

# 羽田空港機能強化に係る環境影響等に配慮した方策

---

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会やその先を見据え、「滑走路処理能力の再検証」及び「滑走路運用・飛行経路の見直し」により羽田空港の機能強化を図る際には、関係自治体からの要望や住民意見等も踏まえ、環境影響等に配慮し、以下の方策を実施する。

## 運用の工夫

- ◆ 新飛行経路について、南風時の新到着経路に係る進入開始高度の引き上げ【別紙1】、南風時の新たな滑走路運用に係る使用便数の調整によるB滑走路からの出発機の便数の削減【別紙2】、北風時の新出発経路に係る朝の運用時間の後ろ倒し(6:00~10:30⇒7:00~11:30)等の方策を実施し、騒音影響に配慮する。
- ◆ 現行経路について、北風時の現行到着経路に係る富津沖海上ルートの変更活用【別紙3】を図るなど、騒音影響に配慮する。
- ◆ 技術の進歩に応じた騒音影響の軽減に取り組む。

## 環境対策

- ◆ 羽田空港の国際線着陸料について、航空機の重量に加え騒音の要素も組み合わせた料金体系とし、低騒音機の導入を促進する。【別紙4】
- ◆ 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律に基づく学校・病院等の防音工事の助成制度について、その運用を弾力化する。【別紙5】

## 安全対策

- ◆ 外国航空機を含め航空機の安全な運航を確保するため、安全監督等に引き続き万全を尽くすとともに、新飛行経路の運用に際しては、羽田空港に乗り入れる航空会社に対して安全対策の徹底を要請する。【別紙6】
- ◆ 航空機からの落下物への対策について、航空会社に対して点検・整備の徹底を指導するなど、引き続き、落下物の未然防止に万全を尽くすとともに、駐機中の航空機に対し国が航空機をチェックする新たな仕組みを構築するなど、未然防止策の強化を図る。【別紙7】

## 引き続きの情報提供

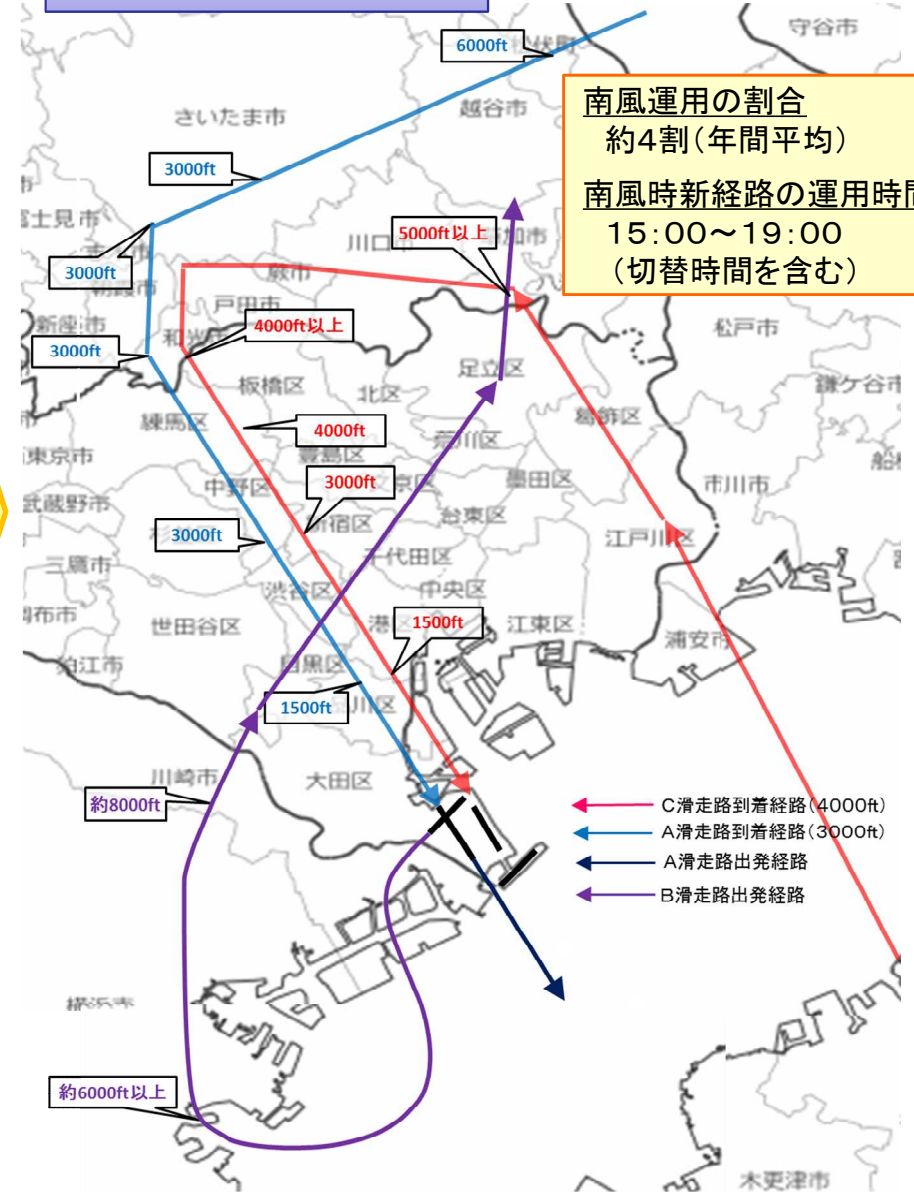
- ◆ 機能強化方策の進捗状況について、今後とも引き続き、関係自治体に情報提供を行う。
- ◆ 機能強化方策の実現に向けては、ホームページや特設電話窓口の活用、市民窓口の設置など様々な手法を組み合わせた総合的なコミュニケーションを進めることにより、より多くの住民に幅広い理解が得られるよう、丁寧な情報提供に努める。
- ◆ 新たに騒音測定局を設置すること等により、新飛行経路の騒音影響に関する監視及び情報提供を行う。

