



羽田空港

WEATHER TOPICS



定期号

通巻 第 11号

2011年(平成23年)

8月26日

発行

東京航空地方気象台

羽田空港の着陸機に大きく影響を及ぼす北東強風 - 2011年7月20日 台風第6号接近時の北東強風事例 -

1. はじめに

2011年7月20日から21日にかけて、羽田空港では台風第6号の接近により北東風が強まり、20日夜にはゴーアラウンド(着陸復行)する航空機が相つぎ、ホールディング(空中待機)や羽田に向かう便の出発停止の措置が取られるなど、航空交通流に大きな影響が出ました。今回は、当日の気象状況について解説します。

2. 気象概要

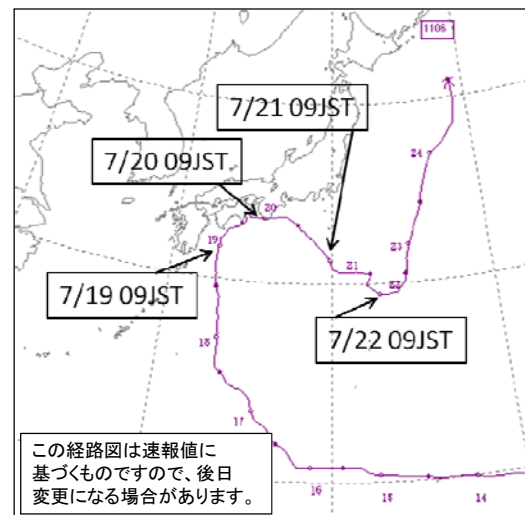
7月20日潮岬付近を通過した大型の台風第6号は、東海道沖を南東進し21日朝にかけて八丈島の南海上に進みました(第1図)。

20日21時の地上天気図(第2図)をみると、台風第6号は東海道沖を東南東に進んでおり、オホーツク海には高気圧があって南に張り出しています。また、関東の東海上には停滞前線があってゆっくり南下しています。

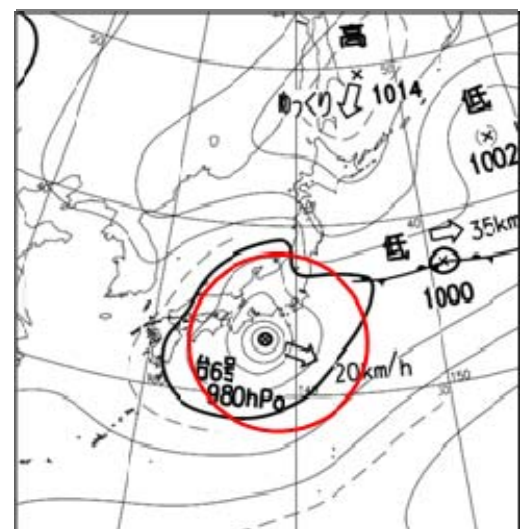
第3図に20日15時から21日にかけての、東日本の風・気圧・気温の状況を示します。15時には、茨城県北部から栃木県南部に地上シアーラインが解析されますが、これは関東の東海上の停滞前線に連なる気団の境界と考えられ、シアーラインの北側では、オホーツク海高気圧から吹き出す冷涼な北東風(気温20℃以下(図中のピンクの領域))、南側では太平洋高気圧から吹き出す南風(気温28℃前後)となっており、南北間の気温差が大きい状況でした。

