

羽田空港におけるゴーアラウンド発生件数

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

<2020年3月29日～10月31日におけるゴーアラウンド発生回数>



方向 (※1)		運用時間帯	計
南風運用	都心方面からA滑走路に着陸するルート(16R)	15～19時のうち3時間程度	9回
	都心方面からC滑走路に着陸するルート(16L)		23回
	千葉市・江戸川区方面からB滑走路に着陸するルート(22)	上記以外の時間帯(23～6時の深夜早朝時間帯を除く)の14時間程度	54回
北風運用	富津市・木更津市方面からA滑走路に着陸するルート(34L)	6～23時の17時間程度	73回 (※2)
	富津市・木更津市方面からC滑走路に着陸するルート(34R)	23～6時の深夜早朝時間帯を含む全時間帯(24時間)	23回

騒音影響の低減を図るために、降下角を3° から3.45° にできる限り引き上げることで飛行高度を引き上げておりますが、これに伴うゴーアラウンドは発生していません。

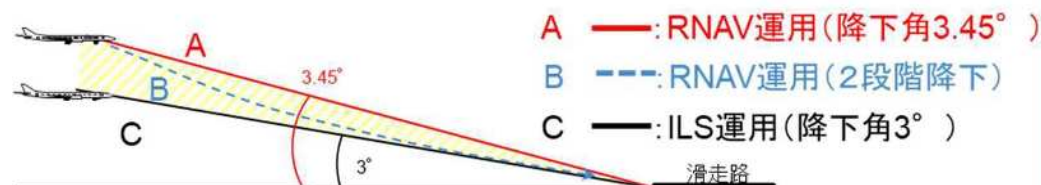
【主な要因】
 ・悪天候・ウインドシアア
 ・部品欠落報告やバードストライク

※1 千葉市・船橋市方面からD滑走路に着陸するルート(23)については、ゴーアラウンド後に東京都内陸域を通過しないことから本資料には記載していません。

※2 23～6時の深夜早朝時間帯においては、基本的にC滑走路(34R)又はD滑走路(23)を着陸に使用しますが、当該滑走路がメンテナンス作業等により閉鎖されている場合には、上記表中の運用時間帯以外にも、それぞれの滑走路を使用することがあります。なお、同時間帯において、6月にA滑走路(34L)において1件のゴーアラウンドが発生しています。(上記表中の73回には含んでおりません。)

騒音影響軽減のための飛行高度引き上げ

- 騒音影響の軽減を図るために、南風好天時には新到着経路の降下角を 3° から 3.45° にできる限り引き上げることにより飛行高度を引き上げている。



新飛行経路の運航状況(2020年11月末時点)

- パイロットは計器の高度を確認しながら降下しており、気温が高い夏場には計器の高度より実際の高度が高くなるため、降下角がより大きくなる傾向にあるものの、これに伴う
 - ・着陸のやり直し(ゴーアラウンド)は発生していない。
 - ・ハードランディング発生¹の報告はない。
- また、安全上の支障を及ぼす事態の報告²について、新飛行経路を飛行した航空機から降下角の引き上げに起因する事例の報告はない。
※航空法第111条の4に基づき、航空会社が航空局に行う報告。

パイロットと航空管制官からの意見

- 6月中旬から9月中旬にかけて、新到着経路を実際に飛行したパイロット(本邦7社)及び航空管制官と意見交換を実施し、安全上問題なく運航できていることを確認した。

【主な意見】

- ・新飛行経路での進入について、現在のところ問題無く実施できている。
- ・高温時等の場合、二段階進入の選択肢も用意されており、問題なく実施できている。
- ・二段階進入を活用した進入を行っており、十分に安定した状況で着陸できていた。
- ・春先に比べて、気温が高い夏場は降下率が大きくなるため、計器を注視する必要があったが、大きな問題なく着陸できていた。
- ・気温が高いことによる大きな課題はないが、高気温と横風、背風、悪天等が重なった場合に運航の難易度が上がるので、気象状況を考慮した対応が必要である。

- なお、出発経路に関しても航空会社から特段の安全上に関する問題の報告は受けていない。