

羽田空港のこれから

ニュースレター
地域特別号
2022年春

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土交通省が提案する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。

羽田空港に離着陸する航空機は、2020年3月29日より、一定の時間帯において新たな飛行経路にて運航しています。

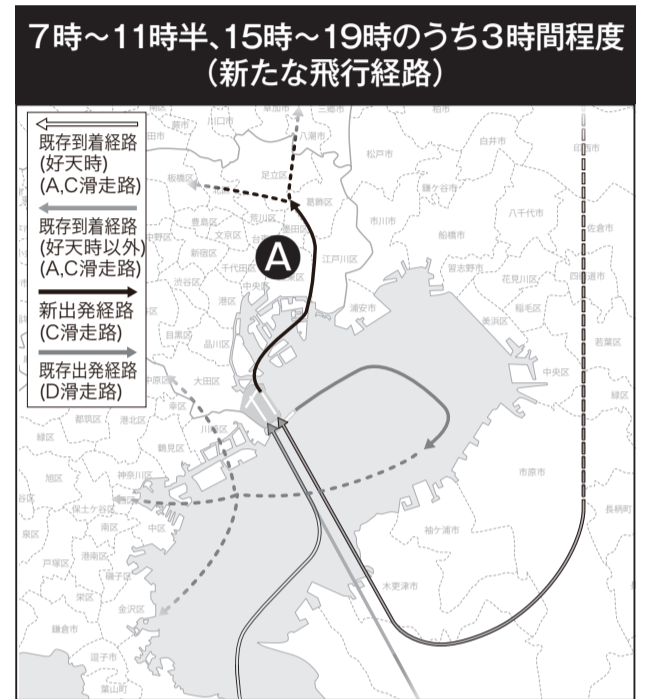
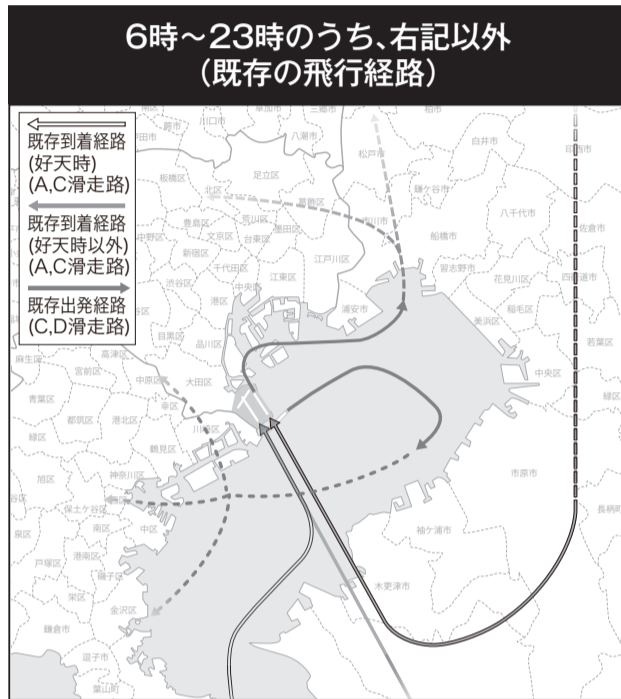
新飛行経路を運用することにより、下記のとおり千葉県内の騒音軽減が図られています。

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。(右図A)



北風運用時の飛行経路



南風運用時の飛行経路



—— 6,000ft 未満 - - - - 6,000ft 以上

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。(左図B)



新飛行経路の運用状況について

			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	北風運用時 新飛行経路(離陸)	運用日数(日)	—	—	3	29	25	25	16	24	22	31	29	30	
		運用機数(機)	—	—	279	1410	584	891	995	1411	1687	2555	2764	2912	
	南風運用時 新飛行経路(着陸)	運用日数(日)	—	—	0	17	20	21	20	20	23	10	4	7	3
		運用機数(機)	—	—	0	818	713	981	1377	1849	538	266	491	213	
2021年	北風運用時 新飛行経路(離陸)	運用日数(日)	31	25	27	25	23	25	24	19	28	30	集計中		
		運用機数(機)	2197	1170	1619	1527	1305	1627	1629	1412	2471	2506			
	南風運用時 新飛行経路(着陸)	運用日数(日)	1	17	15	19	21	22	16	21	8	9			
		運用機数(機)	12	643	826	1231	1532	1258	1118	1716	563	696			

