

## 機能強化後の東京国際空港の運用について

### 1 飛行ルート

昼間時間帯及び深夜・早朝時間帯における飛行ルートについては、別紙1のとおり。  
また、滑走路使用方法については、別紙2のとおり。

2 深夜早朝時間帯（23時～6時）における運用について  
原則としてC・D滑走路を使用する。

### 3 川崎市への報告

上記2による運用でA・B滑走路を使用したときは、運航した機材、便名、時刻、及び騒音値のデータを毎月川崎市に提示する。

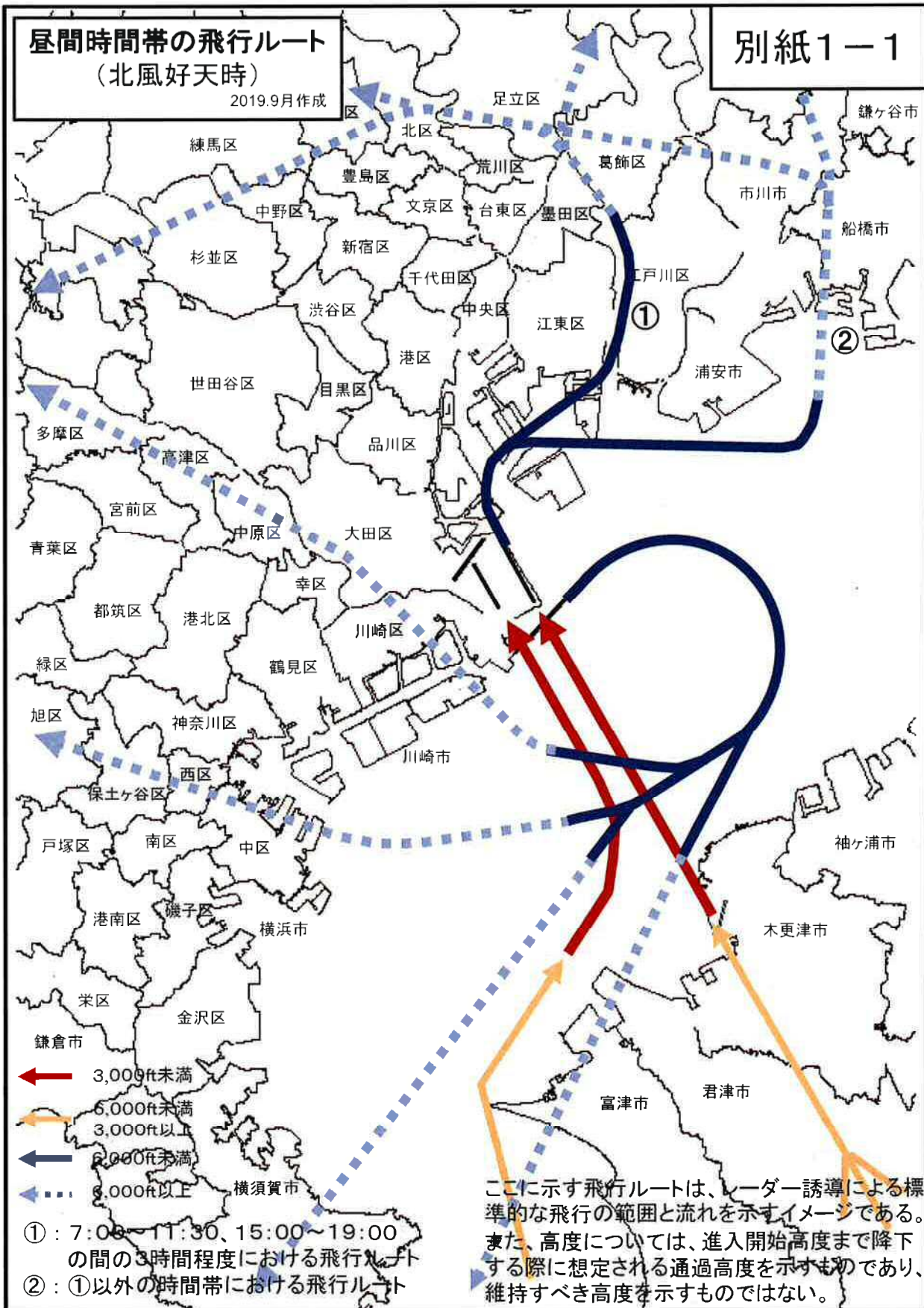
