

このニュースレターは、羽田空港の現在の飛行経路に関する影響軽減及び国土交通省が提案する国際線増便のための取り組みについて、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定期的に発行しています。

首都圏空港の国際線増便に向けた方策が検討されています。

人口減少社会が本格到来する中、豊かな暮らしや社会を将来の世代に引き継ぐためには、諸外国との結びつきをより一層深めていく必要があります。このような観点から、2020年に向けた首都圏空港（羽田空港（現在の処理能力年間 44.7 万回）と成田空港（現在の処理能力年間 30 万回））の国際線増便のための方策が検討されています。

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機能を持ちつつ、国際線のビジネス路線などに対応しています。また、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。

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	● 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)	● 滑走路の増設
成田空港	● 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	● 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。

現在の運用や今後の取り組みについての相談会を開催します。

現在の飛行経路についても、これまでも影響軽減のための取り組みが進められてきました。このような取り組みや運用の状況について市民の皆さまの相談にお応えし、併せて、今後の取り組みについて情報提供を行うための市民相談会が開催されます。

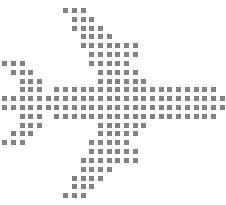
相談会は、より多くの皆さまに参加機会を設け、ご意見、ご質問、ご期待等をきめ細やかに伺いするため、オープンハウス型といわれる形式で実施されます。開催期間中は、国土交通省の担当者が常駐していますので、ご都合のよい時間に自由に会場までお越しください。担当者より、パネルなどの資料を用いて関連の情報をお伝えします。また、意見を述べる場合には、備え付けのコメントカードに記入して提出することもできます。



千葉県内3カ所で、地域の実情に合わせて行います。

千葉県内においては、地域によって事情が異なることから、相談会は県内3カ所で開催されます。千葉市内（南風現行到着経路（好天時））、松戸市内（南風現行到着経路（悪天時）、南風新到着経路）、木更津市内（北風現行到着経路）。国土交通省の担当者からの情報も地域の実情を考慮したものとなります。開催場所、日時は、以下のとおりです。

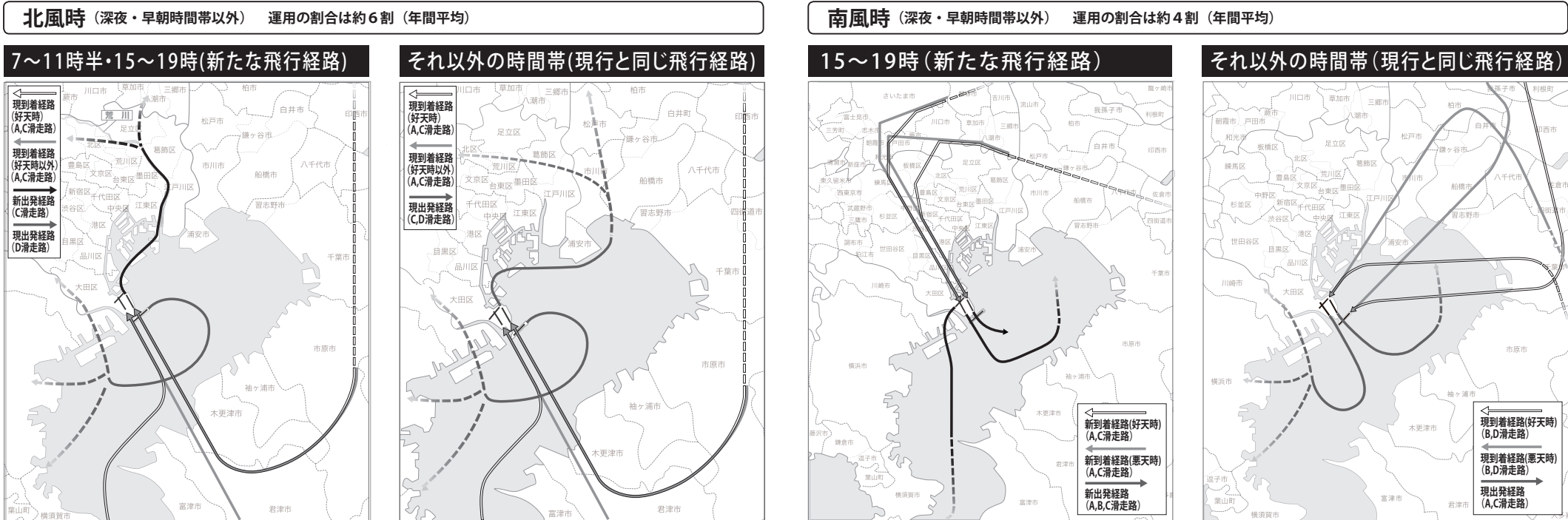
	千葉市内 (南風現行到着経路 (好天時))	松戸市内 (南風現行到着経路 (悪天時)等)	木更津市内 (北風現行到着経路)
会場 (住所)	千葉モノレール千葉駅構内 2階フロア (千葉県千葉市中央区新千葉1-1-1)	女性センターゆうまつど 4階ホール (千葉県松戸市本町1-4番の10)	イオンモール木更津 2階イオンホール (千葉県木更津市築地1番4)
開催日時	12月16日(金) 13時~19時 12月17日(土) 11時~17時	12月18日(日) 11時~17時 12月19日(月) 13時~19時	1月29日(日) 11時~17時 1月30日(月) 13時~19時
地図			