# 羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直し案(南風時)

(参考)当初案

現行飛行経路  
(離陸・着陸合計:80回/時)

新飛行経路  
(離陸・着陸合計:90回/時)



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

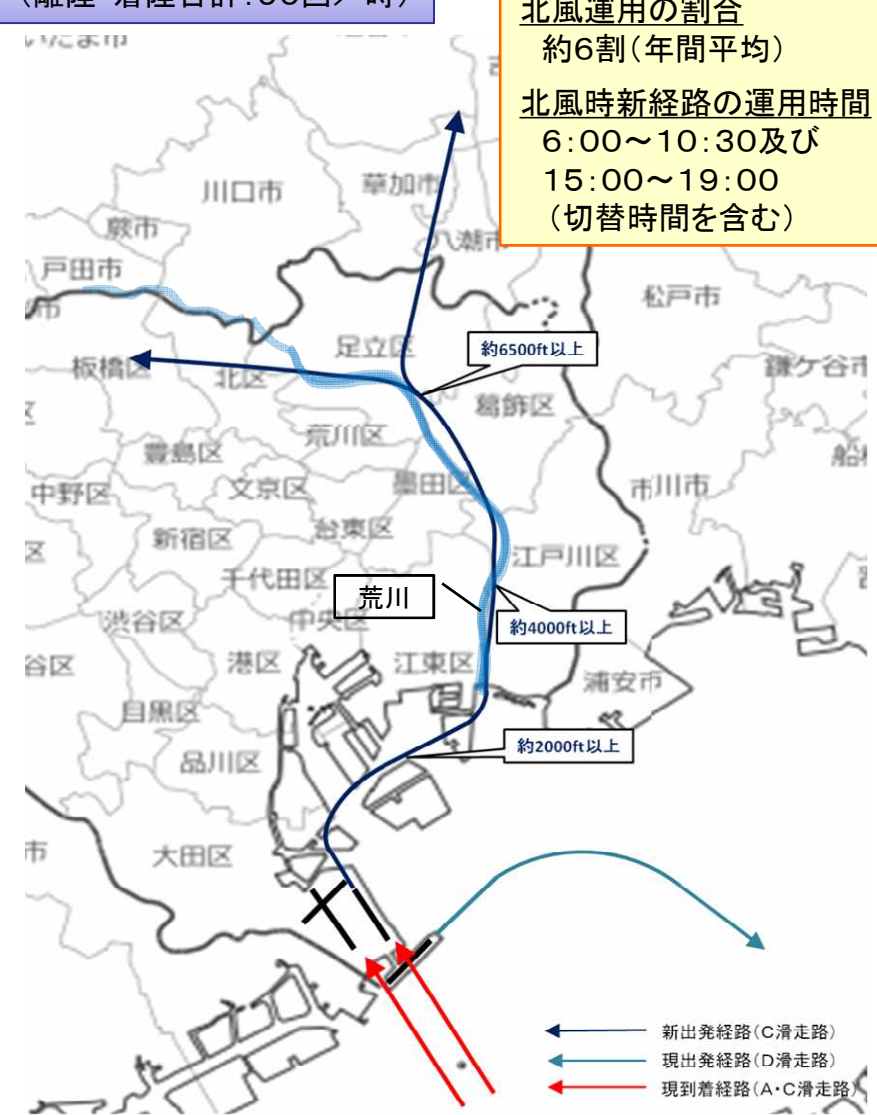
# 羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直し案(北風時)

