

NPO 法人関宿滑空場運航規程

改-8 2025.4.1

第1章 一般

1-1 目的

この規定は、特定非営利（NPO）法人・関宿滑空場での運航の具体的な内容を規定し、安全かつ円滑な運航を遂行すると共に河川敷占用について齟齬なき様、また騒音等、近隣への迷惑防止を図ることを目的とする。

1-2 適用

この規定は、NPO法人関宿滑空場・定款第3条、第4条、第5条の活動を達成するために関宿滑空場を使用して行う全ての行動について規定する。

但し、我々は、日本国に居住する者として、当然各種国内法規を遵守するべき立場にあるので、極力、関宿滑空場に限られた規定をまとめたものとする。国内法規と相反する規定がある場合には、法規が優先する。NPO法人関宿滑空場・定款と相反する規定がある場合には、定款が優先する。

1-3 管理及び改編

本規定の管理及び改編は、NPO法人関宿滑空場の理事会が行ない広く会員に周知徹底させなければならない。

2年間（24ヶ月）に亘り改編が無かった場合には、一度見直しを行う。

1-4 定義

関宿滑空場；別に説明が無い場合、関宿滑空場の語は、NPO法人関宿滑空場を指す。

会員；NPO法人関宿滑空場定款にいう会員を言う。

利用者；NPO法人関宿滑空場の定款にいう活動を行なう全ての人及び機材を言う。

活動；NPO法人関宿滑空場の定款第3条、第4条、第5条に記載された目的、種類、事業にいう所の全ての行動を指す

PIC(Pilot In Command)：当該飛行に最終責任を持つ操縦者を言う。

法令；この規則でいう法令とは、航空法令、無線関連法令、河川法令その他関係する法令とし、関宿で活動する会員は全て、遵守する義務を負う。

第2章 河川占用用地

関宿滑空場で活動する者は、会員は勿論、一時的な利用者にあっても、この滑空場が国土交通省より使用を許可された土地である事を銘記し使用すること。

第3章 操縦者

関宿滑空場で飛行する操縦者は、航空法令、電波法令その他関係法令を全て満足していなければならない。

第4章 運航

4-1

1. 飛行の最終責任はPICにある。
2. 関宿フライトサービスの業務は、運航の安全と円滑な活動のためのアドバイスを行なうことである。
3. 飛行の最終責任者はPICである、という観点から、関宿フライトサービスが発出したアドバイスは、それが善意である限り、責任追及はされないものとする。

4-2

- ①自家用操縦士以上の資格(但し身体検査証、特定技能審査は不要とする)
 - ②電波法令上の資格。
 - ③関宿滑空場における相応の活動。
- 以上3件の要件を満たしていること。
FS担当者は離席する時、交代を行なう者を指名しなければならない。

4-3 関宿ローカル

フライトサービスのための適切な要員が配置出来ない場合には、航空機は「関宿ローカル」の語を冠頭につけ、一方送信をして自機の位置と意思を伝える。

4-4 高度の用語及びアルチメーターセットの方法

1. 高度については「フィート」単位使用を原則とし、メートル単位を使う時には、末尾に「メーター」の語を付けて発信するものとする。
2. 高度計のセットは滑空場標高28ft（または9m）にセットする。

第5章 航空機

5-1 関宿滑空場で飛行する航空機についての要件

1. 関宿滑空場で飛行する航空機は、全て航空法令、電波法令、その他関連法規の規定を満足していなければならない。
2. 関宿滑空場で飛行する航空機は全て、1億円以上の第3者損害賠償険に加入していること。
3. 新たに関宿滑空場を常駐基地として活動しようとする団体については、理事会に対し機材、運営及び運航方法につき説明をし、承認を得ることを必要とする。
4. すでに関宿滑空場を常駐基地として活動している団体であっても、機材、運営、運航の大きな変更は 5-1-3項と同様の理由により、理事会の承認を必要とする。
5. 個人で所有、運航する、いわゆる「個人機」であっても、関宿滑空場では、「団体」を形成して「団体」傘下での活動、という形態を求める

第6章 安全対策及び近隣の環境対策

関宿滑空場周辺には、いくつか注意すべき空域、取り決めがある。
各団体責任者は、傘下会員に対しこれらについて説明、解説をしなければならない。

6-1 空域

関宿滑空場から半径 9km以内の空域は、200m以上が管制区となり、4000ft以上の大部分は東京ターミナルコントロールエリア(東京TCA)に含まれるが、西の一部(2000ft以上)が横田VFRレーダーアドバイザリーサービスエリア、また北の一部は東京アプローチコントロールエリアに含まれる。(図9-2-⑥～⑨参照)
また2000ft以下で関東甲信越トレーニングエリア(KK4-4,4-7)に含まれる部分もあるので、利用者は25万分の一のTCAチャート等を参考にし、これらの空域を利用する他の航空機の安全を脅かさないよう飛行しなければならない。(図9-2-⑤参照)

6-2 関宿近辺のIFR FIX

(各ポイントは図9-2-③、④に示すが、各自最新のTCAチャートやAIPで確認すること)

△SCREW

滑空場より065° 8.3km
羽田到着機のSTARルート(標準計器進入経路)上のFIX。
到着機が北東023° から来て当該FIXで南167° に変針し、高度約5000ftで通過する。
しかしILSZ RWY23では13.7km南のSTEAMで4000ftの制限があるので、手前にあるSCREWを4000ft近辺で通過しようとする機体もあるので注意が必要である。
更に4000ft以上、230kt以下で左周り(東側)のホールディングパターンも設定されているので注意が必要である

△NEURO

滑空場より130° 10.8km

羽田滑走路16にアプローチする機体が110°（東南東）のNILUSより来て当該FIXで252°に変針してNIGELに向けて飛行する。通過高度は6000ft。

このポイントにも4000ft以上、230kt以下で右回り（北東側）のホールディングパターンがある。

△NIGEL

滑空場より160° 9.4km

上記 NEUROの西側5.6kmの地点、通過高度は6000ft。

△KASGA

滑空場より180° 11.9km

HND RWY22およびRWY34Rのミスドアプローチ後ホールディングするポイント

南から016° のコースで来て4000ftで右向き（東側）のホールディングパターンに入るので、最も接近する地点では滑空場より9km以内と考えるべき。ミスドアプローチは天候に係なく、予告なく行われるので注意が必要である。

△TOHNE

滑空場より049° 7.7km

下総基地にアプローチするイニシャル(初期進入)FIX

西もしくは北から来た自衛隊機は TOHNEを3000ftで通過し計器進入を行うが、下総基地への到着機は適宜情報が得られる。

以上を鑑み、関宿滑空場から9km圏内を飛行するグライダーは、トランスポンダーを装備し、適切な管制機関との通信設定を確立していない限り、

A:利根川を越えた北東側では4000ft(1200m)を上限、

B:南風で羽田空港がRWY16を使用している場合で15時以降は芽吹大橋と清水公園駅を結ぶ線（延長線も含む）より南側では4000ft(1200m)を上限、

C:その他の関宿9km圏内では6000ft(1800m)を上限とする。（図9-2-②参照）

4000ftを超えて飛行する場合は、トランスポンダ搭載機は東京TCAにコンタクトしてTCAアドバイザリを受けること、非搭載機は下総TWRにコンタクトして、ポジション高度を伝えて、羽田にリレーしてもらうこと。

