

羽田空港の運用状況や最新の動向を広くお知らせするために、ニュースレターを発行しています。



2025年8月開催の空港見学会の様子

もくじ

羽田空港第2ターミナルの北側サテライトと本館が接続 ……	1 ページ
サステナブルなターミナルビルへ ……	1 ページ
滑走路別運用実績 ……	2 ページ
滑走路運用割合 ……	2 ページ
羽田新飛行経路に係る騒音測定結果 ……	3 ページ
就航機種割合 ……	3 ページ
航空機の落下物対策と部品欠落に関する情報 ……	4 ページ
航空法が改正されました ……	5 ページ
羽田新飛行経路を飛行した航空機の航跡 ……	5 ページ
もっと知りたい！日本の空港 大阪国際空港(伊丹空港) ……	5 ページ
羽田空港で国産SAF供給が開始されました ……	6 ページ

羽田空港の2024年度の運用状況^{※1}等をお知らせします

羽田空港のこれから
(<https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/>)

※1：滑走路別運用実績、滑走路運用割合、騒音測定結果、就航機種割合、落下物対策等

詳しい運用状況は、羽田空港のこれからホームページにおいて公表しています。

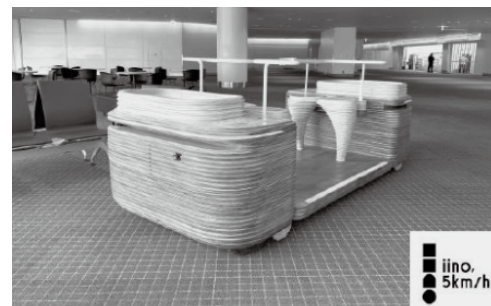


羽田空港第2ターミナルの北側サテライトと本館が接続しました

先行して供用を開始した第2ターミナルの北側サテライトと本館を結ぶ接続施設が整備され、2025年3月19日から供用を開始しました。北側サテライトと本館が一体化することで、バスを利用しなくても搭乗できるようになり、スムーズな移動が可能になりました。また、ターミナル拡張に伴う、移動を支援する新しいサービスとして、日本で初めて複数人乗りの自動走行モビリティ「iino」(イーノ)を本格導入。移動体験を“より自由で、ワクワクするものにしたい”という想いが込められています。



接続施設が供用を開始し、バスでの移動が不要に



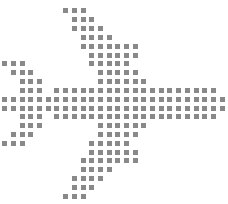
自動走行モビリティ「iino」(イーノ)

サステナブルなターミナルビルへ

羽田空港では、サステナビリティ推進の一環として、CO₂ 排出削減のために太陽光発電施設の設置を進めています。しかし、空港は特性上、敷地の制約が多く、太陽光パネルを設置できる場所が限られていました。そこで、太陽光セルを複層ガラスに挟み込んだ「太陽光モジュール」を、3階到着動線のガラス面に導入しました。これにより、従来は屋上のみだった太陽光発電を、建物の壁面でも行えるようになりました。この新たな再生可能エネルギーを有効活用し、「人にも環境にもやさしい先進的空港」を目指します(定格出力の総和：239.5kW)。



