

羽田空港新飛行ルートに関する質問主意書

右の質問主意書を提出する。

令和三年六月十一日

提出者 海江田万里

衆議院議長 大島理森 殿

羽田空港新飛行ルートに関する質問主意書

昨年三月二十九日から開始された羽田空港離着陸時の新飛行ルートについては、ルート変更後一年以上が経過しているが、ルート直下の住民などから騒音等への苦情が絶えず、落下物等に対する住民の不安も解消されていない。その後、「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討委員会」が組織されたことなどもあり、現時点で直ちに確認したい問題点につき以下、質問する。

- 一 航空機の離着陸時に生じる「後方乱気流問題」について国際民間航空機関（ICAO）の動向を受け、我が国でも二〇二〇年三月二十六日から成田国際空港、羽田空港の離着陸機について、「後方乱気流区分の再分類に伴う管制方式問題の試行運用」が行われ、二〇二〇年十一月五日付けで管理方式基準が改正されたと聞く。これらの措置によって到着機間、出発機間の管制間隔が短縮されることになると思うが、この間の試行運用が管制間隔短縮に与えた効果について明らかにされたい。

二 こうした管制間隔短縮に関する問題について、今後、「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討委員会」で、検討するつもりはあるか。

三 羽田空港の新飛行ルート¹の運航実態について、国土交通省はこれまで「（二〇二〇年）六月中旬から九月にかけて新到着経路を実際に飛行したパイロット（本邦七社）及び航空管制官と意見交換を実施し、安全上問題なく運航できていることを確認した」との見解を飛行ルート直下の自治体の議会などに対して説明してきた。他方、二〇二一年三月三十一日付け、公益財団法人航空輸送技術研究センターが国土交通省航空局安全部安全企画課長宛ての「令和二年度航空安全情報自発報告制度に基づく提言について」の中で、「二〇二〇年三月二十九日から開始された羽田空港の新飛行経路の運用（新運用）に関わり、風の状況によっては、最終進入において操縦の困難度が高かったとの自発報告が多数寄せられている」との記述があるが、こうした現場のパイロットの声を国土交通省はどう認識するか。

右質問する。

内閣衆質二〇四第一九九号

令和三年六月二十五日

内閣総理大臣 菅 義偉

衆議院議長 大島 理森 殿

衆議院議員海江田万里君提出羽田空港新飛行ルートに関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員海江田万里君提出羽田空港新飛行ルートに関する質問に対する答弁書

一について

御指摘の「後方乱気流区分の再分類に伴う管制方式問題の試行運用」及び「管制間隔短縮に与えた効果」の意味するところが必ずしも明らかではないが、国土交通省においては、令和二年三月二十六日から同年十一月四日までの間、東京国際空港（以下「羽田空港」という。）及び成田国際空港において、先行機と後続機の相互間の間隔を短縮した後方乱気流管制方式（以下「新方式」という。）について試行運用を実施し、安全性に問題がないことを確認した上で、同月五日から新方式による運用を開始している。新方式の運用により、先行機と後続機の組合せにより先行機と後続機の相互間の間隔が短縮される場合があることから、より円滑な航空交通が確保され、航空機の飛行時間の短縮に一定の効果があると考えている。

二について

お尋ねの趣旨が必ずしも明らかではないが、羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会は、最近の航空管制及び航空機の技術革新の進展を踏まえ、羽田空港における新たな飛行経路（以下「新経路」という。）の航空機の騒音による影響の軽減、固定化回避等の観点から、新経路の見直し可能な方策がな

いかについて技術的観点から検討を行うものであり、新方式について検討することは考えていない。

三について

新経路の運用に際しては、実際に新経路を飛行した航空会社のパイロットと羽田空港において管制業務に従事している航空管制官との間で意見交換を行っているところであり、御指摘のような「現場のパイロットの声」があることについては承知している。御指摘の「令和二年度航空安全情報自発報告制度に基づく提言について」においては、「天候状況に応じた柔軟な滑走路運用を含めた羽田空港の安全運航に資する共通認識を持ったため、当局レギュレーターを含めてパイロットや航空管制官との今後の継続的な意見交換」を実施することが提言されているところであり、今後もパイロットと航空管制官との間で意見交換を継続的に実施することで、安全運航を確保することが重要であると認識している。



令和3年 9 月 7 日

渋谷区議会議長 斎藤竜一 殿

紹介議員

羽田新ルートへの運用停止を求める請願

私たち渋谷の空を守る会は、平成31年2月25日に「羽田空港増便による都心低空飛行計画の撤回を国に求める請願」を渋谷区議会に提出し、その後も新経路に関する陳情や要望書を提出してきました。

