

まちづくり委員会資料

請願・陳情の審査

請願第6号 相次ぐ落下事故を踏まえ、住宅地と石油コンビナート上空を低空飛行させる危険な羽田空港新飛行ルート案の撤回を求める意見書提出を求める請願

陳情47号 羽田新飛行ルートについての市民への説明と騒音対策・被害想定などを求める陳情

資料 羽田空港の機能強化について

参考資料1 本市から国への要望関係資料

参考資料2 川崎石油コンビナート地域上空の飛行制限について(通知)
(国土交通省)

参考資料3 川崎市臨海部防災対策計画の修正について(概要)

参考資料4 羽田空港のこれから(国土交通省)

まちづくり局

羽田空港の機能強化について

資料

1 羽田空港の機能強化に係る新飛行経路

- 平成25年6月に閣議決定された日本再興戦略において、首都圏空港の機能強化が盛り込まれ、これからの日本の成長を支え、経済・社会を維持・発展させていくため、羽田空港をさらに世界に開き、諸外国との結びつきを深めていくことが必要であるとして、国において国際線増便の取組が進められている。
- 国は、国際線を増便するため、様々な方策の検討を行った結果、平成26年8月に、国際線の需要が集中する時間帯に限り運用する新飛行経路の当初案を示して以降、環境影響等に配慮した方策を踏まえ、現在の新飛行経路が示されている（図1）。
- 令和元年8月、国は、関係自治体からの意見・要望や、住民からの心配の声があることを踏まえ、それらをしっかりと受け止め、丁寧に対応することを前提として、令和2年3月29日から新飛行経路の運用を開始し、国際線を増便することを発表した。

羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直し（南風時） 国土交通省 別紙1

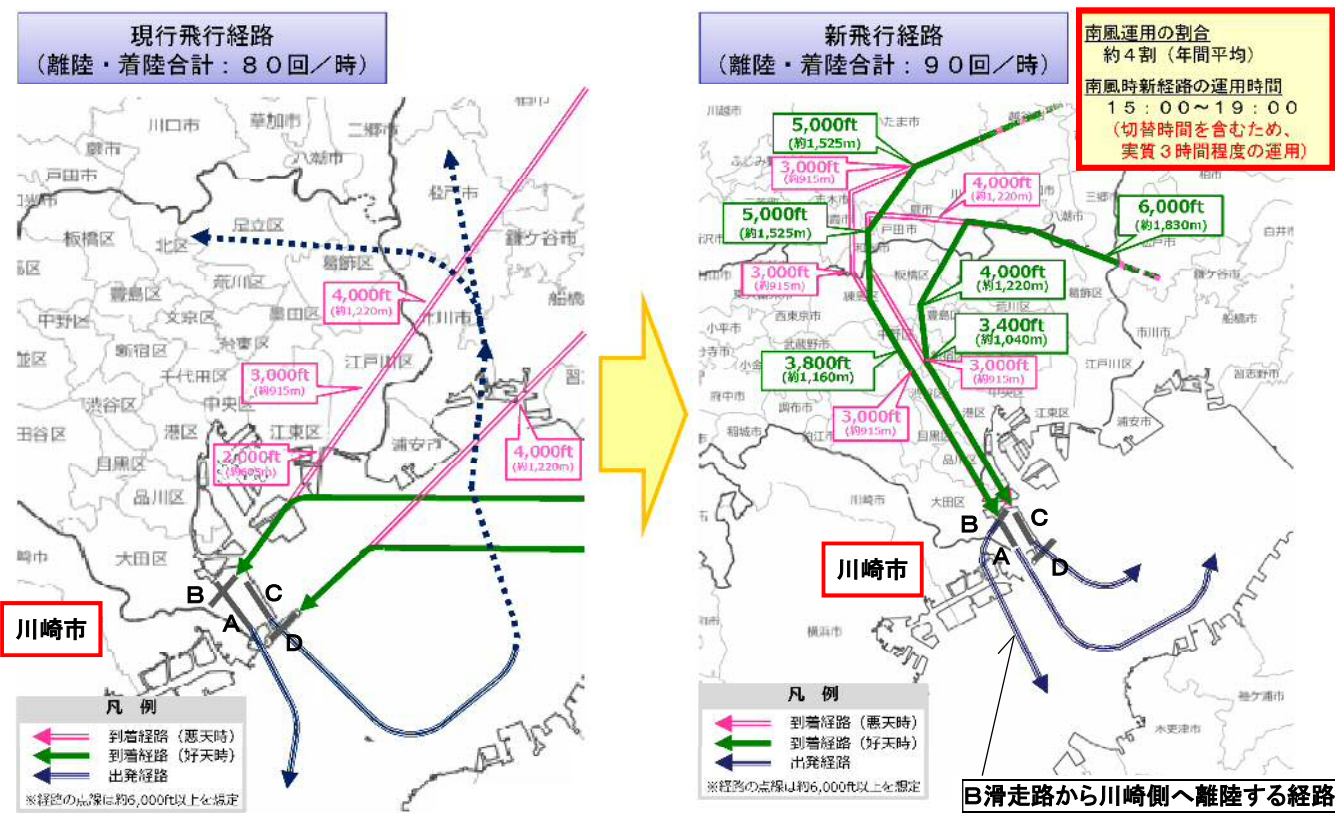


図1 南風時の新飛行経路（現行との比較）

出典：「2020年3月29日より新飛行経路の運用を開始し羽田空港において国際線を増便します」（別紙）
 （国土交通省）
 ※川崎市が一部加筆

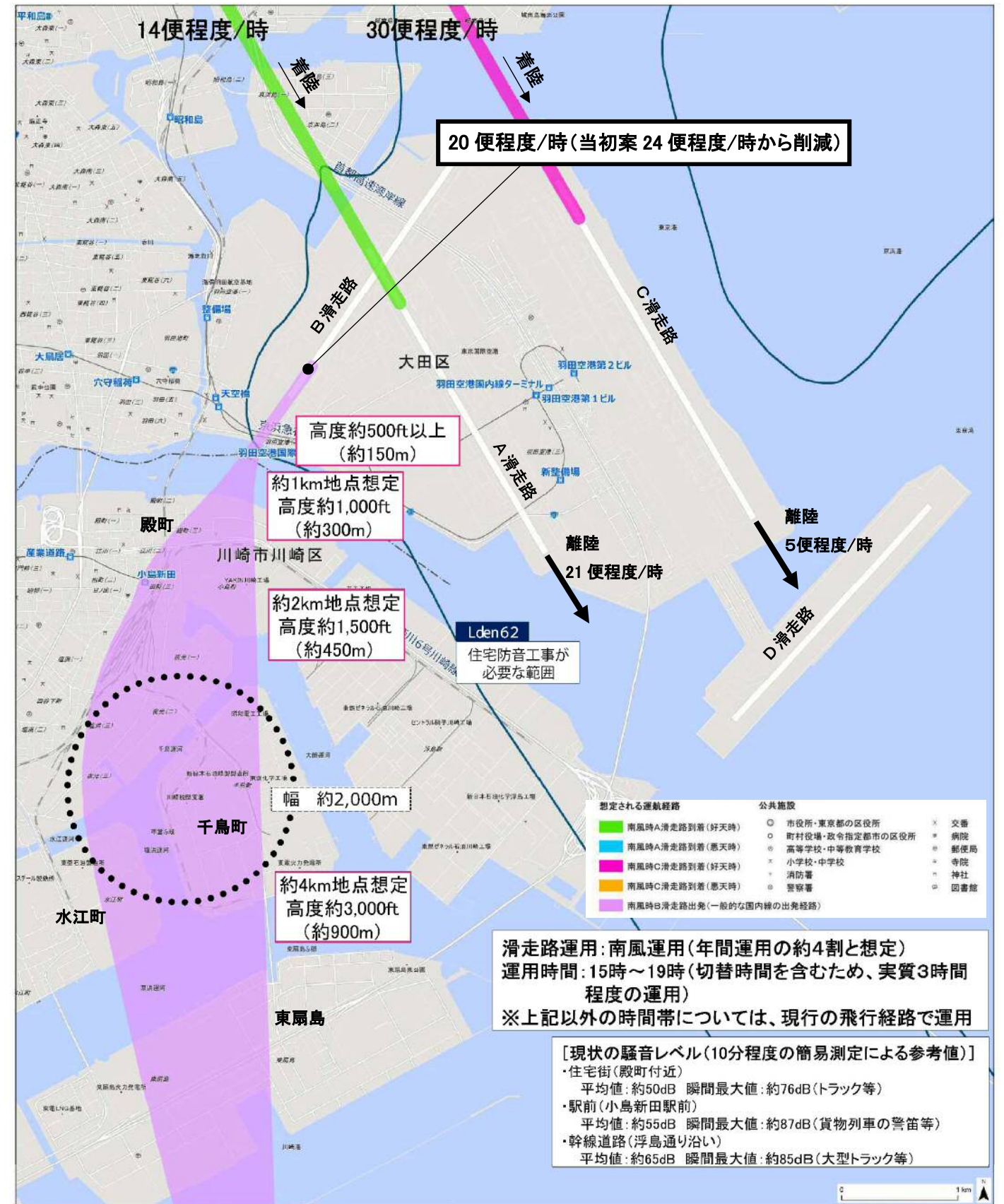


図2 南風時の新飛行経路（B滑走路から川崎市側へ離陸）

出典：川崎市上空における南風時の新飛行経路（国土交通省）
 ※川崎市が一部加筆

2 川崎石油コンビナート地域の飛行制限について

(1) 経緯

- 昭和40年代に空港周辺で発生した航空機事故を契機として、昭和41年から45年にかけて、川崎市長、川崎市議会から国に対して、川崎石油コンビナート地域の航空安全の確保等に関する要望を行った。
- 昭和45年11月、国は、羽田空港の位置、滑走路の方向等から、川崎石油コンビナート地域上空の飛行を全面的に禁止することは航空機の航行の安全確保等の見地から困難であるため、できる限り、当該地域上空の飛行を制限するとし、東京航空局長から東京国際空港長あてに、川崎石油コンビナート地域上空の飛行制限について、通知し、運用されてきた。

(2) 昭和45年11月に通知された飛行制限の内容

- ・東京国際空港（羽田空港）に離着陸する航空機は、原則として、川崎石油コンビナート地域上空を避け、適切な飛行コースをとらせること。
- ・東京国際空港（羽田空港）に離着陸する航空機以外の航空機は、川崎石油コンビナート地域上空における飛行を避けさせるとともに、やむを得ず上空を飛行する必要がある場合は、低高度（3000フィート以下）の飛行は行わせないこと。

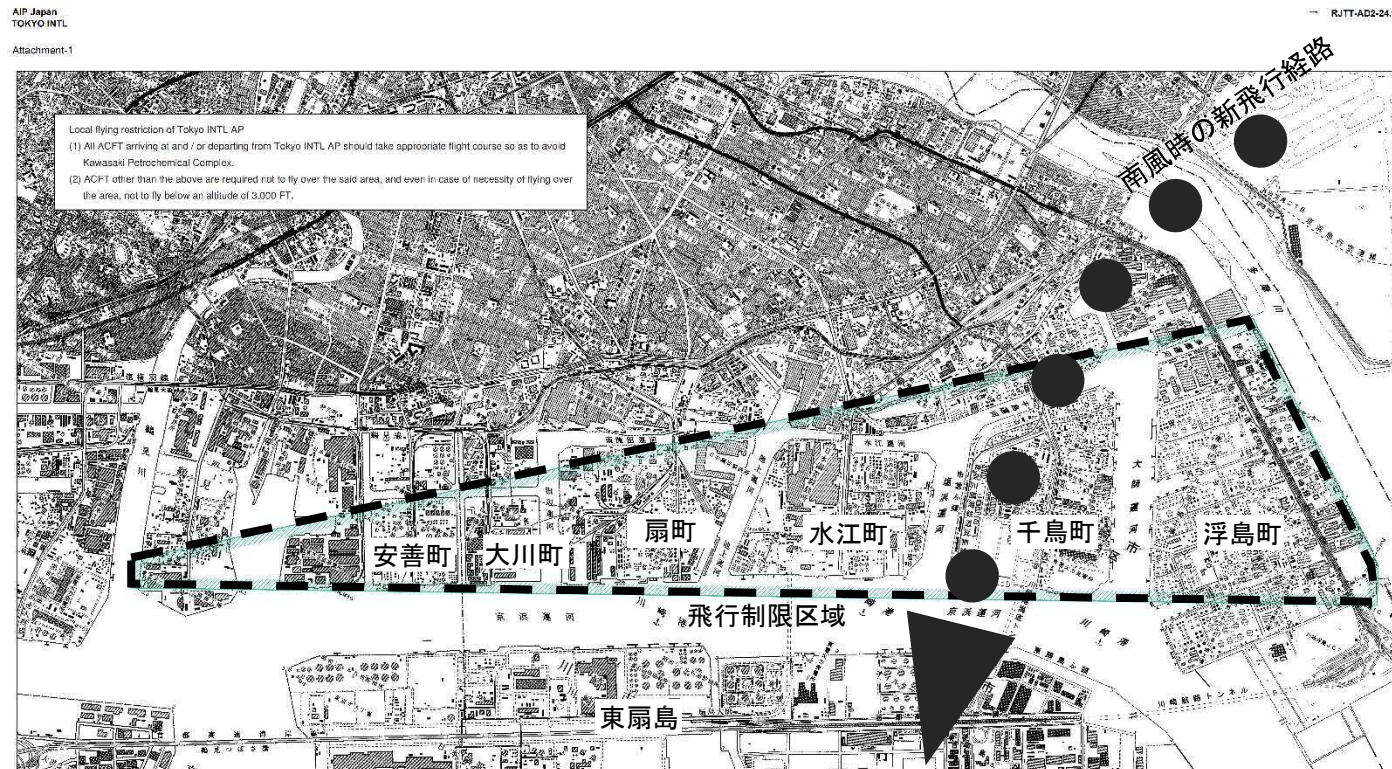


図3 石油コンビナート地域の飛行制限区域

出典：航空路誌

※川崎市が一部加筆

(3) 飛行制限の見直しに関するこれまでの対応

- 本市では、コンビナート地域上空の飛行に伴う安全確保について、試験飛行の実施や地元住民への丁寧な説明、騒音影響の軽減対策等とともに、平成27年12月、平成28年6月、平成30年9月に、国に対し要望書を提出し、次の対応を求めてきた。

■石油コンビナート上空をこれまでよりも低高度で飛行することについて、具体的な内容や落下物等の安全対策に対する考え方を早期に示すとともに、周辺地域を含めた継続的な防災力確保・向上に取り組むこと。

