

羽田空港のこれから

説明会

(オープンハウス型)

皆様のご意見をお聞かせください

羽田空港の国際線の増便のための方策と

■ ■ 取り組みについて



羽田空港のこれから

検索



国土交通省 航空局

「羽田空港のこれから」について、皆様の声を是非お聞かせください。

- ☑ 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さらに深めていく（国際競争力を高める、海外との交流を深める）必要があると考えています。
- ☑ その具体化に向けた検討を進めるにあたっては、まず関係自治体の協力も得つつ、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けるよう努めていきたいと考えています。
- ☑ また、住民の方々の多様なご意見をきめ細やかに伺った上で、平成28年夏までに環境影響に配慮した方策を策定していきます。
- ☑ 今回、このための「双方向の対話」の一環として、より多くの方々に対して、よりきめ細やかに情報を提供し、また、ご意見を伺うことができる説明会（オープンハウス型）を開催することといたしました。
- ☑ 「羽田空港のこれから」について、皆様の声を是非お聞かせください。



羽田空港のこれから

検索



- ◆会場内では、担当者がご意見をお伺いします。
- ◆コメントカードでご意見をお寄せいただくこともできます。（コメントカードを後日郵送いただくこともできます。）

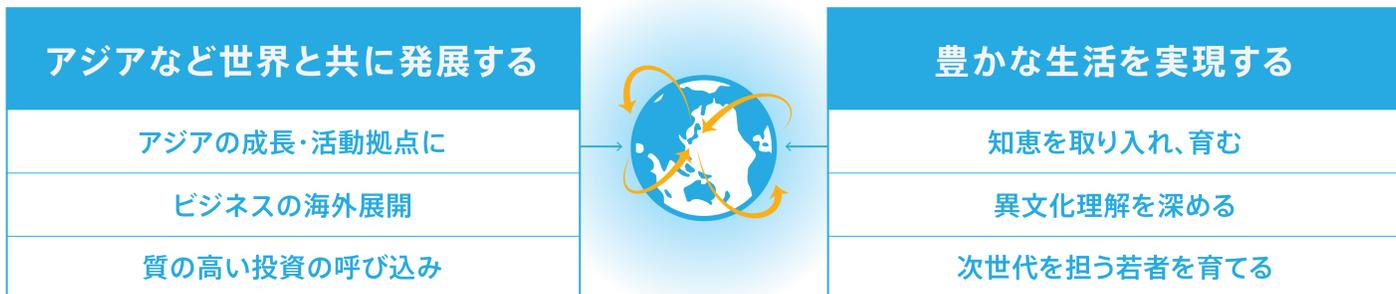
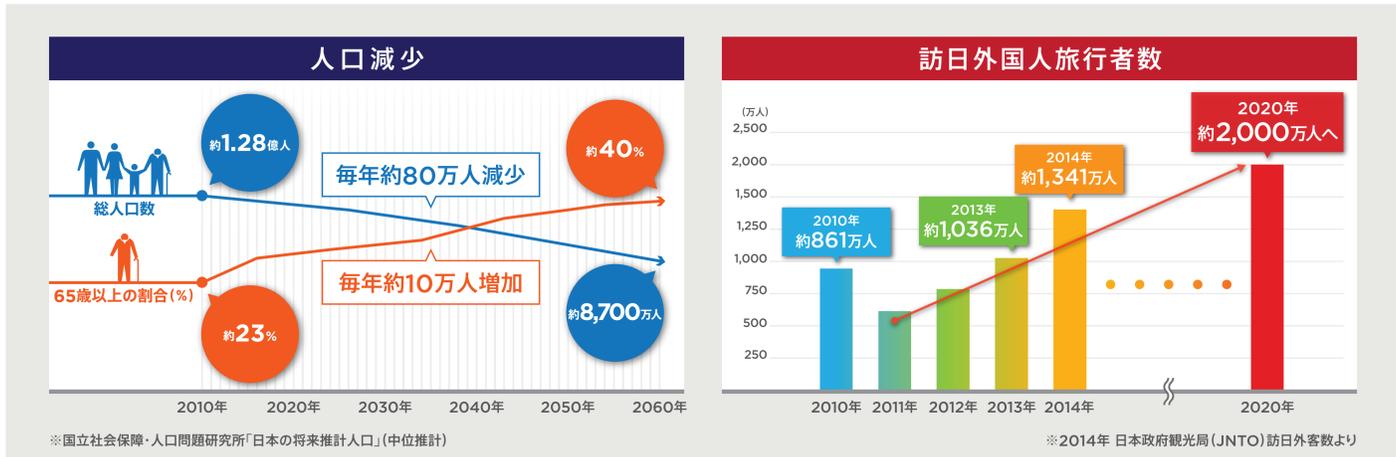
また、国土交通省ホームページに皆様のご意見をお伺いするための窓口を設置しています。

URL: <http://www.mlit.go.jp/koku/haneda/index.html>

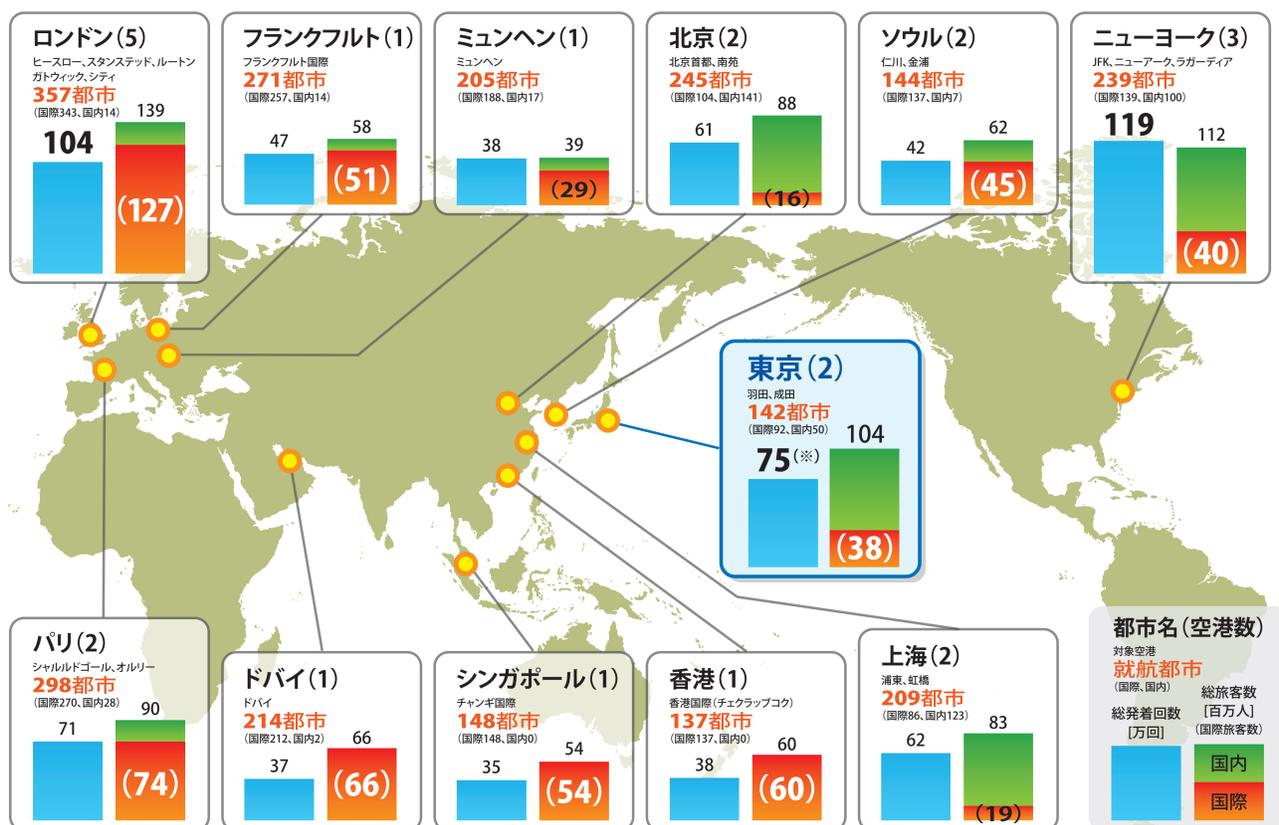


日本の経済・社会を維持・発展させていくためには、諸外国との結びつきを深めていくことが課題です。

昨今のグローバル化した世界において、航空は私たちの暮らしには欠かせない存在となっています。人口減少や少子高齢化が進む中、子や孫の代まで日本の経済・社会を維持・発展させていくためには、今後より一層、諸外国との結びつきを深めていくことが課題となっています。



