羽田空港のこれから

ー飛行経路の見直しによる
羽田空港の国際線増便についてー

羽田空港のこれから　検索

国土交通省　航空局

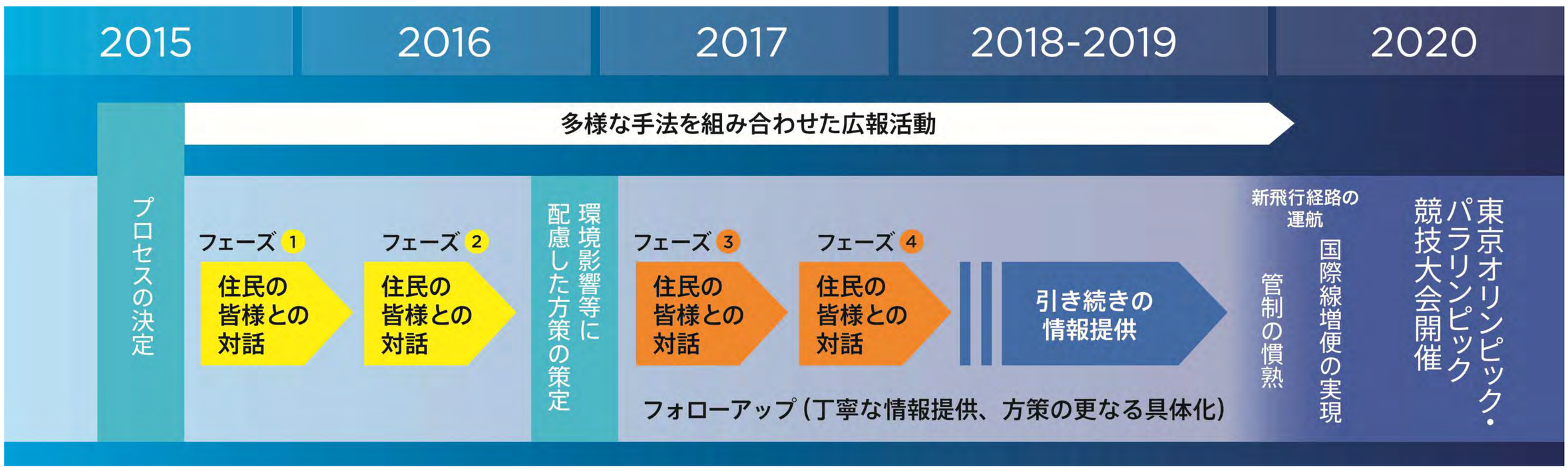
v.4.0

はじめに

国土交通省

環境影響等に配慮した方策が公表されました。
引き続きわかりやすい情報提供に努めて参ります。

- 国土交通省は、日本の豊かな暮らしを将来の世代に引き継ぐため、羽田空港の国際線を増便し、世界との結びつきをさらに深めていく必要があると考えています。
- その具体化を進めるにあたっては、まず、その必要性や実現方策についてできる限り多くの方々に知っていただくべく、約１年をかけて、今回の提案の背景、音の聞こえ方、環境や安全確保等の課題に対しどのような対策が取り得るかなどについて情報提供を行って参りました。また、住民の方々の多様なご意見を伺い、その内容について幅広い共有に努めてきたところです。



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。皆様の声から課題を整理し、共有しました。

フェーズ 2
【対策や運用方法等】
環境・安全対策、飛行経路の運用方法等、皆様のご意見を伺いながら、環境影響等に配慮した方策を検討しました。

フェーズ 3
【環境影響等に配慮した方策等】
機能強化の必要性、実現方策等に加え、「環境影響等に配慮した方策」について、丁寧な情報提供に取り組んでまいりました。

フェーズ 4
【環境影響等に配慮した方策の進展等】
引き続き、機能強化の必要性、実現方策等に加え、「環境影響等に配慮した方策」がどのように進展しているかについて、丁寧な情報提供に取り組んでまいります。

- 国土交通省では、平成28年7月、このような取り組みの経緯を踏まえた上で、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有認識を確認し、これまでの課題整理や自治体意見を踏まえた「環境影響等に配慮した方策」を公表しました。
- 今後、2020年までの羽田空港の国際線増便の実現に向け、飛行経路の見直しに必要となる航空保安施設や誘導路等の施設の整備、さらには「環境影響等に配慮した方策」で示された環境・安全対策を着実に進めて参ります。
- また、できるだけ多くの方に知っていただき、ご理解を頂けるよう、正確でわかりやすい情報提供に引き続き取り組んで参ります。

羽田空港の国際線の増便に関する検討を進めてきました。

国土交通省

説明会（オープンハウス型）等を通じて これまで多くのご意見をいただきました。

- 羽田空港の国際線増便に関する検討を進めるにあたっては、その必要性や実現方策についてできるだけ多くの方に知っていただきたいとの考えから、３つのフェーズに分け、延べ50会場111日間にわたり説明会を開催し、丁寧な情報提供を行ってきました。

- フェーズ１では、国際線増便の必要性や実現方策について情報提供を行い、多様なご意見を伺いました。フェーズ２では、フェーズ１で頂いた意見等から明らかになった課題に対応するため、提案の背景、音の聞こえ方や見え方、主な対策の方向性等についてより詳しく情報提供を行い、改めてご意見を伺い、皆様に幅広く共有いたしました。

- フェーズ２までの取り組みの経緯を踏まえ、平成28年7月、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有認識を確認し、これまでの課題整理や自治体意見を踏まえた「環境影響等に配慮した方策」を公表し、フェーズ３ではその内容について丁寧な情報提供に取り組んでまいりました。

ヘッドフォンを用いた飛行映像コーナーの様子

皆さまから寄せられたご意見
～意見要旨～
1. 羽田空港国際線増便の必要性と実現方策
2. 課題への対応方策（対策や運用方法の工夫等）
3. 進め方（全体）

フェーズ２の意見要旨
（平成28年4月19日公表）

- これらを踏まえ、平成29年11月からフェーズ４として、環境影響等に配慮した方策の進捗状況等を説明することに加え、新飛行経路や落下物対策の検討状況に関するさらに詳しい情報提供を行ってまいります。

- 今後の取り組みについては、特設ホームページ、ニュースレター、特設電話窓口、常設情報拠点などを活用し、引き続き情報提供に努めてまいります。

羽田空港の国際線の増便はなぜ必要なのでしょうか？

国土交通省

これからの日本の成長を支えるために、羽田空港をさらに世界に開くことが必要です。

＜国際競争力の強化＞

- 東京は、都市競争力ランキングにおいて昨年に引き続き世界第３位となっています。その中でも、今年は「交通・アクセス」の順位が11位から6位に上がりました。要因は「海外からの訪問客」や「国際線直行便就航都市数」の増加などです。首都圏空港の更なる機能強化によって、世界とつながることにより、我が国の国際競争力が一層強化されることが期待されます。

世界の都市競争力（森記念財団）

総合ランキング

1位	2位	3位	4位	5位
ロンドン	ニューヨーク	東　京	パ　リ	シンガポール

ロンドンと東京の比較

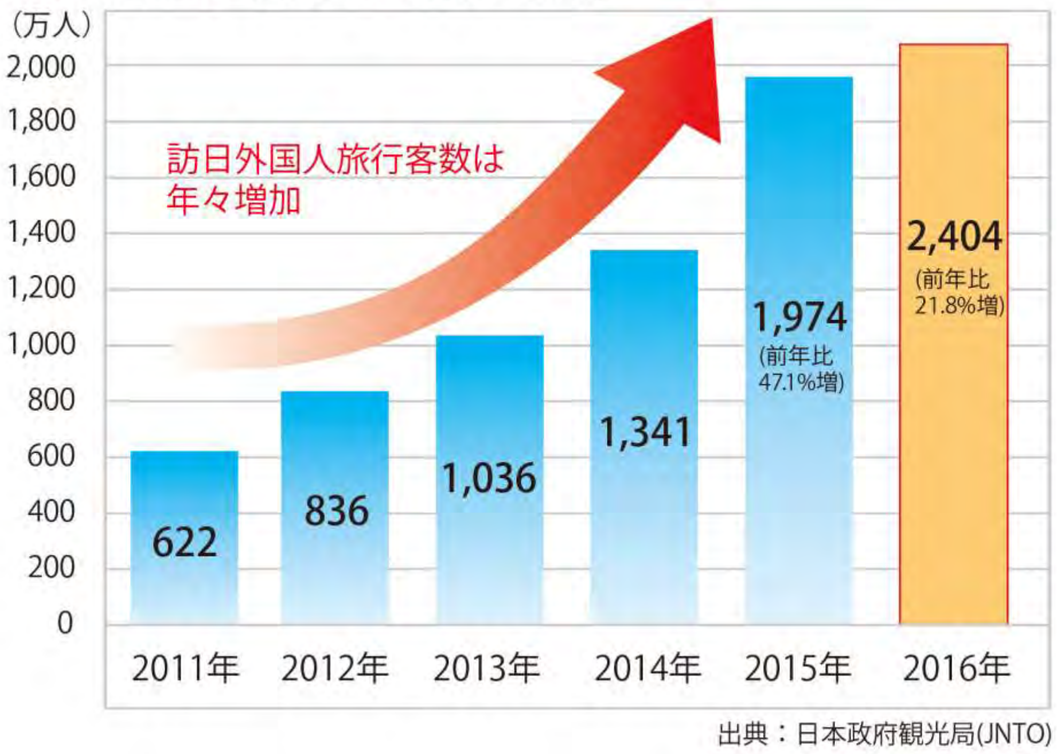
	経済	研究開発	文化交流	居住	環境	交　通アクセス	総合
ロンドン	2位	2位	1位	17位	7位	2位	1位
東　京	4位	3位	4位	14位	12位	6位	3位

