

東空環第34号
平成29年8月18日

公益社団法人 日本航空機操縦士協会
会長 様

国土交通省東京航空局
空港部 環境・地域振興課長



航空機騒音の軽減について(お願い)

時下 ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。
貴殿におかれましては平素より、航空行政にご理解を頂くと共に航空機騒音の軽減について御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

ここ数年、社会的ニーズの多様化などから航空機の活動範囲が拡大しているところではありますが、環境問題が社会問題として関心が高まっている昨今、航空機騒音についても依然として多くの苦情が当局及び航空局管内関係機関や関係自治体などへ寄せられております。

騒音苦情の内容としては「上空通過」、「低空飛行」、「早朝・夜間の飛行」他多様であり、また、苦情者の形態は一般苦情型をはじめ、飛行経路変更を求める自己中心型等多様化していることから対応が困難になってきております。

このような状況を踏まえまして、今般、関係運航者に対して別添のとおり騒音軽減のための措置について依頼を行っておりますので、貴殿におかれましても、この趣旨にご理解いただきますとともに、関係会員の皆様に周知していただき、引き続き騒音軽減についてご協力を賜りますようお願い申し上げます。

<参考資料>

・航空機騒音の軽減について(お願い) ※運航事業者あて

東空環第34号
平成29年8月18日

別紙運航者 あて

国土交通省東京航空局
空港部 環境・地域振興課長

航空機騒音の軽減について(お願い)

時下 ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。
貴殿におかれましては平素より、航空行政にご理解を頂くと共に航空機騒音の軽減について御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

ここ数年、社会的ニーズの多様化などから航空機の活動範囲が拡大しているところではありますが、環境問題が社会問題として関心が高まっている昨今、航空機騒音についても依然として多くの苦情が当局及び航空局管内関係機関や関係自治体などへ寄せられております。騒音苦情の内容としては「上空通過」、「低空飛行」、「早朝・夜間の飛行」他多様であり、また、苦情者の形態は一般苦情型をはじめ、飛行経路変更を求める自己中心型等多様化していることから対応が困難になってきております。

航空機騒音に関するこうした苦情の実情を踏まえ、運航者として住宅地域に航空機騒音の影響が集中しないよう、飛行経路の分散、高高度での飛行、河川等民家の上空を飛行しない経路の工夫等、騒音軽減に配慮した運航に努めて頂くとともに、深夜・早朝帯の運航や長時間のホバリングなど、苦情が想定される運航の予定がある場合は、東京航空局又は管轄している空港事務所へお知らせ願います。

なお、運航に伴い経路下の住民より直接苦情が寄せられた場合は、運航者の責任において真摯に対応頂きますようお願いいたします。

<参考資料>

- ・平成3年12月6日付け「ヘリコプター運航の安全対策検討会の最終とりまとめ」における「非事業用(自家用)ヘリコプターの運航基準及び整備基準のガイドライン」(抄)
- ・東京航空局、東京空港事務所における航空機騒音苦情の状況

<参考資料>

(一部抜粋)

非事業用（自家用）ヘリコプターの運航基準
及び整備基準のガイドライン（抄）

ヘリコプター運航の安全対策検討会

平成3年12月

非事業用（自家用）ヘリコプターの 運航基準及び整備基準のガイドラインについて

航空機を使用して有償で旅客又は貨物を運送する航空運送事業を行う場合は、航空法により、運航規程及び整備規程を定め、それに従って航空機を運航し、整備することが求められています。また、旅客又は貨物の運送以外の有償の請負を行う航空機使用事業においても、同様な運航基準及び整備基準を定め、それに従って運航及び整備を行うよう指導されています。

これらの事業に使用されない非事業用機（自家用機）については、航空法上、運航規程等を定めることは求められておりませんが、非事業用機であっても、企業の社員等の輸送、視察・体験飛行、ゴルフ場への飛行のような人員輸送を行う場合は、搭乗者の安全確保の観点から、適切な運航基準及び整備基準を定め、それに従った運航及び整備を行うことが強く望まれます。

