

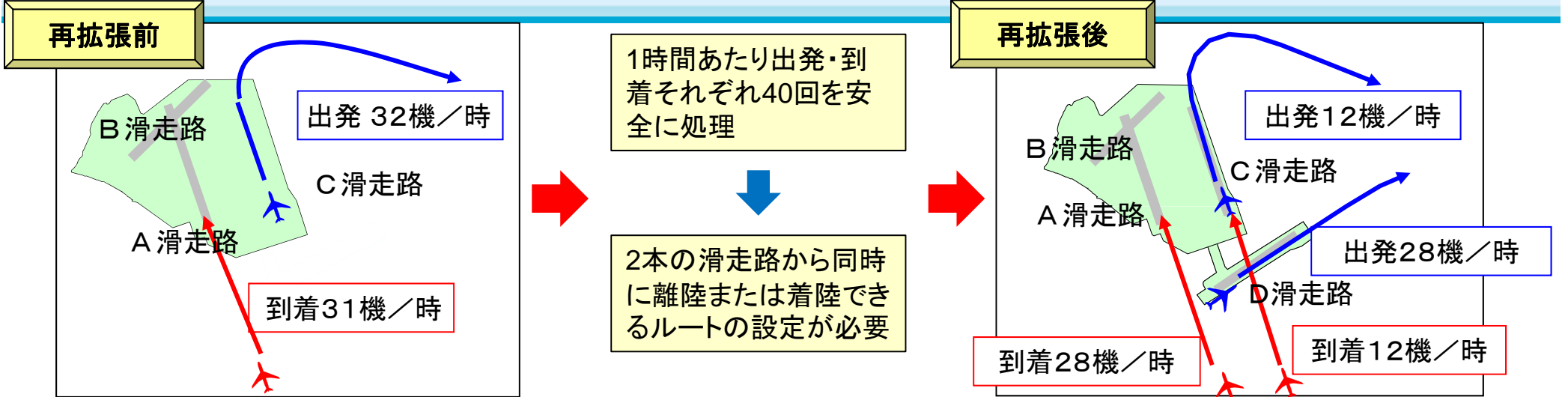
# 羽田空港における騒音軽減に向けた取組状況

国土交通省航空局

平成24年10月

# 新滑走路供用後の飛行経路

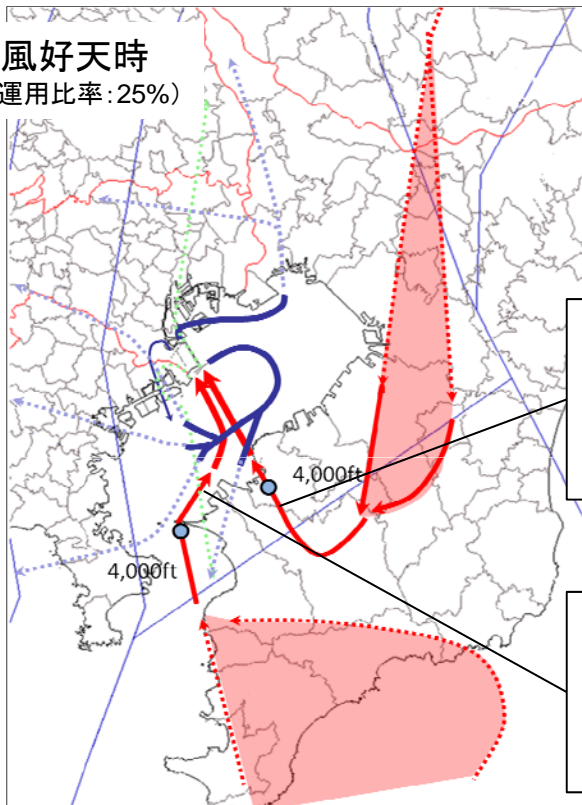
北風時



## [騒音低減方法]

- ① 基本的にできるだけ海上方向に飛行ルートを設定。
- ② 陸地の上空を飛行する場合の高度を上げ、1機ごとの騒音を低減。
- ③ 1機あたりの騒音レベルが比較的高いB747の旧タイプの乗り入れ制限。

