

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、地域の皆さまへ取り組み状況を広くお知らせするために発行しています。

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（羽田空港と成田空港）の国際線増便のための方策が検討されています。

羽田空港の飛行経路下の影響軽減策も盛り込まれる見通しです。

今回の羽田空港の増便方策では、国際線のニーズの高い時間帯に対応していくため、飛行経路の見直しが必要とされています。これに伴い、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。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、次ページを参照ください）。

羽田空港・成田空港の役割・機能を更に伸ばしていきます。

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。

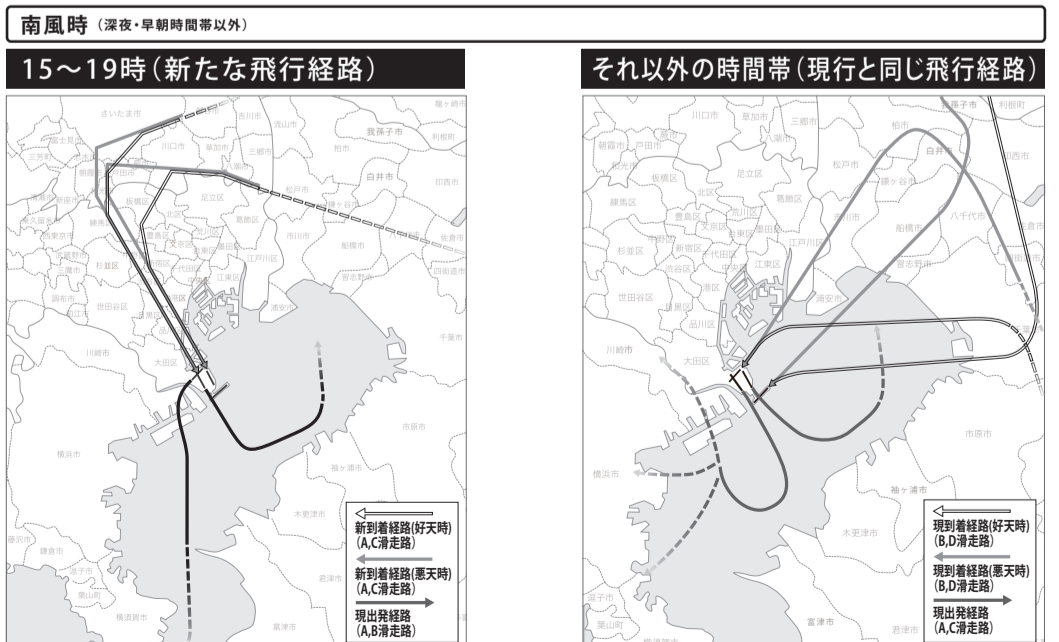
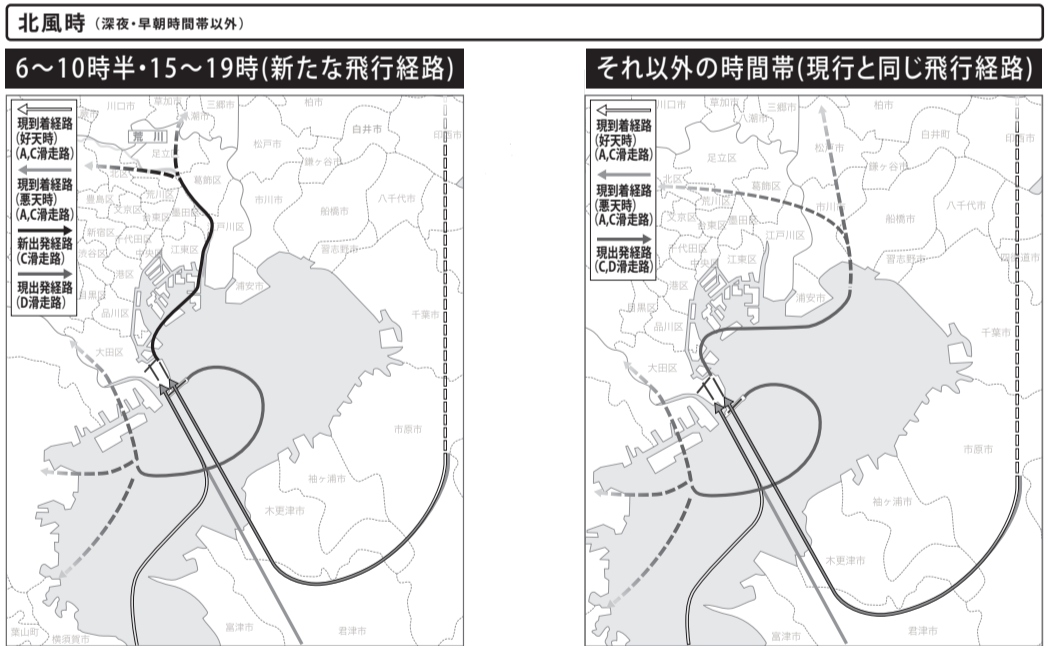
世界的な航空需要はアジア地域を中心に更に大きく伸びると言われていますが、既に、羽田空港は深夜・早朝の時間帯を除きフル稼働の状態です。また、時差の影響により国際線のニーズは一定の時間帯に集中する傾向があり、このような時間帯には、成田空港もすでにフル稼働の状態です。

