

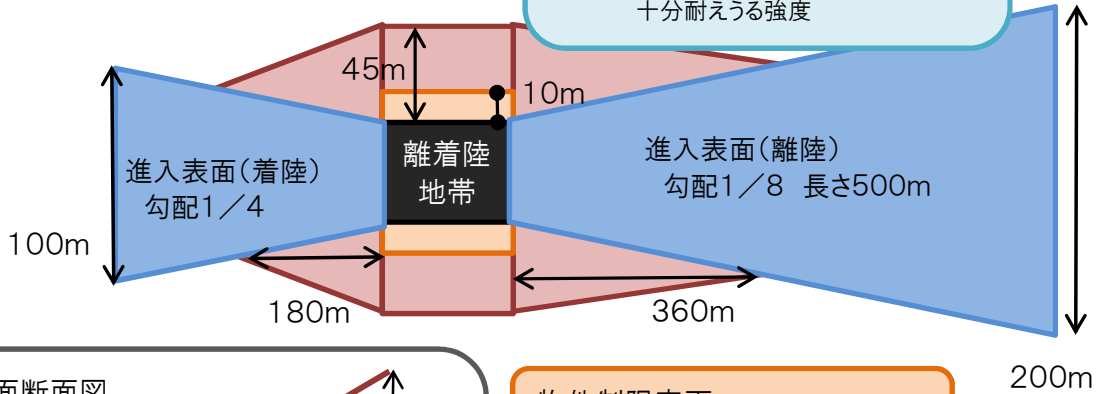
# 法79条 場外離着陸場【回転翼航空機・一般】

## 離着陸地帯(位置・方向)

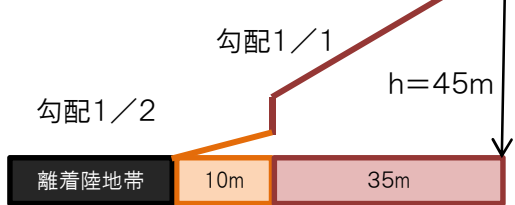
動力装置が故障した場合に 地上又は水上の人又は物件に対し、危害を与え、又は損傷を及ぼすことなく不時着できる離着陸経路を設定すること

## 離着陸地帯

長さ: 使用機の全長以上  
幅: 使用機の全幅以上  
表面: 十分に平坦  
最大縦断勾配・最大横断勾配5%  
十分耐えうる強度



## 転移表面断面図



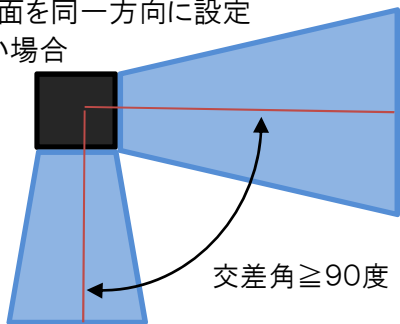
## 物件制限表面

勾配1/2 離着陸地帯から10m以内

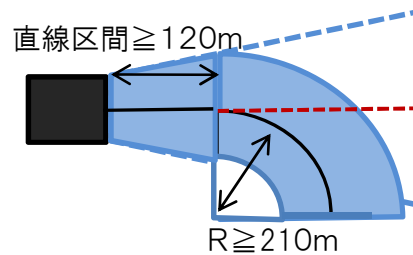
## 転移表面

勾配1/1 長さ45m 高さ45m

進入表面を同一方向に設定できない場合



湾曲した進入表面



進入表面上の勾配は、中心線上での勾配とす

## 空港等以外の場所で行う離着陸（航空法第79条ただし書）の現状について

航空局安全部運航安全課

### 【はじめに】

小型航空機の操縦士の皆様であれば、一度は空港等以外の場所で離着陸を行ったことがあるのではないのでしょうか。空港等以外の場所における離着陸の目的は様々ですが、現在、我が国では、概数で1万箇所を超える場所が許可されています。

航空法第79条の規定に基づき「航空機は、陸上にあつては空港等以外の場所において離陸し、又は着陸してはならない。」と定められておりますが、本条文には、ただし書きの規定が設けられており、国土交通大臣の許可を得ることで、空港等以外の場所でも離着陸が可能となります。