また、渋谷区議会では「羽田空港増便による都心低空飛行計画の見直し等を国に求める意見書」や「羽田空港新飛行ルートの再考を求める意見書」が全会一致で採択されています。

一方、新飛行ルートの運用が続く中、国土交通省は今春、「渋谷区の皆さまへ」というリーフレットを全戸配布し安心安全を強調していますが、それは実態とかけ離れたもので私たち住民が納得できる内容ではありません。

さらに国土交通省は、羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会を第1回（令和2年6月30日）第2回（令和2年12月23日）第3回（令和3年3月17日）と開催しておりますが、この検討会は現行の都心上空を飛行する新ルートを前提としており、これについても住民が納得できるものではありません。

昨年3月から新飛行ルートの運用が始まると共に航空管制の新方式が試行運用され、11月5日より運用が開始されています。

政府が今年6月25日付の国会の質問主意書の答弁書で「先行機と後続機の組み合わせにより相互間の間隔の短縮」について認めている通り、現行の管制システムであれば需要が回復しても従来の海上ルートでも増便できることになり、これまで国土交通省が説明してきた増便のために都心上空を通過して着陸するルートの必要性の根拠は無くなりました。

よって、渋谷区議会に対し以下の事項を請願いたします。

請願事項

渋谷区議会は国に対して、都心低空飛行を伴う羽田新ルートは早急に運用を停止するよう求めてください。

渋谷の空を守る会 共同代表

須永知男

令和 3 年
請願・陳情
受理第 23 号

東京新聞 2021年10月16日(土) 朝刊

「羽田新ルート停止を」

渋谷区議会 3度目意見書提出

羽田空港（東京都大田区）の着陸機が都心上空を飛ぶ新ルートについて、渋谷区議会は十三日の本会議で、国に運用停止の検討を

求める意見書を全会一致で可決し、同日付で国に意見書を提出した。新ルートを巡り、同区議会が意見書を提出したのは三回目。

意見書は、国土交通省が設置した新ルート見直しの検討会について「（過去に提出した）意見書の内容を踏まえているとはいいがたい」と指摘。「現行の管制システムであれば従来の海上ルートでの増便が可能で、都心上空を通過して着陸するルートの必要性はな

くなった。早急に運用の停止を検討するよう強く求める」としている。

区議会が同日、全会一致で採択した「国に運用停止を求める請願」を受けて意見書の提出を決めた。請願した住民グループ「渋谷の空を守る会」共同代表の須永知男さんは「運用停止の文言が入った意見書が可決されるのは初めてで画期的だ」と話している。

新ルートは発着枠拡大のため昨年三月に始まった。南風時の午後三―七時に運用され、渋谷区や港区、品川区などの上空を通過する。

（加藤益丈）

[渋谷区議会トップ](#) > [会議の結果・活動記録](#) > [意見書](#) > [羽田新ルートの運用停止を国に求める意見書](#)

羽田新ルートの運用停止を国に求める意見書

渋谷区議会では、「羽田空港増便による都心低空飛行計画の見直し等を国に求める意見書」や「羽田空港新飛行ルートの再考を国に求める意見書」を全会派一致で提出してきた。

一方、国土交通省は、「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」を設置し、これまでに3回開催しているが、これらの検討は現在の滑走路の使い方を前提としており、意見書の内容を踏まえた検討が行われているとは言い難い。

現行の管制システムであれば、需要が回復しても従来の海上ルートでの増便が可能であることを、今年6月25日付の国会答弁で認めているように、都心上空を通過して着陸するルートの必要性の根拠はなくなった。

よって、渋谷区議会は国会及び政府に対し、都心低空飛行を伴う羽田新ルートは早急に運用の停止を検討するよう強く求める。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出する。

令和3年10月13日

渋谷区議会議長名

衆議院議長
 参議院議長
 内閣総理大臣
 国土交通大臣 あて

会議の結果・活動記録

▶ 議決の結果
▶ 意見書
> 過去の意見書
▶ 決議
▶ 声明
▶ 要請・要望
▶ 区議会だより
▶ 区議会フォトだより
▶ 区議会月報・要覧
▶ 政務活動費
▶ 議長交際費
▶ その他の活動報告

[◀ 意見書に戻る](#)

[> リンク集](#)
[> サイトポリシー](#)
[> Webアクセシビリティ](#)
[> サイトマップ](#)
[> 渋谷区ホームページ](#)

