



### 東京国際空港

日本が持っているただ一つの国際空港。国際A級に昇格した日本の羽田である。世界的に有名な十数社の外国航空会社乗り入れしている。わが国に出入国する6割以上がここに発着している。乗降旅客数は月間3万名をこえるといわれている。航空は今や世界交通の花形である。数々の豪華船を浮べている大西洋でさえ、その旅客の50%は航空に移った。客船の少い太平洋や欧州極東間は60%以上が航空によって交通されている。貧乏国日本

でも国内航空は毎定期便ほとんど満員である。東京空港ターミナルビルは総工費10億円で今春完成し、空港機能の主要部分が集められている。本館4階(管制塔は8階建)延5900坪、別館2階建1400坪。諸官庁、事務所、事業所のへやがあり、国際線ロビー、チケットカウンター、フィンガー、航空教室、屋上展望台、航空管制塔、気象観測施設である。見学者1日1万人、入場料1200万円という。こうして見学が空港ビル会社の大きな事業となっている。(橋本梅治)

## 目次

表紙写真 飛行中の日航機(日航社提供)

ロケットによる超高層探測	川畑幸夫	1
ジェット機の気象とジェットストリーム飛行	橋本梅治	7
航空から見た羽田空港の視程覚書 (視程指数について)	綾一・矢崎好夫	11
米国における航空気象	織畑重太郎	16
降雨方向の測定	飯田博美	19
富士から見た梅雨前線	大井正一・山本三郎	22
気象ジャーナリズムについて —地方人の手紙—	堀内剛二	26
書評   楽しい理科教室		6
書評   気候変動論		18
地方だより   羽田航空地方気象台	橋本梅治・上松清	表紙 2, 3
いわし雲		15
都市大気汚染の問題	伊東彊自	24
Stardust と雨		23
雲鏡		25
	天気投稿規程	27

“BA904 E.T.A. 1725, Please Supply Wind Forecasts and TAFORS soon.” 当直予報官が自分より2倍ぐらい背の高い英国人の Dispatcher から要求を受けている。これは、BOAC (英国の航空会社) の904便という飛行機がすでに香港飛行場を出発して夕刻の17時25分に羽田に着陸する予定であるから、飛行機が北緯21度線ぐらいに入ってくる時刻までに、途中の飛行高度(18,000FT)の風の子報と羽田及び代替飛行場の小牧・岩国などの基地予報を至急提供してほしいという意味である。羽田航空地方気象台がI.C.A.O.の規則で決めら

写真 (上) 東京国際空港ターミナルビル全景  
(中) 飛行機発着のプラットフォーム  
(下) 気象観測室

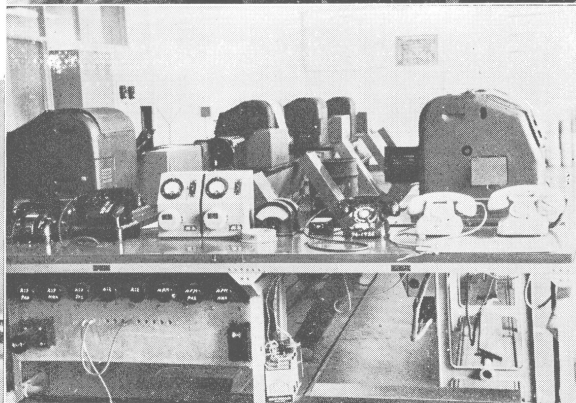
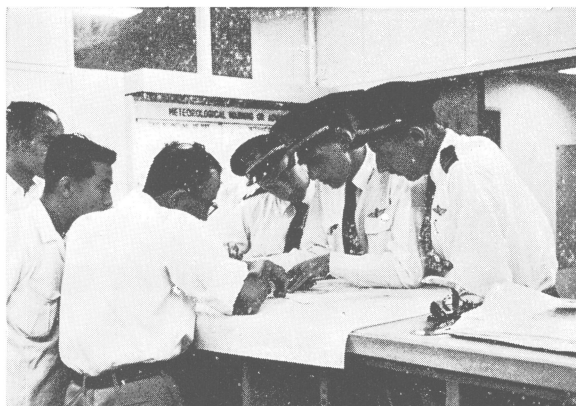
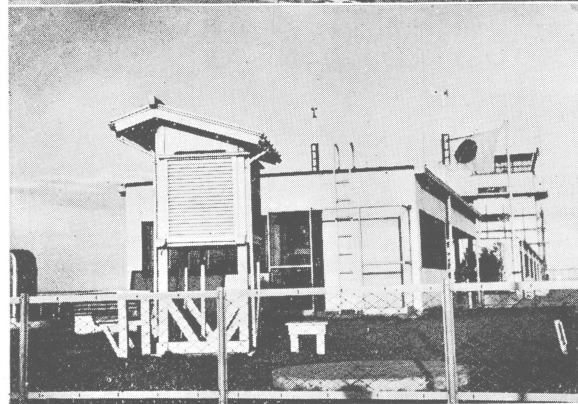
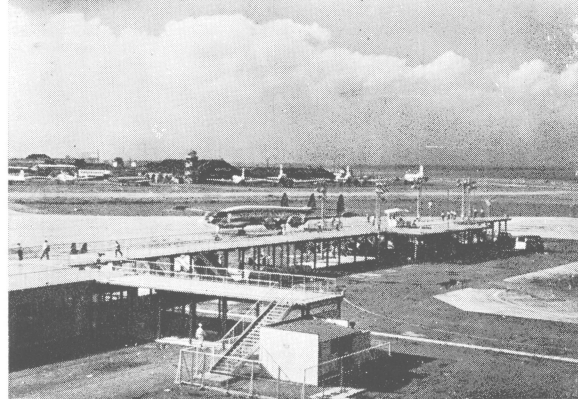


写真 (上) 予報ブリーフィング室  
(下) 航空気象通信室

れたMMO (Main Meteorological Office)としてこのように完全な姿で業務を開始したのは今年の5月20日からであった。設立されたのが昭和28年10月1日であるから約1年半の準備期間を要したわけである。現在の運航状況は国際線は12会社があって、東京を中心として週120往復あり、このうち最も長距離飛行は西が東京—バンコック、東が東京—シヤトルである。従ってこれに対処する気象作業も非常に広範囲になるので、たいへんな仕事である。国内線は福岡・大阪・名古屋・札幌などを結んで1日に15往復であり、この外に羽田を基地とする不定期の小型機が約50機位ひしめいているわけである。航空気象観測も9月1日に近代的な観測施設が完成して同時に業務が開始された。これからは増々内容を充実して、国際的地位を向上するべく一同努力している。写真左(上)は東京国際空港ターミナルビルの全景で気象台は写真の右側の奥の建物に位置して全体で10部屋坪数200坪を使用している。(中)は飛行機発着のプラットフォームで普通フィンガーと呼ばれている。(下)は気象観測室でビルの屋上に露場が設置されている。左側の測器はシーロメーターの受光機である。写真右(上)は予報のブリーフィング室で飛行機出発の1時間前にここで乗員団に、気象状況の説明が行なわれる。写真はSASのパイロット団に対するブリーフィングの状況である。(下)は航空気象通信室で清瀬一本台—羽田を結ぶ有線テレタイプ4回線と航空候候所を結ぶ2回線と国際航空通信に接続されている1回線からなっている。この外に航空気象無線放送が羽田から送信されている。

(羽田航空地方気象台 上松 清)