

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際線増便のための取り組みについて、地域の皆様に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

さらなる騒音軽減策について、引き続き検討してまいります

北風運用時の飛行経路

6時～23時のうち、右記以外
(既存の飛行経路)

7時～11時半、15時～19時のうち3時間程度
(新たな飛行経路)

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。(上図A)

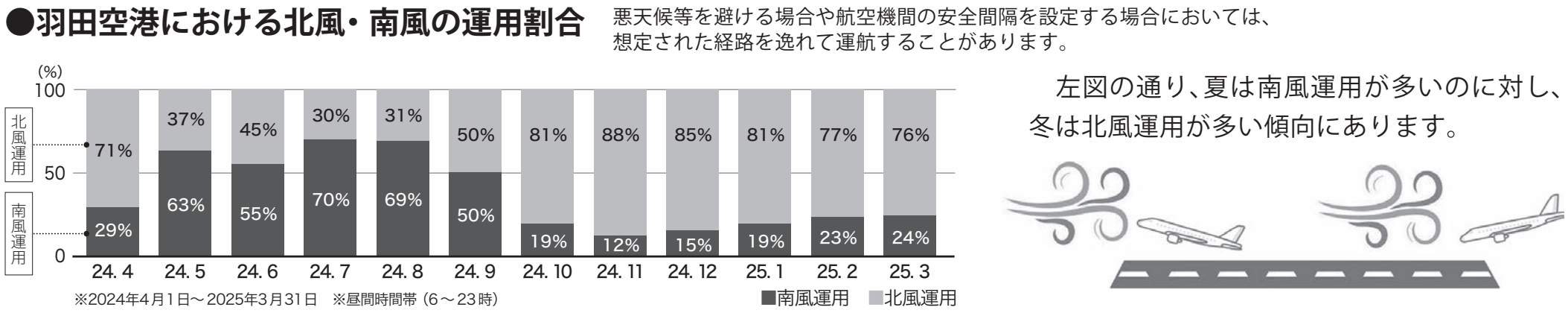
南風運用時の飛行経路

6時～23時のうち、右記以外
(既存の飛行経路)

15時～19時のうち3時間程度
(新たな飛行経路)

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。(上図B)



ご質問にお答えします



新飛行経路導入により、千葉県に与える騒音影響について効果はあったのでしょうか。

既存の飛行経路を使用する総機数が減少したことで、騒音軽減効果は出ていますが、南風の運用割合が多く、Lden※¹の数値が上昇した測定局があります。引き続きさらなる騒音軽減策について検討してまいります。