- 同様に、関係自治体や航空会社等の関係者間で協議を行う国の「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」においても対応を求めてきた。

- 国からは、令和元年8月、「第5回首都圏空港の機能強化の具体化に向けた協議会」において、安全性の確保を前提として、飛行制限の見直しを行っていくことが示された。

- それを受け、本市から国に対し、令和元年10月の総括的な要望書において、安全性の確保や事故・災害時の対応強化について、具体的な内容を示すとともに、責任を持って対応を行うことを、改めて要望した。

- 国からは、令和元年11月に、本市要望への対応として、安全運航の必要な措置について、責任を持って対応するとともに、事故・災害時における関係機関の更なる連携強化を図ることの説明を受け、12月に、書面にて回答を確認した。

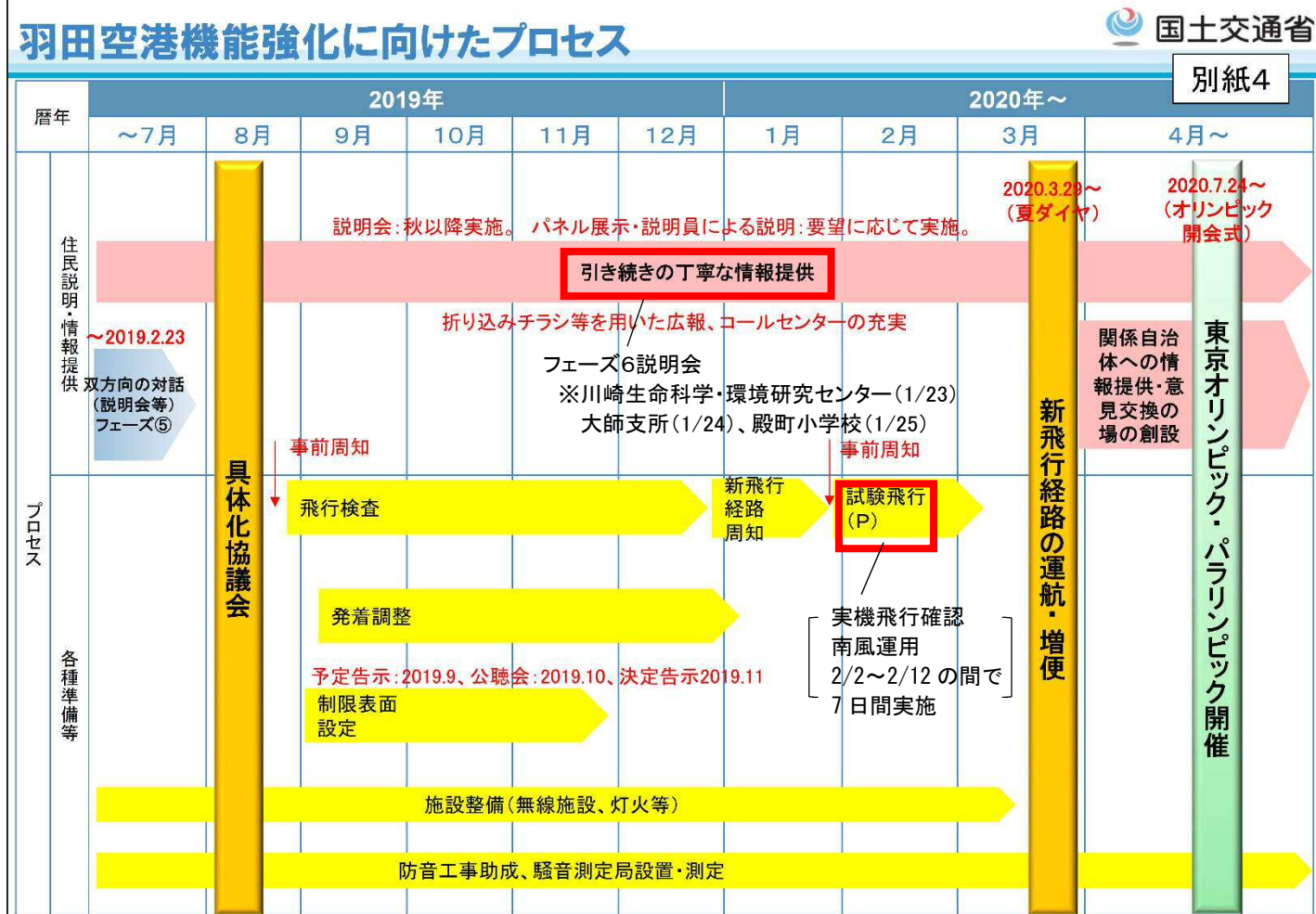
- その後、国は、新飛行経路の運用に必要な手続きを進める中で、令和元年12月16日付で、東京航空局長から東京国際空港長あてに、新たな飛行制限の通知がなされ、昭和45年の通知が廃止された。

(4) 新たに通知された飛行制限の内容

- ・東京国際空港（羽田空港）に離着陸する航空機以外の航空機は、川崎石油コンビナート地域上空における飛行を避けさせるとともに、やむを得ず上空を飛行する必要がある場合は、低高度（3000フィート以下）の飛行は行わせないこと。
- ・川崎石油コンビナート地域での事故・災害発生時には、救助活動等の妨げとならぬよう、状況に応じて配慮した運用を行うこと。

3 羽田空港の機能強化のプロセスについて

- 令和元年8月の具体化協議会以降、国は飛行検査や発着調整などの新飛行経路の運用に必要な各種準備を進めるとともに、引き続きの丁寧な情報提供として、11月から1月にかけて、フェーズ6の説明会を開催した。
- また、2月には、試験飛行として、実機飛行確認を行い、経路周辺の騒音測定が行われた。
- 国は、騒音測定の詳細について精査をした後、その結果について、本市及び地元に対し説明する予定である。



出典:「2020年3月29日より新飛行経路の運用を開始し羽田空港において国際線を増便します」(別紙)
(国土交通省)

※川崎市が一部加筆

図4 国の取組の流れ

4 国による地元対応の経過

- 平成26年度
 - 8月 第1回「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」開催
 - ・将来的に国際線を増便するため、交通政策審議会の首都圏空港機能強化検討小委員会がまとめた技術的な選択肢をもとに、国から南風時の15:00～19:00に、B滑走路を使用して川崎側に離陸する経路を含めた新飛行経路案が示された
 - 9月 大師地区町内会連合会内に航空機対策協議会設置
 - 12月 大師地区町内会連合会・航空機対策協議会から国・市に要望書提出
- 平成27年度 航空機対策協議会において、国が直接説明する説明会を開催(計5回)
 - 11月 大師地区町内会連合会・航空機対策協議会から国・市に要望書提出
 - 12月 航空機対策協議会の要望を受け、市から国に要望書提出
 - 3月 航空機対策協議会員等に対する羽田空港現地見学会(羽田空港、城南島の視察)実施
- 平成28年度 航空機対策協議会において、国が直接説明する説明会開催(計4回)
 - 5月 航空機対策協議会員等に対する浮島における現地視察会実施
 - 6月 地元説明会等における意見を踏まえ、市から国に要望書提出
 - 7月 国が殿町小学校で説明会を開催
 - 第4回「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」開催
 - ・長距離国際線の制限や運航本数の削減等、環境影響に配慮した方策が示された
- 平成29年度 航空機対策協議会において、国が直接説明する説明会開催(計2回)
 - 6月 羽田空港の機能強化に関する情報発信ブースの設置(大師支所、約2週間)
 - 12月 国所有の飛行検査機による騒音体感の取組を実施
- 平成30年度 航空機対策協議会において、国が直接説明する説明会開催(計1回)
 - 6月 羽田空港の機能強化に関する情報発信ブースの設置(大師支所、約1週間)
 - 9月 大師地区町内会連合会・航空機対策協議会から国に要望書提出
 - 航空機対策協議会の要望を受け、市から国に要望書提出
- 令和元年度 航空機対策協議会において、国が直接説明する説明会開催(計2回)【合計14回】
 - 6月 羽田空港の機能強化に関する情報発信ブースの設置(大師支所)
 - 10月 市から国に要望書提出

※上記のほか、新飛行経路に近い大師地区東部の町内会や臨海部企業、キングスカイフロント研究開発機関等へ適宜情報提供を実施。

5 フェーズ6の説明会について

国は、羽田空港の機能強化について、これまで5巡に渡る説明会にて、その必要性や実現方策、環境影響に配慮した方策等を説明してきた。

今回の説明会では、新飛行経路運用開始までのプロセスや騒音・落下物に関する追加対策等について、より多くの方に知っていただくため、令和元年11月から1月にかけて、関係する1都2県において、計60回に渡りオープンハウス型の説明会が開催された。

本市においては、次のとおり、開催された。

(1) 実施状況

- ①令和2年1月23日(木) 場所：川崎生命科学・環境研究センター (Lise)
- ② 〃 1月24日(金) 場所：大師支所
- ③ 〃 1月25日(土) 場所：殿町小学校

※来場者数は、合計で約100名。

(2) 主な意見

- 騒音・振動の影響について
- 防音工事助成制度の拡充について
- コンビナート上空飛行に係る安全対策について
- 実機飛行確認の測定結果の公表について
- 継続的な説明会の開催について

6 実機飛行確認について

(1) 実施状況

- ・2月2日から2月12日までのうち、7日間に渡り南風運用の実機飛行確認を実施し、合計で245機がB滑走路から離陸した。

■実機飛行確認(南風運用)におけるB滑走路離陸の実績

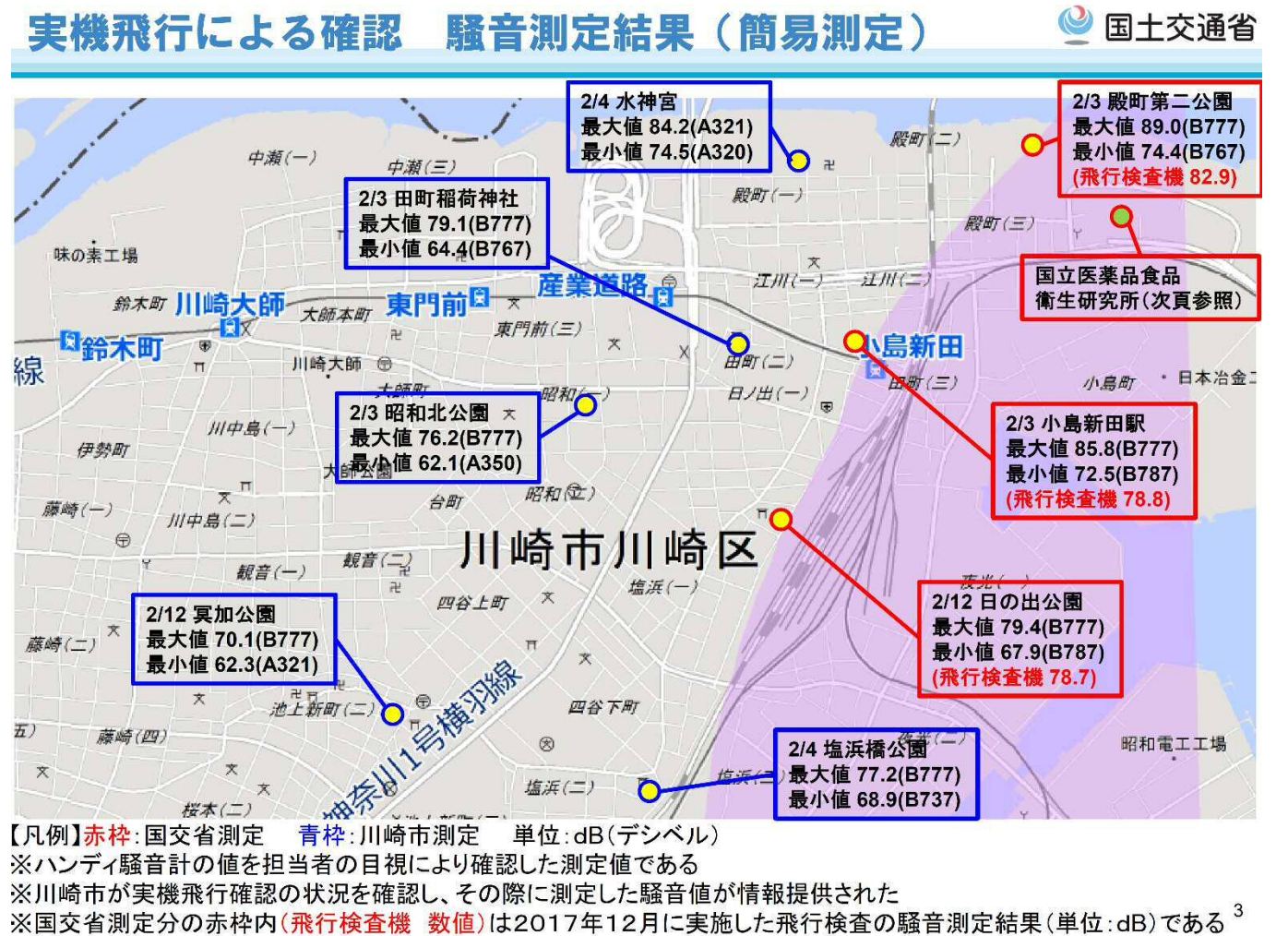
日付	2/2	2/3	2/4	2/5	2/7	2/11	2/12	合計
運用時間	16:19 -17:48	15:06 -17:44	17:00 -18:05	15:09 -16:26	15:15 -17:59	16:58 -18:07	15:32 -18:04	
機数	28	48	22	25	50	24	48	245

(2) 騒音測定の内容

- ・実機飛行確認の実施にあわせて、キングスカイフロント内の国立医薬品食品衛生研究所(騒音測定局設置予定箇所)において臨時測定が行われた。
- ・これに加えて、ハンディ騒音計を用いた簡易騒音測定が行われた。

(3) 簡易測定の結果

- ・簡易測定は実機飛行確認の期間中において、国立医薬品食品衛生研究所を除く8箇所各1日の測定を行い、その中で最大と最小の騒音値及び機材を示している。



(4) 臨時測定の結果

- 下表は、国立医薬品食品衛生研究所の屋上における臨時測定について、測定日毎に離陸した航空機の機数と、その中で最大の騒音値を計測した機材と時間、最小の騒音値を計測した機材と時間を整理したもの。
- 同施設が位置する高度1,000ft（約300m）における経路直下の場合、標準の推計騒音値は86～91dBとされている。
- 今回の結果では一部で94dBを記録した一方、86dBを下回る数値も記録しており、騒音測定の詳細については、国が精査した後、改めて説明を受けることとなっている。