エアーライン機は必ずしもSTARのコース上を飛行するわけではなく、時にレーダーベクターで関宿の空域に侵入してくる可能性もあり、常に見張り（OUTSIDE WATCH）を怠らない事。（図9-2-③参照）

また、関宿上空は、YOKOTA AB VFR TRAINING AREAに含まれており、C130の編隊が500ftから5000ft（目撃されたものは1500ft位の高度が多い）ので通過する場合がある。3機ないし6機が広がって飛行するので注意が必要である。（図9-2-⑩参照）

6-3 トラフィックパターン（図9-2-①参照）

1. 東西どちらでも可。但し動力機はゴルフ場(千葉カントリークラブ川間コース)上空を避けて飛行すること。
2. グライダーは東西どちらのパターンも、チェックポイント（タッチダウンポイントのアビーム）はミニマム700ft（210m）とする。
3. グライダーのトラフィックパターンの内側は、進入・着陸のための飛行を除き1000ft(300m)未満の高度で飛行してはならない。
4. 動力機のパターン高度は1000ft（300m）とする。
5. トラフィックパターンは機体の集まってくところなので、アウトサイドウォッチを徹底し、他機警戒を怠らないこと。

6-4 動力機の飛行

1. 滑走路南約1kmにある鉄塔および江戸川に架かる高圧線に注意する。
2. 離陸した動力機は500ft(150m)を超えるまで川（含・河川敷）の上を飛行する事。
但し500ftを越えたからといって自動的に旋回を始めるのではなく、あくまでも近隣へ無用な騒音を撒くことを避けるのが趣旨であることを銘記すること。
3. 北向きに離陸した機は、宝珠花滑空場に注意する事。
4. 動力機はゴルフ場上空通過禁止。（騒音及びプレーの邪魔）
5. ピストチェンジ中は両方向からの進入機があり、機体が錯綜するのでタッチアンドゴー およびストップアンドゴーは禁止する。
6. 日曜日のタッチ・アンド・ゴーについて（近隣騒音に配慮）
グライダーの運航が多忙でないこと等の状況を見て、フライトサービスは、動力機のタッチ・アンド・ゴーを、認めることが出来る。但し各機連続5回までとする。
7. 過去に、出発する動力機がウインチ曳航索と交錯した例に鑑み、ウインチ曳航実施中の動力機の飛行は特に注意を要する。
8. トラフィックパターン内に病院及び学校がいくつかある。病院上空は勿論、学校の授業時間内には、動力機は騒音対策のため上空通過をしないように注意。
（図9-2-①の病院マーク、学校マーク、黄色のエリア）

6-5 ソアリングマナー

1. ガグリングする場合は、先行機の旋回方向と同じ方向に旋回するものとし、セパレーション、他機警戒には十分注意する。
2. 高度1000ft(300m)以下でのソアリングは禁止する。

6-6 駐車マナー等

1. 堤防下の砂利道に駐車する場合は、A滑走路を使用する航空機の障害とならないように、できる限り土手側に寄せ滑走路と平行に駐車すること。
2. 滑走路への一般車の乗り入れは、オペレーションの障害にならないよう、また最小限にとどめ路面を荒らさないように充分注意すること。

第7章 緊急対策

7-1 一般

緊急事態が発生した場合の処理は、当該団体が主体的に処理をすることを原則とし、事務局その他の者は可能な限り協力をするものとする。
緊急事態が発生した場合、事態は多様であり、関係者は柔軟かつ敏速に対応をすることを要する。

1. 全ての対応は、人命の救助、救急を第一とする。
2. 関係者は情報の収集に努め、収集した情報は、適切な場所に集め、何時でも質問に対応出来るようにしておくこと。
3. 要すれば、飛行中の航空機に情報の中継を依頼する。

7-2 情報の管理

緊急事態が生じると、急速に各方面との連絡要件が生じる。
関係部署、関係団体の会員名簿等は滑空場事務所に備え付けて、会員が何時でも閲覧出来るようにしておくこと。

第8章 付加訓練、罰則

8-1 理事会は、利用者について、必要と認められるときは直接当人又は所属団体責任者を通じて、必要な付加訓練を勧告することが出来る。

8-2 理事会は、利用者について必要と認められるときは下記を含む罰則を課することが出来る。

① 飛行停止（無期限を含む期限付き）

② 退会の勧告。

この規定の適用は理事会が行う。

第9章 付則及び参考資料

9-1 関宿滑空場における単座機の飛行経歴標準

表9-1) 関宿滑空場における単座機の飛行経歴標準

Ka8	単独5回以上
Ka6CR、B4、L33、SZD-51-1、PW5、ASK18、ASK23、G103	単独10回以上
スタンダードクラス機	40時間以上
15メートルクラス（フラップ付）機	150時間以上

