

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組について、地域の皆様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。

現在の運用や今後の取組についての 市民相談会が開催されます

国土交通省では羽田空港の機能強化のため、飛行経路の見直しの検討を進めています。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組が進められてきました。このような取組や運用の状況について市民からの相談を受け、今後の取組について情報提供を行う場として、市民相談会が平成 28 年 12 月および 29 年 1 月に千葉県内 3ヶ所で開催されました。

前回実施された市民相談会で、更に多くの方に周知すべきとのご意見が寄せられたことを受け、現在の飛行経路の影響軽減と羽田空港の機能強化の取組についての最新情報をお知らせするとともに、地域の皆様の相談にお応えする市民相談会が平成 30 年も開催されることとなりました。開催期間中は、都合のよい時間帯に自由にご来場いただき、常駐している国土交通省の担当者からパネルなどの資料を用いて関連情報の説明を受けられます。また、備え付けのコメントカードでご意見を提出することもできます。



写真：市民相談会の様子

地域の実情に応じて、千葉県内の3ヶ所で開催されます

千葉県内においては、地域によって実情が異なることから、市民相談会は県内の3ヶ所で開催されます [千葉市内〈南風現行到着経路(好天時)〉、船橋市内〈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〉]。すべての会場で、羽田空港について共通の事項を説明しながらも、地域の事情を考慮して、ご来場された市民の方に寄り添った情報提供ができるように工夫がなされます。開催場所、日時は、右のとおりです。

	千葉市内 〈南風現行到着経路(好天時)〉	船橋市内 〈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)	イオンスタイル鎌取 ショッピングセンター 4階 イベントスペース 千葉県緑区おゆみ野 3-16 JR 鎌取駅前	船橋市 勤労市民センター 1階 展示室 船橋市本町 4-19-6 JR 船橋駅徒歩 6分、京成船橋駅徒歩 4分	イオンモール木更津 2階 イオンホール 木更津市築地 1-4 JR 木更津駅から路線バスで約 16分
開催日時	3月 3日(土) 11時～17時	3月 11日(日) 11時～17時	3月 25日(日) 11時～17時
地図			

「環境影響等に配慮した方策」の進展等について

国土交通省では、平成 28 年 7 月に、羽田空港における年 3.9 万回の国際線増便に向けた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の間で共通認識が確認され、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なりました。

具体的には、有識者の意見もうかがいつつ、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、取組を進めていくこととなりました。

市民相談会では、来場者が疑問や相談を個別に相談できるよう国土交通省の担当者が常駐し、羽田空港の機能強化の取組や、現在の運用状況および影響軽減のための取組などについて、より具体的な説明ができるような工夫がなされています。

本ニュースレターでは、前回の市民相談会で寄せられたご意見に対して、どのような対応がなされているのかをご紹介します。より詳しい説明を望まれる方は、是非、市民相談会にご参加ください。



環境影響等に配慮した方策についての検討状況（一部）

ご意見

現行の飛行ルートができるだけ海の上などとしてほしい。

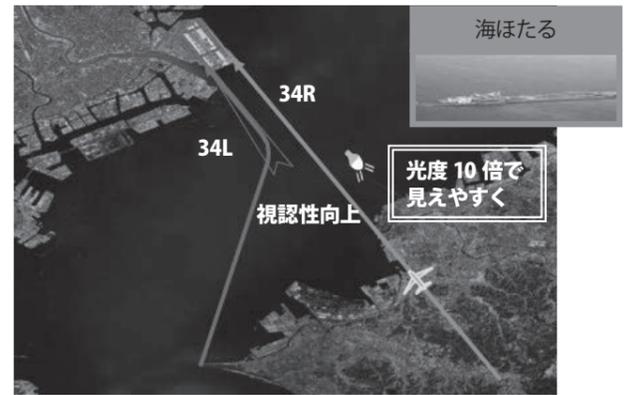
方策：富津沖海上ルートの更なる活用

富津沖海上ルートのもう一段の活用をすることで、北風到着経路下での騒音影響を抑えます。

富津沖海上ルートは、北風の好天時（視界の良い状態で、決められた地点から海ほたるの航空灯火が視認できる場合）に使用することができるルートです。

海の上空を通過するため、本ルートの更なる活用により地上への影響を抑えることが期待されますが、視界の良い状態である事が条件で、悪天時は使用できません。

国土交通省では、海ほたるに設置している地標航空灯台（ランドマークビーコン）の明るさを10倍にし、航空灯火の視認性を高めることで、富津沖海上ルートをもう一段活用できるよう検討が進められています。平成30年度予算により工事を実施し、平成30年度中の運用開始が予定されています。