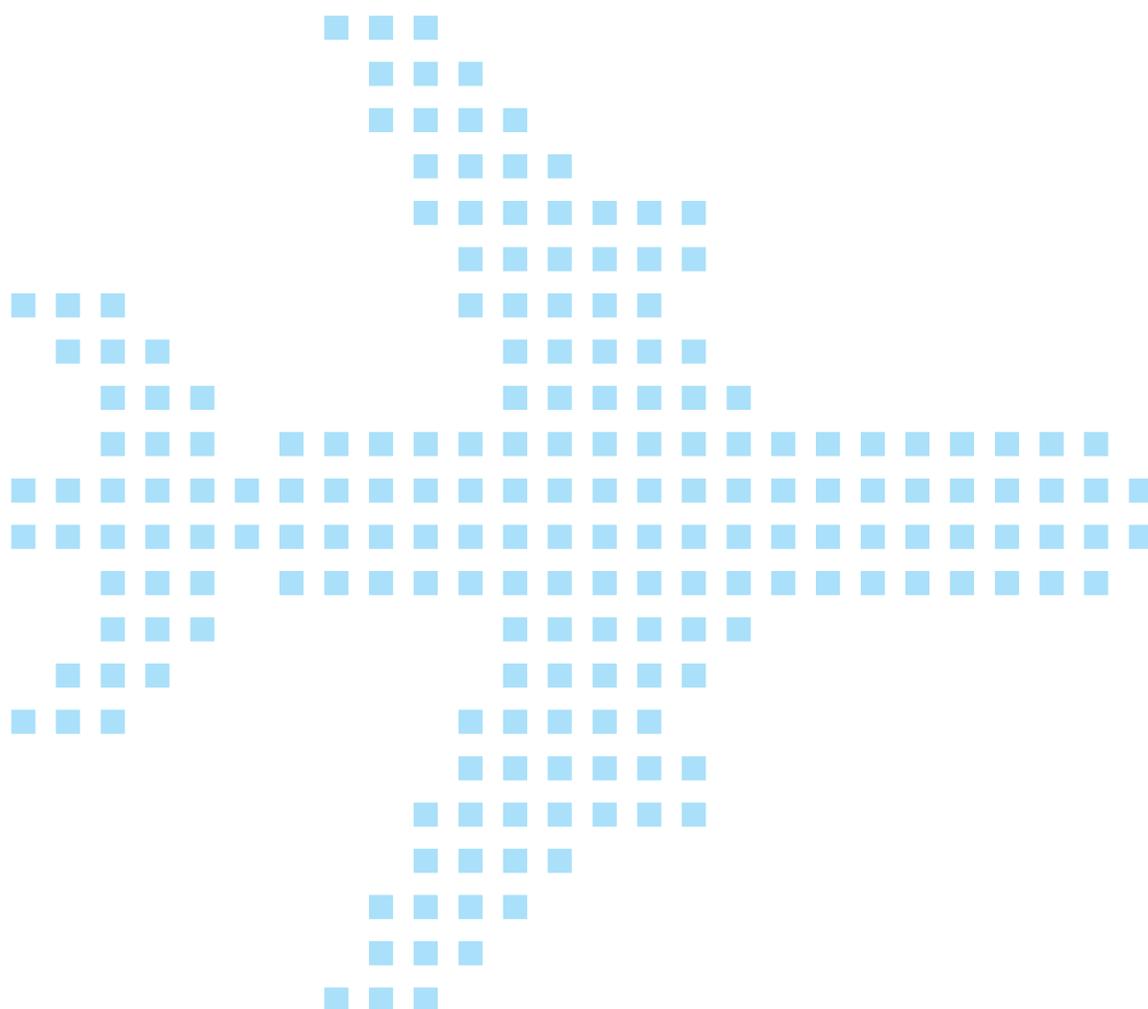
世界の主要都市の空港と比較すると、首都圏の玄関口である羽田空港・成田空港を合わせても国際線の就航先が少ないのが現状です。また、アジアにおいても香港、シンガポール、ソウルよりも国際線の利用客数は下回っています。



2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会やその先の日本の成長を見据え、成田空港とともに羽田空港のあり方について考えていく必要があります。

