制定日　令和〇年〇月〇日
（令和８年４月１日適用予定）

松山空港撤去計画

目　次

第１章　総則
第２章　航行不能航空機発生への備え
第３章　航行不能航空機発生時の初動
第４章　撤去作業の準備
第５章　撤去作業に係る調整
第６章　撤去実施計画の作成
第７章　撤去作業の完了後

第１章　総則

１．目的

本計画は、航空機が松山空港の航空機移動区域又はその付近において航行不能となった場合に当該機の撤去作業を行うための手順等の詳細を定めるものである。

２．本計画の位置づけ

撤去作業調整者は、運航者又は所有者（以下、「運航者等」という。）から提出された運航者撤去作業計画を考慮した上で、本計画に基づき、運航者等の代表、航空事故調査官、石油取扱会社、重機の契約会社、その他の撤去作業関係者と撤去作業に係る事項について調整を行い、空港全体としての具体的な実施計画（撤去実施計画）の作成を行う。

そのため、本計画は、撤去実施計画の作成において基礎となる汎用的な計画であり、撤去活動の方向性、方針及び留意点などを示すものである。また、参考として、撤去活動の流れを別添１に示す。

３．定義

（１）「航行不能航空機」とは、航空機移動区域又はその付近において航行不能となった航空機をいう。（例：自走による移動ができない航空機や自走できる状態であってもパイロットが急病等の事情により航空機を自走させる能力を喪失した状態の航空機。）

（２）「航行不能航空機の撤去」とは、航行不能航空機の状態に応じて、以下のとおり分類する撤去作業をいう。

ａ．航空機移動作業（デボッグ： Aircraft debogging）

航空機の損傷が比較的軽微である場合又は損傷が全くない状態で、滑走路又は誘導路等　で航空機が動けなくなった状態や滑走路又は誘導路等から航空機が逸脱した状態における航空機の移動作業。（例：滑走路上等でのフラットタイヤ、オイル漏れ、ステアリングロック、計器故障、パイロットの急病等の原因で航行不能となり、現場での整備等により牽引作業で撤去可能なものや、滑走路等から逸脱した状態から敷き鉄板等を使用することにより撤去が可能なもの。）

ｂ．航空機回収作業（リカバリー：Aircraft recovery）

航空機の損傷等により、牽引車及び牽引バーの使用による移動ができない状態における航空機の回収作業。（例：航空機の脚の損傷等により一部胴体が地面に接触している場合などクレーン作業を要するものや、航空事故等により機体が損壊し通常の牽引による対処が不可能であるが、機体の一部が再利用可能なもの。）

ｃ．航空機機体撤去作業（サルベージ：Aircraft salvage）

航空事故等により航空機が重大な損傷を受け、機体が全損したとみなされる状態における航空機の撤去作業。（例：航空機がクラッシュ又は火災等により保険会社が全損と判断するか、明らかに全損とみなされることが想定されるもの。）

（４）「撤去作業調整者」とは、航行不能航空機の撤去のための運航者等及び関係機関等との総合的な調整を行うための調整者をいう。なお、撤去作業調整者として、松山空港事務所先任航空管制運航情報官が指名されている。

（５）「運航者撤去作業計画」とは、航空機の型式に応じて、運航者等が航行不能航空機を撤去するための準備及び撤去作業に係る具体的計画をいう。

（６）「撤去責任者」とは、運航者等が指名する航空機を撤去するために必要な技術上、経済上の決定を行うことのできる責任者をいう。

（７）「現場作業責任者」とは、撤去責任者の元で、航行不能航空機事案の現場において、実際の撤去作業の調整、指示を行う責任者をいう。

４．撤去作業の実施者

（１）航行不能航空機の撤去作業は、原則として当該機の運航者等が実施する。ただし、当該運航者等にその能力がない場合は、当該運航者等から同意（事前の同意書提出又は口頭による同意確認）を得た上で大阪航空局松山空港事務所（以下、「空港事務所」という。）が撤去作業又は支援を行う。

（２）運航者等が航行不能航空機の撤去の見通しを立てるまでに相当の時間を要する場合又は同意が得られていない場合であっても、状況を総合的に考慮し、当該航空機が空港の運用に甚大な影響を及ぼすと判断されるときは、空港事務所が当該機を空港の運用に影響が発生しない場所まで移動、若しくは撤去させること又は当該航行不能航空機の撤去に関する支援を行う。

５．松山空港事務所の役割

撤去活動を空港全体の活動と位置づけ撤去活動全体をマネジメントし、空港運用の早期再開を目指す。また、上記４．に規定された場合において撤去作業を行うとともに、撤去活動を円滑に進めるため、空港事務所の所掌範囲において、撤去の支援を行う。

６．費用の負担

撤去等に関連して生じた全ての費用（空港事務所が行った撤去作業費用、撤去に使用した資機材等の使用により生じた費用(機材借上賃、機材損料、役務費、運搬費等を含む)、撤去した航空機を保管（借り置き）する土地や施設の使用料、空港機能に損害を生じた場合の現状復帰に係る経費等を含む）は運航者等が負担する。

第２章　航行不能航空機発生への備え

１．撤去責任者等の一覧表又はリストの作成及び管理

（１）空港事務所は、以下のとおり一覧表又はリスト等を作成し、管理する。

ａ．松山空港に就航する運航者等の撤去責任者の一覧表を「撤去責任者一覧」（様式１）により作成し、管理する。

ｂ．撤去作業関係者の一覧表及び航行不能航空機の撤去作業に動員可能な要員リストを「撤去作業関係者一覧及び要員リスト」（様式２）により作成し、管理する。

ｃ．航行不能航空機の撤去作業に利用できる資機材等のリストを「撤去資機材リスト」（様式３－１、様式３－２及び様式３－３）により作成し、管理する。

（２）空港事務所は、毎年４月に前号で作成した一覧表及びリストの記載内容について有効性を確認する。

（３）撤去責任者、撤去作業関係者又は機材提供可能者は、前々号で作成した一覧表及びリストの記載内容に変更が生じた場合、空港事務所に対して変更内容を通知する。

２．撤去資機材の空港までの搬入経路

（１）松山空港への主要アクセス道路として次の４つの経路が想定される。いずれも国道と接続する幹線道路であり、送電線などの高さ制限や道路の幅員などについて懸念点はない。

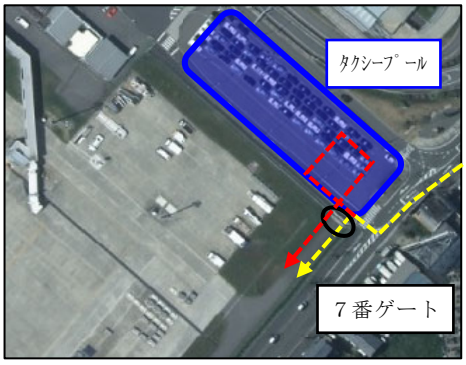
道路番号	名称	接続道路
県道22号	伊予松山港線	国道437号線に接続
県道18号	松山空港線（通称：新空港通り）	国道196号線に接続
県道18号	松山空港線（通称：空港通り）	国道196号線に接続
国道56号	松山外環状道路空港線	国道33号線に接続

（２）前号の道路から接続する空港周回道路に横断ルーフ及び道路標識（門型）が設置されているが、いずれも設置高は法令に規定される「車両用の横型灯器の高さの基準」（道路面から５ｍ以上の高さ）を満たしている。

（３）松山空港制限区域（以下、「制限区域」という。）への入場には７番ゲート又は１０番ゲートを使用する。なお、搬入にあたり次の事項に留意すること。

ａ．７番ゲート

接続道路から当該ゲートに直接入場ができない可能性がある。この場合、タクシープールにて方向転換を行う必要があるが、方向転換に必要な範囲を確保するにあたり、愛媛県ハイヤータクシー協会及び愛媛県個人タクシー協同組合に対し車両の移動等を依頼すること。