実機飛行による確認 騒音測定結果（臨時測定）

騒音測定局を設置する予定の国立医薬品食品衛生研究所(キングスカイフロント内)の屋上にて、臨時の騒音測定を実施しました。

測定日	機数	最大値			最小値		
		騒音値 (dB)	機材	時間	騒音値 (dB)	機材	時間
2月2日	28	90	B777-300	16:23	80	B787-8	16:43
2月3日	48	91	B777-300	16:24	78	B767-300	17:20
2月4日	22	89	A321	17:49	83	B737-700	17:08
2月5日	25	94	B777-300	16:18	76	B787-8	15:12
2月7日	50	94	B777-300	15:41	77	G560	15:15
2月11日	24	87	B737-800	17:31	72	CRJ2	17:01
2月12日	48	91	B777-300	16:20	78	B767-300	18:04

(5) 本市の対応

- 実機飛行確認において、地元住民からは、騒音の大きさや見た目の圧迫感等についての御意見、また、研究機関等からは、騒音・振動による精密機械と動物への影響、今後の企業活動に支障が生じることを心配するなどの御意見が寄せられている。
- 本市としては、実機飛行確認の騒音測定結果の精査した内容とあわせて、地元からの意見等を踏まえた今後の対応について、本市及び地元に対し、国の対応をしっかりと示すことを要望した。

7 新飛行経路の運用開始に向けた対応

(1) 本市の対応について

- 本市では、これまで石油コンビナート上空飛行をはじめとして、新飛行経路の運用に係る必要な対応を国に対し求めてきた。
- 令和元年10月、これまで要望してきた趣旨に基づき、騒音や安全性等に係る生活環境への影響等に十分配慮するとともに、運用後の対応を含め、改めて総括的な要望を行った。

(2) 本市要望に対する国の回答（令和元年12月6日付）

要望1 試験飛行の実施にあたり、具体的な内容を示すとともに、しっかりと騒音測定を行い経路周辺への影響を確認すること。あわせて、地元へ適切に情報提供を行うこと。

(回答) 令和2年1月30日以降、新飛行経路の実機飛行による確認を行います。その際には騒音測定局移設予定地の殿町国際戦略拠点等において騒音を測定し影響を確認するとともに、その結果を貴市及び地元の方々に情報提供する予定です。

要望2 新飛行経路の運用に際し、プライベートジェット機等を含めたB滑走路全般の運用が確定次第、早期にその内容を示すこと。

(回答) B滑走路全般の運用については確定後速やかにお示ししますが、離陸機については、長距離国際線の制限（低騒音機（B787、A350等）を除き6000km程度未満の路線に制限）、4発機（B747、A340等）の制限、騒音軽減運航方式（急上昇方式や可能な限り早期の旋回開始）の導入を行うことにより環境影響を軽減します。

また、自家用航空機（プライベートジェット機含む）に対しても、航空機メーカーが定める整備や運航に必要な耐空証明に加え、東京国際空港使用の際にはAIC（航空情報サーキュラー）に基づき航空機落下物防止対策の実施や被害者救済制度の同意を義務付けています。

要望3 新飛行経路に対応するため、騒音測定局を現在の殿町小学校から殿町国際戦略拠点内に移設することが予定されているが、新飛行経路運用後、十分情報提供を行うとともに、この他の地点で騒音測定の要望等があった場合は適切に対応すること。

(回答) 新飛行経路運用後は、殿町国際戦略拠点内に移設する騒音測定局にて測定し、結果を随時公開する予定です。また、他の地点での騒音測定の要望等に対しては適切に対応します。

要望4 騒音影響に配慮し、最新の技術開発の動向等に応じ、更なる騒音軽減策の工夫や取組を図ること。

(回答) 新飛行経路導入に向け、着陸料体系の更なる見直しや騒音軽減運航方式の導入など対策を講じていますが、今後も航空機機材の技術革新により騒音影響の軽減に努めてまいります。

8 請願第6号・陳情第47号に関する本市の見解

(1) コンビナート上空飛行に係る安全対策等について【請願第6号・陳情第47号関係】

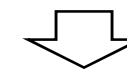
- 国からは、本市要望に対する回答において、コンビナート地域の飛行制限の見直しについては、安全運航に必要な措置について、国が責任を持って対応することが示された。
- あわせて、事故・災害時の対応強化に繋がるよう、関係機関の更なる連携強化を図ることが示された。
- これらを踏まえ、防災対策上の対応として、災害予防等に関する情報交換、事故・災害時の具体的な対処方策に関わるオペレーションの確認等について、空港管理者である東京空港事務所に対し要望している。

(2) 騒音対策について【陳情第47号関係】

- 本市の住宅につきましては、防音工事が必要な範囲が及ばないことが示されておりますが、国に対し、騒音影響に関する市民への十分な情報提供と市民からの要望に応じた騒音測定の実施などを求めてきた。
- 国からは、本市要望に対する回答において、殿町国際戦略拠点内に移設する騒音測定局にて測定し、結果を随時公開するとともに、他の地点での騒音測定の要望等に対しては適切に対応することを確認している。
- また、実機飛行確認において、地元住民等から騒音が大きいなどの御意見が寄せられていることを踏まえ、本市としては、地元からの意見等を踏まえた今後の対応について、本市及び地元に対し、しっかりと示すことを国に対し求めている。

(3) 市民への説明について【陳情第47号関係】

- 国においては、これまで、関係する1都2県の住民に対して、6回のフェーズに渡るオープンハウス型の説明会とともに、本市域では、地元航空機対策協議会や企業等への説明が継続的に行われてきた。
- これらに加え、情報発信ブースの設置や、空港等の見学会、飛行検査機による騒音体感の取組など、様々な手法により情報提供が行われてきた。
- 国からは、本市要望に対し、運用後も丁寧な説明を継続していくことの回答を受けている。



羽田空港の機能強化につきましては、国の責任において進められておりますが、引き続き、騒音・安全対策や防災力の一層の強化等を求めており、本市要望に関する国の対応状況を十分に確認していく。

要望5 川崎石油コンビナート地域の飛行制限の見直しについて、その前提となる安全性の確保や事故・災害時の更なる対応強化に関し、具体的な内容を示すとともに、責任を持ってその対応を行うこと。

(回答) 航空機の安全性については、航空機メーカーが定める整備や運航に必要な耐空証明に加え、航空会社等に対する厳正な審査・監査、航空輸送の安全に関わる情報の分析・活用、外国航空機や自家用航空機（プライベートジェット機含む）も含めた航空機落下物防止対策の実施等、安全運航に必要な措置について、責任を持って対応します。川崎石油コンビナート地域上空の飛行制限については、既に見直しに向けた調整を図っていますが、事故・災害時の更なる対応強化に繋がるよう、東京空港事務所も交えて定期的に情報交換を行い、関係機関の更なる連携強化を図ります。

なお、新飛行経路運用後につきましても、空港周辺で航空機事故が発生した場合には、東京国際空港緊急計画に基づき関係機関が連携して救助活動等を行うこととなります。

要望6 殿町国際戦略拠点キングスカイフロントの研究開発への騒音等の影響が生じないよう、騒音軽減策を適切に講じるとともに、影響が発生した場合は令和元年8月7日に開催された「第5回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」で示された回答に基づき十分に対応すること。

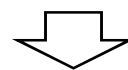
(回答) これまで、研究開発機関等の建物の遮音性能を評価し影響が想定されないことは確認していますが、新飛行経路の運用後、改めて当該地域の騒音調査等を実施するとともに、必要に応じて研究開発機関等への確認を行い、影響が発生した場合には、発生現場にて調査を行い、内容に応じて専門家等の意見を踏まえつつ関係者で連携して対応します。

要望7 新飛行経路運用後についても、継続的に地元へ丁寧な説明を行うとともに、騒音や安全性等について、本市及び市民等より指摘があった場合は誠意を持って対応すること。

(回答) 新飛行経路運用後も地元に対して丁寧な説明を継続し、貴市及び地元住民等のご指摘やご意見には誠意を持って対応します。

要望8 今後も、本市域に騒音や安全性に影響を及ぼす内容の変更をしようとする場合は、事前に本市に情報提供を行うとともに、協議すること。

(回答) 今後、別添「機能強化後の東京国際空港の運用について」の内容で貴市に影響を及ぼす変更をしようとする場合は、事前に情報提供を行うとともに、協議することとします。



本市要望に対し、国が責任を持って適切に対応することを書面にて回答を受け確認した。

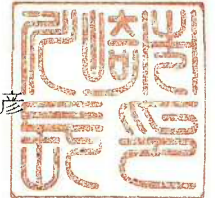
31川ま交政第310号

令和元年10月28日

国土交通省航空局長

和田 浩一 様

川崎市長 福田 紀彦



羽田空港の機能強化に伴う新たな飛行経路の運用について（要望）

東京国際空港（羽田空港）の機能強化に伴う協議について、本市からこれまでに要望いたしました趣旨に基づき、騒音や安全性等に係る生活環境への影響等に十分配慮されるとともに、以下の事項について、改めて適切な対応を図られますよう要望いたします。

- 1 試験飛行の実施にあたり、具体的な内容を示すとともに、しっかりと騒音測定を行い経路周辺への影響を確認すること。あわせて、地元へ適切に情報提供を行うこと。
- 2 新飛行経路の運用に際し、プライベートジェット機等を含めたB滑走路全般の運用が確定次第、早期にその内容を示すこと。
- 3 新飛行経路に対応するため、騒音測定局を現在の殿町小学校から殿町国際戦略拠点内に移設することが予定されているが、新飛行経路運用後、十分情報提供を行うとともに、この他の地点で騒音測定の要望等があった場合は適切に対応すること。
- 4 騒音影響に配慮し、最新の技術開発の動向等に応じ、更なる騒音軽減策の工夫や取組を図ること。
- 5 川崎石油コンビナート地域の飛行制限の見直しについて、その前提となる安全性の確保や事故・災害時の更なる対応強化に関し、具体的な内容を示すとともに、責任を持ってその対応を行うこと。
- 6 殿町国際戦略拠点キングスカイフロントについては、研究開発への騒音等の影響が生じないよう、騒音軽減策を適切に講じるとともに、影響が発生した場合は、「第5回 首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」で示された回答に基づき、十分に対応すること。
- 7 新飛行経路運用後についても、継続的に地元へ丁寧な説明を行うとともに、騒音や安全性等について、本市及び市民等より指摘があった場合は誠意を持って対応すること。
- 8 今後も、本市域に騒音や安全性に影響を及ぼす内容の変更をしようとする場合は、事前に本市に情報提供を行うとともに、協議すること。

（まちづくり局交通政策室担当）

国空首都第 8 1 号
令和元年 1 2 月 6 日

川崎市長 殿

国土交通省航空局長



「羽田空港の機能強化に伴う新たな飛行経路の運用について（要望）」に対する回答について

平素より、東京国際空港の運用及び機能強化について、ご理解、ご協力を賜り、感謝申し上げます。

東京国際空港の機能強化については、「平成 22 年 7 月 14 日付国空環第 29 号、「D 滑走路供用開始後の東京国際空港の運用について（要望）」に対する回答について」を踏まえ、これまで様々な形で貴市への情報提供や貴市からの要望・文書照会への回答等を通じ、協議を進めてきたところです。

このたび、これまでの要望等を踏まえて、改めて貴殿から送付のありました、「令和元年 10 月 28 日付 31 川ま交政第 310 号、羽田空港の機能強化に伴う新たな飛行経路の運用について（要望）」について、これまで協議した内容を取りまとめましたので、以下の通り回答いたします。

記

- 1 試験飛行の実施にあたり、具体的な内容を示すとともに、しっかりと騒音測定を行い経路周辺への影響を確認すること。あわせて、地元へ適切に情報提供を行うこと。

(回答)

令和 2 年 1 月 30 日以降、新飛行経路の実機飛行による確認※を行います（資料 1 参照）。その際には騒音測定局移設予定地の殿町国際戦略拠点等において騒音を測定し影響を確認するとともに、その結果を貴市及び地元の方々に情報提供する予定です。

※これまで「試験飛行」と表現しておりましたが、航空法における試験飛行（耐空証明を有しない航空機の飛行）との混同を避けるため、「実機飛行確認（実機飛行による確認）」に変更しています。

- 2 新飛行経路の運用に際し、プライベートジェット機等を含めた B 滑走路全般の運用が確定次第、早期にその内容を示すこと。

(回答)

B 滑走路全般の運用については確定後速やかにお示ししますが、離陸機については、長距

離国際線の制限（低騒音機（B787、A350等）を除き6000km程度未満の路線に制限）、4発機（B747、A340等）の制限、騒音軽減運航方式（急上昇方式や可能な限り早期の旋回開始）の導入を行うことにより環境影響を軽減します（資料2参照）。なお、東京国際空港の機能強化に伴う新飛行経路の運用については、別添「機能強化後の東京国際空港の運用について」のとおりとします。

また、自家用航空機（プライベートジェット機含む）に対しても、航空機メーカーが定める整備や運航に必要な耐空証明に加え、東京国際空港使用の際にはAIC（航空情報セキュラー）に基づき航空機落下物防止対策の実施や被害者救済制度の同意を義務付けています（資料3参照）。

- 3 新飛行経路に対応するため、騒音測定局を現在の殿町小学校から殿町国際戦略拠点内に移設することが予定されているが、新飛行経路運用後、十分情報提供を行うとともに、この他の地点で騒音測定の要望等があった場合は適切に対応すること。

（回答）

新飛行経路運用後は、殿町国際戦略拠点内に移設する騒音測定局にて測定し、結果を随時公開する予定です。また、他の地点での騒音測定の要望等に対しては適切に対応します。

- 4 騒音影響に配慮し、最新の技術開発の動向等に応じ、更なる騒音軽減策の工夫や取組を図ること。

（回答）

新飛行経路導入に向け、着陸料体系の更なる見直しや騒音軽減運航方式の導入など対策を講じていますが、今後も航空機機材の技術革新により騒音影響の軽減に努めてまいります。

- 5 川崎石油コンビナート地域の飛行制限の見直しについて、その前提となる安全性の確保や事故・災害時の更なる対応強化に関し、具体的な内容を示すとともに、責任を持ってその対応を行うこと。

（回答）

航空機の安全性については、航空機メーカーが定める整備や運航に必要な耐空証明に加え、航空会社等に対する厳正な審査・監査、航空輸送の安全に関わる情報の分析・活用、外国航空機や自家用航空機（プライベートジェット機含む）も含めた航空機落下物防止対策の実施等（資料3参照）、安全運航に必要な措置について、責任を持って対応します。川崎石油コンビナート地域上空の飛行制限については、既に見直しに向けた調整を図っていますが、事故・災害時の更なる対応強化に繋がるよう、東京空港事務所も交えて定期的に情報交換を行い、関係機関の更なる連携強化を図ります。

