

国土交通省航空局
航空ネットワーク部首都圏空港課 御中

羽田空港機能強化に係る
情報提供・意見把握検討等業務

報告書

令和5年3月

株式会社 博報堂

羽田空港機能強化に係る情報提供・意見把握検討等業務 報告書

●目次

1. 情報提供・意見把握の実施 P 3
2. 情報提供の実施結果 P 4
3. 意見把握の実施結果 P 3 6
4. 令和4年度活動全体の振り返りと次年度への課題 P 3 7

1. 情報提供・意見把握の実施

羽田空港の機能強化については、滑走路運用及び飛行経路の見直し等の具体化に向け、関係自治体や航空会社等の関係者と協議を行うため、「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」が開催されるとともに、関係自治体等と協議が進められてきた。

本業務は、上記協議会及び「羽田空港機能強化に関するコミュニケーションのあり方アドバイザリー会議」を踏まえ、羽田空港における新飛行経路の運用開始後である令和4年度においても引き続き、羽田空港機能強化の目的・意義、新飛行経路の運用状況、騒音対策、落下物・安全対策等について、主に飛行経路下の住民を対象に情報提供を行うものであるという業務の目的に則り、2.3.を実施した。

2. 情報提供の実施結果

① ホームページの更新

羽田空港の機能強化の必要性及びその実現方策、騒音対策、落下物対策等を掲載しており、メールフォームにて幅広く意見を伺うホームページ「羽田空港のこれから」(PC版・スマホ版)について、引き続き、掲載情報の更新を行った。

本年度は、新飛行経路の運用状況に係る定期運用報告の公表を行うとともに、「国土交通省の取組」ページの更新や、AIチャットボットの更新を実施した。このほか、「羽田空港のこれから」内のメールフォームから投稿された意見についてのとりまとめ・報告も実施した。

◇ 主な更新事項 (令和4年4月～令和5年3月)

トップページ

- ・ AIチャットボットの設問・回答内容の更新

国土交通省の取組 (騒音対策)

- ・ 掲載資料・図表等の更新 (例: 着陸方式の図)

国土交通省の取組 (落下物・安全対策)

- ・ 掲載資料・図表等の更新 (例: 部品欠落の重量別・部品別割合)

国土交通省の取組 (羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会)

- ・ 掲載資料・図表等の更新 (例: 令和4年度の検討内容・取組状況)

運用状況

- ・ 掲載資料・図表等の更新 (例: 定期運用報告)
- ・ 新飛行経路の運用状況等に係る資料 (チラシ) の掲載

情報ライブラリ

- ・ 新飛行経路の運用状況等に係る資料 (チラシ)、ニューズレターの掲載

◇トップページ（令和5年3月時点）



◇お知らせ記事一覧（令和5年3月時点）※令和4年度更新箇所のみ抜粋

お知らせ

| | | |
|------------|--|---|
| 2023.09.24 | 羽田空港地下における輸送計画編成（2月分）の進捗を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.09.24 | 川崎南（川崎市立昭和小学校）に航空橋を新設し、令和5年4月1日より輸送計画を開始いたします。 | ▶ |
| 2023.09.20 | 羽田空港のこれから「ニュースストーリー」第17号（2023年春）発行について | ▶ |
| 2023.09.21 | 羽田空港第3ターミナルに羽田空港のこれから情報コーナー「もっと知りたい羽田空港」を開設します。 | ▶ |
| 2023.09.27 | 羽田空港の羽田行道路の定期運賃発表（第12回）を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.09.28 | 【お詫びと訂正】羽田空港の羽田行道路の定期運賃発表（第10回・夏ダイヤのとりまとめ）において、資料の一部誤りがございました。お詫びして訂正いたします。 | ▶ |
| 2023.09.28 | 羽田空港地下における輸送計画編成（1月分）の進捗を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.09.28 | 羽田空港地下における輸送計画編成（2月分）の進捗を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.09.27 | 羽田空港の羽田行道路の定期運賃発表（第10回・夏ダイヤのとりまとめ）を公表いたします。また、航空橋建設の定期運賃発表（毎月24日～28日追加乗車分）についても、あわせて公表いたします。 | ▶ |
| 2023.09.28 | 羽田空港地下における輸送計画編成（11月分）の進捗を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.09.28 | 羽田空港のこれから「ニュースストーリー」第16号（2023年春）発行について | ▶ |
| 2023.11.30 | 羽田空港地下における輸送計画編成の進捗状況の更新のため、定期的な輸送計画を策定いたします（令和4年度の実施内容・地域の公表） | ▶ |
| 2023.11.30 | 【お詫びと訂正】羽田空港の羽田行道路の定期運賃発表（第4回、第10回）において、資料の一部誤りがございました。お詫びして訂正いたします。 | ▶ |
| 2023.11.30 | 羽田空港地下における輸送計画編成（10月分）の進捗を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.11.30 | 羽田空港の羽田行道路の定期運賃発表（第9回）を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.09.24 | 北東道路における輸送計画の検証方針（大型機の発着と航空橋からの確保策）の運用を、11月1日より正式に開始します。 | ▶ |
| 2023.09.24 | 羽田空港地下における輸送計画編成（9月分）の進捗を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.09.28 | 羽田空港地下における輸送計画編成（8月分）の進捗を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.09.27 | 羽田空港の羽田行道路の定期運賃発表（第14回）を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.09.04 | 国土交通省の国土利用計画に関する報告書「国土利用計画に関する資料をとりまとめました」 | ▶ |
| 2023.09.24 | 羽田空港地下における輸送計画編成（7月分）の進捗を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.09.28 | 羽田空港地下における輸送計画編成の進捗状況の更新のため、定期的な輸送計画を策定いたします（令和4年度の実施内容・地域の公表） | ▶ |
| 2023.09.04 | 第4回 羽田空港の航空橋建設に関する特別対策検討会を開催しました（02/28 議事録を掲載しました） | ▶ |
| 2023.07.29 | 羽田空港地下における輸送計画編成（6月分）の進捗を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.07.29 | 羽田空港の羽田行道路の定期運賃発表（第11回・2023年度のとりまとめ）を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.07.27 | 羽田空港のこれから「ニュースストーリー」第15号（2022年夏）発行について | ▶ |
| 2023.06.30 | 羽田空港地下における輸送計画編成（5月分）の進捗を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.06.01 | 羽田空港の羽田行道路の定期運賃発表（第11回）を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.05.31 | 羽田空港地下における輸送計画編成（4月分）の進捗を公表いたします。 | ▶ |
| 2023.04.28 | 羽田空港地下における輸送計画編成（3月分）の進捗を公表いたします。 | ▶ |

②メディアでの発信

以下のメディアで、羽田空港機能強化に係る情報発信を実施した。

◇ポスティング広告（15区市等に対して配布）

【大田区】

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。

大田区の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が「新飛行経路の運用」の「15時～19時のうち3時間程度」に限定して運用されます（飛来運用は年間約4割程度運用されています）。

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

このページでは、新飛行経路の運用状況を確認することができます。また、新飛行経路の運用に関する様々な情報をお知らせします。

航空機の航行ルート 航空機の騒音図

大田区の皆さまへ

羽田空港のこれから **2022年 秋号**

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。羽田空港の新飛行経路は、首都圏の通勤競争激化に伴い、航空機騒音軽減のため、2022年3月29日より運用を開始いたしました。このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお知らせします。

国土交通省

お知らせ **第5回「羽田新経路の固定化回遊に係る技術的方策検討会」が開催され、出発経路の方策検証結果等が報告されました。**

「羽田新経路の固定化回遊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促進するための技術的方策を検討しています。

第5回固定化回遊検討会（2022年8月3日）

出発経路下地域における騒音影響軽減の観点から、最適な出発方式を検討するため、シミュレータによる検証を行いました。その結果、騒音、音速正路確保経路に導入されている急上昇方式（騒音削減で高度を引上げ）に、最も高い騒音軽減効果がありました。

1 機体で高度を引上げ
2 機中に高度を引上げ

【新たな騒音軽減対策】
大型機のB滑走路末端からの離陸滑走開始について

羽田空港のB滑走路から離陸する大型機の離陸滑走開始地点を、原則、B滑走路末端とします。これにより、騒音の透過高度の引き上げや早期の脱出が可能となり、騒音軽減を図ります。

（イメージ）
約100m

お住まいの地域における騒音測定結果、航空機の騒音等の最新の情報は、国土交通省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。

Column 航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっているのですか？

A. 空域周辺の気象だけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に離着陸できるように決定されています。

航空機は、基本的に安全に離着陸するため風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その吹く方向は、気象予報士の気象予報や衛星画像、気象レーダー観測の2種類のいずれかを基に決定されています。

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。

このチラシの内容が、航空機騒音・落下物対策に関するお問い合わせ先

Tel: 0570-001-596
 最新の運航情報、ホームページからご覧いただけます。
<https://www.mlit.go.jp/kyu/haneda/>

新飛行経路の運用に当たっては、様々な騒音・落下物対策に取り組んでおります。

騒音対策

羽田空港で定常実施している騒音測定の結果は、「羽田空港飛行コースホームページ」や「羽田空港のこれから」にてご確認ください。

- 新飛行経路の運用状況確認
- 騒音の削減効果に期待する運用
- 騒音の削減効果に期待する運用
- 騒音の削減効果に期待する運用
- 騒音の削減効果に期待する運用
- 騒音の削減効果に期待する運用
- 騒音の削減効果に期待する運用
- 騒音の削減効果に期待する運用

落下物対策

新飛行経路において確認された落下物は0件です。部品欠陥については、航空会社等と協力して原因分析・再発防止に取り組んでいます。

- 落下物の発生防止
- 落下物の発生防止
- 落下物の発生防止
- 落下物の発生防止
- 落下物の発生防止
- 落下物の発生防止
- 落下物の発生防止
- 落下物の発生防止

新飛行経路の運用に関して、様々な情報提供を行っております。

「羽田空港のこれから」では、以下の情報を2か月ごと（1項目は概ね半年ごと）に公表しています。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

羽田空港のこれから
<https://www.mlit.go.jp/kyu/haneda/>

各騒音測定局の騒音測定結果

騒音測定結果の運用については、毎月公表しています。

| 測定局 | 機体サイズ | 2021年4月～2022年3月の平均値 (dB) | 騒音規制値 (dB) |
|---------------|-------|--------------------------|------------|
| 羽田小学校 (旧船場) | 大型機 | 71.1 | 76 |
| | 中型機 | 70.6 | — |
| | 小型機 | 72.5 | 72 |
| 大森第五小学校 (A着陸) | 大型機 | 64.1 | 69 |
| | 中型機 | 62.3 | — |
| | 小型機 | 61.6 | 65 |

全体の騒音分析

就航機材割合

2021年4月～2022年3月の騒音削減率

- 約48% (騒音削減)
- 約26% (騒音削減)
- 約25% (騒音削減)
- 約63% (騒音削減)
- 約9% (騒音削減)
- 約28% (騒音削減)

騒音対策

部品欠陥件数及び欠陥部品内容

落下物防止対策基準の拡充 (拡充する場合)

騒音中の機体チェック件数・ランパインベクション (外置航空機への立入検査)実施状況

新飛行経路の運用実績・運航便数

北風・南風の運用割合

南降団

ゴアラウンド(着陸のやり直し)発生状況

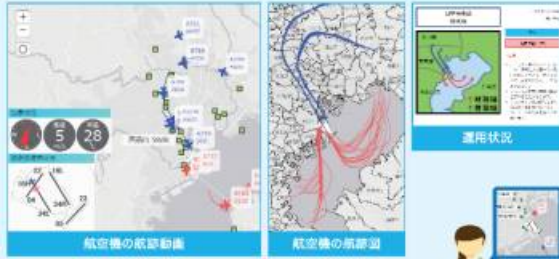
新飛行経路に関する問い合わせ状況

「羽田空港のこれから」電話番号: Tel: 0570-001-596
 〒100-8501 東京都千代田区千代田1-1-1
 受付時間: 09～20:00(土・日・祭日)

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。

川崎市の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が南風運用の場合の「15時～19時のうち3時間程度」に限定して運用されます（南風運用は年間約4割程度運用されています）。

「羽田空港飛行コースホームページ」
<https://www.track.mlit.go.jp/NTrack/Top/Show>
 航空機は、飛行高度・速度と見る前に、どのくらい安全な空域に飛行しているのか、その飛行経路を確認する必要があります。



Column 航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっていますか？

A.
 空港周辺の風向きだけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に着陸できるように決定されています。
 航空機は、基本的に安全に着陸するため風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その時々気象状況をはじめ様々な要因を考慮し、南風運用と北風運用の2種類のいずれかを選択して運用しています。



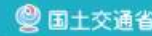
引き抜き、騒音対策・落下物対策に取り組みとともに、地域の皆さまへ丁寧でわかりやすい情報提供を行ってまいります。

このチラシの内容や、航空機騒音・落下物対策に関するお問い合わせは
Tel:0570-001-596
 〒201-8501 東京都文京区千石1-1-1 国土交通省 国土航空院 航空騒音対策センター
 受付時間 7:00～20:00(土・日・祝日除く)
 最新の運用情報は、ホームページからご確認ください。
羽田空港のこれから 秋号
<https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/>

川崎市の皆さまへ

羽田空港のこれから **2022年秋号**

日頃より、羽田空港の機体強化に伴う、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。羽田空港の新飛行経路は、首都圏の国際競争力強化等の観点から飛着容量拡大のため、2020年3月29日より運用を開始いたしました。このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。



お知らせ 第5回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催され、出発経路方策の検証結果等が報告されました。

「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5回固定化回避検討会 (2022年8月3日)

出発経路下地域における騒音影響軽減の観点から、最適な出発方式を検討するため、シミュレータによる検証を行いました。その結果、現在、B滑走路離陸経路に導入されている急上昇方式(1)短時間で高度を引き上げ)に、最も高い騒音軽減効果がありました。

【新たな騒音軽減対策】大型機のB滑走路末端からの離陸滑走開始について

羽田空港のB滑走路から離陸する大型機への離陸滑走開始地点を、原則、**B滑走路末端**とします。これにより、離陸の通過高度の引き上げや早期の旋回が可能となり、騒音軽減を図ります。



お住まいの地域における騒音測定局の測定結果、航空機の騒音等の最新の情報に関しては**国土交通省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・落下物対策に取り組んでおります。

騒音対策

測定局にて常時実施している騒音測定の結果は、「羽田空港飛行コースホームページ」や「羽田空港のこれから」にてご確認ください。

- 新飛行経路の運用時間を限定
- 騒音抑制の機体システムに騒音の発生を抑制
- 騒音抑制の機体システムに騒音の発生を抑制
- 騒音抑制の機体システムに騒音の発生を抑制
- 騒音抑制の機体システムに騒音の発生を抑制
- 騒音抑制の機体システムに騒音の発生を抑制
- 騒音抑制の機体システムに騒音の発生を抑制
- 騒音抑制の機体システムに騒音の発生を抑制

落下物対策

新飛行経路において確認された落下物は0件です。部品欠落については、航空会社等と協力して原因分析・再発防止に取り組んでいます。

- 落下物防止対策の強化
- 落下物の原因分析を強化
- 落下物の原因分析を強化
- 落下物の原因分析を強化
- 落下物の原因分析を強化
- 落下物の原因分析を強化
- 落下物の原因分析を強化
- 落下物の原因分析を強化

新飛行経路の運用に関して、様々な情報提供を行っております。

「羽田空港のこれから」では、以下の情報を2か月ごと(※項目は概ね半年ごと)に公表しています。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

羽田空港のこれから
<https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/>

各騒音測定局の騒音測定結果

騒音測定結果の速報については、毎月公表しています。

●川崎市におおきく2021年度半段の騒音測定結果

| 測定局 | 機体サイズ | 2021年4月～2022年3月 実測値の平均 (dB) | 増分平均値 (dB) |
|---------------------|-------|-----------------------------|------------|
| 国立医薬品食品衛生研究所 (B滑走路) | 大型機 | 82.1 | 91 |
| | 中型機 | 81.2 | — |
| | 小型機 | 82.9 | 86 |

●新飛行経路と1時間当たりの騒音予測値

騒音予測値は、15時～19時(うち3時間南風運用)

※騒音予測値は、国土交通省HP「羽田空港のこれから」に掲載されています。

世界に類を見ない我が国独自の基準を策定し、**本邦航空会社・日本に乗り入れる外国航空会社**に対し、部品や氷塊の落下を防止するための対策を義務付けています。

【部品欠落防止対策の例】ボーイング787型機の排水口の改良

機体の胴体下部の排水口の交換を改良
 排水口の改良
 排水口の改良

【氷塊落下防止対策の例】ドレイン・バルブの清掃

航空機内に溜まった液体などを排出するための排水穴(ドレイン)と併りついているドレイン・バルブが胴体の下に取付けられている。
 氷が詰まることで正常に作動しない飛行中に排水が滞ることがあるため、定期的なドレイン・バルブの清掃を義務付けている。

結露機からの落下物と思われるものを発見された場合は、右記の窓口にお問い合わせください。

「羽田空港のこれから」電話窓口 **Tel:0570-001-596**
 〒201-8501 東京都文京区千石1-1-1 国土交通省 国土航空院 航空騒音対策センター
 受付時間 7:00～20:00(土・日・祝日除く)

