

平成21年5月28日
国土交通省航空局

D 滑走路供用後の東京国際空港の運用について

平成22年10月に東京国際空港におけるD滑走路が完成し、これをもって羽田空港の再拡張事業は完了する予定であります。これにより発着回数が増えたとしても騒音影響は軽減するものと考えられます。また、同空港における潜在的航空需要については、引き続き大きいものがあります。

従って、航空局としては、D滑走路完成後の運用を以下のとおりとすることといたし、大田区のご理解とご協力をお願い致します。

1. 滑走路運用方式

滑走路の運用方式は、以下によることを基本とする。

① 北風時：

A、C各滑走路の南側から着陸して、C滑走路の北側及びD滑走路の東側へ離陸する。また、環境に十分配慮した上で、A滑走路の北側への離陸及びB滑走路東側への離陸ができるものとする。

② 南風時：

B、D各滑走路の東側から着陸して、A、C各滑走路の南側へ離陸する。また、C滑走路の北側からの着陸及び環境に十分配慮した上で、A滑走路北側からの着陸ができるものとする。

2. 運用時間

空港運用時間及び滑走路の使用時間は24時間とする。ただし、23時から6時まではC、D滑走路を優先する。

3. 発着回数

- ① 環境対策上のダイヤ設定時間、発着回数等の設定はしないが、処理容量の範囲内で騒音影響を十分考慮した上で運用する。
- ② 具体的な便数については、需要の動向等により段階的に増加していくこととなると考えている。

4. その他

- ① 騒音対策区域については、特定飛行場の指定解除を含め、見直しを行う。
- ② 北風時のA滑走路北側への離陸については、環境に十分配慮した上で、引き続き継続して参りたい。

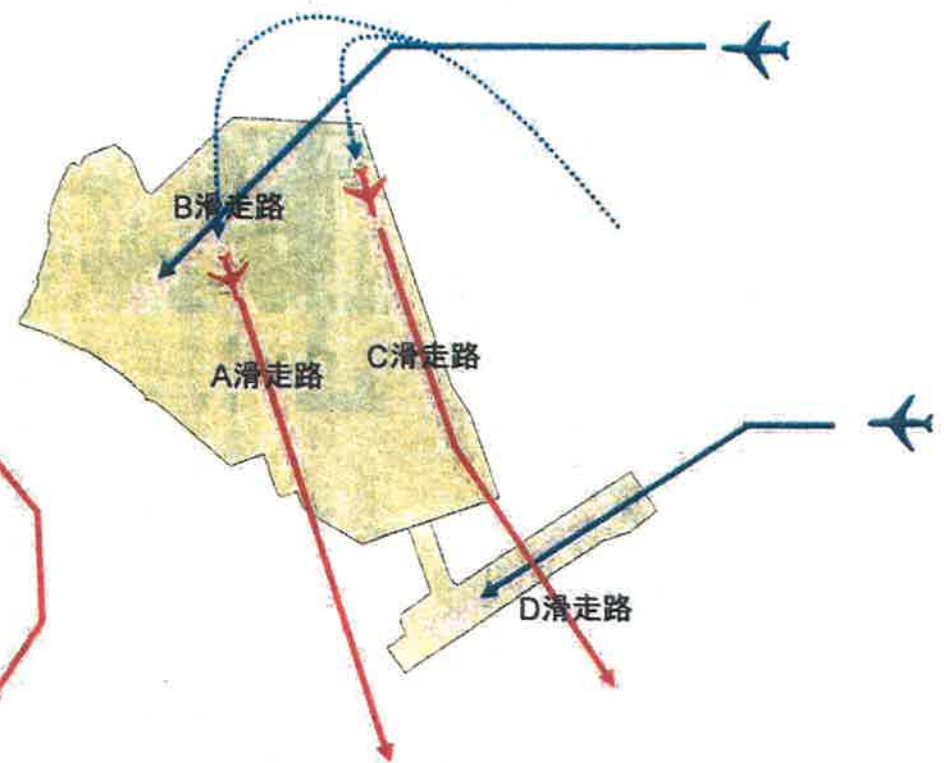
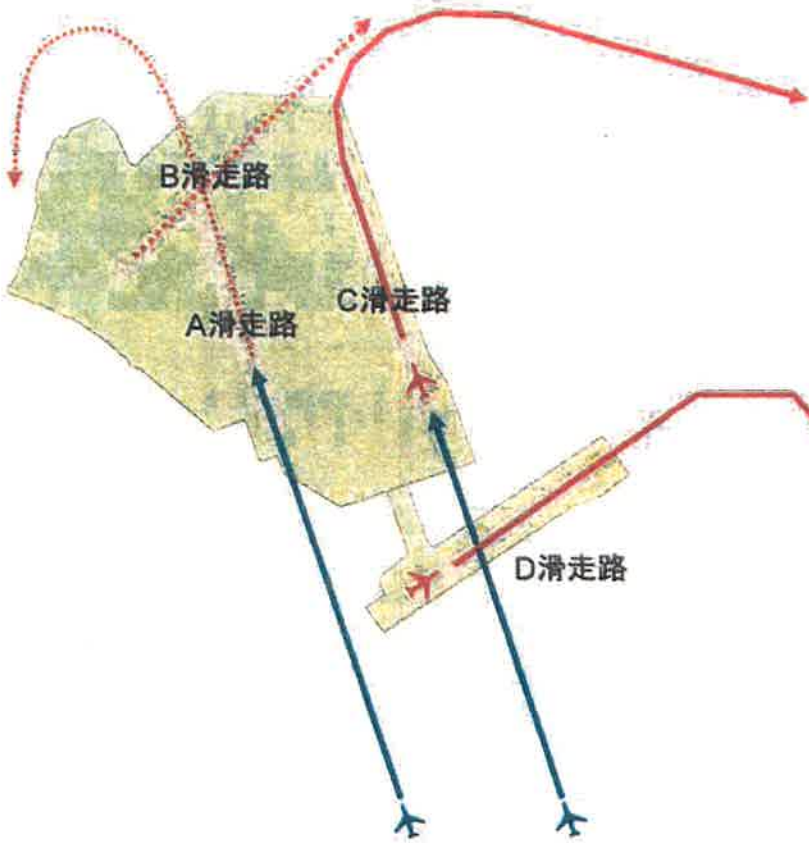
羽田再拡張後の基本とする滑走路運用方式

