

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）。

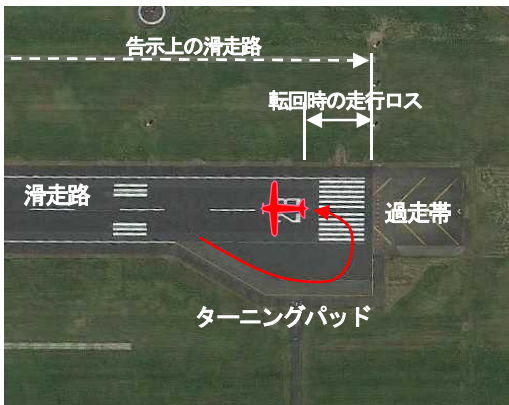


図-1 ターニングパッド（一般的なケース）



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（豊岐空港）



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