

このニュースレターは、羽田空港の現在の飛行経路に関する影響軽減及び国際線増便のための取り組みについて、地域の皆様とのコミュニケーションの状況を広くお知らせするために発行しています。

✦

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。

北風運用時の飛行経路

6時～23時のうち、右記以外
(既存の飛行経路)

7時～11時半、15時～19時のうち3時間程度
(新たな飛行経路)

南風運用時の飛行経路

6時～23時のうち、右記以外
(既存の飛行経路)

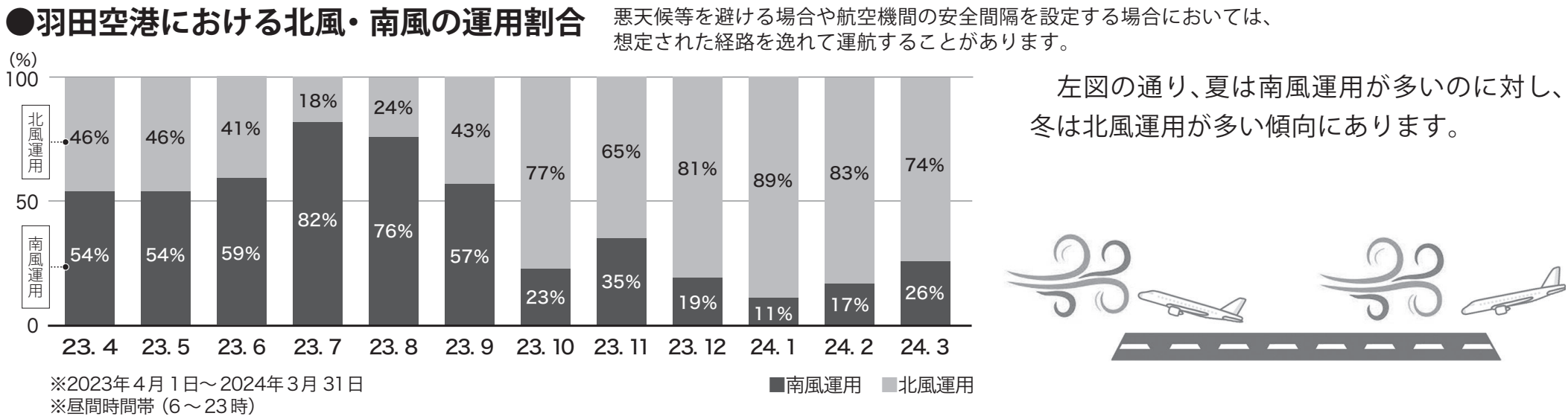
15時～19時のうち3時間程度
(新たな飛行経路)

北風運用時の騒音軽減

7時～11時半、15時～19時のうち3時間程度において、離陸機が荒川の上空を利用して上昇しています。(上図A)

南風運用時の騒音軽減

15時～19時のうち3時間程度において、到着機が都心上空を飛行することで千葉県上空を6,000ft未満で飛行しなくなりました。(上図B)



ご質問にお答えします



新飛行経路導入により、千葉県に与える騒音影響について効果はあったのでしょうか。

既存の飛行経路を使用する総機数が減少したことで、騒音軽減効果は出ていますが、南風の運用割合が多く、Lden※¹の数値が上昇した測定局があります。引き続きさらなる騒音軽減策について検討してまいります。