交通アクセスが、昨年 11位から6位に浮上

「交通・アクセス」の順位上昇、
「海外からの訪問者」や「国際線直行便就航都市数」の増加が要因。

出典：森記念財団 都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング2017」

訪日外国人旅行客数の推移



出典：日本政府観光局(JNTO)

＜外国人観光客をお迎え＞

- 羽田空港を利用した外国人は年々増加しています。より多くの方々を呼び込むことで日本全国の経済を活性化させます。

（地方を元気に）

- 羽田空港の豊富な国内線と国際線を結ぶことで、日本各地と世界の交流を活発化させます。

首都圏の国際競争力を強化

都心からのアクセスも便利な羽田空港。アジアの都市との競争を勝ち抜き、世界中からヒト・モノ・カネを東京に呼び込みます。

地方を元気に

羽田空港の豊富な国内線と国際線を結ぶことで、日本各地と世界の交流を活発化させ、世界の成長の果実を地方にもお届けします。

より多くの外国人観光客をお迎え

増加する外国人旅行者をさらに呼び込み、買い物や宿泊をしてもらうことで日本全国の経済を活性化させます。

東京オリンピック・パラリンピックを円滑に開催

2020年に開催される東京オリンピック・パラリンピック大会で、世界各国から来日する、大会関係者、選手、観客などをお出迎えし、大会を成功させることが必要です。

人口減少社会を迎えた日本で、私たちがこれからも豊かな生活を実現していくためには、羽田空港の国際線の増便が欠かせません。

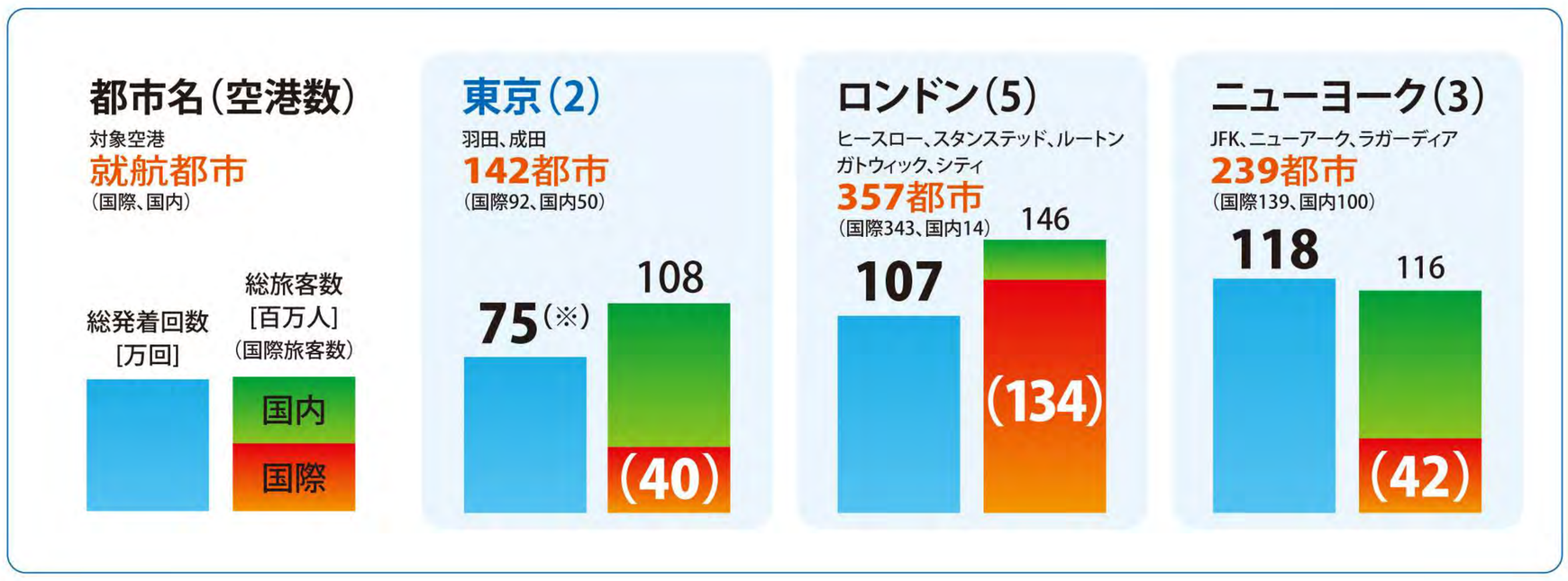
羽田空港の国際線の増便はなぜ必要なのでしょうか？

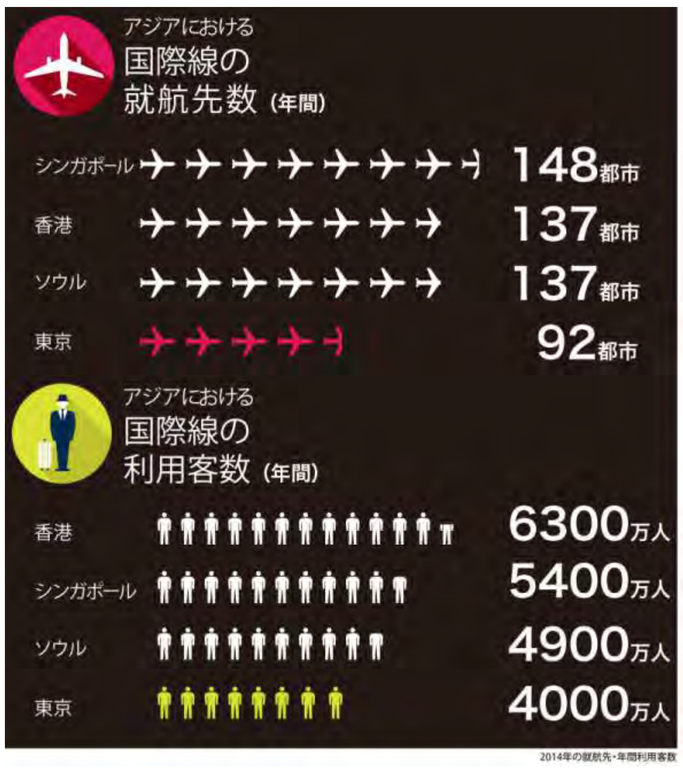
国土交通省

日本の経済・社会を維持・発展させていくためには、諸外国との結びつきを深めていくことが課題です。

- 人口減少、海外との競争の中で、将来にわたって成長を続けるためには海外との結びつきを深める事が重要です。

- 世界の主要都市の空港と比較すると、羽田空港・成田空港を合わせても国際線の就航先が少ないのが現状です。また、香港、シンガポール、ソウルなどアジアの主要諸国よりも国際線の就航先数・利用客数ともに下回っています。





- 今後、世界的な航空需要は、アジア地域を中心にさらに伸びるといわれています。このような中で、羽田空港は、深夜・早朝の時間帯を除き、現在フル稼働しています。

- また、時差の影響により国際線の需要が一定の時間帯に集中する傾向があります。このような時間帯には、羽田空港のみならず、成田空港も既にフル稼働の状態にあり、成田空港と羽田空港の両方について、さらなる国際線の増便のための方策を考えていく必要があります。

