

東空保第16号  
令和元年12月16日

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。



東京航第 710 号

昭和 45 年 11 月 6 日

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)

標記についてはすでに飛行制限を実施しておりますが、川崎市長から別添のとおり要旨があつたので、さらに制限を強化することとし下記により措置されたい。

## 記

1. 東京国際空港に到着する航空機は、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。
2. 東京国際空港に到着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 (3,000 呎以下) の飛行は行なわせないこと。



## 臨海工業地帯上空の

### 飛行禁止に関する意見書

最近の相次ぐ大型旅客機の事 石油化学等の一大工場地帯をも  
故により、航空史上最大の犠牲 つ本市市民にとって、この上空  
者をだすにいたったことは、ま で繰り返される低空飛行は、ま  
ことに遺憾である。

これら一連の惨事は、全世界

る。ことに寒心に堪えない次第であ

の人々に深刻な衝撃を与えると  
ともに航空機の安全性に対する  
限らない不安の念をいだかせる  
にいたった。

とくに石油化学工場の多くは  
きわめて有機的な関連性をもつ  
一触即発の危険物施設があるた  
め、万一この一角に航空機が墜

とくに、羽田空港に隣接して 落した場合の惨事は、想像を絶

するものがある。

よって政府におかれては、本  
市市民を不測の災害から守り、  
生活の安全を確保するため、即  
刻本市臨海工業地帯を飛行禁止  
区域に指定されるよう強く要望  
するものである。

以上地方自治法第九十九条第  
二項の規定により、意見書を提  
出する。

昭和四十一年三月十日

議会議長名

内閣総理大臣  
運輸大臣 宛



川崎石油コンビナート地域上空の飛行制限に関する

要望書

川崎石油コンビナート地域上空の飛行制限に関しては「空統第 136 号」(昭和 47 年 4 月 17 日付)により規制されているが、昨今の航空輸送事業の飛躍的な発展と、羽田空港の拡張整備に伴い、同空港に離着する航空機数は一段と激増している現状であります。

このため、本年は、既に 3 機の規制違反機が確認され、石油コンビナート地域関係者ならびに附近住民に大きな不安感を与えております。

当市議会においても、飛行制限強化の声もあがっておりますので政府におかれてはかかる実情を認識せられ、当市石油コンビナート地域上空の飛行制限措置強化を講ぜられるよう要望いたします。

