国土交通省 関東地方整備局
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Kanto Regional Development Bureau

Ｄ滑走路建設工事で『Ａ／Ｃバーター』開始

― そもそも **Ａ／Ｃバーター** って何？ ―

ト ピ ッ ク ス

東京国際空港(羽田空港)には供用中の滑走路が3本あり、それぞれA、B、Cの記号で表されます。そして、完成すれば4本目となる**D滑走路**は、現在急ピッチで建設工事を進めているところです。**D滑走路**の工事中には、海抜高度 130m 超となる大型クレーン船を代表として、非常に多数の大型作業船が使用されます。このため、**D滑走路**建設工事では位置的に最も近いC滑走路を毎日夜間規制※)し、航空機の離発着のない時間帯を最大限に有効活用しています。

このような中で、A滑走路の「制限表面」に抵触する作業が必要となることから、11 月 10 日(月)の夜間帯に『**Ａ／Ｃバーター**』が初めて実施されました。**Ａ／Ｃバーター**とは、前述のC滑走路に対する規制をA滑走路の規制と交換することです。今後、**Ａ／Ｃバーター**は約 10 日に1回の割合で定期的に必要となり、来年の5月末まで継続して実施する予定です。(詳細は添付資料)

今般、**Ａ／Ｃバーター**開始の背景には、「桟橋部」の構造が密接に関係しています。**D滑走路**の桟橋部では、全部で 198 基の「ジャケット」を順番に現地へ設置する工事を実施中です。このジャケット設置は、これまでC滑走路の制限表面下で展開していましたが、工事区域の広がりとともに今後はA滑走路の制限表面下でも必要となり、A滑走路の規制すなわち**Ａ／Ｃバーター**が不可欠となりました。

Ａ／Ｃバーターは、エアラインをはじめとする空港関係者のご理解・ご協力があってこそ実現できた特殊な空港運用です。我々**D滑走路**建設関係者は、このことを念頭に、引き続き「安全最優先」で工事を進めていく所存です。

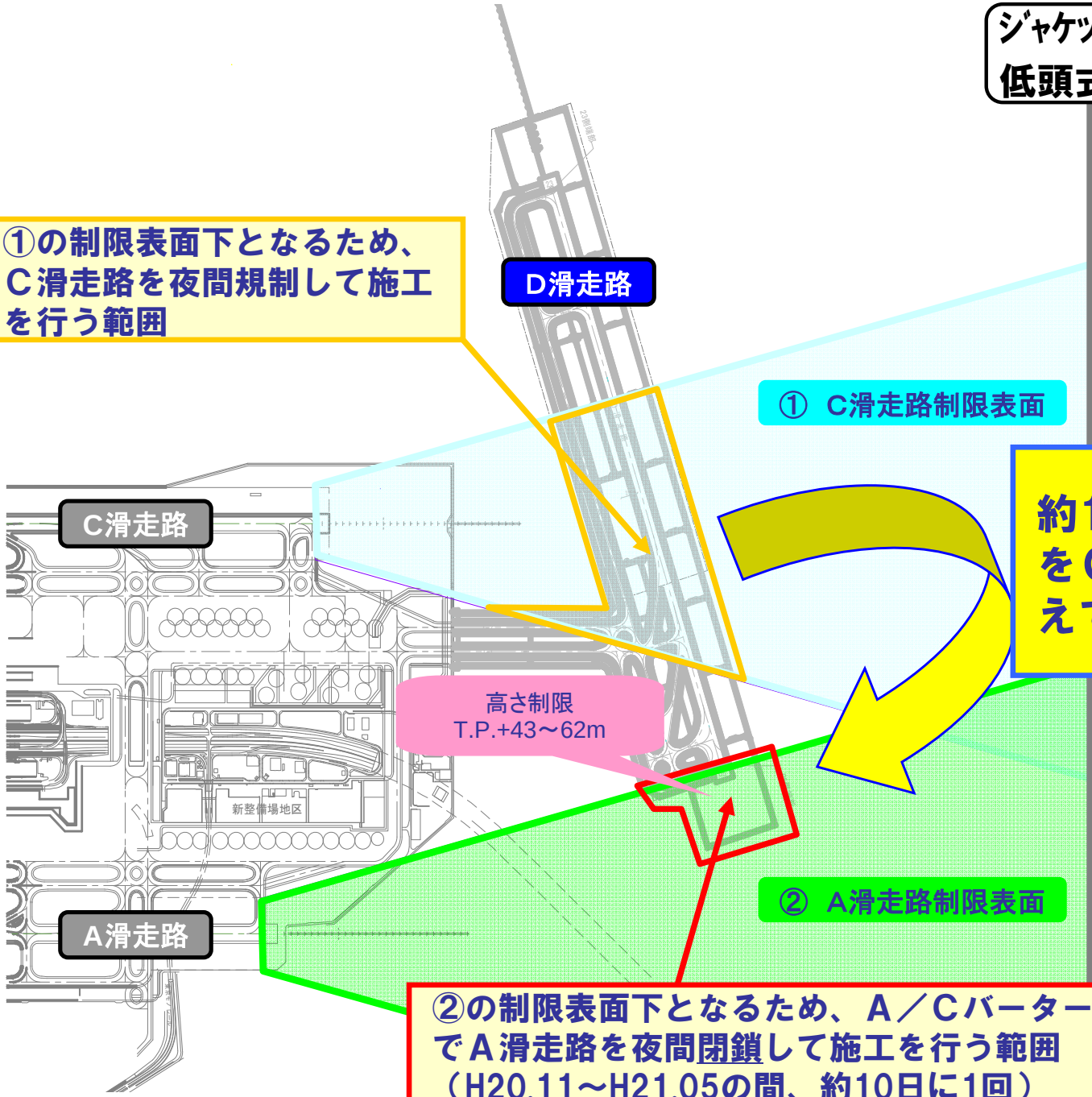
※)航空機の離発着の少なくなる夜間に、滑走路を閉鎖あるいは離陸のみの使用に制限する措置

