

下記ホームページにて、**新飛行経路の運用に関する情報を随時更新**しています。ぜひご覧ください。

羽田空港のこれから

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



「羽田空港のこれから」では、新飛行経路や騒音・落下物対策、運用状況、よくある質問への回答などを公開しています

新飛行経路に関して、以下の情報を随時公開していきます。

	項目	各ダイヤごと (概ね半年に1回)	2ヶ月に1回
騒音対策	各騒音測定局の騒音測定結果	○	○
	全体の騒音分析	○	
	就航機材割合	○	
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・ランブインスペクション実施状況	○	
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	○	○
	ゴーアラウンド発生状況	○	

羽田空港飛行コース ホームページ

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



このホームページでは、羽田空港に離着陸する航空機の航跡・飛行高度・機種と、各騒音測定局における測定値について、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。

※本ホームページに表示される航跡は、レーダーによる1分に1回の位置データをコンピュータ処理して作成しているため、実際の飛行経路とは異なる場合があります。



北区の皆さまへ

羽田空港のこれから

羽田空港 新飛行経路の運用状況のお知らせです

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。今般、夏ダイヤの運用実績がとりまとまったことから、新飛行経路の運用実績や国の取組などについてお知らせします。

羽田空港の新飛行経路は、2020年3月29日から運用を開始しています。新飛行経路の運用開始後は、各地で騒音測定を行い、その結果の分析を行っております。また、航空会社や新飛行経路を実際に運航したパイロットからヒアリングを行い、**安全上問題なく運航できていることを確認**しております。

今後も引き続き、新飛行経路を運用し、騒音測定・分析や、航空会社・パイロットからのヒアリングを行い、騒音対策・安全対策に役立てていきます。

また、ホームページやニュースレターなどを活用し、運航便数や騒音・部品欠落等の情報を定期的に公表するなど、引き続き丁寧でわかりやすい情報提供を心がけてまいります。



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**

INFORMATION

「HANEDA GLOBAL WINGS」に、羽田空港跡地が生まれ変わりました。

2つのゾーンからなる「HANEDA GLOBAL WINGS」。第1ゾーンでは、2020年9月18日に「文化産業と先端産業の融合」をコンセプトとした「HANEDA INNOVATION CITY」が本格稼働しました。第2ゾーンでは、13,000坪に及び大規模複合施設の「羽田エアポートガーデン」を整備(開業日未定)。羽田空港跡地で「未来に向けて羽ばたくまちづくり」が推進されています。



羽田空港は、物流拠点としての役割も担っています。

羽田空港は貨物便についても豊富な国際線・国内線ネットワークを有しており、工業製品や生鮮品などの流通に欠かせない存在となっています。コロナ禍において減少した取扱量も、現在は回復傾向にあります。

羽田空港では、約5万7千人*の方が働いています。

グランドスタッフや整備士、店舗スタッフなど、羽田空港を安全に快適に利用していただけるように、様々な職種の人たちが働いています。

※国土交通省のアンケート調査による。

羽田空港の新飛行経路に関する、地域の詳しい情報が掲載されている「ニュースレター」を、最寄りの区役所で閲覧いただけます。内容については、「羽田空港のこれから」のホームページにも掲載されていますので、併せてご確認ください。

