

## 情報公開について

下記ホームページにて、**新飛行経路の運用に関する情報を随時更新**しています。ぜひご覧ください。

## 羽田空港のこれから

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



「羽田空港のこれから」では、新飛行経路や騒音・落下物対策、運用状況、よくある質問への回答などを公開しています

新飛行経路に関して、以下の情報を随時公開していきます。

	項目	各ダイヤごと (概ね半年に1回)	2ヶ月に1回
騒音対策	各騒音測定局の騒音測定結果	○	○
	全体の騒音分析	○	
	就航機材割合	○	
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・ランプインスペクション実施状況	○	
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	○	○
	ゴーアラウンド発生状況	○	

羽田空港飛行コース  
ホームページ

<https://www.ntrack.mlit.go.jp/NtrackTop/show>



このホームページでは、羽田空港に離着陸する航空機の飛行コースと、各騒音測定局における測定値について、アクセス日の前日から1か月前までの記録をご確認いただけます。



## 品川区の皆さまへ

羽田空港のこれから

羽田空港 新飛行経路の  
運用状況のお知らせです

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、2020年3月29日から運用を開始しています。新飛行経路運用開始以降、各地で騒音測定・分析を行った結果、騒音対策の1つである「降下角の引き上げ」に**一定の騒音軽減効果があることが確認できました。**

また、新飛行経路を実際に運航したパイロットと意見交換を行い、**安全上問題なく運航できていることを確認いたしました。**

今後も引き続き、新飛行経路を運用し、騒音測定・分析やパイロットとの意見交換を行い、騒音対策・安全対策に役立てていきます。

また、ホームページやニュースレターなどを活用し、運航便数や騒音・部品欠落等の情報を定期的に公表するなど、引き続き丁寧でわかりやすい情報提供を心がけてまいります。

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**

## INFORMATION

ハネダ グローバル ウィングス  
「HANEDA GLOBAL WINGS」に、  
羽田空港跡地が生まれ変わりました。

2つのゾーンからなる「HANEDA GLOBAL WINGS」。第1ゾーンでは、2020年9月18日に「文化産業と先端産業の融合」をコンセプトとした「HANEDA INNOVATION CITY」が本格稼働しました。第2ゾーンでは、13,000坪に及ぶ大規模複合施設の「羽田エアポートガーデン」を整備(開業日未定)。羽田空港跡地で「未来に向けて羽ばたくまちづくり」が推進されています。

羽田空港は、物流拠点としての  
役割も担っています。

羽田空港は貨物便についても豊富な国際線・国内線ネットワークを有しており、工業製品や生鮮品などの流通に欠かせない存在となっています。コロナ禍において減少した取扱量も、現在は回復傾向にあります。

羽田空港では、約5万7千人\*の方が  
働いています。

グランドスタッフや整備士、店舗スタッフなど、羽田空港を安全に快適に利用していただけるように、様々な職種の人たちが働いています。

\*国土交通省のアンケート調査による。

羽田空港の新飛行経路に関する、地域の詳しい情報が掲載されている「ニュースレター」が、最寄りの区役所に配布されています。内容については、「羽田空港のこれから」のホームページにも掲載されていますので、併せてご確認ください。

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**

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となります。

## ●新飛行経路と1時間当たりの運航予定便数

南風時 [運用時間]  
15時~19時(うち3時間程度)



## 騒音について

## 品川区内でも常時騒音測定を行っています

新飛行経路の運用に当たっては、航空機の降下角の引き上げなどによる飛行高度の引き上げや、航空会社が空港に対して支払う着陸料の見直しによる低騒音機の導入促進などの騒音対策を講じています。新飛行経路の運用開始以降、品川区内では3箇所ですべて常時騒音測定を行っています。

## 落下物について

## 確認された落下物は0件

航空機からの落下物を未然に防ぐ観点から、国が定めた落下物防止対策の航空会社への義務付けや、国の職員による機体チェックなどの落下物対策を講じています。

品川区内の騒音測定局における測定結果や、騒音対策・落下物対策の詳細については、中面をご覧ください。

## 運用報告

羽田空港においても、新型コロナウイルスの影響により減便が続いております。南風時の新飛行経路の運航便数は、5月には予定していた便数の約23%でしたが、10月は約58%となっております。