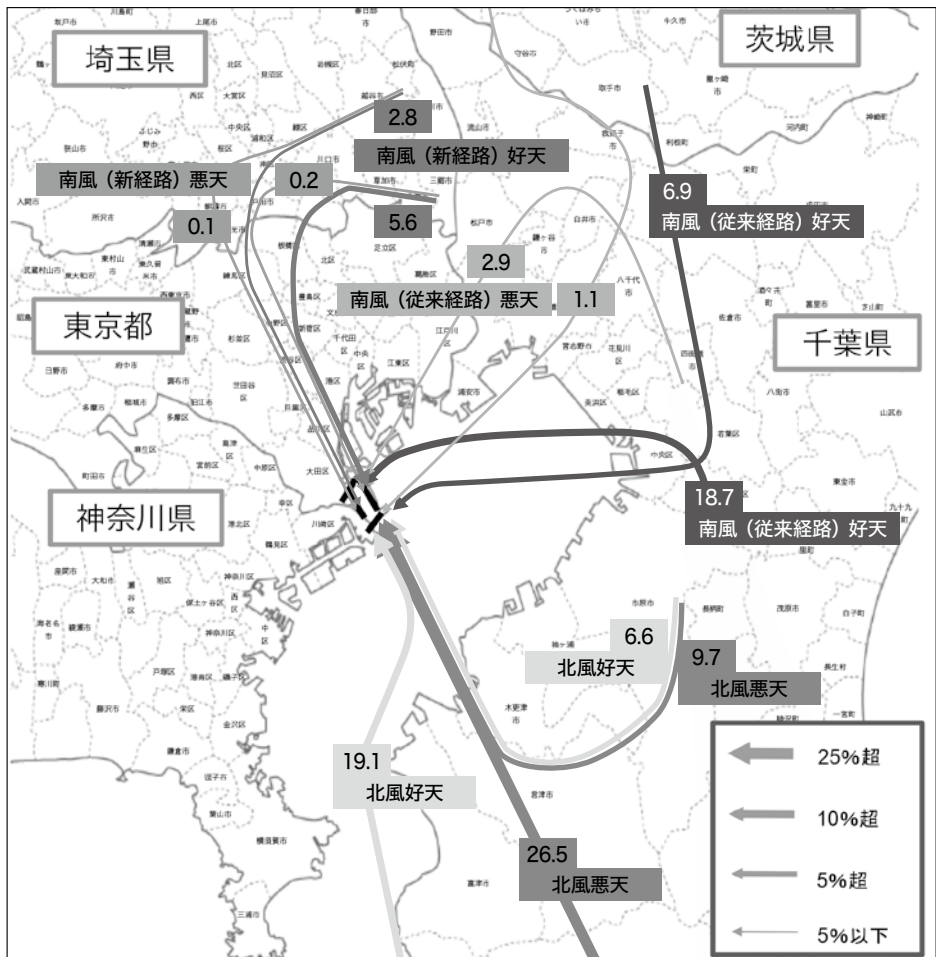
3階到着動線のガラス面に導入した「太陽光モジュール」



滑走路別運用実績について (2024 年度)

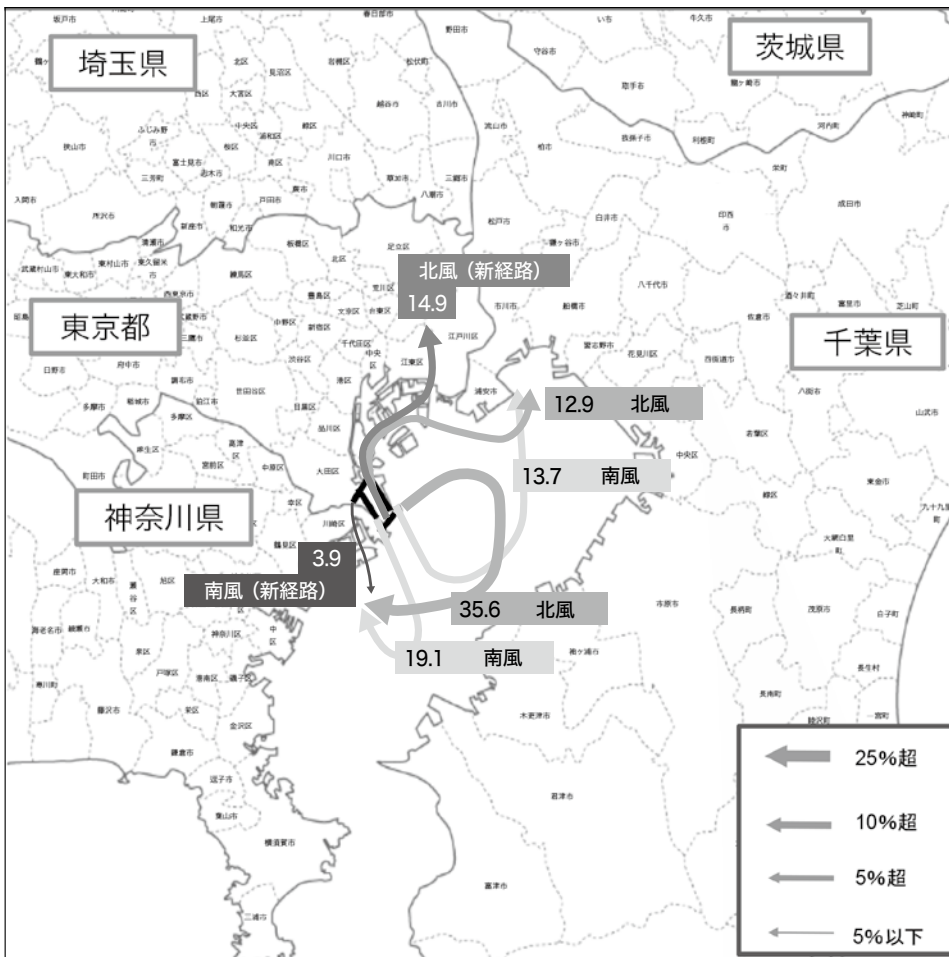
※構成比の数値は、端数処理の都合上、個々の集計値の合計が100%とまらない場合がある。
※6～23時までの運用実績に基づく運用比率。海上ルートを使用する深夜早朝時間帯(23～6時)は含めない。
※北風新経路は7時～11時30分及び15時～19時(このうち15時～19時は実質3時間程度)を運用。
※南風新経路は15～19時のうち実質3時間程度を運用。