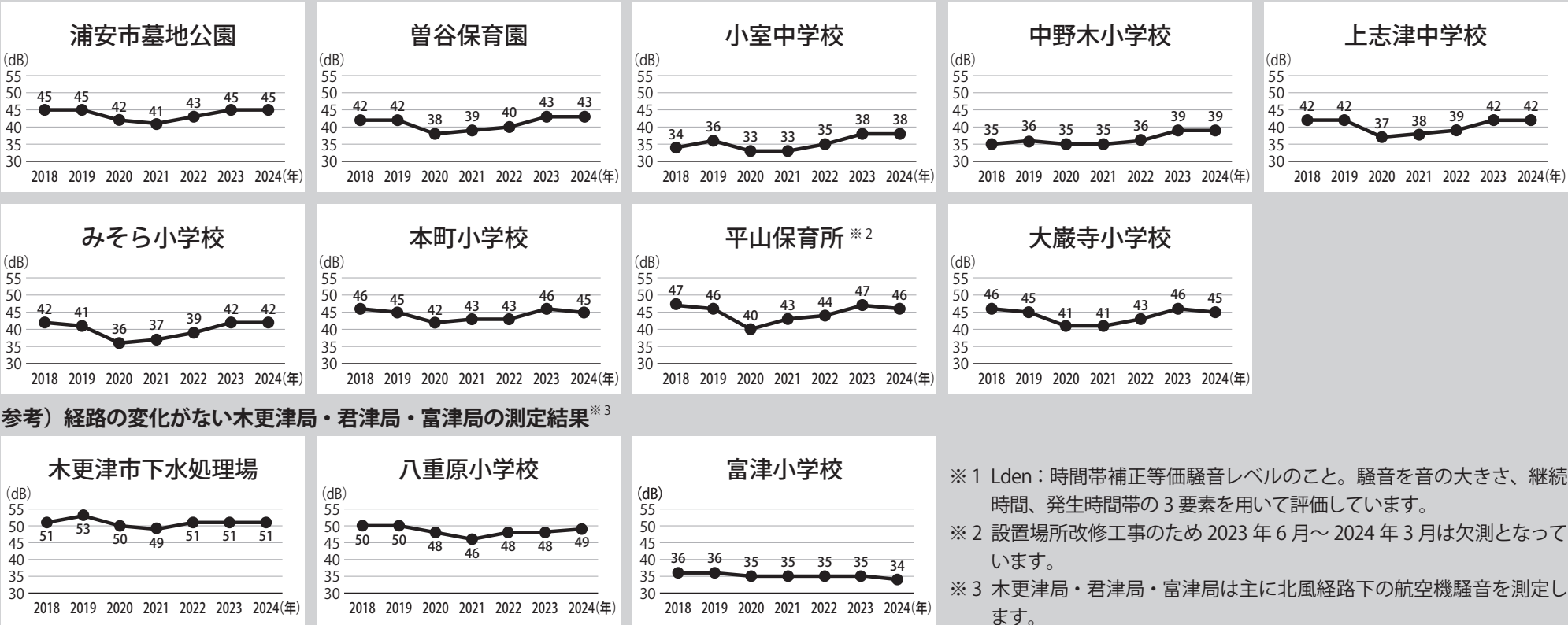
千葉県内の航空機騒音測定局の測定結果



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
大巖寺局	千葉市立大巖寺小学校
木更津局	木更津市下水処理場
君津局	君津市立八重原小学校
富津局	富津市立富津小学校

2024年については、2019年（機能強化前）と比較して、都心上空経路の運用に伴い、既存の飛行経路を使用する航空機の総数は減少していることから、都心上空経路による騒音軽減効果が確認されています。しかしながら気象状況の関係から南風運用の割合が多く、南風運用の騒音影響を受ける一部測定局でLden（エルデン）の数値が上昇しています。騒音状況については引き続きモニタリングすると共に、さらなる騒音軽減策について検討してまいります。

