

関西国際空港エプロン運用規程

(平成28年3月29日 規程第134号)

最終改正 令和7年3月20日 規程第36号

第1章 総 則

(目的)

第1条 この規程は、関西国際空港供用規程（平成28年規程第13号。以下「空港供用規程」という。）に基づき、関西国際空港（以下「空港」という。）の滑走路その他の離着陸区域、誘導路、エプロン、ヘリパッド等における航空機による施設の使用、地上移動（航空交通管制業務に係るものを除く。）の方法等を定め、もって同区域内における安全と秩序を維持し円滑な運用を図ることを目的とする。

第2章 航空機の施設使用

(停留等の場所)

第2条 空港供用規程第8条第1項の規程により関西エアポート株式会社（以下「会社」という。）が指定する航空機の駐機場（小型飛行機及び回転翼航空機駐機場を除く。）は、次のとおりとする。

- (1) 航空機への乗降、積卸及び補給並びに航空機の係留のための駐機場は、別図1-1に示す第1ターミナル地区、第2ターミナル地区、リモート地区、1期貨物地区及び2期貨物地区エプロンのスポット（以下「ローディングスポット」という。）、又は整備地区エプロンのうち会社が指定するスポットとする。
- (2) 航空機の整備及び点検のための駐機場は、整備地区エプロンのスポットとする。ただし、他の航空機、人、車両、その他施設等に影響を及ぼすおそれのない軽微な整備及び点検は、この限りでない。

(施設使用時の遵守事項)

第3条 空港供用規程第7条の規程により離着陸等施設を使用しようとする者（以下「運航者」という。）は、空港使用にあたり、次に掲げる事項を遵守するものとする。

- (1) 航空法（昭和27年法律第231号）、航空法施行規則（昭和27年運輸省令第58号）その他関係法令、及び空港供用規程その他関西国際空港に係る諸規則を遵守すること。
- (2) 当該航空機のグラウンドハンドリング（エプロン内の人員輸送、係留の管理等を含む。）を担当する者を事前に確保すること。
- (3) スポットの運用及び空港の管理上から会社が駐機場の変更を指示した場合、直ちに機体を移動させ得ること。
- (4) 暴風等に対する安全対策を講じるとともに、気象の急変等に備えるため責任者の所在する場所等を会社に通報すること。
- (5) 国際航空に従事する回転翼航空機の運航者は、あらかじめ関税法の規程に基づく諸手続を取るとともに、その旨を会社に通報すること。
- (6) 前各号に掲げるもののほか、会社が空港の管理運用上必要と認める指示に従うこと。

(スポットの割当て)

第3条の2 空港供用規程第7条の規程により離着陸等施設の使用の届出（第1号様式）を行った者がスポットを使用しようとするときは、使用開始時刻の1時間前までに会社に割当ての申込みを行い、使用スポットの割当てを受けなければならない。

(リソースの割当て)

第4条 リソースの割り当てについては、関西国際空港リソース運用規程に記載の通りとする。

(停留の方法等)

第5条 航空機の停留の方法は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 停留は、ノーズイン方式によること。ただし、会社が別の方式を指示したときは、この限りで

はない。

- (2) 所定の位置に停留すること。
- (3) 車輪止めを施す等安全措置を講じること。
- (4) 係留装置のあるスポットに停留するときは、必要に応じ係留金具で固定すること。
- (5) スポットの使用を終了したときは、器材等の放置又は油等による汚損の有無を点検し、必要に応じ除去又は清掃を行いすみやかに開放すること。

(搭乗橋を使用しないときの旅客の乗降等)

第6条 搭乗橋を使用しないときの航空機の旅客及び乗組員の乗降、移送及び誘導は、次に掲げる方法により行わなければならない。

- (1) 乗降に際しては、地上誘導員を配置すること。
- (2) 移送には、旅客輸送車を使用すること。
- (3) 旅客輸送車は、航空機の横又は後方で適切な距離を保って停止すること。
- (4) 旅客の乗降は、航空機のエンジンが完全に停止した状態で行うこと。

2 第2ターミナル地区エプロンにおける徒歩による乗降及び誘導に際しては、前項第1号及び第4号に加え、次に掲げる事項を遵守しなければならない。

- (1) 旅客動線を確保し当該動線への車両侵入防止策を講じるとともに、横断歩道に地上誘導員を配置すること。
- (2) スポット81から90においては、隣接する小さい番号のスポットに航空機が到着する場合は到着機が停止するまでの間、隣接する小さい番号のスポットの航空機が出発する場合は出発機が誘導経路に出るまでの間、左側最後方ドアを使用しての旅客乗降及び誘導は行わないこと。左側前方ドアを使用しての旅客乗降及び誘導については、運航者間において事前に調整の上、運航者において旅客及び地上作業員等の安全を確保して行うこと。
- (3) スポット92から99においては、隣接する小さい番号のスポットの航空機が自走開始からスポットアウトするまでの間、左側最後方ドアを使用しての旅客乗降及び誘導は行わないこと。

(給油作業等の場所)

第7条 空港供用規程第11条第1項第1号の規程により会社が指定する給油作業又は排油作業等のための場所は、次のとおりとする。

- (1) 給油作業（航空機の運航に係る重量調整等のため給油と同一場所で行う抜油作業を含む。）の場所は、ローディングスポットとする。ただし、特別の事情がある場合は、この限りでない。
- (2) 抜油作業（メンテナンスの場合）の場所は、スポットM2とする。
- (3) 排油作業（1号及び2号の抜油作業を除く。）の場所は、作業の都度会社が指定する場所とする。

(抜油作業時の遵守事項)

第7条の2 前条第2号の抜油作業は、空港供用規程第11条第1項第4号の規程に加え、空港間近で雷雲または雷雨が発生し、雷鳴もしくは雷光が確認され、空港に落雷もしくは雷電が予測される場合には中止すること。

(補助動力装置の使用制限)

第8条 航空機は、別図1-2に示す固定動力設備（航空機に電力及び冷暖房用空気を供給するための設備）付きのスポットを使用する場合は、会社が特に認める場合を除き、次に掲げる時間を超えて補助動力装置（APU）を使用してはならない。（AIP掲載）

- (1) 出発予定時刻前の15分間
- (2) 到着後、固定動力設備が使用可能となるまでに必要とする最小限度の時間
- (3) 航空機の点検整備のため補助動力装置を使用する場合における最小限度の時間

第3章 航空機の地上移動

(エンジンの始動)

第9条 航空機のエンジンの始動は、次に掲げるところにより行わなければならない。

- (1) 航空機の衝突防止灯を点灯すること。
- (2) 始動に必要な人、車両、器材等を退避させること。

(3) 所定の消火器材及び地上監視員を配置すること。

(エプロンにおける航空機の地上移動)

第10条 エプロンにおける航空機の地上移動は、当該航空機の運航者の責任で行わなければならない。

(自走による航空機の地上移動)

第11条 エプロンにおける自走による航空機の地上移動は、ブラスト及びダウンウォッシュにより他の航空機、人、車両等に影響を与えないよう、次に掲げるところにより行わなければならない。

- (1) 自走の開始は、安全な地点で行うこと。
 - (2) 停留しようとするスポットの範囲内に車両等が存在していないことを確認すること。
 - (3) 使用するスポットへの接近、エンジンの始動及び自走の開始時は、エンジンの出力を絞ること。
 - (4) スポットイン及びスポットアウトに際しては、原則として停留の方法の駐機姿勢に対応した黄色のエプロン誘導案内標識に追従すること。
- 2 出発機及び到着機以外の航空機を自走により移動させるときは、あらかじめ会社に通報しなければならない。
- 3 小型飛行機及び回転翼航空機の地上移動にかかる、他の航空機又は障害物等との最小クリアランスは、それぞれ4.5メートル及び6.0メートルとし、これらの航空機の運航者において確保すること。

(コードF航空機の着陸及び地上移動)

第11条の2 翼幅65m以上80m未満の航空機（以下「コードF航空機」という。）の着陸及び地上移動は、次に掲げるところにより行わなければならない。

- (1) 翼幅が79m以上の航空機は、L誘導路(E9とA14の間)においては、航空機と障害物とのクリアランスを保つため減速し、誘導路中心線標識上を厳密に走行すること。(AIP掲載)
- (2) A380-800及びB747-8の地上移動については、それぞれ別図2-1-1及び別図2-1-2に示される範囲内に限ること。(AIP掲載)
- (3) A380-800及びB747-8は、A10又はA12誘導路を経由してP誘導路及びL誘導路相互間を使用しているときは、次に掲げる事項に注意すること。(AIP掲載)
 - ア. 北向きから南向きへの180度回転を行わないこと。
 - イ. 前輪が誘導路中心線標識に従って走行した場合、主車輪と誘導路縁標識(A10及びA12誘導路の南縁のみ)とのクリアランスが4.0m未満となるため、オーバーステアリングにより安全を確保すること。
- (4) A380-800は、R誘導経路及びL誘導路間の180度回転を行わないこと。B747-8は、R誘導経路(E1とE2の間)及びL誘導路(E1とE2の間)間と、N1誘導経路及びL誘導路間の180度回転を行わないこと。(AIP掲載)
- (5) B747-8は、R誘導経路の曲線部(スポット8と10の間、スポット32と34の間)及びT誘導経路の曲線部(スポット92と94の間)を走行しないこと。(AIP掲載)
- (6) A380-800がR誘導経路(スポット10とスポット14の間、スポット27とスポット29の間、及びスポット30とスポット32の間)を使用しているときは、L誘導路(E1とE3の間、及びE6とE9の間)の使用機材は翼幅68m以下の航空機に限ること。(AIP掲載)
- (7) A380-800がL誘導路(J1とE3の間)を使用しているときは、R誘導経路(スポット9とスポット12の間)及びN1誘導経路使用機材は翼幅68m以下の航空機に限ること。(AIP掲載)
- (8) A380-800がQ誘導経路(スポット251, 252, 254, 255の後方)を使用しているときは、J4誘導路(S4とS5の間)の使用機材は翼幅78m以下の航空機に限ること。(AIP掲載)
- (9) A380-800がJ4誘導路(S4とS5の間)を使用しているときは、Q誘導経路(S4とS5の間)の使用機材は翼幅78m以下の航空機に限ること。(AIP掲載)
- (10) A380-800のスポット11への出入りは、E2誘導路を経由すること。(AIP掲載)
- (11) B747-8のスポット9への出入りはE1誘導路経由とし、スポット11への出入りはE2誘導路経由とすること。(AIP掲載)
- (12) B747-8がN1誘導経路及びR誘導経路(スポット9とスポット12の間)を使用しているときは、L誘導路(J1とE3の間)の使用機材は翼幅79m以下の航空機に限ること。(AIP掲載)
- (13) B747-8がL誘導路(E1とE3の間、及びE6とE9の間)を使用しているときは、R誘導経路(スポッ

ト10と14の間、スポット27と29の間、及びスポット30と32の間)の使用機材は翼幅79m以下の航空機に限ること。(AIP掲載)

- (14) 翼幅65m以上のRスポット誘導経路を使用する航空機の運航者、及び翼幅70m以上のQ及びTスポット誘導経路を使用する航空機の運航者は、当該機と作業車両等との間の安全クリアランスを確保するため、会社と調整すること。(AIP掲載)

(コードE航空機の地上移動)

第11条の3 翼幅52m以上65m未満の航空機(以下「コードE航空機」という。)のうち、特定の機材(B777-200, 200LR, 300, 300ER, A350-900, 1000, B787-9, 10)の地上移動は、別途掲げるところにより行わなければならない(AIP掲載)

(けん引による航空機の地上移動)

第12条 エプロンにおけるけん引による航空機の地上移動は、次に掲げるところにより行わなければならない。

- (1) 航空機の所属及び型式並びに出発スポット番号及び行先スポット番号を、会社にあらかじめ通報すること。
- (2) 移動を開始するにあたっては、大阪航空局関西空港事務所飛行場管制所(以下「管制所」という。)の指示を受けること。
- (3) 経路については、管制所の指示に従うこと。
- (4) 移動中は、次に掲げる事項を遵守すること。
 - ア. けん引する車両は、常時、管制所と無線通信を維持すること。
 - イ. 他の航空機の状態に注意して行うこと。
 - ウ. けん引する車両は、装備している回転灯を点灯すること。
 - エ. けん引される航空機は、衝突防止灯(夜間にあつては、衝突防止灯、右舷灯、左舷灯及び尾灯)を点灯すること。ただし、けん引車に備え付けられた灯火で当該航空機を表示する場合は、この限りでない。

(航空機のスポットイン及びスポットアウト)

第13条 運航者は、航空機のスポットイン及びスポットアウトに際しては、地上誘導員を配置しなければならない。

- 2 スポットイン及びスポットアウト時は、原則として、翼端がスポットの境界線からはみ出してはならない。
- 3 航空機のスポットイン及びスポットアウトの方法は、第9条から前条までの規程に基づくほか、次に掲げるとおりとする。ただし、第1号及び第2号に関して交通状況等により管制所から別途異なる方法を指示されたときは、この限りでない。

(1) スポットイン

ア. 自走によるノーズインとすること。

ただし、整備地区エプロンのM-6からM-9まで並びに試運転場306及び307は、会社が認めた場合を除きけん引によること。

イ. A380-800がスポット101に入る場合は、破線で示された導入線を活用すること。(AIP掲載)

(2) プッシュバックによるスポットアウト

プッシュバック時の機首方向は、次号において機首方向が指定されていない場合は、原則出発滑走路へ向けて走行を開始する向きに機首を向ける。

(3) 各スポットのプッシュバックにおけるスポットアウト運用方法

プッシュバックは、スポット83～90以外のスポットではア. からユ. 及びリ. からン. の記載の方法を除き、別図2-2に示すようにメインギアを隣接スポットの導入線の延長上に合わせる。スポット83～90ではヨ. 及びラ. の記載の方法を除き、別図2-2に示すようにノーズギアを隣接スポットの導入線の延長上に合わせる。管制官からの指示がある場合や管制官から承認を受けた場合を除き、定められた位置より手前又は後方まで機体をプッシュバックすることを禁止する。

ア. スポット1

(ア) 別図2-3に示す位置。

(イ) 機首を南に向ける場合は、メインギアをスポット3の導入線の延長上に合わせるこ

- と。
- イ. スポット 1 R 及び 1 L
- (ア) 別図 2-3 に示す位置。
- (イ) 機首を南に向ける場合は、メインギアをスポット 3 の導入線の延長上に合わせるこ
と。
- ウ. スポット 2 機首を北に向ける場合は、別図 2-4 に示す位置。
- エ. スポット 3 R 及び 3 L
- (ア) 機首を北に向ける場合は、メインギアをスポット 2 の導入線の延長上に合わせるこ
と。
- (イ) 機首を南に向ける場合は、メインギアをスポット 4 の導入線の延長上に合わせるこ
と。
- オ. スポット 7
- (ア) 機首を北向きにし、機首を別図 2-20 で定める誘導停止位置標識 (R STOP L
I N E) に合わせるこ
と。
- (イ) 西向きにする場合は、メインギアをスポット 8 の導入線の延長上に合わせるこ
と。
- (ウ) 機首を東向き又は南向きにしてはならない。
- カ. スポット 8
- (ア) 機首を東向きにし、メインギアをスポット 8 の導入線の延長上に合わせ、その後エン
ジンを始動すること。(AIP掲載)
- (イ) 機首を西向きにする場合は、メインギアをスポット 8 の導入線の延長上に合わせ、そ
の後エンジンを始動すること。(AIP掲載)
- (ウ) 機首を南向きにしてはならない。
- キ. スポット 9
- (ア) 機首を北向きにするこ
と。別図 2-5 で示す位置。
- (イ) 機首を東向きにする場合は、ノーズギアを誘導経路上にある標識に合わせるこ
と。別図 2-5 で示す位置。
- (ウ) 機首を南向きにしてはならない。
- ク. スポット 10
- 機首を南向きにする場合は、別図 2-6 で示す位置。
- ケ. スポット 32
- 機首を北向きにする場合は、別図 2-7 で示す位置。
- コ. スポット 33
- (ア) 機首を南向きにするこ
と。別図 2-8 で示す位置。
- (イ) 機首を東向きにする場合は、メインギアをスポット 34 の導入線の延長上に合わせる
こ
と。
- (ウ) 機首を西向きにしてはならない。
- サ. スポット 34
- (ア) 機首を東向きにし、メインギアをスポット 102 の導入線の延長上に合わせるこ
と。
- (イ) 機首を西向きにする場合は、メインギアをスポット 104 の導入線の延長上に合わせ
るこ
と。
- シ. スポット 35
- (ア) 機首を南向きにし、メインギアをスポット 36 の導入線の延長上に合わせるこ
と。
- (イ) 機首を西向きにする場合は、メインギアをスポット 34 の導入線の延長上に合わせる
こ
と。
- (ウ) 機首を東向きにしてはならない。
- ス. スポット 39
- 機首を北向きにする場合は、メインギアをスポット 37 の導入線の延長上に合わせるこ
と。
- セ. スポット 40
- (ア) 別図 2-9 に示す位置。
- (イ) 機首を北向きにする場合は、メインギアをスポット 37 の導入線の延長上に合わせる
こ
と。

ソ. スポット 4 1

- (ア) 翼幅 3 6m未満の航空機は、別図 2-10 に示す位置。
- (イ) 翼幅 3 6m以上の航空機は、メインギアをスポット 3 7 の導入線の延長上に合わせるこ
と。また、翼幅 3 6m未満の航空機で機首を北向きにする場合も、同様とする。

タ. スポット 1 0 1

- (ア) 別図 2-11 に示す位置。
- (イ) 機首を東向きにしてはならない。

チ. スポット 1 0 3 R

- (ア) 機首を東向きにする場合は、メインギアをスポット 1 0 2 の導入線の延長上に合わせ
ること。
- (イ) 機首を西向きにする場合は、メインギアをスポット 1 0 4 の導入線の延長上に合わせ
ること。

ツ. スポット 1 0 3 L

- (ア) 機首を東向きにする場合は、メインギアをスポット 1 0 2 の導入線の延長上に合わせ
ること。
- (イ) 機首を西向きにする場合は、ノーズギアをスポット 1 0 4 の導入線の延長上に合わせ
ること。

テ. スポット 1 0 5

- (ア) 機首を南向きにすること。別図 2-8 で示す位置。
- (イ) 機首を西向きにしてはならない。

ト. スポット 1 0 6

機首を西向きにする場合は、別図 2-12 に示す位置。

ナ. スポット 1 1 1

機首を東向きにする場合は、別図 2-13 に示す位置。

ニ. スポット 1 2 1

- (ア) 機首を東向きにし、別図 2-13 に示す通り、ノーズギアをサービスレーン東側車線に
合わせるこ
- (イ) 機首を西向きにする場合は、別図 2-13 に示す通り、ノーズギアをサービスレーン東
側車線に合わせるこ
- (ウ) トーイングの場合を除いて、コード E 航空機は機首を西向きにしてはならない。

ヌ. スポット 1 2 2

機首を東向きにする場合は、別図 2-13 に示す通り、タグ車がサービスレーンを通り
過ぎた位置に合わせるこ

ネ. スポット 2 0 1

- (ア) 機首を東向きにする場合は、S1 誘導路の走行確保のためのロングプッシュバックをし
てはならない。
- (イ) 機首を南向きにしてはならない。

ノ. スポット 2 0 4 R

- (ア) 機首を東向きにする場合は、メインギアをスポット 2 0 3 の導入線の延長上に合わせ
ること。
- (イ) 機首を西向きにする場合は、メインギアをスポット 2 0 5 の導入線の延長上に合わせ
ること。

ハ. スポット 2 0 4 L

- (ア) 機首を東向きにする場合は、メインギアをスポット 2 0 3 の導入線の延長上に合わせ
ること。
- (イ) 機首を西向きにする場合は、ノーズギアをスポット 2 0 5 の導入線の延長上に合わせ
ること。

ヒ. スポット 2 0 5

機首を西向きにする場合は、ノーズギアをサービスレーンの中心線と誘導路中心線の交
点に合わせるこ

フ. スポット 2 0 6

機首を南向きにする場合は、別図 2-14 に示す位置。

ヘ. スポット 251

- (ア) 機首を東向きにし、ノーズギアをスポット 252 の導入線の延長上に合わせることに。
- (イ) 機首を西向きにしてはならない。

ホ. スポット 255

- (ア) 機首を西向きにし、ノーズギアをスポット 254 の導入線の延長上に合わせることに。
- (イ) 機首を東向きにしてはならない。

マ. スポット 256

機首を南向きにする場合は、ノーズギアをスポット 256 北側機材制限区域の延長線上に合わせることに。

ミ. スポット 258

- (ア) 機首を北向きにする場合は、エンジンをスポット 259 の導入線の延長線上に合わせることに。
- (イ) 機首を南向きにする場合は、エンジンをスポット 257 の導入線の延長線上に合わせることに。