全体の騒音分析

就航機材割合

大手国内航空会社による、騒音の比較的大きな大型機(B777)の運航などにより、騒音影響が比較的小さい中型機・小型機の就航機材割合が増えています。

■2019年1月
 約48% (小型機)
 約25% (中型機)
 約26% (大型機)

■2021年4月～2022年3月
 約63% (小型機)
 約28% (中型機)
 約9% (大型機)

落下物安全対策

部品欠落件数及び欠落部品内容
 落下物防止対策基準の拡充(拡充する場合)
 駐機中の機体チェック件数・ランプインスペクション(外国航空機への立入検査)実施状況

新飛行経路の運用実績・運航便数

北風・南風の運用割合
 騒音抑制
 ゴーアラウンド(着陸のやり直し)発生状況
 新飛行経路に関する問い合わせ状況

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。

江東区の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が北風運用の場合の「7時～11時30分」と「15時～19時」のうち3時間程度によって運用されます（北風運用は年間約6時間程度運用されています*）。
*2021年度実績

『羽田空港飛行コースホームページ』
<https://www.track.mlit.go.jp/TrackTop/show>
詳細は、飛行計画と機体番号を照合して、このホームページから、リアルタイムの運用状況を把握することができます。



Column 航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっていますか？

A. 空港周辺の風向きだけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に着陸できるように決定されています。

航空機は、基本的に安全に着陸するために風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その時々気象状況をはじめ様々な要因を考慮し、南風運用と北風運用の2種類のいずれかを選択して運用しています。

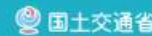
南風運用で北風運用を行っている例 (06:00～10:00)

北風運用で南風運用を行っている例 (06:00～10:00)

引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組みとともに、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・落下物対策に関するお問い合わせは、**Tel: 0570-001-596**（平日9時～17時）
お問い合わせ先は、ホームページからご確認ください。
『羽田空港のこれから』秋号
<https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/>
受付時間：9時～20時（土日・祝祭日）
※ほか『羽田空港のこれから』に登場した各施設等にご連絡し、皆さまからのご意見を承っております。

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。羽田空港の新飛行経路は、首都圏の交通競争力強化等の観点から急務で推進するため、2020年3月29日より運用を開始いたしました。このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。



お知らせ 第5回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催され、出発経路方策の検証結果等が報告されました。

『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5回固定化回避検討会 (2022年8月3日)

出発経路下地域における騒音影響軽減の観点から、最適な出発方式を検討するため、シミュレータによる検証を行いました。その結果、南川河口以北においては、現在、北風時南川ルートで導入されている2方式（**方式1**）が、いずれも最適な出発方式であることが確認されました。

1 総揚程で高度を引き上げ

2 揚程に高度を引き上げ

シミュレータによる検証（イメージ）

新飛行経路の固定化回避に向け選定された2つの飛行方式の羽田空港到着経路への導入のため、飛行方式の具体的な安全性の評価や基準の策定などの取組を進めています。

導入に向けて必要な取組

- 安全性の評価
- 基準の策定
- 騒音軽減効果の検証
- 飛行方式に対応する機材の確保

これまでに実施した取組

検討の結果、羽田空港において、1機の航空機が飛行することによって、様々な条件下で可能であることを確認しました。

シミュレータによる検証（イメージ）

お住まいの地域における騒音測定結果の測定結果、航空機の飛路等の最新の情報に関しては国土省HP『羽田空港のこれから』で公表しております。

新飛行経路の運用に当たっては、様々な騒音・落下物対策に取り組んでいます。

騒音対策 測定局にて常時実施している騒音測定の結果は、『羽田空港飛行コースホームページ』や『羽田空港のこれから』にてご確認ください。

- 新飛行経路の運用時間を限定
- 騒音の削減効果に合わせた騒音向上
- 騒音の削減効果に合わせた騒音向上
- 騒音の削減効果に合わせた騒音向上

落下物対策 新飛行経路において確認された落下物は0件です。部品欠落については、航空会社等と協力して原因分析・再発防止に取り組んでいます。

- 落下物防止対策の強化
- 落下物の詳細分析を強化
- 落下物の詳細分析を強化
- 落下物の詳細分析を強化

世界に類を見ない我が国独自の基準を策定し、本邦航空会社・日本に乗り入れる外国航空会社に対し、部品や氷塊の落下を防止するための対策を義務付けています。

部品欠落防止対策の例 ボーイング787型機の排水口の改良

排水口の構造改良

排水口の構造改良

排水口の構造改良

氷塊落下防止対策の例 ドレイン・バルブの清掃

排水口の清掃

排水口の清掃

排水口の清掃

結露からの落下物と思われるものを発見された場合は、右記の窓口にお問い合わせください。

『羽田空港のこれから』相談窓口 **Tel: 0570-001-596**
受付時間：9時～20時（土日・祝祭日）

新飛行経路の運用に関して、様々な情報提供を行っております。

『羽田空港のこれから』では、以下の情報を2か月ごと（※項目は概ね半年ごと）に公表しています。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

羽田空港のこれから
<https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/>

各騒音測定局の騒音測定結果 騒音測定結果の速報版については、毎月公表しています。

※江東区における2021年度半期の騒音測定結果

| 測定局 | 機体サイズ | 2021年4～2022年3月 騒音値の平均値 (dB) | 騒音値の範囲 (dB) |
|--------------|-------|-----------------------------|-------------|
| 東京都交通局 | 大型機 | 69.6 | 74～68 |
| 大島総合庁舎 (C雑音) | 中型機 | 66.3 | 73～61 |
| | 小型機 | 65.8 | 71～65 |
| 江東区東大島 | 大型機 | 66.3 | 72～67 |
| | 中型機 | 63.1 | 71～60 |
| 文化センター (C雑音) | 中型機 | 63.4 | 69～64 |
| | 小型機 | 63.4 | 69～64 |

※新飛行経路と1時間当たりの運航予定便数

北風時 (2022年7月～11月) / 南風時 (2022年12月～2023年3月)

北風時 約22便 / 南風時 約22便



騒音対策

- 部品欠落件数及び欠落部品内容
- 落下物防止対策基準の拡充 (拡充する場合)
- 駐機中の機体チェック件数・ランブレスペクション (外国航空機への立入検査)実施状況

落下物安全対策

- 新飛行経路の運用実績・運航便数
- 北風・南風の運用割合
- 騒音図
- ゴーアラウンド(着陸のやり直し)発生状況
- 新飛行経路に関する問い合わせ状況

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。

江戸川区の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が北風運用の場合の「7時～11時30分」と「15時～19時」のうち3時間程度によって運用されます（北風運用は年間約6時間程度運用されています）。※2021年度実績

「羽田空港飛行コースホームページ」
https://www.track.mlit.go.jp/NTrackTop/show
詳細は、飛行計画・検査と検査前準備の中心となる航空管制官の「リアルタイム運用状況」を把握することができます。



Column 航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっているのですか？

A. 空港周辺の風向きだけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に離着陸できるように決定されています。

航空機は、基本的に安全に離着陸するために風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その時の気象状況をはじめ様々な要因を考慮し、南風運用と北風運用の2種類のいずれかを選択して運用しています。

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・落下物対策に関するお問い合わせは、**Tel:0570-001-596**（受付時間：7:00～20:00（土・日・祝を除く））
最新の運用情報は、ホームページからご確認ください。
「羽田空港のこれから」**秋号**
https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/

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。羽田空港の新飛行経路は、首都圏の国際競争力強化等の観点から急務を要するため、2020年3月29日より運用を開始いたしました。このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。



お知らせ 第5回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催され、出発経路方策の検証結果等が報告されました。

「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5回固定化回避検討会（2022年8月3日）

出発経路下地域における騒音影響軽減の観点から、最適な出発方式を検討するため、シミュレータによる検証を行いました。その結果、南川河口以北においては、現在、北風時南川ルートに導入されている2方式（**方式1**）がいずれも最適出発方式であることが確認されました。

新飛行経路の固定化回避に向け選定された2つの飛行方式の羽田空港到着経路への導入のため、飛行方式の具体的な安全性の評価や基準の策定などの取組を進めています。

導入に向けて必要な主な取組

- 安全性の評価
- 基準の策定
- 騒音軽減効果の検証
- 飛行方式に対する運行導入や乗員の確保取組

これまでに実施した取組

検討の結果、羽田空港において、1機の航空機の飛行が可能であるか等を下でシミュレーション検証を実施しました。

お住まいの地域における騒音測定等の測定結果、航空機の航路等の最新の情報に関しては国土省HP「羽田空港のこれから」で公表しております。

新飛行経路の運用に当たっては、様々な騒音・落下物対策に取り組んでおります。

騒音対策 測定局にて常時実施している騒音測定の結果は、「羽田空港飛行コースホームページ」や「羽田空港のこれから」にてご確認ください。

- 新飛行経路の運用時間を限定
- 騒音の削減を促進する機体の改良
- 騒音の削減を促進する機体の改良
- 騒音の削減を促進する機体の改良
- 騒音の削減を促進する機体の改良
- 騒音の削減を促進する機体の改良
- 騒音の削減を促進する機体の改良
- 騒音の削減を促進する機体の改良

落下物対策 新飛行経路において確認された落下物は0件です。部品欠落^{※1}については、航空会社等と協力して原因分析・再発防止に取り組んでいます。

- 落下物防止対策の強化
- 落下物の詳細分析を強化
- 落下物の詳細分析を強化
- 落下物の詳細分析を強化
- 落下物の詳細分析を強化
- 落下物の詳細分析を強化
- 落下物の詳細分析を強化
- 落下物の詳細分析を強化

新飛行経路の運用に関して、様々な情報提供を行っております。

「羽田空港のこれから」では、以下の情報を2か月ごと（※項目は概ね半年ごと）に公表しています。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

羽田空港のこれから
https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/

各騒音測定局の騒音測定結果 騒音測定結果の速報については、毎月公表しています。

※江戸川区における2021年度年間の騒音測定結果

| 測定局 | 機体サイズ | 2021年4月～2022年3月 実測値の平均値 (dB) | 計測平均値 (dB) |
|--------------------|-------|------------------------------|------------|
| 江戸川区立第五緑西小学校 (C騒音) | 大型機 | 68.6 | 77～68 |
| | 中型機 | 64.4 | 76～61 |
| | 小型機 | 65.3 | 74～65 |

※計測平均値は、季節別シミュレーションにより計測した騒音の手戻り率を補正した値です。

全体の騒音分析 就航機材割合

大手国内航空会社による、騒音の比較的大きな大型機（B777）の運航などにより、騒音影響が比較的小さい小型機・中型機の就航割合が増えています。

2019年1月: 約48% (小型機), 約26% (大型機), 約25% (中型機)
2021年4月～2022年3月: 約63% (小型機), 約9% (大型機), 約28% (中型機)

世界に類を見ない我が国独自の基準を策定し、本邦航空会社・日本に乗り入れる外国航空会社に対し、部品や氷塊の落下を防止するための対策を義務付けています。

（部品欠落防止対策の例）ボーイング787型機の給水口の改良

機体の胴体下部の給水口の交換を改良
強化型の給水口蓋への改良（給水口蓋・機体内側への改良の改良）を義務付け
改良後の給水口蓋

（氷塊落下防止対策の例）ドレイン・バルブの清掃

航空機内に溜まった液体などを排出するための排水穴（ドレイン）と併りついているドレイン・バルブが機体の下に放出されている
ドレイン・バルブが詰まり等により正常に作動しないと飛行中に排水が滞ることがあるため、定期的なドレイン・バルブの清掃を義務付け

結露機からの落下物と思われるものを発見された場合は、右記の窓口にお問い合わせください。

「羽田空港のこれから」電話窓口 **Tel:0570-001-596**
受付時間：7:00～20:00（土・日・祝を除く）

落下物安全対策 部品欠落件数及び欠落部品内容
落下物防止対策基準の拡充（拡充する場合）
騒音中の機体チェック件数・ランパインスペクション（外国航空機への立入検査）実施状況

運用実績 新飛行経路の運用実績・運航便数
北風・南風の運用割合
騒音図
ゴーアラウンド（着陸のやり直し）発生状況
新飛行経路に関する問い合わせ状況

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。

品川区の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が南風運用の場合の「15時～19時のうち3時間程度」に限定して運用されます(南風運用は年間約4割程度運用されています)。
 ※2021年度実績

「羽田空港飛行コースホームページ」
<https://www.ntrack.mlit.go.jp/ntrackTop/show>
 新経路の運用・一時の高度・機種と各騒音測定局における測定値についてはこちらをご覧ください。詳しくはホームページをご覧ください。

Column 航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっていますか？

A.
 空港周辺の風向きだけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に離着陸できるように決定されています。

航空機は、基本的に安全に離着陸するため風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その時々気象状況をはじめ様々な要因を考慮し、南風運用と北風運用の2種類のいずれかを選択して運用しています。

引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組みとともに、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、騒音測定局・落下物対策に関するお問い合わせは
Tel:0570-001-596
 ※平日9:00～17:00(土日・祝日を除く)
 受付時間:7:00～20:00(土日・祝日を除く)

品川区の皆さまへ

羽田空港のこれから
2022年 秋号

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。羽田空港の新飛行経路は、首都圏の国際競争力強化等の観点から改善需要拡大のため、2020年3月29日より運用を開始いたしました。このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。



お知らせ 第5回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催されました。

「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。

前回の検討会で決定された飛行方式の羽田空港への導入に向け、これまで実施した取組みを報告し、今後の取組みについて議論しました。

1. 羽田空港で羽田新経路の運用を一時停止し、従来の経路に戻す。
2. 羽田空港で羽田新経路の運用を再開し、従来の経路に戻す。

第5回固定化回避検討会 主な報告内容 (2022年8月3日)

導入に向けて必要な主な取組

- 安全性の評価
- 騒音の予測
- 騒音規制達成率の検証
- 飛行方式に対応する機長の確保

これまでに実施した取組

1. 飛行方式により、羽田空港において1機の航空機が飛行することが技術的に可能であるかを検証するため、様々な条件下でのシミュレーション検証を実施しました。

2. 検証の結果、羽田空港において、1機の航空機の飛行が可能である条件下で可能なことを確認しました。

今後の取組(2022年～)

1. 騒音に關し、羽田空港に平行に配置された2本の滑走路に關する同時運用を契機とした安全性の詳細などの作業を実施し、運用ルール等の基準を作成してまいります。

2. これらの作業結果について、第6回検討会で報告(2023年予定)

(羽田空港での同時運用)
 羽田空港における新飛行経路は、平行に配置された滑走路を同時に運用して使用し、運用しています。

お住まいの地域における騒音測定局の測定結果、航空機の航路等の最新の情報に關しては国土交通省HP「羽田空港のこれから」で公表しております。

新飛行経路の運用に当たっては、様々な騒音・落下物対策に取り組んでいます。

騒音対策

測定局にて常時実施している騒音測定の結果は、「羽田空港飛行コースホームページ」や「羽田空港のこれから」にてご確認ください。

- 新飛行経路の運用時間を限定
- 騒音対策の料金を削減
- 騒音対策の高度引き上げ
- 騒音対策の飛行高度を上げるため機長機長を誘導
- 騒音対策の騒音の引き上げ
- 騒音対策の騒音の引き上げ
- 騒音対策の騒音の引き上げ
- 騒音対策の騒音の引き上げ

落下物対策

新飛行経路において確認された落下物は0件^{※1}です。部品欠落^{※2}については、航空会社等と協力して原因分析・再発防止に取り組んでいます。

- 落下物防止対策の強化
- 騒音対策の騒音の引き上げ
- 落下物の原因分析
- 落下物の原因分析
- 落下物の原因分析
- 落下物の原因分析

世界に類を見ない我が国独自の基準を策定し、本邦航空会社・日本に乗り入れる外国航空会社に対し、部品や氷塊の落下を防止するための対策を義務付けています。

〈部品欠落防止対策の例〉ボーイング787型機の給水口の改良

部品欠落発生
 機体の機体下部の給水口の欠陥を発見

再発防止策
 強化型の給水口蓋への改修(給水口蓋・ロック機構の改良)を実施

〈氷塊落下防止対策の例〉ドレイン・バルブの清掃

氷塊落下防止策
 航空機内に溜まった液体などを排出するための抜き穴(ドレイン)とバルブが胴体の下に設置されている

未然防止策
 バルブがゴミ詰まり等により正常に作動しない飛行中に雨水が凍結するため、定期的なドレイン・バルブの清掃を実施

航空機からの落下物と思われるものを発見された場合は、右記の窓口にお問い合わせください。

「羽田空港のこれから」電話窓口 **Tel:0570-001-596**
 Eメール: info@ntrac.mlit.go.jp 050-3655-5960
 受付時間:7:00～20:00(土日・祝日を除く)

新飛行経路の運用に関して、様々な情報提供を行っています。

「羽田空港のこれから」では、以下の情報を2か月ごと(※項目は概ね半年ごと)に公表しています。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