これは、地上又は水上の人又は物件の安全及び航空機の安全を確保するため、一定の基準に従って設置管理されている空港等以外の場所における航空機の離着陸を原則として禁止する一方で、当該離着陸がやむを得ない事由に基づき、かつ、安全上支障がないと認められた場合に限り、例外的に禁止を解除しようとする趣旨で設けられている規定です。

このように航空法第79条ただし書の規定は、空港等以外の場所において離着陸を行う行為に対して許可を行うものですが、操縦士の皆様には、場外離着陸場の許可とお伝えした方がわかりやすいかと思しますので、本文では以降「場外離着陸場」の用語を使用させていただきます。

### 【場外離着陸場の許可基準】

場外離着陸場の許可にあたっては、離着陸地帯、周辺の障害物、標識等について、安全を確保するための基準を満たすことが求められます。この場外離着陸場の許可基準の一例として、一般に使用される回転翼航空機の基準では、

離着陸地帯の長さ及び幅は、使用する回転翼航空機の投影面の全長及び全幅以上の大きさであること、

離着陸地帯の表面は、十分に平坦であり最大縦断・横断勾配は5%以内で、かつ使用機の運航に十分に耐えられる強度を有していること

進入区域は、離陸方向（500m）に対して8分の1以下、着陸方向（250m）に対して4分の1以下とし、同表面の上に出る高さの物件がないこと

転移表面は、離着陸地帯の各長辺から45mの範囲において1分の1勾配（ただし、離着陸地帯の外側10mまでは2分の1）を有する表面上に出る高さの物件がないこと

離着陸地帯の位置及び方向は、動力装置が故障した場合に地上又は水上の人又は物件に対し、危害を与え、又は損傷を及ぼすことなく不時着できる離着陸経路が選定されていること

標識等は、原則として離着陸地帯の場所が明瞭に視認できるように境界線を設置及び近傍に風向指示器を設置すること

運航の安全対策として、離着陸地帯及びその近傍の立入禁止措置等、運航上必要な措置が設けられていること

が求められております。

（制限表面の図を挿入する）

### 【許可の事務手続きの現状】

場外離着陸場の許可の手続きについて、最近の申請件数の推移は、平成23年度は11722件、平成24年度は12593件、平成25年度は12545件という実績となっています。

場外離着陸場の許可は、原則として、飛行機は1ヶ月、回転翼航空機は3ヶ月を期限としているため1年間を通して同じ場所が継続して複数回申請されていることがあること、また複数の場外離着陸場を包括して申請している場合もあるため、申請件数がそのまま場外離着陸場の数を表しているものではありませんが、前述のとおり、場外離着陸場の場所は、約1万箇所を超えており、様々な目的で使用されており、航空運送事業者等が使用する場所、公的機関が災害時の訓練等のために使用する場所、報道機関が使用する場所、そして自家用の方がレジャーとして使用する場所などが大多数を占めますが、その他、海上保安庁の巡視船等のように船舶の甲板上という場合もあります。

場外離着陸場の申請は、一度許可を得た場所を繰り返し申請されるもの（以下、「継続申請」という）が多く、申請件数全体の8割程度を占めています。さらに継続申請は、1件の申請で複数の場外離着陸場を包括して申請されているものが多く、その中には50カ所以上を包括しているものもあります。また、包括するのは場外離着陸場のみに限らず操縦者も同様であり、事業者及び官公庁を除く自家用の申請のうち、6割程度が10名以上の操縦者を包括し申請がなされています。

### 【場外離着陸場の現地踏査から分かる現状】

場外離着陸場の審査に際し、又は許可された場外離着陸場について、書面による審査のみではなく、現地にて踏査を行う場合があります。場外離着陸場の踏査は、新規に飛行機の場外離着陸場の許可を得ようとする場合、又は継続申請されている場外離着陸場において状況変化等が想定される場合などに行っております。

