

# 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※



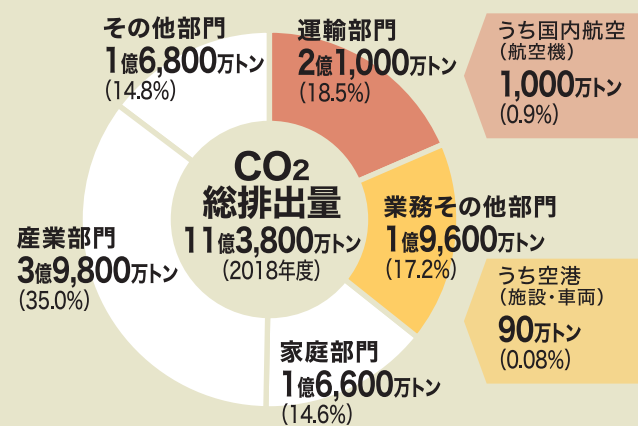
## トピックス

### 1 航空分野でもカーボンニュートラル実現に向けた取り組みが進められています。

我が国のCO<sub>2</sub>排出量のうち、約0.9%は航空機から、約0.08%は空港から排出されています。(2018年度)政府として掲げる「2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現」に向け、航空分野においても検討会を立ち上げ、航空機・装備品等への新技術導入、藻類や木質バイオマス等を用いた持続可能な航空燃料(SAF)の導入、空港施設や車両等のCO<sub>2</sub>排出削減などについて検討を行っています。

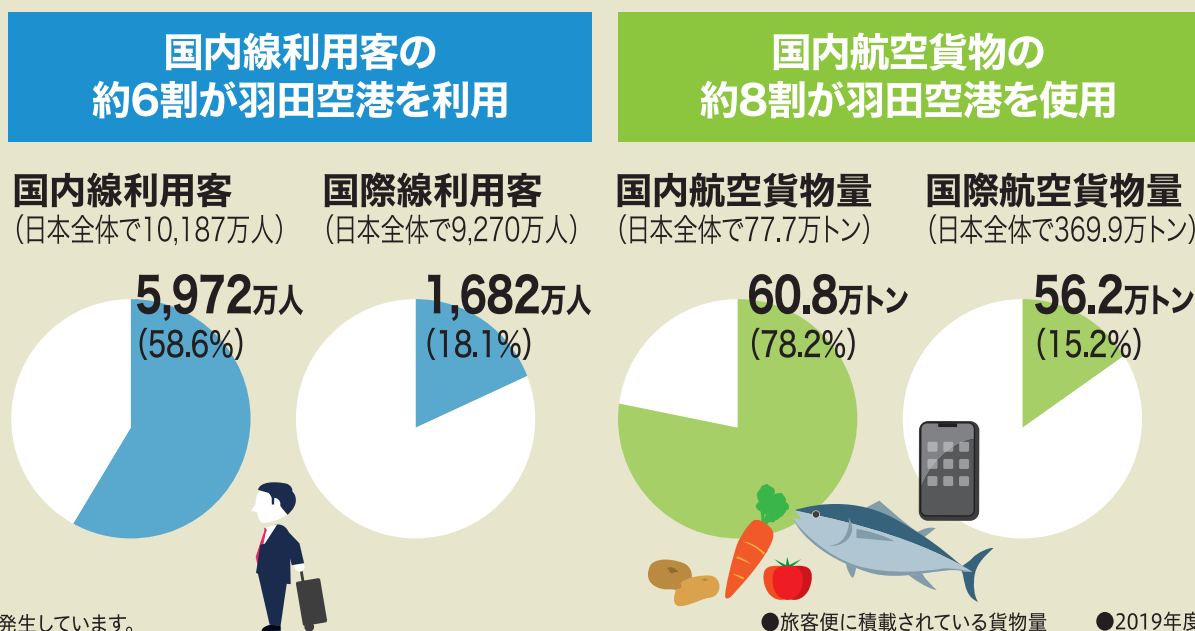


### 国内のCO<sub>2</sub>排出量の内訳



### 2 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。

引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組むとともに、地域の皆さまへ丁寧でわかりやすい情報提供を行ってまいります。

Tel:0570-001-596

ナビダイヤルに接続できない方は 050-3655-5960  
受付時間7:00~20:00[土・日・祝含む]

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



そのほか『羽田空港のこれから』ご意見カードを区役所等にご用意し、皆さまからのご意見を承っております。

# 中野区の皆さまへ

羽田空港の  
これから

2021年  
秋号

## 羽田空港の最新情報を国土交通省よりお知らせします

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。

このチラシでは、地域の皆さまのご意見・ご要望を踏まえて立ち上げた固定化回避検討会の内容や、

2020年冬ダイヤの運用実績を基にした騒音の状況などをお知らせします。

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

### お知らせ

第4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、2つの飛行方式が選定されました。

「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」において、新飛行経路の固定化を回避するための技術的方策を検討しています。

