

令和元年8月8日
航空局首都圏空港課

2020年3月29日より新飛行経路の運用を開始し
羽田空港において国際線を増便します

国土交通省は、首都圏の国際競争力強化や訪日外国人旅行者の受入れ等のため、2020年3月29日より新飛行経路の運用を開始し、羽田空港において国際線を年間約3.9万回増便することといたしました。

■ 1. 飛行経路の見直しについて

- 羽田空港に離着陸する航空機は、一定の時間帯に限り、新たな飛行経路にて運用することになります。新たな飛行経路については、別紙1をご参照ください。

■ 2. 羽田空港における新飛行経路の運用開始・国際線増便について

- 首都圏の国際競争力の強化や地域と海外の交流による地域活性化、訪日外国人旅行者の受入れ、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催のためには、羽田空港の機能強化・国際線増便が必要不可欠です。
- このため、新飛行経路の運用等による羽田空港の機能強化については、これまで計4回の「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」において関係自治体等との協議を重ねるとともに、住民の皆様にご丁寧な情報提供を実施してまいりました。
- 2019年8月7日に開催された第5回の協議会においては、関係自治体等から、
 - ・国がこれまで実施してきた騒音・落下物対策や丁寧な情報提供（別紙2ご参照）、及び協議会で新たにお示しした追加の対策（別紙3ご参照）について評価する旨並びに国に対してしっかりとした対策を講じることを求める旨のご発言、
 - ・今後、羽田空港の機能強化に関してスケジュール（別紙4ご参照）に基づいて進めることを求める旨のご発言、
 - ・羽田空港の機能強化に関し、国の事業として国の責任の下で進めるものと理解している旨のご発言、
 - ・首都圏全体での騒音共有の実現の第一歩として評価する旨のご発言、
 等をいただきました。国土交通省としましては、これらのご発言や住民の皆様方に引き続き心配の声があることを踏まえ、頂いたご意見・ご要望をしっかりと受け止め丁寧に対応する旨回答いたしました。
- こうした状況を踏まえ、国土交通省としては、2020年3月29日から新飛行経路の運用を開始し、国際線を増便いたします。
- 新飛行経路の詳細や騒音・落下物対策、国際線増便に向けた各プロセスの詳細等については、引き続き、ホームページ*等によりお知らせさせていただきます。

※：「羽田空港のこれから」HP：<https://www.mlit.go.jp/koku/haneda/>

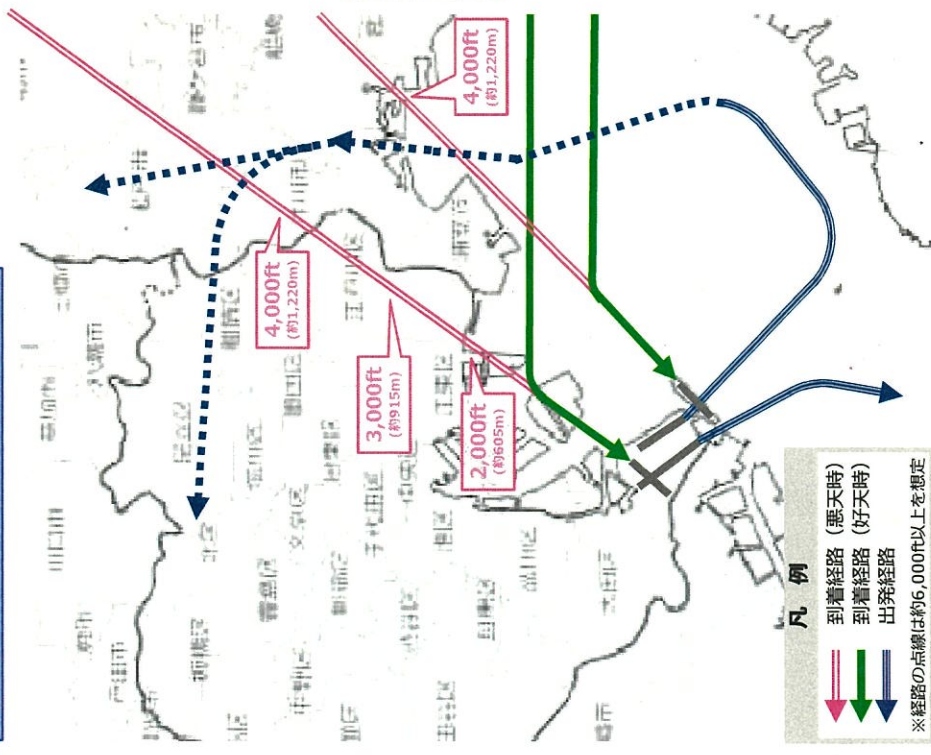
<お問い合わせ>

国土交通省 航空局 首都圏空港課 飯田、鈴木、須山

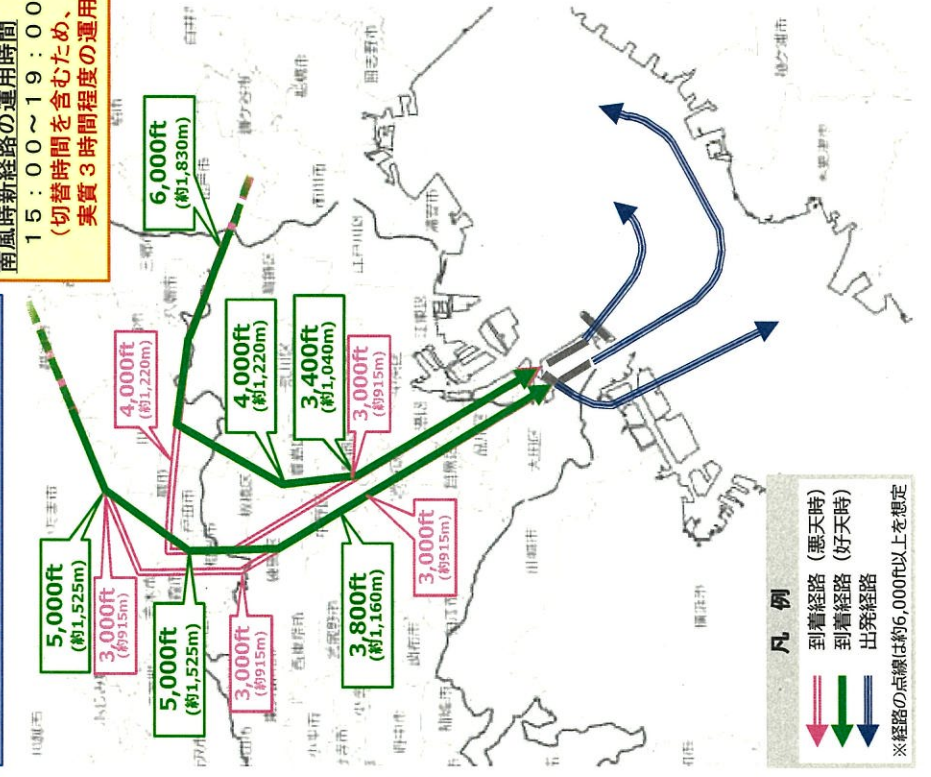
電話：03-5253-8111(代表) 03-5253-8716(直通) FAX：03-5253-1658

羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直し（南風時）

現行飛行経路
(離陸・着陸合計：80回/時)



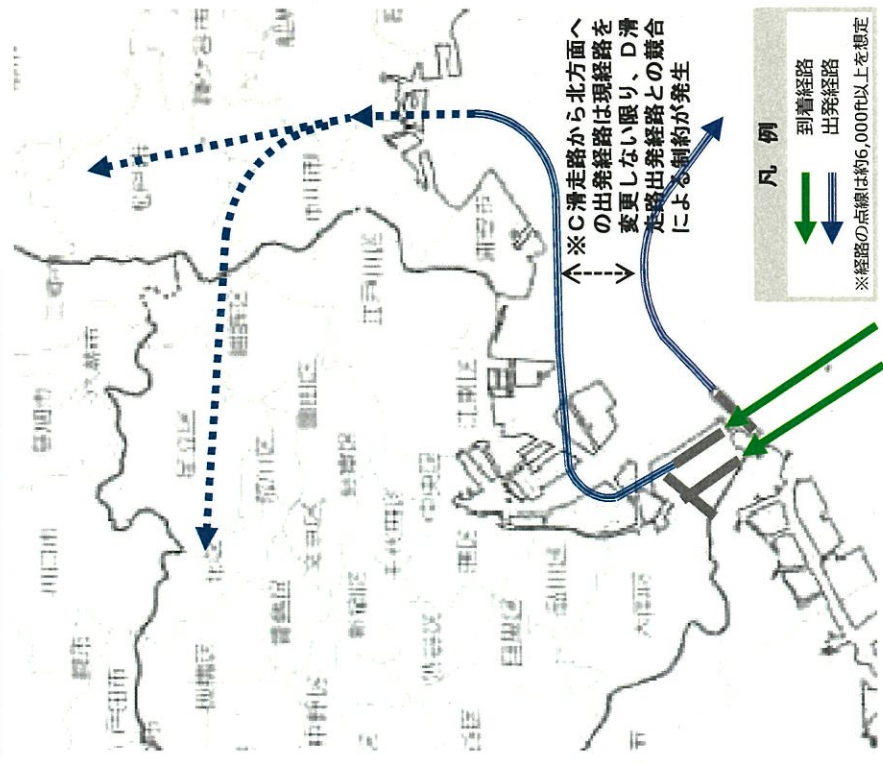
新飛行経路
(離陸・着陸合計：90回/時)



