

航空機の運航スタディガイド

一般幹部候補生（1課程）

部内幹部候補生（航空班）

幹部予定者課程（航空班）

海上自衛隊幹部候補生学校

班 番号 氏 名

目 次

I	航空法制	1
1	航空交通法制の必要性と歴史	〃
2	国際民間航空条約と ICAO	2
3	航空法及び航空法施行規則	5
4	自衛隊法	6
5	自衛隊法施行令	7
6	自衛隊における基準の制度	〃
7	航空法と訓令、達類の関係	〃
8	航空従事者技能証明及び計器飛行証明に関する訓令及び達	10
9	航空機操縦員のとう乗資格証明に関する達	12
10	SARP協定	15
11	航空法の問題点	14
II	航空交通管制	15
1	必要性	〃
2	VMCとIMC	〃
3	気象条件	〃
4	VFRとIFR	17
5	航空交通業務	19
6	航空交通業務の行なわれる空域	21
7	航空交通管制業務の内容	22
8	飛行計画及びその承認	25
9	航空機の安全間隔	26
10	職種の委任	28
11	自衛隊機の運航	29
12	航空機の運航に関する訓令	34
13	航空機の運航に関する達	35
14	防空識別圏内の飛行方式	38
III	航空救難	41
1	防衛庁における航空救難	〃
2	航空救難(運輸省)	46

■ 航 空 法 制

1 航空交通法制の必要性和歴史

(1) 必要性

陸：道路交通法

海：海上衝突予防法

特定水域航行令

港則法

船員法

空：航空法

(2) 歴 史

ア パリ条約 1919 年

イ ハバナ条約 1928 年

ウ ワルソー条約 1929 年

エ シカゴ条約 1944 年 (S 19)

国際民間条約

日本 1953 . 10 . 8 (S 28) 加盟, 条約第 21 号

1970 1207 附 25 10 11

2 国際民間航空条約と ICAO

(1) 条約の概要

第1部 航空

第1章 一般原則及び条約の適用

主 権

領 域

3条 民間航空機及び国の航空機

ア この条約は民間航空機にのみ適用するものとし、国の航空機には適用しない。

イ 軍、税関及び警察の業務に用いる航空機は国の航空機とみなす。

ウ 締約国の国の航空機は、特別協定その他の方法による許可を受け、かつ、その条件に従うものでなければ他の国の領域の上空を飛行し、又はその領域に着陸してはならない。

エ 締約国は、自国の国の航空機に関する規制を設けるに当り、民間航空機の航行の安全について妥当な考慮を払うものとする。

第2章 締約国の領域の上空の飛行

不定期飛行の権利

定期航空業務

国内営業

無操縦者航空機

11条 航空に関する規則の適用

12条 航空規則

ア 他の領域の上空を飛行するときはその国の規則に従うこと。

イ 自国の規則をできる限りこの条約に一致させること。

ウ 公海の上空において施行される規則はこの条約に基いて設定

されるものでなければならない。

第 8 章 航空機の国籍

17 条 航空機の国籍

航空機は登録を受けた国の国籍を有する。

20 条 記号の表示

国際航空に従事する航空機は国籍及び登録記号を明示せよ。

第 4 章 航空を容易にする措置

税関、出入国手続の設定

遭難航空機に対する措置

事故調査

航空施設及び操縦方式

第 5 章 航空機に係るべき要件

航空機が携行する書類

航空機の無線装備

耐空証明

航空従事者の免状

第 6 章 国際の標準及び勧告方式

国際の標準及び手続の採択

第 2 部 国際民間航空機関 (I C A O)

この条約により、国際民間航空機関という機関を組織する。この機関は、総会、理事会その他の必要な機関からなる。

第 3 部 国際航空運送

第4部 最終規定

(2) 国際民間航空条約の要点

- ア 国際民間航空の安全と発展の確保
- イ 運航技術の奨励
- ウ 不合理な競争の防止
- エ 加盟国間の差別待遇の防止

※ 国際民間航空条約付属書 (^A ANNEX)	
航空従事者の免許	(1)
航空規則	(2)
気象	(3)
航空図	(4)
空地通信計量単位	(5)
航空機の運航	(6)
航空機の国籍登録記号	(7)
航空機の耐空性	(8)
出入国簡易化	(9)
航空通信	(10)
航空交通業務	(11)
捜索救難	(12)
航空事故調査	(13)
飛行場	(14)
航空情報業務	(15)

(3) ICAO

INTERNATIONAL CIVIL AIR ORGANIZATION

ア 機構

本部：カナダのモントリオール

組織：参考書(3-8)参照

イ ICAOの業務

ICAOの業務を大別すると次の4つになる。

(ア) 航空保安

a

b

(イ) 航空交通

(ウ) 航空法制

(エ) その他

3 航空法及び航空法施行期則

(1) 航空法の目的（法1条）

この法律は国際民間条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して航空機の航行の安全を図るための方法を定め、及び航空機を連航して営む事業の秩序を確立し、もつて航空の発達を図ることを目的とする。

