

# 羽田空港のこれから

～寄せられたご質問についてお答えします～  
(追補版)

## 皆様のご意見をお聞かせください

羽田空港の国際線の増便のための方策と

取組みについて



羽田空港のこれから

検索



国土交通省 航空局

## 「羽田空港のこれから」について、 環境影響に配慮した方策を検討しています。

- 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。
- その具体化に向けた検討を進めるに当たっては、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きたいと考えており、このための双方向の対話を2つのフェーズに分けて進めてきました。
- フェーズ1では、平成27年7月から9月まで開催された説明会（オープンハウス型）のほか、ホームページ、ニュースレター等を通じてその必要性や実現方策について情報提供を行い、多様なお意見を伺いました。また、ご意見の内容についても、幅広く共有いたしました。
- 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、今回の提案の背景、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、改めて多様なお意見を伺いました。また、フェーズ1同様、ご意見の内容を幅広く共有いたしました。
- 国土交通省では、これまでに頂いたご意見等を踏まえ、夏までに「環境影響に配慮した方策」を策定する予定としています。具体的には、環境や安全に配慮する観点からどのような方策や対策が取れるかについても、有識者からの助言を頂きながら、具体化を進めて参ります。
- その中では、騒音影響を軽減する飛行経路の運用方法の工夫、より静かな航空機の使用などの環境対策、落下物対策を含めた安全対策などについて、多面的に検討していく考えです。

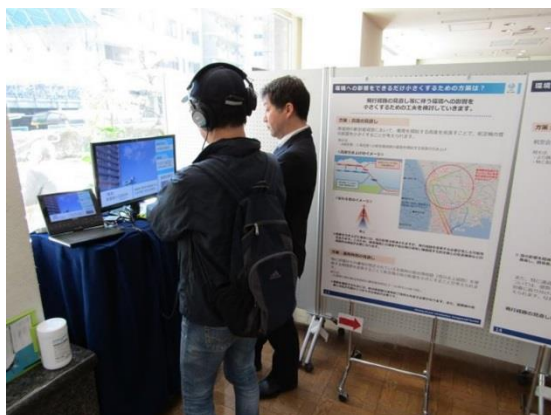


フェーズ 1 [必要性や実現方策等]  
国際線増便の必要性や実現方策等について情報を提供。皆様の声から課題を整理し共有します。

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、皆様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。

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

- フェーズ1では、説明会（オープンハウス型）のほか、ホームページ、ニュースレター等を通じてそ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、今回の提案の背景、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、改めて多様なご意見を伺いました。また、フェーズ1同様、ご意見の内容を幅広く共有いたしました。



ヘッドフォンを用いた飛行映像コーナーの様子



フェーズ2の意見要旨  
(平成28年4月19日公表)

- 上記取組みを通じ、なぜ羽田空港か、なぜこのような飛行経路の見直しが必要なのかといった事柄や、飛行機の音の聞こえ方、見え方などについて、深く知っていただきました。
- また、環境や安全などについて配慮を求める声や具体的な対策を求める声もお預かりしたところです。
- 国土交通省では、今夏に向け、環境や安全に配慮する観点からどのような方策や対策が取れるかについても、有識者からの助言をいただきながら、具体化を進めて参ります。また、このような取組みについて、特設ホームページ、ニュースレター、特設電話窓口などを引き続き活用し、情報発信、意見聴取等に努めて参ります。

