

【概要】

- 2024年11月1日から12月31日までの期間において、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。
 - ※ 位置情報を確認できなかった航空機又は一部のデータが欠測している航空機については、上記の対象から除外。
- 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。
- なお、直近1ヶ月の航跡データについては、羽田空港飛行コース公開ホームページ(※)において、お示ししている。

(※) 羽田空港飛行コースホームページ : <https://www.ntrack.mlit.go.jp/NtrackTop/show>

ただし、飛行状況は航空管制用レーダーの1分に1回のデータをコンピュータ処理して作成しているため、実際の飛行経路とは異なる場合があります。

【補足】

- これまで住民説明会等でお示した飛行経路は、シミュレーションにより想定される航空機の運航経路を示したものである。
- 実際の航空機の飛行経路は、当日の気象状況等によっては、お示した幅の範囲内に収まらない可能性もある。

- 一般的に、悪天回避や管制運用上必要な場合(出発機間や周辺を飛行する他の航空機との安全な間隔確保のため)等には想定経路から逸れて運航する場合がある。
- 今回、具体的には、主に悪天回避のため想定経路から逸れて、荒川に沿わずに荒川東西の地域上空を運航していた。
- 新小岩方面に飛行する運航については、悪天回避あるいは、管制運用上必要な場合に限っている。

10月の航跡(参考)



11月の航跡



12月の航跡



出典：国土地理院ウェブサイト

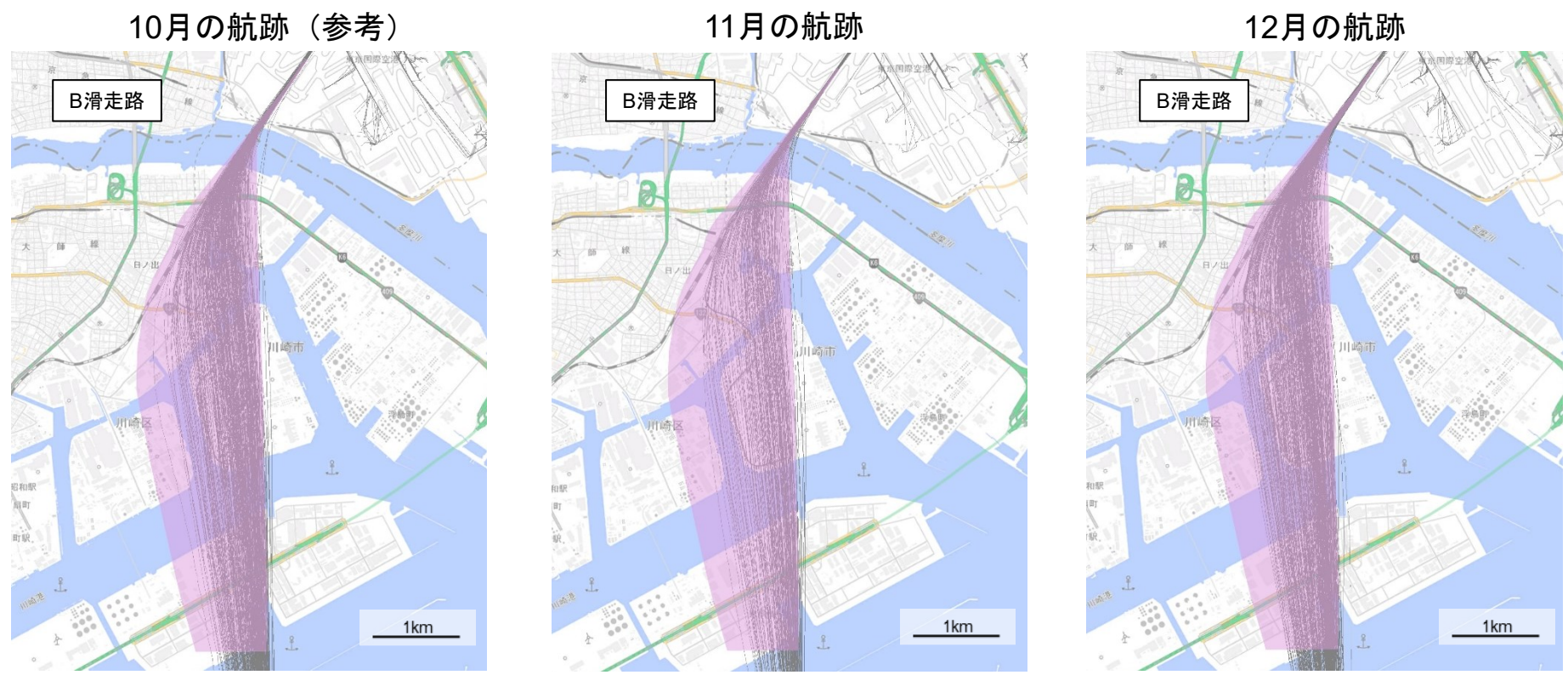
地理院地図KMLデータ http://kmlnetworklink.gsi.go.jp/kmlnetworklink/kml/gsi_pale.kml をもとに作成

【凡例】

桃色：想定される運航経路
(北風運用時C滑走路離陸)

黒色：航跡データ

- 全体的に想定経路の範囲内を飛行。
- 一部の航空機については、騒音軽減運航方式に従い、早めに旋回することが可能であったことから、想定経路よりも東側を飛行。



【騒音軽減運航方式】
B滑走路の離陸経路においては、騒音軽減運航方式として、可能な限り早期の旋回を開始する方式や急上昇方式を導入。

- 可能な限り早期の旋回開始
安全上支障のない範囲で、できるだけ早く旋回を開始することにより、住宅地の騒音を低減する方式。
- 急上昇方式
離陸直後の上昇を重視することで空港近くでの騒音影響を軽減する運航方式。

【凡例】
桃色：想定される運航経路
（南風運用時B滑走路離陸）
黒色：航跡データ

2024年11,12月新飛行経路の航跡(南風着陸(A/C滑走路) 国土交通省)

- 全体的に想定経路の範囲内を飛行。
- 一部経路において悪天回避等により航跡が分散している。

10月の航跡（参考）



11月の航跡



12月の航跡



- 【凡例】
- 緑色：想定される運航経路（南風運用時A滑走路到着（好天時））
 - 青色：想定される運航経路（南風運用時A滑走路到着（悪天時））
 - 桃色：想定される運航経路（南風運用時C滑走路到着（好天時））
 - 橙色：想定される運航経路（南風運用時C滑走路到着（悪天時））
 - 黒色：航跡データ

出典：国土地理院ウェブサイト地理院地図KMLデータ
http://kmlnetworklink.gsi.go.jp/kmlnetworklink/kml/gsi_pale.kml をもとに作成