

航空機の騒音や運用についてよくある質問(FAQ)

◆FAQ(よくある質問と回答)目次

<1. 航空機の騒音について>

- Q1-1) 空港周辺の航空機の音はどれくらいの大きさなの？騒音の測定は行っているの？
- Q1-2) 航空機の騒音を規制する基準はあるの？
- Q1-3) Ldenとは？
- Q1-4) 国では、どのような騒音対策を行っているの？
- Q1-5) 航空機の騒音に迷惑しているので、自宅で騒音を測定して、補償してほしい。
- Q1-6) 航空機騒音に関する問い合わせ先を教えてください。

<2. 航空機の運用について：定期便全般 >

- Q2-1) リアルタイムで飛んでいる航空機の情報を知りたい。
- Q2-2) 海上などの住宅のないところを飛ぶようにしてほしい。
- Q2-3) 日によって飛んでいる場所や方向が違うのはなぜなの？

<3. 航空機の運用について：羽田空港関係 >

羽田空港の新飛行経路に関する質問については、「[羽田空港のこれからHP：よくある質問](#)」をご覧ください。

- Q3-1) 羽田空港を離陸・着陸する航空機の飛行ルートを知りたい。
- Q3-2) 日によって飛んでいる場所や方向が違うのはなぜなの？
- Q3-3) 羽田空港の北風時と南風時の飛行経路の切替はどのように決めているの？
- Q3-4) 東京の風向きは北より(南より)なのに、なぜ南風(北風)運用なの？
- Q3-5) 早朝・夜間や休日は飛ばないでほしい。

<4. 航空機の運用について：ヘリコプター、小型航空機関係 >

- Q4-1) ヘリコプターや小型航空機が低空飛行している。低空飛行しないようにしてほしい。
- Q4-2) ヘリコプターや小型航空機はどのような目的で運航しているの？
- Q4-3) 早朝・夜間や休日は飛ばないでほしい。

<5. その他>

- Q5-1) 航空機が近くを飛ぶと携帯電話の電波が途切れることがある。なぜなの？
- Q5-2) 航空機が近くを飛ぶとテレビの画像が乱れることがある。なぜなの？

◆FAQ(よくある質問と回答)

<1. 航空機の騒音について>

Q1-1) 空港周辺の航空機の音はどれくらいの大きさなの？ 騒音の測定は行っているの？

A) 航空機の音は、概ね着陸時で1,000ft(約305m)、離陸時で2,000ft(約610m)以上の高度で運航する場合、60～80dB(デシベル)程度です。航空機の音の聞こえ方は、一般に、飛行高度が高いほど音は小さく、飛行高度が低いほど音は大きくなります。また、飛行経路の側方では、飛行経路から離れるほど音は小さくなります。

空港周辺では、各空港管理者や運営会社等が常時または短期的に航空機騒音の測定を行っています。

東京航空局では、羽田空港および新潟空港(※)の周辺に、騒音測定局を設置して、航空機騒音の常時測定(通年測定)を行うとともに、騒音発生状況のきめ細かな把握のため、騒音測定局以外の地点において短期的な測定(短期測定)を実施して、その測定結果をホームページに掲載しています。

[○羽田空港のこれからHP : 新飛行経路定期運用報告/騒音測定結果・航跡](#)

[○羽田空港における騒音測定結果\(東京航空局HP\)](#)

[○新潟空港における騒音測定結果\(東京航空局HP\)](#)

※「特定飛行場」…国土交通大臣が設置する公共用飛行場であって、航空機の離陸または着陸により生ずる騒音等による障害が著しいと認めて政令で指定する空港等(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(昭和42年法律第110号)第2条)

Q1-2) 航空機の騒音を規制する基準はあるの？

A) 航空機騒音については、環境基本法(平成5年法律第91号)において、生活環境を保全し、人の健康の保護に資するうえで維持することが望ましい基準(環境基準)が定められています。