羽田空港のこれから
<https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/>

各騒音測定局の騒音測定結果

騒音測定結果の速報値については、毎月公表しています。

※品川区内における2021年度年間の騒音測定結果

| 測定局 | 機材サイズ | 2021年度年間の騒音測定結果(平均値) | 騒音規制値 |
|----------------|-------|----------------------|-------|
| 1. 品川区立品川公園(大) | 大型機 | 77.2 | 80～76 |
| 2. 品川区立品川公園(中) | 中型機 | 75.8 | 78～72 |
| 3. 品川区立品川公園(小) | 小型機 | 74.4 | 77～71 |
| 4. 品川区立品川公園(大) | 大型機 | 67.5 | 74 |
| 5. 品川区立品川公園(中) | 中型機 | 68.2 | — |
| 6. 品川区立品川公園(小) | 小型機 | 67.3 | 68 |
| 7. 品川区立品川公園(大) | 大型機 | 71.8 | 74 |
| 8. 品川区立品川公園(中) | 中型機 | 69.8 | — |
| 9. 品川区立品川公園(小) | 小型機 | 69.1 | 68 |

※騒音規制値は、騒音のシミュレーションにより推定した騒音の平均値に騒音規制値から算出している値。
 ※騒音規制値の超過については、騒音規制値に発生していることから、比較的小さい値(または小型機の騒音値)を基準として算出している。実際の騒音の平均値はこれよりも高くなる場合があります。

騒音対策

全体の騒音分析

就航機材割合[※]

大手国内航空会社による、騒音の比較的大きな大型機(8777)の誘致などにより、騒音影響が比較的小さい中型機・小型機の就航割合が増えています。

2021年4月～2022年3月

約48% (大型機)
 約26% (大型機)
 約25% (中型機)

約63% (大型機)
 約9% (大型機)
 約28% (中型機)

落下物・安全対策

部品欠落件数及び欠落部品内容
 落下物防止対策基準の拡充(拡充する場合)
 騒音対策の騒音の引き上げ
 騒音対策の騒音の引き上げ
 騒音対策の騒音の引き上げ
 騒音対策の騒音の引き上げ

新飛行経路の運用実績・運航便数
 北風・南風の運用割合
 航路図
 ゴーアラウンド(騒音のやり直し)発生状況
 新飛行経路に関する問い合わせ状況

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。

港区の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が南風運用の場合の「15時～19時のうち3時間程度」に運用されます(南風運用は年間約4割程度運用されています)。

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

運用状況

航空機の航跡動画

航空機の航跡図

Column 航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっていますか？

A. 空港周辺の風向きだけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に離着陸できるように決定されています。

航空機は、基本的に安全に離着陸するため風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その時々気象状況をはじめ様々な要因を考慮し、南風運用と北風運用の2種類のいずれかを選択して運用しています。

引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組みるとともに、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、騒音・落下物対策に関するお問い合わせは、**Tel:0570-001-596** (受付時間: 7:00~20:00(土・日・祝日))

港区の皆さまへ

羽田空港のこれから **2022年 秋号**

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。羽田空港の新飛行経路は、首都圏の国際競争力強化等の観点から発着容量拡大のため、2020年3月29日より運用を開始いたしました。このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。



お知らせ 第5回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催されました。

「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。

前回の検討会で決定された飛行方式の羽田空港への導入に向け、これまで実施した取組みを報告し、今後の取組みについて議論しました。

第5回固定化回避検討会 主な報告内容 (2022年8月3日)

導入に向けて必要な主な取組

- ① 羽田空港において1機以上の航空機が飛行することが技術的に可能であるかを検証するため、様々な条件下でシミュレーション検証を実施しました。
- ② 検証の結果、羽田空港において、1機の航空機の飛行が様々な条件下で可能であることを確認しました。

今後の取組 (2022年～)

- ③ ②に關し、羽田空港に平行に配置された2本の滑走路に関する同時運用を契機とした安全性の検証などの作業を実施し、運用ルール等の基準を作成してまいります。
- ④ これらの作業結果について、第6回検討会で報告(2023年予定)

《羽田空港での同時運用》

- 羽田空港における新飛行経路は、平行に配置された滑走路を同時に運用で運用し、運用しています。
- ④ 航空機が③の方式で飛行する際にも、両方の滑走路を同時に並立し、同時に運用できるかどうか、安全性などを検証する必要があります。

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

新飛行経路の運用に当たっては、様々な騒音・落下物対策に取り組んでいます。

騒音対策

測定局にて即時実施している騒音測定の結果は、「羽田空港飛行コースホームページ」や「羽田空港のこれから」にてご確認ください。

- 新飛行経路の運用時間を限定
- 騒音時の羽行高度を上げるため離陸地点を移動
- 騒音時の降下角の引き上げ
- 騒音時の降下角の引き上げ
- 騒音時の降下角の引き上げ
- 騒音時の降下角の引き上げ
- 騒音時の降下角の引き上げ
- 騒音時の降下角の引き上げ

落下物対策

新飛行経路において確認された落下物は0件^{※1}です。部品欠落^{※2}については、航空会社等と協力して原因分析・再発防止に取り組んでいます。

- 落下物防止対策の強化
- 落下物の原因分析を強化
- 機中の機体を確認しながらチェック
- 落下物の原因者である航空会社への処分等の実施
- 航空会社の部品欠落の報告制度を充実
- 落下物による被害者に対する補償等を充実

世界に類を見ない我が国独自の基準を策定し、本邦航空会社・日本に乗り入れる外国航空会社に対し、部品や水塊の落下を防止するための対策を義務付けています。

《部品欠落防止対策の例》ボーイング787型機の給水口の改良

部品欠落発生 機体の機体下部の給水口の欠落を発生

再発防止策 強化された給水口蓋への交換(給水口蓋・給水口蓋の改良)を実施

《氷塊落下防止対策の例》ドレイン・バルブの清掃

未然防止策 バルブがゴミ詰まり等により正常に作動しない飛行中に排水が漏れることがあったため、定期的なドレイン・バルブの清掃を実施

航空機からの落下物と思われるものを発見された場合は、右記の窓口にお問い合わせください。

「羽田空港のこれから」電話窓口 **Tel:0570-001-596**
 〒100-8555 東京都千代田区千代田1-1-1 国土交通省 国土交通省 国土交通省
 受付時間: 7:00~20:00(土・日・祝日)

新飛行経路の運用に関して、様々な情報提供を行っております。

「羽田空港のこれから」では、以下の情報を2か月ごと(※項目は概ね半年ごと)に公表しています。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

各騒音測定局の騒音測定結果

騒音測定結果の速報値については、毎月公表しています。

※港区内における2021年度年間騒音測定結果

| 測定局 | 機体サイズ | 2021年度年間実測値の平均値(dB) | 推計平均値(dB) |
|----------------|-------|---------------------|-----------|
| 港区立高輪台小学校(中層部) | 大型機 | 72.8 | 76~73 |
| | 中型機 | 73.7 | 74~69 |
| | 小型機 | 72.1 | 73~68 |

※推計平均値とは、事前のシミュレーションにより算出した騒音の平均であり長期間の観測データから算出した値。

全体の騒音分析

就航機材割合 大手国内航空会社による、騒音の比較的大きな大型機(B777)の運送などにより、騒音影響が比較的小さい小型機・中型機の就航割合が増えています。

■2019年1月: 約26% (大型機), 約48% (小型機), 約25% (中型機)

■2021年4月~2022年3月: 約9% (大型機), 約28% (中型機), 約63% (小型機)

落下物・安全対策

- 部品欠落件数及び欠落部品内容
- 落下物防止対策基準の拡充(拡充する場合)
- 機中の機体チェック件数・ランアップシミュレーション(外国航空会社への立入検査)実施状況

運用実績

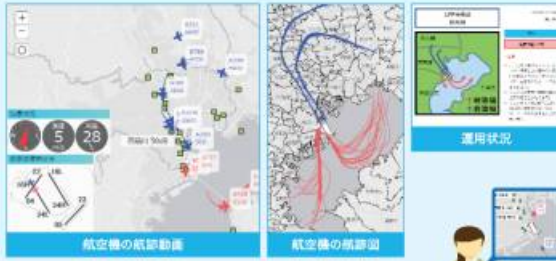
- 新飛行経路の運用実績・運航便数
- 北風・南風の運用割合
- 航跡図
- ゴーアラウンド(着陸のやり直し)発生状況
- 新飛行経路に関する問い合わせ状況

【目黒区】

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。

目黒区の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が南風運用の場合の15時～19時のうち3時間程度に限定して運用されます(南風運用は年間約4割程度運用されています)。

「羽田空港飛行コースホームページ」
https://www.mlit.go.jp/mTrack/Top/How
羽田空港の運用状況や新飛行経路の運用状況に関する最新情報は、このホームページからご確認ください。



Column 航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっているのですか？

A. 空港周辺の風向きだけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に着陸できるように決定されています。

航空機は、基本的に安全に着陸するため風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その時々気象状況をはじめ様々な要因を考慮し、南風運用と北風運用の2種類のいずれかを選択して運用しています。

引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組みるとともに、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、騒音・落下物に関するお問い合わせは、**Tel:0570-001-596** (受付時間:7:00~20:00(土・日・祝日))

目黒区の皆さまへ

羽田空港のこれから **2022年秋号**

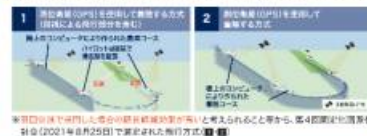
日頃より、羽田空港の機能強化に伴う、新飛行経路の運用にご協力いただきありがとうございます。羽田空港の新飛行経路は、首都圏の国際競争力強化の観点から騒音低減のための、2020年3月29日より運用を開始いたしました。このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。



お知らせ 第5回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催されました。

「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。

前回の検討会で決定された飛行方式¹の羽田空港への導入に向け、これまで実施した取り組みを報告し、今後の取り組みについて議論しました。



第5回固定化回避検討会 主な報告内容 (2022年8月3日)

導入に向けて必要な主な取組

これまで実施した取組

- 1の飛行方式により、羽田空港において1機の航空機が飛行することが技術的に可能であるかを検証するため、様々な条件下でシミュレーション検証を実施しました。
- 検証の結果、羽田空港において、1機の航空機の飛行が様々な条件下で可能であることを確認しました。

今後の取組(2022年～)

- 2本の滑走路に平行する同時運用を、また安全上の評価などの作業を実施し、運用ルール等の基準を作成していきます。
- これらの作業結果について、第6回検討会で報告(2023年予定)

（羽田空港での同時運用）
●羽田空港における新飛行経路は、平行に設定された滑走路間隔に余裕を確保し、運用しています。
●新飛行経路の運用方式で、両方の滑走路を同時に独立に運用できるかどうか、安全面から検証する必要があります。

お住まいの地域における騒音測定等の測定結果、航空機の航路等の最新の情報に関しては国土交通省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・落下物対策に取り組んでおります。

騒音対策 測定局にて常時実施している騒音測定の結果は、「羽田空港飛行コースホームページ」や「羽田空港のこれから」にてご確認ください。

- 新飛行経路の運用時間を限定
- 騒音計の設置位置を最適化
- 騒音計の定期的な校正
- 騒音計の設置位置を最適化
- 騒音計の定期的な校正
- 騒音計の設置位置を最適化
- 騒音計の定期的な校正

落下物対策 新飛行経路において確認された落下物は0件¹です。部品欠落²については、航空会社等と協力して原因分析・再発防止に取り組んでいます。

- 落下物防止対策の徹底
- 落下物の原因分析を強化
- 機体の点検を徹底して実施
- 落下物の原因分析を強化
- 機体の点検を徹底して実施
- 落下物の原因分析を強化
- 機体の点検を徹底して実施

世界に類を見ない我が国独自の基準を策定し、本邦航空会社・日本に乗り入れる外国航空会社に対し、部品や氷塊の落下を防止するための対策を義務付けています。

（部品欠落防止対策の例） ボーイング787型機の給水口の改良

機体の機体下部の給水口の欠陥を改良
改良前の給水口の欠陥を改良
改良後の給水口の改良

再発防止保証
改良型の給水口への改良
改良型の給水口の改良

（氷塊落下防止対策の例） ドレイン・バルブの清掃

航空機内に溜まった液体などを排出するための抜き穴（ドレイン）と弁（バルブ）が機体の下に設置されている
ドレイン・バルブの清掃

未然防止保証
バルブがゴミ詰まり等により正常に作動しないため飛行中に排水が滞ることがあるため、定期的なドレイン・バルブの清掃を実施

航空機からの落下物と思われるものを発見された場合は、右記の窓口にお問い合わせください。
「羽田空港のこれから」電話窓口 **Tel:0570-001-596**
FAX:0570-001-596
受付時間:7:00~20:00(土・日・祝日)

新飛行経路の運用に関して、様々な情報提供を行っております。

「羽田空港のこれから」では、以下の情報を2か月ごと（※項目は概ね半年ごと）に公表しています。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

羽田空港のこれから
https://www.mlit.go.jp/koku/hanedaf/

各騒音測定局の騒音測定結果 騒音測定結果の速報版については、毎月公表しています。

●目黒区内における2021年度年間騒音測定結果

| 測定局 | 機体サイズ | 2021年度2022年3月までの平均値(dB) | 推計平均値(dB) |
|----------------|-------|-------------------------|-----------|
| 目黒区立田道小学校(A音階) | 大型機 | 72.7 | 74~73 |
| | 中型機 | 72.2 | 71~69 |
| | 小型機 | 70.7 | 71~68 |

●新飛行経路と1時間当たりの運航予定運航
南風時(2022年3月15日～19日)のうち3時間程度
A音階への影響は14音階程度

全体の騒音分析 就航機材割合

大手国内航空会社による、騒音の比較的大きな大型機(日777)の運航などにより、騒音影響が比較的小さい中型機・小型機の就航割合が増えています。

| 機体サイズ | 割合 |
|-------|------|
| 大型機 | 約26% |
| 中型機 | 約25% |
| 小型機 | 約48% |

●2021年4月～2022年3月
約63% (小型機)
約28% (中型機)
約9% (大型機)

落下物・安全対策

- 部品欠落件数及び欠落部品内容
- 落下物防止対策基準の拡充(拡充する場合)
- 駐機中の機体チェック件数・ランパンスペクション(外国航空機への立入検査)実施状況
- 新飛行経路の運用実績・運航便数
- 北風・南風の運用割合
- 騒音計
- ゴーアラウンド(着陸のやり直し)発生状況
- 新飛行経路に関する問い合わせ状況

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。

渋谷区の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が南風運用の場合の15時～19時のうち3時間程度に限定して運用されます(南風運用は年間約4割程度運用されています)。

「羽田空港飛行コースホームページ」
<https://www.mlit.go.jp/tracktop/now/>
 羽田空港の運用状況や新飛行経路の運用状況に関する最新情報は、このホームページから確認いただけます。



Column 航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっているのですか？

A. 空港周辺の風向きだけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に着陸できるように決定されています。

航空機は、基本的に安全に着陸するため風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その時々気象状況をはじめ様々な要因を考慮し、南風運用と北風運用の2種類のいずれかを選択して運用しています。

引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組みむとともに、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。

Tel:0570-001-596

渋谷区の皆さまへ

羽田空港のこれから **2022年秋号**

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。羽田空港の新飛行経路は、首都圏の国際競争力強化等の観点から騒音低減のため、2020年3月29日より運用を開始いたしました。このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。



お知らせ 第5回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催されました。

「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。

前回の検討会で決定された飛行方式¹の羽田空港への導入に向け、これまで実施した取組みを報告し、今後の取組みについて議論しました。

- 1 羽田空港への導入に向けて必要な取組み
- 2 導入に向けた取組み

第5回固定化回避検討会 主な報告内容 (2022年8月3日)

導入に向けて必要な主な取組

- 安全性の評価
- 騒音²の予測
- 騒音低減効果の検証
- 飛行方式に対する騒音低減効果の検証

これまでに実施した取組

1の飛行方式により、羽田空港において1機の航空機が飛行することが技術的に可能であるかを検証するため、様々な条件下でシミュレーション検証を実施しました。

検証の結果、羽田空港において、1機の新飛行経路の飛行が可能である条件下で可容許であることを確認しました。

今後の取組(2022年～)

2の騒音²に関し、羽田空港に平行に配置された2本の滑走路に供する同時運用を見据えた安全性の評価などの作業を実施し、運用ルール等の基準を作成していきます。

これらの作業結果については、第6回検討会で報告(2023年予定)

(羽田空港での同時運用)

- 羽田空港における新飛行経路は、平行に配置された滑走路と同時に運用で実現、運用しています。
- 新飛行経路³の運用方式で飛行する場合は、両方の滑走路を同時に独立し運用できるかどうか、安全面から検証する必要があります。

お住まいの地域における騒音測定用の測定結果、航空機の航路等の最新の情報に関しては国土交通省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・落下物対策に取り組んでいます。

騒音対策

測定局にて常時実施している騒音測定の結果は、「羽田空港飛行コースホームページ」や「羽田空港のこれから」にてご確認ください。

- 新飛行経路の運用時間を限定
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上

落下物対策

新飛行経路において確認された落下物は0件¹です。部品欠落²については、航空会社等と協力して原因分析・再発防止に取り組んでいます。

- 落下物防止対策の精緻化
- 落下物の原因分析を強化
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上