到着経路の運用比率

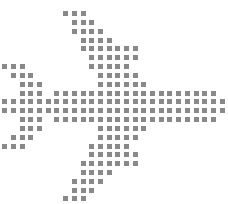


【北風運用】		【南風運用(従来経路)】		【南風運用(新経路)】	
北風好天A滑走路到着	19.1%	南風好天B滑走路到着	18.7%	南風好天A滑走路到着	2.8%
北風好天C滑走路到着	6.6%	南風好天D滑走路到着	6.9%	南風好天C滑走路到着	5.6%
北風悪天A滑走路到着	26.5%	南風悪天B滑走路到着	2.9%	南風悪天A滑走路到着	0.1%
北風悪天C滑走路到着	9.7%	南風悪天D滑走路到着	1.1%	南風悪天C滑走路到着	0.2%

出発経路の運用比率

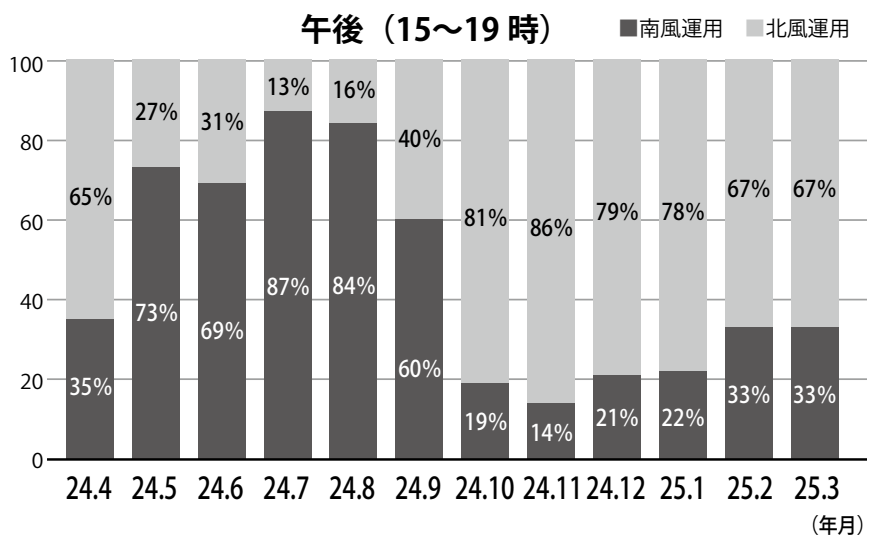
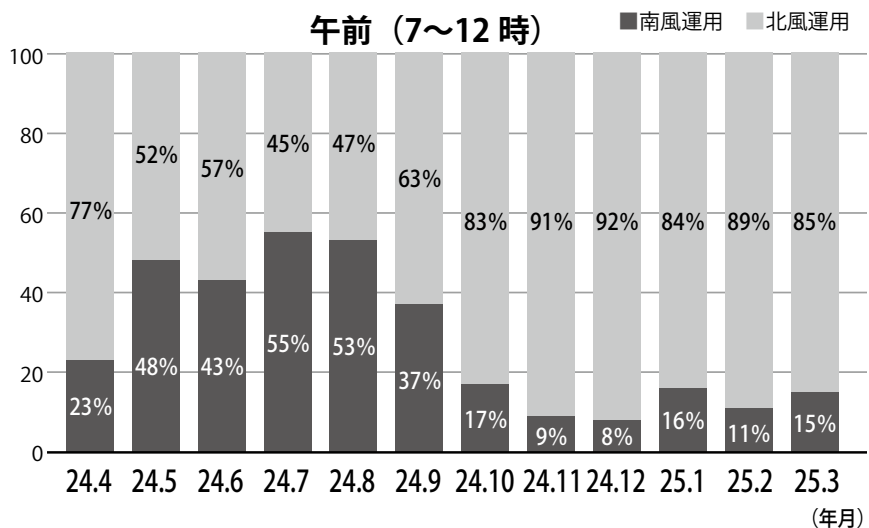