### その他

機能強化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。

# 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

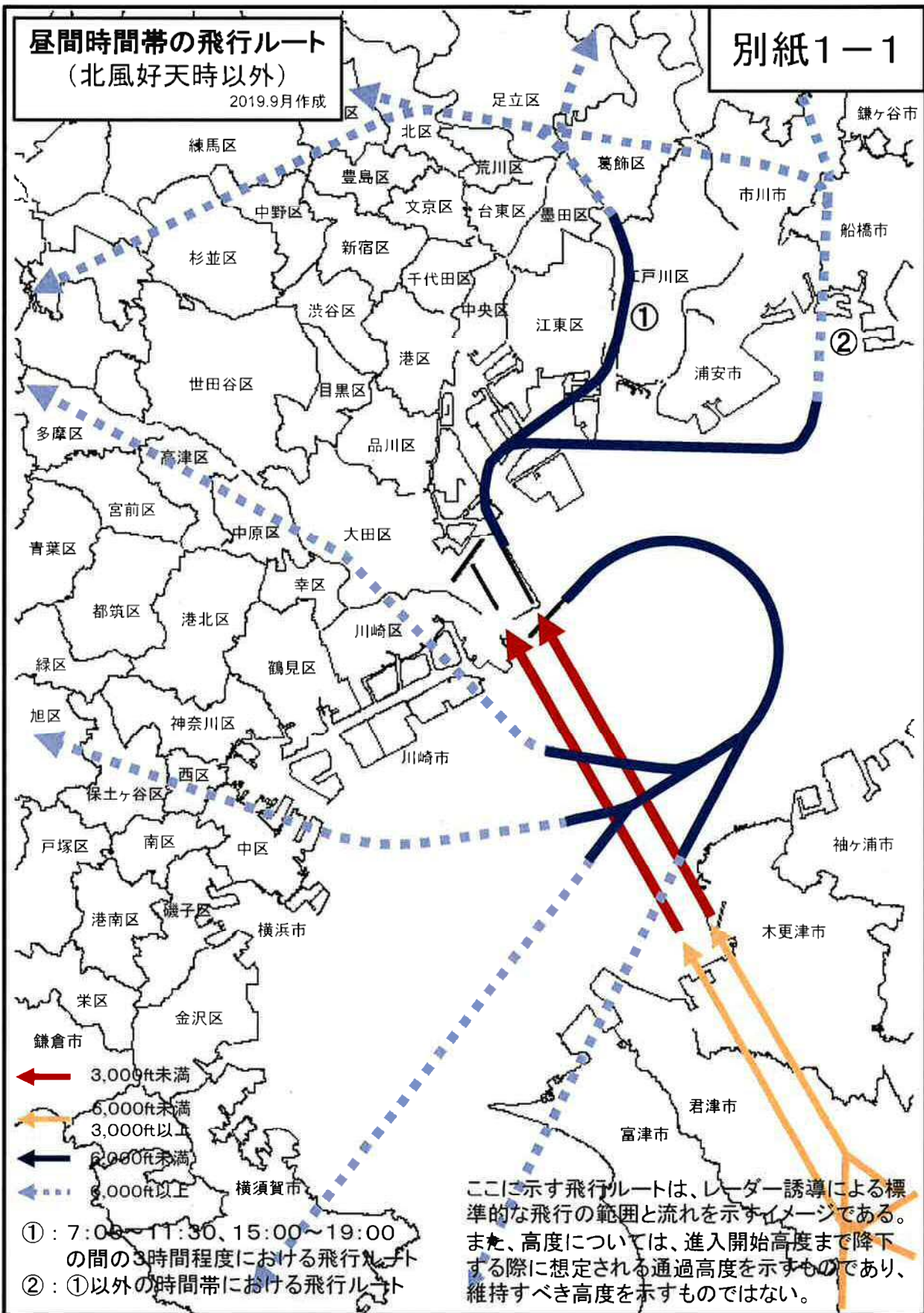


ここに示す飛行ルートは、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージである。また、高度については、進入開始高度まで降下する際に想定される通過高度を示すものであり、維持すべき高度を示すものではない。