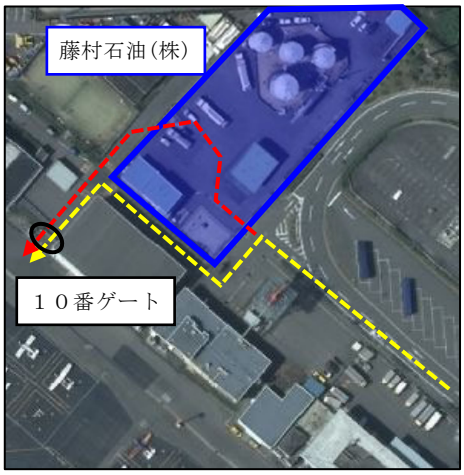


「出典：国土地理院撮影の空中写真」

経路（黄）：接続道路から直接入場
経路（赤）：タクシープールにて方向転換

ｂ．１０番ゲート

周回道路から当該ゲートに続く経路の角を曲がれない可能性がある。その場合、藤村石油株式会社（以下、「藤村石油」という。）の敷地内を通行する必要がある。藤村石油の敷地を通行するにあたり、当該社から許可を得ること。

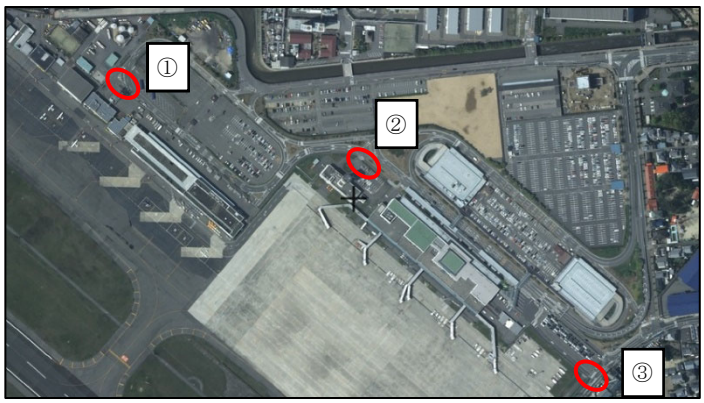


「出典：国土地理院撮影の空中写真」

経路（黄）：通常経路
経路（赤）：藤村石油敷地内を通行

ｃ．機材搬入者との合流地点

機材搬入者が７番ゲート及び１０番ゲートの場所を把握していないことが想定されるため、必要に応じて、ゲート案内者と機材搬入者が合流する地点を設定する。合流地点において、機材搬入車両が一時的に停車する場合は停車場所を標示するもの（三角コーン等）を設置すること。



【合流地点例】
①藤村石油門扉前
②庁舎前周回道路
③タクシープール入口

「出典：国土地理院撮影の空中写真」

３．ＩＡＴＰ航空機リカバリーキットの手配方法

（１）ＩＡＴＰ航空機リカバリーキット

ＩＡＴＰ（International Airlines Technical Pool）は、全世界の加盟航空会社間で航空機部品等調達の相互支援を行うための協定である。

本協定により、加盟航空会社が航空機の撤去作業に必要な特殊機材等を短時間で調達できるよう、地理的条件を考慮した世界各地の空港に航空機リカバリーキットが配備されている

日本においては成田国際空港に配備がされており、日本航空株式会社が管理している。

なお、ＩＡＴＰ未加盟航空会社にあっても有償にて航空機リカバリーキットを使用することができる。（連絡先：JAL STATION CONTROLLER 0476-34-3401）

（２）松山空港におけるＩＡＴＰ加盟航空会社

松山空港に就航する航空会社のうちＩＡＴＰ加盟航空会社は以下のとおりである。

ａ．全日本空輸株式会社
ｂ．日本航空株式会社
ｃ．エバー航空
ｄ．株式会社チェジュ航空
ｅ．中国東方航空

（３）搬送方法

ａ．成田国際空港から空路により搬送する。空輸に使用する機材はBoeing767クラス以上になることが想定される。
ｂ．松山空港を使用することができない場合、近隣空港（高知空港(約156km)、高松空港(約162km)、広島空港(約167km)）まで空輸し、松山空港へ陸送する。
ｃ．陸路を伴う搬送経路の選定にあっては、距離、所要時間及び輸送担当者の準備時間などを総合的に勘案して決定する。
ｄ．搬送経路のうち空路は日本航空株式会社が担当するが、陸路は別途担当者を選定する必要がある。

（４）大きさ、重量等

ａ．ＩＡＴＰ ＥＱＵＩＰＭＥＮＴ

（ａ）ＡＩＲＢＡＧ／２９ＴＯＮ

・容積：約31㎥、重量：約5,600キログラム、コンテナ数：17個

・面積（コンテナを積み上げない場合）：約33㎡（Ｍｉｎ）

（ｂ）ＡＩＲＢＡＧ／４０ＴＯＮ

・容積：約13㎥、重量：約2,700キログラム、コンテナ数：11個

・面積（コンテナを積み上げない場合）：約18㎡（Ｍｉｎ）

（ｃ）ＪＡＣＫ／８０ＴＯＮ

・容積：約8㎥、　重量：約4,350キログラム、コンテナ数：5個

・面積（コンテナを積み上げない場合）：約7㎡（Ｍｉｎ）

（ｄ）ＡＩＲＣＯＭＰ

・容積：約6㎥、重量：約1,000キログラム、コンテナ数：2個

・面積（コンテナを積み上げない場合）：約4㎡（Ｍｉｎ）

（ｅ）ＴＥＴＨＥＲＩＮＧ

・容積：約7㎥、重量：約4.050キログラム、コンテナ数：5個

・面積（コンテナを積み上げない場合）：約8㎡（Ｍｉｎ）

ｂ．ＪＡＬ ＯＲＩＧＩＮＡＬ ＥＱＵＩＰＵＭＥＮＴ

（ａ）ＳＬＩＮＧ

・容積：約4㎥、重量：約1,300キログラム、コンテナ数：2個

・面積（コンテナを積み上げない場合）：約4㎡（Ｍｉｎ）

（ｂ）ＤＯＬＬＹ

・容積：約21㎥、重量：約7,850キログラム、コンテナ数：9個

・面積（コンテナを積み上げない場合）：約31㎡（Ｍｉｎ）

（ｃ）ＥＮＧ ＣＵＴＴＥＲ

・容積：約1㎥、重量：約180キログラム、コンテナ数：6個

・面積（コンテナを積み上げない場合）：約2㎡（Ｍｉｎ）

（５）保管場所

原則として、使用前後の保管場所はエプロンとする。悪天候が予想される場合、防水シートなどを使用して保護する必要がある。

（６）取扱者

当該キットの専門取扱者は存在しないが、誰でも取り扱うことができるものではない。　そのため、日本航空株式会社に対し、取り扱いができる者（成田国際空港又は羽田空港駐在者を想定）の派遣を要請することが想定される。

４．飛行場を通常使用する航空機の機体の撤去に関する方法

（１）飛行機（最大離陸重量5.7トンを超えるもの）

ア　牽引による撤去を最優先の方法とする。

イ　航行不能場所の路面状態（軟弱な路面等）を理由に牽引ができない場合、良好な路面（舗装面）までクレーンにて吊り上げて移動し、もしくは、路面を整地又は鋼板(敷板)などで整備し、牽引にて撤去する。

ウ　牽引による撤去ができない場合、クレーンにて吊り上げて運搬車両等に載せ撤去する。

（２）飛行機（最大離陸重量5.7トン未満のもの）

ア　牽引、手押しによる撤去を最優先の方法とする。

（ア）フラットタイヤ又は車輪が損傷している場合であっても、脚に損傷がない、又は損傷の程度が軽く機体を支持できている場合、台車（プレーンスケート、小型飛行機用車輪台車及びパレットドーリーなど）を使用した牽引又は手押しによる撤去を検討すること。この場合、台車の耐荷重に留意する必要がある。なお、プレーンスケートの耐荷重15,000ポンド（6.8トン）であり、最大使用可能機種はホンダジェットである。