(参考)当初案

現行飛行経路  
(離陸・着陸合計:80回/時)

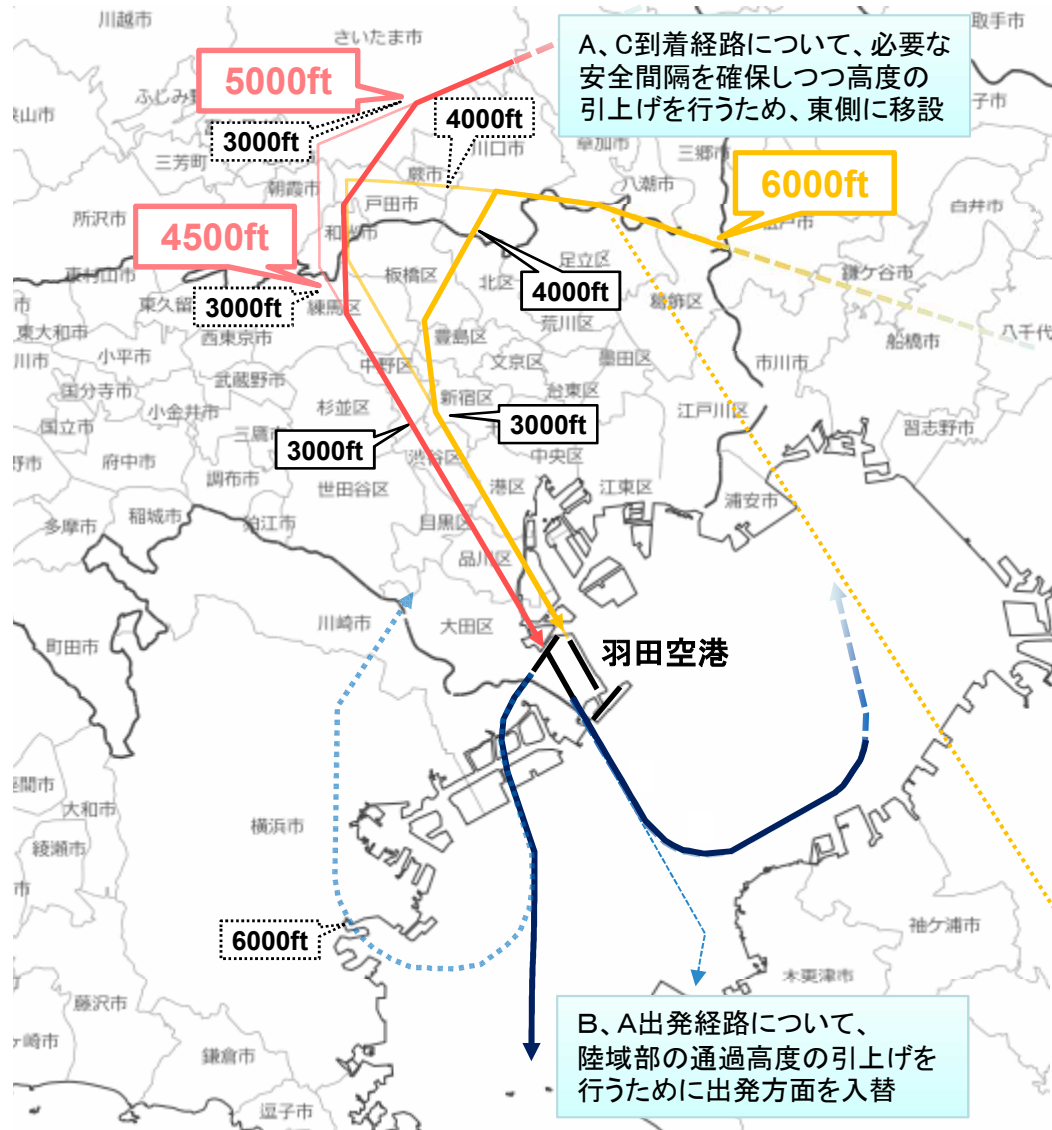


新飛行経路  
(離陸・着陸合計:90回/時)



# 南風時の新到着経路に係る進入開始高度の引き上げ

- 陸域全体への騒音影響を小さくするとともに、周辺の飛行場に離着陸する航空機との安全間隔を確保する観点から、到着経路の進入を開始する高度を引き上げるとともに東側に移設する等、南風時の新飛行経路案を一部修正。

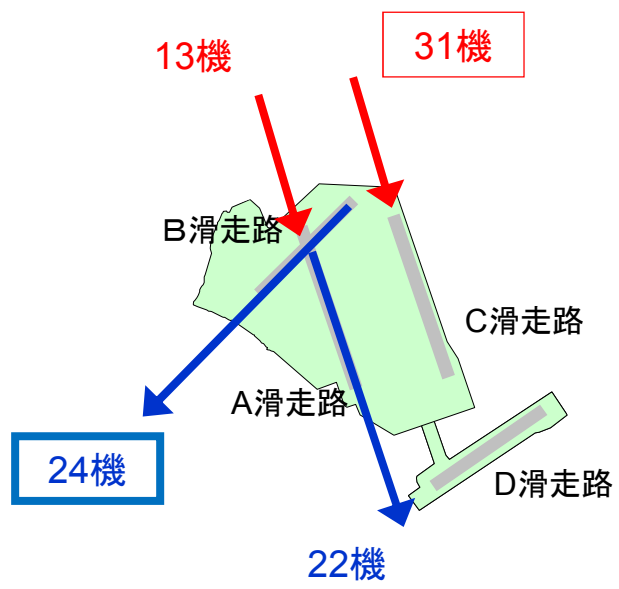


凡例	
<span style="color: yellow;">⋯⋯⋯</span>	C滑走路到着経路(当初案)
<span style="color: yellow;">—</span>	C滑走路到着経路(悪天候時、当初案)