→ 離陸

→ 着陸

北風運用

南風運用





22 経企発第 10063 号

平成 22 年 4 月 28 日

国土交通省航空局長様

大 田 区 長



「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

平成 21 年 5 月 28 日に提案を受けました標記の件につきましては、種々検討してまいりましたが、空港と地域がより良い共生の関係を築くため、下記の事項の誠実な履行をもって提案を了承することといたしたいので、これらに対する回答をお願いします。

記

1 離着陸ルートについて

- (1) 昼間時間帯の離着陸ルートにあつては、南風悪天時着陸における「神奈川・都心北上ルート」は設定しないこと。
- (2) 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こと。
- (3) 昼間時間帯及び深夜・早朝時間帯における離着陸ルートの確定版を示すこと。

2 A滑走路北側離陸左旋回について

A滑走路北側離陸左旋回については、再拡張後、数年で廃止することを目指し、それまでの間も減便に努めること。

3 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こと。
- (2) 南風時A滑走路を北側からの着陸に使用する場合は、公用機、プレス機、ゼネアビ機、小型民航機（座席数が60席以下の航空機）に限定するものとし、7時台から19時台までの間において1日平均15回以下とすること。
- (3) 昼間時間帯における滑走路使用方法の確定版を示すこと。

4 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滑走路を使用すること。
- (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定すること。
- (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こと。
- (4) A滑走路又はB滑走路を着陸に使用する場合は、騒音軽減のためアイドルリバーズとすること。

- (5) この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こと。
- (6) この時間帯における発着回数は、1日最大112回とすること。また、1時間の最大発着回数は、現行回数(16回)を基本とすること。
- (7) 深夜早朝時間帯における滑走路の使用法の確定版を示すこと。

5 KAMAT 経由西行きルートについて

- (1) 離陸後の上昇飛行は、標準的な出発コースに沿って旋回させること。
- (2) KAMAT ポイント上空において、10,000 フィート以上の高度の確保に努めること。
- (3) 再拡張後の出発機に係る方面別滑走路運用パターンを示すこと。

6 大田区との協議

- 1から5までに掲げる事項を変更しようとする場合は、大田区と協議すること。

7 大田区への報告

- (1) 2及び3(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、風向(2に関しては騒音値も追加)等のデータを毎月大田区に報告すること。また、3(2)に規定する運航が1日15回を超えたときは大田区に説明すること。
- (2) 4に規定する場合において、A滑走路又はB滑走路を使用したときは、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を毎月大田区に報告すること。
- (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、時刻、騒音値及び着陸復行した理由を速やかに大田区に報告すること。
- (4) 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報告すること。