（イ）台車を使用する場合の航空機の持ち上げ方法

a　フォークリフトによる持ち上げ

機体前方からアプローチしツメを機体下部に差込み持ち上げ、台車を挿入する。

b　クレーンによる持ち上げ

スリングを機体下部に通し持ち上げ、台車を挿入する。

c　ジャッキアップ

ジャッキポイントは車軸等の堅固な部分とし、当て木をして脚をジャッキアップし、台車を挿入する。ジャッキが沈下しないよう鋼板(敷板)等にて地盤を補強しなければならない。

d　人力による持ち上げ

迅速な撤去に有効な手段であるが、相当数の作業者を動員する必要がある。安全面を確保できない場合は行わない。

（ウ）撤去例

a　ノーズギアの車輪が損傷しているが脚で機体を支持できている場合

プレーンスケートにノーズギアを載せ、牽引又は手押しにて撤去する。

b　ランディングギアの車輪が損傷しているが脚で機体を支持できている場合

プレーンスケートにランディングギアを載せ、牽引又は手押しにて撤去する。

c　ノーズギアが損傷している場合

パレットーリーなどに機首部分を載せ牽引にて撤去する。

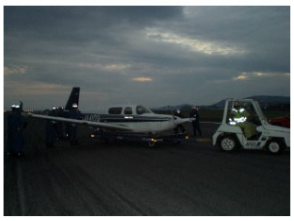
a 例

b 例

c 例

イ　牽引及び手押しによる撤去ができない場合、クレーンにて吊り上げて運搬車両に積載し撤去する。運搬車両は、トラックやトレーラーのみならず、ＧＳＥ（パレットドーリー、コンテナドーリーなど）の活用が考えられる。ＧＳＥの使用にあっては、緩衝材（マットなど）によるＧＳＥの保護、ロープなどによる機体の繋縛を行う。

ﾕﾆｯｸ車の例



ﾊﾟﾚｯﾄﾄﾞｰﾘｰの例

（３）回転翼機

ア　牽引（スキッド脚の場合は牽引器具を使用）による撤去を最優先の方法とする。

イ　牽引ができない場合、クレーンにて吊り上げて運搬車両に積載し撤去する。

（ア）運搬車両としてトラックやトレーラーのみならず、ＧＳＥ（パレットドーリーなど）の活用が考えられる。ＧＳＥの使用にあっては、緩衝材（マットなど）によるＧＳＥの保護、ロープなどによる機体の繋縛を行う。

（４）クレーン使用時の留意事項

ア　クレーンの配置場所（クレーンと航空機との距離）とクレーンの定格総荷重表から手配するクレーンの規模を決定する。クレーンと航空機との距離が近ければ近いほど吊り上げ可能荷重が大きくなるが、その反面、航空機を吊り上げた状態で旋回ができない、又は運搬車両に積載できない不具合が生じる可能性がある。特に手配が比較的容易なクレーン付きトラック（通称：ユニック車）を使用する場合は注意が必要である。

イ　航空機のサイズが大きいほど特殊なスリングを必要とする可能性が高くなる。そのため、当該航空機の最大離陸重量及び胴体直径などを確認し、対応するスリングを手配する。

ウ　スリングを適切な位置に通すために、機体を持ち上げた状態を保つ作業（浮かした状態を保つために台座を挿入することもある）を伴うケースが多い。そのため、複数のスリングを手配する。

エ　アウトリガーが沈下しないよう、鋼板(敷板)などによる地盤の補強が必要になる。また、鋼板(敷板)などを複数敷設する場合は隙間がないようにする。

オ　使用するクレーンに対応したクレーン運転免許保有者（運転技能講習修了者、運転特別教育修了者を含む）及び玉掛け技能講習修了者による作業を必須とする。

（５）次に掲げる事項の検討にあっては、空港運用業務指針 第９章 別添２を参考にすること。

ア　具体的撤去例等

イ　典型的な移動のための地面整備

ウ　機種が下がった姿勢からの移動クレーンによる機種の持ち上げ方法

エ　移動クレーンによる航空機全体の持ち上げ方法

オ　昇降機（エアバック）等の典型的な配置

カ　エアバックまたはジャッキ用の土台

（６）松山空港事務所による撤去実施計画
前号までの方針を踏まえ、松山空港事務所による撤去実施計画は別添２のとおりとする。

５．撤去航空機の置場
（１）小型機（コードＣ以下）
スポット７、Ｖ１又はＶ２を候補地とする。
（２）大型機（コードＤ以上）
スポット６を候補地とする。

６．近隣石油取扱会社
航空機からの燃料の抜き取り、貯蔵及び処分が可能な近隣石油会社として、藤村石油株式会社航空部空港営業所が空港に隣接して存在している。

（１）所在地：松山市南吉田町 松山空港内
（２）連絡先：089-972-1319
（３）対応量：約1,000～1,200リットル
（約260～310 USガロン、約1,600～2,000ポンド、ドラム缶5～6本分）
（４）その他：廃油等の種類によって消防署の許可が必要な場合がある。また、藤村石油が取扱うことが可能な数量以上の取扱いが必要となる場合は藤村石油を通じて取扱い可能な会社を探す。

【参　考】
平成27年に広島空港にて発生した航行不能航空機（A320-200）から抜き取った燃料の量は約12,000ポンド（ドラム缶36本分）であった。

７．制限区域への立入管理
（１）撤去作業に従事する人及び車両の制限区域への立入りは、制限区域出入口ゲートにおける身分確認及び記録による管理（以下、「入退場管理」という。）を行うことで警備の強化を図る。

（２）前号の入退場管理は、「松山空港制限区域安全管理規程」第 90 条（緊急活動による立入承認等）を適用する場合に行う。なお、「松山空港緊急時対応計画」及び「松山空港消火救難隊業務要領」に基づきゲートの管理及び警備が行われている場合は入退場管理と同等の管理が行われているため、それに従い入退場を行う。

（３）入退場管理の方法
ａ．人員の配置
（ａ）入退場管理を適切に行うため、次の場所に人員を配置する。
ア．機材搬入ゲート（入退場記録者、ゲート開閉者）
イ．撤去作業場所（撤去作業場所での引率者）
（ｂ）撤去搬入者を撤去作業場所まで円滑に誘導するため、次の場所に人員を配置する。
ア．機材搬入者との合流地点（機材搬入ゲートまでの案内者）
イ．機材搬入ゲート（撤去作業場所までの先導者）

ｂ．制限区域立入承認証等の交付

（ａ）制限区域立入承認証としてビジター腕章を交付する。

（ｂ）車両使用承認証の交付は行わない。

ｃ．入退場の記録

入退記録者は「入退場記録」（様式４－１及び様式４－２）を使用して、人及び車両の入退場管理を行う。

第３章　航行不能航空機発生時の初動

１．航行不能航空機等の状態確認（初動確認）

空港事務所は、以下の事項に留意しつつ、航行不能航空機の状態（機体の位置等）及び空港施設等の被害状況を確認する。

（１）　人命を最優先として行動すること。負傷者がいる場合は必要に応じて救助を要請すること。

（２）火災が発生している又はその可能性がある場合は空港消防に出動を要請する。また、安全が確認できるまで当該航空機に近づかないこと。

（３）航空燃料などが流出している場合又はその可能性がある場合は空港消防に出動を要請する。また、静電気による可燃性の蒸気への引火の可能性があるため、安全が確認できるまで当該航空機に近づかないこと。

（参考）ＡＶＧＡＳ、ＪＥＴ燃料及び作動油の引火点

種類	液色	引火点
ＡＶＧＡＳ（100 LL）	青色	-40℃以下
ＪＥＴ燃料（A-1）	無色透明	約40℃（Min）
作動油（鉱物性液※1 HYDRAULIC OIL 5606H） （合成液(SKYDROL)）	赤色 薄紫色	約95℃ 約160℃（Min）

※１：小型機に広く使用されている

（３）消火活動及び乗員乗客の非常脱出が実施されている場合はこれを妨げないこと。

２．運航制限の実施

（１）空港事務所は、航行不能航空機の位置及び高さから、滑走路等の閉鎖要否及び障害物としての程度（制限表面の抵触有無）を判定する。なお、航空機の運航が可能と考えられる場合は、滑走路短縮運用等の措置について所要の調整を実施する。

（２）空港事務所は、航行不能航空機の位置及び高さから、ヘリパッドの使用可否を判断する。ヘリパッドが使用不可の場合、航空管制官及び運航者にヘリパッドでの離着陸禁止を通知する。

