

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発行しています。

## 環境等に配慮した方策の検討が進んでいます。



### 羽田空港の役割や、国際線増便の実現方策について、改めて比較整理しました。

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役割を果たしつつ、都心から近い24時間空港として国際線の高需要・ビジネス路線に対応しています。一方、成田空港は、国際線のメイン空港であり、国際ネットワークを強化しつつ、LCCや貨物需要に対応しています。これらの役割を分担しながら、首都圏空港の機能を十分に発揮することが求められています。

### 羽田空港以外を活用する方策について、改めて比較整理しました。

#### 成田空港を活用する方策



「成田空港をもっと活用できないのですか？」

羽田空港及び成田空港の特性を最大限活かしながら首都圏空港全体としての機能を最大化することを目指していきます。なお、国際線のニーズが高い時間帯は、既に成田空港もフル稼働している状態です。

#### 首都圏の他空港を活用する方策



「首都圏の他空港をもっと活用すればいいのでは？」

茨城空港や静岡空港等の首都圏周辺のその他の空港も重要で、その活用に取り組んでいきます。他方でこれらの空港については、都心へのアクセスの改善（時間・運賃等）が課題となっています。

#### 新たな空港を建設する方策



「新たな空港を建設してそこで国際線を受け入れればいいのでは？」

長期的な方策としてこれまでも調査・検討が行われてきましたが、今ある施設の有効活用、工事費用・時間、交通アクセスなど、様々な観点から引き続き検討が必要と考えています。

#### 国内線を減らす方策

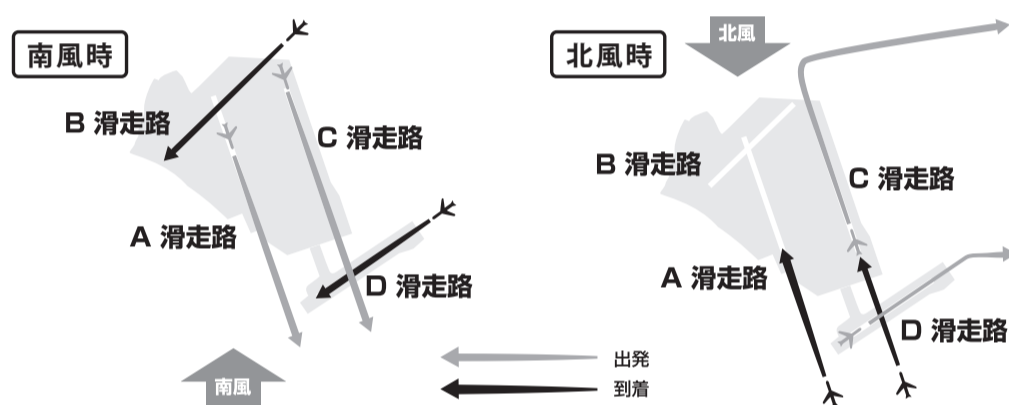


「国内線を減らして国際線を増やせばいいのでは？」

羽田空港の国内線需要は高く、ネットワークの充実が求められています。地方を元気にしていくためにも、慎重な検討が必要です。

### 羽田空港の増便の実現方策についても、改めて比較整理しました。

■現行の滑走路の使い方（深夜・早朝時間帯以外）



様々な方策を検討しました

#### 滑走路が空いている時間帯を活用する方策

羽田空港は深夜・早朝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はできません。

#### 滑走路を増設する方策

東京湾上空や空港の周辺は大変混雑しており、仮に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。

#### 滑走路の使い方・飛行経路を見直す方策

便数を増やすためには、滑走路の使い方を見直し、これにあった飛行経路を設定する必要があります。

様々な方策について比較しても、羽田空港の役割を他の空港で担うことは難しい状況です。

様々な検証を行った結果、国際線増便には、滑走路の使い方・飛行経路を見直す以外の方策が見当たらない状況です。

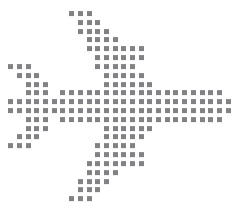
※その他の検討や詳細については特設HPに掲載しているFAQ冊子をご参照ください。