昭和 45 年 7 月 20 日

運輸大臣

橋 本 登 美 三 郎 殿

川崎市長

金 刺 不 二 太



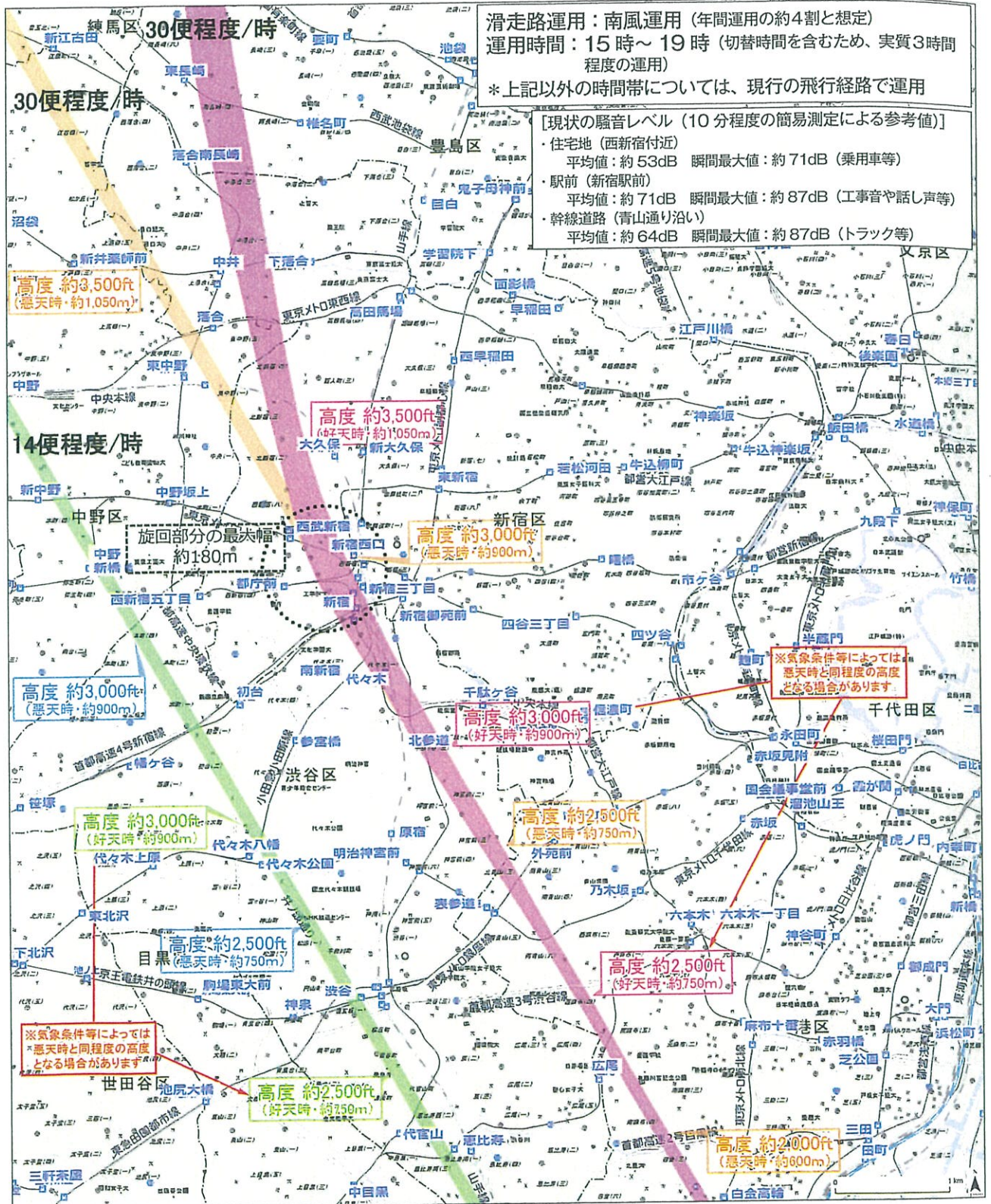
「野鳥の楽園」多摩川からコンビナートへ  
「バードストライク」による大  
事故の危険が高い『新ルート』





【地域別】新飛行ルート

5)-2 新宿区◎南風時



羽田空港「飛行経路指定」に関する大臣告示に関する質問主意書

提出者 松原 仁

羽田空港「飛行経路指定」に関する大臣告示に関する質問主意書

航空法第三十七条の規定により、国交大臣は航空路の指定に関し、大臣告示を行うこととされている。

「第三十七条 国土交通大臣は、航空機の航行に適する空中の通路を航空路として指定する。

2 前項の航空路の指定は、当該空域の位置及び範囲を告示することによつて行う。」

羽田空港に係る現在の運用では、北風時における着陸復行（ゴーアラウンド）の際にのみ、例外的に都心部上空を飛行している。そのため、二〇二〇年夏ダイヤから予定される南風時の都心上空での着陸飛行経路（都心低空飛行ルート）は、今回新規に航空路として設定されるものと考ええる。

また、羽田空港新飛行経路に関する国土交通省告示として、令和元年九月三十日の国土交通省告示五七四号は航空法第三十八条の規定に基づく告示であり、同年十一月三十日の国土交通省告示八六二号は航空法第四十条の規定に基づく告示、同年十二月五日の国土交通省告示八八四号は、航空法第四十六条の規定に基づく告示であると考ええる。ゆえにこれらの告示は全て、「航空法第三十七条に基づく告示」には当たらない。

