

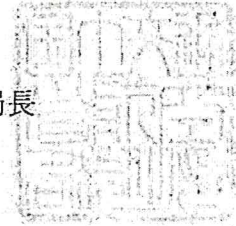


国空首都第107号  
令和2年1月17日



大田区長 殿

国土交通省航空局長



機能強化後の東京国際空港の運用について（回答）

日頃より、東京国際空港の運用につき、ご理解、ご協力を賜り、感謝申し上げます。  
令和2年3月に東京国際空港において新飛行経路の運用を開始し、国際線の増便を図ることに伴い、令和元年11月29日付31空空発第10412号「機能強化後の東京国際空港の運用」に対する回答について」に関する各事項については、下記のとおり実施しますので、引き続き、ご理解とご協力をお願いいたします。

記

1. 離着陸ルート

- (1) 深夜早朝時間帯における離着陸ルートにあつては、国際線、国内線ともに全て海上経由とし、大田区上空を飛行するルートは設定しない。
- (2) 昼間時間帯及び深夜早朝時間帯における離着陸ルートについては、別紙1のとおり。

2. 昼間時間帯（6時～23時）における滑走路運用等について

- (1) 北風運用時B滑走路を民航ジェット機の離陸に使用する場合は、C滑走路又はD滑走路が閉鎖等により使用できない場合とする。
- (2) 昼間時間帯における滑走路使用方法については、別紙2のとおり。

3. 深夜早朝時間帯（23時～6時）における滑走路運用等について

- (1) 原則としてC滑走路及びD滑走路を使用する。
- (2) A滑走路又はB滑走路を使用する場合は、C滑走路又はD滑走路が閉鎖等により使用できない場合に限り使用する。
- (3) C滑走路及びD滑走路の定例メンテナンスは同時に行わない。
- (4) A滑走路又はB滑走路を着陸に使用する場合は、安全に支障のない範囲でアイドルリバーズとする。
- (5) 深夜早朝時間帯における着陸復行は、C滑走路南側からの着陸及びA滑走路南側からの着陸については右旋回とし、D滑走路東側からの着陸及びB滑走路東側からの着陸については左旋回とする。

- (6) 深夜早朝時間帯における発着回数は、1日最大112回とし、1時間の発着回数は、現行回数を基本としつつ、離着陸合わせて最大20回とする。
- (7) 深夜早朝時間帯における滑走路使用方法については、別紙2のとおり。

#### 4. KAMAT 経由西行きルートについて

- (1) 離陸後の上昇飛行は、基本的に標準的な出発コースに沿って、これを大きく外れることのないよう飛行させる。
- (2) KAMAT ポイント上空においては9,000フィート以上を遵守し、可能な限り高い高度の確保に努める。
- (3) 出発機に係る方面別滑走路運用パターンについては、別紙3のとおり。

#### 5. 大田区との協議

1から4までに掲げる事項（別紙1及び別紙3の経路については、大田区に関連する部分に限る。）を変更しようとする場合は、大田区と協議する。

#### 6. 大田区への報告

- (1) 2(1)に規定する運航を行ったときは、運航した機材、便名、時刻及び風向風速のデータを毎月大田区に提示する。
- (2) 3に関し、A滑走路又はB滑走路を使用したとき及びC滑走路を北向き離陸に使用したときは、運航した機材、便名、時刻、騒音値及びこれらの滑走路を使用した理由（ただし、理由については別紙2 2.ア(2)に該当するものを除く。）を毎月大田区に提示する。
- (3) A滑走路南側からの着陸復行において左旋回したとき及びB滑走路東側からの着陸復行において右旋回したときは、運航した機材、便名、発生時刻及び着陸復行した理由を速やかに大田区に提示する。なお、騒音値については、航空局設置の固定測定点において測定できたデータを、各月毎にまとめて翌々月までに提示する。
- (4) 新飛行経路による南風運用を行ったときは、運航した機材、便名、最大騒音値測定時刻、騒音値について、毎月大田区に提示する。なお、個別の騒音値に関しては、必要に応じて調査し、提示する。
- (5) 東京国際空港及び空港周辺における航空機事故、重大インシデント及びイレギュラーな運航等が発生したときは、可能な限り速やかに情報提供する。
- (6) KAMAT 経由西行きルートに関し、ダイヤ改正等により便数に変動があるときは、その都度、行き先及び1日の便数を大田区に提示する。