なお、新飛行経路運用後につきましても、空港周辺で航空機事故が発生した場合には、東京国際空港緊急計画に基づき関係機関が連携して救助活動等を行うこととなります。

- 6 殿町国際戦略拠点キングスカイフロントの研究開発への騒音等の影響が生じないよう、騒音軽減策を適切に講じるとともに、影響が発生した場合は令和元年8月7日に開催された「第5回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」で示された回答に基づき十分に対応すること。

(回答)

これまで、研究開発機関等の建物の遮音性能を評価し影響が想定されないことは確認していますが、新飛行経路の運用後、改めて当該地域の騒音調査等を実施するとともに、必要に応じて研究開発機関等への確認を行い、影響が発生した場合には、発生現場にて調査を行い、内容に応じて専門家等の意見を踏まえつつ関係者で連携して対応します。

- 7 新飛行経路運用後についても、継続的に地元へ丁寧な説明を行うとともに、騒音や安全性等について、本市及び市民等より指摘があった場合は誠意を持って対応すること。

(回答)

新飛行経路運用後も地元に対して丁寧な説明を継続し、貴市及び地元住民等のご指摘やご意見には誠意を持って対応します。

- 8 今後も、本市域に騒音や安全性に影響を及ぼす内容の変更をしようとする場合は、事前に本市に情報提供を行うとともに、協議すること。

(回答)

今後、別添「機能強化後の東京国際空港の運用について」の内容で貴市に影響を及ぼす変更をしようとする場合は、事前に情報提供を行うとともに、協議することとします。

機能強化後の東京国際空港の運用について

1 飛行ルート

昼間時間帯及び深夜・早朝時間帯における飛行ルートについては、別紙1のとおり。
また、滑走路使用方法については、別紙2のとおり。

2 深夜早朝時間帯（23時～6時）における運用について
原則としてC・D滑走路を使用する。

3 川崎市への報告

上記2による運用でA・B滑走路を使用したときは、運航した機材、便名、時刻、及び騒音値のデータを毎月川崎市に提示する。

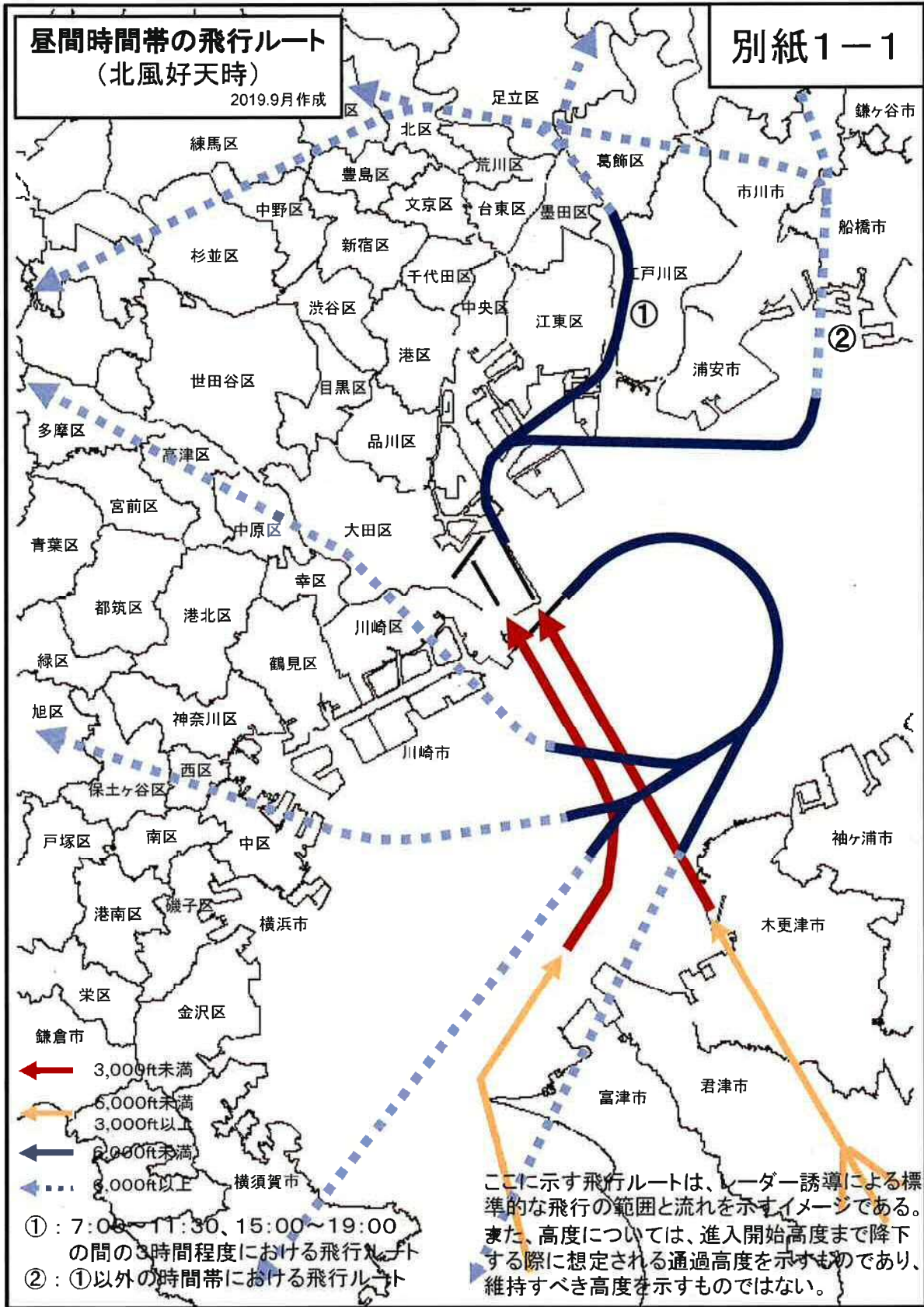
その他

機能強化後の東京国際空港の運用については、今後は、本文書に基づき運用することとする。

**昼間時間帯の飛行ルート
(北風好天時)**

2019.9月作成

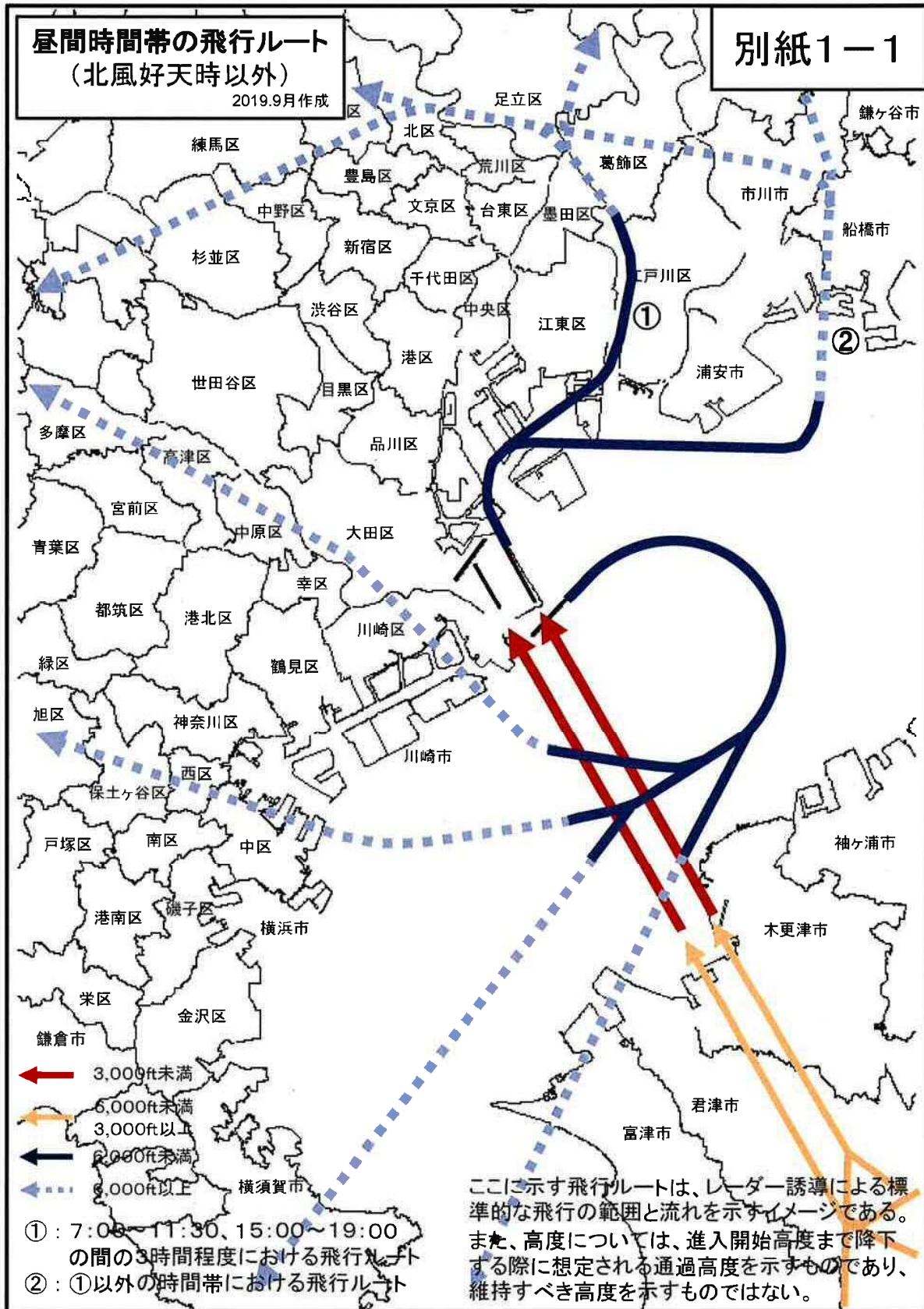
別紙1-1



昼間時間帯の飛行ルート
(北風好天時以外)