ム. スポット 259

- (ア) 機首を北向きにする場合は、エンジンをスポット 260 の導入線の延長線上に合わせることに。
- (イ) 機首を南向きにする場合は、エンジンをスポット 258 の導入線の延長線上に合わせることに。

メ. スポット 260

- (ア) 機首を北向きにし、別図 2-15 に示す位置。
- (イ) 機首を南向きの運用は原則行わない。

モ. スポット 80

- (ア) 機首を北向きにするに。別図 2-16 に示す位置。
- (イ) 機首を西向きにしてはならない。

ヤ. スポット 81

- (ア) A321 以外は機首を西向きとし、その場合は、別図 2-17 に示す位置。
- (イ) A321 が機首を北向きにする場合は、別図 2-16 に示す位置。
- (ウ) A321 以外が機首を北向きにする場合は、別図 2-16 に示す位置。

ユ. スポット 82

- (ア) 機首を西向きにし、別図 2-20 で定める誘導停止位置標識 (T2 STOP LINE) に合わせることに。
- (イ) 機首を北向きにする場合は、別図 2-16 に示す位置。

ヨ. スポット 83

機首を南向きにする場合は、別図 2-16 に示す位置。

ラ. スポット 90

機首を北向きにする場合は、別図 2-17 に示す位置。

リ. スポット 91

機首を南向きにする場合は、別図 2-17 に示す位置。

ル. スポット 93

- (ア) 機首を南向きにし、メインギアをスポット 92 の導入線の延長上に合わせることに。
- (イ) 機種を西向きにする場合は、別図 2-17 に示す位置。
- (ウ) 機首を北向きにしてはならない。

レ. スポット 94

機首を東向きにする場合は、別図 2-17 に示す位置。

ロ. スポット 9 8

- (ア) 機首を西向きにし、メインギアをスポット 9 9 の導入線の延長上にあわせること。
- (イ) 機首を東向きにする場合は、別図 2-18 に示す位置。

ワ. スポット 9 9 (A 3 2 1 以外) 及びスポット 9 9 L

- (ア) 機首を西向きにし、ノーズギアを白色で示された破線に合わせること。
別図 2-18 に示す位置。

- (イ) 機首を東向きにする場合は、別図 2-18 に示す位置。

ヲ. スポット 9 9 E 及びスポット 9 9 R、スポット 9 9 (A 3 2 1 に限る)

- (ア) 機首を東向きにし、別図 2-18 に示す位置。
- (イ) 機首を西向きにしてはならない。

ン. 整備地区エプロンにおけるスポット

M-6 から M-9 まで並びに試運転場の 3 0 6 及び 3 0 7 は、会社が認めた場合を除きけん引によること。

(4) 自走によるスポットアウト

第 11 条第 1 項の規程に基づくほか、スポット 9 1 からスポット 9 9 (スポット 9 9 L、スポット 9 9 R 及びスポット 9 9 E を除く。)においては、次に掲げるとおり行うこと。

ア. 旋回線の利用にあたっては、会社と事前調整を行うこと。(AIP 掲載)

イ. 自走開始前に隣接スポットに到着予定機もしくは出発機がある場合は、次に掲げるとおり行うこと。ただし、運航者間において事前に調整が行われた場合は、この限りではない。

- (ア) 隣接スポットにおいて到着機のための準備をしている場合は、原則として当該スポットに航空機が到着後に自走を開始すること。

- (イ) 隣接スポットに駐機中の航空機と同時に自走を開始しようとする場合は、原則として小さいスポット番号の航空機から自走を開始すること。

ウ. 前記イ. を確実に実施するため、運航者間で連絡調整を行うこと。

エ. スポット 9 8 においては、スポット 9 9 L に航空機が存在していない場合に限り、自走可能とする。

オ. 自走開始時に、ノーズギアと旋回線とのずれを監視する地上監視員の信号に従うこと。
(AIP 掲載)

カ. 自走開始位置は別図 2-19 の (A) の場所とし、旋回線曲部における旋回角は、スポット 91 から 99 までは 65° 以上であること。

キ. 自走開始後に急停止をした場合は、以下の措置をとること。(AIP 掲載)

- (ア) 全エンジンを停止
- (イ) 自走開始位置もしくは T 誘導経路手前までけん引で機体を移動

(誘導停止位置標識)

第 14 条 運航者は、地上移動に際して、別図 2-20 に示す誘導停止位置標識での停止を指示されることがある。(AIP 掲載)

(注意事項)

第 15 条 運航者は、R、J 1、J 4 及び T のスポット誘導経路を走行時に車両が前方を横断もしくは併走することがあるため、十分な見張りをを行い安全の確保に努めること。

(特例駐機)

第 16 条 運航者は、第 5 条第 1 項第 1 号の規程にかかわらず、ノーズイン方式以外の駐機（以下「特例駐機」という。）及びこれに伴う地上移動を行うときは、あらかじめ実施の方法について会社と調整を行い、承認を受けるものとする。

2 特例駐機を行うことのできるスポットは、第 2 ターミナル地区、リモート地区、1 期貨物地区、2 期貨物地区及び整備地区エプロンのスポットとする。

(車両による航空機の誘導)

第 17 条 空港に不案内な航空機又は V I P 搭乗機等から要請があったときは、会社は車両 (F O L L O W-M E C A R) により地上移動の誘導を行うものとする。

(移動不能航空機の撤去)

第18条 空港供用規程第9条の規程により会社が指定する場所は、整備地区エプロンの会社が指示するスポットとする。ただし、当該航空機の状態により会社は別の場所を指示することがある。

第4章 航空機のエンジン試運転

(エンジン試運転の場所)

第19条 空港供用規程第8条第3項の規程により会社が指定する航空機のエンジン試運転のための駐機場は、整備地区エプロンのスポット306及び307(以下「ランナップスポット」という。)とする。ただし、これによることができない場合は、会社の承認を得て(第3号の場合を除く。)、次に掲げる場所で実施することができる。なお、エンジン試運転を行うときは、所定の消火器材及び地上監視員を配置することとする。

- (1) ローディングスポット
- (2) 小型飛行機駐機場に駐機する航空機は当該エプロン。
- (3) 運航者が管理するエプロン。
- (4) その他会社が指示する場所。

(エンジン試運転の時間)

第20条 エンジン試運転の時間は、原則として24時間とする。

(エンジン試運転実施の通報等)

第21条 運航者は、エンジン試運転を行う場合は、航空機の所属、型式、登録記号並びに実施時間及び出力等を会社に通報し、必要な調整をしなければならない。ただし、運航者が管理するエプロンにおいて行う場合を除く。

2. 前項の通報及び調整を行ったエンジン試運転実施内容を変更し、又は中止する場合は、その都度会社と必要な調整をしなければならない。

(ランナップスポットにおける実施の方法)

第22条 ランナップスポットにおけるエンジン試運転は、次に掲げる方法で実施しなければならない。

- (1) ランナップスポットで試運転を実施する機数は、スポット306及び307を合わせ、原則として1機とする。
- (2) 試運転の場所への航空機のスポットイン及びスポットアウトは、けん引によることとする。
- (3) ランナップスポットにおける航空機のセット位置は、別図3-1に示すとおりとする。
- (4) ランナップスポットの使用は、ジェット機又は高出力機を優先する。
- (5) 実施にあたっては、次に掲げる事項を遵守することとする。

ア. 双発以上のジェット機で、機体のバランスをとるためエンジンを2基以上作動した状態で実施するときは、他の航空機と同時に行ってはならない。

イ. 航空機を所定の機軸線及びセット位置に定置するとともに、機体に相応した車輪止めを行なうこと。

ウ. DC10型機等のリアーエンジン付き(エンジンが高位置)航空機については、ブラストがブラストフェンスを越えないように、フェンスからの距離を考慮して定置すること。

エ. 尾部をブラストフェンスに向けて行うこと。

オ. 衝突防止灯を点灯すること。

(ローディングスポットにおける実施の方法)

第23条 ローディングスポットにおけるエンジン試運転は、次に掲げる方法で実施しなければならない。

- (1) アイドル状態で行うこと。
- (2) 実施時間は、5分以内とし、反復継続して行わないこと。ただし、会社が認めた場合は、この限りではない。
- (3) 後方に車両通行帯が設けられているスポットでは、走行車両等に注意し、安全を確認して短時間で終了すること。
- (4) 実施にあたっては、次に掲げる事項を遵守すること。

- ア. 隣接スポットと同時に行わないこと。
- イ. 衝突防止灯を点灯すること。

(エンジン試運転の中止)

第24条 次に掲げる場合は、エンジン試運転を中止しなければならない。

- (1) 周辺住民等に対して騒音障害が発生したと認められるとき。
 - (2) 試運転により、航空保安施設その他の物件に異常が認められるとき。
- 2 スポットの運用及び空港の管理上から会社がエンジン試運転の中止を指示した場合は、これに従わなければならない。

第5章 小型飛行機駐機場の運用

(小型飛行機駐機場の場所)

第25条 空港供用規程第8条の規程により会社が指定する、整備地区における小型飛行機駐機場の場所、スポットの配置等は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 駐機場は、別図1-1に示す場所とする。
- (2) スポット名称は、スポット501、502、503及び504とする。
- (3) 前号のスポットの使用可能な小型飛行機は、全長27メートル及び翼幅24メートル（型式例示：ガルフストリームエアロスペースG-IV）以下の小型飛行機とする。

(停留の方法)

第26条 小型飛行機駐機場における停留は、第5条の規程に基づくほか、次に掲げるとおりとする。

- (1) 停留の方法は、自走ノーズイン方式とする。
- (2) 停留時の機首方向は、可能な限り隣接スポットに停留中の小型飛行機と同一方向に合わせるものとする。

(地上移動の方法)

第27条 小型飛行機駐機場における地上移動は、第10条から第12条までの規程に基づくほか、次に掲げるとおりとする。

- (1) スポットインは、停留しようとするスポットへの導入線に従い、当該スポットのノーズ駐機停止位置線まで地上移動を行うものとする。
- (2) スポットアウトは、次に掲げるところによるものとする。
 - ア. 当該スポットのノーズ駐機停止位置線から開始するとともに、少なくとも3メートル直進し、前方の隣接スポットの導入線に従い地上移動を行うこと。ただし、スポットM-6又はM-8に航空機が停留中のときは、スポットM-7の駐機スタンドの範囲内に破線で付設された航空機導出線標識に追従し、又は第11条第3項に規定する最小クリアランスを確保して地上移動を行うこと。
 - イ. スポットM-6以降のスポットを使用しようとする航空機があるときは、当該航空機を優先して地上移動を行うこと。
 - ウ. L誘導路上に大型航空機が通過中及び通過直後は、エンジンプラストの影響を考慮して安全を確認した後、地上移動を行うこと。

(小型飛行機駐機場への人の出入り)

第28条 小型飛行機駐機場への人の出入りにあたっては、関税法、制限区域入場ゲートの指定及びその方法に従うこと。

第6章 回転翼航空機駐機場の運用

(回転翼航空機駐機場の場所)

第29条 空港供用規程第8条の規程により、会社が指定する回転翼航空機駐機場の場所、スポットの配置等は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 回転翼航空機駐機場の場所は、別図1-1に示す場所とする。
- (2) スポット名称は、スポット601、602、603及び604とする。
- (3) 前号のスポットの使用可能な回転翼航空機は、全長20メートル及び全幅17メートル以下の回転翼航空機とする。

(停留の方法)

第30条 回転翼航空機駐機場における停留方法は、第5条の規程に基づくほか、次に掲げるとおりとする。

- (1) 停留の方法は、「自走方式」とする。
- (2) 停留時の機首方向は、可能な限り隣接スポットに停留中の回転翼航空機と同一方向に合わせるものとする。

(地上移動の方法)

第31条 回転翼航空機駐機場における地上移動は、第10条から第12条までの規程に基づくものし、回転翼航空機駐機場、又は海上保安庁のエプロンを使用しようとする航空機があるときは、当該航空機を優先した地上移動を行うものとする。

(回転翼航空機駐機場のエプロン照明施設の使用)

第32条 夜間において回転翼航空機駐機場を使用する回転翼航空機の運航者は、次に掲げるところによりエプロン照明施設を使用するものとする。

- (1) エプロン照明施設を使用しようとする場合は、あらかじめ会社に申し出て、当該施設に付帯する制御盤の鍵の貸出を受けること。
- (2) 日没以降において回転翼航空機を停留させようとする場合に点灯し、当該回転翼航空機の使用が終了したとき、又はエプロン照明施設の使用が不要となったときは、消灯すること。

(回転翼航空機駐機場への人の出入り)

第33条 回転翼航空機駐機場への人の出入にあたっては、関税法、制限区域入場ゲートの指定及びその方法に従うこと。

第7章 ヘリパッドの運用

(ヘリパッドの場所)

第34条 ヘリパッドの場所は、別図1-1に示す場所とする。

(進入・離陸上昇)

第35条 ヘリパッドへの進入又はヘリパッドからの離陸上昇は、次に掲げる方位（別図4-1参照）及びこう配でなければならない。

- (1) 進入方位は、方位102°及び方位237°とする。
- (2) 離陸上昇方位は、方位057°及び方位282°とする。
- (3) 進入方位102°に対する進入表面のこう配は、5.5分の1以上、進入方位237°に対する進入表面のこう配は8分の1以上とする。

(禁止行為)

第36条 ヘリパッドを使用する回転翼航空機は、次に掲げる行為を行ってはならない。ただし、会社の承認を受けた場合は、この限りでない。

- (1) ローパス
- (2) タッチ・アンド・ゴー
- (3) 訓練又は試験のためのホバーリング
- (4) その他航空機の運航の安全を阻害する行為

(運航の方法)

第37条 ヘリパッドにおける回転翼航空機の運航は、次に掲げる方法によらなければならない。

- (1) 標準場周経路及び高度
 - ア. 場周経路は、ヘリパッドの北西側とする。
 - イ. 場周経路の高度は700フィートとする。
 - ウ. 原則として着陸方位102°への進入は左旋回、着陸方位237°への進入は右旋回による。
 - エ. 原則として離陸方位057°からの離陸上昇は左旋回、離陸方位282°からの離陸上昇は右旋回による。
- (2) 到着機は、原則として航空情報に公示された目視位置通報点を經由して、場周経路又は進入経

路へ進入する。

- (3) 出発機は、原則として離陸上昇安全高度に達した後、離脱方向に旋回する。
- (4) ヘリパッドと駐機場間の航行は、誘導路上を経由する。

(運用制限)

第38条 ヘリパッドの使用にあたっては、次に掲げるとおり運用を制限する。

- (1) 使用可能な回転翼航空機は、最大離陸重量 11 トン以下であって、第35条第3号の進入表面のこう配を確保できる性能の航空機とする。
- (2) ヘリパッドが供用休止又はヘリパッド灯火が運用停止等の場合は、滑走路又は会社が別に定める場所を使用する。
- (3) ヘリパッドの制限表面に抵触する航空機又は物件（仮設物を含む。）がある場合は、ヘリパッドの離着陸を制限する。

(ヘリパッド灯火施設の使用)

第39条 ヘリパッド灯火施設（ヘリパッド灯火及びこれに付帯するヘリパッド灯火制御盤等をいう。以下同じ。別図1-1参照）は、次に掲げる方法で使用しなければならない。

- (1) ヘリパッド灯火（ヘリパッド灯及びヘリパッド誘導灯をいう。以下同じ。）は、夜間であって回転翼航空機が離陸又は着陸に必要な時間に限る。
- (2) ヘリパッド灯火を使用する回転翼航空機の運航者は、離陸又は着陸の前にヘリパッド灯火制御盤を操作して点灯し、点灯状態に異常のないことを確認したのち、当該回転翼航空機の機長にその旨を通報すること。
- (3) ヘリパッド灯火を使用する回転翼航空機の運航者は、離陸又は着陸した回転翼航空機の安全を確認したのちに消灯する。
- (4) ヘリパッド灯火施設が次の状態にあるときは、ヘリパッド灯火を使用することはできない。
 - ア. ヘリパッド灯の15%以上が点灯しない場合
 - イ. ヘリパッド誘導灯がすべて点灯しない場合
 - ウ. ヘリパッド灯火施設が故障、点検又は整備のため運用停止している場合
- (5) ヘリパッド灯火施設の異常を発見した回転翼航空機の運航者は、すみやかに会社に連絡しなければならない。

(運航方法の細則的事項)

第40条 運航方法の細則的事項については、別途定める。

第8章 雑則

(その他)

第41条 この規程に定めのない事項については、その都度会社と協議のうえ実施することとする。

(主管部署)

第42条 この規程の主管部署は、関西エアポート株式会社運用本部関西空港運用部とする。

附 則

この規程は、平成28年4月1日より施行する。

附 則

この規程は、平成28年12月8日より施行する。

附 則

この規程は、平成29年9月14日より施行する。

附 則

この規程は、平成31年2月28日より施行する。

附 則

この規程は、令和2年5月1日より施行する。

附 則

この規程は、令和3年1月28日より施行する。

附 則

この規程は、令和４年１０月２６日より施行する。

附 則

この規程は、令和６年１０月３１日より施行する。

附 則

この規程は、令和７年３月２０日より施行する。

第 1 号様式（第 3 条関連）

第1号様式(第3条関係)

関西国際空港離着陸等施設使用届

整理番号

届出日 年 月 日

関西エアポート株式会社社長 殿

住 所

氏名又は名称 印

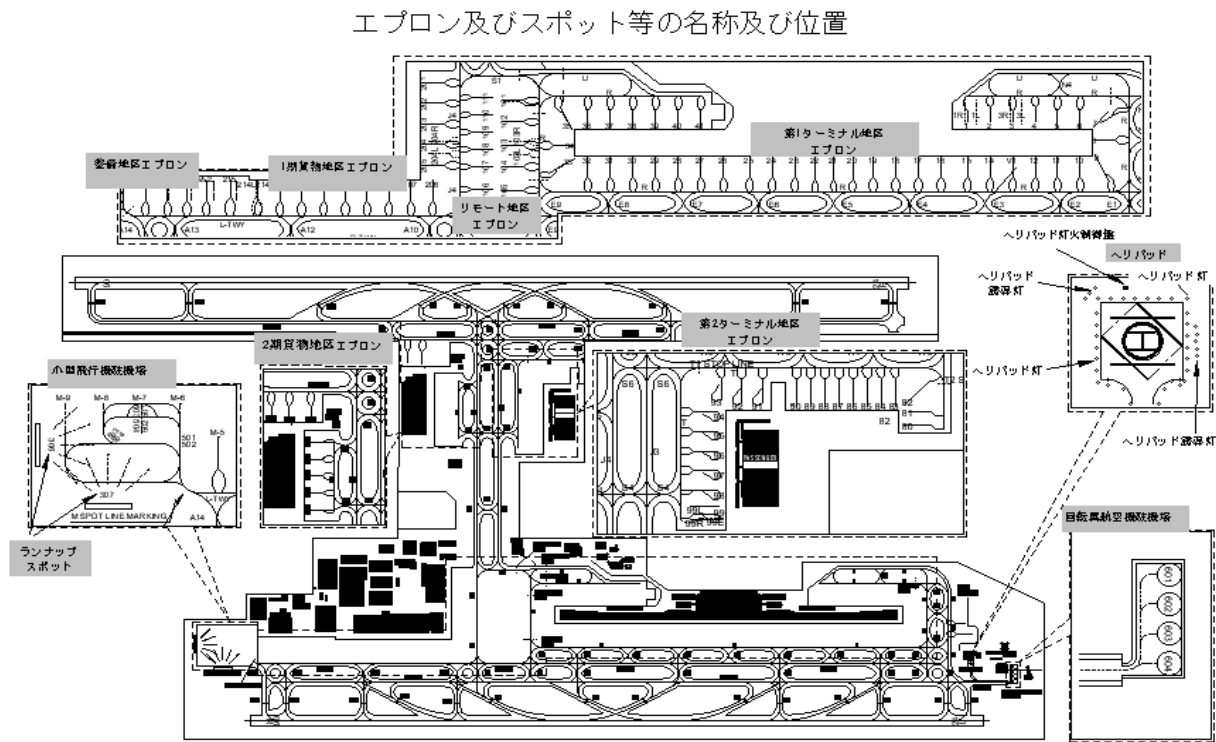
関西国際空港供用規程第7条の規定により下記のとおり離着陸等施設の使用(使用変更)をお届けします。