8 空港周辺環境への配慮

- (1) 再拡張後の羽田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こと。
- (2) 騒音対策区域の見直しについては、再拡張後の騒音影響の推移を十分見極めたうえで、大田区と調整すること。

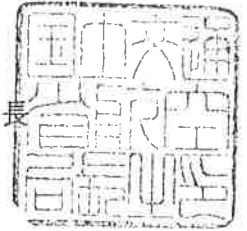


国空環第 11 号

平成 22 年 5 月 14 日

大田区長 殿

国土交通省航空局長



「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）

日頃より、東京国際空港の運用につき、ご理解、ご協力を賜っておりますこと感謝申し上げます。

平成 22 年 4 月 28 日付 22 経企発第 10063 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」における各事項については、下記の通り回答いたします。

記

1 について

- (1) 昼間時間帯南風悪天時着陸における「神奈川・都心北上ルート」については設定しないこととする。
- (2) 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。
- (3) 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 について

- (1) 再拡張後は、当面の措置として、低騒音ジェット機による A 滑走路北向き離陸左旋回（いわゆるハミングバード）については、3 便以下とする。
- (2) その後は、空港運用の慣熟を経て数年でハミングバードを廃止することを目標とし、それまでの間においても可能な限りハミングバードの減便に努める。
- (3) ハミングバードについては、可能な限り、今後、導入される予定である B787 等の新型低騒音機材で対応するよう、運航者に働きかけることとする。

3 について

- (1) 北風時 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) 南風時 A 滑走路を北側からの着陸に使用する場合は、公用機、プレス機、ゼネアビ機、小型民航機に限定するものとし、7 時台から 19 時台までの間において年間平均で 1 日あたり 15 回以下とする。
- (3) 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。

4 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スとする。
- (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、離着陸あわせて最大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。

5 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。

6 について

1から5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。

7 について

- (1) 2及び3(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、風向風速及び騒音値のデータ（騒音値については、2に規定する運航を行った場合とする。）を毎月大田区に提示する。また、3(2)に規定する運航が1日15回を超えたときはその理由を大田区に提示する。
- (2) 4に関し、A滑走路又はB滑走路を使用したときは、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、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) 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。

8 について

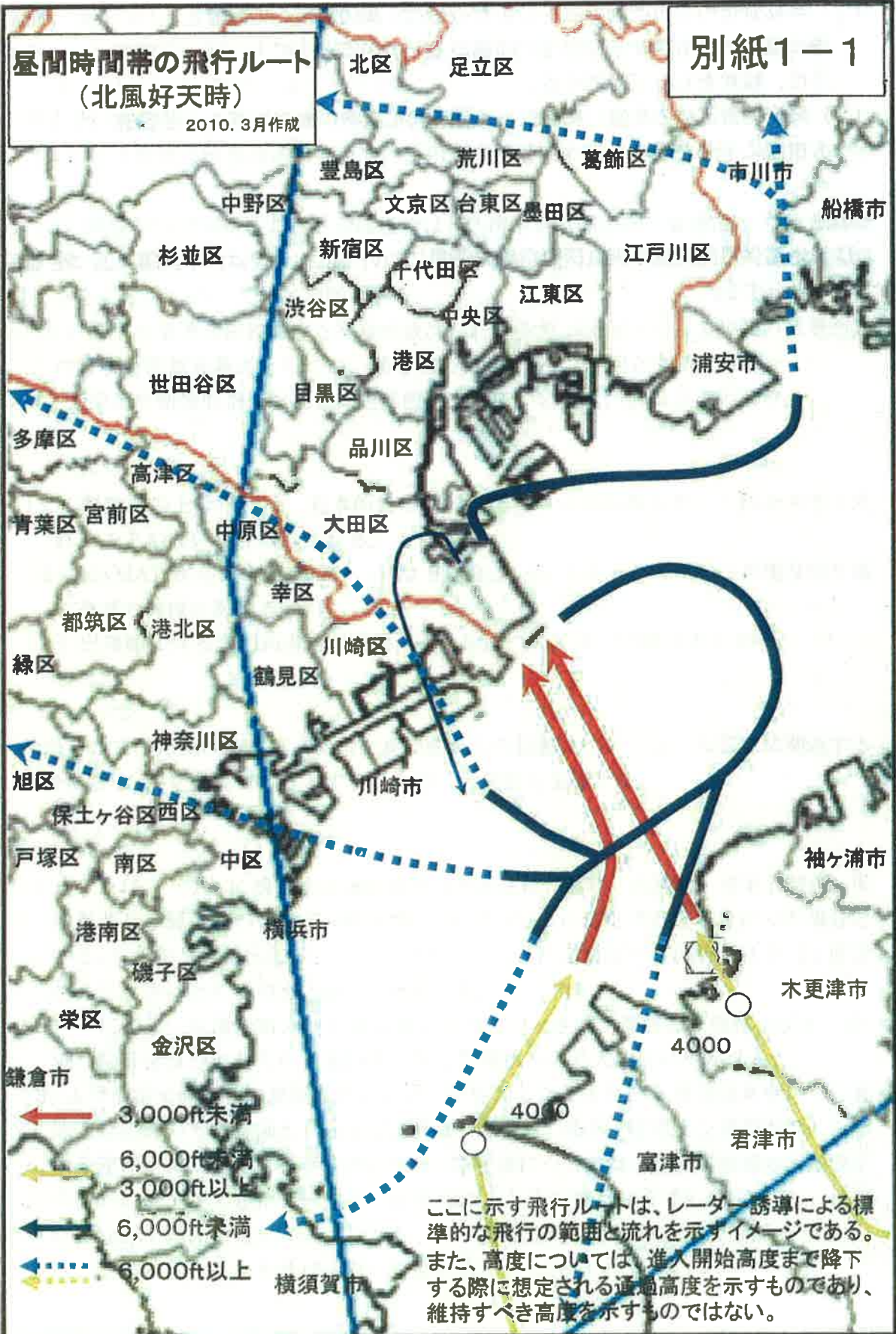
- (1) 再拡張後の羽田空港の運用にあたっては、周辺環境への配慮を十分に行い、航空機の運航による騒音及び安全の問題が生じているとして大田区から指摘があった場合は、誠意をもって対応する。
- (2) 騒音対策区域の見直しにあたっては、再拡張後の騒音実態を十分調査した上で、大田区に十分な説明を行うこととする。

