

羽田空港におけるゴーアラウンド発生件数(2021年4~10月)

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

<2021年4月1日~2021年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	8回
	都心方面からC滑走路に着陸するルート(16L)		17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	83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	94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)	33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
 ・部品欠落報告・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おいても、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、A滑走路(34L)において2件のゴーアラウンドが発生しています。(上記表中の94回には含んでおりません。)