

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、2024年度の運用実績を基にした騒音の状況などをはじめ、
新飛行経路に関する様々な情報をお知らせします。
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。



お知らせ

第7回「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」を開催しました。

この検討会では、新飛行経路について、騒音軽減等の観点から見直しが可能な方策がないかについて検討を行っています。
今回実施した調査では、海外空港でも騒音軽減等に関する様々な取り組みが行われていることを確認しています。羽田空港においても、これらを参考に騒音軽減等の取り組みを関係者と連携して進めてまいります。

第7回固定化回避検討会 結果概要 (2025年12月23日)

第6回固定化回避検討会の内容を踏まえ、海上ルートの実現および航空機の更なる騒音負担軽減に資する方策について海外空港等の調査を実施し、第7回固定化回避検討会で報告しました。今後の方向性は以下のとおりです。

海上ルートの実現について

- 海上ルートの実現に資する研究(地域固有の気象条件を活用した曲線半径小回り化等)について国内外の研究機関等との連携を推進するなど、海上ルートの実現可能性を追求します。
- 将来的な海上ルートの実現の際のRNP-AR方式の導入に向けて、機材更新の際には同方式に対応した機材とするよう航空会社に促すなど、同方式の導入の際の課題解決に向けた取り組みを推進します。
- 加えて、RNP-AR方式への対応状況について、未回答の外国事業者を含めフォローアップを引き続き進めるとともに、羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会の中間とりまとめで提言された対策を着実に進めます。

更なる騒音負担軽減について

- 低騒音機材の導入促進のため、更なるインセンティブが働くような仕組みの検討を進めます。
- 海外の他空港でも推奨しているA320シリーズ向けの騒音低減装置等について、その導入を推進します。
- JAXAと海外メーカーが連携して研究開発を進めている騒音低減装置について、ICAO等における国際的な発信の強化等により認知度の向上を図り、実装への取り組みを推進します。

丁寧な情報提供について

- 海外事例も踏まえ、ホームページをはじめとした情報提供の更なる充実化を図ります。

中面では「第7回固定化回避検討会の主な報告内容について」ご紹介しています。

お住まいの地域における騒音測定局の測定結果、航空機の航跡等の最新の情報に関しましては国交省HP「羽田空港のこれから」で公表しております。



ぜひ、ご覧ください。

第7回固定化回避検討会の主な報告内容について

国際動向調査について

【調査の概要】

飛行方式及び更なる騒音負担軽減策について、公開情報収集に加え、先進的な取り組みを行っている海外の関係機関にヒアリングを実施しました。調査結果の一部を次のとおり紹介します。詳細は国土交通省HPをご覧ください。

ヒアリング先

- 各空港管理者：サンフランシスコ、ロサンゼルス、サンディエゴ、ストックホルム・アーランダ、ロンドン・ヒースロー、パリ・シャルル・ド・ゴール、フランクフルト
- 各航空当局：スウェーデン、イギリス、フランス
- 航空機メーカー：ボーイング社、エアバス社
- 航空電子機器メーカー：ハネウェル社
- 研究機関：チャルマース工科大学



国土交通省
第7回固定化回避
検討会



調査結果1

飛行方式に関する国際動向

【海外の状況】

調査を行った結果、海外の空港においてRNP-AR方式※の導入事例が複数存在することを確認しました。

【羽田空港における課題】

他方、これらの空港と条件が異なる羽田空港において、海上ルートを導入するためには解決すべき様々な課題が

あることを確認しました。

【今後の可能性】

今回ヒアリングを実施した航空機メーカー等とは『引き続き検討にあたり連携していくことは可能である』と確認しています。

※ RNP-AR方式：測位衛星（GPS）からの信号を元に自機の位置を把握しながら計算して飛行する方式

調査結果2

航空機の更なる騒音負担軽減策に関する国際動向

【バランスド・アプローチ】

空港の騒音対策については、どの空港においても、国際民間航空機関（ICAO）※が推奨するバランスド・アプローチという考え方にに基づき、費用対効果の高い対策をバランス良く組み合わせて実施することが前提となっています。バランスド・アプローチの考え方にに基づき、機材の低騒音化を促進するため、各空港は各国の方針等を踏まえ、騒音料金の設定等を実施しています。

【騒音低減装置の推奨】

A320シリーズにおいて、燃料タンクの通気孔から発生する高周波音を抑制するための装置が開発されており、いくつかの空港で、本装置の装着を推奨していることを確認しました。