## 「羽田空港のこれから」の取り組みとは？

「羽田空港のこれから」の取り組みとは、首都圏そして地方と諸外国との往來を支える羽田空港の国際線増便のための方策（飛行経路の見直し等）について、幅広く双方向のコミュニケーションを行うための取り組みです。

昨年7月から12月までは、羽田空港の国際線増便の必要性や実現方策

について、また、昨年12月からは、提案の背景や具体的な影響、とり得る対策の方向性等について、説明会や特設ホームページ、電話窓口、ニュースレターなど多様な手法を総合的に組み合わせて情報提供と意見の聴取が行われています。



# 環境等に配慮するための方策についても、 具体化に向けた検討が進められています。

環境や安全に配慮するための多面的な方策が検討されています。

## 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、現行経路を含めた全体の影響低減を図ります。

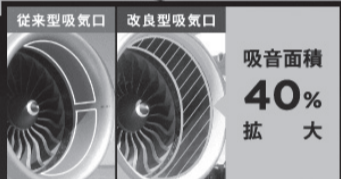
### 中型機(787-8)の例

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

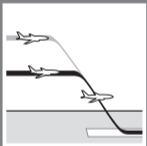


中型機の例  
(ボーイング B787)



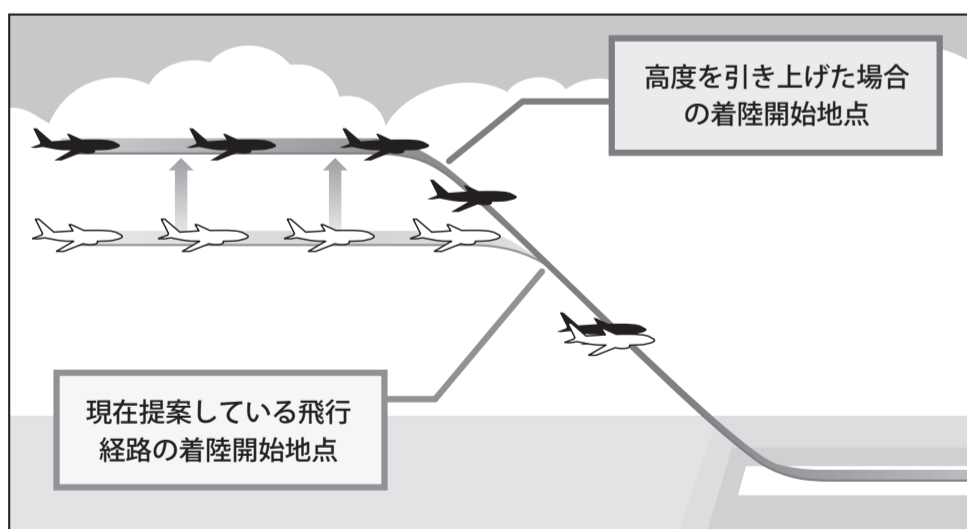
大型機の例  
(エアバス A350)