【北風運用】		【南風運用】	
北風D滑走路出発	35.6%	南風A滑走路出発	19.1%
北風C滑走路出発	12.9%	南風C滑走路出発	13.7%
北風新経路	14.9%	南風B滑走路出発	3.9%



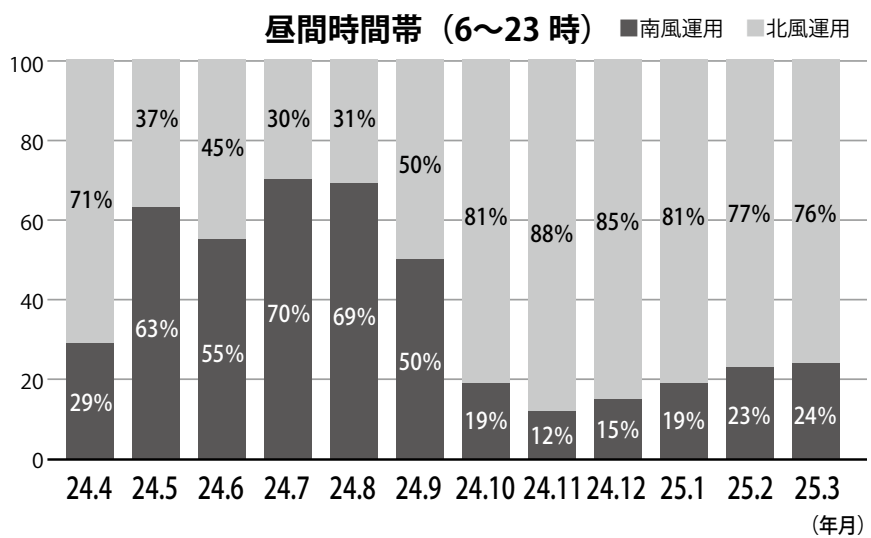
羽田空港の滑走路運用割合をお知らせします ～暖かい時期は南風運用、寒い時期は北風運用が多い傾向～

■北風運用・南風運用の割合(2024年4月1日～2025年3月31日)



航空機は風に向かって離陸し、風に向かって着陸します。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。

羽田空港では北風・南風の運用割合を「午前」「午後」「昼間時間帯」別に公表しています。時間帯別では、「午前」に北風運用が多く、「午後」に南風運用が多い傾向となりました。また、月別の割合では、概ね5月～9月の暖かい時期は南風運用が多く、10月～3月の寒い時期は北風運用が多い傾向となりました。



