

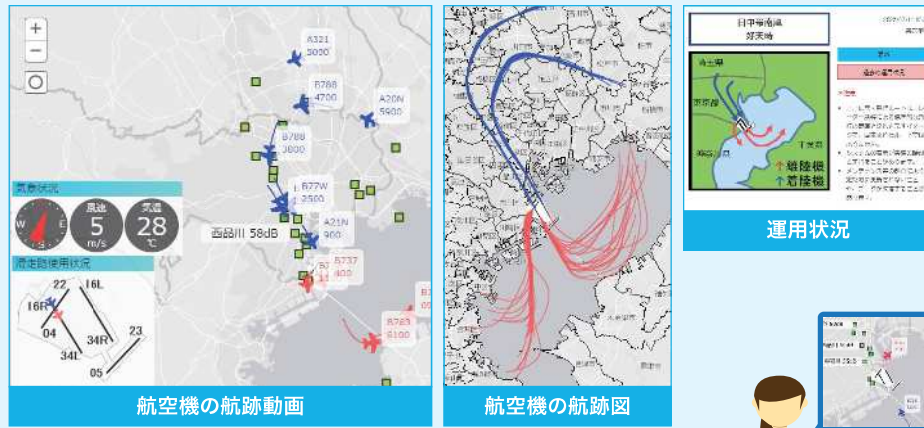
ホームページでリアルタイムの運用状況を確認できます。

北区の上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港が南風運用の場合の「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割程度運用されています*)。

※2021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。

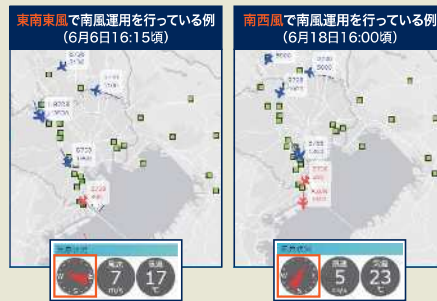


Column 航空機の運航について

Q. 羽田空港を離着陸する航空機の日々の運用はどのように決まっているのですか？

A. 空港周辺の風向きだけでなく、首都圏全体の気象状況をもとに、航空機が安全に離着陸できるように決定されています。

航空機は、基本的に安全に離着陸するため風が吹く方向に向かって飛行します。羽田空港の場合、その時々々の気象状況をはじめ様々な要因を考慮し、南風運用と北風運用の2種類のいずれかを選択して運用しています。



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にわかりやすい情報提供を行ってまいります。

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

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』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。

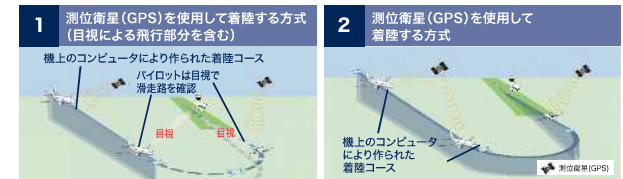
日頃より、羽田空港の機能強化に伴う、新飛行経路の運用にご協力いただきありがとうございます。
羽田空港の新飛行経路は、首都圏の国際競争力強化等の観点から発着容量拡大のため、2020年3月29日より運用を開始いたしました。
このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。



お知らせ 第5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。

前回の検討会で選定された飛行方式*の羽田空港への導入に向け、これまで実施した取組みを報告し、今後の取組みについて議論しました。



※羽田空港で採用した場合の騒音軽減効果が高いと考えられることから、第4回固定化回避検討会(2021年8月25日)で選定された飛行方式(1・2)

第5回固定化回避検討会 主な報告内容 (2022年8月3日)

導入に向けて必要な主な取組

- 安全性の評価
- 基準[※]の策定
※飛行経路設定に必要な基準、運用ルールなど
- 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

これまでに実施した取組

1の飛行方式により、羽田空港において1機の航空機が飛行することが技術的に可能であるか等を確認するため、様々な条件*の下でシミュレーション検証を実施しました。
※気象条件・飛行する航空機の種類など

検証の結果、羽田空港において、1機の航空機の飛行が様々な条件下で可能であることを確認しました。



今後の取組(2022年～)

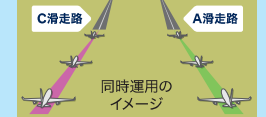
1・2に関し、羽田空港に平行に配置された2本の滑走路に関する同時運用を見据えた安全性の評価などの作業を実施し、運用ルール等の基準を作成していきます。

これらの作業結果について、第6回検討会で報告(2023年予定)