1

羽田空港のいま

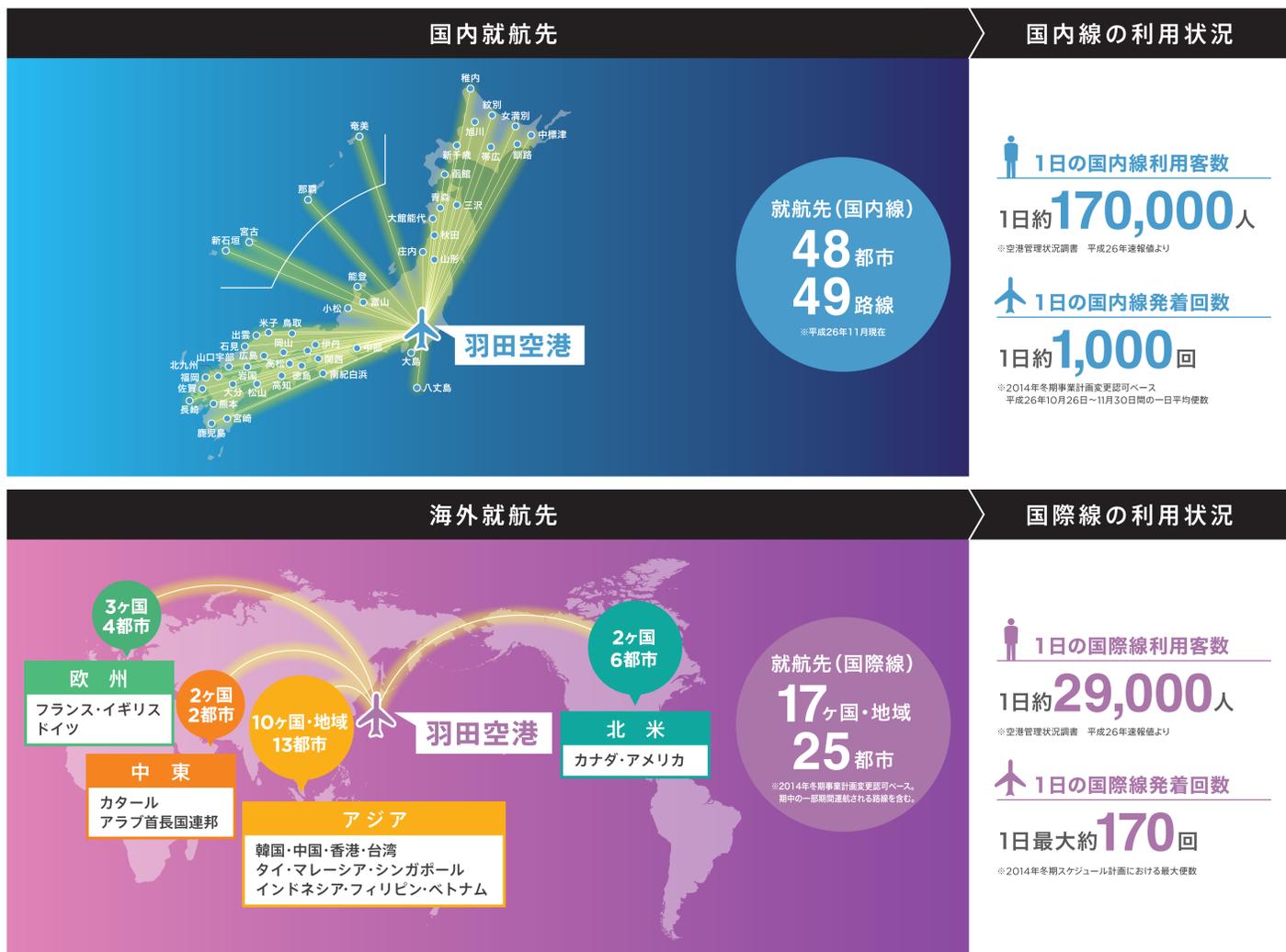


羽田空港は地方と首都圏、そして世界をつなぐ大切な役割を果たしています。

羽田空港には4本の滑走路と3カ所の旅客ターミナル（国内2、国際1）があります。また、都心からの距離はわずか15kmとアクセスも便利です。

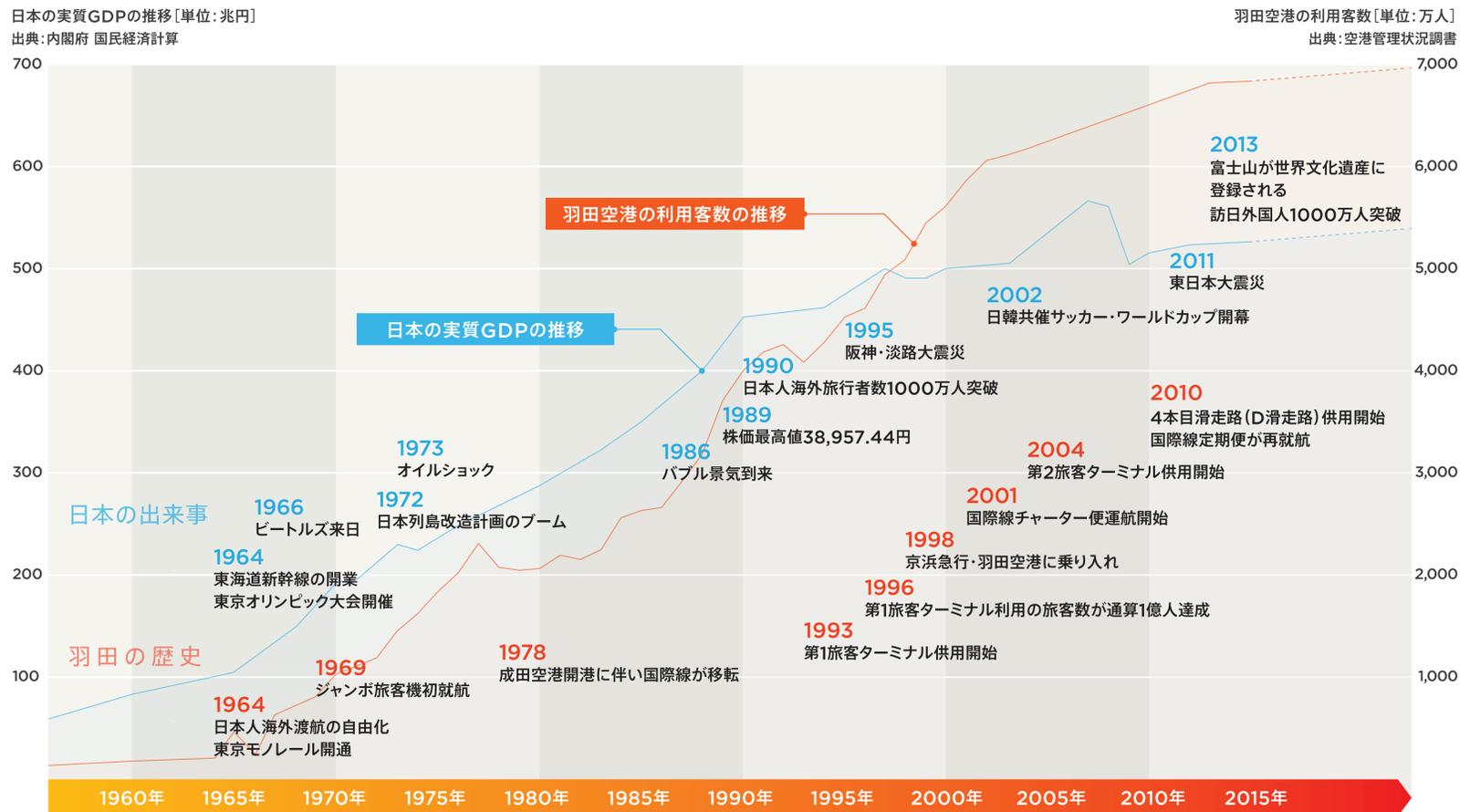


国内外に豊富な路線を有する羽田空港は、首都圏と世界をつなぐだけでなく、地方と世界もつないでいます。

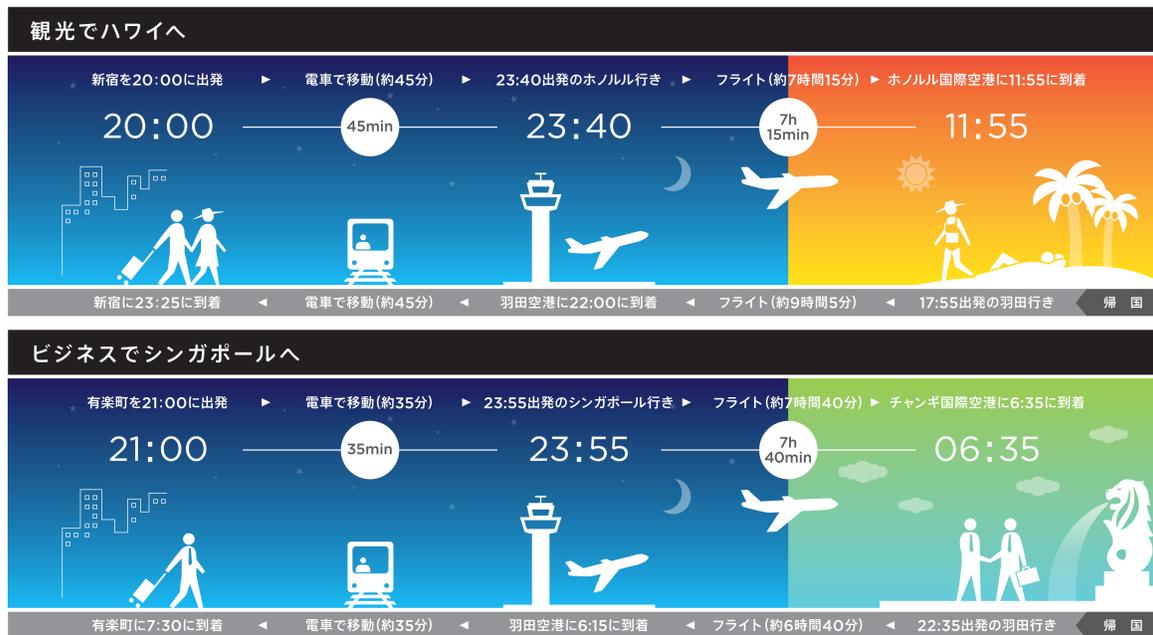


羽田空港は日本の成長、地域の発展を支えてきました。

旅客ターミナルや滑走路の整備により、日本の経済・社会を支えてきた羽田空港。日本の成長、地域の発展に併せて、羽田空港も進化してきました。



2010年に4本目の滑走路の整備により増便が可能となり、国際定期便が再び就航した羽田空港。「都心から近く」、「24時間オープンしている」という強みを生かして観光やビジネスをもっと便利にしています。



さらに、外国企業の拠点や海外ビジネスを呼びこんでいきます。

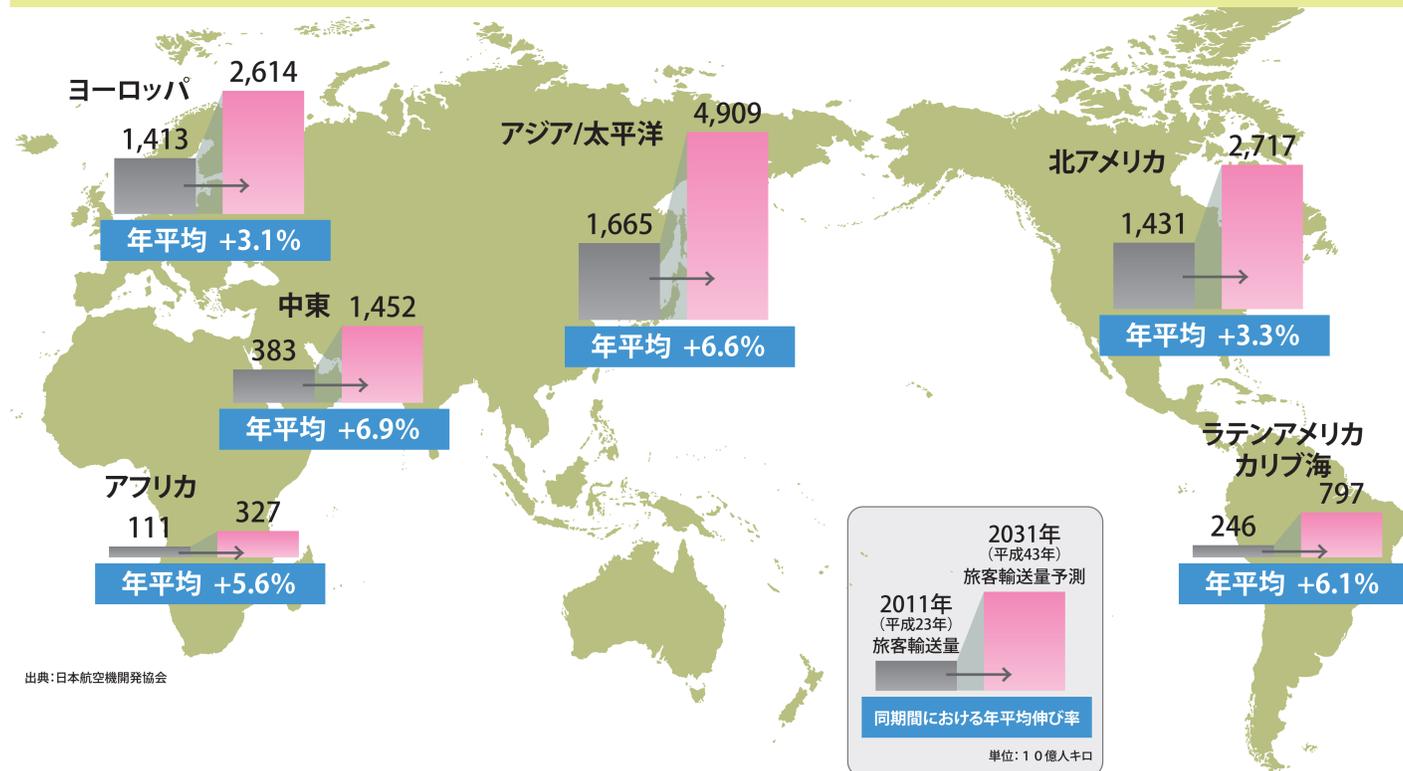
外資系企業のアジア・オセアニア地域統括拠点数								
シンガポール	中国	香港	日本	オーストラリア	韓国	インド	台湾	その他
321	277	222	114	68	48	43	42	296