**昼間時間帯の飛行ルート**  
(北風好天時以外)

2019.9月作成

別紙1-1



- ① : 7:00~11:30、15:00~19:00  
の間の3時間程度における飛行ルート
- ② : ①以外の時間帯における飛行ルート

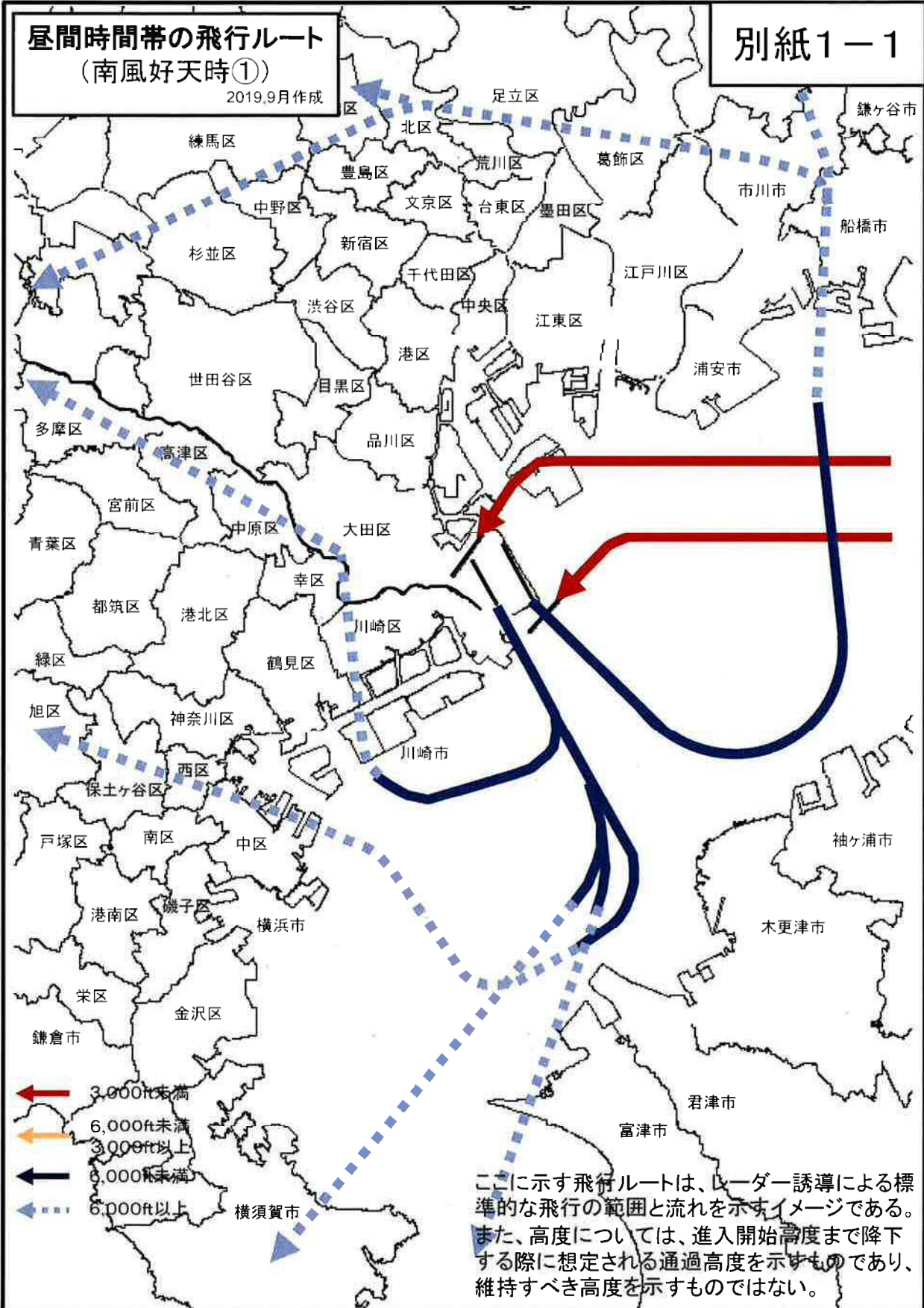
ここに示す飛行ルートは、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージである。また、高度については、進入開始高度まで降下する際に想定される通過高度を示すものであり、維持すべき高度を示すものではない。



