

日頃より、羽田空港の機能強化に伴う、新飛行経路の運用にご協力いただきありがとうございます。
このチラシでは、発着回数の現状や、2023年度の運用実績を基にした騒音の状況などをはじめ、
新飛行経路に関する様々な情報をお知らせします。
今後も引き続き、ホームページやニュースレターなども活用し、
丁寧でわかりやすい情報提供を行ってまいります。



国土交通省

お知らせ

第6回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」を開催し、同時運用に係る安全性検証の結果等を報告しました。

「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」において、新飛行経路の固定化を回避するための技術的方策を検討しています。

第4回検討会で選定された飛行方式(下記①・②)について、航空機が2本の滑走路に同時に着陸(同時運用)することができるかどうか、安全面から検証を行いました。



第6回固定化回避検討会 結果概要 (2024年12月24日)

安全性の検証結果

■2つに絞り込んだ①・②の飛行方式について、同時運用に係る安全性検証を実施しました。

- ①については**技術的に採用可能**
- ②については**採用に適さない**

■①の飛行方式を導入するにあたっての課題

- ①の飛行方式に未対応の機材があり直ちに導入することは困難
- 2024年1月に羽田空港で発生した衝突事故を踏まえ、運用の大きな変更や更なる複雑化は慎重に行うべき
- 仮に①の飛行方式を導入したとしても、新たな経路は市街地上空を通過することから、ルート案の検討については慎重な対応が必要であること

今後の取り組み(2025年～)

■以下の1～3について調査・検討の実施など固定化回避に向けた努力を継続します。

1. ①の飛行方式について対応可能な機材の導入状況のフォローアップ
2. 2024年1月に羽田空港で発生した衝突事故への対策実施状況の共有
3. 更なる騒音負担軽減や海上ルートの実現に資する方策について国際動向等を踏まえた調査・研究の実施



お住まいの地域における騒音測定局の測定結果、航空機の航跡等の最新の情報に関しましては**国交省HP「羽田空港のこれから」**で公表しております。

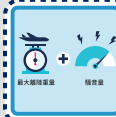
ぜひ、ご覧ください。

新飛行経路の運用に当たっては、 様々な騒音対策に取り組んでおります。

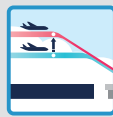
騒音対策



新飛行経路の
運用時間を限定



着陸料の料金体系に
騒音の要素を追加



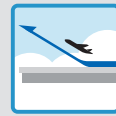
着陸時の
高度引き上げ



着陸前の
飛行高度を上げるため
着陸地点を移設



着陸時の
降下角の引き上げ



西向きに離陸する
航空機の制限



条件を満たす
施設(病院、小規模
保育施設など)への
防音工事の助成



騒音測定局の
設置と結果の公開

低騒音機の導入が進んでいます。

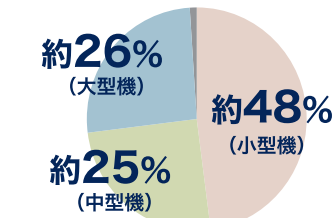
2019年1月と比較して低騒音機の割合が20ポイント以上増加しております。羽田空港の国際線の着陸料体系について、2020年1月から高騒音機材の単価を更に引き上げ、低騒音機材の単価を更に引き下げることで、一層の低騒音機材の利用促進を進めております。

より静かな最新の航空機の例



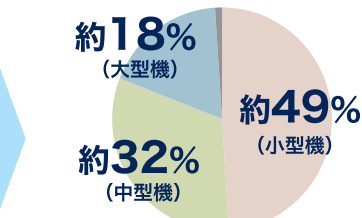
〈中型機の例〉B787

■〈参考〉2019年1月1日～1月31日



うち、低騒音機※ 約11%

■2023年4月1日～2024年3月31日



うち、低騒音機※ 約32%

■:大型機(B777-200など) ■:中型機(B767-300など) ■:小型機(B737-800など) ■:その他
※低騒音機の例: A350(大型)、B787(中型)、A321neo(小型)など。