※各時間帯別の運用割合は、当該時間帯の全離着陸機を南風／北風で分類したものであり、新飛行経路以外を使用した航空機も含まれる。

羽田新飛行経路に係る騒音測定結果についてお知らせします

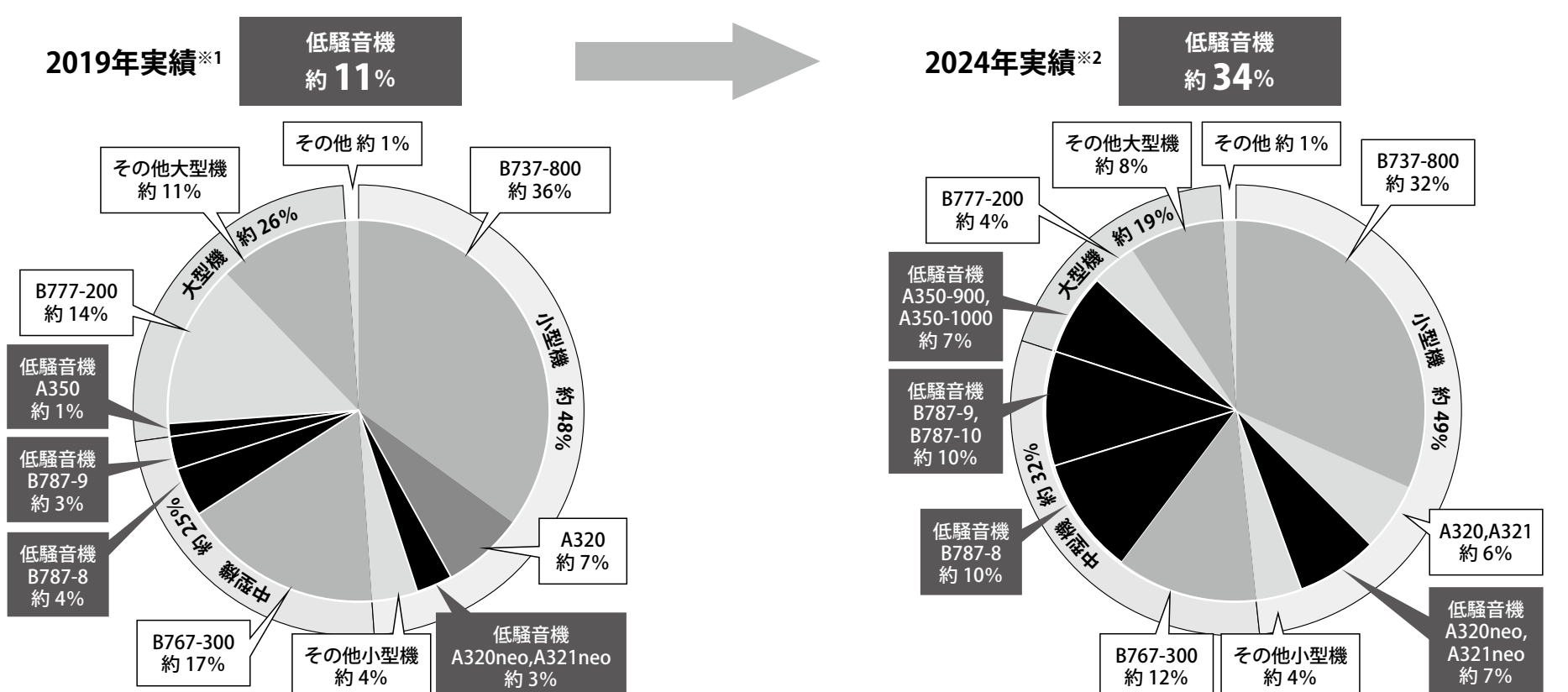
騒音測定局ごとのLden（航空機騒音評価の指標）について2024年4月1日から2025年3月31日の期間で集計した結果は、左表のとおりです。航空機の降下角の引き上げや低騒音機の導入促進等により騒音軽減に努めています。

なお、新型コロナウイルスの影響により減少していた運航も従前の水準に回復し、今後の測定結果に一定の影響を及ぼすことが考えられます。小型化・軽量化の状況下であることにも留意し、引き続き騒音状況を継続的にモニタリングするとともに、測定結果の分析を行い、騒音対策に取り組んでまいります。