**昼間時間帯の飛行ルート  
(南風好天気①)**

2019.9月作成

別紙1-1



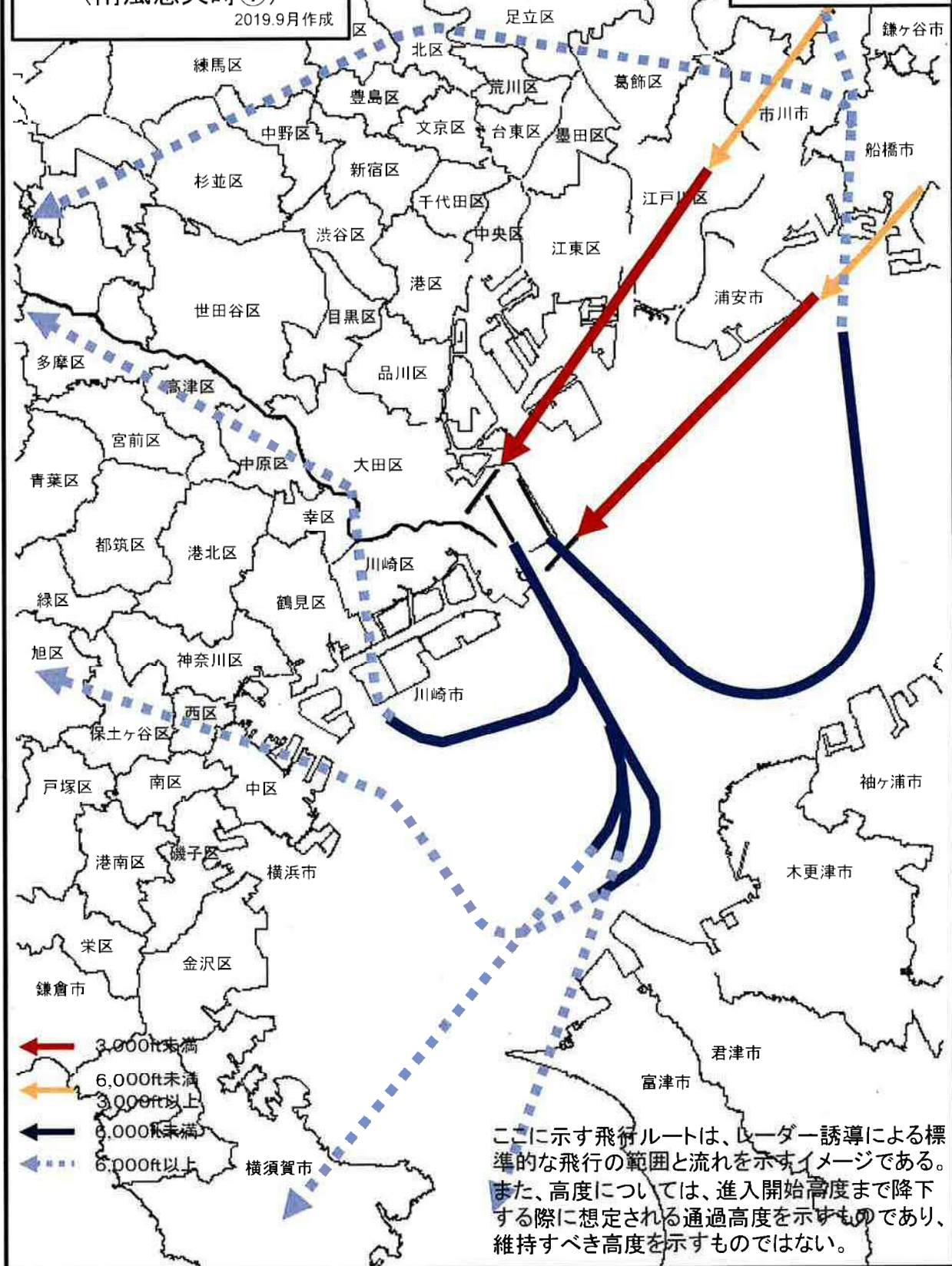
- ← 3,000ft未満
- ← 6,000ft未満
- ← 6,000ft未満
- ← 6,000ft以上

