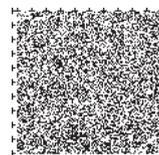


羽田空港のこれから



2020年3月29日より 新飛行経路の運用を開始し、 羽田空港において 国際線を増便します。

進化を遂げながら日本の成長を支えてきた羽田空港は、急速なグローバル化にともない、今まで以上に玄関口としての機能を果たしていくことが求められています。しかし、羽田空港は現在フル稼働しており、現状のままでは増便が図れない状況にあります。様々な方策を検討した結果、羽田空港では、滑走路の運用・飛行経路を見直すこと等により増便が可能であると分かりました。この新しい飛行経路に関して2015年より各地域で説明会を開催し、多くの方々のご意見を丁寧に伺いながら、追加の対策についても検討を重ねてまいりました。そして、今後も騒音・落下物対策、引き続きの丁寧な情報提供等を行うこととした上で、2020年3月29日から新飛行経路の運用を開始し、国際線を増便することいたしました。



国際線の増便により、羽田空港がさらに便利になります

新飛行経路の運用開始により、国際線を1日約50便増便します。

現在の国際線(昼間時間帯)は
1日80便[※]

羽田空港からの就航先は14か国・地域(23都市)[※]
アメリカ、カナダ、フランス、イギリス、ドイツ、
韓国、中国、香港、台湾、タイ、シンガポール、
フィリピン、ベトナム、インドネシア

[※]2019年夏ダイヤの昼間時間帯の就航便数等

国際線を1日約50便増加へ

上記に加え、昼間時間帯に新規就航する国・地域
ロシア、オーストラリア、インド、イタリア、トルコ、
フィンランド、スカンジナビア

さらにアメリカ24便増加・中国8便増加

— 既存
— 新規
— 増加



国際線の増便にはどんなメリットがあるのですか？

羽田空港の国際線が増便されることでビジネスや旅行の幅が広がり、首都圏だけでなく全国を元気にします。人やモノの流れが活性化され、年間約6503億円の経済波及効果や、約4.7万人の雇用増加等が期待できます。



都心から近い羽田空港の強みを活かし、ビジネスがよりしやすい環境を整えることで、首都圏の国際競争力を強化



羽田空港から全国に広がる国内線ネットワークと、国際線を結ぶことで地方を元気に



より多くの外国人観光客をお迎えして、国内の消費を活性化



海外から東京へのアクセスをスムーズにして、東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催を円滑に

新しい飛行経路と運用時間はどうなっていますか？

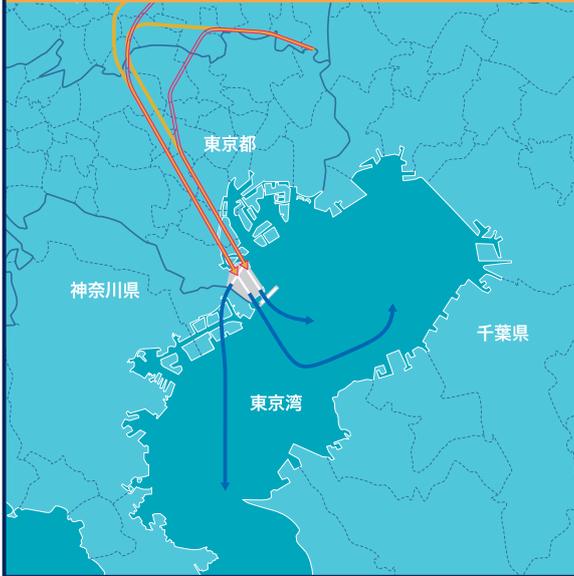
羽田空港では、風向きにより異なる飛行経路を運用しています。新しい飛行経路は国際線のニーズが高い時間帯に限り運用し、それ以外の時間帯はこれまでと同じ飛行経路を運用してまいります。

南風時

南風運用の割合は約4割（年間平均）

新しい飛行経路

[運用時間] 15時～19時（うち3時間程度）



うち3時間程度

運用時間
0:00
1:00
2:00
3:00
4:00
5:00
6:00
7:00
8:00
9:00
10:00
11:00
12:00
13:00
14:00
15:00
16:00
17:00
18:00
19:00
20:00
21:00
22:00
23:00

それ以外の昼間時間帯(6時～23時)は 現行と同じ飛行経路



※23時～6時は東京湾上空を飛行

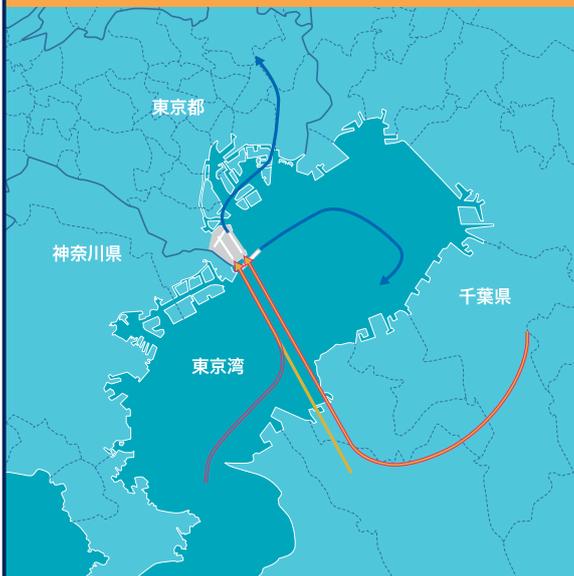
← 到着経路(好天時) ← 到着経路(悪天時) ← 出発経路
約6,000ft(約1,800m)未満の経路を記載