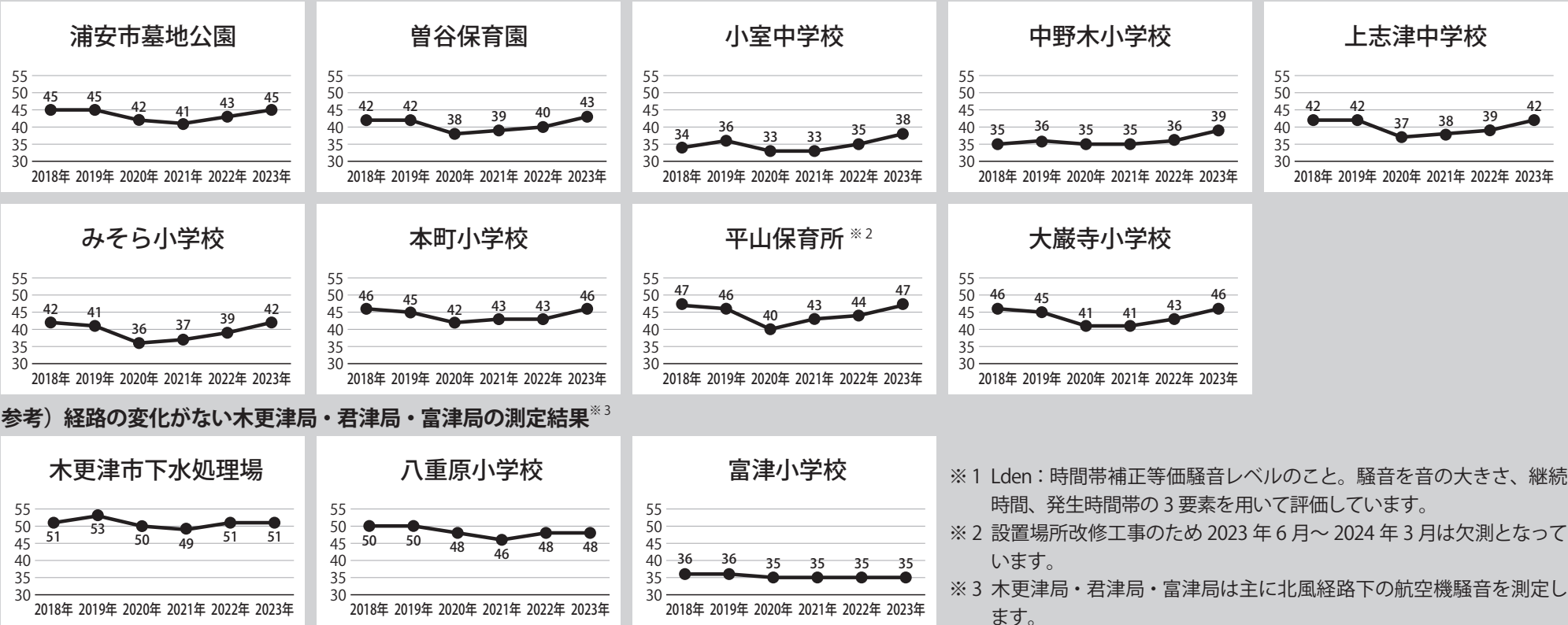
千葉県内の航空機騒音測定局の測定結果



測定局	施設名
浦安局	浦安市墓地公園
曾谷局	市川市立曾谷保育園
小室局	船橋市立小室中学校
中野木局	船橋市立中野木小学校
佐倉局	佐倉市立上志津中学校
四街道局	四街道市立みそら小学校
本町局	千葉市立本町小学校
平山局	千葉市立平山保育所
大巖寺局	千葉市立大巖寺小学校
木更津局	木更津市下水処理場
君津局	君津市立八重原小学校
富津局	富津市立富津小学校

都心上空経路時間帯については、騒音軽減効果が確認されています。しかしながら、2023年については、2019年（機能強化前）と比較して、都心上空経路の運用に伴い、既存の飛行経路を使用する航空機の総数は減少していますが、気象状況の関係から南風運用の割合が多く、南風運用の騒音影響を受ける測定局でLden（エルデン）の数値が上昇しています。騒音状況については引き続きモニタリングすると共に、さらなる騒音軽減策について検討してまいります。