ご意見

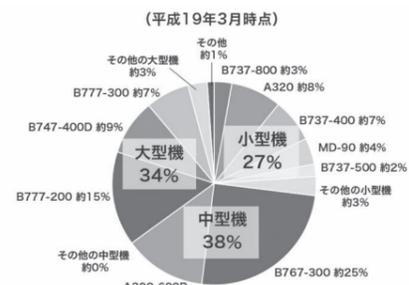
飛行機から発生する騒音をより小さく抑える方策を検討してほしい。

方策：より静かな航空機の使用

航空会社に対して、重量と騒音の要素を組み合わせた空港使用料体系を平成29年4月より導入するなど、より静かな航空機使用促進を目指します。

羽田空港で使われている航空機は、小型機・中型機の割合が高くなってきています。また、技術の進歩により、騒音を軽減する仕組みを取り入れた航空機も増えてきています。国土交通省においては、より静かな航空機の使用を促進するため、羽田空港での国際線における空港使用料を従来の重量のみに基づく料金体系から、重量と騒音の要素を組み合わせた料金体系へ見直しが行われ、平成29年4月より実施されています。これにより、現行経路下全体の影響低減が図られます。

羽田空港就航機種割合

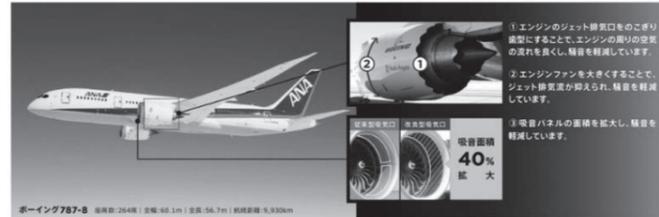


国際線着陸料の見直し



静かな航空機の使用

中型機 (B787-8) の例



より静かな最新の航空機の例



航空機の音の数値比較 (すべて国交省推計値)

＜着陸時＞(経路直下) 最大騒音レベル (L_{Amax} dB)

機種	騒音レベル (dB)
小型機 B737-800	76dB
小型機 A320	77dB
中型機 B767-300	78dB
中型機 B787-8	76dB
大型機 B777-300	80dB
大型機 B747-200B	85dB*

＜離陸時＞(経路直下) 最大騒音レベル (L_{Amax} dB)

機種	騒音レベル (dB)
小型機 B737-800	78dB
小型機 A320	79dB
中型機 B767-300	80dB
中型機 B787-8	74dB
大型機 B777-300	82dB
大型機 B747-200B	88dB*

*参考:過去の主力機(2000年代前半まで)

ご意見

飛行経路や運行情報をホームページ等でわかりやすく示してほしい。

方策：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の機能を向上するなど、総合的な情報提供に取り組んでいきます。

羽田空港飛行コースホームページの改善①：現在の滑走路運用状況の表示

トップ画面にて、現在の滑走路運用状況が確認できるようになりました。離発着ルートもイラストで表示されています。

羽田空港飛行コースホームページの改善②：スマートフォン等への表示対応

スマートフォンやタブレット端末等(※)に表示が可能になりました。ご自身のスマートフォンやタブレット端末で外出先でも確認できます。

※一部の旧端末及び解像度が縦560×横380ドット以下の環境においては、正しく動作・表示されないことがあります。



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

ご意見

羽田空港だけでなく、成田空港の機能強化も同時に進めてほしい。
羽田空港の機能強化をしなくても、更なる増便やアクセス改善により成田空港をもっと活用すれば十分ではないか。

方策：首都圏空港の機能強化

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。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。

羽田空港と成田空港は、それぞれ他で代え難い重要な役割を果たしており、それぞれの役割や機能を最大限生かして、より一層諸外国との結びつきを深めていく為に、両空港の国際線増便のための方策が検討されています。

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を設置し、羽田・成田両空港の機能強化策について技術的な検討が行われています。

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)

	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)	

出典：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

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。

ご意見

飛行経路を出来るだけ分散させて、特定の地域のみが負担を負わないようにしてほしい。

方策：羽田空港の飛行経路の見直し

羽田空港の飛行経路見直し案が提案されています。機能強化策として、技術的検証を行った結果、南風時の到着経路については、国際線のニーズが集中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り、現状の千葉県上空に着陸経路が集中している問題が緩和されます。