#### 7. 空港周辺環境への配慮

- (1) 機能強化後の東京国際空港の運用にあたっては、周辺環境への配慮を十分に行い、航空機の運航による騒音及び安全の問題が生じているとして大田区から指摘

があった場合は、誠意をもって対応する。

(2) 騒音対策区域の見直しにあたっては、機能強化後の騒音実態を十分調査した上で、大田区に十分な説明を行うこととする。

#### 8. その他

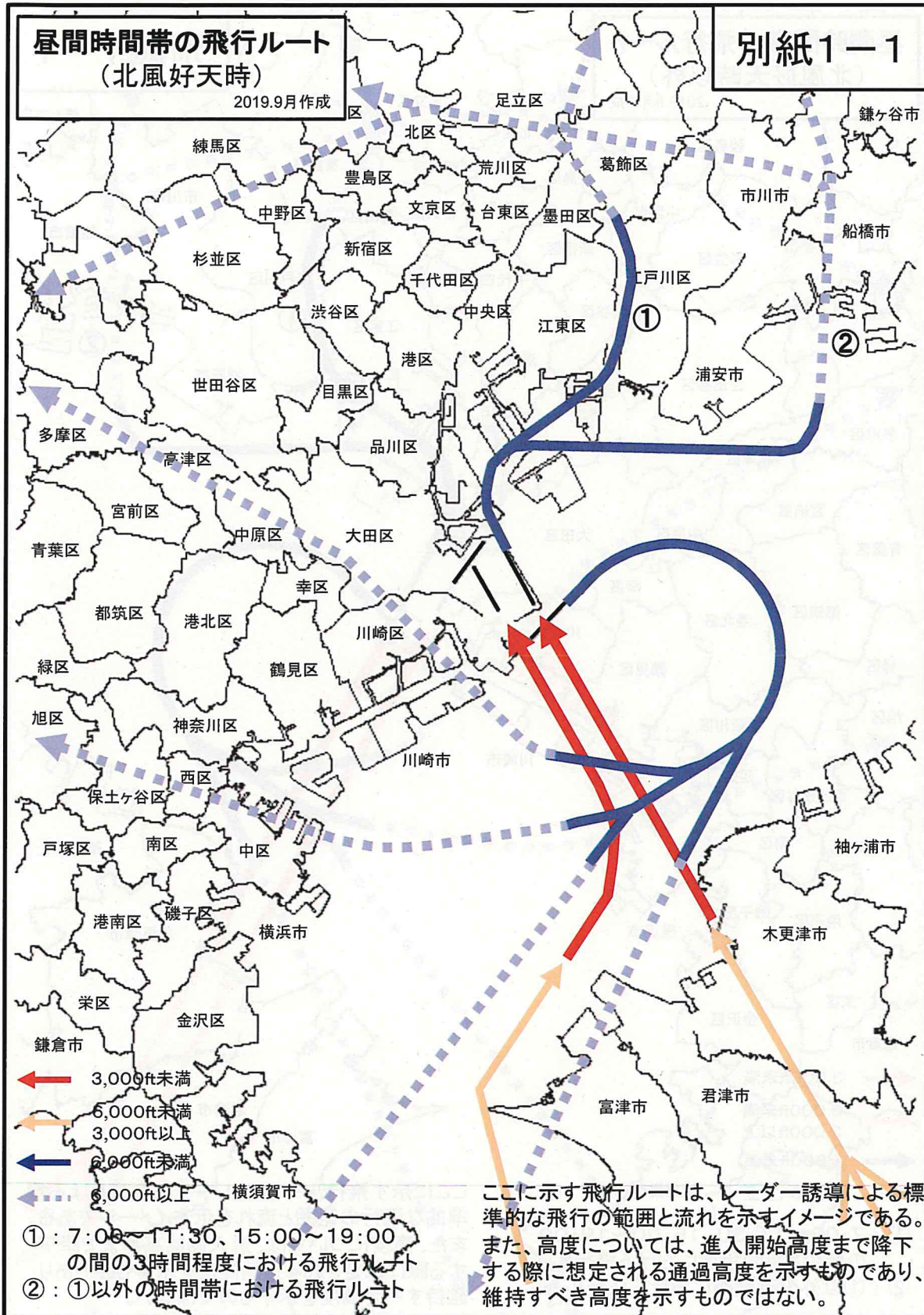
機能強化後の東京国際空港の運用については、今後は、本文書に基づき運用するとともに、平成 22 年 5 月 14 日付国空環第 11 号「「D 滑走路供用後の東京国際空港の運用について」に対する回答について（回答）」ならびに平成 24 年 10 月 10 日付国空環第 66 号「C 滑走路南伸後の東京国際空港の運用について」を廃止することとする。