○ ここに示した時間、回数は標準であり、使用機の特性に合わせて総合的に判断すること。また飛行時間には、飛行機、モーターグライダーの経験を含めて判断してもよい。

○ 表はローカル飛行の標準であり、アクロバット、クロスカントリー飛行は含まない。

○ 単座機に搭乗する場合は各クラブの飛行責任者の承認を必要とする。

○ 単座機で飛行する前に、インストラクターによるスピンについての教育を受けること。

○ 使用機での重心位置測定をするのが望ましい。

関宿滑空場において初単独飛行に出す場合の安全基準

○ 練習生を単独飛行に出すに当たっては、国土交通省通達「単独飛行に係る安全基準」を遵守すること。

○ 飛行経歴100時間未満のパイロットは地形慣熟のため、関宿において複座機による同乗飛行を最低5回行う事。（ライセンス保有者においても当規定を適用する。）

インストラクター各位；

今後とも、操縦技量だけでなく総合的判断において能力不足な練習生がいた場合、無理をせず十分な練習機会を与えるようお願いします。

9-2 参考資料

① 関宿場周経路

② 関宿9km以内の空域および高度制限

③ 羽田到着経路（RNAV STAR RWY22/23 RWY16R）

④ 下総 ILS Z RW19 Missed Approach

⑤ 民間訓練試験空域 関東エリア

⑥ 航空交通管制区（CLASS E）

⑦ 東京ターミナルコントロールエリア

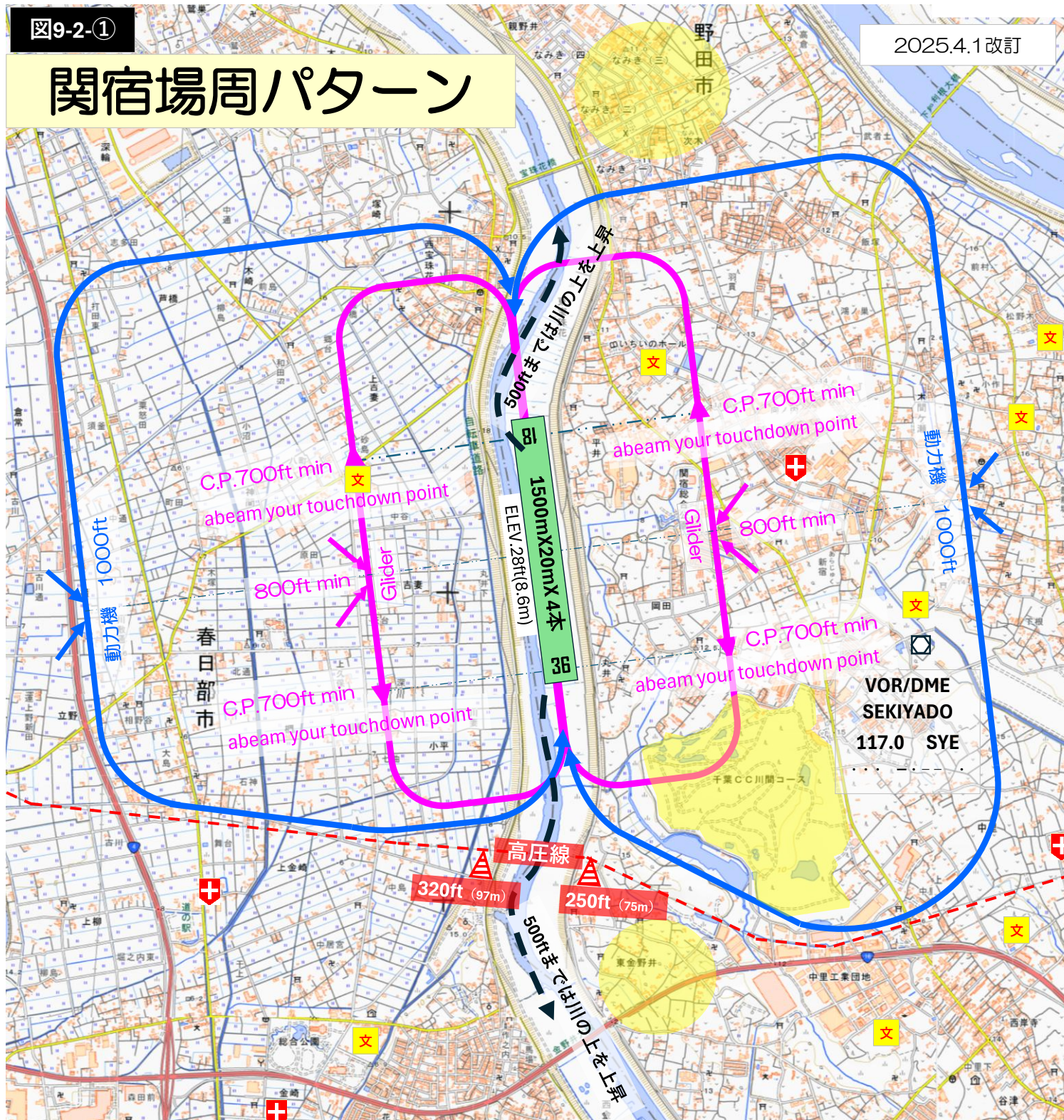
⑧ 東京進入管制区

⑨ 横田進入管制区

⑩ YOKOTA AB VFR TRAINING AREA

⑪ 周辺周波数表

関宿場周パターン



関宿滑空場

N36° 00'53" E139° 49'10"

R/W 1500m×20m×平行4本 (土手側からA,B,C,D)

ELEVATION 28ft(8.6m)

SEKIYADO FLIGHT SERVICE	130.65MHz
NEW CHITOSE INFORMATION (所沢)	135.75MHz
TOKYO TCA (羽田)	124.75MHz
SHIMOFUSA TWR	126.2 MHz

<注意点>

- VOR周辺には小型機、ヘリコプターなどが多く飛来するため、アウトサイドウォッチを充分に実施すること
- 4000ft以上に上昇する場合は、トランスポンダ搭載機は東京TCAにコンタクトしてTCAアドバイザリを受けること。トランスポンダ非搭載機は下総タワーにポジション高度を連絡して、羽田にリレーしてもらうこと。

図9-2-②

関宿5nm圏内 高度制限

(ローカルルール)

2025.4.1



関宿5nm（9km）圏内 高度制限

関宿滑空場周辺には羽田空港へのアプローチコース*が設定されているため、9km圏内を飛行するグライダーは、トランスポンダーを装備し適切な管制機関との通信設定をしていない限り