騒音測定を常時実施しています。

騒音測定の結果は、「羽田空港飛行コースホームページ^{※1}」や「羽田空港のこれから^{※2}」にてご確認ください。

●北区内における2023年度年間値の騒音測定結果

測定局	機体サイズ	2023年4月～2024年3月の 実測値の平均 <dB>	推計 平均値 <dB>
北区立 袋小学校 〈C着陸(好天時)〉	大型機	64.4	68～66
	中型機	62.2	64～60
	小型機	62.8	65～58

□:実測値の平均が推計平均値と同等 ■:実測値の平均が推計平均値以下

※推計平均値とは、事前のシミュレーションにより推計した騒音の平均であり住民説明会などでお示ししていた値。

●新飛行経路と1時間当たりの運航予定便数



※1
羽田空港
飛行コース
ホームページ



※2
羽田空港の
これから

Column 1 地上からの飛行機の見え方について

Q. 飛行機がいつもより近くに見えることがあるのはどうしてですか？

A. 飛行機の種類により、地上からの見え方が異なる場合があります。

「いつもより低い高度を飛んでいた」等のお問い合わせをいただくことがあります。同じ航路、高度を飛行していても機体の大きさの違いによって、いつもより近く感じる場合があります。航空機の機種、飛行高度、航跡などについては、「羽田空港飛行コースホームページ」にて、アクセス日の前日から1ヵ月前までの記録をご確認いただけます。

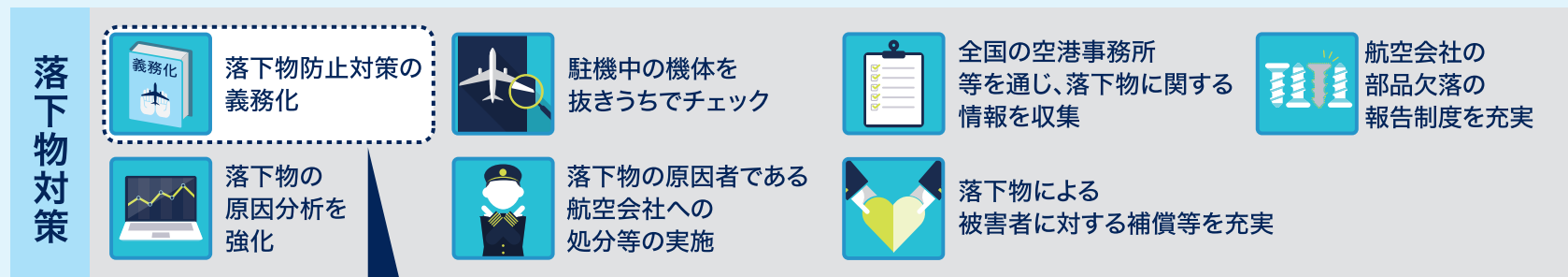


●機材の全長、全幅は航空機メーカーの公表資料による。高度は羽田空港飛行コースホームページによる。

新飛行経路において確認された 落下物は0件です。

2020年3月末から運用を開始した新飛行経路において確認された**落下物※1は0件※2**です。2018年3月にとりまとめた「落下物対策総合パッケージ」に基づき、関係者(国・メーカー・航空会社等)が一丸となって対策を実施しています。

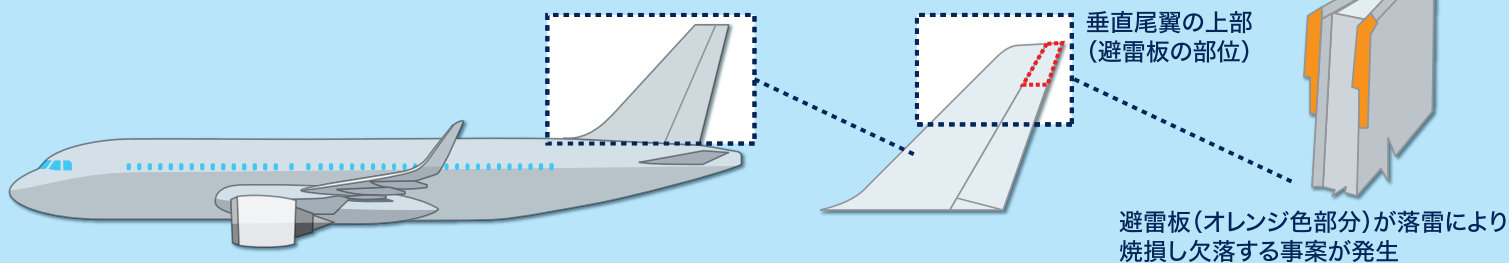
※1 落下物とは、地上(空港内で発見されたものを除く)で、部品または氷塊が発見されたもの。 ※2 2024年12月末時点。