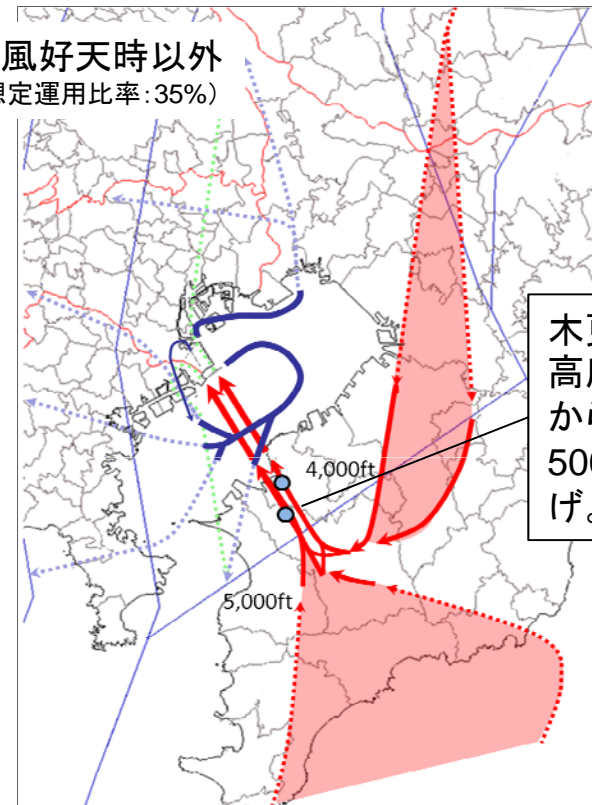
北風好天時  
(想定運用比率:25%)