2019.9月作成

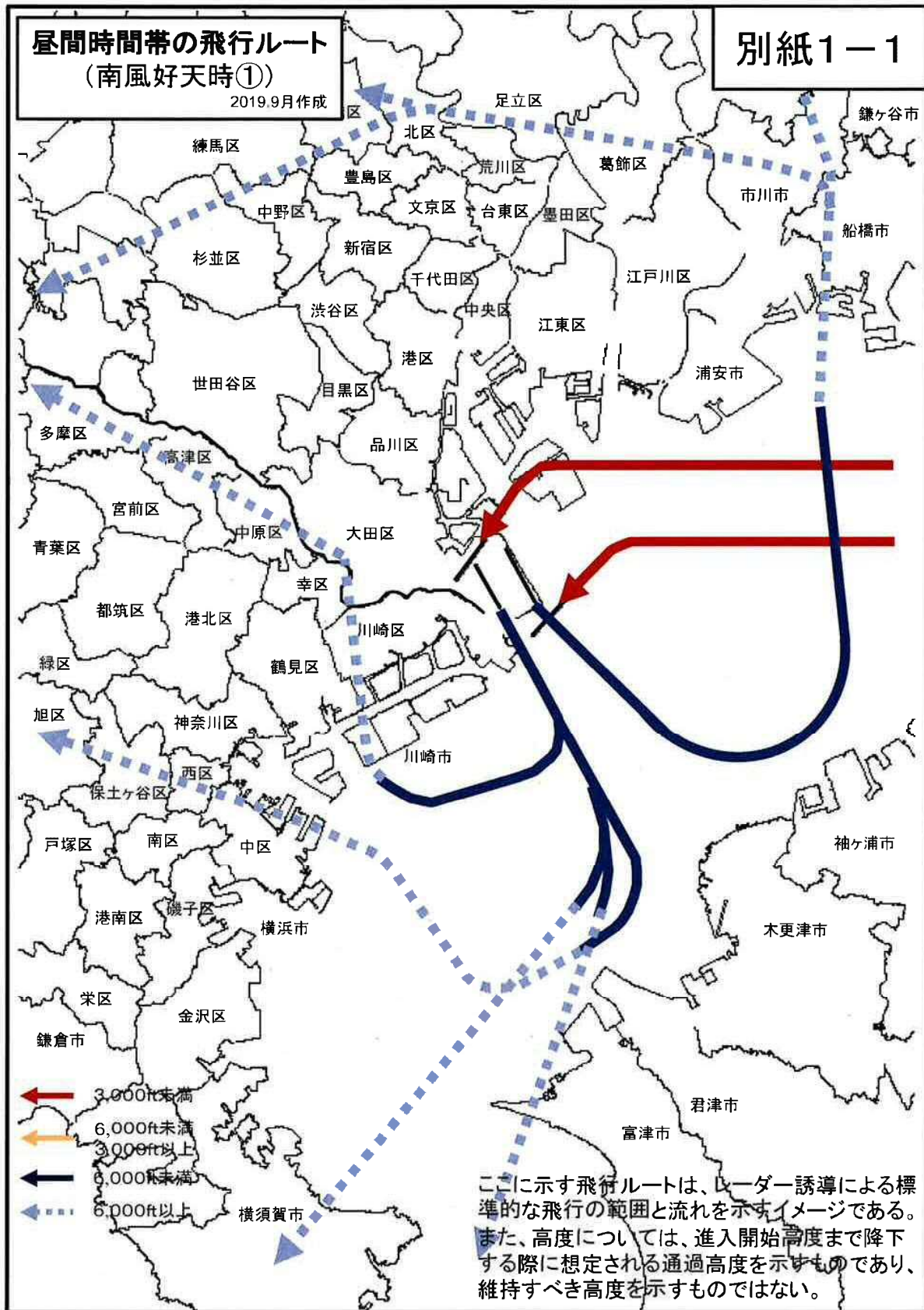
別紙1-1



**昼間時間帯の飛行ルート
(南風好天時①)**

2019.9月作成

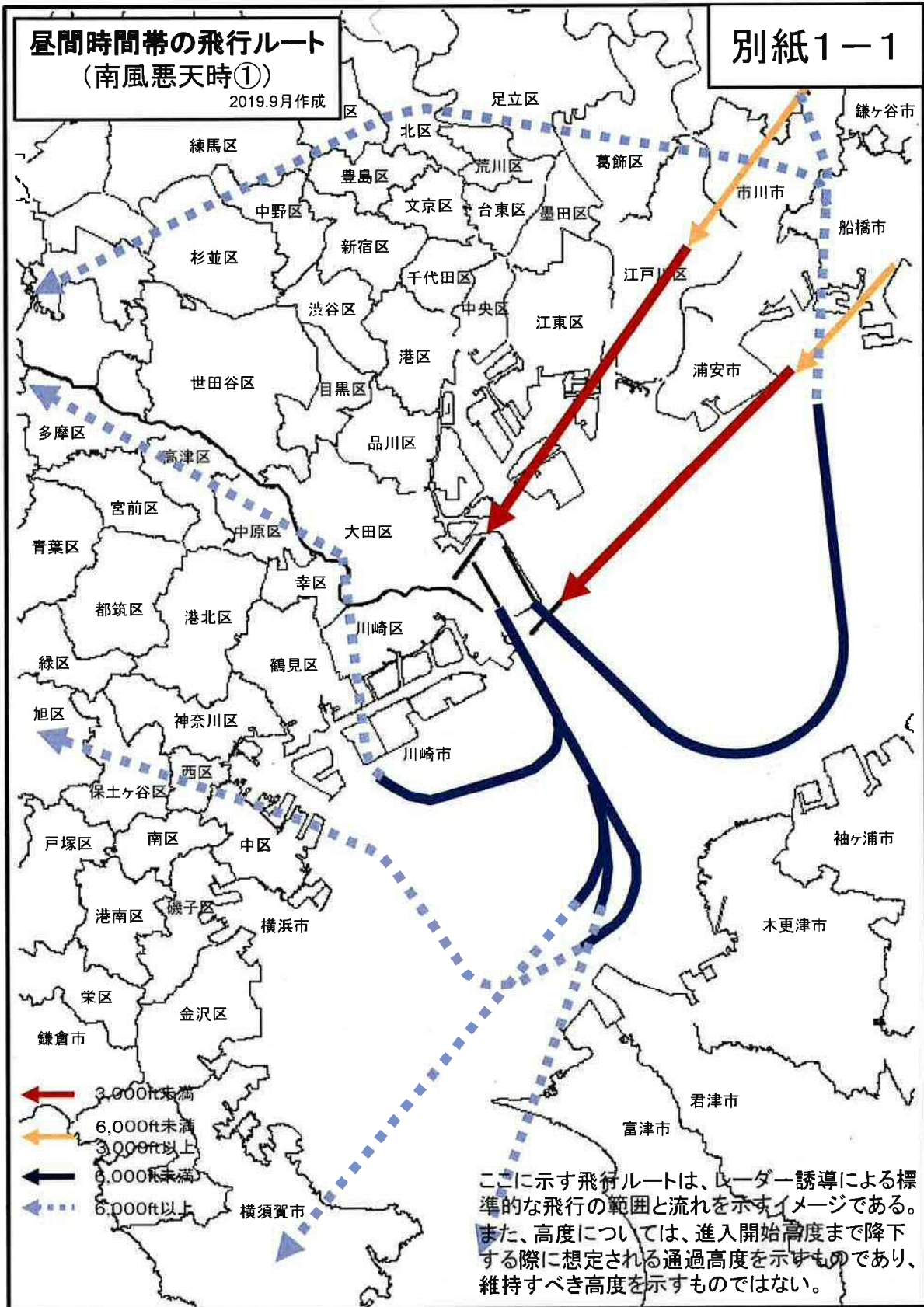
別紙1-1



**昼間時間帯の飛行ルート
(南風悪天時①)**

2019.9月作成

別紙1-1

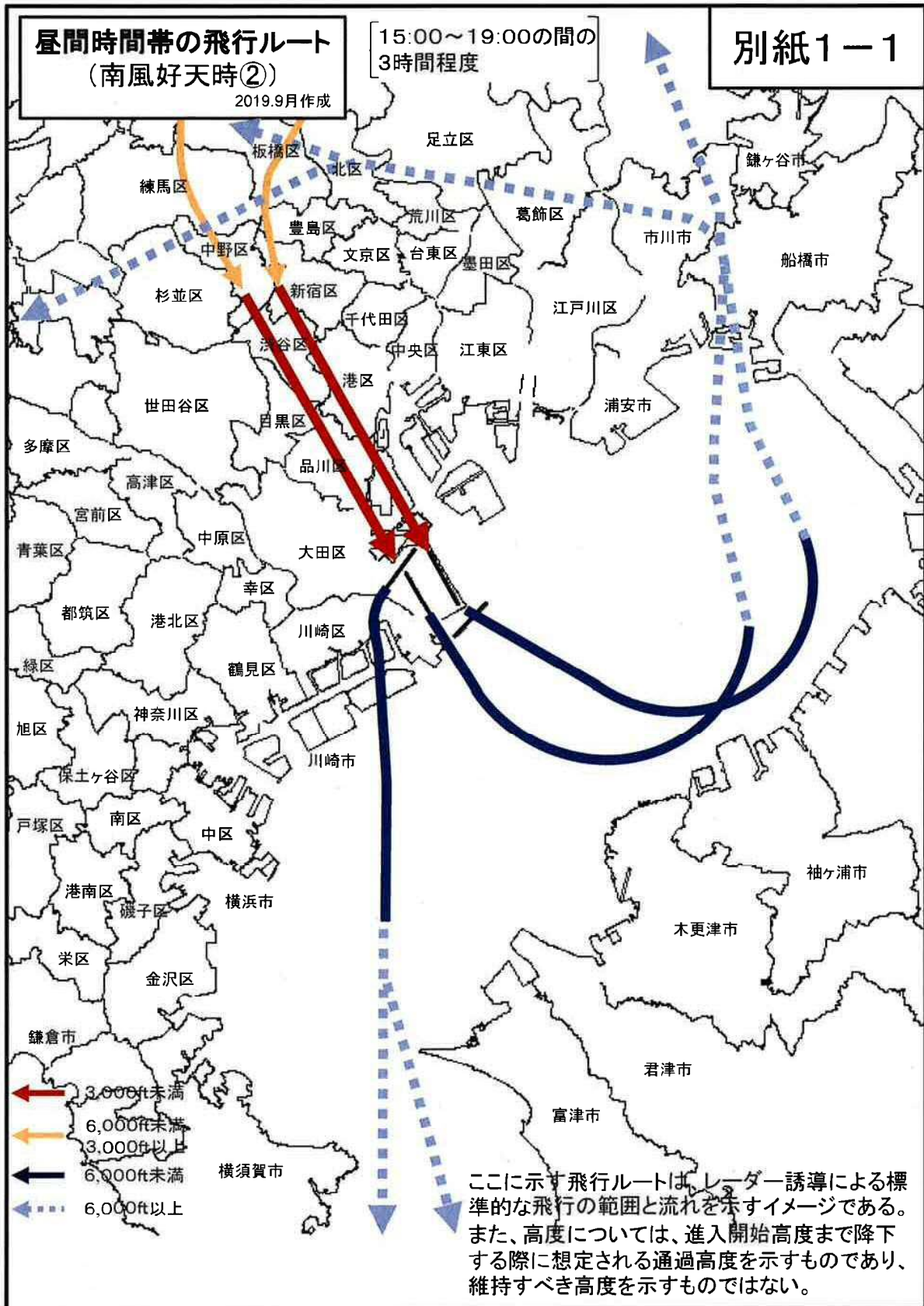


**昼間時間帯の飛行ルート
(南風好天時②)**

2019.9月作成

15:00~19:00の間の
3時間程度

別紙1-1

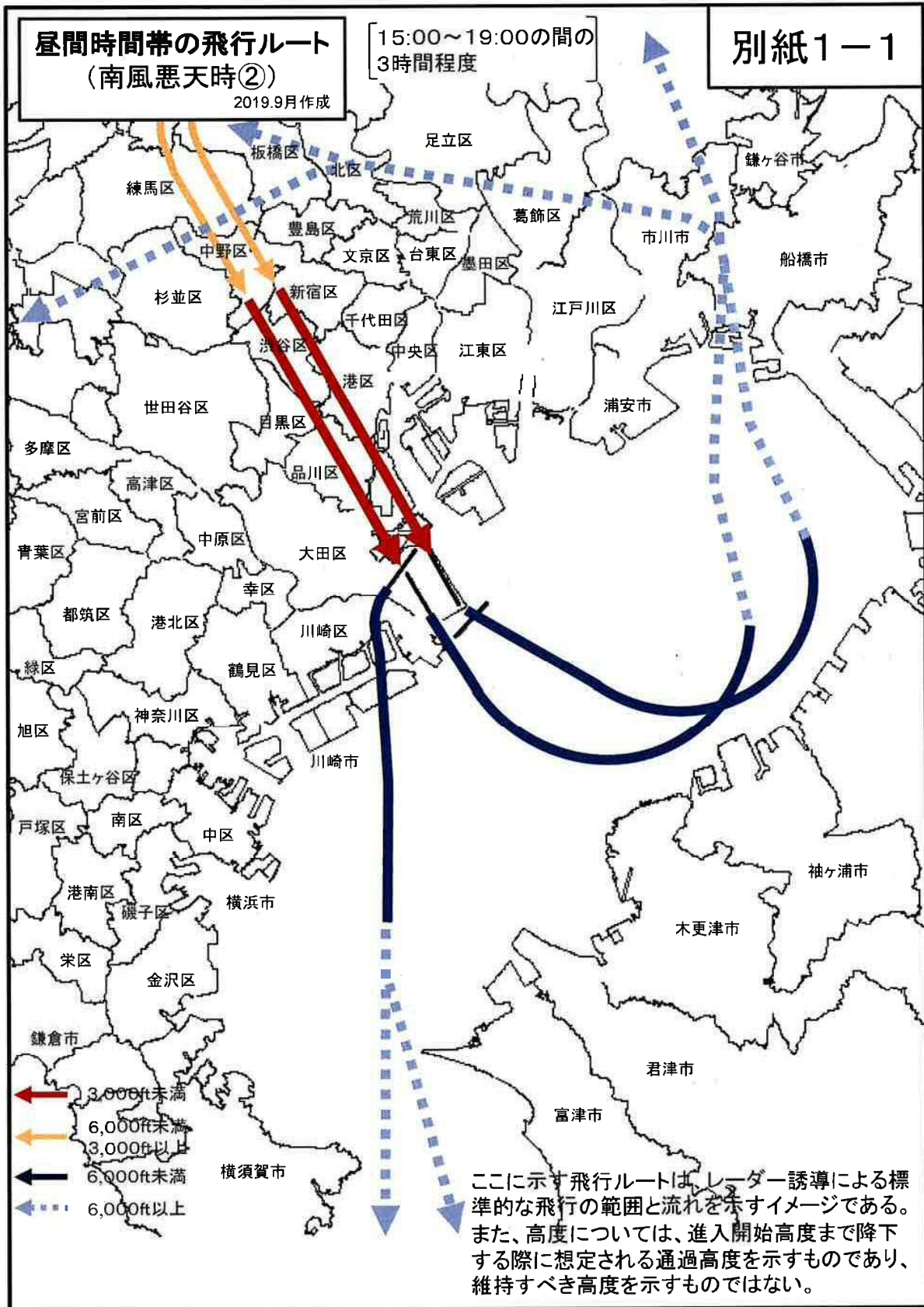


**昼間時間帯の飛行ルート
(南風悪天時②)**

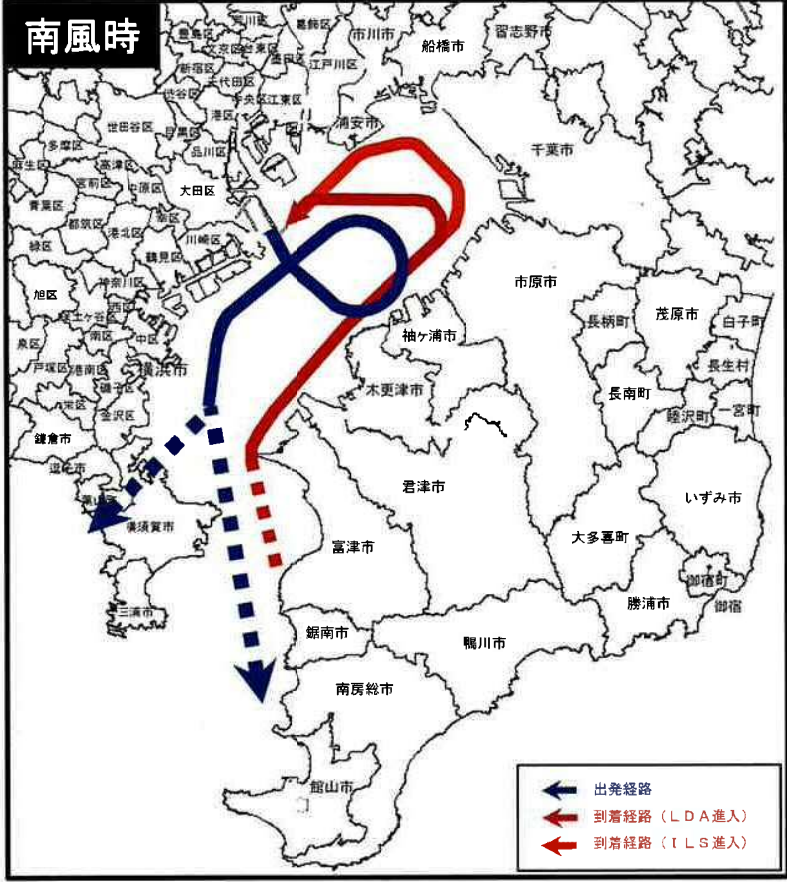
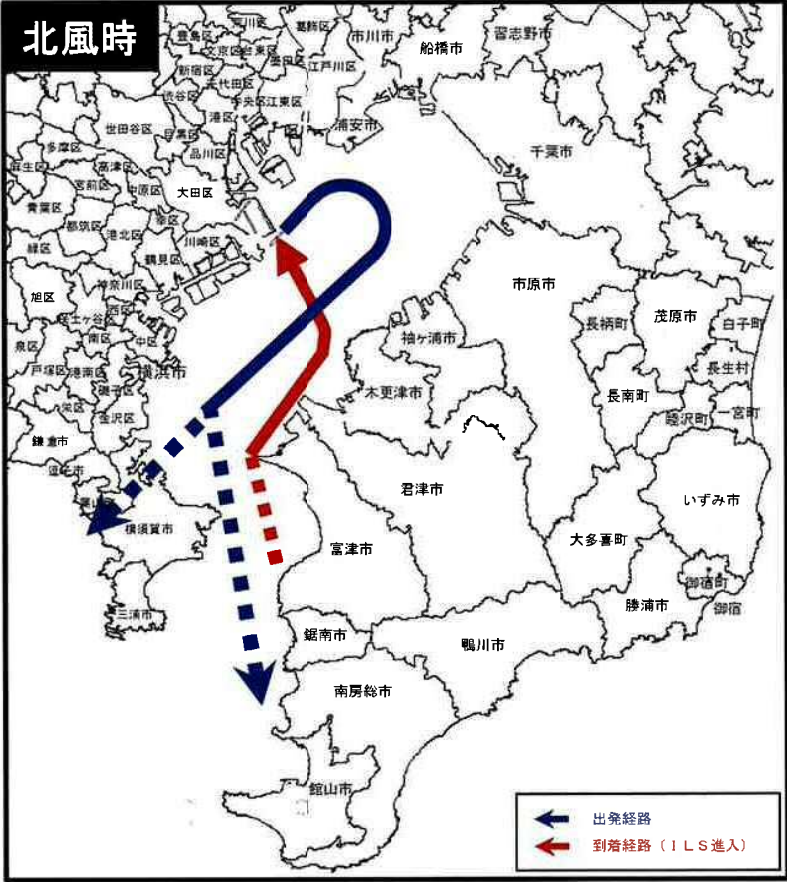
2019.9月作成