(2) 航空法の概要

1章 総 則

2章 登 録

3章 航空機の安全性

4章 航空従事者

- 5章 航空路，飛行場及び航空保安施設
- 6章 航空機の連航
- 7章 航空運送事業等
- 8章 外国航空機
- 9章 雑 則
- 10章 罰 則

(3) 航空機の定義

人が乗つて航空の用に供することのできる飛行機，回転翼航空機，滑空機及び飛行船その他政令で定める航空の用に供することのできる機器。

(4) 航空法施行規則

航空法の細部事項の規定

4 自衛隊法

(1) 第107条1項～6項（航空法の適用除外）

ア 1項：適用除外

イ 2項： 自衛隊が設置する飛行場について航空法の準用

ウ 3項：航空法第6章の規定の適用については，政令で特例を定めることが出来る。→自衛隊法施行令

エ 4項：治安出動，災害派遣の場合の適用除外

オ 5項：長官は第1項及び前項の規定にかかわらず自衛隊が使用する航空機の

(7) 安全性

(イ) 連航に関する基準

(ウ) その航空機に乗組んで連航に従事する者の技能に関する基準。

(エ) 自衛隊が設置する飛行場及び航空保安施設の設置及び管理に関する基準。

を定め、その他航空機による災害を防止し公共の安全を確保するため必要な措置を講じなければならない。

カ 6項：長官は前項の規定による基準を定めようとする場合めらかじめ運輸大臣と協議するものとする。

5 自衛隊法施行令

(1) 第129条

防衛出動時における適用除外

(2) 第~~100~~¹³⁰条

治安出動時における適用除外

(3) 第~~228~~¹²⁸条

航空法第6章の規定の適用の特例

字句の読み替え → 連航に関する訓令，達

6 自衛隊における基準の制度

(1) 航空機の安全性 →

人体落下さんの装備，装着及び使用に関する訓令

(2) 航空機の連航 →

航空機の連航に関する訓令

(3) 連航従事者の技能 →

航空従事者技能証明及び計器飛行証明に関する訓令

(4) 飛行場及び航空保安施設の設置及び管理 →

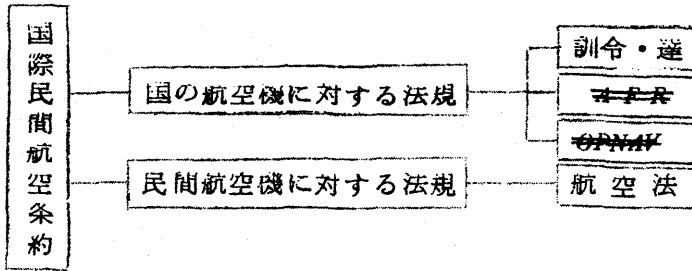
飛行場及び航空保安施設の設置及び管理に関する基準

7 航空法と訓令，達類の関係

(1) 種類

別表1参照

(2) 関係



HP『海軍砲術学校』公開資料

航空法と訓令・達の関係（別紙1）

航空法	訓令	達
<p>1章 総則</p> <p>2章 登録</p> <p>3章 航空機の安全性</p> <p>4章 航空従事者</p> <p>5章 航空路、飛行場及び航空保安施設</p> <p>6章 航空機の運航</p> <p>7章 航空運送事業等</p> <p>8章 外国航空機</p> <p>9章 雑則</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 飛行記録に関する訓令 ・ 人体落下さんの装備装着及び使用に関する訓令 ・ 航空従事者、技能証明書及び計器飛行証明に関する訓令 ・ 航空従事者年間飛行規則 ・ 飛行場及び航空保安施設の設置及び管理の基準に関する訓令 ・ 航空機の運航に関する訓令 ・ 航空救難に関する訓令 ・ 航空事故調査及び報告に関する訓令 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航空安全に関する達 ・ 飛行記録に関する達 ・ 人体落下さんの装備等に関する達 ・ 航空従事者技能証明及び計器飛行証明に関する達 ・ 航空従事者年間飛行の実施に関する達 ・ 航空機の運航に関する達 ・ 航空救難に関する達 ・ 海上自衛隊航空事故調査及び報告等に関する達
<p style="text-align: center;">・ 航空機の使用及びとり乗に関する訓令</p> <p style="text-align: center;">・ 航空機の使用及びとり乗に関する達</p> <p style="text-align: center;">・ 部外者の航空機とり乗に関する達</p> <p>（運輸省の航空行政と自衛隊の業務との間の調整に関する覚書に関する達） S 34・8・18海幕防空第203号</p> <p>（「運輸省の航空行政と自衛隊の業務との間の調整に関する覚書第5条第1項及び第2項の規定の実施に関する中央協定」の実施について（達）） S 42・12・2海幕連第5741号</p>		

8 航空従事者技能証明及び計器飛行証明に関する訓令及び達

(1) 航空乗務

自衛隊の使用する航空機に乗組んで又は乗り組まないで行なり次に掲げる業務をいう。

- ア 操縦
- イ 航法
- ウ 通信
- エ 機上整備
- オ 偵察等（偵察，射撃，爆撃）
- カ 整備

(2) 航空従事者技能証明

- ア 固定翼航空機：
- イ 連絡用航空機：
- ウ 回転翼航空機：
- エ 航空士（航法，通信，機上整備，偵察等）：

(3) 航空機及び航空乗務の限定

ア 操縦士

(ア) 航空機の種類

J (R) P L H

(イ) 航空機の等級

陸単， 陸多， 水単， 水多

(ウ) 航空機の型式

30トン未満 30トン以上

例

(ウ) 航空機の指定（達）

イ 航空士

- (ア) 航 法
- (イ) 通 信
- (ウ) 偵察等
- (エ) 機上整備

操縦士と同じ限定

ウ 整備士

(ア) 限 定

a 一般整備

航空機一般について整備を行なうこと。たとえば飛行前後の点検、飛行間の点検、定期検査、発動機交換時の検査、特別検査等。

b 特殊整備

航空機の特定の装置又は系統について専門的に整備すること。

c とう感装飾品整備

航空機のとう感装飾品で飛行に直接の関係のないものについて専門的に整備を行なうこと。

(イ) 指 定

a 特殊整備

- (a) 往復機関
- (b) ジェット
- (c) プロペラ
- (d) 機 体
- (e) 油 圧
- (f) 電 機
- (g) 計 器

b とう感装飾品整備

- (a) 航空無線
- (b) 航空電子装置
- (c) 航空装置
- (d) 爆撃装置
- (e) 雷撃装置

- (f) 砲塔装置
- (g) 照準器
- (h) 火器
- (i) 写真機
- (j) 気象機器
- (k) 落下さん
- (l) 救命装置

(4) 計器飛行証明

計器飛行証明を有す者でなければ計器飛行を行なつてはならない。

ア 種類

(ア) 白

(イ) 緑

イ 有効期間

1年

ウ 試験

筆記試験及び実技試験

9 航空機操縦員のとう乗資格証明に関する事

(1) 第1操縦士 1P

(2) 第2操縦士 2P

(3) 第3操縦士 3P

(4) 例

ア P2V

1P

2P

3P又はTACO 1~2

PLANE CAP。×2

RM

RD

ASW 2

AO ×

イ S2F

1P

2P

ASW×2又はASW×1, RD×1

※ 航空機の運航に関する訓令及び達
後述

10 SARP協定

(1) 関係法規類

ア 運輸省の航空行政と自衛隊の業務との間の調整に関する覚書に関する達達 海幕防空第203号(34・8・18)

イ 運輸省の航空行政と自衛隊の業務との間の調整に関する覚書第5条第1項及び第2項の規定の実施に関する中央協定(35・10・20)

ウ 同上中央協定の改正について(通知) (防1第249号42・11・8)

エ 同上中央協定の実施について(達達) (海幕連第5741号
42・12・2)

(2) 内 容

自衛隊機の優先権について

11 航空法の問題点

■ 航空交通管制

1 必要性

2 VMCとIMC

(1) VMC：有視界気象状態

(2) IMC：計器気象状態

3 気象条件

(1) VMCとは（規則5条）

ア 管制区又は管制圏を飛行する航空機

(ア) 飛行視程 5km

(イ) 上方 150m

下方 300m

水平方向 600m

に妻がないこと

イ 管制圏内の飛行場で離着陸する航空機

(ア) 地上視程が 5km

(イ) 雲高が地表から 300m

HP『海軍砲術学校』公開資料

ウ 管制圏内の大臣が指定した飛行場において離着陸する航空機

- (ア) 地上視程 5 km
- (イ) 雲高が地表から 450 m

エ 管制区のうち 7,300 m (24,000 フィート) 以上の高さの空域

- (ア) 飛行視程 8 km 以上
- (イ) 上方下方 300 m
水平距離 1500 m 以内に
雲がないこと。

オ 管制区及び管制圏以外の空域を飛行する航空機

- (ア) 飛行視程 1.5 km
- (イ) 上方 150 m
下方 300 m
水平距離 600 m
に雲がないこと。

カ 管制区及び管制空域以外の空域で高度 700 フィート以下で飛行する航空機

- (ア) 飛行視程 1.5 km
(ヘリコプターは除く)
- (イ) 航空機が雲から離れて飛行でき、かつ操縦者が地表又は水面を引き続き視認できること。

(2) 最低気象条件 (BELOW MINIMUM) (規則 189 条)