上記を踏まえ、以下質問する。

一 羽田空港への都心低空飛行ルートに関する、航空法第三十七条に基づく国土交通大臣告示は、令和元年



八月以降、既に公布されたか。また、施行されたのか。

二 これから公布、施行される予定はあるか。あるのであれば、その予定日はいつか。

三 都心低空飛行に係る大臣告示が実施されないのであれば、各航空会社の飛行機が新たに都心低空飛行ルートを飛行する際に引用する法的根拠をご説明願いたい。

右質問する。



令和二年一月三十一日受領  
答弁第一〇号

内閣衆質二〇一第一〇号

令和二年一月三十一日

内閣総理大臣 安倍晋三

衆議院議長 大島理森殿

衆議院議員松原仁君提出羽田空港「飛行経路指定」に関する大臣告示に関する質問に対し、別紙答弁書を  
送付する。



衆議院議員松原仁君提出羽田空港「飛行経路指定」に関する大臣告示に関する質問に対する答弁書

一から三までについて

東京国際空港における新たな飛行経路のうち南風時に運用される進入経路については、航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第三十七条第一項の規定に基づき指定される「航空路」に該当しないが、同法第八十三条の規定に基づく航空法施行規則（昭和二十七年運輸省令第五十六号）第百八十九条第一項第一号に規定する「計器飛行方式による進入の方式その他当該空港等について定められた飛行の方式」に含まれることから、同条第二項の規定に基づき定められたところである。