<span style="color: orange;">—</span>	C滑走路新到着経路(好天候時)
<span style="color: magenta;">—</span>	A滑走路到着経路(悪天候時、当初案)
<span style="color: red;">—</span>	A滑走路新到着経路(好天候時)
<span style="color: blue;">⋯⋯⋯</span>	出発経路(当初案)
<span style="color: blue;">—</span>	新出発経路

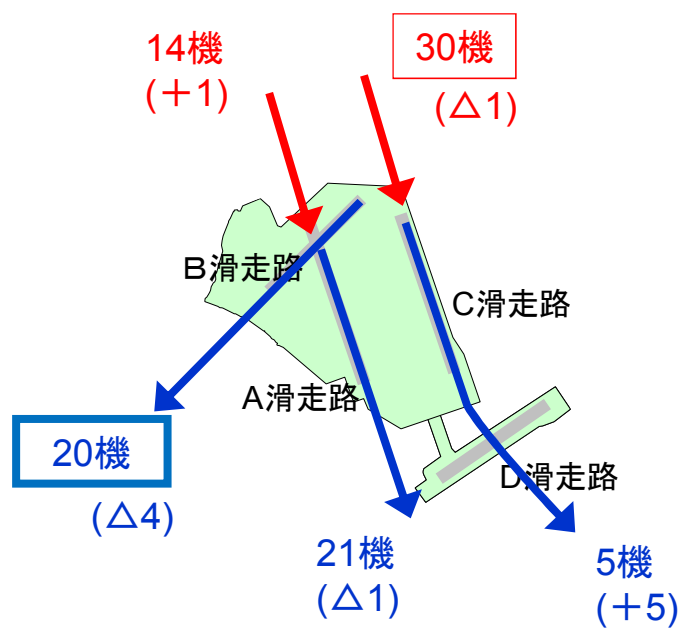
※今回提案する経路については、使用する着陸方式が悪天候時には使用できないことから、悪天候時には、従来から提案している経路を使用することを想定。