新飛行経路の運用に関して、様々な情報提供を行っております。

「羽田空港のこれから」では、以下の情報を2か月ごと(※項目は概ね半年ごと)に公表しています。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

羽田空港のこれから <https://www.mlit.go.jp/koku/hanedaf/>

各騒音測定局の騒音測定結果

騒音測定結果の速報版については、毎月公表しています。

※渋谷区における2021年度年間騒音測定結果

| 測定局 | 機体サイズ | 2021年度～2022年3月 実測値の平均 (dB) | 推計平均値 (dB) |
|--------------------|-------|----------------------------|------------|
| 渋谷区立 広塚中学校 (A/C着陸) | 大型機 | 67.0 | 71 |
| | 中型機 | 66.7 | — |
| | 小型機 | 64.4 | 65 |

※新飛行経路と1時間あたりの騒音予測定数値

測定局 15時～19時(19.3時間程度)

測定局への騒音 30dB程度減

測定局への騒音 14dB程度減

世界に類を見ない我が国独自の基準を策定し、本邦航空会社・日本に乗り入れる外国航空会社に対し、部品や氷塊の落下を防止するための対策を義務付けています。

部品欠落防止対策の例 ボーイング787型機の給水口の改良

部品欠落防止 再発防止保証

氷塊落下防止対策の例 ドレイン・バルブの清掃

航空機内に溜まった液体などを排出するための抜き穴(ドレイン)と弁(バルブ)が機体の下に設置されている

バルブがゴミ詰まり等により正常に作動しない飛行中に排水が機体から落ちることがあるため、定期的なドレイン・バルブの清掃を義務付け

航空機からの落下物と思われるものを発見された場合は、右記の窓口にお問い合わせください。

「羽田空港のこれから」電話窓口 **Tel:0570-001-596**

FAX:03-3542-7700(受付時間:09:00～20:00)(日・休・祝日を除く)

全体の騒音分析

就航機材割合

大手国内航空会社による、騒音の比較的大きな大型機(日777)の運航などにより、騒音影響が比較的小さい中型機・小型機の就航割合が増えています。

2019年9月 約48% (大型機) 約25% (中型機)

2021年4月～2022年3月 約63% (大型機) 約28% (中型機)

約9% (小型機)

落下物・安全対策

部品欠落件数及び欠落部品内容

落下物防止対策基準の拡充(拡充する場合)

駐機中の機体チェック件数・ランパンスペクション(外国航空機への立入検査)実施状況

新飛行経路の運用実績・運航便数

北風・南風の運用割合

騒音低減

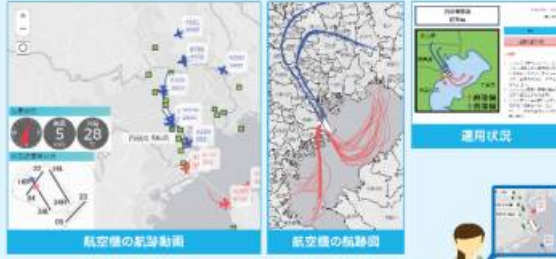
ゴーアラウンド(着陸のやり直し)発生状況

新飛行経路に関する問い合わせ状況

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。

新宿区の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が兩舷運用の場合の「15時～19時のうち3時間程度」に限って運用されます（兩舷運用は年間約4割程度運用されています*）。

「羽田空港飛行コースホームページ」
<https://www.track.mlit.go.jp/TrackTop/show>
 航空機のルート・高度・速度と各機体識別番号がリアルタイムで表示されます。*2021年度実績から比較することができます。



Column 航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっていますか？

A. 空港周辺の風向きだけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に離着陸できるように決定されています。

航空機は、基本的に安全に離着陸するため風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その時々気象状況をはじめ様々な要因を考慮し、南風運用と北風運用の2種類のいずれかを選択して運用しています。

引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組みるとともに、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、騒音対策・落下物対策に関するお問い合わせは、**Tel:0570-001-596**（※平日9:00～20:00（土・日・祭日含む））
 受付時間：00～20:00（土・日・祭日含む）
<https://www.mlit.go.jp/koku/hanedaf/>

新宿区の皆さまへ

羽田空港のこれから **2022年秋号**

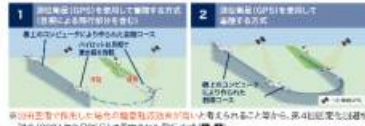
日頃より、羽田空港の機能強化に伴う、新飛行経路の運用にご協力いただきありがとうございます。羽田空港の新飛行経路は、首都圏の競争力強化等の観点から必要容量拡大のため、2020年3月29日より運用を開始いたしました。このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。



お知らせ 第5回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催されました。

「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。

前回の検討会で選定された飛行方式の羽田空港への導入に向け、これまで実施した取組みを報告し、今後の取組みについて議論しました。



第5回固定化回避検討会 主な報告内容（2022年8月3日）

導入に向けて必要な主な取組

- 安全性の検証
- 騒音影響の低減
- 騒音規制の適用
- 飛行方式に対応する機材の整備

これまでに実施した取組

- 1機種の飛行方式により、羽田空港において1機種の航空機が飛行することが技術的に可能であるか等を検証するため、様々な条件下でシミュレーション検証を実施しました。
- 検証の結果、羽田空港において、1機種の航空機が様々な条件下で飛着陸できることを確認しました。

今後の取組（2022年～）

- 騒音に関し、羽田空港に平行に配置された2本の固定化路に関する同時運用を前提とした安全性の評価などの作業を実施し、運用ルール等の基準を作成してまいります。
- これらの作業結果について、第6回検討会で報告（2023年予定）

（羽田空港での同時運用）

- 羽田空港における新飛行経路は、平行に配置された2本の固定化路を同時に同時に運用してまいります。
- 羽田空港が騒音の発生する一方で、両方の固定化路を同時に運用し、運用ルール等により、安全確保が図られることが確認されています。

お住まいの地域における騒音測定局の測定結果、航空機の経路等の最新の情報に関しては国交省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・落下物対策に取り組んでおります。

騒音対策 測定局にて常時実施している騒音測定の結果は、「羽田空港飛行コースホームページ」や「羽田空港のこれから」にてご確認ください。

- 新飛行経路の運用時間を限定
- 騒音規制の適用
- 騒音影響の低減
- 騒音規制の適用
- 騒音規制の適用
- 騒音規制の適用
- 騒音規制の適用
- 騒音規制の適用

落下物対策 新飛行経路において確認された落下物は0件*です。部品欠落*については、航空会社等と協力して原因分析・再発防止に取り組んでいます。

- 落下物防止対策の強化
- 落下物の原因分析を強化
- 機材中の機体等を徹底的にチェック
- 落下物の原因者である航空会社への処分等の実施
- 全国の空港事務所等を通じ、落下物に関する情報を収集
- 航空会社の部品欠落の報告制度を充実
- 落下物による被害者に対する補償等を実施

世界に類を見ない我が国独自の基準を策定し、本邦航空会社・日本に乗り入れる外国航空会社に対し、部品や氷塊の落下を防止するための対策を義務付けています。

（部品欠落防止対策の例） ボーイング787型機の給水口の改良

部品欠落防止 再発防止保証

（氷塊落下防止対策の例） ドレイン・バルブの清掃

未然防止保証

航空機からの落下物と思われるものを発見された場合は、右記の窓口にお問い合わせください。

「羽田空港のこれから」電話窓口 **Tel:0570-001-596**
 〒162-8601東京都新宿区千駄ヶ谷1-1-1（日丸ビル）
 受付時間：7:00～20:00（土・日・祭日含む）

新飛行経路の運用に関して、様々な情報提供を行っております。

「羽田空港のこれから」では、以下の情報を2か月ごと（※項目は概ね半年ごと）に公表しています。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

羽田空港のこれから
<https://www.mlit.go.jp/koku/hanedaf/>

各騒音測定局の騒音測定結果 騒音測定結果の速報版については、毎月公表しています。

※新宿区内における2021年度年間値の騒音測定結果

| 測定局 | 機体サイズ | 2021年度～2022年度3月 実測値の平均値 (dB) | 推計平均値 (dB) |
|-------------------|-------|------------------------------|------------|
| 新宿区立落合第二小学校 (C着陸) | 大型機 | 67.2 | 69～68 |
| | 中型機 | 67.2 | 65～63 |
| | 小型機 | 65.3 | 66～61 |

※新宿区飛行経路と1時間当たりの騒音予測定数表

南風時（運用時間：15時～19時のうち3時間程度）

北風時（運用時間：15時～19時のうち3時間程度）



- 騒音対策**
- 騒音規制の適用
 - 騒音規制の適用
 - 騒音規制の適用
 - 騒音規制の適用
- 落下物・安全対策**
- 部品欠落件数及び欠落部品内容
 - 落下物防止対策基準の拡充（拡充する場合）
 - 駐機中の機体チェック件数・ランパンスペクション（外国航空機への立入検査）実施状況
- 運用実績**
- 新飛行経路の運用実績・運航便数
 - 北風・南風の運用割合
 - 騒音規制
 - ゴーアラウンド（着陸のやり直し）発生状況
 - 新飛行経路に関する問い合わせ状況

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。

中野区の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が南風運用の場合の15時～19時のうち3時間程度に限定して運用されます（南風運用は年間約4割程度運用されています）。

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

羽田空港の運用状況や、新飛行経路の運用状況に関する最新情報は、このホームページで確認いただけます。



Column 航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっているのですか？

A. 空港周辺の風向きだけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に着陸できるように決定されています。

航空機は、基本的に安全に着陸するため風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その時々気象状況をはじめ様々な要因を考慮し、南風運用と北風運用の2種類のいずれかを選択して運用しています。

引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組みるとともに、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、騒音対策・落下物対策に関するお問い合わせは、**Tel:0570-001-596**（受付時間：7:00～20:00（土日・祝日含む））までお問い合わせください。

中野区の皆さまへ

羽田空港のこれから **2022年 秋号**

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。羽田空港の新飛行経路は、首都圏の国際競争力強化の観点から騒音低減が最大の目的です。2020年3月29日より運用を開始いたしました。このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。

国土交通省

お知らせ 第5回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催されました。

「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。

前回の検討会で決定された飛行方式¹の羽田空港への導入に向け、これまで実施した取組みを報告し、今後の取組みについて議論しました。



第5回固定化回避検討会 主な報告内容（2022年8月3日）

導入に向けて必要な主な取組

- 安全性の評価
- 騒音²の予測
- 騒音低減効果の検証
- 飛行方式に対する機材の整備

これまでに実施した取組

1. 飛行方式により、羽田空港において1機の新飛行経路が可能な条件³を確保するため、様々な条件下でのシミュレーション検証を実施しました。必要に応じて飛行方式の調整を行いました。

2. 検証の結果、羽田空港において、1機の新飛行経路の飛行が可能な条件下で運用できることを確認しました。

今後の取組（2022年～）

1. 騒音²に関し、羽田空港に平行に配置された2本の滑走路に供する同時運用を見直し、安全性の評価などの作業を実施し、運用ルール等の基準を作成していきます。

2. これらの作業結果について、第6回検討会で報告（2023年予定）

（羽田空港での同時運用）

- 羽田空港における新飛行経路は、平行に配置された滑走路間隔に余裕を確保し、運用しています。
- 新飛行経路の運用方式で、両方の滑走路を同時に並立運用できるかどうか、安全面から検証する必要があります。

お住まいの地域における騒音測定用の測定結果、航空機の航路等の最新の情報に関しては国土交通省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・落下物対策に取り組んでおります。

騒音対策 測定局にて常時実施している騒音測定の結果は、「羽田空港飛行コースホームページ」や「羽田空港のこれから」にてご確認ください。

- 新飛行経路の運用時間を限定
- 騒音低減の機材を優先的に導入
- 騒音低減の機材の導入を促進
- 騒音低減の機材の導入を促進
- 騒音低減の機材の導入を促進
- 騒音低減の機材の導入を促進
- 騒音低減の機材の導入を促進
- 騒音低減の機材の導入を促進

落下物対策 新飛行経路において確認された落下物は0件¹です。部品欠落²については、航空会社等と協力して原因分析・再発防止に取り組んでいます。

- 落下物防止対策の徹底
- 落下物の原因分析を強化
- 機材中の機体チェックを徹底的に行う
- 落下物の原因分析を強化
- 落下物による騒音低減対策を実施
- 航空会社の部品欠落の報告制度を充実

世界に類を見ない我が国独自の基準を策定し、本邦航空会社・日本に乗り入れる外国航空会社に対し、部品や氷塊の落下を防止するための対策を義務付けています。

（部品欠落防止対策の例）ボーイング787型機の給水口の改良

機体の機体下部の給水口の欠陥を発見

改良型の給水口への交換

改良型の給水口への交換

（氷塊落下防止対策の例）ドレイン・バルブの清掃

航空機内に溜まった液体などを排出するための抜き穴（ドレイン）と弁（バルブ）が凍結の下に設置されている

バルブがゴロゴロと正常に作動しないため、定期的にドレイン・バルブの清掃を実施

航空機からの落下物と思われるものを発見された場合は、右記の窓口にお問い合わせください。

「羽田空港のこれから」電話窓口 **Tel:0570-001-596**
 〒100-8555 国土交通省 国土政策局 航空課 050-3655-5960
 受付時間：7:00～20:00（土日・祝日含む）

新飛行経路の運用に関して、様々な情報提供を行っております。

「羽田空港のこれから」では、以下の情報を2か月ごと（※項目は概ね半年ごと）に公表しています。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

羽田空港のこれから <https://www.mlit.go.jp/koku/hanedaf/>

各騒音測定局の騒音測定結果 騒音測定結果の速報版については、毎月公表しています。

●中野区内における2021年度年間騒音測定結果

| 測定局 | 機体サイズ | 2021年度実測値の平均値 (dB) | 推計平均値 (dB) |
|-------------|-------|--------------------|------------|
| 小波ホーム (C音障) | 大型機 | 66.9 | 70～68 |
| | 中型機 | 67.0 | 66～63 |
| | 小型機 | 65.1 | 67～61 |

●新飛行経路と1時間当たりの騒音予測定数

| 測定局 | 2021年度実測値の平均値 (dB) | 推計平均値 (dB) |
|-------------|--------------------|------------|
| 中野区 | 66.9 | 70～68 |
| 小波ホーム (C音障) | 67.0 | 66～63 |
| 小波ホーム (B音障) | 65.1 | 67～61 |

騒音対策

全体の騒音分析

就航機材割合

大手国内航空会社による、騒音の比較的大きな大型機（B777）の運送などにより、騒音影響が比較的小さい中型機・小型機の就航割合が増えています。

●2019年1月

- 約48% (大型機)
- 約25% (中型機)
- 約27% (小型機)

●2021年4月～2022年3月

- 約9% (大型機)
- 約63% (小型機)
- 約28% (中型機)

落下物・安全対策

部品欠落件数及び欠落部品内容

落下物防止対策の拡充（拡充する場合）

駐機中の機体チェック件数・ランパンスペクション（外国航空機への立入検査）実施状況

新飛行経路の運用実績・運航便数

北風・南風の運用割合

騒音低減

ゴーアラウンド（着陸のやり直し）発生状況

新飛行経路に関する問い合わせ状況

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。

豊島区の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が南風運用の場合の15時～19時のうち3時間程度に限定して運用されます（南風運用は年間約4割程度運用されています）。

「羽田空港飛行コースホームページ」
<https://www.mlit.go.jp/TrackTop/now/>
 羽田空港の運用状況や、新飛行経路の運用状況に関する最新情報や、新飛行経路の運用に関するお問い合わせ先などをご案内いたします。



Column 航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっているのですか？

A. 空港周辺の風向きだけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に着陸できるように決定されています。

航空機は、基本的に安全に着陸するため風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その時々気象状況をはじめ様々な要因を考慮し、南風運用と北風運用の2種類のいずれかを選択して運用しています。

引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組みむとともに、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、騒音対策・落下物対策に関するお問い合わせは、
Tel:0570-001-596
 受付時間：7:00～20:00（L・日・祝日）
 その他「羽田空港のこれから」で連絡先やお問い合わせ先をご案内しています。

豊島区の皆さまへ

羽田空港のこれから **2022年秋号**

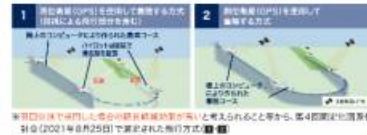
日頃より、羽田空港の機能強化に伴う、新飛行経路の運用にご協力いただきありがとうございます。羽田空港の新飛行経路は、首都圏の国際競争力強化の観点から騒音低減が最大の目的です。2020年3月29日より運用を開始いたしました。このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。



お知らせ 第5回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催されました。

「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。

前回の検討会で決定された飛行方式の羽田空港への導入に向け、これまで実施した取組みを報告し、今後の取組みについて議論しました。



第5回固定化回避検討会 主な報告内容 (2022年8月3日)

導入に向けて必要な主な取組

- 安全性の評価
- 騒音予測
- 騒音低減効果の検証
- 飛行方式に対する騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証