本ガイドラインは、人員輸送を行う非事業用ヘリコプターの運航者が運航基準及び整備基準を作成するにあたっての指針を示すものです。なお、人員輸送を行わない非事業用ヘリコプターについても、可能な限り、本ガイドラインを参考とし、それぞれの運航、整備実態に応じた運航基準及び整備基準を作成することが望まれます。

運 航 基 準 編

運航基準は、下記の内容に準じたものであることが望ましい。

第1章 総 則

1.1 目 的

本基準は、運航関係業務の実施基準である。

1.2 法規等の尊重

本基準の他、航空法等の関連法規等を遵守しなければならない。

第2章 運航管理

2.1 運航管理担当者

航空機運航の安全確保、緊急・異常事態等に対応するために主要運航基地に運航管理担当者をおくこと。

2.1.1 運航管理担当者の資格

運航管理担当者は、運航管理に必要な航空気象、航空情報、ヘリコプターの運航方式・飛行特性、場外離着陸場等についての知識、経験を有する者でなければならない。乗務をしていない操縦士又は整備士を運航管理担当者としてもよい。

2.1.2 運航管理担当者の業務

運航管理担当者は、下記の業務を行うこと。

運航準備

1. 運航実施計画の作成及びその実施に伴う場外離着陸場等に関する関連申請手続等。(運航計画の把握)
2. 関係各所との連絡、調整。
3. 使用機材の確認。
4. 離着陸場及び関連資料の収集。燃料の手配等の確認。

出発前

1. 気象情報、航空情報等の入手。
2. 離着陸場等の資料、関連情報の確認。
3. 搭乗者数等の確認。

飛行中

1. 航空機出発、到着の確認と関係機関への通報。到着の遅延等が発生した場合の事態の確認と通報。
2. 航空機の運航中の監視。(専用の無線局を有している場合の他は、A E I S などを利用して運航状況を把握することが望ましい。)

飛行終了後

1. 飛行計画終結(フライトプラン クローズ)の確認。
2. 運航に関する各種記録、書類等の整理、保管。

2.2 飛行実施計画

飛行実施計画を立てる際は、下記の事項を遵守すること。

2.2.1 経路の選定（有視界飛行方式の場合）

1. T A級の運航を除き、飛行中にエンジンの不調等が起こった場合に不時着可能な場所を選定しておくこと。
2. 夜間における人員輸送は、T A級のヘリコプターで行うことが望ましい。また、地上の照明等により位置の確認が容易にできる経路を選定し、航空交通の輻輳している空域を避けるようになっていること。
3. 山岳地帯、水上及び住宅の密集する市街地の飛行は、できるだけ避けること。
4. 定期的な運航を行う場合は、離発着場からの出発経路・進入経路を設定するとともに、エンジン故障、天候の急変等の場合の代替経路を設定すること。更に山岳地帯での飛行を行う場合には、天候の急変しやすい場所、運航条件が厳しい場所に不時着場を選定しておくことが望ましい。

2.2.2 最低飛行高度（有視界飛行方式の場合）（最低飛行高度の重要性及び詳細については、別添1を参照のこと。）

1. 経路上の最高障害物に300m（1000ft）を加えた高度を最低巡航高度とする。

この高度を維持して飛行することが困難な状況に遭遇した場合は、期を失することなく引き返すか最寄りの適切な不時着場への不時着等を行うこと。

2. 市街地上空においては、騒音防止の観点から、特に必要のない場合はできるだけ対地高度600m（2000ft）以上を維持すること。
3. できるだけ航空交通管制機関等との交信を維持できる高度を選定すること。

2.2.3 携行燃料の量（航空法施行規則第153条）

1. 有視界飛行方式の場合

最初の着陸予定地までの飛行を終えるまでに要する燃料の量に、人員輸送の場合更に巡航速度で20分間、その他の場合には10分間飛行できる燃料の量を加えた量を携行すること。