### 〈南風時の新飛行経路における1日当たりの実際の運航便数〉

	3月29日~4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
運用日数	17日	20日	21日	20日	23日	10日	4日
①A滑走路着陸	約12便/日	約11便/日	約14便/日	約19便/日	約28便/日	約19便/日	約23便/日
②C滑走路着陸	約42便/日	約26便/日	約35便/日	約51便/日	約58便/日	約41便/日	約49便/日
③B滑走路離陸	約23便/日	約8便/日	約18便/日	約39便/日	約41便/日	約34便/日	約39便/日

※概ね3時間程度南風運用を行った日における新飛行経路運航便数の平均

## 騒音について

### 品川区の騒音の状況

品川区内では、3箇所に固定騒音測定局を設置しています。これらの測定局における、新飛行経路の運用開始から8月までの騒音測定結果(実測値の平均)は以下の通りです。



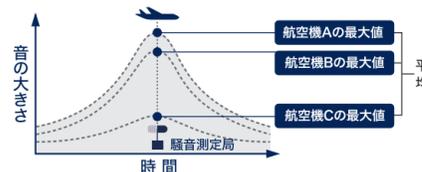
測定局	機体サイズ	実測値の平均(dB)					推計平均値(dB)
		3月29日~4月30日	5月	6月	7月	8月	
東京下水道局 南部下水道事務所 品川出張所 (A着陸)	大型機	78.4	78.5	78.6	78.1	76.3	80~76
	中型機	76.4	75.8	75.6	76.0	74.9	78~72
	小型機	74.1	74.0	74.5	74.5	73.7	77~71
東京都立産業技術高等専門学校 品川キャンパス (A/C着陸)	大型機	69.4 <sup>(-4)</sup>	69.5 <sup>(-4)</sup>	69.3 <sup>(-4)</sup>	69.2 <sup>(-4)</sup>	68.2 <sup>(-5)</sup>	74
	中型機	68.9	69.2	68.2	68.5	67.1	—
	小型機	67.7	67.1	67.1	67.2	66.8 <sup>(-1)</sup>	68
東京下水道局 八潮ポンプ所 (A/C着陸)	大型機	72.2 <sup>(-1)</sup>	72.2 <sup>(-1)</sup>	71.0 <sup>(-3)</sup>	73.0 <sup>(-1)</sup>	70.9 <sup>(-3)</sup>	74
	中型機	70.7	70.4	68.7	70.7	69.3	—
	小型機	69.5 <sup>(+2)</sup>	69.2 <sup>(+2)</sup>	68.4 <sup>(+1)</sup>	70.1 <sup>(+3)</sup>	68.6 <sup>(+1)</sup>	68

□: 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    ■: 実測値の平均が推計平均値以上

※航空機の騒音は、その他の音と比べて十分に大きい場合に限り、航空機の騒音として評価されます。八潮ポンプ所の周辺では、自動車の音など航空機の騒音以外の音が継続的に発生していることから、小型機による比較的小さい騒音が航空機の騒音として評価されず、実測値の平均が大きく表示されている可能性があります。

### ●「実測値の平均」について

航空機の騒音は、気象条件、機体重量、エンジン出力など様々な要因によりばらつきが生じます。各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値を「実測値」といい、すべての「実測値」を平均したものが「実測値の平均」です。また、「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していた値です。



### ●降下角の引き上げの騒音軽減効果について

南風時の到着経路について、好天時の3.45度の進入(2段階進入含む)の場合と悪天時の3度の進入の場合の実測値の平均を、8か所の測定局にて比較・分析しました。品川区においては下水道事務所品川出張所(-1.2dB)、産業技術高専(-1.4dB)、八潮ポンプ所(-0.1dB)の騒音軽減効果が確認できました。

※9月以降の騒音測定結果につきましても、「羽田空港のこれから」ホームページにて、順次公表しております。また、新飛行経路における日々の騒音測定値についても、「羽田空港飛行コース」ホームページにて、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。詳しくは、裏面をご確認ください。

## 落下物について

### 確認された落下物は0件

羽田空港の新飛行経路の運用開始以降(10月31日まで)、新飛行経路において確認された落下物は0件です。

### 新飛行経路を運航したパイロットからの意見

6月~9月にかけて新飛行経路を運航したパイロットと意見交換を行いました。パイロットからの主な意見は以下のとおりです。引き続き意見交換を行い、安全な運航に役立てていきます。