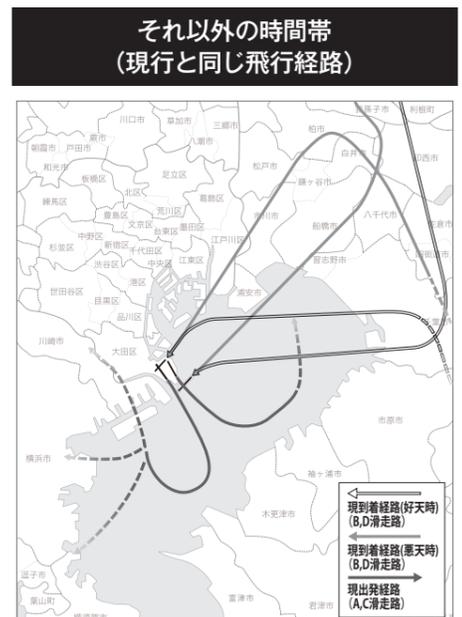
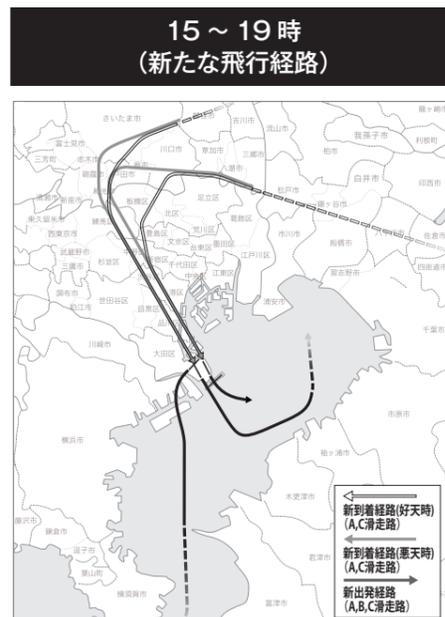
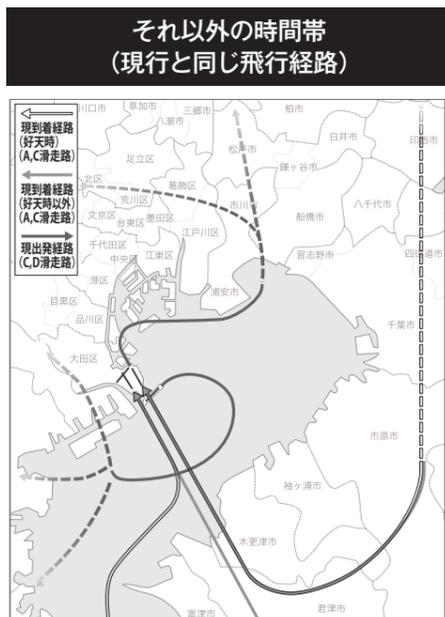
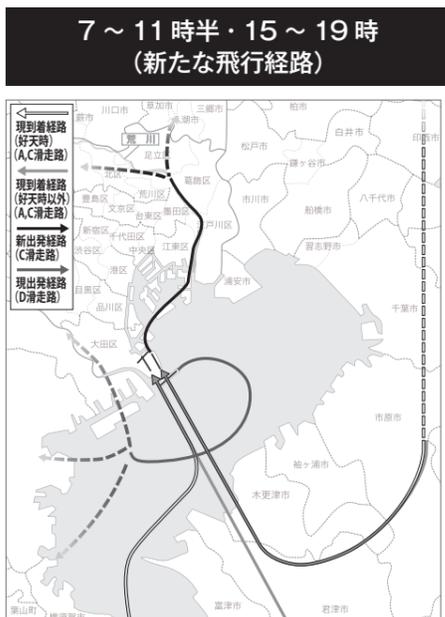
さまざまな技術的検証を行った結果、羽田空港の国際線増便には、国際線のニーズが集中する時間帯において滑走路の使い方及び飛行経路を見直す以外の方策が見当たらない状況であり、下記のような飛行経路の見直しが必要とされています。

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ことが想定されています。

提案している飛行経路について (深夜・早朝時間帯以外)

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)

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)



