

第5回 首都圏空港機能強化技術検討小委員会

開催日 平成26年6月6日(金)

場所 中央合同庁舎3号館11階 特別会議室

主なご意見

- 首都圏空港の容量拡大が必要である理由を、もっと丁寧に記載すべきではないか。
- 羽田と成田では、機能強化方策の実現の難易度が異なるため、同じ表現でよいのか検討が必要ではないか。
- 今回試算した WECPNL の値は新飛行経路で4時間運用した場合の値なので、それほど大きくない値であっても、運用している時間帯の航空機騒音の影響は WECPNL の値から感じられるものよりも強いものとなり、影響範囲も広がることを考えられるため、「広範囲にわたる地域への配慮が必要」との記述を追加すべきではないか。
- 新飛行経路では低い高度で都心上空を飛行することもあると思われるが、その際の飛行の安全性についても考えておく必要はないか。
- 2020年以降の機能強化方策については、内陸部上空の飛行が増えることになるため、表現については更に慎重に記述すべきではないか。
- 新飛行経路の運用時間を4時間に限定する理由を記載すべきではないか。
- 新飛行経路運用時に騒音の大きい機材の使用を制限する場合には、本邦航空会社だけでなく外国の航空会社にも協力を要請すべきではないか。
- 制限表面に関しては、現段階で安全性が十分担保されていると言い切らず、現行の制限表面の外側の議論も必要であることから、もう少し慎重に記述すべきではないか。
- スライディングスケールの活用による発着容量の増加については、幅を持たせた数値となっているが、そのような幅を持たせた理由を記載すべきではないか。
- 朝の特定時間帯の活用について、スライディングスケールの導入のやり方の工夫によっては、さらに増加する余地があるのではないか。
- 環境面の影響軽減等には、MRJ等の新機材や新しい管制技術などの積極的活用が必要であり、今後の技術の進展を踏まえた記述を追加すべきでは

ないか。

- 羽田・成田空港の両空港を賢く使うためにも、アクセスの強化が大事であるが、現在においても鉄道を利用すれば成田は近い、ということのアピールすべきであり、本文にも入れて欲しい。
- 航空分野でのCO₂削減については、別の場で議論されてはいるものの、2020年に向けた機能強化方策の検討を進めるに際しては、CO₂削減に向けた議論も進めて欲しい。
- パイロット不足が課題となっており、別の場で議論されてはいるものの、発着容量の拡大に伴いパイロット不足がボトルネックになる可能性もあるので、パイロットの養成の必要性についても留意する必要がある。
- 発着容量の増加や、飛行経路の見直し等により、それをコントロールする管制官の体制強化も大事になるので、このことについても本文に記載して欲しい。

以上