- 新飛行経路での着陸は、現在のところ問題なく実施できている。
- 気温が高い夏場は航空機の実際の高度が計器上の高度より高くなるが、3.45度を超える降下角で進入後、3度で着陸する2段階の進入も用意されており、問題なく着陸できている。

## 騒音・落下物対策などの取組について

これまで住民説明会などにおいて、様々なご意見をいただきありがとうございます。皆さまからいただいたご意見を踏まえ、騒音対策や落下物対策に取り組んでいます。

### 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

- 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

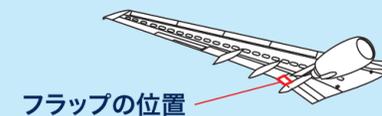
新飛行経路の運用開始後には、皆さまから以下のようなご意見をいただきました。皆さまからのご意見に真摯に向き合い、引き続き対策に取り組んでまいります。

### 落下物防止対策を強化してほしいです。

我が国で運航するすべての航空会社に対し、落下物防止対策を義務付けております。航空機メーカー等と調整し、対策の追加を順次行っております。

### 対策への追加例

ボーイング737型機のフラップの外板について、過去の欠落事例を踏まえて、メーカーであるボーイング社と原因究明・再発防止策の検討を行い、2019年10月より、航空会社に対し改良型フラップへの交換を義務付けております。



### 【改良型フラップ】



外板を接着からボルト等による取付に変更

### 航空機の部品をしっかりとチェックしてほしいです。

落下物の未然防止のため、航空会社による徹底的な点検が行われています。加えて、羽田空港では、国の職員による機体チェックを実施しています。新飛行経路の運用開始後は、チェック要員を増やし、更なる点検強化に取り組んでいます。



航空機の小さな部品についても、国の職員自ら徹底的に点検を行っています。2019年度は600機以上をチェックしました。

### 騒音の測定地点を増やしてほしいです。

騒音の発生状況のよりきめ細かな把握のために、固定騒音測定局以外の地点において、9月下旬から各地で2週間の短期測定を実施しました。品川区内では、品川区立五反田文化センターにおいて実施しています。測定結果は後日、「羽田空港のこれから」ホームページで公表いたします。

### 新飛行経路の固定化の回避に向けて取り組んでほしいです。

地域の皆さまのご要望を踏まえ、2020年6月30日に「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」を設置し、新飛行経路の固定化を回避するための方策について、最近の航空管制や航空機器の技術革新を踏まえて技術的観点から検討を行っています。今年度中に、考えられる技術的選択枝のメリット・デメリットを整理する予定です。

# 品川区の皆さまへ

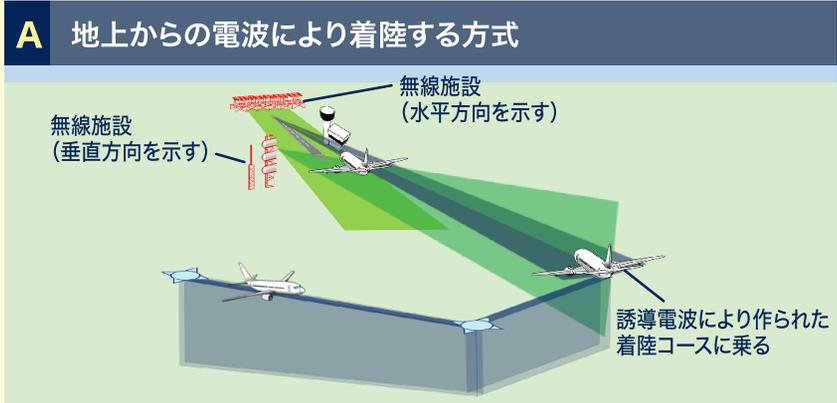
日頃より、羽田空港の機能強化に伴う、新飛行経路の運用にご協力いただきありがとうございます。  
羽田空港の新飛行経路は、2020年3月29日から運用を開始しています。  
このチラシでは、羽田空港の新飛行経路の運用に関する様々な情報をお届けします。