○ 騒音影響の特に大きい南風時B滑走路出発の便数を削減するなど、各滑走路の使用便数の調整を実施。

南風時当初案(90機/時)



調整後(90機/時)



滑走路	A滑走路	C滑走路	B滑走路	D滑走路	計	合計
出発機	22	0	24	0	46	90
到着機	13	31	0	0	44	

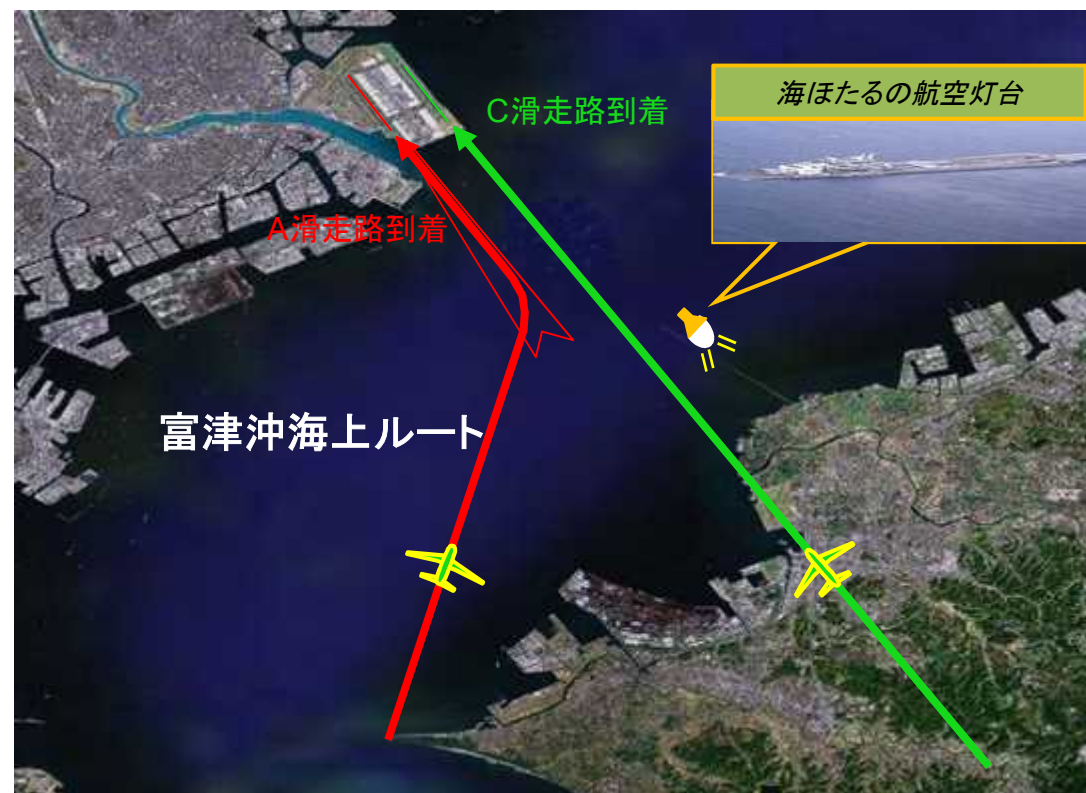
滑走路	A滑走路	C滑走路	B滑走路	D滑走路	計	合計
出発機	<u>21</u>	<u>5</u>	<u>20</u>	0	46	90
到着機	<u>14</u>	<u>30</u>	0	0	44	

※記載の1時間あたりの機数については、遅延等により増減する可能性がある

- 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、富津沖海上ルートの運用比率を高めることで、機能強化後も北風時の現行到着経路下の騒音影響が増えないよう工夫する。