## 方策：南風時到着経路の 着陸開始高度の引き上げ

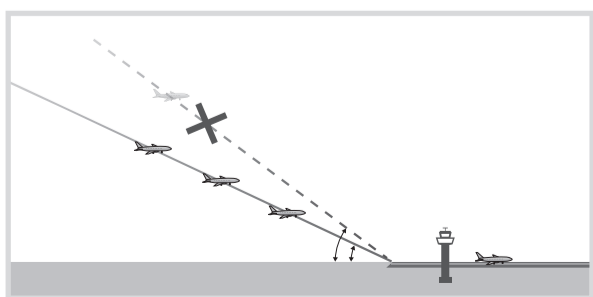


全体の環境影響をできるだけ小さくするため、南風時の新到着経路について、安全確保を前提に着陸開始地点の高度を引き上げることが検討されています。

### 〈高度引き上げのイメージ〉



滑走路の直前となる3,000ft以下の区間で、高度を引き上げようとする、急降下となってしまう、安全面、技術面の問題が生じます。

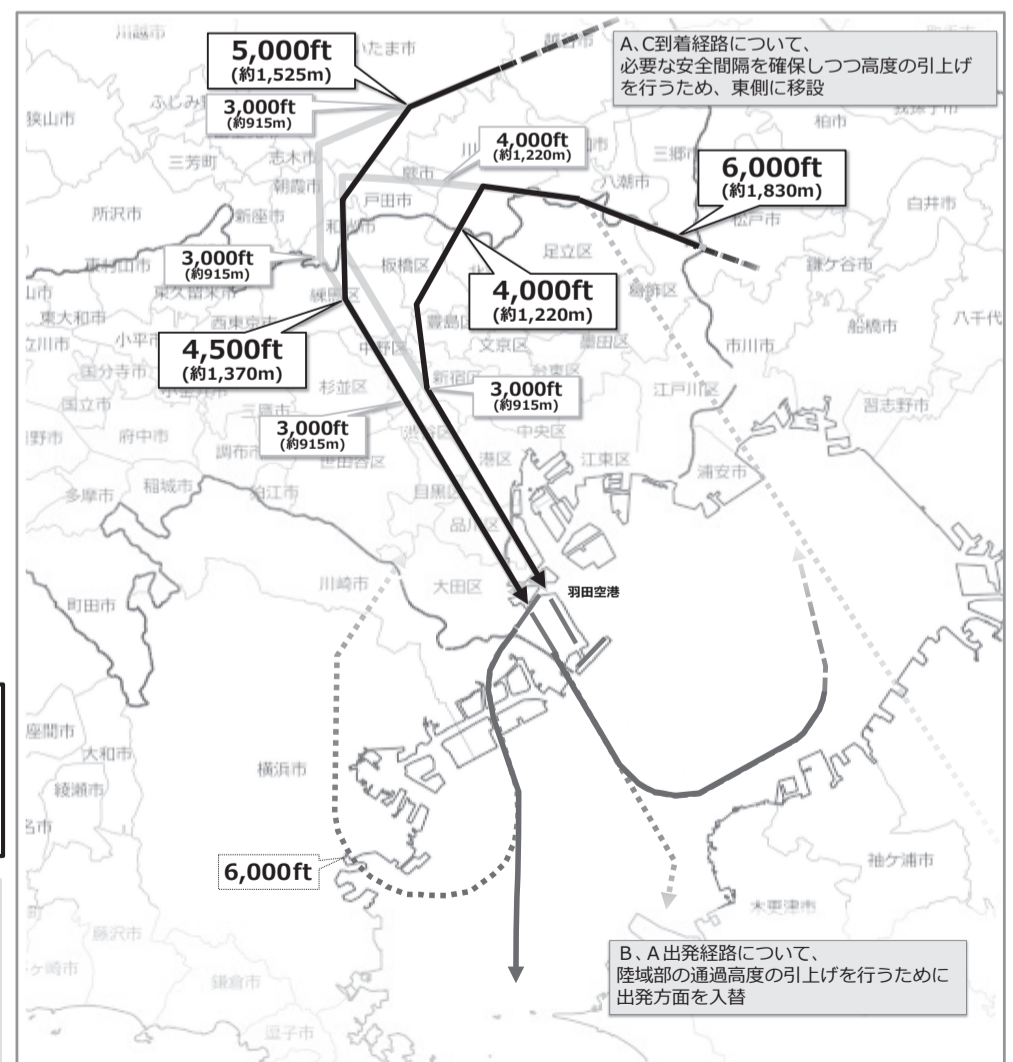


- 南風運用の割合  
運用全体の約4割(年間平均)
- 南風時新経路の運用時間帯  
15:00~19:00(切替時間を含む)