平成 20 年 11 月 13 日
国土交通省 関東地方整備局 東京空港整備事務所

お問い合わせ先

国土交通省 関東地方整備局 東京空港整備事務所 Ｄ滑走路プロジェクト推進室　赤嶋・門脇・片野
住所　東京都大田区羽田空港３－５－７ メンテナンスセンターアネックス５階
電話　０３－５７５６－６５７３
ＨＰ　http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/haneda/

A／Cバーターの実施方法



①の制限表面下となるため、C滑走路を夜間規制して施工を行う範囲

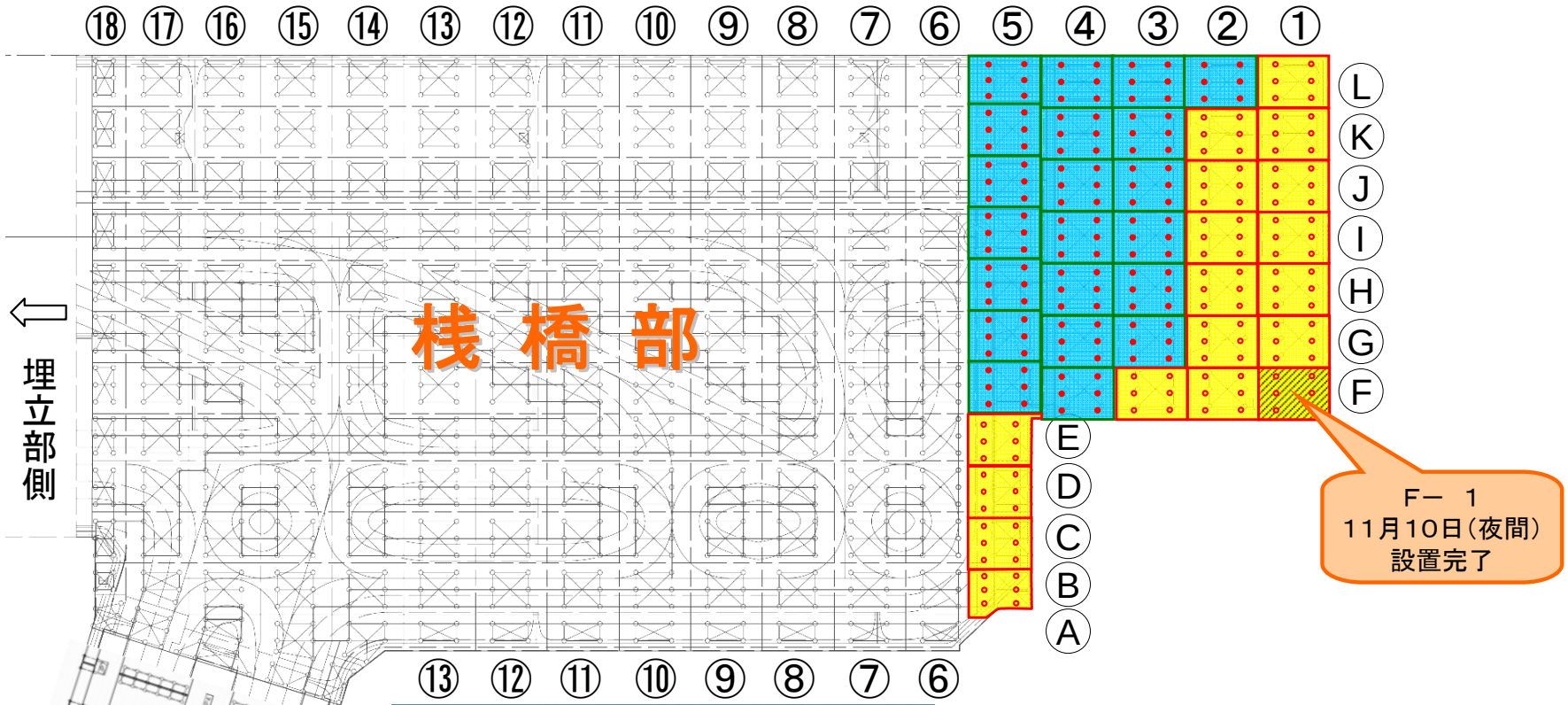
②の制限表面下となるため、A／CバーターでA滑走路を夜間閉鎖して施工を行う範囲（H20.11～H21.05の間、約10日に1回）

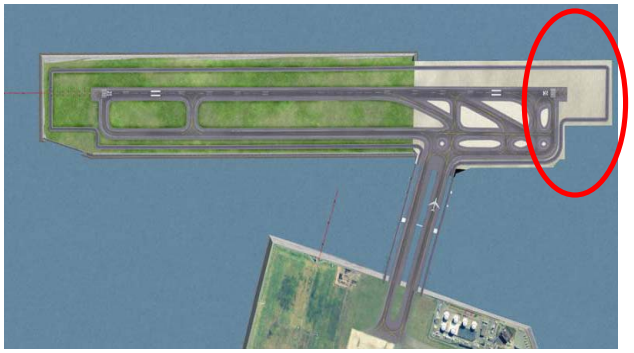
ジャケット設置時の作業船
低頭式起重機船（高さ T.P.+53m）

約10日に1回の割合で「規制」をC滑走路⇒A滑走路に切り替えてジャケットを設置。

ジャケット設置状況

A／Cバーター時のジャケット設置場所





凡 例

A／Cバーター時に設置を行うジャケット

A／Cバーター時に設置を行う可能性のあるジャケット ※）

※）ワンポイント解説

制限表面とは、ビル、鉄塔、植物、作業船などの物件が航空機の飛行を脅かさないよう、これら**物件の高さを規制するために設定された架空の平面**である。前ページに示すとおり、制限表面は滑走路端から放射状に上空へ伸びており、滑走路に近い所ほど平面高度が低く、滑走路から離れるほど高くなっている。さらに、航空機の進入方向に近い中心部ほど、制限表面の平面高度は低く設定されている。

一方、**低頭式起重機船**はジャケット設置作業に際してなるべく制限表面に近接しないよう、**限界まで船舶高さを低く抑えるよう特別に改造された作業船**である。この低頭式起重機船でジャケット設置を行う場合、A／Cバーター回数は最小の18回で済むが、本船がトラブル等で長期にわたり使用不能に陥った場合は、代替船として高さT.P.+131mの大型起重機船を使用する必要がある。この場合、代替船はジャケット設置時に制限表面を完全に突出してしまうため、A滑走路の閉鎖すなわちA／Cバーターの回数は大幅に増加することになる。