自衛隊機は特例 → 運航に関する達で別に規定

ア 1 項

最低気象条件未滿であるときは離陸しないこと。

イ 2 項

運輸大臣は飛行場ごとに最低気象条件を定める。(告示)

エ 最低気象条件の概略の数値

(ア) *A D F*

雲高：500～1000 フィート

視程：1～2 マイル(哩)

(イ) *G C A*

雲高：200～700 フィート

視程： $\frac{1}{4}$ ～2 マイル

(ウ) *T A C A N*

雲高：500～1000 フィート

視程：1～2 マイル

*A D F*よりやや少

(エ) *I L S*

*G C A*よりやや少

注：日本においてはメートル制であり、各法規の数値もメートル、キロメートルで表現されているが、実際に航空機で使用されるのは高度フィート、距離はマイル(哩、哩)である。

4 *V F R*と*I F R*

(1) *V F R*(有視界飛行方式)

ア 有視界飛行方式とは*V M C*を維持しようとして行なう飛行の方法をいう。(規則5.条の3)

イ 有視界気象状態における飛行(法94条1項)

(ア) 航空機は*V M C*において計器飛行を行なつてはならない。

(イ) 計器飛行とは(法2条15項)

航空機外の物象を見て、これに依存することなく、計器のみに依存して行なう飛行をいう。→見張り

ウ SPECIAL VFR

(ア) IMCにおいて大臣の許可を受けた場合にできる。(法94条の2)

→ 長官への職権の委任事項

(イ) 条件(規則198条の3)

a 管制圏内を飛行する場合(1項)

b 特別管制空域を飛行する場合(2項)

(a) 有視界気象状態を維持して飛行すること。

(b) その空域をすみやかに通過するか又はその空域の管制業務を行なう機関と常時連絡を保つこと。

(2) IFR(計器飛行方式)

ア 計器飛行方式とは有視界飛行方式以外の飛行をいう。(規則5条の2)
概念的に

イ IMCにおいて飛行する場合又は管制区、管制圏のうち運輸大臣が告示で指定する空域(特別管制空域)はIFRで飛行しなければならない。
ただし、大臣の許可を受けた場合はこの限りでない。(法94条の2)

ウ 特別管制空域(規則198条の3)

(ア) POSITIVE CONTROL AREA

(イ) EXTENDED CONTRL AREA

(3) 各気象状態と各飛行方式の関係

ア 留意点

空

(ア) 原則として~~非~~管制空域においては航空交通管制業務は実施されていない。

(イ) *I F R*は航空法規(法2条16項,規則5条2項等)からは空域に関係があるようにとはとれないが,実質的には管制空域内の飛行方式である。

(ロ) 自衛隊の任務との関係

民間機の飛行のほとんどは飛行場から飛行場への飛行であり,民間機がその飛行目的を達成するために必要な空域はほとんど管制区として告示されているが航空法規には自衛隊の特殊任務は考慮されていない。したがって中央協定等が必要となる。

イ 管制区

(ア) *V M C*下で*V F R*はできるか?

(イ) *V M C*下で*I F R*はできるか?

(ロ) *I M C*下で*I F R*はできるか?

(ハ) *I M C*下で*V F R*はできるか?

ウ 管制圏

I M C, *V M C*

地上, 空中

人員, 航空機, 車両

*I M C*下における*V F R*は

5 航空交通業務

(1) 目的

航空機の運航に関してその安全を図り,秩序ある運航を整えそれを援助する。

(2) 種類

ア 航空交通管制業務

(ア)

(イ)

(ロ)

イ 飛行情報業務

安全かつ能率的な飛行の実施に有効な注意及び情報の提供

ウ 警急業務

捜索救難の援助を必要とする航空機に対して、適当な機関への通知及び必要に応じその機関の援助。

航空交通業務

(参考)

ICAO ANNEX 2. RULES OF AIR CHAP1. DEFINITION

AIR TRAFFIC SERVICE

FLIGHT INFORMATION SERVICE ;

A service provided for the purpose of giving advice and information useful for the safe and effective conduct of flights.

AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE ;

A service provided for the purpose of,

1 *preventing collision ;*

a *Between aircraft , and*

b *On the maneuvering area between aircraft and obstructions ; and*

2 *Expediting and maintaining an orderly flow of air traffic*

AREA CONTROL SERVICE ;

Air traffic control service for , IFR flights in control area .

APPROACH CONTROL SERVICE :

Air traffic control service for a ~~arriving~~ departing IFR flights .

AERODROME CONTROL SERVICE ;

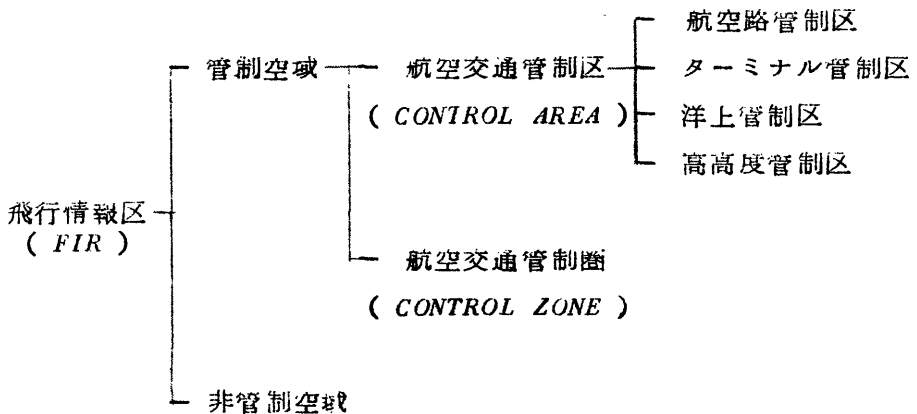
Air traffic control service for aerodrome traffic .

ALERTING SERVICE .

A- service provided to notify appropriate organizations regarding aircraft in need of search and rescue aid , and assist such organizations as required .

6 航空交通業務の行なわれる空域

(1) 空域の要約



(2) 飛行情報区 () / 管制区

ア 国際民間航空機関で決定されるもので、通常自国の領空に加えて、公海が隣接する場合はその上空も含む。

日本は東京飛行情報区を担当している。

イ

(3) 航空交通管制区

地表又は水面から200メートル^{以上}の高さの空域で航空交通の安全のために運輸大臣が告示で指定するものをいう。(法2条11項)

ア 航空路管制区

イ ターミナル管制区

ウ 洋上管制区

エ 高高度管制区

日本本土上空の大部分と本土から100マイル以内における高度24,000フィート以上に設定されている。

(3) 航空交通管制圏

運輸大臣が告示で指定する飛行場及びその付近の上空の空域であつて、飛行場及びその上空における航空交通の安全のために運輸大臣が告示で指定するものをいう。(法2条12項)

(4) 非管制空域

(5) 航空交通管制区の三分化

わが国の管制区はS41・5・20東京、札幌、福岡の3管制区に大別され、3管制部がそれぞれの空域の航空路管制を遂行している。(参考書4-10参照)