お問い合わせ

〒150-8010 東京都渋谷区宇田川町1-1 18階 183階・184階（本区会場のアクセス）

総務課 電話：03-3463-1094（内線501）

庶務課 電話：03-3463-1073（本会室・委員会等） 庶務課の相談・連絡・受付

議事録課 電話：03-3463-1096（1・2、議事録制作）

FAX：03-5458-4939 メールアドレス：div-kugikai@shibuya.tokyo

入札公告

次のとおり一般競争入札に付します。

令和 3 年 8 月 23 日

支出負担行為担当官

国土交通省航空局長 久保田 雅晴

1. 業務概要

(1) 業務の名称

滑走路処理能力算定手法に関する調査

(2) 履行場所

別添仕様書のとおり

(3) 業務内容等

別紙のとおり

(4) 履行期間

契約締結日の翌日から令和 4 年 3 月 22 日まで

(5) 電子調達システム対象

本案件は、資料等の提出、入札等を電子調達システムで行うため、電子調達システムによる場合は、電子認証（ICカード）を取得していること。

なお、電子調達システムによりがたいため、入札書等を持参し、入札の参加を希望する者（以下「紙入札による参加を希望する者」という。）は、その承諾願いを支出負担行為担当官国土交通省航空局長（以下「支出負担行為担当官」という。）に提出することで、入札に参加することの承諾を得ることができる。

2. 競争参加資格

(1) 予算決算及び会計令（以下「予決令」という。）第 70 条の規定に該当しない者であること。

なお、未成年者、被保佐人又は被補助人であって、契約締結のために必要な同意を得ている者は、同条中、特別の理由がある場合に該当する。

(2) 予決令第 71 条の規定に該当しない者であること。

(3) 令和 3・4 年度国土交通省一般競争（指名競争）参加資格「測量及び建設コンサルタント等（その他の業種）」の A 又は B 等級に格付けされ、国土交通省航空局における競争参加資格を有する者であること（会社更生法（平成 14 年法律第 154 号）に基づき更生手続開始の申立てがなされている者又は民事再生法（平成 11 年法律第 225 号）に基づき再生手続開始の申立てがなされている者については、手続開始の決定後、国土交通省航空局長が別に定める手続に基づく一般競争参加資格の再認定を受けていること。）。

なお、当該資格を有していない者については、「競争参加者の資格に関する公示」（令和 2 年 10 月 1 日付官報）に記載されている申請方法等により、競争参加資格の申請を受け付ける。

(4) 会社更生法に基づき更生手続開始の申立てがなされている者又は民事再生法に基づき再生手続開始の申立てがなされている者でないこと。

但し(3)の再認定を受けている者を除く。

(5) 競争参加資格確認申請書（以下「申請書」という。）及び競争参加資格確認資料（以下「資料」という。）の提出期限から開札日までの間に、国土交通省航空局長から航空局所掌の工事請負契約に係る指名停止等の措置要領（昭和 59 年 6 月 28 日付け空経第 386 号）に基づく指名停止を受けていない者であること。

(6) 入札に参加しようとする者（設計共同体にあつてはその構成員。）の間に資本関係又は人的関係がないこと。

なお、上記の関係がある場合に、辞退者を定めることを目的に当事者間で連絡を取ることとは、国土交通省航空局競争契約入札者心得第 4 条の 3 第 2 項の規定に抵触するものではないことに留意すること（詳細については入札説明書を参照。）。

- (7) 警察当局から、暴力団員が実質的に経営を支配する者又はこれに準ずる者として、国土交通省公共事業等からの排除要請があり、当該状態が継続している者でないこと。
- (8) 予決令第73条の規定に基づき、支出負担行為担当官国土交通省航空局長（以下「支出負担行為担当官」という。）が別途定める競争参加資格要件事項を全て満たす者であること（詳細については別紙を参照。）。

3. 入札手続き方法等

(1) 担当部局

〒100-8918 東京都千代田区霞ヶ関2-1-3 中央合同庁舎第三号館
国土交通省航空局予算・管財室契約係
TEL 03-5253-8111（内線 48655）
FAX 03-5253-1656

(2) 入札説明書の交付方法

本日より令和3年9月2日まで（但し、行政機関の休日に関する法律（昭和63年法律第91号）第1条第1項に規定する行政機関の休日（以下「休日」という。）を除く。）の10時00分から17時00分までの間に、縦覧に供するとともに、無償で交付（貸与）するので、入札参加を希望する者は、入札説明書の交付を必ず受けること。