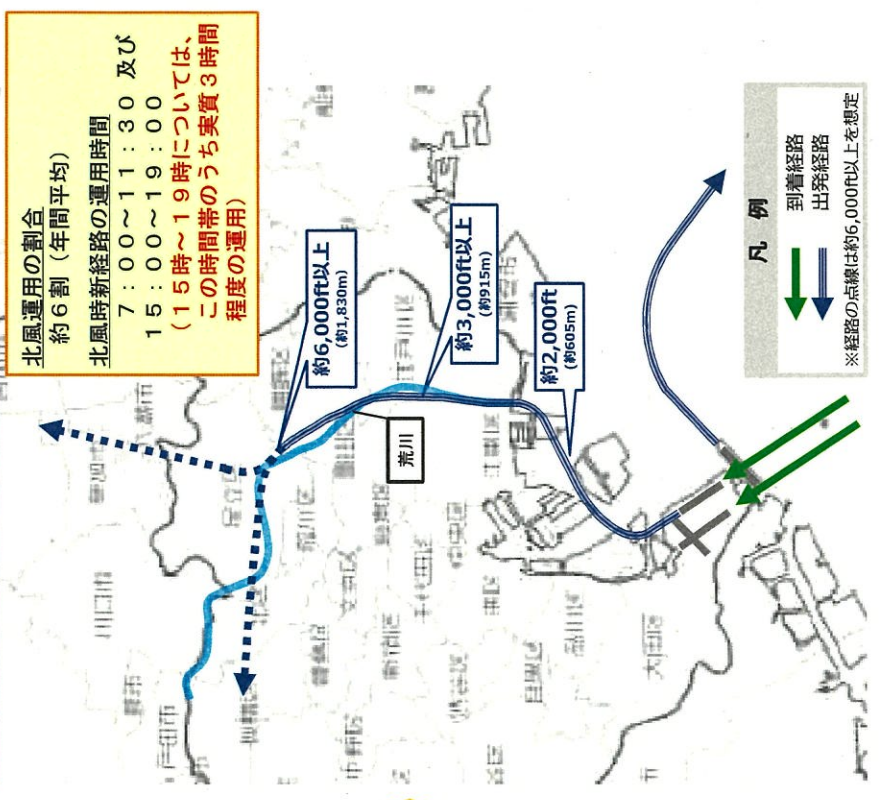
南風運用の割合
約4割 (年間平均)
南風時新経路の運用時間
15:00~19:00
(交替時間を含むため、
実質3時間程度の運用)

羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直し（北風時）

現行飛行経路
(離陸・着陸合計：80回/時)



新飛行経路
(離陸・着陸合計：90回/時)



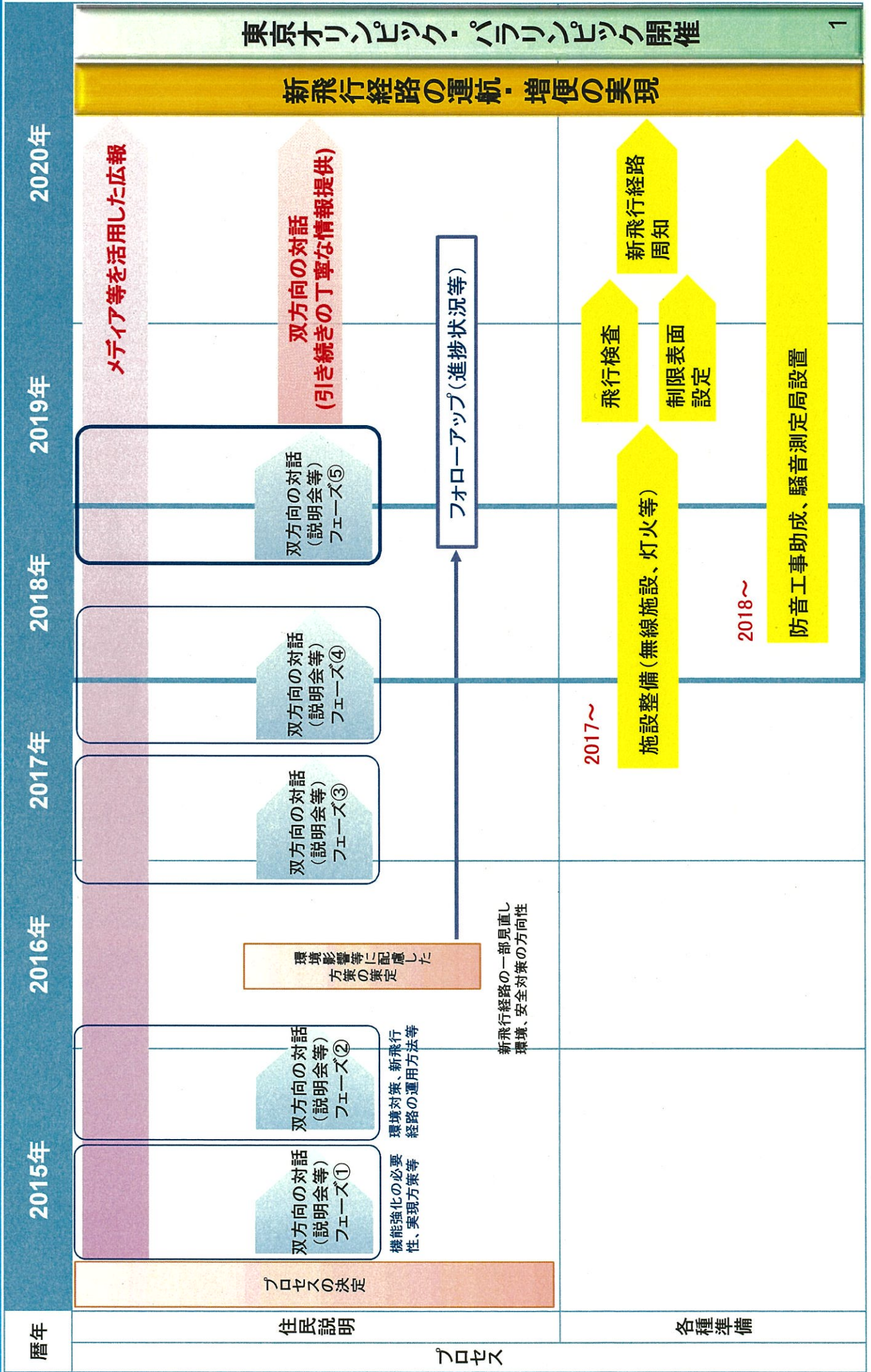


羽田空港機能強化に向けたこれまでの取組と 対応方策等





羽田空港機能強化に向けたプロセス



新飛行経路の運航・増便の実現

	～2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
騒音対策		2016.7 環境影響等に配慮した方策の公表 (P.7)	2017.4 〔飛行高度の引き上げ、使用便数の調整、運用時間の後ろ倒し(北風時)、北風時の現行到着経路に係る富津沖海上ルートのさらなる活用〕 2017.4 着陸料体系の見直し (P.16, 17) 2018.4 防音工事の助成制度拡充 (P.18, 19) 2018 騒音測定局の設置 (P.20)	運用の工夫 (P.10-15)	
安全対策	2014.8 飛行経路見直しの提案 (P.2)		2017.11 落下物対策総合パッケージ (P.25) 部品欠落報告制度の拡充 (P.24) 落下物防止対策基準 (P.26) 2018.8 省令公布 2019.1 本邦社施行 2018.11 通達発出 2019.3 外航社施行 補償等 2019.3 の充実 (P.27)	2018.3 落下物対策総合パッケージ (P.25) 部品欠落報告制度の拡充 (P.24) 落下物防止対策基準 (P.26) 2018.8 省令公布 2019.1 本邦社施行 2018.11 通達発出 2019.3 外航社施行 補償等 2019.3 の充実 (P.27)	引き続きの取組の実施
情報提供	2015.3～5 アドバイザリー会議 (P.3) 2015.7～9 フェーズ第1 (P.5) 2015.12～2016.1 フェーズ第2 (P.6)		2017.1～5 フェーズ第3 (P.21) 2017.11～2018.2 フェーズ第4 (P.22) 2018.12～2019.2 フェーズ第5 (P.23)	航空セキュリティ向上に向けた取組み (P.36)	
				地域説明会等 (P.31-33)	
				マスメディア等を活用した広報 (P.34, 35)	

対応方策等	
寄せられた主な意見	対応方策等
騒音対策	<p>航空機による騒音の影響を少しでも緩和するため、低騒音機の導入を促進することを目的とした航空機の重量と騒音の要素を組み合わせた料金体系への見直しや着陸地点をずらすことによる高度引き上げ、使用便数の調整によるB滑走路からの出発機の便数の削減、北風時の新出発経路に係る朝の運用時間の後ろ倒し、北風時の現行到着経路に係る富津沖海上ルートの上さらなる活用といった、様々な騒音対策を実施。(P.10-17)</p> <p>南風時(年間約4割)の新飛行経路は3時間程度(15:00-19:00)のうちの3時間程度)に限った運用であること等を考慮し、学校等に係る防音工事の助成制度の拡充を実施。 拡充後の制度に基づき、必要に応じ防音工事の補助を行う。(P.18,19)</p>
安全対策	<p>住民説明会での意見を踏まえ、落下物対策総合パッケージを策定し、落下物防止対策基準の義務づけや補償等の充実などを実施。また、外航社も含め部品脱落の報告制度を拡充。 駐機中の機体チェックの強化等を通じ落下物防止対策基準の遵守を徹底させることにより、落下物対策の実効性を高めていく。(P.24-30)</p> <p>テロ等の脅威に備え、先進的な保安検査機器の導入を進めるなど、セキュリティ向上に向けた取組みを着実に実施。(P.36)</p>