記

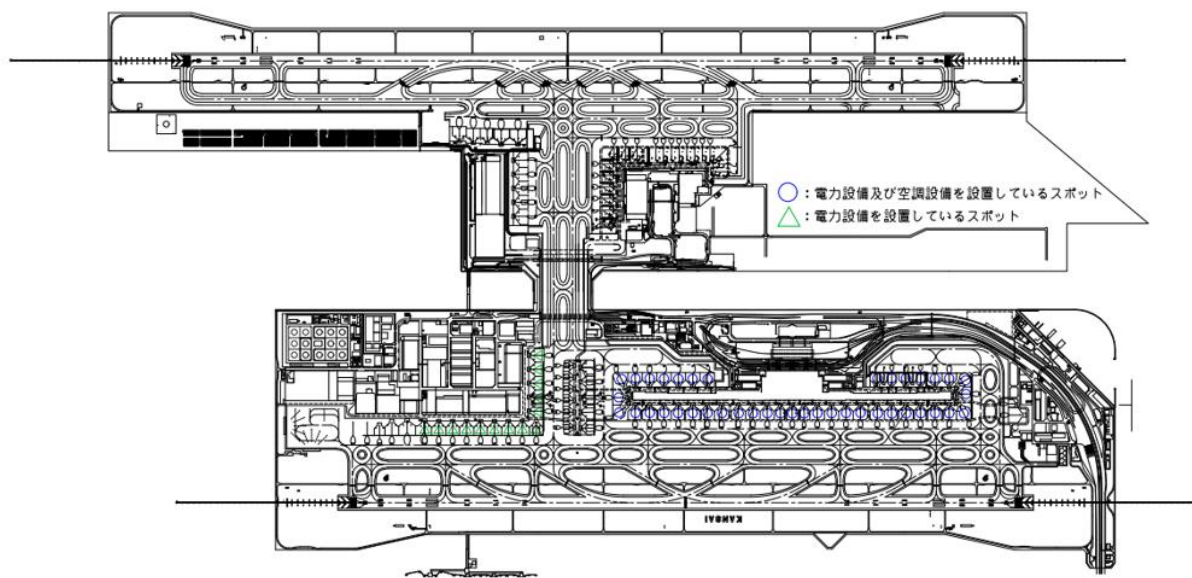
運 航 者 氏 名 又 は 名 称 及 び 住 所	(連絡先TEL)					
使 用 航 空 機	型 式 国 籍 登録記号	(最大離陸重量 トン)				
使 用 日 時	年 月 日 時 分から 年 月 日 時 分まで					
使 用 施 設	☐ 滑走路 ☐ 誘導路 ☐ エプロン() ☐ ヘリパッド					
使 用 目 的	☐ 新 規 (理 由) ☐ 追 加 ☐ 変 更					
ハンドリング会 社名及び担当者	(緊急連絡先TEL)					
参考となる事項						
運 航 計 画 の 概 要						
運航日	曜日	便 名	型 式	運 航 時 刻	運 航 区 間	運航の形態
		/		/	/ /	
		/		/	/ /	
		/		/	/ /	
(この線から下には記入しないで下さい。)						
受付番号	年月日	年 月 日	担当者	条件の付与	☐ 有 ☐ 無	

(注)1 離着陸等施設使用届は、スポット調整手続完了後すみやかに提出して下さい。
2 定期便及び不定期便等は、事前に運航計画書を提出してスポット調整を行って下さい。
3 複数以上使用する航空機がある場合は、一覧表を添付して下さい。

別図 1 - 1 (第 2 条関係)

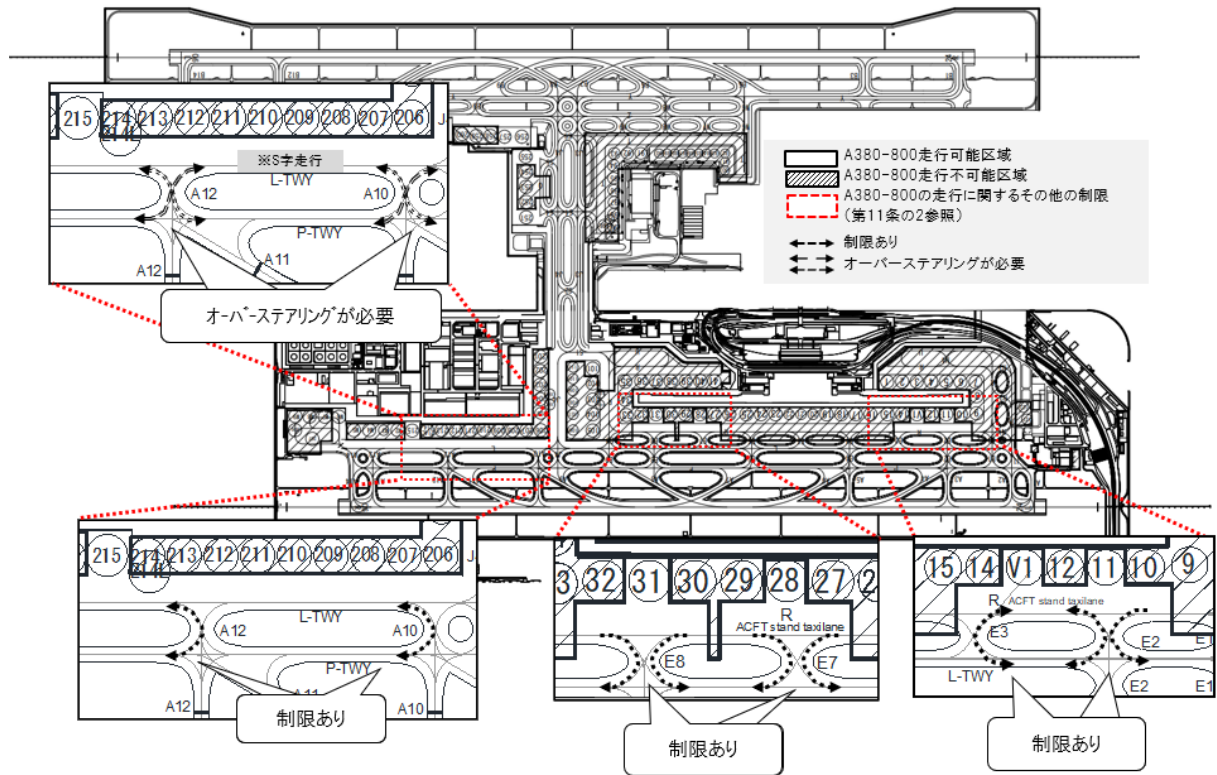


別図 1 - 2 (第 8 条関係)



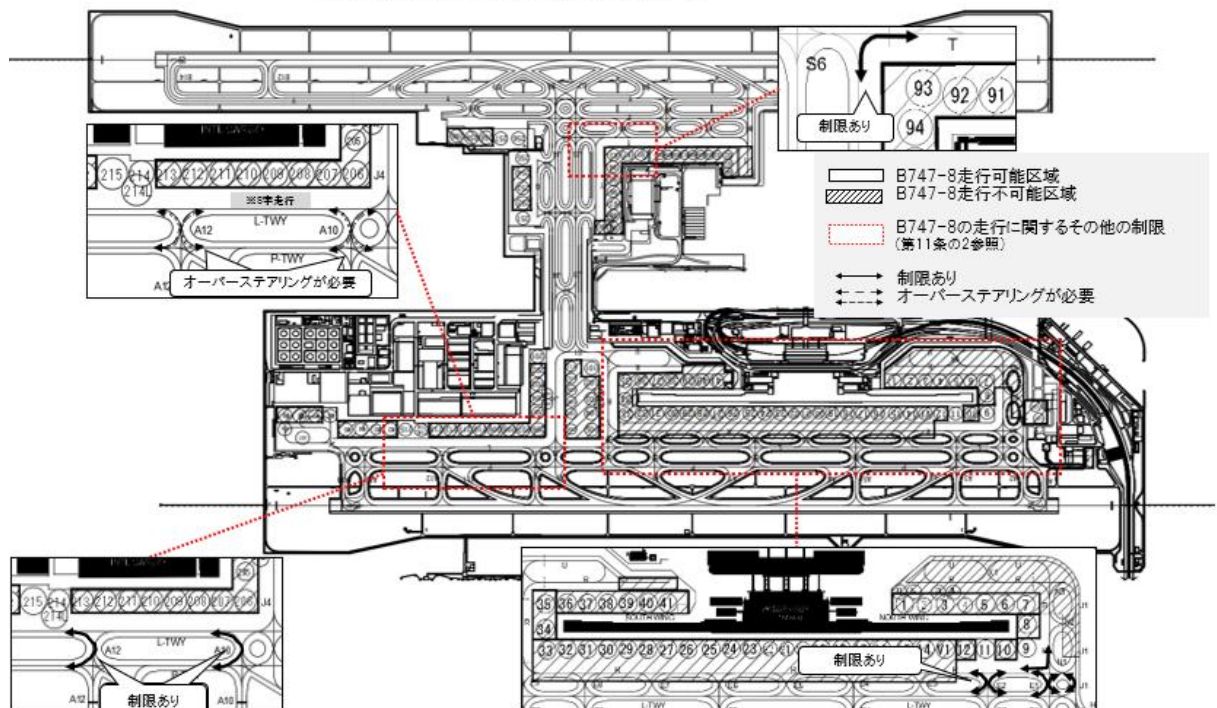
別図 2 - 1 - 1 (第 1 1 条の 2 関連)

走行可能区域及び走行不可能区域 (A380-800)



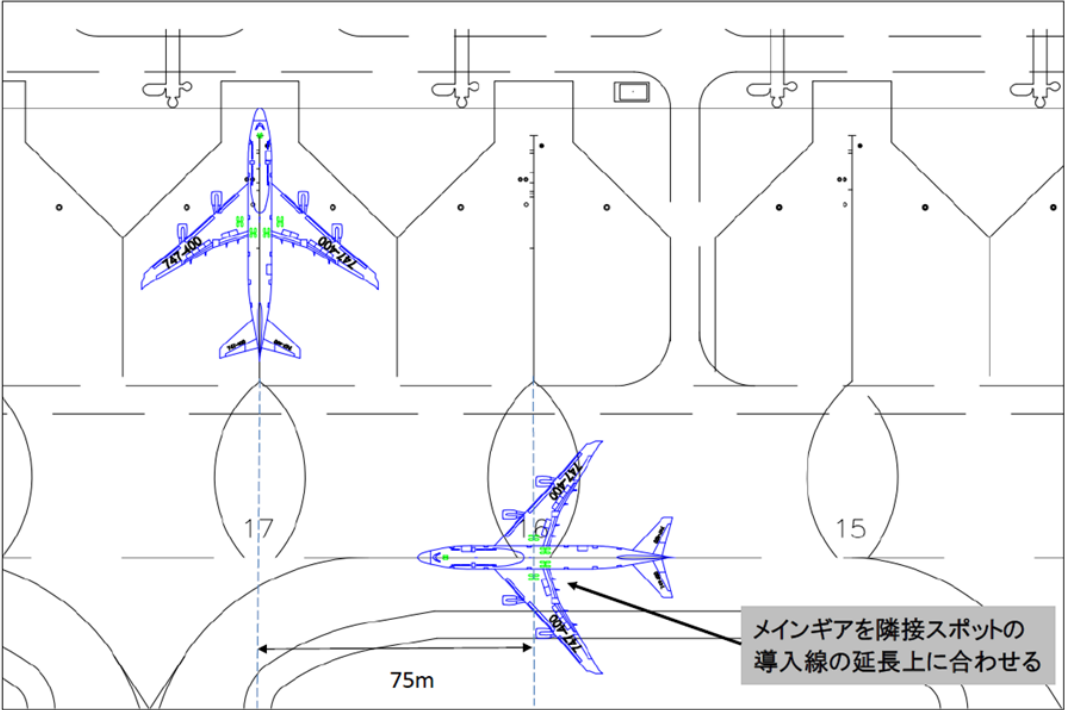
別図 2 - 1 - 2 (第 1 1 条の 2 関連)

走行可能区域及び走行不可能区域 B747-8

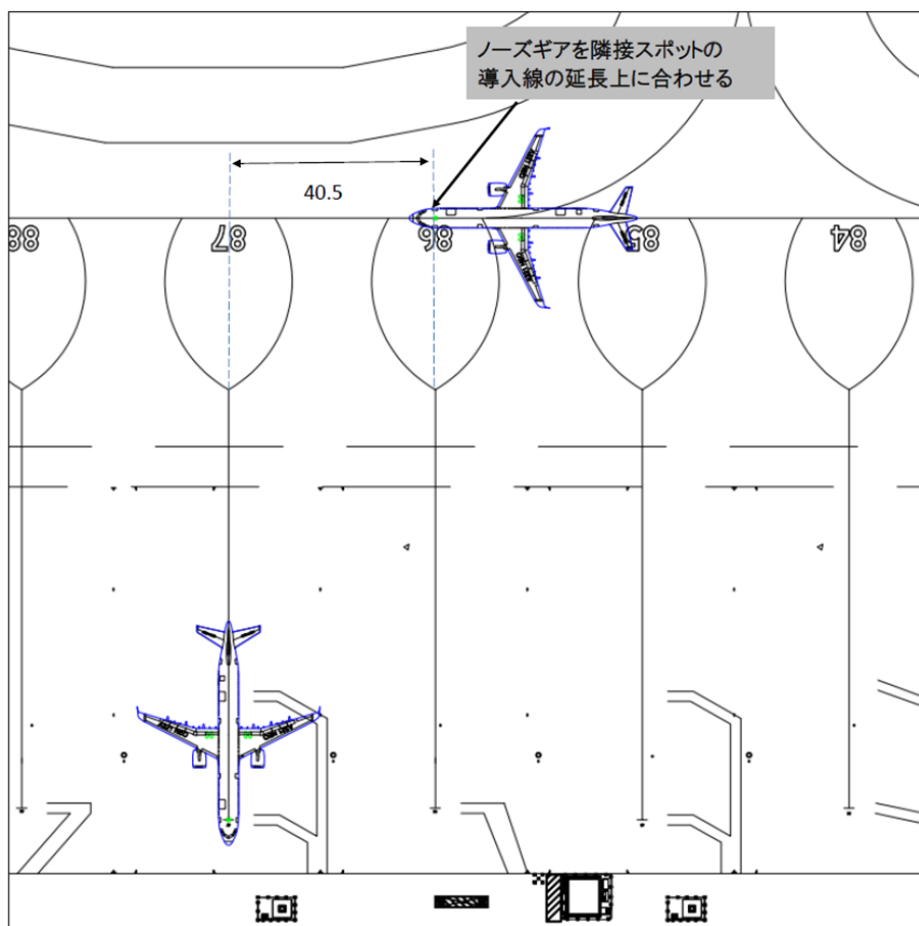


別図 2 - 2 (第 1 3 条 関 連)

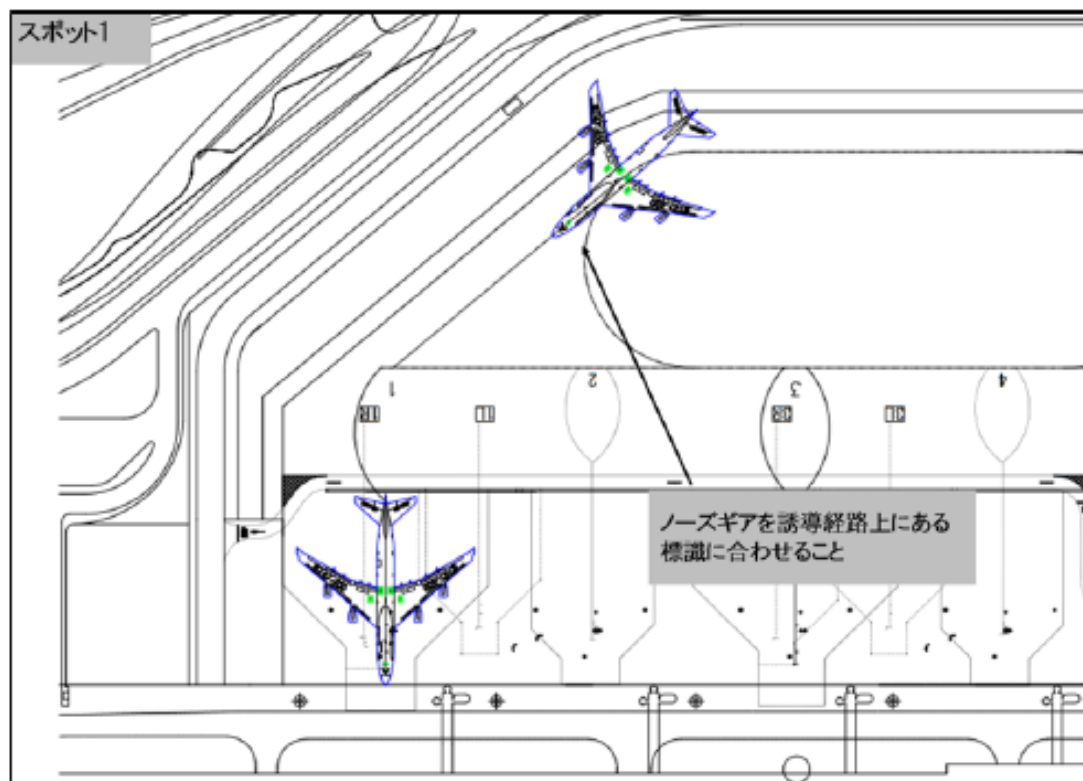
プッシュバック完了時の停止位置(スポット83～90を除く)

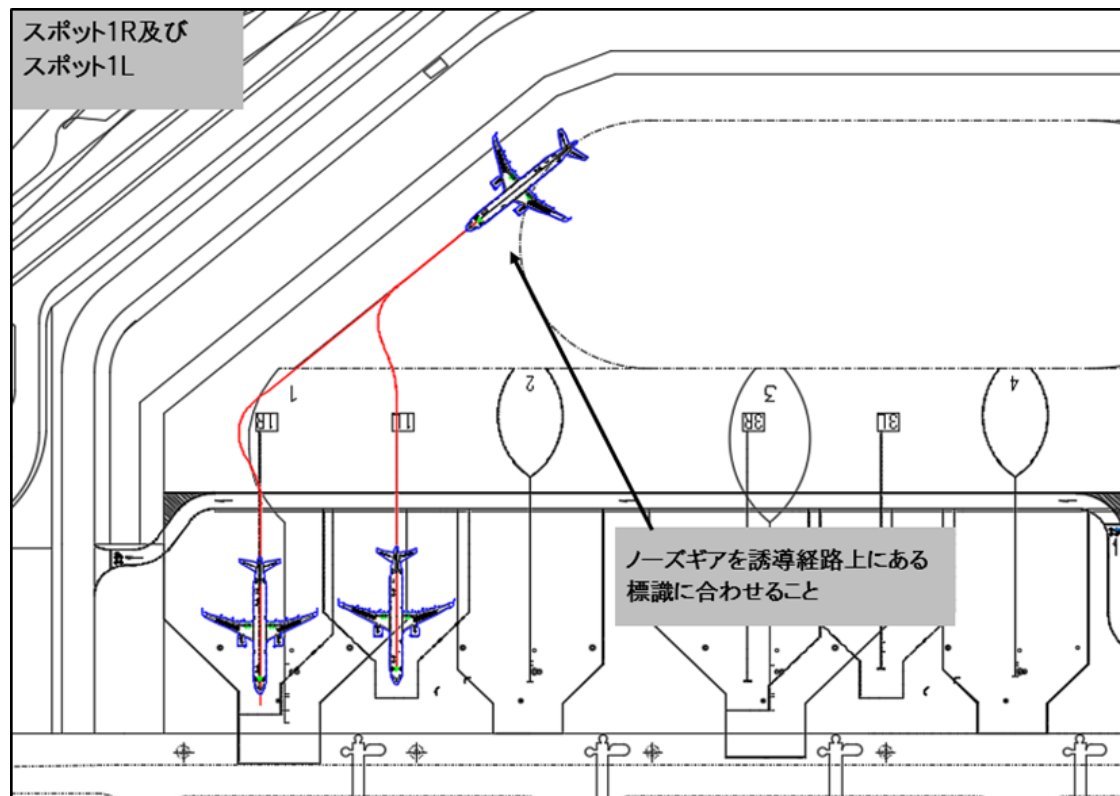


プッシュバック完了時の停止位置(スポット83~90)