落下物防止対策基準拡充の例

〈追加対策〉エアバスA318、A319、A320、A321型機の垂直尾翼の部品

方向舵の最上部に取付く避雷板の欠落または紛失が確認された(海外事例)



機体が被雷した際、方向舵最上部に取付く避雷板の導電性が十分でなかったことから焼損し、部品欠落に至ったと推定

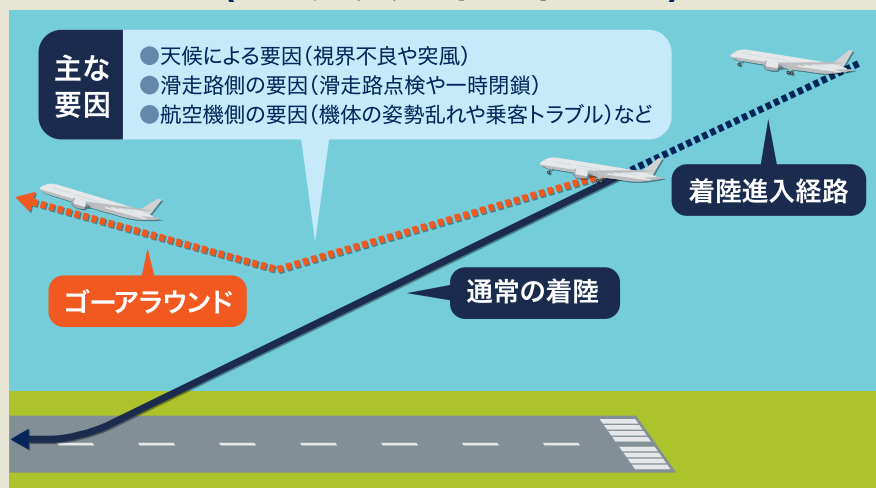
航空会社に対し、**部品欠落を防止するため**
改良型の避雷板等導入の改修を義務付け