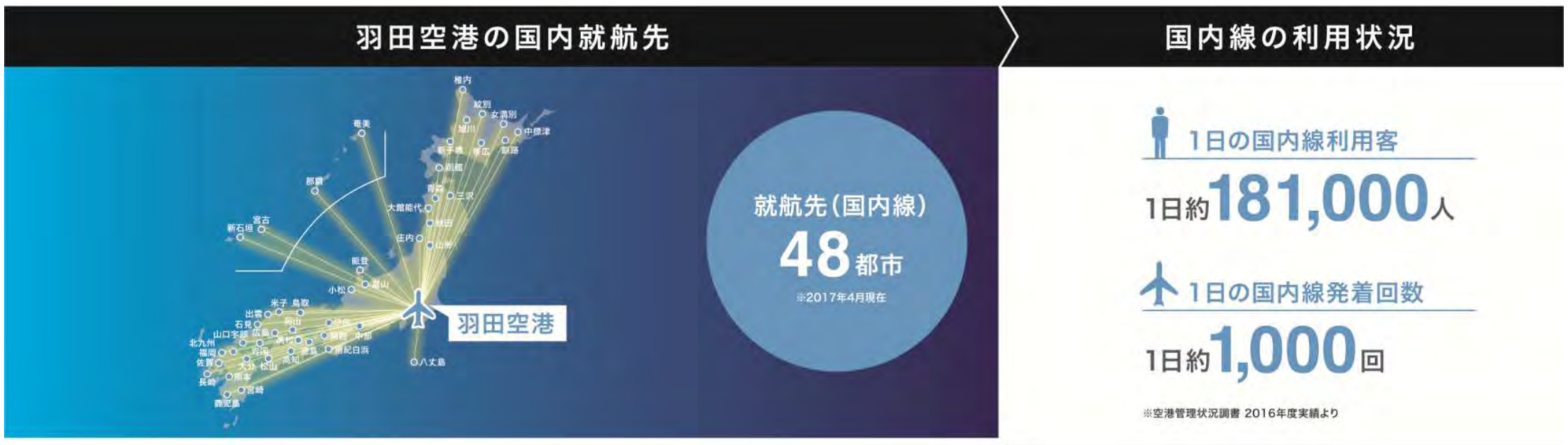
多くの航空機で混雑する羽田空港

羽田空港の国際線の増便はなぜ必要なのでしょうか？

国土交通省

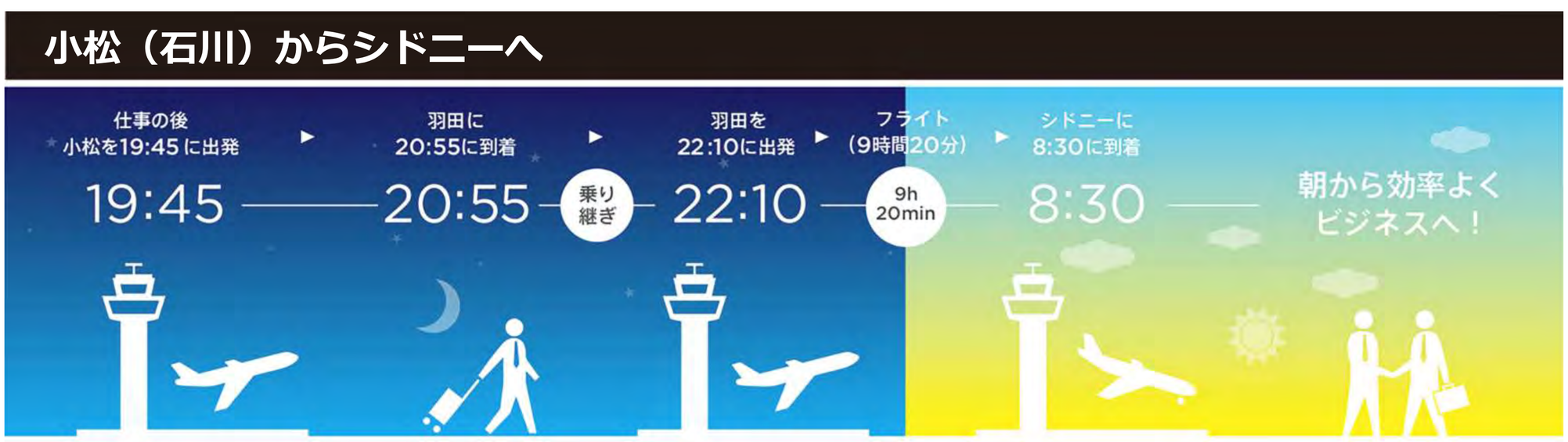
日本の経済・社会にとって必要不可欠な羽田空港。
「都心から近く」「24時間オープンしている」という強みを生かし、
日本の成長、地域の発展により大事な役割を果たしています。

- 国内外に豊富な路線を有する羽田空港は、首都圏と世界だけでなく、地方と世界もつないでいます。



- 旅客ターミナルや滑走路の整備により、日本の経済・社会を支えてきた羽田空港。日本の成長、地域の発展に併せて、羽田空港も進化してきました。

- 「都心から近く」「24時間オープンしている」という強みを生かし、ビジネスや観光をよりしやすい環境にしています。



羽田空港の国際線の増便はなぜ必要なのでしょうか？

国土交通省

成田空港等と役割を分担しながら、羽田空港の国際線の増便を進めていくことが必要です。

- 羽田空港は、国内線のメイン空港としての機能を持ちつつ、国際線の高需要路線等に対応していきます。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きます。

- 羽田空港以外で国際線増便を実現する様々な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生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？

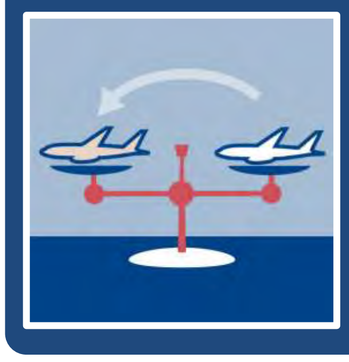
茨城空港や静岡空港等の首都圏周辺のその他の空港も重要で、その活用に取り組んでいきます。他方でこれらの空港については、都心へのアクセスの改善（時間・運賃等）が課題となっています。

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よいのでは？

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。

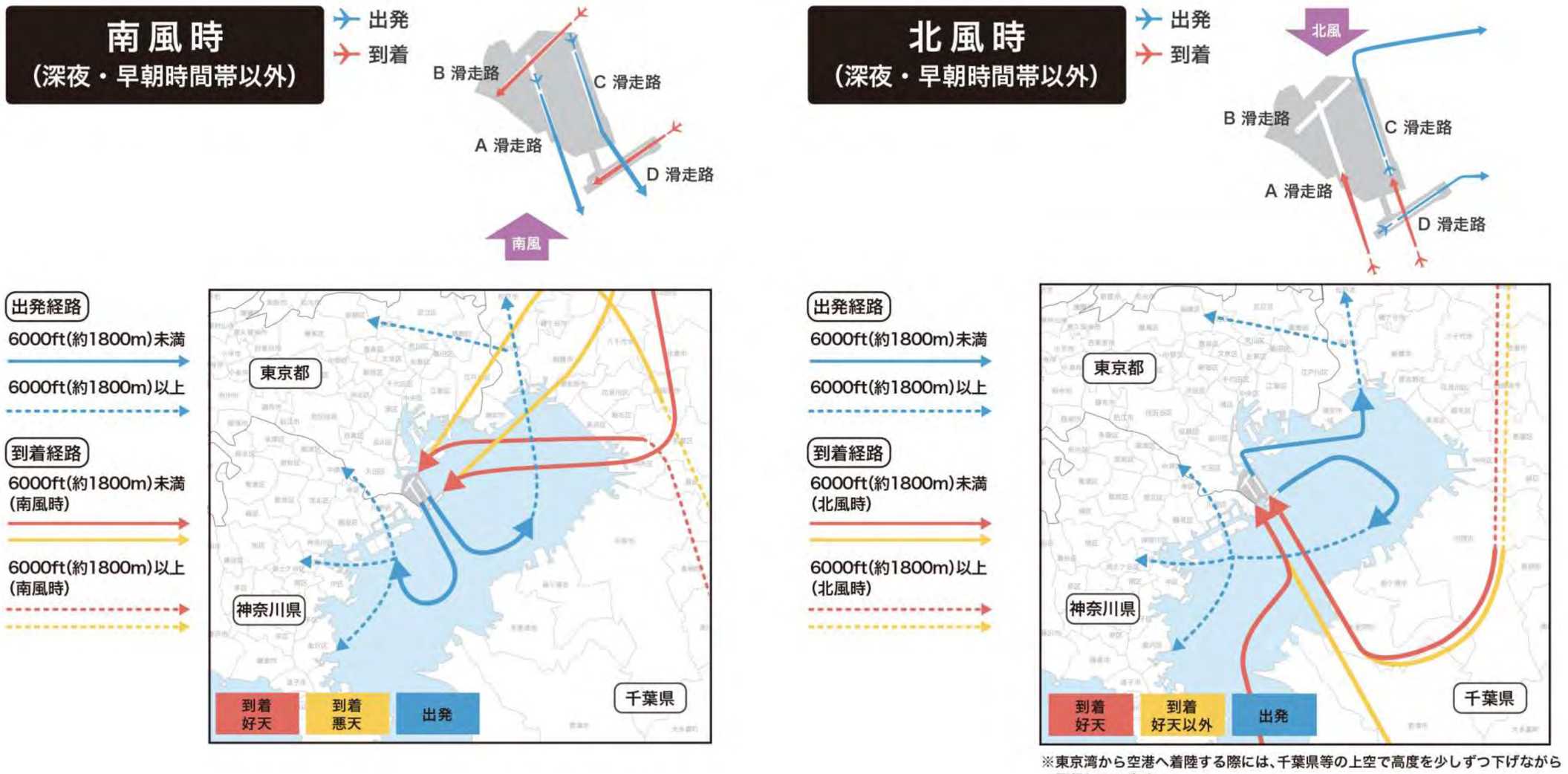
様々な方策について比較しても、羽田空港の役割を他の空港で担うことは難しい状況です。

どのような背景から今回の方策が提案されたのでしょうか？

国土交通省

今のままでは、増やすことができる便数は限られています。
そのため、様々な方策を検討しました。

- 滑走路の使い方と飛行経路により、1時間あたりの発着回数が決まっています。
  （現在、1時間あたり80回（出発・到着の合計））
- 今のままでは、1時間あたり82回までが限界であることが判明しています。



