

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2か月ごと(※項目は概ね半年ごと)に公表しています。

騒音対策	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。
	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>



### ●飛行コースと騒音値



### ●リアルタイムの運用状況



羽田空港に離着陸する航空機の飛行コース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か月前までの記録をご確認いただけます。また、トップページでは、羽田空港のリアルタイムの運用状況をご確認いただけます。

到着経路関係の皆さまへ

# 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。

羽田空港では、2020年3月29日から新飛行経路の運用を開始しています。このチラシでは、新飛行経路における騒音や、落下物に関する情報、新飛行経路の固定化回避に向けた技術的検討の状況など、様々な情報をお届けします。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。

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

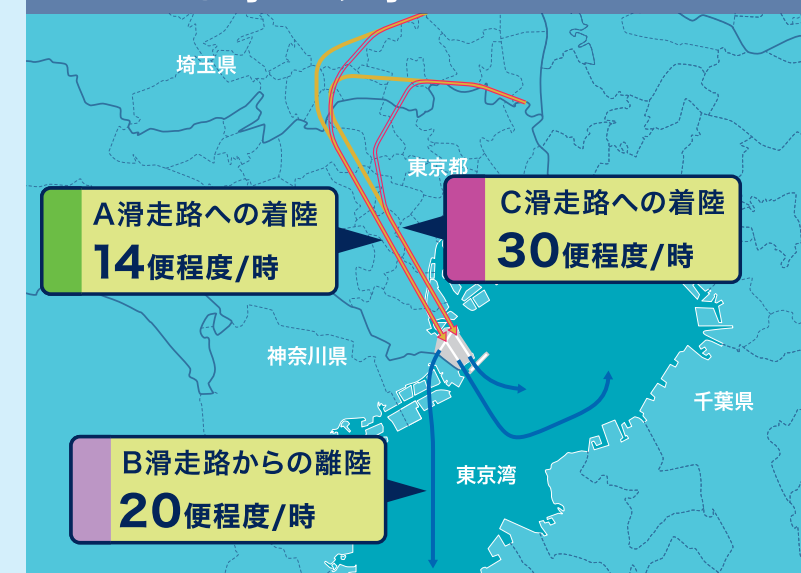


羽田空港は、豊富な国内線ネットワークを有するとともに、日本と世界をつなぐ重要な玄関口としての役割も担っています。2020年3月29日から運用を開始した新飛行経路は、この羽田空港における将来的な航空需要の拡大を見据え、我が国の国際競争力の強化などの観点から導入したものであり、引き続き運用していく必要があります。

### ●新飛行経路と1時間当たりの運航予定便数

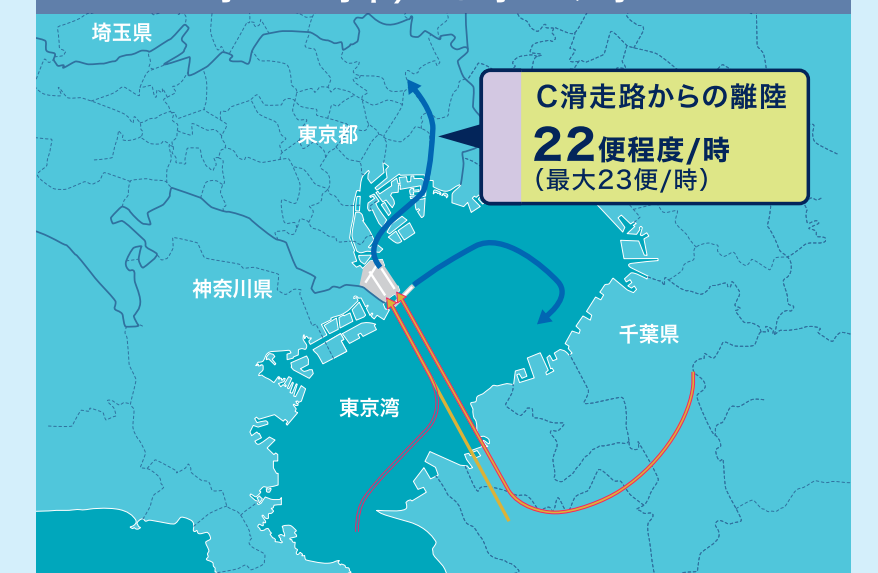
**南風時** ●年間約4割(過去の実績による。)

