

資料19-3-2

H-IIAロケット31号機の打上げに係る 飛行安全計画

平成28年7月

国立研究開発法人
宇宙航空研究開発機構

説明者
第一宇宙技術部門 宇宙輸送安全計画ユニット
ユニット長 川畑広文

まえがき

本計画は、「人工衛星等打上げ基準」第4条に基づき、打上げに係る安全計画について定めるものであり、同第3条に従い宇宙開発利用部会の調査審議を受けるものである。

31号機は三菱重工業株式会社（以下、「MHI」という。）が打上げ事業者としてロケット打上げを執行し、宇宙航空研究開発機構（以下、「JAXA」という。）は打上安全監理に係る業務を行う。

また、MHIは飛行安全解析を実施して、飛行安全適合性報告書等をJAXAに提出し、JAXAが評価・確認を行う。JAXAは確認結果に基づき飛行安全計画を制定し、飛行安全運用を実施する。

目次

1. 全般	1
1.1 飛行安全の目的	1
1.2 飛行安全の実施範囲	1
1.3 関連法規等	2
1.3.1 法令	2
1.3.2 宇宙開発利用部会 基準	2
1.3.3 国立研究開発法人 宇宙航空研究開発機構 規程・要領等	2
2. 飛行経路の安全性	3
2.1 飛行経路	3
2.2 落下予想区域と海上警戒区域及び陸上警戒区域	3
2.3 落下予測点軌跡	3
2.4 地上局との電波リンク	3
2.5 軌道上のロケット機体等の処置	4
2.6 軌道上の国際宇宙ステーション (ISS) 及びISSへの有人宇宙船に対する安全対策	4
3. 飛行安全管理	11
3.1 飛行安全システム	11
3.1.1 システムの概要	11
3.1.2 飛行安全情報の流れ	11
3.1.3 ロケットの飛行を中断すべき条件	11
3.2 落下限界線の設定	12
3.2.1 種子島周辺の落下限界線	12
3.2.2 種子島周辺以外の落下限界線	12
4. 航空機及び船舶に対する通報	15
4.1 航空機に対する通報	15
4.2 船舶に対する通報	15
5. 飛行安全組織及び業務	16
6. 安全教育・訓練	16
6.1 安全教育	16
6.2 飛行安全管理訓練	16
6.3 飛行中断時の情報連絡訓練	16
7. ロケット飛行中断後の対策及び措置	17
7.1 射点近傍での飛行中断	17
7.2 射点近傍以外での飛行中断	17

図表目次

表 1	H-IIAロケット31号機の飛行計画概要	5
図 1	H-IIAロケット31号機の飛行経路概要（機体現在位置）	6
図 2	投棄物の落下予想区域	7
図 3	落下予想区域と航空路	8
図 4	海上警戒区域	9
図 5	ロケットの落下予測点 ^(注) 軌跡と3 σ 分散範囲	10
図 6	飛行安全システム概念図	13
図 7	射点周辺の落下限界線	14
図 8	MHI打上げ執行体制	18
図 9	JAXA打上安全監理体制	19
図 10	飛行安全関連組織	20
図 11	現地事故対策本部の構成	21
図 12	安全に関わる重大な事故発生時の事故対策本部の構成	22

1. 全般

JAXAは、H-II Aロケット31号機及び静止気象衛星ひまわり9号(Himawari-9)(以下「ひまわり9号」という。)の打上げに係る業務を行うに当たって、飛行安全確保業務を行うものとする。本計画書は「H-II Aロケット31号機打上げに係る飛行安全計画」を定めたものである。

1.1 飛行安全の目的

飛行安全は、地上より打上げられたロケットの燃え殻、投棄物、故障した機体、もしくはその破片等が落下する際、落下点または落下途中において人命または財産に対し被害を与える可能性を最小限にとどめ、公共安全を確保することを目的とする。

1.2 飛行安全の実施範囲

上記の目的を達成するために、ロケットの打上げに際して実施すべき飛行安全の作業範疇は以下の通りである。

- (1) 設定されたロケットの飛行経路が、上記目的に照らして適当であることを確認すること。
- (2) ロケットの打上げ時に飛行安全管理を実施すること。すなわち、リフトオフより地球周回軌道投入直前の南米海岸到達時まで、ロケットが設定された飛行経路に沿って飛行しているか否かを判定し、その経路を外れて落下予測域^(注)が地表に危害を与えるおそれが生じた場合は、災害を最小限に抑えるための措置を講じること。また、このために必要な準備作業を行うこと。
- (3) ロケットの燃え殻、及び投棄物の落下予想区域に関連し、必要に応じて国内外に事前通報を行うこと。

(注) ロケットの落下予測域とは、ロケットの飛行を中断した場合に、落下物の衝突、飛行中の爆発に伴う爆風、固体推進薬破片の地上落下時の二次爆発及び二次破片の飛散、並びに搭載推進薬の流出及び拡散等により危害が及ぶおそれのある範囲。

1.3 関連法規等

1.3.1 法令

国内法令等には、飛行安全という用語はなく、また、特にその内容を直接規定する条文はない。航空機及び船舶に対する通報に関しては「航空法」等に基づき実施する。国際的には「宇宙物体により引き起こされる損害についての国際的責任に関する条約」があり、ロケット打上げ国の損害賠償に関する義務が明文化されている。日本は本条約に1983年6月に加入した。上記の飛行安全の目的及び実施範囲は本条約の主旨に沿っている。

1.3.2 宇宙開発利用部会 基準

(1) ロケットによる人工衛星等の打上げに係る安全対策の評価基準

(平成28年6月14日 宇宙開発利用部会)

1.3.3 国立研究開発法人 宇宙航空研究開発機構 規程・要領等

(1) 安全管理規程(規程第16-2号 平成25年4月9日改訂版)

(2) 人工衛星等打上げ基準(規程第15-37号 平成27年7月28日改訂版)

(3) 人工衛星等打上げ用ロケットの飛行安全に関する基本要求(JERG-1-011NC)

(4) 飛行安全解析要求書(KQE-14720NC)

2. 飛行経路の安全性

2.1 飛行経路

ロケットの飛行計画を表1に、飛行経路を図1に示す。

2.2 落下予想区域と海上警戒区域及び陸上警戒区域

ロケットが正常に飛行した場合の落下物としては、2本の固体ロケットブースタ、衛星フェアリング及び第1段機体がある。図2にこれらの落下予想区域を示す。また、これらの落下予想区域を航空路図の上に示すと図3のとおりである。固体ロケットブースタ、衛星フェアリング及び第1段機体の落下予想区域については航空機の安全航行のため、第4章に記す通報の手続きを確実にし安全を確保する。

また、打上げ直後の飛行中断に伴う破片の落下分散を解析し、ロケットの落下破片が船舶に当たるおそれのある海域を図4のように海上警戒区域として、射点を含む周辺の陸地において、破片抗力落下予測域を収めることができる適切な範囲を陸上警戒区域として設定する。

なお、落下予想区域及び両警戒区域について、第4章に記す方法によって、航空機及び船舶に対し周知を図る。

2.3 落下予測点軌跡

ロケットの落下予測点軌跡及び 3σ 分散範囲を図5に示す。 3σ 分散飛行経路を飛行中のロケットが推力を停止したと想定した場合の落下域は、人口稠密地域から可能な限り離れて通過するよう飛行経路が設定されている。また、万一ロケットが異常を生じた場合に災害を最小にとどめられるように飛行安全管制を実施する。その方法については第3章に述べる。