このシアーラインは、18時には千葉県北部から東京・埼玉県境付近に南下し、18時30分頃羽田空港を通過しました。

羽田空港では、シアーラインの通過によって、それまでの南風から北東風に変化し、気温も大きく低下(2時間で約4℃)しました。



第1図 2011年台風第6号の経路図



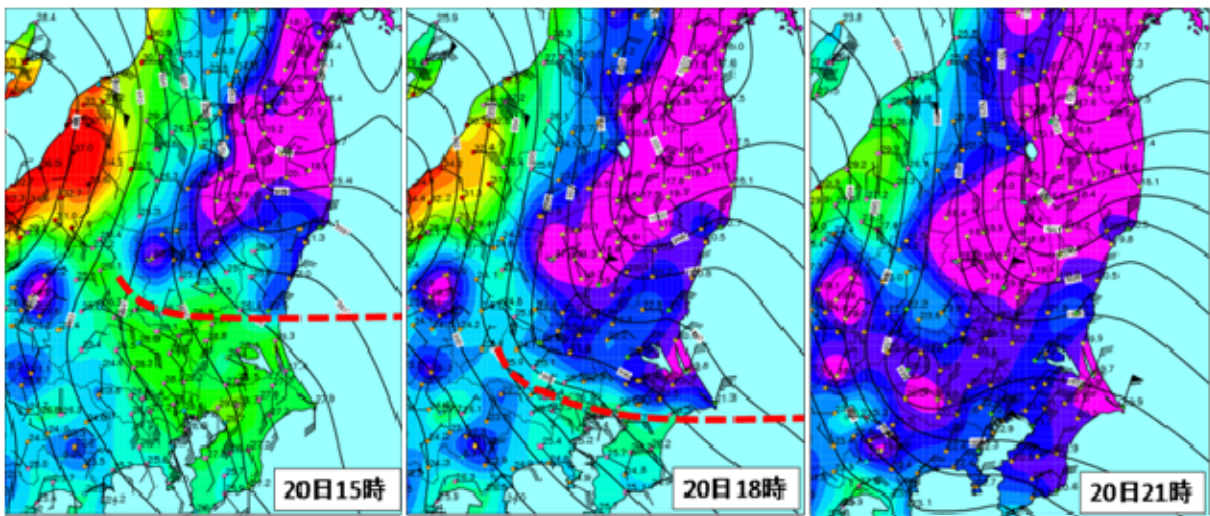
第2図 7月20日21時の地上天気図
※赤丸：風速15m/s以上の強風域

また急速に北東風が強まり、19時30分～23時頃にかけては北東の風25kt前後が持続しました（第4図）。

北東風は、23時過ぎには一旦弱まりましたが、未明からは再び強まり21日夕方にかけて25～30ktの状態が続きました。

20日19時30分頃～23時頃にかけての北東風の強まりの要因は、シアーラインの南下に伴って、オホーツク海高気圧を起源とする冷たく重い北東風が3000～4000ftの厚みを持って関東地方に流れ込んだため、一時的に北東風が強まったものと考えられます。

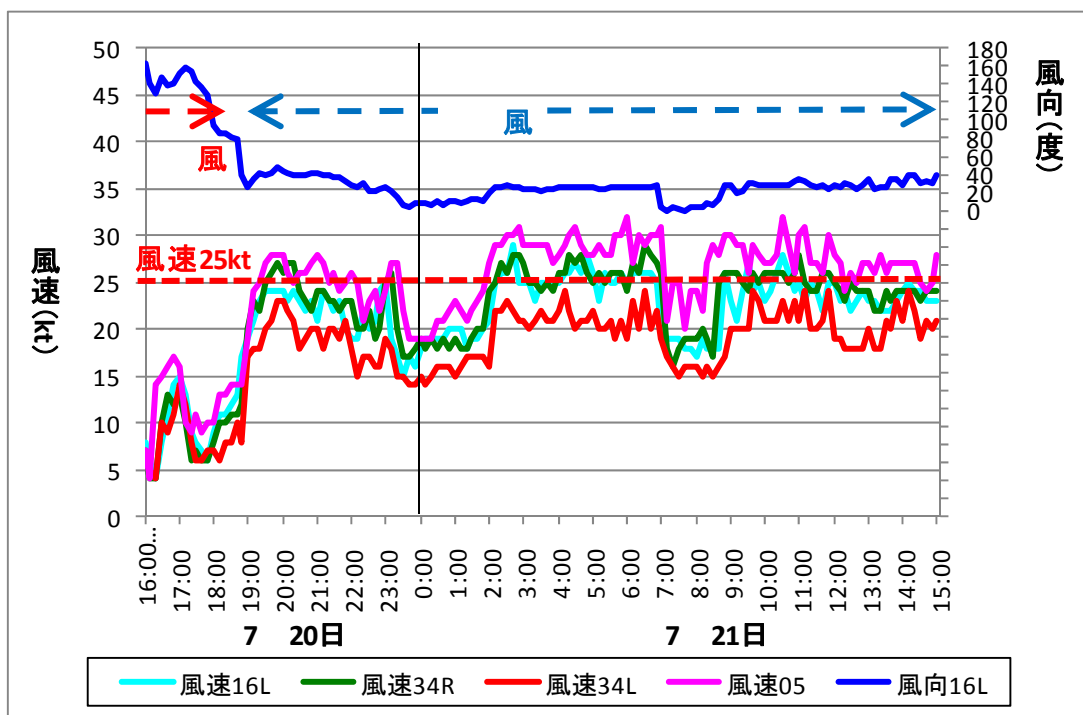
また、21日未明から日中にかけて北東強風が持続した要因は、関東の南海上に進んだ台風の動きが遅く、オホーツク海高気圧との間で南北間の気圧傾度の大きい状態が持続したことがあげられます。



第3図 局地解析図

※赤破線：地上シアーライン（北東風/南東風）の位置

※黒実線：地上等圧線（1hPa 毎）



第4図 羽田空港の風向風速グラフ（7月20日16時00分～21日15時00分）

3. 北東風の強まりによって乱れた航空交通流

20日19時30分頃から北東風が強まった羽田空港は、断続的に雨を観測していました。このため、滑走路はWETコンディションで、A・C滑走路では横風で25kt前後の状態となりました。

また、羽田空港では北東風の場合、RWY34Lでは乱流によってウィンドシアアが発生しやすくなり、着陸する航空機に影響することがあります。

7月20日の事例でも、A滑走路のRWY34Lに着陸中のパイロットにより、20時30分にウィンドシアアが観測されました。

このような気象状況下で、20日19時30分過ぎからは着陸機のゴーアラウンドが相つぎました。また、この時間帯は交通流が多い時間帯でもあったことから、ホールディングも複数発生し、このため一時的に羽田に向かう便の出発停止や、出発の遅延が実施され、国内の航空交通流に影響が出ました。

4. 最後に

羽田空港では、北東強風の場合、A・C滑走路では横風となることから、着陸する航空機に大きな影響を与えることとなります。

8月19日にも停滞前線の南下に伴って、雷雨と北東強風が発生し航空機の離着陸に影響が出ました。

このような気象予測について、气象台ではTAF、時系列予報、飛行場気象情報、FCSTコメント等で適宜お知らせしますのでご利用下さい。

(東京航空地方气象台予報課)

発行 東京航空地方气象台 〒144-0041 東京都大田区 羽田空港3-3-1
--