年間Lden値の推移

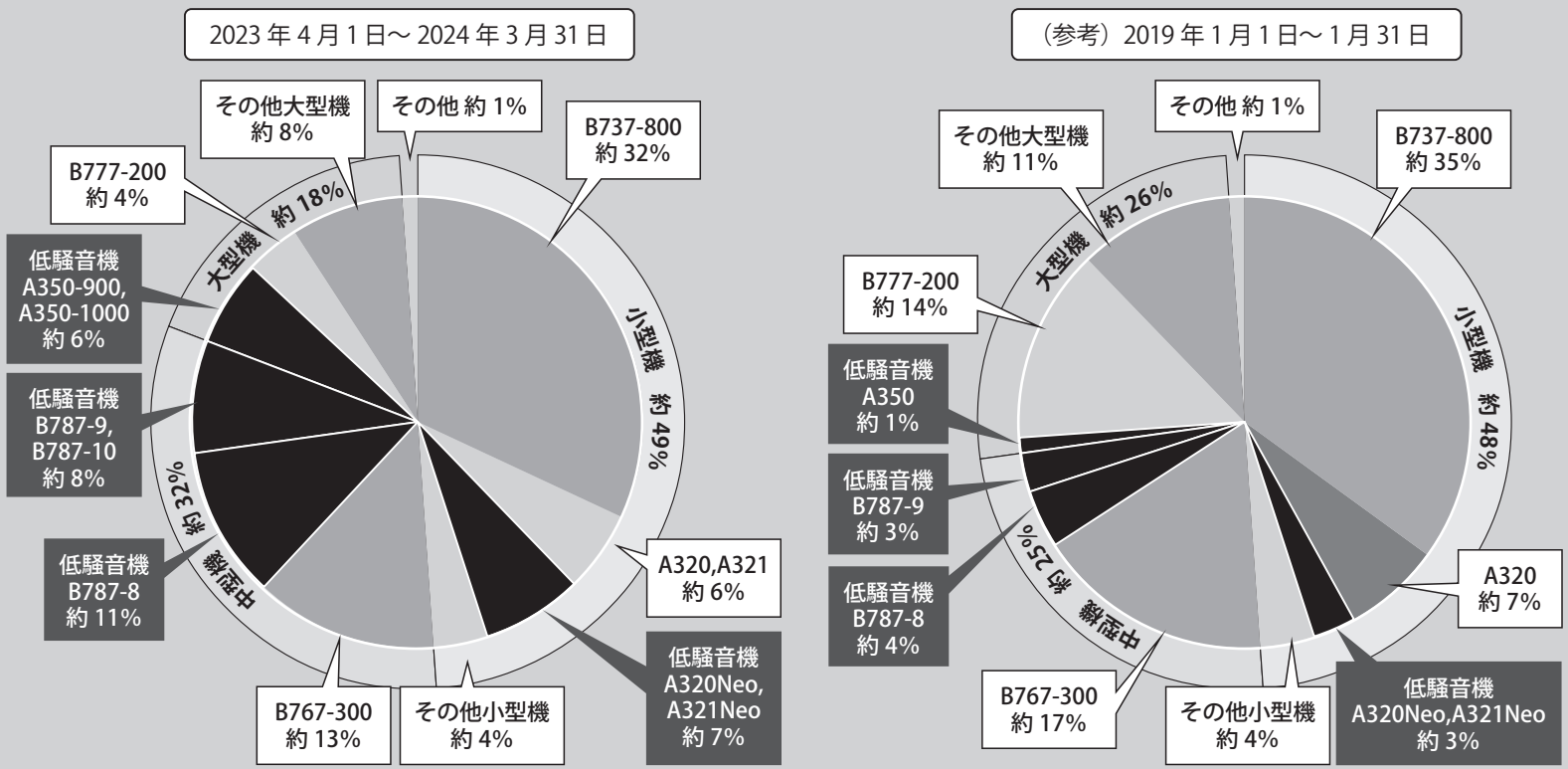


参考）経路の変化がない木更津局・君津局・富津局の測定結果※³

※¹ Lden：時間帯補正等価騒音レベルのこと。騒音を音の大きさ、継続時間、発生時間帯の3要素を用いて評価しています。
※² 設置場所改修工事のため2023年6月～2024年3月は欠測となっています。
※³ 木更津局・君津局・富津局は主に北風経路下の航空機騒音を測定します。

就航機種割合について

※2019年1月1日から1月31日までの低騒音機（表内A350、B787等）の割合は約11%なのに対し、2023年4月1日～2024年3月31日は約32%と20%以上が増加しており、低騒音機の導入が進んでいます。
なお、今年度より低騒音機の分類を見直し、小型機の低騒音機（A320Neo、A321Neo）も割合に含めています。



