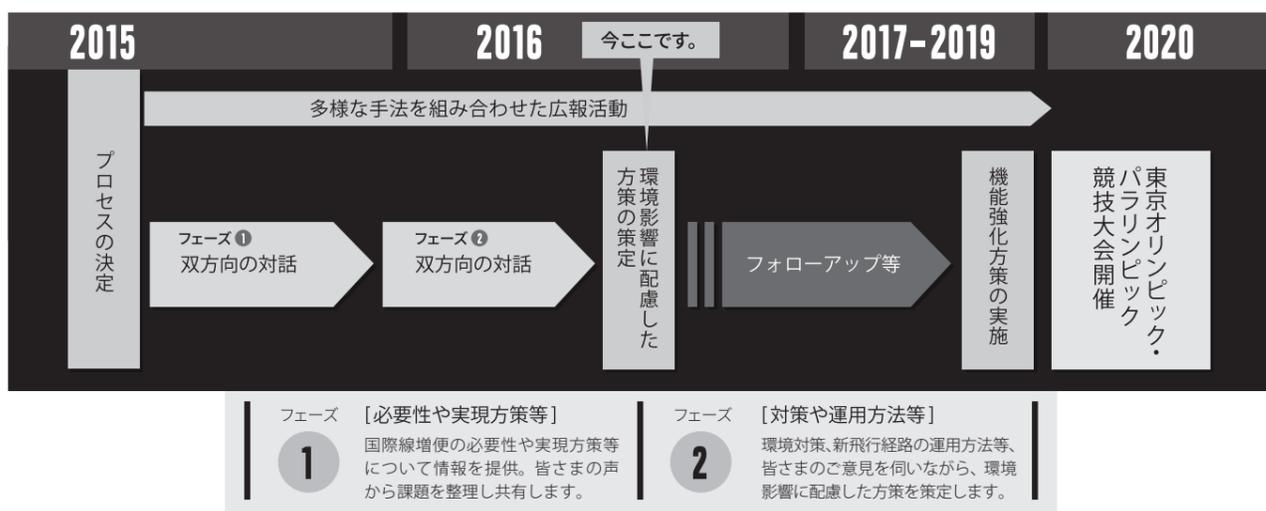


このニュースレターは、国土交通省が提案している羽田空港の国際線増便について、地域の皆さまとのコミュニケーションの状況を広くお知らせするために発行しています。

羽田空港の国際線増便について、環境等に配慮した方策が公表されました。

国土交通省は、日本の豊かな暮らしを将来の世代に引き継ぐため、羽田空港の国際線を増便し、世界との結びつきを更に深めていく必要があると考えています。

その具体化を進めるにあたっては、まず、その必要性や実現方策についてできる限り多くの方々に知っていただくべく、約1年をかけて、今回提案の背景、音の間こえ方、環境や安全確保などの課題に対しどのような対策が取り得るかなどについて情報提供を行って参りました。また、住民の方々の多様なご意見を伺い、その内容について幅広い共有に努めてきたところです。



パネルやFAQ冊子を使って、一人ひとりに詳しい説明がありました



航空機の音の間こえ方を実感に近い形で体験いただきました

2020年までの羽田空港の国際線増便に向け、環境影響等に配慮しつつ、更なる取り組みを進めていきます。

今般、国土交通省では、このような取り組みの経緯を踏まえた上で、実現方策として飛行経路の見直し以外の方策がみあたらないことの認識を含め、羽田空港の国際線増便の必要性について改めて関係自治体と共通認識を確認し、2020年までの羽田空港の国際線増便に向け、更なる対応を進めていくことといたしました。

具体的には、有識者の意見も伺いつつ、これまでに頂いた住民の方々の多様なご意見や関係自治体のご要望を踏まえ「環境影響等に配慮した方策」を策定し、これに基づき環境対策の調査・実施、安全対策の徹底等に取り組むこととなりました。同時に、より多くの方々に知っていただけるよう引き続きの丁寧な情報提供や、必要な安全施設の整備や環境対策等のための予算措置についても、更なる取り組みを進めていくこととなりました。