これまでに実施した取組

1. 飛行方式により、羽田空港において1機の新飛行経路が通行することが技術的に可能であるかを検証するため、様々な条件下でのシミュレーション検証を実施しました。必要に応じて飛行方式の調整を行いました。

2. 検証の結果、羽田空港において、1機の新飛行経路の飛行が様々な条件下で可能であることを確認しました。

今後の取組(2022年～)

1. 騒音予測に、羽田空港に平行に配置された2本の滑走路に使用する同時運用を見直し、安全性の評価などの作業を実施し、運用ルール等の基準を作成していきます。

2. これらの作業結果について、第6回検討会で報告(2023年予定)を行います。

お住まいの地域における騒音測定用の測定結果、航空機の航路等の最新の情報に関しては国土交通省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・落下物対策に取り組んでいます。

騒音対策

測定局にて常時実施している騒音測定の結果は、「羽田空港飛行コースホームページ」や「羽田空港のこれから」にてご確認ください。

- 新飛行経路の運用時間を限定
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証

落下物対策

新飛行経路において確認された落下物は0件です。部品欠落^{※1}については、航空会社等と協力して原因分析・再発防止に取り組んでいます。

- 落下物防止対策の徹底
- 落下物の原因分析を強化
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証

世界に類を見ない我が国独自の基準を策定し、本邦航空会社・日本に乗り入れる外国航空会社に対し、部品や氷塊の落下を防止するための対策を義務付けています。

（部品欠落防止対策の例）ボーイング787型機の給水口の改良

旧型機の給水口は、給水の際に氷塊が落下する恐れがありました。改良された給水口は、氷塊の落下を防止しています。

（氷塊落下防止対策の例）ドレイン・バルブの清掃

航空機内に溜まった液体などを排出するための穴（ドレイン）と弁（バルブ）が凍結したままになると、ドレイン・バルブの清掃が困難になります。定期的な清掃を実施しています。

航空機からの落下物と思われるものを発見された場合は、右記の窓口にお問い合わせください。

「羽田空港のこれから」から、電話窓口 **Tel:0570-001-596**
 FAX:0570-001-596
 受付時間：7:00～20:00（L・日・祝日）

新飛行経路の運用に関して、様々な情報提供を行っております。

「羽田空港のこれから」では、以下の情報を2か月ごと（※項目は概ね半年ごと）に公表しています。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

羽田空港のこれから
<https://www.mlit.go.jp/koku/hanedaf/>

各騒音測定局の騒音測定結果

騒音測定結果の速報版については、毎月公表しています。

※豊島区内における2021年度年間騒音測定結果

| 測定局 | 機体サイズ | 2021年度実測値の平均値 (dB) | 推計平均値 (dB) |
|-----------------|-------|--------------------|------------|
| 豊島区立千早小学校 (C着陸) | 大型機 | 64.1 | 69~67 |
| | 中型機 | 64.6 | 65~61 |
| | 小型機 | 63.8 | 66~59 |

※新飛行経路と1時間あたりの騒音予測定数表

測定時間：15時～19時（9.3時間程度）

全体の騒音分析

就航機材割合

大手国内航空会社による、騒音の比較的大きな大型機（B777）の運航などにより、騒音影響が比較的小さい中型機・小型機の就航割合が増えています。

2019年1月：約48% (大型機), 約25% (中型機)

2021年4月～2022年3月：約63% (大型機), 約28% (中型機)

※大型機割合は約9% (小型機)

落下物・安全対策

部品欠落件数及び欠落部品内容

落下物防止対策基準の拡充（拡充する場合）

駐機中の機体チェック件数・ランパンスペクション（外国航空機への立入検査）実施状況

新飛行経路の運用実施・運航回数

北風・南風の運用割合

騒音予測

ゴーアラウンド（着陸のやり直し）発生状況

新飛行経路に関する問い合わせ状況

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。

練馬区の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が南風運用の場合の15時～19時のうち3時間程度に限定して運用されます（南風運用は年間約4割程度運用されています）。

「羽田空港飛行コースホームページ」
<https://www.mlit.go.jp/ntrack/top/now>
 羽田空港の運用状況や、新飛行経路の運用状況に関する最新情報や、新飛行経路の運用状況に関するお問い合わせ先が掲載されています。

航空機の航路動態
 航空機の航路図
 運用状況

Column 航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっているのですか？

A. 空港周辺の風向きだけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に着陸できるように決定されています。

航空機は、基本的に安全に着陸するため風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その時々気象状況をはじめ様々な要因を考慮し、南風運用と北風運用の2種類のいずれかを選択して運用しています。

引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組みむとともに、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、騒音対策・落下物対策に関するお問い合わせ先は
Tel:0570-001-596
 〒126-8501 練馬区栄町1-1-1 練馬区庁舎 5階 環境課 騒音対策係
 受付時間 7:00～20:00（L・日・祝祭日）

練馬区の皆さまへ

羽田空港のこれから **2022年 秋号**

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。羽田空港の新飛行経路は、首都圏の国際競争力強化の観点から騒音低減のための、2020年3月29日より運用を開始いたしました。このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。



お知らせ 第5回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催されました。

「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。

前回の検討会で決定された飛行方式の羽田空港への導入に向け、これまで実施した取組みを報告し、今後の取組みについて議論しました。

1. 羽田空港への導入に向けた取組み
 2. 羽田空港への導入に向けた取組み

第5回固定化回避検討会 主な報告内容 (2022年8月3日)

導入に向けて必要な主な取組

- 安全性の評価
- 騒音の予測
- 騒音低減効果の検証
- 飛行方式に対する騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証

これまでに実施した取組

1. 飛行方式により、羽田空港において1機の新飛行経路が通行することが技術的に可能であるかを検証するため、様々な条件下でシミュレーション検証を実施しました。

2. 安全性の評価などを実施し、運用ルール等の基準を作成してまいります。

今後の取組(2022年～)

1. 騒音の予測などを実施し、運用ルール等の基準を作成してまいります。

2. これらの作業結果に基づき、第6回検討会を報告(2023年予定)を予定しています。

羽田空港での待機運用

1. 羽田空港における新飛行経路は、平行に運用された南風運用と同時に運用されています。

2. 新飛行経路の運用により、羽田空港の運用効率向上が期待されています。

お住まいの地域における騒音測定用の測定結果、航空機の航路等の最新の情報に関しては国土交通省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・落下物対策に取り組んでいます。

騒音対策

測定局にて常時実施している騒音測定の結果は、「羽田空港飛行コースホームページ」や「羽田空港のこれから」にてご確認ください。

- 新飛行経路の運用時間を限定
- 騒音の予測
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証

落下物対策

新飛行経路において確認された落下物は0件^{※1}です。部品欠落^{※2}については、航空会社等と協力して原因分析・再発防止に取り組んでいます。

- 落下物防止対策の強化
- 落下物の原因分析を強化
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証

世界に類を見ない我が国独自の基準を策定し、本邦航空会社・日本に乗り入れる外国航空会社に対し、部品や氷塊の落下を防止するための対策を義務付けています。

部品欠落防止対策の例

ボーイング787型機の給水口の改良

原因欠落発生
 再発防止保証

氷塊落下防止対策の例

ドレーン・バルブの清掃

航空機内に溜まった液体などを排出するための排水口(ドレーン)と弁(バルブ)が凍結の下に設置されている

未然防止保証
 バルブがゴミ詰まり等により正常に作動しない飛行中に排水が凍結することがあるため、定期的なドレーン・バルブの清掃を実施

航空機からの落下物と思われるものを発見された場合は、右記の窓口にお問い合わせください。

「羽田空港のこれから」電話窓口 **Tel:0570-001-596**
 〒126-8501 練馬区栄町1-1-1 練馬区庁舎 5階 環境課 騒音対策係
 受付時間 7:00～20:00（L・日・祝祭日）

新飛行経路の運用に関して、様々な情報提供を行っております。

「羽田空港のこれから」では、以下の情報を2か月ごと(※項目は概ね半年ごと)に公表しています。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

羽田空港のこれから
<https://www.mlit.go.jp/koku/hanedaf/>

各騒音測定局の騒音測定結果

騒音測定結果の速報版については、毎月公表しています。

練馬区内における2021年度年間騒音の騒音測定結果

| 測定局 | 機体サイズ | 2021年4月～2022年3月の実測値の平均値 (dB) | 推計平均値 (dB) |
|-------------------|-------|------------------------------|------------|
| 練馬区 職工研修所 (A/C着陸) | 大型機 | 63.9 | 70～67 |
| | 中型機 | 63.2 | 66～61 |
| | 小型機 | 61.5 | 67～59 |

※騒音の予測値は、最新のシミュレーションにより算出した騒音の平均値であり、実測値とは異なります。

全体の騒音分析

就航機材割合

大手国内航空会社による、騒音の比較的大きな大型機(日777)の運送などにより、騒音影響が比較的小さい中型機・小型機の就航割合が増えています。

2019年1月
 約48% (大型機)
 約25% (中型機)

2021年4月～2022年3月
 約63% (大型機)
 約28% (中型機)

約9% (小型機)

落下物・安全対策

部品欠落件数及び欠落部品内容
 落下物防止対策基準の拡充(拡充する場合)
 駐機中の機体チェック件数・ランパンスペクション(外国航空機への立入検査)実施状況

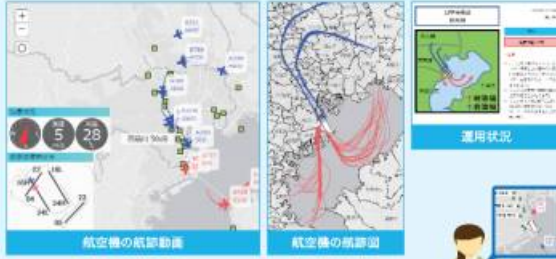
運用実績
 新飛行経路の運用実績・運航便数
 北風・南風の運用割合
 騒音低減
 ゴーアラウンド(音障のやり直し)発生状況

新飛行経路に関する問い合わせ状況

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。

板橋区の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が南風運用の場合の15時～19時のうち3時間程度に限定して運用されます(南風運用は年間約4割程度運用されています)。

「羽田空港飛行コースホームページ」
<https://www.mlit.go.jp/TrackTop/now/>
 羽田空港の運用状況や、新飛行経路の運用状況に関する最新の情報は、このホームページから確認いただけます。



Column 航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっているのですか？

A. 空港周辺の風向きだけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に着陸できるように決定されています。

航空機は、基本的に安全に着陸するため風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その時々気象状況をはじめ様々な要因を考慮し、南風運用と北風運用の2種類のいずれかを選択して運用しています。

引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組みむとともに、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。

Tel:0570-001-596
<https://www.mlit.go.jp/koku/hanedaf/>

板橋区の皆さまへ

羽田空港のこれから **2022年秋号**

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。羽田空港の新飛行経路は、首都圏の国際競争力強化の観点から騒音低減を図るため、2020年3月29日より運用を開始いたしました。このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。



お知らせ 第5回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的の方策検討会」が開催されました。

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

前回の検討会で決定された飛行方式¹の羽田空港への導入に向け、これまで実施した取組みを報告し、今後の取組みについて議論しました。

- 1 羽田空港への導入に向けた取組み(羽田空港の運用状況)
- 2 羽田空港の運用状況(羽田空港の運用状況)

第5回固定化回避検討会 主な報告内容 (2022年8月3日)

導入に向けて必要な主な取組

- 安全性の評価
- 騒音の予測
- 騒音低減効果の検証
- 飛行方式に対する騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証

これまでに実施した取組

1 飛行方式により、羽田空港において1機の新飛行経路が飛行することが技術的に可能であるかを検証するため、様々な条件下でのシミュレーション検証を実施しました。必要に応じて飛行方式の調整を行いました。

2 検証の結果、羽田空港において、1機の新飛行経路の飛行が可能である条件下で可能なことを確認しました。

今後の取組(2022年～)

1 騒音予測の結果、羽田空港に平行に配置された2本の滑走路に併用する運用を実施し、運用ルール等の基準を作成していきます。

2 これらの作業結果について、第6回検討会で報告(2023年予定)を行います。

お住まいの地域における騒音測定等の測定結果、航空機の航路等の最新の情報に関しては国土交通省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・落下物対策に取り組んでいます。

騒音対策

- 新飛行経路の運用時間を限定
- 騒音低減のための音響的対策
- 騒音低減のための音響的対策
- 騒音低減のための音響的対策

落下物対策

- 落下物防止対策の強化
- 落下物の原因分析を強化
- 落下物の原因分析を強化
- 落下物の原因分析を強化

世界に類を見ない我が国独自の基準を策定し、本邦航空会社・日本に乗り入れる外国航空会社に対し、部品や氷塊の落下を防止するための対策を義務付けています。

部品欠落防止対策の例 ボーイング787型機の給水口の改良

氷塊落下防止対策の例 ドレイン・バルブの清掃

航空機からの落下物と思われるものを発見された場合は、右記の窓口にお問い合わせください。

Tel:0570-001-596

新飛行経路の運用に関して、様々な情報提供を行っております。

「羽田空港のこれから」では、以下の情報を2か月ごと(※項目は概ね半年ごと)に公表しています。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

各騒音測定局の騒音測定結果

騒音測定結果の速報版については、毎月公表しています。

| 測定局 | 機体サイズ | 2021年4月～2022年3月実測値の平均値(dB) | 推計平均値(dB) |
|--------------------|-------|----------------------------|-----------|
| 板橋区立赤塚第二中学校(A/C着陸) | 大型機 | 61.7 | 68～66 |
| | 中型機 | 61.4 | 64～60 |
| | 小型機 | 60.9 | 65～58 |

全体の騒音分析

就航機材割合

大手国内航空会社による、騒音の比較的大きな大型機(日777)の運送などにより、騒音影響が比較的小さい中型機・小型機の就航割合が増えています。

2019年1月: 約48% (大型機), 約25% (中型機)

2021年4月～2022年3月: 約63% (大型機), 約28% (中型機)

落下物・安全対策

- 部品欠落件数及び欠落部品内容
- 落下物防止対策基準の拡充(拡充する場合)
- 駐機中の機体チェック件数・ランパンスペクション(外国航空会社への立入検査)実施状況

新飛行経路の運用実績・運航便数

- 北風・南風の運用割合
- 騒音低減
- ゴーアラウンド(着陸のやり直し)発生状況
- 新飛行経路に関する問い合わせ状況

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。

北区の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が南風運用の場合の15時～19時のうち3時間程度に限定して運用されます(南風運用は年間約4割程度運用されています)。

「羽田空港飛行コースホームページ」
<https://www.mlit.go.jp/TrackTop/How>
 羽田空港の運用状況や、新飛行経路の運用状況に関する最新情報は、このホームページからご確認ください。



Column 航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっているのですか？

A. 空港周辺の風向きだけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に着陸できるように決定されています。

航空機は、基本的に安全に着陸するため風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その時々気象状況をはじめ様々な要因を考慮し、南風運用と北風運用の2種類のいずれかを選択して運用しています。

引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組みるとともに、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、騒音対策・落下物対策に関するお問い合わせは、
Tel:0570-001-596
 受付時間：7:00～20:00(土日・祝日含む)
 その他「羽田空港のこれから」で連絡先やお問い合わせ先が記載されています。

北区の皆さまへ

羽田空港のこれから **2022年 秋号**

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。羽田空港の新飛行経路は、首都圏の国際競争力強化の観点から騒音低減が最大の目的です。2020年3月29日より運用を開始いたしました。このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。



お知らせ 第5回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催されました。

「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。

前回の検討会で決定された飛行方式¹の羽田空港への導入に向け、これまで実施した取組みを報告し、今後の取組みについて議論しました。



第5回固定化回避検討会 主な報告内容 (2022年8月3日)

導入に向けて必要な主な取組

- 安全性の評価
- 基準²の策定
- 騒音低減効果の検証
- 飛行方式に対する対応
- 機材の確保促進

これまでに実施した取組

1の飛行方式により、羽田空港において1機の新航空機が飛行することが技術的に可能であるかを検証するため、様々な条件下でシミュレーション検証を実施しました。航空条件³に飛行可能な経路の検証などを実施しました。

検証の結果、羽田空港において、1機の新航空機の飛行が様々な条件下で可能であることを確認しました。

今後の取組(2022年～)

2の飛行方式に平行に設定された2本の滑走路に使用する同時運用を見直し、安全性の評価などの作業を実施し、運用ルール等の基準を作成していきます。

これらの作業結果については、第6回検討会で報告(2023年予定)を行います。

羽田空港での同時運用

- 羽田空港における新飛行経路は、平行に設定された滑走路と同時に運用が図られ、運用されています。
- 新飛行経路の運用方式で、両方の滑走路を同時に独立して運用できるかどうか、安全面から検証する必要があります。

お住まいの地域における騒音測定用の測定結果、航空機の航路等の最新の情報に関しては国土交通省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・落下物対策に取り組んでいます。