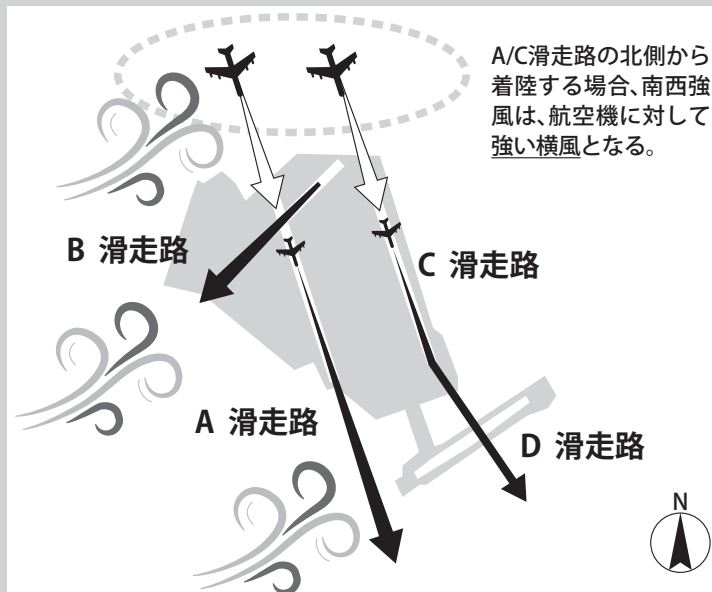
※ヘリコプターを除いて集計しています。



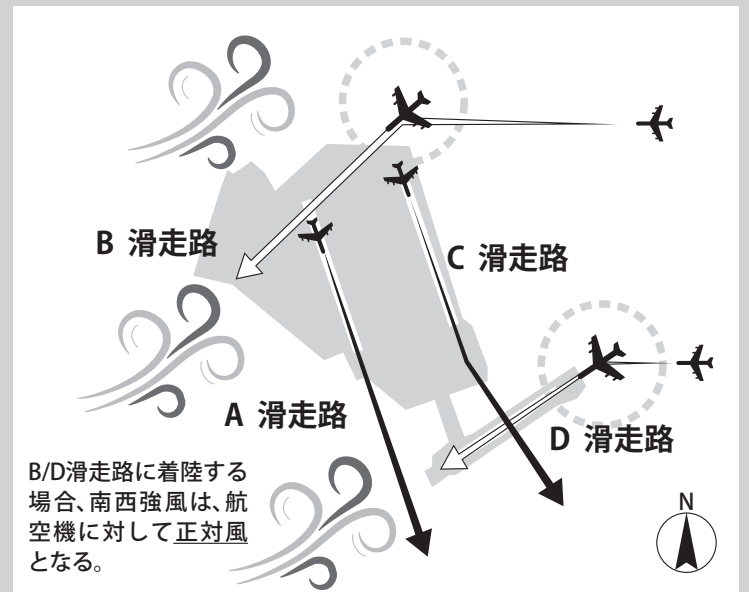
都心上空経路時間帯に南風運用であっても、都心上空経路を使用しない場合はあるのでしょうか。

都心上空経路時間帯においては、横風となる南西強風が発生した場合や、経路上に局地的な悪天候が発生した場合等に、航空機の安全な運航確保のため、都心上空経路〔A・C滑走路着陸(図1)〕を運用せずに、既存の飛行経路〔B・D滑走路着陸(図2)〕を運用しております。今後も、国土交通省では、状況に応じた運用を行うことで、航空機の安全な運航の確保に努めていくこととしております。

都心上空経路での着陸(図1)



既存の飛行経路での着陸(図2)



海上を使用する飛行経路は使用されていますか？

富津沖海上ルートを中心に運用するための取り組みを続けています。

北風運用の好天時（視界が良く、決められた地点から海ほたるの地標航空灯台が視認できる場合）に使用することができる富津沖海上ルートの最大限の活用により、地上への影響軽減を図っています。

北風好天時の飛行ルート図



運用状況

当初見込み	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
25%	21.0%	26.8%	31.4%	27.9%	27.6%

2012年12月、海ほたるに目印(地標航空灯台)を設置し、2019年3月より、富津沖海上ルートをこれまで以上に運用することができるよう、設置した目印の明るさを10倍に向上させて、運用回数を増やす取り組みを行っています。



普段より低い高度で飛行していませんか？

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、いつもより近くに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。

〔小型機〕 B737-800



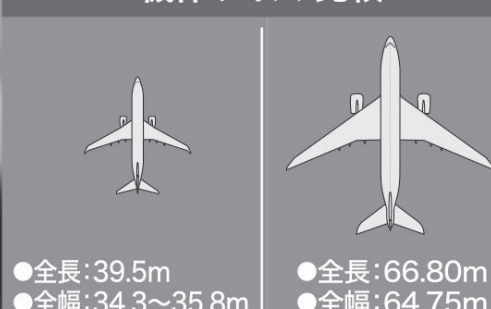
高度：約800ft(約240m)

〔大型機〕 A350-900



高度：約800ft(約240m)