※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。

千葉県内の影響軽減の取組について、ご質問にお答えします



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？

南風運用到着経路下・北風運用出発経路下に設置している測定局の測定結果は下がっていますが、複合的な要因によるものと考えられます。

検証を
継続します

南風運用到着経路下・北風運用出発経路下に国土交通省が設置している騒音測定局における、2020年の測定結果（時間帯補正等価騒音レベル：Lden エルデン）は新飛行経路運用前と比較して低下しています。この結果は、新飛行経路の運用開始や、新型コロナウイルス感染症の影響による航空機の減便や機体の低騒音化等の複合的な要因によるものと考えられます。新飛行経路運用開始による効果については、引き続き新飛行経路の運用を継続し、モニタリングと検証を実施してまいります。

千葉県内の航空機騒音測定局（経路の変化がない木更津局、君津局、富津局を除く）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

年間Lden値の推移



※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要素を用いて評価する。



北風運用時の到着経路をできるだけ海の上にはできませんか？

富津沖海上ルートをもっと運用するための取り組みを続けています。

設備改良
しました

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。2019年3月28日より、海ほたるに設置している地標航空灯台の明るさを10倍にし、航空灯火の視認性を高めた結果、これまで富津沖海上ルートが運用出来なかった天候状況において、運用出来たケースが報告されており、効果を発揮しています。