※ 調査対象は、日本に進出しており、かつ、外国投資家が株式又は持分の3分の1超を所有している等の条件を満たす企業。
出典：第47回 外資系企業の動向(第47回 平成25年外資系企業動向調査(平成24年度実績))を元に国土交通省作成

アジアの航空需要が増加するなかで、羽田空港はフル稼働しています。

世界的に見てもアジアの航空需要が大幅に増加するなかで、将来想定される国際線の需要増に対応するためにも、成田空港とともに羽田空港のさらなる国際化のための方策を早急に考える必要があります。

航空輸送量の大幅な増加（国際・国内計）



羽田空港は、深夜・早朝の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ができません。



多くの航空機で混雑する羽田空港

日本の経済・社会にとって必要不可欠な羽田空港。これからも日本の成長を支えるため、さらに世界に開くことが必要です。

人口減少社会を迎えた日本で、私たちがこれからも豊かな生活を実現していくためには、羽田空港の国際線の増便が欠かせません。

 <p>東京オリンピック・パラリンピック競技大会を円滑に開催</p>	 <p>首都圏の国際競争力を強化</p>	 <p>より多くの外国人観光客をお迎え</p>	 <p>地方を元気に</p>
---	--	--	---



これからも、日本の成長を支える空港です。



羽田空港のこれから

検索



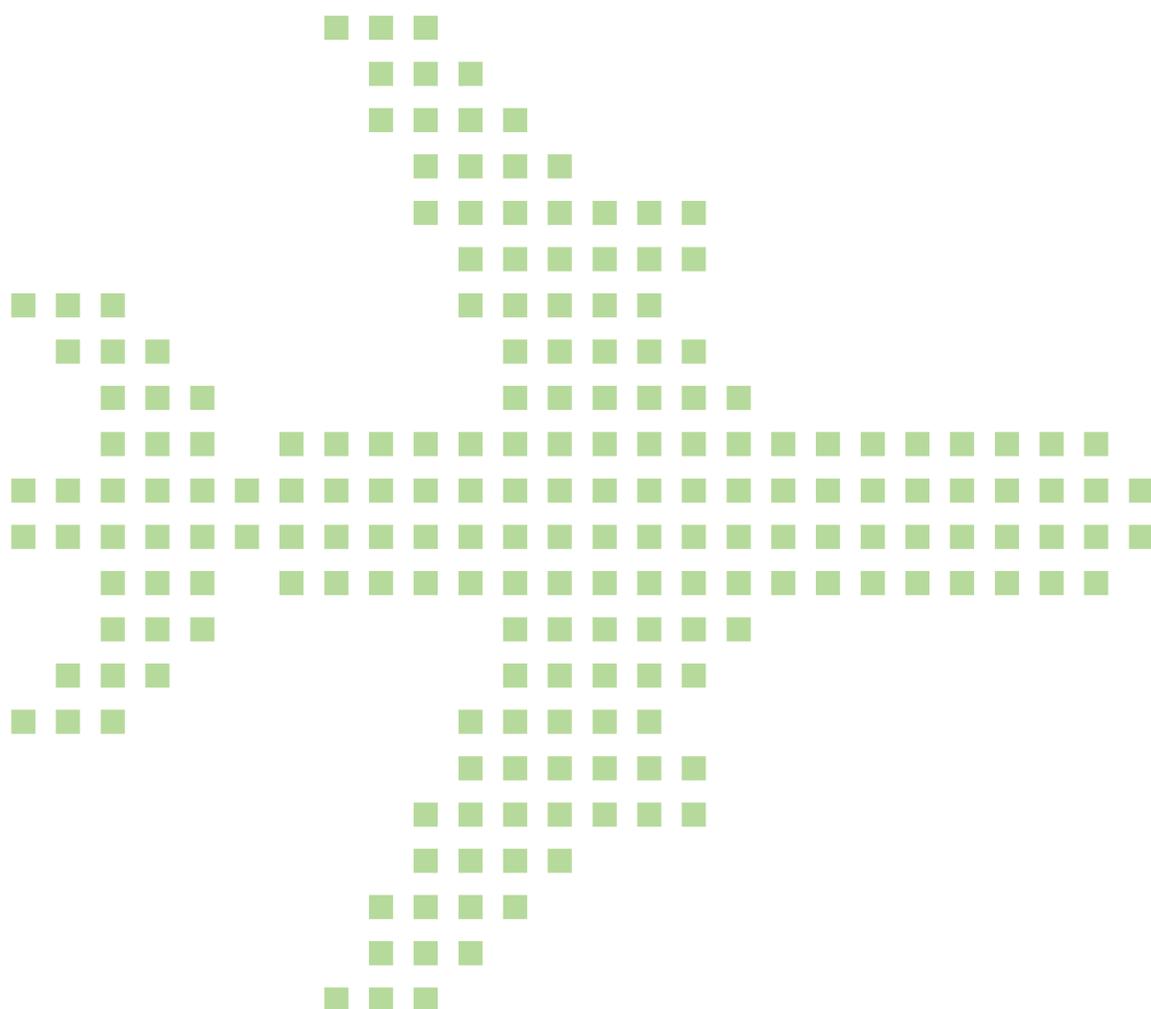
- ◆会場内では、担当者がご意見をお伺いします。
- ◆コメントカードでご意見をお寄せいただくこともできます。
(コメントカードを後日郵送いただくこともできます。)

また、国土交通省ホームページに皆様のご意見をお伺いするための窓口を設置しています。

URL: <http://www.mlit.go.jp/koku/haneda/index.html>

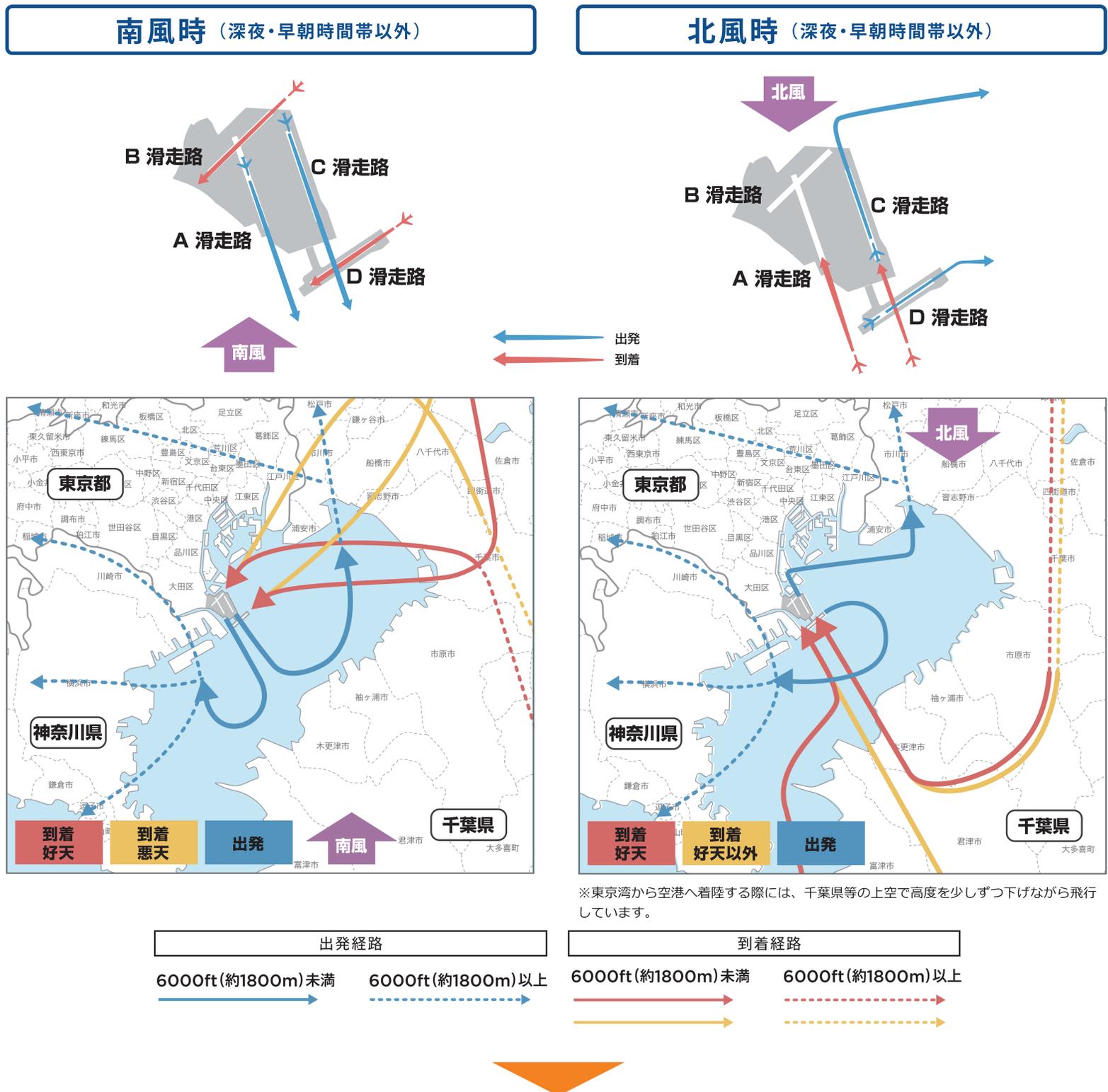
2

羽田空港の国際線を増やすためには



現在、羽田空港の飛行経路は風向きにあわせて設定されています。

航空機は安全のために定められた国際ルールに従って飛行します。南風と北風が多くみられる羽田空港では、風向きにあわせて2通りの滑走路の使い方があり、離着陸する航空機の飛行経路は、騒音の影響を減らすため東京湾上空を有効に使って設定されています。