15:00~19:00の間の
3時間程度

別紙1-1



深夜早朝の飛行経路 (2019.9月作成)



※ここに示す飛行ルートは、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージである。

※到着経路について、富津岬まではレーダー誘導による面的運用を行う。
当該面的運用に伴って陸域上空を通過する場合でも6,000ft以上を確保する。

機能強化後の東京国際空港における滑走路使用方法について

1. 昼間時間帯（6 時台～22 時台）

ア 北風運用時

- (1) 原則として、A、C 滑走路の南側から着陸（着陸復行は、A：左方向、C：右方向）して、C 滑走路の北側又は D 滑走路の東側へ離陸する。
- (2) 以下の場合には B 滑走路の東側への離陸を行うことがある。
 - a. 公用機、プレス機、ゼネアビ機又は小型民航機が離陸する場合
 - b. C もしくは D 滑走路の閉鎖時、又は、強い北東風（概ね 20 ノット以上）により C 滑走路からの離陸が困難な場合

イ 南風運用時（15 時台～18 時台の間の 3 時間程度以外）

- (1) 原則として、B、D 各滑走路の東側から着陸（着陸復行は、B：右方向、D：左方向）して、A、C 各滑走路の南側へ離陸する。
- (2) 滑走路閉鎖又は強い南東風の発生により、B 及び D 滑走路への着陸が困難な状況においては、C 滑走路の北側から着陸（着陸復行は南方向）する場合がある。

ウ 南風運用時（15 時台～18 時台の間の 3 時間程度）

- (1) 原則として、A、C 各滑走路の北側から着陸（着陸復行は、A：南方向、C：南東方向）して、A、C 各滑走路の南側、B 滑走路の南西側へ離陸する。
- (2) 長時間の滑走路閉鎖又は強い南西風の発生等により、A 及び C 滑走路への着陸が困難な状況においては、上記イの運用に切り替える場合がある。
- (3) B 滑走路を南西側に離陸する場合については、以下の制限を設ける。
 - a. 概ね 6,000 km を超える路線については認めない。ただし、低騒音機材を使用する場合はこの限りでない。
 - b. 主発動機が 4 発以上の航空機の使用を制限する。ただし、捜索救難に関わる機及び VIP 機を除く。
 - c. その他、騒音軽減に資する運航上の制限を設けるものとする。

2. 深夜・早朝時間帯（23 時台～5 時台）

ア 北風運用時

- (1) 原則として、C 滑走路の南側から着陸（着陸復行は右方向）して、D 滑走路の東側へ離陸する。
- (2) D 滑走路での運航に制限（荷重制限や滑走路長）がかかる国際線は、C 滑走路の北側へ離陸する。この場合、滑走路の南端から 3,000m を使用して離陸する。

- (3) 滑走路閉鎖によりC滑走路が使用できない場合、A滑走路の南側から着陸（着陸復行は右方向）する。
- (4) 滑走路閉鎖によりD滑走路が使用できない場合、C滑走路の北側へ離陸する。
この場合、(2) 以外は滑走路の南端から 2,500mを使用して離陸する。
ただし、強い北東風（概ね 20 ノット以上）によりC滑走路の北側へ離陸することが困難な場合には、B滑走路の東側へ離陸する。

イ 南風運用時

- (1) 原則として、D滑走路の東側から着陸（着陸復行は左方向）して、C滑走路の南側へ離陸する。
- (2) 滑走路閉鎖によりC滑走路が使用できない場合、A滑走路の南側へ離陸する。
- (3) 滑走路閉鎖によりD滑走路が使用できない場合、C滑走路の北側から着陸（着陸復行は南方向）する。ただし、強い南西風によりC滑走路の北側から着陸することが困難な場合には、B滑走路の東側から着陸（着陸復行は左方向）する。

なお、上記1. 及び2. において、緊急機の発生、台風その他突発的な事象により対応が困難な場合はこの限りでない。

羽田空港機能強化のプロセス

新飛行経路運用開始に向け、実機飛行による確認を行います。

実機飛行確認（※）について

- 北風時・南風時の新飛行経路を、実際の航空機により、以下のとおり飛行確認を行います。

- ※ これまでお示していた「試験飛行」については、航空法における試験飛行（耐空証明を有しない航空機の飛行）との混同を避ける観点から、表現を「実機飛行確認（実機飛行による確認）」に変更することといたしました。
- ※ 実機飛行確認においては、管制官が新飛行経路の運用の手順等を確認するほか、新たに設置した騒音測定局の機器の調整を行うこととしております。

【実機飛行確認の実施】

2020年1月30日～3月11日の期間内に、北風・南風それぞれ以下のとおり実施。

（詳細は下段線表確認）

①北風運用時の実機飛行確認（7日間程度）

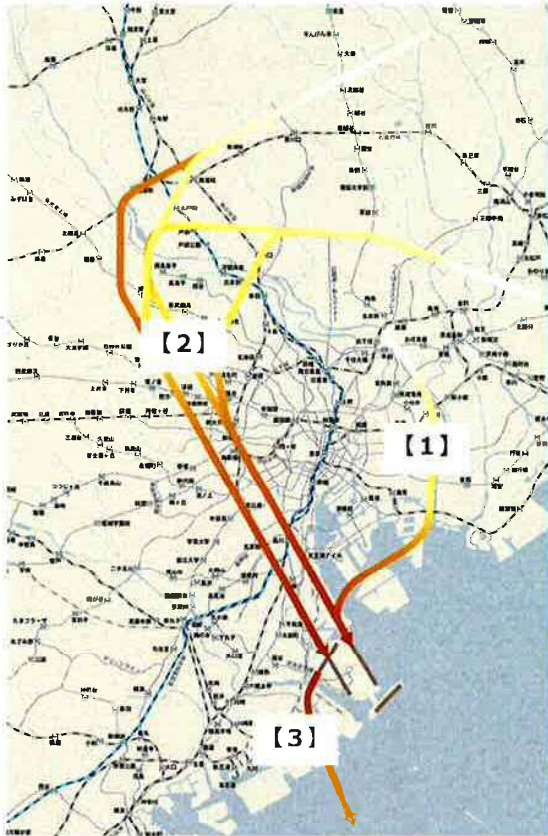
- 【1】北風 新飛行経路（出発）・・・ 7時～11時半
15～19時（※1）
- ・ 1時間あたり 22回 程度（※2）

②南風運用時の実機飛行確認（7日間程度）

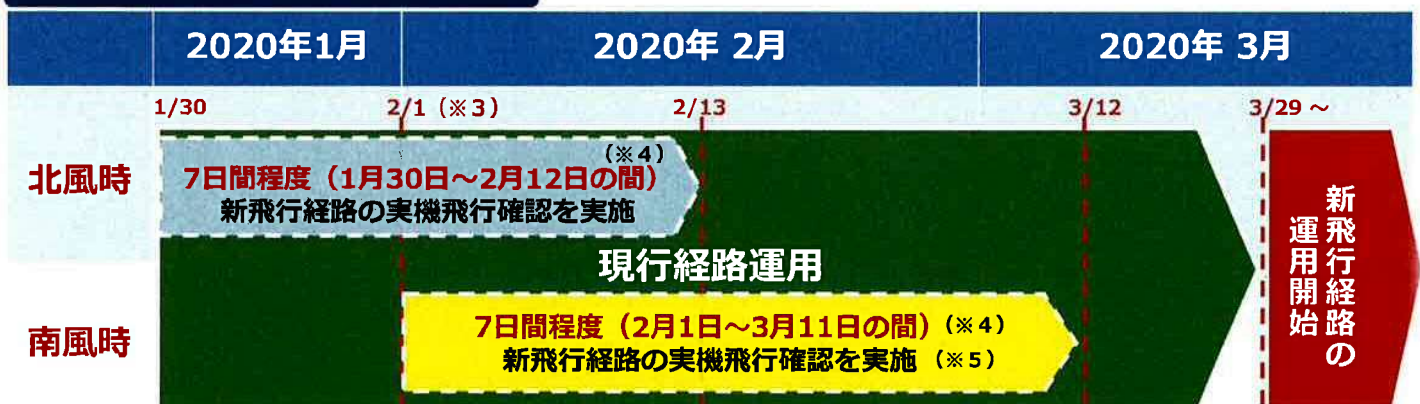
- 【2】南風 新飛行経路（到着）・・・ 15～19時（※1）
- ・ A滑走路到着 1時間あたり 14回 程度（※2）
 - ・ C滑走路到着 1時間あたり 30回 程度（※2）
- 【3】南風 新飛行経路（出発）・・・ 15～19時（※1）
- ・ 1時間あたり 20回 以内（※2）

（※1） 15～19時は、経路の切り替え時間帯を含むため、実質3時間程度の運用

（※2） 現行の発着回数80回/時の範囲内で飛行



実機飛行確認の実施期間



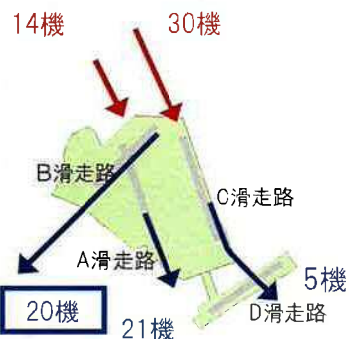
（※3） 南風時の新飛行経路による着陸に必要な設備工事を、1月30～31日に実施（予定）するため、2月1日以降からの開始となります。

（※4） 天候等により、必要な予定日数の実施できなかった場合でも、実機飛行確認の期間を延長することはありません。

（※5） 期間中、南風悪天時の新飛行経路（ILS）の実機飛行確認も行うこととしており、実施状況により好天時でも行う場合があります。

○新飛行経路のうちB滑走路から西向離陸する経路については、環境影響に配慮した方策をとることとし、地元自治体の要望を踏まえ、長距離国際線の制限、機材制限、騒音軽減運航方式等の導入を行う。

新飛行経路案(南風時)



南風運用の割合
約4割(年間平均)
運用時間
15:00~19:00
(実質3時間)

➡ : 出発経路
➡ : 到着経路

騒音軽減運航方式等

■急上昇方式

フラップの揚力をできる限り活用することによって、可能な限り早く高度を確保する運航方式を導入する。



■可能な限り早期の旋回開始

できるだけ早く旋回を開始することにより、住宅地の騒音を低減する。

運用制限

■長距離国際線の制限

羽田空港からの距離が6,000km程度以内の路線とする。ただし、当該距離制限を超える路線については、別途指定する低騒音機材に限り運航を認める。

(参考) 2019年夏ダイヤで羽田空港に就航している国際定期路線を対象として空港毎に距離(概数)を集計

地域	国	都市	空港間の距離(km)
アジア	韓国	ソウル(金浦)	1,180
		ソウル(仁川)	1,210
	中国	上海(浦東)	1,735
		上海(虹橋)	1,775
		天津	2,015
		北京	2,090
		広州	2,885
		香港	2,900
	台湾	台北(桃園)	2,120
		台北(松山)	2,095
フィリピン	マニラ	2,995	
ベトナム	ハノイ	3,660	
	ホーチミン	4,325	
タイ	バンコク	4,590	
シンガポール	シンガポール	5,300	
マレーシア	クアラルンプール	5,350	
インドネシア	ジャカルタ	5,780	

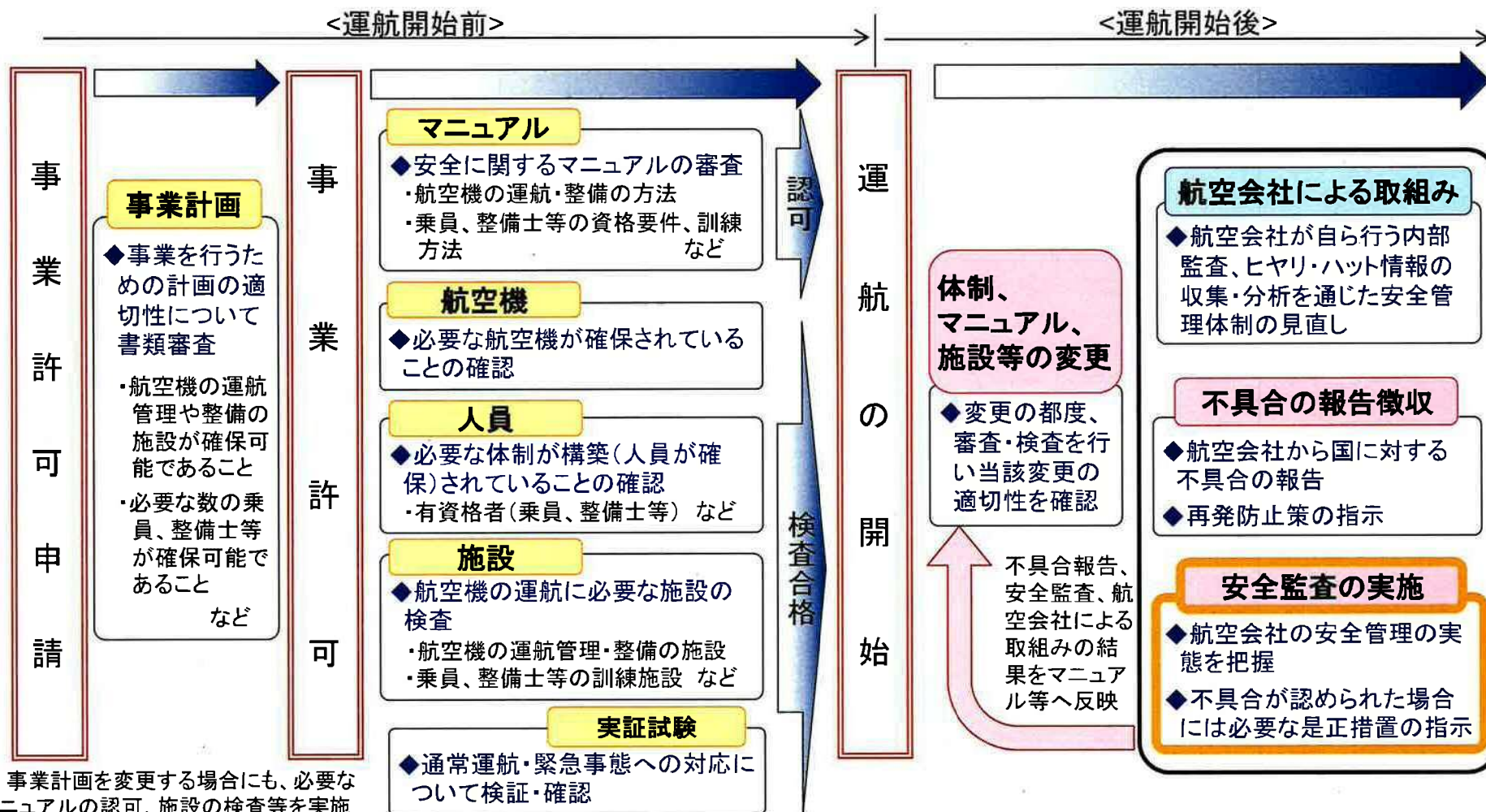
地域	国	都市	空港間の距離(km)
オセアニア	オーストラリア	シドニー	7,820
		ドバイ	7,935
中東	カタール	ドーハ	8,255
		ウィーン	9,140
欧州	ドイツ	フランクフルト	9,360
		ミュンヘン	9,360
	イギリス	ロンドン	9,590
	フランス	パリ	9,700
	アメリカ(ハワイ州)	ホノルル	6,190
太平洋北米	アメリカ	コナ	6,450
		サンフランシスコ	8,285
	ロサンゼルス	8,810	
	ミネアポリス	9,605	
	シカゴ	10,125	
	ニューヨーク	10,875	
	カナダ	バンクーバー	7,560
		トロント	10,345