2.4 地上局との電波リンク

H-II Aロケット31号機の打上げでは、打上げから第2段ロケット軌道投入直前まで飛行安全管制を実施するため、その期間の電波リンク確保に必要な追尾局(レーダ、テレメータ)、及びコマンド局を使用する。

2.5 軌道上のロケット機体等の処置

ミッション終了後のロケット第2段機体が残留燃料等のため軌道上で破壊、爆発等に至った場合、大量の宇宙デブリ破片の発生が想定される。また、衛星分離機構を作動させる際、軌道上に火工品の破片等が放出される可能性がある。H-IIAロケットではこれらを防止する処置として以下を考慮している。

- (1) 第2段機体の地球周回軌道投入後、保安用コマンド受信装置の電源遮断を行い、飛行中断用火工品の誤作動を防止する。なお、火工品は太陽輻射加熱によって誤爆しない設計となっている。
- (2) 第2段機体が推薬タンクの内圧上昇により破壊することを防止する目的でミッション終了後に残留推進薬の排出を行う。また、排出が完了しなかった場合にも、推薬タンクは内圧上昇に対する安全弁または吹出し弁を備えているので破壊することはない。
- (3) ミッション終了後、常温ヘリウム気蓄器内の残留ガスは機械式調圧弁よりリークする。極低温ヘリウム気蓄器内の残留ガスについては安全弁を有する液体酸素タンク内に排出するとともに、極低温ヘリウム気蓄器自身も機械式の安全弁を有している。
- (4) 第2段に搭載されている電池については、内部圧力上昇により破壊することを防止する目的で、内部圧力が規定以上に上昇した場合には、ベントできる機能を有している。
- (5) 衛星分離機構はマルマンバンド方式であり、作動時に破片等を放出しないよう配慮した方式を採用している。

2.6 軌道上の国際宇宙ステーション(ISS)及びISSへの有人宇宙船に対する安全対策

ロケットの打上げに際しては、軌道上において活動する者の生命の安全を確保するため、打上げ実施後に軌道上のISS及びISSへの有人宇宙船(以下合わせて「有人宇宙船」という。)がロケットの軌道投入段及びその分離物からの安全を確保するための対応が可能と考えられるまでの間を考慮した干渉解析を実施し、当該有人宇宙船との衝突を回避する打上げ時刻を設定する。

表1 H-IIAロケット31号機の飛行計画概要

事 象	打上後経過時間	距離	高度	慣性速度
	秒	km	km	km/s
(1) リフトオフ	0	0	0	0.4
(2) 固体ロケットブースタ 燃焼終了*	98	32	45	1.5
(3) 固体ロケットブースタ 分離**	108	41	53	1.5
(4) 衛星フェアリング分離	245	240	142	2.6
(5) 第1段主エンジン燃焼停止 (MECO)	396	730	218	5.3
(6) 第1段・第2段分離	404	768	222	5.3
(7) 第2段エンジン第1回始動 (SEIG1)	410	796	225	5.3
【ここまでが飛行安全管理期間】***				
(8) 第2段エンジン第1回燃焼停止 (SECO1)	732	2634	271	7.7
(9) 第2段エンジン第2回始動 (SEIG2)	1430	7510	264	7.7
(10) 第2段エンジン第2回燃焼停止 (SECO2)	1627	9091	250	10.2
(11) ひまわり9号分離	1677	9560	263	10.2