このような状況を踏まえ、羽田空港と成田空港の特性を最大限活かしつつ首都圏空港としての機能を最大化すべく、その両方について更なる国際線増便のための方策が検討されています。

羽田空港の飛行経路見直し案が提案されています。

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、下記のような案が提案されています。併せて、できるだけ影響を小さくするための多面的な環境影響に配慮した方策についても検討されています。検討状況について、情報発信やコミュニケーションを図りながら進められていきます。

提案している飛行経路について（深夜・早朝帯以外）

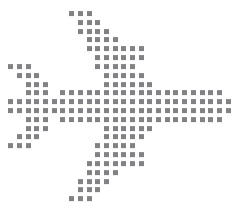


※経路の実線は6,000ft（約1,830m）以下。破線は10,000ft（約3,050m）以下。（出発機については最低高度）
※南風時到着の15～19時は、切り替え時間を含む。千葉県東部から東京側への到着機は高高度（7,000～10,000ft）での上空通過を想定（詳しくは特設ホームページをご参照ください）。

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	<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+a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）	

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。

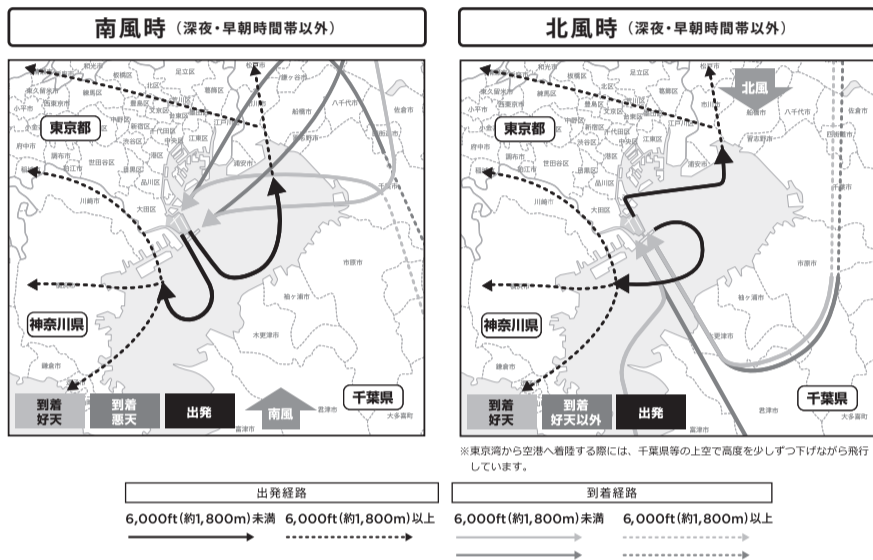


現在の飛行経路について、 どのような変化があるのでしょうか。

方策：南風時到着等における便数の減少

仮に提案の飛行経路見直しを行う場合、夕方の時間帯において、現在の南風時到着経路を飛行しなくなり（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）、その結果、便数が減少することが想定されます。
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。

現行の飛行経路



現行の到着経路における変化

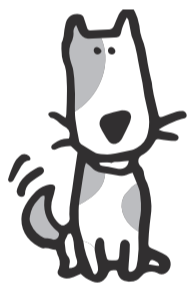
		主な関係地域 (6,000ft 以下)	夕方の 約3時間	それ以外の 時間帯
南風時 現行経路	到着 (4,000ft ~ 6,000ft)	千葉市、 四街道市、佐倉市など (悪天時は、下欄 ※1)	飛ばなくなる (※2)	
北風時 現行経路		木更津市、 君津市など (海上ルートを併用)		

