

【概要】

- 2020年3月29日から4月30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及び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>

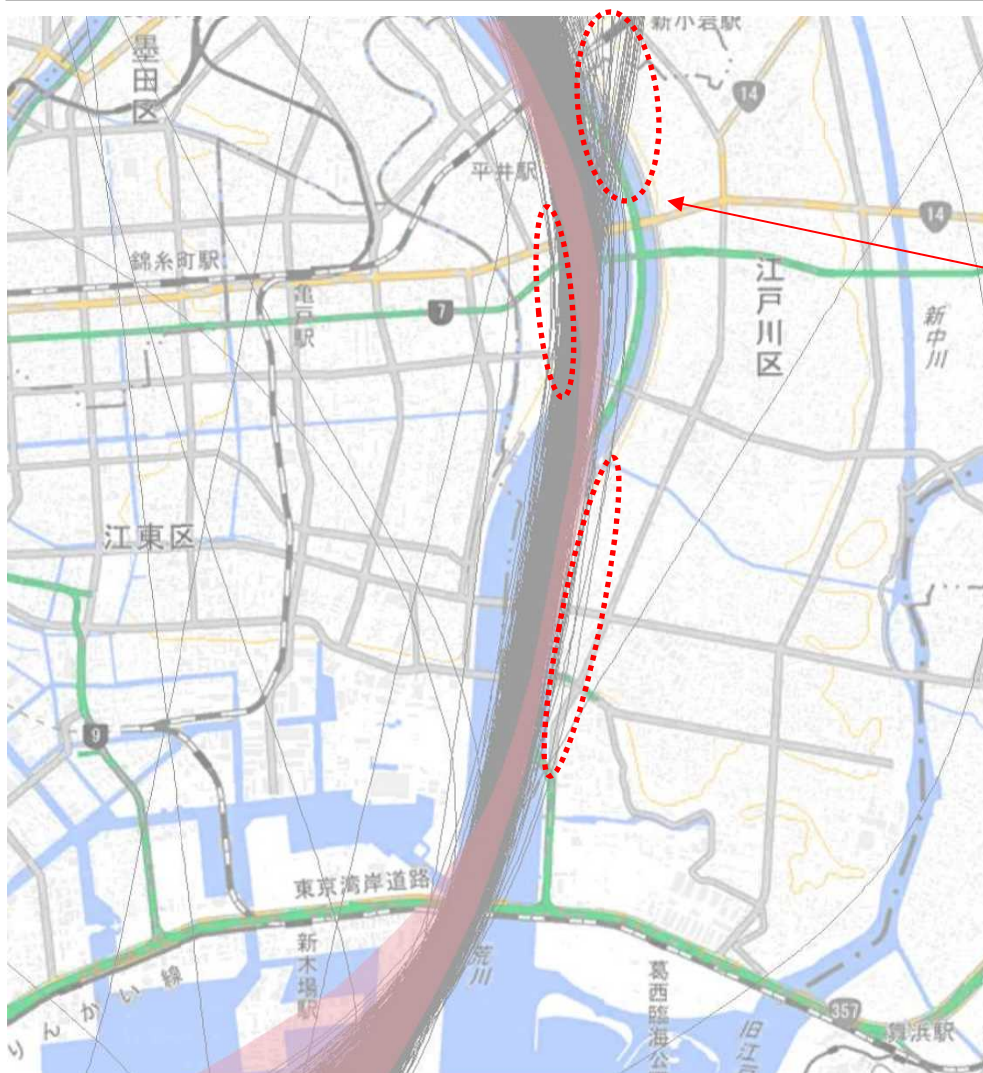
【補足】

- 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。

2020年3、4月新飛行経路の航跡(北風離陸(C滑走路))

- 北風運用時のC滑走路離陸機については、想定経路の左右にばらつきが確認されたことから、航跡データを精査の上、可能な限り、荒川上空に設定した運航経路の徹底を実施予定。
- 荒川西部等に見られる航跡データについては、主に新飛行経路方面の気象条件を踏まえ、安全に運航できる経路を使用しているため、想定経路とは異なる経路を飛行している。