#### 凡例

- ..... 到着経路(当初案)
- 到着経路(悪天時)
- 新到着経路(好天時)
- ..... 出発経路(当初案)
- 新出発経路

### 〈南風時の新到着経路〉

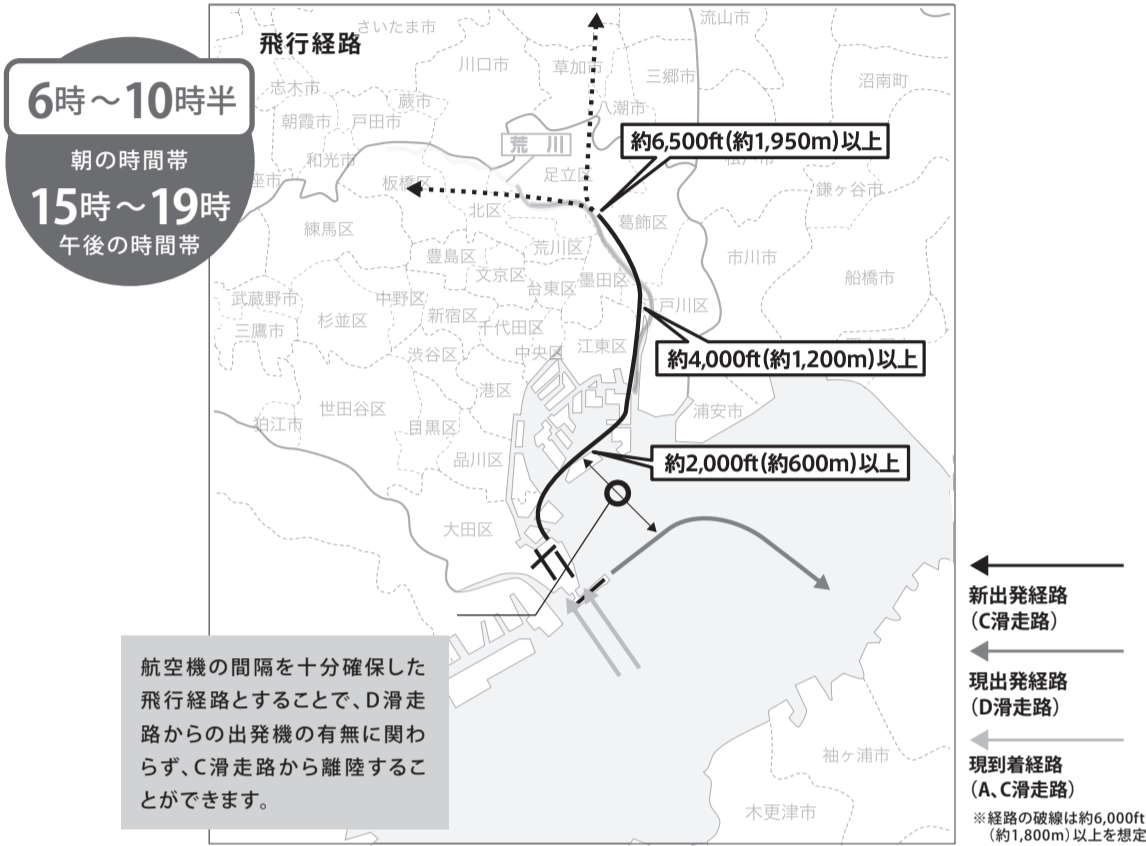


※今回提案する到着経路については、使用する着陸方式が悪天候時には使用できないことから、悪天候時には、従来から提案している経路を使用することを想定しています。

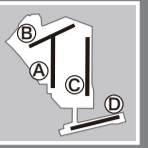
### 方策：北風時新出発経路の運用時間の後ろ倒し



早朝からの運用が想定されている北風時の新出発経路(荒川北上経路)について使用する時間帯を後ろ倒しすることが検討されています。



### 方策：便数の調整

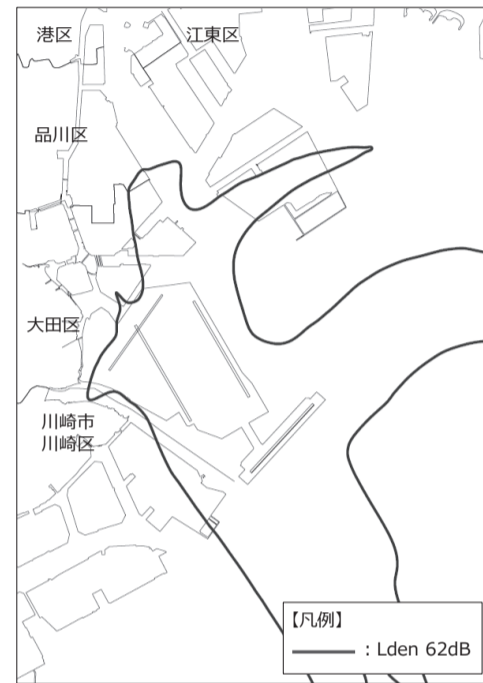