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造ったとしても、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。

様々な技術的検証を行った結果、国際線の増便のためには
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のが現状です。

どのような背景から今回の方策が提案されたのでしょうか？

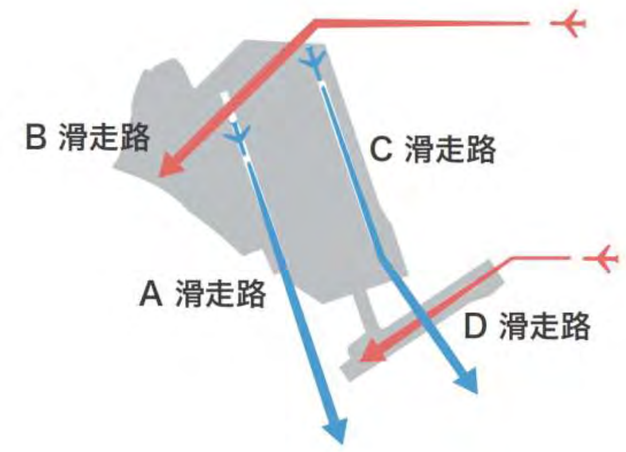
国土交通省

**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。**

南風時

➢ 様々なケースを検証した結果、南風時については、都心側から到着、海側へ出発する方法が最も効率的であることがわかりました。この滑走路の使い方に合わせた新しい飛行経路を設定する必要があります。

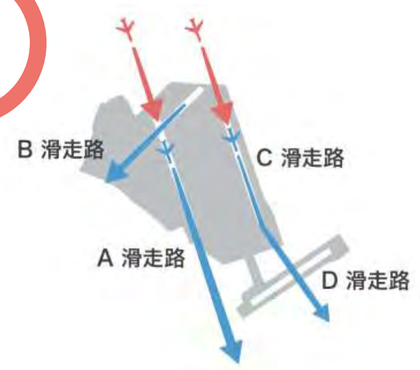
現　行



1時間あたり80回*の離着陸が可能
（＊再検証の結果、82回までは可能であることが判明）

見直し案

○



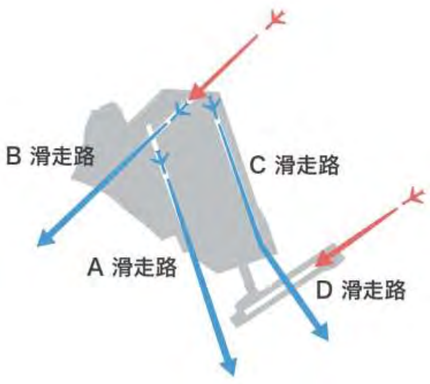
1時間あたり90回の離着陸が可能

滑走路の最も効率的な使い方であり、発着回数を現行よりも1時間あたり10回増やすことができます。

×

これ以外の使い方は、現行よりも航空機同士が交錯する場所が増えるため、発着回数が減ってしまいます。

△

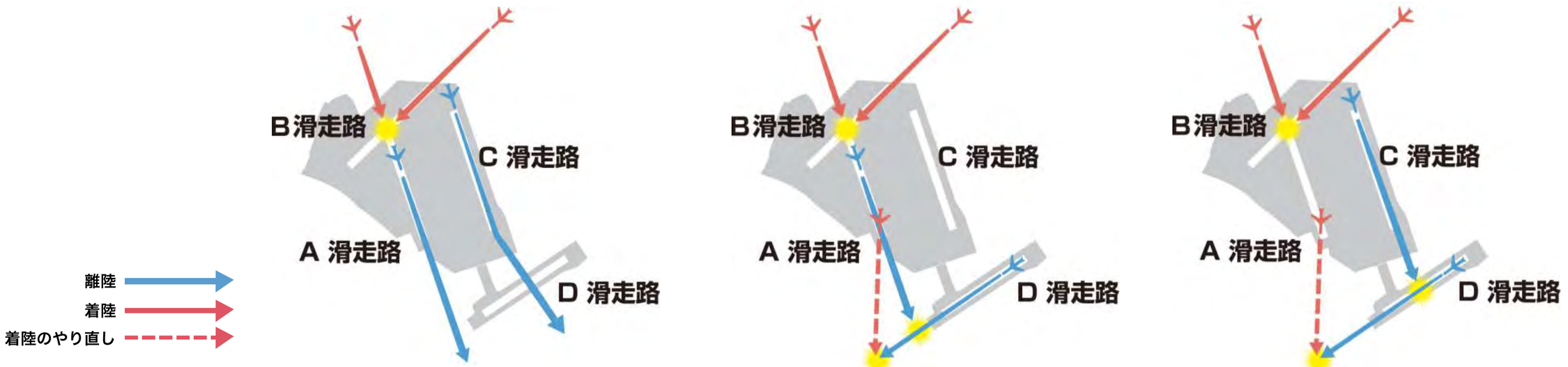


1時間あたり84回の離着陸が可能

現行の着陸ルートのまま離陸に使用する滑走路を増やしても、航空機同士が交錯する場所があるため発着回数があまり増えません。

＜南風時の飛行経路の検証＞

➢ いずれも交差が発生し、現行よりも発着回数は増えません。



※例えば、D滑走路を離陸に使用すると、他の航空機との交差を避けるため航空機が待機する時間がより多くかかってしまい、現在よりも便数は減ってしまいます。

北風時

➢ 北風時については、現在の滑走路の使い方が最も効率的です。ただし、東京湾上空の混雑により出発機の便数が制限されているため、飛行経路を見直す必要があります。

国際線増便を実現するための方策は？

国土交通省

国際線の需要が集中する時間帯に限って、滑走路の使い方と飛行経路を見直すことで発着回数を増やすことが可能となります。

案 南風時（15時～19時） これ以外の時間帯は、従来の経路となります。

検証の結果、都心側から到着、木更津沖へ出発する方法が最も効率的であることがわかりました。国際基準に従って飛行経路を設定すると、１時間当たりの発着回数を現行の80回から90回まで増やせる試算となり、国際線の需要が集中する午後の時間帯〈15時～19時（切り替え時間を含むため、実質３時間程度の運用）〉に限ってこの飛行経路を運用すると、国際線の便数を増やすことができます。

※本経路の運用方法については、P14をご覧ください。

案 北風時（7時～11時半・15時～19時） これ以外の時間帯は、従来の経路となります。

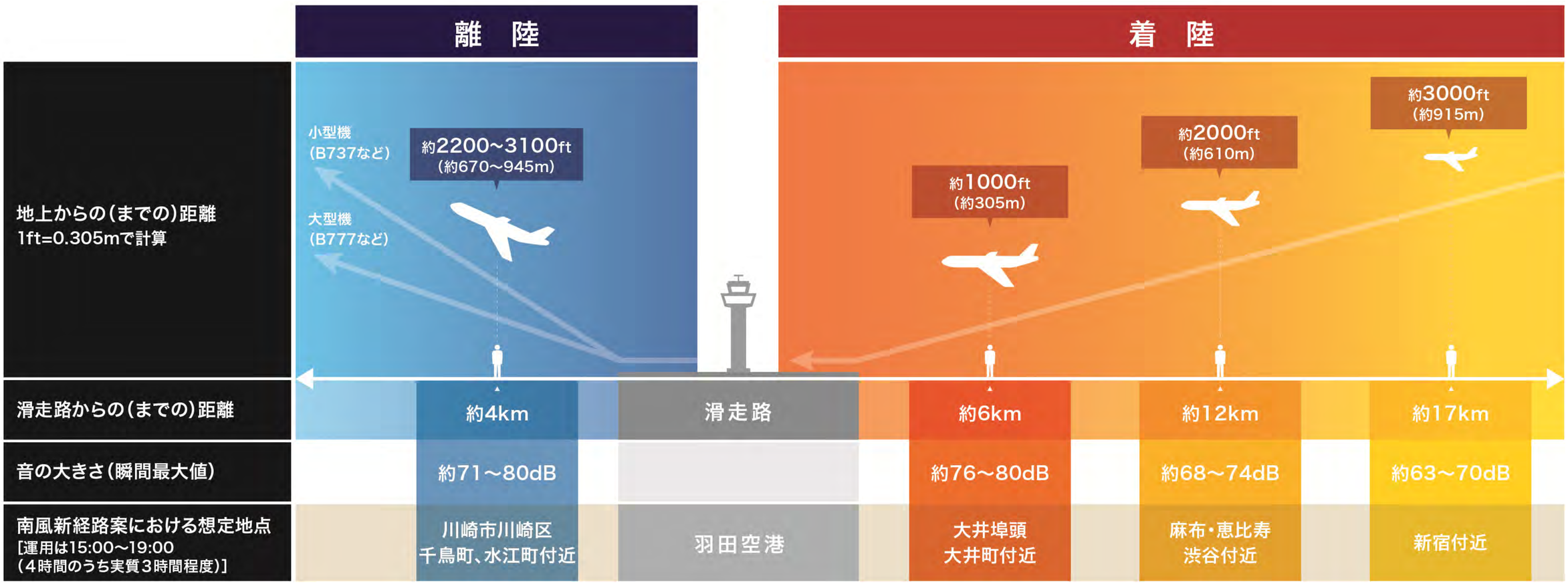
木更津沖から到着、浦安沖へ出発する現在の滑走路の使い方が最も効率的です。国際基準に従って飛行経路の見直しを行うと、１時間当たりの発着回数は現行の80回から90回まで増やせる試算となり、出発需要がピークになる朝の時間帯（7時～11時半）と、国際線の需要が集中する午後の時間帯〈15時～19時（実質３時間程度の運用）〉に限ってこの飛行経路を運用すると、便数を増やすことができます。