*) 燃焼室圧最大値の2%時点

***) スラスト・ストラット切断

***) 飛行安全管理終了時刻は716秒

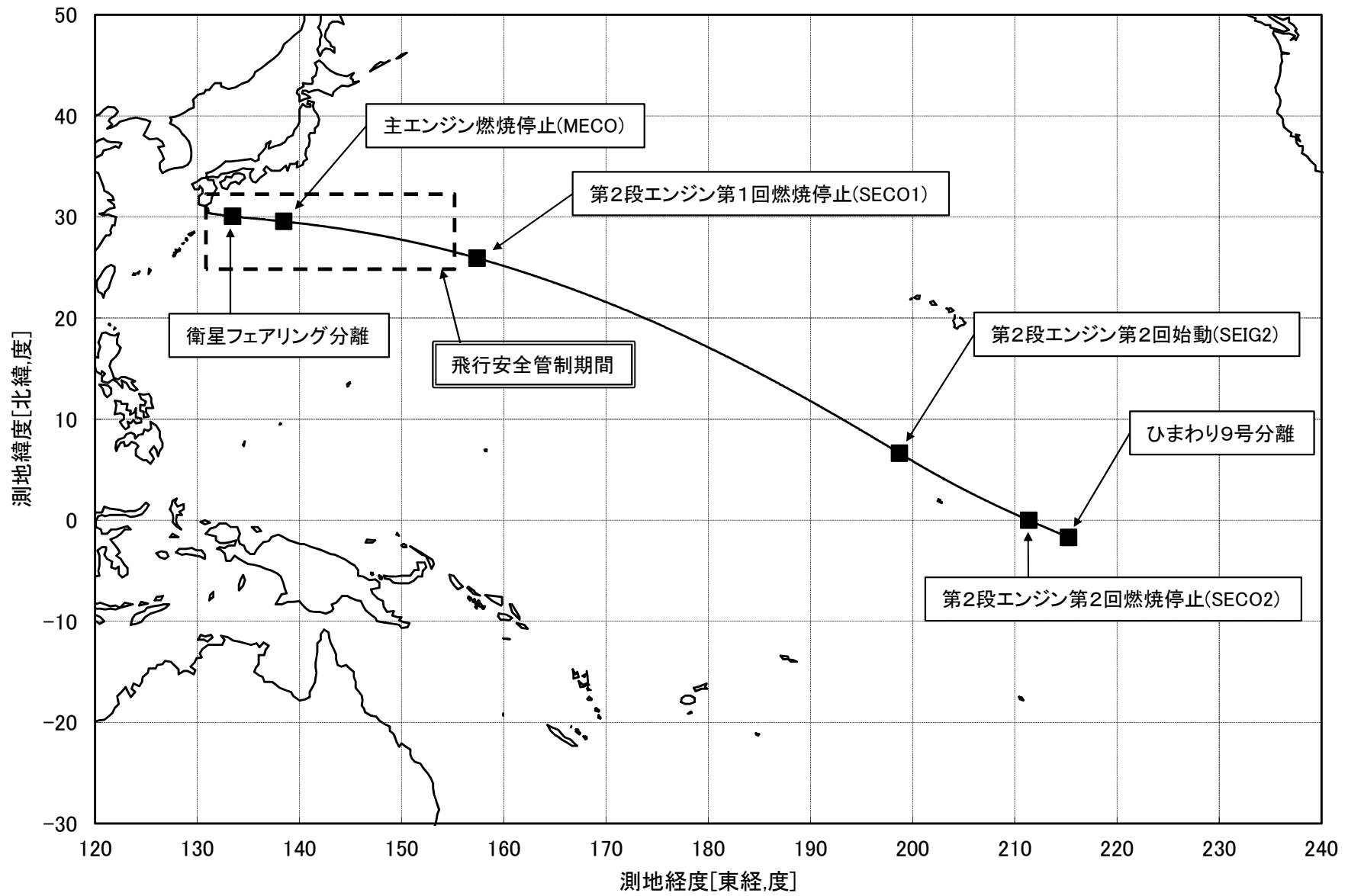
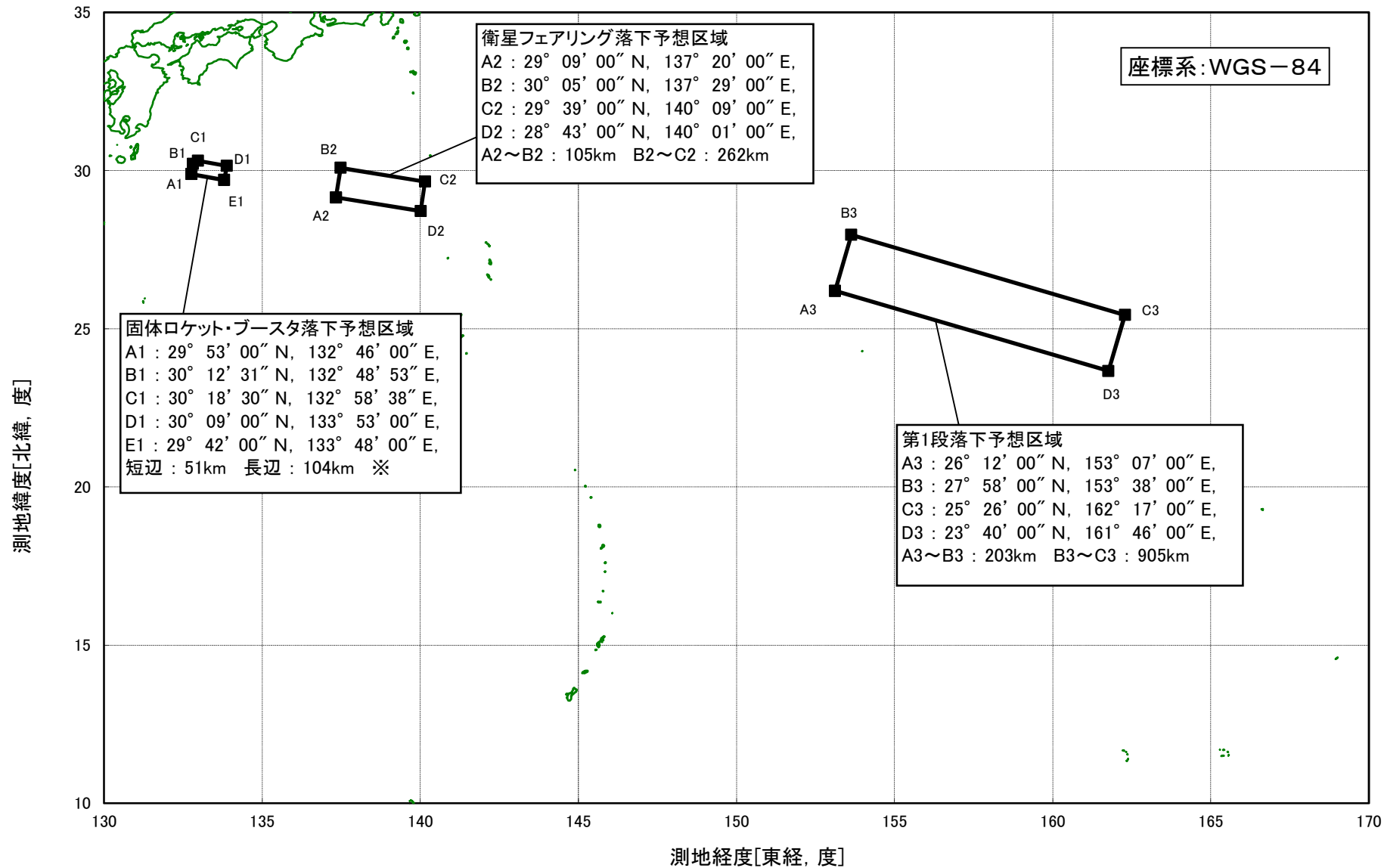


図1 H-IIAロケット31号機の飛行経路概要(機体現在位置)



