

國際標準及び勧告方式

國際民間航空條約

第14付属書

# 飛行場

第1巻

飛行場設計及び運用

この版は2004年7月23日以前に理事会により承認されたすべての改正を含み、  
そして2004年11月23日をもって第14付属書、第1巻のすべての旧版に代わる  
ものである。

標準及び勧告方式の適用性に関する情報については、第1章の1.4節及び序文を  
参照すること。

第4版

2004年7月

國際民間航空機關 (ICAO)

航空振興財団

(2005年3月)

## 第3章 物理的特性

### 3.1 滑走路

#### 滑走路の数及び方位

概説注一滑走路の方位、位置及び本数の決定には、多くの要素が影響する。

一つの重要な要素は、以下に規定された風の分布によって定まる予想就航率である。もう一つの重要な要素は、第4章の進入表面の規定に適合する諸進入の設定が容易となるような滑走路の配置方向である。添付物Aの第1節には、これらの要素とその他の要素に関する情報が記載されている。

計器進入及び進入復行方式に従ったとき、これらの区域内の障害物又はその他の要素により、滑走路の使用を予定している飛行機の運航を制限するようなことがないように、新しい計器用滑走路を配置するとき、飛行機が上空を飛行することとなる区域に特に注意を払う必要がある。

3.1.1 勧告一飛行場の滑走路の本数及び方位は、当該飛行場の使用が予定される飛行機について、飛行場の予想就航率を95%以上とすべきである。

#### 3.1.2 最大許容横風成分の選定

勧告一3.1.1項の適用において、横風成分が下記の数値を超えると、通常的环境下では、飛行機の離陸又は着陸が不可能になると想定すべきである。

一参照滑走路長が1,500m以上の飛行機の場合は、37km/h (20kt)。ただし、不十分な縦方向摩擦係数のために滑走路の制動不良が度々経験されるとき、24km/h (13kt)を超えない横風成分を想定すべき場合を除く。

一参照滑走路長が1,200m以上、1,500m未満の飛行機の場合は、24km/h (13kt)、及び

一参照滑走路長が1,200m未満の飛行機の場合は、19km/h (10kt)

注一予想就航率の推定値計算に影響を及ぼす諸要素と異常な環境の影響を考慮しなければならぬいかもしれない許容範囲に関する指針は、添付物Aの第1節に記載されている。

### 3.1.3 使用すべきデータ

勧告一予想就航率の計算に使用すべきデータの選定は、できる限り長い期間、できれば5年以上の信頼性ある風の分布統計に基づくべきである。使用される観測は、少なくとも1日に8回、かつ、等しい時間間隔で実施すべきである。

注一これらの風は、平均風である。突風状態に対するある程度の許容範囲の必要性に関しては、添付物 A の第 1 節を参照のこと。

#### 進入端の位置

3.1.4 勧告一進入端は、運航上の配慮から他の位置を選定することを正当化しない限り、通常、滑走路端に配置すべきである。

注一進入端の位置決めに関する指針は、添付物 A の第 10 節に記載されている。

3.1.5 勧告一それが恒久的又は一時的であっても、進入端を通常の位置から移設する必要があるとき、進入端の位置に関係のある各種の要素を考慮に入れるべきである。この移設が、滑走路供用休止状態によるものであれば、少なくとも長さ 60m の障害物のない、かつ、ゆるい勾配の区域が、供用休止区域と移設進入端との間で使用可能とすべきである。必要に応じて、滑走路終端安全区域の諸要件に合致するため、追加的な距離も備えるべきである。

注一移設進入端の位置の決定で考慮される可能性のある諸要素に関する指針は、添付物 A の第 10 節に記載されている。

#### 実際の滑走路長

### 3.1.6 主滑走路

勧告一3.1.8 項で規定されているものを除き、主滑走路に設定すべき実際の滑走路長は、滑走路の使用を予定する飛行機の運航要件に適合する適切なものとすべきである。また関連飛行機の運航及び性能特性に対し、現地条件に関する補正を加えて決定された最長の長さ以上とすべきである。

注 1一この規定は、必ずしも最大重量の臨界状態における飛行機の運航に備えることを意味するものではない。