■機材制限

4発機(B747、A340等)を制限する。

(参考) 2019年夏ダイヤで羽田空港に就航している国際定期路線のうち4発機(B747)を導入している路線
羽田-シドニー(カンタス航空)、羽田-フランクフルト(ルフトハンザ航空)、羽田-バンコク(タイ航空)

羽田空港に乗り入れる航空機(自家用を含む) の安全対策について

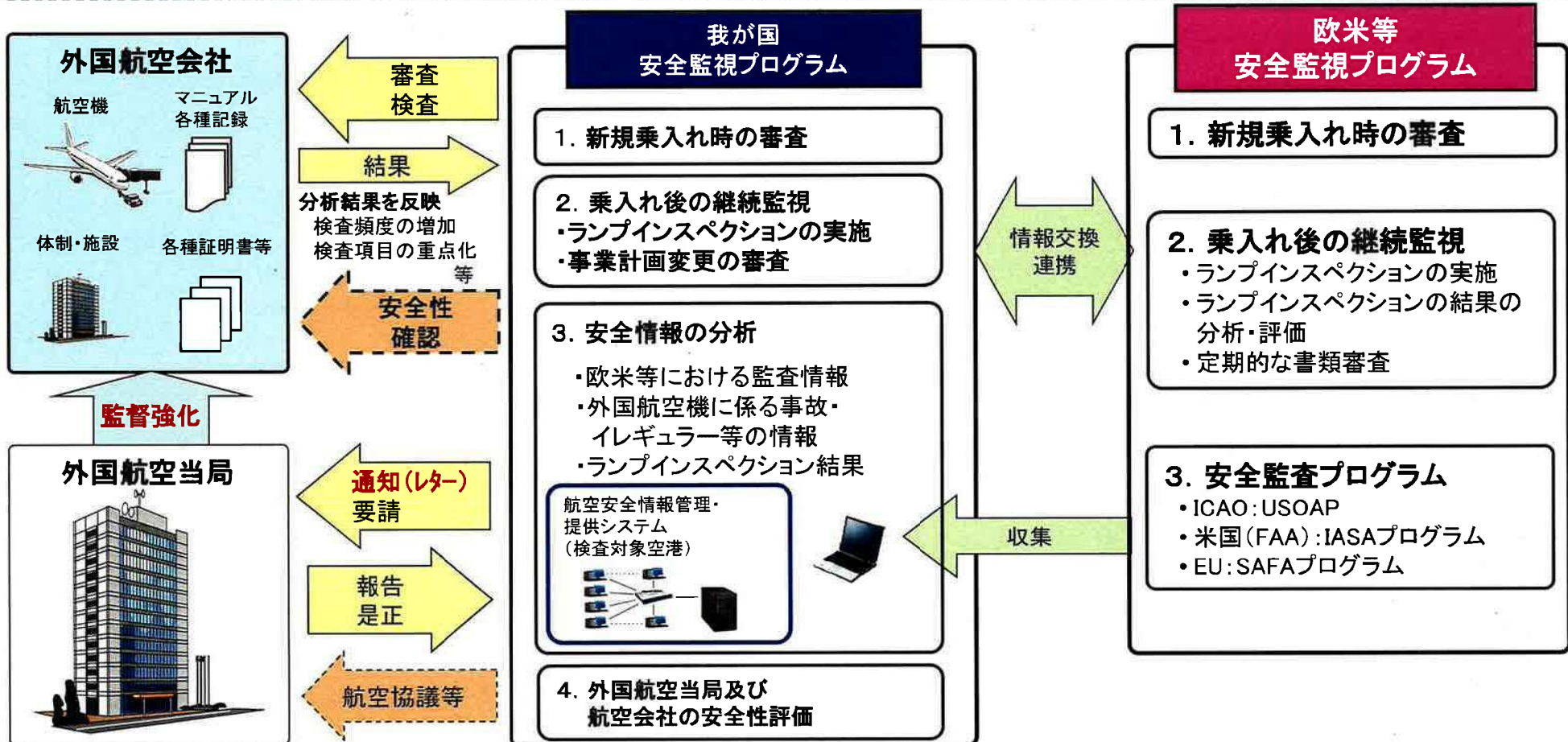


※ 事業計画を変更する場合にも、必要なマニュアルの認可、施設の検査等を実施

外国航空機に対する安全対策の概要

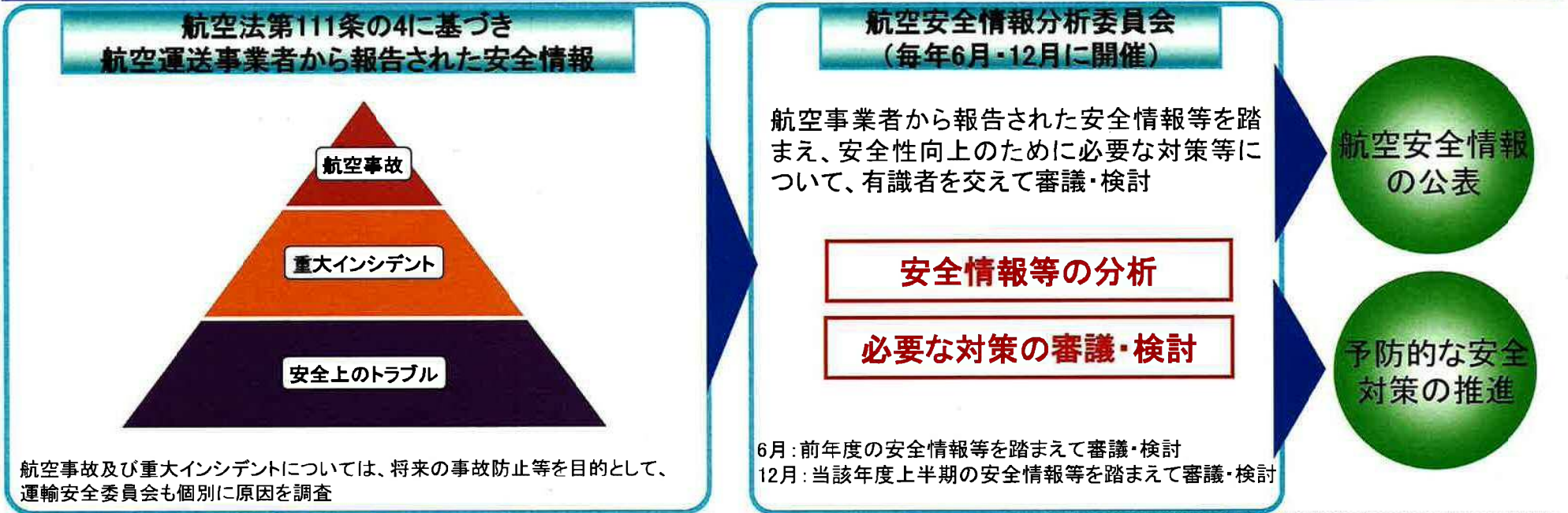
取り巻く環境

- 外国航空会社に係る安全監督は、**第一義的には当該航空会社の所属国の航空当局の責任。**
- しかしながら、平成19年9月のICAO第36回総会において、受入国においても**外国の運航者が当該外国から十分な監督を受けていることを確保すべきとの決議**がなされ、当該決議に基づき平成20年11月に**国際民間航空条約附属書が改定され、各国は外国運航者の運航を監視し、安全確保のために必要な措置を講ずるための手順を含むプログラムを策定**することとなった。
- 我が国でも**ランプインスペクションの充実・強化**を図るとともに、平成20年4月から外国航空機安全対策官を配置し、**外国航空機に対する安全対策の強化**を図っているところ。



航空輸送の安全にかかわる情報を収集・整理・公表するとともに、予防的な安全対策に活用

- 航空法第111条の4及び第111条の5(施行:平成18年10月1日)
 - 航空運送事業者は、航空事故、重大インシデント及び安全上のトラブルが発生したときは、国土交通大臣に事態の概要、不具合の要因分析、再発防止策等を報告しなければならない。(航空機使用事業者にも準用)
 - 国土交通大臣は、毎年度、上記の報告に係る事項、事業改善の命令に係る事項その他輸送の安全にかかわる情報を整理し、公表するものとする。
- 航空局では、毎年6月に専門家及び航空局関係者から構成される航空安全情報分析委員会を開催し、前年度の安全情報等を踏まえて安全性向上のために必要な対策等について審議・検討を行うとともに、「航空輸送の安全にかかわる情報」をとりまとめて公表。
これに加え、12月にも同委員会を開催し、当該年度上半期の安全情報等に係る審議・検討を行うとともに、安全性向上のための取組みについて進捗を報告し、「航空輸送の安全にかかわる情報の中間報告」をとりまとめて公表。



航空事故及び重大インシデントについては、将来の事故防止等を目的として、運輸安全委員会も個別に原因を調査

- 航空事故 : 墜落、衝突、火災、行方不明、人が死傷した事態、航空機が損傷した事態(修理が容易でないもの) 等
- 重大インシデント : 事故が発生するおそれがあると認められる次の事態
 - ✓ 他の航空機が使用中の滑走路における離着陸及びその中止、発動機の破損(破片が当該発動機のケースを貫通)、与圧の異常な低下 等
- 安全上のトラブル : 事故や重大インシデントには至らないものの、予防安全対策に活用するために報告が必要な事態。
 - ✓ 航空機が損傷した事態(航空事故に該当しないもの)、システムの不具合、非常用機器等の不具合、規則を超えた運航 等

- 有識者や実務者等の関係者が一堂に会した「**落下物防止等に係る総合対策推進会議**」における**2018年3月のとりまとめ**を受け、落下物対策を充実・強化。
- 今後も、**関係者が一丸となって、落下物対策を充実**。

未然防止策の徹底

「落下物防止対策基準」の策定（新規）

本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社に、落下物防止対策の事業計画への記載を義務づけ

- ・航空法施行規則の改正（2018年8月）通達発出（2018年9月）
- ・施行：本邦社（2019年1月15日）、外航社（2019年3月15日）



あらゆるチャネルを通じた未然防止策の徹底

- ① **対策事例をまとめた「落下物防止対策集」を作成（新規）**
 - ・作成・公表（2018年1月）
- ② 内外の航空会社に対して**未然防止策を徹底**



ICAOIにおいて周知（2018年6月8日）

駐機中の機体チェックの強化

- ① 外国航空機に対する検査を羽田空港、成田空港に重点化
- ② 空港管理者による新たなチェック体制の構築

- ・成田空港では2017年3月から、羽田空港では2019年3月から運用開始（航空機検査官が対応）
- ・検査官のノウハウを活用し、検査実施者と補助要員から構成されるチームを編成し、月100機程度の機体チェックを実施。

事案発生時の対応強化

補償等の充実（新規）

- ① **被害者救済制度の拡充**
 - ・羽田乗り入れ便への加入の義務化（60%→100%に引き上げ）
 - ・全国の空港への横展開
- ② **補償費立替えの枠組みを構築**
- ③ **見舞金制度の創設**

- ・航空法施行規則の改正・公布（2018年8月）
- ・所要の要領等作成済み
- ・運用開始：2019年夏ダイヤ（2019年3月30日）

航空会社に対する処分等

落下物の原因者である航空会社（本邦社及び外航社）に対して処分等を行う。航空機の整備や落下物防止対策基準の遵守状況等を踏まえ措置する。

- ・本邦社：落下物事案にも適用される処分基準を策定（2018年3月）
- ・外航社：本邦社に準ずる内容で対応

情報収集・分析の強化

- ① **落下物情報の収集強化（空港事務所、警察）**
 - ・落下物処理要領を策定（2017年6月）
- ② **落下物認定の確度向上のための技術力向上**
 - ・氷塊の成分分析の精度向上
- ③ **外航社を含めた部品脱落の報告制度の拡充**

- ・羽田についても報告制度の対象とAIPに掲載（2017年11月）

- **2018年9月に、落下物防止対策基準を制定・公布**
- **2019年1月15日に本邦航空会社、同3月15日に日本に乗り入れる外国航空会社に落下物防止対策基準が義務化**

基準の位置付け

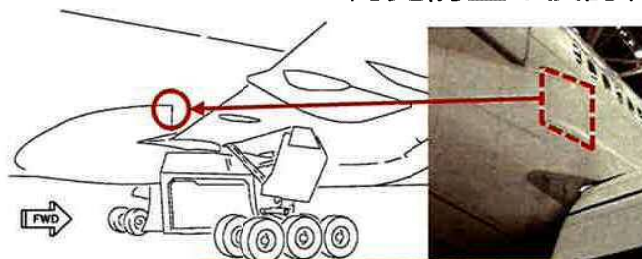
- 航空会社は、航空法に基づき、事業計画を提出
→国は、提出された計画を審査し、基準に適合する場合には、事業許可を与える
→航空会社には事業計画を遵守する義務
- **事業計画の記載事項に落下物防止対策を追加**するよう、関連法令を平成30年8月に改正
→**航空会社は、事業計画に基づき、落下物防止対策基準に適合する対策の実施が義務付けられる**
- **落下物防止対策は国際基準にもなく、世界的に類を見ない我が国独自の基準**