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



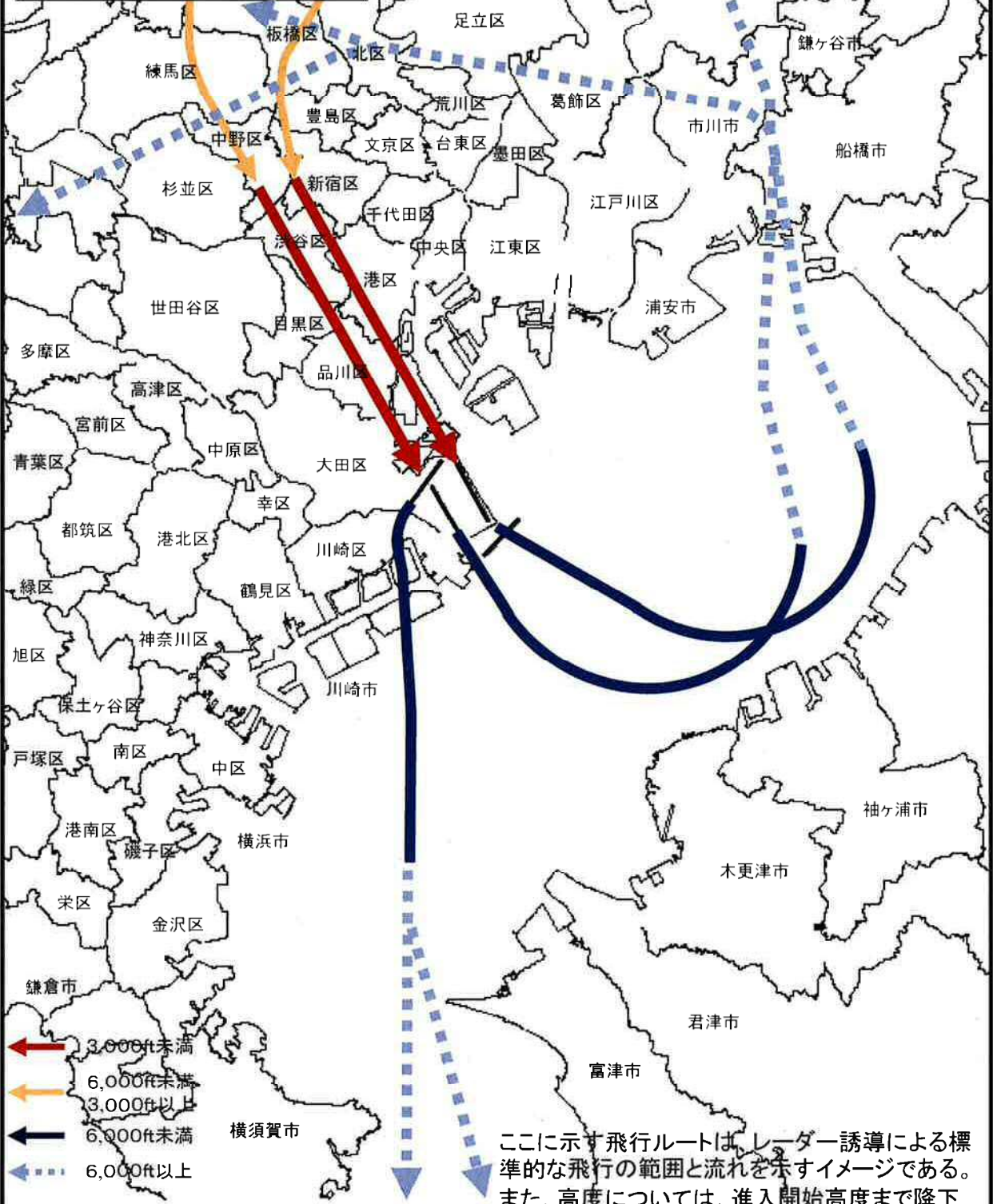


**昼間時間帯の飛行ルート  
(南風好天時②)**

2019.9月作成

15:00~19:00の間の  
3時間程度

別紙1-1



- ← 3,000ft未満
- ← 6,000ft未満  
3,000ft以上
