

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。



## これまでの検討内容を振り返ります

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2年間にわたり、今回提案の背景、音の聞こえ方、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まいりました。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ました。

国土交通省では、平成28年7月、これまでの取り組みを踏まえた上で、飛行経路の見直し以外の方策が見当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関係自治体と共有認識を改めて確認し、これまでの課題整理や自治体意見を踏まえた「環境影響等に配慮した方策」を公表しました。

今後、2020年までの羽田空港の国際線増便に向け、航空保安施設等の施設整備や「環境影響等に配慮した方策」で示された環境・安全対策のさらなる具体化を進めていきます。できるだけ多くの方に知っていただけるよう幅広い情報発信や、正確でわかりやすい情報提供にも引き続き取り組んでいきます。

皆さまの多様なご意見についても、趣旨や視点に応じ内容を整理の上、引き続き広く共有を図っていきます。また、その内容も踏まえつつ、将来の方策などを含め、環境影響等に配慮した方策のさらなる具体化を進めるなど、羽田空港の国際線増便に向けたさらなる対応を進めていきます。

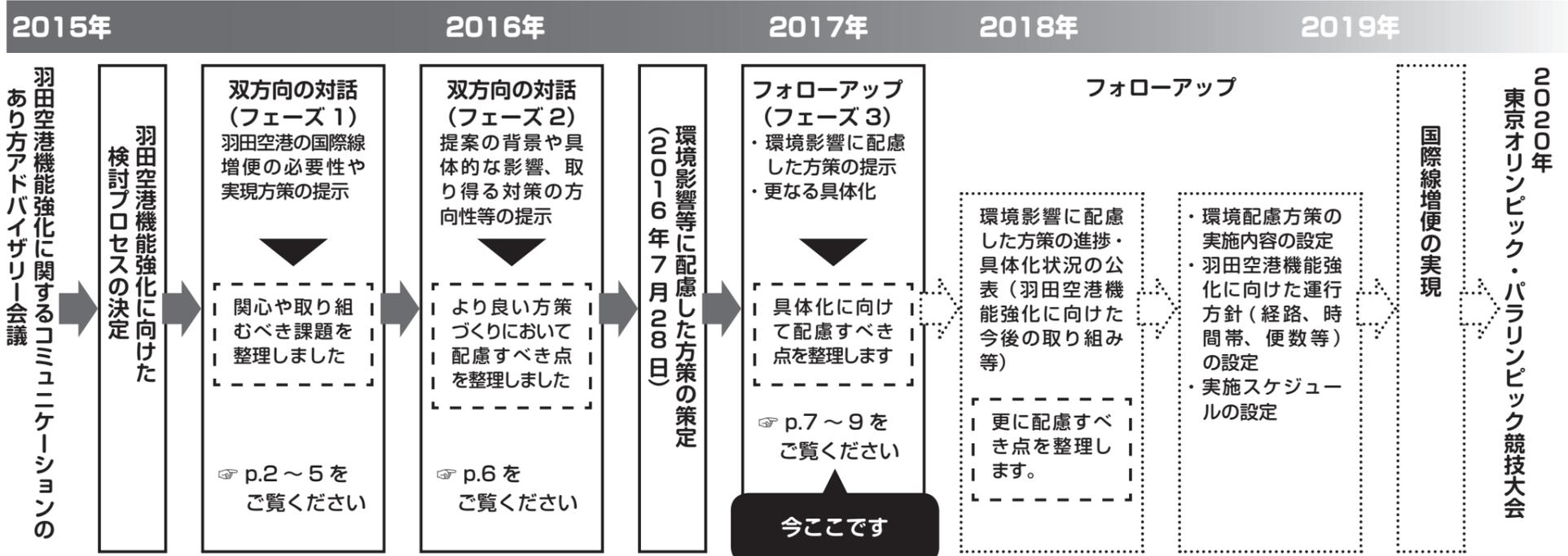
本ニュースレターでは、羽田空港の国際線増便に向け、これまでどのように検討を進め、また、寄せられたご意見にどのように対応したか、これまでの検討を振り返ってみました。

### 環境影響等に配慮した方策(骨子)

- ◆低騒音機の導入促進  
(空港使用料体系を見直し)
- ◆空港に至近の新経路付近での学校・病院等の防音工事(騒防法)
- ◆南風時新到着経路の進入開始高度の引き上げ及び使用便数の調整。北風時新出発経路の朝の運用時間の後ろ倒し等
- ◆現行経路の負担軽減
- ◆将来の技術進歩に応じた更なる影響軽減
- ◆安全管理の徹底、落下物の未然防止の強化
- ◆引き続きのコミュニケーション

※詳しい情報は、国土交通省HP「羽田空港のこれから」をご覧ください。

## 羽田空港機能強化に向けたプロセス



## 「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。

平成27年(2015)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(フェーズ1)、また、同年12月からは、提案の背景や具体的な影響、取り得る対策の方向性等について(フェーズ2)、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、情報提供と意見の聴取が行われてきました。

これまでの内容を振り返ります

# 世界との結びつきを深めるために どのような方策が必要でしょうか？

## 様々なご意見

いろいろな方法があり得るのではないかと、他の方法を講じれば、羽田空港での新たな対応は不要ではないかと疑問が寄せられました。



成田空港はもっと活用できないのでしょうか？



### 成田空港活用案

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。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。



首都圏にある他空港をもっと活用できないでしょうか？



### 首都圏周辺の他空港を活用する方策

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。



地方空港へ機能分散すればよいのでは？



### 地方空港へ機能分散する方策

地方空港への国際線の就航は、インバウンド観光など、地域の活性化に寄与します。しかし、そういった直行便の就航が難しい地方空港が大半であり、羽田空港を経由したネットワークで地方と世界を結ぶことが必要と考えています。



新たな空港を建設すればいいのではないですか？



### 新たな空港を建設する方策

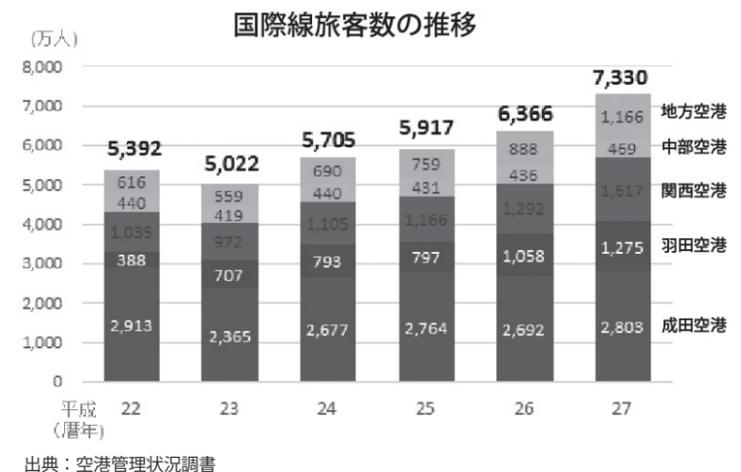
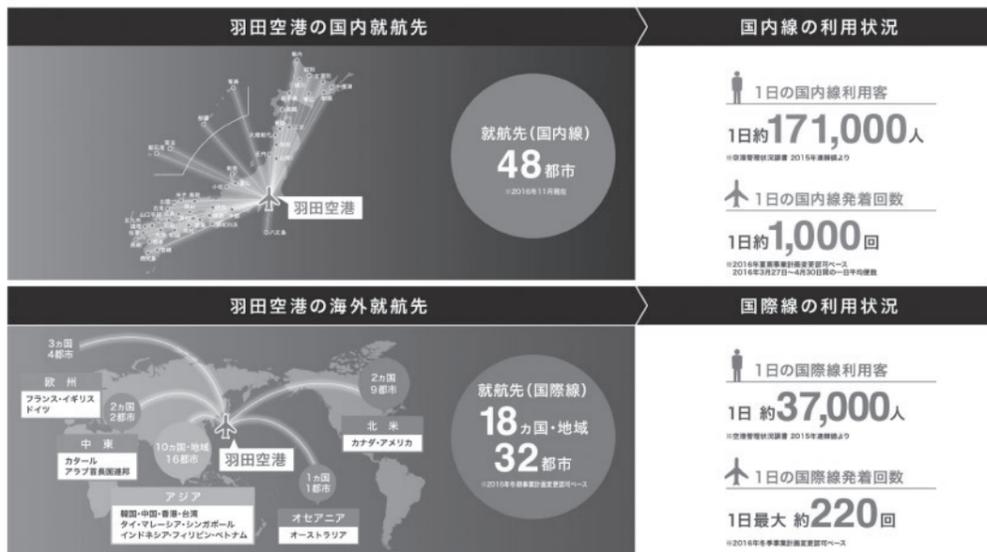
長期的な方策としてこれまでも調査・検討してきましたが、今ある施設の有効活用、工事費用・時間、交通アクセスなど、様々な観点から引き続き検討が必要と考えています。