## お知らせ 第2回固定化回避検討会の開催について

地域の皆さまのご意見・ご要望を踏まえ、検討会を設置し、新飛行経路の固定化を回避するための方策を検討しています。現在は、飛行方式の洗い出しを行い、対応可能な航空機、必要な地上施設などの論点を整理しています。複数の飛行方式に絞り込んだ上で、**今年度中に、羽田空港で運用可能かどうかの観点を含め各飛行方式のメリット・デメリットを整理する予定です。**

### 〈第2回検討会(2020年12月23日)で提示された飛行方式の類型〉

#### A 地上からの電波により着陸する方式



無線施設 (垂直方向を示す)  
無線施設 (水平方向を示す)  
誘導電波により作られた着陸コースに乗る

#### B 測位衛星(GPS)を使用して着陸する方式



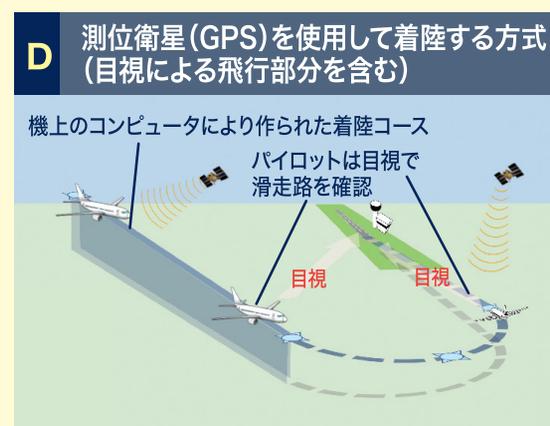
機上のコンピュータにより作られた着陸コース  
測位衛星(GPS)

#### C 測位衛星(GPS)を使用して着陸する方式 (他のシステムにより補強)



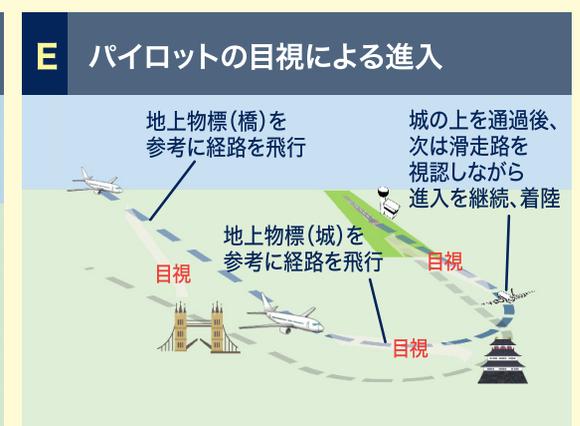
補強システム  
補正情報  
準天頂衛星  
機上のコンピュータにより作られた着陸コース

#### D 測位衛星(GPS)を使用して着陸する方式 (目視による飛行部分を含む)



機上のコンピュータにより作られた着陸コース  
パイロットは目視で滑走路を確認  
目視

#### E パイロットの目視による進入



地上物標(橋)を参考に経路を飛行  
地上物標(城)を参考に経路を飛行  
目視  
目視  
目視  
城の上を通過後、次は滑走路を視認しながら進入を継続、着陸

## よくあるご質問

新飛行経路の運用開始以降、皆さまから寄せられた主なご質問にお答えします。

### 今日、品川区上空を飛行しますか？

### ホームページでリアルタイムの運用状況を確認いただけます。

品川区上空を飛行する新飛行経路は、羽田空港周辺が**南風の場合の15時~19時のうち3時間程度に限って運用**されます(過去の実績によれば、南風運用は年間約4割であり、冬場も1割程度運用されています)。羽田空港の運用状況は、下記ホームページにて、リアルタイムにご確認いただけます。

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

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



現在の運用状況  
Course  
日中帯北風  
好天時以外  
2020/12/27 12:30  
表示更新  
更新  
過去の運用状況

※注意  
ここに示す飛行ルートは、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージで、固定されたルートではありません。  
システムの表示が実際の時刻とずれることがあります。  
メンテナンス等の都合により定期的に更新されないことや、データが欠落することがあります。

裏面では、9月・10月の騒音測定結果や落下物対策について掲載しています。

ぜひ、ご覧ください。



# 新飛行経路の運用状況が知りたいです。



## 区内3箇所の固定騒音測定局で常に騒音測定を行っています。

新飛行経路の運用にあたっては、飛行高度の引き上げや低騒音機の導入促進など、様々な騒音対策に取り組んでいます。品川区には3箇所に固定騒音測定局が設けられており、常に騒音測定を行っています。**ホームページにて最新の測定結果を公開しております**ので、ぜひご覧ください。