寄せられた主な意見	対応方策等
<p>今回の提案について、もっと多くの人に周知するべきである。</p>	<p>羽田空港の機能強化について一人でも多くの方にご理解いただけるよう、これまで5巡にわたり延べ97会場(延べ163日間)においてオープンハウス型説明会を開催。また、説明会に加え、新聞折り込み広告や電車内の動画・窓上広告等の実施、情報発信拠点の設置など、様々な手法で丁寧な情報提供を実施。 引き続き丁寧な情報提供を実施していく。(P.4-6,21-23,34,35)</p>
<p>情報提供 住民間で意見共有がしにくい。集会型、教室型の説明会も開催してほしい。</p>	<p>オープンハウス型の住民説明会に加え、情報提供手法の一つとして、要請があった関係自治体と相談のうえ地域説明会等を随時開催。第5フェーズ説明会開催以降も、オープンハウス型説明会と並行して地域説明会等を26回開催、約1,400人の方々が参加(2019年3月末時点)。 また、ニュースレター等の活用を通じて、説明会や特設電話窓口等で寄せられたご意見を幅広く公表。(P.31-35)</p>
<p>決定された方策の内容(飛行経路、高度、便数、騒音値など)については、引き続き情報を提供してほしい。</p>	<p>上記の様々な情報提供において、飛行経路案、想定される高度・騒音値など、丁寧な情報提供を実施。 引き続き丁寧な情報提供を実施していく。(P.4-6,21-23,31-35)</p>
<p>その他 住環境が悪化することで不動産の価値が下がったり、入居者が減少することを懸念している。</p>	<p>航空機の飛行経路と不動産価値の変動との間に直接的な因果関係を見出すことは難しい。</p>
<p>今後、技術革新の進捗や羽田空港の需要に応じた、経路の見直しをしてほしい。</p>	<p>試験飛行の実施には航空保安施設の整備や管制官の訓練が必要だが、これらが完了していない、羽田空港の現行の運用を一定期間停止する必要がある、といった課題を踏まえると、現時点では試験飛行の実施は難しい状況。 施設整備の状況等も踏まえつつ、実施の可否も含めて検討。 引き続き技術進歩を取り入れながら検討を行っていく。</p>



羽田空港機能強化に向けたこれまでの取組と 対応方策等[資料編]



成長著しいアジア等世界の成長力取り込み（日本再興戦略等）



2020年東京オリンピック・パラリンピックの円滑な開催

首都圏空港の更なる機能強化が必要

2013年9月26日

交通政策審議会航空分科会基本政策部会



首都圏空港をめぐる航空政策上の課題の整理

〔 今後の首都圏空港の需要予測、国際航空を巡る環境変化、首都圏空港の国際競争力を高めるために必要な能力・機能等 〕

2013年11月1日～

首都圏空港機能強化技術検討小委員会



首都圏空港の機能強化策にかかる技術的な選択肢の洗い出し

羽田空港の国際線増便のためには、滑走路の使い方・飛行経路を見直す以外の方策が見当たらないのが現状。

〔 第1回：2013年11月1日、第2回：2013年12月9日、第3回：2014年1月31日、第4回：2014年3月14日、第5回：2014年6月6日、第6回：2016年7月22日 〕

※2014年7月8日に中間取りまとめを公表

2014年8月26日～

首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会



関係自治体や航空会社等関係者にも参画を求め、機能強化の具体化に向け協議

羽田空港機能強化のため、飛行経路見直しの提案

〔 第1回：2014年8月26日、第2回：2015年1月21日、第3回：2015年7月15日、第4回：2016年7月28日 〕

羽田空港機能強化に向けたコミュニケーションの具体的手法

○ 羽田空港の機能強化に係る理解促進のための具体的手法及びプロセスについて、専門家から意見を頂くことを目的として、「羽田空港機能強化に関するコミュニケーションのあり方アドバイザー会議」を設置し、検討。

メディア等を活用した広報

羽田空港機能強化の必要性やその実現方策等について、できる限り多くの方々知って頂くため、多様な手法を適切に組み合わせ、情報提供を行う。

手法		対象者
ホームページ、ソーシャルメディア	全ての方々	それぞれの媒体の対象となる都民、県民、区民、市民等
メディア(TV、雑誌等)		
シンポジウム		
自治体広報誌、ニュースレター等		

双方向の対話

公平性と効率性の観点から、適切な手法を組み合わせながら、双方向の対話を進め、住民の方々の意見、質問、懸念等を聴取する。特に、騒音等の影響が大きい地域の方々に対しては、情報提供や意見、質問、懸念等の聴取をよりきめ細やかに行う。また、対話の内容は積極的に発信し、幅広く共有する。

手法		対象者
ホームページ、ソーシャルメディア	全ての方々	
説明会(オープンハウス型)	影響の大きい地域の方々	
ワークショップ	影響の特に大きい地域の方々	
地元協議会(コミュニティ・ミーティング)		

オープンハウス型説明会について

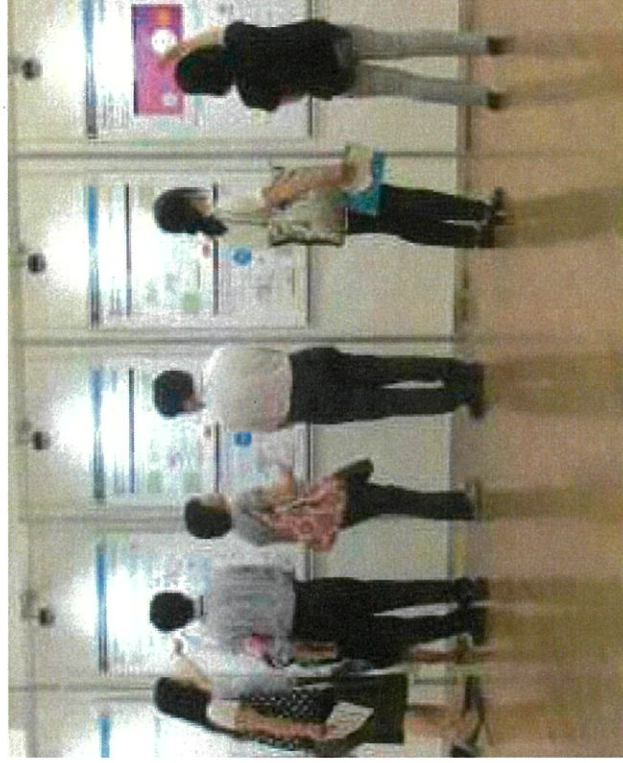
概要

- ◎ 説明用パネルや映像資料等を用意
- ◎ 担当者が期間中常駐し、来場者の関心に応じてマンツーマンで説明
- ◎ 担当者が来場者の意見、質問、懸念等を聴取

メリット

- ◎ 来場者が自分の都合に合わせて、参加しやすい
- ◎ 来場者の関心に応じて、きめ細やかな情報提供が可能
- ◎ 意見、質問、懸念等の丁寧な聴取が可能

※ 管制、安全、騒音等のさまざまな分野の担当者を配置し、来場者の関心に対応できる体制を構築



オープンハウス型説明会の様子



ヘッドフォンを用いた飛行映像コーナー
(実際に近い形で飛行機の見え方や音を体験)

住民説明会(第1フェーズ)の開催(2015年7月~9月)