飛行経路見直しによる便数減や 更なる影響軽減策が講じられます。

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）



※1 松戸市、市川市、鎌ヶ谷市、八千代市等については、7,000ft～10,000ftでの千葉県東部から東京側への到着機の高高度上空通過（一定の降下率を仮定した場合、松戸市：7,000ft程度、市川市、鎌ヶ谷市：8,000ft程度、船橋市、八千代市：9,000ft程度、佐倉市：10,000ft程度）を想定（音は測定・評価が困難な水準。詳細については特設HP参照）。

※2 南風時の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。

※3 時間帯には切り替え時間帯を含む。

羽田空港の飛行経路の見直しに伴い、例えば、南風時の到着経路については、該当する時間帯において、航空機が現在の飛行経路を飛ばなくなるのが想定されています。また、時間帯別の増便の必要に柔軟に対応しつつ更なる影響軽減を図るための方策として、より静かな航空機の使用を促したり、富津沖海上ルートをもう一段活用するなどの新たな方策も検討されています（詳細は、次ページ以降を参照）。



現在の飛行経路について、 どのような変化があるのでしょうか。

方策：南風時到着等における便数の減少

現行の到着経路における変化

		主な関係地域 (6,000ft以下)	夕方の 約3時間	それ以外の 時間帯
南風時 現行経路	到着 (4,000ft～ 6,000ft)	千葉市、 四街道市、 佐倉市など (悪天時は、下欄(※1))	飛ばなくなる (下図参照)	
北風時 現行経路		木更津市、 君津市など (海上ルートを併用)		

※1 悪天時には、松戸市、船橋市、市川市、江戸川区などを通過。

※2 これ以外にも成田空港など他空港からの離発着機や上空通過機が飛行。



- ◆仮に提案の飛行経路見直しを行う場合、夕方の時間帯（15時から19時までのうち、切り替え時間を除く3時間程度）において、現在の南風時到着経路を飛行しなくなり、その結果、便数が減少することが想定されます。
- ◆一方で、南風新到着経路が上空を6,000ft以上を通過することとなる地域も生じます。また、出発経路についても、北風時には現在の出発経路を飛行しなくなる時間帯が生じるなどの変化が想定されます。

現行の出発経路における変化（高高度のため参考）

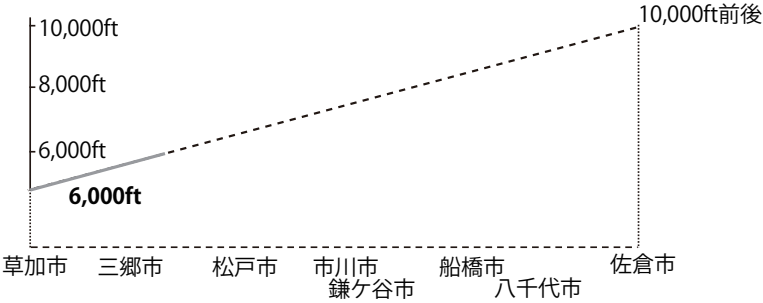
		関係地域	午前中の 約4時間	夕方の 約3時間	それ以外の 時間帯
南風時 現行経路	出発 (6,000ft～)	市川市など		更に高い高度へ 海上で既に10,000ft超	
北風時 現行経路			飛ばなくなる	飛ばなくなる	