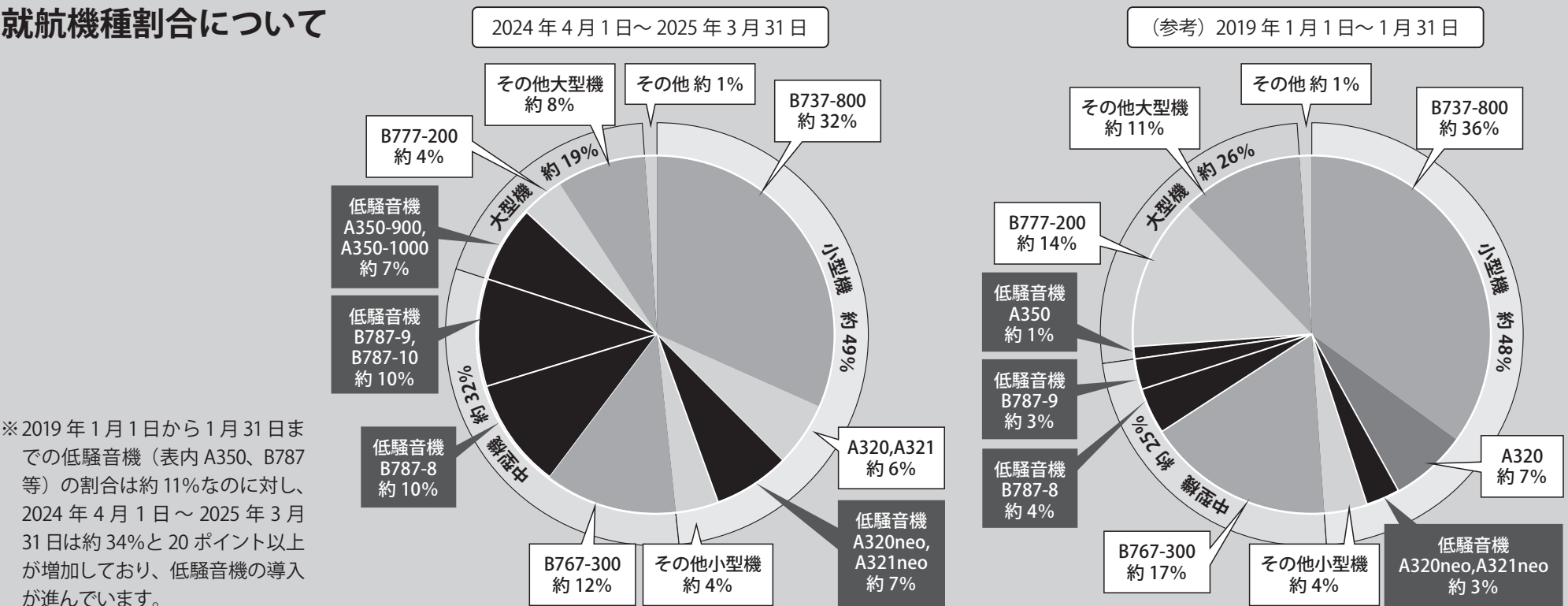
年間Lden値の推移



参考）経路の変化がない木更津局・君津局・富津局の測定結果※³

※¹ 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要素を用いて評価しています。
※² 設置場所改修工事のため2023年6月～2024年3月は欠測となっています。
※³ 木更津局・君津局・富津局は主に北風経路下の航空機騒音を測定します。

就航機種割合について



※2019年1月1日から1月31日までの低騒音機（表内A350、B787等）の割合は約11%なのに対し、2024年4月1日～2025年3月31日は約34%と20ポイント以上が増加しており、低騒音機の導入が進んでいます。

※ヘリコプターを除いて集計しています。



海上を使用する飛行経路は使用されていますか？

富津沖海上ルートをさらに運用するための取り組みを続けています。



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。

北風好天時の飛行ルート図



運用状況

当初見込み	2019年度	2024年度
25%	21.0%	25.7%

2012年12月、海ほたるに目印（地標航空灯台）を設置し、2019年3月より、北風好天時運用をこれまで以上に実施することができるよう、設置した目印の明るさを10倍に向上させて、運用回数を増やす取り組みを行っています。



なぜ千葉県上空で航空機の交差が発生するのですか？

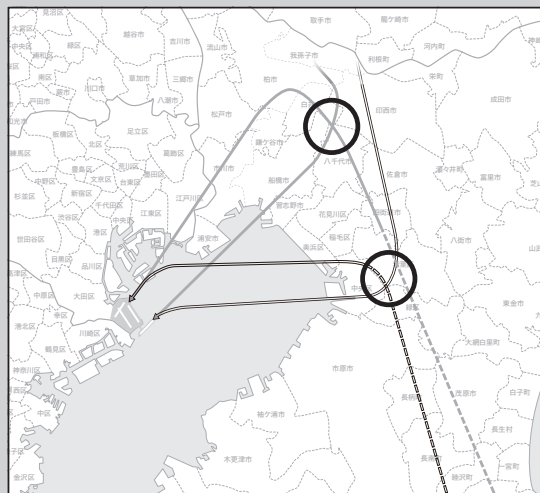
2本の滑走路を活用して安全かつ円滑に着陸するために発生しますが、環境影響等を小さくする方策を講じています。



羽田空港は日本列島の東側に位置するため、西・南方面の方が航空機の交通量が多い状況です。また、安全のためには、航空機の到着や出発の流れを方面別に分けて取り扱う必要があります。