木更津上空の高度を3000ftから4000ftに引き上げ。

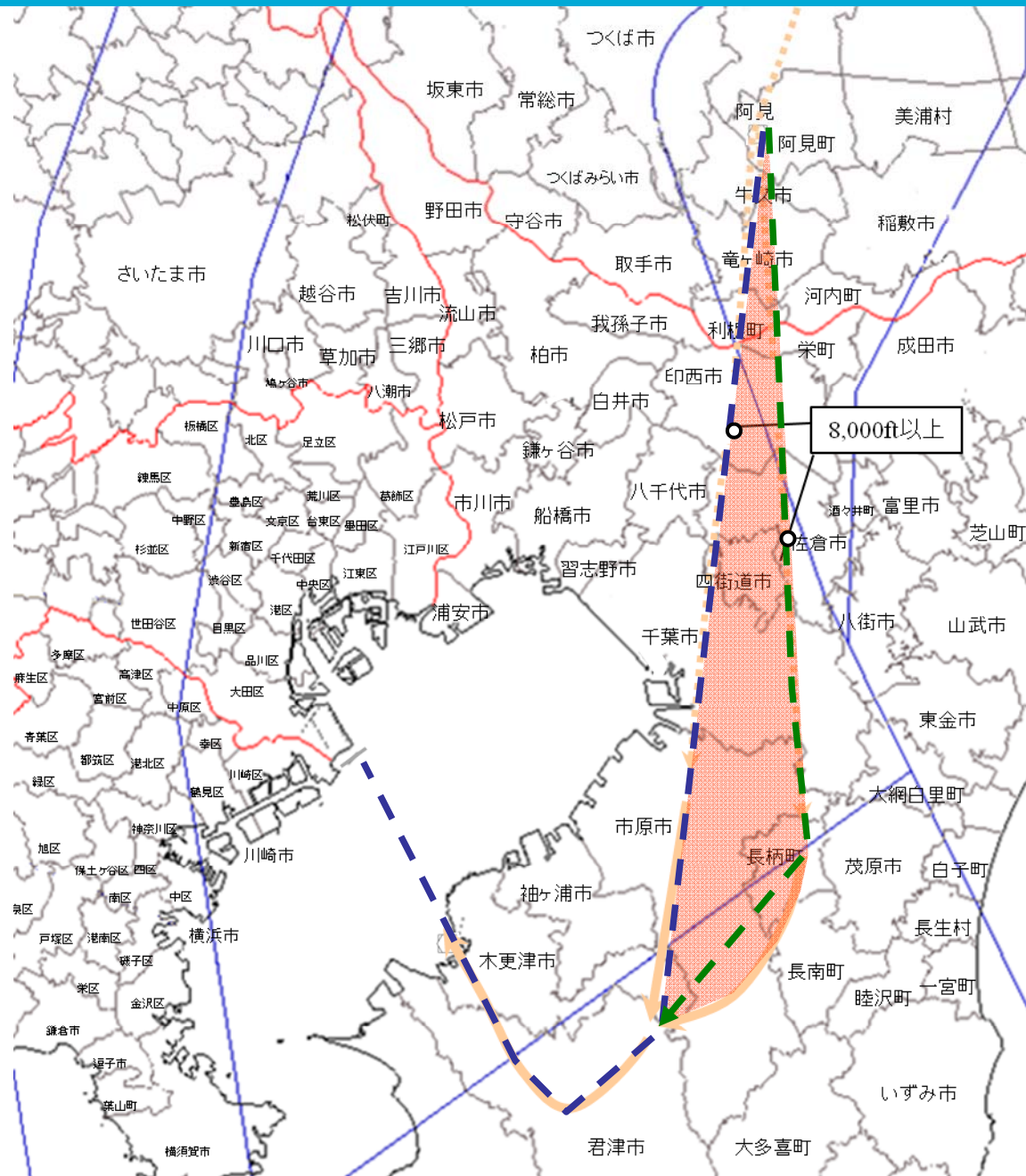
木更津上空を避け、富津沖から海上を飛行する。

北風好天時以外  
(想定運用比率:35%)



木更津上空の高度を3000ftから4000ft又は5000ftに引き上げ。

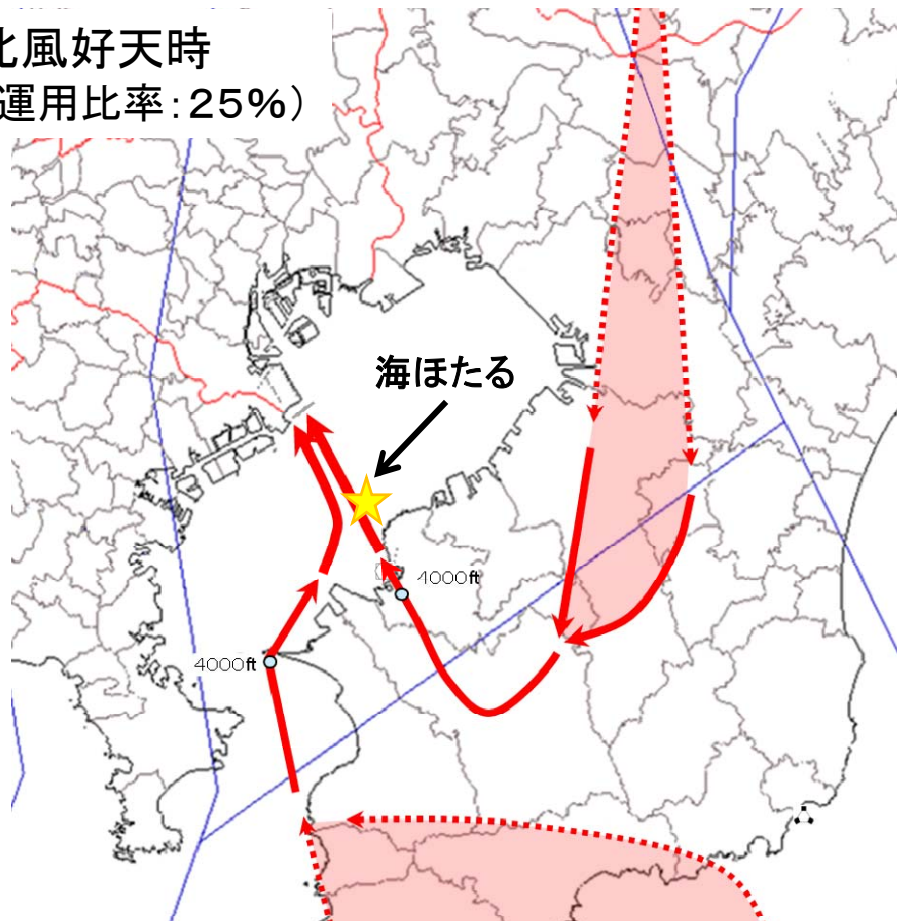
# 昼間時間帯北風時における北方面着陸機のルート変更 (H23.4.7適用) 国土交通省