なお、(1)以外の場所で、入札説明書の交付を受けたい場合は、(1)に事前連絡のうえ、国土交通省航空局管内の航空交通管制部等で交付を受けることができる。

また、郵送等により、入札説明書の交付を受けたい場合は、(1)に事前連絡のうえ、入札説明書の交付を受けたい者の負担による着払い郵送等により、交付を受けることができる。但し、FAX又は電子メールにより入札説明書の交付を受けることはできない。

(3) 申請書及び資料等の提出期限

上記(2)で交付する入札説明書の指示に従い、入札説明書に添付する様式を使用したうえ、以下の提出期限までに提出すること。

令和3年9月3日 14時00分まで

- (a) 電子調達システムによる者は、提出期限までに申請書及び資料を下記(5)に掲げるURLに提出しなければならない。
- (b) 紙入札による参加を希望する者は、提出期限までに申請書及び資料を上記(1)に掲げる場所に持参、郵送（書留郵便に限る。）又は託送（書留郵便と同等のものに限る。）により提出（提出期限までに必着とする。）しなければならない。

(4) 入札書の提出期限

(a) 電子調達システムにより入札する場合は、下記(6)の開札日の前日（休日を除く。）の令和3年9月21日 16時00分までに下記(5)に掲げるURLから入札しなければならない。

(b) 持参により入札書を提出する場合は、下記(6)の開札日時及び場所に入札書を持参し、提出しなければならない（郵送又は託送等ほかによる提出は認めない。）。

(5) 電子調達システムのURL及び問い合わせ先

電子調達システム <https://www.nyusatsu.geps.go.jp/OMP/Accepter/>

電子調達システム ヘルプデスク TEL 0570-014-889

(6) 開札日時及び場所

令和3年9月22日 15時00分 3. (1)に集合すること。

4. その他

(1) 契約手続において使用する言語及び通貨

日本語及び日本国通貨

(2) 入札保証金

免除

(3) 契約保証金

納付。但し、利付国債の提供又は金融機関等の保証をもって契約保証金の納付に代わる担保とすることができる。また、公共工事履行保証証券による保証を付し又は履行保証保険契約の締結を行った場合は、契約保証金の納付を免除する。なお、詳細は入札説明書を参照すること。

(4) 入札参加者に要求される事項

開札日の前日までに申請書及び資料の内容に関する支出負担行為担当官からの照会があった場合には、説明をしなければならない。

なお、提出期限までに申請書及び資料を提出しない者又は競争参加資格が無いと認められた者は、本案件に参加することができない。

(5) 競争参加資格の確認

本案件の参加希望者は2. に掲げる競争参加資格を有することを証明するため、申請書及び資料を提出し、支出負担行為担当官から競争参加資格の有無について確認を受けなければならない。

なお、2. (3)に掲げる事項を満たしていない者も申請書及び資料を提出することができるが、2. (1)、(2)及び(4)から(8)に掲げる事項を満たしている時は、開札日において、2. (3)に掲げる事項を満たしていることを条件として競争参加資格が有ることを確認するものとする。

但し、当該確認を受けた者が入札に参加するためには、開札日において2. (3)に掲げる事項を満たしていなければならない。

(6) 入札の無効

2. に掲げる資格のない者のした入札、申請書又は資料に虚偽の記載をした者のした入札並びに入札説明書（仕様書等添付書類を含む。）及び国土交通省航空局競争契約入札者心得において示した条件等入札に関する条件に違反した者のした入札は無効とし、無効の入札を行った者を落札者としていた場合には落札者決定を取り消す。

なお、支出負担行為担当官により競争参加資格のある旨を確認された者であっても、開札時において2. に掲げる資格のないものは、競争参加資格のない者に該当する。

(7) 入札方法

入札者は、消費税及び地方消費税に係る課税事業者であるか免税事業者であるかを問わず、本案件に係る諸経費等を含め見積もった契約希望金額の110分の100に相当する金額を入札書に記載すること。

落札決定に当たっては、入札書に記載された金額に当該金額の10%に相当する額を加算した金額（1円未満の端数は切り捨て。）をもって落札価格とする。

原則として、当該入札の執行において入札執行回数は2回を限度とする。

なお、当該入札回数までに落札者が決定しない場合には、原則として予決令第99条の2の規程に基づく随意契約には移行しない。

(8) 落札者の決定方法

予決令第79条の規定に基づいて作成された予定価格の制限の範囲内で最低価格をもって有効な入札を行った入札者を落札者とする。

但し、落札者となるべき者の入札価格によっては、その者により当該契約の内容に適合した履行がなされないおそれがあると認められるとき、又はその者と契約を締結することが公正な取引の秩序を乱すこととなるおそれがある著しく不相当であると認められるときは、予定価格の制限の範囲内の価格をもって入札した他の者のうち最低の価格をもって入札した者を落札者とすることがある。

