



令和元年11月22日
国土交通省航空局

機能強化後の東京国際空港の運用について（協議）

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、国際線の増便が図られることに伴い、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」を下記のとおり変更したいので、大田区のご理解とご協力をお願い致します。

記

1. 離着陸ルートについて
 - (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」は設定しないため、削除する。
 - (2) 深夜・早朝時間帯の離着陸ルートは変更しない。
 - (3) 昼間時間帯及び深夜・早朝時間帯の離着陸ルートは、別紙1のとおりとする。
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、廃止により全項目を削除する。
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) 南風時A滑走路を北側からの着陸に使用する場合について、令和2年3月29日から、15時～19時のうちの3時間程度として運用する。
 - (2) 昼間時間帯における滑走路使用方法は、別紙2のとおりとする。
 - (3) その他は変更しない。
4. 深夜・早朝時間帯（23時～6時）について
深夜・早朝時間帯については変更しない。
5. KAMAT経由西向きルートについて
 - (1) KAMAT経由西向きルートについては変更しない。
 - (2) 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のとおりとする。

6. 大田区との協議について

削除となる「2. A滑走路北側離陸左旋回について」以外の、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、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. 大田区への報告について

(1) 「2. A滑走路北側離陸左旋回に関する報告」を削除する。また、「南風時A滑走路を北側からの着陸に使用した場合が15回を超えたときの理由の提示」について、令和2年3月29日から、南風時のA滑走路北側からの着陸を15時～19時のうちの3時間程度として運用するため、削除する。