場外離着陸場の踏査では、離着陸地帯（長さ及び幅、表面の状態）及び周辺の障害物の状況について、実際に測量等を行い、申請された図面との比較を行います。また、申請書に記載された航空機の離着陸時における安全対策の具体的な方法、及び運航上の障害の有無など、多くの項目を確認しております。

平成23年度以降に実施した場外離着陸場の踏査記録を確認したところ、多くの場外離着陸場において許可基準に不適合であったことが確認されました。

不適合の状況については、樹木が進入表面又は転移表面に抵触しているものが多く、次に離着陸の場所の安全対策（標識等の設置、立入制限等）が取られていない事例などが認められました。

具体的な状況としては、

繰り返し同じ場所を継続申請したことで、樹木が成長し進入表面に抵触した事例

離着陸地帯として使用する空き地は、元々、木材の仮置き場として使用されており、踏査時において、離着陸地帯の近傍（進入表面下）に木材が山積みされ、進入表面に抵触していた事例

離着陸地帯の境界線が不明確で、踏査時に位置の特定が困難であった事例

離着陸地帯近傍（進入経路下を含む）の立入制限等に関して、他者の進入の可能性がある状況にもかかわらず制限の方法が検討されていない事例

等がありました。

これらの場外離着陸場の踏査の結果、許可基準に不適合であった場外離着陸場については、場外離着陸場の許可の取り消し等を行ったうえ、申請者により所要の改善が図られたことを確認した後に、申請を経て場外離着陸場の許可をすることとしております。

### 【航空事故調査報告書から分かる現状】

最近の航空事故調査報告書においても、場外離着陸場の許可基準に不適合であったこと確認され、

境界線の明示や離着陸地帯近傍に設置すべき風向指示器が設置されていなかったことが事故の要因の1つとされた事例

離着陸地帯の状態確認が不十分だったため離着陸地帯にあった障害物にスキッドが引っかかり横転したと考えられる事故の事例

機長は場外離着陸場の許可手続きを別の申請者に任せていたつもりだったが実際には申請がされておらず許可を得ないまま運航した事例

等が公表されており、実際の離着陸時において、場外離着陸場の現状等が申請の内容に変化がないことを十分に確認し、安全に運航することが求められております。

### 【航空局からのお願い】

場外離着陸場に関係する様々な現状を説明させていただきましたが、場外離着陸場の申請にあたっては、離着陸を行う場所が許可基準に適合しているか及び申請内容が現地の状態と一致しているかなど、十分に確認のうえ、特に以下を留意の上、申請して頂けるようお願いいたします。

長期にわたり許可を受けている場外離着陸場では、周辺の環境にもよりますが樹木が成長するなど、許可基準に不適合となっている可能性があること。

現況点検を実施する者は、場外離着陸場に関し適切な知識を有した者であること。

離着陸場所の安全対策について、実効性のある方法（立入制限等）を確立すること。

申請書に記載された操縦者に対して、具体的な安全対策の方法並びに場外離着陸場及びその周辺の状況等を十分に理解させること。

場外離着陸場の許可は申請者に対し行われるものであることを認識し、許可期間中も航空機の離着陸状況等を適切に管理すること。

また、申請者のみならず許可された場外離着陸場を使用する操縦士においても、機長の責務として、飛行前に都度、次の点を確認の上、航空機の安全運航に努めて頂ければ幸いです。

申請書類一式及び許可書の写しを入手し、操縦者に自らの氏名及び使用航空機が記載されているか等、場外離着陸場の離着陸の許可が有効であるか確認すること。

（特に目的地として）使用する場外離着陸場について、離着陸地帯の安全が確保されているか、及び周辺の樹木等の状況変化が無いかなど、申請図面を利用し、十分に確認を行うこと。また、他者に場外離着陸場の状況確認を依頼する場合は、場外離着陸場に関する適切な知識を有する者に依頼すること。

離着陸時の安全を確保するため、立入制限の対策が図られているかなど、必要な安全対策について、自らの責任でしっかりと確認を行うこと。

以上、航空局からのお願いを含め場外離着陸場の現状の説明となります。航空の安全確保について、引き続きご理解とご協力のほどを宜しくお願い申し上げます。