なお、落札者となるべき者が2者以上となった場合は、くじにより落札者を決定するものとする。

(9) 契約書作成の要否

要

(10) その他詳細

入札説明書による。

【別紙】

件 名：滑走路処理能力算定手法に関する調査

発注概要：滑走路処理能力算定手法に関する調査

- ・ 海外事例の調査
- ・ 新たな算定手法の作成
- ・ 現行の算定手法との比較
- ・ 導入にあたっての課題整理等

競争参加資格の「予決令第73条の規定に基づき、支出負担行為担当官国土交通省航空局長が別途定める競争参加資格要件事項を全て満たす者であること。」とは、以下に掲げる事項とする。

なお、当該契約の入札に参加するためには、競争参加資格の全ての事項を満たす者であること。

本作業の管理を行う管理技術者は以下に掲げる資格及び実績を有していること。

- 必要資格 技術士（航空・宇宙部門）又は（建設部門）
- 調査実績 管制業務に関する調査

案件を探す

機関を探す

落札会社を探す

例) ウルル商店 など

官公庁・自治体の方はこちら

ログイン

NJSS 入札情報速報サービス

案件検索

落札案件検索

機関検索

落札会社検索

官報情報検索

業種から探す

お気に入り登録案件一覧

ご利用料金

ご利用料金

導入の流れ

入札入門

落札へのポイント

入札用語

業種キーワード一覧

入札セミナー情報

達人ブログ

サポート

スタッフ紹介

問い合わせ

メニューを閉じる

無料で試してみる

ログイン

入札情報サービスNJSS > 落札会社一覧 > 一般財団法人航空交通管制協会の落札結果、傾向

検索・閲覧履歴

一般財団法人航空交通管制協会 の入札結果・落札情報(落札の傾向)

主な契約先 中央会計隊, 東京業務隊, 電子航法研究所(ENRI), 国際協力機構(JICA), 国土交通省(MLIT),
航空自衛隊航空中央業務隊(市ヶ谷基地), 国土交通省 航空局, その他

落札傾向

落札情報

契約先 (発注元機関)

落札情報

滑走路処理能力算定手法に関する調査

都道府県 東京都 機関 国土交通省 航空局 入札形式 一般競争入札

落札日 2021/09/22

航空管制等英語能力証明に係る試験実施業務

都道府県 東京都 機関 航空自衛隊航空中央業務隊(市ヶ谷基地) 入札形式 一般競争入札

落札日 2021/08/18

無料で試してみる

ログイン

[ホーム](#) > [報道・広報](#) > [報道発表資料](#) > 羽田空港におけるビジネスジェットの受入れを拡大

羽田空港におけるビジネスジェットの受入れを拡大 ～ビジネスジェットの発着枠を2倍に拡大～

平成28年4月22日

羽田空港では、ビジネスジェットの運航ニーズが高く、発着回数も年々増加しております。特に2015年の国際線では対前年比30%の大幅増となり、運航不成立も発生しており、乗り入れ希望のうち約20%が乗り入れできない状況にあります。

このような状況を改善するため、羽田空港へのビジネスジェットの受入れ条件の見直しを行います。

なお、ビジネスジェットは、定期便とは異なる公用機等の発着枠(以下「公用機等枠」という。)の範囲内で運航しているため、

今回の対応により定期便の運航に支障を与えることはありません。

○発着制限の緩和

- ・ ビジネスジェットの発着枠を現在の2倍に拡大します(1日8回から16回)。

また、1日4回の到着上限を撤廃します(最大4回から15回へ約4倍増)。

- ・ 公用機等枠内の発着調整において、他の航空機と発着枠の申請が競合した場合、ビジネスジェットの優先順位を引き上げます(6位から4位へ2段階引き上げ)。

・ ビジネスジェットが利用できる発着枠は時間毎に1～3回の制限がありますが、定期便の発着枠に空きがある場合には、ビジネスジェットの

総枠(16回/日)の範囲内で時間毎の制限を超えた発着を可能とします。

○駐機可能機数の増加

・ ビジネスジェットの駐機可能期間を最大10日間から5日間に短縮します。これにより、1スポット毎の駐機スポットの稼働率を高め、

より多くのビジネスジェットの駐機を可能とします。

- ・ 大型機対応のビジネスジェット機用駐機スポットを分割することにより、複数航空機の駐機を可能とします。

添付資料

[報道発表資料\(PDF形式\)](#) 