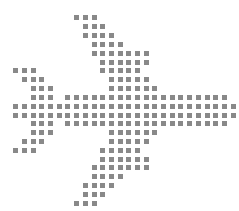
就航機種割合についてお知らせします ～低騒音機導入を促進しています～

就航機種割合



※1 2019年1月1日～1月31日
※2 2024年4月1日～2025年3月31日

※ヘリコプターを除いて集計しています。



航空機の落下物対策と部品欠落に関する情報についてお知らせします

～新飛行経路において確認された落下物は0件です～

■ 落下物防止対策

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9月末時点。

落下物対策総合パッケージ



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



航空会社の部品欠落の報告制度を充実



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

■ 落下物防止対策の具体的な取り組み

落下物防止対策基準の拡充

近年発生した部品欠落事案等を踏まえ、メーカー等と連携し、当該事案の再発防止対策を国内外の航空会社に義務付けるべく落下物防止対策基準の改正を実施しています。

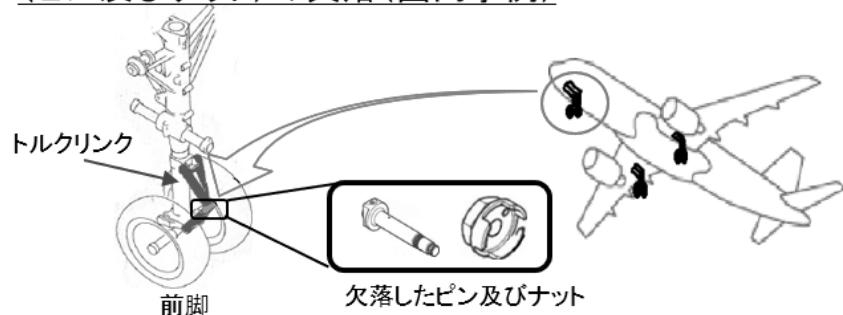
航空会社における落下物防止に係る取り組み

航空会社においては、駐機中の機体を含めた徹底的な点検等により発見した部品欠落や他社の部品欠落情報も踏まえ、小部品類であっても、メーカーと連携して、再発防止策が進められています。

2024 年度の追加対策事例

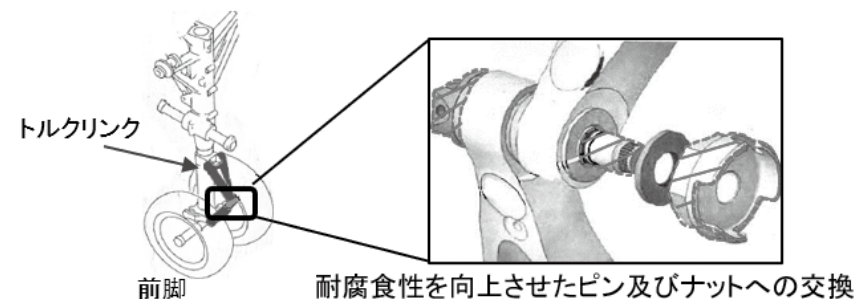
(追加対策)エアバスA318,A319,A320,A321 型機の前脚の部品

□トルクリンク(前脚の向きを正面に保つ機構)の部品(ピン及びナット)の欠落(国内事例)



□ピン及びナットの腐食により、ナットの締め付け力が低下し、ピン及びナットが欠落に至ったものと推定

□航空会社に対し、ピン及びナットが欠落しないよう、改良型のピン及びナットへの交換を義務付け



燃料給油圧力制限のデカルの塗装化(大きさ1000mm)

国による部品欠落点検に特化した機体チェックについて

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



部品欠落報告

部品欠落^{※3}の報告制度により、羽田空港を含む7空港において2024年度に報告された欠落部品の総計は1,198個であり、そのほとんどは100g未満、約7割は10g未満でした。

過去に発生した落下物事案や部品欠落については、航空会社においてメーカー等と連携して原因究明・対策検討を行い、国はその実施状況を指導・監督するとともに、他の航空会社へも情報共有や指示、必要に応じて落下物防止対策基準の拡充を行っており、再発防止を徹底しています。

※3 部品欠落とは、空港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であり、必ずしも空港周辺で発生した部品欠落の件数を意味するものではありません。