(2) その他は変更しない。

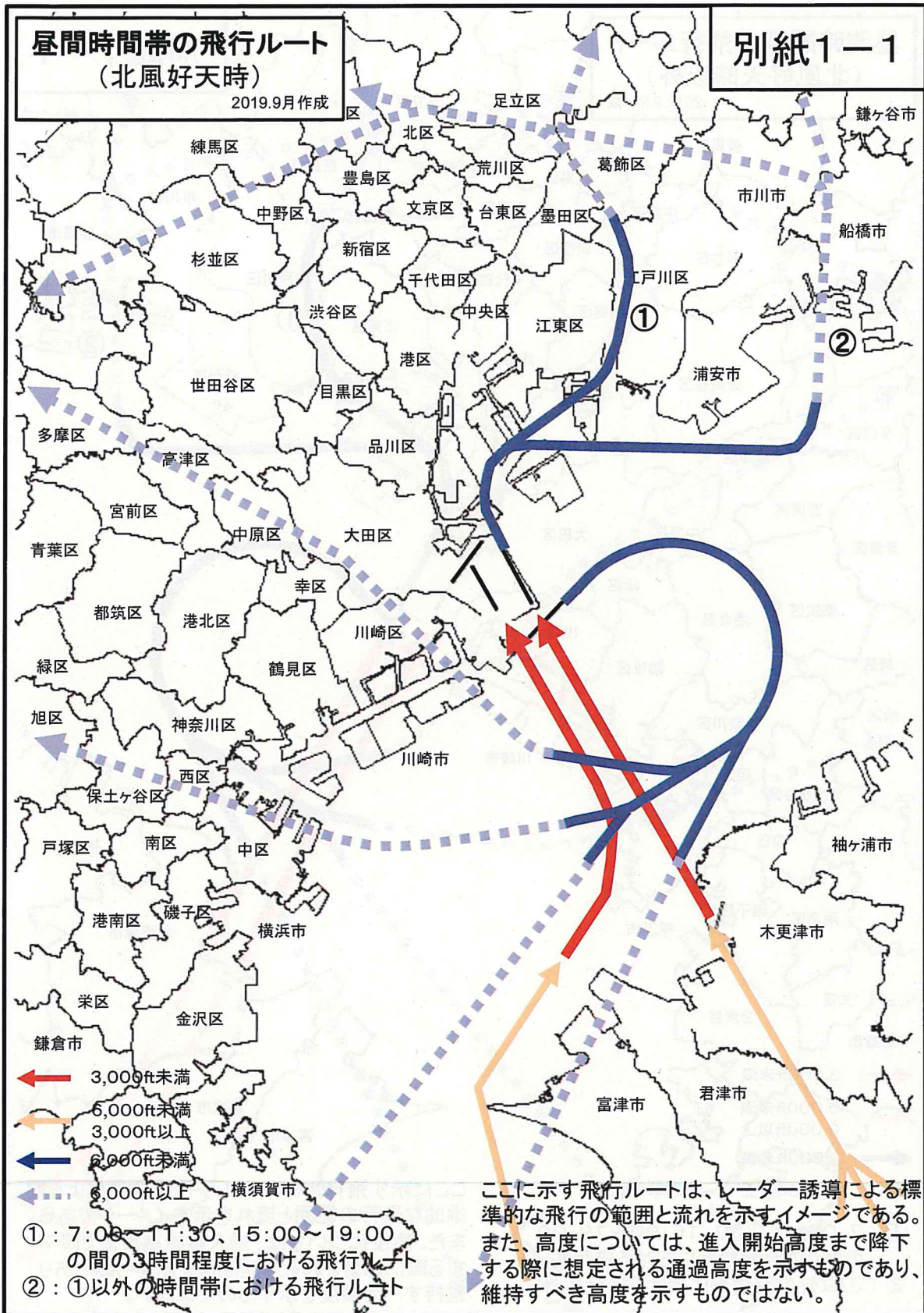
8. 空港周辺環境への配慮について

周辺環境への配慮を十分に行うなど、従来どおりの対応を行うため、変更しない。