第1フェーズ

【必要性や実現方策等】

国際線増便の必要性や実現方策について情報を提供。いただいた声から課題を整理・共有。

第1フェーズでの情報提供内容

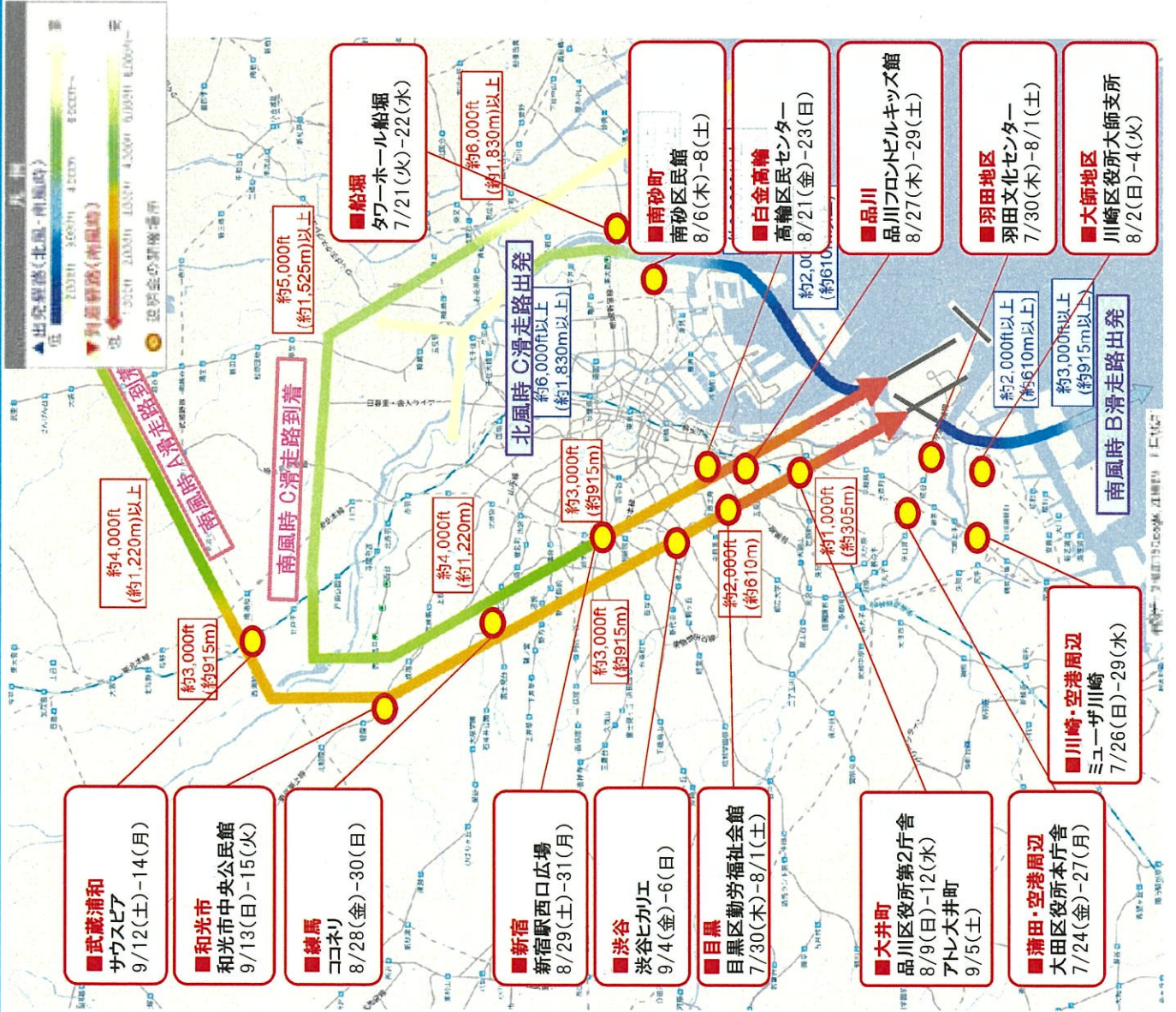
- ・羽田空港の現状
- ・国際線増便の方策
- ・航空機の騒音・安全性
- ・今後の進め方

等

日程: 2015年7月22日~9月15日
1都2県の16会場で全48日間
来場者数: 約6,000名



オープンハウス説明会の様子



環境影響等に配慮した方策の公表

第2フェーズまでにいただいたご意見を踏まえ、「環境影響等に配慮した方策」を公表。

いただいたご意見

飛行経路見直しに伴う懸念等

丁寧な情報提供

「騒音の想定値をきめ細かく示してほしい」、「飛行機の見え方を知りたい」等

騒音に対する要望

「新飛行経路の運用方法の工夫により騒音負担を軽減できないか」等

「影響が大きい地域には防音工事を実施すべきではないか」等

安全性を心配する声

「落下物対策を強化すべきではないか」、「更なる安全対策を実施すべきではないか」等

環境や安全への配慮、対策の要望

運用上の工夫

「高度を出来る限り引き上げてほしい」、「運航頻度を少しでも下げてほしい」等

音に関する対策

「航空会社に対し、より静かな航空機の運航を促してほしい」、「騒音が心配な地域では、防音工事を実施してほしい」等

安全対策

「外国航空機を含めた安全対策を強化してほしい」、「落下物について万全の対策を講じてほしい」等



第4回 首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会 2016年7月28日

国土交通省は、「環境影響等に配慮した方策」を公表。

関係自治体は、引き続きの丁寧な情報提供と、上記方策に基づく環境・安全対策の着実な実施を要望。

環境影響等に配慮した方策(1)

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会やその先を見据え、「滑走路処理能力の再検証」及び「滑走路運用・飛行経路の見直し」により羽田空港の機能強化を図る際には、関係自治体からの要望や住民意見等も踏まえ、環境影響等に配慮し、以下の方策を実施する。

運用の工夫

- ◆ 新飛行経路について、南風時の新到着経路に係る進入開始高度の引き上げ、南風時の新たな滑走路運用に係る使用便数の調整によるB滑走路からの出発機の便数の削減、北風時の新出発経路に係る朝の運用時間の後ろ倒し(6:00～10:30⇒7:00～11:30)等の方策を実施し、騒音影響に配慮する。
- ◆ 現行経路について、北風時の現行到着経路に係る富津沖海上ルートの変更なる活用を図るなど、騒音影響に配慮する。
- ◆ 技術の進歩に応じた騒音影響の軽減に取り組む。

環境対策

- ◆ 羽田空港の国際線着陸料について、航空機の重量に加え騒音の要素も組み合わせた料金体系とし、低騒音機の導入を促進する。
- ◆ 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律に基づく学校・病院等の防音工事の助成制度について、その運用を弾力化する。

安全対策

- ◆ 外国航空機を含め航空機の安全な運航を確保するため、安全監督等に引き続き万全を尽くすとともに、新飛行経路の運用に際しては、羽田空港に乗り入れる航空会社に対して安全対策の徹底を要請する。
- ◆ 航空機からの落下物への対策について、航空会社に対して点検・整備の徹底を指導するなど、引き続き、落下物の未然防止に万全を尽くすとともに、駐機中の航空機に対し国が航空機を子エックする新たな仕組みを構築するなど、未然防止策の強化を図る。

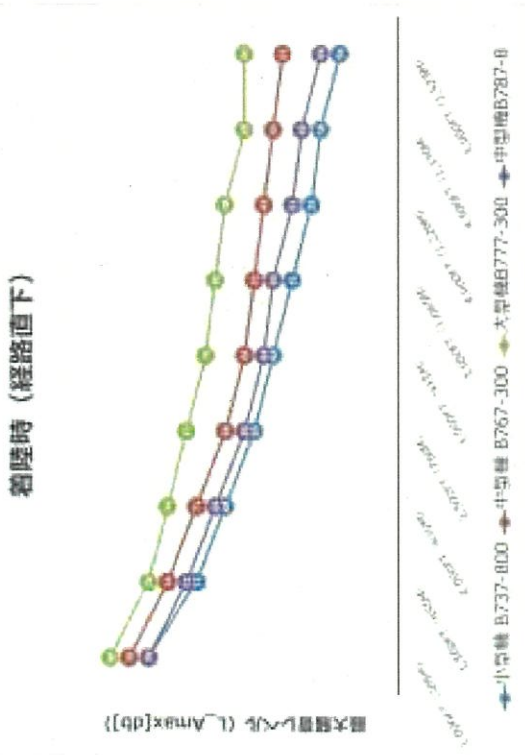
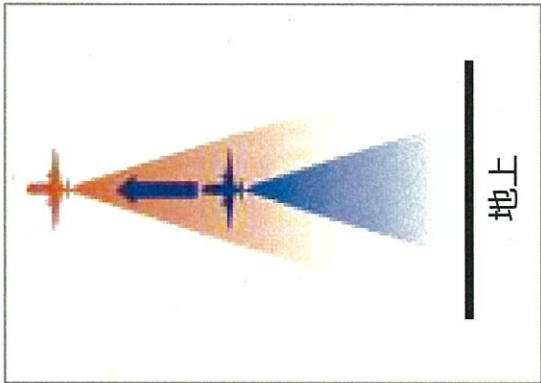
引き続きの情報提供

- ◆ 機能強化方策の進捗状況について、今後とも引き続き、関係自治体に情報提供を行う。
- ◆ 機能強化方策の実現に向けては、ホームページや特設電話窓口の活用、市民窓口の設置など様々な手法を組み合わせた総合的なコミュニケーションを進めることにより、より多くの住民に幅広い理解が得られるよう、丁寧な情報提供に努める。
- ◆ 新たに騒音測定局を設置すること等により、新飛行経路の騒音影響に関する監視及び情報提供を行う。

運用の工夫①～飛行高度の引き上げ～

- 航空機の騒音については、一般に飛行高度が高いほど音は小さく、低いほど音は大きくなるため、できるだけ飛行高度の引き上げを実施。(次頁参照)

伝わる音のイメージ

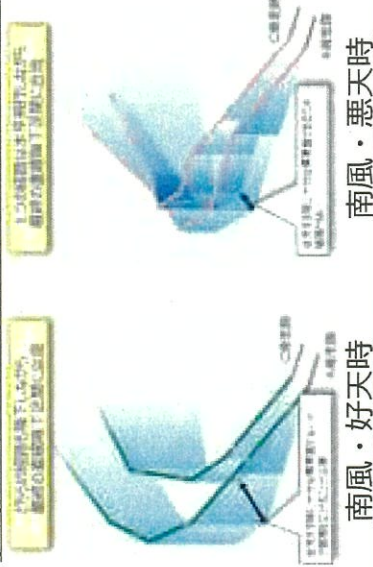


飛行高度が上がることにより聞こえる音の大きさが軽減

- 3,000ft (約900m) から 4,000ft (約1,200m) に引き上がることで、約2～4dB低減
- 3,000ft (約900m) から 5,000ft (約1,500m) に引き上がることで、約4～7dB低減