その他

D 滑走路供用開始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こととする。

別紙1-1

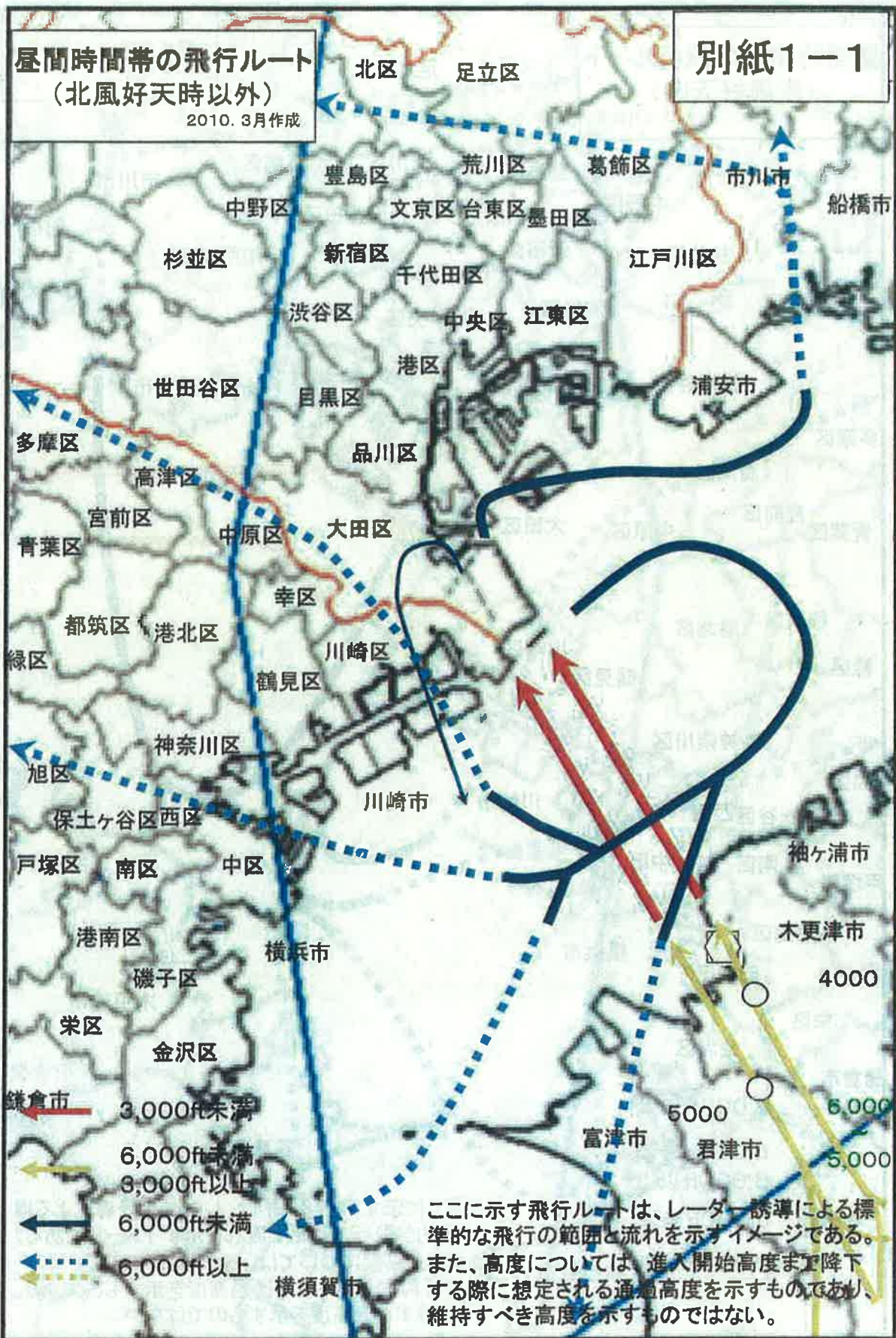
昼間時間帯の飛行ルート
(北風好天時)
2010. 3月作成



昼間時間帯の飛行ルート
(北風好天時以外)