具体的には、航空機騒音の評価指標であるLden(時間帯補正等価騒音レベル)の値で、地域類型Ⅰ(専ら住居の用に供される地域)では「Lden 57dB(デシベル)以下」、地域類型Ⅱ(Ⅰ以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域)では「Lden 62dB(デシベル)以下」が望ましい基準とされています。なお、これらの地域は、都道府県知事が指定することとされています(※)。

※ 「航空機騒音に係る環境基準について」(最終改正:平成19年環境省告示第114号)

Q1-3) Ldenとは？

A) Lden(時間帯補正等価騒音レベル)とは、繰り返し発生する航空機騒音の影響について、1日(24時間=86,400秒)のエネルギーを合計して評価するものです。

具体的には、1日の総エネルギー量において、夜の時間帯に発生した航空機騒音を一定の重み付け(※)を行ったうえで評価することが特徴です。

夜の時間帯の重み付けを行う理由は、夜間は「就寝」、「くつろぎ」等の休息をする割合が高く、また暗い時間帯の方が音をより大きく感じられるという人間の聴覚の特性を加味することにあります。

※ Ldenにおける時間帯別の単発騒音暴露レベルに対する重み付け

午前7時～午後7時 : 0dB

午後7時～午後10時 : +5dB

午後10時～翌日午前7時 : +10dB

時間帯ごとに重み付けを行った後の1日(24時間=86,400秒)のエネルギーを合計して評価したものが1日のLden値です。

また、航空機騒音の影響は、季節毎に滑走路の使用割合や運航ダイヤが変わることから、1日の騒音の総エネルギー量の年間平均(年間Lden値)で評価します。

Lden値は、個別の航空機の音の大きさとは異なりますので、ご注意ください。

なお、当局では、航空機騒音の測定結果として、Lden値のほか、参考として、測定された航空機騒音の最大値の平均や騒音発生回数を公開しております。(Q1-1ご参照)

(参考) 欧州等の多くの主要国が、航空機騒音の評価指標としてLdenを採用しています。

Q1-4) 国では、どのような騒音対策を行っているの？

A) 国土交通省では、航空機騒音対策として、低騒音機の導入促進や各空港における騒音軽減運航方式(例. 離陸機における急上昇方式等)の採用等の「発生源対策」や、滑走路の移転などの「空港構造の改良」による騒音軽減を実施するとともに、航空機騒音による障害が著しいと認められる特定飛行場(Q1-1ご参照)の周辺において、自治体を実施する住宅に対する防音工事への補助等の「空港周辺環境対策」を実施しております。

我が国における航空機騒音対策の概要については、以下のホームページでご覧いただけます。

[我が国における航空機騒音対策](#)

今後も技術の進展等を踏まえ、更なる騒音軽減策を検討して参ります。

Q1-5) 航空機の騒音で迷惑しているので、自宅で騒音を測定して、補償してほしい。

A) 航空機騒音の測定は、環境省が定めるマニュアル(※1)に従い、滑走路や飛行経路の周辺における代表的な地点を選定して実施しています。東京航空局では、特定飛行場である羽田空港及び新潟空港の周辺に、騒音測定局を設置し、年間を通して騒音測定を行う体制をとっています(Q1-1ご参照)。このため、個別の住宅における騒音測定は行っておりませんので、ご理解をお願いします。

また、航空機の騒音による障害が著しいと認められる特定飛行場では、航空機騒音の評価指標(Lden)の大きさに応じて、航空機騒音に係る環境基準を超える地域を騒音対策区域に指定し、騒音対策区域内において、学校、病院等の公共施設や住宅の防音工事に対する補助等の空港周辺環境対策(※2)を実施しています。

なお、騒音対策区域外の地域は上記対策の対象外となりますので、ご理解をお願いします。

※1 航空機騒音測定・評価マニュアル(令和2年3月環境省)

※2 [我が国における航空機騒音対策](#)

Q1-6) 航空機騒音に関する問い合わせ先を教えてください。

A) 羽田空港に関する航空機騒音については、以下の窓口にお問い合わせください。

○羽田空港の騒音、飛行経路等に関する電話相談窓口 0570-001-596

(ナビダイヤルに接続できない方は、050-3655-5960)

