

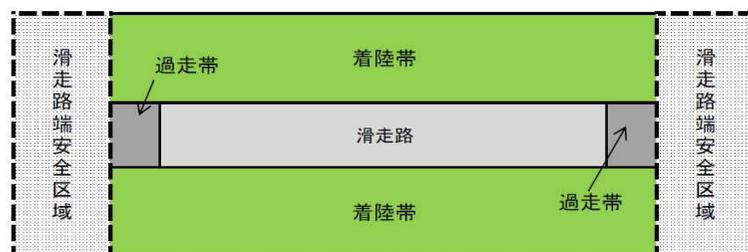
滑走路端安全区域(RESA)について

- 航空機がオーバーランやアンダーシュートといった事故を起こした場合に、機体の損傷を軽減し、人命の安全を図るため、着陸帯両端に設けられた緩衝区域 ※ Runway End Safety Areaの略称
- 「陸上空港の施設の設置基準と解説（国土交通省航空局 H31.3月制定）」が規定するRESA
 - 長さ ・着陸帯終端から90m以上（非計器着陸用滑走路で滑走路長 1200m未満については30m以上）を有するものであること。
 - ・可能な限り、着陸帯終端から240m（計器着陸用滑走路で滑走路長1200m未満については120m）の確保に努めるべきである。
 - 幅員 ・当該滑走路幅の2倍以上を有するものであること。
 - ・可能な限り、接続する着陸帯の幅の確保に努めるべきである。

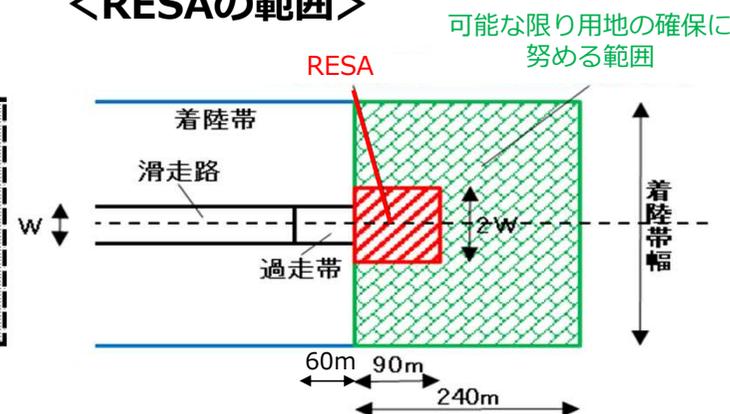


1999年6月1日
アメリカン航空オーバーラン事故

<RESAの位置>



<RESAの範囲>



2013年7月6日
アジアナ航空アンダーシュート事故

広島空港滑走路端安全区域(RESA)について

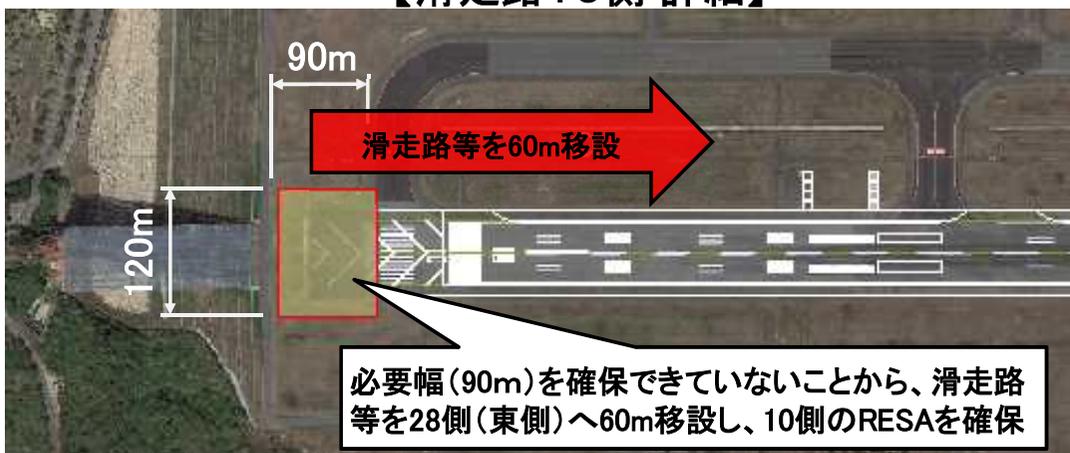
航空法の定めにより、航空機がオーバーランまたはアンダーシュートを起こした場合、人命の安全を図り、航空機の損傷を軽減するための滑走路端安全区域（RESA）が必要となります。

現在、広島空港の滑走路は基準（原則範囲）を満たしていないため、滑走路10側（西側）においては、滑走路全体を28側（東側）へ60m移設することによりRESA範囲を確保する計画としています。

【RESA計画範囲】



【滑走路10側 詳細】



【滑走路28側 詳細】