2. 計器飛行方式の場合

最初の着陸予定地までの飛行を終えるまでに要する燃料の量に、当該予定地の代替飛行場までの飛行を終り、更に巡航速度で45分間飛行することができる燃料の量を加えた量を携行すること。

なお、代替飛行場を選定しない場合は、最初の着陸予定地までの飛行を終えるまでに要する燃料に、更に巡航速度で2時間飛行することができる燃料の量を加えた量を携行すること。

2.2.4 離着陸場

飛行場以外で離着陸する場合にあっては、事前に最寄りの空港事務所等から場外離着陸場の許可（航空法第79条ただし書の許可）を受けること。離着陸地帯の広さは安全なものであり、その表面は平坦で必要な強度を有するものでなければならず、

最低飛行高度

ヘリコプターの事故には、守るべき最低高度を守らずに、地上の物件に接触し墜落した事故や、低視程下で山腹に激突した事故が多い。このような事故を防止するために、次のような最低飛行高度がある。

1. 最低安全高度

航空機は、離陸または着陸を行う場合を除いて、地上または水上の人または物件の安全および航空機の安全を考慮して次の高度以下の高度で飛行してはならない。ただし、運輸大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

a) 有視界飛行方式により飛行する航空機にあっては、飛行中動力装置が停止した場合に地上または水上の人または物件に危険を及ぼすことなく着陸できる高度または次の高度のうちいずれか高いもの

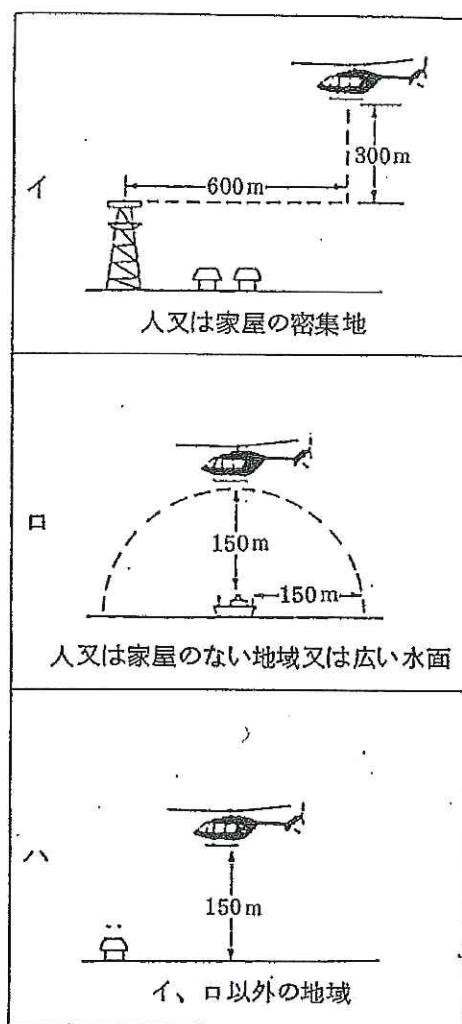
イ) 人または家屋の密集している地域の上空にあっては、当該航空機を中心として水平距離600メートルの範囲内の最も高い障害物の上端から300メートルの高度

ロ) 人または家屋のない地域および広い水面の上空にあっては、地上または水上の人または物件から150メートル以上の距離を保って飛行することのできる高度

ハ) イおよびロの地域以外の地域の上空にあっては、地表面または水面から150メートル以上の高度

b) 計器飛行方式により飛行する航空機にあっては、告示で定める高度

(航空法第81条、航空法施行規則第174条)



2. 最低巡航高度

経路上の最高障害物から余裕を持った高度を維持していれば、万一、一時的に視界が失われても山等に激突する危険性はない。過去、このような原則を守らなかったことによる重大事故が発生している。最低巡航高度は、経路上の最高障害物に300メートル（1000フィート）を加えた高度とする。

3. 騒音防止のための高度維持

運航の安全の確保以外に、環境への配慮も重要なことである。市街地上空では、騒音防止の観点から、特に必要のない場合はできるだけ対地高度600メートル（2000フィート）以上を維持すること。