

よくある質問（FAQ）

新滑走路供用に伴う運用変更に関して、お問い合わせの多い内容を Q&A 形式でご紹介しています。

Q 1. 羽田空港再拡張事業の目的は何ですか？

A 1. 羽田空港は、航空需要の増加から発着能力が既に限界であり、発着容量の制約の解消が急務です。このことから、発着容量の制約の解消などを目的として、羽田空港を再拡張するものです。これにより、国内線の多頻度化や国際定期便の就航などが可能になります。

Q 2. D 滑走路及び新しい飛行経路はいつから使うのですか？

A 2. 平成 22 年 10 月 21 日から供用を開始します。
なお、国際定期便の就航は、平成 22 年 10 月 31 日からとなります。

Q 3. D 滑走路ができたあと、昼間と夜間ではそれぞれ航空機の発着はどれくらい増えますか？

A 3. 昼間時間帯（6 時～23 時）は D 滑走路供用直後の年 33.1 万回から、空港運用の慣熟状況を見ながら段階的に増加させ、最終的には、年 40.7 万回とする予定です。また、深夜・早朝時間帯（23 時～6 時）は、最大年 4 万回となります。

Q 4. 羽田空港の運用時間と 1 時間当たりの離陸・着陸回数を教えてください。

A 4. 運用時間は 24 時間であり、D 滑走路供用開始直後は、昼間時間帯（06 時～23 時）は 1 時間あたり出発 34 回、到着 33 回、深夜・早朝時間帯（23 時～06 時）は基本的に出発、到着ともに 8 回となっています。

昼間時間帯の出発及び到着の回数については、空港運用の慣熟を見ながら段階的に増加させ、最終的に 1 時間あたり出発、到着ともに 40 回とします。

Q 5. 滑走路別、離着陸別、風向別の処理能力を教えてください。

A 5. 昼間時間帯の時間あたりの処理能力は以下の通りです。

(北風)離陸 C 滑走路 12 回、D 滑走路 28 回 着陸 A 滑走路 28 回、C 滑走路 12 回

(南風)離陸 A 滑走路 22 回、C 滑走路 18 回 着陸 B 滑走路 28 回、D 滑走路 12 回

Q 6. 運航方式を教えてください。

A 6. 時間帯、風向き、天候に応じて、異なる運航方式を採用しています。

<昼間時間帯 (06:00-23:00) >

北風好天時

視認進入方式により A、C 滑走路に進入

北風好天時以外

I L S 進入方式により A、C 滑走路に進入

南風好天時

L D A 進入方式により B、D 滑走路に進入

南風悪天時

I L S 進入方式により B、D 滑走路に進入

<深夜早朝時間帯 (23:00-6:00) >

北風運用時

R N A V / I L S 進入方式により C 滑走路に進入

南風好天時

R N A V / L D A 進入方式により D 滑走路進入

南風悪天時

R N A V / I L S 進入方式により D 滑走路に進入

<用語解説>

I L S : 計器着陸装置の一つ。進入する航空機に対し、電波により飛行コース及び降下角の両方の情報を与えることにより、精密進入を可能とする。

L D A : 滑走路中心ではなく、千葉市上空から空港近辺までの誘導を行う位置にローカライザーを設置し、その電波に乗って空港近傍まで進入する方式

R N A V : 広域航法のこと。従来の地上航法施設からの電波を受信し、電波発信源に向けて飛行する方式とは異なり、GPS を含めた電波を利用して自機位置を測位し地上施設位置にとらわれることなく飛行する方式

視認進入: レーダー管制下にある計器飛行方式による航空機が、計器進入によらず地上の物標を視認しながら行う進入

Q 7. なぜ、天候や風向きによって使用滑走路や飛行経路が変わるのですか。

A 7. 長さに限りのある滑走路を安全かつ有効に使うため、基本的に飛行機は、離陸・着陸時には風に向かって飛行します。このため、風向きの変化に応じて、向かい風となるように使用滑走路を変更します。また、使用滑走路が変更されることにより、滑走路に接続する飛行経路（到着経路及び出発経路）も変更されることとなります。

一方、天候による経路（進入方式）の変化については、主に視程及び雲の高さが問題となります。好天時に使用する進入方式は、滑走路や地上の目標物をパイロットが視認しながら飛行する部分が多いため、霧や低高度の雲の発生等により滑走路や地上の目標物を視認することができない場合には、当該方式による進入が不可能となることから、より滑走路に近い地点まで精密に誘導できる進入方式を使用する必要があります。このため、天候により飛行経路が変化するのは、このためです。