INSTRUMENT APPROACH CHART

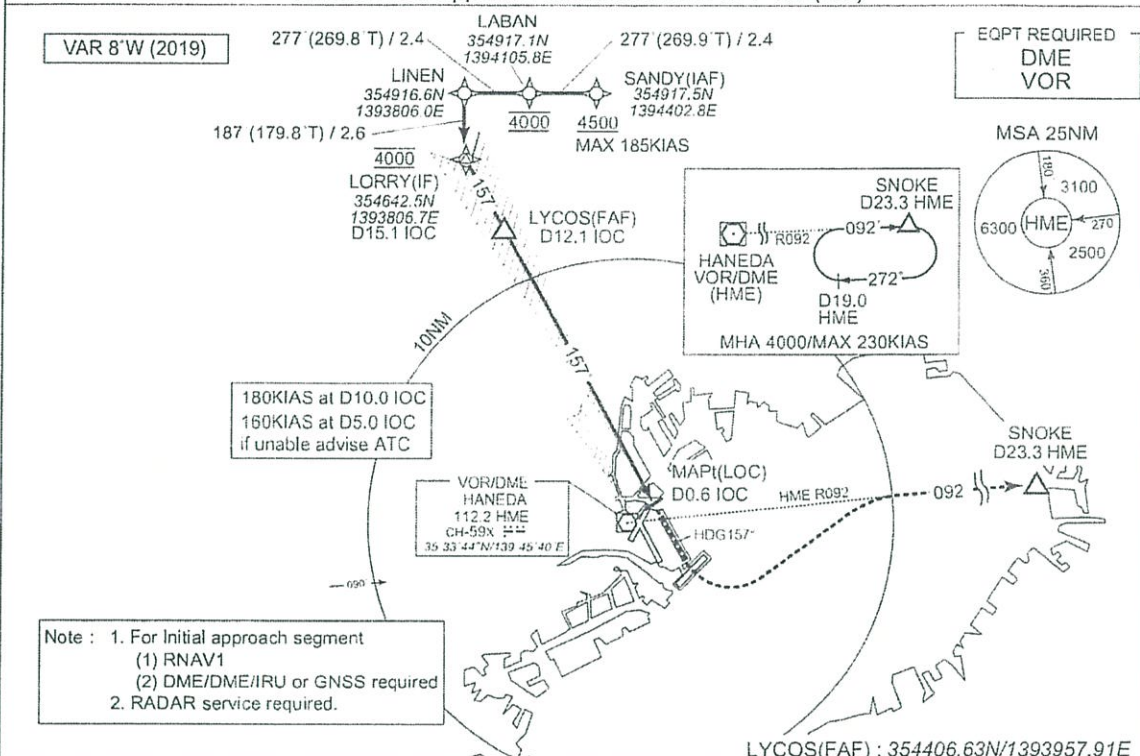
C 滑走路

RJTT / TOKYO INTL

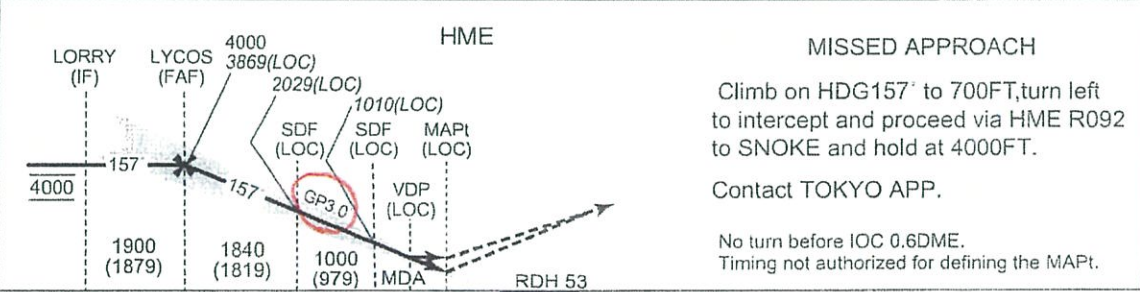
ILS or LOC RWY16L

TOKYO APP 119.1 - 119.4 - 119.7 126.5 - 236.8 - 261.2	ILS - LOC 111.95 IOC ILS-GP 330.95 ILS-DME CH-56Y	TOKYO TOWER 124.35 - 118.1 - 118.575 118.725 - 118.8	RADAR AVBL ATIS 128.8
---	--	--	--------------------------

Simultaneous approach authorized with RWY 16R(ILS)



NM to IOC	FAF	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	MAPt
ALT (3.0° APCH Path)	3869	3833	3515	3197	2878	2560	2241	1923	1604	1286	967	649	-



15.1	12.1	6.3	3.1	1.7	0.6	0.2	DME to IOC
15.0	12.0	6.2	3.0	1.5	0.5	0	NM to THR

Missed APCH climb gradient MNM 5.0%

MINIMA		THR elev. 19		AD elev. 21		
CAT	CAT I		LOC		CIRCLING	
	DA(H)	RVR/CMV	MDA(H)	RVR/CMV	MDA(H)	VIS
A	219 (200)	550	530 (509)	1000	730 (709)	1600
B				1200		2400
C				1600		3200
D						

CHANGE : New PROC

MINIMA with Missed APCH climb gradient of 2.5% are not established.  
Circling is not authorized during the night time, except counterclockwise circling to RWY16R, clockwise circling to 22/23/34R/34L.