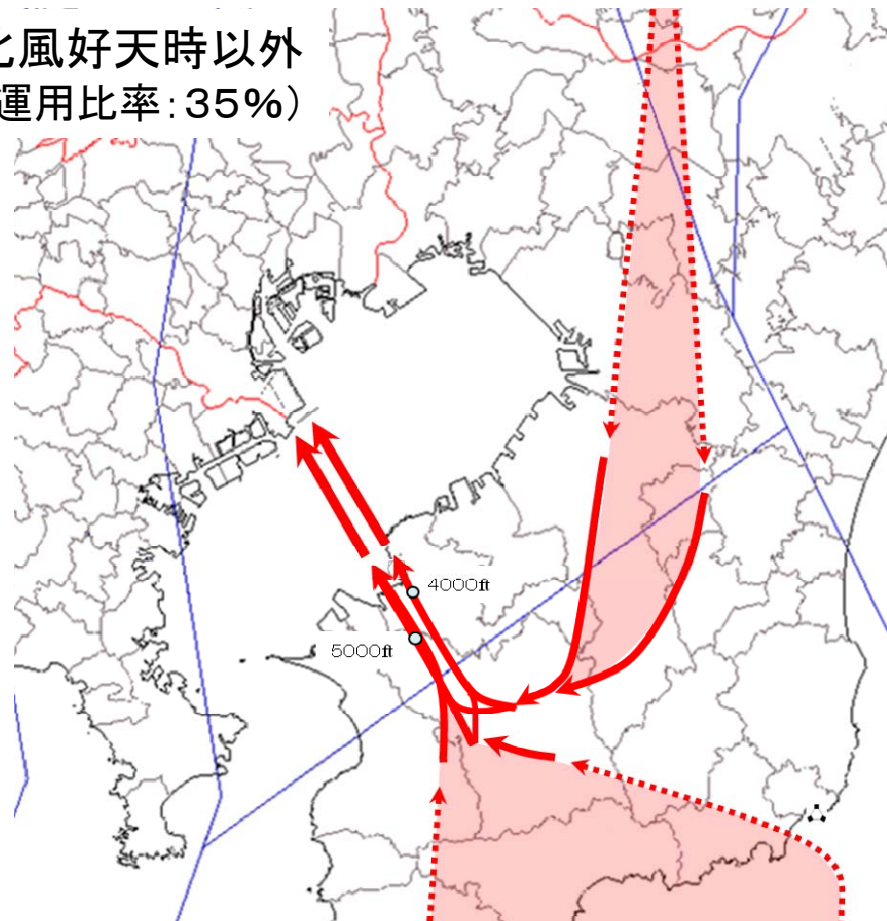
# 羽田空港騒音軽減策に関する取り組み状況 (富津沖海上ルート of 改善) 国土交通省

富津沖の海上ルートについては、昨年夏に運用改善を行って以降、北風運用が主となる平成23年10月から平成24年3月末までに当該ルートを使用した機数は、前年同時期と比較して約7倍に改善された。

北風好天時  
(運用比率:25%)



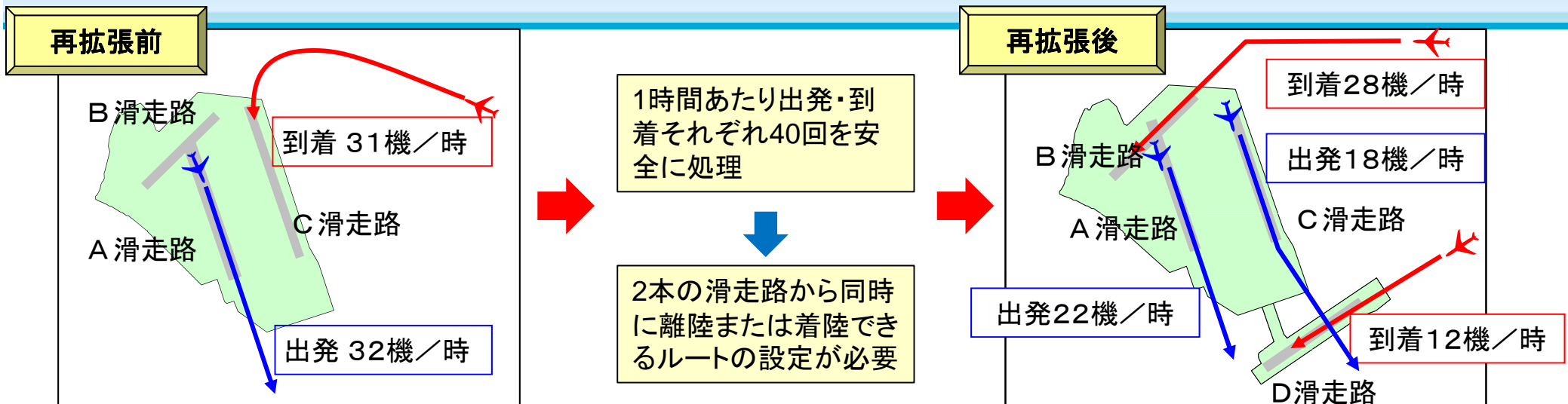
北風好天時以外  
(運用比率:35%)