[運用時間] 15時～19時(うち3時間程度)



**北風時** ●年間約6割(過去の実績による。)

[運用時間] 7時～11時半 / 15時～19時(うち3時間程度)



到着経路(好天時) 到着経路(悪天時) 出発経路 約6,000ft(約1,800m)未満の経路を記載

### お知らせ

#### 新飛行経路の固定化回避について

第3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。

地域の皆さまのご意見・ご要望を踏まえ、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を検討しています。これまで検討会を3回開催し、最新の技術を活用した飛行方式のメリット・デメリットを整理するとともに、羽田空港に導入する場合の課題の整理を行いました。

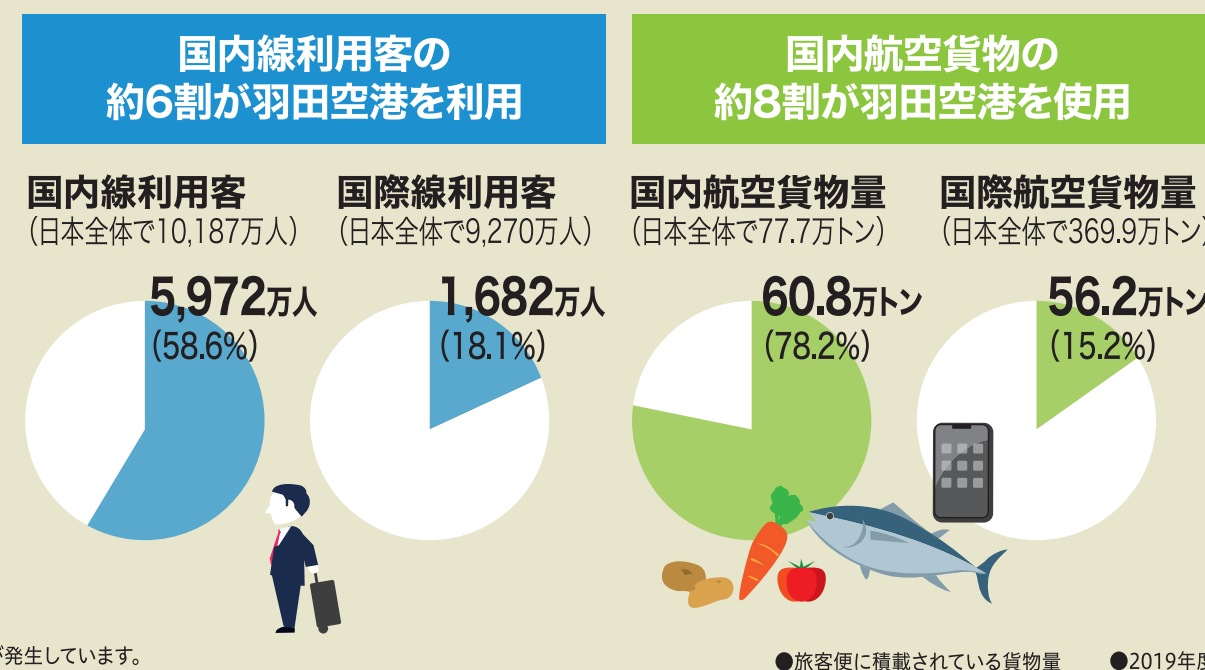
詳細につきましては、中面をご覧ください。

※このチラシは到着経路の関係区市の皆さま向けに作成しております。出発経路の関係区市向けのチラシは「羽田空港のこれから」ホームページにてご確認ください。

引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組むとともに、地域のみなさまへの丁寧な情報提供に取り組んでまいります