[別添資料\(PDF形式\)](#) 

お問い合わせ先

【お問い合わせ先】国土交通省航空局航空戦略課 山口、大浦

TEL: 03-5253-8111 (内線48-153、48-158) 直通 03-5253-8695 FAX: 03-5253-1656

国土交通省(法人番号2000012100001)

[アクセス情報・地図](#)

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 (代表電話) 03-5253-8111

[プライバシーポリシー](#)

[リンク・著作権・免責事項について](#)

[関連リンク集](#)

[国土交通省 ソーシャルメディア関連リンク集](#)

MLIT

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Copyright© 2008 MLIT Japan. All Rights Reserved.

平成 28 年 4 月 22 日

航空局

羽田空港におけるビジネスジェットの入力を拡大

～ビジネスジェットの発着枠を 2 倍に拡大～

国土交通省は 4 月 25 日より、羽田空港においてビジネスジェット用に発着枠を 2 倍、到着機については最大約 4 倍に拡大するとともに、発着調整のビジネスジェットの優先順位を 2 段階引き上げます。あわせて、駐機可能機数を増加させます。

羽田空港では、ビジネスジェットの運航ニーズが高く、発着回数も年々増加しております。特に 2015 年の国際線では対前年比 30% の大幅増となり、運航不成立も発生しており、乗り入れ希望のうち約 20% が乗り入れできない状況にあります。

このような状況を改善するため、羽田空港へのビジネスジェットの受入れ条件の見直しを行います。

なお、ビジネスジェットは、定期便とは異なる公用機等の発着枠（以下「公用機等枠」という。）の範囲内で運航しているため、今回の対応により定期便の運航に支障を与えることはありません。

○発着制限の緩和

- ・ビジネスジェットの発着枠を現在の 2 倍に拡大します（1 日 8 回から 16 回）。また、1 日 4 回の到着上限を撤廃します（最大 4 回から 15 回へ約 4 倍増）。
- ・公用機等枠内の発着調整において、他の航空機と発着枠の申請が競合した場合、ビジネスジェットの優先順位を引き上げます（6 位から 4 位へ 2 段階引き上げ）。
- ・ビジネスジェットが利用できる発着枠は時間毎に 1～3 回の制限がありますが、定期便の発着枠に空きがある場合には、ビジネスジェットの総枠（16 回/日）の範囲内で時間毎の制限を超えた発着を可能とします。

○駐機可能機数の増加

- ・ビジネスジェットの駐機可能期間を最大 10 日間から 5 日間に短縮します。これにより、1 スポット毎の駐機スポットの稼働率を高め、より多くのビジネスジェットの駐機を可能とします。
- ・大型機対応のビジネスジェット機用駐機スポットを分割することにより、複数航空機の駐機を可能とします。

※詳細は別添資料をご覧ください。

【お問い合わせ先】

国土交通省航空局航空戦略課 山口、大浦

TEL : 03-5253-8111 (代表) (内線 48153・48158)