ア 札幌管制部：松島

イ 東京管制部：松島以南～三保・高松と岩国の中間点・清水を結ぶ線の東側までの空域。

ウ 福岡管制部：東京管制部との分割線の西側から鹿児島南方海上までの空域。

7 航空交通管制業務の内容(規則199条)

(1) 航空路管制業務

ア IFRの航空機

イ 特別管制空域を飛行する航空機に対する管制業務

(2) 飛行場管制業務

- ア 飛行場において離着陸する航空機
- イ 飛行場周辺を飛行する航空機
- ウ 飛行場の業務に従事する者に対する管制業務

(3) 進入管制業務

- ア *IFR*機又は特別管制空域を飛行する航空機で離陸後の上昇飛行又は着陸のための降下飛行を行なうもの。
- イ 又はこれらの航空機と交錯し若しくは接近する *IFR*機に対する管制業務(4)、(5)項のものを除く。

(4) ターミナルレーダー管制業務

- 進入管制業務でレーダーを使用して行なう管制業務。(5)項のものを除く。

(5) 着陸誘導管制業務

- IFR*機に対してレーダーにより着陸の誘導を行なう管制業務。

HP『海軍砲術学校』公開資料

運輸省管制機関一覧表（別表2）

名 称	飛行場管制	着 陸 誘 導 管 制	進入管制	ターミナル レーダー管制	航空路管制
帯 広	○				
函 館	○				
秋 田	○				
仙 台	○				
新 潟	○				
調 布	○				
東京ヘリポート	○	○	○	○	
東 京 国 際	○	○	○	○	
名 古 屋	○	○	○	○	
大 阪 国 際	○				
八 尾	○				
岡 山	○				
広 島	○				
高 松	○		○		
松 山	○				
高 知	○				
小 倉	○				
大 分	○				
大 村	○				
熊 本	○				
宮 崎	○	○	○		
鹿 児 島	○		○	○	
東 京					○
札 幌					○
福 岡					○
計	22	4	6	4	3

8 飛行計画及びその承認（法97条）

- (1) *IFR*により管制区又は管制圏を飛行するときは飛行計画を大臣へ通報しその承認を受けなければならない。承認を受けた飛行計画を変更しようとする場合も同様である。
- (2) 前項以外（*VFR*）でも飛行計画を大臣に通報しなければならない。
- (3) (1)、(2)項の航空機は特に運輸大臣の指示に従う場合のほか、飛行計画に従つて航行しなければならない。ただし、通信機の故障があつた場合は運輸省令（規則206条）に従うこと。

(4) 飛行計画（規則203条）

ア 内 容

- (ア) 飛行計画の通報者の氏名住所
- (イ) 航空機の国籍記号、登録記号及び無線呼出符号
- (ウ) 航空機の種類、型式機数
- (エ) 機長の氏名、住所及び航空免状の種類並びに番号
- (オ) 計器飛行方式又は有視界方式の別
- (カ) 出発地及び出発時刻
- (キ) 巡航高度及び高度
- (ク) 最初の着陸地
- (ケ) 巡航高度における真対気速度
- (コ) 使用する無線通信機器及び無線周波数
- (ク) 最初の着陸地までの予定所要飛行時間
- (セ) 代替飛行場（*IFR*のみ）
- (ソ) 持久時間で表わされた燃料搭載量
- (タ) 国際飛行の場合は搭乗する総人員、その他参考となる事項

イ 通報の方法

通報は口頭又は文書をもつてするものとする。

ウ 変更する場合

飛行計画を変更する場合は変更しようとする事項を通報する。

エ 前三項の規定にかかわらず、運輸大臣が定める特別な任務に自衛隊の使用する航空機が従事する場合は、当該飛行計画の通報の方法は大臣が定める。

→ 「運輸省と航空行政と自衛隊の業務との間の調整に関する覚書」

(5) 到達の通知（法 98 条） → （法 137 条により長官へ職権の委任）

ア 飛行計画の承認を受けた場合

イ “ を通報した場合

飛行を終わったときは遅滞なく大臣に通報しなければならない。

(6) 飛行計画の流れ

ア *VFR*（参考書 P4-29 参照）

イ *IFR*

9 航空機の安全間隔

(1) 経路

航空路

GREEN :

RED :

AMBER :

BLUE :

WHITE :

(2) 高度（巡航高度）（規則177条）

ア IFR

(ア) 高度29,000フィート以下

1,000フィート間隔

a 磁方位0～179度：

b 磁方位180～359度：

(イ) 高度29,000フィート以上

a 磁方位0度～179度：

29,000フィート + 4,000フィート倍数

b 磁方位180度～359度：

31,000フィート + 4,000フィート倍数

イ VFR

(ア) 高度29,000フィート以下

a 磁方位0度～179度：

b 磁方位180度～359度：

(イ) 高度29,000フィート以上

a 磁方位0度～179度：30,000フィート + 4,000フィートの倍数

b 磁方位180度～359度：31,000フィート + 4,000フィートの倍数

(3) 前後の距離（IFR）

ア レーダーのある空域

距離

イ レーダーのない空域

位置通報点上空での時間

(4) 進路種

ア 飛行の進路が交叉するか又は接近する場合における航空機相互間の進路種の順位（規則180条）

- ㉞
- ㉟
- ㊱
- ㊲

イ 飛行中同順位の航空機相互間にあつては、

(規則181条)

ウ 正面又はこれに近い角度で接近する飛行中の同順位の航空機相互間にあつては、

(規則182条)

エ 着陸のため最終進入の経路にある航空機及び着陸操作を行なつている航空機は、

(規則183条)

オ 着陸のため飛行場に進入している航空機相互間、

(規則184条)

カ 前方に飛行中の航空機を追越す場合

(規則185条)

キ 進路権を有する航空機は、その進路及び速度を保持しなければならない。

(規則186条)

10 職権の委任(法137条)

(1) 運輸大臣の権限を

ア 地方航空局長

イ 航空交通管制部長

に行なわせることができる。

(1項)

(2) 上記の2名は更にその1部を

ア 地方航空局の空港事務所

イ その他の機関の長に行なわせることができる。

(2項)

(3) 運輸大臣の権限に属する事項のうち次のものを防衛庁長官に委任するものとする。

(3項)

11 自衛隊機の運航

(1) 自衛隊飛行場を公共用飛行場

公共用施設の指定（法 56 条の 5 項）

- ア 大臣は公衆の利便を増進するため必要があると認めるとき、自衛隊の飛行場を公共用の施設として指定できる（民間飛行場として使用する）
- イ その場合、長官と協議しなければならない。
- ウ 長官はやむを得ない場合をのぞき公共の用に供する。
- エ 長官はこの場合特定の使用者に対して不当な差別的取扱をしてはならない。