## 羽田空港は地方と世界をつないでいます

- 国内外の豊富な路線を有する羽田空港は、首都圏と世界だけでなく、地方と世界もつないでいます。
- 羽田空港のこのような役割を他の空港で担うことは難しい状況です。

## 地方空港とともにネットワークとして対応しています

- 主要地方空港では、訪日外国人旅行者の増加などに対応して、滑走路の増設や新たな直行便の誘致などを進めています。
- 一方で、厳しい人口減少等を背景に国際線直行便の就航が難しい地方空港も大半であることから、羽田空港を経由したネットワークを活かして、地方と世界とを結んでいきます。



関西国際空港	LCC専用ターミナルの整備(平成29年1月供用開始)
福岡空港	滑走路増設事業(供用予定日：平成37年3月末)
中部国際空港	新ターミナルビル等の整備(平成31年度上期の供用予定)
那覇空港	滑走路増設事業(供用予定日：平成32年3月末)

フェーズ1を  
振り返ります

# 羽田空港で国際線を増便すると どのような効果や影響がありますか？

## 期待や懸念

羽田空港の国際線増便の効果への期待の声や、環境等への影響はないのかといった心配の声が寄せられました。

- 国際競争力や経済活性化にホントに寄与するの？
- 東京だけでなく地方の活性化にもつながる？
- 空港の行き来が便利になるといいな！
- 騒音や安全など日々の生活への影響が心配...
- 影響の負担がどこかに集中するのは公平でないわ...
- 実施に必要な費用も慎重に考えないと...
- 国際線の増便は早急に実現することが大切

## 国際線増便の効果や影響は？

ビジネス客を中心とした羽田空港の国際線利用は高い需要があり、世界から首都圏へのアクセス性の強化は国際競争力に直結します。滑走路の運用変更で増便を図る方法では、安全上の課題を解決し、素早い効果の発現が期待できます。新たな経路については、音や安全性について懸念する声もあることから、対応策が必要です。

<b>国際競争力・経済活性化</b>	国際競争力を高め、経済活性化を図るためには、羽田・成田両空港のみならず、地方主要空港においても国際線需要への対応を図る必要があります。特に都心に直結する羽田空港での増便は、首都圏および地方の経済活性化の面で貢献が大きいと考えられます。
<b>地方活性化</b>	国内線のハブ空港である羽田空港の国際線増便は、国際線が直接就航することが難しい地方空港と世界とを効率的に結び付け、インバウンド観光需要を人口減少が著しい地方に直接送り届ける効果が期待できます。
<b>利便性</b>	羽田空港の国際線増便は、都心だけでなく、国内各地からの海外渡航の利便性が高まります。成田空港や地方空港などの国際線増便も、地域の海外渡航の利便性を高めることに寄与します。
<b>生活への影響</b>	羽田空港の新たな飛行経路について音や安全性についての懸念の声があることから、対応が必要です。低騒音機の使用など、音の影響をできるだけ小さくする取り組みを行うとともに、航空機の点検、整備の徹底など安全対策に取り組んでいます。
<b>公平性</b>	羽田空港の新たな飛行経路では、時間帯を限った運用を行うことで、首都圏全体で広く負担を分散させることができます。
<b>コスト</b>	新空港の整備や新滑走路の整備、首都圏空港の新たなアクセス整備などは莫大な費用を要しますが、羽田空港の運用の変更での対応は、比較的低いコストで実施可能です。
<b>スピード</b>	新空港や地方空港のアクセス整備は長い期間を要します。一方、羽田空港における滑走路・飛行経路の運用の変更は、東京オリンピック・パラリンピック競技大会にも対応可能です。

## 2020年以降の首都圏空港の機能強化

- 首都圏空港(羽田空港・成田空港)は、学者・専門家で構成する首都圏空港機能強化技術検討小委員会で、更なる機能強化について議論され、平成26年7月に中間的な取りまとめとして、羽田空港・成田空港の機能強化に関する方策を発表しました。

### 首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間とりまとめ(概要)平成26年7月8日

	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"> <li>滑走路処理能力の再検証 →年間+約1.3万回(約35回/日)</li> <li>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)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路の増設</li> </ul>
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>管制機能の高度化 →年間+約2万回(約55回/日)</li> <li>高速離脱誘導路の整備 →年間+約2万回(約55回/日)</li> <li>夜間飛行制限の緩和→年間+α回</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存滑走路の延長</li> <li>滑走路の増設</li> </ul>
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。

## 成田空港の処理能力拡大方策

- 成田空港においても国際線の需要が集中する時間帯は、航空会社からの国際線就航の需要に応え切れれていません。そこで成田空港では、国際線のメイン空港として「国際線乗継を含むグローバル需要」や、今後増加する訪日外国人の受け入れ、低コストキャリアや貨物需要に対応するため、誘導路の整備等による国際線の更なる増便を検討していきます。



**成田空港の2020年に向けた主な処理能力拡大方策**

- 管制機能の高度化WAM(管制機能の高度化に必要な監視装置)の導入  
約2万回/年の増便が可能...
- 2014年度末に導入済
- 高速離脱誘導路の整備  
約2万回/年の増便が可能...  
整備中

※2020年以降の方策についても、地元関係者間の協議、検討が進められています。

フェーズ1を  
振り返ります

# 飛行経路を変えないと羽田空港での国際線増便は難しいのでしょうか？

## 提案された様々な方策案

都心を通る新たな飛行経路を通さなくても、便数を増やす方法は他にもあるのではないかとのご意見が寄せられました。

	新幹線など他の交通機関へと機能を分散して、その分の国内線を減らし、国際線を増やせばいいのでは？	➔
	滑走路が空いている時間帯を使えばいいのでは？	➔
	提案以外の飛行経路で国際線を増便できないの？	➔
	新しい滑走路を増設することはできませんか？	➔
	機体の大型化等、輸送効率を上げ便数を減らせばいいのでは？	➔

**他の交通機関を活用し、国内線を減らす方策**

航空ネットワークの役割は、高速で離れた場所を短時間で結ぶことにあります。新幹線などの鉄道ネットワークが行き届かない地方や遠隔地を効率的に結ぶため、羽田空港の国内線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。

**空いている時間を利用する方策**

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ない状況となっています。

**提案以外の飛行経路で対応する方策**

現行と同じ滑走路の使い方では、抜本的な問題解決ができず、増便時に航空機の交錯などの安全上の問題が生じます。

**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せないことから、様々な観点から引き続き検討が必要です。

**大型機を増やして輸送効率を強化する方策**

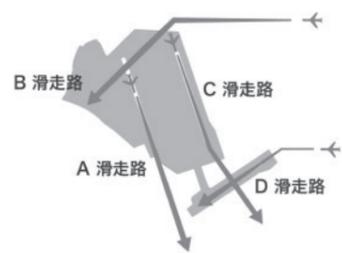
航空各社は、効率的運用で路線を維持し、同時に利用者ニーズにきめ細かく対応するため、使用機材の軸を中型機や小型機にシフトしています。また、大型機は騒音の面においても課題が残ります。