## 羽田空港は、わたしたちの生活を支える大事な空港です。

羽田空港は、都心に近く、24時間運用されているという利便性の高さから様々な需要に対応し、**世界と日本各地のヒト・モノをつなぐ大切な役割**を担っている空港です。2021年夏ダイヤでは、国際線は世界の25か国・地域(51都市)と、国内線は日本各地の49空港※と結ばれています。このネットワークを活かして、スマートフォンや医療機器などの精密機械や、魚・肉等の生鮮貨物など様々な航空貨物が運ばれており、私たちの生活を支えています。



※現在は、新型コロナウイルスの影響により、減便・運休が発生しています。

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**

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。





# 運用報告 騒音・落下物対策について

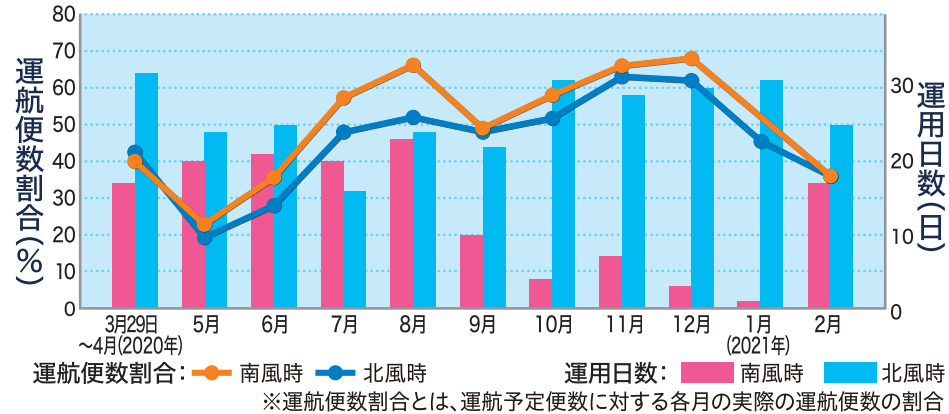
## 新飛行経路の運用状況はどうなっていますか？

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。新飛行経路の運航便数は、2020年5月には予定していた便数の約2割でしたが、2021年2月には約3.5割になっています。

### ●新飛行経路における1日当たりの実際の運航便数

	2020年		2021年	
	11月	12月	1月	2月
<b>南風時</b>				
A滑走路着陸	約27便/日	約23便/日	—	約20便/日
C滑走路着陸	約55便/日	約63便/日	—	約29便/日
B滑走路離陸	約45便/日	約45便/日	—	約20便/日
<b>北風時</b>				
運用日数	29日	30日	31日	25日
C滑走路離陸	約104便/日	約100便/日	約75便/日	約60便/日

### ●南風時・北風時の運用日数・運航便数割合※(2021年2月まで)



●南風時においては、概ね3時間程度南風運用を行った日における新飛行経路運航便数の平均  
●北風時においては、概ね7時間30分程度北風運用を行った日の新飛行経路運航便数の平均

## 新飛行経路下の騒音状況について教えてください。

経路下に設置した19箇所の**固定騒音測定局**において、**常時測定**を行っております。また、9月下旬からは、騒音影響のよりきめ細かな把握を行うため、固定騒音測定局以外の24地点(東京都16地点、神奈川県2地点、埼玉県6地点)において、**計2週間の短期騒音測定**を実施しました。最新の測定結果は、以下のホームページにて公表しております。ぜひご覧ください。



ホームページ **羽田空港のこれから**  
—新飛行経路 定期運用報告について—  
[https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/new\\_flight\\_path/#01](https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/new_flight_path/#01)

**騒音対策**

- 新飛行経路の運用時間を限定
- 着陸時の降下角の引き上げ
- 着陸料の料金体系に騒音の要素を追加
- 西向きに離陸する航空機の制限
- 着陸時の高度引き上げ
- 条件を満たす施設への防音工事の助成
- 着陸前の飛行高度を上げるため着陸地点を移設
- 騒音測定局の設置と結果の公開

## 航空機からの落下物は発生していませんか？

新飛行経路において確認された**落下物は0件**です。  
●2021年3月31日まで

**落下物対策**

- 落下物防止対策の義務化
- 落下物の原因分析を強化
- 駐機中の機体を抜くうちでチェック
- 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
- 落下物による被害者に対する補償等を充実
- 航空会社の部品欠落の報告制度を充実