(2) 防衛庁長官への委任事項

- ア 計器飛行方式のうち *SPECIAL VFR* を許可すること。（法 94 条の 2 の但し書）
- イ 航空交通の指示のうち指定された管制圏に係るもの。（法 96 条の 1 項）
- ウ 飛行計画及びその承認
IFR 出発機で指定された管制圏に係るもの。
- エ 飛行計画の通報
VFR 機で定められた飛行場に係るもの。（法 97 条の 2 項）
- オ 飛行場の業務に従事する者に対する指示。（法 96 条の 2 項）
- カ 到着の通報
（法 98 条）
- キ 大臣は上記の長官が行う業務の運営に関する事項を統制する。
- ク 上記の業務を実施する飛行場は（航空法施行令 7 条の 2）
別表参照
- ケ 防衛庁が行なうべき航空交通
管制業務に関し、当該業務を実施する部隊及び飛行場並びに当該部隊が実施する業務内容の告示。

飛行場	委任事項
千歳飛行場 松島 " 百里 " 小松 " 浜松 " 徳島 " 築城 " 鹿屋 " 宇都宮 " 	1 管制圏に係る法94条の2ただし書(SPECIAL VFR)、96条の1項(航空交通の指示)及び97の1項(飛行計画の承認, IFR)。航空交通の指示は千歳、小松以外では進入管制業務、飛行場管制業務、着陸誘導管制業務に限る。 2 法96条の2項(飛行場の業務に従事する者に対する指示) 3 出発する航空機に係る法97条の2項。(IFR以外の飛行計画の通報)、千歳、徳島、小松にあつては自衛隊等の航空機に限る、 4 到着した航空機に係る法98条(到着の通報)、千歳、徳島、小松にあつては自衛隊等の航空機に限る。
八戸飛行場 入間 " 下松 " 美保 " 芦屋 " 新田原 " 	1 管制圏に係る法96条1項(航空交通の指示)、飛行場管制業務及び着陸誘導管制業務に限る。 2 法96条2項。(飛行場の業務に従事する者に対する指示) 3 出発する航空機に係る法97条の2項(IFR以外の飛行計画の通報) 4 到着した航空機に係る法98条(到着の通報)。ただし、法97条2項(IFR以外)に限る。
札幌飛行場 旭川 " 大湊 " 釧路 " 釧路 " 館山 " 木更津 " 岐阜 " 静浜 " 明野 " 防府 " 小月 " 小松島 " 目達原 " 	1 管制圏に係る法94条の2ただし書(SPECIAL VFR)、釧路、小松島のみ、及び管制圏に係る法96条1項(航空交通の指示)、飛行場管制業務に限る。 2 法96条2項(飛行場の業務に従事する者に対する指示) 3 出発する航空機に係る法97条2項(IFR以外の飛行計画の通報) 4 到着した航空機に係る法98条(到着の通報)。IFR以外札幌飛行場にあつては自衛隊等の航空機に限る。
帯広空港 仙台 " 名古屋 " 八尾 " 熊本 " 	1 出発する自衛隊等の航空機に係る法97条の2項(IFR以外の飛行計画の通報)。 2 到着した自衛隊等の航空機に係る法98条(到着の通報)、IFR以外に限る。
福井空港 	1 管制圏に係る法94条の2ただし書(SPECIAL VFR) 2 96条1項航空交通の指示、進入管制業務に限る。 3 97条1項(飛行計画の承認, IFR)

(3) 飛行場付近の航行方式（規則189条）

航空機は飛行場及びその周辺において次の基準に従って航行しなければならない。

ア 基準に従わなくてもよい場合

(ア) 管制機関の指示に従う場合

(イ) 自衛隊機が自衛隊の飛行場付近及び大臣が定めた空域周辺であり、任務の遂行上これらの基準により難い特別な事情があり、かつ自衛隊以外に危険を及ぼすおそれのないとき。

イ 条文

(ア) 計器飛行による進入の方式その他当該飛行場について定められた飛行の方式に従うこと。

(イ) 計器飛行方式により離陸する場合は、飛行場における気象状態が離陸することができる最低の気象条件以上であること。

(ウ) 次に掲げる場合は計器飛行方式による着陸のための進入を継続しないこと。

㉔ 進入限界高度（計器飛行方式により降下することができる最低の高度をいう以下同じ）における気象状態（精密進入を行なう場合にあっては、RVR（滑走路視認距離をいう）の値を含む）が着陸することができる最低の気象条件未満である場合。

㉕ 進入限界高度以下の高度においては地表面または水面を引き続き視認することにより当該航空機の位置が確認できなくなつた場合。

(ニ) 他の航空機に続いて離陸しようとする場合にはその航空機が着陸して着陸帯の末端を通過する前に離陸のための滑走を始めないこと。

(ホ) 他の航空機に続いて着陸しようとする場合には、その航空機が着陸して着陸帯の外に出る前に着陸のために当該飛行場の区域内に進入しないこと。

(ハ) 離陸する他の航空機に続いて着陸しようとする場合にはその航空機が離陸して着陸帯の末端を通過する前に着陸のために当該飛行場の区域内に進入しないこと。

(ニ) 着陸する他の航空機に離陸しようとする場合には、その航空機が

着陸して着陸帯の外に出る前に離陸のための滑走を始めないこと。

12 航空機の連航に関する訓令（S 3/.6./4訓令 34号）

改正 42.8.4

(1) 総 則

自衛隊の使用する航空機の連航に関し、別に法令に定めるほかこの訓令の定めるところによる。

(2) 出 発

航空機使用者は所属航空機を出発させる場合には、当該航空機の機長（編隊長）に連航の目的、連航の概要及びその他必要な事項を示さなければならない。

(3) とり乗者

航空機使用者は幕僚長の定める種類と数の航空従事者を乗り組ませなければならない。

(4) 機 長

ア 航空機使用者は幕僚長の定めるところにより連航の目的に従つて機長を命じなければならない。

イ 機長は飛行中とり乗者を指揮し航空業務の実施について責任を有する。

(5) 燃料の携行

ア 有視界状態の場合

目的地までに要する燃料 + その10%

(20分 ≤ 10% ≤ 2時間)

イ 計器飛行を行なう場合又は計器飛行が予想される場合

目的地までの燃料 + 代替飛行場までの燃料 + それらの10%

(20分(45分) ≤ 10% ≤ 2時間)

(6) 飛行計画

ア 機長は自衛隊の飛行場から飛行する場合、航空法97条の規定により

{ IFR大臣に通報, 承認 } するときは、飛行場管理者にも通報しな
ければならない。
VFR大臣に通報

なければならない。

(7) 航空機使用者（航空機の使用及びとう乗に関する訓令，訓令2号）

ア 幕僚長

イ 付属機関の長

ウ 航空部隊等の長を指揮監督する部隊の長

エ 航空部隊等の長

航空部隊等とは航空機を装備（一時使用及び整備のための保管を含む）する部隊等をいう。

(8) とう乗する人数等

定員又は重量を超過しないこと。

(9) 射撃等の演習

機長は、訓練のため射撃，爆撃等を行なう場合には，長官が関係機関と協議のうえ指定する区域の上空で行なわなければならない。

(10) *I M C*における飛行

ア *I M C*又は*I M C*が予想される場合

イ 離陸飛行場において雲高100メートル

又は視程1600メートル以下の場合

(11) 出動の場合

防衛出動又は治安出動の場合においてこの訓練の規定により難しいときは長官は運輸大臣と協議のうえ別段の指示をする。

13 航空機の運航に関する達（S36.1.20達3号）改正40.1.10

(1) 総 則

ア 通 則

訓令に同じ

イ 法令に定めのない場合の処置

航空機の運航に関し法令又はこの達に定めのない事項については、

(ウ)