（３）空港事務所は、滑走路及び誘導路の閉鎖の必要性が認められた場合、航空管制官及び運航者に滑走路及び誘導路の閉鎖を通知するとともにノータム事項通報の手続きをとる。

３．航行不能航空機がある場合における滑走路運用

（１）着陸帯（２）又は着陸帯に隣接するその他の区域に航行不能航空機が存在する状態で、内側転移表面が確保されている場合に滑走路運用すること（以下、「暫定滑走路運用」という。）ができる。

（２）空港事務所は、航行不能航空機等の状況から暫定滑走路運用の可否について判断を行い、暫定滑走路運用が可能と判断される場合は所要の手続きを経て暫定滑走路運用を行う。なお、暫定滑走路運用に係る手続きについては松山空港事務所航行不能航空機撤去要領の付属書２「航行不能航空機がある場合における滑走路運用要領」に従う。

（３）夜間において、航空法施行規則第１５７条で定める航行不能航空機の位置を識別するための灯火に代わる照明施設が必要となる場合、撤去等に関連する作業として取り扱い、原則として運航者等が手配を行う。また、空港事務所は、運航者等から依頼を受けた場合、当該作業を支援することができる。

４．航行不能航空機の機体保全

撤去作業調整者は、必要に応じて、運輸安全委員会及び警察に対し、機体保全の必要性について確認を行う。

５．航行不能航空機等の状態確認（撤去活動及び事故調査の観点）

空港事務所は、事故現場の保存の重要性を認識し、航空事故等の調査に支障を与えることがないように注意しつつ、以下の項目について確認を行う。また、必要に応じて、運輸安全委員会及び警察に対し、航空事故等の調査の観点から確認が必要となる事項を確認し、当該事項についても併せて確認を実施する。

（１）航行不能航空機の状態

機体損傷の有無、損傷内容、脚の状態など（牽引又は手押しによる移動可否）

（２）航行不能航空機周辺の状況

ａ．路面状態

（ａ）牽引又は手押しによる移動可否

（ｂ）撤去作業に使用する車両及び重機が現場に移動し、作業を実施するにあたっての支障の有無を確認する。

ｂ．周辺施設

撤去作業の支障となる又は撤去作業により損傷する可能性がある飛行場施設の有無

（３）状態等の記録

ａ．写真撮影

（ａ）航空機

胴体、脚、車輪、タイヤ、スキッド、プロペラ、給油口(形状・位置)、搭載物、機体下部

（ｂ）路面・空港施設

機体停止位置、機体周辺、現場周辺の施設など

ｂ．運航者等へのヒアリング

（ａ）ステアリング操作の可否（ロック状態の有無）

（ｂ）車輪の動作可否（ロック状態の有無）

（ｃ）乗員及び旅客の状況

（ｄ）残燃料量（単位：重さ（ポンド、USガロン）又は容積（リットル））

（ｅ）搭載物（危険物（火薬類、高圧ガス、引火性液体、可燃性物質類、酸化性物質類、毒物類、放射性物質等、腐食性物質、人を殺傷するに足るべき物件など）の有無）

６．航行不能航空機の諸元確認

空港事務所は、刊行物及び運航者等からのヒアリングにより、航行不能航空機の全長、全幅、全高、ホイールベース、ホイールトラック、最大離陸重量を確認する。

７．航空機リカバリーマニュアル等の提供

運航者等は、必要に応じて、航空機製造者が作成した航空機リカバリーマニュアルを空港事務所に提供する。また、必要に応じて機体及びエンジンの製造者又は同様の事故の経験を有する他の運航者から情報収集を行い、併せて提供を行う。

第４章　撤去作業の準備

１．撤去作業の実施者及び撤去方法パターンの決定

（１）航行不能航空機が発生した場合、撤去作業調整者及び運航者等は速やかに連絡を取り合い、前章により確認した航行不能航空機等の状態を基に、撤去作業の実施者及び以下の表から撤去方法パターンを決定する。なお、航行不能航空機の撤去作業は原則として当該機の運航者等が実施する。ただし、当該運航者等にその能力がない場合、空港事務所は運航者等から同意（事前の同意書提出又は口頭による同意確認）を得た上で撤去作業又は支援を行う。

＜撤去方法パターン表＞

パターン番号	航行不能機の状態	作業者	撤去作業内容	撤去計画	所要時間
1	デボック（フラットタイヤ、滑走路逸脱等）	所有者及び契約のある空港内整備事業者だけで対応可能	手押しで撤去、タイヤ交換実施	自作	１時間
2		空港内事業者等の支援が必能	空港内で準備しているプレーンスケート等で対応	自作	１時間
3		同上	同上	不可 事務所委託	２時間
4		同上	近隣空港から機材取り寄せ	不可 事務所委託	４時間
5	リカバリー（胴体着陸等）	同上	空港外からクレーン等の撤去資材が必要	自作	３時間
6		同上	同上	不可 事務所委託	３時間
7	サルベージ（機体損壊）	同上	IATP リカバリーキット等が必要	自作	数日
8		同上	同上	不可 事務所委託	数日
9		同上	機体全損のための撤去機材	自作	数日

（２）前号にかかわらず、空港事務所は、運航者等が航行不能航空機の撤去の見通しを立てるまでに相当の時間を要する場合又は同意が得られていない場合であっても、状況を総合的に考慮し、当該航空機が空港の運用に甚大な影響を及ぼすと判断されるときは、当該機を空港の運用に影響が発生しない場所まで移動若しくは撤去させること又は当該航行不能航空機の撤去に関する支援を行う。この場合、空港事務所はその旨を運航者等に通告する。

（３）空港事務所は、前号の同意が得られていない場合又は口頭による同意を得ている場合において、撤去作業又は支援を行う際は、可能な限り、以下の対応を行う。

ａ．「同意書」（様式５－１）を使用し、書面により運航者等から同意を得る。なお、同意手続きは、複数の空港事務所職員の立会いの下で行い、運航者等に同意書の写しを交付する。

ｂ．同意手続きを書面にて行うことができない場合、運航者等の了承を得て口頭にて同意を得る。この場合、ボイスレコーダー等により音声データを保存するとともに「同意記録書」（様式５－２）にその内容を記録する。

２．撤去作業計画（案）の作成

（１）撤去作業調整者は、前項により決定した撤去方法パターン並びに運航者撤去作業計画及び松山空港事務所による撤去作業計画（別添２）を基に、撤去責任者と調整の上、様式６により当該事案用の撤去作業計画（案）を作成する。

（２）空港事務所は、前項で作成した撤去作業計画（案）より撤去所要推定時間を算出し、空港関係者へ情報共有を行う。

３．現場指揮所の設置

撤去作業調整者は、必要に応じて、現場指揮所を設置する。

４．機材の手配

（１）撤去作業の実施者は、撤去作業計画（案）による撤去に必要な機材を手配する。なお、撤去作業が夜間帯に及ぶ場合は機材に必要となる照明機器を含めること。

（２）撤去作業調整者は、撤去に必要となる機材の搬入に使用するゲートを指定する。

（３）特殊な車両（車両の構造が特殊である車両、あるいは輸送する貨物が特殊な車両で、幅、長さ、高さ及び総重量等が一般的制限値を超える又は橋、高架の道路、トンネル等の通行制限値を超える車両）を手配する場合、特殊な車両の通行許可申請が必要になる。また、許可を受けるにあたり、通行条件が付されたり通行時間が指定されたりすることがある。

（４）撤去作業調整者は、機材の手配に係る以下の情報を把握する。

ａ．機材の名称、仕様・規格、台数

ｂ．手配先の会社名及び電話番号

ｃ．搬入者の氏名、電話番号及び搬入に携わる人数・車両台数

ｄ．空港への搬送経路

ｅ．搬入ゲートへの到着予定時刻

（５）機材手配者は機材搬入者に対して、制限区域の入場にあたり、身分の確認が行われることをあらかじめ通知する。

５．現場への搬入経路

機材を搬入ゲートから現場までの搬入経路は、現場近辺までは舗装面を有する経路とし、現場周辺の経路は、第３章第４項にて確認した事項を基に決定する。なお、路面の整地又は鋼板(敷板)などでの整備が必要と判断される場合、撤去作業調整者は運航者等と調整し当該作業を行う者を決定する。