※日本語記載部分は原告代理人作成

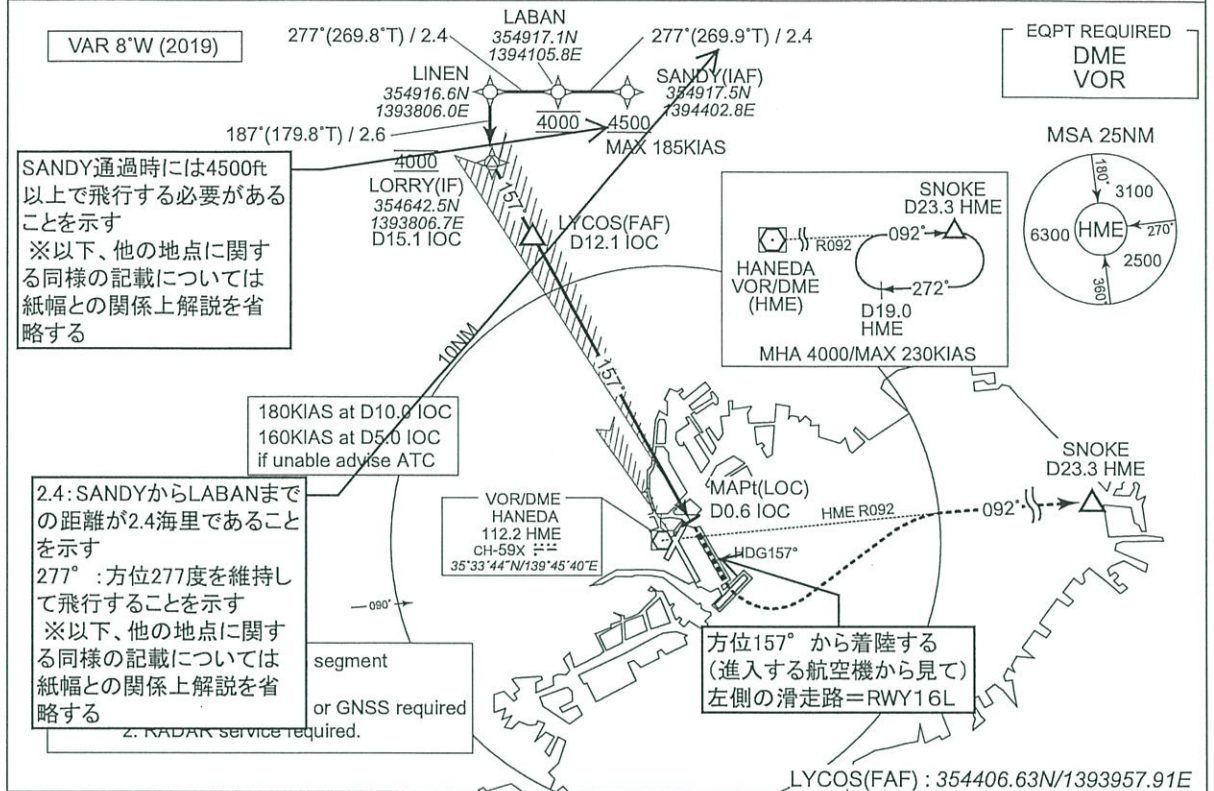
AIP Japan  
TOKYO INTL

INSTRUMENT APPROACH CHART

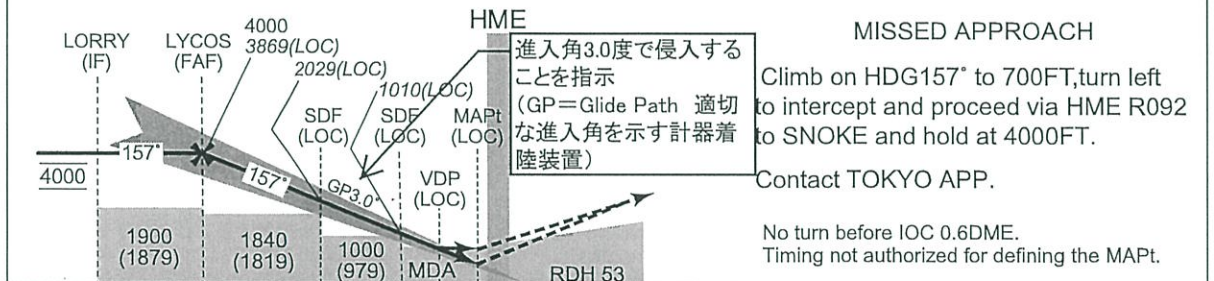
RJTT / TOKYO INTL ILS or LOC RWY16L

TOKYO APP 119.1 - 119.4 - 119.7 126.5 - 236.8 - 261.2	ILS - LOC 111.95 IOC ILS-GP 330.95 ILS-DME CH-56Y	TOKYO TOWER 124.35 - 118.1 - 118.575 118.725 - 118.8	RADAR AVBL ATIS 128.8
---	--	--	--------------------------

Simultaneous approach authorized with RWY 16R(ILS)



NM to IOC	FAF	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	MAPt
ALT (3.0° APCH Path)	3869	3833	3515	3197	2878	2560	2241	1923	1604	1286	967	649	-



15.1	12.1	6.3	3.1	1.7	0.6	0.2	DME to IOC
15.0	12.0	6.2	3.0	1.5	0.5	0	NM to THR

Missed APCH climb gradient MNM 5.0%

MINIMA		THR elev. 19		AD elev. 21		
CAT	CAT I		LOC		CIRCLING	
	DA(H)	RVR/CMV	MDA(H)	RVR/CMV	MDA(H)	VIS
A	219 (200)	550	530 (509)	1000	730 (709)	1600
B				1200		2400
C				1600		3200
D						

MINIMA with Missed APCH climb gradient of 2.5% are not established.  
Circling is not authorized during the night time, except counterclockwise circling to RWY16R, clockwise circling to 22/23/34R/34L.