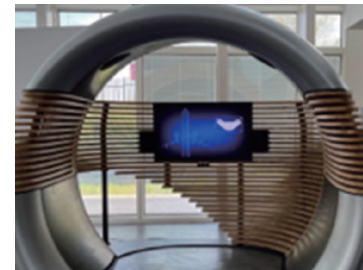
エアー・フロー・ディフレクター

●バランスド・アプローチにおける4つの柱

- | | |
|---|---|
| 1 | 航空機自体の騒音軽減
航空機そのものの騒音軽減としての技術開発、レトロフィット装置の開発等 |
| 2 | 空港周辺の土地利用計画及び管理
空港周辺の新規施設の建設抑制、土地買収、緩衝緑地の設置等 |
| 3 | 騒音軽減運航方式
離着陸経路の工夫、急上昇方式、連続降下方式の導入等 |
| 4 | 運航規制
発着制限、夜間カーフェュー等 |

【航空機騒音の体験機会の提供】

情報提供の取り組みとして、機種ごと、あるいは現在と過去の機体騒音の違いを体験できる音響体験施設を提供している例がありました。



エアバス社 アコースティック・スタンド

※国際民間航空機関（ICAO）：国際民間航空が安全かつ整然と発達するように、また、国際航空運送業務が機会均等主義に基づいて健全かつ経済的に運営されるように各国の協力を図ることを目的として設置された国連専門機関。

JAXAによる機体騒音低減技術の研究開発について

JAXA（国立研究開発法人宇宙航空研究開発機構）は、宇宙科学技術及び航空科学技術の水準の向上並びに宇宙の開発及び利用の促進などを図ることを目的とする研究開発法人です。その中でも、調布航空宇宙センターは、JAXAの中で航空技術の研究を推進する唯一の拠点として、日本の航空産業の成長に貢献し行政ニーズに応える次世代航空技術を研究開発しています。