騒音対策

測定局にて常時実施している騒音測定の結果は、「羽田空港飛行コースホームページ」や「羽田空港のこれから」にてご確認ください。

- 新飛行経路の運用時間を限定
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上

落下物対策

新飛行経路において確認された落下物は0件¹です。部品欠落²については、航空会社等と協力して原因分析・再発防止に取り組んでいます。

- 落下物防止対策の精緻化
- 落下物の原因分析を強化
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上
- 騒音低減の向上

世界に類を見ない我が国独自の基準を策定し、本邦航空会社・日本に乗り入れる外国航空会社に対し、部品や氷塊の落下を防止するための対策を義務付けています。

部品欠落防止対策の例

ボーイング787型機の給水口の改良

原因欠落発生 → 再発防止策

氷塊落下防止対策の例

ドレイン・バルブの清掃

原因欠落発生 → 再発防止策

航空機からの落下物と思われるものを発見された場合は、右記の窓口にお問い合わせください。

「羽田空港のこれから」電話窓口 **Tel:0570-001-596**
 FAX:0570-001-596
 受付時間：7:00～20:00(土日・祝日含む)

新飛行経路の運用に関して、様々な情報提供を行っております。

「羽田空港のこれから」では、以下の情報を2か月ごと(※項目は概ね半年ごと)に公表しています。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

羽田空港のこれから
<https://www.mlit.go.jp/koku/hanedaf/>

各騒音測定局の騒音測定結果

騒音測定結果の速報版については、毎月公表しています。

※北区内における2021年度年間の騒音測定結果

| 測定局 | 機体サイズ | 2021年4月～2022年3月 実測値の平均 (dB) | 推計 平均値 (dB) |
|----------------------|-------|-----------------------------|-------------|
| 北区立校 桜小学校 (C着陸(野天時)) | 大型機 | 61.7 | 68～66 |
| | 中型機 | 63.0 | 64～60 |
| | 小型機 | 63.2 | 65～58 |

※新飛行経路と1時間あたりの騒音予測定数値

測定時間：15時～19時(5.3時間程度)

全体の騒音分析

就航機材割合

大手国内航空会社による、騒音の比較的大きな大型機(日777)の運送などにより、騒音影響が比較的小さい中型機・小型機の就航割合が増えています。

2019年1月

- 約48% (大型機)
- 約25% (中型機)
- 約27% (小型機)

2021年4月～2022年3月

- 約63% (大型機)
- 約28% (中型機)
- 約9% (小型機)

落下物・安全対策

部品欠落件数及び欠落部品内容

落下物防止対策基準の拡充(拡充する場合)

駐機中の機体チェック件数・ランフィンスペクション(外国航空機への立入検査)実施状況

新飛行経路の運用実施・運航便数

北風・南風の運用割合

騒音低減

ゴーアラウンド(着陸のやり直し)発生状況

新飛行経路に関する問い合わせ状況

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。

埼玉県の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が南風運用の場合の15時～19時のうち3時間程度に限定して運用されます（南風運用は年間約4割程度運用されています）。

「羽田空港飛行コースホームページ」
https://www.mlit.go.jp/mt/TrackTop/whow
詳細は、このページをご覧ください。また、羽田空港の運用状況に関するお問い合わせもこちらから可能です。



Column

航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっていますか？



A. 空港周辺の風向きだけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に着陸できるように決定されています。



航空機は、基本的に安全に着陸するため風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その時々気象状況をはじめ様々な要因を考慮し、南風運用と北風運用の2種類のいずれかを選択して運用しています。

引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組みむとともに、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、騒音対策・落下物対策に関するお問い合わせはこちら
Tel:0570-001-596
受付時間：10:00～20:00(土・日・祭日)
そのほか「羽田空港のこれから」は専用カードや「区域図等」をご覧ください。皆さまからのご意見を承っております。

埼玉県の皆さまへ

羽田空港のこれから **2022年秋号**

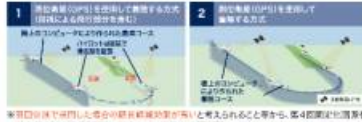
日頃より、羽田空港の機能強化に伴う、新飛行経路の運用にご協力いただきありがとうございます。
羽田空港の新飛行経路は、首都圏の回帰競争力強化から騒音低減のため、2020年3月29日より運用を開始いたしました。
このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。



お知らせ 第5回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的の方策検討会」が開催されました。

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

前回の検討会で決定された飛行方式*の羽田空港への導入に向け、これまで実施した取組みを報告し、今後の取組みについて議論しました。



第5回固定化回避検討会 主な報告内容 (2022年8月3日)

導入に向けて必要な主な取組

- 安全性の評価
- 騒音低減対策の実現性
- 飛行方式に対する騒音低減効果
- 騒音低減効果の検証
- 飛行方式に対する騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証

これまでに実施した取組

- 1. 飛行方式により、羽田空港において1機の航空機が飛行することが保証的に可能であるかを検証するため、様々な条件の下でシミュレーション検証を実施しました。
- 2. 騒音低減効果の検証
- 3. 騒音低減効果の検証
- 4. 騒音低減効果の検証



今後の取組(2022年～)

- 1. 騒音低減効果の検証
- 2. 騒音低減効果の検証
- 3. 騒音低減効果の検証
- 4. 騒音低減効果の検証



お住まいの地域における騒音測定用の測定結果、航空機の軌跡等の最新の情報に関しては国交省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・落下物対策に取り組んでいます。

騒音対策

測定局にて常時実施している騒音測定の結果は、「羽田空港飛行コースホームページ」や「羽田空港のこれから」にてご確認ください。

- 新飛行経路の運用時間を短縮
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証
- 騒音低減効果の検証

落下物対策

新飛行経路において確認された落下物の件数は、部品欠落については、航空会社等と協力して原因分析・再発防止に取り組んでいます。

- 落下物対策の強化
- 落下物の原因調査
- 落下物の原因調査
- 落下物の原因調査
- 落下物の原因調査
- 落下物の原因調査
- 落下物の原因調査
- 落下物の原因調査

世界に類を見ない我が国独自の基準を策定し、本邦航空会社・日本に乗り入れる外国航空会社に対し、部品や氷塊の落下を防止するための対策を義務付けしています。

部品欠落防止対策の例

ボーイング787型機の給水口の改良

機体の機体下部の給水口の改良

改良後の給水口

改良後の給水口

氷塊落下防止対策の例

ドレイン・バルブの清掃

航空機内に溜まった液体などを排出するための排水口(ドレイン)と排気口(バルブ)が氷で凍結している

ドレイン・バルブの清掃

ドレイン・バルブの清掃

航空機からの落下物と思われるものを発見された場合は、右記の窓口にお問い合わせください。

「羽田空港のこれから」は専用カード
受付時間：10:00～20:00(土・日・祭日)
Tel:0570-001-596

新飛行経路の運用に関して、様々な情報提供を行っています。

「羽田空港のこれから」では、以下の情報を2か月ごと(※項目は概ね半年ごと)に公表しています。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

羽田空港のこれから
https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/

各騒音測定局の騒音測定結果

騒音測定結果の速報版については、毎月公表しています。

| 測定局 | 機体サイズ | 2021年度年間平均騒音値 (LAeq) | 統計学的95%値 (LAeq) | 周風時(羽田空港) 15時～19時(うち3時間限定) |
|---------------------|-------|----------------------|-----------------|----------------------------|
| 1. さいたま市立中央公民館(大宮南) | 大型機 | 60.4 | 66～65 | |
| | 中型機 | 60.0 | 62～58 | |
| 2. さいたま市立中央公民館(大宮南) | 大型機 | 65.8 | 70 | |
| | 中型機 | 64.6 | 66～64 | |
| 3. さいたま市立中央公民館(大宮南) | 大型機 | 65.6 | 67～63 | |
| | 中型機 | 61.4 | 68～66 | |
| 4. 川口市立八幡川中学校(川口豊栄) | 大型機 | 63.3 | 64～60 | |
| | 中型機 | 63.2 | 65～58 | |

全体の騒音分析

就航機材割合

大手国内航空会社による、騒音の比較的大きな大型機(1777)の運航などにより、騒音影響が比較的小さい中型機・小型機の就航割合が増えています。

■ 2019年11月
 約48% (大型機)
 約26% (中型機)
 約25% (小型機)

■ 2022年4月
 約9% (大型機)
 約63% (中型機)
 約28% (小型機)

騒音対策

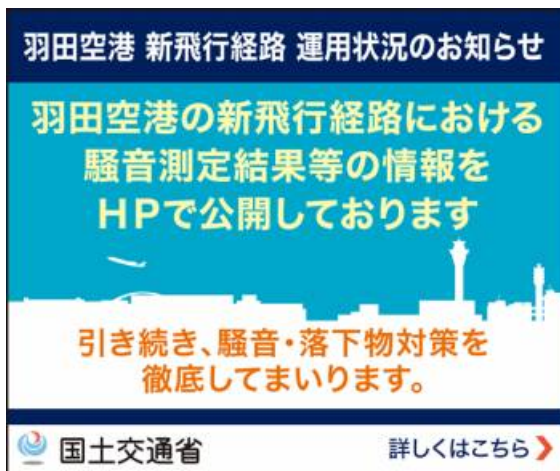
- 部品欠落件数及び欠落部品内容
- 落下物防止対策基準の拡充(拡充する場合)
- 駐機中の機体チェック件数・ランプインスペクション(外国航空機への立入検査)実施状況

運用実績

- 新飛行経路の運用実績・運航便数
- 北風・南風の運用割合
- 騒音低減効果
- 騒音低減効果
- 騒音低減効果
- 騒音低減効果

※項目は概ね半年ごとにご公表しています。

◇WEB 上でのバナー広告



<配信期間>

2022年7月～2023年3月

◇経済誌タイアップ広告（ダイヤモンド・オンライン）※内容は、週刊ダイヤモンドと同一



◇経済誌タイアップ広告 (AERA)

羽田空港のこれから

19:34

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから



羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから



羽田空港のこれから

より便利に、よりオープンに、
**羽田空港から始まる
日本の活性化**

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから



羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

羽田空港のこれから

◇経済誌タイアップ広告（AERA dot.）※内容は、AERA と同一



より活発に、よりオープンに。羽田空港から始まる日本の活性化

海外旅行は世界経済の晴雨計。海外旅行客の回復は、世界経済の回復の足しとなる。その一方で、海外旅行客の回復は、国内経済の活性化にもつながる。

水際措置の緩和に伴い 訪日外国人旅行者が急激に増加

11月27日現在、訪日外国人旅行者は約100万人。

（国土交通省発表）

海外旅行は、世界経済の晴雨計。海外旅行客の回復は、世界経済の回復の足しとなる。その一方で、海外旅行客の回復は、国内経済の活性化にもつながる。

訪日外国人旅行者の急増に伴い、空港の機能強化が求められている。羽田空港は、国際線と国内線の両方を担っており、その役割はますます重要になっている。また、羽田空港は、日本の玄関口として、海外からの観光客を受け入れる重要な役割を果たしている。



このように、海外旅行客の回復に伴って、空港の機能強化が求められている。羽田空港は、国際線と国内線の両方を担っており、その役割はますます重要になっている。また、羽田空港は、日本の玄関口として、海外からの観光客を受け入れる重要な役割を果たしている。

- 1. 国際線と国内線の両方を担っている
- 2. 日本の玄関口として、海外からの観光客を受け入れる重要な役割を果たしている
- 3. 海外からの観光客を受け入れる重要な役割を果たしている
- 4. 海外からの観光客を受け入れる重要な役割を果たしている

11月27日現在、訪日外国人旅行者は約100万人。



11月27日現在、訪日外国人旅行者は約100万人。

訪日外国人旅行者が多く訪れる東京都

訪日外国人旅行者の増加に伴って、東京都は訪日外国人旅行者にとって魅力的な観光地となっている。東京都は、豊かな自然環境と、伝統的な文化と現代の都市文化が融合した観光地となっている。

東京都は、訪日外国人旅行者にとって魅力的な観光地となっている。東京都は、豊かな自然環境と、伝統的な文化と現代の都市文化が融合した観光地となっている。

羽田空港から都内各地の人気エリアへアクセス

羽田空港は、都内各地の人気エリアへアクセスしやすい。羽田空港は、都内各地の人気エリアへアクセスしやすい。羽田空港は、都内各地の人気エリアへアクセスしやすい。

羽田空港は、都内各地の人気エリアへアクセスしやすい。羽田空港は、都内各地の人気エリアへアクセスしやすい。羽田空港は、都内各地の人気エリアへアクセスしやすい。

羽田空港の機能強化により日本がもっと元気に

羽田空港の機能強化により、日本がもっと元気に。羽田空港の機能強化により、日本がもっと元気に。羽田空港の機能強化により、日本がもっと元気に。

羽田空港の機能強化により、日本がもっと元気に。羽田空港の機能強化により、日本がもっと元気に。羽田空港の機能強化により、日本がもっと元気に。

11月27日現在、訪日外国人旅行者は約100万人。

11月27日現在、訪日外国人旅行者は約100万人。

11月27日現在、訪日外国人旅行者は約100万人。

羽田空港のこれから



新飛行経路の運用が開始され2年8カ月

羽田空港の2021年度の運用状況（発着回数、滑走路運用割合、航路、騒音測定結果、落下物対策、問い合わせ状況）を中心にお知らせします。

■羽田空港の主な飛行経路

羽田空港の飛行経路は北風運用と南風運用に分かれています。北風運用では、●毎朝6時に羽田を北上する経路（7時～11時半と13時～18時のうち30分程度）、南風運用では、●毎5時から東京を飛来して着陸する経路、●羽田方面へ飛来する経路（18時～19時のうち30分程度）が、従来の経路に加えて新たに追加されました。

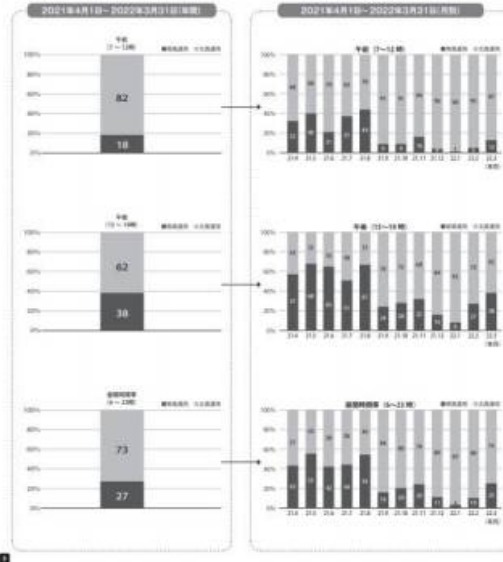
■羽田空港の発着回数（2022年度は回復傾向）

本誌は2021年4月から2022年8月までの羽田空港の発着回数を、今年度は昨年と比較して発着回数がコロナ禍前の水準に戻ってきていることが確認できます。昨年までは新型コロナウイルス感染症拡大の影響により一時的に発着回数は落ちましたが、緊急事態宣言解除後は回復傾向にあり、本年10月1日から実施されている航空機の大型化や機材や全空航路変更により今後の発着回数が期待されます。

羽田空港のこれから

羽田空港の滑走路運用割合をお知らせします（暖かい時期は南風運用、寒い時期は北風運用が多い傾向）

■北風運用・南風運用の割合（2021年4月1日～2022年3月31日）
 航空機は風によって偏航し、風に向かって偏航します。風向きにより北風運用（北風運用）があります。羽田空港では北風・南風の運用割合が、「午前」「午後」(昼間)の順に公表されています。年度の集計は、過去3年間の割合とはほぼ同じ割合となりました。月別の割合も、おおむね4月～6月の間に、暖かい時期は南風運用が、9月～3月の寒い時期は北風運用が多い傾向の運用割合となります。



羽田新飛行経路を飛行した航空機の航跡についてお知らせします

2021年4月1日～2022年3月31日(前期)において、新飛行経路を飛行した航空機のうち、航空機の位置情報や経路などの位置データを取得し、航跡データを収集しました(位置情報や経路データが欠けたりしない航跡データについては、対象から除外しています)。

運航経路の航跡データを重ね合わせ、運航経路について確認しています。なお、航跡データの取得データについては、羽田空港のホームページにてお知らせしています。⇒ <https://www.maa.jp/gf/>

■北風着陸(C滑走路) 2022年春季(3月)の経路

● 航空機が滑走路に着陸する際の経路を示しています。● 航空機が滑走路に着陸する際の経路を示しています。

■南風着陸(A/C滑走路) 2022年春季(3月)の経路

● 航空機が滑走路に着陸する際の経路を示しています。● 航空機が滑走路に着陸する際の経路を示しています。

■南風着陸(B滑走路) 2022年春季(3月)の経路

● 航空機が滑走路に着陸する際の経路を示しています。● 航空機が滑走路に着陸する際の経路を示しています。

羽田新飛行経路に係る騒音測定結果についてお知らせします

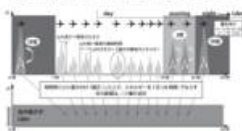
2021年4月1日～2022年3月31日の期間、19箇所の騒音測定局で騒音測定を実施しとりまとめを行いました。騒音測定局の改善として、航空機の降下角の引き上げと逆旋回の併用による騒音軽減効果が確認されています。