日没後の富津沖海上ルート運用が可能となるよう、地上目標物の「海ほたる」屋上に、日没後もパイロットが目視による確認ができるよう灯火を整備する事業に着手。<sup>3</sup>

# 新滑走路供用後の飛行経路

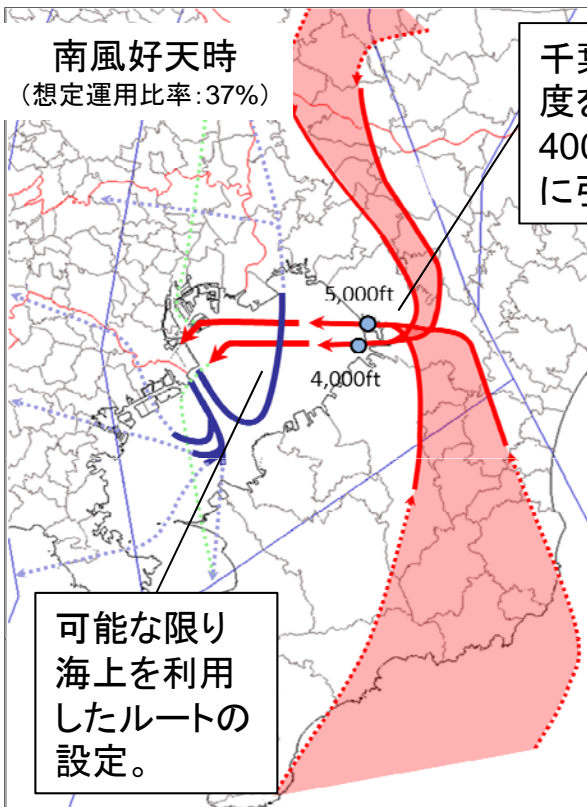
南風時



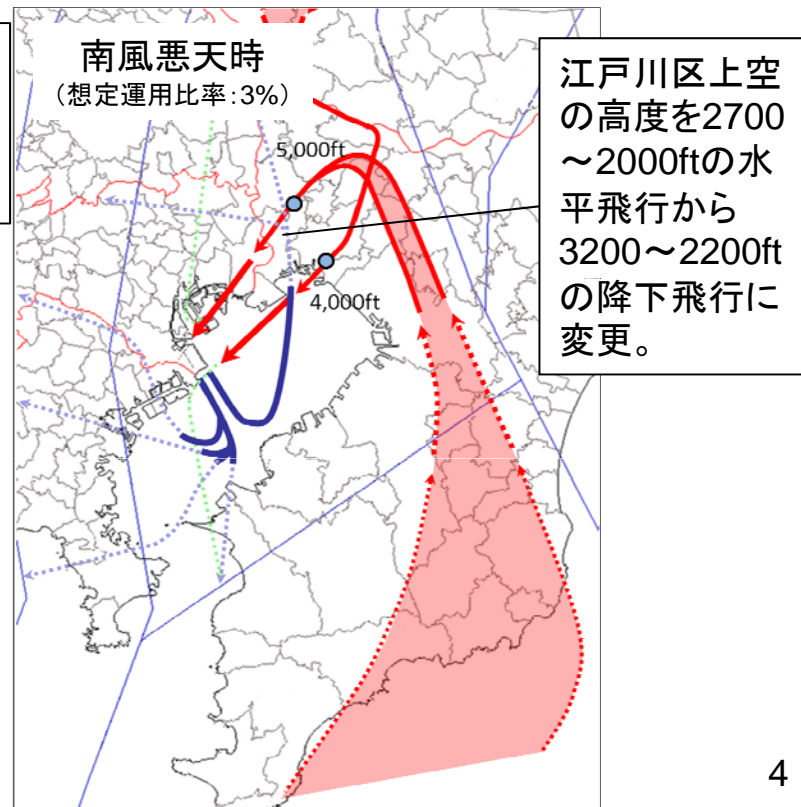
## [騒音低減方法]