到着経路の高度引き上げ

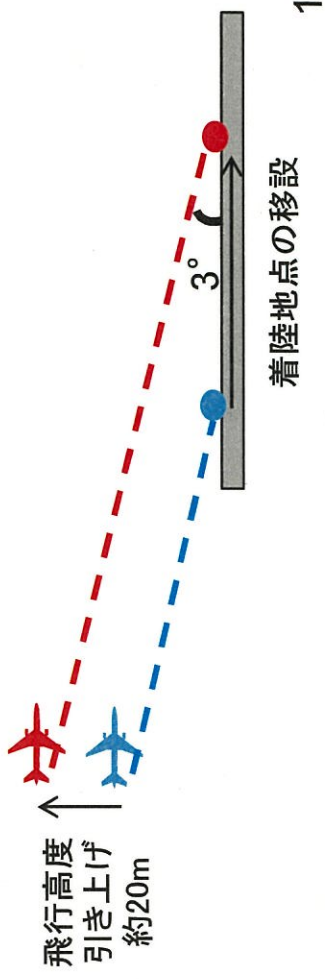
- 南風の好天時には、A、C到着経路について、必要な安全間隔を確保しつつ最大で約600m(2,000ft)高度を引き上げ
 - その結果、より東側に経路を設定
- 経路のイメージ(詳細経路図は次頁参照)



着陸地点を南側へ移設

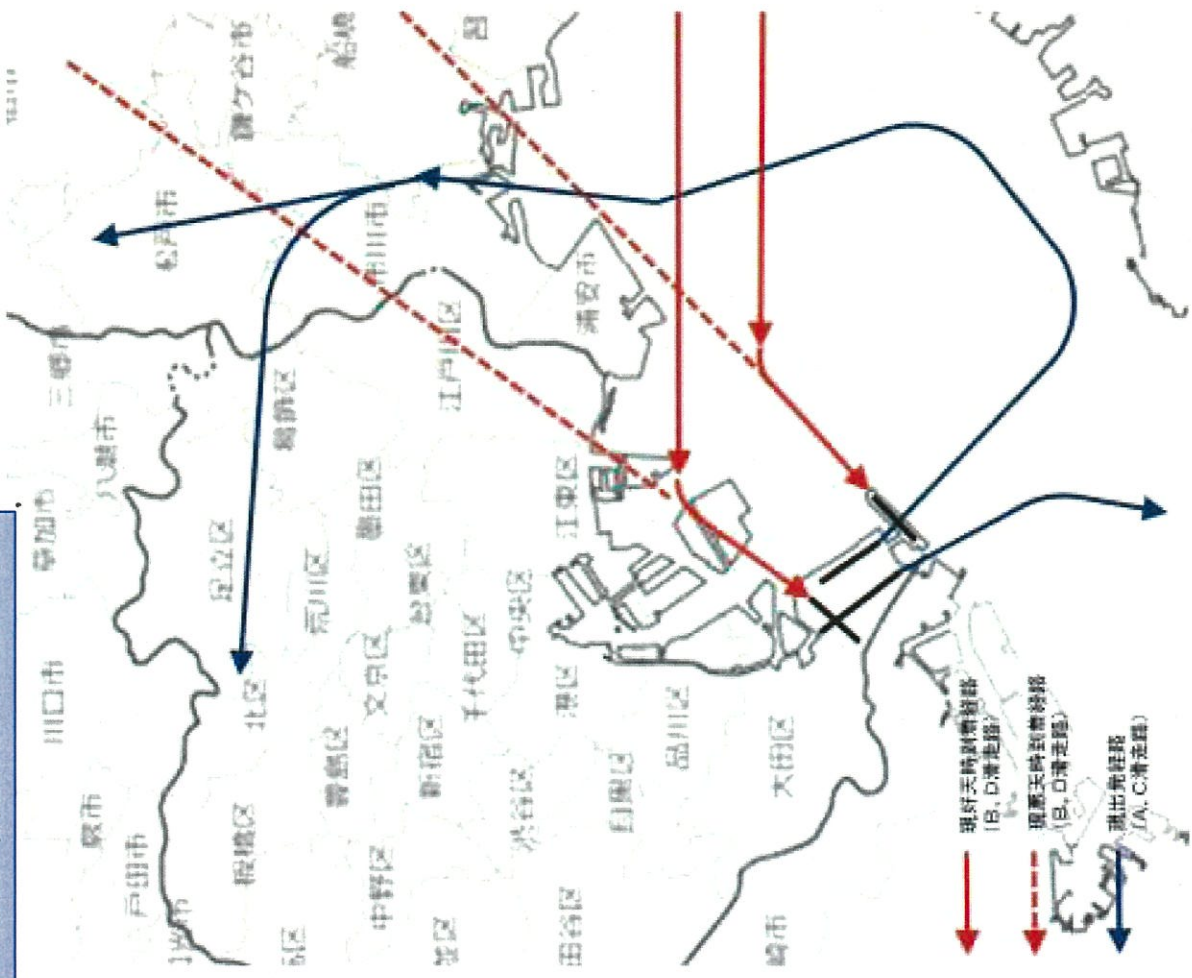
- 着陸地点を南側に移設し、最終直線部において約20m(約70ft)高度を引き上げ

最終直線部の飛行高度引き上げのイメージ

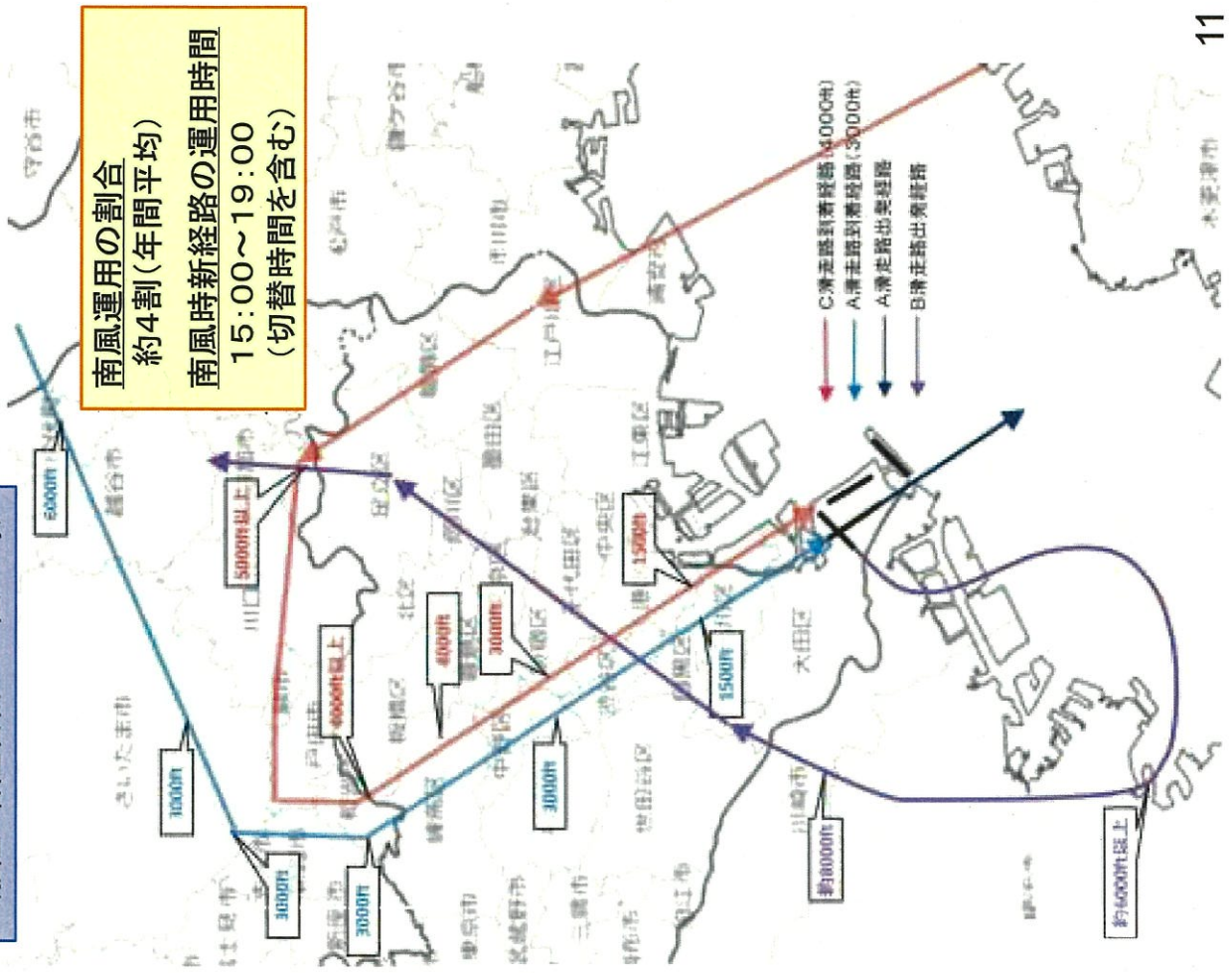


運用の工夫①～飛行高度の引き上げ～

現行飛行経路
(離陸・着陸合計: 80回/時)



新飛行経路
(離陸・着陸合計: 90回/時)



当初案

運用の工夫①～飛行高度の引き上げ～

現行飛行経路

(離陸・着陸合計：80回/時)

新飛行経路案

(離陸・着陸合計：90回/時)