## 羽田空港の滑走路の使い方・飛行経路を見直す方策の検討

### 南風時

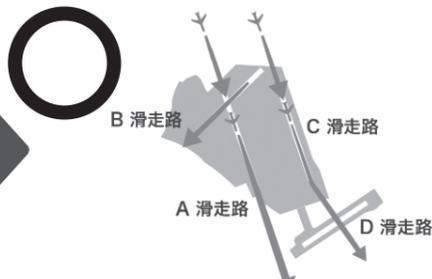
南風時については、様々なケースを検証した結果、南風時については、都心側から到着、海側へ出発する方法が最も効率的であることがわかりました。この滑走路の使い方に合わせて新しい飛行経路を設定する必要があります。

### 現行



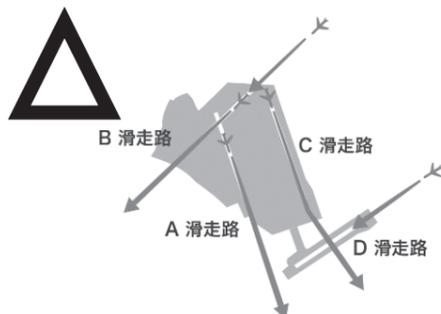
1時間あたり80回\*の離着陸が可能  
(\*再検証の結果、82回までは可能であることが判明)

### 見直し案



1時間あたり90回の離着陸が可能

滑走路の最も効率的な使い方であり、発着回数を現行よりも1時間あたり10回増やすことができます。

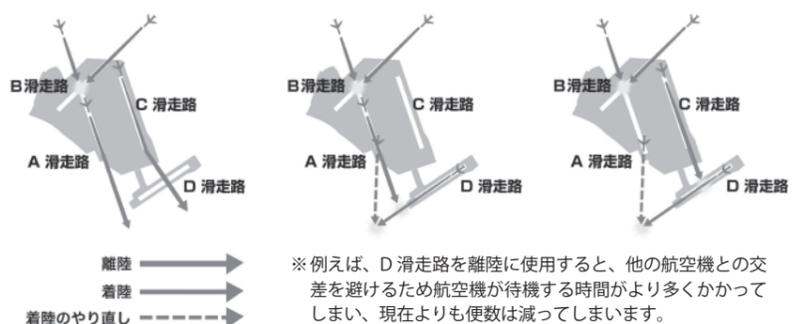


1時間あたり84回の離着陸が可能

これ以外の使い方は、現行よりも航空機同士が交錯する場所が増えるため、発着回数が減ってしまいます。

### 〈南風時の飛行経路の検証〉

いずれも交差が発生し、現行よりも発着回数は増えません。



現行の着陸ルートのまま離陸に使用する滑走路を増やしても、航空機同士が交錯する場所があるため発着回数が増えません。

### 北風時

北風時については、現在の滑走路の使い方が最も効率的です。ただし、東京湾上空の混雑により出発機の便数が制限されているため、飛行経路を見直す必要があります。

最新の内容を  
お知らせします

# 国際線増便の実現方策

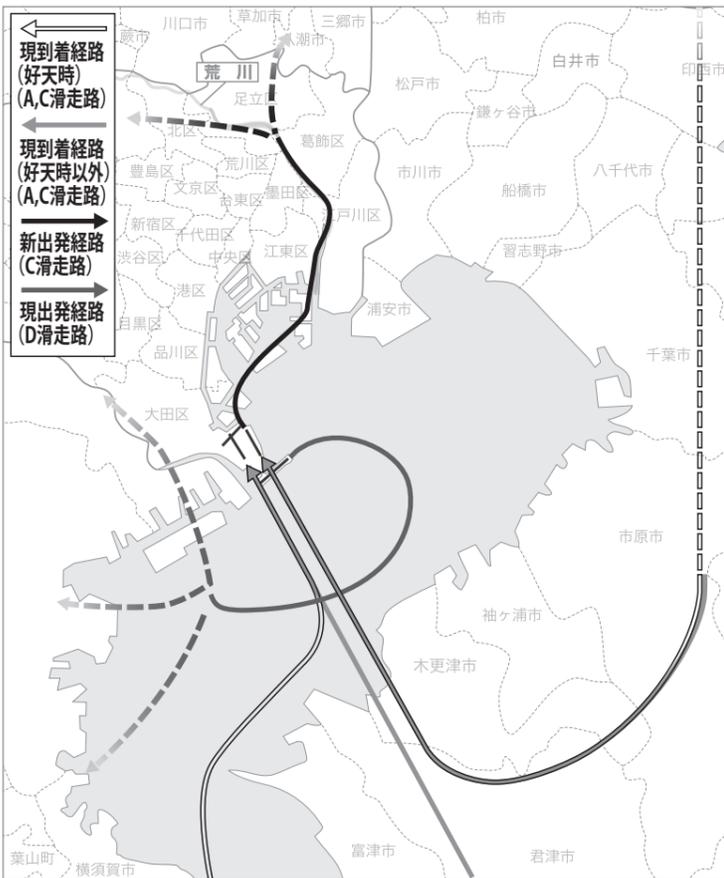
羽田空港は、深夜や早朝の時間帯を除いて、現在、フル稼働の状況です。

様々な選択肢について技術的検討を行ったところ、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、下記のような飛行経路の見直しが必要とされています。