2010. 3月作成

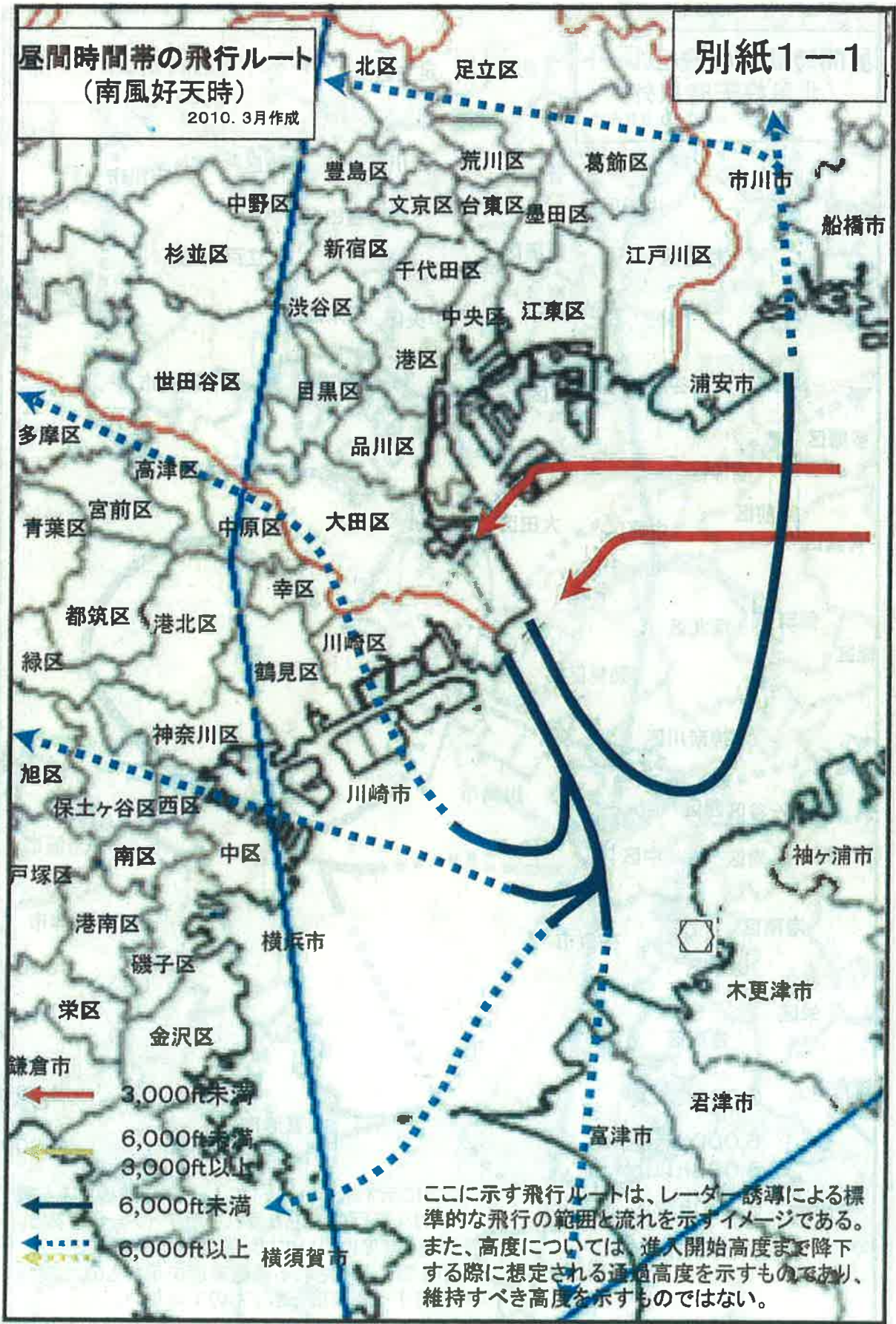
別紙1-1



屋間時間帯の飛行ルート
(南風好天時)