このような取り組みの進捗状況や予定についても、今後、本ニュースレターなどを通じ、幅広くお知らせしていく予定です。

いろいろな方策を比較して検討してきました



「第4回首都圏空港の機能強化の具体化に向けた協議会」開催概要

<http://www.mlit.go.jp/common/001140366.pdf>

「羽田空港のこれから」の取り組みとは？

「羽田空港のこれから」の取り組みとは、首都圏そして地方と諸外国との往來を支える羽田空港の国際線増便のための方策（飛行経路の見直し等）について、幅広く双方向のコミュニケーションを行うための取り組みです。

昨年7月から12月までは、羽田空港の国際線増便の必要性や実現方策

について、また、昨年12月からは、提案の背景や具体的な影響、とり得る対策の方向性等について、説明会や特設ホームページ、電話窓口、ニュースレターなど多様な手法を総合的に組み合わせて情報提供と意見の聴取が行われてきました。

これまでの提案内容やその背景について、改めてご紹介します。

羽田空港・成田空港の役割・機能を更に伸ばしていきます。

羽田空港は、地方と東京そして世界とをつなぐ国内線のメイン空港の役割を果たしつつ、国際線のビジネス路線などに対応しています。

成田空港は、国際線のメイン空港として、国際ネットワークを更に強化しつつ、LCCや貨物需要にも対応しています。

世界的な航空需要はアジア地域を中心に更に大きく伸びると言われていますが、既に、羽田空港は深夜・早朝の時間帯を除きフル稼働の状態です。また、時差の影響により国際線のニーズは一定の時間帯に集中する傾向があり、このような時間帯には、成田空港もすでにフル稼働の状態です。

羽田空港と成田空港の特性を最大限活かしつつ首都圏空港としての機能を最大化すべく、その両方について更なる国際線の増便方策が検討されています。

首都圏空港の更なる機能強化に関する技術的な選択肢 —首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ(概要)—

	■ 2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る主な方策	■ 2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の方策
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> ● 滑走路処理能力の再検証 ⇨年間+約1.3万回(約35回/日) ● 滑走路運用・飛行経路の見直し ⇨年間+約2.3~2.6万回(約63~72回/日) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 滑走路の増設
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> ● 管制機能の高度化 ⇨年間+約2万回(約55回/日) ● 高速離脱誘導路の整備 ⇨年間+約2万回(約55回/日) ● 夜間飛行制限の緩和 ⇨年間+α回 	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存滑走路の延長 ● 滑走路の増設
	合計 約82.6万回(年間+約7.9万回)	

注：その他の課題として、両空港をフルに有効活用するための方策、異常発生時における回復性の強化、空港処理能力拡大以外の機能強化方策、羽田空港、成田空港以外のその他の空港の活用等が挙げられている。

羽田空港以外を活用する方策について、改めて比較整理しました。

成田空港を活用する方策  「成田空港をもっと活用できないのですか？」	羽田空港及び成田空港の特性を最大限活かしながら首都圏空港全体としての機能を最大化することを目指していきます。なお、国際線のニーズが高い時間帯は、既に成田空港もフル稼働している状態です。
首都圏の他空港を活用する方策  「首都圏の他空港をもっと活用すればいいのでは？」	茨城空港や静岡空港等の首都圏周辺のその他の空港も重要で、その活用に取り組んでいきます。他方でこれらの空港については、都心へのアクセスの改善(時間・運賃等)が課題となっています。
新たな空港を建設する方策  「新たな空港を建設してそこで国際線を受け入れればいいのでは？」	長期的な方策としてこれまでも調査・検討が行われてきましたが、今ある施設の有効活用、工事費用・時間、交通アクセスなど、様々な観点から引き続き検討が必要と考えています。
国内線を減らす方策  「国内線を減らして国際線を増やせばいいのでは？」	羽田空港の国内線需要は高く、ネットワークの充実が求められています。地方を元気にしていくためにも、慎重な検討が必要です。