昼間時間帯の飛行ルート (北風好天時)

2019.9月作成

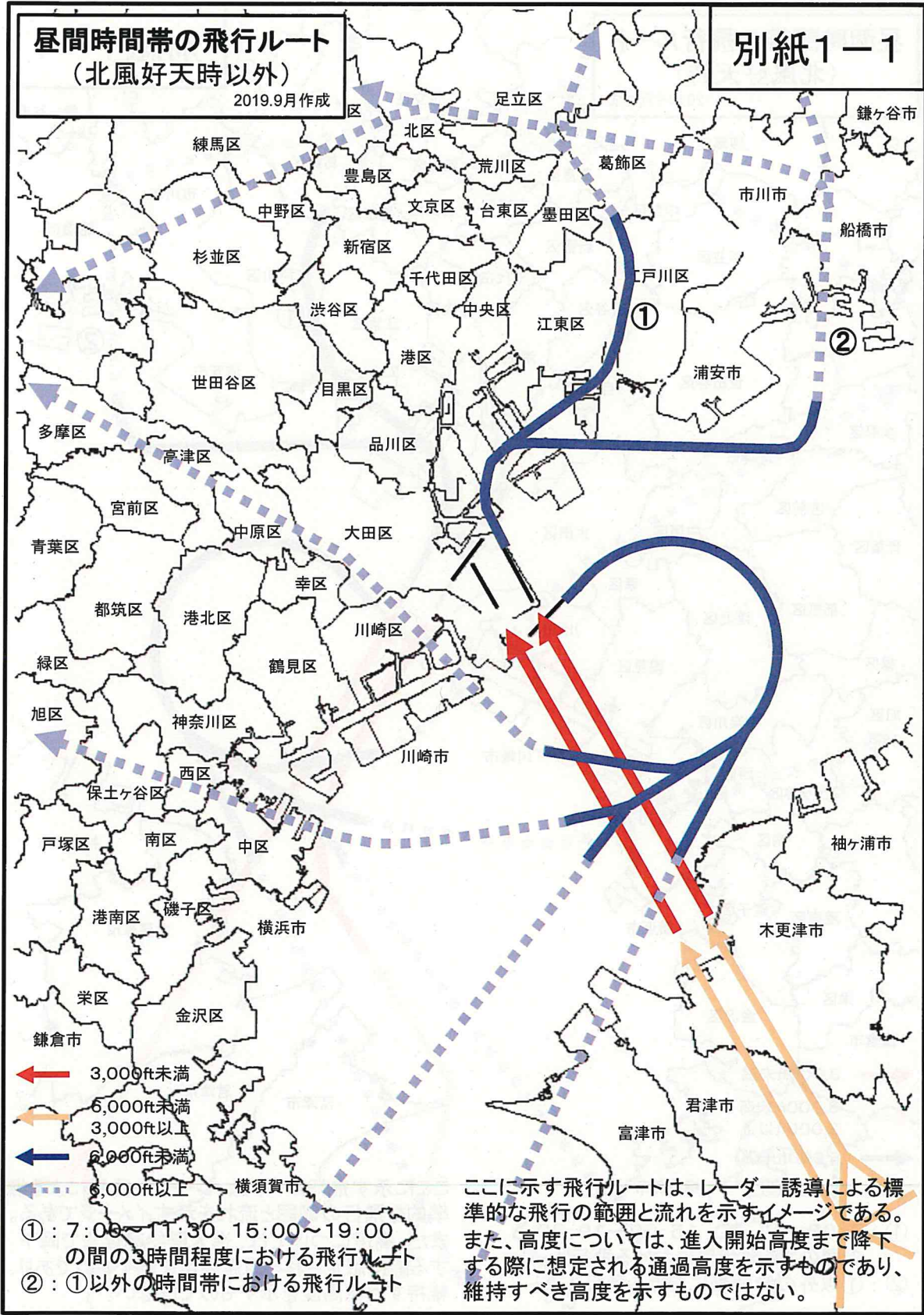
別紙1-1



昼間時間帯の飛行ルート
(北風好天時以外)