※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 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）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。



国際線の増便は、
現行飛行経路の
負担にも配慮しながら
進められるんだね。

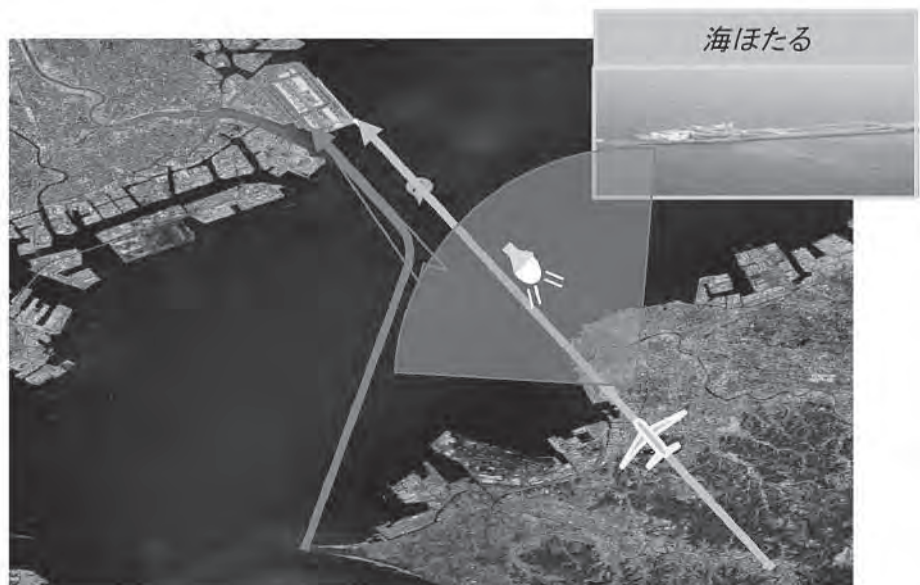


更に、影響をできるだけ小さくするための 新たな方策が検討されています。

方策：北風時到着における海上ルートのもう一段の活用拡大

北風時の昼間時間帯全てにおいて、海上ルートのもう一段の活用拡大を図るための方策が検討されています。
これにより、増便された場合でも陸上での通過便数が増えないような工夫が図られます。

- 平成24年12月より、海ほたるに航空機のための目印を設置し、富津沖海上ルートの運用を開始しています。
- 運用比率をもう一段向上させる方策を講じ、北風経路下における影響が増えないようにします。



方策：より静かな航空機の使用



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が検討されています。
これにより、全体の影響軽減が更に加速されます。

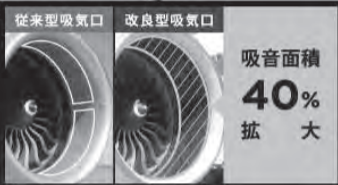
中型機(787-8)の例

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

より静かな最新の航空機の例



中型機の例
(ボーイング B787)



大型機の例
(エアバス A350)

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。

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。

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際に活用。

全体

- 夕方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、新たな飛行経路の活用を想定(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倍に重みづけし、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便程度の範囲で柔軟に対応。

安全対策も引き続き
徹底していきます。

方策：航空機の安全対策



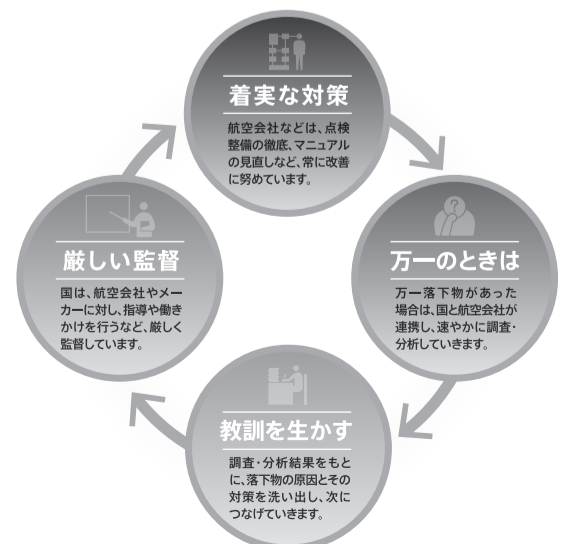
方策：落下物対策



安全の確保はすべてに優先します。過去の事故からの教訓や新たな技術を踏まえ、安全対策を何重にも積み重ねてきました。より高水準の安全が実現されるよう、日々努力していきます。