### 第4回固定化回避検討会

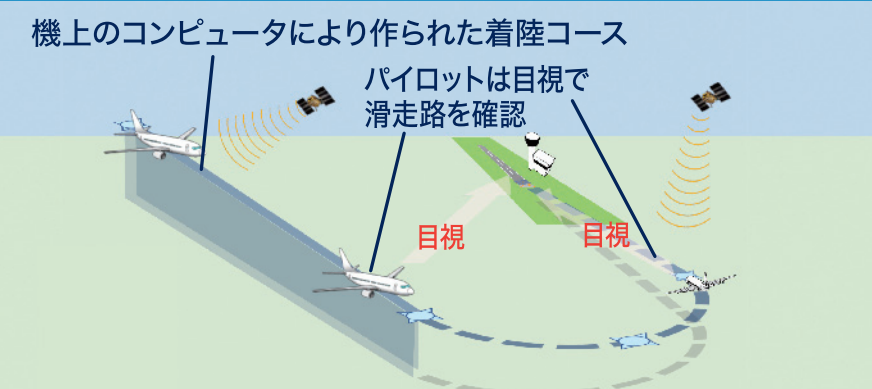
(2021年8月25日)

### 新たな飛行方式を選定しました

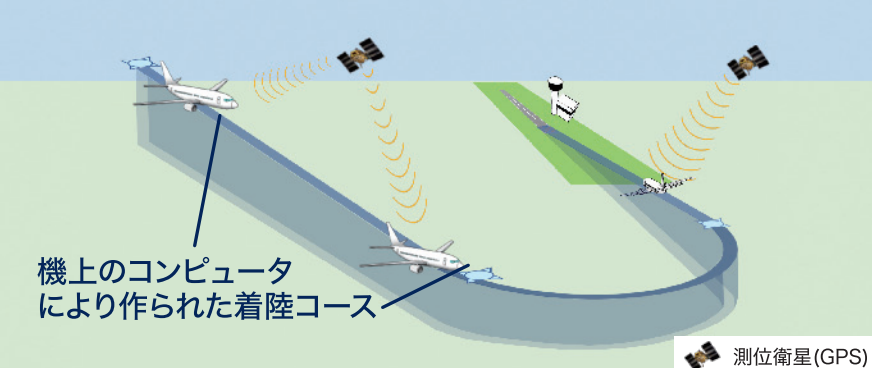
羽田空港への導入に必要な取組の実施に要する期間が比較的短く、かつ、騒音軽減効果の大きい2つの飛行方式を選定しました。

#### 〈選定した飛行方式〉

①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)