Column 2

ゴアラウンド(着陸のやり直し)について

〈ゴアラウンドのイメージ〉



Q. 飛行機がいつもと違う場所を飛んでいるのはどうしてですか？

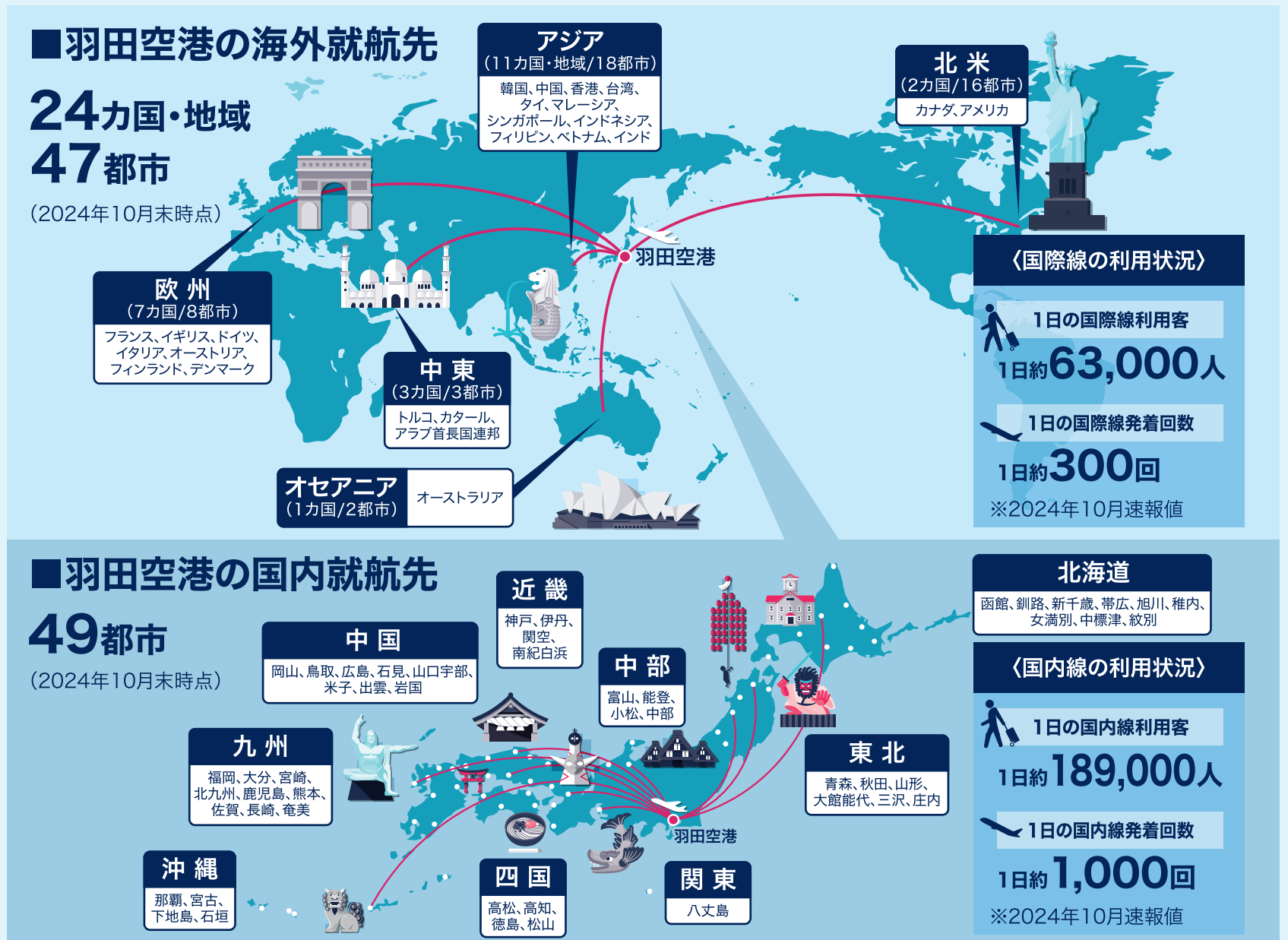
A. ゴアラウンドにより、通常の飛行経路以外を飛ぶことがあります。

ゴアラウンドとは、空港への着陸進入中に、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、再度上昇して着陸をやり直すことです。再度安全に着陸を行うために航空機が着陸進入経路に戻る際には、通常の飛行経路とは異なる経路を飛行することとなります。

羽田空港は、日本と世界をつなぎ、東京と地方をつないでいます。

羽田空港は機能強化により、海外就航先が32都市※から47都市に拡大しました。これにより、海外から観光やビジネスなどで訪日する人々が増えました。さらに、国内49都市とつながる羽田空港は、世界と地方とを結ぶ役割も担っています。その波及効果により、首都圏だけでなく日本全国を活性化することが期待されています。

※2019年10月末時点の就航都市数



ホームページでリアルタイムの運用状況を確認できます。

北区上空を飛行する新飛行経路は、**南風運用時※の「15時から19時のうち3時間程度」に限って運用**されます。

※羽田空港の滑走路の運用は、「北風運用」「南風運用」があり、空港周辺だけでなく、首都圏全体の気象状況を元に、航空機が安全に離着陸できるように決定されています。



トップページにリアルタイムの運用状況が表示されています

「羽田空港飛行コースホームページ」 <https://www.ntrack.mlit.go.jp/NtrackTop/show>

航空機の航跡・飛行高度・機種と各騒音測定局における測定値についても、アクセス日の前日から1ヶ月前までの記録をご確認いただけます。



引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組むとともに、地域の皆さまへ丁寧でわかりやすい情報提供を行ってまいります。



このチラシの内容や、航空機騒音・落下物等に関するお問い合わせは

Tel: 0570-001-596

ナビダイヤルに接続できない方は **050-3655-5960**
受付時間7:00～20:00[土・日・祝含む]

最新の運用報告は、ホームページからご確認ください。

羽田空港のこれから **検索**

<https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/>



そのほか『羽田空港のこれから』ご意見カードを区役所等にご用意し、皆さまからのご意見を承っております。