富津沖海上ルートの運用状況

当初見込み	2019年度	2020年度
25%	21.0%	26.8%

※新型コロナウイルス感染症の影響による減便下での数値

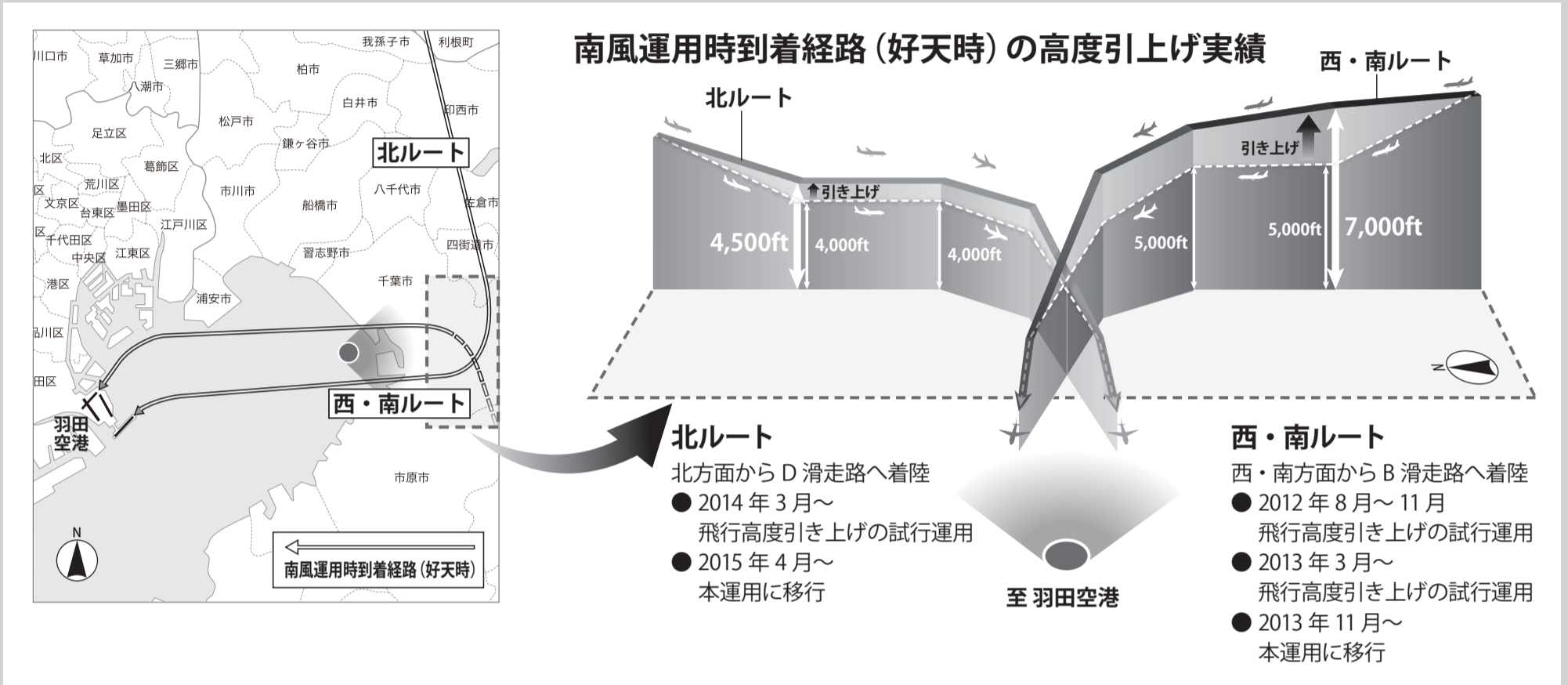


飛行経路の交差解消や、飛行高度の引き上げ、海上へのルート変更はできませんか？

課題の解決策について検討を継続します。

検討を
継続します

これまでも、千葉県陸域の影響をできる限り軽減させるため、運用の工夫に努めてまいりました。2013年、2015年に南風運用時到着経路（好天時）の高度引き上げを実施しています。



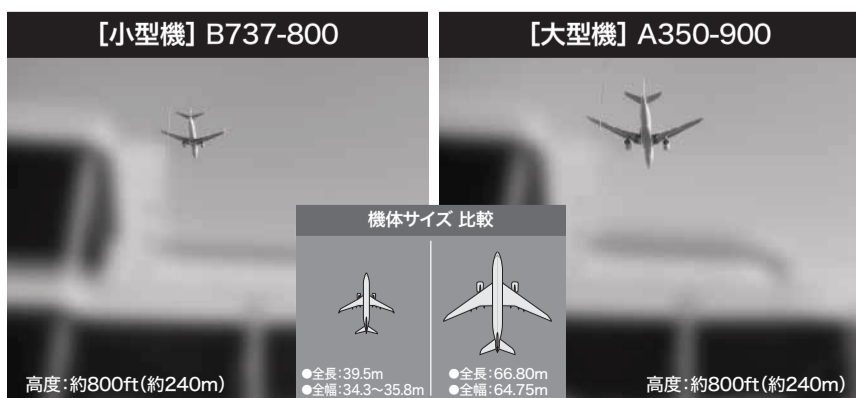
今後も、管制技術の向上に伴う技術検討を継続して実施し、千葉県陸域の影響を軽減させる方策について検討してまいります。各飛行ルートにおける、降下角引き上げによる飛行高度の更なる引き上げについて、新飛行経路の運用状況を踏まえつつ、想定される様々な課題の解決策について検討を継続してまいります。

トピックス

1 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、いつもより低く飛んでいるように見える場合があります。

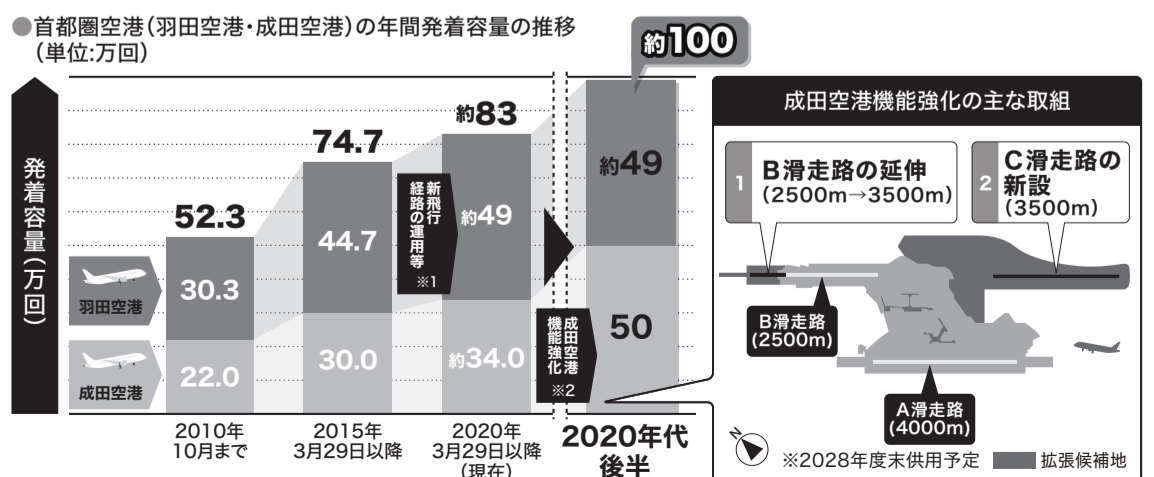
航空機の種類、飛行高度、航跡などについては「羽田空港飛行コースホームページ」にて、アクセス日の前日から1カ月前までの記録をご確認いただけます。