- ① 基本的にできるだけ海上方向に飛行ルートを設定。
- ② 陸地の上空を飛行する場合の高度を上げ、1機ごとの騒音を低減。
- ③ 1機あたりの騒音レベルが比較的高いB747の旧タイプの乗り入れ制限。

南風好天時  
(想定運用比率: 37%)



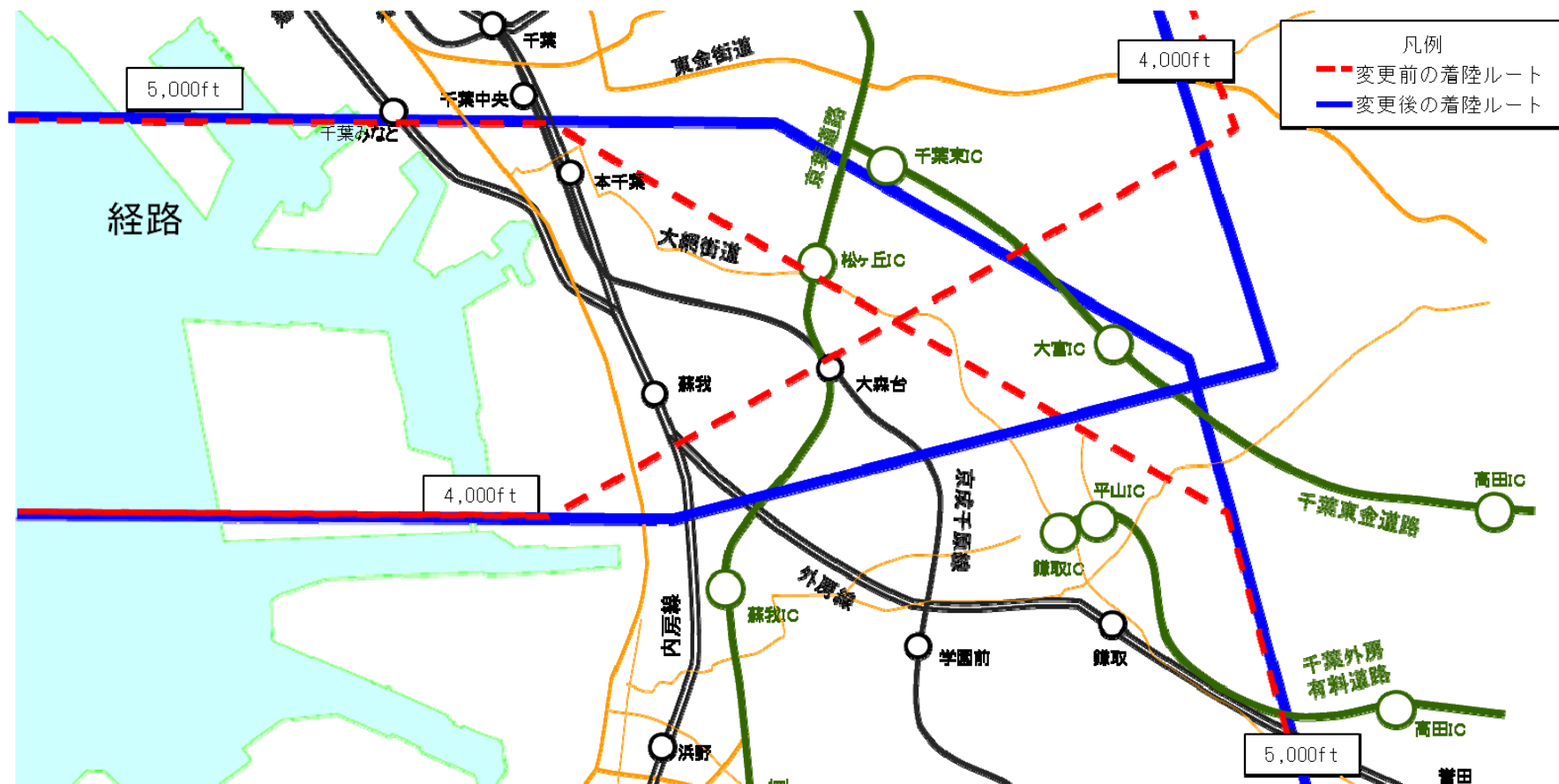
南風悪天時  
(想定運用比率: 3%)