2019.9月作成

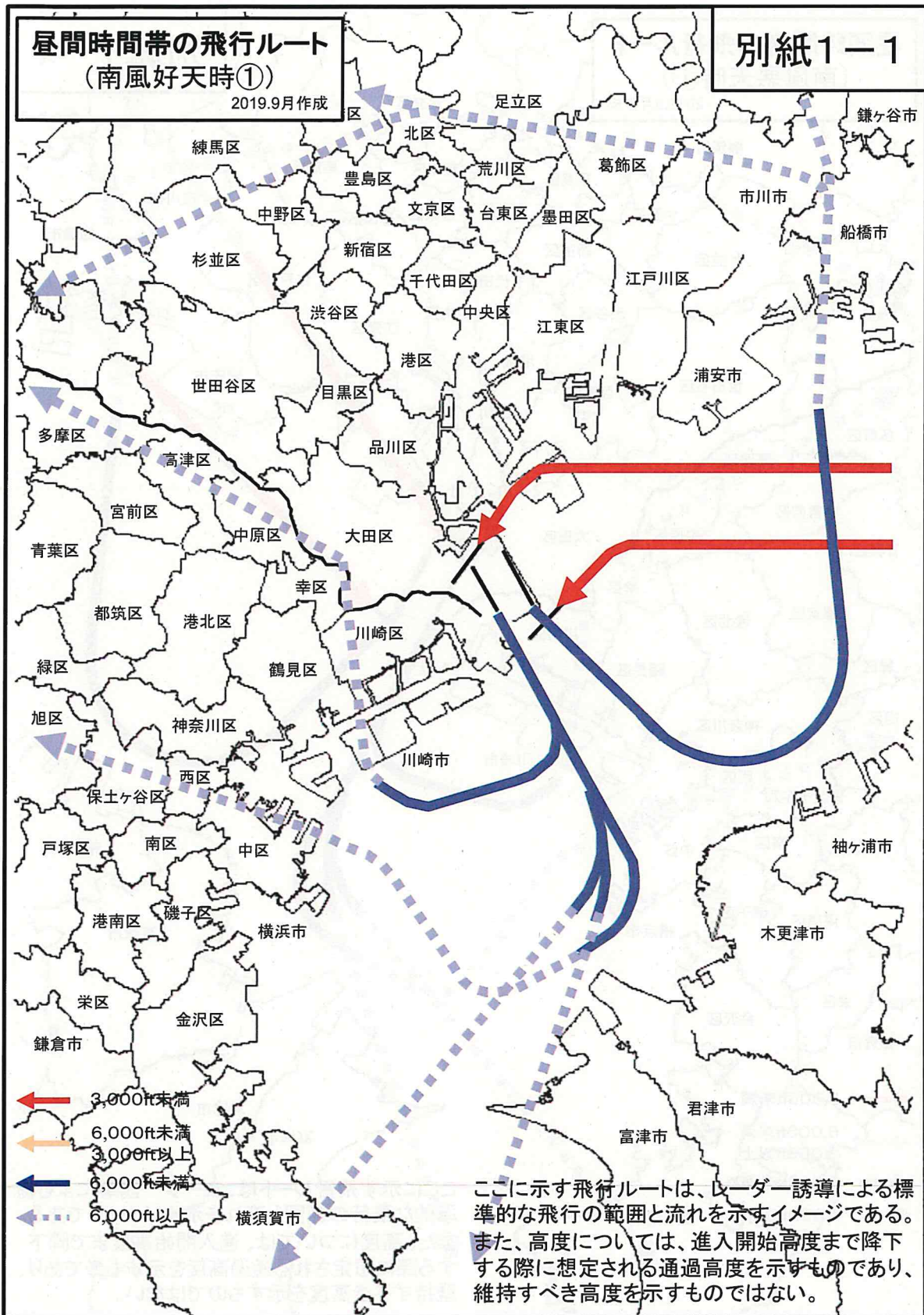
別紙1-1



昼間時間帯の飛行ルート
(南風好天時①)