CHANGE: New PROC

「変更点:新しい方式(飛行経路)」



INSTRUMENT APPROACH CHART

滑走路

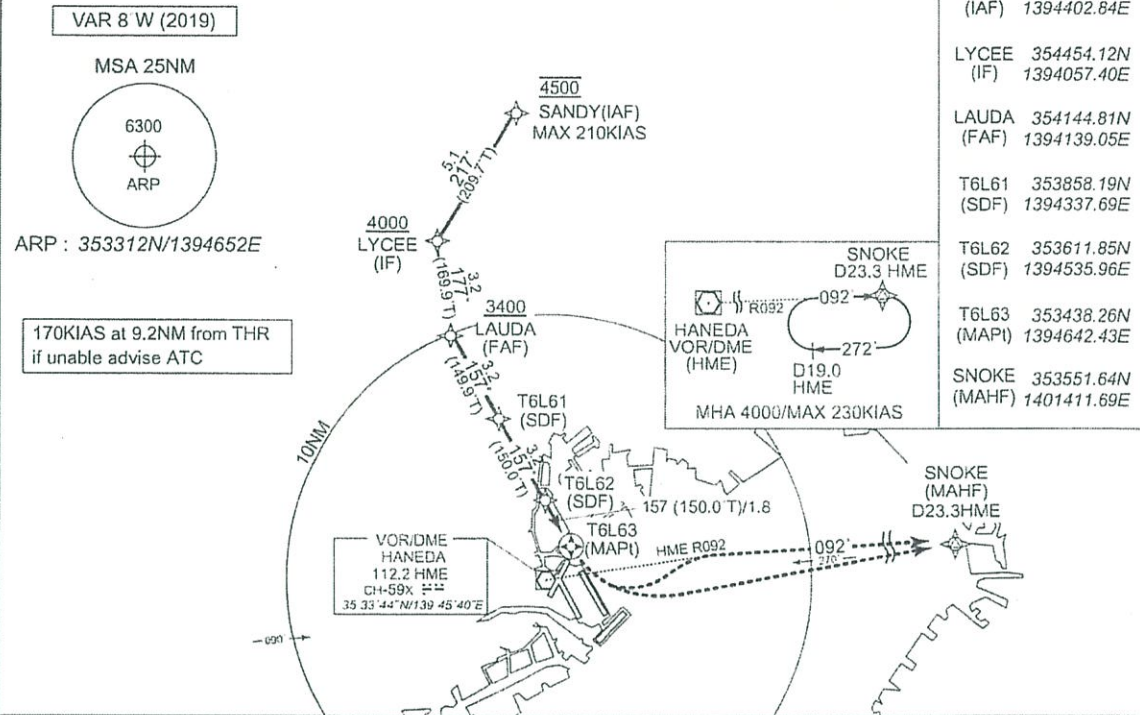
RJTT / TOKYO INTL

RNAV (GNSS) RWY16L

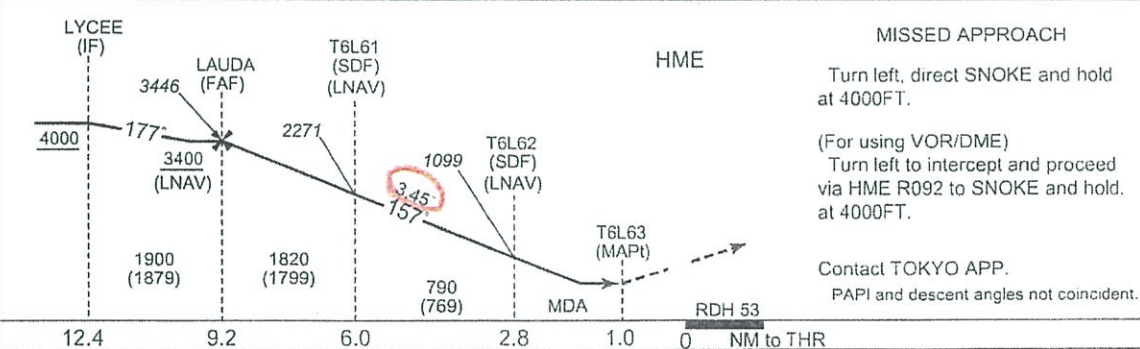
TOKYO APP 119.1 - 119.4 - 119.7 126.5 - 236.8 - 261.2	1 DME/DME not authorized. 2 RADAR service required. 3 GNSS required.	TOKYO TOWER 124.35 - 118.1 - 118.575 118.725 - 118.8	RADAR AVBL ATIS 128.8
---	--	--	--------------------------

Simultaneous approach authorized with RWY16R(RNAV)

Baro-VNAV not authorized below -10°C



NM to Next FIX	FAF	8	7	6	5	4	3	2	1	MAPt
ALT (3.45° APCH Path)	3446	3370	3004	2637	2271	1905	1539	1172	806	-



Missed APCH climb gradient MNM 5.0%

MINIMA		THR elev. 19		AD elev. 21		
CAT	LNAV/VNAV		LNAV		CIRCLING	
	DA(H)	RVR/CMV	MDA(H)	RVR/CMV	MDA(H)	VIS
A	530 (511)	1000	530 (509)	1000	730 (709)	1600
B		1200		1200		2400
C		1600		1600		3200
D						

MINIMA with Missed APCH climb gradient of 2.5% are not established.  
Circling is not authorized during the night time, except counterclockwise circling to RWY16R, clockwise circling to RWY22/23/34R/34L.

CHANGE : New PROC

※日本語記載部分は原告代理人作成

(航空路誌参照番号)