## Q 1 成田空港の空港アクセスを更に改善すれば、羽田空港の国際線増便は不要になるのではないですか。

- 国土交通省としては、羽田空港と成田空港の両方について国際線の増便が必要と考えており、現在、同時に具体化に向けた検討を進めています。
- 今後、世界的な航空需要は、アジア地域を中心に更に伸びると言われています。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、国際線の需要が集中する時間帯においては、成田空港においても、航空会社からの国際線就航の需要に応え切れていない状況にあります。
- 羽田空港は、国内線のメイン空港として「地方と世界を結ぶ」役割を果たすほか、「都心に近い24時間空港」としての利点を活かし首都圏に質の高いビジネスを呼び込む等の役割を果たします。  
一方、成田空港は、国際線のメイン空港として「国際線乗継を含むグローバル需要」や、今後増加する訪日外国人の受け入れ、低コストキャリアや貨物需要に対応していきます。
- このように、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、成田空港の空港アクセスを改善した場合でも、それぞれの役割や機能を最大限生かしながら、今後の首都圏の航空需要に対応していくことが必要と考えています。



## Q2 米国路線の増便など、国際線増便の報道をよく耳にしますが、最近の状況を教えてください。

- 2014年3月に羽田空港昼間時間帯の国際線発着枠が年間6万回に拡大して以来、欧州・東南アジア等の国際線を戦略的、計画的に就航させてきました。
- 米国との間では、この既存の昼間時間帯の発着枠の中での定期便の運航に関し具体的な合意に至っておりませんでした。2016年2月に行われた航空当局間協議により、2016年10月末より昼間時間帯の運航が可能となりました。
- この米国路線が就航すると、現在の昼間時間帯における国際線定期便の発着枠を使い切ってしまう、これ以上の国際線の増便は出来ない状況になります。

## Q3 将来、仮に増便した場合において、国際線の発着枠をどのように戦略的に活用していくのですか。

- 羽田空港は、国内線のメイン空港として「地方と世界を結ぶ」役割を果たすほか、「都心に近い24時間空港」としての利点を活かし首都圏に質の高いビジネスを呼び込む等の役割を更に発揮していくことが求められます。
- 羽田空港の貴重な国際線発着枠がこのような観点から最大限に有効活用され、地方や首都圏の国際競争力の強化等に資するよう、諸外国及び航空会社等の要望も踏まえながら、検討を進めていく考えです。