2019.9月作成

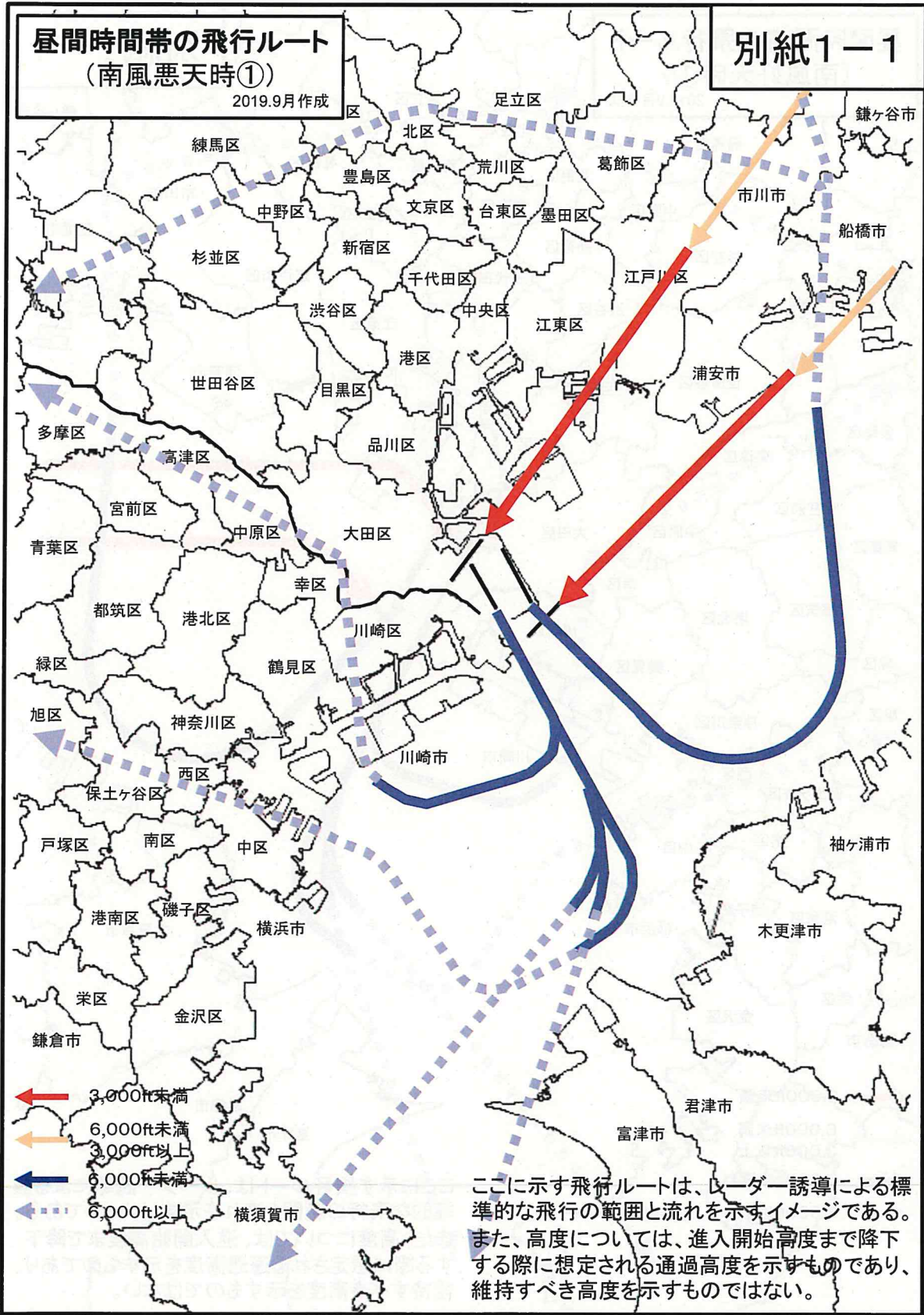
別紙1-1



**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

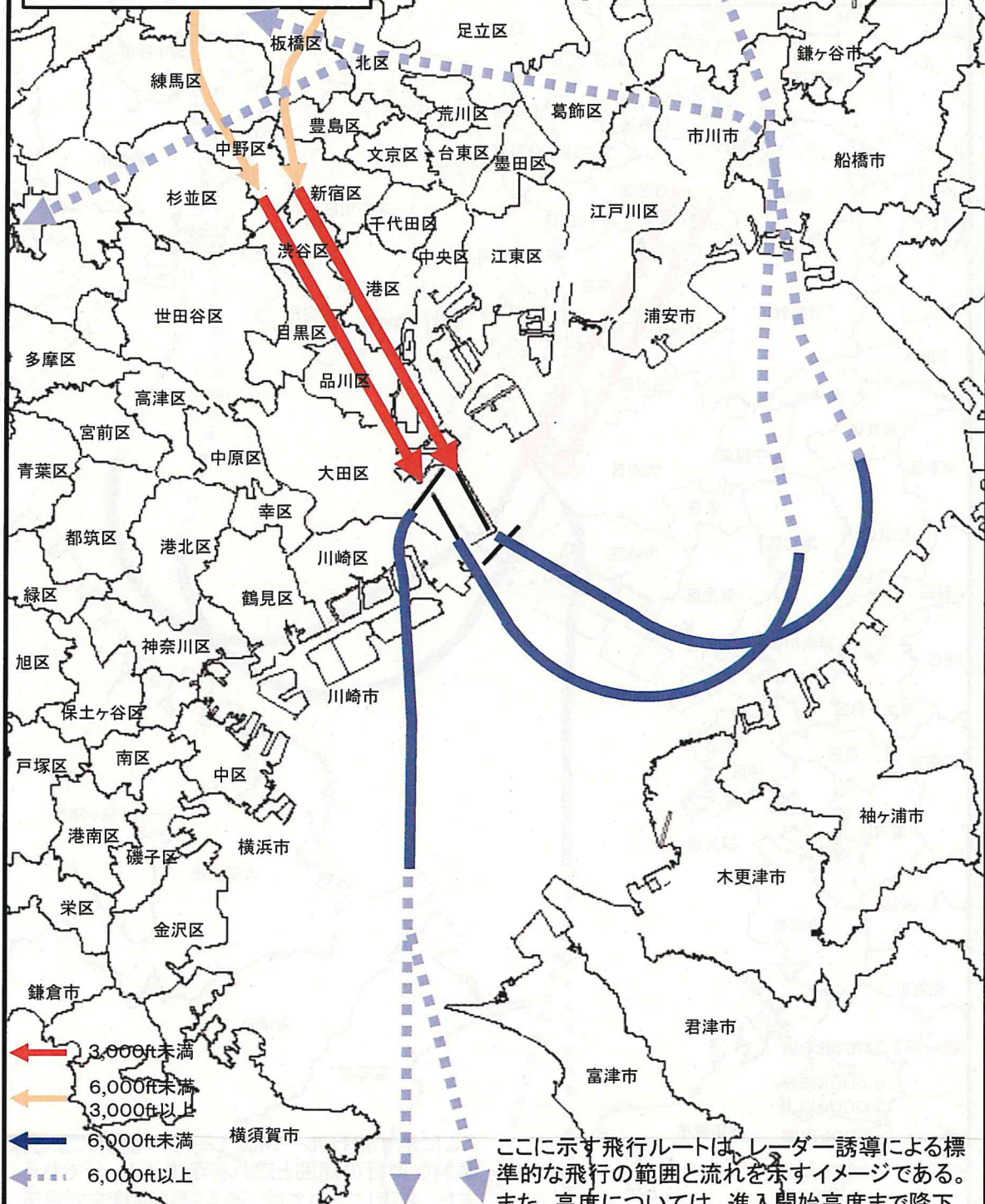


**昼間時間帯の飛行ルート
(南風好天時②)**

2019.9月作成