※ 1 南風時の新到着経路での松戸市、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。

ご意見

現行の飛行経路は千葉県に集中しすぎていると思うので、経路の変更や東京との分散化を進めてほしい。

方策：南風到着時の便数の減少

国際線のニーズが集中する時間に適応すべく提案している機能強化に対する方策は、現行飛行経路の負担にも配慮しながら、進めています。

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、南風時の新到着経路において、上空6,000ft以上で通過することとなる地域が生じることも想定されます。

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 (※2)	
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 南風時の新到着経路での松戸市、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）
- ※3 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。

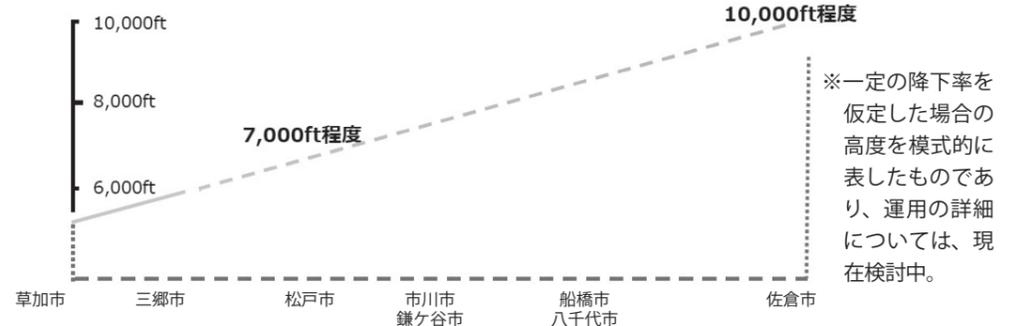
現行の出発経路における変化（高高度のため参考）

		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

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(※)
(1ftは約0.305m)



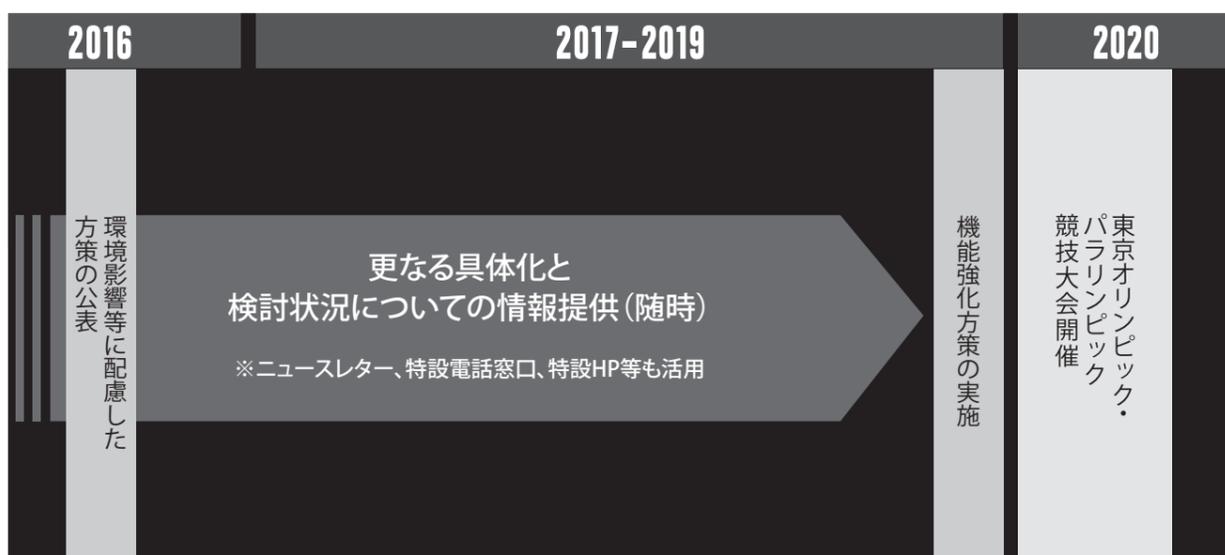
ご意見

継続的に説明会や対話の機会を設けてほしい。
騒音が少しでも軽減されることを期待しているので、夕方の新飛行経路での運行を早く実施してほしい。

方策：引き続きの情報提供

平成30年3月に市民相談会を開催するとともに、さまざまな方法で引き続き情報提供を行っていく予定です。

3月に市民相談会を実施しますが、その後も、より多くの方々に知っていただけるよう、本ニュースレターやホームページや電話窓口などさまざまな方法で情報提供を行っていく予定です。
これからの羽田空港に関わる取組について丁寧な情報提供を行ってまいります。



現在の航空機運用を含め、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9:30～19:00