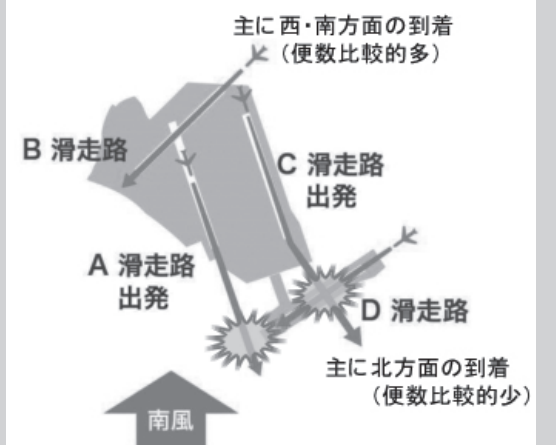
より交通量の多い西・南方面からの到着の流れを他滑走路との経路の交錯の少ないB滑走路に、もう一方の北方面からの到着の流れをD滑走路に振り向けることで、安全の確保と処理能力の確保を両立しています。このような理由から交差（右図○箇所）が発生しています。

また、羽田空港の4本目の滑走路運用開始に際し、千葉県内の飛行経路に変更が生じて以降、千葉市上空での飛行経路について、着陸開始高度の引上げのための措置を順次実施してきました。このように地域への影響をできるだけ小さくするような運用の工夫に努めています。国土交通省として、交差の低減・解消に向けて、引き続き検討してまいります。



南風運用時

（6～23時のうち、
15～19時のうち3時間程度以外）



■ 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。





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

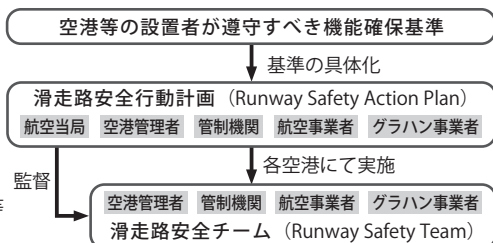
- 空港設置者が遵守すべき機能確保基準に「滑走路誤進入防止措置に関する事項」を追加し、空港における航空機や車両の滑走路誤進入を防止するための安全対策の強化が図られます。

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・ブッシュバック、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



■ 羽田空港を離着陸した航空機の航跡動画



対象範囲

羽田空港における出発機及び到着機

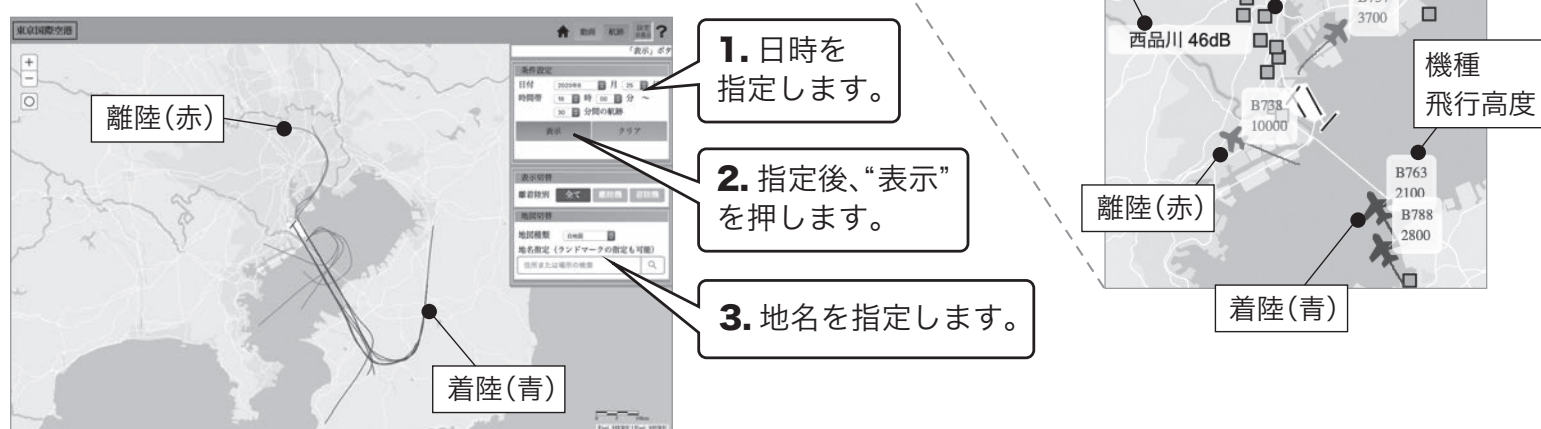
<出発機>

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図



■ 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。