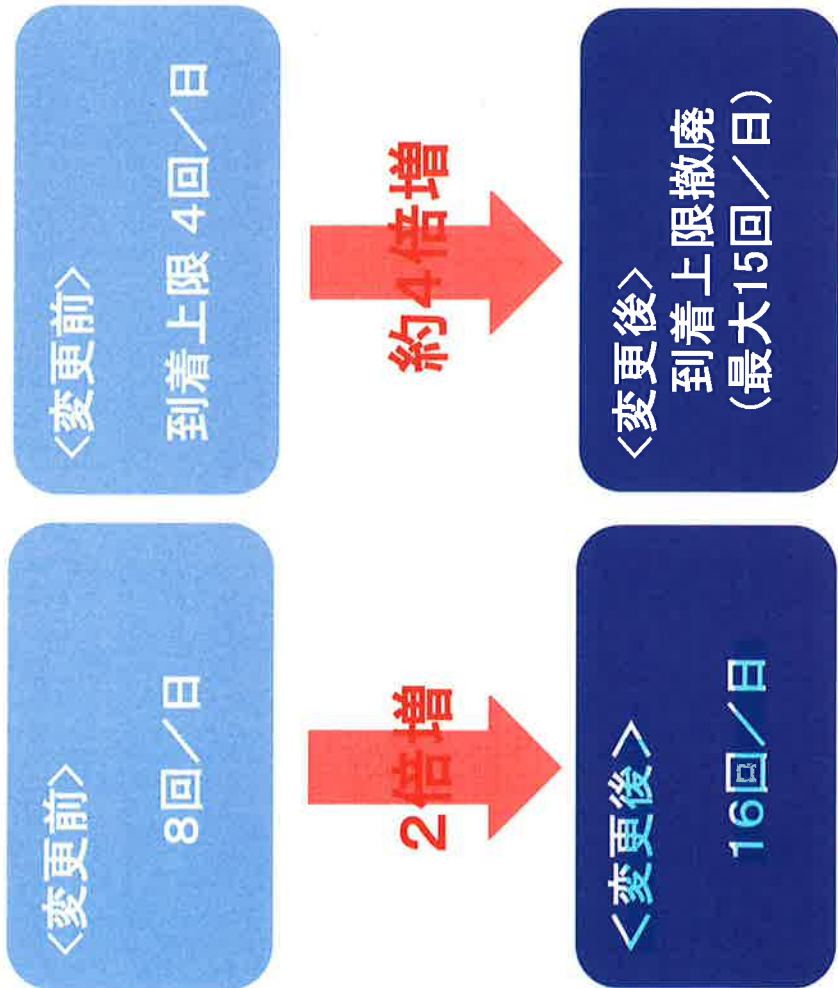
03-5253-8695 (直通) FAX : 03-5253-1656

発着制限の緩和

ビジネスジェット等のいわゆるジェネラルアビエーションは、定期便とは異なる公用機等の発着枠(以下「公用機等枠」という。)で運航しており、公用機等枠に関して以下の取り組みを実施。

- 昼間時間帯(6時台～22時台)に設けられた30回(出発15回、到着15回)の発着回数のうち、ジェネラルアビエーションの発着上限を変更する。
- 定期便の発着枠に空きがある場合、各時間帯の発着回数制限を超えた発着を可能とする。
- 公用機等枠内の発着調整において、他の航空機と発着枠の申請が競合した場合、ジェネラルアビエーションの優先順位を引き上げる。

ジェネラルアビエーションの発着枠拡大



時間帯ごとの発着回数制限の柔軟化

時間帯	出発	到着
6時台	-	-
7時台	-	-
8時台	-	1
9時台	-	-
10時台	1	1
11時台	2	-
12時台	2	1
13時台	3	-
14時台	2	1
15時台	2	3
16時台	1	2
17時台	1	1
18時台	-	1
19時台	1	-
20時台	-	2
21時台	-	1
22時台	-	1
計	15	15

時間帯ごとの発着回数制限を超えた発着が可能

公用機等枠内の調整の優先順位引き上げ

変更前

- ① 訓練飛行以外の以下の航空機の運航
 - イ 飛行検査機、海上保安庁機の運航
 - ロ 日本政府がチャーターした航空機の運航(空輸便を含む。)
 - ハ 政府機関からの要請による公的目的での運航(空輸便を含む。)

- ② 報道取材機(羽田空港常駐機に限る。)の運航(訓練飛行を除く。)

- ③ 航空局が実施する耐空検査及び審査飛行

- ④ 訓練飛行を行う以下の航空機の運航

- イ 飛行検査機、海上保安庁機の運航
- ロ 日本政府がチャーターした航空機の運航
- ハ 政府機関からの要請による公的目的での運航
- ニ 報道取材機(羽田空港常駐機に限る。)

- ⑤ 臨時便、空輸便、旅客チャーター便(包括旅行チャーター便を除く。)
及びオウンユースのための国内貨物チャーター便

- ⑥ ジェネラルアビエーション

- ⑦ 季節増便及び包括旅行チャーター便

- ⑧ 貨物チャーター便(オウンユースのための国内貨物チャーター便を除く。)

変更後

- ① 訓練飛行以外の以下の航空機の運航
 - イ 飛行検査機、海上保安庁機の運航
 - ロ 日本政府がチャーターした航空機の運航(空輸便を含む。)
 - ハ 政府機関からの要請による公的目的での運航(空輸便を含む。)

- ② 報道取材機(羽田空港常駐機に限る。)の運航(訓練飛行を除く。)

- ③ 航空局が実施する耐空検査及び審査飛行

- ④ 旅客等に関する以下の航空機の運航

- イ ジェネラルアビエーション
- ロ 臨時便、旅客チャーター便(包括旅行チャーター便を除く。)

- ⑤ 訓練飛行等の以下の航空機の運航

- イ 飛行検査機、海上保安庁機の運航
- ロ 日本政府がチャーターした航空機の運航
- ハ 政府機関からの要請による公的目的での運航
- ニ 報道取材機(羽田空港常駐機に限る。)
- ホ 空輸便、オウンユースのための国内貨物チャーター便