(イ) を考慮して処置しなければならない。

(2) 飛行計画

ア 海上自衛隊の飛行場から出発する場合

(ア)

(イ)

イ 海上自衛隊以外の飛行場から出発する場合

(ア)

(イ)

(3) 飛行承認を与える権限の委任

航空基地部隊の長は次の者に飛行承認を与える権限を委任することができる。

ア 指揮下の連航長

イ 飛行承認を与える能力を有すると認められる指揮下の幹部自衛官

(4) 航空機の連航

ア 機長の指名

()は連航の目的を達成するため()と認められる()を機長に命ずるものとする。

イ とう乗者数の制限

任務遂行のため特にやむを得ない場合のほか

ウ チェックオフリスト

エ 片舷飛行時の高度

訓練又は試飛行のため片舷飛行を行なう場合の高度

オ 緊急事態

(ア) 緊急事態に対する処置標準の表示

(イ) 救命胴衣の着用

(ウ) 救命浮舟の装備

(エ) ヘルメットの着用

カ 酸素の使用

(ア) 高度 3000 メートル以上では酸素を使用するものとする。

ただし、3000～3600 メートルまで、3 時間以内、特別の事情がある場合は使用しないことができる。

(イ) 夜間 1500 メートル～3000 メートル未満

キ 最低最上高度

機長は、有視界飛行方式によつて飛行する場合には、離着陸、気象状態のためやむを得ないとき、運航の目的達成のため必要がある場合を除き

(ア) 人又は家屋の密集した上空

(イ) 上記以外の地域の上空

ク 最低気象条件未満の場合の計器進入

ケ 最低気象条件未満の場合の離陸

(ア) 任務遂行のため特に必要な場合で

(イ) 管制塔の許可を得た場合

(ウ) この場合飛行場の気象状態が雲高 100 メートル未満又は地上視程 1.6 km 未満のときは

コ 局地飛行

(ア) 局地飛行とは、局地飛行空域内で行なう飛行で、当該局地飛行空域外の飛行場で陸着陸を行なわない飛行。

(イ) 局地飛行空域の指定

幕僚長に上申する。

- a 飛行場から280 km以内の空域であること。
- b 防空識別上又は航空管制上不具合がないこと。
- c 飛行安全

サ 出勤の場合

14 防空識別圏内の飛行方式

(1) 防空識別圏：ADIZ

ア 目的

イ 日本におけるADIZ

(参考書P4-43参照)

(2) 法的根拠

ア 国内法的には防空識別圏内の飛行に関する法的根拠はない。

イ

ウ 34.7航空路管制業務の日本政府への移管

→ 「航空交通管制に関する取極第3付属書」

エ

防空識別圏における飛行要領に関する訓令を次のように定める。

昭和44年8月29日

防衛庁長官 有田喜一

防空識別圏における飛行要領に関する訓令

(目的)

第1条 この訓令は、防空識別圏における自衛隊の使用する航空機の飛行要領を定めることにより、わが国の周辺を飛行する航空機の識別を容易にし、もつて自衛隊法(昭和29年法律第165号)第84条に規定する領空侵犯に対する措置の有効な実施に資することを目的とする。

(防空識別圏の範囲)

第2条 防空識別圏は、次項の外側線によつて囲まれる空域から第3項の内側線(第4項の規定により変更されたときは、変更後の内側線)によつて囲まれる空域を除いた空域とする。

2 外側線は、次の(1)から(7)までの地点を順次直線(18の地点と19の地点との間及び19の地点と20の地点との間については、北海道本島の海岸線から海上3海里の線)によつて結ぶ線とする。

- (1) 北緯45度45分 東経138度45分
- (2) 北緯40度40分 東経133度
- (3) 北緯37度17分 東経133度
- (4) 北緯36度 東経130度30分
- (5) 北緯35度13分 東経129度40分
- (6) 北緯33度 東経127度
- (7) 北緯33度 東経125度

HP『海軍砲術学校』公開資料

- (8) 北緯 30度 東経 125度
- (9) 北緯 30度 東経 135度
- (10) 北緯 31度 40分 東経 140度 21分
- (11) 北緯 33度 10分 東経 143度 14分
- (12) 北緯 35度 13分 東経 144度 21分
- (13) 北緯 40度 13分 東経 144度 55分
- (14) 北緯 42度 47分 東経 146度 23分
- (15) 北緯 43度 16分 東経 145度 44分
- (16) 北緯 43度 20分 東経 145度 52分
- (17) 北緯 43度 23分 1秒 東経 145度 50分 3秒
- (18) 北緯 43度 26分 東経 145度 48分 80秒
- (19) 北緯 43度 24分 東経 145度 35分
- (20) 北緯 43度 30分 東経 145度 22分
- (21) 北緯 44度 3分 東経 145度 19分
- (22) 北緯 44度 26分 東経 145度 45分
- (23) 北緯 45度 45分 東経 145度 45分
- (24) 北緯 45度 45分 東経 138度 45分

3 内側線は、次の(1)から(13)までの地点を順次直線によつて結ぶ線とする。

- (1) 北緯 44度 東経 141度
- (2) 北緯 43度 東経 139度 35分
- (3) 北緯 39度 20分 東経 139度 30分
- (4) 北緯 38度 28分 東経 139度
- (5) 北緯 36度 東経 135度
- (6) 北緯 35度 50分 東経 133度
- (7) 北緯 34度 東経 130度
- (8) 北緯 32度 40分 東経 128度 30分
- (9) 北緯 30度 15分 東経 130度
- (10) 北緯 30度 15分 東経 131度
- (11) 北緯 33度 東経 134度
- (12) 北緯 33度 東経 136度
- (13) 北緯 35度 東経 141度

HP『海軍砲術学校』公開資料

Q4 北緯 39 度 20 分 東経 142 度 30 分

Q5 北緯 41 度 東経 142 度 30 分

Q6 北緯 42 度 20 分 東経 144 度

Q7 北緯 43 度 東経 144 度

Q8 北緯 44 度 東経 143 度

Q9 北緯 44 度 東経 141 度

4 航空幕僚長は、事態が緊迫し、必要があると認める場合には、防衛庁長官の承認を得て、臨時に前項の内側線を変更して防空識別圏を拡大することができる。

(飛行計画の通報の際の通報)

第 3 条 機長は、次の各号に該当する場合には、飛行計画を通報する際、それぞれ当該各号に掲げる事項を、適当な方法で、防空管制群又は警戒群に対して通報しなければならない。

- (1) 有視界飛行方式により防空識別圏を飛行する場合 その旨
- (2) 防空識別圏に外側線側から進入する場合 防空識別圏への予定進入地点及び予定進入時刻又は離陸後進入までの所要時間
- (3) 次条第 1 項各号に該当する場合において、当該航空機に無線による通信の設備又は配員が欠けているか又はこれが十分でないため同項の通報をするための無線による通信をすることができないとき その旨