飛行経路の見直し等による音の聞こえ方は？

国土交通省

一般に高度が高いほど音は小さく、低いほど音は大きくなります。
また着陸の時と離陸の時で音の大きさが異なります。

※着陸時の高度はすべての機種で同じですが、離陸時の高度は、機種や燃料の搭載状況等により異なります



※１　着陸は、計器着陸装置（ILS）を利用した進入を念頭においており、国際基準に基づき一定の角度（３度）で降下することを想定したものです。

離陸時（経路直下）

最大騒音レベル（L_Amax[dB]）

高　度	小型機		中型機		大型機	
	B737-800	A320	B767-300	B787-8	B777-200	B777-300
2,000ft（610m）	78	79	80	74	80	82
2,500ft（760m）	76	77	78	71	78	79
3,000ft（915m）	73	74	76	69	76	77
3,500ft（1,065m）	72	72	74	67	74	75
4,000ft（1,220m）	70	71	73	66	73	74
4,500ft（1,370m）	68	69	71	64	72	73
5,000ft（1,525m）	67	68	70	63	70	71
5,500ft（1,675m）	66	67	69	62	69	70
6,000ft（1,830m）	65	66	68	61	68	69

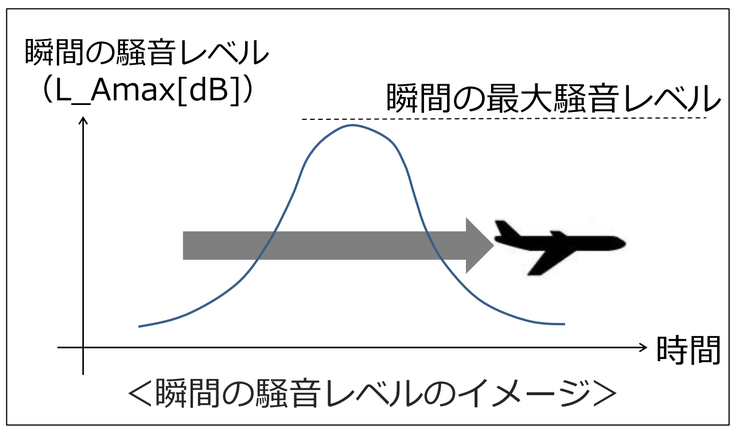
着陸時（経路直下）

最大騒音レベル（L_Amax[dB]）

高　度	小型機		中型機		大型機	
	B737-800	A320	B767-300	B787-8	B777-200	B777-300
1,000ft（305m）	76	77	78	76	79	80
1,500ft（455m）	71	73	74	72	76	76
2,000ft（610m）	68	71	71	69	73	74
2,500ft（760m）	65	69	68	66	71	72
3,000ft（915m）	63	67	66	64	70	70
3,500ft（1,065m）	61	66	65	63	68	69
4,000ft（1,220m）	59	65	64	61	67	68
4,500ft（1,370m）	58	64	63	60	66	66
5,000ft（1,525m）	56	63	62	58	65	66

＜備考＞

1. 上表の騒音値は、過去の航空機騒音調査によって取得したデータベースから、飛行経路下における地上観測地点での瞬間の最大騒音レベル※を推計した値。
   ※ 航空機一機が観測地点の真上を通過する際に騒音値がピークを迎えるという前提にたって、計算上求められる騒音のピーク値。
   ※ 国土交通省推計値。
2. 実際の騒音値は、離陸重量等の運航条件や風向等の気象条件によって変動する。
3. 上表に記載している機種は羽田空港の2014年夏ダイヤにおいて、大型、中型、小型の各グループで構成比率上位2機種を例として選定。

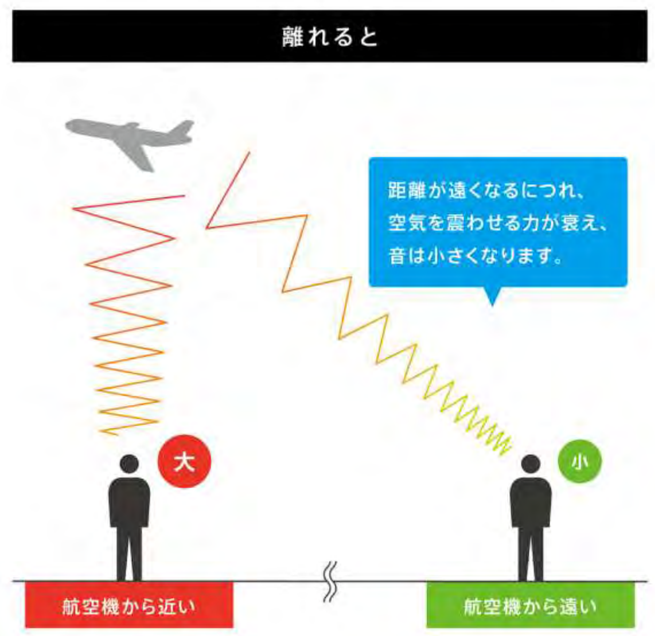


＜瞬間の騒音レベルのイメージ＞

デシベル[dB]とは、音の大きさを示す単位。人間の聴覚特性を踏まえた騒音レベル（L_A[dB]）の瞬間最大値（想定）を示したものです。

- 飛行経路側方での音の聞こえ方は、飛行経路から離れるほど小さくなります。特に高度が低くなるにつれ、側方での音はより減衰して聞こえます。

- また、屋内では遮音効果により、大幅に小さくなります。近年の住宅は気密性が高まっており、高い遮音性能があるとされています。



※音の伝わり方については、周辺の建築物、地形、天候（気温、湿度、雲の有無等）などの影響を受けます。

環境影響等を小さくするためにどのような方策が考えられるのでしょうか？

国土交通省

環境影響等を小さくするために、皆様から頂いた声を踏まえ、課題を整理し多面的な検討を行いました。

配慮が必要な点(フェーズ２で取り組んだ課題)

１．環境への配慮
- 新飛行経路下での航空機の騒音の大きさ、頻度への配慮
- 時間帯に応じた騒音影響への配慮
- その他の環境影響への配慮
- 防音工事

２．安全性
- 安全性の確保・向上、事故や落下物の未然防止
- セキュリティの確保

３．その他の影響
- 周辺地域への影響

４．情報提供
- 市民相談窓口の充実
- 飛行や環境モニタリングに関する情報の提供

➢ フェーズ２までの取り組みの経緯を踏まえた上で、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有認識を確認。

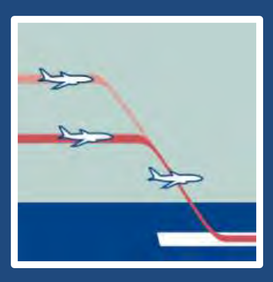
フェーズ３　環境影響等に配慮した方策等

これまでの課題整理や自治体意見を踏まえ、
できるだけ影響を小さくする実現方策として
「環境影響等に配慮した方策」を平成28年7月に公表しました。

＜騒音に配慮した方策＞

より静かな航空機の使用

静かな航空機を使ってもらう仕組みはつくれないのか？



高度の引き上げ

より高い高度で飛行すればもっと静かになるのでは？

防音工事

防音工事の範囲はどのようなものでしょうか？

騒音測定の充実、モニタリング結果の提供

航空機の音の状況を監視してほしい

＜安全に配慮した方策＞

航空機の安全管理

機体やパイロット、管制・空港の安全はどう確保されるのか？

落下物の防止

落下物への対策はどのように実施されるのでしょうか?