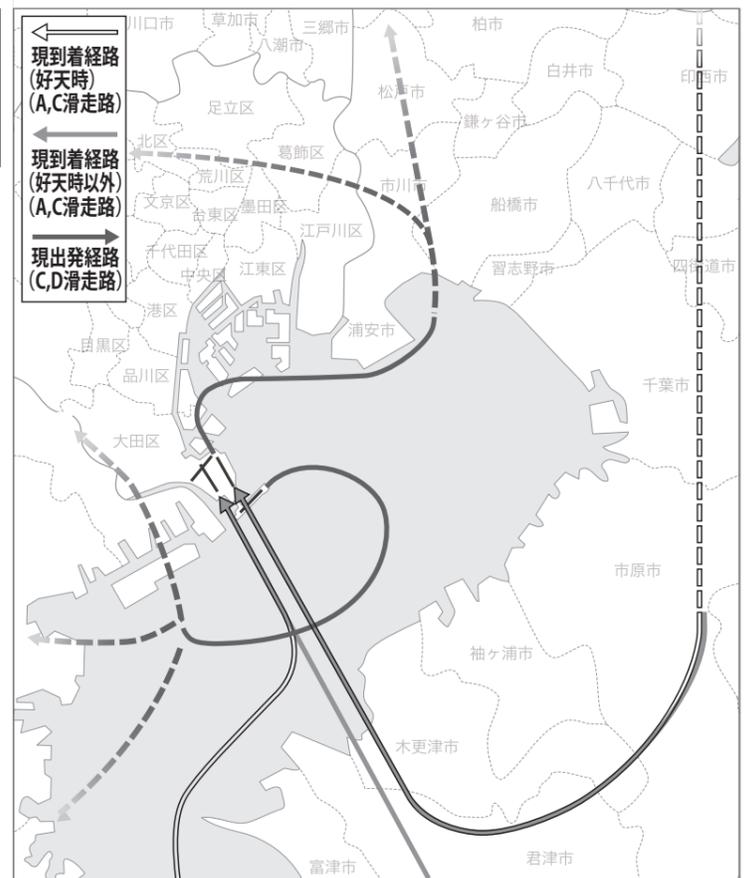
## 提案している飛行経路について（深夜・早朝帯以外）

### 北風時（深夜・早朝時間帯以外） 運用の割合は約6割（年間平均）

7～11時半・  
15～19時  
（新たな飛行経路）

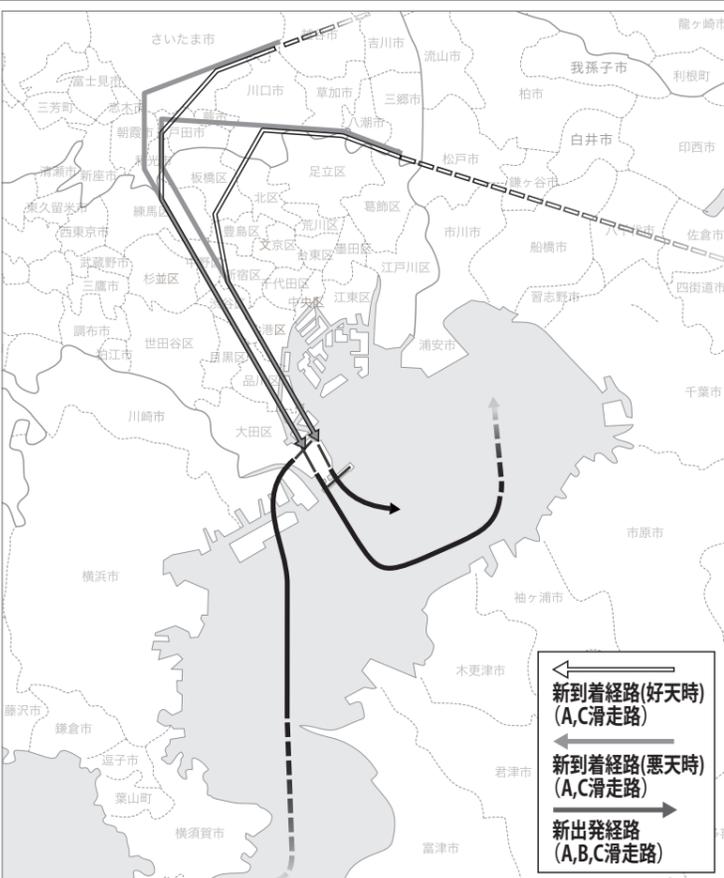


それ以外の時間帯  
（現行と同じ飛行経路）

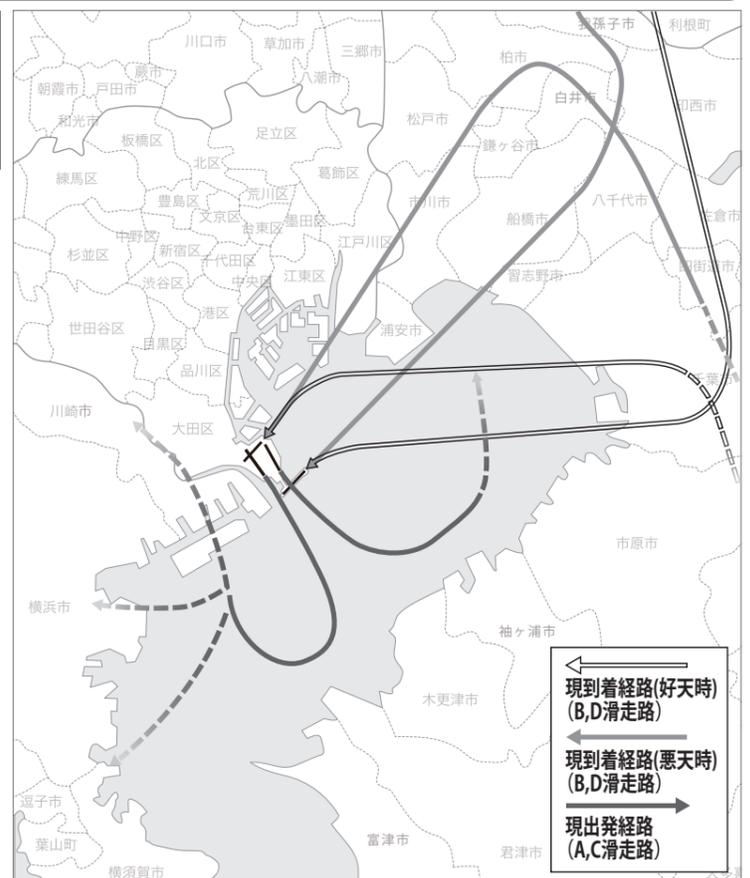


### 南風時（深夜・早朝時間帯以外） 運用の割合は約4割（年間平均）

15～19時  
（新たな飛行経路）



それ以外の時間帯  
（現行と同じ飛行経路）



※1：経路の実線は6,000ft（約1,830m）以下。破線は10,000ft（3,050m）以下。  
 ※2：南風時到着の15～19時は、経路の切り替え時間を含んだもの。  
 ※3：出発経路の高度は、長距離国際線の大型機が通過する際の想定高度を記載（実際には大半の飛行機がより高い高度を飛行）。  
 ※4：南風のC滑走路からの新出発経路については、検討が進み次第、状況をお知らせします。

フェーズ2を  
振り返ります

# どのような課題に取り組む必要があるのでしょうか？ 国際線増便の実現方策

## 実現方策に関する懸念

騒音や安全性について心配との意見が寄せられています



騒音の大きさと窓が開けられなくなったり、テレビの音が聞こえなくなるといった日常生活への影響はないのでしょうか？

- 住宅地やオフィス街を飛行するので騒音影響が心配だ。
- 大型機による騒音が心配だ。



騒音がはっきりなしに聞こえることや、飛行機が低空通過することでストレスが溜まるんじゃないだろうか…

- 新飛行経路を飛行する頻度が多いのが気になる。
- 飛行機が低空を通過することに、圧迫感や不安、ストレスを感じる。



小さな子供やお年寄りなど休んでいる人の多い、早朝や夜間の騒音が心配です

- 朝早い時間や夜遅い時間の発着による騒音が心配だ。
- 健康影響が心配だ。



今通っている学校やおじいちゃんの入院している病院とか多くの人が使う公的施設への対策はどうなっているんだろう

- 学校や医療機関、研究施設への影響が心配だ。
- 病人や乳幼児、障がい者等の弱者への影響が心配だ。



他の音との組み合わせなどで、現在の想定以上の騒音が発生することはないのでしょうか

- 今までなかった騒音が発生し、生活環境が大きく変わるのではないかと心配だ。
- 高速道路や飛行機などによる現状の騒音に、新飛行経路による飛行機の騒音加わることで生活環境が更に悪化するのではないかと。



飛行機からの落下物が自宅や外にいる人に当たったりすることはないのかしら

- 飛行機からの落下物により被害が生じないか心配だ。
- 工業地帯の上を通過するのはリスクが大きいのではないかと。



新飛行経路は人口の多い都心上空を通るため、テロや人為的ミスによる墜落事故が起きないか心配です

- 新飛行経路は人の多い街中や住宅地を低空で飛行するので、事故によるリスクが高いのではないかと。
- 飛行機がテロの標的とならないか心配だ。



混雑で交通利便性が低下したり、騒音への懸念のために、空港周辺地域が衰退したら困るなあ

- 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。
- 国際線が増便されても国際線ターミナル施設や空港設備、アクセス機能が拡張されないと、混雑や利便性の低下が懸念される。
- 経路下の建築物が高さ制限を受けるのではないかと。



将来的に更に騒音の影響が大きくなったり、長期的な視点で地球環境に悪影響を与えることはないのだろうか

- 将来的には運用時間帯が拡大されたり、発着回数の増加や更なる飛行経路の設定がされるのではないかと不安である。
- 発着回数の増加による大気汚染や自然環境の悪化が心配だ