北風時

北風運用の割合は約6割（年間平均）

新しい飛行経路

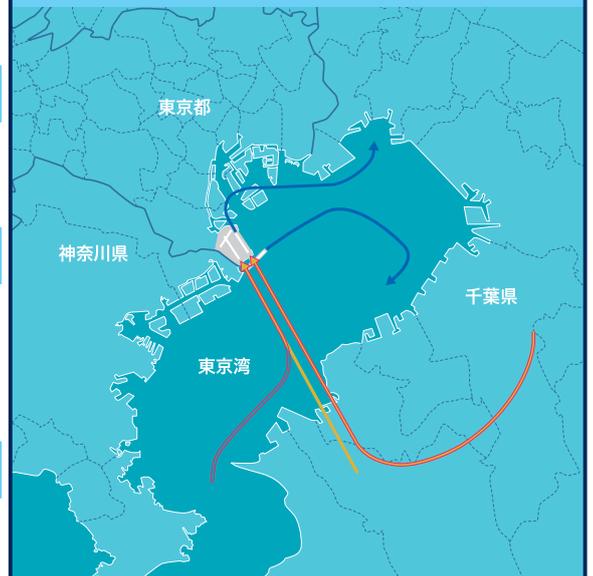
[運用時間] 7時～11時半 / 15時～19時（うち3時間程度）



うち3時間程度

運用時間
0:00
1:00
2:00
3:00
4:00
5:00
6:00
7:00
8:00
9:00
10:00
11:00
12:00
13:00
14:00
15:00
16:00
17:00
18:00
19:00
20:00
21:00
22:00
23:00

それ以外の昼間時間帯(6時～23時)は 現行と同じ飛行経路



※23時～6時は東京湾上空を飛行

← 到着経路(好天時) ← 到着経路(悪天時) ← 出発経路
約6,000ft(約1,800m)未満の経路を記載

皆さまから頂いたご意見を踏まえ、騒音対策・落下物対策を徹底いたします。

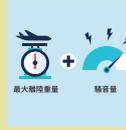
騒音対策について

環境への影響をできる限り小さくすべく、取組を実施します。



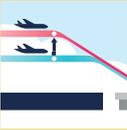
新飛行経路の運用時間を限定

国際線の需要が集中する時間帯に絞るなど、新飛行経路の運用時間を限定します。



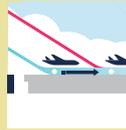
着陸料の料金体系に騒音の要素を追加

国際線着陸料を、航空機の重量と騒音の要素を組み合わせた料金体系とし、低騒音機の導入を促進します。



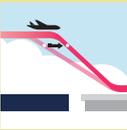
着陸時の高度引き上げ

南風好天時の新しい到着経路の高度を最大で約2,000ft(約600m)引き上げ、騒音を低減します。



着陸前の飛行高度を上げるため着陸地点を移設

南風時の新しい到着経路において、着陸地点を南側に移設し、着陸前の飛行高度を約20m引き上げます。



着陸時の降下角の引き上げ

南風好天時の新しい到着経路の降下角を3°から3.5°にできる限り引き上げ、飛行高度を引き上げます。



西向きに離陸する航空機の制限

一定距離を超える国際線やエンジンを4つ備えた大型機の運航などを制限し、騒音の低減を図ります。



条件を満たす施設への防音工事の助成

教育施設等への助成制度の対象地域を拡大するとともに、小規模保育施設等を新たに対象施設に追加しました。



騒音測定局の設置と結果の公開

24時間稼働の騒音測定局を16箇所増設し、全32局で測定。測定結果は、専用ホームページで公開します。

落下物対策について

国土交通省ではこれらの対策を「落下物対策総合パッケージ」としてとりまとめ、綿密な対策を立てて取り組んでまいります。



落下物防止対策の義務化

世界に類を見ない基準を策定し、乗り入れるすべての航空会社に対し、対策の実施を義務付けています。



駐機中の機体を抜きうちでチェック

抜き打ち検査を行うなど、空港管理者による新たなチェック体制を構築。外国航空機への検査も強化します。



全国の空港事務所等を通じ、落下物に関する情報を収集

全国の空港事務所等に対し、落下物情報の報告について再度徹底します。また、警察にも協力依頼をしています。



航空会社の部品欠落の報告制度を充実

国内外問わず日本の空を飛ぶ航空会社に対し、航空機の部品欠落が発覚した場合の報告制度を拡充しました。



落下物の原因分析を強化

氷塊付着状況調査の拡充や、氷塊や部品の衝突実験データ等を活用し、落下物発生状況の分析を強化します。



落下物の原因者である航空会社等への処分の実施

落下物が生じた場合、その原因者である航空会社（国内外を問わず）に対して処分等を行います。



落下物による被害者に対する補償等を充実

航空会社に対し救済制度への加入を義務化したほか、空港の運営者等から見舞金を給付する制度を整備するなど、補償を充実させています。



これまでの取り組みと今後のスケジュール

説明会の開催等を繰り返し実施し、皆さまのご意見を伺いながら国際線増便に関する検討を進めてまいりました。今後は、2020年3月29日の新飛行経路の運用開始及び国際線の増便に向け、各種の手続きを進めてまいります。



※「試験飛行」から「実機飛行確認」への表現変更の理由や実施内容等については、ホームページをご覧ください。

お問い合わせ窓口

●国土交通省ホームページに特設ページを設けています。

羽田空港のこれから <http://www.mlit.go.jp/koku/haneda/>



●電話でのお問い合わせは「羽田空港のこれから」に関する電話窓口

Tel: 0570-001-160
受付時間: 平日9:30~19:00(12/30~1/3を除く)

IP電話からは03-5908-2420