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

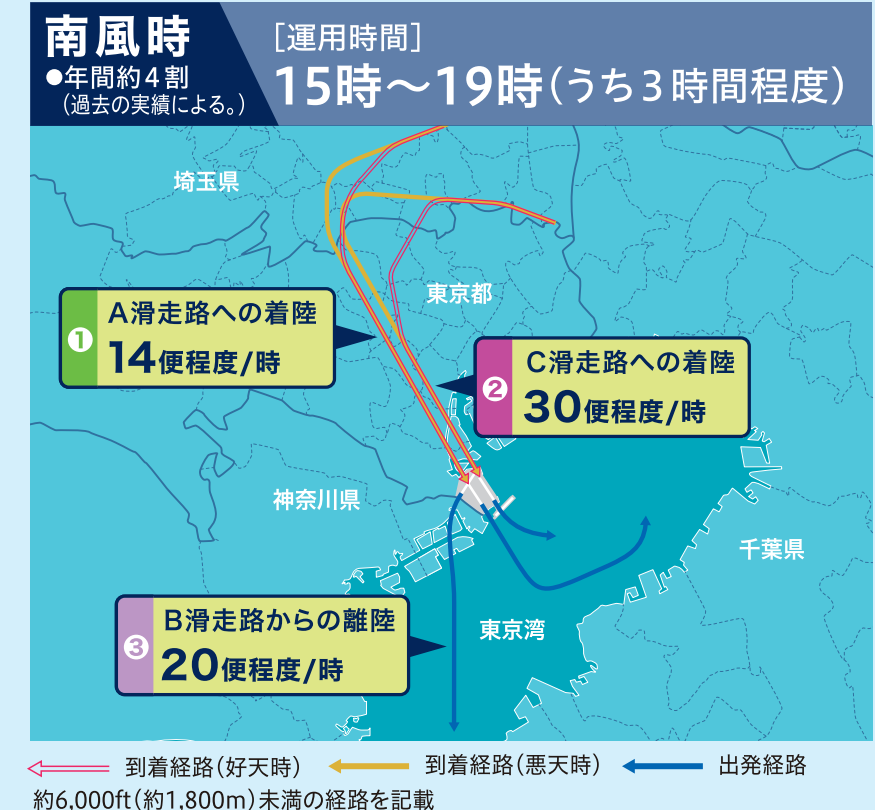
Tel:0570-001-596

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となります。

●新飛行経路と1時間当たりの運航予定便数



騒音について

北区内でも常時騒音測定を行っています

新飛行経路の運用に当たっては、航空機の降下角の引き上げなどによる飛行高度の引き上げや、航空会社が空港に対して支払う着陸料の見直しによる低騒音機の導入促進などの騒音対策を講じています。新飛行経路の運用開始以降、北区内でも常時騒音測定を行っています。

落下物について

確認された落下物は0件*

航空機からの落下物を未然に防ぐ観点から、国が定めた落下物防止対策の航空会社への義務付けや、国の職員による機体チェックなどの落下物対策を講じています。

※2020年11月30日まで

北区内の騒音測定局における測定結果や、騒音対策・落下物対策の詳細については、中面をご覧ください。

運用報告

羽田空港においても、新型コロナウイルスの影響により減便が続いております。南風時の新飛行経路の運航便数は、5月には予定していた便数の約23%でしたが、10月は約58%となっております。

〈南風時の新飛行経路における1日当たりの実際の運航便数〉

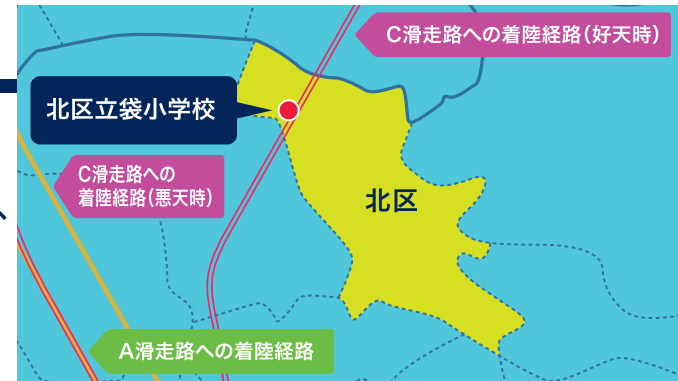
	3月29日~4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
運用日数	17日	20日	21日	20日	23日	10日	4日
①A滑走路着陸	約12便/日	約11便/日	約14便/日	約19便/日	約28便/日	約19便/日	約23便/日
②C滑走路着陸	約42便/日	約26便/日	約35便/日	約51便/日	約58便/日	約41便/日	約49便/日
③B滑走路離陸	約23便/日	約8便/日	約18便/日	約39便/日	約41便/日	約34便/日	約39便/日

※「運用日数」は、1便以上南風時の新飛行経路を運航した日数 ※お示している便数は、概ね3時間程度南風運用を行った日(好天時・悪天時)における新飛行経路運航便数の平均

騒音について

北区の騒音の状況

北区内にも固定騒音測定局を設置しています。この測定局における、新飛行経路の運用開始から10月までの騒音測定結果(実測値の平均)は以下の通りです。



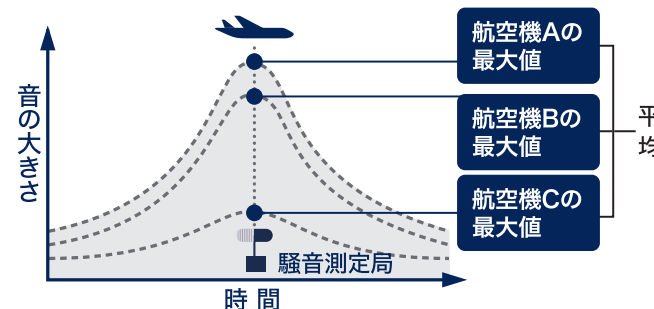
測定局	機体サイズ	実測値の平均<math>\langle\text{dB}>							推計平均値<math>\langle\text{dB}>
		3月29日~4月30日	5月	6月	7月	8月	9月	10月	
北国立袋小学校<math>\langle\text{C}>着陸(好天時)	大型機	66.4	65.2	64.9(-1)	65.1	65.4	64.2(-1)	63.7(-2)	68~66
	中型機	64.0	63.1	62.5	62.1	63.2	62.2	63.2	64~60
	小型機	64.1	63.0	62.6	62.8	62.9	62.9	63.2	65~58