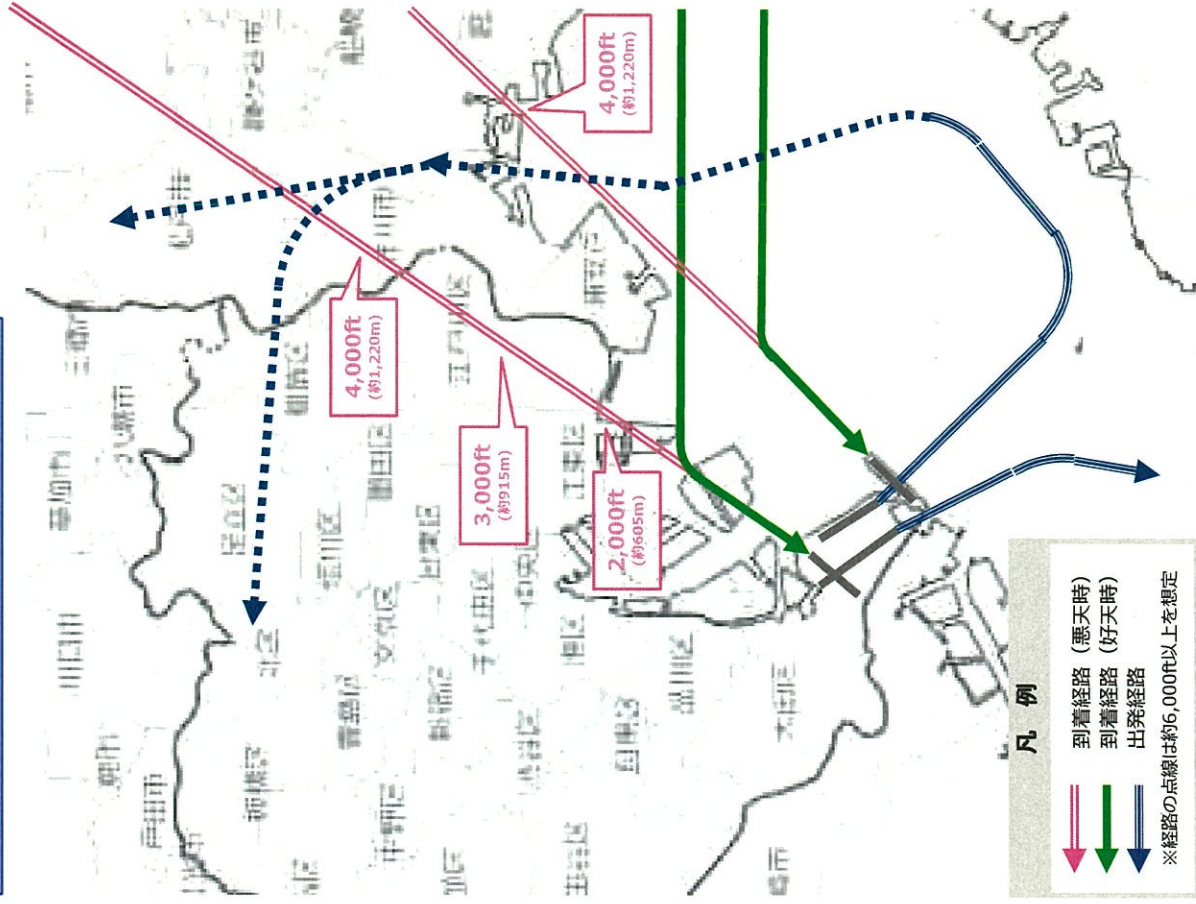
高度引き上げ後

南風運用の割合

約4割(年間平均)

南風時新経路の運用時間

15:00～19:00
(交替時間を含むため、
実質3時間程度の運用)



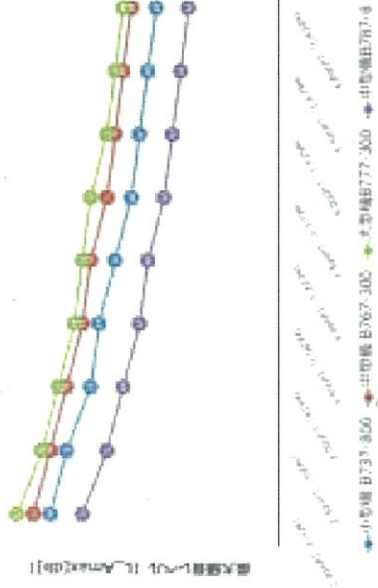
運用の工夫②～使用便数の調整～

○ 着陸時と比べ騒音影響の特に大きい南風時B滑走路出発の便数を削減するなど、各滑走路の使用便数の調整を実施。

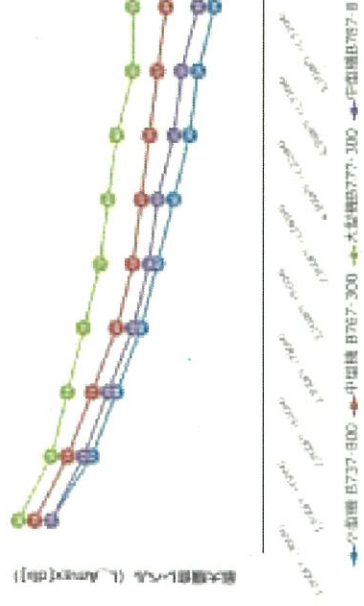
離陸時と着陸時の騒音値の比較

同じ高度において、離陸時と着陸時を比較すると、離陸時の騒音の方が大きい

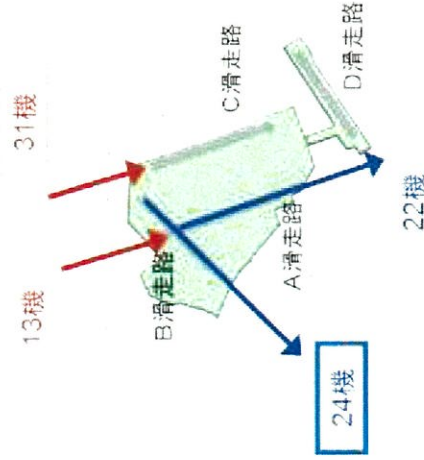
離陸時 (経路直下)



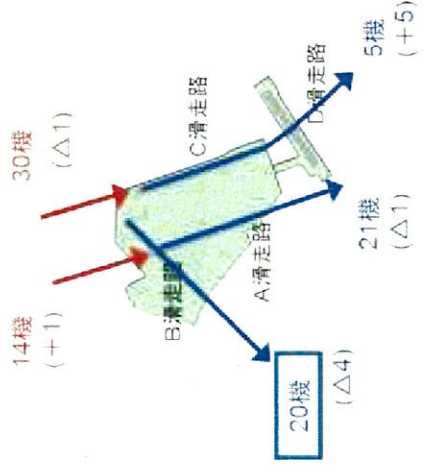
着陸時 (経路直下)



南風時当初案(90機/時)



調整後(90機/時)



滑走路	A滑走路	C滑走路	B滑走路	D滑走路	合計
出発機	22	0	24	0	46
到着機	13	31	0	0	44
					90

滑走路	A滑走路	C滑走路	B滑走路	D滑走路	合計
出発機	<u>21</u>	<u>5</u>	<u>20</u>	0	46
到着機	<u>14</u>	<u>30</u>	0	0	44
					90

※記載の1時間あたりの機数については、遅延等により増減する可能性がある

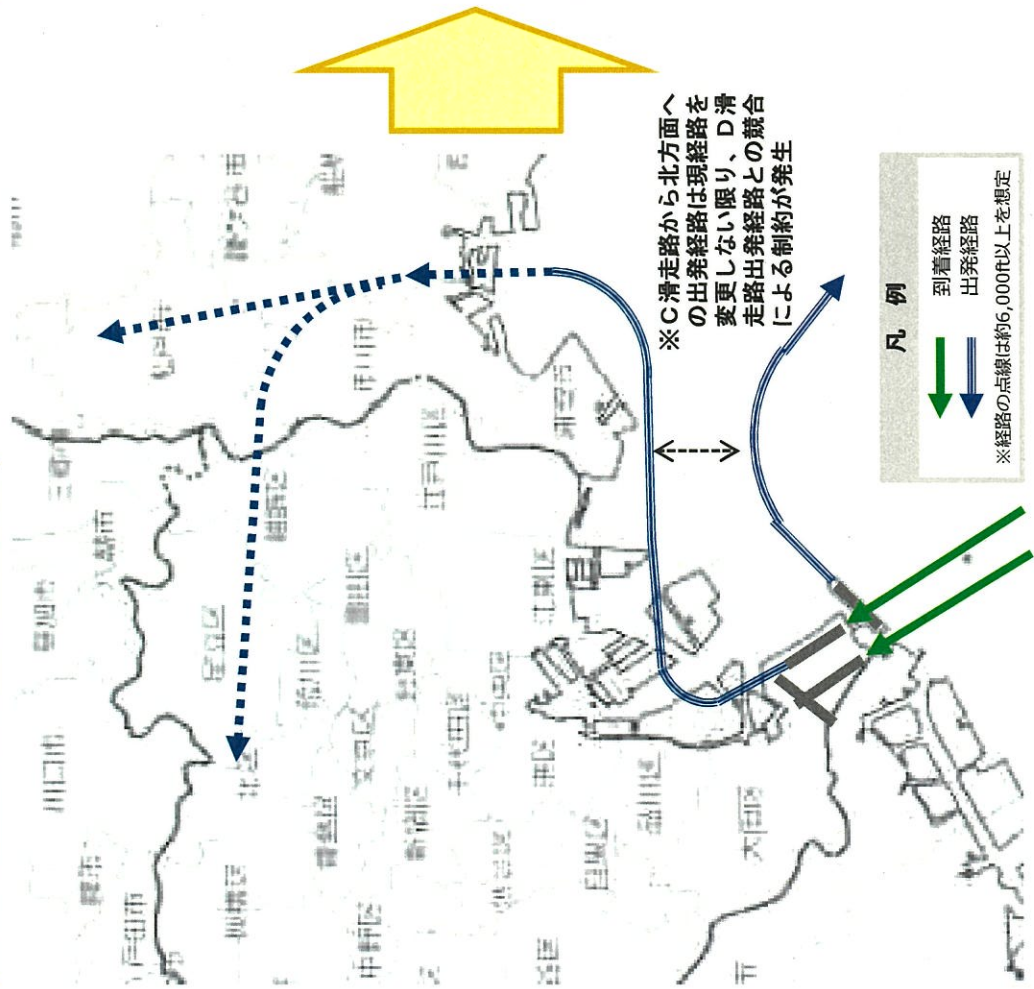
運用の工夫③～運用時間の後ろ倒し(北風時)～

○ 早朝時間帯の騒音影響を考慮し、北風時における午前中の新飛行経路の運用時間を6:00～10:30から7:00～11:30に後ろ倒し。

新飛行経路案
(離陸・着陸合計：90回/時)

