

JFAS Aviation Safety ニュース

航空安全推進連絡会議

Japan Federation of Civil Aviationworkers'
Union for Air Safety

Date 2025.7.10 ASN59-09

〒144-0043

東京都大田区羽田 5-11-4

jfas-sky.jp

羽田空港・東京航空局要請 2025

～HND RWY16R の風向灯が 2025 年度中に移設されます！～

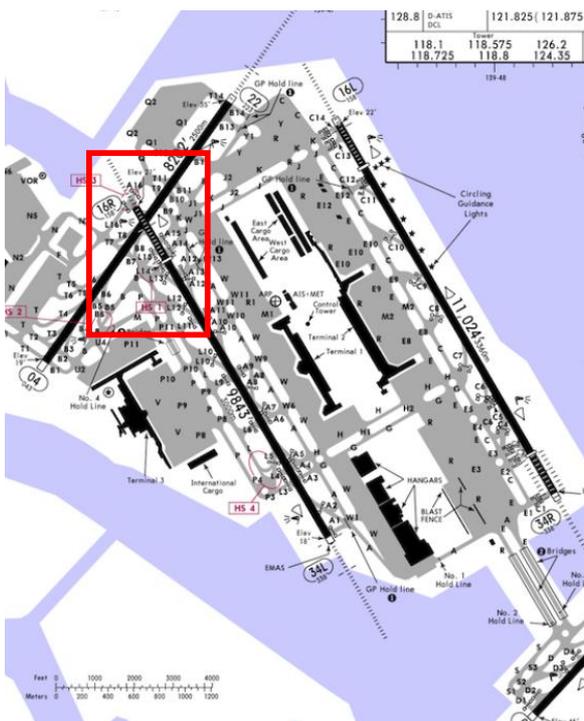
航空安全推進連絡会議（航空安全会議）は毎年、空港の現場で働く者の声を行政に届け、改善を求める活動を行っています。

2025 年 5 月、航空安全会議本部（東京）では羽田空港や東京航空局に対する要請活動を実施しましたので、今回はその活動成果について報告します。

ここでパイロットの皆様へ質問です。

（質問 1）羽田空港を離陸する時、あなたは現在の風を視覚的に確認するために風向灯（Wind Sock）を確認しますか？

（質問 2）RWY16R から離陸する場合、どこに風向灯があるか分かりますか？



<羽田空港全体図>



<RWY16R エリア拡大図>

答えは右上図の赤マルで囲まれた箇所になります。RWY22 への着陸機との間隔を確保する目的で RWY16R から離陸する場合は通常、TWY A14 或いは L14 から実施するため、離陸前に風向灯を確認することは不可能です。

規程における風向灯の位置付け

風向灯は風向指示器を視認出来るための航空灯火で、パイロットが風向及び風速を確認しながら安全に着陸できる用途として使用されます。その設置基準は「離着陸地帯の周辺に夜間において少なくとも 300m 上空から風向指示器の指示する方向が明瞭に視認出来るような照明を有するものを設置する」となっています。

長年に渡って「放置」されてきた RWY16R の風向灯

RWY16R の風向灯は RWY22 の北側に設置されていることから、離陸時に風向灯を確認することは長年に渡ってほぼ不可能な状況でした。さらに 2020 年 3 月から騒音対策として RWY16R へ進入着陸する場合は Displaced Threshold が採用されたこともあり、着陸時も風向灯を視認することはほぼ不可能です。

航空安全会議が風向灯の移設を要請（2022 年～）

Displaced Threshold に合わせた航空灯火等の新設・移設工事、さらに 2020 年 3 月の運用開始から一定期間が経過した 2022 年、航空安全会議は航空局関係者に対して以下の要請を実施しました。

「空港整備が一段落したことから RWY16R の風向灯を L13 近傍へ移設することが適当と考える」

航空局関係者と連携し、3 年かけて移設が決定

前述したように、RWY16R から離陸する航空機は TWY A14 或いは L14 から離陸するのが一般的なため、風向灯は A14 や L14 から視認出来ることが最も肝要です。あいにく、この付近は誘導路が左右に複雑に配置されており、敷地の余裕が少ないことから設置可能な場所が限定されていました。その中でパイロットの

視点から L13 近傍が最も移設場所として相応しいと判断し、その旨要請を行いました。

その後、主に東京航空局土木課の関係者と数回の意見交換を実施し、航空安全会議が要請していた TWY L13 近傍（TWY L12 と L13 の間）に風向灯を移設すること、また現行の風向灯はその使用頻度を鑑み廃止されること、この 2 点について 5 月に実施した羽田空港長要請と東京航空局要請の場でそれぞれ報告を受けたことで、正式に決定の運びとなりました。航空局側の説明によると、2025 年度中に工事を完了する予定です。

航空安全会議はその他にも様々な要請を行っており、航空安全に寄与する活動を継続しています。

以上



<新風向灯設置予定箇所>