他の空港を含む航空機騒音に関する問合せ先は、以下をご覧ください。

○東京航空局HP : 問い合わせ先一覧

<2. 航空機の運用について : 定期便全般 >

Q2-1) リアルタイムで飛んでいる航空機の情報を知りたい。

A) 国土交通省では、飛行中の航空機に関して、リアルタイムの情報は提供していません。

なお、羽田空港を離陸または着陸した航空機の飛行コースについては、通常、翌平日の午後以降に 羽田空港飛行コースホームページ にて公開していますので、本ホームページをご参照ください。

Q2-2) 海上などの住宅のないところを飛ぶようにしてほしい。

A) 旅客・貨物における旺盛な航空需要に対応するには、各空港の立地条件に応じて、可能な限り陸域への騒音影響に配慮しつつ、安全性及び効率性の観点から、陸上にも飛行経路を設定せざるを得ないのが現状です。

今後も、技術の進展等にあわせ、騒音軽減方策を検討して参りますので、ご理解をお願いします。

Q2-3) 日によって飛んでいる場所や方向が違うのはなぜなの？

A) 航空機が安全に離陸・着陸するためには、風に向かって飛ぶ必要があります。このため、空港周辺の風向きによって、航空機の飛行する方向(滑走路の使い方)が異なります。

また、空港周辺が雲や霧で地上の目標物や滑走路が見えない悪天時には、航空機は、空港に設置されているILS(計器着陸装置)からの精密な誘導電波を利用しながら、滑走路に進入します。ILSによる進入を行うためには、通常時(好天時)よりも十分な直接区間が必要なことから、通常時(好天時)とは異なる飛行経路を飛行する必要があります。

このほか、悪天候(例. 積乱雲)を回避するための進路変更や、航空機の着陸態勢が整わないために着陸やり直し(ゴーアラウンド)を行う場合には、通常とは異なる場所や方向に航空機が飛行することがあります。

以上は、航空機が安全に運航するために必要な措置ですので、ご理解をお願いします。

<3. 航空機の運用について : 羽田空港関係 >

Q3-1) 羽田空港を離陸・着陸する航空機の飛行ルートを知りたい。

A) 羽田空港を離陸(出発)・着陸(到着)する航空機の基本的な飛行ルート(飛行経路)は、次のとおりです。

○羽田空港を離陸・着陸する航空機の基本的な飛行ルート

また、羽田空港を離陸・着陸した航空機の個別の飛行コースにつきましては、[羽田空港飛行コースホームページ](#)（航跡動画・航跡図）で公開しています。なお、羽田空港飛行コースホームページで公開している航跡動画、航跡図は、航空管制用レーダーからの1分に1回のデータをコンピュータ処理しているため、実際の飛行経路とは異なる場合がありますので、ご留意願います。

[○羽田空港飛行コースホームページのシステム紹介](#)

Q3-2) 日によって飛んでいる場所や方向が違うのはなぜなの？

A) 航空機が安全に離陸・着陸するためには、風に向かって飛ぶ必要があります。

羽田空港では、夏は南風、冬は北風が多い傾向にあり、また時間帯によっても風向きが変わることがあるため、南風用と北風用の飛行経路が必要となります（Q3-1参照）。

また、空港周辺が雲や霧で地上の目標物や滑走路が見えない悪天時には、通常時（好天時）とは異なる飛行経路を飛行する必要があるほか、積乱雲などの悪天候を回避するための進路変更や、安全のために着陸のやり直し（ゴーアラウンド）を行う場合には、通常とは異なる場所や方向に航空機が飛行することがあります（Q2-3参照）。