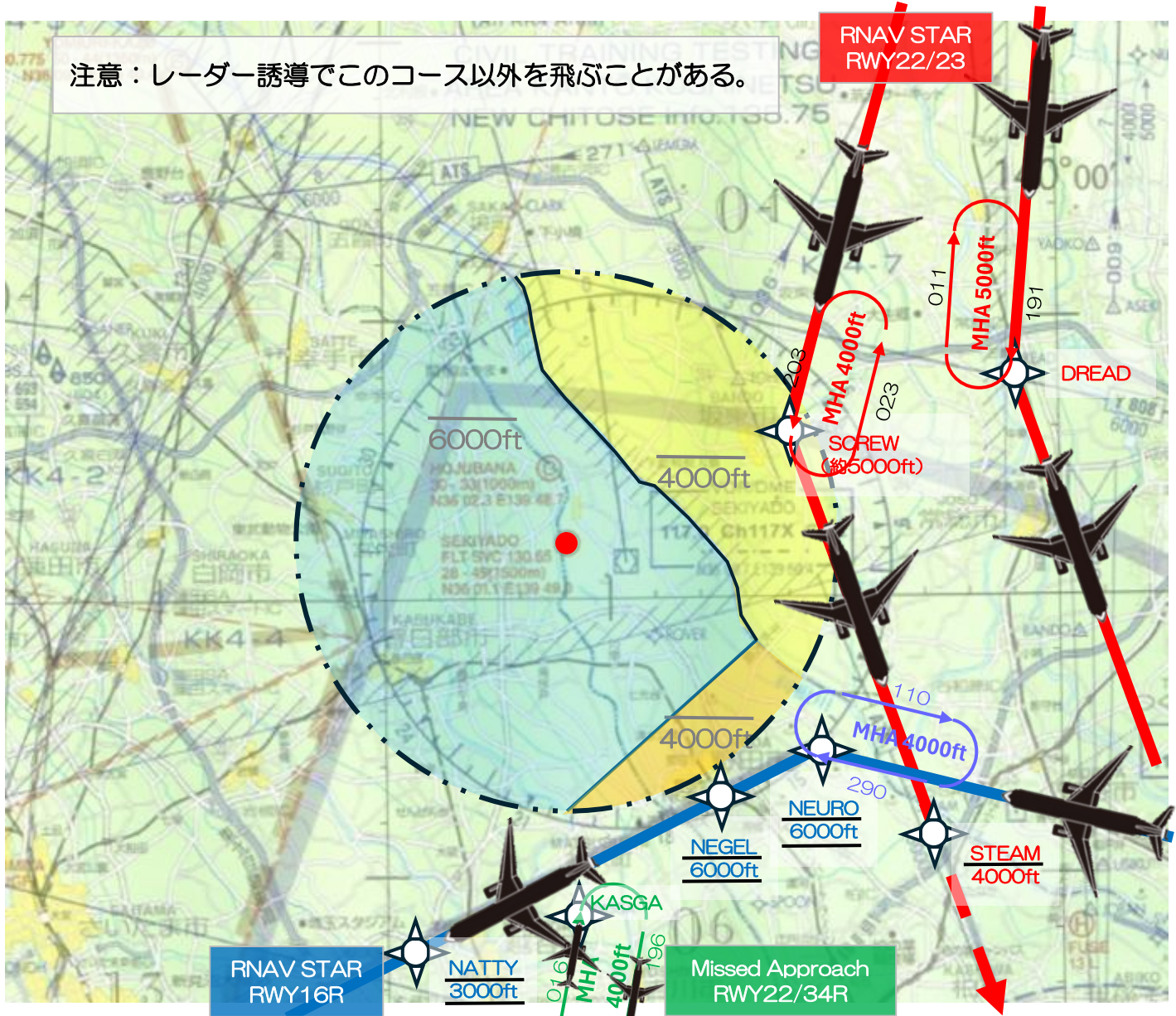
A空域：利根川を越えた北東側では4000ft(1200m)を上限とする。

B空域：南風で羽田空港がRWY16を使用している場合で15時以降は芽吹大橋と清水公園を結ぶ延長線より南側では4000ft(1200m)を上限とする。

C空域：その他の関宿9km圏内では6000ft(1800m)を上限とする。

ただし、4000ftを超えて飛行する場合は、トランスポンダ搭載機は東京TCAにコンタクトしてTCAアドバイザリを受けること、非搭載機は下総TWRにコンタクトして、ポジション高度を伝えて、羽田にリレーしてもらうこと。

*アプローチコースの詳細は「羽田RNAV STAR」「下総 ILS」のページを参照



RNAV STAR RWY 22/23

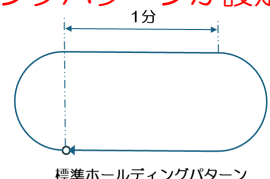
羽田空港RWY22/23への到着機のSTAR（標準計器進入）の経路

到着機はSCREWの北側023° から来てSCREW上空で約5000ftで167° へ変針する。STEAMでは4000ft以下の制限があるのでSCREWを4000ft近辺で通過する機体もあるので注意が必要。またSCREWには4000ft以上230kt以下のホールディングパターンが設定されている。

RNAV STAR RWY 16R

羽田空港RWY16Rへの到着機のSTAR（標準計器進入）の経路

南東から来てNEUROを6000ftで通過して252° に変針しNEGELを6000ftで通過する。NEUROには4000ft以上、230kt以下のホールディングパターンが設定されている。

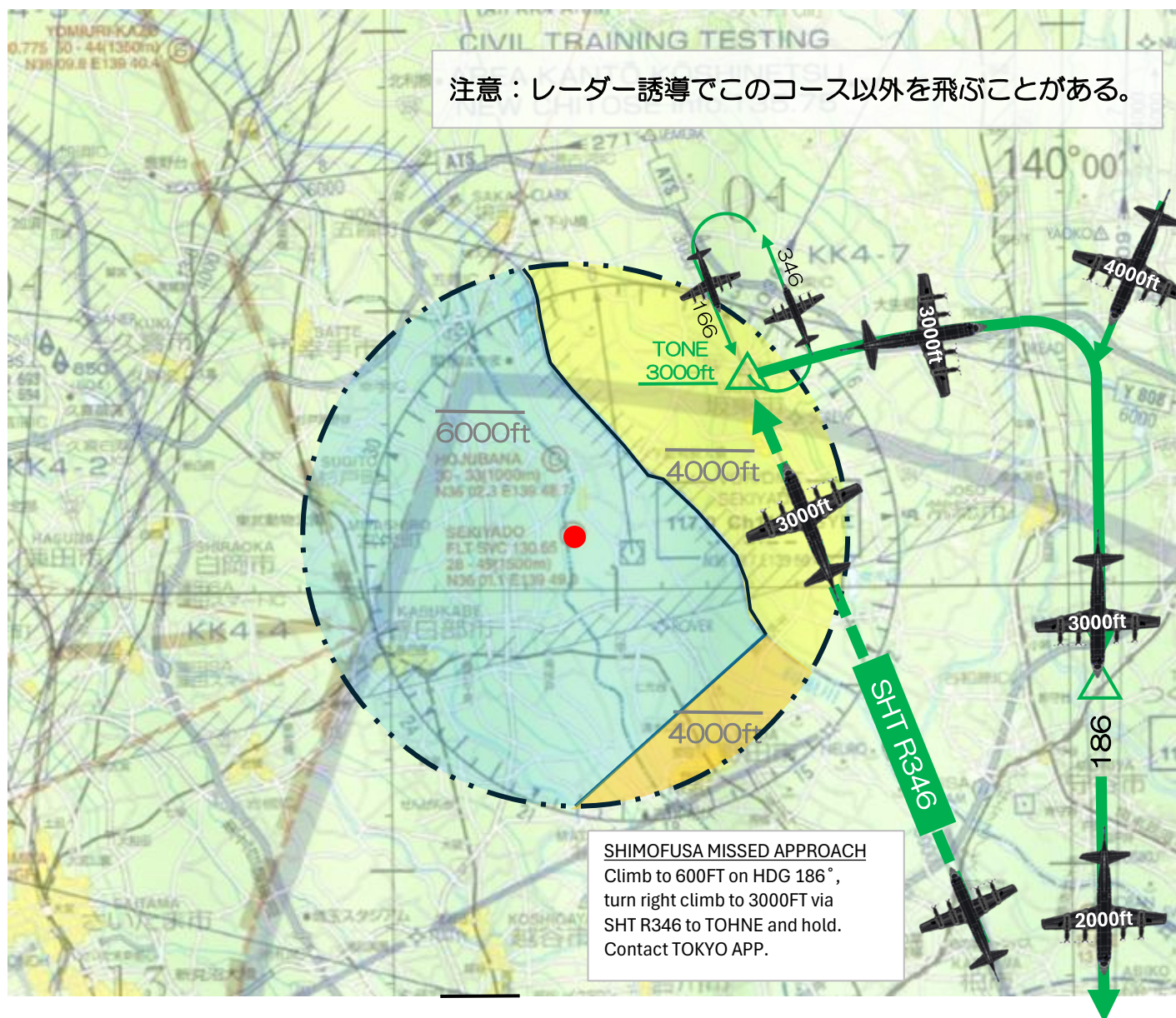


RWY22/34R Missed Approach

羽田空港RWY22,34Rへアプローチしている機体が着陸復行した時に、4000ftまで上昇してKASGAポイントへ向かい、ホールドを行う。9km圏内に接近する可能性もある。