●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。

2 羽田・成田の機能強化を進めています。

我が国の国際競争力の強化などの観点から、首都圏空港（羽田・成田）の機能強化は必要不可欠です。両空港の機能強化により、2020年代後半までに首都圏空港の年間発着容量約100万回の実現を目指します。



※1 羽田空港の新飛行経路の運用等により国際線の年間発着容量を約4万回増加
※2 成田空港のB滑走路の延伸、C滑走路新設等により年間発着容量を約16万回増加



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丁寧な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

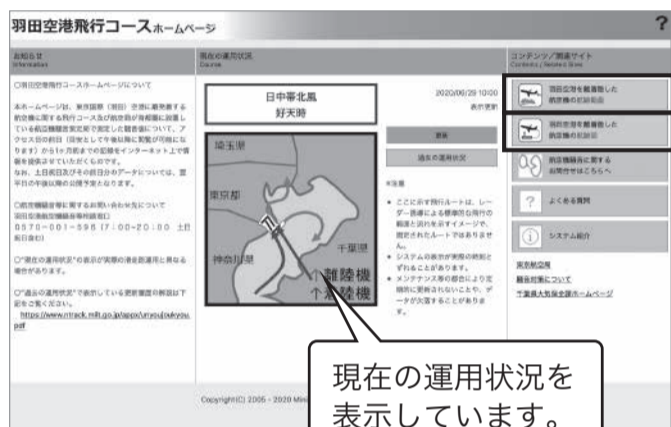
検索

<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。

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動画



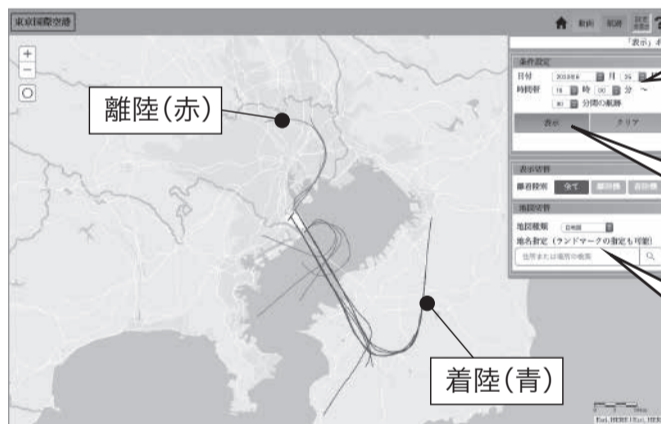
1. 日時を指定します。

2. 地名を指定します。

4. 動画速度を変えたり、任意の時間にジャンプできます。

3. 測定局(■)を押すと騒音値が表示されます。

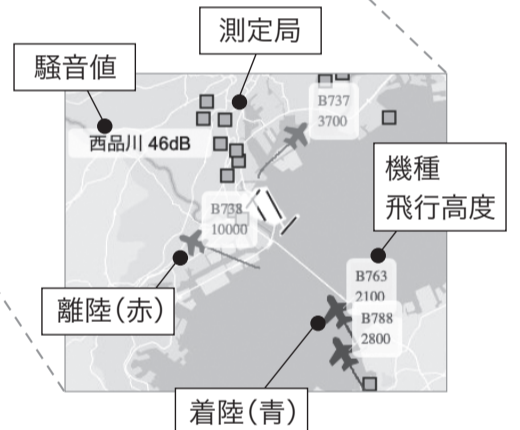
■ 羽田空港を離着陸した航空機の航跡図



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。



騒音値

測定局

機種
飛行高度

西品川 46dB

離陸(赤)

着陸(青)

■ 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/>

羽田空港のこれから

検索



本号でお知らせした内容をはじめとして、上記のホームページにて羽田空港に関する最新情報を掲載していますので、ぜひご活用ください。ご意見ご要望もこちらのホームページからメールフォームで直接投稿できます。



■ 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。