音の影響の特に大きい南風時B滑走路出発の便数を削減するなど、各滑走路の使用便数を調整することが考えられます。

### 方策：防音工事



〈音の影響の範囲 (対策織り込み前の想定)〉



前述のような工夫等により、できるだけ音の影響を小さくした上で、制度に基づき防音工事に対する助成を行っていきます。

※ Ldenとは、昼間、夕方、夜間の時間帯別に重みを付けて求めた、変動する騒音の騒音レベルをエネルギー的な平均値として表した量を示します。なお、Lden62dBは住宅の防音工事が必要となるような音の影響範囲を表わします。

## 安全対策が検討されています。

### 方策：航空機の安全対策



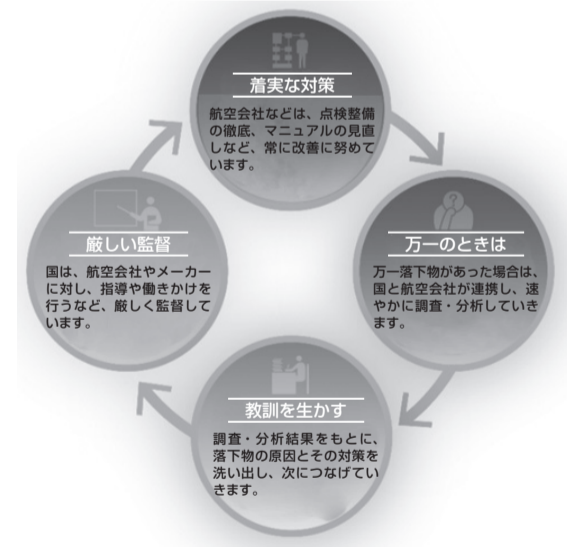
安全の確保はすべてに優先します。過去の事故からの教訓や新たな技術を踏まえ、安全対策を何重にも積み重ねてきました。より高水準の安全が実現されるよう、日々努力していきます。