※落下予想区域に外接する長方形の各辺の距離

図2 投棄物の落下予想区域

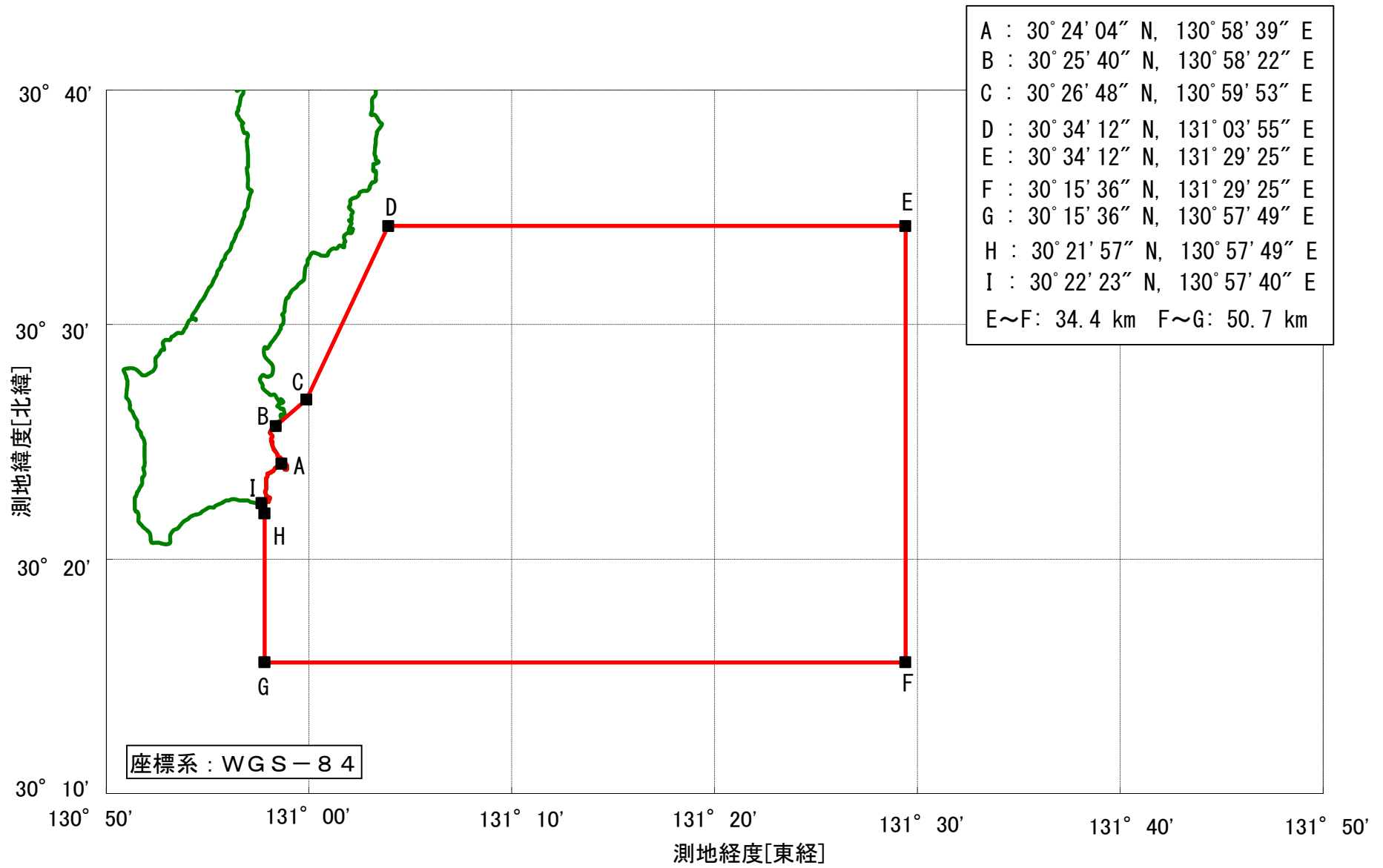


図 4 海上警戒区域

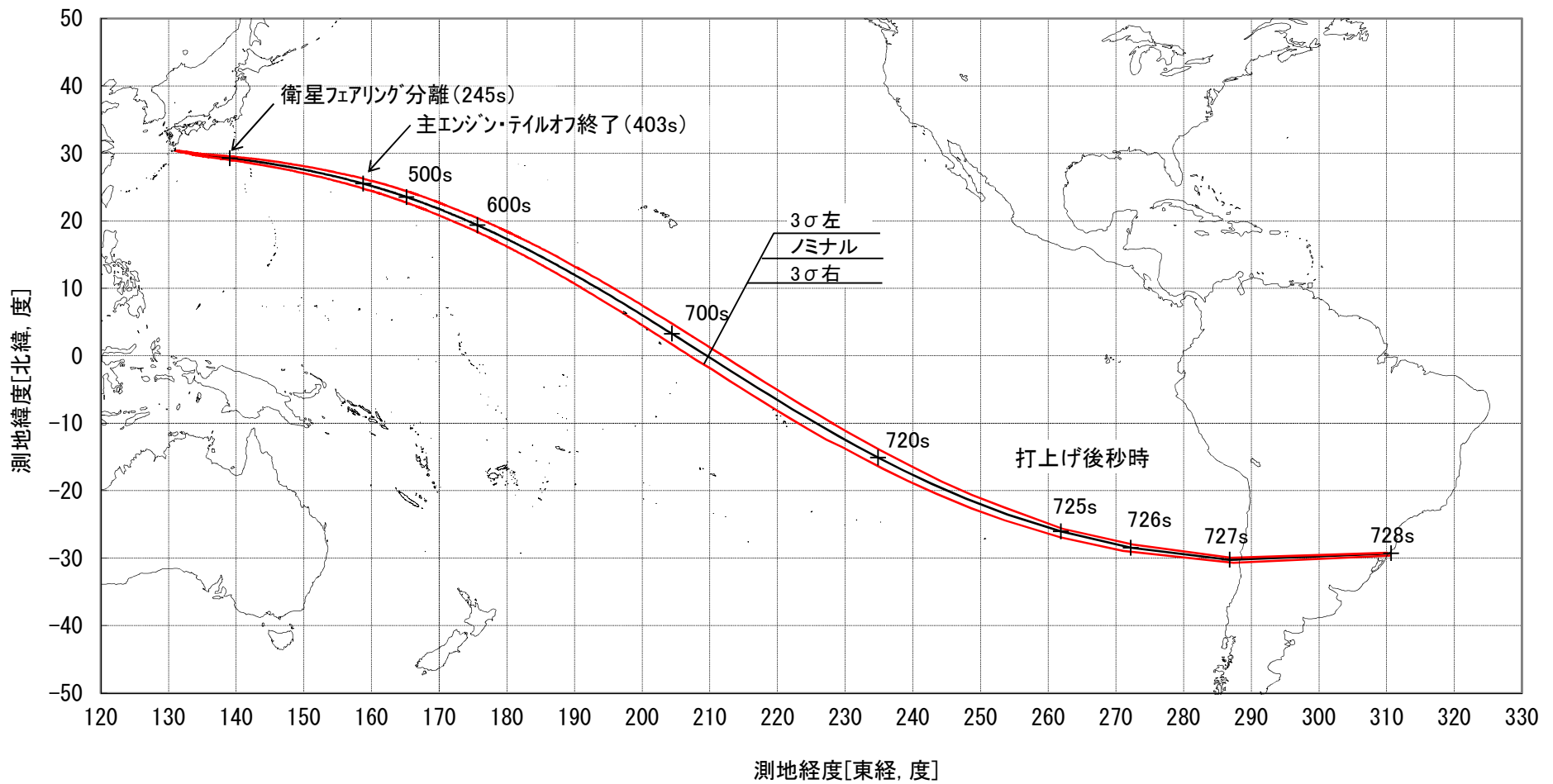


図5 ロケットの落下予測点^(注) 軌跡と3σ分散範囲

(注) 落下予測点：ある時点でロケットの飛行を中断した場合の、ロケットの落下予測点

3. 飛行安全管制

3.1 飛行安全システム

3.1.1 システムの概要

飛行安全システムの概念図を図6に示す。

3.1.2 飛行安全情報の流れ

地上システムによる飛行安全情報等の流れは以下の通りである。

飛行安全管制に使用する設備等は種子島宇宙センター等に設置されている。

飛行安全管制には、レーダ情報及びテレメータ情報を用いる。これらの情報を飛行安全計算機により処理して得られるロケットの経路情報及びエンジン燃焼圧、ロケット姿勢等のテレメータ情報を監視画面に表示する。また、射点近傍では、あわせてITV及び光学設備による画像を飛行安全管制に用いる。

飛行中断の処置が必要な場合は、飛行安全ユニット長の指揮のもと、コマンド局から飛行中断指令を送信する。

(注) 飛行中断指令を受信する保安用コマンド受信装置は第2段にのみ搭載されている。そのため、第1段、固体ロケットブースタは予定より早期に分離する不具合に対処するために、自動破壊機能を備えている。

3.1.3 ロケットの飛行を中断すべき条件

次のいずれかの場合に該当する時は、安全を確保するためロケットに装備した装置を作動させることにより、ロケットの推力飛行を中断する。

- (1) ロケットの落下予測域が落下限界線と接触するとき。ただし、正常飛行範囲を飛行するロケットの落下予測域が落下限界線を通過する場合には、その直前までの飛行状況を十分監視して、正常であることを条件として、飛行中断条件の適用を見合わせる。
- (2) ロケットの落下予測域の監視が不可能となり、ロケットの落下予測域が落下限界線と接触するおそれがあると判断されるとき。
- (3) ロケットの飛行中断機能が喪失する可能性が生じ、かつ、ロケットの落下予測域が落下限界線と接触するおそれがあると判断されるとき。
- (4) その他、ロケットの飛行続行により安全確保上支障が生じるおそれがあると判断されるとき。

(注) ロケットの落下予測域とは、ロケットの飛行を中断した場合に、落下物の衝突、飛行中の爆発に伴う爆風、固体推進薬破片の地上落下時の二次爆発及び二次破片の飛散、並びに搭載推進薬の流出及び拡散等により危害が及ぶおそれのある範囲。

3.2 落下限界線の設定

ロケットの推力飛行を中断した場合の落下破片、飛行中の爆発に伴う爆風、固体推進薬破片の地上落下時の二次爆発の爆風及び二次破片の飛散、並びに搭載推進薬の流出及び拡散による被害を防止することを目的として、以下に定める落下限界線を設定する。