# 昼間時間帯の飛行ルート (北風好天時)

2019.9月作成

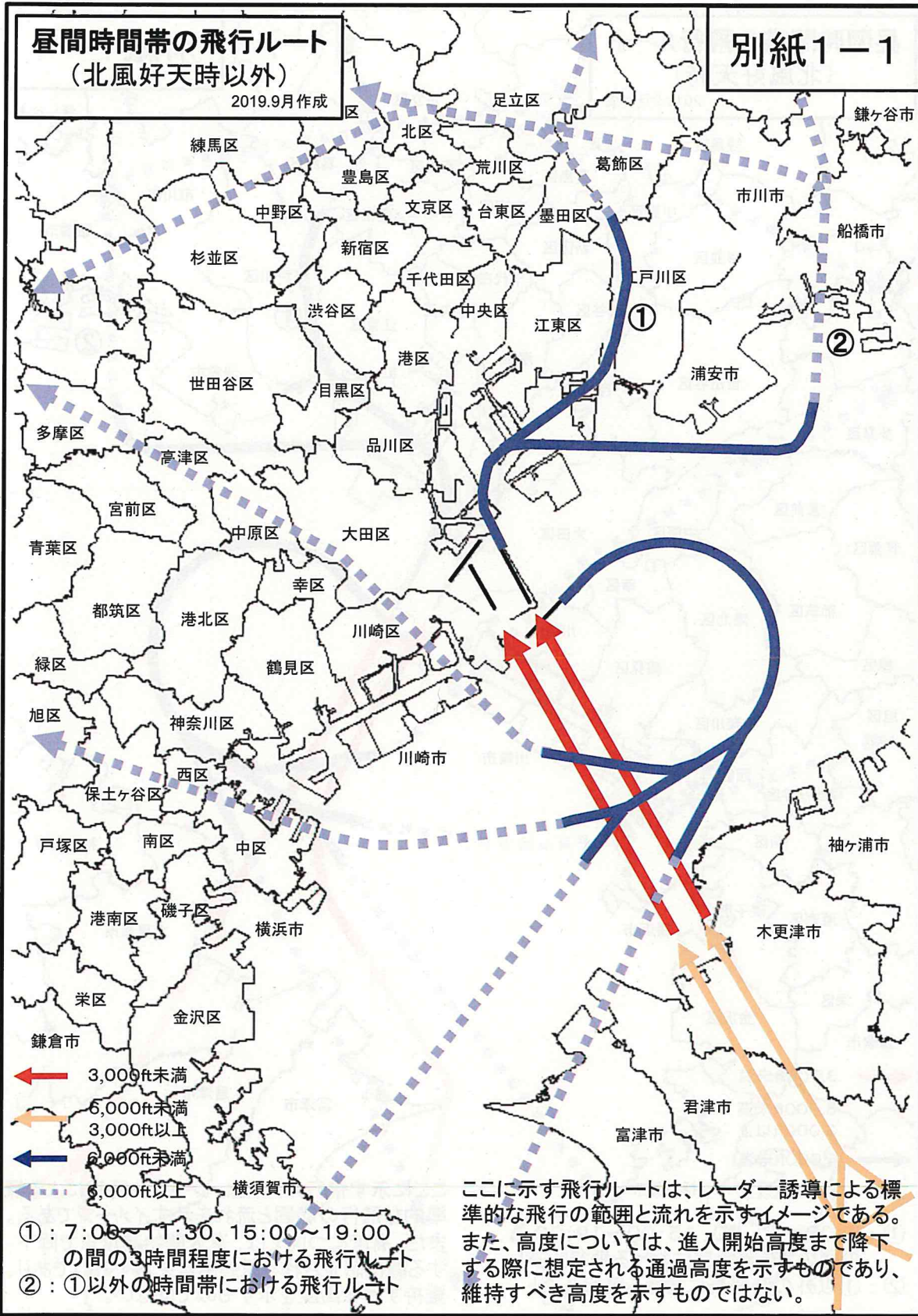
別紙1-1



**昼間時間帯の飛行ルート**  
(北風好天時以外)

2019.9月作成

別紙1-1



- ① : 7:00～11:30、15:00～19:00  
の間の3時間程度における飛行ルート
- ② : ①以外の時間帯における飛行ルート

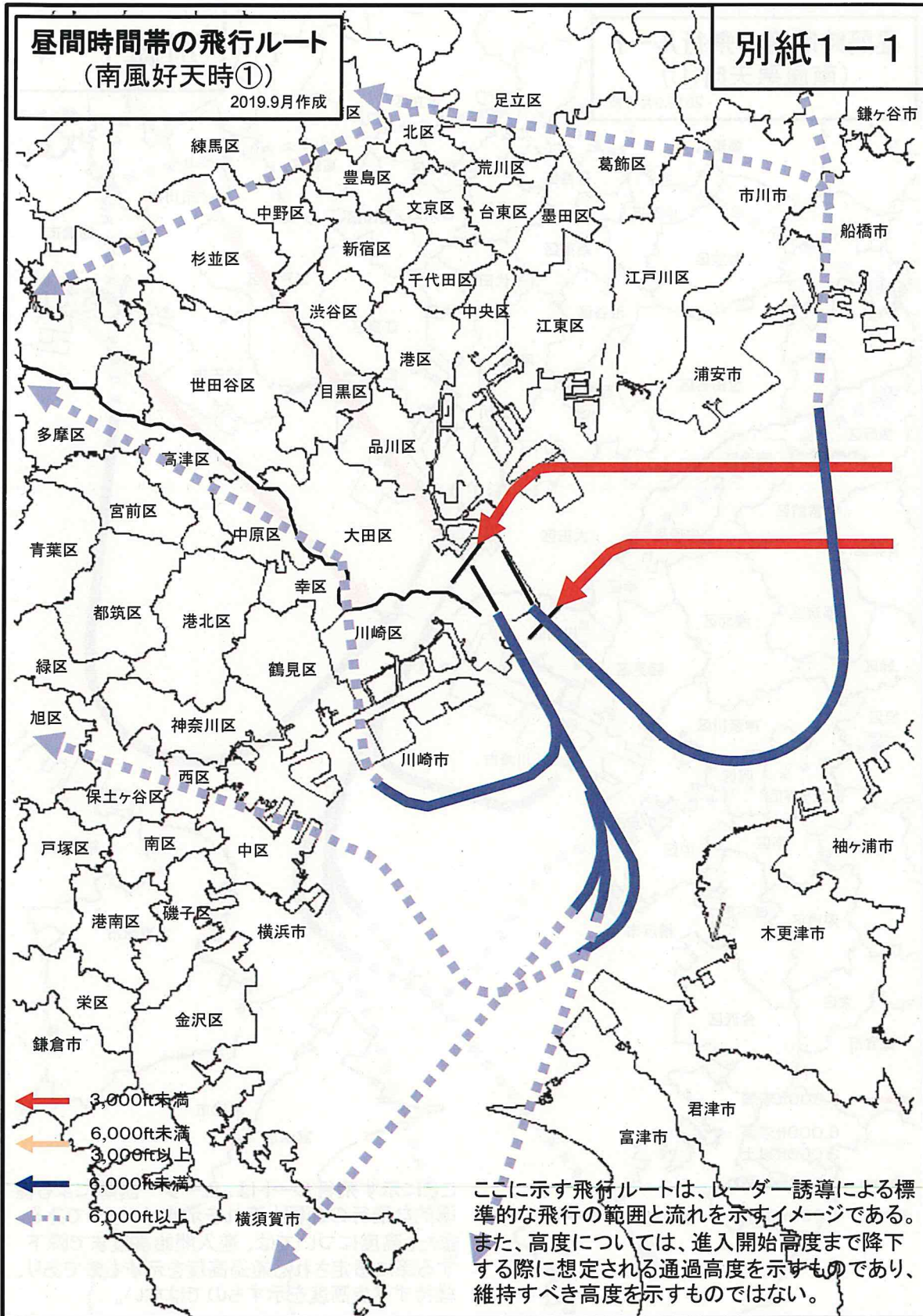
ここに示す飛行ルートは、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージである。また、高度については、進入開始高度まで降下する際に想定される通過高度を示すものであり、維持すべき高度を示すものではない。