使用する滑走路の本数と飛行経路により、1時間当たりの発着回数が決まっています。

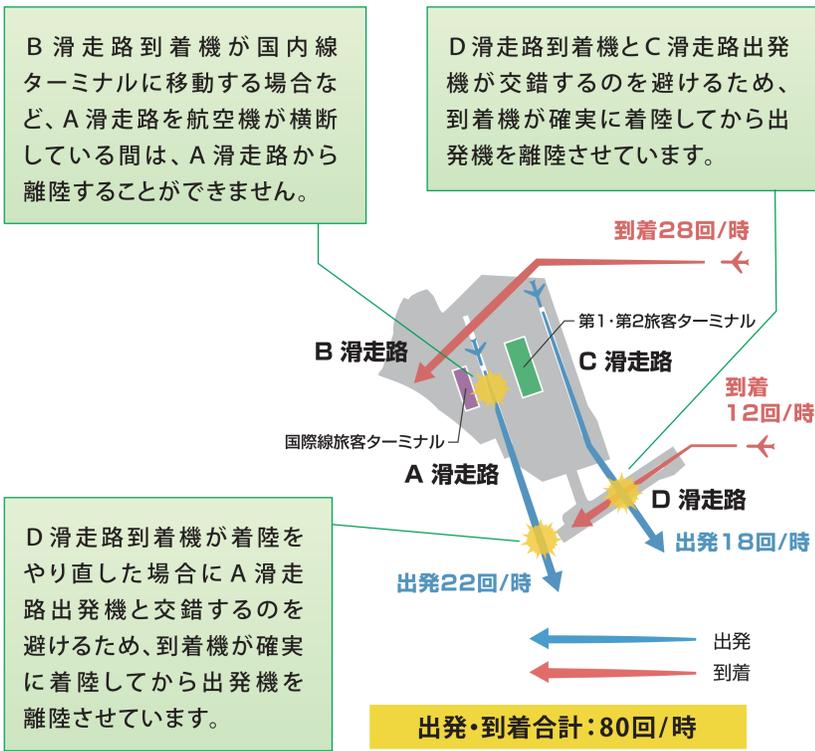
1. 今のままでは、増やすことができる便数は限られています。
2. 新しい滑走路を作ったとしても、それだけでは便数を増やすことはできません。
3. 便数を増やすためには、滑走路の使い方を見直し、これに合った飛行経路を設定する必要があります。

南風時

需要が集中する時間帯において滑走路の使い方・飛行経路を見直すことにより、発着回数を増やすことができます。

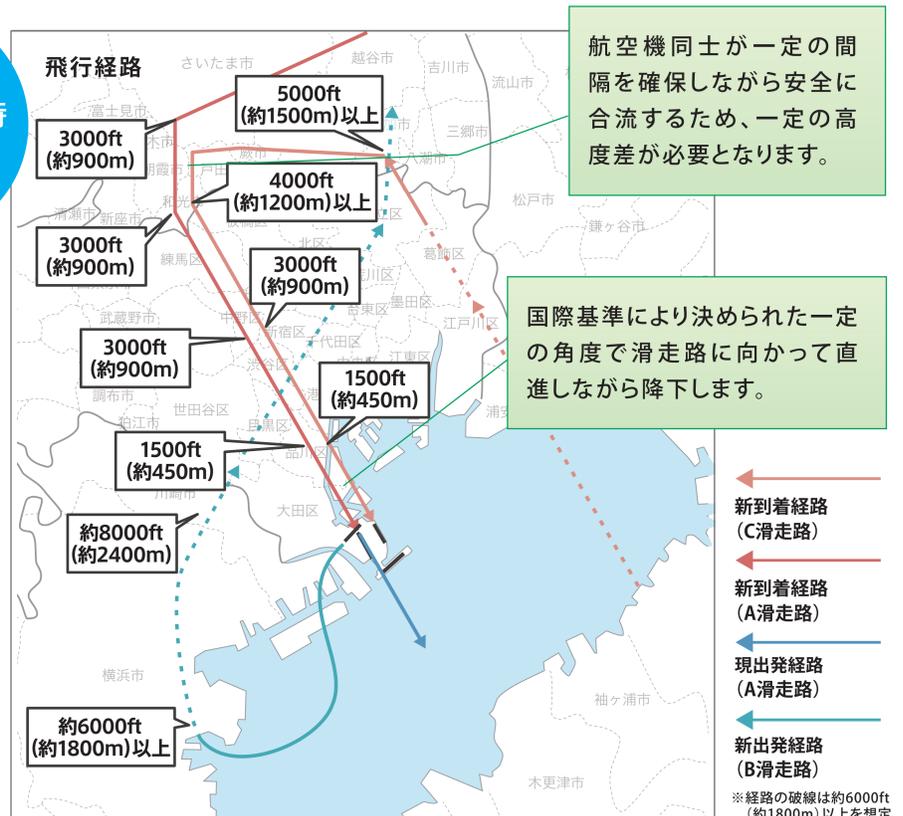
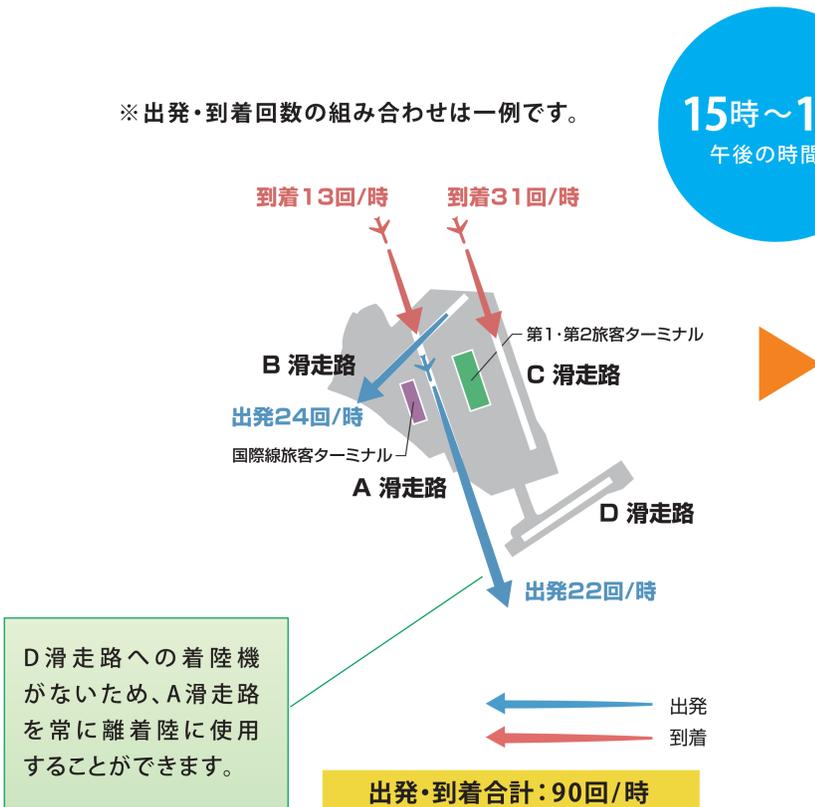
現在 南風時(深夜・早朝時間帯以外)

夏場に多くみられる南風時には、海側(浦安沖)から到着し、海側(木更津沖)へ出発しています。4本の滑走路を効率的に使うことで、1時間当たり80回の離着陸が可能となっています。



提案 南風時(15~19時)

検証の結果、都心側から到着、海側(川崎沖・木更津沖)へ出発する方法が最も効率的であることが分かりました。国際基準に従って飛行経路を設定すると、1時間当たりの発着回数を現行の80回から90回まで増やせる試算となり、国際線の需要が集中する午後の時間帯(15時~19時)に限ってこの飛行経路を運用するとしても、国際線の便数を増やすことができます。



北風時

需要が集中する時間帯において飛行経路を見直すことにより、発着回数を増やすことができます。

現在 北風時(深夜・早朝時間帯以外)