現行飛行経路
(離陸・着陸合計：80回/時)

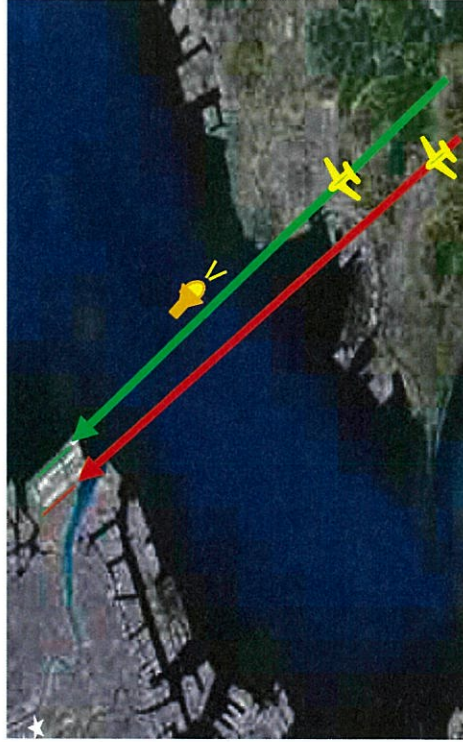
北風運用の割合
約6割(年間平均)
北風時新経路の運用時間
7:00～11:30 及び
15:00～19:00
(15時～19時については、
この時間帯のうち実質3時間
程度の運用)



○ 海ほたるに設置している地標航空灯台(ランドマークビーコン)の明るさを10倍にし、富津沖海上ルートへの運用比率を高めることで、機能強化後も北風時の現行到着経路下の騒音影響が増えないよう工夫する。

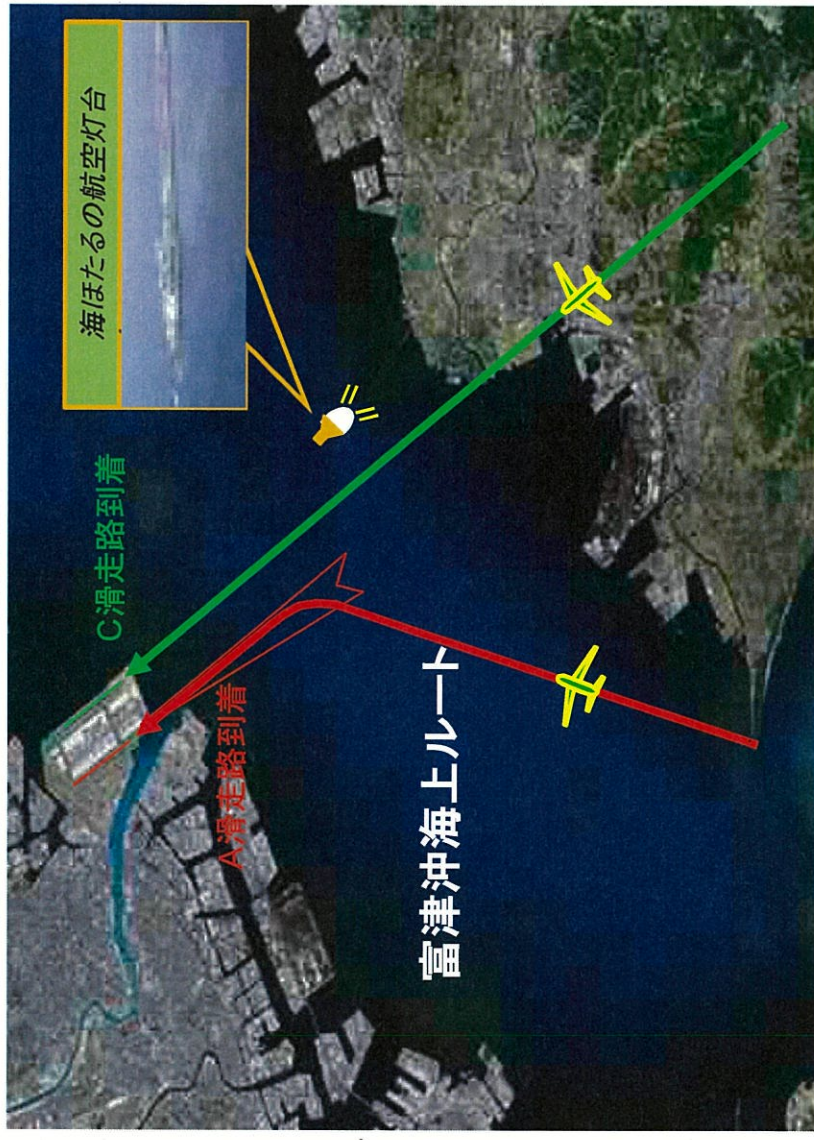
2019年3月から運用開始

(参考) 好天時以外の到着経路



運用比率の向上

富津沖海上ルート※を活用した際の到着経路



※好天時(C滑走路到着機が決められた地点から海ほたるの航空灯台を視認できる場合)に、A滑走路到着機が運航する海上ルート

○羽田空港の国際線着陸料について、低騒音機の導入を促進するため、航空機の重量の重量に加え、騒音の要素を組み合わせた料金体系へ見直しを行い、2017年4月1日から施行。

より静かな最新の航空機の例

中型機の例
(ボーイング B787)

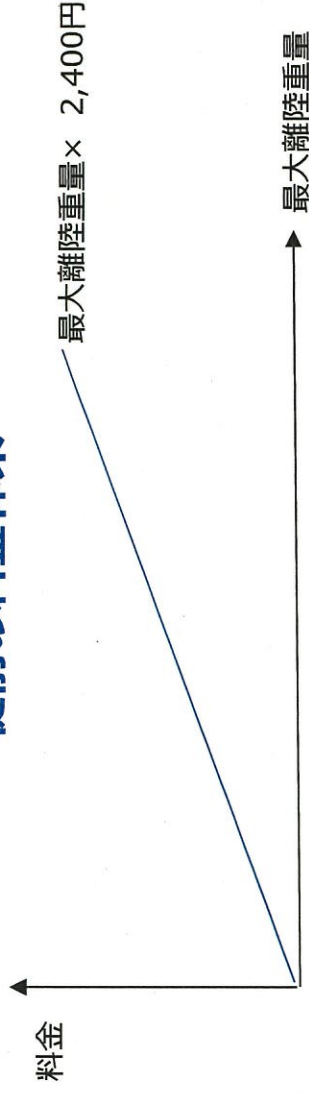


大型機の例
(エアバス A350)

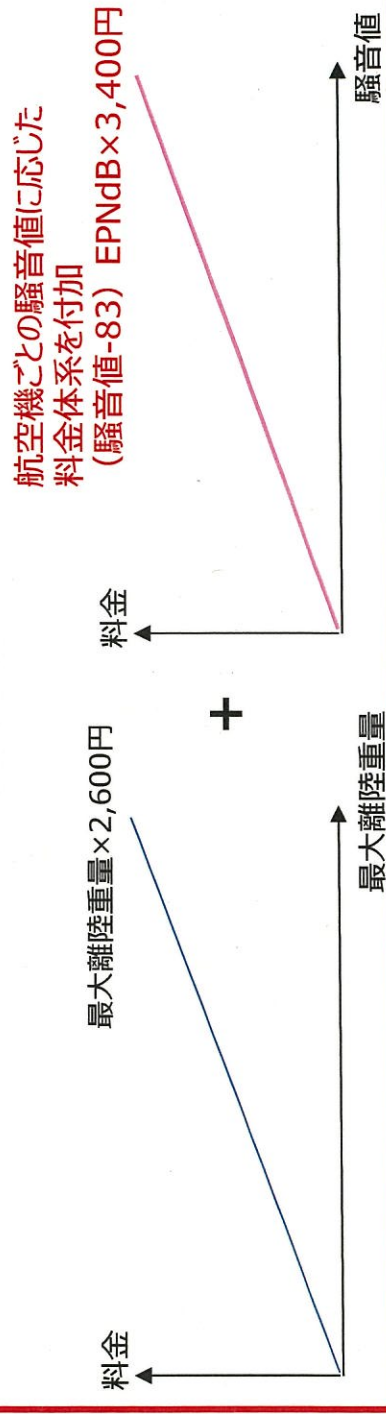


羽田空港の料金体系 (国際線)

従前の料金体系



新料金体系



※最大離陸重量：航空機の機種ごとに定められたその航空機の離陸時にとり得る重量の最大値。
騒音値：離陸測定点と進入測定点における航空機の騒音値を相加平均して得た値。

重量と騒音の要素を組み合わせた料金体系(2017年度～)