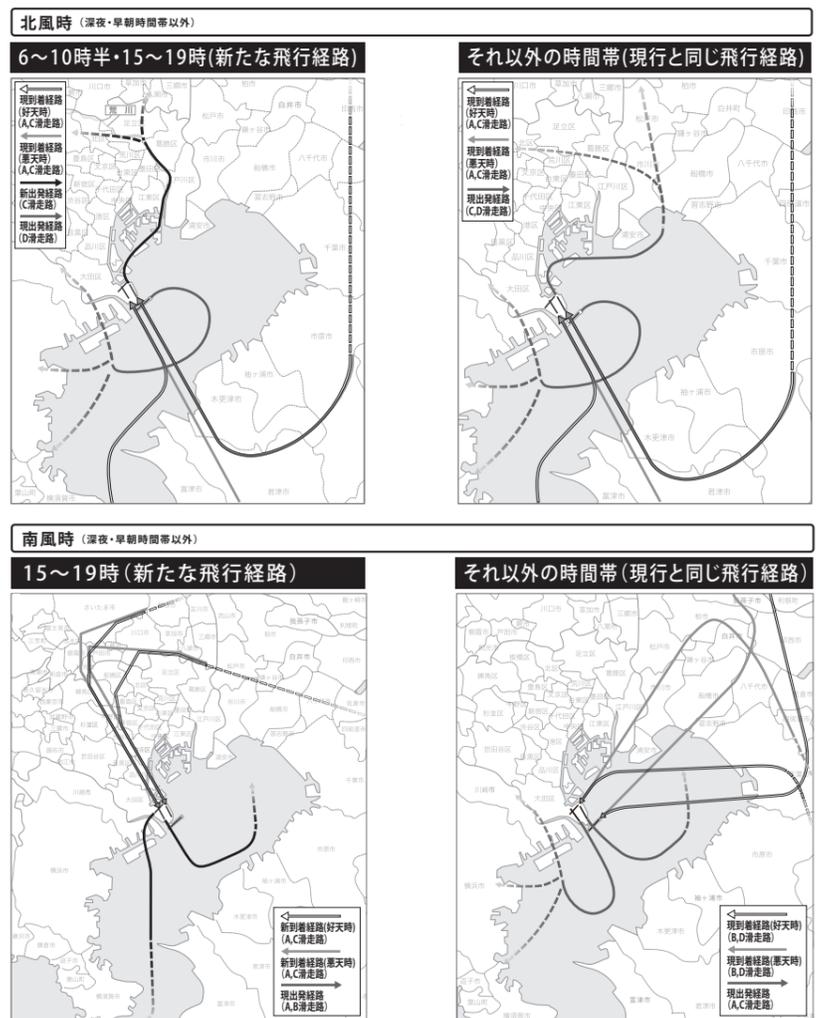
様々な方策について比較しても、羽田空港の役割を他の空港で担うことは難しい状況です。

羽田空港の飛行経路見直し案が提案されています。

様々な技術的検証を行った結果、羽田空港の国際線増便には、国際線のニーズが集中する時間帯において滑走路及び飛行経路を見直す以外の方策が見当たらない状況であり、下記の案が提案されてきました。

併せて、できるだけ影響を小さくするための多面的な環境影響に配慮した方策の検討が、情報発信やコミュニケーションを図りながら進められてきました。

提案している飛行経路について(深夜・早朝帯以外)



※経路の実線は6,000ft(約1,830m)以下。破線は10,000ft(約3,050m)以下。(出発機については最低高度)
 ※南風時到着の15~19時は、切り替え時間を含む。
 ※環境影響等に配慮した方策により、C滑走路からの離陸経路が追加となります。また、北風時の新たな飛行経路の運用時間が後ろ倒しされます(6:00~10:30⇒7:00~11:30)。