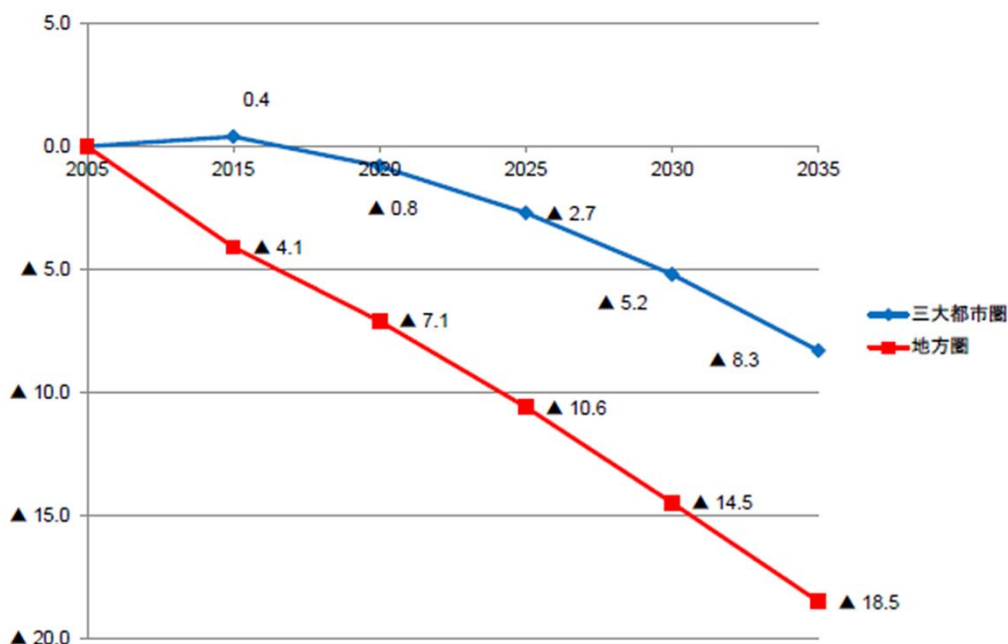


多くの航空機で混雑する羽田空港

## Q 4 外国との人の往来よりも、人口減少、少子高齢化そのものの対策に取り組むことが重要ではないですか。

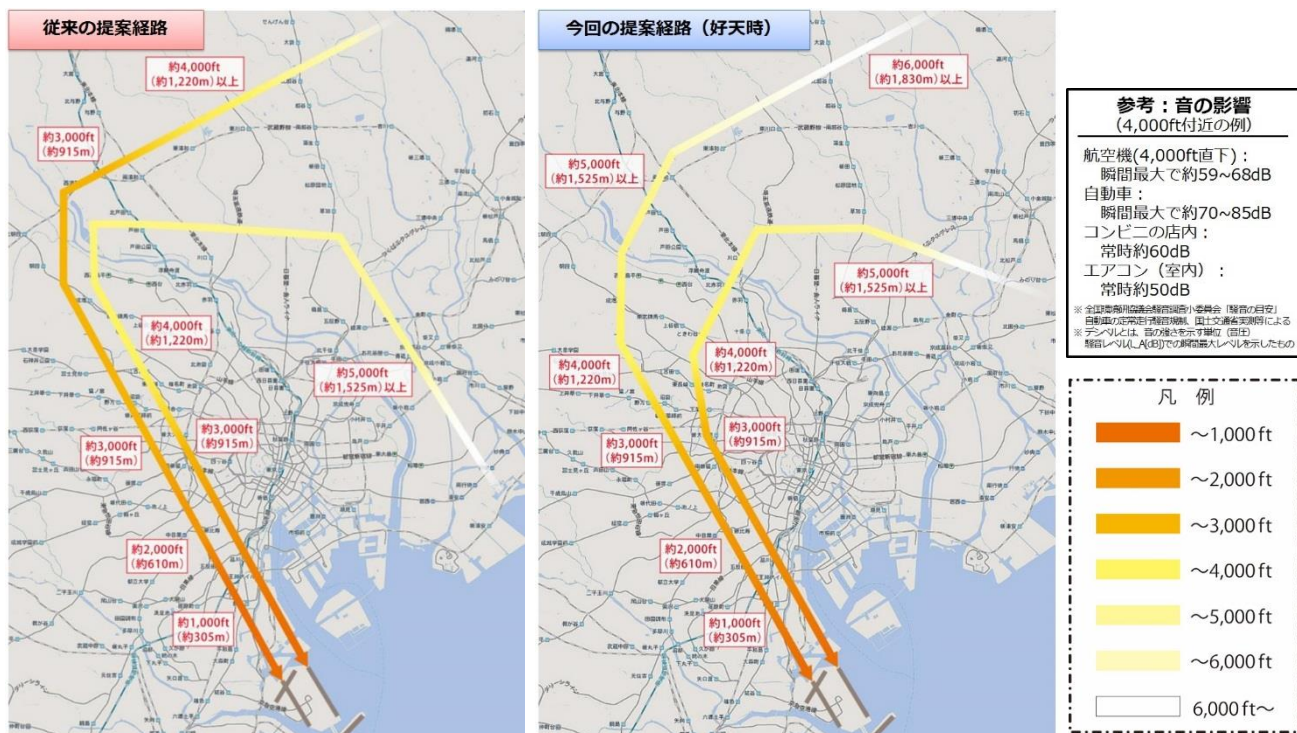
- 人口減少社会にどう対応していくかといった視点を持ちながら、羽田空港の国際線の増便について更に議論を深めることは、大変重要なことと考えております。
- 人口減少、少子高齢化そのものについても政府を挙げて総合的な対策に全力で取り組んでいるところですが、国土交通省としては、そのような時代だからこそ、課題に打ち克つための方策の一環として、羽田空港を軸とした航空ネットワークの充実を通じ、海外との結びつきを深めることが大事だと考えます。
- 今後、より一層、都心に近く24時間オープンしている羽田空港の機能強化をはじめとして航空ネットワークの充実を図り、首都圏と世界との間で人やもの、海外との結びつきを増やすことが、将来の雇用や経済を持続可能なものとし、優れた知恵や人が集う国際都市の形成に貢献すると考えています。
- また、特に地方部では、人口減少、少子高齢化が急速に進んでいます。その傾向が著しい地方部では、都市間の格差が拡大し、海外との直行便を結ぶことができない状況にも直面しています。そのような地方こそ、羽田空港を通じて効率的に世界とつながることを必要としています（ハブ&ネットワーク）。
- 豊富な国内線との接続を通じ「地方と世界を結ぶ」という重要な役割を担う羽田空港だからこそ、将来のために国際線の増便が必要になると考えています。