下総 ILS Z RW19 Missed Approach

2025.4.1

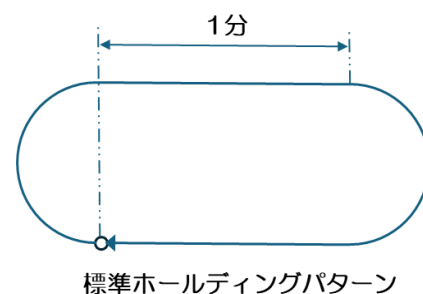


下総 ILS Z RWY19 MISSED APPROACH

下総飛行場へ計器飛行 ILS RW19でアプローチしている機体が着陸復行をした場合、

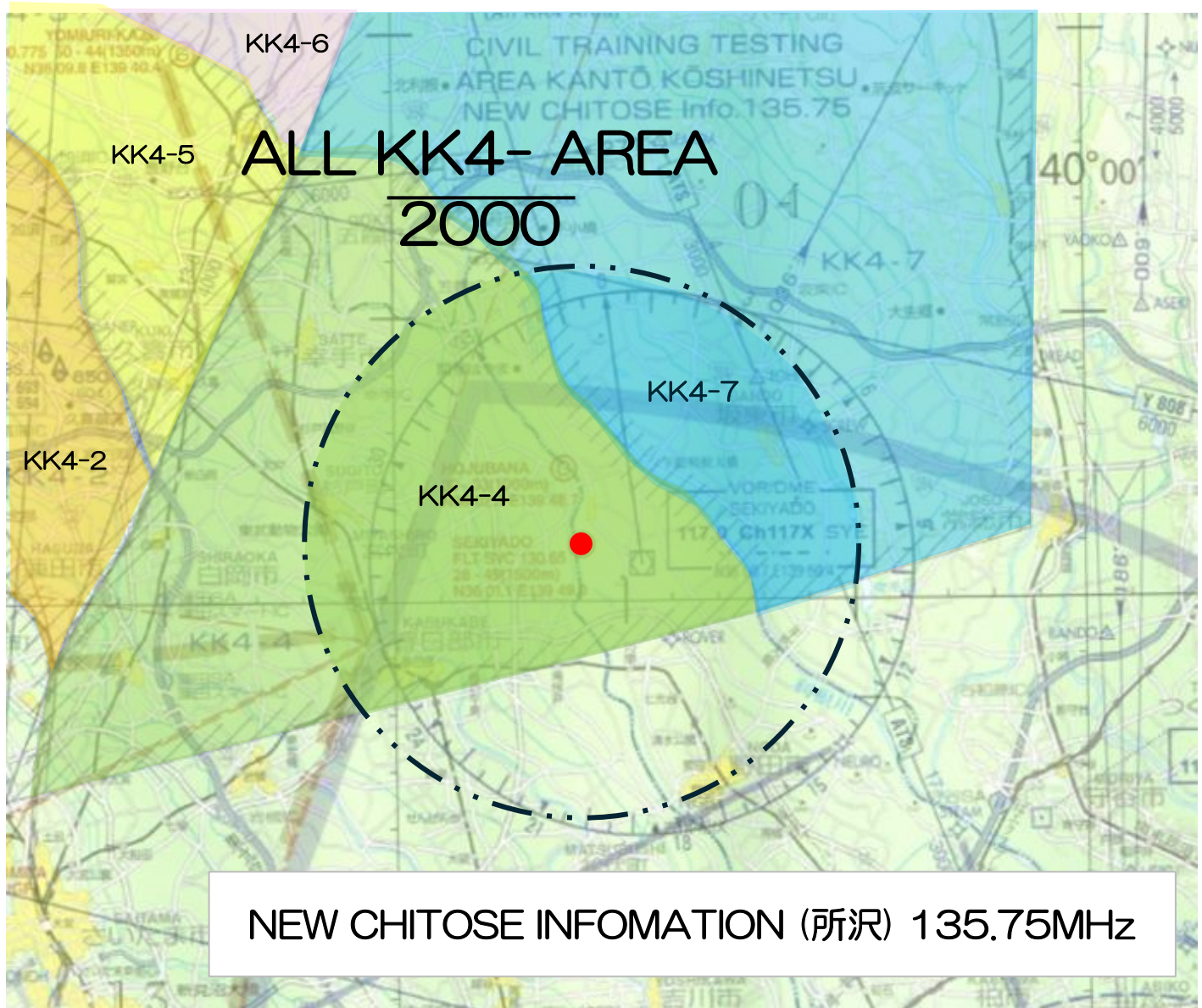
- HDG186で600ftまで上昇
- 右旋回で3000ftまで上昇
- 下総TACAN（SHT）から346°の経路でTONEポイントへ向かう
- TONEポイント3000ftでホールド

