の高いディステーションで、今年も多く需要が見込まれた。しかしながら、この震災の発生でゴールデンウィーク期間中の各社の予約動向に大きな影響を及ぼすことになりそうだ。

ちなみに、ANAグループにおける昨年のゴールデンウィーク期間中の九州方面の旅客数は前年同期比6.9%伸びた30万2973人。利用率も69.8%を確保している。JALグループでは、前年同期比10%増えた20万1185人、利用率は69.3%だった。