## どのような課題がありますか

心配の具体的な内容や背景を整理し、それらにできるだけ配慮した方策を検討する必要があります。

### 騒音の低減方策

より静かな航空機を使用することで、発生する音を小さくすることができます。到着経路の高度を引き上げることで、聞こえる音が小さくなります。

### 騒音の発生頻度や圧迫感への対応

各滑走路の使用回数を調整することで、影響の大きいB滑走路の出発便数を削減することとします。また、より静かな航空機の使用や高度を引き上げることで、聞こえる音や圧迫感も小さくなります。

### 早朝や夜間の音の対策

新たな飛行経路の運用は、必要な時間帯に限定されます。具体的には、学校の授業が終わりお休みになれる前までに運用が終了します(15h-19h、切替時間を含む)。北風新経路の朝の時間帯についても、運用時間が後ろ倒しされ、影響が小さくなります。

### 医療施設や学校等への対策

より静かな航空機の使用や高度を引き上げることで、騒音の大きさを小さくするとともに、教育施設や病院等については、音の大きさが法律に基づく基準を超える場合には、防音工事が実施されます。

### 騒音の継続的な確認

新飛行経路においても、騒音状況を測定するとともに、結果についてわかりやすい情報提供が実施されます。

### 落下物への対策

落下物については、これに繋がり得る状況を把握し原因究明することで、未然防止策の更なる強化を図っていく必要があります。国際的にも対策の徹底に取り組んでいきます。

### 人為的ミスやテロへの対策

飛行機は、仮に操縦ミスが発生しても致命的な事態に至らないよう、機器の信頼性を高めるとともに、多重化を図る設計がなされています。また、世界各国の空港では、国際基準に基づき機内への凶器類・爆発物の持ち込みを防ぐ検査を強化しています。

### 地域へ及ぼされる影響への対策

羽田空港の国際線増便とあわせて、交通アクセスの強化を図るとともに、空港の活力を活かした周辺まちづくりの推進が実施されます。

### 長期的な影響への方策

将来の管制技術の進歩や航空機の技術革新に応じて、安全を確保しながら、環境影響がさらに小さくなるよう努めていきます。

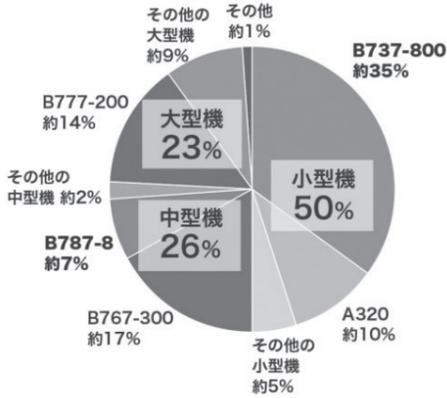
最新の内容を  
お知らせします

# 環境への影響等をより少なくするためには どのような方策が考えられるのでしょうか？

羽田空港では、比較的騒音の小さな中・小型機が全体の約7割を占めています。

羽田空港の国際線着陸料について、航空機の重量と騒音の要素を組み合わせた料金体系に見直し、航空会社の低騒音機の使用を促進します。これにより、羽田空港の現行経路を含めた経路下全体の音の影響の低減を図ります。

## 羽田空港就航機種割合



(平成 28 年 3 月時点) ※上記の割合には派生機を含みます

## 羽田に就航している主な航空機

**より静かな最新の航空機の例**  
 中型機 (B787-8) の例  
 最大騒音レベル (L<sub>Amax</sub> dB) 40.0

**航空機の音の数値比較**

機種	高度1000ft (305m)	最大騒音レベル (L <sub>Amax</sub> dB)
小型機 B737-800	76dB	76dB
小型機 A320	77dB	77dB
中型機 B767-300	78dB	78dB
中型機 B787-8	76dB	76dB
大型機 B777-300	80dB	80dB

## 国際線着陸料の見直し

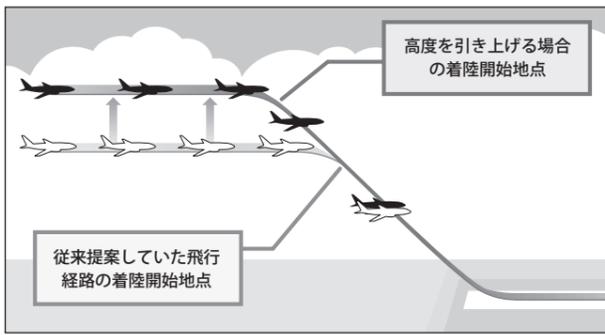
**旧料金体系**  
 最大離陸重量 × 単価

**新料金体系**  
 最大離陸重量 × 単価 + 騒音値 × 単価

より静かな  
航空機の使用

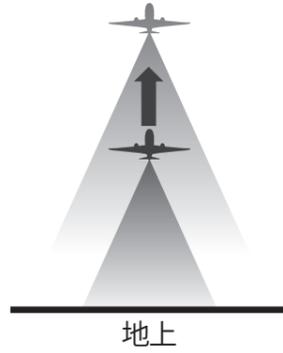
南風時の新到着経路において、着陸を開始する高度をより高くする等により、航空機の音の影響を小さくします。

## 高度引き上げのイメージ

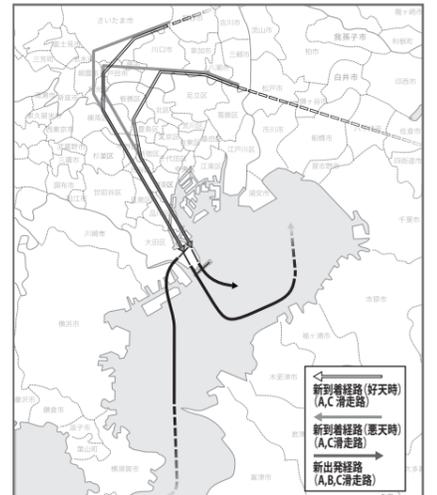


聞こえる音の大きさが軽減されます。  
 ・3,000ftから4,000ftに、引き上がることで、約2～4dB程度  
 ・3,000ftから5,000ftに、引き上がることで、約4～7dB程度

## 伝わる音のイメージ



## 南風時の新到着経路



高度の引き上げ

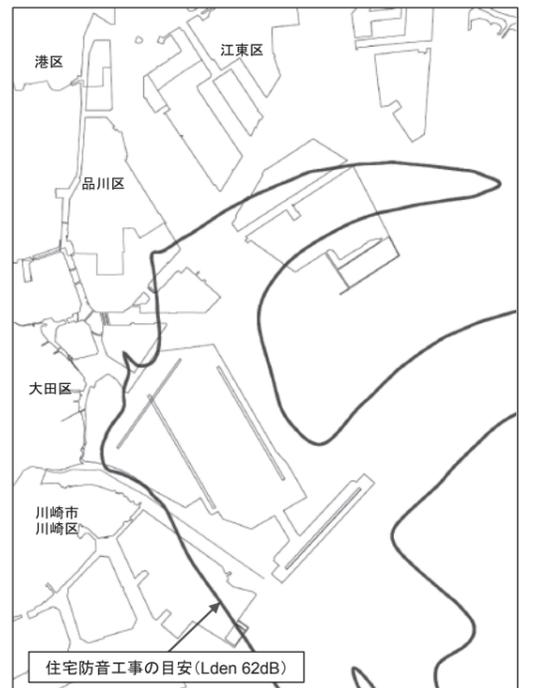
B 出発便数削減

騒音影響の特に大きい南風時の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行います(B滑走路出発の1時間あたりの便数は、当初案の24機から変更となり、20機となります)。また、北風時新経路について、朝の運用時間の後ろ倒し等を実施します。

## 北風時 朝の運用時間

当初案	変更案
6:00 - 10:30 15:00 - 19:00	7:00 - 11:30 15:00 - 19:00

## 音の影響の範囲(対策織り込み後)



できるだけ影響を小さくした上で必要な防音工事に努めます。

## 住宅への影響

環境影響等を小さくするための多面的な方策(「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ことが明らかとなりました。  
 ※ 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。