※1 高高度飛行であるが、参考情報として記載。

※2 これ以外にも成田空港など他空港からの離発着機や上空通過機が飛行。

南風時の新到着経路の千葉県内での高高度上空通過（夕方の約3時間）

松戸市、市川市、鎌ヶ谷市、船橋市、八千代市等については、7,000ft～10,000ftでの千葉県東部から東京側への到着機の高高度上空通過（一定の降下率を仮定した場合、松戸市：7,000ft程度、市川市、鎌ヶ谷市：8,000ft程度、船橋市、八千代市：9,000ft程度、佐倉市：10,000ft程度）を想定（音は測定・評価が困難な水準。詳細については特設HP参照）。



※一定の降下率を仮定した場合の高度を模式的に表したものであり、通過高度も含め、運用の詳細については、今後検討予定。

さらに、影響をできるだけ小さくするための新たな方策が検討されています。

国土交通省では、平成 28 年 7 月に、実現方策として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、これまでにいただいた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」を公表しました。

今後、この方策に基づき環境対策の実施、安全対策の徹底等に取り組むことが予定されています。同時に、より多くの方々に知っていただくための情報提供や、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、取り組みを進めていくこととなりました。

ここでは、上記方策の中で現在の飛行経路に関わる主なものをご紹介します。なお、実現に向けた取り組みの進捗状況についても、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。

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

- ◆北風時において、海上ルートのもう一段の活用拡大を図るための方策を進めます。これにより、増便された場合でも陸上の通過機数が増えないような工夫が行われます。



※海上ルートの活用は、視界の良い状態であることが条件であり、決められた地点から海ほたるの航空灯火が視認できることにより判断されます。

方策：より静かな航空機の使用促進



- ◆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、全ての経路について、影響軽減が更に加速されます。

方策：時間帯別の配慮によるトータルでの影響軽減

- ◆時間帯別の増便の必要に柔軟に対応しつつ、朝 6 時台や夜 22 時台など特に影響の大きい時間帯に重点的な配慮を行うことで、全体影響の軽減が図られます。

① 朝早い時間帯(6時台)や夜遅い時間帯(22時台)

生活への影響を避けるため増便を避けることが望ましい。



③ 深夜・早朝の時間帯(夜23時以降朝6時まで)

今後も海上ルートを実実に活用。

② これ以外の昼間時間帯(7時以降)

変化する出発・到着のニーズに柔軟に対応。

全体

- 朝晩の時間帯への配慮を含めたトータルでの便数削減・影響軽減に配慮。
- さらに、低騒音機の使用促進、富津沖海上ルートのもう一段の活用など多面的な影響軽減策を講じる。

- ※1 特に国際線のニーズの高い時間帯については、新たな飛行経路を活用を想定（現行経路における変化はP2で述べたとおり）。
- ※2 関係法令では、夜 22 時～7 時までの時間帯は 10 倍に、夜 20 時から 22 時までの時間帯は 3 倍に重みづけの上、トータルでの影響を評価することとされている。
- ※3 昼間時間帯については、1 時間あたり 1 便程度の増便(40 便を 41 便へ)を基本に、トータルの影響軽減に配慮しつつ、±3 程度の範囲で柔軟に対応。

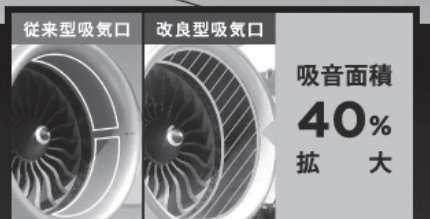
中型機(787-8)の例

ボーイング787-8 座席数:264席 | 全幅:60.1m | 全長:56.7m | 航続距離: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。

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。



③吸音パネルの面積を拡大し、騒音を軽減しています。

吸音面積
40%
拡大



中型機の例
(ボーイング B787)



大型機の例
(エアバス A350)