- ← 6,000ft未満
- ← 6,000ft以上

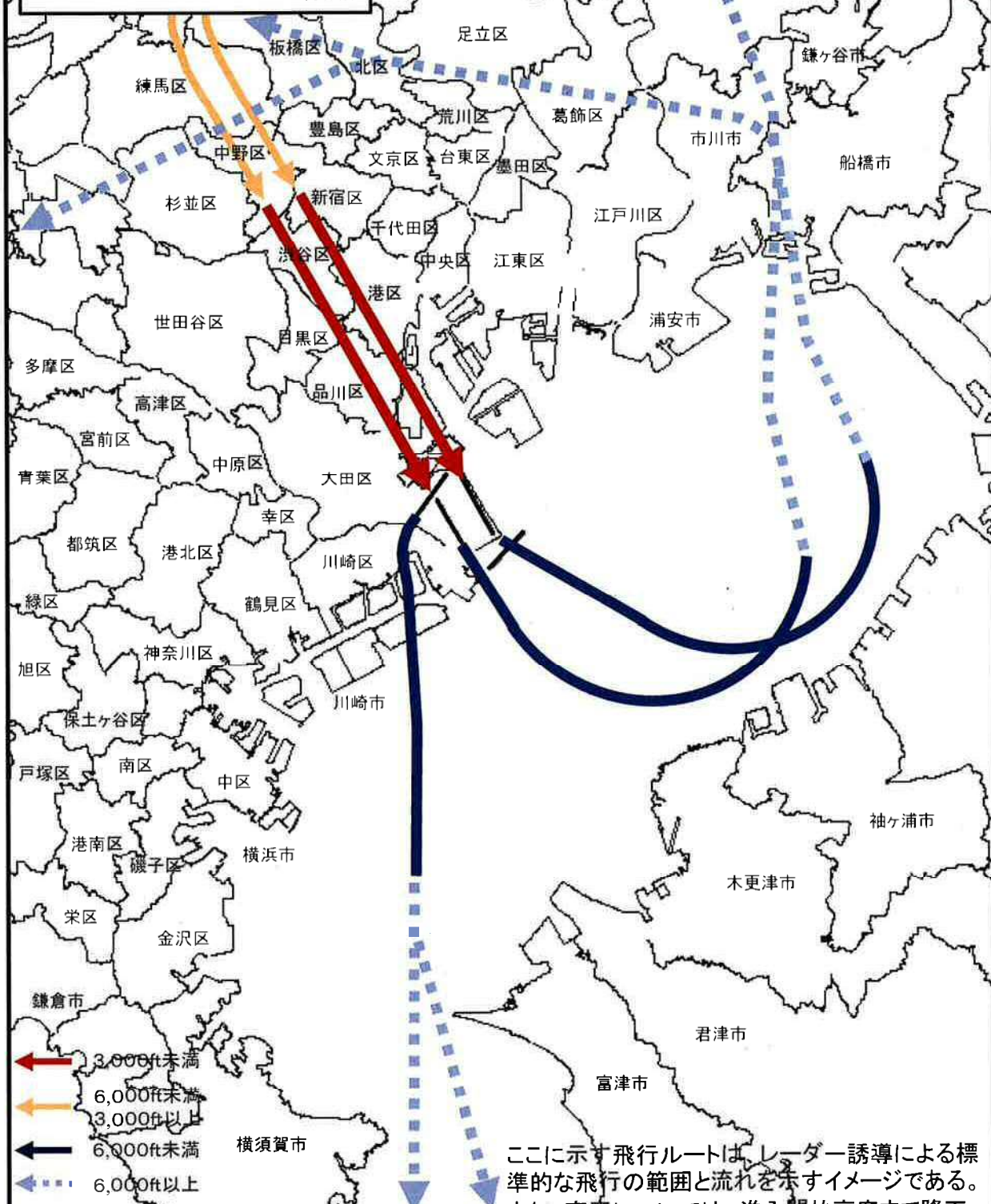
ここに示す飛行ルートは、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージである。また、高度については、進入開始高度まで降下する際に想定される通過高度を示すものであり、維持すべき高度を示すものではない。

