

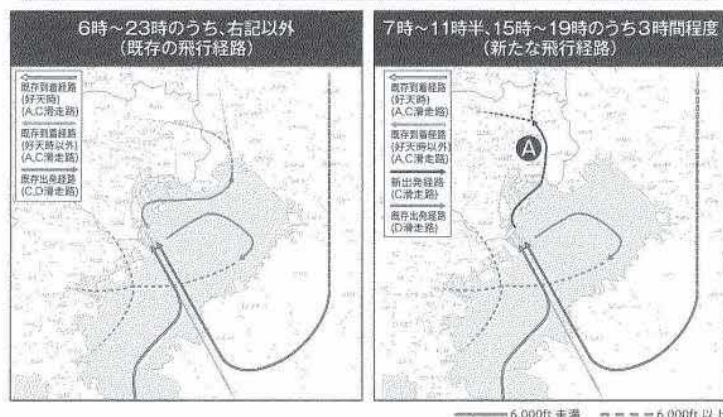
羽田空港のこれから

ニュースレター
地域特別号
2024年秋

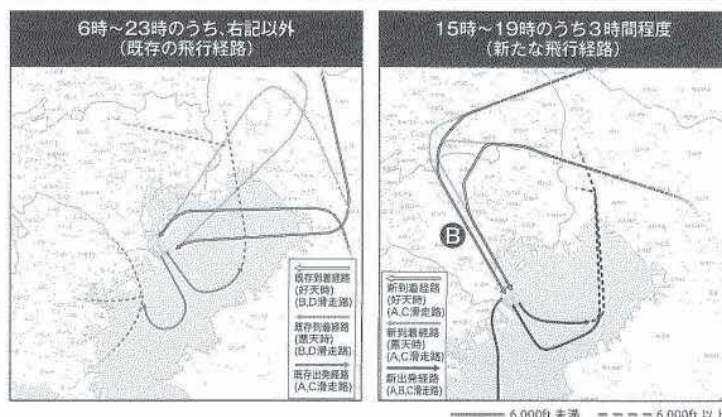
このニュースレターは、羽田空港の現在の飛行経路に関する影響軽減及び国際線増便のための取り組みについて、地域の皆様とのコミュニケーションの状況を広くお知らせするために発行しています。

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



南風運用時の飛行経路



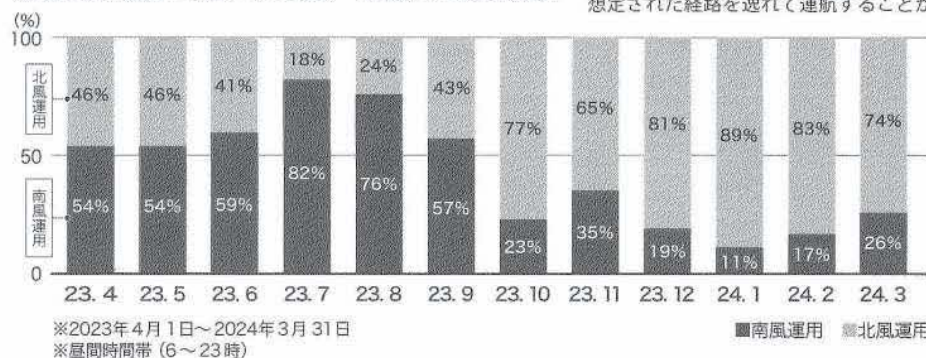
北風運用時の騒音軽減

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

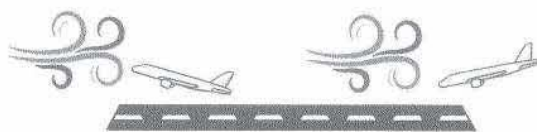
15時～19時のうち3時間程度において、到着機が都心上空を飛行することで千葉県上空を6,000ft未満で飛行しなくなりました。(上図B)