□ : 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

●「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。各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値を「実測値」といい、すべての「実測値」を平均したものが「実測値の平均」です。また、「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最大値の平均であり、住民説明会などでお示していた値です。

※11月以降の騒音測定結果につきましても、「羽田空港のこれから」ホームページにて、順次公表しております。



航跡について

住民説明会などでお示した想定経路図に、実際に新飛行経路を運航した航空機の航跡データを重ね合わせ、運航状況を確認しております(右図)。

●全体的に想定経路の範囲内を飛行しております。

※新飛行経路運用開始後の各月における航跡図についても、「羽田空港のこれから」ホームページにて、公表しております。

■ : 想定経路(北区上空を飛行する南風運用時C滑走路着陸) ■ : 実際の航跡データ



航空会社・パイロットへのヒアリング結果

6月~9月にかけて新飛行経路を運航したパイロットと意見交換を行いました。パイロットからの主な意見は以下のとおりです。引き続き意見交換を行い、安全な運航に役立てていきます。

- 新飛行経路での着陸は、現在のところ問題なく実施できている。
- 気温が高い夏場は航空機の実際の高度が計器上の高度より高くなるが、3.45度を超える降下角で進入後、3度で着陸する2段階の進入も用意されており、問題なく着陸できている。

騒音・落下物対策などの取組について

これまで住民説明会などにおいて、様々なご意見をいただきありがとうございます。皆さまからいただいたご意見を踏まえ、騒音対策や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
- 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
- 条件を満たす施設への防音工事の助成
- 騒音測定局の設置と結果の公開

落下物対策

- 落下物防止対策の義務化
- 駐機中の機体を抜きうちでチェック
- 全国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
- 落下物の原因分析を強化
- 落下物の原因者である航空会社への処分等の実施
- 落下物による被害者に対する補償等を充実

〈新飛行経路の運用開始後には、皆さまから以下のようなご意見をいただきました。皆さまからのご意見に真摯に向き合い、引き続き対策に取り組んでまいります。〉

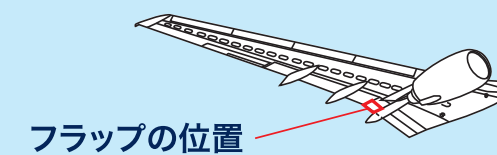


落下物防止対策を強化してほしいです。

我が国で運航するすべての航空会社に対し、落下物防止対策を義務付けております。航空機メーカー等と調整し、対策の追加を順次行っております。

対策への追加例

ボーイング737型機のフラップの外板について、過去の欠落事例を踏まえて、メーカーであるボーイング社と原因究明・再発防止策の検討を行い、2019年10月より、航空会社に対し改良型フラップへの交換を義務付けております。



【改良型フラップ】



外板を接着からボルト等による取付に変更



航空機の部品をしっかりとチェックしてほしいです。

落下物の未然防止のため、航空会社による徹底的な点検が行われています。加えて、羽田空港では、国の職員による機体チェックを実施しています。新飛行経路の運用開始後は、チェック要員を増やし、更なる点検強化に取り組んでいます。



航空機の小さな部品についても、国の職員自ら徹底的に点検を行っています。2019年度は600機以上をチェックしました。



騒音の測定地点を増やしてほしいです。

騒音の発生状況のよりきめ細かな把握のために、固定騒音測定局以外の地点において、9月下旬から各地で2週間の短期測定を実施しました。北区内では、北国立梅木小学校において実施しています。測定結果は「羽田空港のこれから」ホームページで公表しております。



新飛行経路の固定化の回避に向けて取り組んでほしいです。

地域の皆さまのご要望を踏まえ、2020年6月30日に「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」を設置し、新飛行経路の固定化を回避するための方策について、最近の航空管制や航空機器の技術革新を踏まえて技術的観点から検討を行っております。現在は、考えられる飛行方式の洗い出しを行うとともに、出発経路・到着経路ともに参考となる海外事例の調査を行っております。第2回検討会は12月23日に開催いたしました。資料については、「羽田空港のこれから」ホームページをご覧ください。