昼間時間帯の飛行ルート  
(南風好天時①)

2019.9月作成

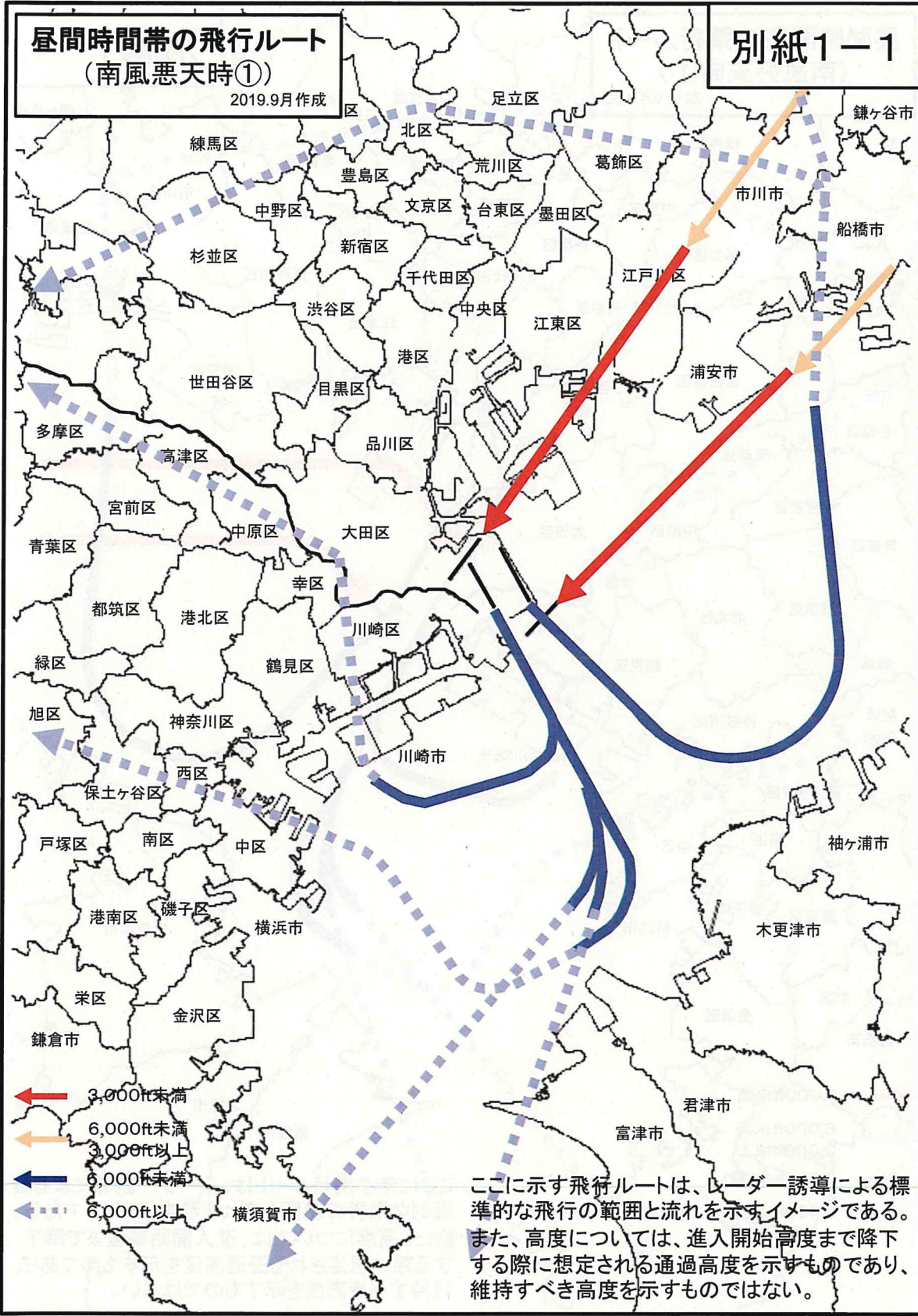
別紙1-1



**昼間時間帯の飛行ルート  
(南風悪天時①)**

2019.9月作成

**別紙1-1**



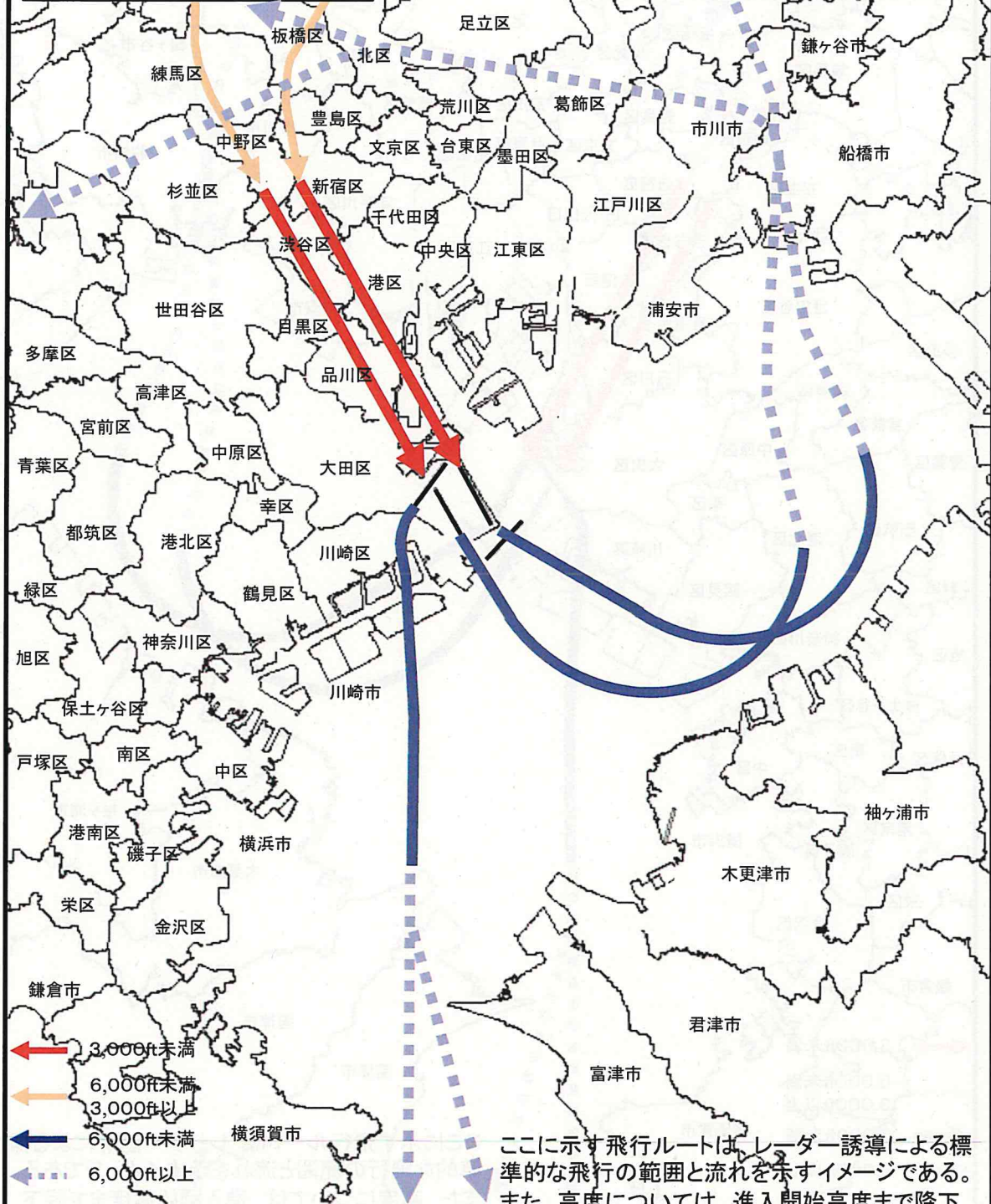


# 昼間時間帯の飛行ルート (南風好天時②)

2019.9月作成

15:00~19:00の間の  
3時間程度

別紙1-1



- ← 3,000ft未満
- ← 6,000ft未満
- ← 6,000ft未満
- ← 6,000ft以上

ここに示す飛行ルートは、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージである。また、高度については、進入開始高度まで降下する際に想定される通過高度を示すものであり、維持すべき高度を示すものではない。

