

第7回 羽田新経路の固定化回避に係る技術の方策検討会 議事概要

- ・日時：令和7年12月23日（火） 13：30～15：45
- ・場所：中央合同庁舎3号館8階 特別会議室

1. 議事（1）固定化回避検討会の運営の事務等について

【事務局より、資料1-1および資料1-2に基づき説明】
(特に意見なし)

2. 議事（2）海上ルートの実現について

【事務局より、資料2に基づき説明】

- 様々な角度から調査していただいたことは評価。
- 技術的な検討条件（P.5）について千葉県上空を6,000ft以上とあるが、関西空港の機能強化による新経路においては淡路島上空を新たに5,000ftで通過することについて地元からご理解いただいた事例があることから、今後、地元調整を行う際には、こういった事例も参考にすると良いのではないか。
- 今後は、天津空港の事例のようにRNP-ARを導入して同時進入をしている空港での事例を深掘りするとともに、可能であればパイロットを含む運航者側の意見についてもヒアリングを行っていただきたい。
- 羽田空港においても、地域固有の風速を適用した飛行方式の設計について、その適用可能性を探るべきではないか。
- チャルマース工科大学での研究のように、国から研究機関に依頼した上で幅広いステークホルダーと連携してプロジェクトを進め、その結果を公表しながら積み上げていくという、オープンかつ官民で連携した検討プロセスを羽田空港においても取り入れていくべきではないか。

【事務局より、資料3に基づき説明】

- RNP-AR方式の導入にあたっては、機材の対応のみならず乗員の訓練にも時間を要するが、こういった課題が資料に的確に反映されている。航空会社が訓練を計画的に進めるにあたっては、同方式の導入のスケジュールが決まっていると望ましいと考える。
- RNP-AR方式を導入する場合、非対応機材が混在すると管制間隔を広げる必要があり、時間値90回を確保することは困難となると思われる。混在した運用をどこまで認めるかは難しい判断となるのではないか。
- 外国事業者の回答率が低かったのは、羽田空港の担当者がRNP-AR方式について十分把握していなかったことが原因である可能性がある。今後は本検討会での検討状況も含め丁寧に説明し、より多くの回答を得られるように取り組んでいただきたい。

【事務局より、資料4に基づき説明】
(特に意見なし)

3. 議事（3）航空機の更なる騒音負担軽減について

【事務局より、資料5に基づき説明】

- 着陸料金における騒音料金について、日本は諸外国と比較して、低騒音機材の導入インセンティブとしては騒音料金のボリュームが小さい状況と理解。今すぐ見直すべきということではないが、低騒音化のインセンティブがより働くようにどういった制度が必要かという点は継続的に検討していく必要がある。
- RNP-AR 方式が直ちに導入できない中で、航空局の取組を発信する観点からも情報提供を更に進めていくことが重要。

【宇宙航空研究開発機構（JAXA）より、資料6に基づき説明】

- フラップやスラットの騒音低減をオペレーション側で対応するのは難しく、それ故、騒音源自体を下げる対策が必要。その意味でも、JAXA が進める騒音低減に資する装置が実用化されることが望ましい。
- 既存の機体の低騒音化を進めるためには追加のパーツを付けることで対応ができるが、導入にあたっては燃料消費や重量の面でも課題があると認識。引き続き実用化に向け関係機関で協力し取り組んでいただきたい。
- 着陸時の騒音の多くを占める脚について、羽田空港における脚下げの位置を調査していく必要があるのではないか。

4. 議事（4）今後の方向性（案）について

【事務局より、資料7に基づき説明】

- RNP-AR 方式への機材対応率を向上させるという観点では、この方式は元々山地等の厳しい地形への対応を想定していることから乗員訓練を含む許可取得等の要件が高くなっているが、騒音低減のためであれば、もう少し要件を緩和できる可能性があるのではないか。スウェーデンにおける RNP-AR 方式に代わる新たな飛行方式の研究との連携も念頭に置き、簡易的な方式（許可制度）の可能性を検討していくべきではないか。
- 海上ルートについて、旋回半径小回り化の検討も重要であるが、実現の要点となるのは同時進入時の安全性検証。これまでの検討で約2年を要したものであり、旋回半径小回り化の先にもステップがあることを改めて認識しておくべき。
- 第6回で技術的に採用に適さないとされた RNP+WP 方式に類似したものとして、先般、RNP-VPT 方式が ICAO で採択されたところ、海上ルートの実現可能性によってはこの方式を新たに検討してみるということも一案。

- 日本には優秀な研究機関もあり、羽田は世界で最も混んでいる空港の一つであるところ、幅広く関係者との連携を深めていただき、常に新たな技術の検討を進める等、引き続き真摯に取り組んでいただきたい。
- 今後の方向性については、検討会以外の場においても適宜各委員に相談いただきながら、事務局の案に沿って進めていただきたい。

5. 次回検討会について

【事務局より、次回は令和8年度中の開催を案内】

以上