RJTT AD2.24-IAC-38

AIP Japan  
TOKYO INTL

INSTRUMENT APPROACH CHART

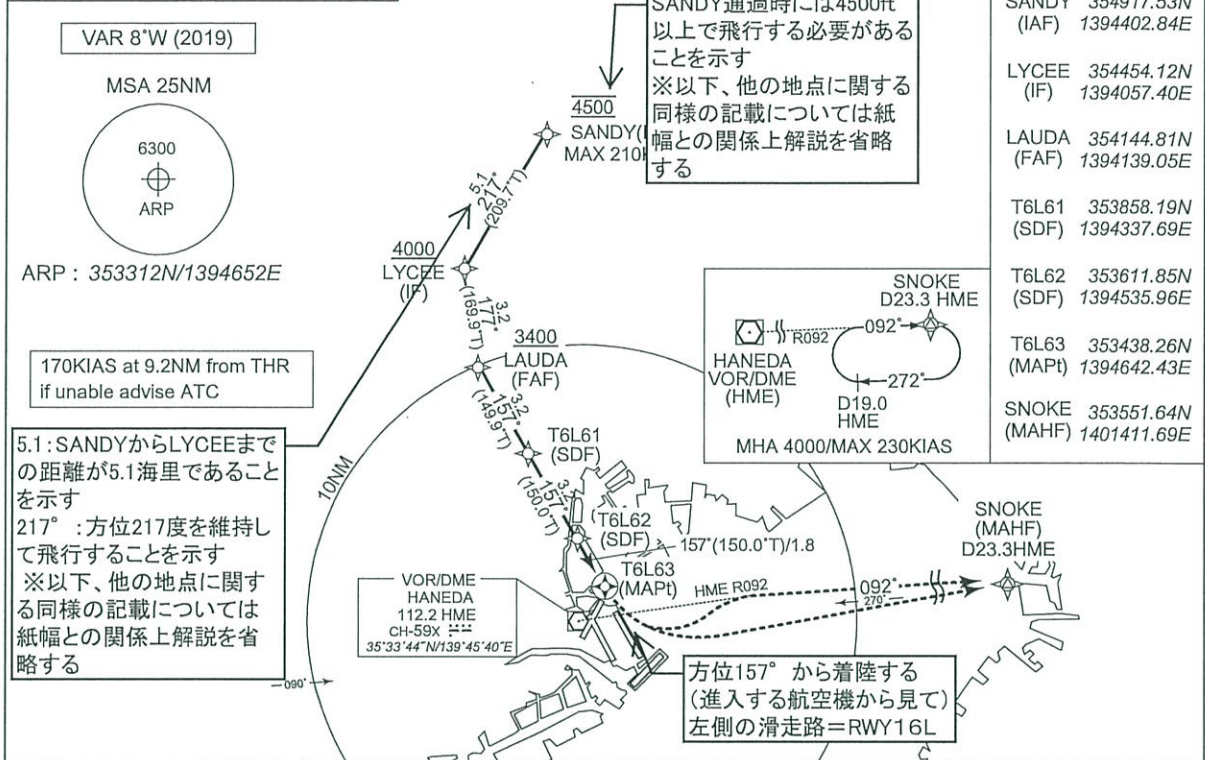
RJTT / TOKYO INTL

RNAV (GNSS) RWY16L

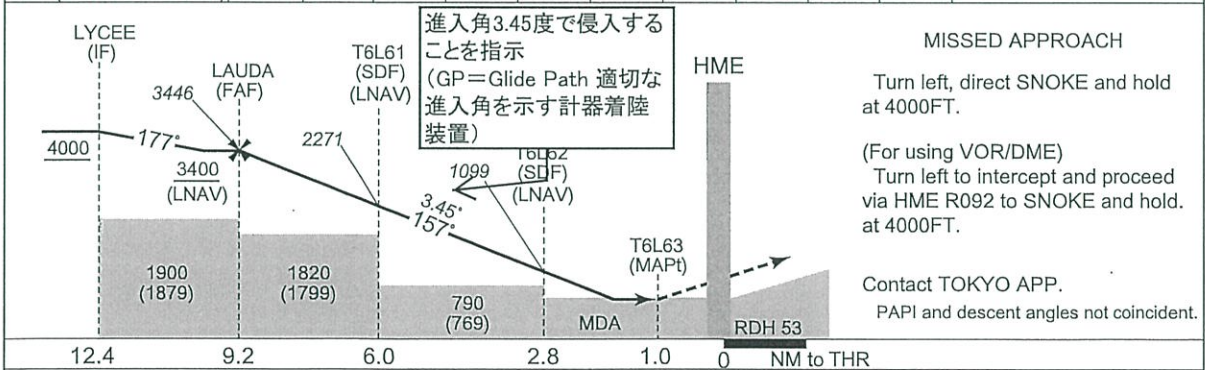
TOKYO APP 119.1 - 119.4 - 119.7 126.5 - 236.8 - 261.2	1 DME/DME not authorized. 2 RADAR service required. 3 GNSS required.	TOKYO TOWER 124.35 - 118.1 - 118.575 118.725 - 118.8	RADAR AVBL ATIS 128.8
---	--	--	--------------------------

Simultaneous approach authorized with RWY16R(RNAV)

Baro-VNAV not authorized below -10°C



NM to Next FIX	FAF	8	7	6	5	4	3	2	1	MAPt
ALT (3.45° APCH Path)	3446	3370	3004	2637	2271	1905	1539	1172	806	-



Missed APCH climb gradient MNM 5.0%

MINIMA		THR elev. 19		AD elev. 21		
CAT	LNAV/VNAV		LNAV		CIRCLING	
	DA(H)	RVR/CMV	MDA(H)	RVR/CMV	MDA(H)	VIS
A	530 (511)	1000	530 (509)	1000	730 (709)	1600
B		1200		1200		
C		1600		1600		
D						

MINIMA with Missed APCH climb gradient of 2.5% are not established.  
Circling is not authorized during the night time, except counterclockwise circling to RWY16R, clockwise circling to RWY22/23/34R/34L.

CHANGE : New PROC

「変更点:新しい方式(飛行経路)」