６．関係者の招集

撤去作業調整者は、必要に応じて、運航者等の代表者、石油取扱会社、重機の契約会社及びその他の撤去作業関係者を空港事務所に招集する。なお、来所が困難である関係者にはＷＥＢ会議による参加を調整する。

第５章　撤去作業に係る調整

１．撤去実施計画に係る調整

撤去作業調整者は、前章で作成した撤去実施計画（案）を基に、撤去作業関係者等と次の事項について共有及び調整し、撤去作業の内容を決定する。なお、「松山空港緊急時対応計画」に基づき松山空港現地合同対策本部が設置されている場合は当該本部と調整のうえ実施するものとする。

また、撤去作業の分担については「撤去作業分担表」（様式７―１）により管理し、「撤去作業実施チェックリスト」（様式７－２）により進捗管理を行う。

（１）共有事項

ａ．第３章 航行不能航航空機発生時の初動にて確認した事項

（ａ）火災、燃料流出等の有無

（ｂ）滑走路、誘導路、ヘリパッド等の運航制限

（ｃ）暫定滑走路運用の実施状況

（ｄ）航行不能航空機等の状態

（ｅ）航行不能航空機周辺の路面、施設の状況

（ｆ）航行不能航空機の諸元

（ｇ）航空機製造者が作成した航空機リカバリーマニュアル

ｂ．第４章 撤去作業の準備にて決定した事項

（ａ）撤去作業の実施者

（ｂ）撤去作業関係者

（ｃ）撤去パターン及び撤去作業計画（案）

（ｄ）現場指揮所の設置有無

（ｅ）手配した機材、使用ゲート・搬入経路、到着予定時刻

（ｆ）現場周辺路面の整地・整備

ｃ．関係者間の連絡及び情報共有

（ａ）連絡先

ア．撤去作業調整者、現場指揮所

イ．撤去責任者、現場作業責任者、撤去作業関係者、機材搬入者等

（ｂ）連絡、情報共有方法

ア．電話、電子メール

イ．ＷＥＢ会議（Microsoft Teams使用）

（２）調整事項

ａ．ＩＡＴＰリカバリーキット

（ａ）保管場所

ア．使用前

到着後に荷解き、展開及び現場への搬入準備を円滑に実施できる場所を選定する。

イ．使用後

洗浄、荷造り、収容及び輸送機又は車両への搭載を円滑に実施できる場所を選定する。

（ｂ）現場までの搬入方法

ｂ．旅客の降機

旅客の安全、重量軽減、重量バランス及び作業の安全性の確保等の観点から、旅客の降機が必要であるかの検討を実施し、必要と判断される場合は以下の調整を実施する。また、旅客の降機を行った場合、ターミナルビル等において人数確認を実施することにより、全ての旅客が確実に降機したことを確認する。

（ａ）降機方法

（ｂ）搬送方法及び搬送ルート

（ｃ）ターミナルビル等における旅客の受け入れ、待機場所

（ｄ）入国手続き（国際便の場合、ＣＩＱと調整）

ｃ．航空燃料等の抜き取り

重量軽減、重量バランス及び作業の安全性確保等の観点から、燃料等の抜き取りが必要であるかの検討を実施し、必要と判断される場合は以下の調整を実施する。

（ａ）抜き取り方法

以下を参考とし、石油取扱会社の主導により抜き取り方法を決定する。

ア．通常手段による燃料の抜き取り

機体の燃料及び電気系統にほとんど損傷がないか、全く損傷がない場合のみ実施する。

イ．機体の燃料系統のポンプ及び外部電源による抜き取り

機体の損傷があり電気系統を駆動できない場合、個々のポンプは外部電源を直接つなげることで使用できる可能性がある。この場合、現地で調達した電線により適当な外部地上電源からポンプへ直接電気を供給する方法が採用できる。

ウ．吸引による燃料抜き取り

吸引による燃料の抜き取りは、加圧給油口から燃料車の抜き取りポンプで実施できる。また、吸引ホースを翼面上の給油口に挿入することにより吸引することも可能であるが、この方法は最後の手段として考えるべきである。加圧給油口より、機体系統のポンプと吸引による燃料の抜き取りを同時に進行することで最大の流量が得られるので、時間の猶予がない場合に使用すべきである。

エ．燃料サンプからの抜き取り

機体がほぼ水平位置にあり、タンクから燃料が抜き取られていれば、ほとんどの場合、油だめ（サンプ）には懸念するほどの燃料は残っていない。しかし、機体の系統のポンプが不作動で、吸引による燃料の抜き取りが実施できない場合、緩慢ではあるがサンプの排出口から燃料の抜き取りを実施できる。この場合、多くの時間を要するとともに、ドラム缶等に重力により注ぐことから機体を高い位置に持ち上げる必要がある。

（ｂ）実施条件

火災及び爆発の危険を伴う作業のため、作業の実施条件（気象状態、実施時間帯及び火災予防体制）を決定する。

（ｃ）抜き取り量
残存燃料を把握し、円滑な撤去作業及び安全な抜き取り作業を念頭に適量を決定する。
（ｄ）運搬方法
消防法にて規定する運搬の基準（運搬容器、積載方法及び運搬方法）を遵守する。
（ｅ）関係機関との調整
消防機関及び外航機の場合は税関と、抜き取り燃料の処理・保管等について調整を行う。

ｄ．貨物等の取り下ろし
（ａ）航空事故調査官への確認
郵便物、手荷物及び貨物等の取り下ろしについては、航空事故調査官に取り下ろしの可否について確認し、了承を得た上で実施する。
（ｂ）取り下ろし場所
国際貨物を指定地外での取り下ろしする場合は税関と調整を行う。
（ｃ）保管場所
国際貨物を保税地域外で保管する場合は税関と調整を行う。

ｅ．撤去作業と制限表面等の関係
（ａ）滑走路運用中は撤去機材等が進入表面及び転移表面に抵触しないこと。なお、暫定滑走路運用を実施している場合は転移表面に代わり内側転移表面に抵触しないこと。
（ｂ）撤去機材等と航空機移動区域を移動する航空機とのクリアランスを確保すること。
（ｃ）運用中の航空保安無線施設の電波障害にならないこと。

ｆ．発電機の使用
（ａ）投光器等への電力供給のために引火性液体を燃料とする発電機を使用する場合、火気使用申請の手続きが必要となる。
（ｂ）燃料の給油については、場所及び給油量等について藤村石油と調整の上、実施する。また、火災発生の予防措置を講じる。

ｇ．地下埋設設備
（ａ）撤去作業に伴い、地面の掘削が必要となる場合、以下の者と地下埋設設備の有無について確認を行う。
ア．総務課、施設運用管理官、航空灯火・電気技術官、航空管制技術官
イ．関西航空地方気象台松山航空気象観測所
（ｂ）掘削予定場所に地下埋設設備が存在する場合、原則として掘削は行わない。ただし、撤去作業を安全に実施するため等、掘削が避けられない場合、当該地下埋設設備が提供する機能を継続させる代替措置を講じた上で実施する。なお、空港運用時間外のみの機能休止となる場合、24時間機能することが求められる設備を除き、この限りではない。

ｈ．路面の整地・整備

（ａ）撤去作業に伴う路面の整地・整備の必要性について確認を行う。

（ｂ）空港事務所は、運航者から空港施設の路面の整地・整備の依頼を受けた場合、当該作業を実施することができる。なお、早急な対応をとるために土木施設維持修繕工事請負者に作業の実施を依頼する。

ｉ．空港施設の一時的な撤去

（ａ）撤去作業に伴う空港施設の一時的な撤去の必要性について確認を行う。撤去作業を安全に進めるために一時的な撤去が避けられない場合、影響範囲を特定し、航空情報による情報提供等の必要な措置を講じた上で実施する。ただし、空港運用時間外のみの一時的な撤去となる場合は、この限りでない。