安全対策も、より強化・徹底していきます。

〈落下物ゼロのための、たゆまぬ対策〉

方策：航空機の安全対策

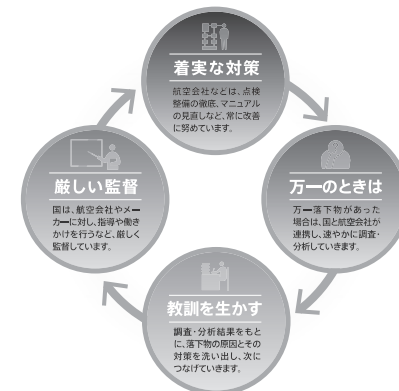


◆外国航空機を含め、安全監督等に引き続き万全を尽くすとともに、航空会社に対して安全対策の徹底を要請します。

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。



情報提供や市民相談窓口の充実等についても検討されています。

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についても検討いたします。



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

方策：騒音測定の実施 モニタリング結果の提供



◆騒音測定のモニタリング結果についても、わかりやすい情報提供に努めて参ります。

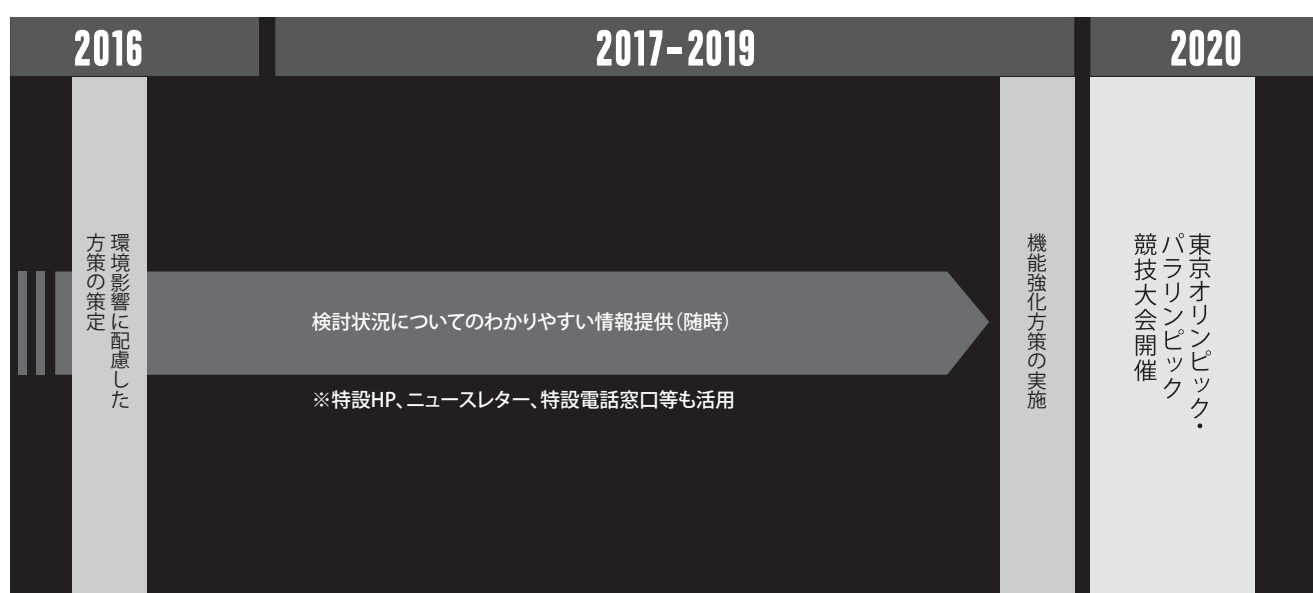


〈航跡図（北風時好天以外）のイメージ〉

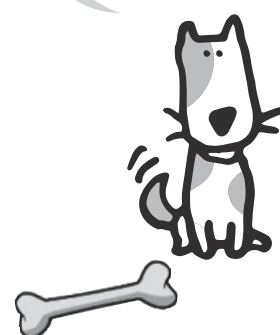
引き続き総合的な情報提供の取り組みが進められます。

今後、より多くの方々に知っていただけるよう、総合的な情報提供に取り組んでいきます。

取り組みの進捗状況については、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。



今後も情報提供が予定されているんだね



ご意見はこちらまでお寄せください。

■ 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