## 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、法律(※)に基づき、防音工事を国が助成する場合があります。今後、必要な調査を進めます。  
 ※ 「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ます。

防音工事

最新の内容をお知らせします

2020年までの羽田空港の国際線増便の実現に向けて、これまでの課題整理や自治体意見を踏まえ、できるだけ影響を小さくする実現方策として「環境影響等に配慮した方策」を平成28年7月に公表しました。



騒音測定の充実・モニタリング結果の提供

現在、羽田空港に離着陸する航空機の飛行コース等をホームページで公開しています。新しい飛行経路に関連して、新しい騒音測定局の設置や、モニタリング結果のわかりやすい情報提供に取り組みます。ホームページの改良を通じ、羽田空港及び成田空港がどのように使われているかについて、もっとわかりやすく、多くの方に知っていただくよう努めていきます。



〈羽田空港飛行コースホームページ〉  
URL <https://www.franomo.mlit.go.jp/>




航空機の安全対策

航空分野では、仮に1つの系統に不具合が生じて、別の系統がバックアップをすることで安全な飛行を維持できるようにという設計思想に基づき、各種のシステムを構築しています。

**①航空機の安全性**

仮に故障や操作ミスが発生しても致命的な事態に至らないよう、機器の信頼性を高めるとともに多重化を図る設計がされています。

その上で、国が安全基準に基づき設計を確認し、さらに1機ごとに検査を実施しています。加えて、機体の整備は国が能力を認定した整備工場で行われ、継続的に安全性を確認しています。

**②パイロットの安全性**

パイロットは、厳しい教育・訓練を受け必要な資格を取得し、不断の訓練と体調管理でその技能を維持しなければなりません。

また、定期的に全身にわたる詳細な身体検査を受けています。旅客機のコクピットでは、2名のパイロットが乗務する体制で相互にチェックとバックアップを行うことで、航空機を安全に飛行させています。

**③地上部の安全性**

地上からの支援に関しても、何重にも安全性を確保し、万が一の場合にも機能喪失することがないように設計されています。



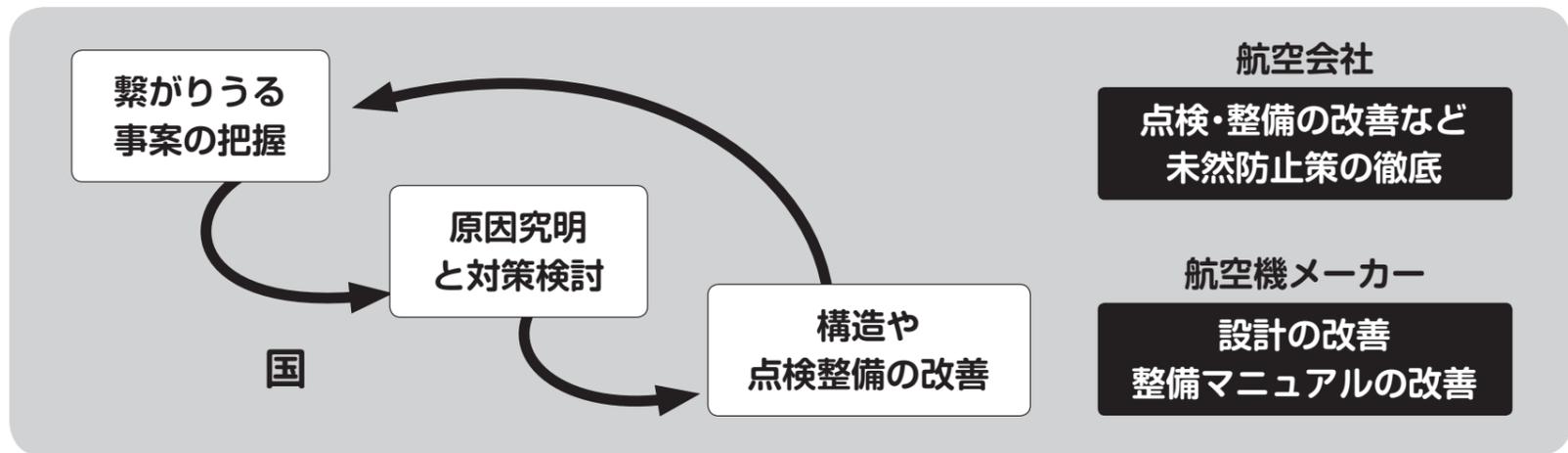
旧管制塔      現在の管制塔

航空灯火



落下物対策

航空会社による、出発前や定期整備時の徹底した点検が全ての基本です。より厳格に未然防止策が実施されるよう指導し、引き続き関係者が協働して未然防止に取り組んでまいります。



※1 航空機の不具合情報については、国際基準に基づき、同様の取り組みが諸外国においても実施されています。

※2 整備・点検等で部品がなくなっていることが確認された場合には、航空会社に報告を求め、その都度、原因分析と再発防止を徹底しています。また、航空機メーカーに対しても、再発防止に必要な構造上の改善等を行うよう求めています。

※3 氷が出来やすい箇所についても、構造上の改善などを進めつつ、故障や不具合が発生していないか、点検・整備を徹底するよう指導しています。

新飛行経路の導入にあたっては、これまで以上に対策を強化し、未然対策に万全を尽くしてまいります。

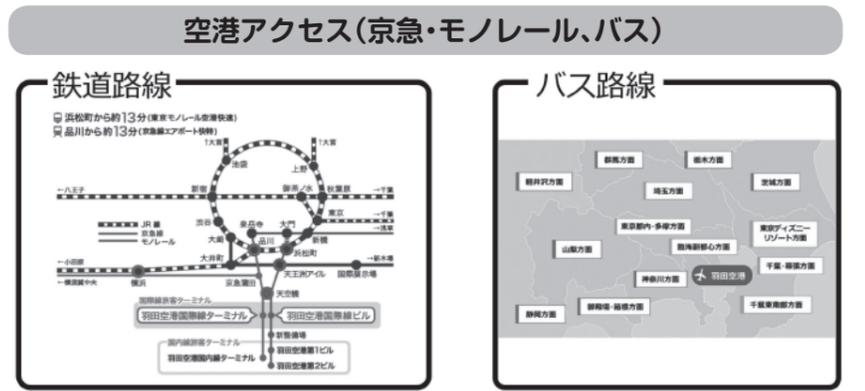
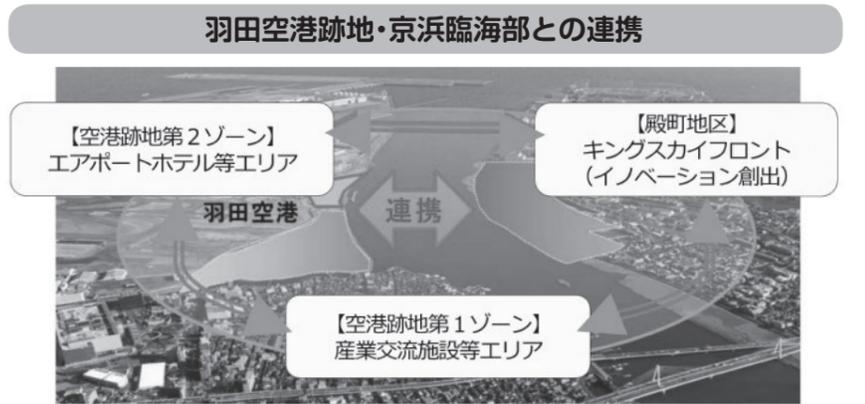
- 国の職員による抜き打ちチェックなどの体制強化
- 外国の航空会社を含めた、厳しい監督・是正指導
- 航空機メーカー、外国の航空会社との情報共有・分析の強化
- 万が一の場合の調査、補償の確実な実施