3.2.1 種子島周辺の落下限界線

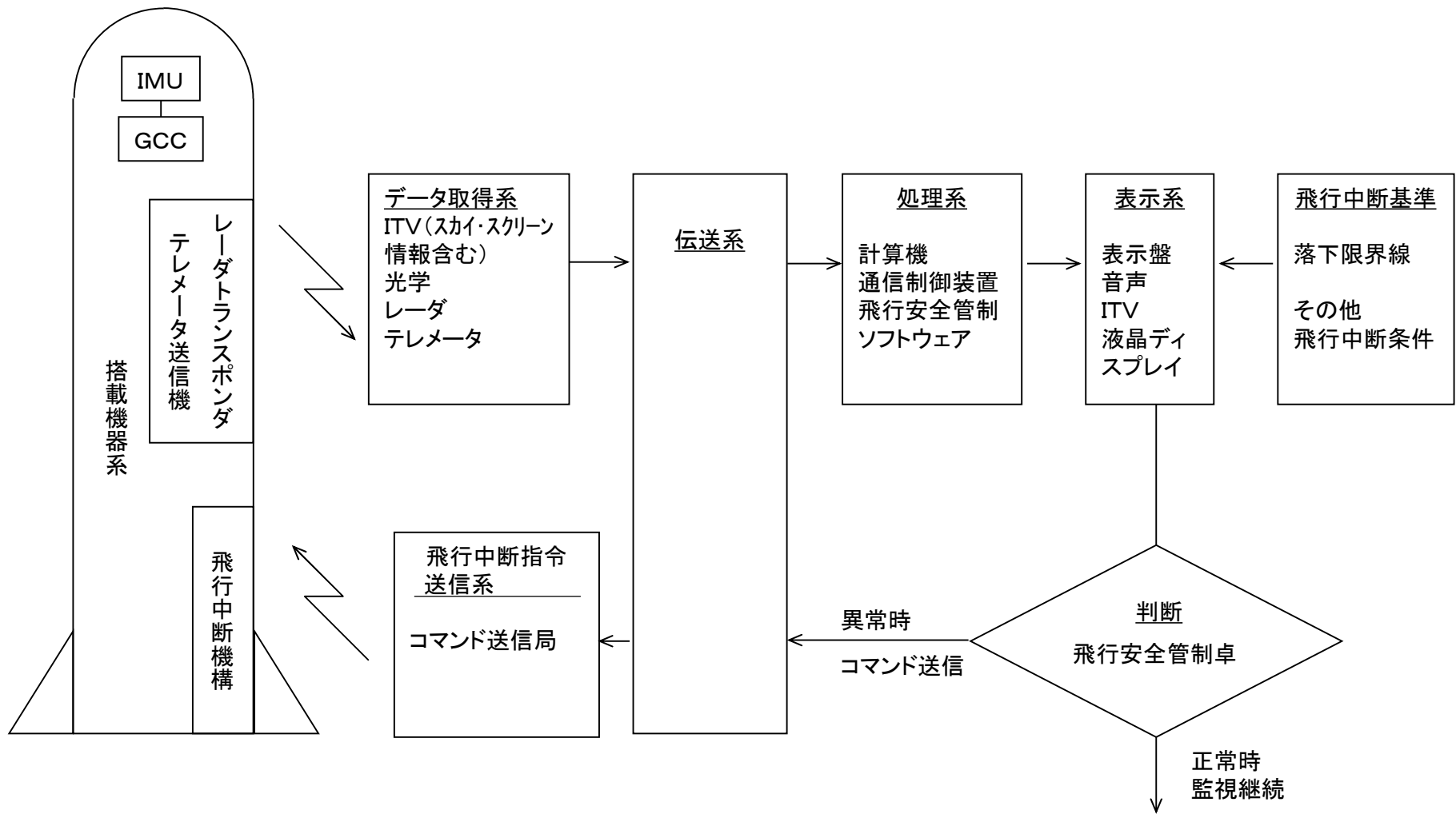
種子島周辺の落下限界線は以下のように設定する（詳細は図7を参照）。

- (1) 射点周辺の落下限界線は、陸上警戒区域とその区域外との境界線とする。また、竹崎地区以南については、種子島宇宙センター管理棟の東側と観望台の東側を結ぶ線を落下限界線とする。
- (2) 広田集落より北の海岸線については、海岸線から3 kmの点を結んだ線を落下限界線とする。

3.2.2 種子島周辺以外の落下限界線

種子島周辺以外の落下限界線は以下のように設定する。

- (1) 原則として陸地の海岸線から30 kmの線を落下限界線とする。
- (2) 飛行経路のクロスレンジ方向に陸地がない場合には、飛行安全管制の運用を考慮して(1)において設定した落下限界線を飛行経路に沿ってつなぐこととし、つないだ線についても落下限界線とする。
- (3) 正常飛行時のロケットの落下予測域が陸地を長秒時にわたって通過する場合には、当該の陸地の人口稠密な地域の手前に落下限界線を設定する。