など

環境影響等を小さくするためにどのような方策が考えられるのでしょうか？

国土交通省

騒音方策　より静かな航空機の使用

- 一般に、航空機は小さいほど音が小さく、大きいほど音も大きくなります。

- 最新の航空機は、従来の航空機に比べ大幅に音が静かになっており、そのような新しい航空機が日本の空で数多く使われています。羽田空港では、比較的騒音の小さな中・小型機が全体の約７割以上を占めています。

羽田に就航している主な航空機

（ボーイング社の例）

小型機　737-800

座席数177席
全幅34.4m
全長39.5m
航続距離6,260km

中型機　767-300

座席数237席
全幅47.6m
全長54.9m
航続距離9,400km

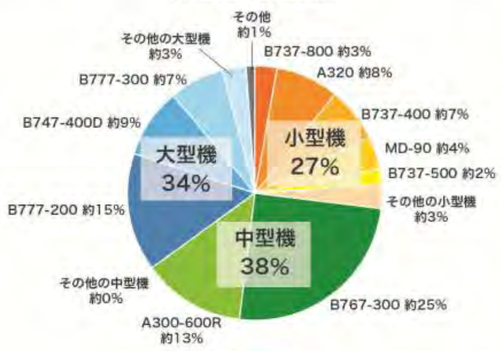
大型機　777-200

座席数380席
全幅60.9m
全長63.7m
航続距離4,190km

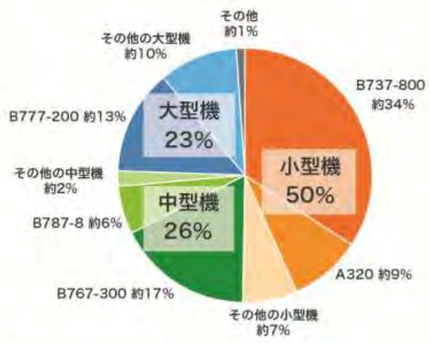
※機材の座席数などの値は、代表的な例を示したものです

羽田空港就航機種割合

（平成19年3月時点）

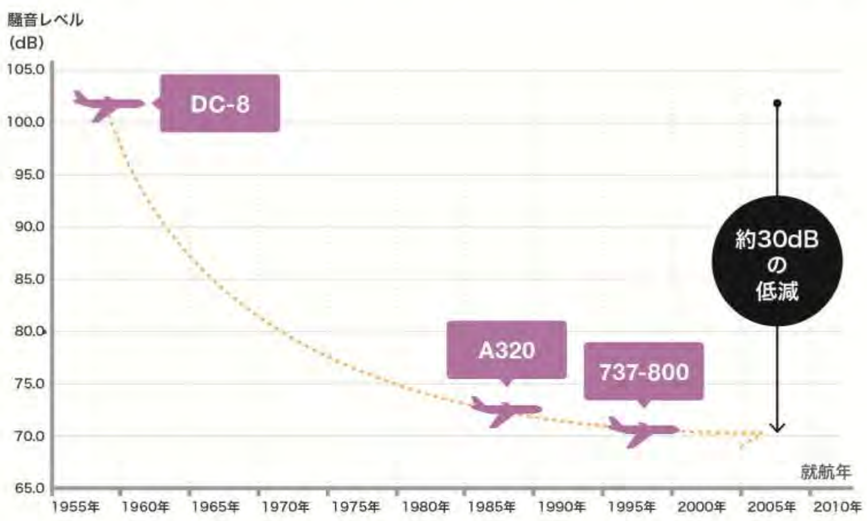


（平成29年3月時点）



※上記の割合には派生機を含みます
（例）767-300ERは767-300の派生機、737-400は737-800と別機種として集計

従来と比べ、大幅に静かになってきています



注）騒音レベル（dB）は、機体違いによる性能水準の比較のため用いたものであり、実測値とは異なる（騒音証明時の空港近傍離陸測定点における騒音値（L_EPNL）を近似式によりL_A[dB]に変換したものを基に国土交通省作成）

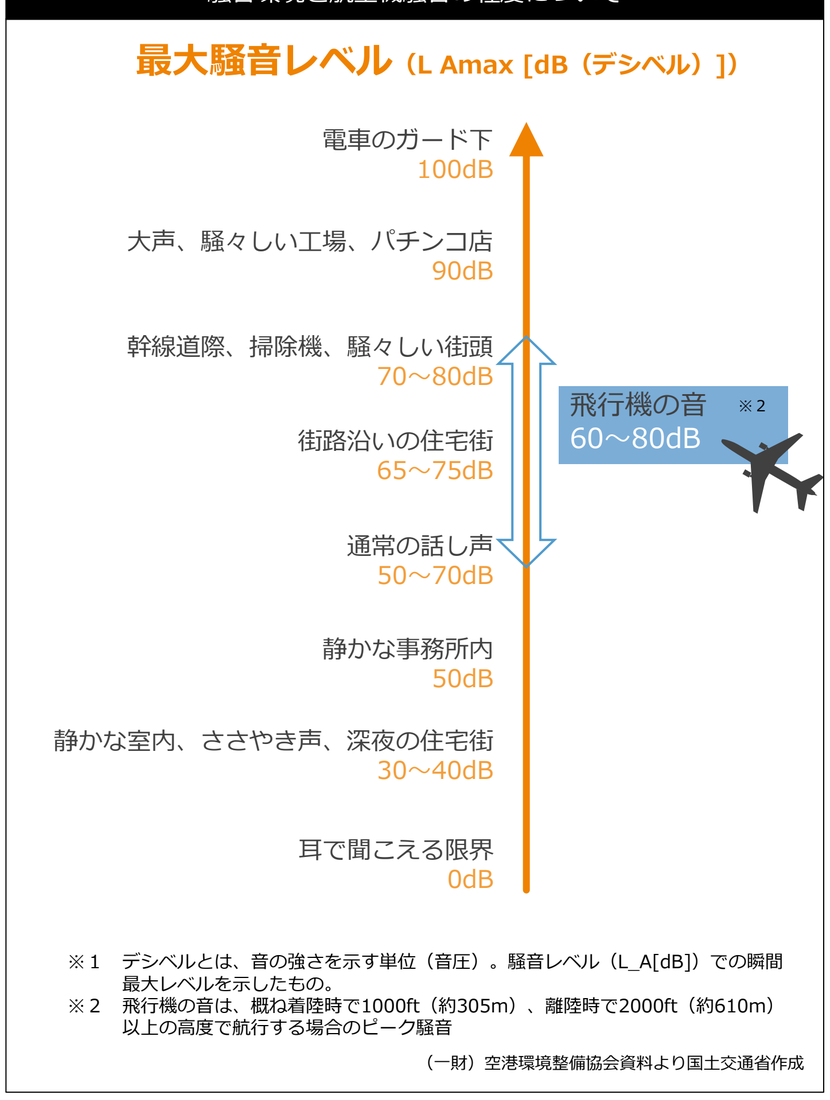
DC-8	座席数:165席 全幅:45.2m 全長:48.0m	A320	座席数:180席 全幅:34.1m 全長:37.6m	737-800	座席数:177席 全幅:34.4m 全長:39.5m

- 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、従来の航空機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を行い、平成29年４月より実施しています。これにより、羽田空港の現行経路を含めた経路下全体の音の影響の低減を図ります。

中型機（B787-8）の例

国際線着陸料の見直し

騒音環境と航空機騒音の程度について



※１　デシベルとは、音の強さを示す単位（音圧）。騒音レベル（L_A[dB]）での瞬間最大レベルを示したもの。
※２　飛行機の音は、概ね着陸時で1000ft（約305m）、離陸時で2000ft（約610m）以上の高度で航行する場合のピーク騒音

（一財）空港環境整備協会資料より国土交通省作成

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）

●高度1000ft（305m）

・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）

●高度2000ft（610m）

・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）

より静かな最新の航空機の例

中型機の例
（ボーイング787型）

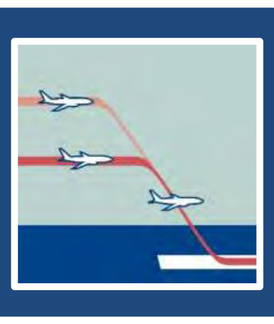
※大型機の分野でも、同様の低騒音型の最新機材の導入が開始されており、その促進が予定されています。

