

羽田空港におけるゴーアラウンド発生状況(2020.4~2022.10)

- ・ 部品欠落報告に伴う滑走路点検の工夫について、2021年2月15日から運用トライアルを実施し、2022年1月から正式運用を開始した。
- ・ 部品欠落に伴う滑走路点検における調整点検の回数は、2020年度 5回、2021年度 93回、2022年4月~10月 63回となり、部品欠落に伴う滑走路閉鎖によるゴーアラウンドは、2020年度 74回(24%)、2021年度 24回(7%)、2022年4月~10月 21回(7%)発生した。
- ・ 引き続きゴーアラウンド減少に向けた取組を実施する。

空港への着陸進入中に、主に以下の①~③の要因により、航空機の着陸態勢が整わないとパイロット又は管制官が判断した場合には、着陸をやり直した(ゴーアラウンド)上で、再度着陸態勢を整え、安全に着陸します。

①天候による要因

- ・ 進入コース上の悪天候、ウインドシア(風向・風速の急激な変化)等により安定した進入が継続できない場合
- ・ 視界不良によりパイロットが滑走路を視認できない場合(航空法では、進入方式毎に定められた地点で滑走路を視認できなければ進入を認められておりません。)

②滑走路側の要因

- ・ バードストライク、部品欠落、オイル漏れ等の報告により、臨時点検を行うため、一時的に滑走路が閉鎖された場合
- ・ 先行到着機等が滑走路を使用しており、安全確保のために、滑走路に進入できない場合(原則、滑走路を使用できるのは1機のみ)

③航空機側の要因

- ・ 航空機の姿勢の乱れ等により着陸態勢が整わない場合
- ・ 乗客のトラブル(乗客がトイレから席に戻らない等)により着陸準備が整わない場合

【要因別ゴーアラウンド発生回数】	2020年度	2021年度	2022.4~2022.10
ゴーアラウンド発生回数	309回	351回	298回
①天候による要因	96回(31%)	101回(29%)	71回(24%)
②滑走路側の要因	166回(54%)	178回(51%)	174回(58%)
部品欠落に伴う滑走路閉鎖	74回(24%)	24回(7%)	21回(7%)
バードストライクに伴う滑走路閉鎖	54回(18%)	91回(26%)	73回(24%)
先行到着機の滑走路離脱遅れ	15回(5%)	31回(9%)	41回(14%)
③航空機側の要因	47回(15%)	72回(20%)	53回(18%)

【部品欠落に伴う滑走路点検回数】 (参考)着陸回数 2020年度:112,991回、2021年度:183,698回、2022年4~10月:115,744回(速報値)

	2020年度	2021年度	2022.4~2022.10
即時点検	110回(出発18回、到着92回)	58回(出発30回、到着28回)	26回(出発15回、到着11回)
調整点検	5回(到着5回)	93回(到着93回)	63回(出発7回、到着56回)

※部品欠落報告に伴う滑走路点検の工夫について
運用トライアル期間:2021.2.15~2021.12.31
正式運用:2022.1.1~

(参考)羽田空港におけるゴーアラウンド対策

羽田空港における航空機の騒音軽減策として、ゴーアラウンド減少に向けた取り組みを実施。

◎**ゴーアラウンド**： 航空機が空港に安全に着陸するために、空港への着陸進入中に航空機の着陸態勢が整わないとパイロット又は管制官が判断した場合には、やむを得ず着陸をやり直した（ゴーアラウンド）うえで、再度着陸態勢を整え、安全に着陸します。

対策

◎ 滑走路離脱遅れへの対策

滑走路離脱遅れ対策の一つとして、早期に滑走路を離脱すべき旨をAIPに掲載。

※AIP（航空路誌）とは、国が発行する出版物で航空機の運航のために必要な恒久的情報を収録したもの。

◎ バードストライクへの対策

○爆音器

滑走路付近の草地等に設置し、プロパンガスをタイマーでコントロールしながら一定間隔で爆発させ、その付近に飛来している鳥を威嚇し追い払う。



○テグス設置、アスファルト乳剤散布

・コアシサシ（国際希少野生動物種）の営巣形成を回避するため、テグスの設置やアスファルト乳剤散布を実施。



○草刈り

・鳥が住み着かないよう草丈を管理。

・ハト対策として、エサとなるカラスエンドウの実がなる開花期に草刈りを実施。



○ 24時間バードパトロール

○空包や実包による追い払い



※空港内や離陸・着陸経路において鳥との衝突（バードストライク）が確認された場合、関係する滑走路の一時閉鎖を行い、滑走路上の点検を実施。

◎ 滑走路点検の工夫

羽田空港着陸後に部品欠落報告があった場合、滑走路上の部品の有無を確認するため、これまで直ちに滑走路を閉鎖して点検を行っていたが、現地で実証を行った結果を踏まえ、**小さな部品の欠落に対しては、できる限り運航に影響が出ないようにタイミングを調整して点検を行うことで、ゴーアラウンド減少に向けた取り組みを行う。**

運用開始時期： 令和4年1月1日～

★開始前イメージ



部品欠落発見

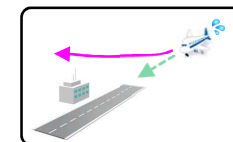
報告



空港事務所



直ちに滑走路閉鎖



★開始後イメージ



小さな部品の欠落発見

報告



空港事務所



運航に影響の無いタイミングに合わせ、滑走路閉鎖