## 運用比率の向上

### 富津沖海上ルート※を活用した際の到着経路



※好天時(C滑走路到着機が決められた地点から海ほたるの航空灯台を視認できる場合)に、A滑走路到着機が運航する海上ルート

### (参考) 好天時以外の到着経路





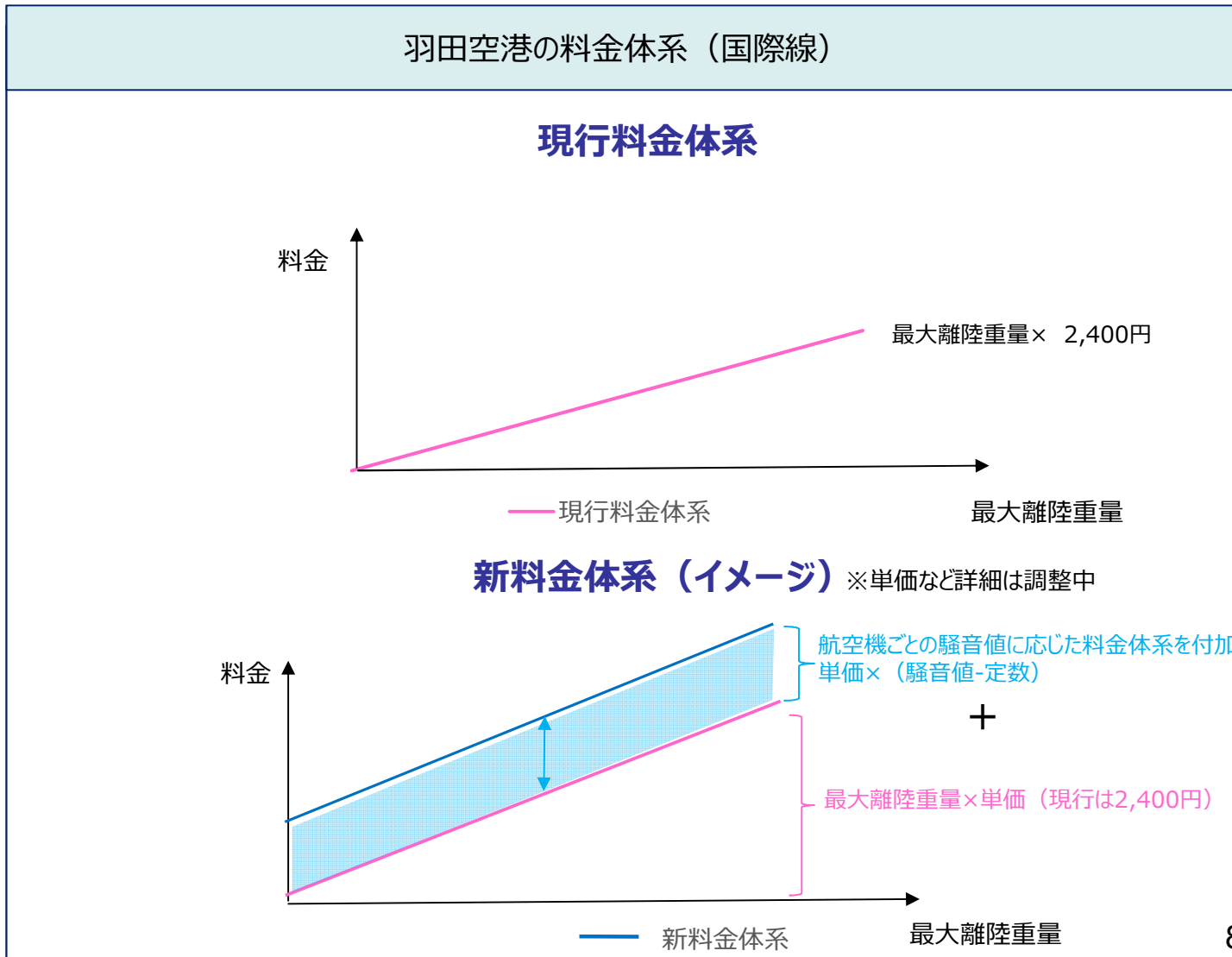
○ 羽田空港の国際線着陸料について、低騒音機の導入を促進するため、航空機の重量と騒音の要素を組み合わせた料金体系へ見直しを行う。

## 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)



- 新飛行経路は、南風時(年間約4割)の4時間(15:00-19:00)に限って運用するため、航空機騒音障害防止法に基づく防音工事の助成対象となる施設はない見込み。
- 学校・病院等への騒音影響について配慮してほしいというご意見も踏まえ、制度の運用を弾力化。