2010. 3月作成

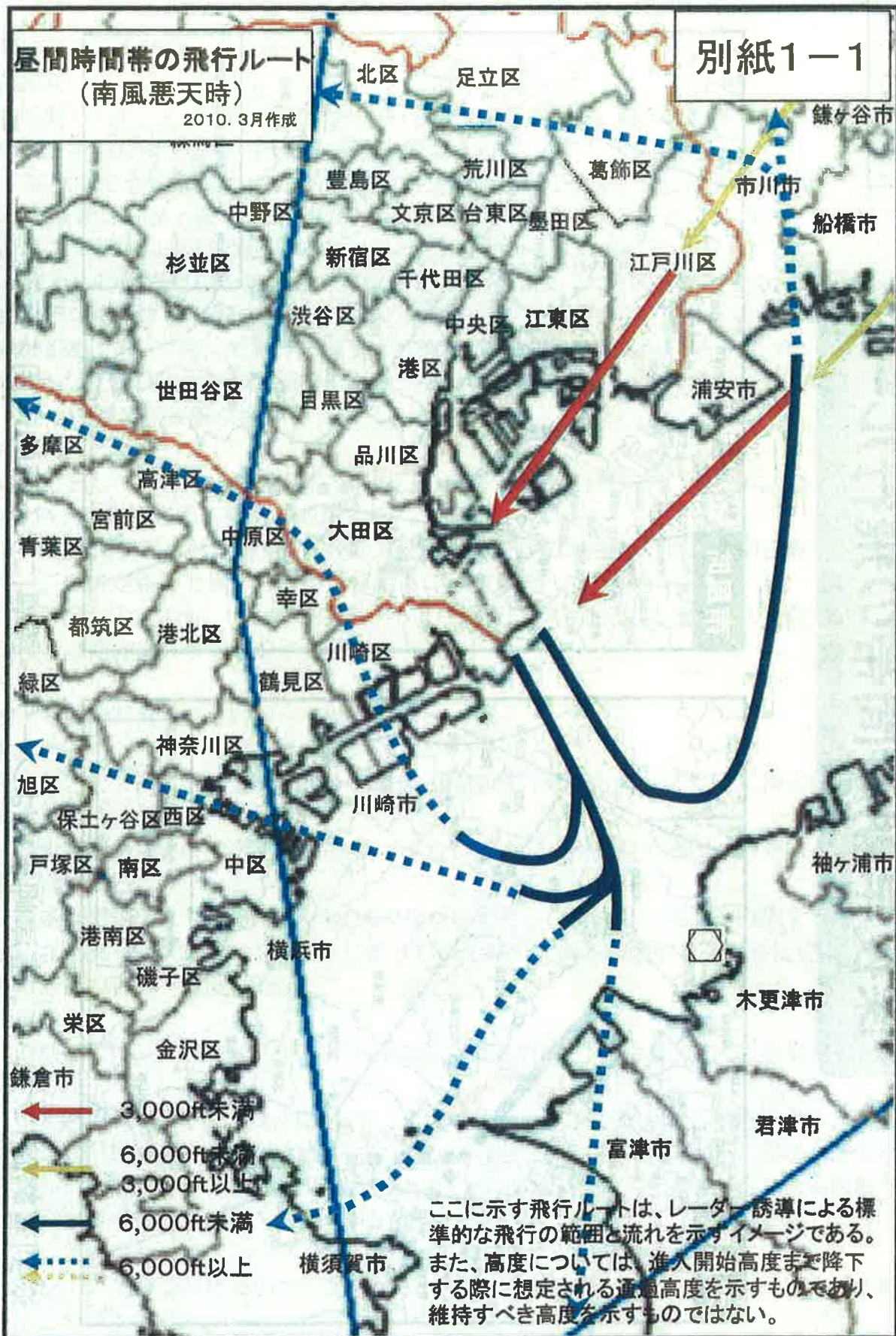
別紙1-1



昼間時間帯の飛行ルート
(南風悪天時)