- ⑥ 季節増便及び包括旅行チャーター便

- ⑦ 貨物チャーター便(オウンユースのための国内貨物チャーター便を除く。)

駐機可能機数の増加

ビジネスジェットは旧整備場地区において駐機しており、駐機可能機数を増加させるべく以下の取り組みを実施。
○駐機スポットの稼働率を高めるため、ビジネスジェットの駐機可能期間を最大10日間から5日間に短縮する。
○大型機対応のビジネスジェット機用駐機スポットに複数航空機の駐機を可能とする。
○天候不良、機材の故障等により、ビジネスジェット機用駐機スポットが使用できない場合、予備として確保する駐機スポット等を使用可能とする。





HOME

▶ 三管区コーナー

インフォメーション

海上保安庁知識

海の豆知識

海上保安官募集

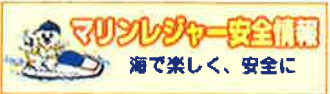
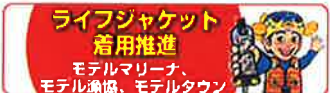
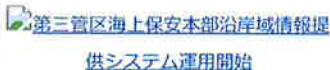
質問コーナー

■ 三管区の特徴・特色 ■ 業務紹介 ■ 船艇・航空機 ■ 管内事務所一覧

ホーム > 三管区コーナー > 三管区の特徴・特色 > 全国展開する機動力

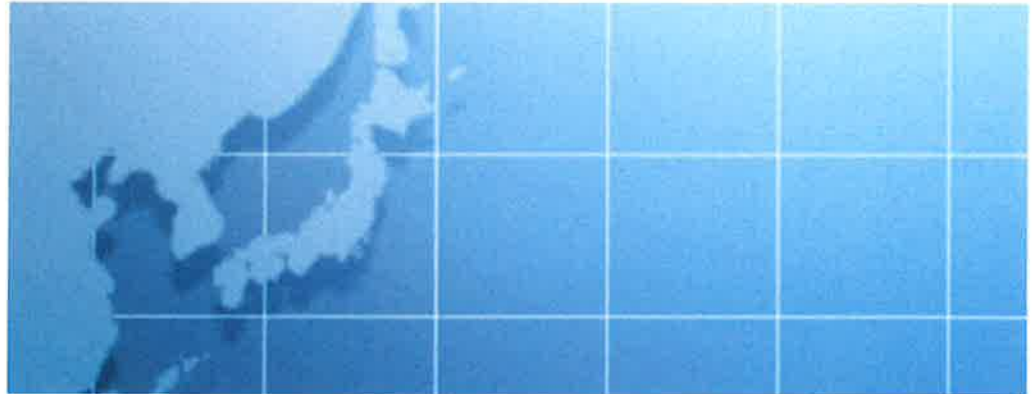
三管区の特徴・特色メニュー

[首都圏を背後に抱えて
全国展開する機動力](#)



02476015

カウンタリセット (2008年2月13日)



全国展開する機動力

羽田航空基地

羽田航空基地は、領海は元より排他的経済水域や1000海里を超える救難海域等々、空からの監視海域は拡大の一途をたどっており、所属航空機7機を効率的に運用し、海上保安業務遂行に当たっています。

[羽田航空基地の地図](#)

[地図を拡大 \(別画面が開きます\)](#)

羽田特殊救難基地

羽田特殊救難基地には、1隊6名・6隊の特殊救難隊が所属しており、全国各地で発生する、「転覆船内等からの人命救助」「危険物積載船等からの火災・爆発の鎮火」「高度救急処置を要する傷病者の救助」などの海難に当たっています。

[羽田特殊救難基地の地図](#)

[地図を拡大 \(別画面が開きます\)](#)

横浜機動防除基地

横浜機動防除基地には、1隊4名・4隊の機動防除隊が所属しており、全国各地で発生する海難・地震などの自然災害により、海上に排出された油・有害液体物質・危険物等の防除措置や、油などの排出に伴う海上火災に対する消火及び延焼の防止措置に関し、現場において指導・助言を行うとともに、専門的な判断を要し又は特殊な資機材を使用した防除措置については、隊員も実施します。

[横浜機動防除基地の地図](#)

[地図を拡大 \(別画面が開きます\)](#)

平常時においては、事故対応業務の遂行に必要な研修及び訓練を実施しているほか、海上防災に関する種々の調査研究、各種講習会の講師を務める