（ｂ）空港事務所は、運航者から空港施設の一時的な撤去及び復旧の依頼を受けた場合、当該作業を実施することができる。

ｊ．機材の追加及び変更

上記までの調整内容を踏まえ、追加及び変更する機材を選定する。また、機材提供者、機材搬入経路・ゲート及び機材到着予定時刻を確認する。

ｋ．撤去航空機の置場

（ａ）当該航空機の状態や移動後の作業を考慮して必要となる広さを決定する。

ア．機体の状態

原形、一部損壊、バラバラなど

イ．作業内容

貨物等の取り下し、燃料の抜き取り、装備品の取り外し、解体（大型重機の使用）、空港外への搬出作業（クレーン、トレーラーの使用）など

ウ．制限表面との関係

（ｂ）空港運用への影響が最小限となる場所を選定する。

（ｄ）隣接スポット及び車両通行帯等の運用制限の必要性を検討する。

ｌ．撤去航空機等の移動経路

現場から置場までの移動経路は航空機の運航及び空港運用への影響が最小限となるように、設定する。なお、機体撤去後においても移動経路の清掃、作業車両の移動が必要となる場合があることにも留意する。

２．その他の調整事項、共有事項

（１）撤去作業調整者は、作業の分担について、撤去作業分担表（様式７－１）及び撤去作業実施チェックリスト（様式７－２）により撤去作業関係者と共有し、詳細まで共通認識を図る。また、撤去作業の進捗状況について撤去作業関係者と随時情報共有を行う。

（２）撤去作業に当たる職員及び機材の監督

現場作業責任者は、撤去作業に当たる職員及び機材を適切に監督する。特に撤去作業中も航空機の運航を行う場合は、立入可能区域を確実に周知し、作業員の安全を確保する。

（３）機体の保全

撤去作業調整者は、運輸安全委員会及び警察の機体保全の解除見込み及び解除を確認し、共有を行う。また、撤去作業は機体保全が解除されるまで撤去作業は実施しない。

（４）消火救難車両の待機

撤去作業調整者は、撤去作業の実施にあたり、必要に応じて、消火救難車両を待機させる。

（５）撤去作業に係る気象状況

ａ．作業を中断とする気象条件を決定する。

ｂ．撤去作業調整者は気象情報を入手及び気象状態の監視を行い、必要に応じて撤去関係者に共有する。

（６）撤去作業等の記録

ａ．運航者等による記録

（ａ）「撤去作業記録簿」（様式８）により、撤去作業の時間的経過を記録する。

（ｂ）可能な限り、撤去作業の写真撮影又はビデオ撮影等を行う。

ｂ．空港事務所による記録

（ａ）撤去活動に関する内容を記録する。（日時、活動・伝達内容、相手方など）

（ｂ）「撤去作業記録簿」（様式８）により、撤去作業の時間的経過を記録する。（空港事務所が撤去作業又は支援を行う場合）

（ｃ）可能な限り、撤去作業の写真撮影又はビデオ撮影等を行う。映像による記録は、危機管理用ＩＴＶも活用する。

ｃ．撤去作業調整者による記録

（ａ）撤去活動に関する内容を取り纏める。（日時、活動・伝達内容、相手方など）

（ｂ）「撤去作業記録簿」（様式８）により、撤去作業の時間的経過の記録し、取り纏める。（空港事務所が撤去作業又は支援を行う場合）

（ｃ）撤去作業の進捗状況を取り纏める。

（７）不測の事態への対応

ａ．不測の事態が発生した場合、人命及び安全の確保を最優先とし行動する。また、撤去作業調整者に連絡する。

ｂ．撤去作業調整者は対応方針を撤去作業関係者と調整し、決定する。

（８）制限区域への立入

ａ．立入に係る担当者

（ａ）撤去作業調整者は、次の担当者を決定する。

ア．機材搬入ゲートまでの案内者

イ．入退場記録者

ウ．機材搬入ゲートの開閉者

エ．撤去作業場所までの先導者

オ．撤去作業場所での引率者

（ｂ）撤去作業場所までの先導者及び撤去作業場所での引率者は、ゲートから現場までの経路上の区域における制限区域立入承認を受けている者とする。また、同区域における車両運転許可を受けている者とする。

ｂ．立入管理方法

（ａ）撤去作業調整者は、制限区域への立入管理方法について次のいずれかを指定する。

ア．制限区域安全管理規程第90条に基づく手続き（第２章　７．制限区域への立入管理）

イ．松山空港制限区域安全管理規程に基づく通常の手続き

（ｂ）入場時に身分の確認を行うことについて、あらかじめ入場者に了承を得る。

（９）周辺住民への影響

ａ．空港運用時間外に撤去作業を行う場合、騒音及び照明が周辺住民の生活に影響を及ぼさないよう留意する。

ｂ．空港事務所は、撤去作業が周辺住民の生活に影響を及ぼすおそれがある場合、必要に応じて、状況の説明を行う。

第６章　撤去実施計画の作成

１．撤去実施計画の作成

撤去作業調整者は、前章での調整結果を踏まえ、第４章で作成した撤去作業計画（案）に追記及び修正を加える。また、運航者等の承認を得た上で撤去実施計画（確定版）とする。

２．撤去実施計画の共有

撤去作業調整者は、撤去実施計画（確定版）を撤去作業関係者及び空港関係者と共有する。

３．保険会社への通知

運航者等は航空保険会社に撤去実施計画（確定版）を通知し、撤去のための費用も保険費用にて網羅されるか否かを確認する。

第７章　撤去作業の完了後

１．撤去作業後の確認

撤去作業が完了した際には、撤去作業区域（移動経路含む）の清掃、飛行場点検や関係施設の点検などを行う。また、必要に応じて、閉鎖や航行不能航空機の存在など事案に関連するノータムを取り消した上で運用を再開する。

２．撤去作業記録簿の提出

撤去作業にて使用した「撤去作業記録簿」（様式８）を撤去作業調整者に提出する。

３．航行不能航空機撤去報告書等の作成・提出

運航者等は、様式９－１、様式９－２、様式９－３及び様式９－４により「航行不能航空機撤去報告書」を作成し、撤去作業調整者に提出する。

４．撤去作業調整者は、撤去作業情報総括表を作成する。

５．撤去費用の清算

空港事務所は、空港事務所が撤去作業又は支援を行った場合、撤去関連作業に要した費用を算出し、運航者等に請求を行う。運航者等は、同意書に基づき撤去費用の清算を行う。

６．事後検討会

撤去作業が完了した後、撤去に関係する者から構成される撤去作業の事後検討会を開催する。また、事後検討会において確認された問題点を改善するため、必要に応じ撤去計画の見直しを行う。

撤　去　活　動　の流　れ

① 撤 去 計 画

【松山空港撤去計画】 (調整者、役割、資機材等)
【運航者等撤去作業計画】 (責任者、機材別、機材、時間等)
※事前同意書の確認等
【暫定滑走路運用】の事前想定
【情報提供方法】の確認（調整者、フロー、役割、資機材等）

航行不能航空機の発生

松山空港事務所による撤去作業支援ケースの明確化
・関係者との調整促進
・撤去能力の向上
・関係者への情報共有

② 状況確認・作業検討

・状況確認、時間見積等

③ 空港運用の可否の決定

運航制限や暫定滑走路運用の判断
・ノータム発行依頼
・情報提供
・関係者への情報共有

④

以下を含む調整
・撤去機材の入手方法
・撤去機材の搬送経路
・航空機の撤去作業、搬出経路
・燃料抜き取り
・気象状況の確認
・照明の手配（夜間になる場合）
・消火救難車両の手配
・掘削に係る調査
・その他