2010. 3月作成

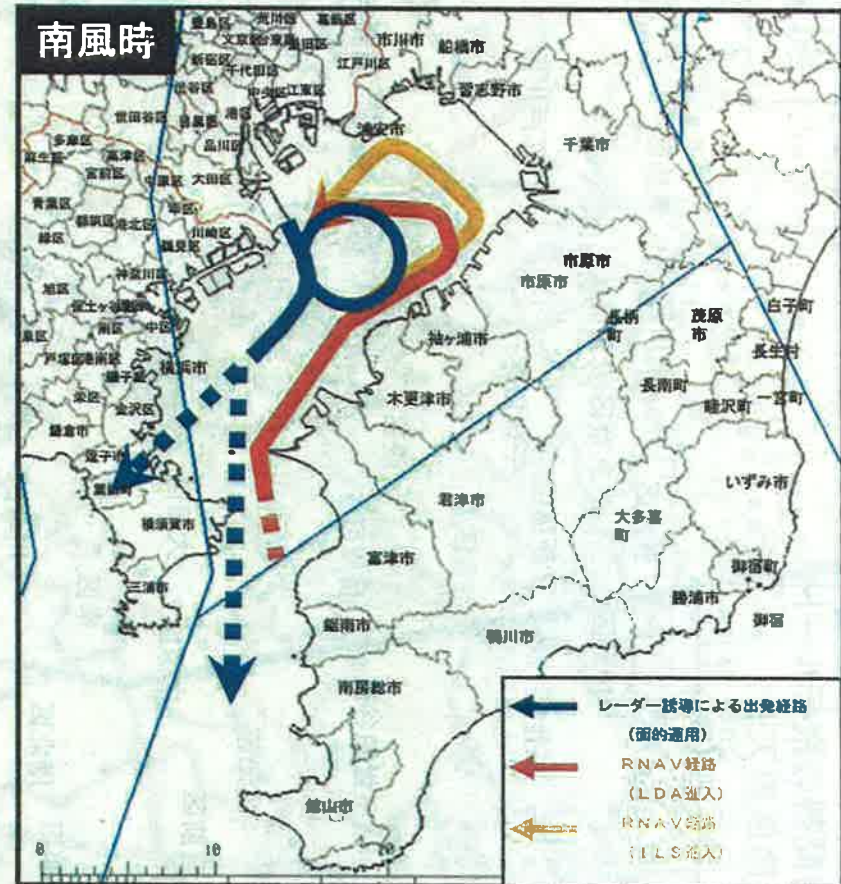
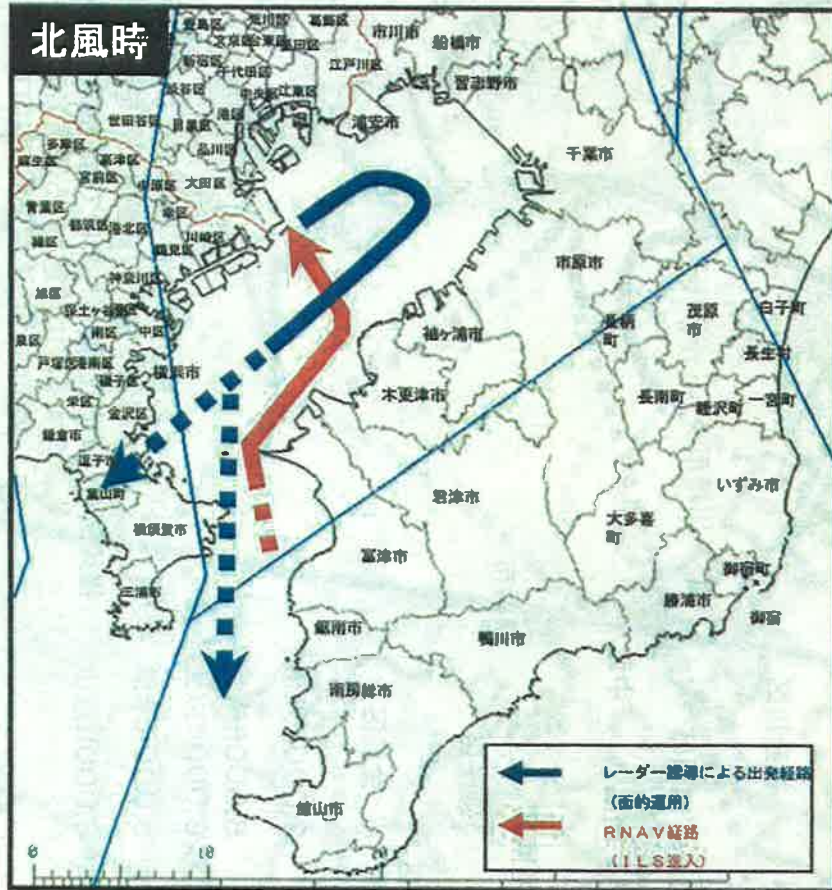
別紙1-1



