

50 分の残燃料は少ないか？

2013 年 9 月 20 日

㈱航空経営研究所

主席研究員 風間秀樹

9 月 18 日福岡空港で燃料不足を理由に緊急着陸したジェットスター-日本の運航についてパイロットの視点から考察してみたい。

この問題を考えるに当たって航空機の燃料搭載についての基本を理解する必要がある。自動車と違って航空機は全重量に占める燃料の割合が格段に高く、燃料を積みば積むほどその燃料を運ぶための燃料が必要となり極めて効率が悪い。従って法で定められている最低限の予備燃料に加えて不測の事態に備えてどれ位の燃料を追加搭載するかが各航空会社のパイロットと運航管理者の力量ということになる。

福岡空港の滑走路は 1 本で離発着する飛行機も多く、特に夕方 6 時前後の時間帯は混雑が十分に予想されている。予想される天候が悪ければ上空での待機に備えて余分な燃料を積んで行くのは一般的だが、たとえ天候に全く問題がなくとも航空機が集中すれば上空での待機は必然的に起こる事である。日中や夜間の比較的空いている時と同じように漫然と搭載燃料を決めてしまうと今回のような事態を招いてしまうことになる。

高々 12 分の空港閉鎖である。それでもパイロットが燃料不足を理由に緊急着陸を要請するほど切羽詰まった状況に追い込まれてしまうのである。この状況はどこの航空会社も大した差はない。問題は毎回異なる運航環境にどれだけきめ細かく対応するかという運航管理者の姿勢とパイロットの度胸である。

このように書くと「安全」は大丈夫なのかと心配される方もあると思うが、今回の事例のように最終的には緊急着陸という「安全」な手段が残されているのである。

余談だが、以前は所謂「緊急着陸」と今回のような燃料不足による「優先着陸」とは別けて管制官の側も対応していた。「優先着陸」は十分な燃料が残っていないというだけで運航には全く問題がないのだから消防車や救急車の事前の待機は要請されない。

ところが十数年前から燃料費の高騰が航空会社の経営を圧迫するようになって法定搭載量ギリギリで運航する航空会社が出てきた。その典型がノースウエスト航空である。彼らは成田でやたらと「優先着陸」を要求し管制官の手を煩わせていたのである。異常運航である「緊急着陸」と違って「優先着陸」は通常運航の範囲であり何のお咎めもない。

そんな不合理に業を煮やした当局は、今後は単に燃料不足が理由でも「緊急着陸」を要請しない限り優先的に着陸はさせないということにしたのである。その結果この種の「緊急着陸」は激減したという事だ。

従って、今回のジェットスターの件も「危険」ということではなく、「安全」の範囲内での運航であり、ことさら騒ぎ立てる事象ではないものの、運航のプロとしての自覚を敢えて促したい。

以上