空港アクセス  
の充実  
周辺まちづくり  
の推進

羽田空港のアクセスの改善に向けては、平成22年に国際線旅客ターミナルビル新駅の開業、平成26年に深夜・早朝時間帯のアクセスバスの運行開始、平成27年に首都高速中央環状品川線の開通等、これまで様々な取り組みがなされています。

周辺まちづくりの推進に向けては、羽田空港跡地第1ゾーンでは「新産業創造・発信拠点」の形成を目指して平成29年5月に民間事業者を選定し、第2ゾーンでは平成28年6月に宿泊施設等の整備・運営を行う民間事業者を選定しました。今後も、空港アクセスについて、鉄道・バス等の利便性向上を図るとともに、周辺のまちづくりについても、羽田空港跡地や京浜臨海部との連携を進めていきます。



国際線増便に  
向けた施設整備

羽田空港の国際線増便に向けて、必要となる施設の整備を開始します。具体的には、新しい飛行経路の設定に必要な航空保安施設、誘導路の整備、増加する国際線に対応するためのターミナルの拡充を行います。



- ターミナルの拡充**
- (1) 現国際線ターミナルビルの拡充
    - ◆ボーディングブリッジほか旅客増に伴い必要な施設を整備
  - (2) 国内線第2ターミナルビルの拡充
    - ①：国際線対応施設の整備 (南側ピア部分の国際・国内共用ターミナル化)
    - ◆税関等の施設を新たに設置
    - ②：①に伴う見合いの国内線対応施設の整備
    - ◆国内線東貨物地区側に国内線用のボーディングブリッジを整備



フェーズ2を  
振り返ります

# 今後どのように検討が進められるのでしょうか？

## 進め方へのご意見

進め方についてもご期待やご懸念が寄せられました。

### 新飛行経路については、誰が何をどのように決めるのか分からないことが気になります

- 2020年までという短期的な視点ではなく、もっと長期的なビジョンを持って検討してほしい。
- 新飛行経路が決定するのはいつか。
- 飛ばすことを決める前にこういう説明会をやるのは大変良い。【検討期間、計画決定時期】
- 最終的な決定主体、決定方法をより明確に示してほしい。
- 提案は既に決定した事項か。経路の変更はあり得るのか。
- 計画内容を決定する際の検討内容、意見のまとめ方や住民対話の進捗状況について積極的に公表してほしい。

### 新飛行経路の計画の内容は、いつ、どのように検討され、メリットやデメリットが公正に評価されるのか心配です

- 寄せられた意見について、航空の専門家や有識者などの第三者の見解も聞いて検討してほしい。【公正性】
- 飛行経路をできるだけ分散させて、特定の地域のみが負担を負わないようにしてほしい。【受益と負担、公益性等のバランス】
- 広範囲にメリットがもたらされるとしても、負担は飛行経路下の一部の住民に集中するのは不公平だ。【受益と負担、公益性等のバランス】
- メリットに比べてデメリットのほうが大きいのではないかと。増便に伴うコストと便益を比較して判断してほしい。【合理性】
- 様々な案を検討してきた結果の提案とのことだが、複数の選択肢を同時に示すべきではないか。【合理性】

### 新飛行経路に関する情報は、広く多くの人に知らせてほしいです

- インターネットや広報紙、メディアの活用など、様々な手段を使い、説明会の周知を図る工夫が必要ではないか。【周知】
- 関連自治体との広報における協体制を整え、周知を図ってほしい。【周知】
- よりきめ細かく開催してほしい。影響があるのに説明会が近隣で開催されない地区がある。【説明会の開催場所・日時・回数】
- 説明会の回数を増やし、時間帯の延長や週末開催なども行って、より多くの人に参加できるようにしてほしい。【説明会の開催場所・日時・回数】

### 最新の情報や更に詳しい内容を分かりやすく伝えてほしい

- 機能強化の必要性や実現方策が理解でき、意見や質問が個別に言えるので、この様な説明会が開催されるのは良いことだ。【説明や対話の手法】
- パネル展示型の説明会だけでなく、多様なコミュニケーション方法での対話等を更に充実してほしい。【説明や対話の手法】
- 騒音の範囲や想定値を、より詳細に示してほしい。【更なる情報提供】
- 騒音や安全対策などの説明を更に充実してほしい。【更なる情報提供】
- 事故発生や被害想定などリスクに関するデータや、万が一の事故時の対応を教えてください。【更なる情報提供】
- 環境影響に関する情報を教えてください。たとえば、環境影響調査や環境アセスメントなどを示してほしい。【更なる情報提供】
- 高度引き上げに伴う新飛行経路の一部修正の経緯や、音や高度などがどのように変わるのかについて詳細な情報がほしい。【更なる情報提供】
- 騒音影響の評価指標をLden（24時間平均）にすることで、影響範囲を意図的に狭めて見せているのではないか。【わかりやすさ】

### これからも引き続き情報が提供されるのか心配だ

- フェーズ2以降も、継続的に説明会や対話の機会を設けてほしい。【継続的なコミュニケーション】
- 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。【方策策定および運用開始以降の取り組み】
- 新経路での運用開始後も住民の意見を聞く場を設けてほしい。【方策策定および運用開始以降の取り組み】

### 説明会で伝えた意見がきちんと反映されているのか心配です

- 住民の意見をしっかりと聞き、反映してほしい。【意見の反映】
- 説明会や意見収集等は、アリバイ作りではないのか。【意見の反映】

### 飛行機の音や飛んでいる状況が分かるよう伝え方を工夫してほしい

- 飛行機が次々に飛んでくる状況やもっと経路から離れた場所での音など、様々な状況も再現してほしい。【表現方法の工夫（音や映像等による再現など）】
- ヘッドホンだけでは実感がわからない。実際の音を聞いてみたいので試験飛行（テスト飛行）をしてほしい。【表現方法の工夫（音や映像等による再現など）】
- 音の体感コーナーの映像を、説明会に参加した人以外も視聴できるようにしてほしい。【表現方法の工夫（音や映像等による再現など）】

## 対応方策

納得できる進め方となるよう努めています。

### 今後の進め方

今回のニュースレター(1ページ)でも、これまでの取り組みと今後の進め方の全体像をお示しました。今後、経路や運用方法などを含め、環境影響等に配慮した方策の更なる具体化の進捗状況や今後の予定については、最新情報を様々な方法で発信していきます。

### 判断のための観点

国際競争力や経済活性化の観点の他、地方の活性化や利便性、事業性、環境影響などの様々な観点からメリット・デメリットを評価し、他の方法との比較の上で判断しています。これは、本ニュースレターやその他の媒体で引き続き、ご紹介していきます。

### 情報提供の仕方

ニュースレターやホームページの他、今後は常設展示ブースなど様々な方法で情報提供していきます。また、多くの皆様にお知らせするため、説明会を丁寧に実施していく予定です。

### 最新情報や詳細情報

ニュースレターやホームページ、常設展示ブースなど様々な方法で、最新の情報や詳細な内容をお伝えしていきます。また、難しい内容をより分かりやすくお伝えするため、説明ビデオなどの新たなツールをご用意していく予定です。