- 羽田空港の国際線着陸料について、低騒音機の導入を促進するため、航空機の重量と騒音の要素を組み合わせた料金体系へ見直しを行い、2017年4月1日から施行しているところ。
- 主な機材の料金を比較すると、同程度の機材であっても、より騒音の小さい機材の方が着陸料の増加が少ない。

【従来の料金体系】2,400円×最大離陸重量/トン

機材	従来の料金体系に基づく着陸料 (円/回)
B737-800	約17万
A320	約16万
B767-300	約31万
B787-8	約42万
B777-300ER	約82万
A350	約66万

小型機

中型機

大型機

【新料金体系】2,600円×最大離陸重量/トン
+3,400円×(騒音値-83)EPNdB

新料金体系に基づく着陸料 (円/回)
約22万 (約5万増) 約91EPNdB
約20万 (約4万増) 約90EPNdB
約37万 (約6万増) 約90EPNdB
約47万 (約5万増) 約89EPNdB
約93万 (約11万増) 約96EPNdB
約75万 (約9万増) 約91EPNdB

※上記はあくまで一例。機材の種類が同じ場合でも、最大離陸重量や騒音値が異なることがある。

記載の騒音値は、騒音値離陸測定点と進入測定点における航空機の騒音値を相加平均して得た値。

離陸測定点(滑走開始地点から6.5km地点)と進入測定点(滑走路端より2.0km地点)で測定し、一機毎に騒音値を決定。

今後の機材更新計画

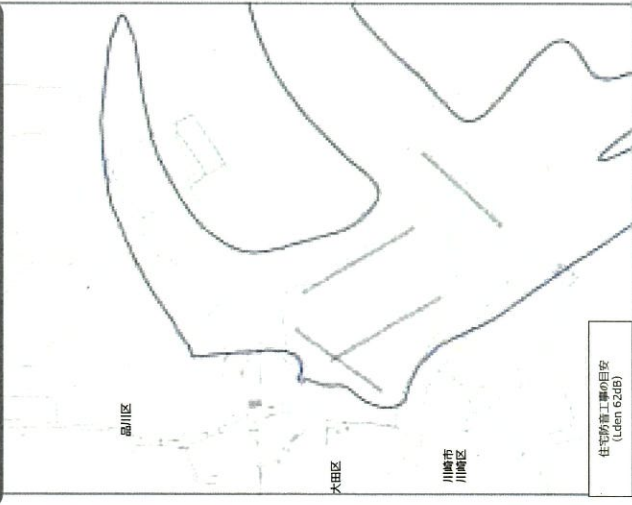
- 現在までの動向としては、ANAにおいて、従来から使用してきたB767、A320等を減らし、新しい航空機であるB787(中型機)やB737、A321neo(小型機)等への機材更新が進んでいる。
- またJALにおいても、A350(大型機)への機材更新が進んでいる。

- 着陸時の新飛行経路は、南風時（年間約4割）の3時間程度（15:00～19:00のうちの実質3時間程度）に限って運用するため、航空機騒音障害防止法に基づく防音工事の助成対象となる施設はない見込み。
- 学校・病院等への騒音影響について配慮してほしいというご意見も踏まえ、制度の運用を弾力化。

<住宅への影響>

「環境影響等に配慮した方策」を講じることで、住宅のある地域においては、法律※に基づき住宅防音工事が必要となるような音の影響が生じない見込み。

住宅防音工事が必要となるような音の影響の範囲（Lden62dB）
（「環境影響等に配慮した方策」編り込み後）



※ Lden とは、昼間、夕方、夜間の時間帯別に重みをつけて求めた、変動する騒音のレベルをエネルギー的に平均値として表した量をいう。なお、Lden62dB は住宅の防音工事が必要となるような音の影響範囲を表すもの。

<教育施設等の防音工事>

空港至近の経路付近にある教育施設等について、皆様からのご意見を踏まえ、防音工事の助成制度を2018年4月に拡充し、制度の運用を弾力化。



1. 「対象施設」の拡大

これまでの学校や病院などに加えて、小規模保育施設などを新たに対象施設として追加

【従来の対象施設】

- ・学校（幼稚園を含む）
- ・病院
- ・保育所等

追加

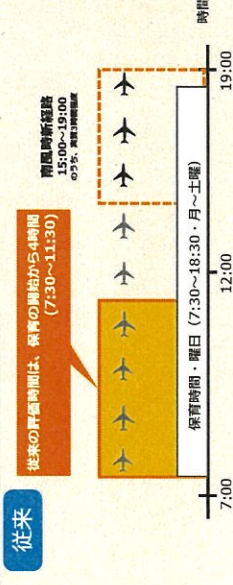
【新たに追加した対象施設】

- ・家庭的保育事業を行う施設
- ・小規模保育事業を行う施設
- ・事業所内保育事業を行う施設
- ・病児保育事業を行う施設
- ・認可外保育施設

2. 「対象地域」の拡大

新飛行経路の運用とこれによる騒音影響に対応できるように、教育施設等の防音工事の助成制度について基準を見直し

評価基準（保育園の例）

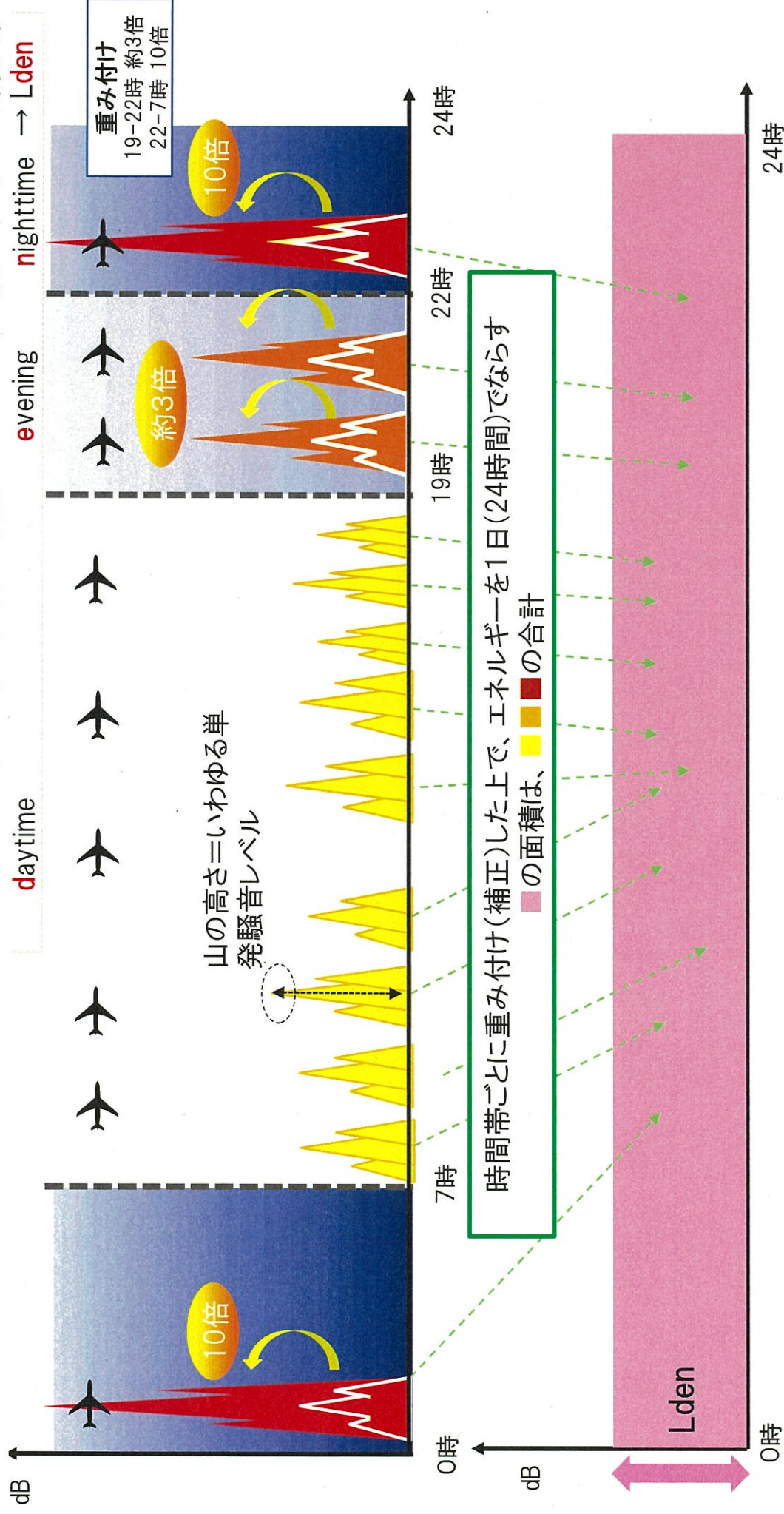


改正



※ 「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」
 ※ なお、教育施設等の防音工事については、住宅の基準とは異なり、航空機の騒音の強度及び頻度の組み合わせが一定の限度を超える場合に国が助成を行う制度となっている。

- ① 繰り返し発生する騒音影響について、1日(24時間)の騒音の総エネルギー量により評価する。
- ② 夜の音の方がよりうるさく感じられるため、時間帯を区分し、一定の重み付け(補正)を行う。
- ③ 年間Lden値は、季節ごとの滑走路使用割合やダイヤ、機材等の影響を考慮した1日ごとの値の平均により算出。



※ 着陸時の新飛行経路を南風時(年間約4割)の3時間程度(15:00-19:00)のうちの実質3時間程度)に限って運用すること等により、航空機騒音障害防止法に基づく防音工事の助成対象となる施設はない見込み。