あらかじめ管理している
機材・要員 リスト等の活用

関係機関等

撤去作業調整者

地方航空局出先機関
（航空事故調査官との
調整を含む）

関係機関
警察　気象　自衛隊
税関　入国管理
検疫所
その他の関係機関

撤去責任者
（運航者）

関係航空会社
ハンドリング会社
撤去作業実施者
航空燃料会社
機体メーカー
その他の関連事業者

⑤ 撤去作業開始

航空事故等の調査の観点から必要とする事項について確認

・運航者等の撤去責任者　：　撤去作業の履行
・撤去作業調整者　：　撤去作業全体の進捗管理
気象情報の監視
記録（写真、ビデオ撮影含む）
進捗状況の関係者への報告

⑥ 撤去作業完了

・空港機能点検の実施

⑦ 運用再開

運航制限の解除

⑧ 事後検討会の開催

必要に応じた撤去計画の見直し

別添２

松山空港事務所による撤去実施計画

（１）松山空港事務所撤去作業体制

ａ撤去責任者

組織名	松山空港事務所
所属・役職	空港長
電話番号	089-972-0319

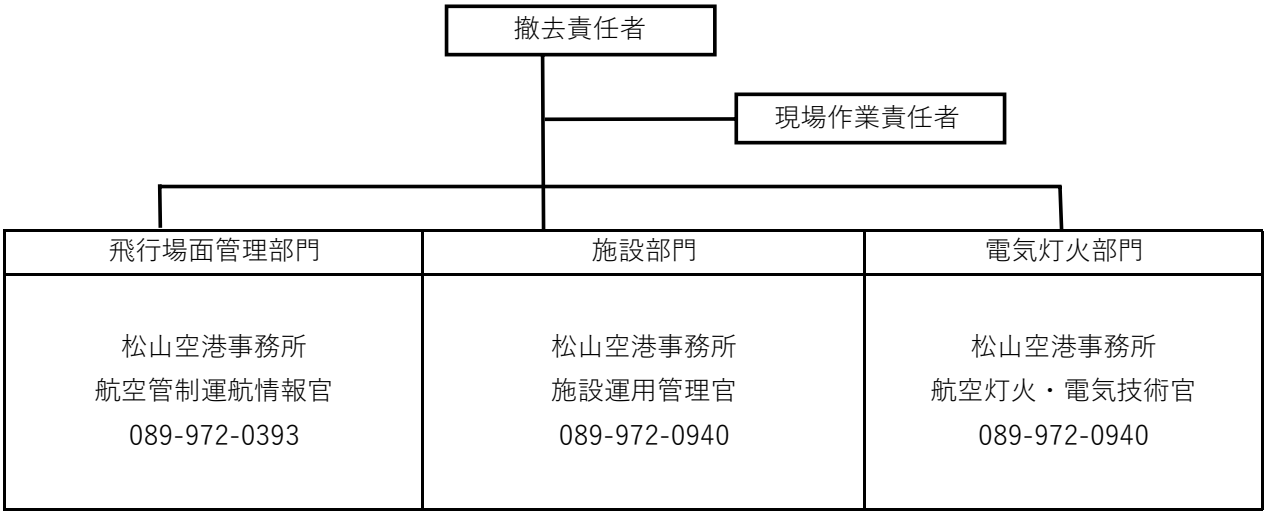
ｂ現場作業責任者

組織名	松山空港事務所
所属・役職	航空管制運航情報官
電話番号	089-972-0393

ｃ撤去作業調整者

組織名	松山空港事務所
所属・役職	先任航空管制運航情報官
電話番号	089-972-0393

撤去作業体制



（２）重機等並びに要員リスト

ａ航行不能航空機の撤去作業に利用できる資機材等のリスト

松山空港撤去計画（様式３－１、様式３－２及び様式３－３）

「撤去資機材リスト」に基づき管理しているデータを参照する。

b撤去作業関係者の一覧表及び航行不能航空機の撤去作業に動員可能な要員リスト

松山空港撤去計画（様式２）

「撤去作業関係者一覧及び要員リスト」に基づき管理しているデータを参照する。

（３）撤去作業に関する方法

作業項目及び役割分担

項目	担当	作業概要	時間（目安）	確認欄
整備担当 現場派遣	運航者等及び空港事務所（運航者の整備担当が不在であれば空港事務所から空港内事業所へ協力依頼）	・運航者等整備担当及び契約のある空港内整備事業者の派遣を調整。 ・空港事務所の先導により現場へ向かう。	20分	
航行不能航空機 の状況調査	運航者等及び空港事務所	・航行不能航空機の状態確認（電気系統、液依の流出） ・燃料等流出の状態確認（流出防止措置、路面清掃） ・機体及びエンジンメーカーからの情報収集 ・危険物等の搭載状況確認 ・重量及び重心位置の確認 ・旅客降機の必要性判断	40分	
空港基本施設点検	空港事務所	・滑走路点検 ・航空灯火等の灯火点検	30分（撤去作業とは並行して実施）	
リカバリーキット等の使用可否判断	運航者等及び空港事務所	・搬出に通常のクレーンによるスリングで対応可能か判断	10分	

重機等・人員の手配 リカバリーキット手配	運航者等及び空港事務所	・必要と判断される重機等・人員の手配	20分	
重量軽減の調整	運航者等及び空港事務所	・燃料等抜き取り ・郵便物、手荷物、貨物等の取り下ろし	10分	
関係機関との調整	空港事務所	・撤去に必要な行政手続等	（20分） 各作業と 並行して 実施	
重機等の搬入 リカバリーキット搬入	運航者等及び空港事務所	・移動手段の調整	40分	
航空燃料等抜き取り	運航者等及び空港事務所 藤村石油株式会社	・必要か判断 ・残存燃料の計算		
郵便物、手荷物、貨物等取り下ろし	運航者等及び空港事務所	・必要か判断		
機体の保護	運航者等及び空港事務所	・機体部品脱落防止及びエンジンの保護が必要か判断		
撤去作業前最終調整	運航者等及び空港事務所	・機体移動許可の確認		
		・地面整備、仮設道路の必要性検討		
		・航空灯火の一時撤去の必要性検討		
		・気象状態の検討		
		・照明車両等の手配		
		・航空障害灯の必要性検討		

		・保管場所の確定及び経路確認		
		・現場指揮所設置の必要性検討		
		・危険物（貨物、機体材料）の確認		
		・地下埋設物の確認		
撤去作業	運航者等及び空港事務所	・現場指揮所設置 （必要な場合）	10分	
		・地面整備等の施工 （必要な場合）	30分	
		・燃料の抜き取り （必要な場合）	30分	
		・貨物の取り下ろし （必要な場合）	15分	
		・撤去機材搬入の誘導	10分	
		・重量軽減のため、エンジン等の取り外し	30分	
		・作業が長期化する場合の必要に応じ保護措置の実施	15分	
		・ギアの修理又は交換 (ギアの検査)	30分	
		・垂直尾翼の取り外しの検討		
		・撤去作業の進捗状況の報告		

		・撤去作業の記録 （写真・ビデオ）		
		・撤去作業終了予想時刻の連絡		
		・撤去作業完了の確認及び報告		
		・気象情報の監視		
		・不測事態への対応		
機体の牽引・移動作業	運航者等及び空港事務所	・航空機に応じた牽引方法・移動作業の実施	60分	
機体の運搬	運航者等及び空港事務所	・航空機に応じた運搬方法の実施	60分	
撤去作業完了後	運航者等及び空港事務所	撤去移動経路の清掃	30分	
		・掘削部分の整地	30分	
		・関係施設の点検	30分	
		・臨時の飛行場面点検	30分	
		・運用開始のノータム発行手続	15分	
合計所要時間				

（４） 航空機からの燃料の抜き取りに関する方法

ａ航空機からの燃料抜き取りに対応可能な事業者及び調整事項

事業所	調整事項	連絡先
藤村石油株式会社	航空機の種類及び型式・残燃料を考慮し藤村石油株式会社と調整し実施する。 調整及び作業の実施については松山空港撤去計画「第2章6.近隣石油取扱会社」及び「第5章1.(2)c.航空燃料等の抜き取り」を参照する。	089-972-1319

ｂ外航機の場合の抜き取り燃料の処置について

事業所	調整事項	連絡先
神戸税関　松山税関支署	外航機における燃料抜き取りに関する処理方法や必要手続き等について必要に応じて実施する。	089-951-0319

（５）その他参考となる事項

撤去航空機の置場については、松山空港撤去計画「第2章5.撤去航空機の置場」及び「第5章1.(2)k.撤去航空機の置場」を参照し選定する。

様式１

撤去責任者一覧　　年　　月　　日 現在

番号	運航者	撤去責任者	連絡先 （夜間･緊急時を含む）

様式２

撤去作業関係者一覧及び要員リスト　　年　　月　　日 現在

区分	事業者名	電話番号／FAX	メールアドレス	担当及び役割 ※ 支援協力等が可能な 専門的知識、技能など	要員数	備考

様式 3－1

撤去資機材リスト（松山空港事務所）　　年　　月　　日 現在

資機材番号	資機材の種類・名称	使用方法	費用の目安（円）	式数	機材場所	搬入時間	備考
A1							
A2							
A3							
A4							
A5							
A6							
A7							
A8							