### 継続的な情報提供

環境影響等に配慮した方策の具体化に際しても、その時々最新の情報をお届けする予定です。

### 意見の反映

ご意見をどう受け止め、どのように反映したかについても情報提供していきます。

### 音や見え方の伝え方

説明会や常設展示ブースでは、飛行機の音や見え方をご確認いただけます。今後は、さらに様々な方法での情報提供を進めます。

# 最新の内容をお知らせします

## 住民説明会の継続開催



新飛行経路運航開始までの間、1都2県の各所において、いわゆるキャラバン方式により住民説明会（オープンハウス型）を開催しています。



## ホームページによる情報提供

「羽田空港のこれから」にて、住民説明会の開催状況やこれまでの取り組みなどの情報を提供しています。



## ニュースレターの発行



説明会の開催日時や方策内容、取り組みなどについて、各種情報を掲載しています。現在、第7号まで発行しています。



ニュースレター 第5号

ニュースレター 第6号

## 飛行経路に関する情報提供



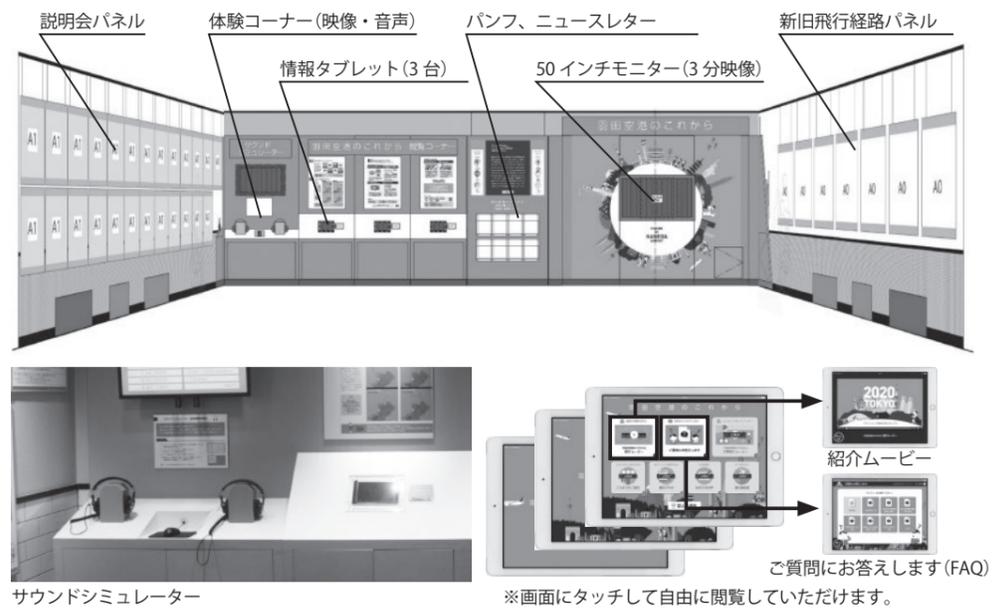
羽田空港飛行コースホームページにて、各航空機の飛行コースなどを公開し、また、スマートフォンにも対応しました。今後、更に情報の拡充を図ります。

〈羽田空港飛行コースホームページ〉 <https://www.franomo.mlit.go.jp/>



## 常設情報発信拠点での情報提供

説明パネル、音の体験機器等を備え、住民がいつでも情報を得ることのできる常設拠点を羽田空港第1ターミナルに設置しています。



## ホームページ「メールフォーム」



「羽田空港のこれから」HPのメールフォームから、ご意見を受け付けています。



## コメントカードによる意見収集

「羽田空港のこれから」説明会会場で配布しているコメントカードでもご意見をお寄せいただけます。後日、郵送でもご提出いただけます。



## 特設電話窓口



羽田空港の運用状況も含め、住民の問い合わせ等に対応する特設電話窓口を設置しています。





# 羽田空港第1ターミナルに常設の情報発信拠点を開設！

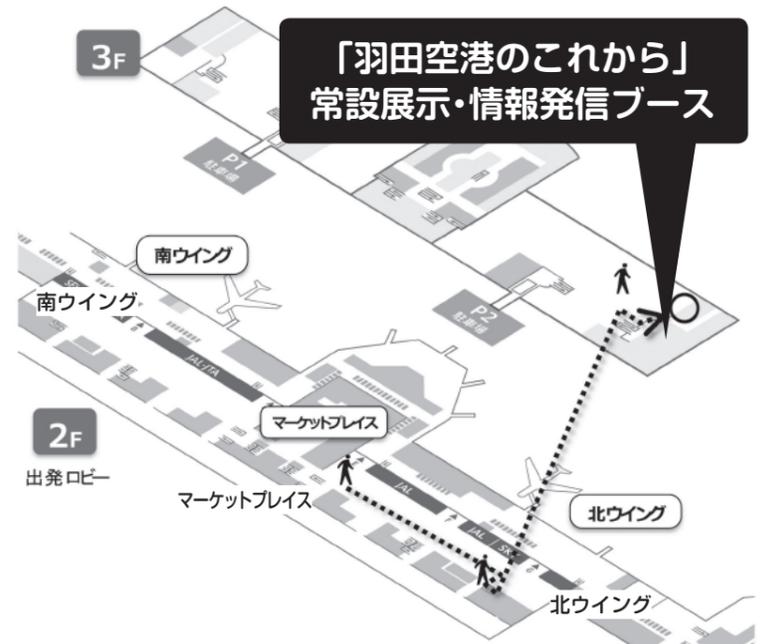
羽田空港機能強化の取り組み状況などをお知らせするための常設の情報発信拠点が羽田空港第1ターミナル3階北テラス内に開設されました。

国際線増便に関する新しい飛行経路を説明するパネル展示の他、離着陸機の飛行映像と音が体験できるサウンドシミュレーターや情報タブレットを利用できます。是非お立ち寄りください。

常設展示・情報発信ブース(6時~22時)



サウンドシミュレーター



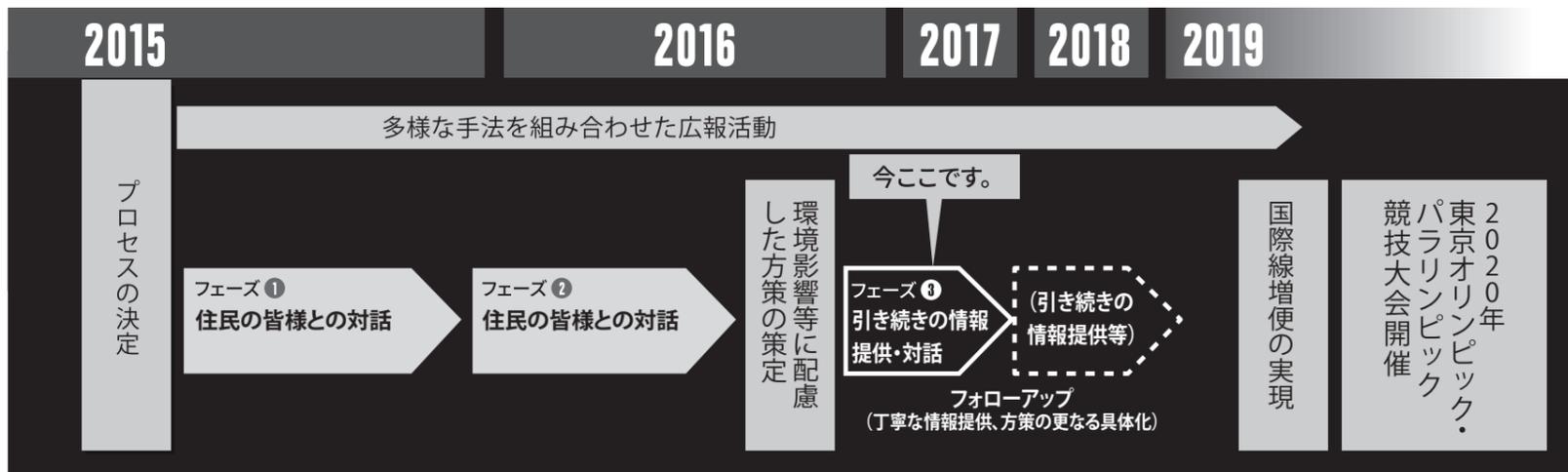
「羽田空港のこれから」常設展示・情報発信ブース

スカイマーク専用保安検査場前のエスカレーターで3階にお上がりください。

# 引き続き丁寧な情報の提供や周知を展開します

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。



引き続き意見を求めていくんだね



■ 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 ~ 19:00



■ 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