基準の適用対象

本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社

基準の内容

- 落下物防止対策として、ハード・ソフトの双方の観点から対策を新たに義務付け
【ハード面】機体の改修等
【ソフト面】整備・点検の実施、教育訓練、部品脱落・氷塊落下が発生した場合の原因究明・再発防止の検討体制の構築等



【ハード面の対策例】
機体の改修



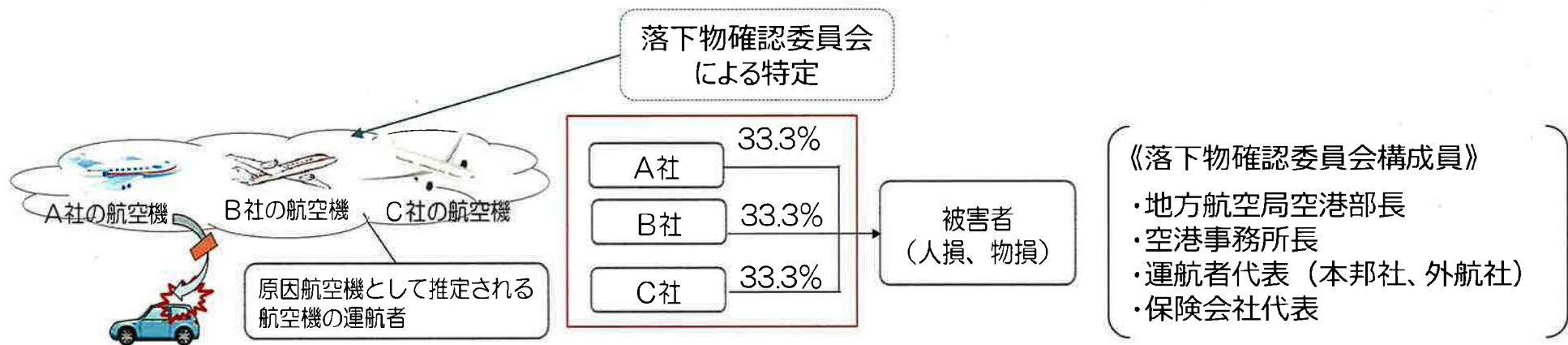
【ソフト面の対策例】
整備・点検の実施

基準の適用スケジュール

- 本邦航空会社：2019年1月15日より適用
- 外国航空会社：2019年3月15日より適用

- 落下物被害の原因者を一に特定出来ない場合に原因航空機と推定される航空機の利用者により連帯して補償する制度(被害者救済制度)を拡充。航空会社に対して加入を義務化。
- 速やかな被害者救済の実現等のため、羽田空港の離着陸機による落下物被害に係る修繕等の費用を立て替える制度を創設。
- 被害に対する賠償とは別に、落下物に起因する物損等の被害に対する見舞金制度を創設。
- 上記については、2019年3月30日より開始。

被害者救済制度の適用イメージ



落下物防止に向けた航空会社の取組

本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社は、2018年9月に制定した「部品等脱落防止措置に関する技術基準（落下物防止対策基準）」に従って、落下物に関する情報の収集・分析・評価、機体の改修・整備・点検の実施、教育訓練を行い、落下物防止に取り組んでいる。

具体的な取り組みの事例

情報の収集・分析・評価

- ・ 自社の落下物事例に加え、メーカーや他社からの落下物情報についても幅広く収集し分析。
- ・ 世界中の部品脱落の状況について広く情報を入手するとともに、メーカーに対し対策強化を求めること等を目的に、メーカー、航空局、航空会社（外航を含む。）が一同に会する部品脱落対策会議を定期的開催。



部品脱落対策会議の様子

機体の改修・整備・点検

- ・ 落下物防止対策基準に基づき、メーカーで開発された改良型部品への交換を実施。



- ・ グランドハンドリングのスタッフに対し、氷塊の落下防止のために注意すべき項目をマニュアル化し、点検を徹底。



教育訓練の徹底

- ・ 落下物防止対策に関する教育訓練・啓発ビデオを用いて、社員の教育訓練を実施。
- ・ 脱落しやすい部品のポスターを掲示し、整備士等に注意喚起。



Tel: +81-476-33-5811
Fax: +81-476-33-5509
AFTN: RJAAYNYX
E-mail:
helpdesk@ais.mlit.go.jp

JAPAN
MINISTRY OF LAND, INFRASTRUCTURE,
TRANSPORT AND TOURISM
CIVIL AVIATION BUREAU
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE CENTER

AIC
Nr 007/19
28 FEB 2019

007/19
自家用航空機による空港使用について

空港管理者は航空機の使用者に対して以下の事項を確認する。

1. 航空機落下物防止対策について
平成31年3月30日から適用空港1において空港管理者は以下の事項を確認する。

飛行機（最大離陸重量が5,700kgを超える飛行機をいう。以下同じ。）の運航に伴う部品等の脱落の発生を防止するための措置を講じていることを約する誓約書に、使用の届出に係る飛行機の使用者が署名していること。

飛行機の使用者は空港使用の届出の際に「落下物防止対策を講じることを約する誓約書」（別紙1参照）に署名し、提出すること。

適用空港 1
RJAA/ 成田国際, RJBB/ 関西国際, RJOO/ 大阪国際,
RJGG/ 中部国際, RJTT/ 東京国際, RJCC/ 新千歳, RJCW/ 稚内,
RJCK/ 釧路, RJCH/ 函館, RJSS/ 仙台, RJSN/ 新潟, RJOA/ 広島,
RJOT/ 高松, RJOM/ 岡山, RJOK/ 高知, RJFF/ 福岡, RJFR/ 北九州,
RJFU/ 長崎, RJFT/ 熊本, RJFO/ 大分, RJFM/ 宮崎,
RJFK/ 鹿児島, ROAH/ 那覇, RJCO/ 札幌丘珠, RJAH/ 百里,
RJNK/ 小松, RJOH/ 美保, RJOS/ 徳島, RJSM/ 三沢,
RJOL/ 岩国, RJOY/ 大阪八尾

2. 航空機落下物被害者救済について
平成31年3月30日から適用空港1において空港管理者は以下の事項を確認する。

航空機の運航に伴う部品等の脱落により、人の生命、身体又は財産に損害が生じた場合において、その部品等の脱落を伴う運航に使用された航空機に該当する蓋然性が相当程度高いものとして国土交通省地方航空局に設置する落下物確認委員会が決定する航空機に自ら使用する航空機が含まれる場合に、推定航空機の数に応じて按分して補償することを約する協定書の取り決めに、使用の届出に係る航空機の使用者が同意していること。

航空機の使用者は空港使用の届出の際に「航空機落下物による被害の救済に関する協定書」（別紙2参照）の取決めにについての同意確認書を提出すること。

3. 保険その他の条件について
適用空港2の空港管理者は以下の事項を確認する。

- i) 航空機が、航空保険（第三者賠償責任保険）に加入していること。（但し、官公庁等による使用及び緊急時等の場合を除く）
ii) 法令の違反その他空港管理上支障がないよう使用すること。

007/19
Regarding conditions for the use of aerodromes by private flights

Airport administrators confirm aircraft operators items as follows

1. Measures to Prevent Objects Falling off Airplane
At applied aerodromes1, airport administrators shall confirm the following from 30 MAR 2019.

Operators of airplanes (airplanes with a maximum takeoff weight of more than 5,700 kg; hereinafter the same) shall sign the Statement to take the measures to prevent objects falling off airplanes.

Airport administrators shall confirm that airplanes operators sign and submit the "Statement to Prevent Objects Falling off Airplanes" (See ATTACHMENT 1) at the time of the submission of a notification of the use of the aerodrome.

Applied aerodromes 1:
RJAA/ Narita INTL, RJBB/ Kansai INTL, RJOO/ Osaka INTL,
RJGG/ Chubu Centrair INTL, RJTT/ Tokyo INTL,
RJCC/ New Chitose, RJCW/ Wakkanai, RJCK/ Kushiro,
RJCH/ Hakodate, RJSS/ Sendai, RJSN/ Niigata,
RJOA/ Hiroshima, RJOT/ Takamatsu, RJOM/ Matsuyama,
RJOK Kochi, RJFF/ Fukuoka, RJFR/ Kitakyushu,
RJFU/ Nagasaki, RJFT/ Kumamoto, RJFO/ Oita,
RJFM/ Miyazaki, RJFK/ Kagoshima, ROAH/ Naha,
RJCO/ Sapporo Okadama, RJAH/ Hyakuri,
RJNK/ Kanazawa/Komatsu, RJOH/ Miho,
RJOS/ Tokushima, RJSM/ Misawa, RJOL/ Iwakuni,
RJOY/ Osaka/Yao

2. Relief system for damaged party by falling objects from aircraft
At applied aerodromes1 airport administrators shall confirm the following from 30 MAR 2019.

On the assumption of the damage to human life and body or property to be caused by falling objects from aircraft in operation, operators of aircraft applied for the use shall agree to the arrangements of the Memorandum of Agreement which undertakes the compensation in proportion to the number of aircraft, when the aircraft of its own use is included in the aircraft identified as highly probable aircraft used for the operation with falling objects by the Falling Object Confirmation Committee established in Regional Civil Aviation Bureaus of MLIT.

Airport administrators shall confirm that aircraft operators agree to the arrangements of the "Memorandum of Agreement on Relief for Damage caused by Falling Objects from Aircraft" (See ATTACHMENT 2) by the signature of the notification of the use at the time of its submission.

3. Insurance and other conditions.
At applied aerodromes2 Airport administrators shall confirm the following:

- i) Aircraft shall be insured by the aviation insurance (the third party liability insurance) except flights by the government or for emergency purpose.
ii) Avoid law violation and interference on airport administration when in use.

ii) 届出者が、空港を使用した行為により、禁錮以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から2年を経過しない者でないこと。

ii) No person who has been sentenced to a penalty of imprisonment or more severe punishment for violation of any relative laws of using airport, and less than two years have passed since completion of the sentence or since it was suspended.

適用空港 2

RJTT/ 東京国際, RJCC/ 新千歳, RJCW/ 稚内, RJCK/ 釧路, RJOH/ 函館, RJSS/ 仙台, RJSN/ 新潟, RJOA/ 広島, RJOT/ 高松, RJOM/ 松山, RJOK 高知, RJFF/ 福岡, RJFR/ 北九州, RJFU/ 長崎, RJFT/ 熊本, RJFO/ 大分, RJFM/ 宮崎, RJFK/ 鹿児島, ROAH/ 那覇, RJCO/ 札幌丘珠, RJAH/ 百里, RJNK/ 小松, RJOH/ 美保, RJOS/ 徳島, RJSM/ 三沢, RJOI/ 岩国, RJOY/ 大阪八尾

Applied aerodromes 2:

RJTT/Tokyo INTL, RJCC/ New Chitosa, RJCW/Wakkanai, RJCK/Kushiro, RJCH/Hakodate, RJSS/Sendai, RJSN/Niigata, RJOA/Hiroshima, RJOT/Takamatsu, RJOM/Matsuyama, RJOK/Kochi, RJFF/Fukuoka, RJFR/Kitakyushu, RJFU/Nagasaki, RJFT/Kumamoto, RJFO/Oita, RJFM/Miyazaki, RJFK/Kagoshima, ROAH/Naha, RJCO/Sapporo Okadama, RJAH/Hyakuri, RJNK/Komatsu, RJOH/Miho, RJOS/Tokushima, RJSM/Misawa, RJOI/Iwakuni, RJOY/Osaka Yao

4. 問い合わせ先窓口

1. 航空機落下物防止対策について

国土交通省 航空局 安全部 航空機安全課
TEL: 03-5253-8735
FAX: 03-5253-1681

**2. 航空機落下物被害者救済について 及び
3. 保険その他の条件について**

国土交通省 航空局 航空ネットワーク部
航空ネットワーク企画課
TEL: 03-5253-8715
FAX: 03-5253-1658

4. For further information

1. Measures to Prevent Objects Falling off Airplane

Airworthiness Division, Aviation Safety Department,
Civil Aviation Bureau
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
TEL: +81-3-5253-8735
FAX: +81-3-5253-1681

**2. Relief system for damaged party by falling objects from aircraft
and 3. Insurance and other conditions**

Airport Safety Office, Planning Division, Aviation Network
Department, Civil Aviation Bureau
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
TEL: +81-3-5253-8715
FAX: +81-3-5253-1658

東空保第16号
令和元年12月16日

川崎市長
福田紀彦 殿

東京航空局長
柏木隆 久



川崎石油コンビナート地域上空の飛行制限について（通知）

平素より、東京国際空港の運用及び機能強化について、ご理解、ご協力を賜り、感謝申し上げます。

標記について、昭和45年11月6日付け東空航第710号「川崎石油コンビナート地域上空の飛行制限について（回答）」のとおり東京国際空港長に対し飛行制限を指示しているところですが、航空需要や社会情勢の変化に伴い、下記事項について別添写のとおり変更し、指示しましたのでご了承ください。

なお、この通知をもって東空航第710号における指示は廃止いたします。

また、当局としては、航空局とともに参考資料（令和元年12月6日付け国空首都第81号）の内容を適切に実施することとしていますので申し添えます。

記

1. 東京国際空港に離着陸する航空機以外の航空機は、川崎石油コンビナート地域上空における飛行を避けさせるとともに、やむを得ず上空を飛行する必要がある場合は低高度（3000ft 以下）の飛行は行わせないこと。
2. 川崎石油コンビナート地域での事故・災害発生時には、救助活動等の妨げとならぬよう、状況に応じて配慮した運用を行うこと。

東京国際空港長 殿

東京航空局長

川崎石油コンビナート地域上空の飛行制限について（通知）

標記について、昭和 45 年 11 月 6 日付け東空航第 710 号「川崎石油コンビナート地域上空の飛行制限について（通知）」のとおり飛行制限を実施しておりましたが、航空需要や社会情勢の変化に伴い、下記 1 については引き続き実施し、下記 2 については新たに実施されたい。

なお、この通知をもって東空航第 710 号の取り扱いは廃止する。

記

1. 東京国際空港に離着陸する航空機以外の航空機は、川崎石油コンビナート地域上空における飛行を避けさせるとともに、やむを得ず上空を飛行する必要がある場合は低高度（3000ft 以下）の飛行は行わせないこと。
2. 川崎石油コンビナート地域での事故・災害発生時には、救助活動等の妨げとならぬよう、状況に応じて配慮した運用を行うこと。