様式３－２

撤去資機材リスト（空港関係者）　　年　　月　　日 現在

資機材番号	資機材の種類・名称	使用方法	費用の目安（円）	式数	保有事業者	連絡先	機材場所	搬入時間
B1								
B2								
B3								
B4								
B5								
B6								
B7								
B8								

様式 3－3

撤去資機材リスト（レンタル機材取扱者用）　　年　　月　　日 現在

氏名及び会社名	住所	連絡先	機材場所	搬入時間	資機材の種類・名称	備考

様式4－1

入退場記録（　　ゲート）

氏名	所属	身分確認 結果	入場の 事前連絡	ビジター 腕章番号	入場時刻	退場時刻
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			

【入場事前連絡の確認先】

撤去調整本部　　：

撤去作業調整者　　：

様式4－2

入退場記録（　　ゲート）

自動車登録番号	所属	乗車人数	入場の 事前連絡	入場時刻	退場時刻	先導者
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			
			あり ・ なし			

【入場事前連絡の確認先】

撤去調整本部　　：

撤去作業調整者　　：

様式５－１

年　　月　　日

同意書

大阪航空局松山空港事務所（以下、「空港事務所」）が航行不能航空機の撤去作業又は支援を行うことについて、以下の事項に同意します。

１．撤去作業は空港事務所があらかじめ作成した撤去計画により行われること。
２．空港事務所が撤去等を行う場合は、第三者に撤去作業や資機材の提供及び人員の手配を依頼することがあること。
３．空港事務所が行った撤去作業費用、撤去に使用した資機材等の使用により生じた費用(機材借上賃、機材損料、役務費、運搬費等を含む)及び撤去等に関連して生じた費用（撤去した航空機を保管（借り置き）する土地や施設の使用料、空港機能に損害を生じた場合の現状復帰に係る経費等を含む）を負担することとし、空港事務所の指定する期日までに指定の方法により支払うこと。
４．運航者等は、空港事務所が行った撤去作業によりやむをえず生じた損害については、一切の請求を行わないこと。また、撤去作業により負傷者が発生した場合における運航者等に対する損害賠償請求を妨げないこと。

【撤去する航空機】

航空機の国籍記号及び登録記号	
航空機の型式	

【特記事項】

年　　月　　日

【運航者等】
所属・代表者名：
住　所：
電話番号：
E-mail：
署　名:

【同意確認者】
大阪航空局松山空港事務所　　氏　名＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

氏　名＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

様式５－２

同意記録書

大阪航空局松山空港事務所（以下、「空港事務所」）が航行不能航空機の撤去作業又は支援を行うことについて、当該機の運航者又は所有者（以下、「運航者等」という。）が以下の事項に同意したことを記録する。

１．撤去作業は空港事務所があらかじめ作成した撤去計画により行われること。
２．空港事務所が撤去等を行う場合は、第三者に撤去作業や資機材の提供及び人員の手配を依頼することがあること。
３．空港事務所が行った撤去作業費用、撤去に使用した資機材等の使用により生じた費用(機材借上賃、機材損料、役務費、運搬費等を含む)及び撤去等に関連して生じた費用（撤去した航空機を保管（借り置き）する土地や施設の使用料、空港機能に損害を生じた場合の現状復帰に係る経費等を含む）を負担することとし、空港事務所の指定する期日までに指定の方法により支払うこと。
４．運航者等は、空港事務所が行った撤去作業によりやむをえず生じた損害については、一切の請求を行わないこと。また、撤去作業により負傷者が発生した場合における運航者等に対する損害賠償請求を妨げないこと。

【同意者】

運航者等の名称	
氏　　名	
住　　所	
電話番号	
同意日時	年　　月　　日　　時　　分（日本時間）

【撤去する航空機】

航空機の国籍記号及び登録記号	
航空機の型式	

【特記事項】

【同意確認者】大阪航空局松山空港事務所

氏　名＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

氏　名＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

様式６

撤去実施計画

（１）撤去作業体制

ａ撤去責任者

組織名	
所属・役職	
電話番号	

ｂ現場作業責任者

組織名	
所属・役職	
電話番号	

ｃ撤去作業調整者

組織名	
所属・役職	
電話番号	

（２）重機等並びに要員リスト

ａ航行不能航空機の撤去作業に利用できる資機材等のリスト

機材の種類	
保管場所	
機材提供者	
賃借方法等	
搬入方法・経路等	
連絡先	
その他	

b撤去作業関係者の一覧表及び航行不能航空機の撤去作業に動員可能な要員リスト

担当部門	社名/所属	人数	備考
整備			
地上取扱			
運航			
その他			

（３）撤去作業に関する方法

作業項目及び役割分担

項目	担当	作業概要	時間（目安）	確認欄

合計所要時間				

（４） 航空機からの燃料の抜き取りに関する方法

ａ航空機からの燃料抜き取りに対応可能な事業者及び調整事項

事業所	調整事項	連絡先
藤村石油株式会社		089-972-1319

ｂ外航機の場合の抜き取り燃料の処置について

事業所	調整事項	連絡先
神戸税関　松山税関支署		089-951-0319

（５）その他参考となる事項

※撤去航空機の置場については、松山空港撤去計画「第2章5.撤去航空機の置場」及び「第5章1.(2)k.撤去航空機の置場」を参照。

撤去作業分担表　　様式7－1

分類	作業内容	担当する機関名	担当者 (電話番号)	人数	備考

撤去作業実施チェックリスト（作業内容:　　）　　様式7－2

NO.	作業名	作業概要・完了の状態 （どこからどこまでやるのか）	開始時刻 （予定）	完了時刻 （予定）	開始時刻 （実績）	完了時刻 （実績）	備考

撤去作業記録簿　　様式8

時間	作業内容	使用機材	記録者

様式９－１

年　　月　　日

航行不能航空機撤去報告書

所　　属：
担当者名：

１．航行不能航空機の概要	
（１）航行不能航空機事案発生日時	年　　月　　日　　時　　分頃（JST）
（２）発生場所、航行不能状況	
２．航空機の状況	
（１）国籍・登録記号、型式	
（２）運航状況（出発空港、到着予定時刻等）	
（３）人的被害（乗員・乗客等）	
（４）機体状況 （火災発生、燃料漏洩の有無等）	
（５）航空事故等の判定結果	
（６）航行不能に至った経緯	
（７）制限表面への抵触状況	
（８）ノータム発出状況	
（９）空港運用制限に関する関係機関、 旅客等への情報共有状況	
３．空港施設状況	
（１）空港基本施設の被害	
（２）航空保安施設の被害	
（３）場周柵等の被害	
（４）その他空港施設の被害	
４．撤去作業の状況	
（１）航行不能の状況	
（２）航空機の撤去方法（撤去主体も）	
（３）撤去に使用した資機材	
（４）撤去作業への協力体制	

（５）撤去作業時間	日　時　分 ～　日　時　分 所要時間　時間　分
（６）撤去作業全般の評価	
（７）撤去作業に関する反省、改善点	
（８）撤去作業中の空港運用状況	
（９）撤去作業による空港運用への影響	
（１０）撤去開始と終了時の気象情報	
（１１）機体移動許可時刻	①運輸安全委員会　日　時　分 ②警察　日　時　分 （現場検証時間：　時　分　から　時　分）
（１２）撤去作業準備時刻	日　時　分
（１３）空港運用制限時刻	日　時　分 ～　日　時　分 所要時間　時間　分
（１４）撤去作業に要した概算費用	機　材：　円 人件費：　円 その他：　円　合計：　円
５．定期便等への影響（空港運用制限による）	
（１）定期便（航空会社別、出発・到着別）	遅延： 欠航： 目的地変更など：
（２）その他航空機	
６．その他	
（１）参考情報	