**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

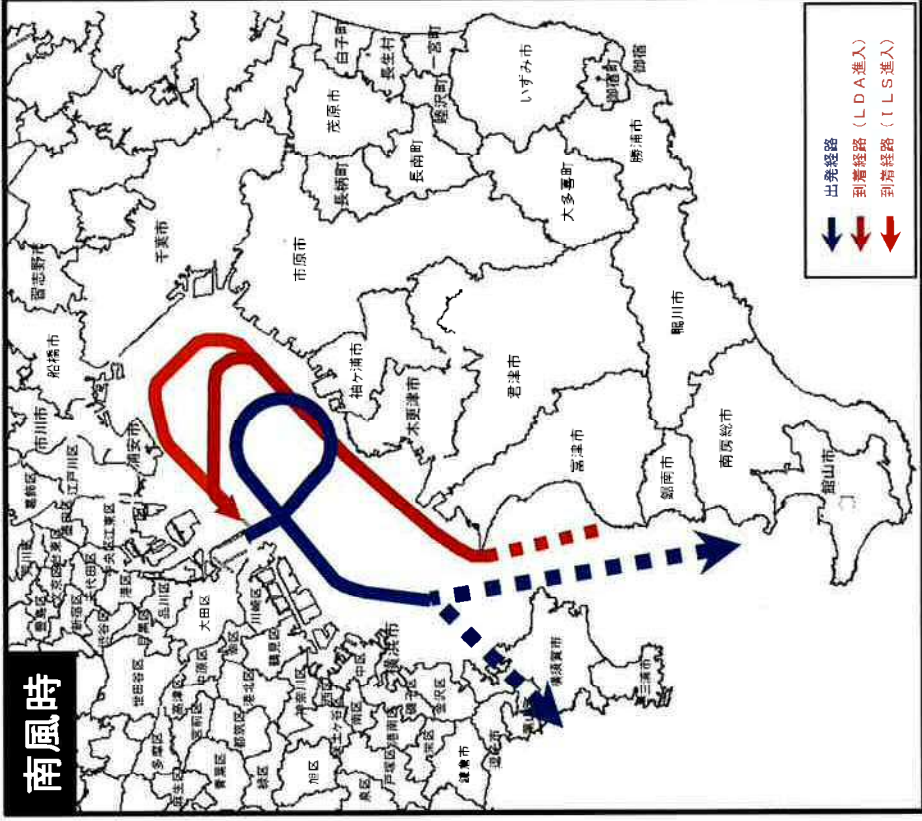
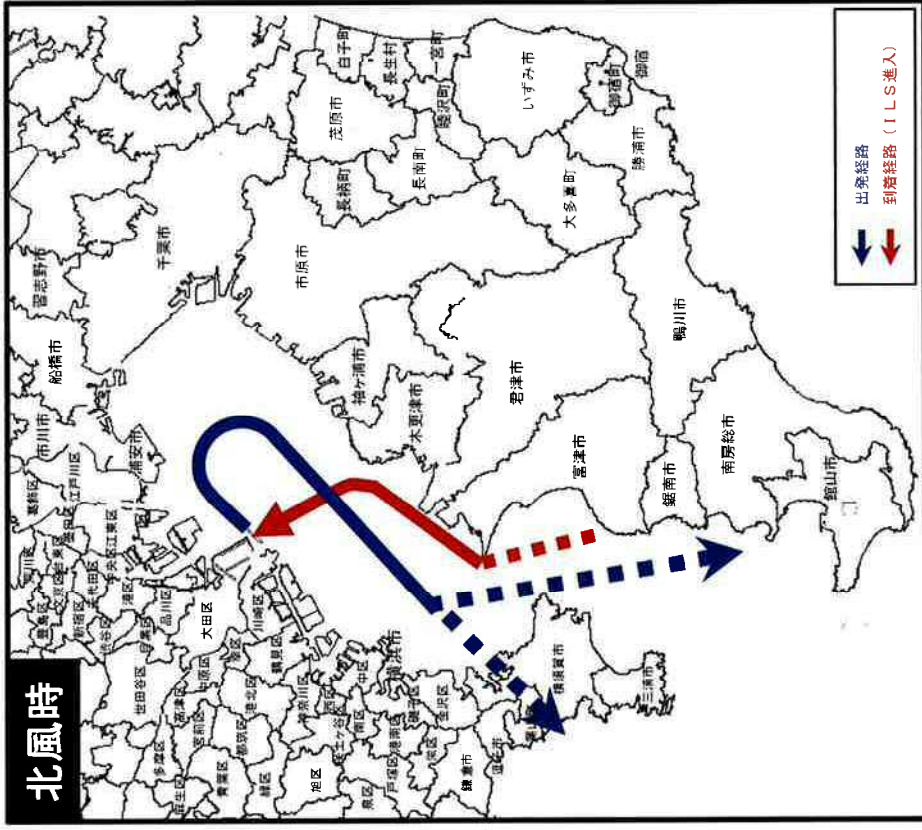


- ← 3,000ft未満
- ← 6,000ft未満
- ← 3,000ft以上
- ← 6,000ft未満
- ← 6,000ft以上

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。



# 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、リ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、富津岬まではリ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。