機体サイズ 比較



●全長：39.5m
●全幅：34.3～35.8m

●全長：66.80m
●全幅：64.75m



「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」が2024年6月に中間取りまとめを公表しました

国土交通省は、2024年1月2日に羽田空港で発生した航空機衝突事故を踏まえ、滑走路上における航空機等の衝突防止のための、更なる安全・安心対策をハード・ソフト両面から検討するため、有識者及び関係団体から構成される「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」を設置しました。1月19日からこれまでに合計7回にわたり、滑走路上における航空機等の衝突防止に関わる諸対策について、幅広く精力的に議論を重ね、6月24日に中間取りまとめを公表しました。

国土交通省は、今回のような事故が二度と発生しないよう、中間取りまとめに盛り込まれた対策について、国交省の総力を挙げて、関係者と一丸となって取り組み、最終的には、運輸安全委員会の事故調査報告も踏まえて抜本的な安全・安心対策を講じてまいります。

【羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会 中間取りまとめの概要】

1. 管制交信に係るヒューマンエラーの防止
2. 滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化
3. 管制業務の実施体制の強化
4. 滑走路の安全に係る推進体制の強化
5. 技術革新の推進

国土交通省 HP にて、「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」の開催内容や中間取りまとめの詳細がご覧になれます。
https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk13_000045.html



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。



東京国際空港を離着陸する航空機の飛行実態及び騒音状況の情報を公開しています。

羽田空港飛行コースホームページ

羽田空港飛行コースホームページ

検索

<https://www.ntrack.mlit.go.jp/NtrackTop/show>



東京国際（羽田）空港に離着陸する航空機に関する飛行コース及び航空局が首都圏に設置している騒音測定局の測定値について、アクセス日の前日から1カ月前までの記録をインターネット上で情報提供しています。

■ トップページ



現在の運用状況を表示しています。

■ 羽田空港を離着陸した航空機の航跡動画



3. 測定局(■)を押すと騒音値が表示されます。

4. 動画速度を変えたり、任意の時間にジャンプできます。

1. 日時を指定します。

2. 地名を指定します。

対象範囲

羽田空港における出発機及び到着機

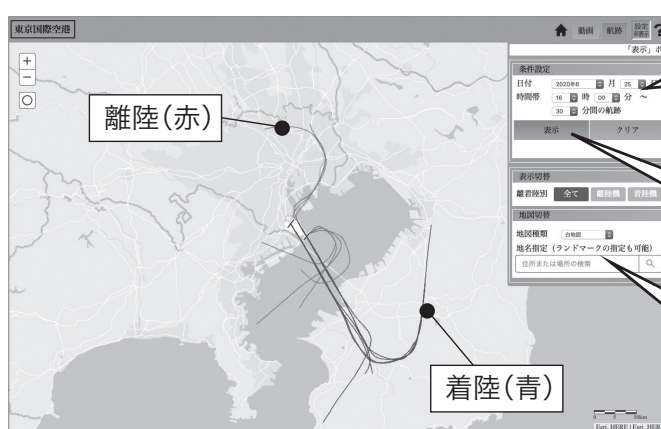
<出発機>

概ね10000フィート(3050m) 以下

<到着機>

概ね6000フィート(1830m) 以下

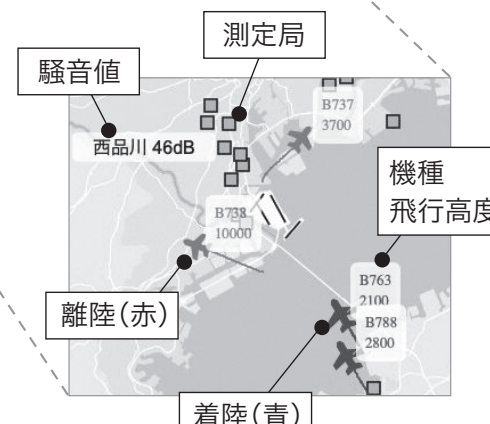
■ 羽田空港を離着陸した航空機の航跡図



1. 日時を指定します。

2. 指定後、“表示”を押します。

3. 地名を指定します。



■「羽田空港のこれから」HP に詳細情報が掲載されています。

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

羽田空港のこれから

検索



■ 航空機騒音・落下物等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・祝含む〕

お問い合わせ番号の一本化に伴い、2021年1月31日にて、0570-001-160の番号でのご案内は終了しました。