（実際には途中からレーダー誘導が始まることが多い）



民間訓練試験空域 関東エリア

2025.4.1

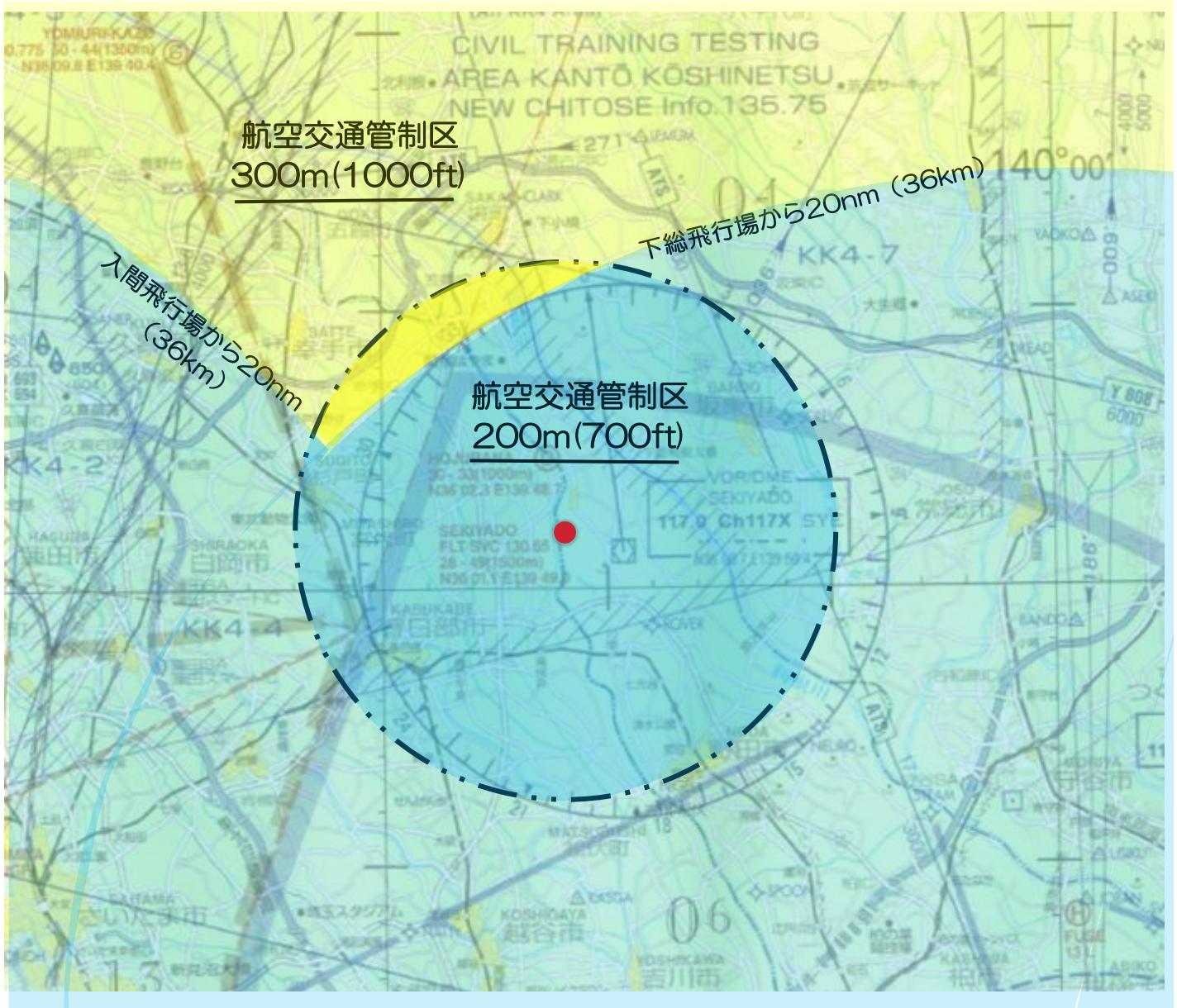


CIVIL TRAINING TESTING AREA (Kanto-Koshinetsu)

- 民間訓練試験空域を使用する場合は、航空交通管理センター（ATMC：Air Traffic Management Center）に訓練試験計画を提出の上承認が必要。ただし、訓練空域内の飛行場等における場周区域に限定された離着陸訓練のための飛行については、当該空域を通過する飛行として扱うこととし、訓練計画の提出義務の対象としない。（ENR 5.3.1.1）
- 訓練試験空域を通過する場合は空域に入る前にニュー千歳インフォメーションに連絡が必要（航空法施行規則第二百二条の四）
航空機は、法第九十六条の二第一項の規定により、管制圏、情報圏又は民間訓練試験空域において航行を行う場合は、それぞれの空域ごとに国土交通大臣が告示で定める航空交通情報の提供に関する業務を行う機関に連絡しなければならない。

航空交通管制区 (CLASS E)

2025.4.1



航空法 第二条

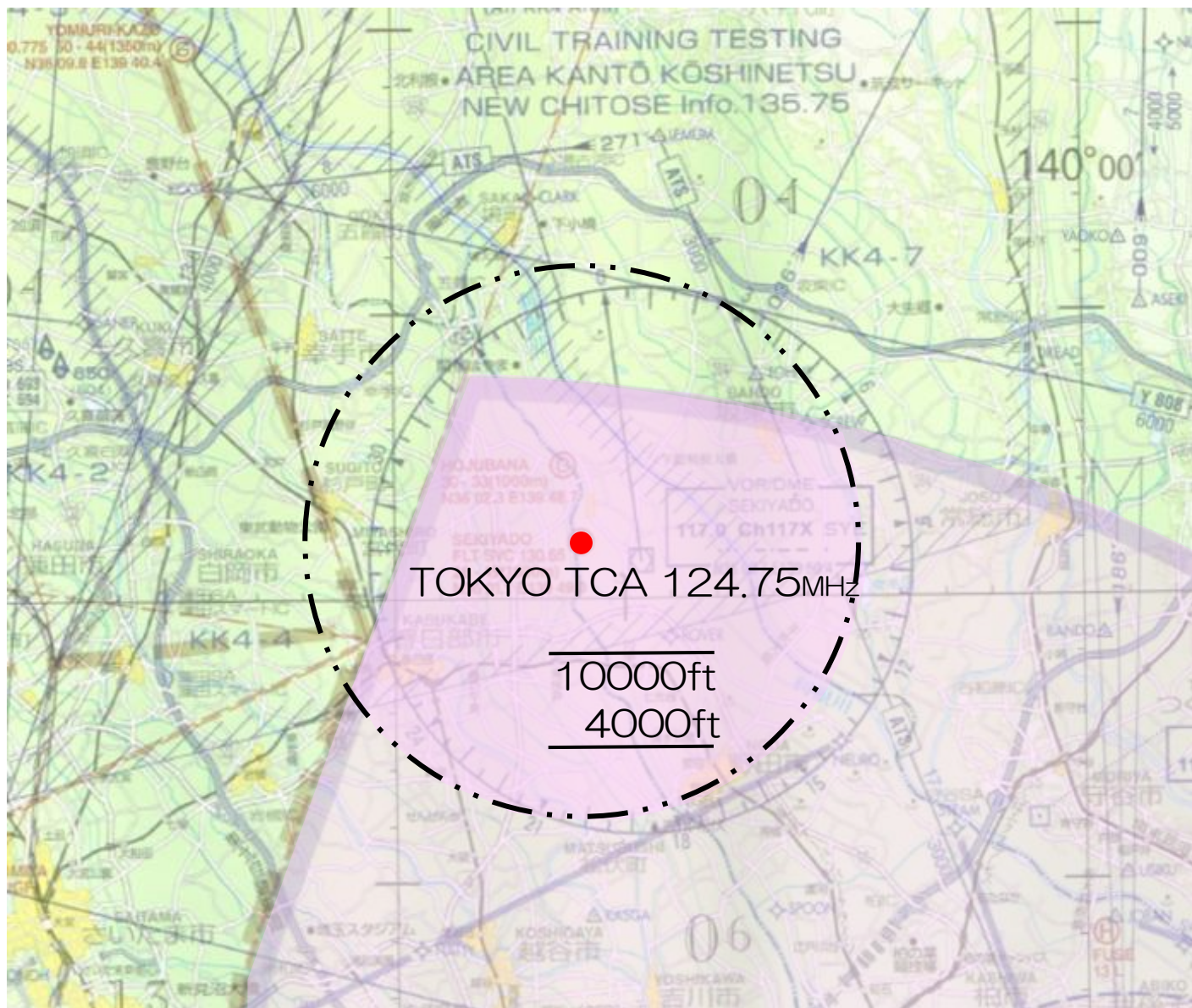
地表又は水面から二百メートル以上の高さの空域であって、航空交通の安全を確保するために国土交通大臣が告示で指定するもの