三大都市圏と地方圏の人口増減率（推計）



## Q5 南風時の新到着経路案について教えてください。

- 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、安全確保を前提に高度を引き上げる検討を行いました。
- この新たな飛行経路案は、南風時（全体の約4割）の15時から19時（切替時間を含む）の中で、好天時に於いて到着のみ運用されることが想定されているものです。

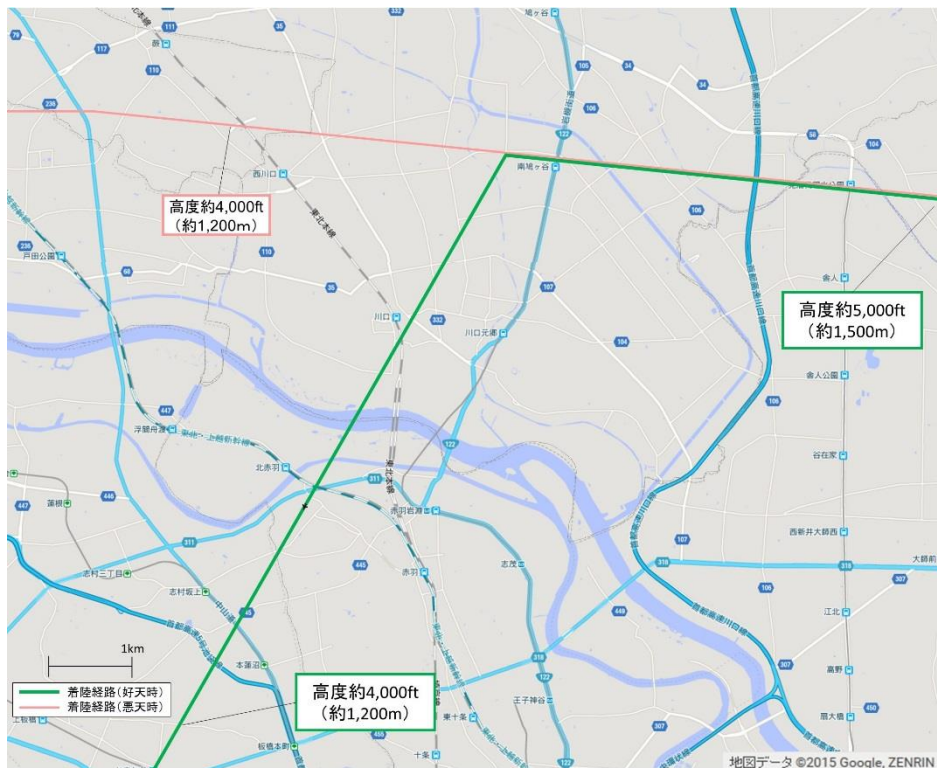


- この方策により、南風時の新到着経路の飛行高度について、3000ftで飛行するエリアを少なくすることが可能となります。具体的には、
  - ・ 3,000ftから4,000ftに引き上げることで、約2~4 dB程度
  - ・ 3,000ftから5,000ftに引き上げることで、約4~7 dB程度
 その地点で聞こえる音の大きさが軽減されます。