引き続き安全・安心対策を進めていきます ～航空法が改正されました～

羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会にて取りまとめた、「中間取りまとめ」を受けて、滑走路誤進入防止等の航空の安全の確保に関する措置を迅速に講じる必要があることから、関連する内容について航空法が改正されました。最終的には、運輸安全委員会の事故調査報告も踏まえ、抜本的な安全・安心対策を講じてまいります。

改正概要

① 空港における滑走路の安全対策の強化

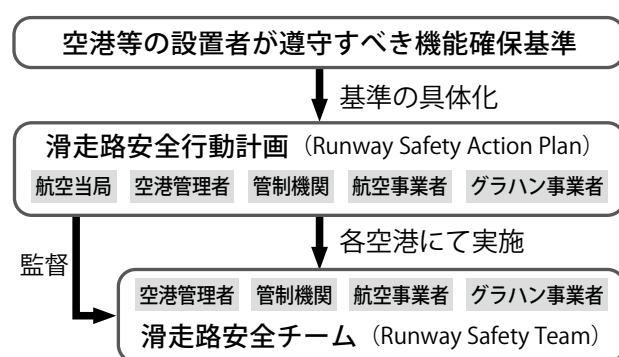
- 空港設置者が遵守すべき機能確保基準に「滑走路誤進入防止措置に関する事項」を追加し、空港における航空機や車両の滑走路誤進入を防止するための安全対策の強化が図られます。

具体的な取り組み例

- (1) 主要空港※¹における滑走路安全チームの設置
- (2) 滑走路状態表示灯（RWSL）等の適切な運用の確保
- (3) 滑走路進入車両に対する位置情報等送信機の搭載
- (4) グランドハンドリング※²事業者に対する安全監督体制の強化

※1：新千歳、成田、羽田、中部、大阪、関西、福岡、那覇空港

※2：航空機の牽引・プッシュバック、貨物等の搭降載、給油、ランプバス等



滑走路状態表示灯（RWSL）の機能



② 操縦者への CRM 訓練（クルー・リソース・マネジメント訓練）の義務付け

頻繁に離着陸が行われる、航空交通管制圏に係る空港等において離着陸を行う操縦者は、国土交通大臣の登録を受けた者が行う技能発揮訓練（CRM 訓練※³）が義務付けられます。

※3：ヒューマンエラーの発生を防止するためのパイロット間のコミュニケーション等を向上させる訓練



羽田新飛行経路を飛行した航空機の航跡について お知らせします～全体的に想定経路の範囲内を飛行しています～

2024年4月1日～2025年3月31日の期間において、新飛行経路を飛行した航空機のうち、航空機の位置情報を確認できた航空機を対象として、航跡データを収集しました(位置情報を確認できなかった航空機及び一部のデータが欠測している航空機については、対象から除外しています)。これまで住民説明会等でお示した想定される運航経路図に収集した航跡データを重ね合わせ、運航状況について確認しています。

これらの航跡については、羽田空港のこれからホームページにおいて、公表しています。

羽田空港のこれから
(<https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/library/operations/>)