国土交通省

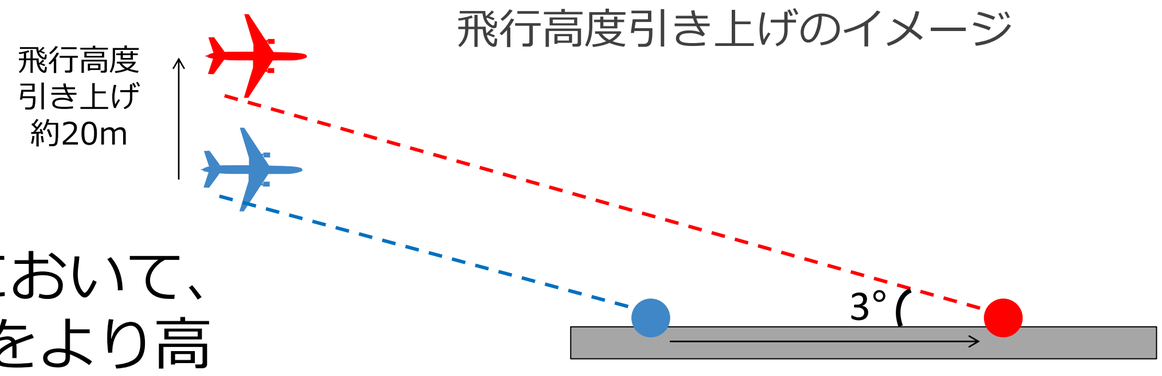
飛行経路の運用を工夫することで、騒音影響に配慮します。

騒音方策

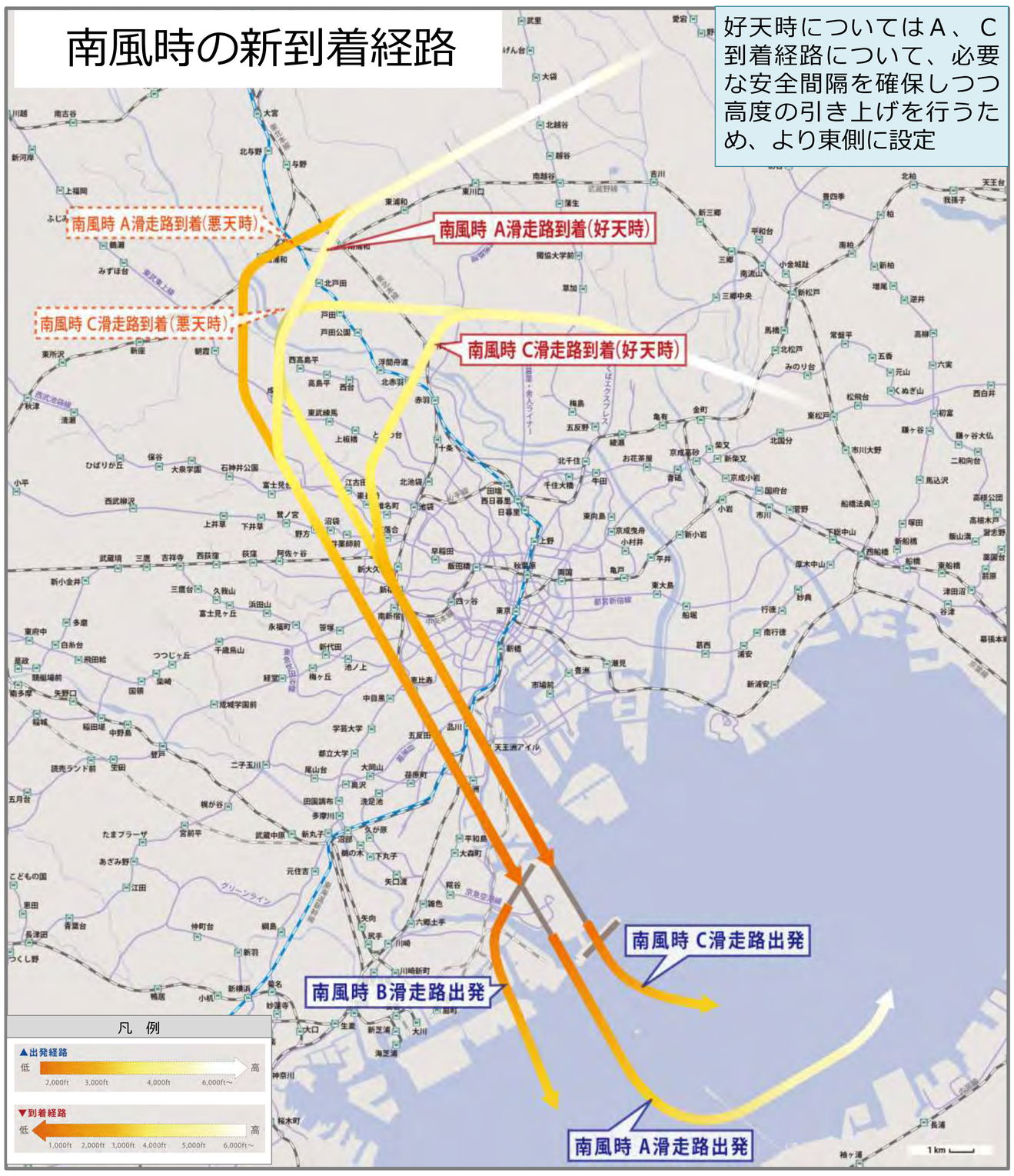
高度の引き上げ



飛行高度引き上げのイメージ

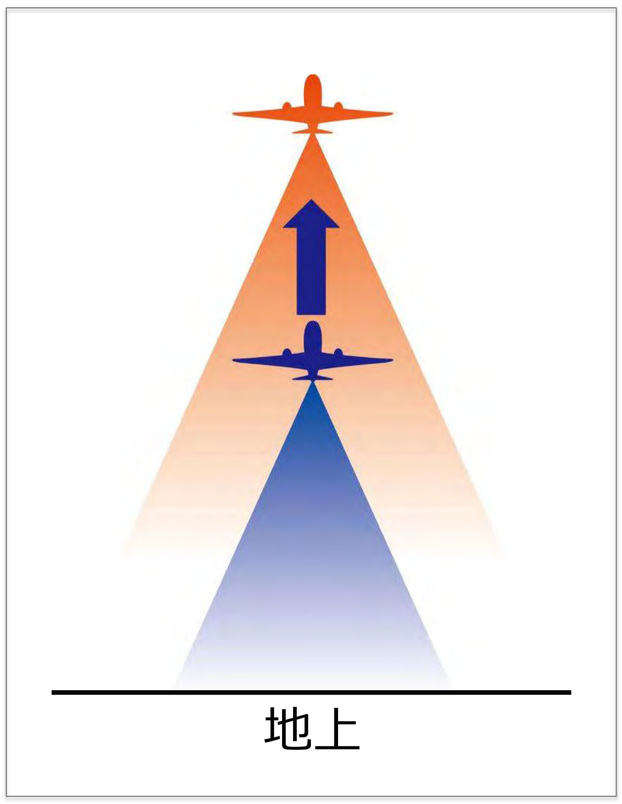


➢ 平成28年7月の環境影響等に配慮した方策において、南風時の新到着経路の着陸を開始する高度をより高くしたところですが、さらに、着陸地点を南側に移設することによって、着陸前の最終直線部の飛行高度を引き上げることにより、航空機の音の影響を小さくします。



※好天時の到着経路については、使用する着陸方式が視程がとれない等の場合に使用できないことから、悪天候時等には当初提案の経路を使用。

伝わる音のイメージ



聞こえる音の大きさが軽減されます。

- 3,000ftから4,000ftに引き上がることで、約2～4dB
- 3,000ftから5,000ftに引き上がることで、約4～7dB

○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）

○北風時 朝の運用時間

当初案	6:00～10:30 15:00～19:00
変更案	7:00～11:30 15:00～19:00

※15時～19時については、この時間帯のうち実質3時間程度の運用

➢ さらに、騒音影響の特に大きい南風時の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行います。（Ｂ滑走路出発の１時間あたりの便数は、当初案の24機から変更となり、20機となります）

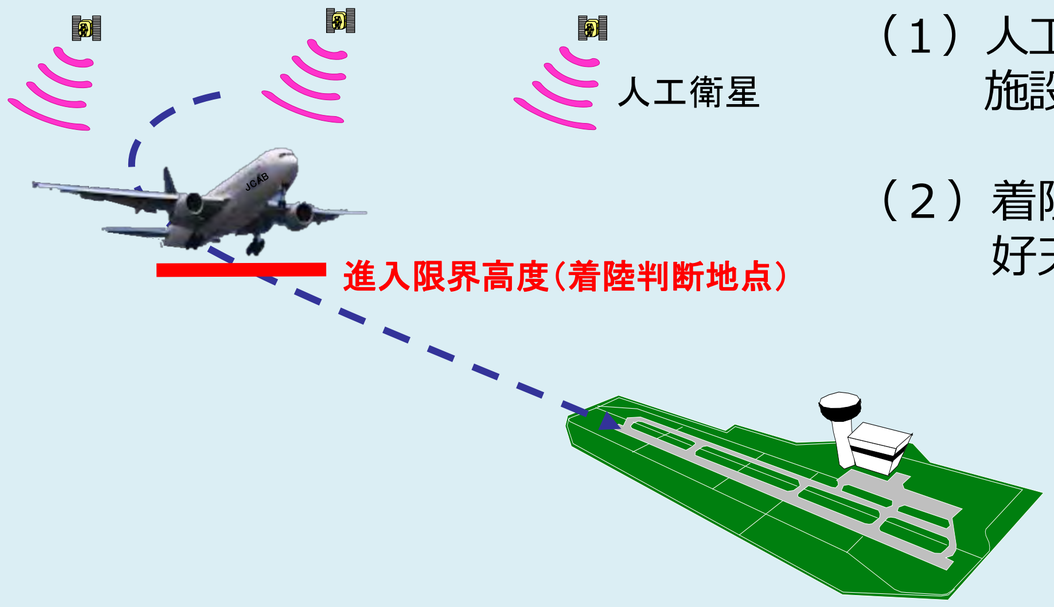
➢ また、北風時新経路について、朝の運用時間の後ろ倒しを実施します。

国土交通省

新飛行経路の高度引上げに際し、RNAV方式を導入します。

- 環境影響に配慮し、着陸を開始する高度を引き上げるため、南風好天時の新到着経路について、「RNAV方式」を活用し、A滑走路とC滑走路2本独立して平行して進入する方式を導入します。（南風悪天時の新到着経路については、地上からの精密な誘導電波を利用するILS進入を実施。）