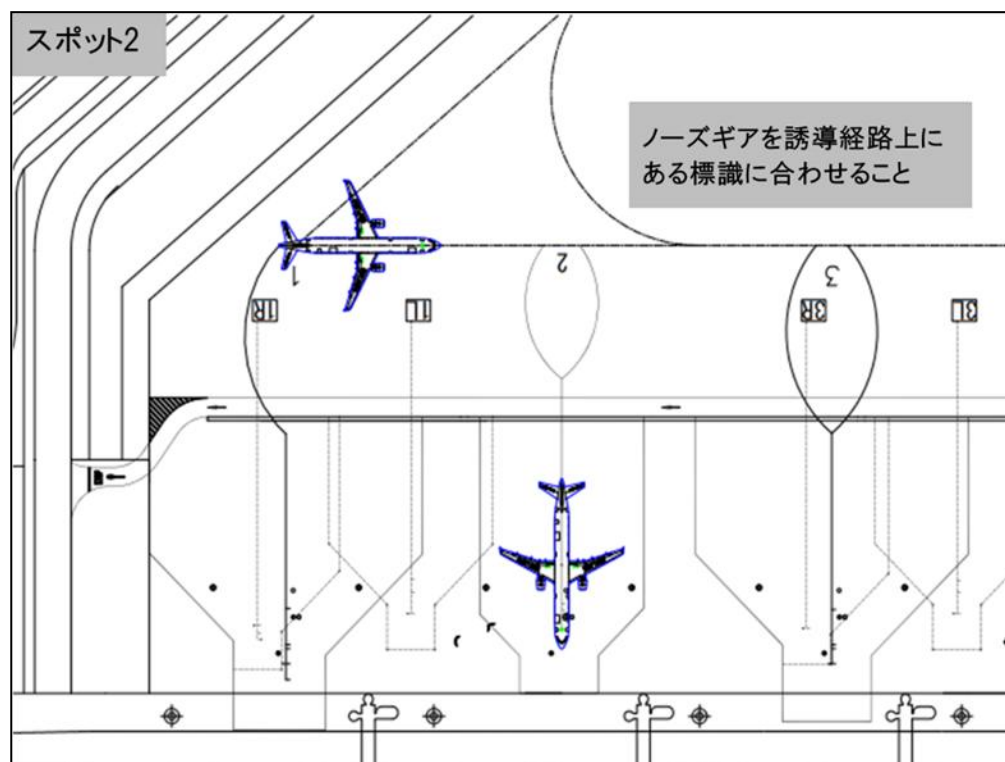


別図2-3 (第13条関連)

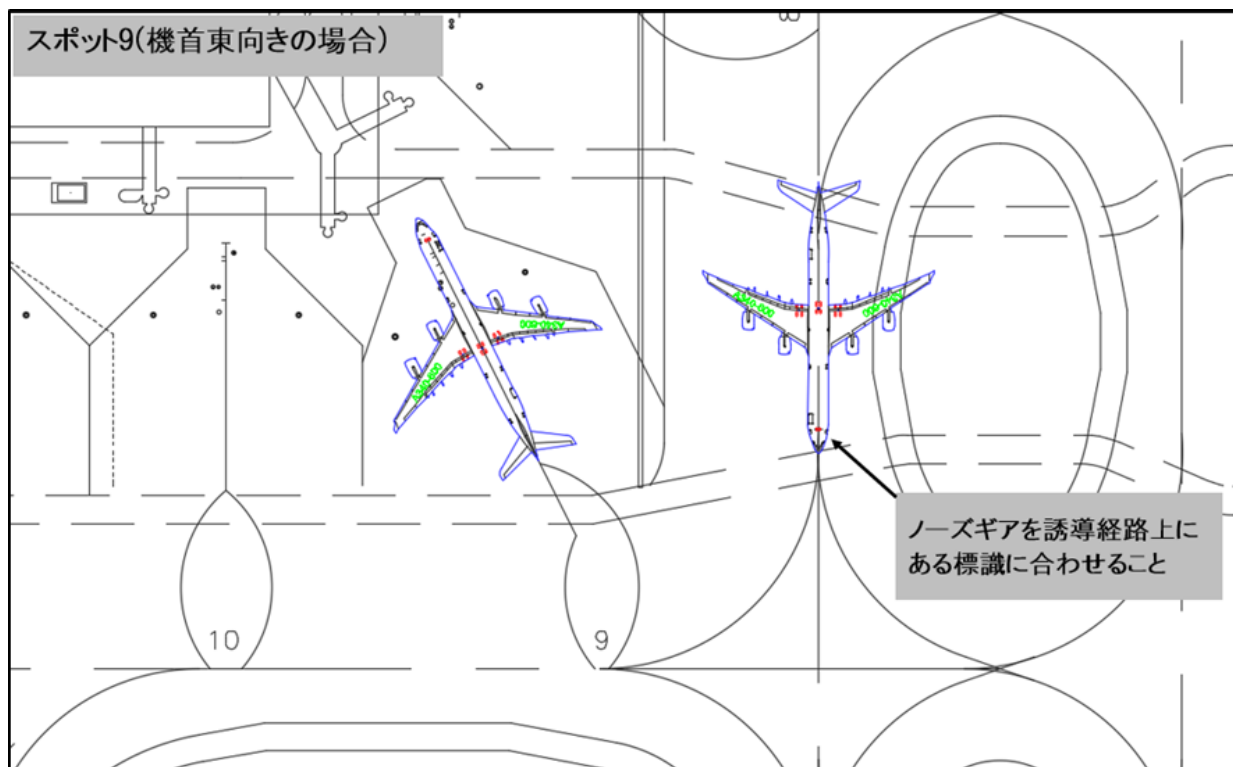
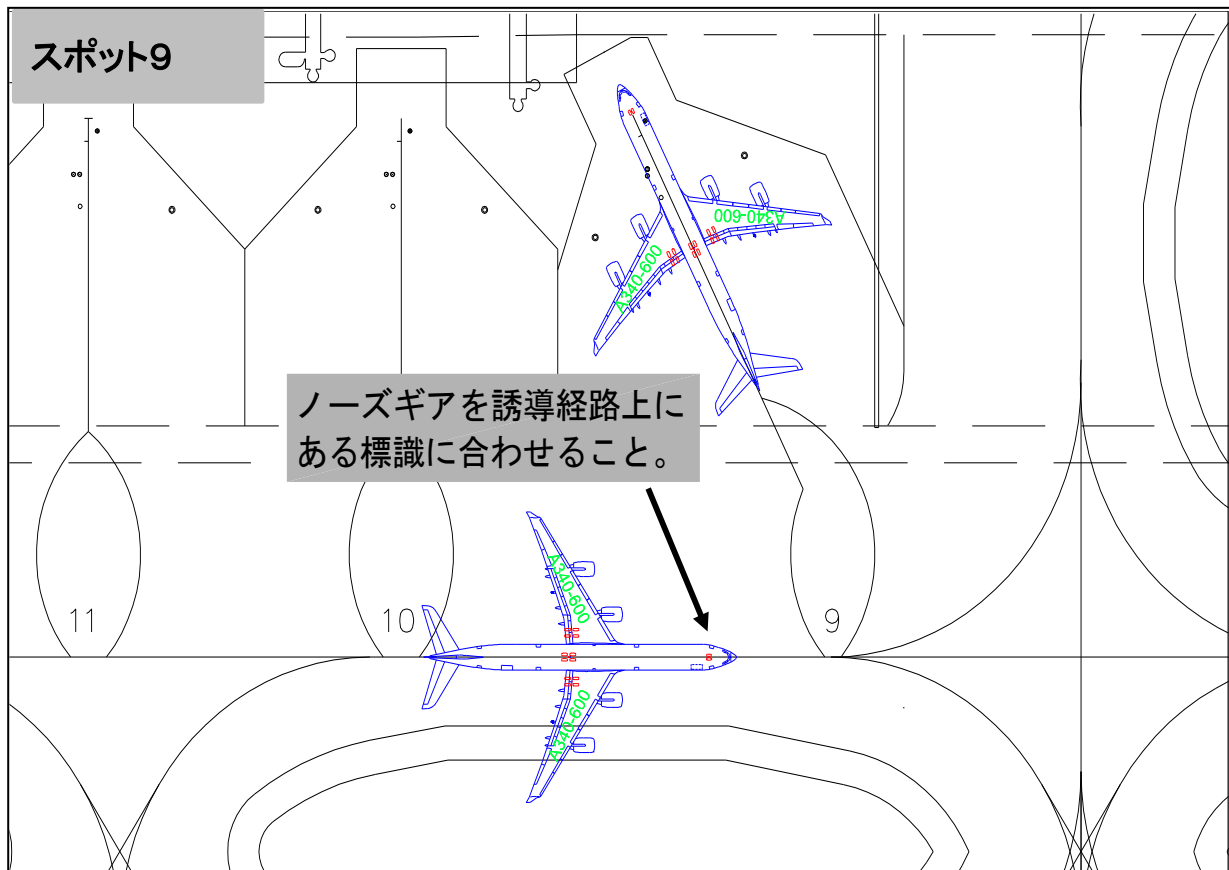




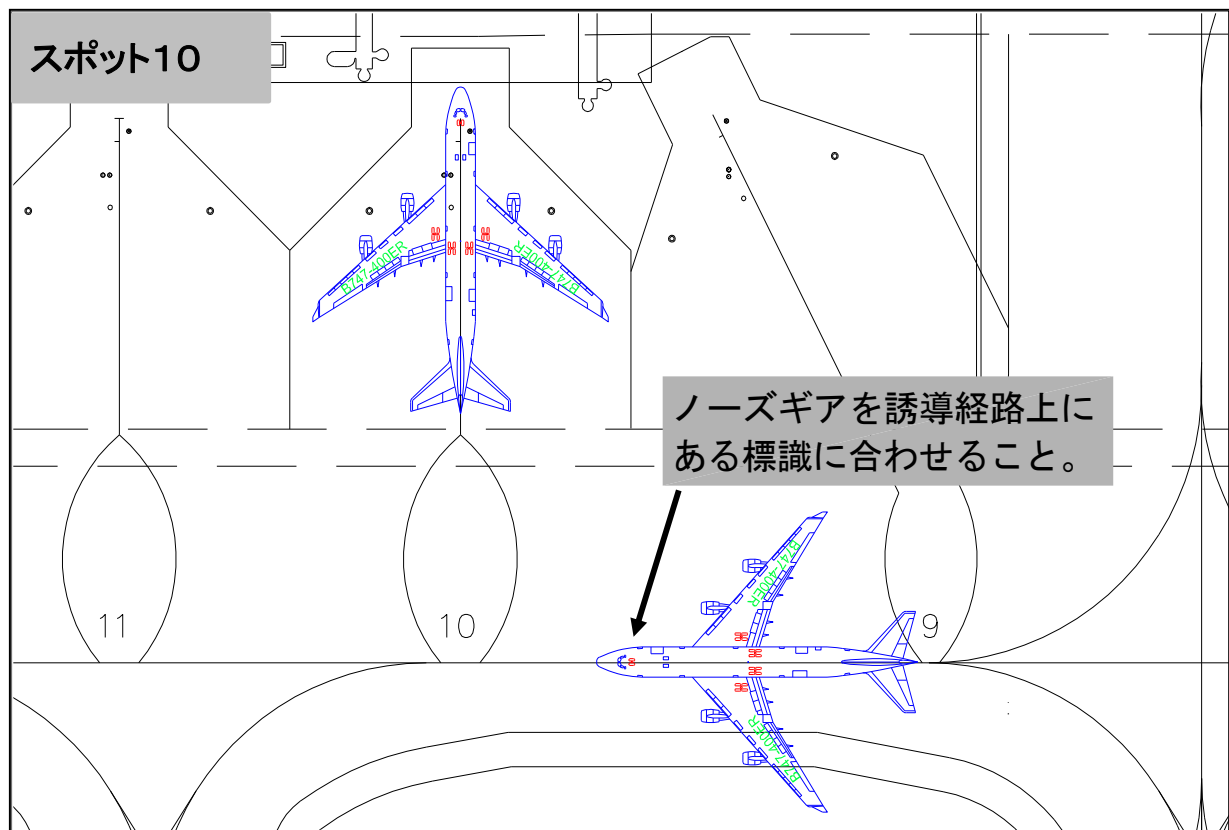
別図 2 - 4 (第 1 3 条関連)



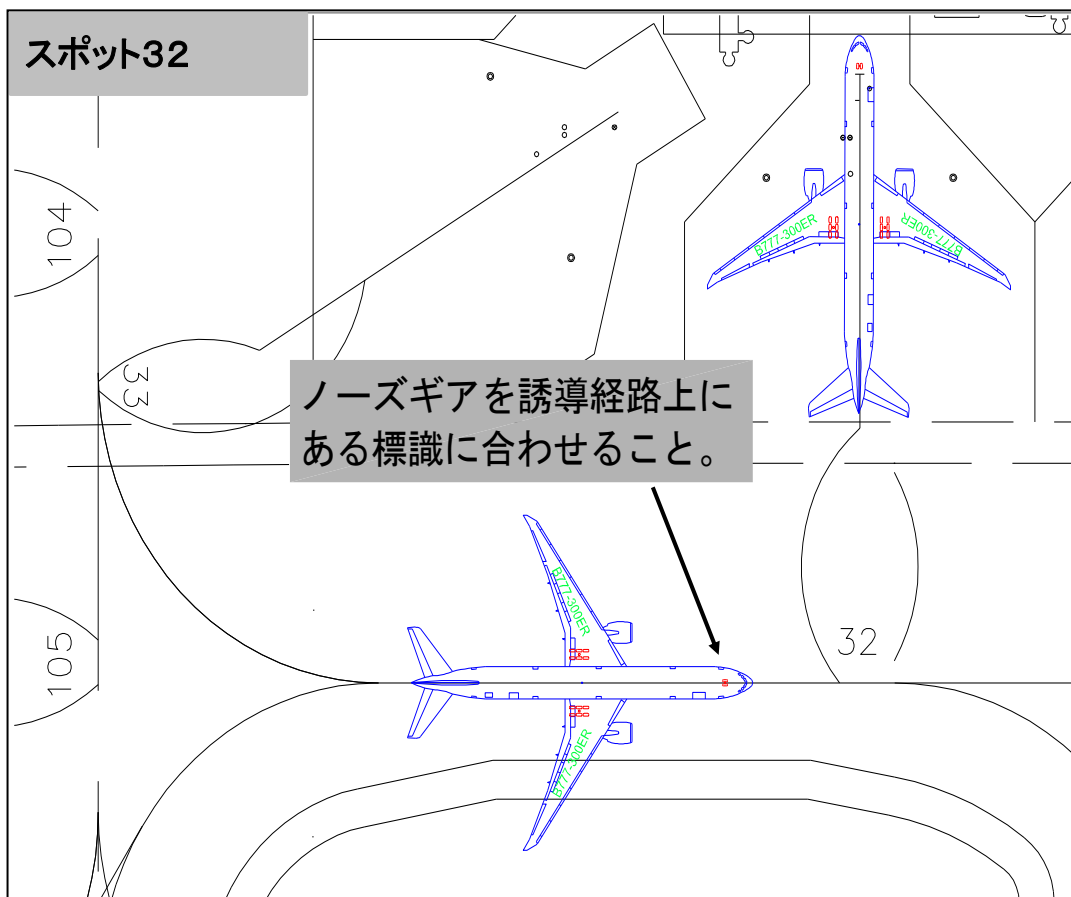
別図2-5 (第13条関連)



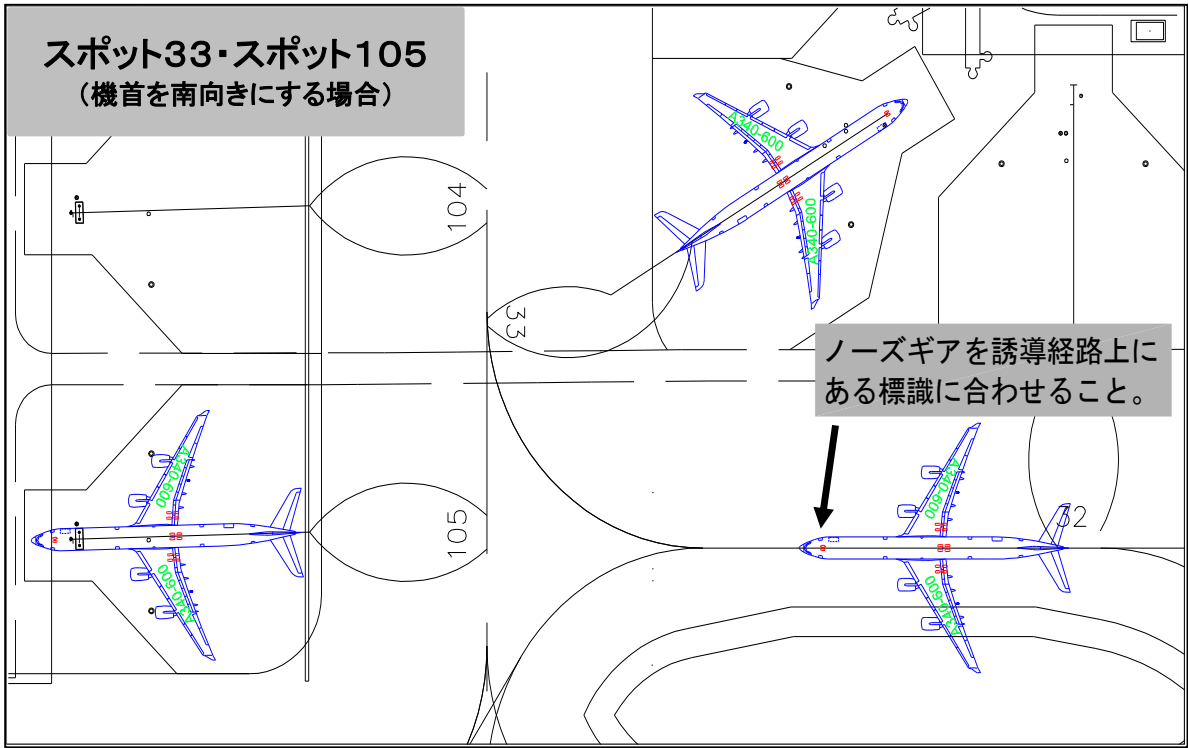
別図 2 - 6 (第 1 3 条関連)



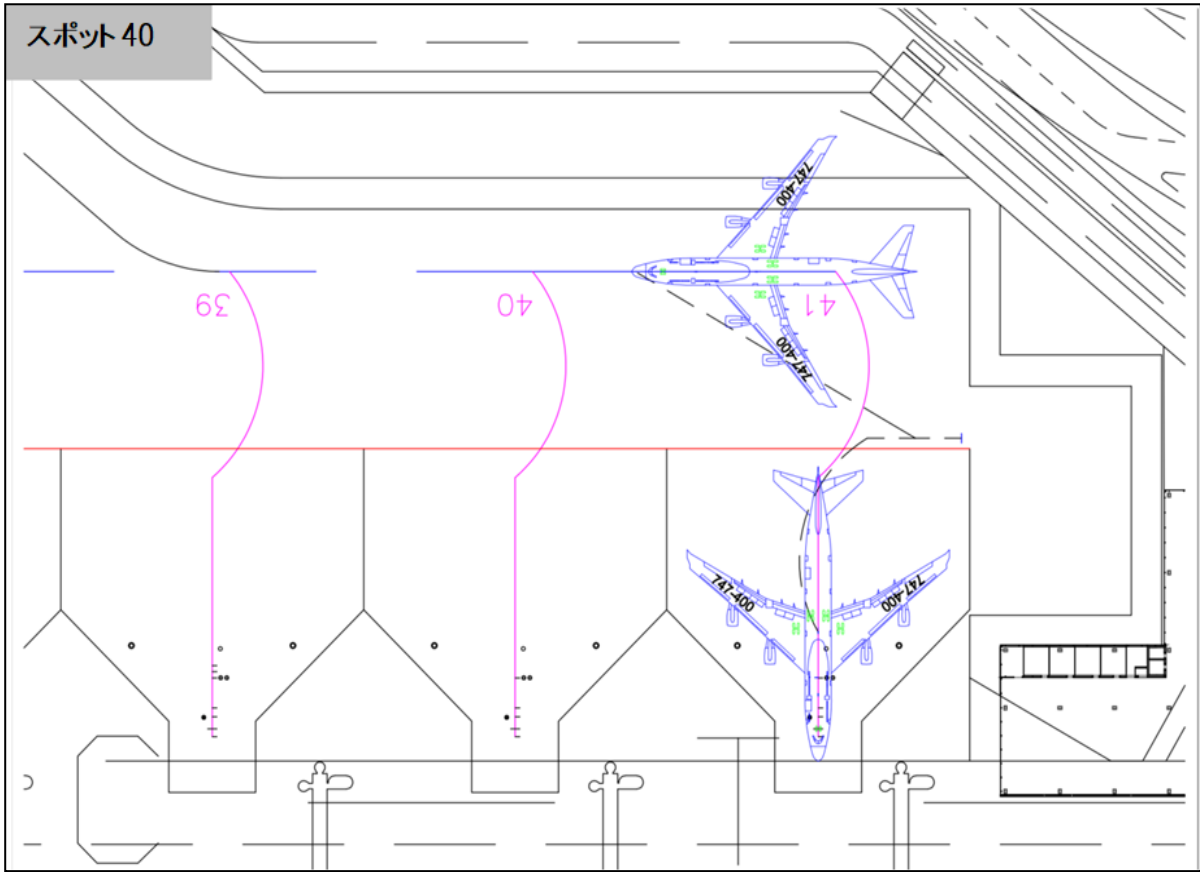
別図 2 - 7 (第 1 3 条関連)