もっと知りたい！日本の空港 大阪国際空港（伊丹空港）

■ 3市にまたがる都市型空港

伊丹空港は、兵庫県伊丹市、大阪府豊中市、大阪府池田市にまたがる全国でも珍しい空港です。

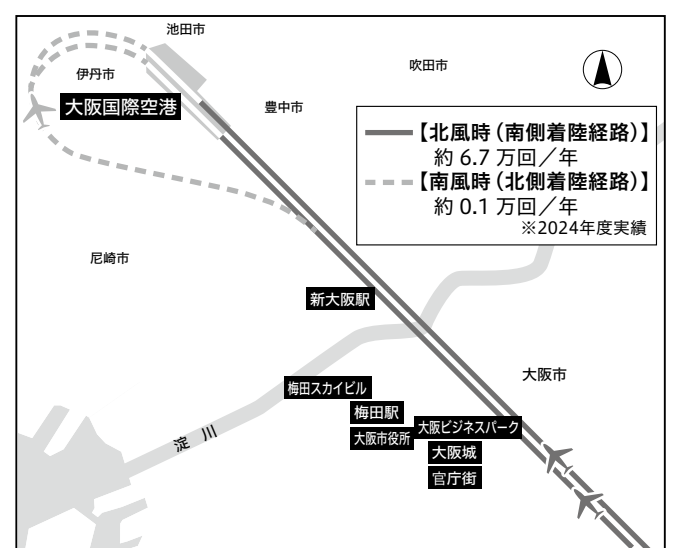
空港と街の距離が非常に近く、また、伊丹市は「大阪国際空港と共生する都市」を宣言し、空港をまちの発展に活かす大切な資源と位置づけています。空港周辺には、間近で飛行機が見られる「伊丹スカイパーク」や、豊中市が整備を進めている「豊中つばさ公園『ma-zika』」といった空港・航空機を活かした楽しいお出かけスポットも充実しています。

■ リニューアルでさらに便利に

2020年8月、約50年ぶりとなるターミナルビルの大規模リニューアルが完了するなど、利用者のための利便性向上のための取り組みが進んでいます。



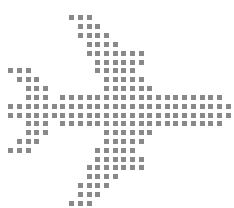
豊中つばさ公園『ma-zika』



大阪国際空港着陸経路概念図



リニューアルしたターミナル



羽田空港で国産SAF供給が 開始されました

～羽田空港第3ターミナル内で記念イベントを開催～

本年7月に、羽田空港での国産SAF供給開始を記念したイベントが羽田空港第3ターミナル内の「江戸舞台」で行われました。本イベントは、廃食用油※¹から国産SAF（サフ）を生産し航空機が飛ぶ世界を目指す「Fry to Fly Project」の取り組みの一環として開催されました。

SAFとは、「持続可能な航空燃料(Sustainable Aviation Fuel)」のことで、廃食用油などの身近な素材から作ることができる航空燃料であり、従来のジェット燃料と比べて、二酸化炭素の排出を60～80%程度減らすことができます。

国内では、今年の春から、国産SAFの製造会社である合同会社SAFFAIRE SKY ENERGY※²が、大阪府堺市においてSAF製造装置の稼働を開始し、これまでも国内複数の空港で国産SAFの供給を開始してきました。今回、国内最大の空の玄関口・羽田空港でも国産SAFの供給が開始された※³ことにより、業界や地域の垣根を越えて、国産SAFの普及と日本の航空分野の脱炭素化への取り組みがまた一步前進することとなりました。

Fry to Fly Projectは日揮ホールディングス(株)の呼びかけにより始まった取り組みであり、SAFの原料の中でも最も生活に身近な「廃食用油」に着目し、その周知や回収活動などを通じて資源循環と航空脱炭素に貢献できる機会を提供することを目的の1つとして、250を超える企業や自治体などが参加しています。

国土交通省航空局は、この活動に本年8月から参加することとなり、今後は各参加企業・自治体等との連携を通じて、より一層のSAFの認知拡大と航空分野の脱炭素化に向けた取り組みを推進していきます。

※¹ 天ぷらや唐揚げなどを作るのに使った食用油のこと。固めずに容器などに入れて回収されます

※² 日揮ホールディングス(株)、コスモ石油(株)、(株)レボインターナショナルの3社共同出資により2022年11月に設立

※³ 羽田空港には、航空各社が羽田発の国内線・国際線への燃料供給に使用するための共同利用タンクがあり、タンク内のジェット燃料に混合する形で、5月中旬から国産SAFが供給されています



記念イベントには東京都の小池百合子都知事（左から3人目）や関係企業の代表らが出席



Fry to Fly Project のイメージ画像

■航空機騒音・氷塊含む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】

ナビダイヤルに接続できない方はTEL 050-3655-5960

現在の空港(滑走路)の運用状況や、過去の航跡図、過去の騒音測定局が観測した騒音値をご覧いただけるホームページを公開しています。

羽田空港飛行コースホームページ

検索



ホームページをリニューアルして、 情報が更に充実しました

本号でお知らせした内容をはじめとして、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。

羽田空港のこれから

検索