以上は、航空機が安全に運航するために必要な措置ですので、ご理解をお願いします。

Q3-3) 羽田空港の北風時と南風時の飛行経路の切替はどのように決めているの？

A) 空港（滑走路）運用の切替については、航空管制官が、風向き、風速などの気象状況に基づき、気象予報、航空機の交通流などあらゆる情報を勘案して判断しています。

Q3-4) 東京の風向きは北より（南より）なのに、なぜ南風（北風）運用しているの？

A) 羽田空港は広い（※）、空港内でも場所によって風向きが異なることがあります。

このため、空港内のある地点の風向きのみではなく、空港各所における風向きや風速などを考慮して、航空機の安全な運航に有利な条件を可能な限り確保できるように空港の運用を決定しているため、気象情報上の風向きとは異なる場合があります。

※ 参考：羽田空港の面積は1,515haで、渋谷区（1,511ha）と同じぐらいの広さがあります。

また、羽田空港の東端と西端は、東京駅と新宿駅の直線距離と同じぐらい離れています。

Q3-5) 早朝・夜間や休日は飛ばないでほしい。

A) 羽田空港では、深夜・早朝時間帯は離陸・着陸経路を海上ルートとする等、陸域への影響に配慮した運用を行っていますが、旺盛な航空需要を考えると特定の日や時間帯の飛行を止めることができない状況となっておりますので、ご理解をお願いします。

<4. 航空機の運用について：ヘリコプター、小型航空機関係 >

Q4-1) ヘリコプターや小型航空機が低空飛行している。低空飛行しないようにしてほしい。

A) ヘリコプターを含む航空機は、離陸または着陸時を除き、最低安全高度として、人や家屋の密集地では、水平距離600m以内の最も高い障害物の上端から300m以上の高度を確保しなければならず、人や家屋の密集地以外の地域では、地上または水上の人もしくは物件から150m以上の高度を

確保しなければならないと定められています。

なお、ヘリコプターや小型航空機の運航については、当該機が離着陸しているヘリポートや飛行場の管理者にお問い合わせください。

Q4-2) ヘリコプターや小型航空機はどのような目的で飛行しているの？

A) ヘリコプターや小型航空機は、遊覧飛行等の航空運送事業や、航空測量、操縦訓練、薬剤散布、写真撮影、広告宣伝、報道取材等の航空機使用事業で運航されるほか、個人所有機による移動等、様々な目的で運航されています。

ヘリコプター等の運航者は、国土交通省に対し、各飛行について経路を含めた運航計画を口頭又は文書で通報していますが、運航目的の通報義務はないため、当省では各飛行の運航目的は把握しておらず、お伝えすることはできませんので、ご了承ください。

Q4-3) 早朝・夜間や休日は飛ばないでほしい。

A) ヘリコプターが飛行できる時間帯や曜日に関する法的規制は設けられていないため、飛行する日時は、各運航者の判断となります。なお、国土交通省では、運航者に対して、住環境に配慮した飛行を要請しているところです。

<5. その他>

Q5-1) 航空機が近くを飛ぶと携帯電話の電波が途切れることがある。なぜなの？

A) 携帯電話の電波環境については、契約先の携帯電話会社にご相談をお願いします。

Q5-2) 航空機が近くを飛ぶとテレビの画像が乱れることがある。なぜなの？

A) 地上デジタル放送は、障害物に反射する電波を受信した場合でもテレビ側で補正して画像を表示するため、航空機の運航による受信障害は発生しにくいとされています。

もし、航空機が近くを飛ぶときにテレビ画像が乱れるような場合には、まずは、ご自宅のアンテナが電波塔(例えば、東京近郊であればスカイツリー)の方向を正しく向いているかをご確認ください。そのうえで、テレビの取扱説明書に記載されている「電波信号受信レベルの確認」(メーカーにより名称が異なります。)を行っていただき、お持ちのテレビが、メーカーの推奨する電波信号受信レベルを満たしているかをご確認ください。また、正しい配線となっているか、設備の劣化が生じていないかといったこともご確認ください。

正常な受信レベル、適切な設備の状態であるにもかかわらず受信障害と思われる事象が生ずる場合には、お手数ですが、各空港の管理者または運営会社に、羽田空港に関する場合は次の相談窓口までご相談をお願いします。

○羽田空港の騒音、飛行経路等に関する電話相談窓口 0570-001-596

(ナビダイヤルに接続できない方は、050-3655-5960)