●羽田空港における北風・南風の運用割合



悪天候等を避ける場合や航空機間の安全間隔を設定する場合においては、想定された経路を逸れて運航することがあります。

左図の通り、夏は南風運用が多いのに対し、冬は北風運用が多い傾向にあります。



新飛行経路の運用状況について

飛行経路の見直しを行ったことで、以下の日数・機数分の騒音が千葉県内で概ね軽減されています。

運用状況		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 ※2020年3月29日 運用開始	北風離陸	日数	—	—	3	29	25	16	24	22	31	29	30
	機数	—	—	279	1410	584	891	995	1411	1687	2555	2764	2912
	南風着陸	日数	—	—	0	17	20	21	23	10	4	7	3
	機数	—	—	0	818	713	981	1377	1849	538	266	491	213
2021年	北風離陸	日数	31	25	27	25	23	25	24	19	30	25	31
	機数	2197	1170	1619	1527	1205	1627	1629	1412	2471	2506	2568	3304
	南風着陸	日数	1	17	15	19	21	22	16	21	8	11	7
2022年	北風離陸	日数	12	643	826	1231	1532	1258	1118	1716	563	976	478
	機数	31	28	29	24	24	21	17	16	28	30	28	30
	南風着陸	日数	2	5	12	15	19	22	17	8	5	5	3
2023年	北風離陸	日数	205	441	1033	1491	2114	2379	1888	6693	475	335	285
	機数	31	27	28	22	25	24	15	16	20	29	28	30
	南風着陸	日数	3604	3125	3113	1966	2262	1800	1087	1231	1923	3422	2841
2024年	北風離陸	日数	7	5	15	19	18	21	28	26	19	13	10
	機数	602	471	1550	2136	2258	2614	3608	2805	2238	1380	1471	1026
	南風着陸	日数	26	26	28	—	—	—	—	—	—	—	—
	機数	3414	3336	3265	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	南風着陸	日数	2	7	10	—	—	—	—	—	—	—	—
	機数	236	676	1160	—	—	—	—	—	—	—	—	—

※限られた時間の運用であっても新飛行経路を運用した場合は、運用日数にカウントしています。

「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、関係者と一緒に取り組む、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か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



■ 羽田空港を離着陸した航空機の航跡動画



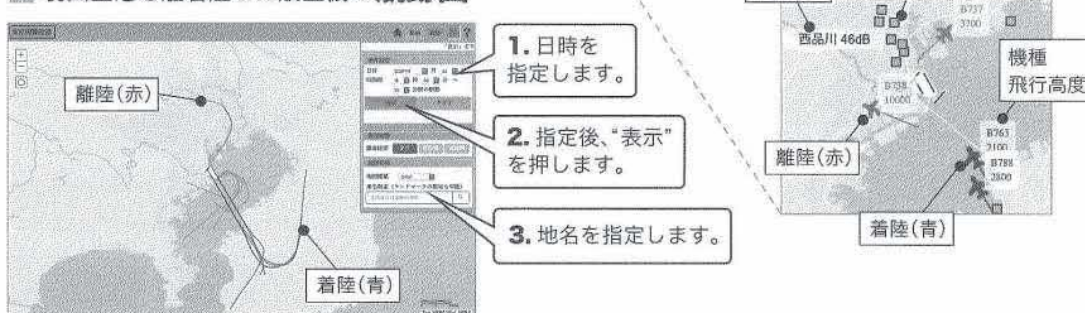
対象範囲

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



■ 「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。

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、 L_{den}^{*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。



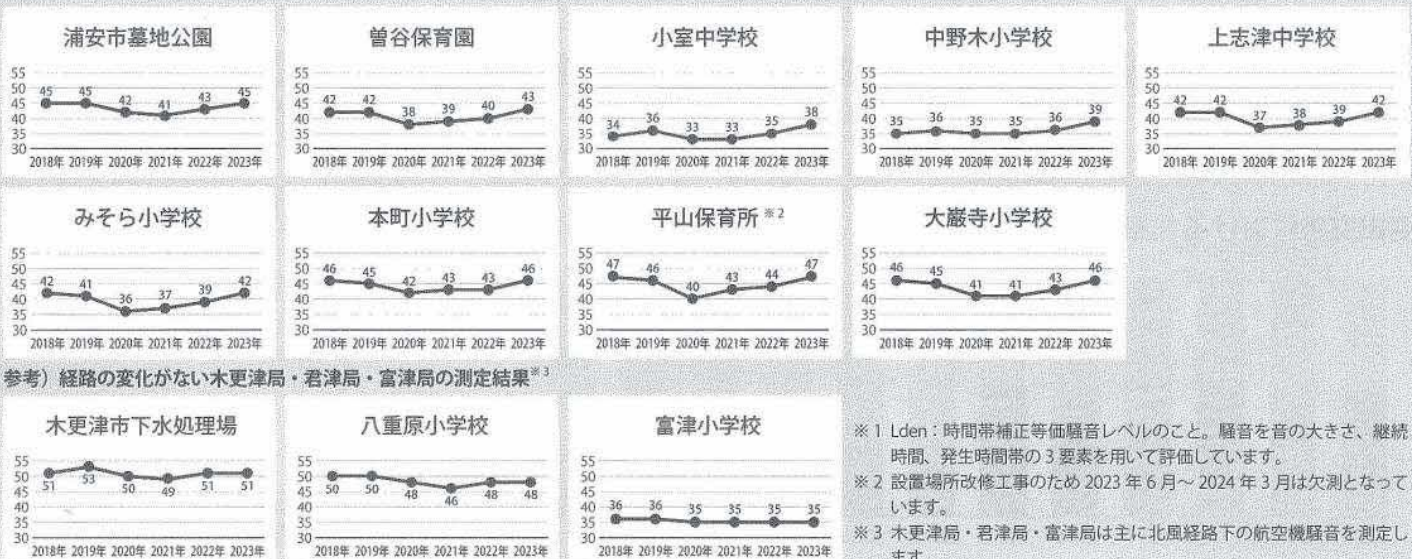
千葉県内の航空機騒音測定局の測定結果



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
大蔵寺局	千葉市立大蔵寺小学校
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 L_{den} （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。