## < 航空機騒音障害防止法に基づく騒音対策 >

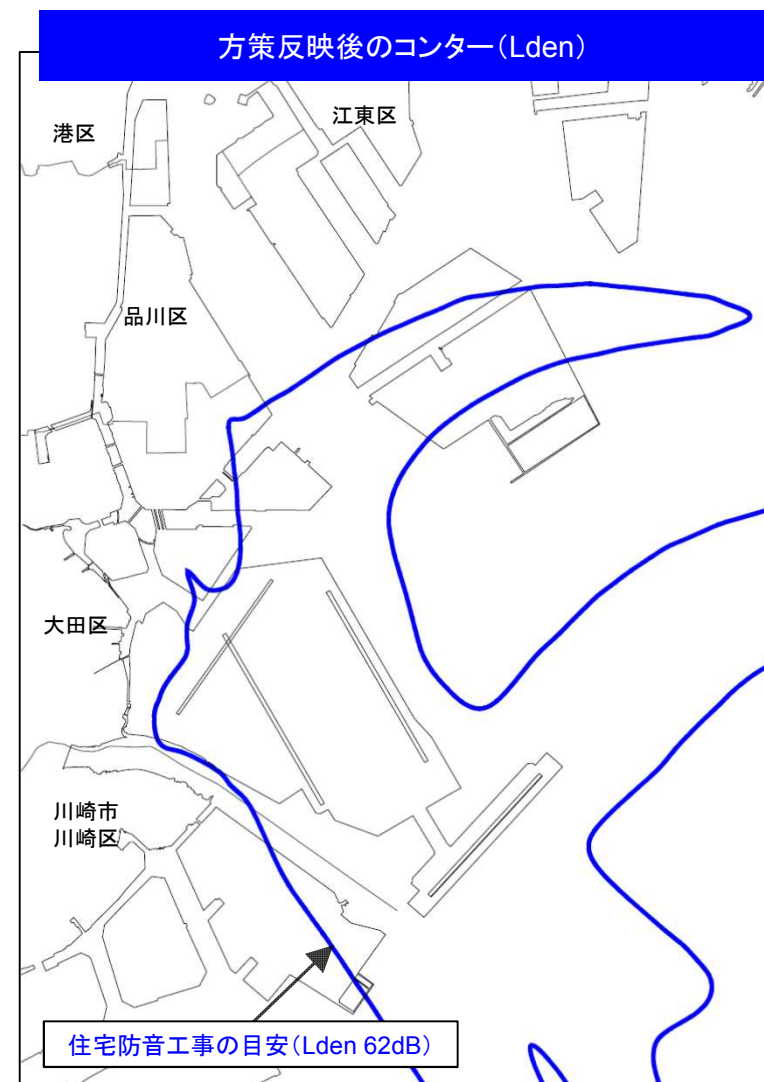
- 航空機騒音が一定の基準を超える施設について、国が防音工事に対する助成を実施。