### 方策：落下物対策



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〉



## 国際線増便に伴う周辺まちづくりや、関連施設空港アクセスの充実が検討されています。

### 方策：関連施設・体制の充実



国際線の更なる充実が図られた場合にも、施設面・体制面からターミナルの混雑や空港機能低下が起こることのないよう、関連施設・体制を充実していきます。

### 方策：空港アクセスの充実 周辺まちづくりの推進



空港アクセスについて、鉄道・バス等の利便性向上を進めるとともに、周辺のまちづくりについては、羽田空港跡地や京浜臨海部との連携を進めていきます。

# 情報提供やモニタリング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します。

**方策：騒音測定の実  
モニタリング結果の提供**



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。

〈騒音測定局の例〉



〈航跡図（北風時好天以外）のイメージ〉

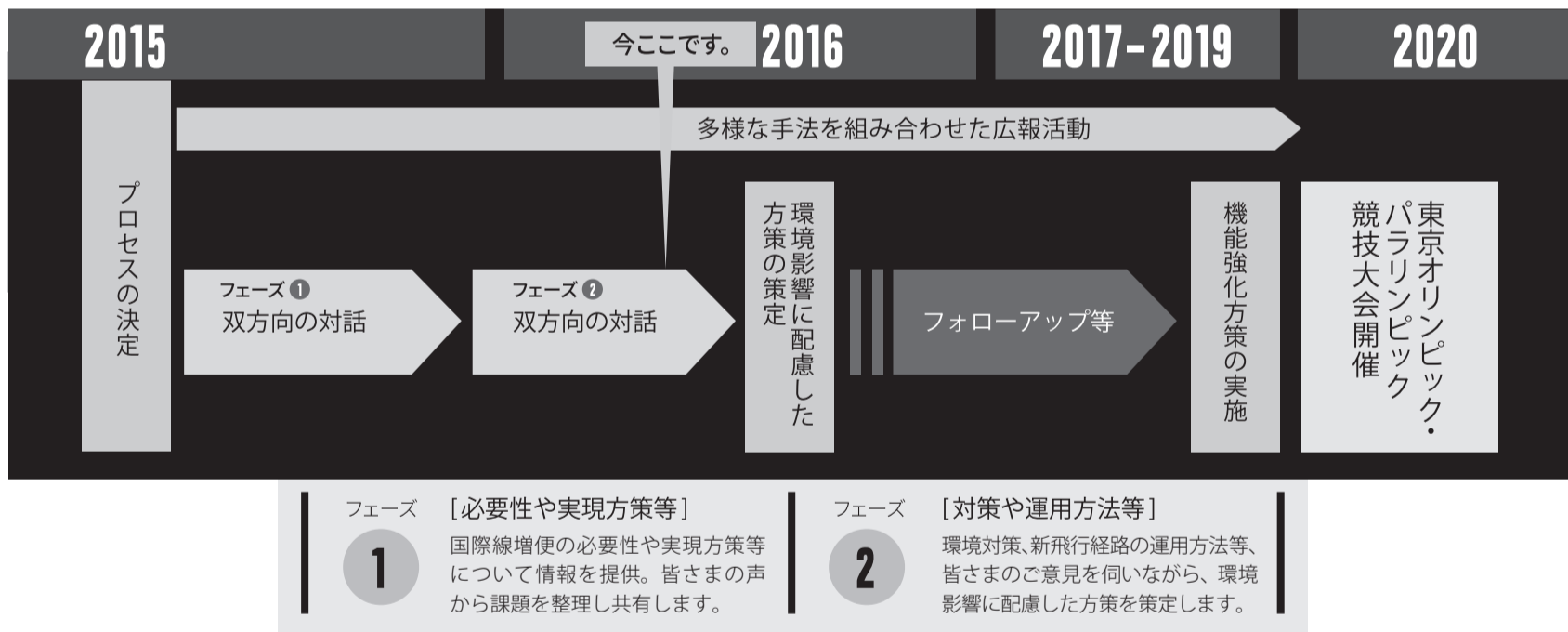


**条件設定**  
日付、時間を入力することにより、30分間もしくは60分間の航跡を重ねて表示します。

**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。

## 今後の進め方

今後、皆さまからのご指摘やご意見を踏まえ、また有識者からも意見を聴きつつ平成28年夏までに、実現方策や環境影響に配慮した方策が策定される予定です。また、その後もより多くの方々に知っていただけるよう、引き続き情報提供に努めて参ります。



**フェーズ 1** [必要性や実現方策等]  
国際線増便の必要性や実現方策等について情報を提供。皆さまの声から課題を整理し共有します。

**フェーズ 2** [対策や運用方法等]  
環境対策、新飛行経路の運用方法等、皆さまのご意見を伺いながら、環境影響に配慮した方策を策定します。

■ ホームページから  
<http://www.mlit.go.jp/koku/haneda/>



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



■ ホームページに掲載されているバックナンバー