羽田空港の増便の実現方策についても、改めて比較整理しました。

様々な方策を検討しました

滑走路が空いている時間帯を活用する方策	羽田空港は深夜・早朝時間帯を除いて現在フル稼働しており、国際線の需要が集中する時間帯において、これ以上国際線を増やすことはできません。
滑走路を増設する方策	東京湾上空や空港の周辺は大変混雑しており、仮に新しい滑走路を作ったとしても、それだけでは便数を増やすことはできません。
滑走路の使い方・飛行経路を見直す方策	便数を増やすためには、滑走路の使い方を見直し、これにあつた飛行経路を設定する必要があります。

様々な検証を行った結果、国際線増便には、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状況です。
 ※その他の検討や詳細については特設HPに掲載しているFAQ冊子をご参照ください。

羽田空港の国際線増便について、 環境等に配慮した方策が公表されました。

今後、本方策に基づき、環境対策の調査・実施、安全対策の徹底等の取り組みが進められます。同時に、より多くの方々に知っていただけるよう引き続きの丁寧な情報提供や、必要な安全施設の整備や環境対策等のための予算措置についても、更なる取り組みが行われます。

環境影響等に配慮した方策（骨子）

環境対策

- ◆低騒音機の導入を促進（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を導入する）。
- ◆空港に近く新たな経路付近に位置する学校・病院等の防音工事（「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）。

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の活用を図るなど、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。

安全対策

- ◆外国航空機を含め、安全監督等に引き続き万全を尽くすとともに、航空会社に対して安全対策の徹底を要請。
- ◆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チェックする新たな仕組みを構築するなど、未然防止策を強化。

引き続きの情報提供

- ◆今後とも引き続き、関係自治体に情報提供を行う。
- ◆より多くの方々に知っていただき、幅広い理解が得られるよう、丁寧な情報提供に努める。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。
- ◆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。

環境影響をできるだけ小さくします。

方策：より静かな航空機の使用



- ◆航空会社に対して、より静かな航空機の使用を促すための空港使用料体系の見直しを行います。これにより、全体の影響軽減がさらに加速されます。

中型機（787-8）の例

ボーイング787-8 座席数:264席 | 全長:60.1m | 全高:16.7m | 巡航距離:9,930km

①エンジンのジェット排気口をのこぎり歯型にすることで、エンジン周りの空気の流れを良くし、騒音を軽減しています。

従来型吸気口 改良型吸気口

吸音面積 40% 拡大

③吸音パネルの面積を拡大し、騒音を軽減しています。

②エンジンファンを大きくすることで、ジェット排気流が抑えられ、騒音を軽減しています。

中型機の例
(ボーイング B787)

大型機の例
(エアバス A350)