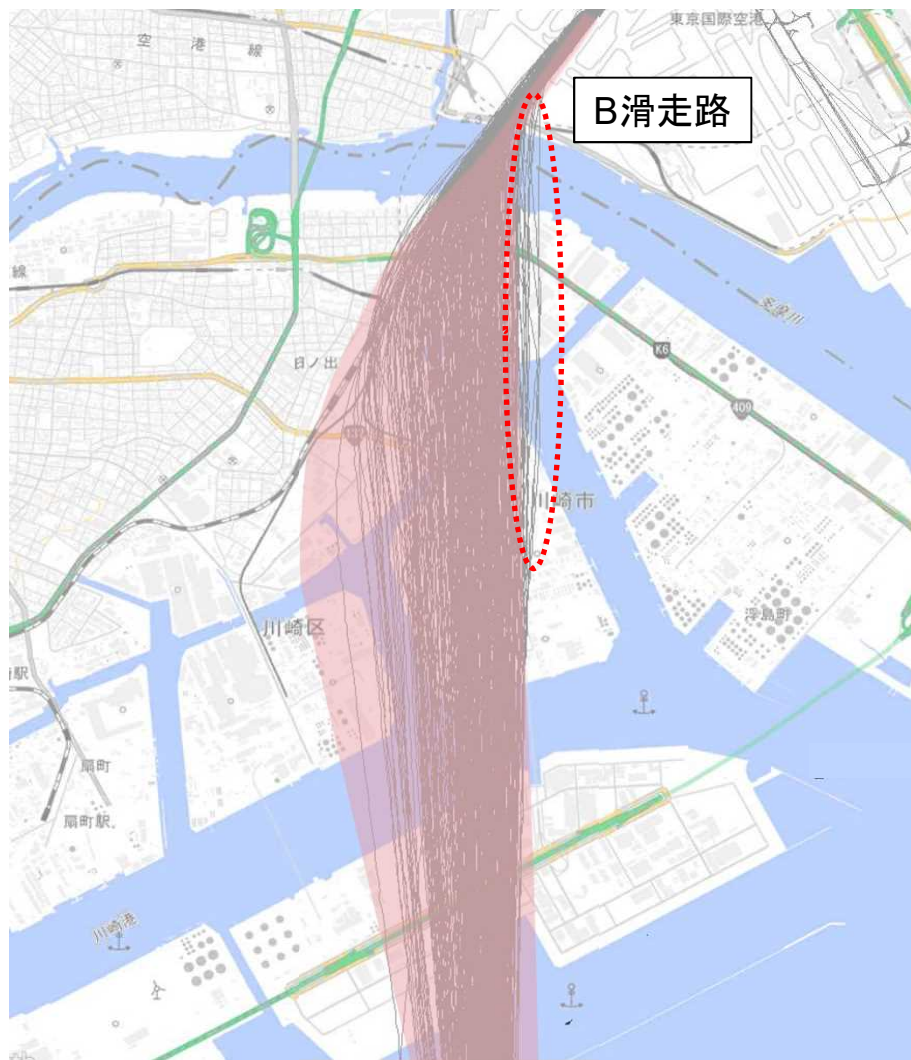
【新小岩方向への航跡データについて】
悪天回避等のため、航空機から経路変更・逸脱の要求があった場合又は管制運用上必要な場合に限り、想定経路の東側の新小岩方向から北方面へ飛行している。

【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

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

2020年3、4月新飛行経路の航跡(南風離陸(B滑走路))

- 南風運用時のB滑走路離陸機については、全体的に想定経路の範囲内を飛行。
- なお、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

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

2020年3、4月新飛行経路の航跡(南風着陸(A/C滑走路))国土交通省

- 南風運用時のA/C滑走路着陸については、各経路の旋回部などで一部想定経路と異なる経路の飛行があるものの、滑走路に向けて直線で着陸する区間については、想定経路の範囲で飛行。
- 旋回部の運用状況については、引き続き、モニタリングを実施予定。



【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