

36年間の厳しい自然環境に耐える

富士山頂の気象観測レードーム

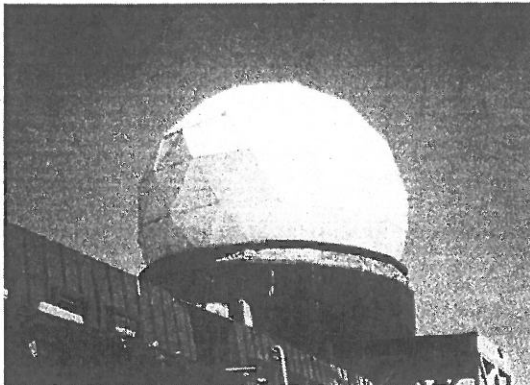
の洋上観測点の少ないことが悩みの種であった。この問題を解決するため、日本一標高

富士山レードーム(正式名称は富士山気象レードーム)は、わが国の気象観測のレードーム網を完結する目的で建設が計画された。気象レードームは、わが国の海岸線を通る形を整備されたが、陸地の気象に大きな影響を及ぼす海上の探知しやすさのため

FRPPの特性を再検証

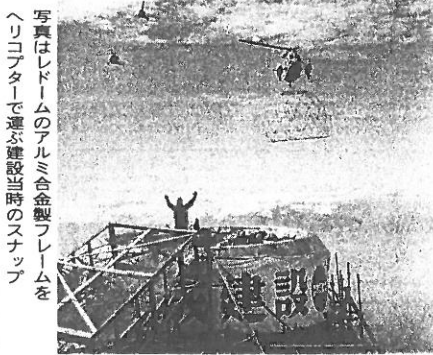


沈滞気味のFRPP関係者と元氣と活力を取り戻し、自らの仕事に自信と誇りを持つて欲しいとの願いを込めて企画したシリーズの第1回では、建造後33年を経過した今日でも現役で活躍している横浜・臨海部の遊漁船「エアレックス丸」について紹介したが、第2回は、海よりもさらに厳しい自然環境と向き合う富士山測候所(標高三七七六)の気象レードームについての報告である。



写真は現役当時の富士山気象レードーム

の標高富士山頂に気象レードームを設置することにより、最も観測が可能となるため、大半径八〇〇の円内の洋上



写真はレードームのアルミ合金製フレームをヘリコプターで運ぶ建設当時のスナップ

明年四月に復元し公開

富士吉田市が市営公園で

大きな約一〇〇平方メートルの比較的小規模な降雨降雪の動きをつかみ、直接局造のドーム状フレームを、ヘリコプターで運ぶ建設当時のスナップ

標高三七七六の富士山頂に建設されたレードームの設計条件は、①耐風性Ⅱ秒速一〇、②耐雪性Ⅱ一〇〇、③耐震性Ⅱ一〇〇、④耐水Ⅱ粗水五〇、となっており、FRPPパネルについては破断力が約三〇〇平方メートル以上、弾性係数は約九〇〇、耐風性については、地上に建設されるレードームの場合最大でも秒速八〇ぐらいといわれるだけに、富士山レードームの二〇〇は、いかに厳しい条件だったかがうかがえる。

しかし、偶然にもドーム完成直後の九月、千百に富士山頂付近を台風20号が通過したが、ドームはひとこともなかつたという記録も残されている。この時の平均風速は秒速八〇を超えていたという。このように、富士山気象レードームのFRPP製ドームは、昭和三十八(一九六三)年夏に建設されて以来、平成十一(一九九)年十一月に運用が停止されるまでの、実に36年の長きにわたって、わが国の気象観測業務を支え続けてきたわけである。

繰り返すが、標高三七七六の富士山頂で、秒速八〇以上の風圧に耐え、上下数一〇度のヒートサイクルと何一〇%もの積雪荷重という過酷な自然環境にさらされるから、36年間を無事故で役目を全うしたという事実は特筆に値する。

この富士山レードームは、平成十三年九月に解体撤去されたうえ、山梨県の富士吉田市に払い下げられている。富士吉田市では、市内に建設中の市営公園の中に富士山レードーム施設を復元して、来年四月から一般公開することになり、FRPPドームも二度のお役目を果たすことになる。

できることなら、FRPP業界として、前記のような履歴を持つパネルの何枚かを(代用品を提供するなどして)譲り受けて残存強度などを公的に測定して、新規ユーザー開拓のためのデータとして利用することを考えても良いのではなかろうか。

②

地的な天気予報や災害防止対策のために利用することを旨とし、昭和三十八年夏に建設(完工)された。この、富士山気象レードーム(アンテナ直径五)を保護するために設置されたのがFRPP製のドームである。

このレードーム施工の様子はNHKの気象番組「プロジェクトX」でも紹介されたのでご記憶の向きも多いと思われるが、下界で組んだアルミ合金製のダイヤモンドトラス構造のドーム状フレームを、ヘリコプターで運ぶ建設当時のスナップ

②