15:00~19:00の間の
3時間程度

別紙1-1



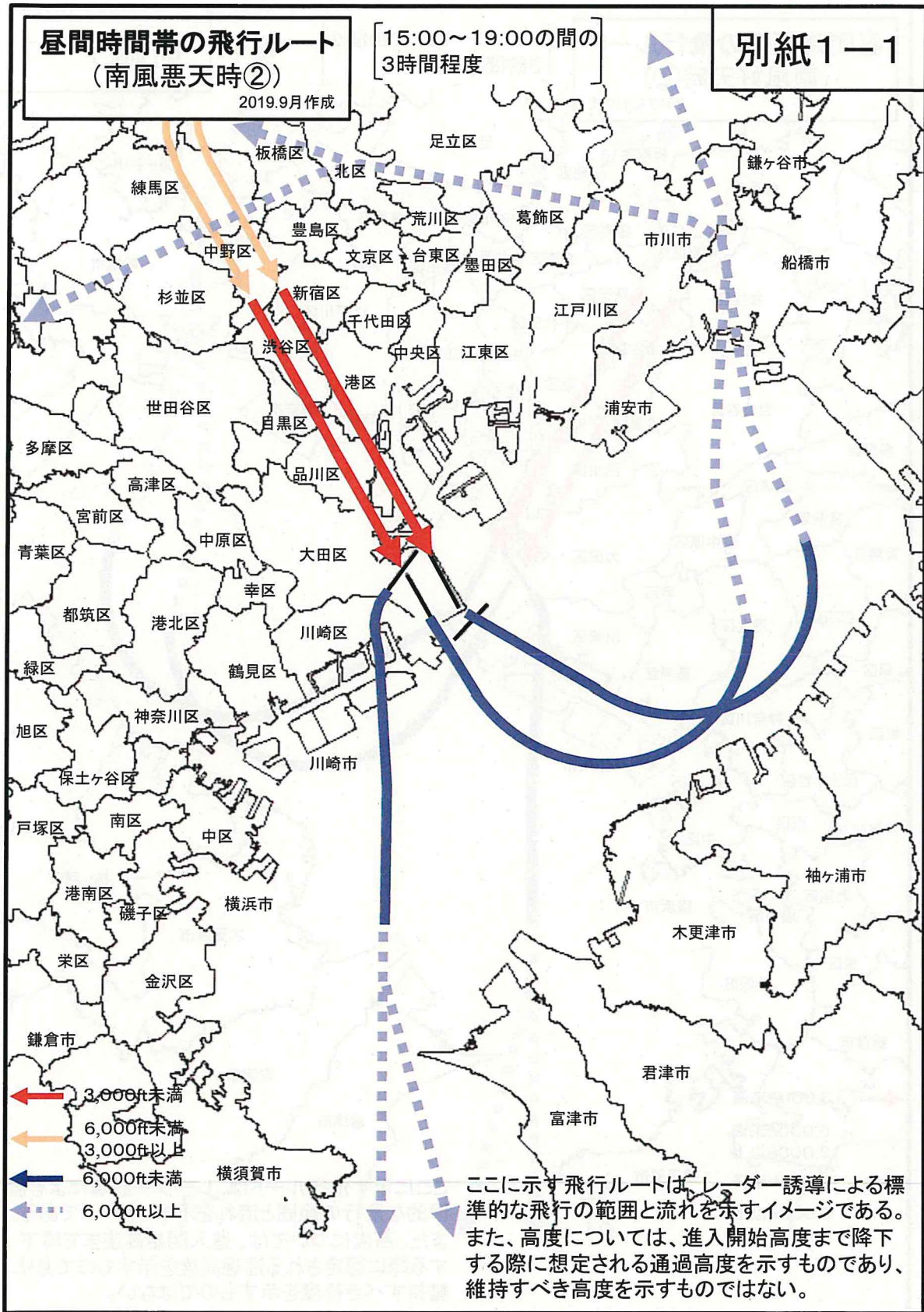
ここに示す飛行ルートは、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージである。また、高度については、進入開始高度まで降下する際に想定される通過高度を示すものであり、維持すべき高度を示すものではない。