冬場に多くみられる北風時には、海側(木更津沖)から到着し、海側(浦安沖)へ出発しています。3本の滑走路を効率的に使うことで、1時間当たり80回の離着陸が可能となっています。



提案 北風時(6~10時半・15~19時)

海側(木更津沖)から到着、海側(浦安沖)へ出発する現在の滑走路の使い方が最も効率的です。国際基準に従って飛行経路の見直しを行うと、1時間当たりの発着回数は現行の80回から90回まで増やせる試算となり、出発需要がピークになる朝の時間帯(6時~10時半)と、国際線の需要が集中する午後の時間帯(15時~19時)に限ってこの飛行経路を運用するとしても、便数を増やすことができます。



滑走路の使い方・飛行経路を見直すことにより、国際線を現行の約1.7倍に増やすことができます。

滑走路の使い方・飛行経路などを見直すことにより、深夜・早朝時間帯以外の国際線について、最大で年間約3.9万回（約1.7倍）の発着回数の増加が可能となる試算となります。



首都圏や日本各地と世界をさらに結びつけ、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催や、将来の経済・社会の維持・発展をより確かなものとしします。



羽田空港のこれから

検索

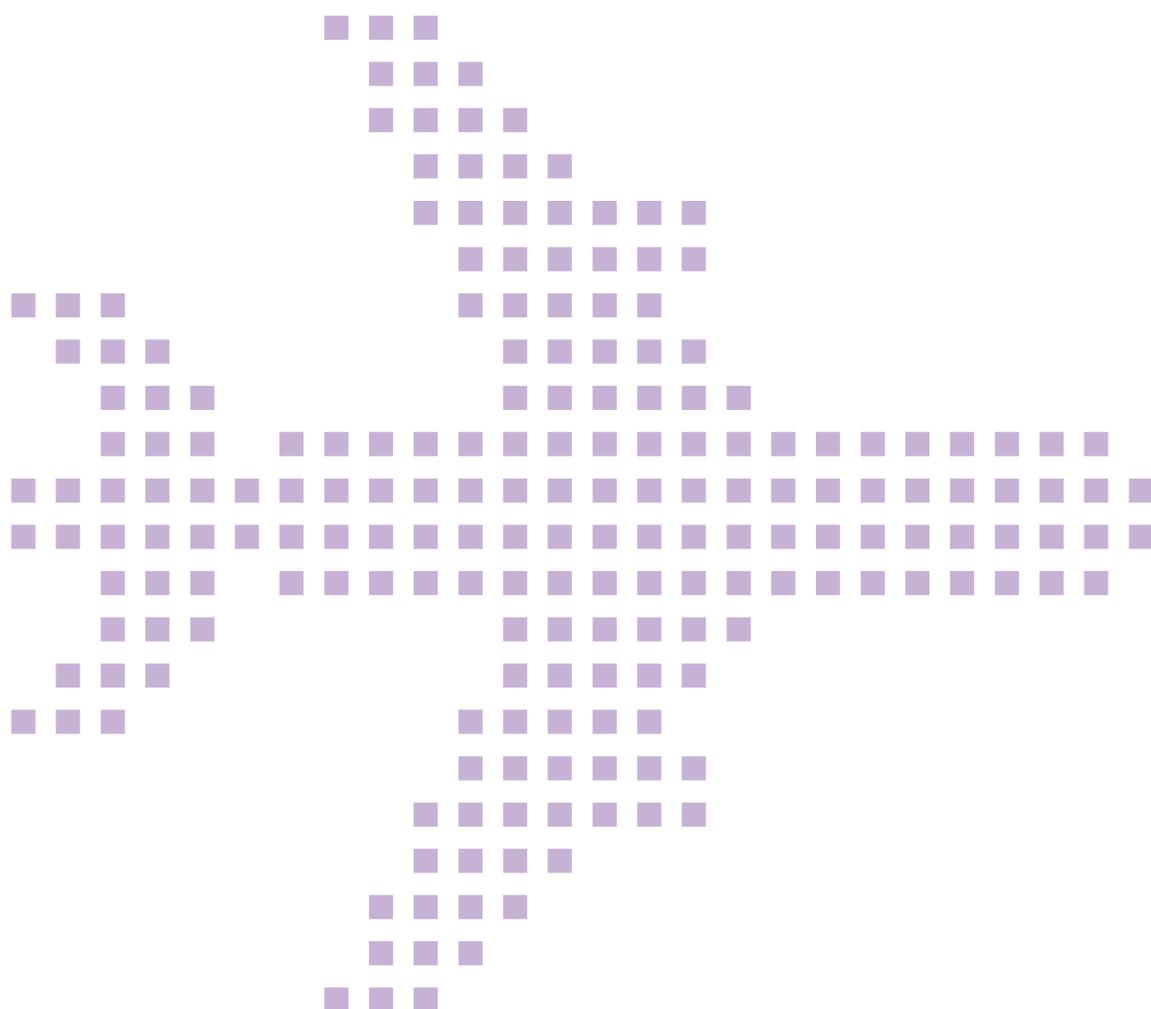
- ◆会場内では、担当者がご意見をお伺いします。
- ◆コメントカードでご意見をお寄せいただくこともできます。
(コメントカードを後日郵送いただくこともできます。)