深夜早朝時間帯の飛行ルート

(平成22年3月作成)

別紙1-2



※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。

再拡張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) 環境に十分配慮した上でA滑走路の北側へ離陸し左旋回を行う。
低騒音ジェット機（B737、B767、A320、MD90等）によるハミングバードについては、概ね7ノット以上の北風時において、朝7時台から8時台に行う。
また、小型民航機を同条件で運航させる場合には、大田区と協議する。
- (3) 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 南風時

- (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。
- (3) 公用機、プレス機、ゼネアビ機又は小型民航機については、A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。

2. 深夜・早朝時間帯（23時台～5時台）

ア 北風時

- (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) 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。
- (3) 滑走路閉鎖によりD滑走路が使用できない場合、C滑走路の北側へ離陸する。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。

羽田空港再拡張後の方面別滑走路運用 (出発機)

別紙3

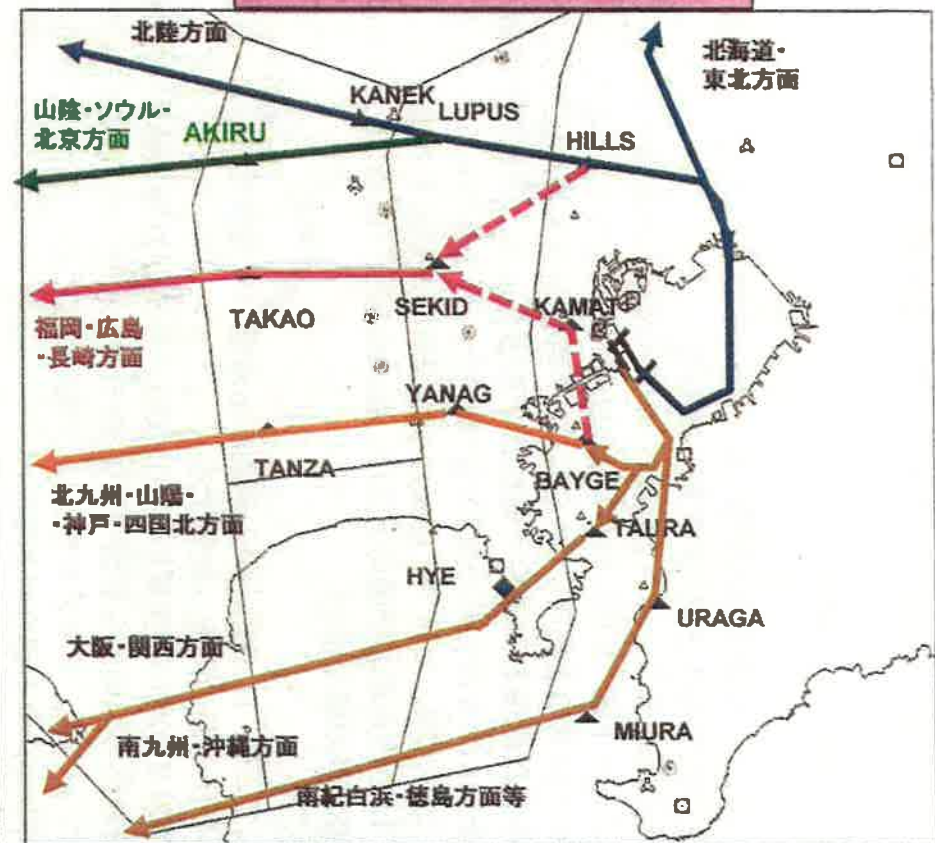
北風運用時・出発経路



・山陰、ソウル、北京方面便

:ダイヤ設定における南北方面別の機数を考慮して、シーズン毎に、または月毎に、離陸滑走路についてRWY05若しくはRWY34Rのどちらかを選択する。

南風運用時・出発経路



・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、シーズン毎に、または月毎に、離陸滑走路についてRWY16R若しくはRWY16Lのどちらかを選択する。