航空交通管制区、航空交通管制圏等の指定に関する告示

- ・ 下総飛行場、入間飛行場を中心とする半径36kmの円内の区域の直上空域で地表又は水面から200m以上のもの（青色エリア）
- ・ 地表又は水面から300m以上のもの（黄色エリア）

有視界気象状態（VMC）

航空交通管制区内外でVMCの条件が変わるので注意
（航空法施行規則第五条参照）

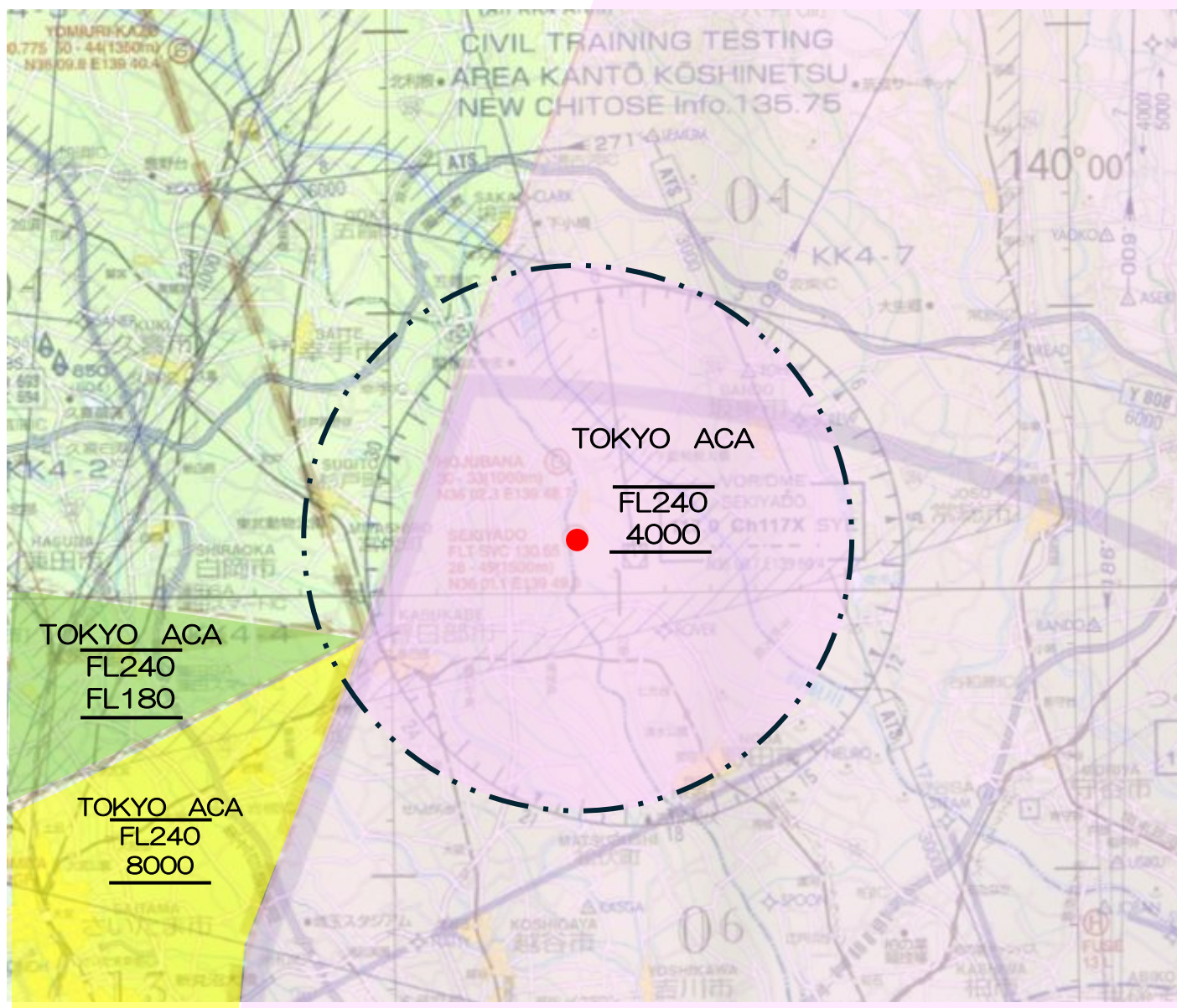


TOKYO TCA (Terminal Control Area)

- 進入管制区（ACA）内の公示された空域であって、VFR 機に対して TCA アドバイザリー業務が実施される空域
- トランスポンダ搭載機で4000ft以上に上昇する場合は東京TCAにコンタクトしてTCAアドバイザリーを受けることが望ましい
- TCAは4000ft以上だが、関宿周辺の「MVA」（Minimum Vectoring Altitude：最低誘導高度）は2000ft

TOKYO ACA (CLASS E)