IMU : 慣性センサユニット
 GCC : 誘導制御計算機
 ITV : 産業用テレビ

図6 飛行安全システム概念図

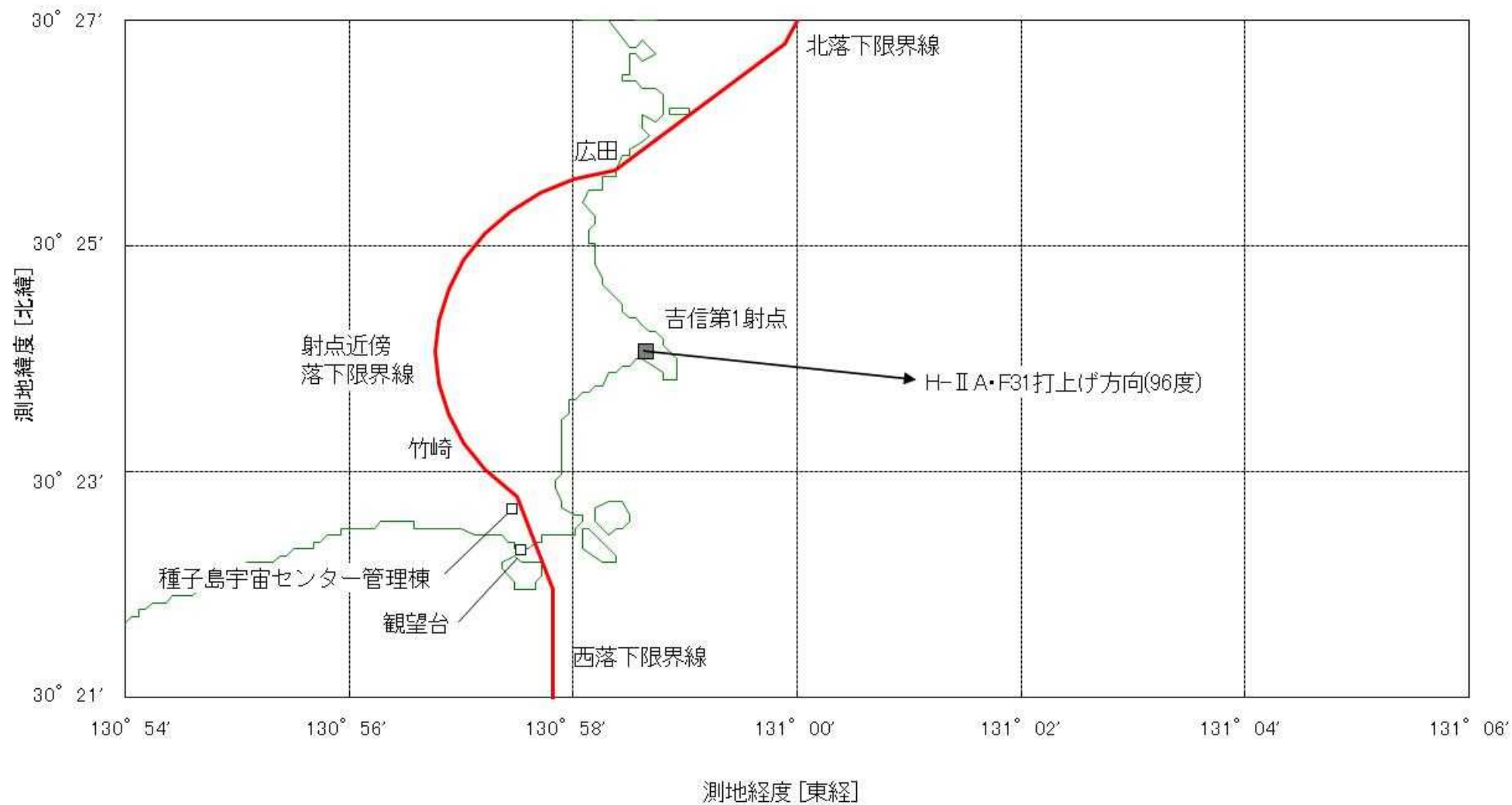


図7 射点周辺の落下限界線

4. 航空機及び船舶に対する通報

航空機及び船舶に対する安全のための通報に関して、JAXAが措置すべき事項は次のとおりである。

4.1 航空機に対する通報

JAXAは航空法第99条の2、及びこれに関連する規程に基づき、ロケット打上げ実施の判断を事前に国土交通大臣に通報するとともに、打上げ直前までの打上げ時刻の変更等について情報を通報する。通報先は、航空情報センター、大阪航空局鹿児島空港事務所、航空交通管理センター並びに東京、福岡及び那覇の各航空交通管制部である。

4.2 船舶に対する通報

海上保安庁法及びこれに関連する規定に基づき、海上保安庁は船舶交通の安全のために必要な事項の通報に関することを掌握する。JAXAはこれに従いロケットの打上げを行うに際して打上げを行う旨、事前に海上保安庁に通報し、船舶への周知を依頼する。また、JAXAはロケット打上げ事項に変更があった場合、速やかに海上保安庁に通報する。

5. 飛行安全組織及び業務

打上げ作業の実施に当たっては、MHIが打上輸送サービスとして打上げ執行責任者の下で打上げ執行作業の実施を行う（図8）。

JAXAの打上安全監理組織は、打上げの安全を統括する打上安全監理責任者の下に飛行安全管理に関連する責任者として飛行安全ユニット長等（図9）がおかれる。飛行安全管理に直接関係する飛行安全ユニット及び射場技術開発ユニットについては業務内容も示す（図10）。

また、打上安全監理責任者の下、打上管制安全評価ユニット長を置き、射場整備作業に係るシステム安全評価を行う。

6. 安全教育・訓練

打上げに先立つ期間には、故障の発生を想定した訓練等、飛行安全の確保に必要な安全教育を実施する。

6.1 安全教育

ロケット打上げに係る飛行安全管理業務を円滑、且つ確実に実施するため、JAXA及び契約会社の飛行安全系担当を対象として、業務の実施に必要な飛行安全知識、運用手順、飛行中断時の処置手順等について、「飛行安全系実施計画書」及び「飛行安全系作業手順書」等をテキストとして安全教育を実施する。

6.2 飛行安全管理訓練

飛行安全ユニット長、管制リーダ及び飛行安全系担当が、ロケットの飛行安全管理中に発生しうる種々の異常事態に際して、適切且つ迅速な報告・判断が行えるよう以下に示す内容の飛行安全管理訓練を実施する。

- (1) 正常飛行ケース及び判断の容易な異常ケースに対する対応訓練
- (2) 地上設備系異常又はロケット系異常ケースに対する対応訓練
- (3) 地上設備系及びロケット系双方異常ケースに対する対応訓練
- (4) 過去の実機データを用いた訓練

6.3 飛行中断時の情報連絡訓練

飛行中のロケットに異常が発生し飛行中断措置を実施した場合のロケット等落下物の落下予想区域等の情報連絡が迅速に行えるよう速報訓練を実施する。

7. ロケット飛行中断後の対策及び措置

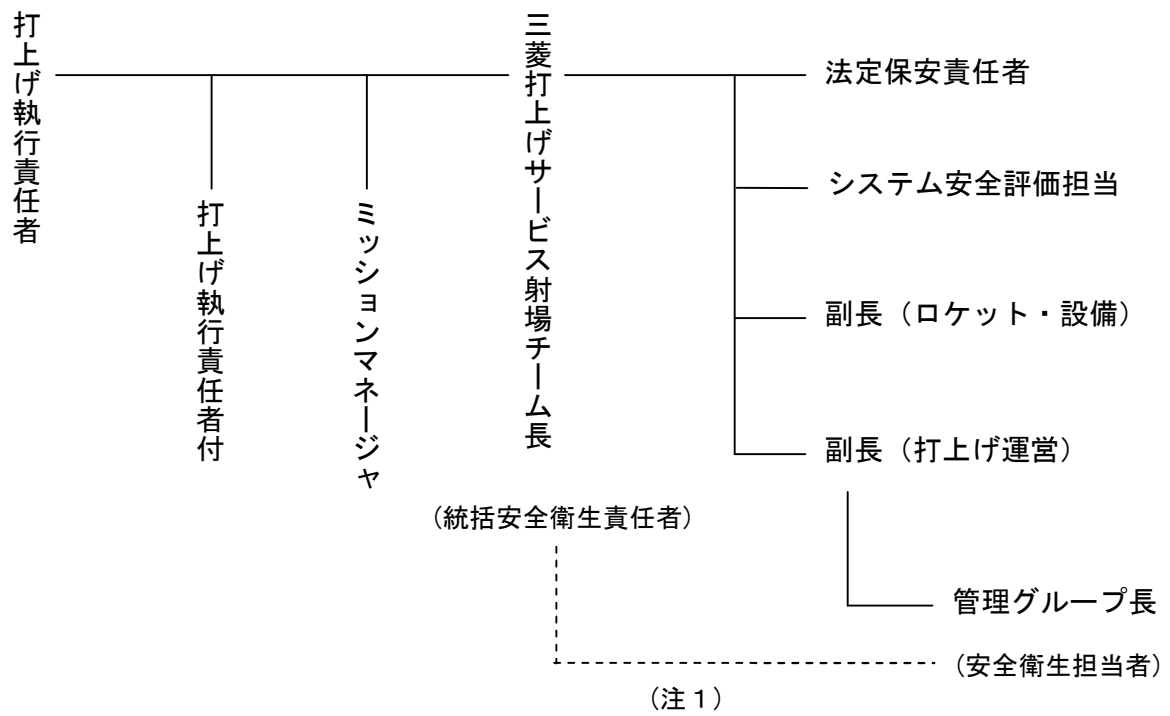
打上げ後、飛行中断等によりロケットが地表に落下した場合には、あらかじめ定められた規程（1.3.3項（1））に従って被害状況の把握に努め、必要な措置を講じる。