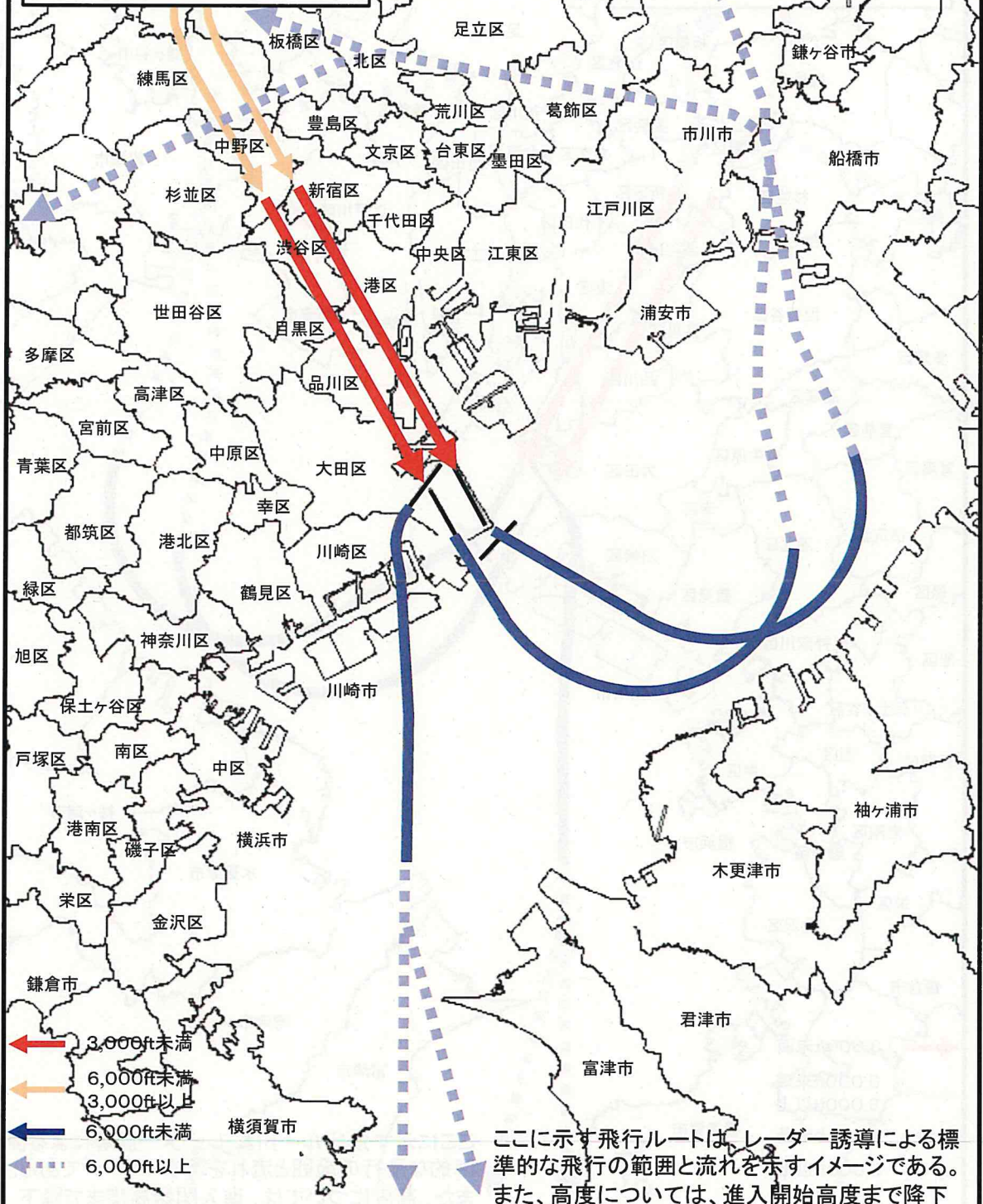


**昼間時間帯の飛行ルート  
(南風悪天時②)**

2019.9月作成

15:00~19:00の間の  