2025.4.1

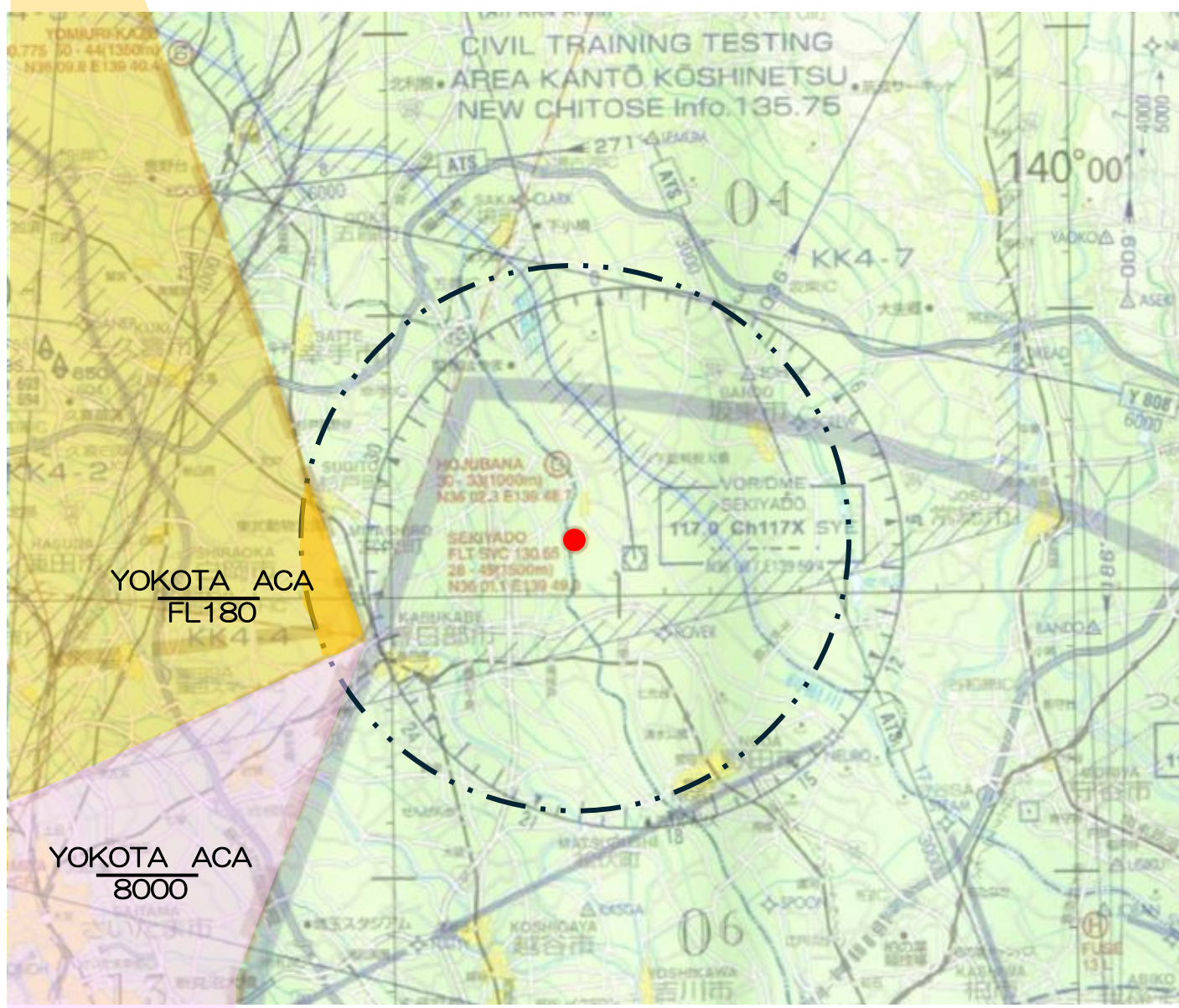


TOKYO ACA (Approach Control Area : 進入管制区)

- 航空交通管制圏から引き続く上昇飛行又は航空交通管制圏へ向けての降下飛行を安全に行うために設けられた空域
- 交通量の多い空港に設定され その空域内においては安全間隔の設定のため主に離着陸の順序等の指示を行っており、計器飛行方式により飛行する航空機はその指示に従い飛行を行う
- ACAは4000ft以上だが、関宿周辺の「MVA」 (Minimum Vectoring Altitude : 最低誘導高度) は2000ft

YOKOTA ACA (CLASS E)

2025.4.1



YOKOTA ACA (Approach Control Area：進入管制区)

- 航空交通管制圏から引き続く上昇飛行又は航空交通管制圏へ向けての降下飛行を安全に行うために設けられた空域
- 交通量の多い空港に設定され その空域内においては安全間隔の設定のため主に離着陸の順序等の指示を行っており、計器飛行方式により飛行する航空機はその指示に従い飛行を行う

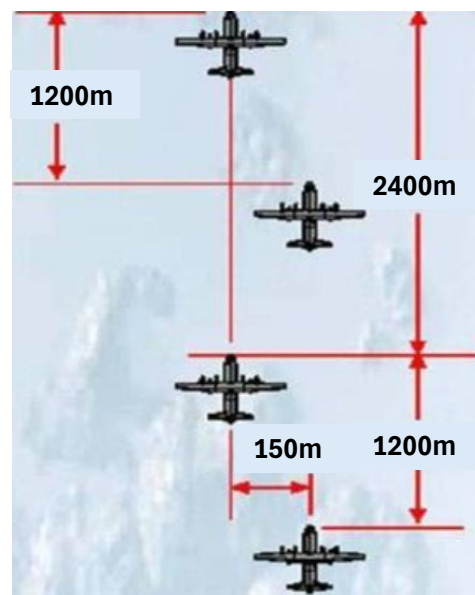
YOKOTA AB VFR TRAINING AREA

2025.4.1



YOKOTA AB VFR TRAINING AREA 2017.4時点

- C130の編隊飛行がエリア内を500ftAGL～5000ftAGLの間で通過する場合がある。
(目撃されたものは1500ft付近が多い)
- エリアは更新されることがあるので最新の情報を確認することを推奨する



周波数一覧表

2025.4.1

ニュー千歳インフォメーション 0123-23-4102		
所沢サイト	135.75	New Chitose INFORMATION
成田サイト	134.8	
大子サイト	135.65	
箱根サイト	134.7	
松本サイト	134.85	
FLIGHT SERVICE		
読売加須滑空場 0480-48-6655	130.775	KAZO F.S.
板倉滑空場 0276-77-0830 090-4541-7493	130.675	ITAKURA F.S.
羽生滑空場 050-5849-8178	130.725	HANYU F.S.
妻沼滑空場 048-588-0697 070-6667-2520	130.5	MENUMA F.S.
鬼怒川滑空場 (氏家)	130.625	KINUGAWA F.S.
本田エアポート 049-299-1115	130.75	OKEGAWA ADVISORY
竜ヶ崎飛行場 0297-62-1271	129.9	RYUGASAKI F.S.
大利根飛行場 0297-86-8860	130.7	OHTONE F.S.
RADAR		
東京TCA(8-21) 羽田	124.75	TOKYO TCA
東京TCA(8-21) 成田	119.45	
横田APR(5500ft以下)	120.7	YOKOTA APPROACH
横田APR(6000ft以上)	118.3	
横田VFR ADVISORY	120.7	
百里APR	120.1	HYAKURI APPROACH
百里TCA(平日8-20)	124.8	HYAKURI TCA
宇都宮RADAR(平日)	122.45	UTSUNOMIYA RADAR
東京ACA	124.1	TOKYO CONTROL
OFF SIDEレーダーサイト	124.9	OFF SIDE
JSDF		
下総TWR	126.2	SHIMOFUSA TWR
宇都宮TWR	126.2	UTSUNOMIYA TWR
霞ヶ浦TWR	122.2	KASUMIGAURA TWR
入間TWR	122.05	IRUMA TWR
立川TWR	118.85	TACHIKAWA TWR
厚木TWR	128.7	ATSUGI TWR
ATIS		
羽田 ATIS	128.8	
成田 ATIS	128.25	
横田 ATIS	128.4	

ニュー千歳インフォメーション
0123-23-4102



関宿管理事務所
0471-98-1401



東京FAIB
050-3198-2863



下総基地(交換)TWR呼び出し
0471-91-2327