「羽田空港のこれから —新飛行経路 定期運用報告について—」  
[https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/new\\_flight\\_path/#01](https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/new_flight_path/#01)



## 事前の説明より大きな騒音が発生していませんか？

### 航空機の騒音は、気象条件や運航状態により変動します。

住民説明会資料においては、航空機が通過したときに発生する騒音の「**最大値**」の「**平均**」を推計した値(推計平均値)をお示ししており、実際に測定された騒音の最大値(実測値)とはズレが生じることがあります。

※これまでの住民説明会の資料は、国土交通省「羽田空港のこれから」に掲載しております。

## ●新飛行経路と1時間当たりの運航予定便数



## ●品川区区内における9月・10月の騒音測定結果

測定局	機体サイズ	実測値の平均(dB)		推計平均値(dB)
		9月	10月	
① 東京都下水道局 南部下水道事務所 品川出張所 (A着陸)	大型機	78.2	77.5	80~76
	中型機	75.6	76.3	78~72
	小型機	74.4	74.5	77~71
② 東京都立産業技術高等専門学校 品川キャンパス (A/C着陸)	大型機	68.9	68.4	74
	中型機	68.6	68.2	—
	小型機	67.1	67.2	68
③ 東京都下水道局 八潮ポンプ所 (A/C着陸)	大型機	71.6	69.8	74
	中型機	69.7	69.2	—
	小型機	69.2	67.8	68

□ : 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  
 □ : 実測値の平均が推計平均値以上



## 新飛行経路については、実際に運航したパイロットと意見交換を行い、安全に運用されていることを確認しています。



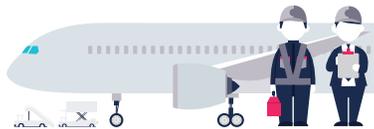
## 航空機からの落下物は発生していませんか？



## 新飛行経路の運用開始以降、確認された落下物は0件です。

国土交通省では、落下物※には至らないものの、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(部品欠落)について情報収集を強化し、**航空会社・メーカーと協力して原因分析**を行い、対策を立てて**再発防止**に取り組んでいます。

※地上(空港外)で航空機の部品等が発見された場合に「落下物」として扱います。



## 〈対策事例〉 ボーイング787型機のタイヤカバー

### 部品欠落発見

2020年6月から8月にかけて、国内航空会社のボーイング787型機のタイヤ部分のカバーのスクリュー類(計1g程度)の欠落を発見



### 原因究明

運航中の振動や衝撃によりスクリューが緩み脱落したことによるものと推定

### 再発防止徹底

国から同型機を運航する国内航空会社に対し注意喚起。国内航空会社においては、当該スクリュー類に緩み止めを塗布する等の再発防止措置を実施(その後の欠落は2020年12月末まで報告されておられません。)



引き続き、騒音対策・落下物対策に取り組むとともに、地域のみなさまへの丁寧な情報提供に取り組んでまいります

## 羽田空港は、わたしたちの生活を支える大事な空港です。

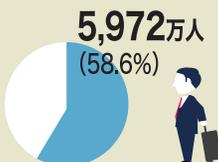
羽田空港は、都心に近く、24時間運用されているという利便性の高さから様々な需要に対応し、**世界と日本各地のヒト・モノをつなぐ大切な役割**を担っている空港です。

2020年の冬ダイヤでは、国際線は世界の26か国・地域(56都市)と、国内線は日本各地の49空港※と結ばれています。このネットワークを活かして、スマートフォンや医療機器などの精密機械や、魚・肉等の生産貨物など様々な航空貨物が運ばれており、私たちの生活を支えています。

※現在は、新型コロナウイルスの影響により、減便・運休が発生しています。

## 国内線利用客の約6割が羽田空港を利用

国内線利用客 (日本全体で10,187万人) 国際線利用客 (日本全体で9,270万人)



## 国内航空貨物の約8割が羽田空港を使用

国内航空貨物量 (日本全体で77.7万トン) 国際航空貨物量 (日本全体で369.9万トン)



※旅客便に積載されている貨物量 ※2019年度

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

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

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



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。