また、国土交通省ホームページに皆様のご意見をお伺いするための窓口を設置しています。

URL: <http://www.mlit.go.jp/koku/haneda/index.html>

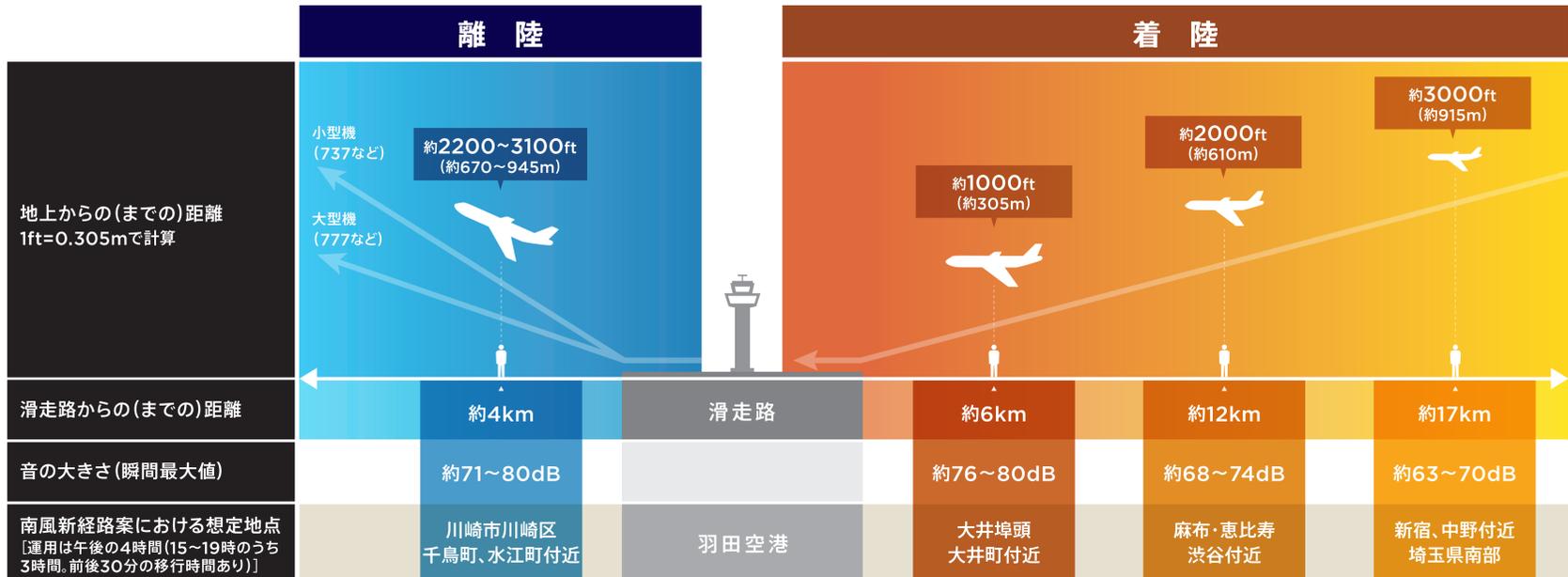
3

聞こえる音の大きさや 安全性について



高度が高いほど音は小さく、高度が低いほど音は大きく聞こえます。

一般に高度が高いほど音は小さく、高度が低いほど音は大きくなります。着陸時の高度は全ての機種で同じですが、離陸時の高度は機種や燃料の搭載状況などにより異なります。

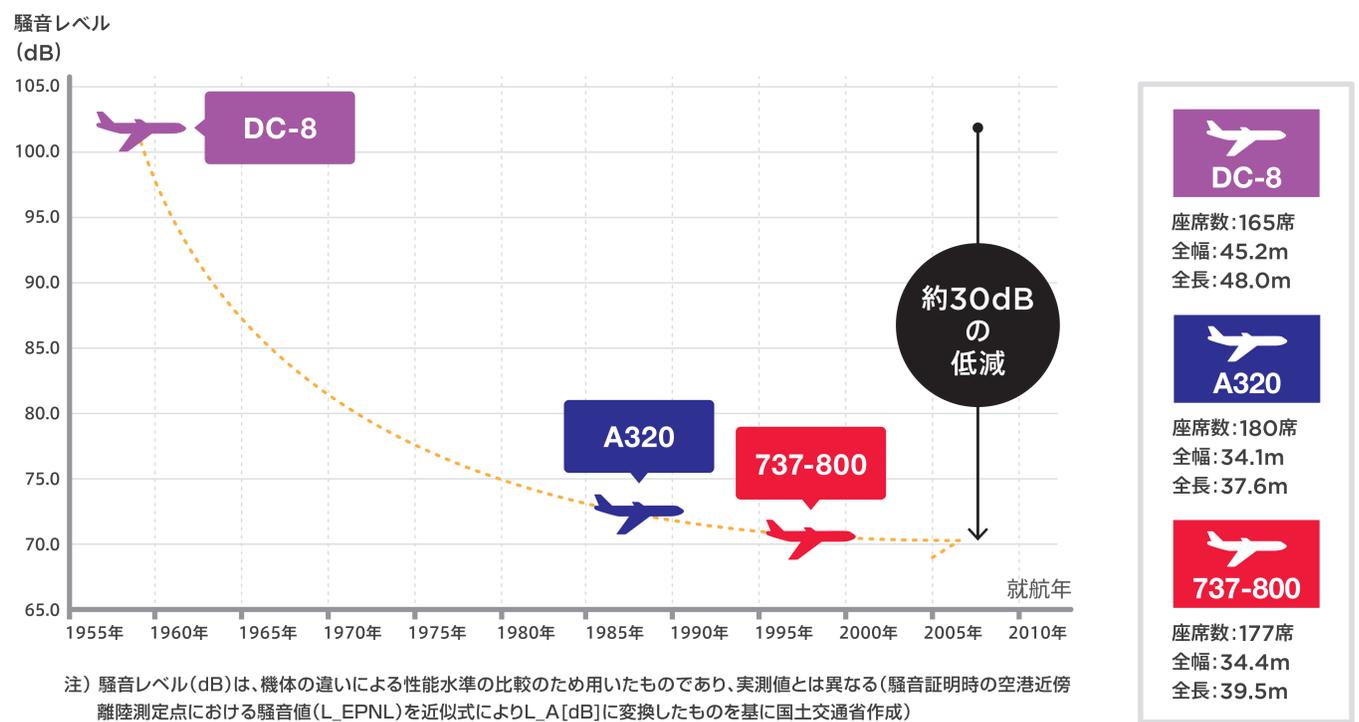


※1 着陸は、計器着陸装置(ILS)を利用した進入を念頭においており、国際基準に基づき一定の角度(3度)で降下することを想定したものです。
 ※2 デシベル[dB]とは、音の大きさを示す単位。人間の聴覚特性を踏まえた騒音レベル(L_A[dB])の瞬間最大値(想定)を示したものです。
 ※3 騒音値は、国土交通省が、過去のデータベースから推計した最大値。実際には重量や気象条件により異なる場合があります。

音の大きさの目安	
自動車	瞬間最大で70~85dB程度
セミの声	瞬間最大で80dB程度
コンビニの店内	常時60dB程度
エアコン(室内)	常時50dB程度

※全国環境研協議会騒音調査小委員会「騒音の目安」、自動車の定常走行騒音規制、国交省実測等による

最新の航空機は、昔の航空機に比べ、大幅に音が静かになってきています。

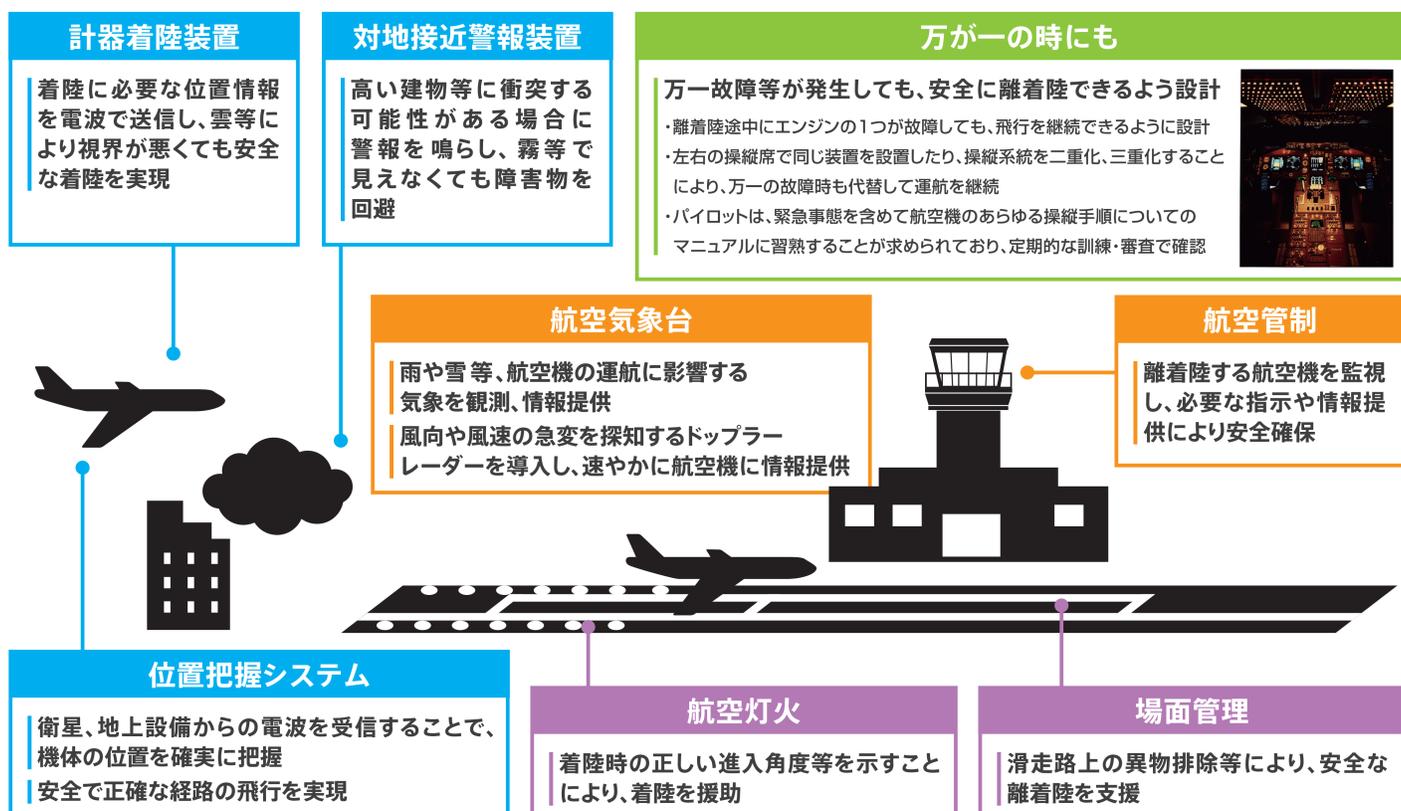


安全の確保は、すべてに優先します。関係者一同、高い緊張感を持って日々安全対策にあたっています。

航空機の運航は3つの要素で支えられています。過去の事故からの教訓や新たな技術の開発を踏まえつつ、少しずつ対策を積み重ねるなかで、何重もの安全対策がとられてきました。これらの対策を確実に実施するとともに、各要素が相互に連携することでさらに高水準の安全が実現されるよう、関係者一同、日々努力しています。