Q 8. 経路は誰がいつどのような手続きで決めたのですか？

A 8. 基本的な形は関係自治体との調整を経て、再拡張事業に係る環境影響評価書策定時（平成 18 年 6 月）までに決定しました。その後、実際の運用に向けた詳細な検討の中で変更が必要となった部分については、適宜、関係自治体等との調整を行った上で修正しています。

Q 9. 経路の設定にあたり、騒音軽減に向け、どのような点を考慮しましたか？

A 9. 経路の設定にあたり、騒音軽減に向け、考慮したのは、以下の 3 点です。

- ① 陸上部への影響を軽減するため、できる限り経路を海上に設定
- ② 経路を分散させること
- ③ 陸上部を経路とせざるを得ない場合にあっては、着陸機の降下開始高度を航空機の安全運航を妨げない範囲で引き上げること

Q 10. 航空機騒音に法的規制はありますか？

A 10. 環境基本法において航空機騒音に関する環境基準（具体的数値は環境省告示「航空機騒音に係る環境基準について」による。）が定められています。

再拡張後の羽田空港については、東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価（平成 18 年 6 月評価書とりまとめ）において、環境基準を達成すると予測しています。

Q 1 1. 航空機自体に騒音規制はありますか？

A 1 1. 航空機から発せられる音の制限としては、航空法に定める「航空機の騒音の基準」により騒音規制（発生源対策）されており、国内を飛行する民間航空機については、耐空検査時に当該基準を満たすことを確認しています。

（航空法第 10 条（耐空証明）第 4 項第 2 号及び航空法施行規則第 14 条第 2 項）

Q 1 2. 航跡や騒音値は公開されますか？

A 1 2. 飛行コース公開ホームページ (<https://www.franomo.mlit.go.jp/>) で公開するほか、騒音値の集計データについては国土交通省東京航空局ホームページ

(<http://www.cab.mlit.go.jp/tcab/duties/around/tokyo.html>) でも公開します。

Q 1 3. 航空機の運航についての安全性は大丈夫ですか？

A 1 3. 国際民間航空機関（ICAO）の基準に準じて定められた我が国の基準に基づき、国土交通省航空局が責任を持って安全確保にあたっております。今後も、空港運用の慣熟を見ながら発着回数を段階的に増加させるなど、航空機の安全運航を第一に考えた運用を行っていきます。

Q 1 4. 南風好天時・悪天時ともに、着陸航路が交差しているのはなぜですか？

北から来た便を B 滑走路、南から来た便を D 滑走路に降ろせばいいのではないですか？

A 1 4. 羽田空港への到着需要は、北方面からよりも西・南方面からの方が多くあります（おおよそ北：3 に対して西・南：7）。

一方、滑走路が井桁配置であることにより、B 滑走路のほうが、D 滑走路よりも時間あたりより多くの着陸機を処理することが可能です。（A 滑走路及び C 滑走路からの離陸機の関係で、D 滑走路には多くの到着機を着陸させることはできない。）

需要の多い西・南方面の便を、処理能力の高い B 滑走路に着陸させるため、航路を交差させる必要があります。

Q 15. 着陸復行はなぜ発生するのですか？

A 15. 着陸復行とは、着陸滑走路に向かって進入中の航空機が、何らかの安全上の理由により、進入を途中で取りやめてやり直すもので、主な原因は以下の通りです。

- ・着陸滑走路への進入中に、定められた高度まで降下しても滑走路又は進入灯が視認できず、安全な着陸が不可能となった場合（進入復行）
- ・先行着陸機の滑走路離脱が遅れ、後続着陸機の安全な着陸が不可能な場合
- ・バードストライク等による着陸滑走路の急な閉鎖の場合
- ・最終進入中のウインドシア等により着陸態勢不十分となった場合、等

着陸復行も想定した訓練がなされているので、安全は十分に確保されています。航空機の安全な運航のために必要な措置ですので、ご理解頂くようお願いいたします。

<用語解説>

バードストライク：飛行中の航空機に鳥が衝突すること。

ウインドシア：水平または垂直方向に風向または風速の差があることで、一般的に前線面あるいはジェット気流の周囲に発生する。

Q 16. 工事やメンテナンスによる運用制限は曜日によって異なりますか？また、いつまで続きますか？

A 16. 各滑走路の維持管理のための定期メンテナンス工事（平均週2日）は、滑走路が使用される限り実施されます。なお、定期メンテナンスは離着陸の少ない深夜時間帯に行いますが、具体的なスケジュールは滑走路の状態によって決まるため、運用が制限される曜日も不確定です。