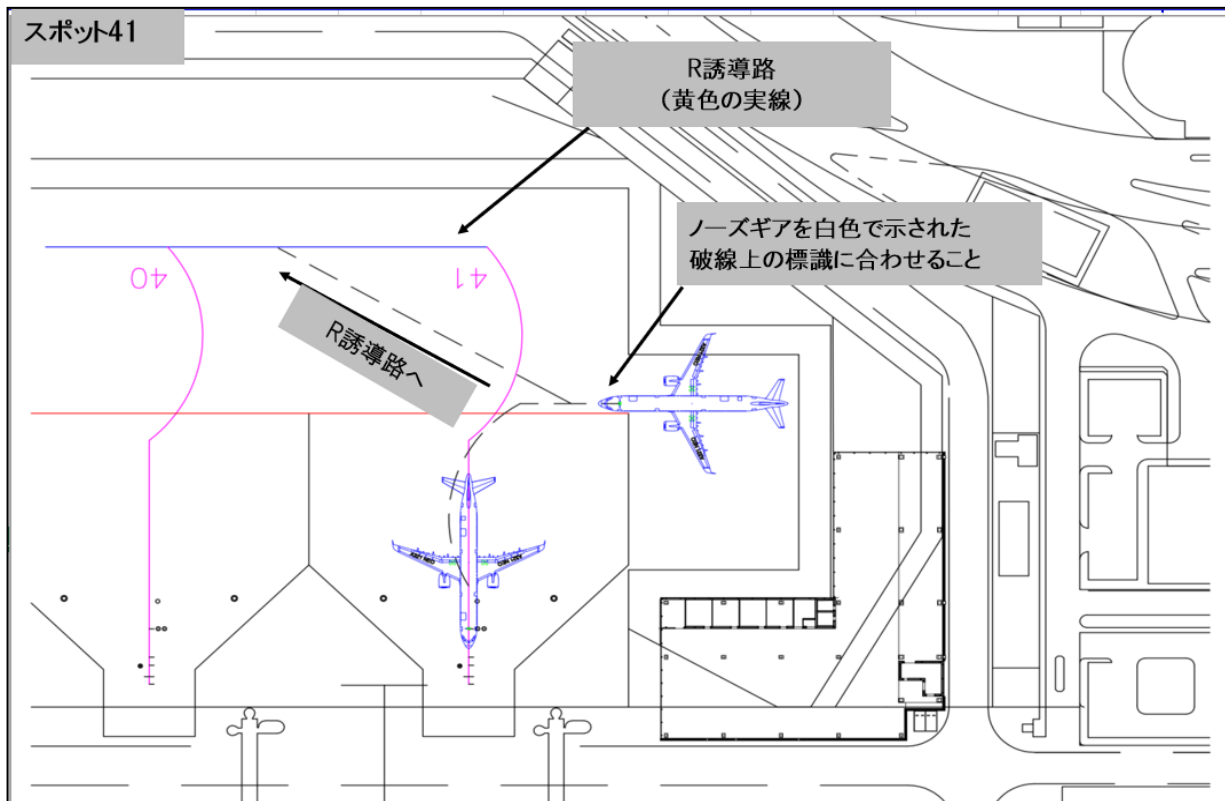
別図 2－8（第 1 3 条関連）



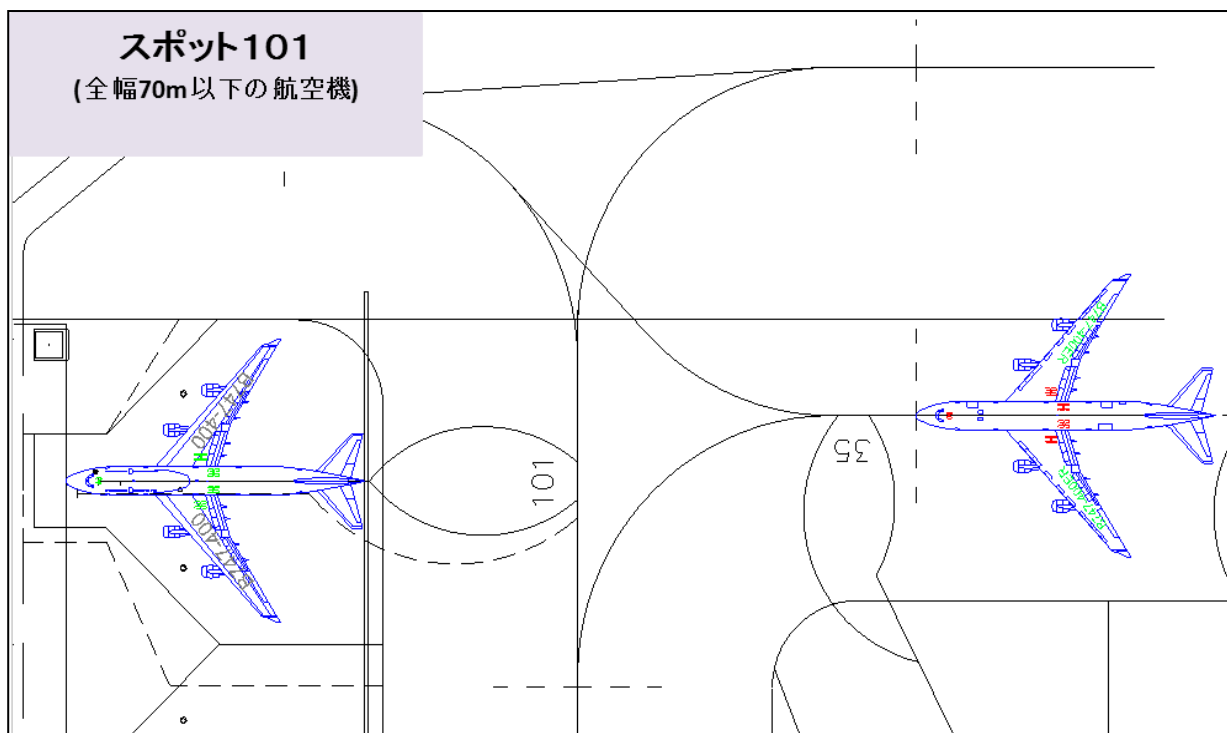
別図 2－9（第 1 3 条関連）

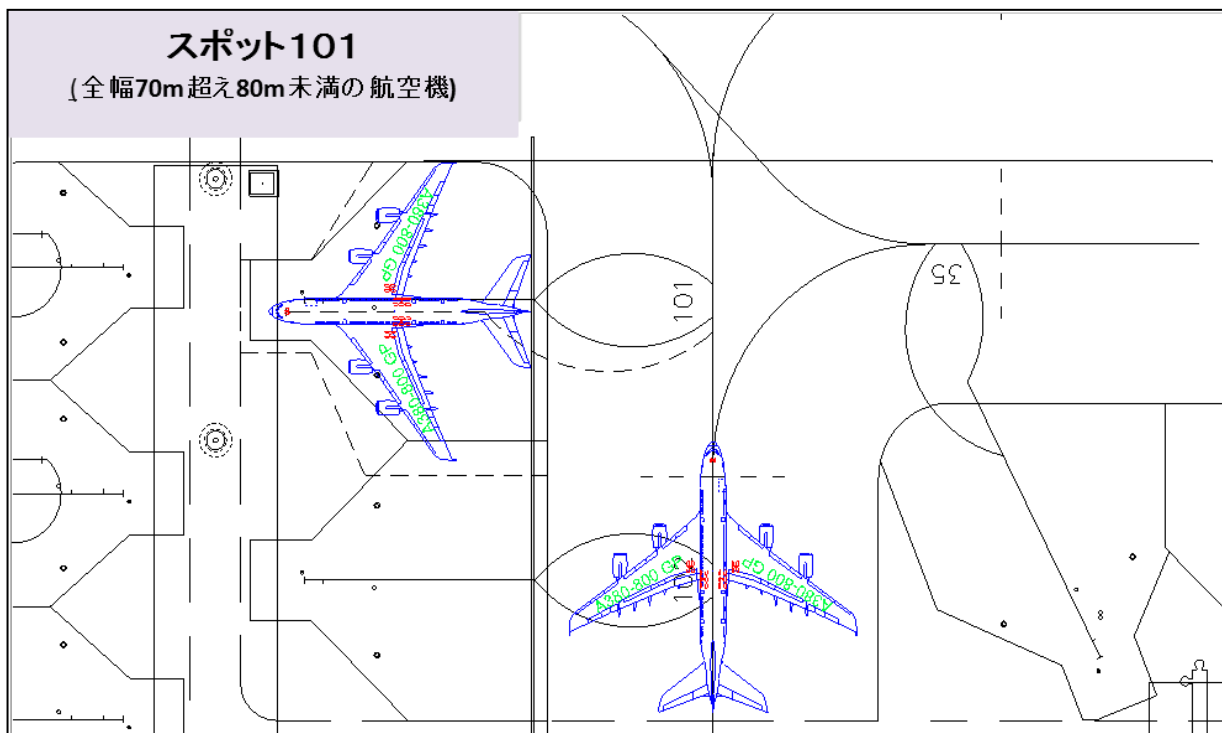


別図 2 - 1 0 (第 1 3 条関連)

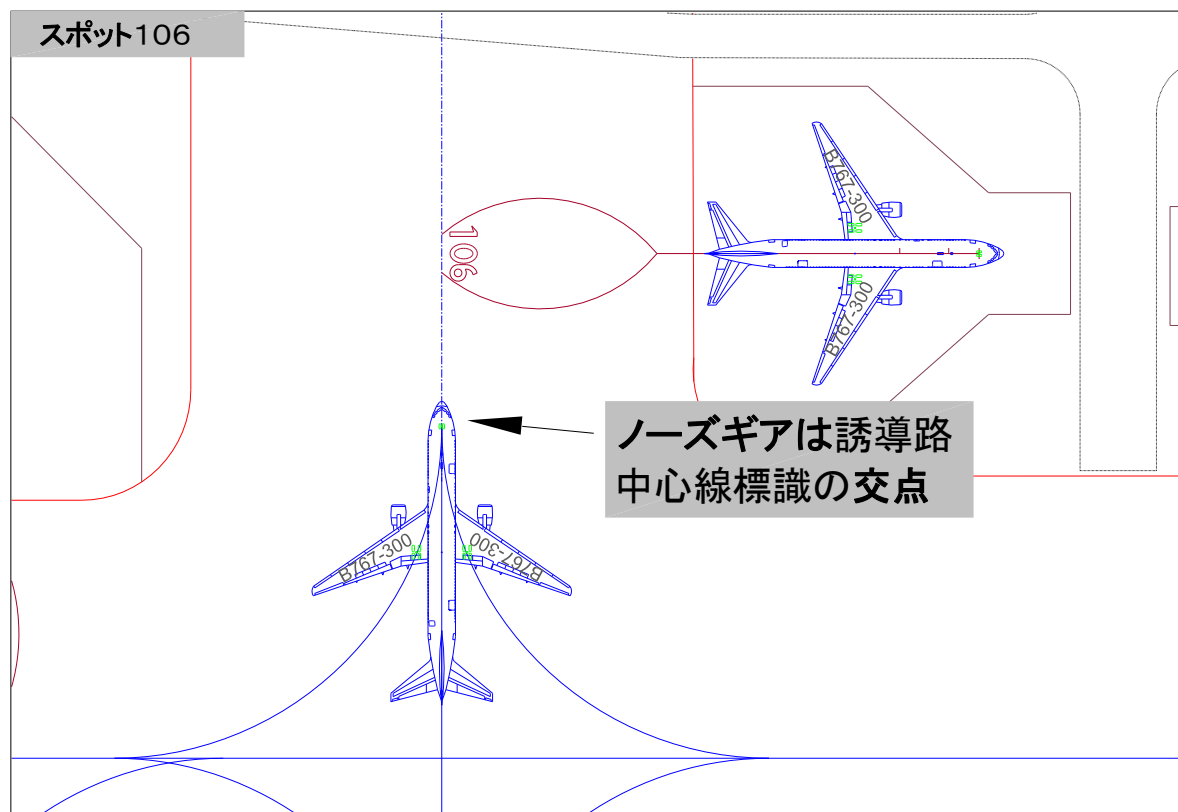


別図 2 - 1 1 (第 1 3 条関連)

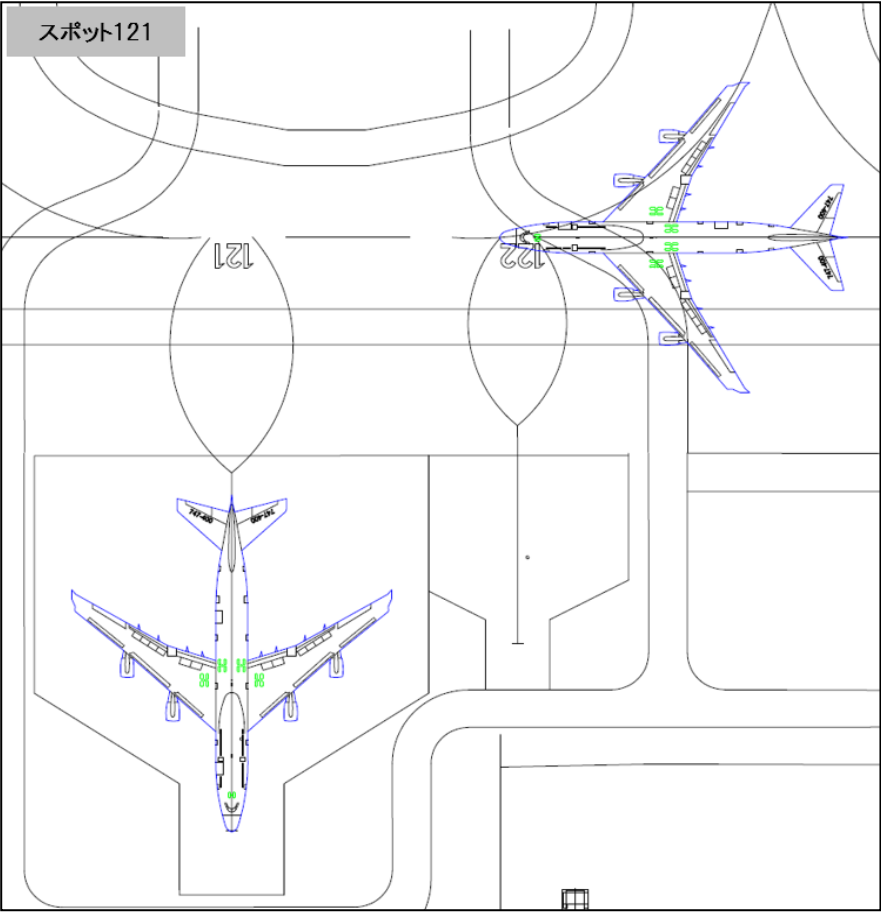
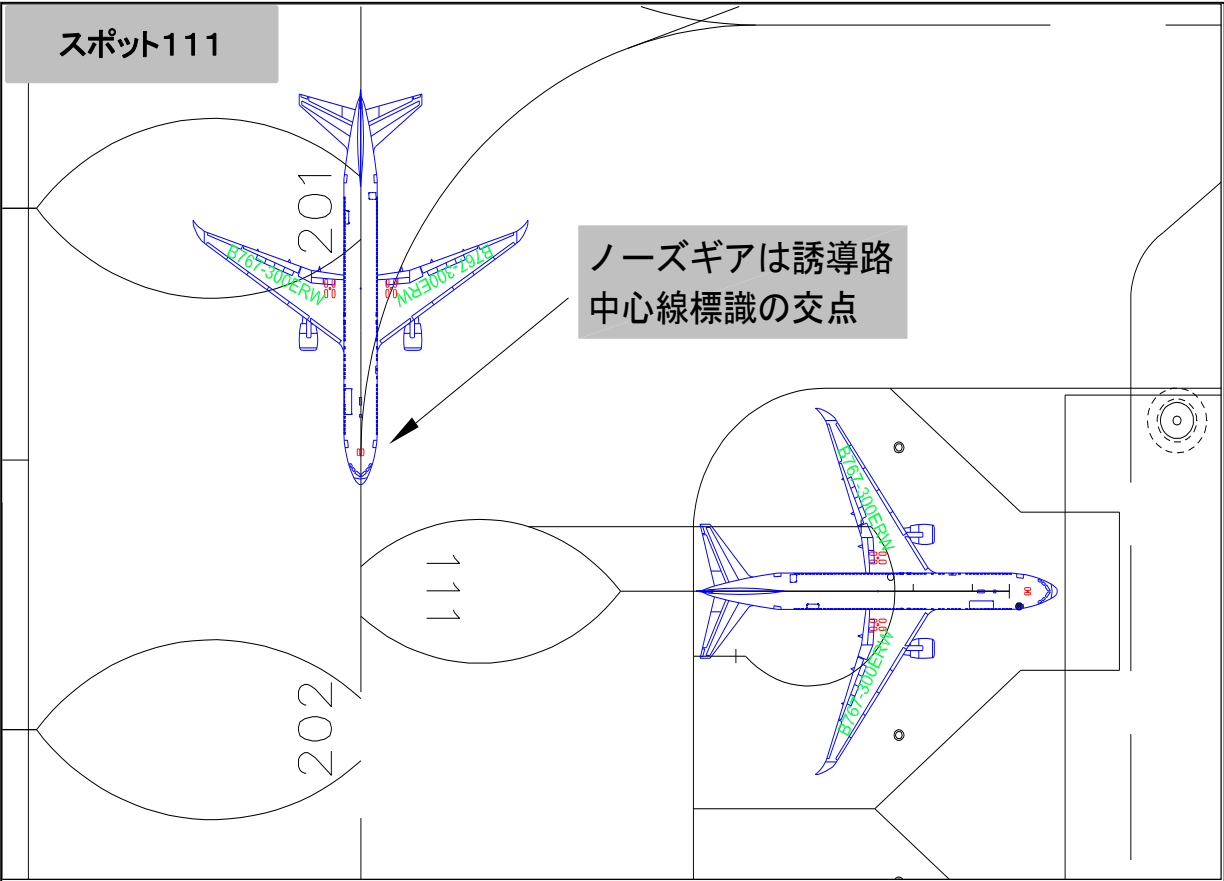


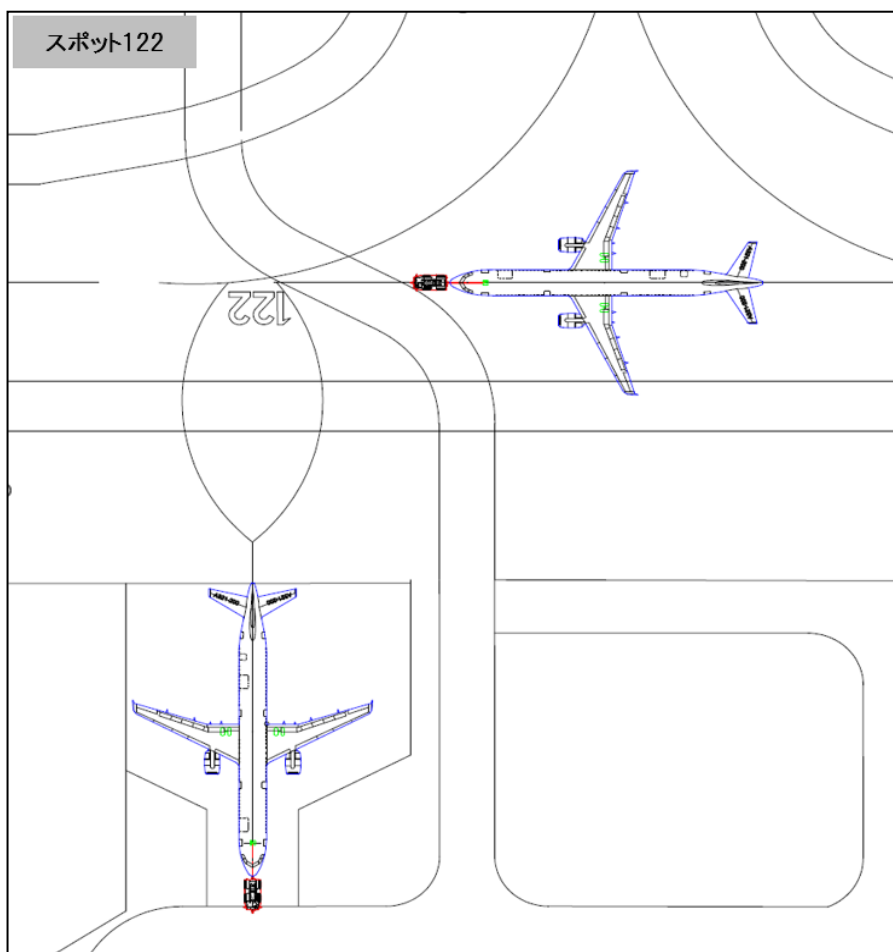
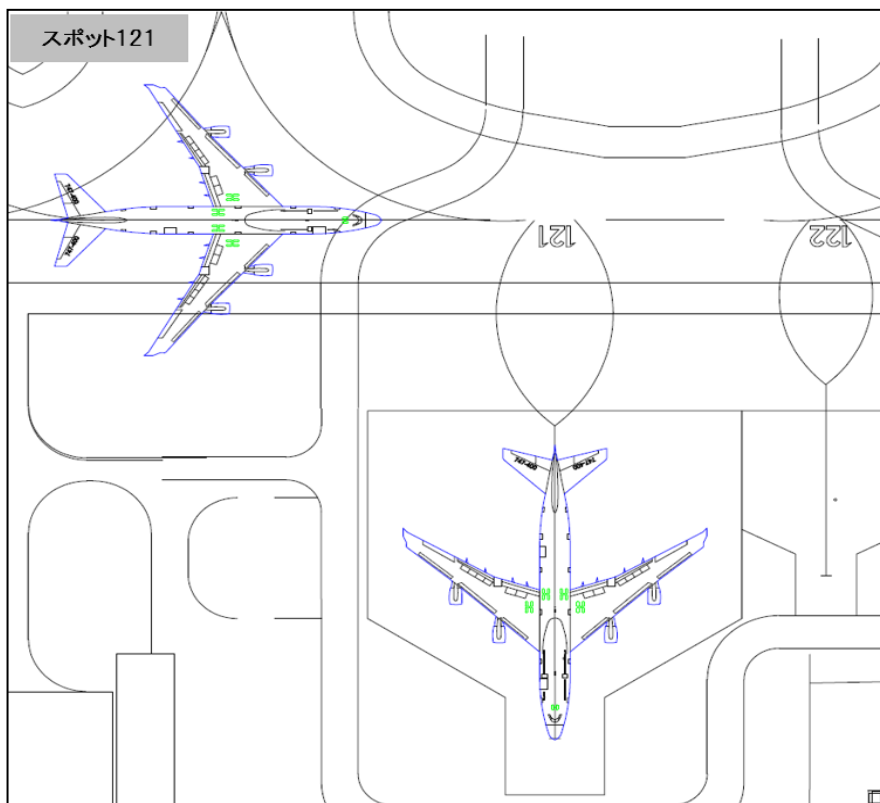