7.1 射点近傍での飛行中断

ロケットが打上げ直後に地表に落下した場合には、打上安全監理責任者は警戒体制を宣言し、直ちに放送、電話等により射場内外に周知徹底を図る。事故及び災害の状況に応じ、現地事故対策本部（図11）、事故対策本部（図12）を設置し、必要な措置を講じる。

7.2 射点近傍以外での飛行中断

ロケットがダウンレンジで地表に落下した場合には、事故及び災害の状況に応じ、本社に事故対策本部を設置し、外部関係機関との連絡等、必要な措置を講じる。ロケット飛散物の範囲が国内の場合は、関係省庁及び地方公共団体等外部関係機関に緊急通報するとともに、被害状況の把握に努める。また、外部関係機関からの要請に応じて、救援等災害対策に必要な情報の提供、職員派遣等所要の協力を行う。ロケット飛散物の範囲が公海または外国及びその周辺に及ぶ場合には関係省庁に通報し、主務官庁に対して外務省及び国際連合への通報を依頼するとともに被害状況の把握に努める。また、国際連合または外国政府からの要請に応じて救援等災害対策に必要な情報の提供、職員の派遣等所要の協力を行う。



(注1) 安全に関しては、統括安全衛生責任者と安全衛生担当者との間で直接指示・報告を行う。

図8 MHI打上げ執行体制

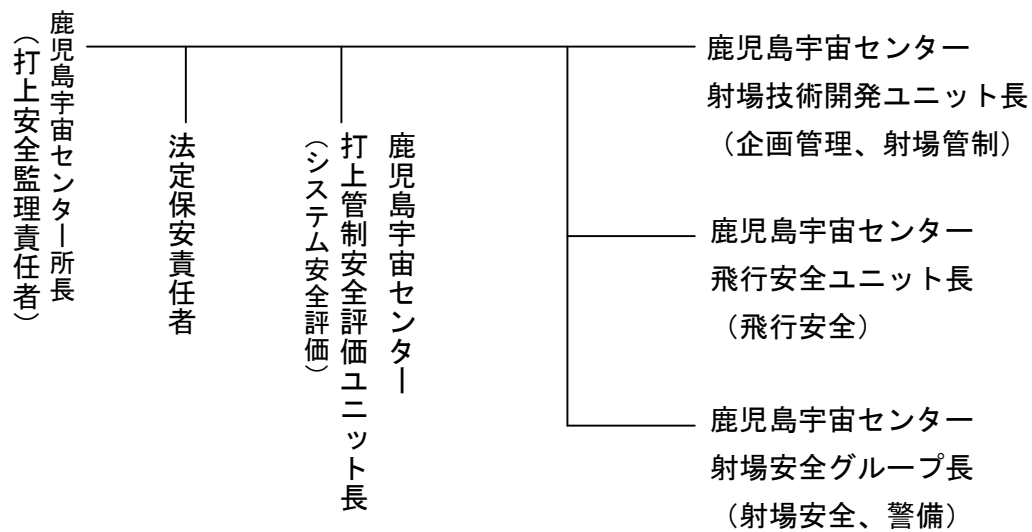
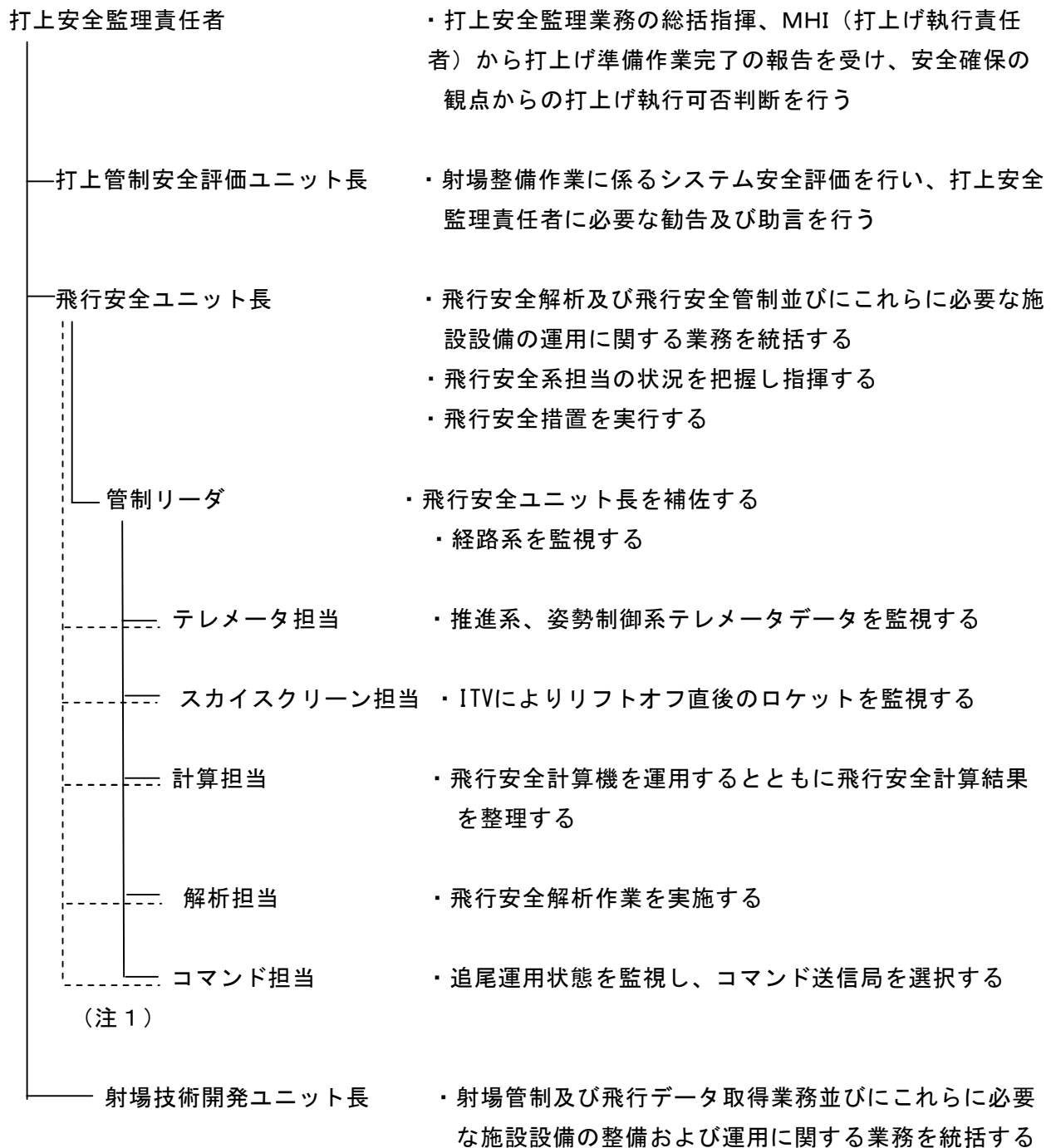
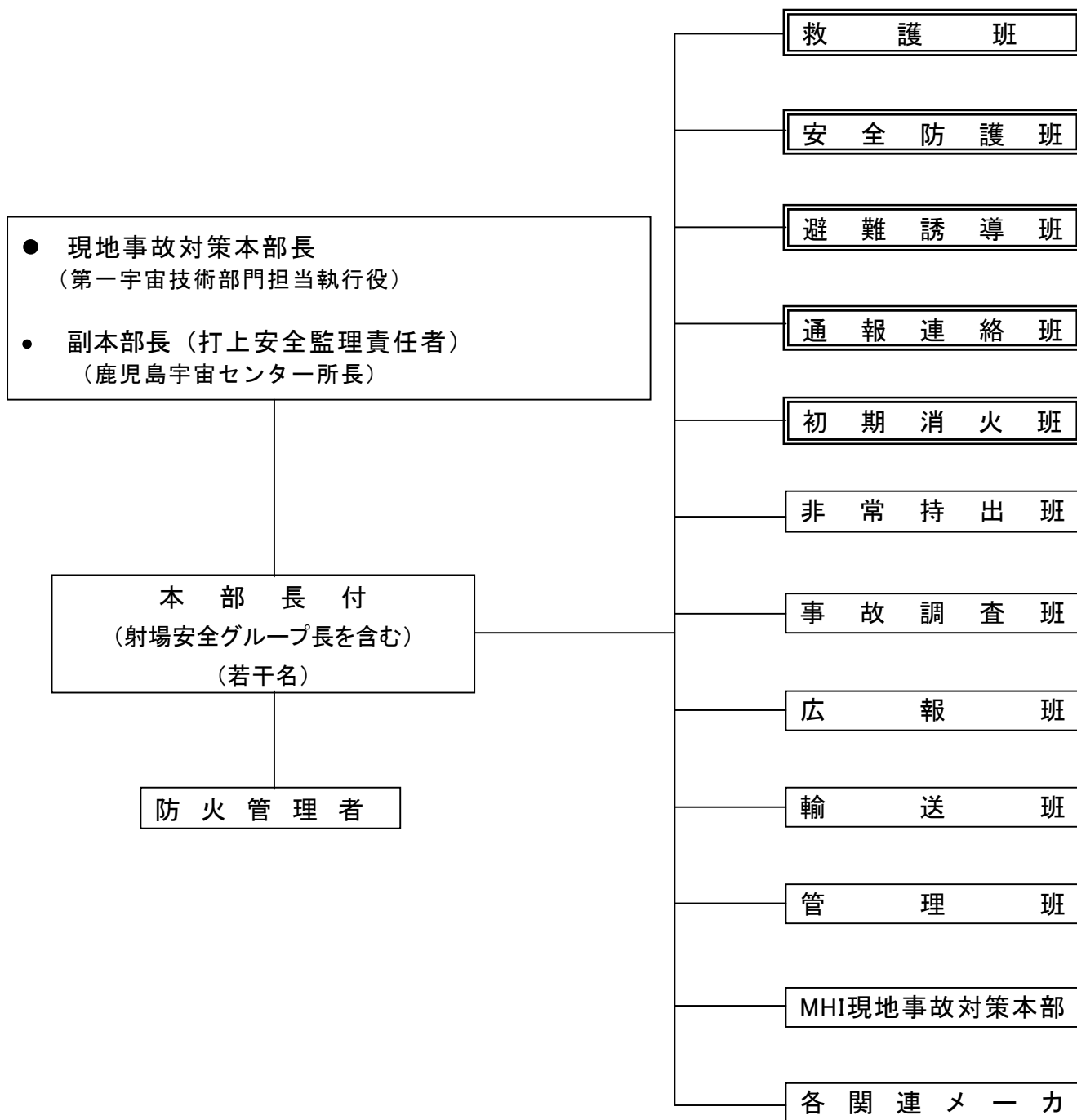