天候不良や機材トラブルなどが発生しても安全な離着陸を行うため、様々な対策を実施しています。



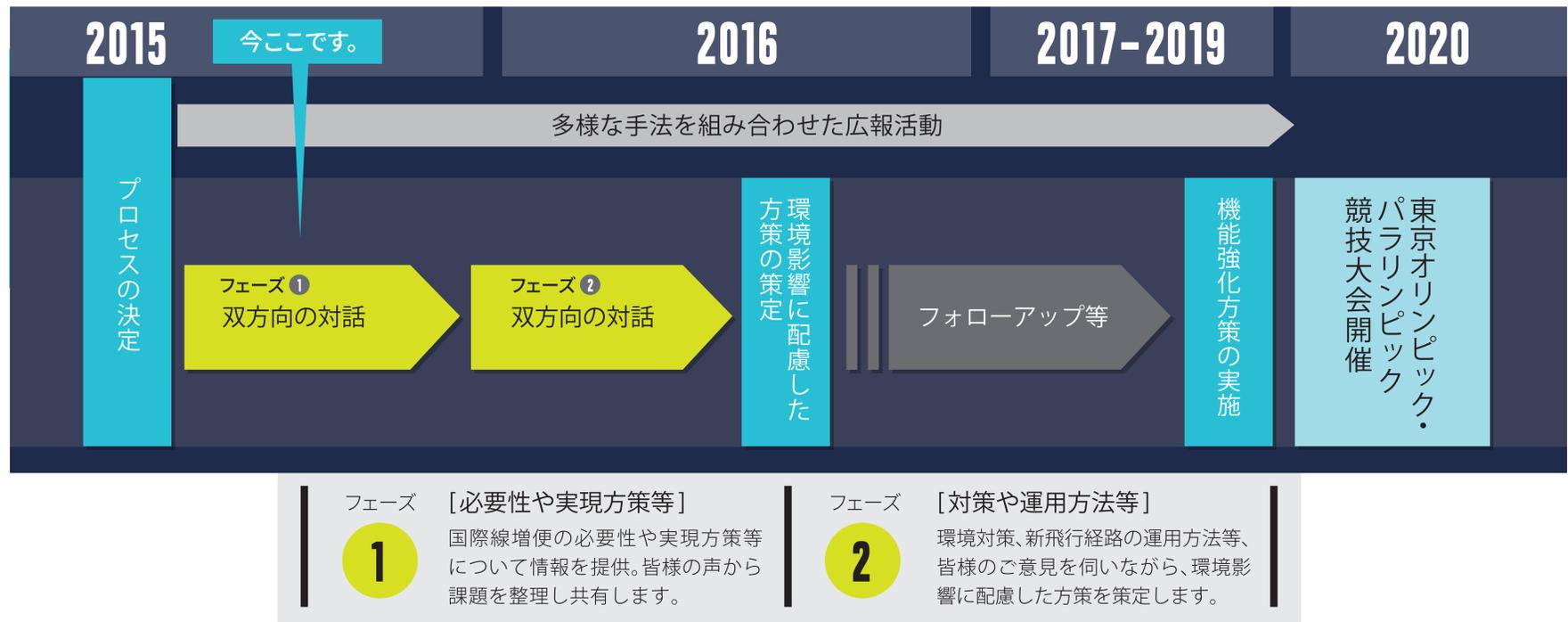
4

今後の進め方



住民の方々の多様なご意見を伺った上で、平成28年夏までに環境影響に配慮した方策を策定していきます。

「双方向の対話」を2段階に分けて実施します。



「双方向の対話」とは？

- 国土交通省では、ホームページ、説明会（オープンハウス型）、地元協議会（コミュニティ・ミーティング）、コメントカード、ニュースレターなど多様な手法を適切に組み合わせ、国と住民の方々との間で、双方向のやりとり（対話）を進めていきたいと考えています。
- この取り組みを通じ、できる限り多くの方々に「羽田空港のこれから」について知っていただき、また、住民の方々の多様なご意見、ご質問、ご懸念などをお伺いできるよう努めていきます。また、寄せられたご意見など対話の内容については、できる限り積極的に発信し、幅広く共有することを予定しています。
- いただいたご意見は、意見の内容ごとに分類します。意見数が少ない内容も整理します。幅広いご意見をお待ちしています。

「羽田空港のこれから」について、皆様の声を是非お聞かせください。

- ☑ 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さらに深めていく（国際競争力を高める、海外との交流を深める）必要があると考えています。
- ☑ その具体化に向けた検討を進めるにあたっては、まず関係自治体の協力も得つつ、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けるよう努めていきたいと考えています。
- ☑ また、住民の方々の多様なご意見をきめ細やかに伺った上で、平成28年夏までに環境影響に配慮した方策を策定していきます。
- ☑ 「羽田空港のこれから」について、皆様の声を是非お聞かせください。



羽田空港のこれから

検索

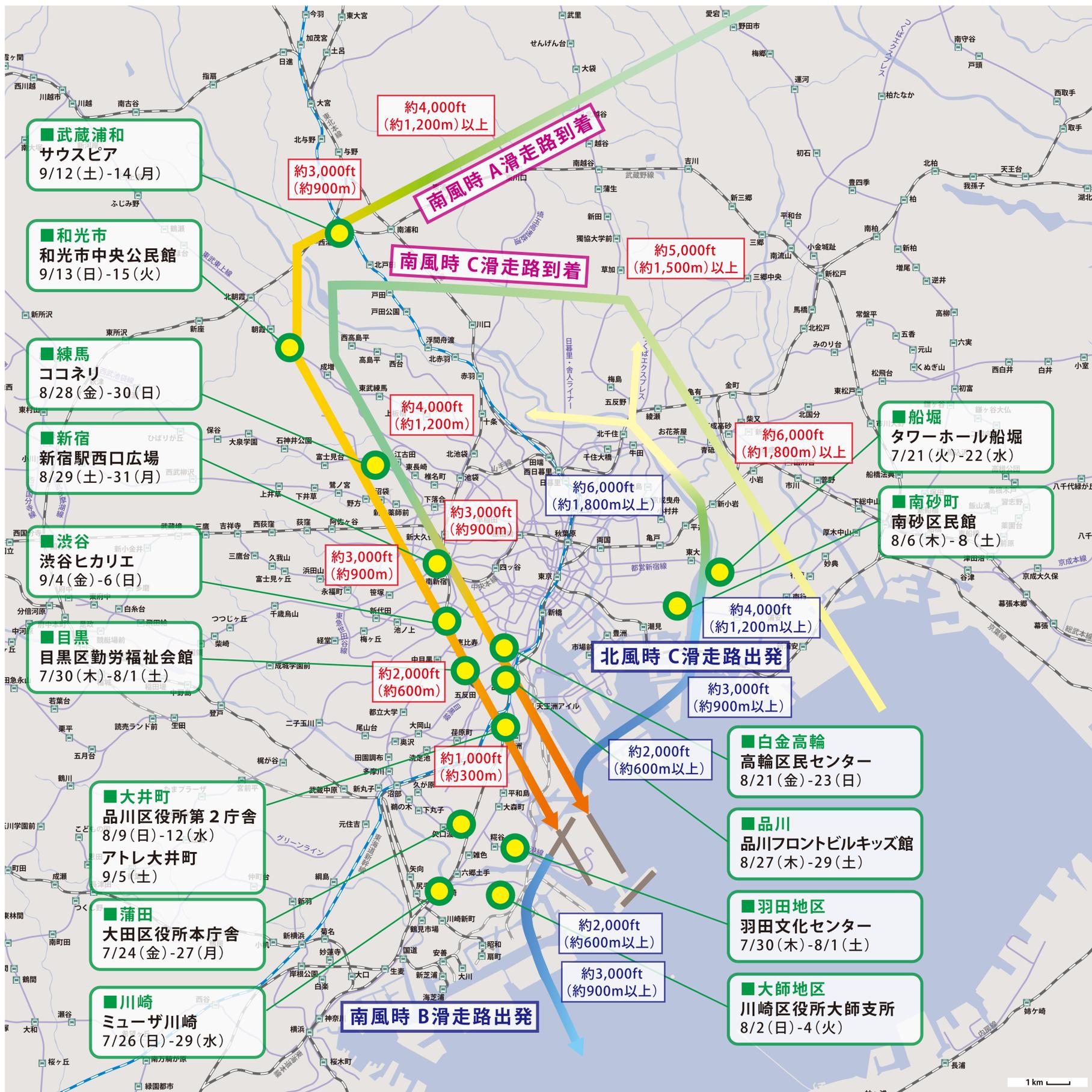


- ◆会場内では、担当者がご意見をお伺いします。
- ◆コメントカードでご意見をお寄せいただくこともできます。（コメントカードを後日郵送いただくこともできます。）

また、国土交通省ホームページに皆様のご意見をお伺いするための窓口を設置しています。

URL: <http://www.mlit.go.jp/koku/haneda/index.html>





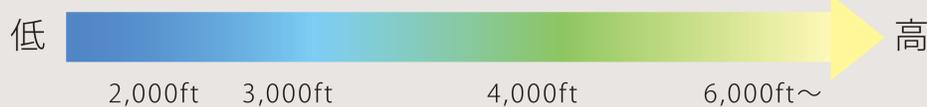
- 南風運用の割合
運用全体の約4割(年間平均)
- 南風時新経路の運用時間帯
15:00~19:00(切替時間を含む)

- 北風運用の割合
運用全体の約6割(年間平均)
- 北風時新経路の運用時間帯
6:00~10:30及び
15:00~19:00(切替時間を含む)

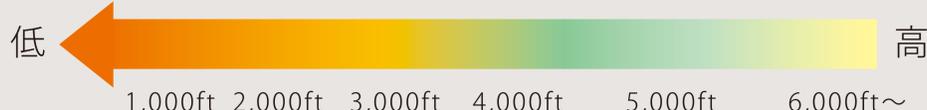
上記以外の時間帯については、
現行の飛行経路で運用

凡例

▲ 出発経路(北風・南風時)



▼ 到着経路(南風時)



● 説明会の開催場所

- ※ 1 到着経路の高度は、計器着陸装置(ILS)を利用した進入により、国際基準で決められた一定の角度で滑走路に向かって降下する場合を前提とした想定高度を記載。
- ※ 2 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)。