②測位衛星(GPS)を使用して着陸する方式



### 今後の取組

### 導入への具体的な取組を実施します

選定した飛行方式の羽田空港への導入に向けた具体的な以下の取組を実施していきます。

- 安全性の評価
- 基準※の策定
- 騒音軽減効果の検証
- 飛行方式に対応する機材導入や乗員の確保促進

※飛行経路設定に必要な基準、運用ルールなど

中野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。



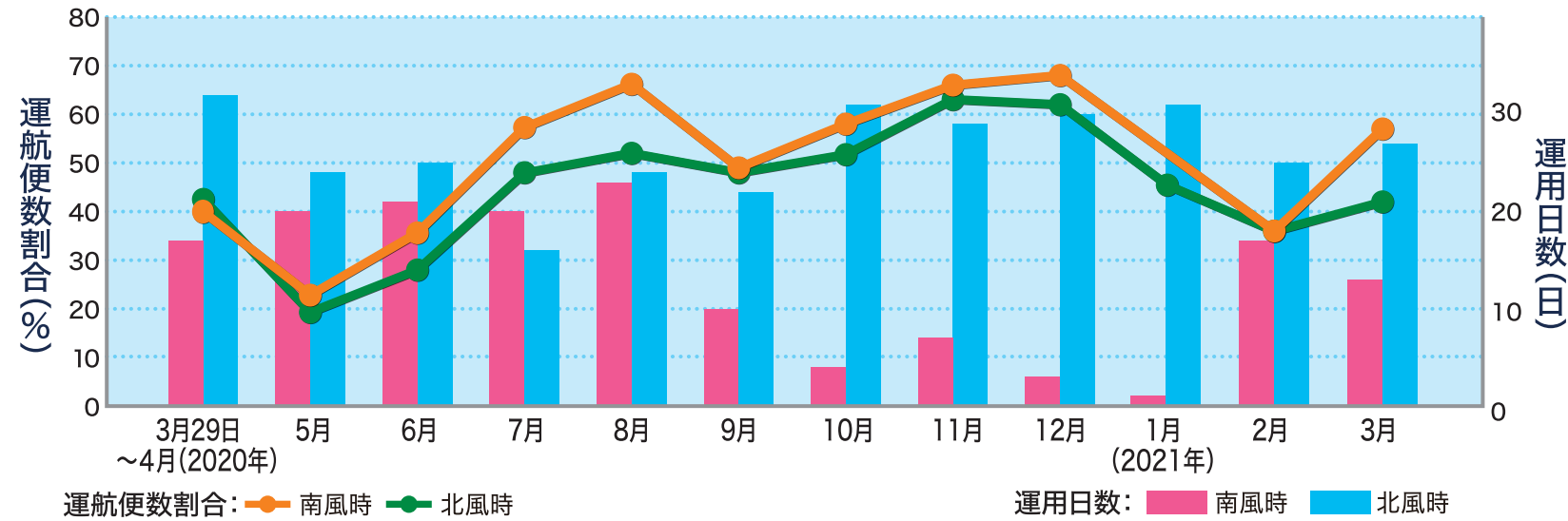
# 新飛行経路の運用・騒音・落下物などについて

## 新飛行経路の運用状況はどうなっていますか？

### 新型コロナウイルスの影響により減便が続いています。

2021年3月における南風時の新飛行経路の運航便数は、予定していた便数の約6割となっています。

●南風時・北風時の運用日数・運航便数割合<sup>※1</sup> (2021年3月まで)



※1 運航便数割合とは、運航予定便数に対する各月の実際の運航便数<sup>※2</sup>の割合

※2 運航便数とは、概ね3時間程度南風運用、あるいは概ね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

●2021年1月については、40分程度南風運用を行った日が1日ございますが、概ね3時間程度南風運用を行った日はなく、運航便数割合はお示していません。

## 騒音測定結果について教えてください。

### 区内の固定騒音測定局で常に騒音測定を行っています。

区内の騒音測定局における2020年冬ダイヤの測定結果(実測値の平均)は以下のとおりです。

●中野区内における2020年11月~2021年3月の騒音測定結果

測定局	機体サイズ	実測値の平均<dB>					推計平均値<dB>
		2020年11月	12月	2021年1月	2月	3月	
小淀ホーム<C着陸>	大型機	68.5	66.9	71.1	68.2	67.4	70~68
	中型機	68.1	66.1	69.8	67.4	68.0	66~63
	小型機	65.5	64.4	66.8	65.4	66.0	67~61

□: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 □:実測値の平均が推計平均値以上

※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平均であり住民説明会などでお示していた値。

●小淀ホームでは、一部の機材・期間で実測値の平均が推計平均値を上回っておりますが、機体を安定して降下させるための操作等の影響により実測値が高くなっていると考えられるため、個別の操作が実測値に与える影響について分析を行っています。

### ●降下角の引き上げの騒音軽減効果について

好天時の3.45度の進入(2段階進入含む)と悪天時の3度の進入を比較したところ、小淀ホーム(-0.8dB)の騒音軽減効果が確認できました。

ホームページにて最新の測定結果を公開しておりますので、ぜひご覧ください。

「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)



## 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7月時点

国土交通省では、落下物<sup>※</sup>には至らないものの、到着後の点検において航空機の部品がなくなっていることが確認されたもの(部品欠落)について情報収集を強化し、航空会社・メーカーと協力して原因分析を行い、対策を立てて再発防止に取り組んでいます。

※地上(空港外)で航空機の部品等が発見された場合に「落下物」として扱います。

●新飛行経路の運用にあたっては、様々な落下物対策に取り組み、未然防止を徹底しております。

**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

駐機中の機体を抜きうちでチェック

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



## 新飛行経路は安全に運用されていますか？



### 実際に運航したパイロットと意見交換を行い、安全に運用されていることを確認しております。



- パイロットからは右記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います。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。



## 今日、中野区上空を飛行しますか？



### ホームページでリアルタイムの運用状況が確認できます。

中野区上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港周辺が南風の場合の15時~19時のうち3時間程度に限って運用されます(南風運用は年間約4割であり、冬場も1割程度運用されています<sup>※</sup>)。

※2020年度実績

「羽田空港飛行コースホームページ」<https://www.ntrack.mlit.go.jp/NtrackTop/show>

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も、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。



●新飛行経路と1時間当たりの運航予定便数



## 航空機の航跡は、どうなっていますか？



### 全体的に想定経路の範囲内を飛行しております。

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)。

※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(中野区上空を飛行する南風運用時A滑走路到着) ●想定経路(中野区上空を飛行する南風運用時C滑走路到着・好天時)

●想定経路(中野区上空を飛行する南風運用時C滑走路到着・悪天時) ●実際の航跡データ