## 〈新飛行経路での運航に関して、パイロットと意見交換を行っています〉

南風時の新到着経路について、実際に運航したパイロットからは、以下のような意見がありました。

- 安全上問題なく運航できている
- 南西強風時には従来経路を使用するなど、気象状況を考慮した対応が必要

新飛行経路については、航空機が安全に運航できるよう、その運用開始時より、南西強風時に従来経路を運用する場合もあるなど、状況に応じた運用を行っております。今後も引き続き、新飛行経路を運航したパイロットと意見交換を行い、安全運航に役立てていきます。

# 新飛行経路の固定化回避について

皆さまからのご意見・ご要望を踏まえ、新飛行経路の固定化回避のための方策について検討を行っております。

## これまでの検討内容について教えてください。

2020年度は、新飛行経路の固定化回避に向け、最新の技術を活用した飛行方式の洗い出し、対応可能な航空機などの論点の整理、参考となる海外空港事例の調査を行ってまいりました。第3回検討会(2021年3月17日)においては、**様々な飛行方式のメリット・デメリットを整理の上、羽田空港への導入可能性がある6つの飛行方式に絞り込み、羽田空港に導入する場合の課題の整理**を行いました。

### 〈検討を行っている飛行方式〉

※①、③、④は各1方式、②は3方式について検討しています。

①測位衛星(GPS)を使用して着陸する方式  
機上のコンピュータにより作られた着陸コース  
測位衛星(GPS)

②測位衛星(GPS)を使用して着陸する方式(他のシステムにより補強)  
補強システム  
補正情報  
機上のコンピュータにより作られた着陸コース  
準天頂衛星

③測位衛星(GPS)を使用して着陸する方式(目視による飛行部分を含む)  
機上のコンピュータにより作られた着陸コース  
パイロットは目視で滑走路を確認  
目視

④パイロットの目視による進入  
地上物標(橋)を参考に経路を飛行  
地上物標(城)を参考に経路を飛行  
目視  
視認しながら進入を継続、着陸

### 各飛行方式の課題の例

- 対応可能な航空機の割合の向上
- 国際基準との整合性の確認等
- 飛行経路設定に関する基準や運用ルール等の策定

## 今後の進め方について教えてください。

飛行方式の更なる絞り込みを行った上で、下記のような羽田空港への導入を見据えた検討・検証を行ってまいります。

- 基準※の策定や国際基準との整合性の確認
- 安全性の評価
- 航空会社・パイロットへの確認
- 騒音軽減効果の検証

●次回検討会については、詳細な日程が決まり次第お知らせさせていただきます。

※飛行経路設定に必要な基準、運用ルールなど。

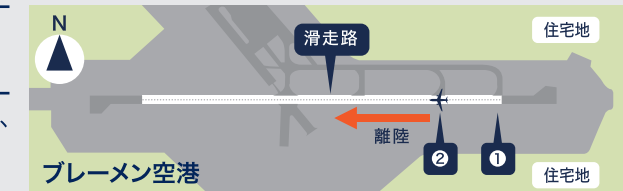
**新たな飛行方式や、騒音軽減に資する管制運用を活用し、到着経路下、出発経路下それぞれの騒音軽減に資する総合的な方策を検討していきます。**

## 〈海外空港における騒音軽減方策の事例を調査しました〉

最新技術を活用した飛行方式の導入例や、騒音軽減等の観点から行われている管制運用の事例の調査を行ったところ、出発経路下の騒音軽減等を目的として、以下のような方策がとられていることが確認できました。

事例1 **離陸時の滑走開始地点の指定**  
【ドイツ/ブレーメン空港】

一部の航空機について、西向きに離陸する場合に、①ではなく、住宅地からより離れた②から離陸滑走を開始し、空港東側の住宅地への騒音影響を軽減。



事例2 **精度の高い飛行方法の指定**  
【ドイツ/フランクフルト空港】

飛行経路のブレを抑制するため、より精度の高い飛行方法を指定。