3時間程度

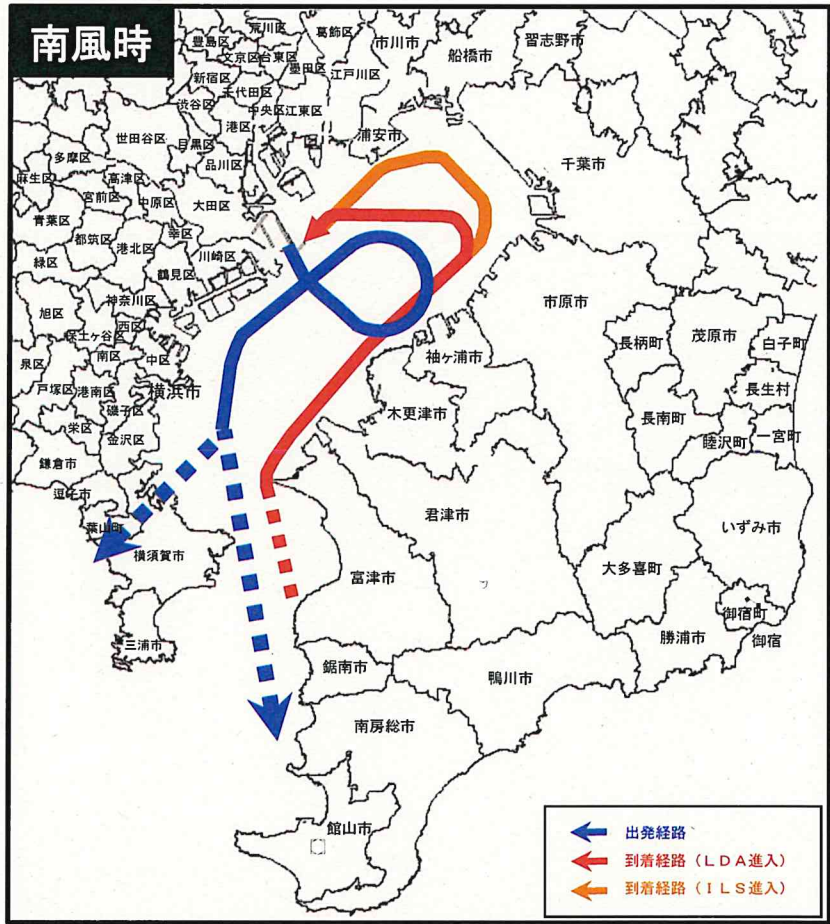
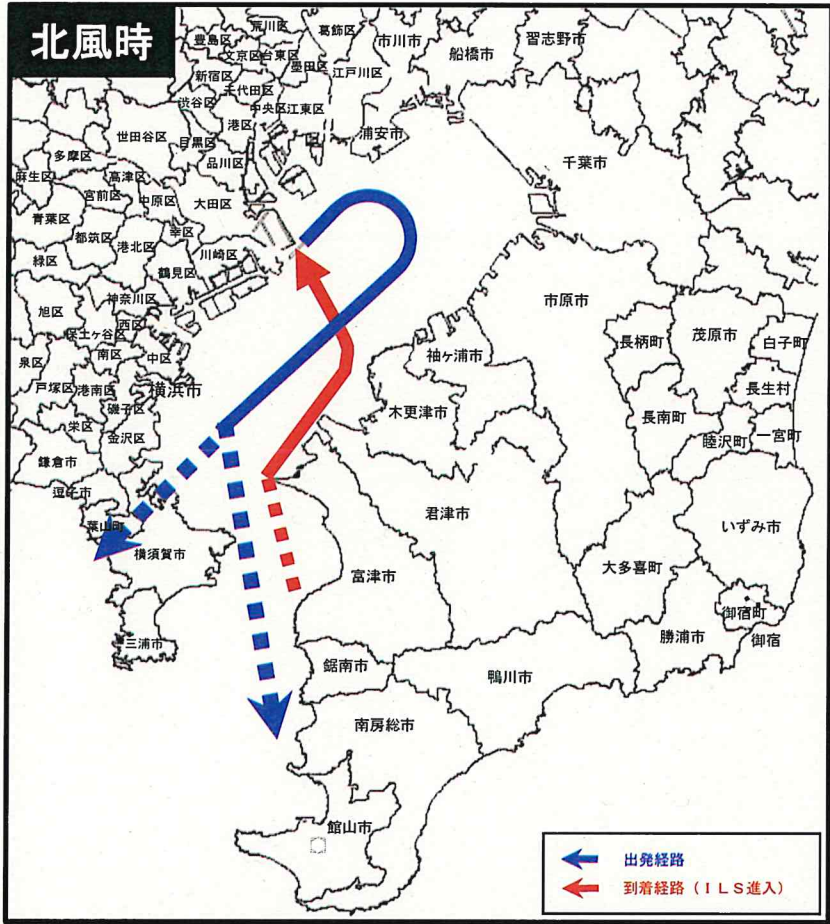
別紙1-1