別図2-12 (第13条関連)

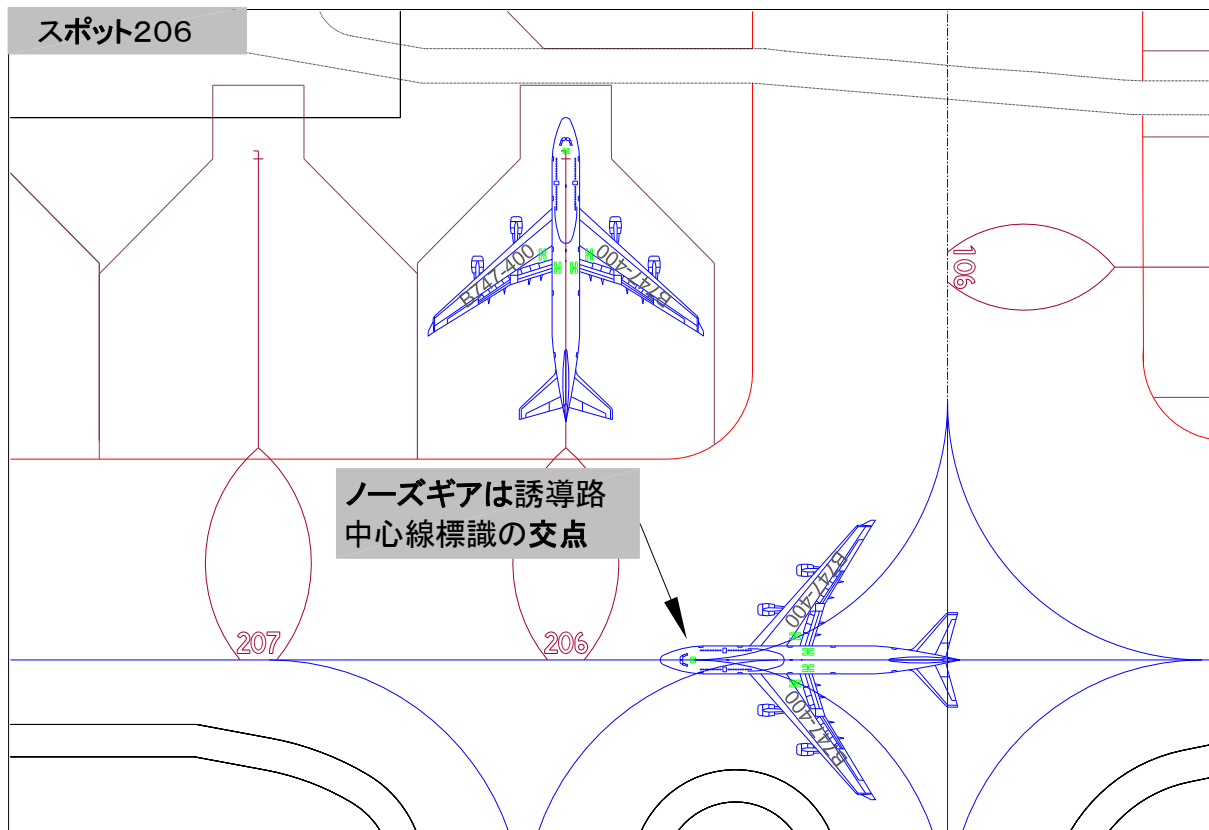


別図 2 - 1 3 （第 1 3 条関連）

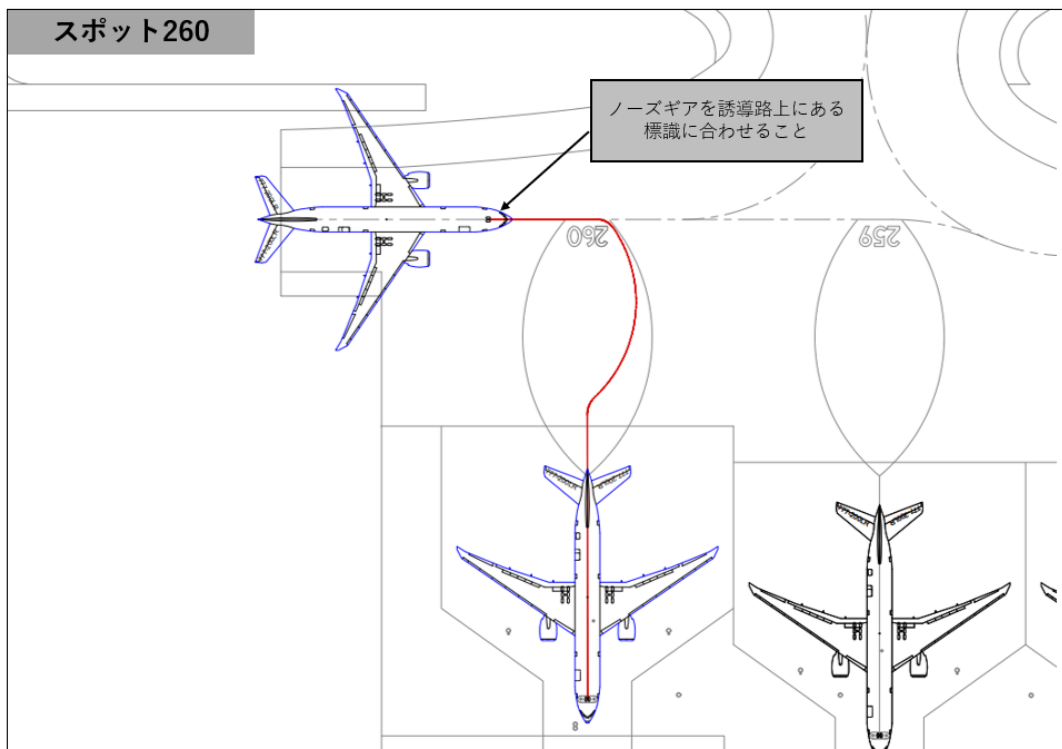




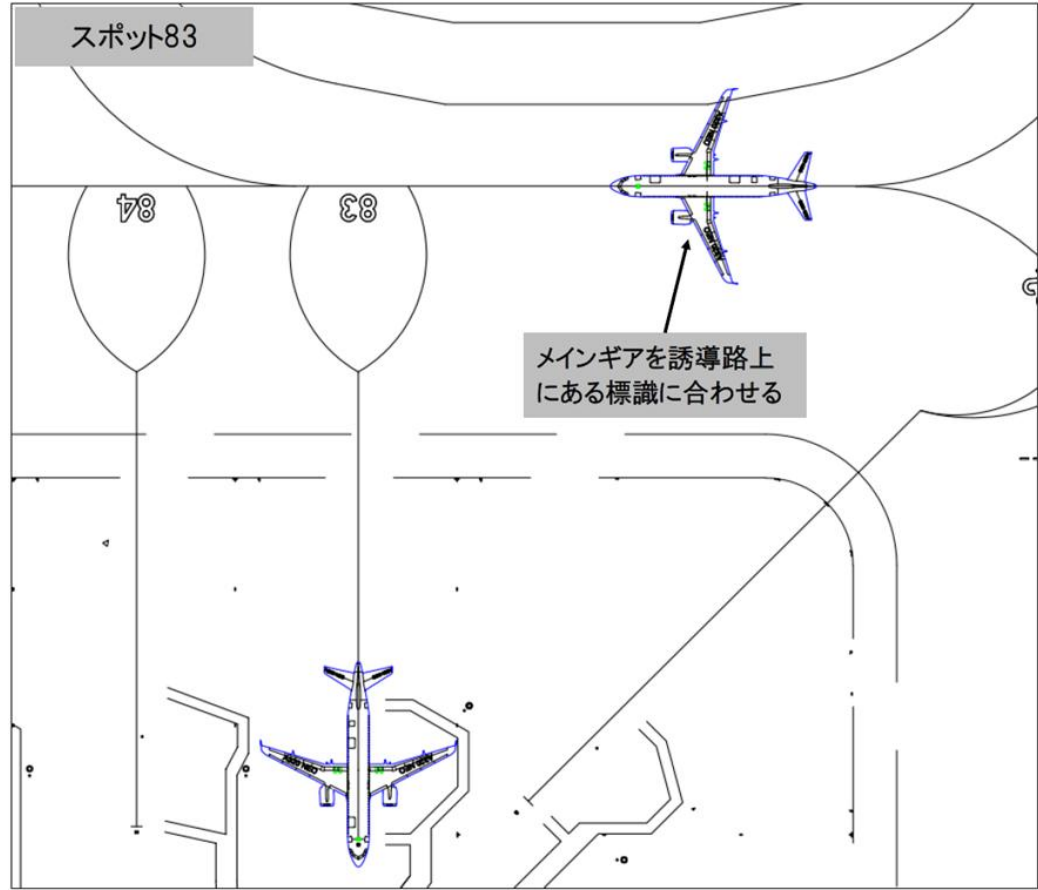
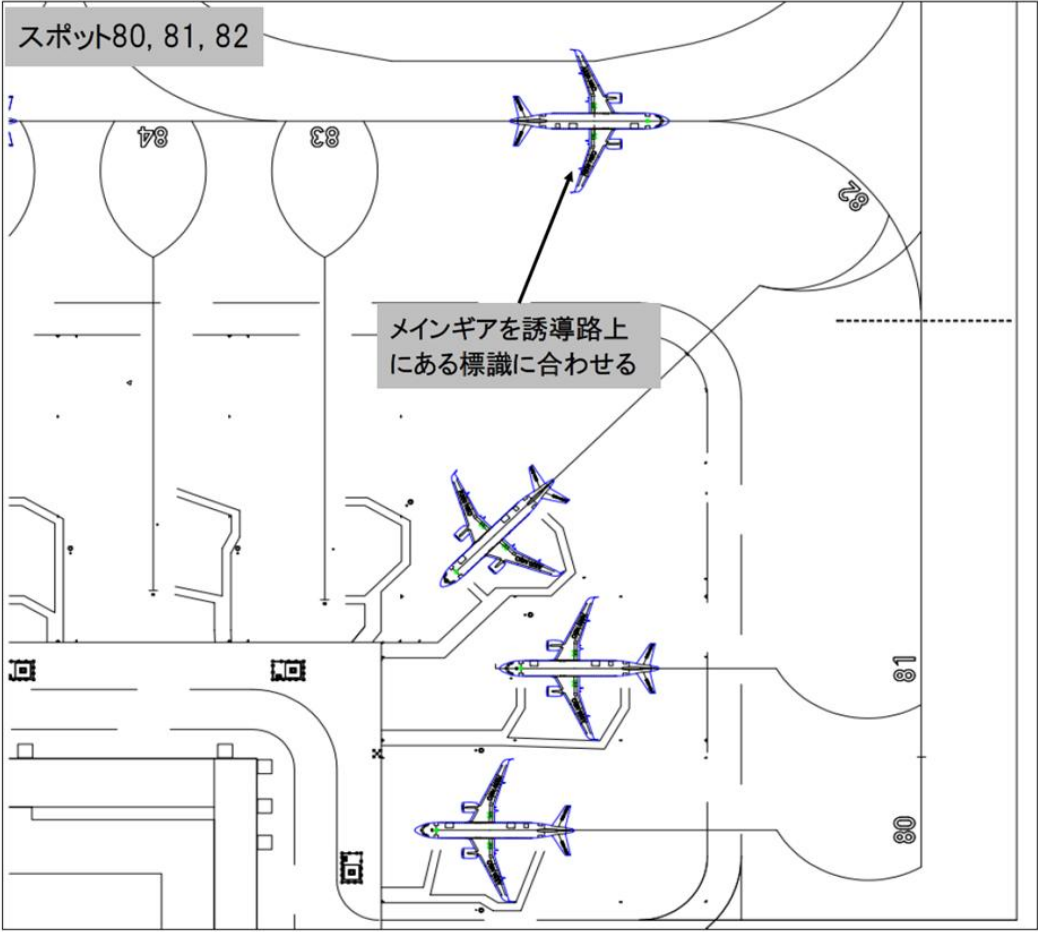
別図 2 - 1 4 (第 1 3 条関連)



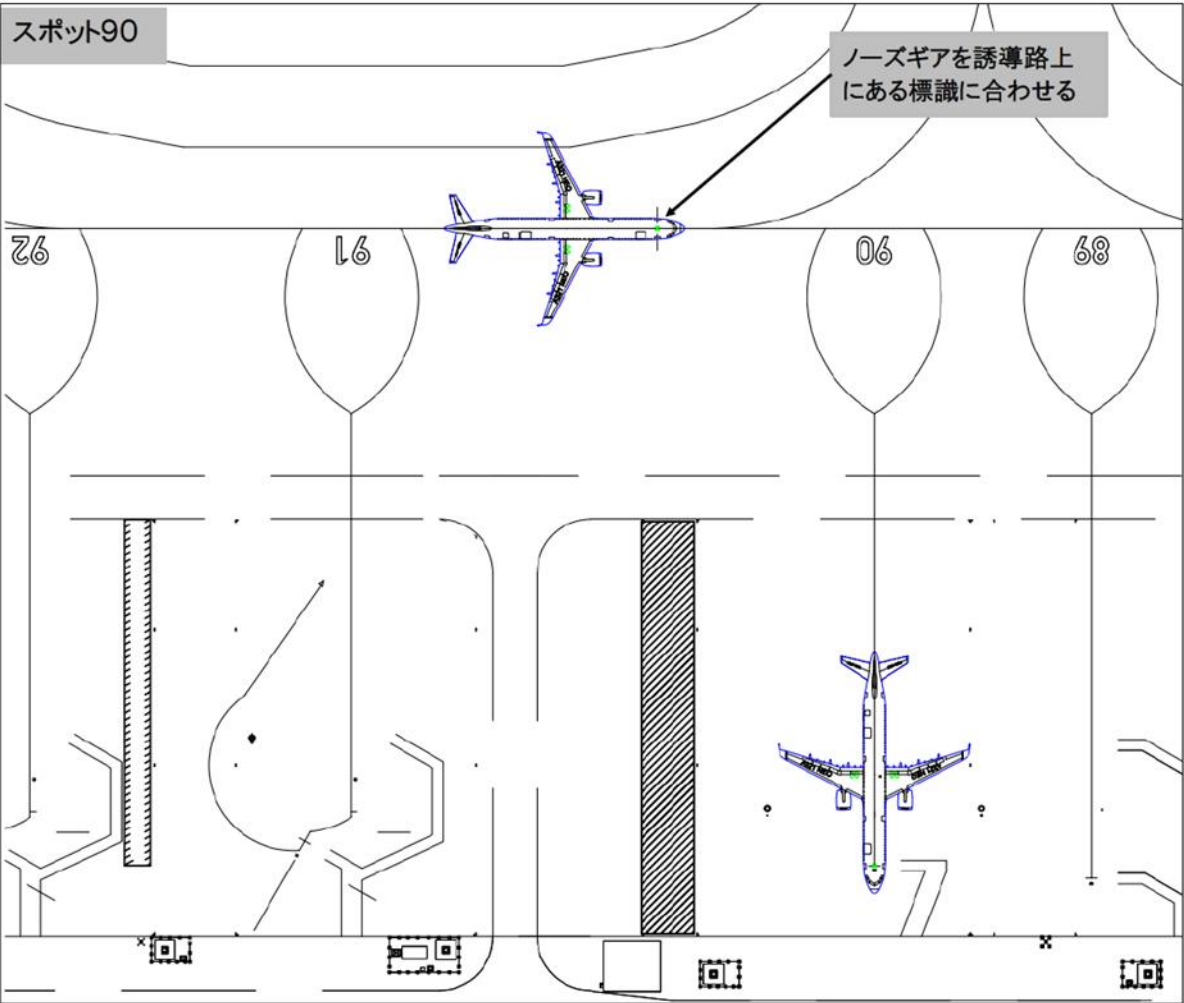
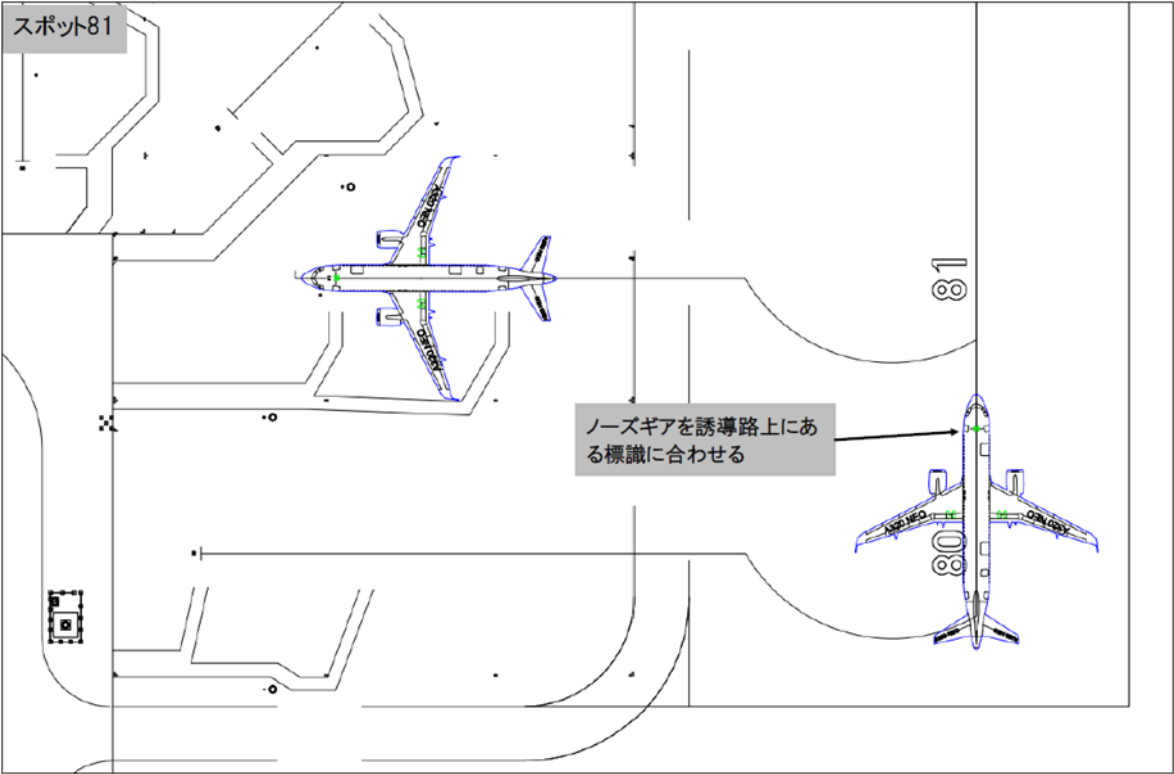
別図 2 - 1 5 (第 1 3 条関連)