航空機からの落下物は点検や整備が不十分な場合に発生すると言われています。今後も引き続き、点検・整備の徹底の指導などの対策に全力で取り組んでいきます。

〈落下物ゼロのための、たゆまぬ対策〉



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/>



航空機が、どの滑走路から、どちらの方向へ離着陸したかを表示します。

**方策：騒音測定の充実
モニタリング結果の提供**



〈騒音測定局の例〉



騒音測定局の増設、新飛行経路にも対応できるような再配置や、モニタリングの結果を分かりやすく情報提供するための方策が検討されています。

〈航跡図（北風時好天以外）のイメージ〉

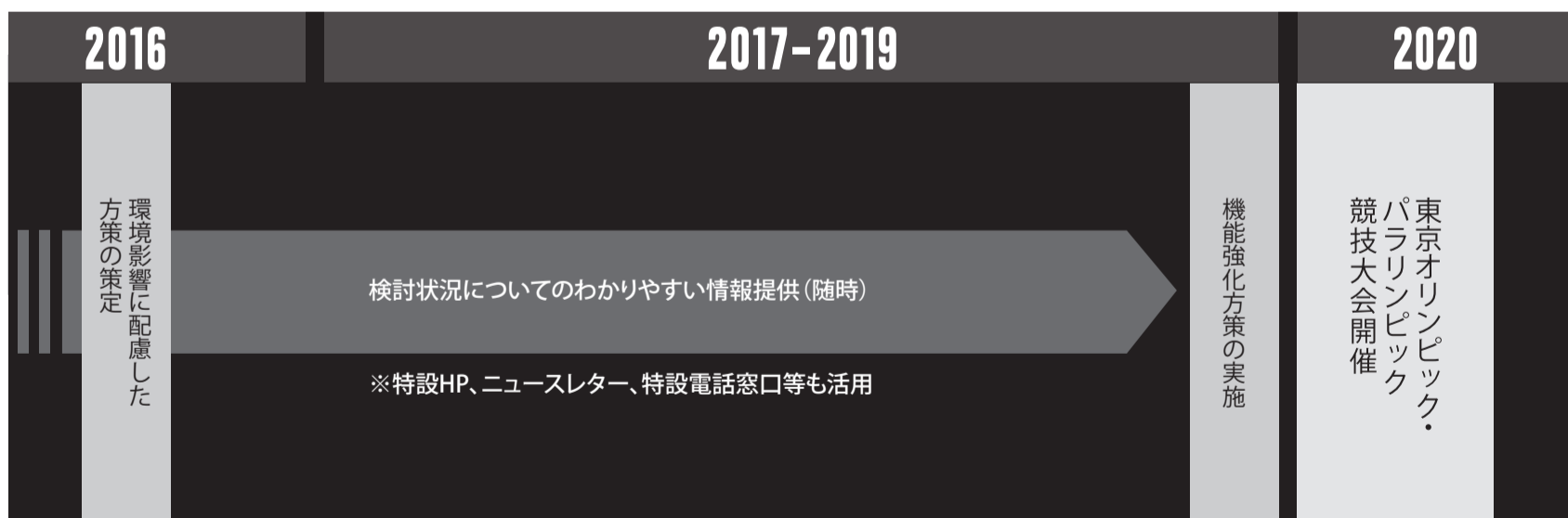


条件設定
日付、時間を入力することにより、30分間もしくは60分間の航跡を重ねて表示します。

地名検索機能
市町村名を指定するだけで指定地周辺の地図表示が可能です。

具体策の検討状況については、引き続き情報提供が行われる予定です。

これらの方策は2020年に向け、更なる具体化が進められていく予定です。方策の具体化に向けた検討や実施状況については、特設ホームページや特設電話窓口、ニュースレター等を幅広く活用し、総合的な情報発信やコミュニケーションが行われる予定です。詳細については、今後も検討状況に応じ、継続的に情報提供がなされる予定です。



今後も情報提供が予定されているんだね



■ 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。

■ 電話でのお意見は **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