- ← 3,000ft未満
- ← 6,000ft未満  
3,000ft以上
- ← 6,000ft未満
- ← 6,000ft以上

ここに示す飛行ルートは、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージである。また、高度については、進入開始高度まで降下する際に想定される通過高度を示すものであり、維持すべき高度を示すものではない。

# 深夜早朝の飛行経路 (2019.9月作成)



※ここに示す飛行ルートは、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージである。  
 ※到着経路について、富津岬まではレーダー誘導による面的運用を行う。  
 当該面的運用に伴って陸域上空を通過する場合でも6,000ft以上を確保する。



## 機能強化後の東京国際空港における滑走路使用方法について

## 1. 昼間時間帯（6 時台～22 時台）

## ア 北風運用時

- (1) 原則として、A、C滑走路の南側から着陸（着陸復行は、A：左方向、C：右方向）して、C滑走路の北側又はD滑走路の東側へ離陸する。
- (2) 以下の場合にはB滑走路の東側への離陸を行うことがある。
  - a. 公用機、プレス機、ゼネアビ機又は小型民航機が離陸する場合
  - b. CもしくはD滑走路の閉鎖時、又は、強い北東風（概ね 20 ノット以上）によりC滑走路からの離陸が困難な場合

## イ 南風運用時（15 時台～18 時台の間の 3 時間程度以外）

- (1) 原則として、B、D各滑走路の東側から着陸（着陸復行は、B：右方向、D：左方向）して、A、C各滑走路の南側へ離陸する。
- (2) 滑走路閉鎖又は強い南東風の発生により、B及びD滑走路への着陸が困難な状況においては、C滑走路の北側から着陸（着陸復行は南方向）する場合がある。

## ウ 南風運用時（15 時台～18 時台の間の 3 時間程度）

- (1) 原則として、A、C各滑走路の北側から着陸（着陸復行は、A：南方向、C：南東方向）して、A、C各滑走路の南側、B滑走路の南西側へ離陸する。
- (2) 長時間の滑走路閉鎖又は強い南西風の発生等により、A及びC滑走路への着陸が困難な状況においては、上記イの運用に切り替える場合がある。
- (3) B滑走路を南西側に離陸する場合については、以下の制限を設ける。
  - a. 概ね 6,000 k m を超える路線については認めない。ただし、低騒音機材を使用する場合はこの限りでない。
  - b. 主発動機が 4 発以上の航空機の使用を制限する。ただし、捜索救難に関わる機及び VIP 機を除く。
  - c. その他、騒音軽減に資する運航上の制限を設けるものとする。

## 2. 深夜早朝時間帯（23 時台～5 時台）

## ア 北風運用時

- (1) 原則として、C滑走路の南側から着陸（着陸復行は右方向）して、D滑走路の東側へ離陸する。
- (2) D滑走路での運航に制限（荷重制限や滑走路長）がかかる国際線は、C滑走路の北側へ離陸する。この場合、滑走路の南端から 3,000m を使用して離陸する。

- (3) 滑走路閉鎖によりC滑走路が使用できない場合、A滑走路の南側から着陸（着陸復行は右方向）する。
- (4) 滑走路閉鎖によりD滑走路が使用できない場合、C滑走路の北側へ離陸する。  
この場合、(2) 以外は滑走路の南端から2,500mを使用して離陸する。  
ただし、強い北東風（概ね20ノット以上）によりC滑走路の北側へ離陸することが困難な場合には、B滑走路の東側へ離陸する。