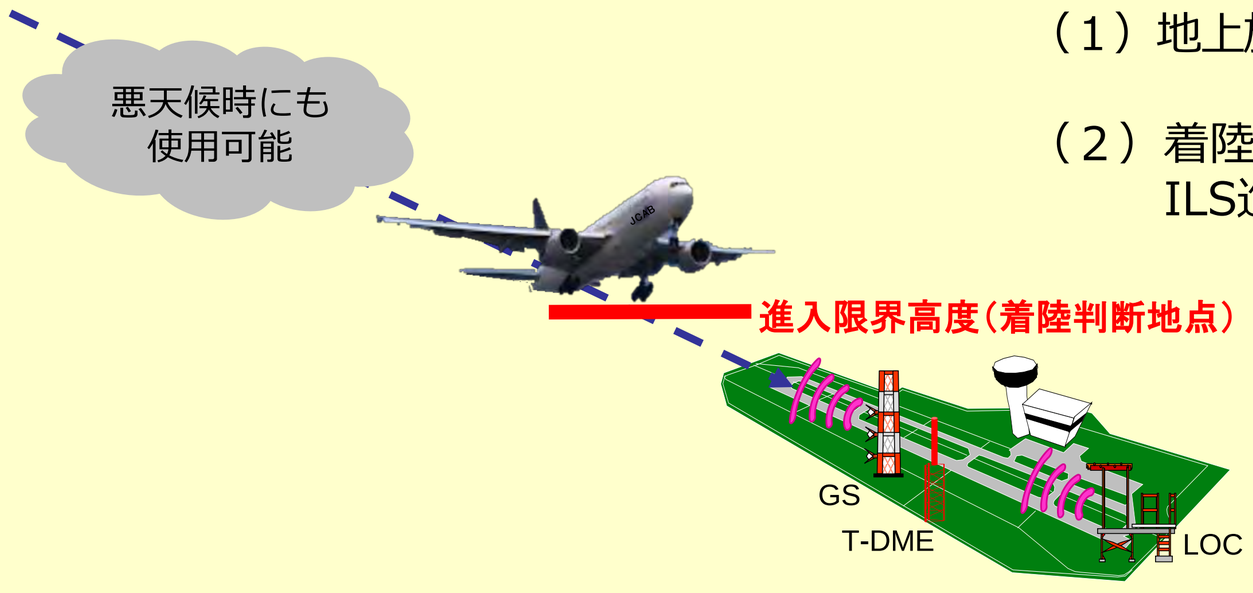
ＲＮＡＶ進入



（１）人工衛星を利用する進入方式で、地上施設に左右されず、飛行ルートを設定可能

（２）着陸判断地点がILS進入より高いため、好天時のみRNAV進入を使用

ＩＬＳ進入　※ILS: Instrument Landing System（計器着陸装置）



（１）地上施設からの精密な誘導電波を利用

（２）着陸判断地点が低いため、悪天候時はILS進入を使用

- 「RNAV方式」は、GPS等を利用して航空機の位置を把握して飛行する方式であり、個別のRNAV経路の設定及び同時進入の際の航空機同士の最低間隔は、国際民間航空機関（ICAO）の国際基準に基づき設定されているため、国際的な安全基準に則って安全性を確保したものとなっています。

- 加えて、当該運用方式の運用にあたっては、2本の経路を飛行する航空機の位置を、高精度レーダー（WAM）を用いて航空機に対して安全な間隔を維持するよう指示を行うことやこの経路における飛行速度の設定等きめ細かな運用を行うことにより、一層の安全性を確保しています。

- 安全性を確保した進入方式導入に加え、管制官による監視を強化し、さらなる安全の確保に万全を尽くしてまいります。

環境影響等を小さくするためにどのような方策が考えられるのでしょうか？

国土交通省

できるだけ騒音影響を小さくした上で、必要な防音工事に努めてまいります。
また、皆様からのご意見を踏まえ、防音工事の助成制度を拡充いたします。

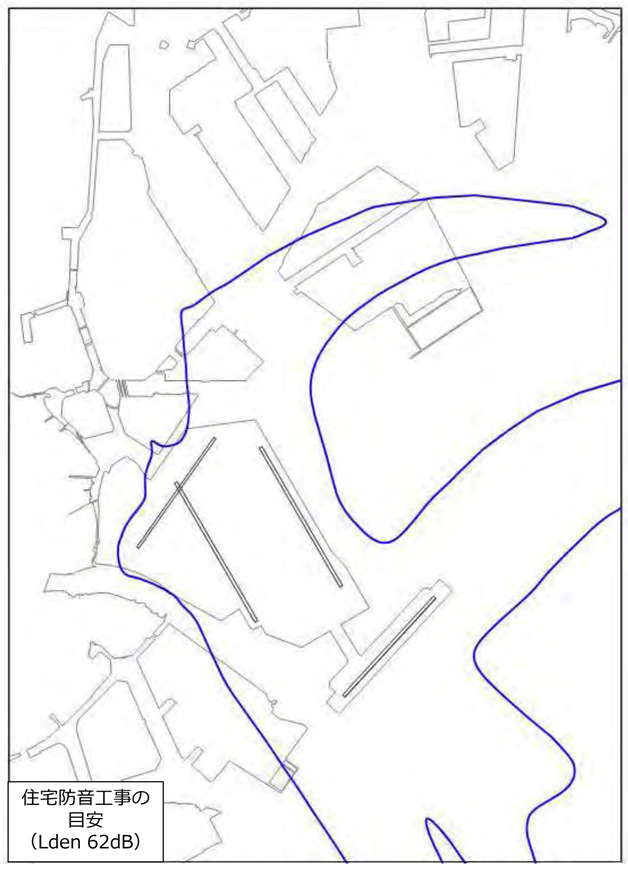
騒音方策

防音工事

＜住宅への影響＞

- 環境影響等を小さくするための多面的な方策（「環境影響等に配慮した方策」）を講じることで、住宅のある地域においては、法律※に基づき住宅防音工事が必要となるような音の影響が生じないことが明らかとなりました。また、南風時の新到着経路の着陸地点を南側に移設し、飛行高度を引き上げたことで、騒音影響の更なる低減に努めました。

音の影響の範囲（対策織り込み後）



Ldenとは、昼間、夕方、夜間の時間帯別に重みをつけて求めた、変動する騒音レベルをエネルギー的な平均値として表した量をいいます。

＜教育施設等の防音工事＞

- 空港至近の経路付近にある教育施設等について、皆様からのご意見を踏まえ、現行の防音工事の助成制度を拡充します。

１．「対象地域」の拡大
新飛行経路の運用とこれによる騒音影響に対応できるように、教育施設等の防音工事の助成制度について基準を見直し

２．「対象施設」の拡大
これまでの学校や病院などに加えて、小規模保育施設などを新たに対象施設として追加

※「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」
※ なお、教育施設等の防音工事については、住宅の基準とは異なり、航空機の騒音の強度及び頻度の組み合せが一定の限度を超える場合に国が助成を行う制度となっています。

国土交通省

騒音測定の充実や
よりわかりやすい情報提供に努めて参ります。

騒音方策

騒音測定の充実
モニタリング結果の提供

- 現在、羽田空港に離着陸する航空機の飛行コース等をホームページで公開しています。（成田空港にも同様の仕組みがあります）

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

航跡図（北風時好天以外）のイメージ

- 羽田空港の現在の飛行コースに関連して、16カ所の騒音測定局を国が設置し、常時騒音状況を測定しています。モニタリングの結果は、東京航空局のホームページで公開されています。なお、現在の16カ所の測定局に加え、新たな飛行経路下に10局程度増設を計画しています。

- 新しい飛行経路に関連して、新しい騒音測定局の設置に加え、モニタリング結果のわかりやすい情報提供に取り組んで参ります。

- ホームページの改良を通じ、羽田空港及び成田空港がどのように使われているかについて、もっとわかりやすく、多くの方に知っていただくよう努めていきます。

- また、住民の皆様からのお問い合わせに対して、羽田空港の現在の運行状況も含めてワンストップで対応できるように特設電話窓口を充実しております。

安全性を確保するために、どのような方策が考えられるのでしょうか？

国土交通省

安全方策

航空機の安全管理

「航空機の墜落事故の発生が心配だ」

- 航空機の運航の安全性を確保するため、何重もの安全対策を積み重ね、事故の発生を防ぐあらゆる取り組みを行っています。

- その一環として、航空機の墜落に限らず、様々な航空事故や事故に結びつく恐れのあった事案については、専門家が原因を徹底的に調査し、二度と同様の事故を起こさないようさらなる安全性の向上を図ってきました。加えて、そのような事態の予兆があった場合も航空会社に報告を求め、安全対策に活用しています。

- この結果、航空事故の発生件数は減少傾向にあります。また、昭和60年以降、我が国の航空会社による乗客死亡事故は発生していません。

- なお、大型機の事故は年に数件発生していますが、その多くは、乱気流に伴う客室乗務員等搭乗者の負傷などの事例です。

- 羽田空港周辺では、昭和57年に着陸機が滑走路手前の海上に墜落した事故以降、墜落事故は発生していません。

航空事故発生件数の推移

※航空事故には、航空機内の人が一定以上の骨折や火傷を負ったケースや、着陸時の強い衝撃により航空機に一定以上の修理が必要となったケースも含みます。

「小型機の墜落事故が羽田空港でも発生しないか心配だ」

- 小型機については、調布市の住宅地への小型プロペラ機墜落などの事故を受け、操縦士や整備士に対する安全講習会の開催などの追加的な措置をとるとともに、有識者委員会における検討等を踏まえた総合的な安全対策を推進しています。

- 羽田空港では、こういった航空機の使用を想定しておりませんが、今後も、高水準の安全性を確保していきます。