(飛行中の通報)

第 4 条 機長は、次の各号に該当する場合には、それぞれ当該各号に定めるところにより当該各号に掲げる事項を、適当な方法で、防空管制群又は警戒群に対して通報しなければならない。

- (1) 防空識別圏を飛行する場合 (計器飛行方式により管制空域を特定経路の指定を受けて飛行する場合を除く。) 防空識別圏の飛行の開始後 30 分以内及びその後少なくとも 30 分ごとに、現在の位置及び予定位置
- (2) 航空路を飛行して防空識別圏に外側線側から進入しようとする場合 防空識別圏に進入直前の位置通報点において、防空識別圏への予定進入時刻

(3) 航空路外を飛行して防空識別圏に外側線側から進入しようとする場合

防空識別圏に進入しようとする 30 分前から 15 分前までの間において、防空識別圏への予定進入時刻、予定進入地点及び予定進入高度

(4) 防空識別圏に外側線側から進入した後航空路外を日本本土へ向けて飛行する場合 日本本土の海岸線から海上 100 海里の地点において、その位置

2 前項の規定は、同項各号に該当する場合において、当該航空機に無線による通信の設備又は配員が欠けているか又はこれが十分でないため同項の通報をするための無線による通信をすることができないときは、適用しない。

(通報の訂正)

第 5 条 機長は、次の各号に該当する場合には、その旨を、遅滞なく、適当な方法で、防空管制群又は警戒群に対して通報しなければならない。

(1) 前条第 1 項第 2 号又は第 3 号の規定により通報した予定進入時刻と前後 5 分以上異なつた時刻において防空識別圏に進入することが明らかとなつた場合

(2) 前条第 1 項第 3 号の規定により通報した予定進入地点から 20 海里以上離れた地点において防空識別圏に進入することが明らかとなつた場合

(特別の飛行の場合の特例)

第 6 条 前 2 条の規定は、特別の任務又は教育訓練のため一定の期間、防空識別圏の一定の空域を飛行する場合において、自衛隊における航空機の使用及びとう乗に関する訓令（昭和 36 年防衛庁訓令第 2 号）第 2 条第 7 号に規定する航空機使用者が航空総隊司令官又はその指定する者と必要な協議を行なつたときは、適用しない。この場合において、機長は、当該協議に基づいて行なう航空機使用者の指示に従わなければならない。

附 則

この訓令は、昭和 44 年 9 月 1 日から施行する。

■ 航 空 救 難

1 防衛庁における航空救難

(1) 目的

- ア
- イ

(2) 航空救難業務の範囲

緊急事態にある自衛隊航空機の乗員の救難に係る下記の業務

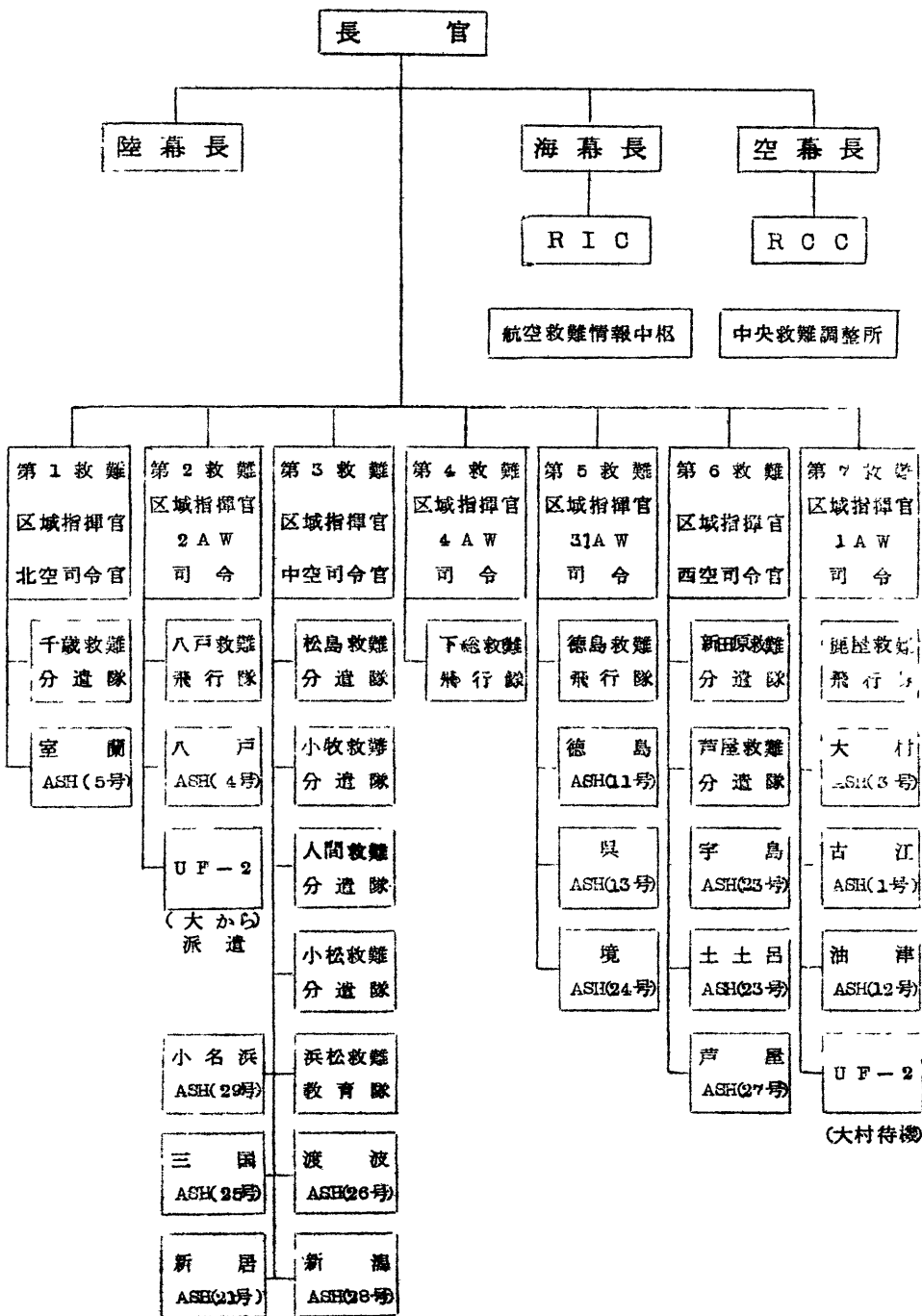
- ア
- イ
- ウ
- エ

(注) 自衛隊以外の航空機については災害派遣として処理、サルベージ業務は航空救難に含まれない。

(3) 航空救難関係法規

- ア 航空救難に関する法規
- イ 海上自衛隊の航空救難に関する達
- ウ 航空自衛隊の航空救難に関する達
- エ 陸上自衛隊の航空救難に関する達
- オ 陸上自衛隊・海上自衛隊および航空自衛隊の航空救難に関する協定
- カ 航空救難業務の実施におけるFSラインの使用要領等に関する通達
- キ 救難連絡員の勤務要領
- ク 海上自衛隊と海上保安庁との電気通信の協力に関する基本協定
- ケ 航空機の捜索救難に関する暫定組織
- コ 国際民間航空条約第12付属書
- サ 航空交通管制に関する取決第2付属書