騒音測定局の改善として、航空機の降下角の引き上げと逆旋回の併用による騒音軽減効果が確認されています。騒音測定局の改善として、航空機の降下角の引き上げと逆旋回の併用による騒音軽減効果が確認されています。



■Lden (エルデン) について

①騒音レベルの予測指標として使われています(丁度目アーク)。
 ②騒音レベルから発生する騒音の影響は、単純にLと騒音レベルの差(相対)で評価できる。1時間の騒音レベルをLとすると、LdenはL+10dBと評価できます。
 ③騒音レベルにより騒音が異なるため、よりうるさく感じる騒音には一定の重み付け(補正)をします。
 ④昼間(day)、夕方(evening)、夜間(night)で別けており、騒音レベル(L)とそれぞれの重み付けからLdenと評価しています。



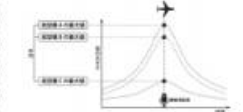
■航空機騒音における評価基準

| 評価の項目 | 基準値 |
|-------|--------|
| I | 57dB以下 |
| II | 60dB以下 |

1: 暮らしに支障をきたす恐れのある地域
 2: 1以外の地域に於いて騒音の低減を必要とする地域

■実測値の平均について

航空機の騒音は、気象条件、機体重量、エンジン出力など様々な要因によりばらつきが生じます。騒音レベルが変動したときに発生した騒音の最大値を「実測値」、1.0分間のL_{max}とL_{avg}の平均値を「実測値の平均」として、騒音レベルの予測に用います。



■騒音評価値と航空機騒音の程度について



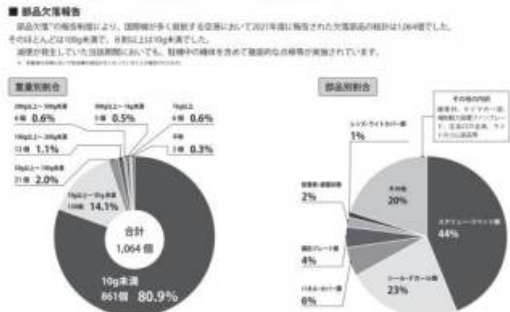
■騒音測定区間ごとのLden年間値と機体サイズ別の実測値の平均 (2021年4月～2022年3月)

| 測定区間 | 機体/機種 | Lden (年間値) | 実測値の平均 | 小計 |
|-----------------|-------|------------|--------|------|
| ●羽田空港第1滑走路(羽田線) | C機体 | 60 | 60.4 | 60.2 |
| | D機体 | 41 | 40.9 | 40.8 |
| | E機体 | 40 | 40.3 | 40.1 |
| ●羽田空港第2滑走路(羽田線) | C機体 | 44 | 43.7 | 43.9 |
| | D機体 | 44 | 43.1 | 43.0 |
| | E機体 | 36 | 35.4 | 35.2 |
| ●羽田空港第3滑走路(羽田線) | C機体 | 33 | 32.5 | 32.6 |
| | D機体 | 28 | 27.7 | 27.8 |
| | E機体 | 25 | 24.8 | 24.9 |
| ●羽田空港第4滑走路(羽田線) | C機体 | 40 | 39.2 | 39.2 |
| | D機体 | 41 | 40.8 | 40.5 |
| | E機体 | 39 | 38.1 | 38.0 |
| ●羽田空港第5滑走路(羽田線) | C機体 | 40 | 39.2 | 39.2 |
| | D機体 | 41 | 40.8 | 40.5 |
| | E機体 | 39 | 38.1 | 38.0 |
| ●羽田空港第6滑走路(羽田線) | C機体 | 42 | 41.7 | 41.7 |
| | D機体 | 42 | 41.7 | 41.7 |
| | E機体 | 40 | 39.8 | 39.8 |
| ●羽田空港第7滑走路(羽田線) | C機体 | 44 | 43.8 | 43.8 |
| | D機体 | 41 | 40.9 | 40.9 |
| | E機体 | 39 | 38.8 | 38.8 |
| ●羽田空港第8滑走路(羽田線) | C機体 | 41 | 40.1 | 40.1 |
| | D機体 | 41 | 40.1 | 40.1 |
| | E機体 | 39 | 38.1 | 38.1 |

航空機の落下物対策と部品欠落に関する情報についてお知らせします

■落下物防止対策
 最新の技術において確認された落下物「は0件です。2018年3月以降は、落下物対策強化パッケージに基づき、機体整備(メーカー・航空会社)が一気となって対策を実施しています。

■部品欠落報告
 部品欠落の報告件数は、国際線が多く発生する空港において2021年度は報告された欠落部品の数は1,064個でした。そのほとんどは10g未満で、8割以上は10g未満でした。国際線が減少している国際線においても、騒音対策を進めて国際線の報告が減少しています。



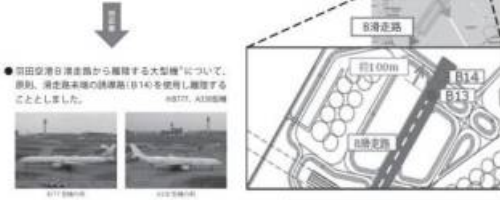
■落下物の重さ
 国際線の報告の約8割は10g未満、国内線の約6割は10g未満であり、重さは1g～10g程度のものがほとんど。アークタイプの機体はアルミニウム、ゴム等であり、重さは1g～10g程度のものがほとんど。A320neo・A320XLRの機体は樹脂、アルミニウム等であり、重さは1g～10g程度のものがほとんど。エアークラフの機体はアルミニウム等であり、重さは1g～10g程度のものがほとんど。エアークラフの機体は樹脂、アルミニウム等であり、重さは1g～10g程度のものがほとんど。

過剰に発生した落下物や部品欠落については、航空会社においてメーカーと連携して原因究明・対策検討を行い、国はその高度状況を監視・監督するとともに、他の航空会社へも情報共有や指導、必要に応じて落下物防止対策基準の拡充を行っており、再発防止を徹底しています。

11月1日より開始しています 大型機のB滑走路末端離陸について

2022年8月3日に開催された第5回羽田新経路の固定化問題に係る技術的方策検討会で報告された出航経路の種別経路方策について紹介いたします。

●羽田空港B滑走路から離陸する航空機は、B滑走路の離陸開始点としてB滑走路(14)を使用し、離陸する(14)を使用しています。



●羽田空港B滑走路から離陸する大型機について、原則、滑走路末端の滑走路(14)を使用し、離陸することになりました。

→機上を通過するときの高度の引き上げや早降の誘引が可能となり、騒音影響の軽減を図ります。

羽田新飛行経路に関する問い合わせ状況 (2021年4月1日～2022年3月31日)

| 年次 | 件数 | 問い合わせ状況 |
|-----|-----|---------|
| 4月 | 170 | 436 |
| 5月 | 189 | 390 |
| 6月 | 189 | 376 |
| 7月 | 46 | 276 |
| 8月 | 46 | 212 |
| 9月 | 44 | 238 |
| 10月 | 52 | 369 |
| 11月 | 118 | 242 |
| 12月 | 84 | 272 |
| 1月 | 32 | 128 |
| 2月 | 45 | 149 |
| 3月 | 36 | 201 |
| 合計 | 911 | 2213 |

■主な問い合わせ内容
 ●騒音・落下物に対する懸念について
 ●経路や高度、高度の判断基準等について
 ●騒音影響の低下や騒音による健康被害、障害等にかかる補償について
 ●コロナウイルスの影響により変更となっている状況下での新ルート運用中止の要請について
 ●羽田新経路の固定化問題に係る技術的方策検討会の検討状況について
 ●チラシ配布および配架による意見受付

トピック 羽田空港国際線にも活気が戻りつつあります

羽田は10月1日、新型コロナウイルスの感染が拡大傾向に転じた。2022年度にはほぼ絶えた外国人旅行者が再び大勢訪れるようになれば、観光関連産業が活気を取り戻す。日本経済の目上につながると思われる。

羽田空港ターミナルでも10月1日は海外からの入国者が増え、賑わいをみせており、以前のような活気が戻りつつあります。

トピック 羽田空港見学ツアー (現在募集中)

羽田空港では、国内外の民間企業の実践として、見学は立ち入ることができない等制限、機内機上および機内での対応を要します。航空機を真近で見ることが出来ます。

2022年2月1日より航空見学ツアーを実施。募集期間は2022年11月1日から2023年1月31日までです。
<https://www.cab.mri.go.jp/cab/puff/>
headoffice@cab.mri.go.jp

羽田空港騒音・落下物等に関するお問い合わせ先

Tel 0570-001-596 受付時間: 7:00～20:00 [土・日・祝・祝日]

現在の空港(運送)の運送状況や、過去の申請、当時の騒音測定結果が閲覧できるページを開いた際のホームページが開いています。

引き続き、情報提供を行ってまいります

羽田空港のこれから



新飛行経路の運用が開始され約3年
羽田空港の2022年度上半期の運用状況(発着回数、問い合わせ状況、滑走路運用割合、騒音測定結果、落下物対策と部品欠情報、航路)を中心にお知らせします。

2023年4月1日よりOPEN 『もっと知りたい羽田空港』

(羽田空港のこれから情報コーナー)

羽田空港の社会的意義や機内機外情報提供を目的として、4月1日より、羽田空港第3ターミナル(国際線)3階展望デッキ手前にて「もっと知りたい羽田空港」(羽田空港のこれから情報コーナー)を開館いたします。

本館のデジタルディスプレイでは、羽田空港の歴史や羽田空港を支える人、機内機外に関する情報等の動画を視聴できます。また、デジタルサイネージの活用(設置されている羽田空港3Dマップ)18ヵ所では、デジタルサイネージの情報をさらに詳しく見ることができます。また、機内機外情報モニターでは、羽田空港の最新の機内機外情報にすぐ対応します。羽田空港への羽田空港の情報は、ぜひお立ち寄りください。

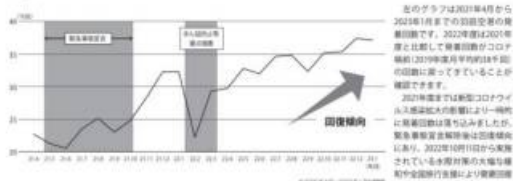
羽田空港のこれから

羽田空港の主な飛行経路 (新飛行経路は①-⑩)



羽田空港の飛行経路は北風運用と南風運用に分かれます。北風運用では、●南風運用(10月～11月)と10時～19時のうち10時以降、南風運用では、●北風運用(東空を越えて飛越す経路)と●南風運用(東空を越えずに飛越す経路)が、従来の経路に加えて新たに追加されます。

羽田空港の発着回数



羽田新飛行経路に関する問い合わせ状況 (2022年4月1日～10月31日)

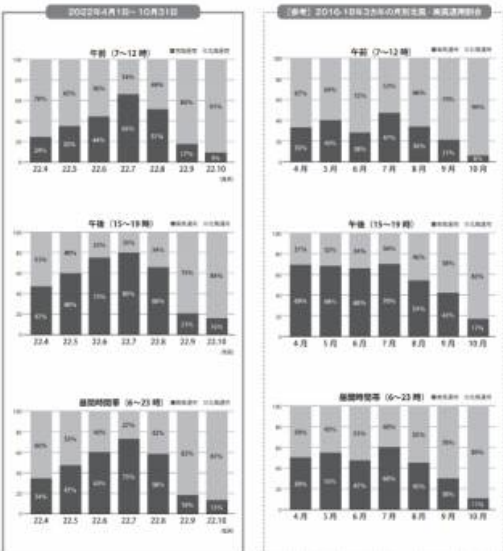
| 年月 | 件数 | 2022年上半期 | 前年 |
|-----|-----|----------|-------|
| 4月 | 106 | 211 | 411 |
| 5月 | 79 | 462 | 204 |
| 6月 | 89 | 795 | 497 |
| 7月 | 52 | 229 | 200 |
| 8月 | 57 | 221 | 203 |
| 9月 | 37 | 223 | 194 |
| 10月 | 49 | 217 | 217 |
| 合計 | 504 | 2,105 | 2,089 |

■主な問い合わせ内容
 ・騒音・落下物に対する態勢について
 ・経路や高度、飛越すの判断基準等について
 ・騒音低減の下落や騒音による健康被害、防音等にかかる事項について
 ・コロナウイルスの影響により変更になっている状況下でのルート運用等への留意点について
 ・羽田新飛行経路の認定化に際しては関係行政機関との検討状況等について
 ・チラシ配布及び取扱いのご意見受付

ニュースレター 第17号

羽田空港の滑走路運用割合をお知らせします (騒がしい時期は南風運用、寒い時期は北風運用が多い傾向)

■北風運用・南風運用の割合(2022年4月1日～10月31日)
 羽田空港は冬にかけて厳寒し、風に向かって飛来します。風向き等により滑走路の運用は、「北風運用」「南風運用」があります。羽田空港では北風・南風の運用割合が、「午前」「午後」「昼間」時間帯別に公表されています。2022年4月～10月の北風・南風の運用割合は、過去3年間の割合とはほぼ同じ割合となりました。月別の割合も、過去3年間の割合と同様におおむね4月～8月は北風運用割合が多く、9月～10月は北風運用が多い傾向の運用割合となりました。



羽田空港のこれから

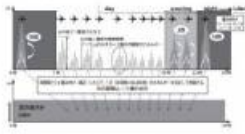
羽田新飛行経路に係る騒音測定結果についてお知らせします

2022年4月1日から10月31日の期間、19箇所の新飛行経路で騒音測定を実施しとりまとめを行いました。騒音測定結果の公表として、羽田空港の騒音の状況と騒音の低減に向けた取り組みについてお知らせいたします。騒音測定結果の公表は、騒音の低減に向けた取り組みの一環として、関係行政機関との検討状況等についてお知らせいたします。



■Lden (エルデン) について

- ①航空騒音の評価指標として使われています(下記②③参照)。
- ②航空機から発生する騒音の影響は、季節ごとに航空機の運用状況が異なることがあるため、1年間の騒音のエネルギーを平均して算出します。
- ③時間帯により騒音が異なるため、より大きく感じる時間帯(夜)は一定の重み付け(補正)をします。
- ④日中(Day)、夕方(Evening)、夜間(Night)で区別しており、騒音レベル(L)とそれぞれ縦文字がLdenと表示されています。



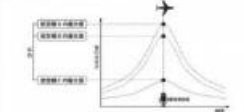
■航空機騒音における騒音基準

| 騒音の区分 | 基準値 |
|-------|--------|
| I | 57dB以下 |
| II | 62dB以下 |

- 1: 騒音の発生に對する制限
- 2: 1以外の地域であつて騒音の生活を保全する必要がある地域

■実測値の平均について

航空機の騒音は、気象条件、機体重量、エンジン出力などの様々な要因によりばらつきが生じます。騒音レベルを測定したときと異なる騒音の最大値が「実測値」(Lmax)としてデータベースに入力されています。実測値を平均したものが「実測値の平均」です。



■騒音指標と航空機騒音の程度について



■騒音測定地点ごとのLden値と機体サイズ別の実測値の平均(2022年4月～10月)

| 測定所 | 機体/機種 | Lden | | 実測値の平均 | | |
|-----------------|-------|--------------------|------|--------|-------|-------|
| | | 2022.4～2022.10(平均) | 実測値 | 10g未満 | 10g以上 | 10g未満 |
| ●羽田東側小学校(羽田10線) | C機種 | 61.2 | 58.3 | 64.4 | 63.2 | |
| ●羽田東側小学校(羽田10線) | C機種 | 62.8 | 59.1 | 64.4 | 63.2 | |
| ●羽田東側小学校(羽田10線) | B機種 | 59.8 | 53.6 | 62.2 | 61.6 | |
| ●羽田中野(大田線) | B機種 | 58.3 | 51.7 | 57.6 | 57.0 | |
| ●羽田中野(大田線) | B機種 | 57.9 | 51.6 | 56.2 | 56.9 | |
| ●羽田中野(大田線) | A機種 | 59.8 | 54.7 | 58.4 | 58.0 | |
| ●羽田中野(大田線) | C機種 | 59.1 | 53.1 | 60.7 | 60.7 | |
| ●羽田中野(大田線) | A機種 | 58.1 | 53.0 | 57.9 | 57.4 | |
| ●羽田中野(大田線) | C機種 | 49.9 | 43.4 | 43.3 | 43.9 | |
| ●羽田中野(大田線) | A機種 | 42.1 | 38.6 | 40.2 | 40.7 | |
| ●羽田中野(大田線) | C機種 | 42.2 | 36.9 | 38.2 | 38.6 | |
| ●羽田中野(大田線) | C機種 | 41.0 | 36.9 | 40.2 | 40.4 | |
| ●羽田中野(大田線) | A機種 | 44.1 | 37.5 | 37.1 | 37.6 | |
| ●羽田中野(大田線) | C機種 | 40.6 | 35.4 | 37.4 | 37.0 | |
| ●羽田東側小学校(羽田10線) | A機種 | 40.1 | 35.9 | 37.8 | 37.6 | |
| ●羽田東側小学校(羽田10線) | A機種 | 40.9 | 38.7 | 38.7 | 37.4 | |
| ●羽田東側小学校(羽田10線) | A機種 | 40.9 | 37.7 | 37.2 | 38.3 | |
| ●羽田東側小学校(羽田10線) | A機種 | 33.9 | 34.6 | 34.2 | 33.2 | |