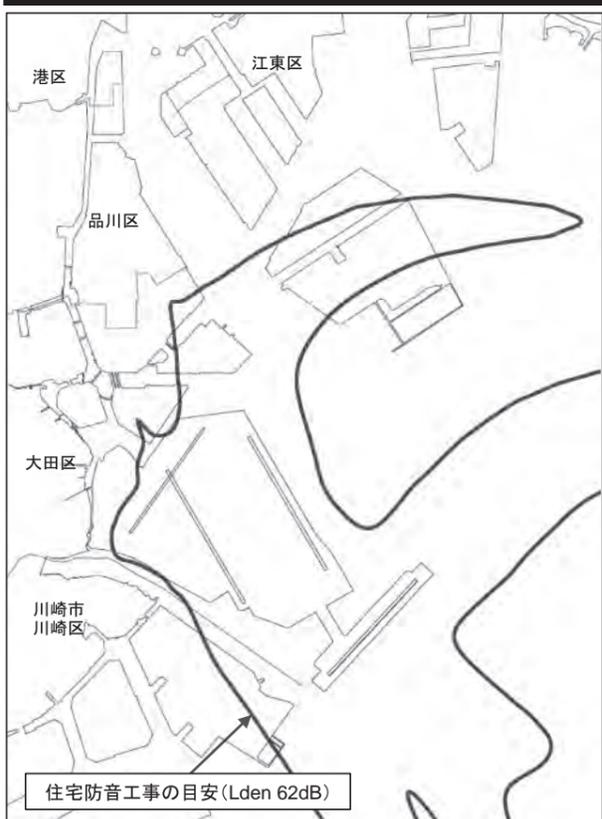
方策：防音工事



- ◆法律に基づき、空港に近く新経路付近に位置する学校・病院等の防音工事の実施に向けた準備を進めていきます。
- ◆多面的な方策を講じることで、法律に基づく民間住宅の防音工事が必要となるような音の影響は生じない予定です。

〈音の影響の範囲（対策織り込み後の想定）〉

方策反映後のコンター（Lden）



※ Lden とは、昼間、夕方、夜間の時間帯別に重みを付けて求めた、変動する騒音の騒音レベルをエネルギー的な平均値として表した量をいいます。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わします。



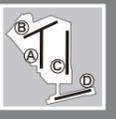
更に、運用上の工夫も多面的に講じていきます。

方策：北風時新出発経路の運用時間の後ろ倒し



◆早朝からの運用が想定されている北風時の新出発経路（荒川北上経路）について使用する時間帯を後ろ倒しします（6:00～10:30⇒7:00～11:30）。

方策：便数の調整



◆南風時の新たな滑走路運用に係る使用便数を調整し、音の影響の特に大きい南風時B滑走路出発の便数を削減します（24便→20便）。

方策：南風時到着経路の着陸開始高度の引き上げ



◆全体影響をできるだけ小さくするため、南風時の新到着経路について、安全確保を前提に、着陸開始地点の高度を引き上げます。

方策：北風時到着における海上ルートのもう一段活用拡大

◆北風時到着経路について、海上ルートのもう一段の活用を拡大し、増便された場合でも陸上での通過便数が増えないような工夫を図ります。

安全対策も、より強化・徹底していきます。

方策：航空機の安全対策



◆外国航空機を含め、安全監督等に引き続き万全を尽くすとともに、航空会社に対して安全対策の徹底を要請します。

方策：落下物対策



◆点検・整備の徹底を更なる徹底やチェック体制の強化等を通じ未然防止策を強化します。

〈落下物ゼロのための、たゆまぬ対策〉



引き続き丁寧な情報提供や周知に取り組めます。

今後、より多くの住民に知っていただき、できるだけ幅広い理解が得られるよう、引き続き丁寧な情報提供に取り組んでいきます。このような取り組みの進捗状況や予定についても、今後、本ニュースレターやホームページなどを通じ、幅広くお知らせしていく予定です。

方策：分かりやすい情報提供 市民窓口の設置



◆ホームページを通じて、空港がどのように使われているかについて、もっと知っていただくよう努めていきます。また、住民の皆さまからのお問い合わせに対応するための窓口の設置を進めます。

方策：騒音測定の実施 モニタリング結果の提供



◆騒音測定局の増設や新飛行経路に対応した再配置、モニタリング結果の分かりやすい情報提供を進めます。

〈騒音測定局の例〉



そのほか、国際線増便に伴う周辺まちづくりや、関連施設空港アクセスの充実にも取り組めます。

■ ホームページから
<http://www.mlit.go.jp/koku/haneda/>



羽田空港のこれから 検索



ご意見フォームから直接投稿できます。

■ 電話でのご意見は **Tel 0570-001-160**
(IP電話からは、03-5908-2420)

『国土交通省「羽田空港のこれから」に関するご意見窓口』
受付時間：平日 9:30～18:00



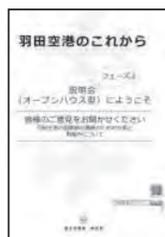
■ ホームページに掲載されているバックナンバー



パンフレット 冊子



FAQ 冊子



展示パネル



ニュースレター 創刊号



ニュースレター 第2号



ニュースレター 第3号



ニュースレター 第4号



ニュースレター 第5号



ニュースレター 第6号