今回の検討会では、JAXAが行っている航空機の騒音低減技術の研究開発の概要について、JAXAよりご紹介いただきました。

JAXAの航空機騒音低減の研究開発についてはHPをご覧ください。

JAXA
旅客機機体騒音
低減技術飛行実証
プロジェクト



羽田空港は、日本と世界をつないでいます。

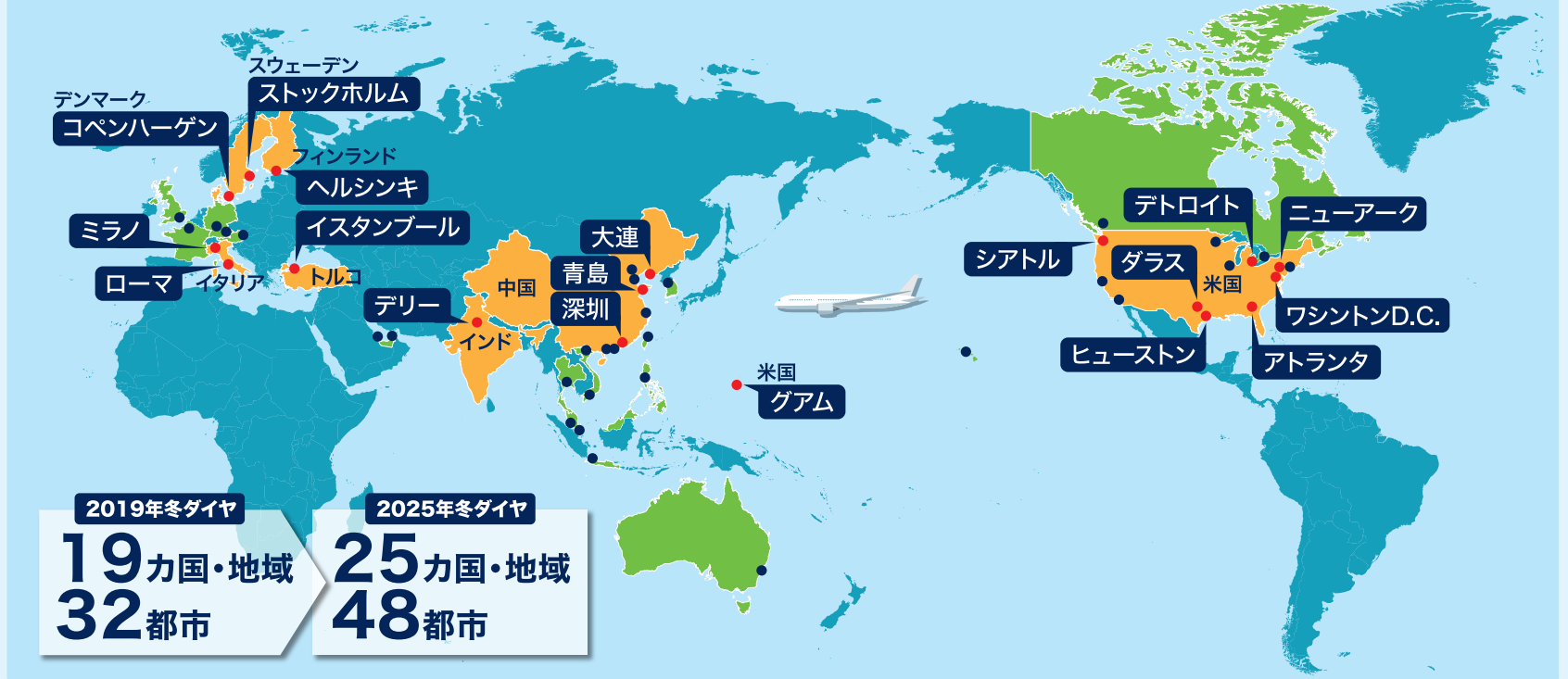


1 羽田空港から直行便で行ける 新しい国・都市が増え、便数も増えています。

国際線便数 **814.5便/週** ▶ **1104.5便/週(35%増)**※1

●2020年夏ダイヤ以降の新規就航路線

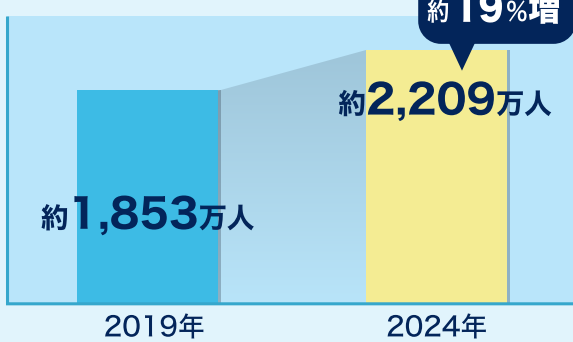
●左記を除く2025年冬ダイヤにおける就航路線



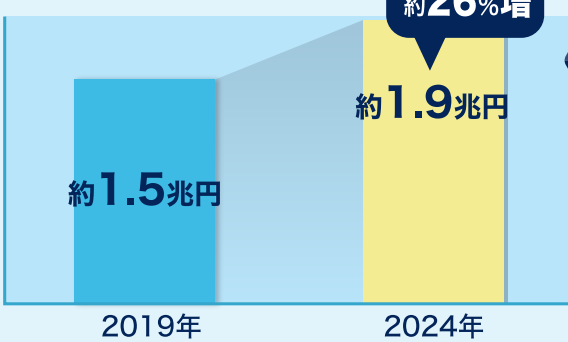
※1 国土交通省 2019年10月27日～11月2日の2019年冬期事業計画認可データ及び2025年10月26日～11月1日の2025年冬期事業計画認可データの比較による。