航空機の落下物対策と部品欠落に関する情報についてお知らせします

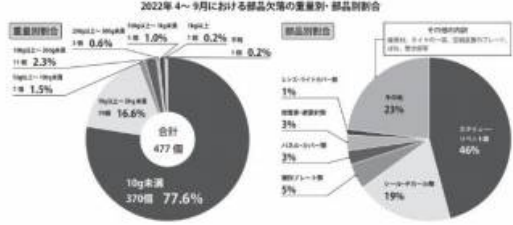
■落下物防止対策

新飛行経路において確認された落下物とは、2024年3月より実施した「落下物対策強化プラン」に基づき、機体重量(メーカー)・航空機社別(メーカー)ごとに計測を実施しています。

- 1: 落下物の発生を抑制するための対策を実施しています。
- 2: 落下物の発生を抑制するための対策を実施しています。
- 3: 落下物の発生を抑制するための対策を実施しています。
- 4: 落下物の発生を抑制するための対策を実施しています。
- 5: 落下物の発生を抑制するための対策を実施しています。

■部品欠落発生

過去1年間の統計結果により、羽田空港を含む7空港において2022年4月～2022年10月に報告された部品欠落の総数は477個であり、そのほとんどは10g未満、約8割は10g未満でした。



- 部品欠落発生時の状況はスクリーン、リベットの破断であり、重さは1g～10g程度のものがほとんど。
- スクリーン、リベットの材質はアルミニウム、鋼であり、重さは1g～10g程度のものがほとんど。
- スクリーン、リベットの材質はアルミニウム、鋼であり、重さは1g～10g程度のものがほとんど。
- スクリーン、リベットの材質はアルミニウム、鋼であり、重さは1g～10g程度のものがほとんど。
- スクリーン、リベットの材質はアルミニウム、鋼であり、重さは1g～10g程度のものがほとんど。
- スクリーン、リベットの材質はアルミニウム、鋼であり、重さは1g～10g程度のものがほとんど。

過去に発生した落下物発生や部品欠落については、航空会社においてメーカー等と連携して原因究明・対策検討を行い、個々の状況に応じて、他の航空会社へも情報共有や指示、必要に応じて落下物防止対策実施を行っている。再発防止を徹底しています。

羽田新飛行経路を飛行した航空機の航跡についてお知らせします(全体的に想定経路の範囲内を飛行しています)

2022年4月～2022年10月1日付の航跡について、新飛行経路を飛行した航跡の概況を、この冊子でご覧いただけます。航跡データは収集しました(収集情報は確認できなかった航跡の一部のデータは欠けている状態です)。また、航跡データは収集しました(収集情報は確認できなかった航跡の一部のデータは欠けている状態です)。また、航跡データは収集しました(収集情報は確認できなかった航跡の一部のデータは欠けている状態です)。

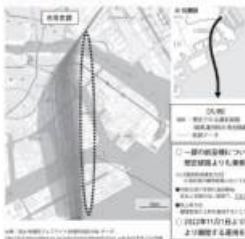
■北風離陸(C滑走路) 2022年秋冬(9月)の航跡



■南風着陸(A/C滑走路) 2022年秋冬(9月)の航跡



■南風離陸(B滑走路) 2022年秋冬(9月)の航跡



この冊子は、航空機の飛行経路を把握するためのツールです。航跡データは収集しました(収集情報は確認できなかった航跡の一部のデータは欠けている状態です)。また、航跡データは収集しました(収集情報は確認できなかった航跡の一部のデータは欠けている状態です)。

トピック 羽田空港跡地HANEDA GLOBAL WINGS内に「羽田エアポートガーデン」が2023年1月31日に開業しました。(宿泊施設・浴池施設は22年12月に先行開業)

「羽田エアポートガーデン」は、24時間営業の複合施設です。羽田空港跡地に広がる多様な施設を有し、国際交流や観光振興を促進した羽田空港跡地再生の象徴的な施設です。旅行・観光・飲食・娯楽・宿泊・フィットネスなど、様々なニーズに応える施設を有し、羽田空港跡地再生の象徴的な施設です。

新航空機騒音・水噴き落下物等に関するお問い合わせ
Tel 0570-001-596 (受付時間: 7:00～20:00 土・日・祝日)
 〒119-8601 東京都羽田3-1-1 TEL 050-3655-5960

引き続き、情報提供を行ってまいります
 本冊子に掲載された情報は、最新の状況や、変更のあった場合は、本冊子に掲載されたものと異なる場合があります。ご了承ください。

◇地域版（千葉）2023年春

羽田空港のこれから

ニュースレター
地域特別号
2023年春

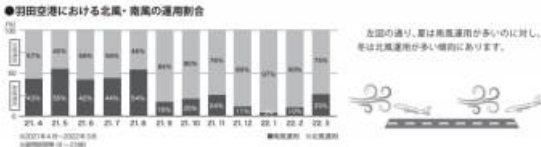
このニュースレターは、羽田空港の今後の飛行経路に関する情報及び国土交通省の促進する国際競争力強化のための取組等について、読者の皆様へのより一層の理解を促すために作成されています。

▶ **2020年3月29日より羽田空港において新飛行経路の運用が開始され、千葉県内の騒音軽減が図られています。さらなる騒音軽減策について、引き続き検討してまいります。**



北風運用時の騒音軽減
3時～11時半、13時～17時のうち羽田発着において、騒音軽減が図られる上、空域を利用して上っています。12時～

南風運用時の騒音軽減
13時～17時のうち羽田発着において、騒音軽減が図られる上、空域を利用して上っています。12時～



新飛行経路の運用状況について

飛行経路の普及も進んだこと、以下の日数・機数が増加が千葉県内で認められています。

| 運航会社 | 運航回数 | | | | | | | | | | | | |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | |
| 2020年 | 北風発着 | 0 | 0 | 279 | 1430 | 584 | 891 | 905 | 1411 | 1687 | 2555 | 2764 | 2012 |
| 南風発着 | 0 | 0 | 0 | 17 | 26 | 21 | 20 | 23 | 19 | 4 | 7 | 3 | 3 |
| 2021年 | 北風発着 | 31 | 25 | 27 | 25 | 23 | 25 | 24 | 19 | 28 | 30 | 25 | 37 |
| 南風発着 | 2197 | 1716 | 1819 | 1527 | 1383 | 1627 | 1629 | 1432 | 2471 | 2506 | 2568 | 2364 | |
| 2022年 | 北風発着 | 1 | 17 | 35 | 39 | 21 | 22 | 36 | 21 | 8 | 9 | 11 | 7 |
| 南風発着 | 12 | 443 | 828 | 1270 | 1232 | 1268 | 1178 | 1726 | 563 | 696 | 876 | 478 | |

※機数に比例して運航回数も増加傾向にあるものの、運航回数については、運航会社ごとに異なる場合があります。

羽田空港のこれから

ご質問にお答えします

▶ **南風運用時の着陸経路で、交差する着陸機がみられるのはなぜですか？**

南風運用時には、A・C着陸路から北側機が到着するため、D着陸路への到着機との交差が生じます。そのため、機数が多い南風運用時の着陸機をD着陸路に誘導し、機数が少ない北風運用時の着陸機をD着陸路に誘導することで到着機数を最大限に軽減してまいります。



上記の運用を行う中で、一時的な到着機の待機や、突発的な運航機数などに対応するため、安全性と騒音軽減の観点から、到着機数の振り分けを行うことがあり、変更しない場合があります。

▶ **北風運用時の到着経路をできるだけ海の上でできませんか？**

北風運用の好天候（視界が良く、決まった地点から海を渡る機体や機数が少ない）は運用することができるとはなっていますが、海上空域は航空機の航行に支障をきたす恐れがあります。また、海上空域は航空機の航行に支障をきたす恐れがあります。



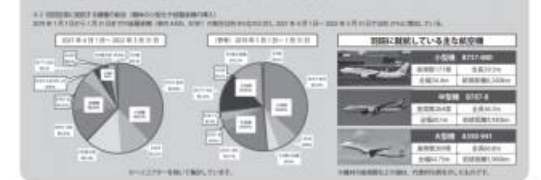
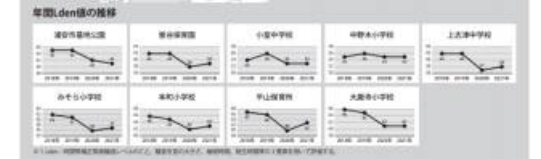
ニュースレター 地域特別号

▶ **羽田空港を離発着する航空機の日々の運用はどのように決まっていますか？**

羽田空港の運用は、気象状況等を総合的に判断しています。気象状況等を総合的に判断しています。気象状況等を総合的に判断しています。

▶ **新飛行経路の運用開始後、騒音は少なくなっているのですか？**

新飛行経路の運用開始後、騒音は少なくなっているのですか？新飛行経路の運用開始後、騒音は少なくなっているのですか？



羽田空港のこれから

▶ **羽田空港に関わる取り組みについて本ニュースレターやホームページ、電話窓口などさまざまな方法で情報提供を行っています。**

▶ **羽田空港飛行コースホームページ**

1. トップページ
2. 羽田発着機の種類別割合
3. 羽田発着機の騒音レベル別割合
4. 羽田発着機の経路別割合
5. お問い合わせ

▶ **ホームページがリニューアルして、情報がさらに充実しました。**

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

▶ **航空機騒音・落下物等に関するお問い合わせ**

Tel 0570-001-596 受付時間：7:00～20:00（土・日・祝日を除く）

③その他の情報発信手法の提案

上記①～②以外のより効果的な情報提供の手法等として、以下の動画改訂等を行った。

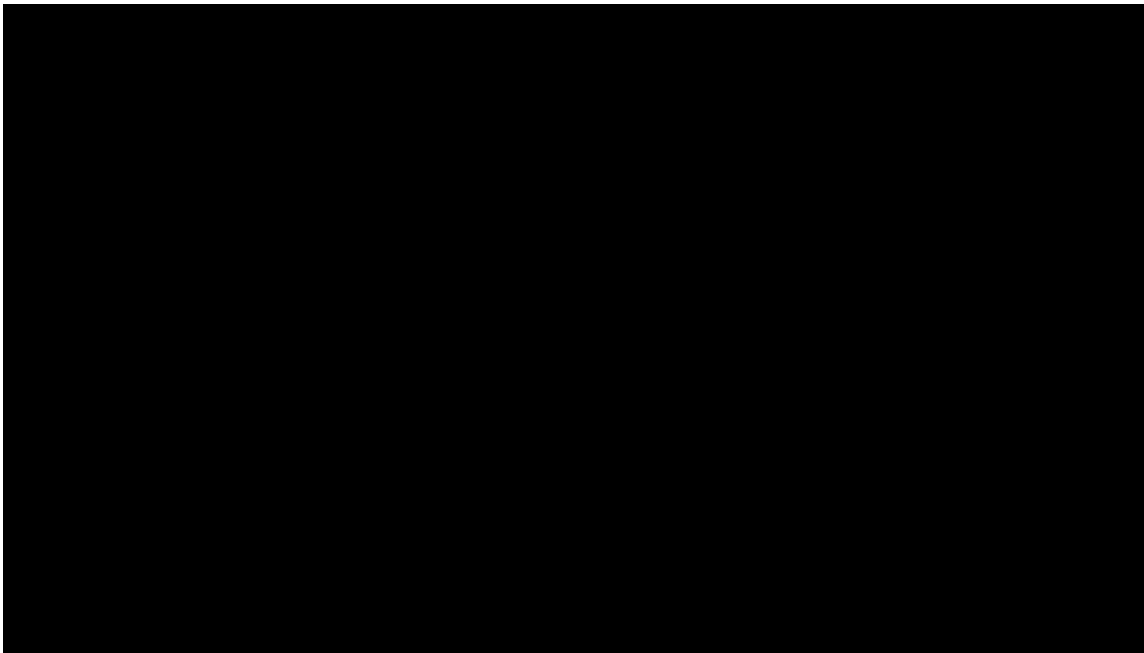
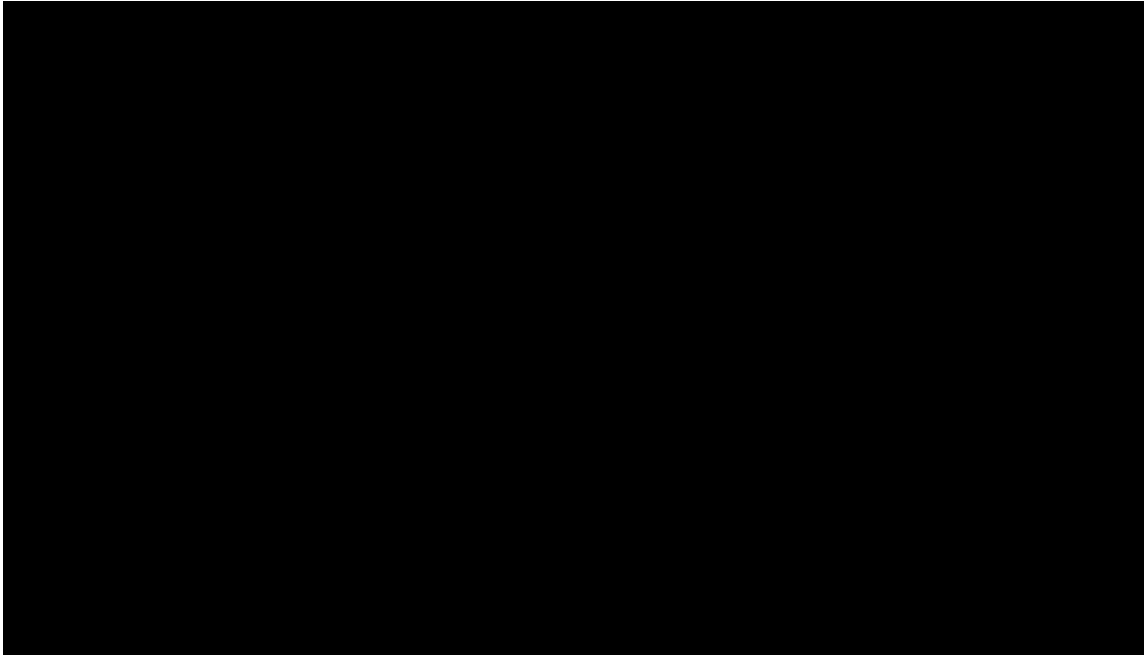
◇羽田空港内ディスプレイで放映する動画の改訂



◇研修の実施

航空局の担当職員が、住民及びメディアに対して適切に対応できるよう、研修を実施した。

※研修概要抜粋





3. 意見把握の実施結果

① メールフォームに投稿された意見の取りまとめ及び分析

「羽田空港のこれから」内のメールフォームに投稿された意見を取りまとめ、発注者に報告した。あわせて、それらの内容を分析し、2.の情報提供にも活かした。

② 報道等のクリッピング及びそれに基づく傾向分析

羽田空港の機能強化に関して取り上げられた新聞、雑誌、WEB記事、テレビ番組等を随時クリッピングし、報道傾向や影響等も踏まえつつ、2.の情報提供にも活かした。

③ インターネット上の意見分析

新飛行経路下の住民等のインターネット上の意見（羽田空港の機能強化に関するWEB記事に対するコメントやSNSにおける発言等）の傾向や拡散状況、新飛行経路下の他の住民に与える影響を分析し、2.の情報提供にも活かした。

④ その他の意見把握手法の提案

上記以外にも、より効果的な意見把握の手法等について、随時検討・提案を行った。

4. 令和4年度業務全体の振り返りと次年度への課題

本年度も、羽田空港機能強化の効果、運用状況、各種対策の取組状況等について情報発信を実施した。

令和2年3月29日より、羽田空港新飛行経路の運用が開始されたが、新型コロナウイルス感染拡大による世界的な航空需要減によって、依然として想定を下回る運用状況が続いている。一方で、令和4年10月11日に、国際的な人の往来再開に向けた措置として、水際対策が緩和されたことにより、復便は来年度に向けてより本格化すると考えられる。

また、関係自治体等から、新飛行経路の固定化回避等に関する要望が寄せられている中で、令和2年6月には「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が設置され、これまでに5回の検討会が開催された。

このような中で、本年度は、ホームページによる年間を通じた情報発信のほか、ニューズレター・ポスティング・経済誌タイアップ広告記事等によるきめ細かな情報発信を実施した。また、メールフォーム等を活用し、住民からの意見収集にも取り組んだ。

本年度実施した情報提供・意見把握の結果を踏まえると、次年度においても、引き続き、羽田空港の機能強化について多様な広報施策を進めるとともに、地域住民の関心事項である「新飛行経路の運用状況」「騒音対策」「落下物・安全対策」等について、継続的・定期的に情報提供していくことが重要である。また、水際対策の大幅な緩和による復便傾向も踏まえながら、情報発信の一層の強化に努め、改めて羽田空港機能強化の意義・目的について、分かりやすく情報発信していくことも重要である。

引き続き、様々な受け手を想定し分かりやすい形で丁寧に情報提供していくことが課題であると認識している。