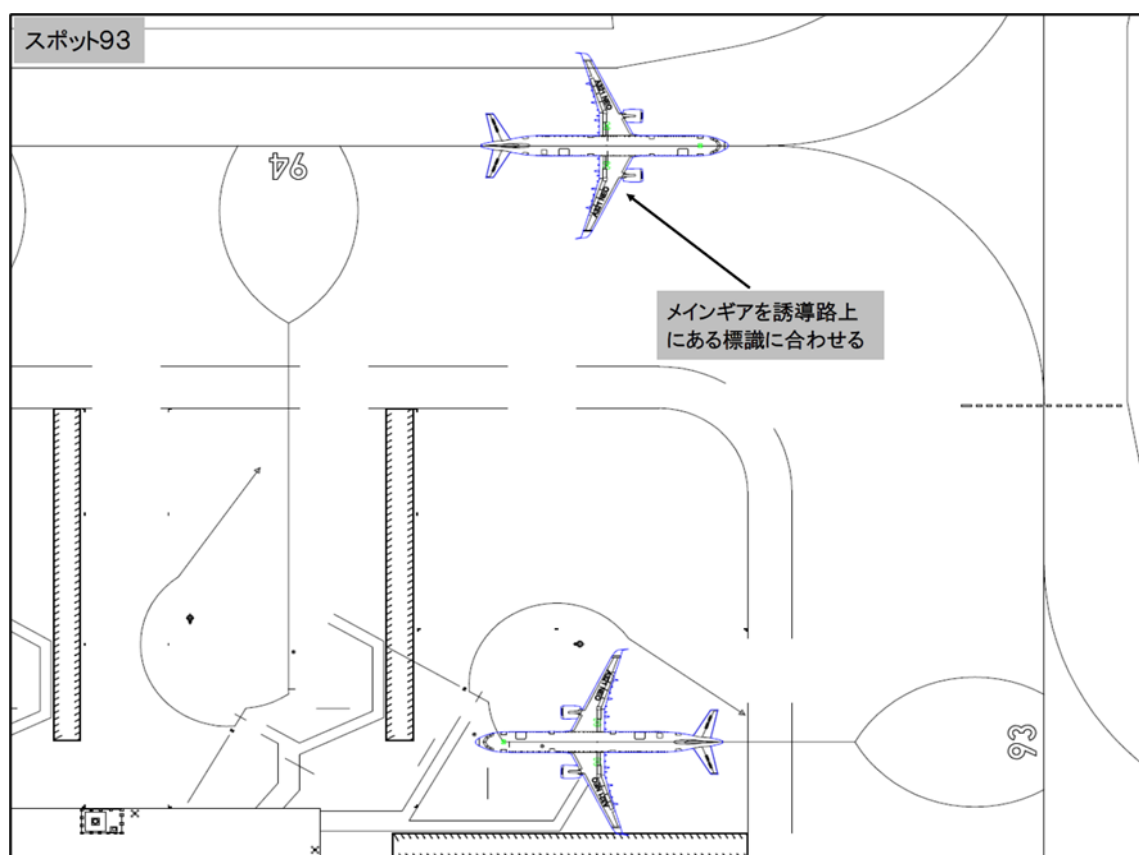
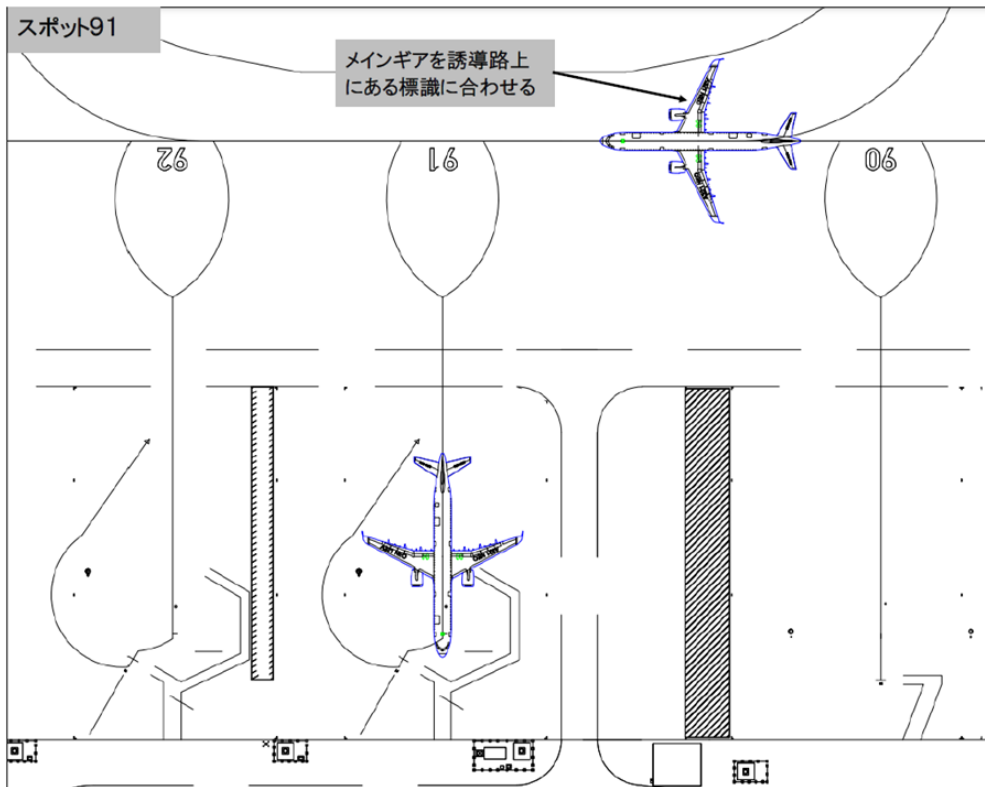


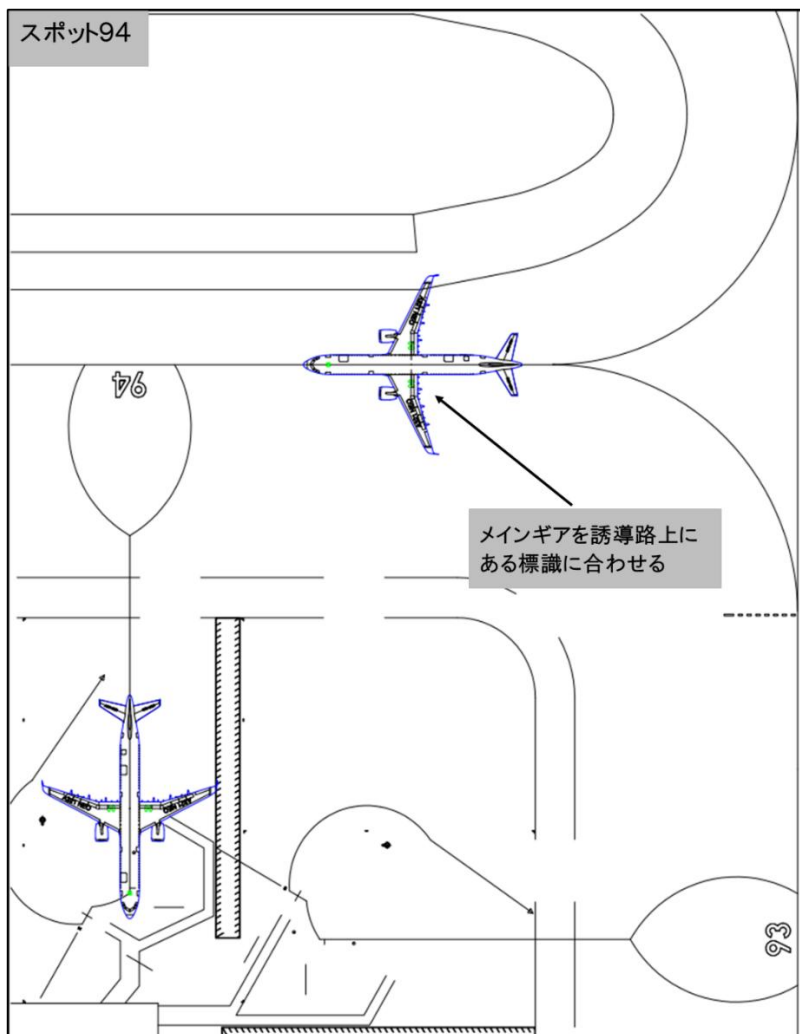
別図 2 - 1 6 (第 1 3 条 関 連)



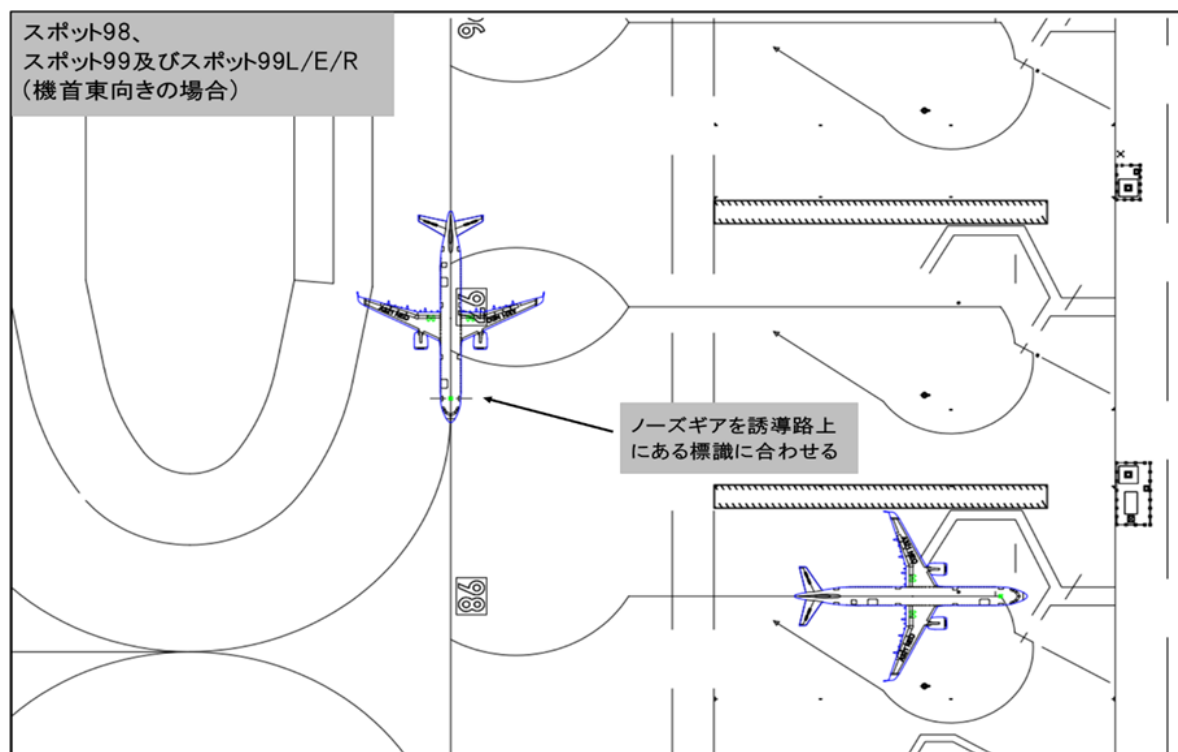
別図 2 - 1 7 (第 1 3 条 関 連)

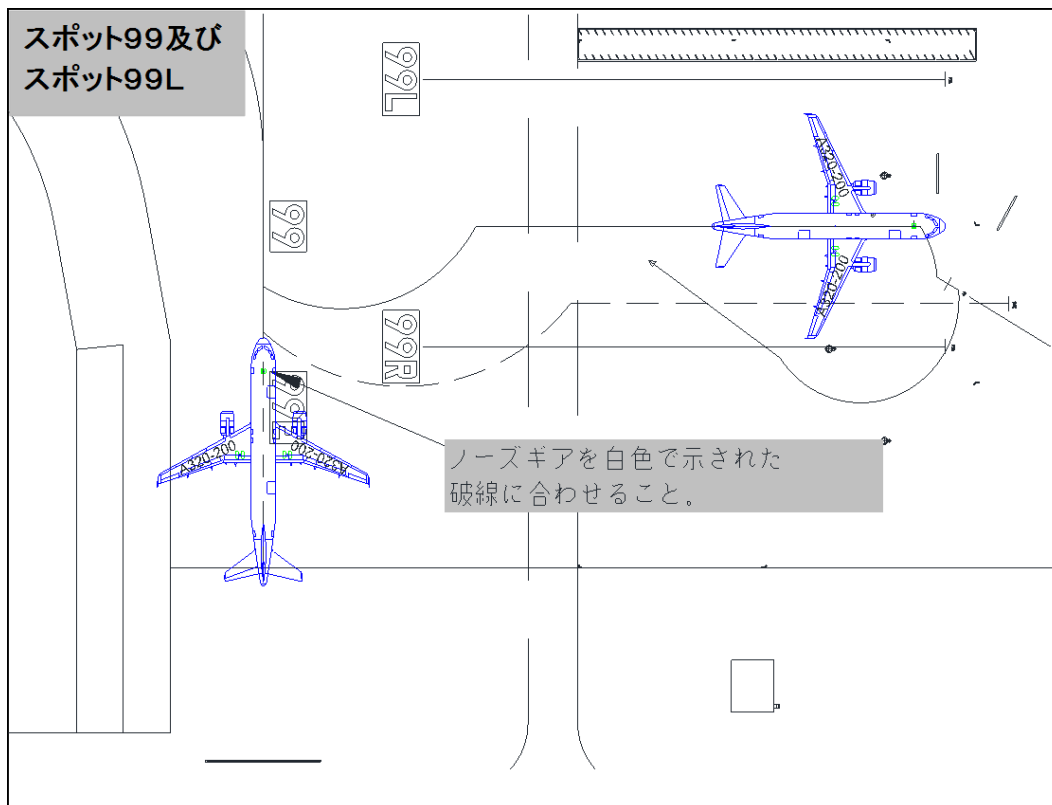






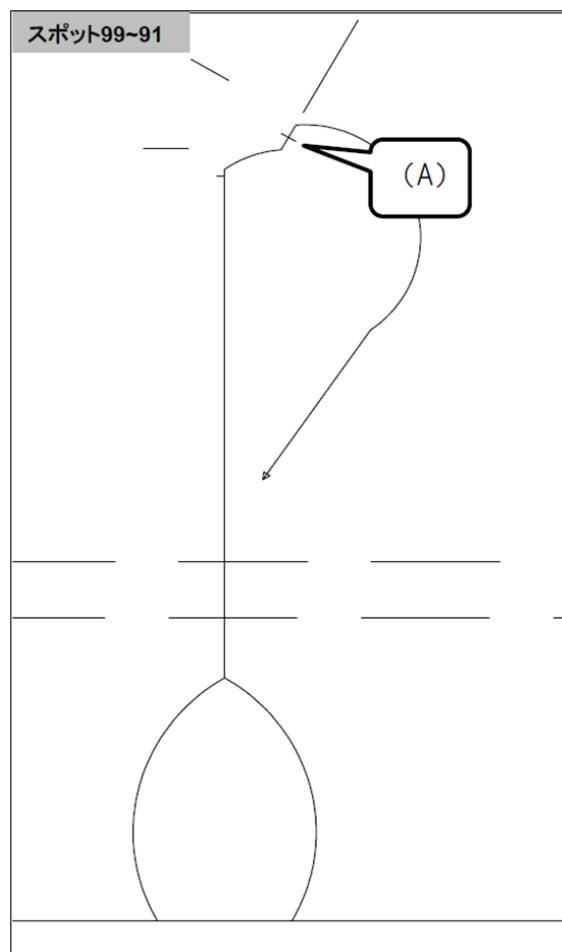
別図2-18 (第13条関連)



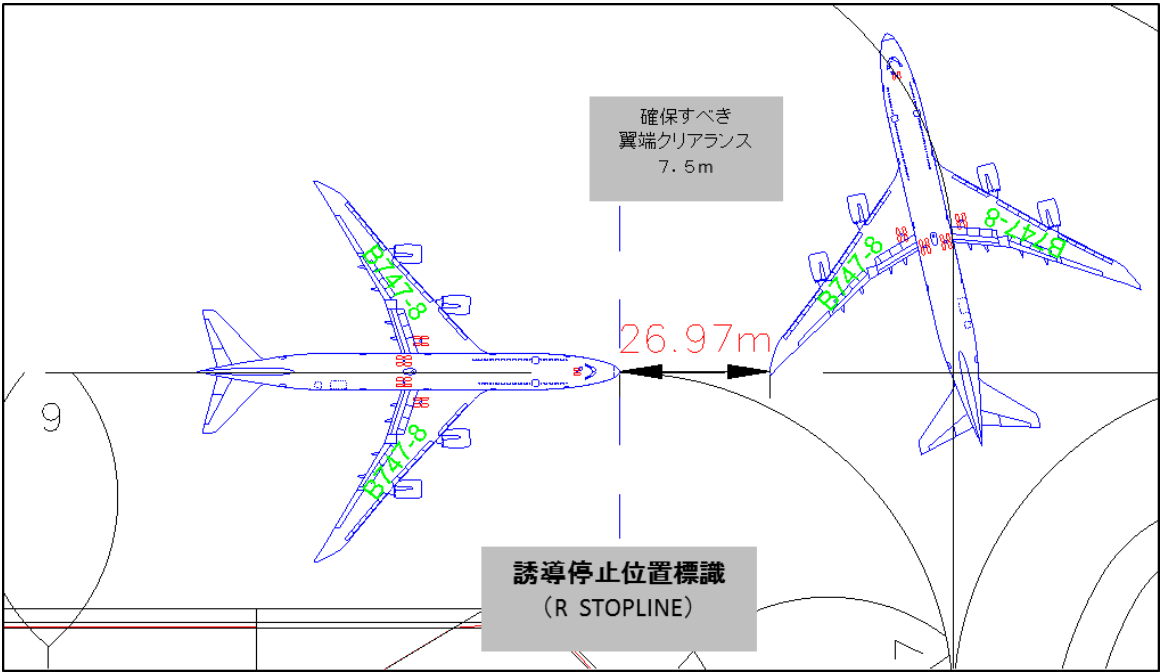
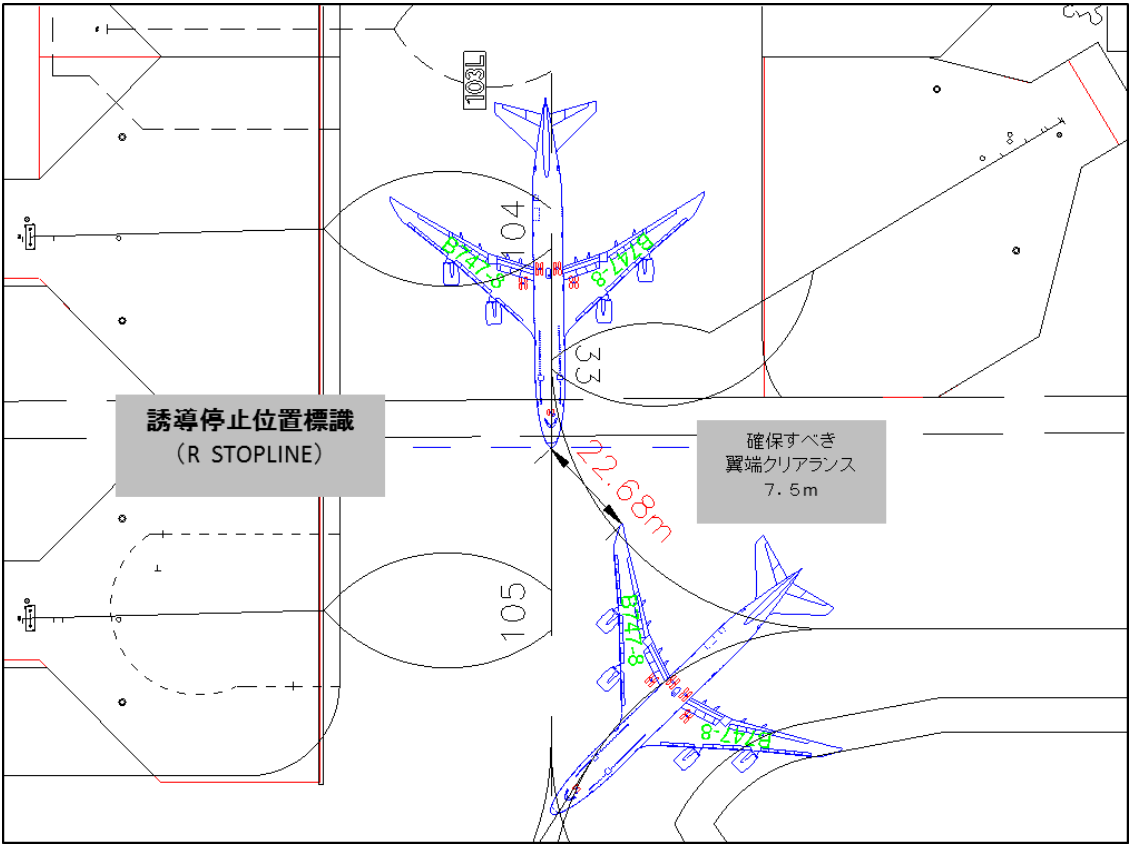


