

国空航第 1 2 6 1 号
国空機第 1 1 5 5 号
平成 2 9 年 7 月 1 8 日

(別紙) あて

国土交通省航空局安全部運航安全課長



航空機安全課長



小型航空機の運航の安全確保について

本日、運輸安全委員会は、平成 2 7 年 7 月 2 6 日に個人所属パイパー式 P A - 4 6 - 3 5 0 P 型機が調布飛行場を離陸直後に住宅に墜落し、住民を含む 3 名が死亡、5 名が負傷した事故に係る航空事故調査報告書を公表しました。

同報告書によれば、本事故は、同機が最大離陸重量を超過した状態で飛行したこと、低速で離陸したこと及び過度な機首上げ姿勢を継続したことにより、離陸上昇中の速度が低下したことが事故原因であると推定しています。

また、事故原因を踏まえ、国土交通大臣（航空局）あてに安全向上策として、自家用小型航空機の操縦士に対し、以下の内容について理解の促進、指導の強化を行うよう勧告がなされています。

- 出発前の確認における最大離陸重量及び重心位置限界の遵守に加えて、飛行規程に規定された性能上の要件を満たしていることを確認すること
- 飛行規程に規定された速度及び手順を常に遵守するとともに、離陸時に加速不足又は速度の減少等の飛行性能の低下が発生した場合に備えて、飛行規程の非常操作手順に従うことを含め、常日頃から対処法を考えておき、出発前の準備時に操縦士自身がセルフブリーフィングを行ってこれらの対処方法を確認すること

航空局では事故直後から、離陸重量等の出発前の確認手順の再点検を含む注意喚起文書の発出、航空安全講習会の開催、安全啓発リーフレットの配布等、再発防止の取組みを行ってきましたが、当該勧告内容について、改めて傘下会員、関係団体等に周知の上、一層の安全確保に努めて頂くよう、注意喚起方よろしくお願ひ致します。

(別紙)

総務省消防庁国民保護・防災部防災課長 あて

警察庁生活安全局地域課長 あて

海上保安庁警備救難部管理課長 あて

独立行政法人 航空大学校 理事長 あて

公益社団法人日本航空機操縦士協会 会長 あて

一般社団法人全日本航空事業連合会 会長 あて

一般財団法人日本航空協会 会長 あて

一般社団法人日本新聞協会 会長 あて

公益社団法人日本滑空協会 会長 あて

一般社団法人日本飛行連盟 理事長 あて

操縦士養成大学連絡協議会 幹事大学 桜美林大学 総長 あて

NPO 法人 AOPA-JAPAN 会長 あて

NPO 法人 全日本ヘリコプター協議会 代表理事 あて

国空安企第92号
平成29年7月18日

別紙 あて先参照

国土交通省航空局安全部
安全企画課長 印

空港の離陸滑走路長を最大限に利用している事例について

本日、運輸安全委員会は、平成27年7月26日に個人所属パイパー式PA-46-350P型機が調布飛行場を離陸直後に住宅に墜落し、住民を含む3名が死亡、5名が負傷した事故に係る航空事故調査報告書を公表した。

同報告書によれば、飛行場における安全性の向上の観点から、国土交通大臣（航空局）あてに、滑走路長を最大限に利用するための方法等の事例を空港の設置・管理者に周知するよう勧告がなされている。

国内の空港は、航空法、同法施行規則ならびに空港土木施設の設置基準に基づいて設置されているところであるが、上記勧告を踏まえ、ターニングパッドや取付誘導路の配置によって、飛行機の離陸時において既存の滑走路長を最大限に利用している事例を取りまとめたので、別紙にて周知する。

東京航空局次長
大阪航空局次長

成田国際空港株式会社整備部長
新関西国際空港株式会社技術・安全部長
中部国際空港株式会社空港運用本部長
仙台国際空港株式会社空港運用部長

北海道総合政策部長
帯広市商工観光部長
岩手県県土整備部長
山形県県土整備部長
東京都港湾局長
富山県知事政策局長
福井県土木部長
静岡県文化・観光部長
兵庫県県土整備部長
和歌山県県土整備部長
岡山県県民生活部長
島根県土木部長
大分県土木建築部長
熊本県土木部長
沖縄県土木建築部長

旭川市地域振興部長
青森県県土整備部長
秋田県建設部長
福島県土木部長
新潟県交通政策局長
石川県企画振興部長
長野県企画振興部長
愛知県振興部長
神戸市みなと総局長
鳥取県県土整備部長
山口県土木建築部長
佐賀県地域交流部長
長崎県土木部長
鹿児島県土木部長

1. 現状

航空機が離陸開始地点まで移動するための施設は、平行誘導路が設置されていない滑走路には、航空機を滑走路内で180度転回させるためのターニングパッドが設置されており、平行誘導路が設置されている滑走路には、滑走路末端に取付誘導路が設置されている。

いずれのケースも滑走路内での転回時に走行ロスが生じることから、離陸にあたって利用される滑走路長は、告示上の滑走路長と同じとは限らないのが現状である（図-1、図-2 参照）。

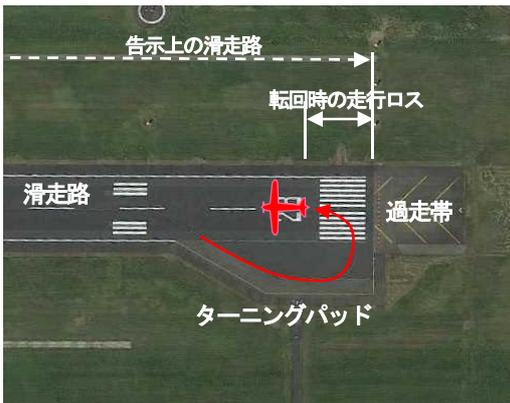


図-1 ターニングパッド（一般的なケース）

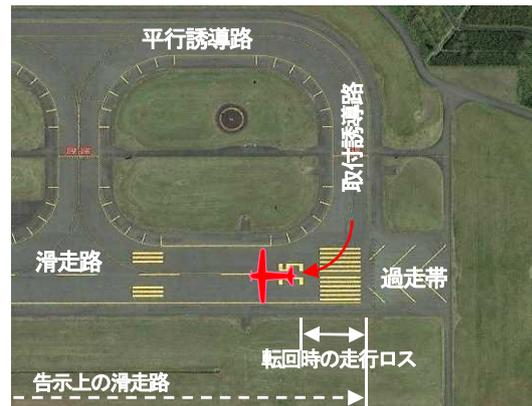


図-2 取付誘導路（一般的なケース）

2. 安全性向上の事例

一部の空港では、離陸重量制限等の緩和のため、ターニングパッドが滑走路末端の先（過走帯）に設置されている事例がある（図-3 参照）。また、航空機の走行等の観点から、取付誘導路が滑走路末端の先（過走帯あるいはその延長線上）に設置されている事例もある（図-4 参照）。

これらは、一般的な施設配置に比べ、離陸にあたって滑走路長を最大限に利用できるものであり、離陸滑走中の操縦士の判断に余裕が生まれ、安全性の向上に寄与するものと考えられる。



図-3 ターニングパッド（彦岐空港）



図-4 取付誘導路（新潟空港A滑走路）

その他、ターニングパッドを滑走路末端の先（過走帯）に設置している空港は、三宅島空港、但馬飛行場、喜界空港、与論空港がある。取付誘導路を滑走路末端の先（過走帯あるいはその延長線上）に設置している空港は、佐渡空港、仙台空港（A滑走路）、東京国際空港（A滑走路）、大阪国際空港（A滑走路）がある。

以上