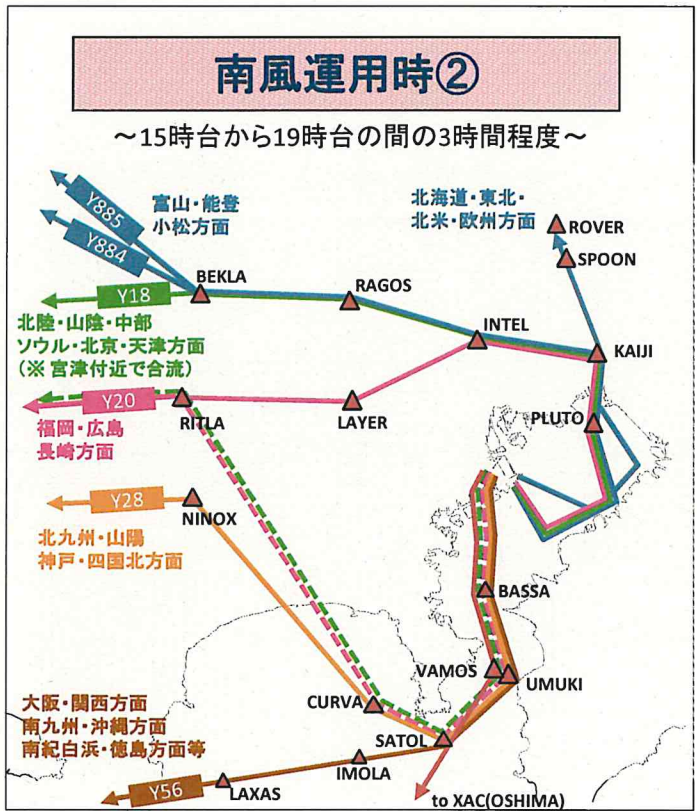
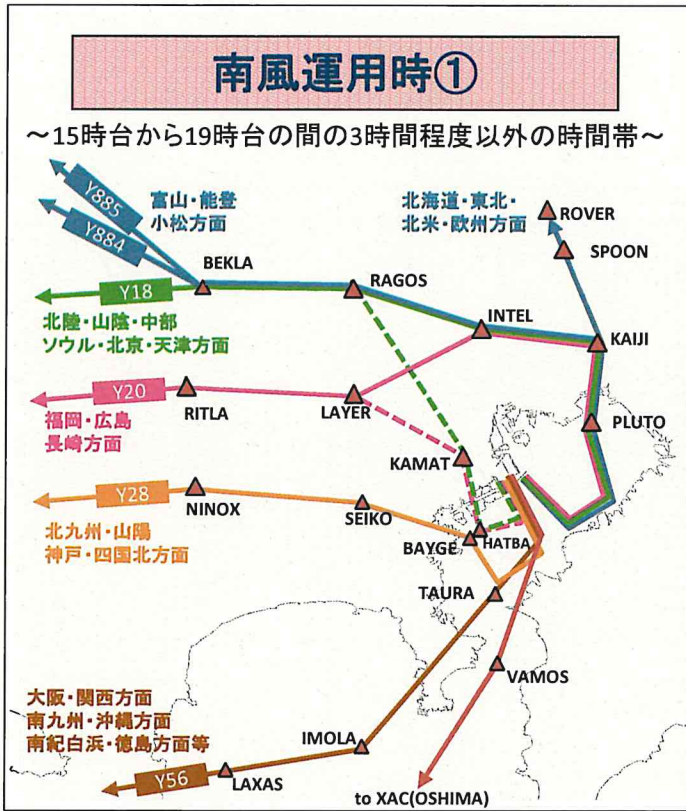
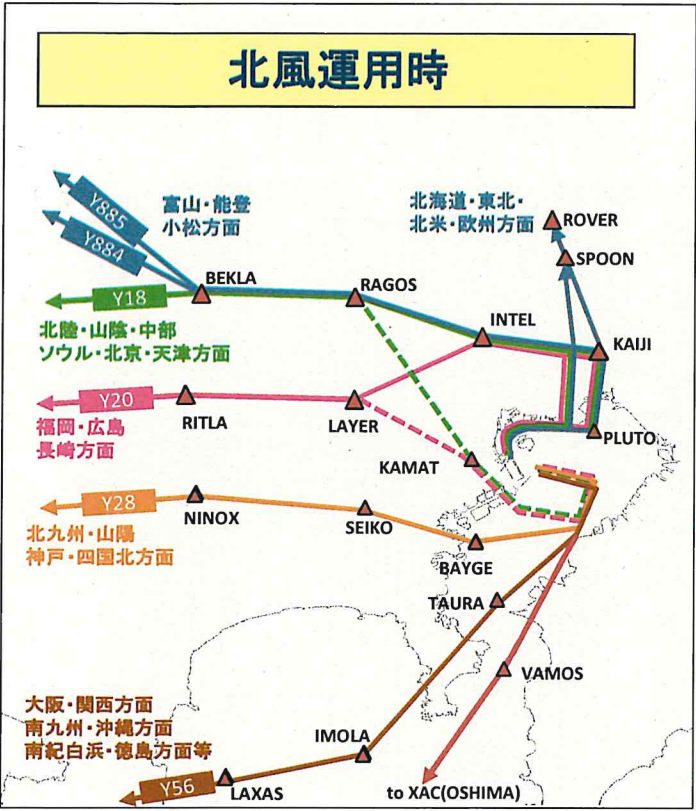
#### イ 南風運用時

- (1) 原則として、D滑走路の東側から着陸（着陸復行は左方向）して、C滑走路の南側へ離陸する。
- (2) 滑走路閉鎖によりC滑走路が使用できない場合、A滑走路の南側へ離陸する。
- (3) 滑走路閉鎖によりD滑走路が使用できない場合、C滑走路の北側から着陸（着陸復行は南方向）する。ただし、強い南西風によりC滑走路の北側から着陸することが困難な場合には、B滑走路の東側から着陸（着陸復行は左方向）する。

なお、上記1. 及び2. において、緊急機の発生、台風その他突発的な事象により対応が困難な場合はこの限りでない。



羽田空港機能強化後の方面別滑走路運用(出発機)



北陸・山陰・中部・ソウル・北京・天津・福岡・広島・長崎方面便  
ダイヤ設定における南北方面別の機数を考慮して、ダイヤ設定毎に離陸滑走路について、いずれかの滑走路を選択する。

- ・北風運用時 : C滑走路(RWY34R)又はD滑走路(RWY05)
- ・南風運用時① : A滑走路(RWY16R)又はC滑走路(RWY16L)
- ・南風運用時② : A滑走路(RWY16R)、C滑走路(RWY16L)又はB滑走路(RWY22)