図9 JAXA打上安全監理体制



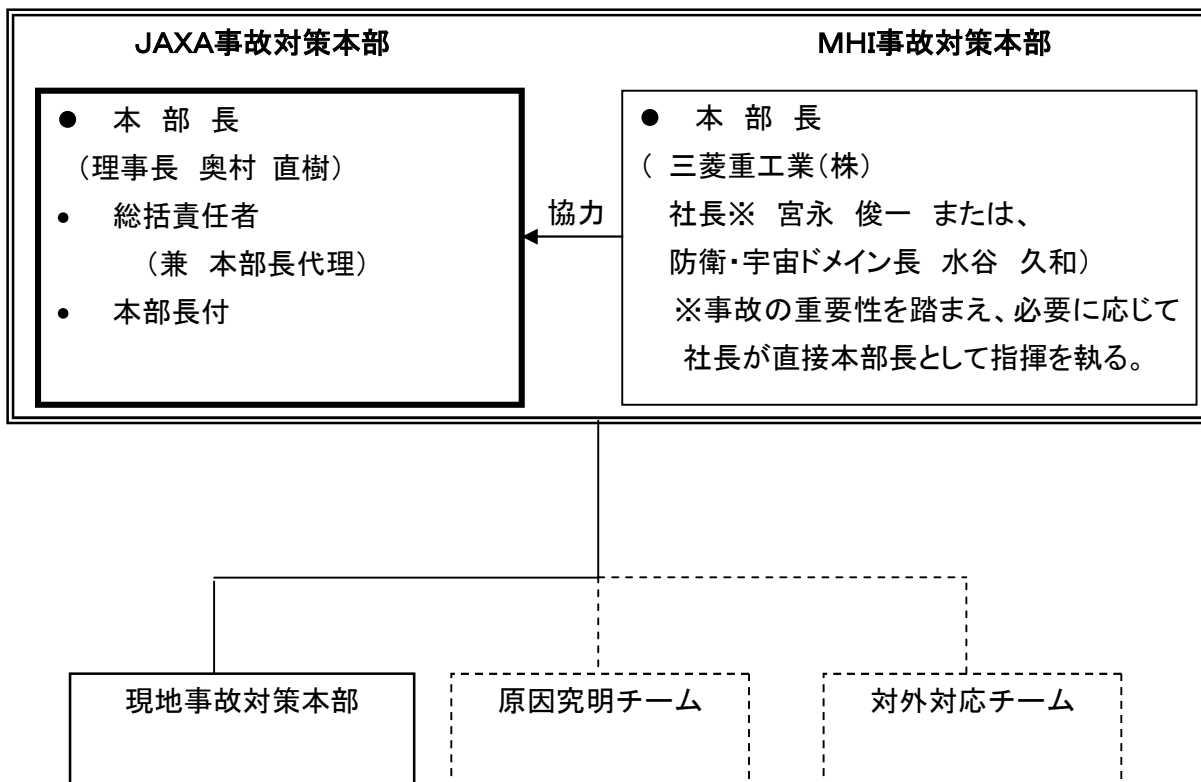
(注1) 飛行安全管制作業については、飛行安全ユニット長と各担当の間で直接指示・報告を行う。

図10 飛行安全関連組織



- (注1) 救護班、安全防護班、避難誘導班、初期消火班、及び通報連絡班は、自衛消防隊の編成で構成する。
- (注2) MHI現地事故対策本部の体制は、MHI安全管理計画書に規定される。
- (注3) 各関連メーカは緊急時の体制を明確にし、事前にJAXAに届出を行う。
- (注4) 現地事故対策本部長が必要と認めた場合は、適宜組織及び業務分担を改編する。

図 1 1 現地事故対策本部の構成



(注1) 安全確保に関わる組織を実線で示す。

図12 安全に関わる重大な事故発生時の事故対策本部の構成