2 人々の移動や物流を支えています。

●羽田空港国際線乗降客数※2



●羽田空港輸出入額※3



取扱品目の例

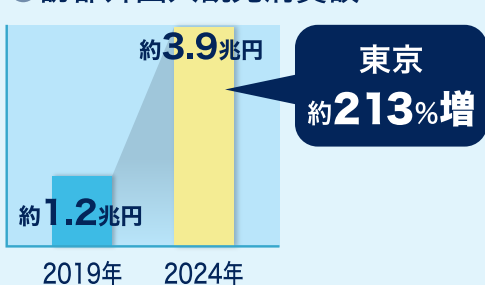
衣類、生鮮品、
半導体等電子部品、医薬品など

※2 国土交通省 令和元年及び令和6年空港管理状況調査による。

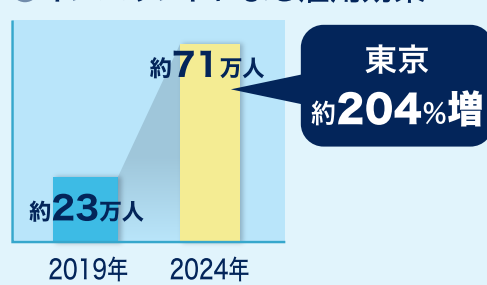
※3 東京税関 令和元年及び令和6年羽田空港貿易概況による。

3 インバウンド需要の取り込みにより、 経済を後押ししています。

●訪都外国人観光消費額※4



●インバウンドによる雇用効果※4

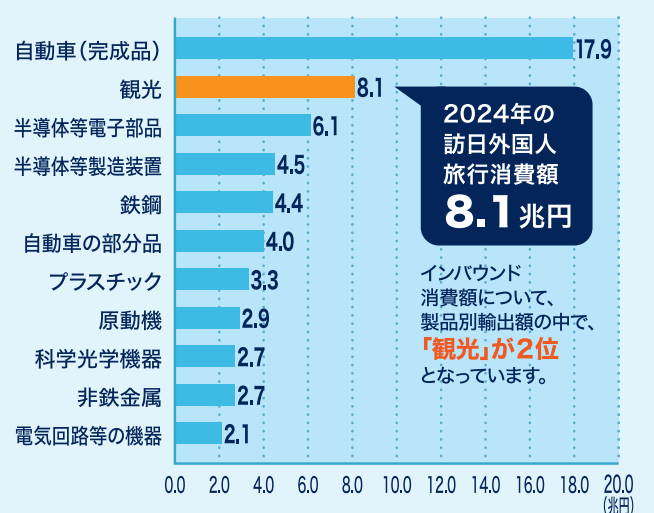


※4 東京都 平成31年・令和元年及び令和6年東京都観光客数等実態調査による。

雇用効果: 観光消費による生産の拡大によってもたらされた雇用の拡大をいう。

注: 観光消費額・雇用効果やインバウンド消費額は羽田空港の機能強化による効果のみを表した数字ではありません。

●インバウンド消費額の
製品別輸出額との比較(2024年)※5



※5 観光庁HPより。

新飛行経路において確認された**落下物は0件**です。

2020年3月末から運用を開始した新飛行経路において確認された**落下物**^{※1}は**0件**^{※2}です。2018年3月にとりまとめた「落下物対策総合パッケージ」に基づき、関係者(国・メーカー・航空会社等)が一丸となって対策を実施しています。

※1 落下物とは、地上(空港内で発見されたものを除く)で、部品または氷塊が発見されたもの。 ※2 2025年12月末時点。

落下物対策

**義務化**
落下物防止対策の義務化

**駐機中の機体を抜くうちでチェック**

**全国の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**

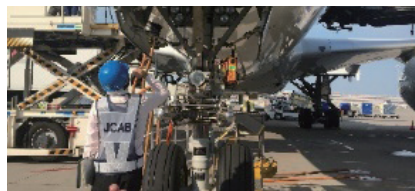
**落下物による被害者に対する補償等を充実**

国による部品欠落^{※3}点検に特化した機体チェックを実施しています。

2019年3月から空港管理者(国)による**部品欠落点検に特化した機体チェック**を、国内航空会社・外国航空会社問わず実施しています。(2024年度チェック機体数:1,335機)



機体の胴体・主翼(エンジン含む)・脚などに部品欠落・着氷等がないか点検



※3 部品欠落とは、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。



様々な**騒音対策**に取り組んでおります。

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(病院、小規模保育施設など)への防音工事の助成**

**騒音測定局の設置と結果の公開**

騒音測定を**常時実施**しています。

●北区内における2024年度年間値の騒音測定結果

測定局	機体サイズ	2024年4月～2025年3月の実測値の平均<dB>	推計平均値 [※] <dB>
北区立袋小学校<C着陸(好天時)>	大型機	64.3	68～66
	中型機	61.8	64～60
	小型機	62.5	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

※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。

●新飛行経路と1時間当たりの運航予定便数



ホームページで**リアルタイムの運用状況**を確認できます。

北区上空を飛行する新飛行経路は、**南風運用時**[※]の「15時から19時のうち3時間程度」に限って運用されます。

トップページにリアルタイムの運用状況が表示されています



「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。

※羽田空港の滑走路の運用は、「北風運用」「南風運用」があり、空港周辺だけでなく、首都圏全体の気象状況を元に、航空機が安全に離着陸できるように決定されています。

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。

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