**昼間時間帯の飛行ルート
(南風悪天時②)**

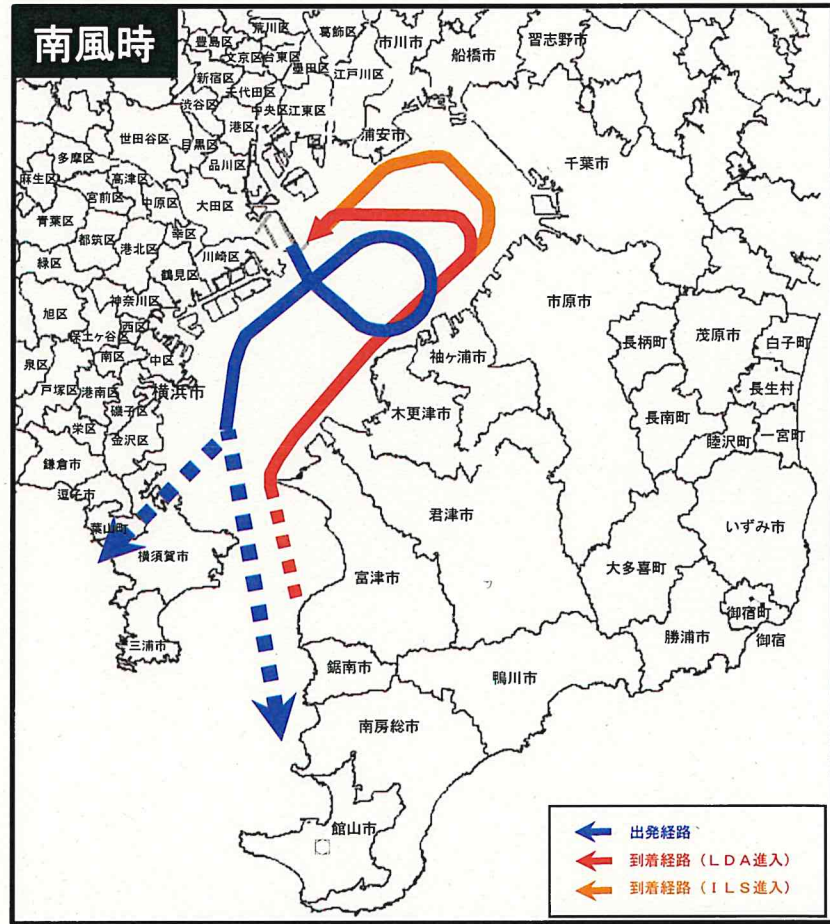
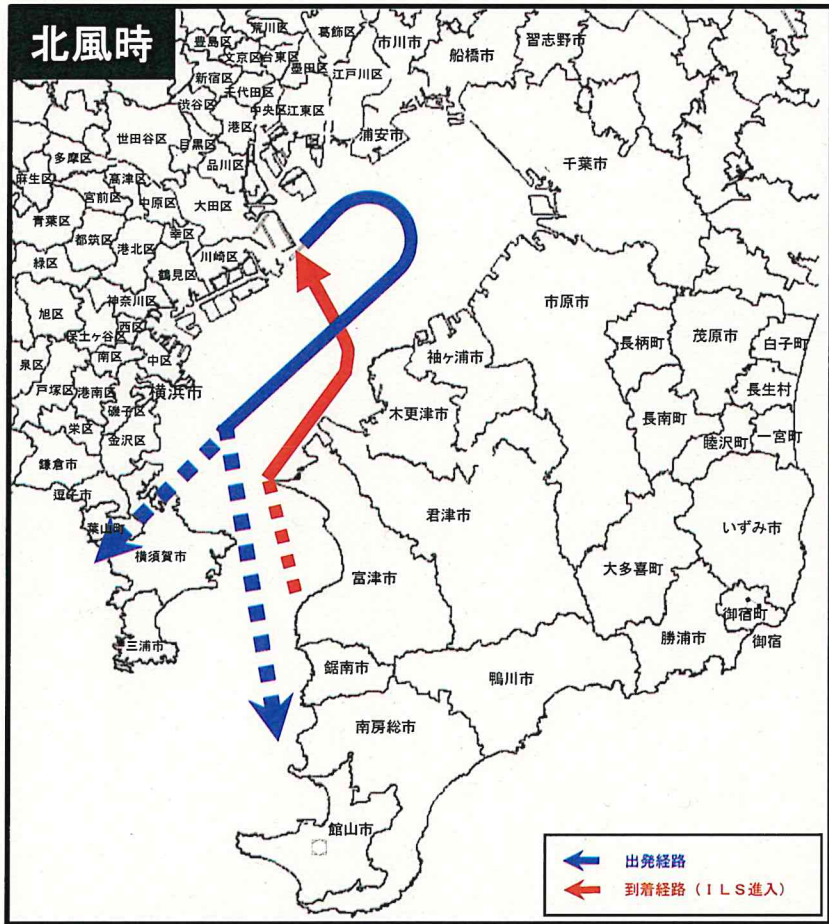
2019.9月作成