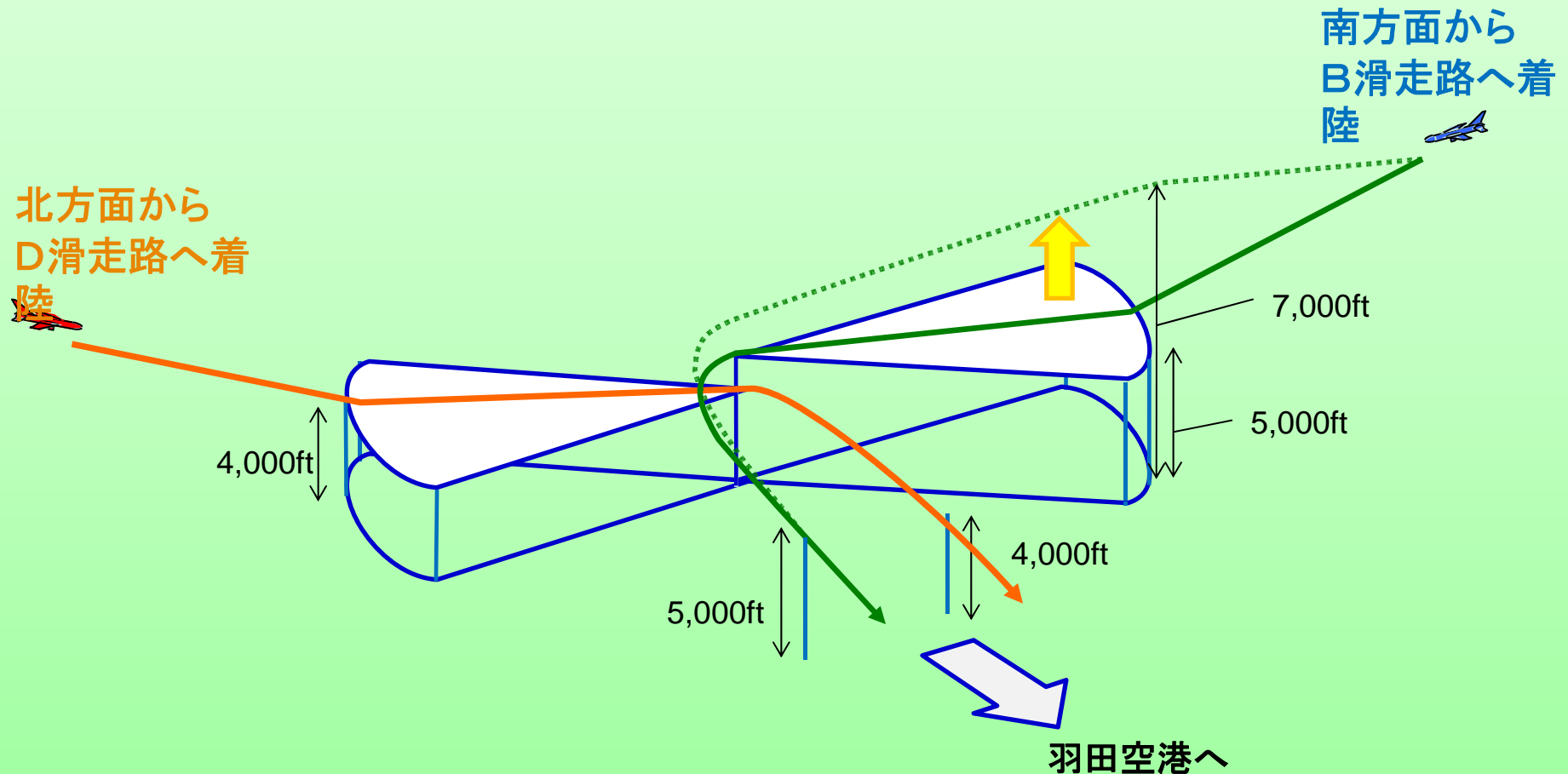
千葉市上空の経路交差部の見直し(平成24年2月から実施)

○関係自治体の要望を踏まえ、騒音影響が特に顕著な交差部について、市街地上空を回避するルートに変更。

○変更後は、当初予定どおり市街地上空を回避するよう飛行しており、飛行ルートの集中についても一部改善が図られている。



## 高度引き上げイメージ



※試行運用における飛行の概要を簡単に示すイメージ図であり、縮尺は実際のものとは異なる。  
また、今後の試行運用の結果如何では、最終的に必ずしもこの通りの引き上げが可能となる  
とは限らない。