(4) 自衛隊の航空救難組織（専任部隊）



(5) 救難区域及び区域指揮官 (参考書 P4-50 参照)

日本全土および沿岸海域を十つの救難区域に分け、それぞれの救難区域に当該区域内の航空救難の統括者として区域指揮官がおかれている。

区域指揮官

- ・ 海上自衛隊および航空自衛隊の部隊の長
- ・ 海幕長または空幕長の上申に基いて長官が定める。

(6) 専任部隊

海自：救難飛行隊 高速型特務艇

空自：救難航空隊

航空救難を主任務とする

(7) 非専任部隊

専任部隊以外の自衛隊の部隊または機関

区域指揮官

地区指揮官

所在部隊の長

} の協力依頼に対し応ずる義務

(8) 所在部隊の長

要航空救難事故現場にある部隊又は機関の長
任務

ア

イ

ウ

(9) 区域指揮官の権限

ア 救難計画の作成

イ 担当区域内において当該区域の専任部隊の指揮ならびに非専任部隊に対する協力依頼

ウ 非専任部隊および所在部隊の航空救難行動に關し、必要な調整

エ 所在部隊の長との協議により権限の一部または全部の委任

オ 他の区域指揮官を通じてその指揮下にある専任部隊に協力依頼

カ 緊急の場合は、直接非専任部隊に協力依頼

キ 遭難現場との距離または通信等の状況によつて、通信指揮および救難実施能力、現場の情勢等考慮して現地調整官を定める。

10 区域指揮官の指定

ア 要救難事故が2以上の救難区域にまたがる場合

(ア) 要救難事故の推定位置が局限される場合は、先任の区域指揮官

(イ) 要救難事故の推定位置が局限できない場合

- ・ 最後の位置通報を行なつた地点を含む当該区域指揮官
- ・ 位置通報が出発以後ない場合は出発地の区域指揮官

イ 要救難事故が海空両自衛隊の救難区域にまたがる場合

(ア) 推定位置が局限される場合で、海上の救難区域においてまたがる場合は、海自の区域指揮官、陸上の救難区域においてまたがる場合は空自の区域指揮官

(イ) 推定位置が局限できない場合

ア項に同じ

11 中央救難調整態勢

組 織

海自：航空救難情報中枢（R I C）

救難連絡員

空自：中央救難調整所（R C C）

ともに空自入間基地に設置され相互に緊密連絡

業 務

救難通信系

R I Cの業務はすべて有線電話による。

(F S C・A F Cライン
海上保安庁 警察庁 航空局は専用線)

(12) 要救難事故と処理基準の概要

区分	遭難の状況	救難活動の基準
不 確 実 段 階	<ol style="list-style-type: none"> 1 航空機の位置通報が30分遅れたとき（Jesは15分） 2 航空機が到着予定時刻から30分過ぎても目的地に到着せず、何等の通信連絡もない場合。 3 航空機の到着予定時刻から1時間以内に出発地でその着報を受けないとき。 	<ol style="list-style-type: none"> 1 RICは情報を記録評価するとともに拡大通信捜索の準備をする。 また必要と認めるときは、第1次通信捜索と同時に拡大通信捜索を開始する。 2 ACC、FSCによつて第1次通信捜索が開始されているかを確認する。 3 区域指揮官はRICの連絡情報により通信捜索に協力する。
警 戒 段 階	<ol style="list-style-type: none"> 1 第1次通信捜索が不成功で、ACC、FSCから遅延機の通報を受けた場合。 2 航空機が着陸許可を受けたが、予定着陸時刻から5分以内に着陸せず、通信がと絶した場合。 3 航空機の航行性能が悪化したか、不時着のおそれがある程度ない情報を受けた場合。 	<ol style="list-style-type: none"> 1 RICは、ACC、FSCの第1次通信捜索の完了を確認するとともに拡大通信捜索を開始し、遭難段階に移行し得る態勢を確保する。 2 区域指揮官は担当区域の拡大通信捜索を強化し、必要に応じ航空救難行動の準備を専任部隊（非専任部隊）に発令（依頼）する。 （状況により第1待機とする）
遭 難 段 階	<ol style="list-style-type: none"> 1 拡大通信捜索により、情報が得られず、当該航空機が遭難している見込がある場合。 2 とう載燃料が滴濁したか、又は、安全に着陸することがないと判断される場合。 3 航空機の航行性能が不時着陸（水）のおそれがある程度悪化したことを示す情報を受けた場合。 4 航空機が不時着陸（水）を行なおうとしているか、又はすでに不時着陸（水）を行なつた情報を受けた場合。 5 搭乗員が航空機を放棄したか、又は放棄しようとしている情報をうけた場合、もしくは、それが確実である場合。 6 緊急IFFをいずれかの局が受信した場合。 	<ol style="list-style-type: none"> 1 RICは情報の入手評価につとめ、事故機の位置を確かめ、捜索区域を検討するとともに、RCC、FSCと密接に連絡して捜索機の発進の支援ならびに担当区域指揮官の行なう救難業務を支援調整する。 2 担当の区域指揮官は、航空救難を発動し、専任部隊の指揮、非専任部隊の協力依頼又は、隣接区域指揮官の協力（依頼）により全力を挙げて捜索救難を行なう。

(13) 航空救難の終結又は中止

ア 終 結

(ア)

(イ)

イ 中 止

(14) 報 告

ア 専任部隊状況報告

専任部隊の可動状況に変化を生じた場合

(ア) 区域指揮官 → 海幕長に報告

(イ) 区域指揮官 → R I C, 隣接区域指揮官に通報

イ 航空救難実施中の行動状況報告

(ア) 緊急事項はその都度

(イ) 作業終了後は規定様式により

区域指揮官 → 海幕長に報告

ウ 航空救難終結又は中止時の報告

区域指揮官等の行なり報告には次の事項を含む。

(ア) 航空救難の推移

(イ) 航空救難終結又は中止の事由及び日時

(ウ) その他必要と認める事項

エ 航空救難終結後の報告

航空救難詳報を作成し区域指揮官が幕僚長に提出する。

2 航空救難（運輸省）

(1) 根 拠

ア 国際民間航空条約第12付属書

イ 航空機の捜索救難に関する協定（1965・3・18）

国際民間航空条約第12付属書に準拠して、東京捜索救難区における航空機の捜索救難を迅速かつ適確に実施するための手続等を定めている。

(2) 空 域

東京捜索救難区

日本政府が航空救難に関して責任を有する空域

(3) 救難調整本部

ア 運輸省東京航空事務所におく

イ 捜索救難を行なうべき区域の位置等により必要があるときは、その都府航空局長が指定する空港事務所にその業務を行なわせることができる。

(ア)

(イ)

(ウ)

(エ)

ウ 業 務

捜索救難に従事する航空機の能率的で安全な飛行が他の航空機によつて阻害されないよう措置する。

(4) 救難機関

ア 運輸省

イ 海上保安庁

ウ 警察庁

エ 防衛庁