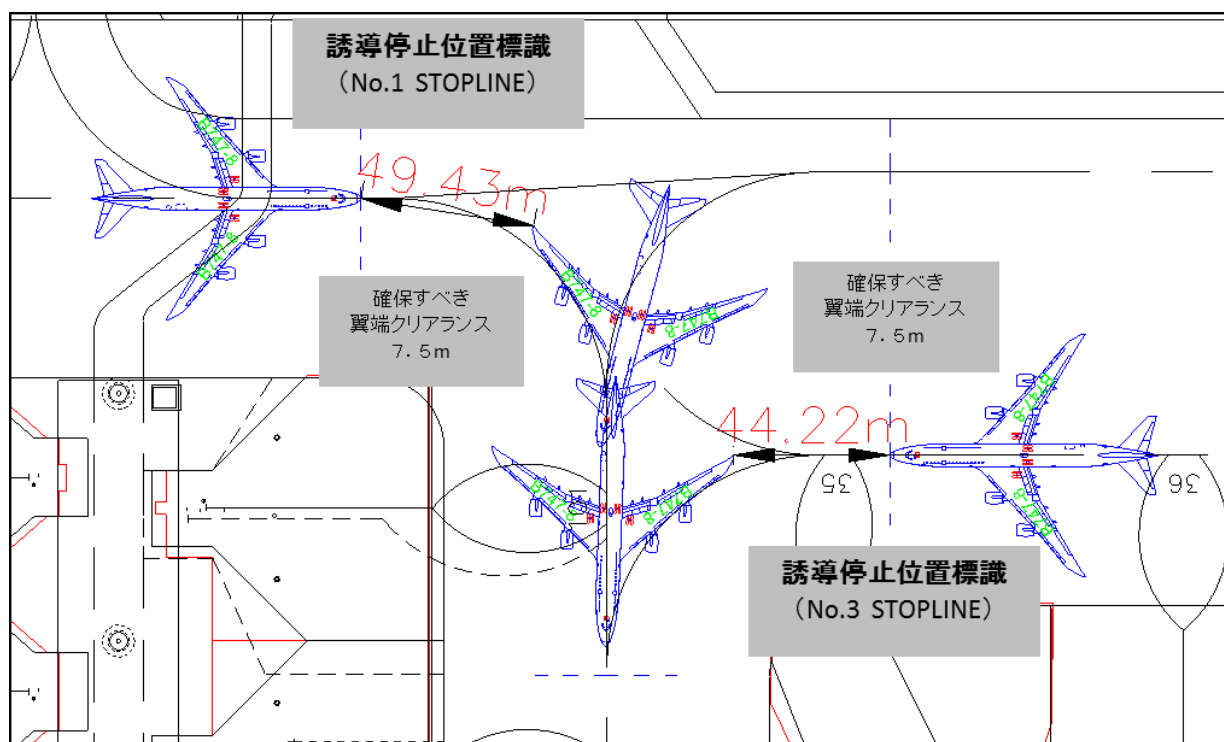
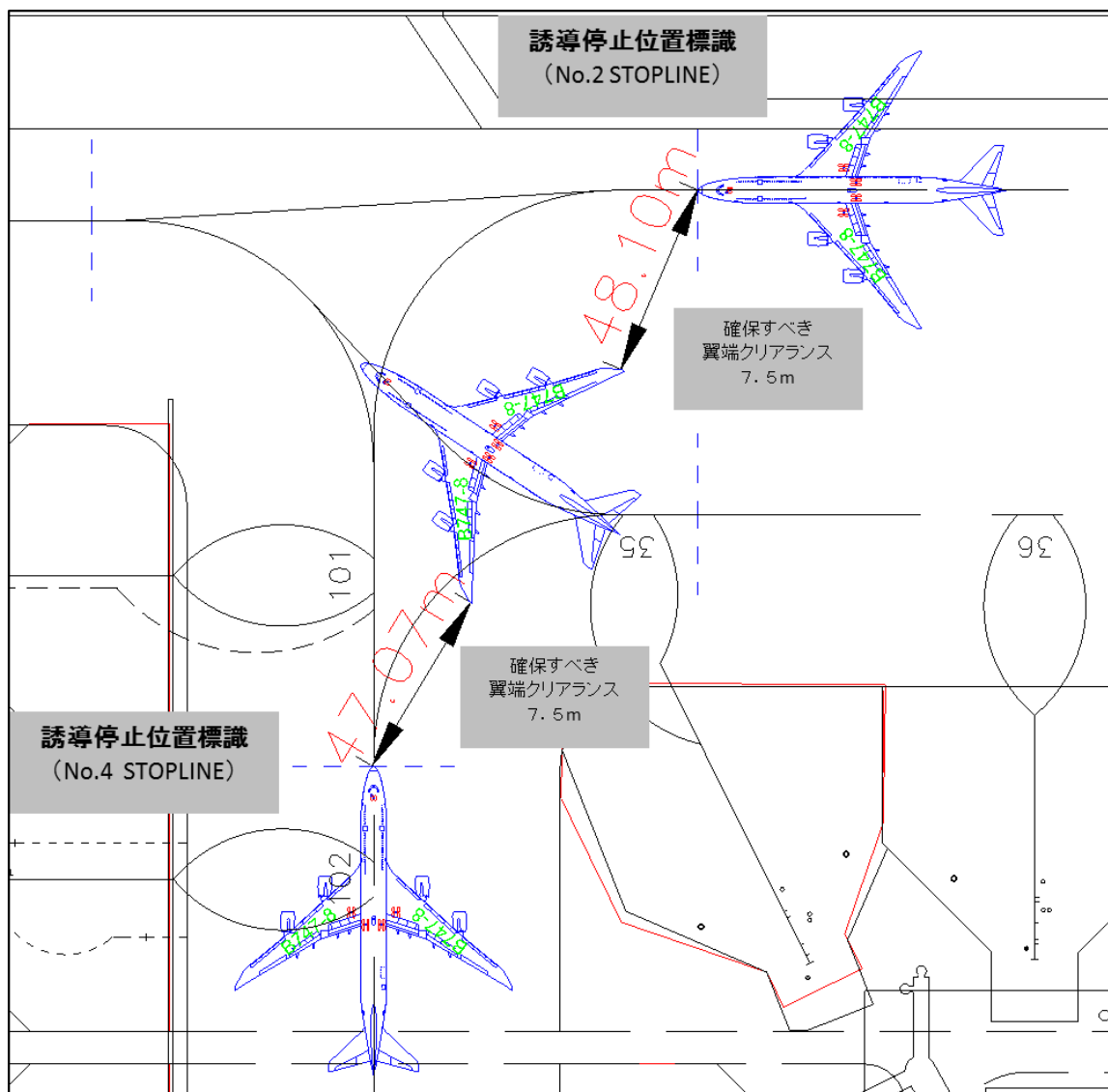
別図 2 - 1 9 (第 1 3 条関連)

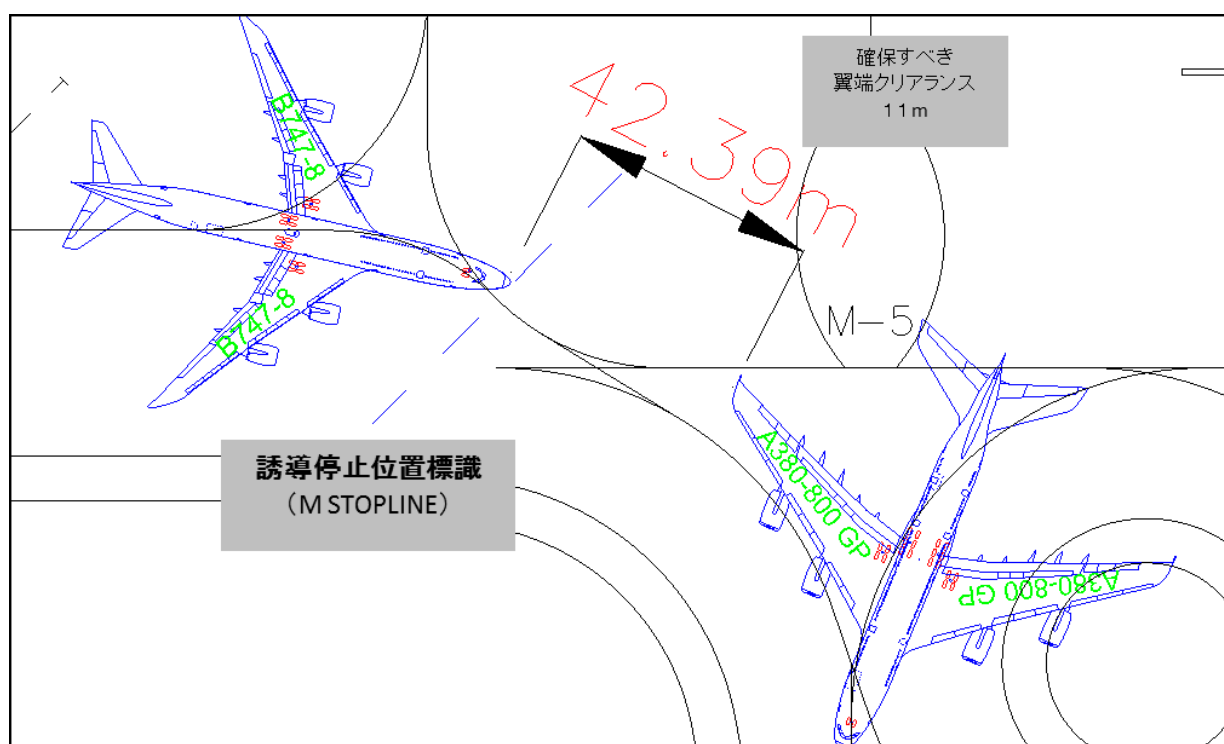
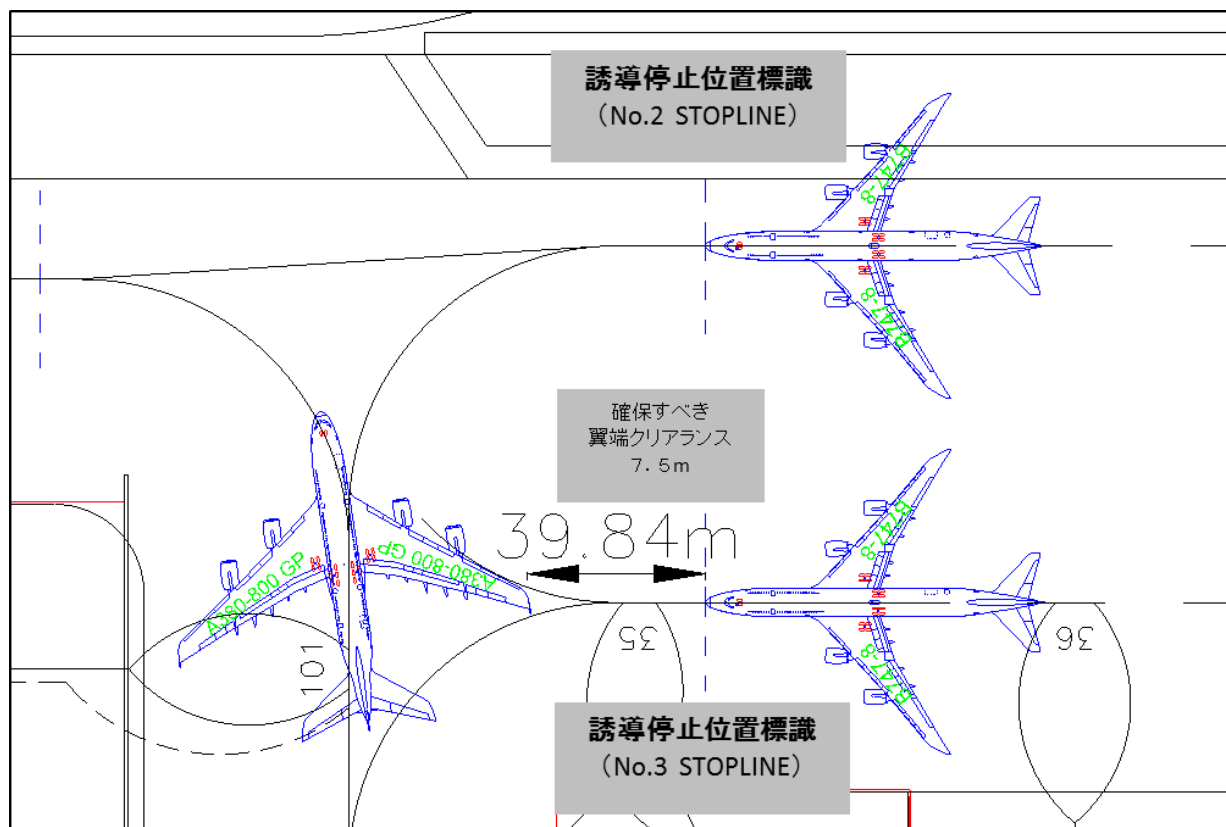
- ・ A：自走開始位置

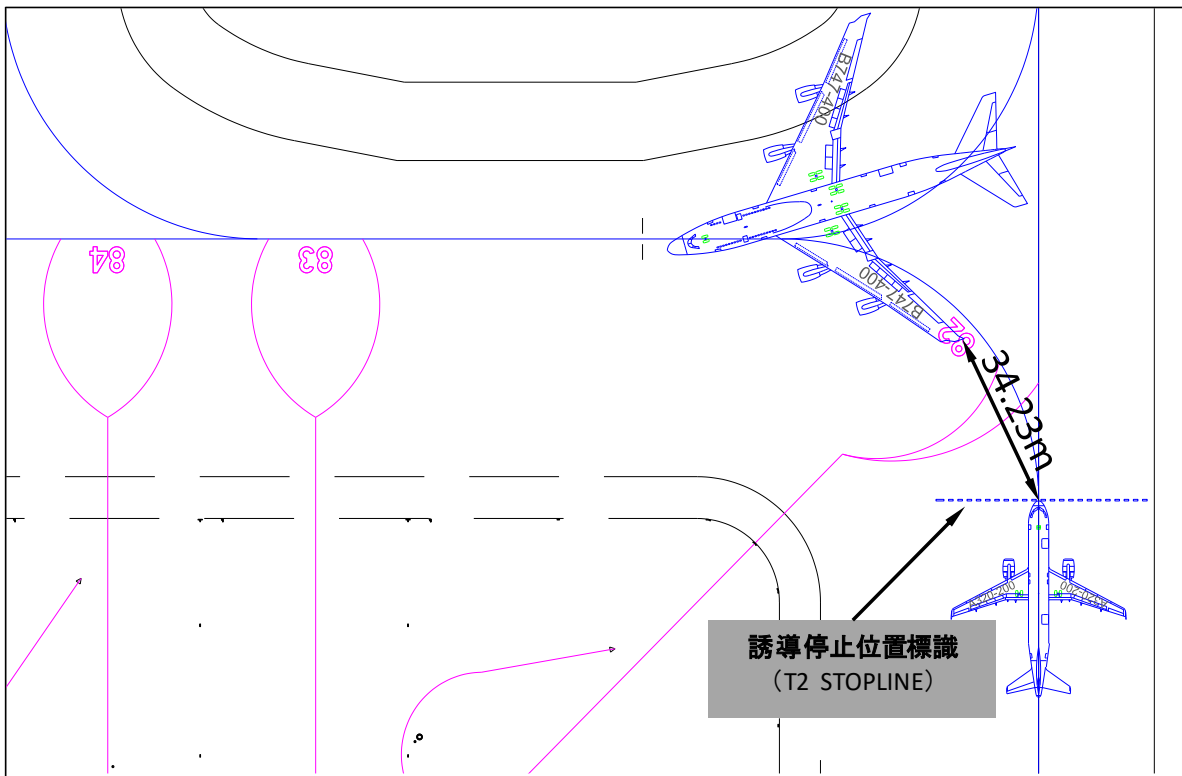
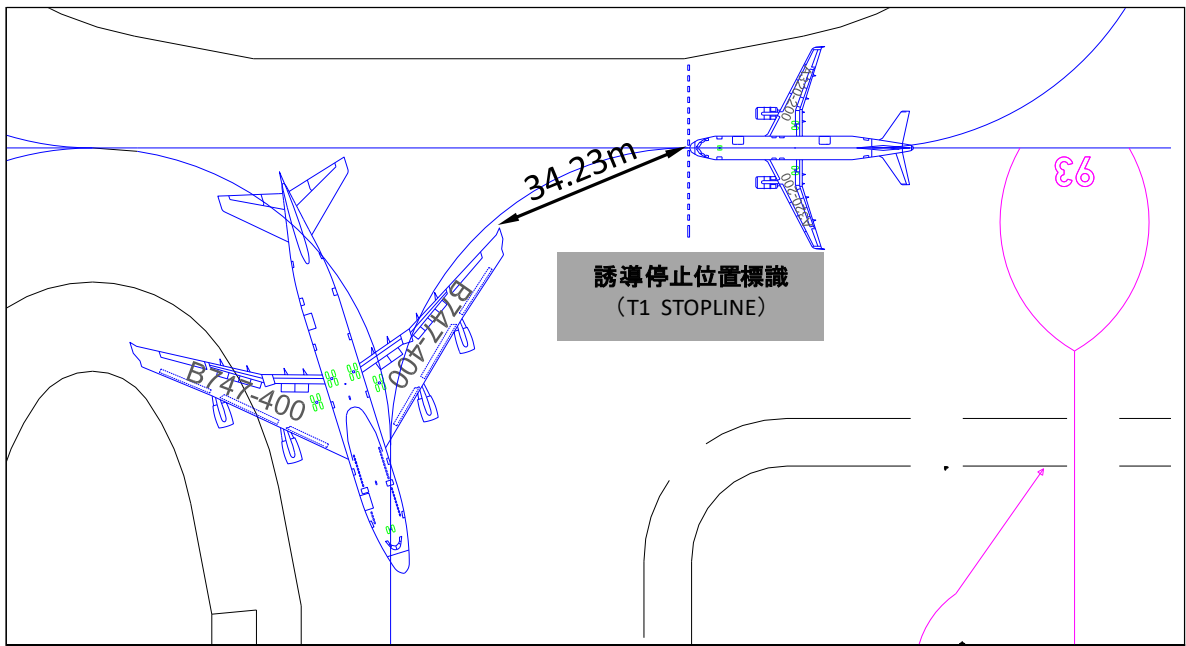


別図 2 - 2 0 (第 1 4 条 関 連)



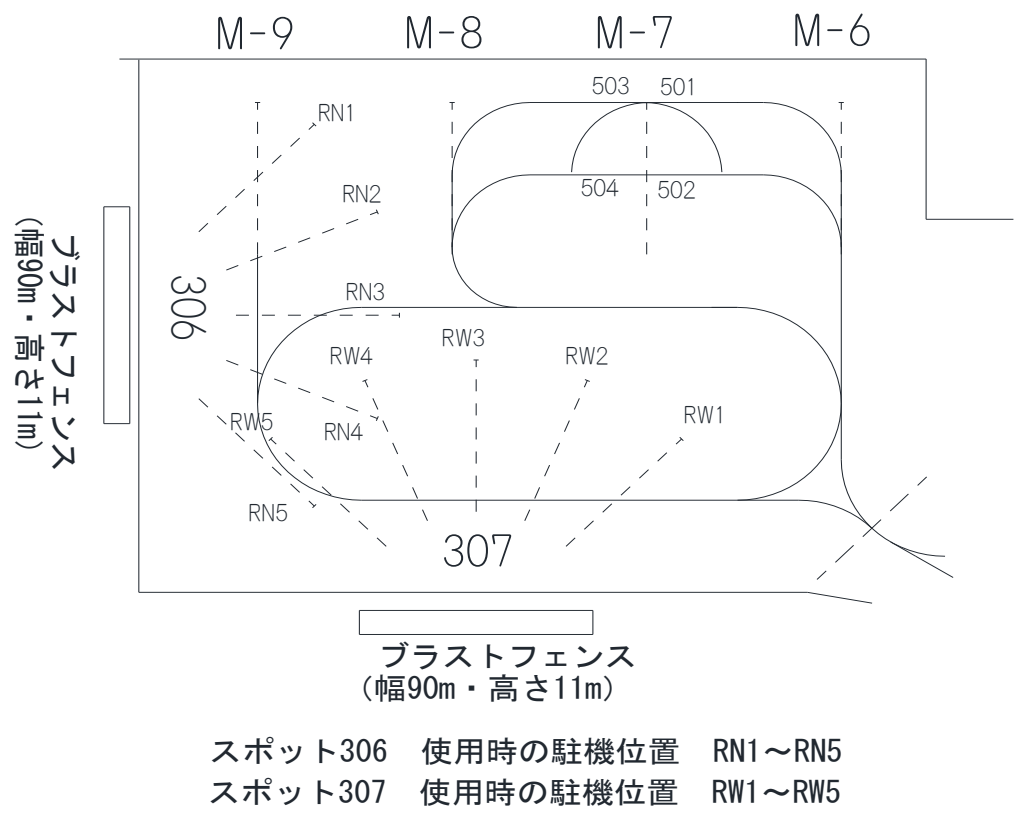






別図 3 - 1 (第 2 2 条関連)

ランナップスポットにおける航空機駐機位置



別図 4 - 1 (第 4 1 条関係)

ヘリパッド進入方位・離陸上昇方位