15:00~19:00の間の
3時間程度

別紙1-1



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。

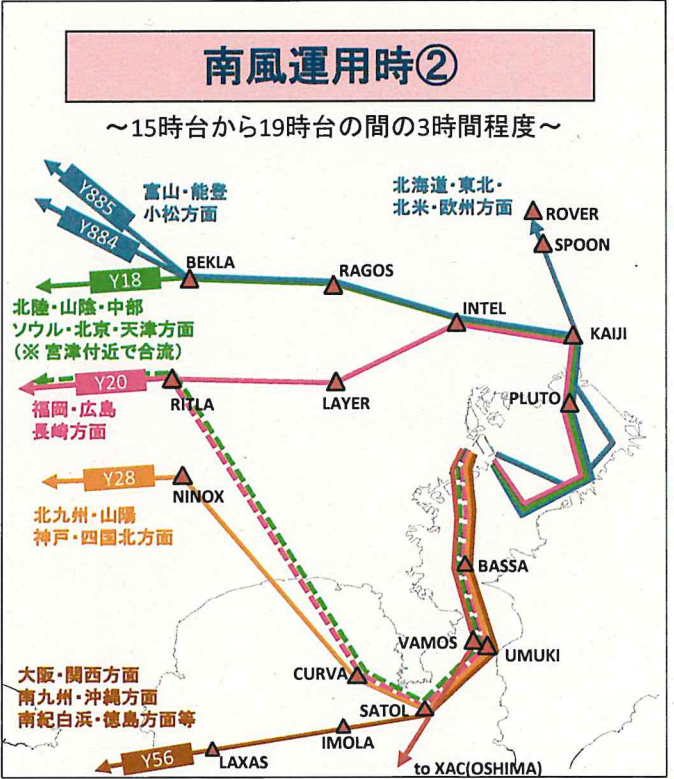
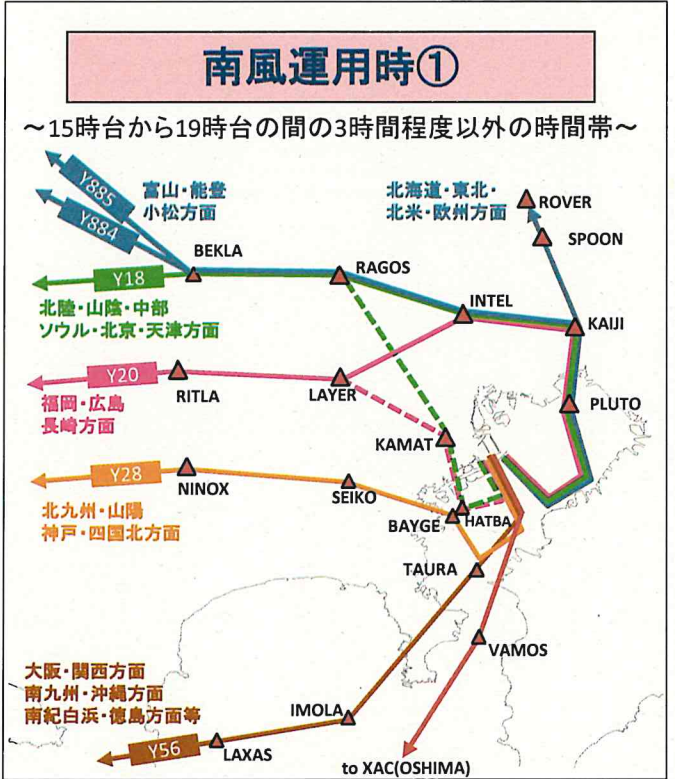
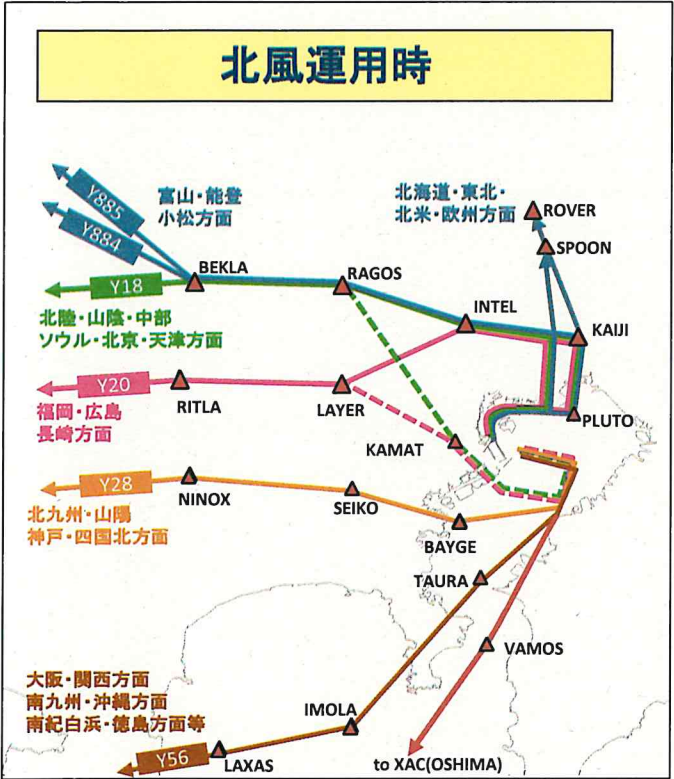
- (3) 滑走路閉鎖によりC滑走路が使用できない場合、A滑走路の南側から着陸（着陸復行は右方向）する。
- (4) 滑走路閉鎖によりD滑走路が使用できない場合、C滑走路の北側へ離陸する。
この場合、(2) 以外は滑走路の南端から 2,500mを使用して離陸する。
ただし、強い北東風（概ね 20 ノット以上）によりC滑走路の北側へ離陸することが困難な場合には、B滑走路の東側へ離陸する。

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)