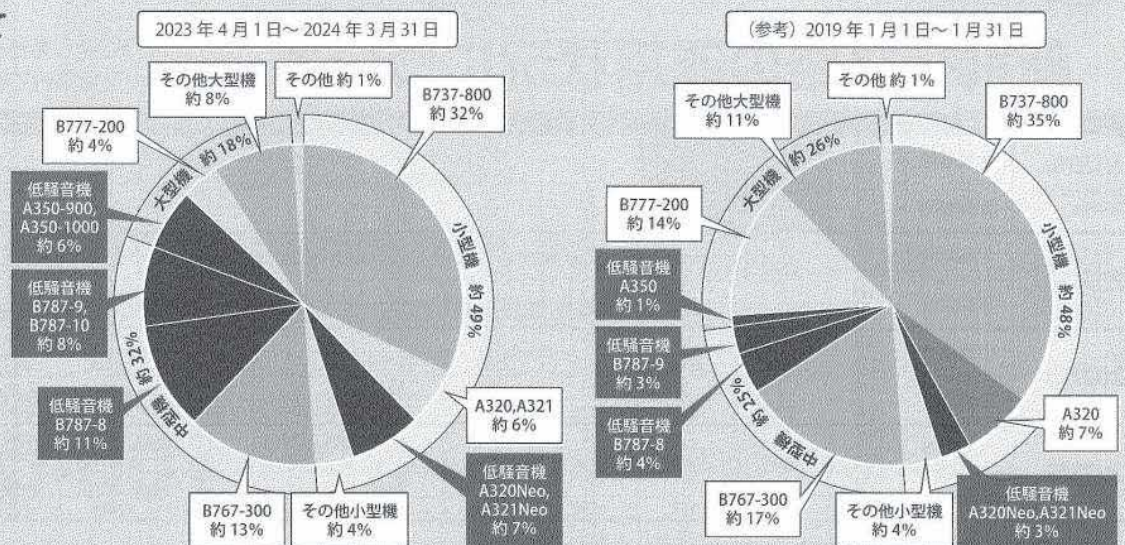
年間 L_{den} 値の推移



※1 L_{den} ：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種類を見直し、小型機の低騒音機（A320Neo、A321Neo）も割合に含まれています。

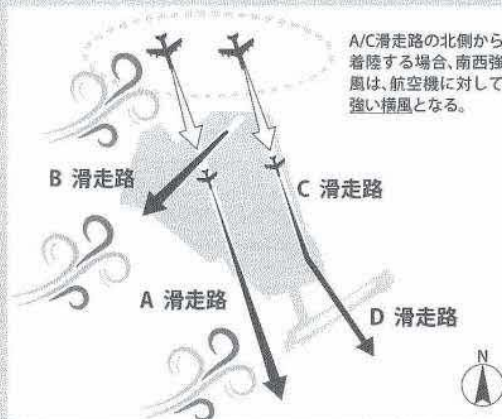


※ヘリコプターを除いて集計しています。

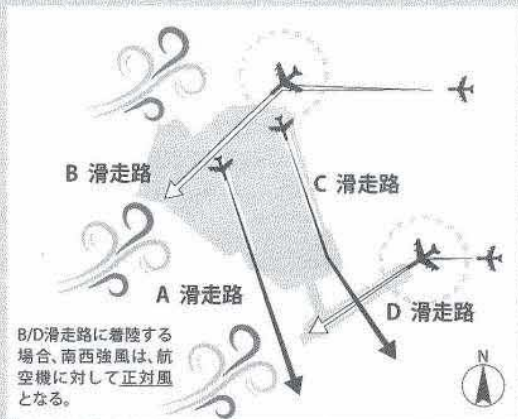
都心上空経路時間帯に南風運用であっても、都心上空経路を使用しない場合はあるのでしょうか。

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さら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。

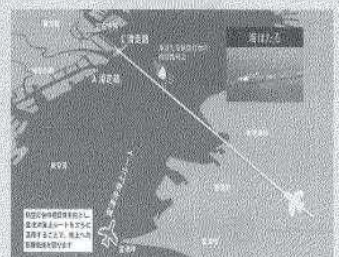
北風好天時の飛行ルート図



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