### 学校・病院等

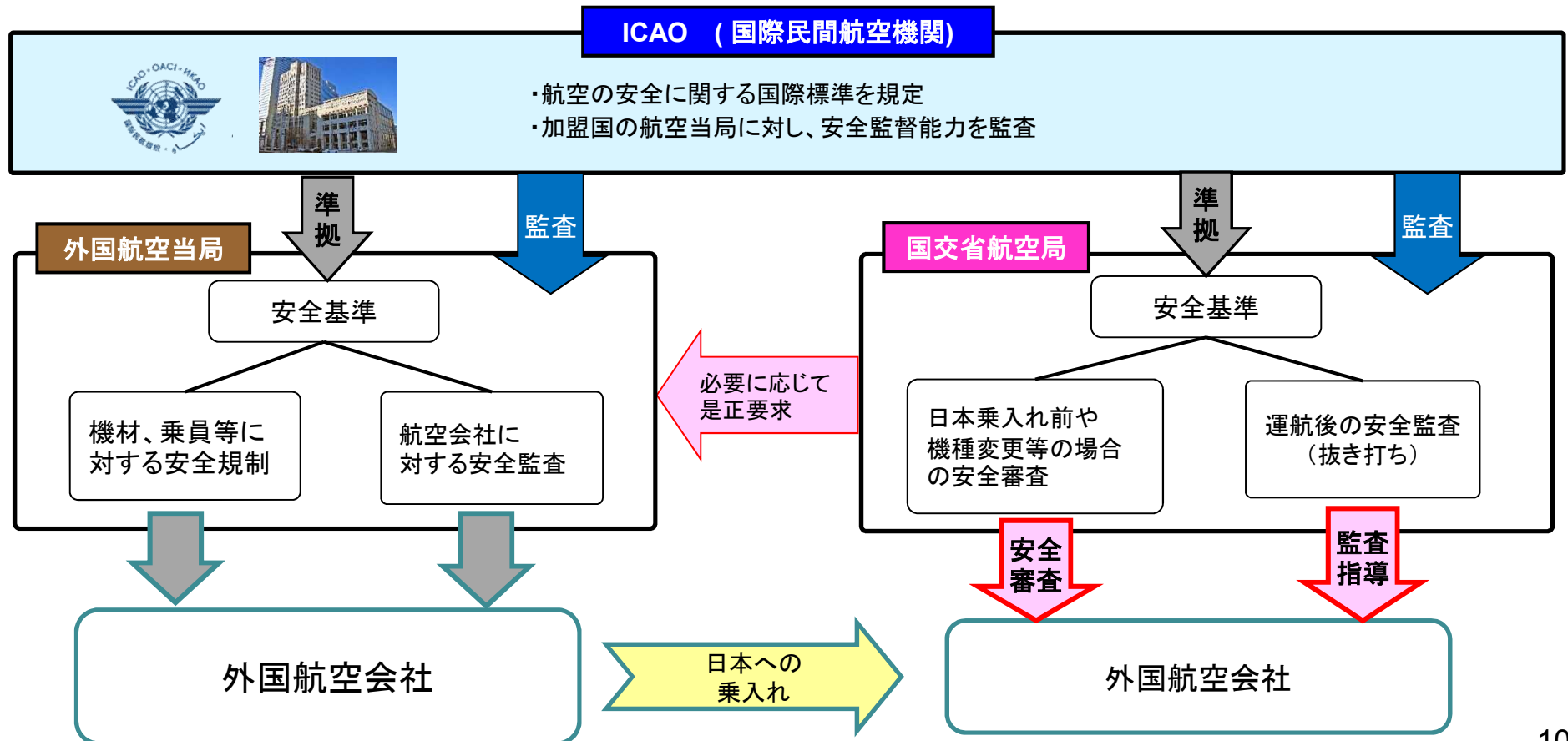
- 強度 × 頻度 × 当該強度・頻度の発生時間数  
【dB】      【回数/時】                      【時間/週】

### 住宅

- 24時間評価の騒音エネルギー量 = Lden62dB  
(Lden : 時間帯補正等価騒音レベル【dB】)



- 外国航空機の運航は、当該国政府が国際民間航空機関（ICAO）の基準に基づき、安全確保のための措置を講じている。
- 我が国に乗り入れる場合には、上記に加え、日本の航空当局が必要な安全審査や我が国空港での抜き打ち監査等によって、安全が確保されているか確認しており、引き続き安全確保を徹底していく。
- さらに、今般の新飛行経路は、市街地上空を飛行することを踏まえ、乗り入れ航空会社に対して安全対策の徹底を要請予定。



- 航空会社に対して、点検・整備の徹底を指導する等、引き続き、落下物の未然防止に万全を尽くす。
- 国の職員による駐機中の航空機をチェックする仕組みを新たに構築し、未然防止策を強化する予定。

## 現状の取組み

- 部品の脱落防止
  - 出発前の点検
  - 定期整備時の徹底チェック
- 氷塊の防止
  - 翼やエンジンに凍結防止ヒーターを設置
  - 上空で機外に排出される水の排出管に凍結防止ヒーター(※)を設置
  - 整備時の給水パイプ等の水切りを徹底

## 未然防止策の強化

- ◎ 整備点検の徹底
- ◎ 万一落下物発生時には原因分析、再発防止策の策定・徹底
- ◎ 空港でのチェック体制の強化
- ◎ 航空会社側での未然防止策の共有

(※)凍結防止ヒーター(加熱機構付き機外排出管)