〈羽田空港での同時運用〉

- 羽田空港における新飛行経路は、平行に配置された滑走路を同時に着陸で使用し、運用しています。
- 航空機が1・2の方式で飛行する場合でも、両方の滑走路を同時に独立して着陸に使用できるかどうか、安全面などから検証する必要があります。



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ては国土交通省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。

新飛行経路の運用に当たっては、 様々な騒音・落下物対策に取り組んでおります。

騒音対策

測定局にて常時実施している騒音測定の結果は、「羽田空港飛行コースホームページ」や「羽田空港のこれから」にてご確認ください。



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

落下物対策

新飛行経路において確認された落下物は0件※1です。部品欠落※2については、航空会社等と協力して原因分析・再発防止に取り組んでいます。



落下物防止対策の義務化	駐機中の機体を抜きうちでチェック	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	

※1 2022年7月末時点 ※2 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

世界に類を見ない我が国独自の基準を策定し、本邦航空会社・日本に乗り入れる外国航空会社に対し、部品や氷塊の落下を防止するための対策を義務付けています。

〈部品欠落防止対策の例〉ボーイング787型機の給水扉の改良

<p>部品欠落発生</p> <p>機体の胴体下部の給水口扉の欠落を発見</p> <p>給水口扉の位置</p> <p>対策前の給水口扉</p> <p>蝶つがい(2点で固定)</p> <p>留め金(計3個)</p>	<p>再発防止徹底</p> <p>強化型の給水口扉への改修(給水口扉・蝶つがい・留め金の改良)を義務付け</p> <p>対策後の給水口扉</p> <p>蝶つがいを改良(一辺全体を固定)</p> <p>給水口扉を改良(材質変更・補強材追加)</p> <p>留め金追加(計5個)</p>
--	--

〈氷塊落下防止対策の例〉ドレイン・バルブの清掃

<p>航空機内に溜まった液体などを排出するための抜き穴(ドレイン)と弁(バルブ)が胴体の下に設けられている</p> <p>ドレイン・バルブ</p>	<p>未然防止徹底</p> <p>バルブがゴミ詰まり等により正常に作動しないと飛行中に排水が凍結することがあるため、定期的なドレイン・バルブの清掃を義務付け</p>
---	---

航空機からの落下物と思われるものを発見された場合は、下記の窓口にお問い合わせください。

「羽田空港のこれから」電話窓口 **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]

新飛行経路の運用に関して、 様々な情報提供を行っております。

「羽田空港のこれから」では、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。また、騒音・落下物対策やよくある質問への回答なども公開しています。

羽田空港のこれから

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



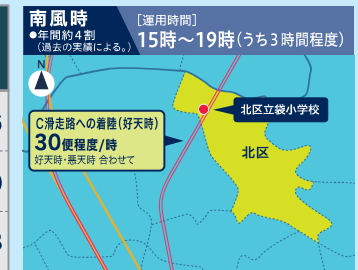
各騒音測定局の騒音測定結果

騒音測定結果の速報版については、毎月公表しています。

●北区内における2021年度年間値の騒音測定結果

測定局	機体サイズ	2021年4月~2022年3月の実測値の平均<math>\langle\text{dB}>	推計平均値<math>\langle\text{dB}>
北区立袋小学校<math>\langle\text{C}>着陸(好天時)	大型機	61.7	68~66
	中型機	63.0	64~60
	小型機	63.2	65~58

●新飛行経路と1時間当たりの運航予定便数



□: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

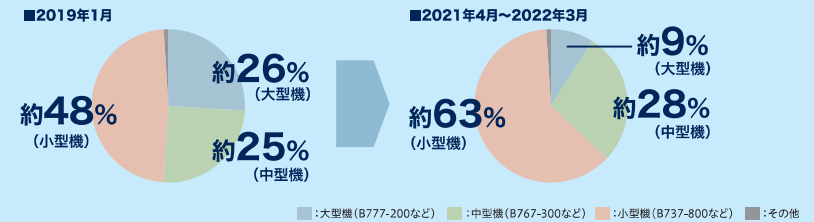
※推計平均値とは、事前のシミュレーションにより推計した騒音の平均であり住民説明会などでお示していた値。

騒音対策

全体の騒音分析*

就航機材割合*

大手国内航空会社による、騒音の比較的大きな大型機(B777)の退役などにより、騒音影響が比較的小さい中型機・小型機の就航割合が増えています。



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・ランインスペクション(外国航空機への立入検査)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(着陸のやり直し)発生状況*

その他

新飛行経路に関する問い合わせ状況

※項目は概ね半年ごとに公表しています。