※ 上記は、飛行高度と瞬間最大の音の大きさの関連をイメージとして示したものです。到着経路の運用の詳細については、今後検討予定です。

○ 東京都北部周辺において上空通過が想定される経路は、以下のとおりです。



- ・ 具体的な飛行経路や高度については、今後の関係者との調整、4月19日に公表した方策、管制運用上の検証等を踏まえ、引き続き検討していくものであるが、上記の飛行経路等は、今後の議論に向けた情報提供として、滑走路と同程度の幅で、現時点で想定される情報を示したものである。
- ・ 好天時と悪天時の運用割合については、新たな方式を導入することもあり、現時点では一概にお示しをすることは難しい。
- ・ 便数は、組み合わせの中の一例を記載。



## Q 6 2020年以降においてどのような方策が検討されていますか。

- 交通政策審議会航空分科会基本政策部会において、羽田・成田両空港の今後のあり方について議論を行い、平成25年9月に両空港の更なる機能強化に向けて、具体的な方策の検討に着手することを決定しました。
- 同年11月に学者・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に着手、平成26年7月、これまでの議論の中間的な取りまとめとして、羽田空港の飛行経路の見直しを含む機能強化策を発表しました。
- この中では、2020年以降の増便方策に係る技術的な選択肢として、羽田空港の滑走路の増設、成田空港の既存滑走路の延長及び滑走路の増設に関する検証がなされています。
- これら2020年以降の技術的選択肢については、将来の経済状況や需要動向等を見極めた上で、更なる検討を行う考えです。

### 首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ（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
<b>羽田空港</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路処理能力の再検証 →年間+約1.3万回（約35回/日）</li> <li>・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）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滑走路の増設</li> </ul>
<b>成田空港</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・管制機能の高度化 →年間+約2万回（約55回/日）</li> <li>・高速離脱誘導路の整備 →年間+約2万回（約55回/日）</li> <li>・夜間飛行制限の緩和 →年間+d回</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存滑走路の延長</li> <li>・滑走路の増設</li> </ul>
	<b>合計 約82.6万回 （年間+約7.9万回）</b>	<small>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。</small>

## Q 7 滑走路の新設や既存滑走路の延伸、配置の見直しなどにより将来的に影響の軽減ができませんでしょうか。

- 有識者で組織する「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」の中間とりまとめでは、2020年以降に検討する方策として、羽田空港の滑走路の増設が技術的な方策として述べられているところです。
- 羽田空港については、これまでも、増便への対応と同時に、地域への影響をできるだけ小さくする工夫に努めてきたところです。今後も、更なる影響軽減についてどのような方策がとれるか、その時点での最新技術の状況なども踏まえつつ、常に模索していく考えです。

## Q 8 将来的な需要や社会動向の変化に対応できるように、継続的に検討を行い、その時々状況に応じて計画の見直しをしてほしい。

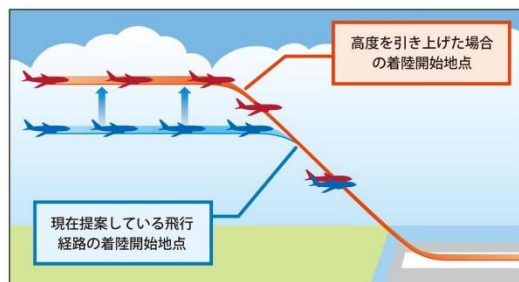
- 羽田空港については、これまでも、増便への対応と同時に、地域への影響をできるだけ小さくする工夫に努めてきたところです。今後も、更なる影響軽減についてどのような方策がとり得るか、その時点での最新技術の状況なども踏まえつつ、常に模索して参ります。
- また、有識者で組織する「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」の中間とりまとめでは、2020年以降に検討する方策として、羽田空港の滑走路の増設が技術的な方策として述べられているところです。これら2020年以降の技術的選択肢を含む将来の方策については、将来の経済・社会状況や需要動向等を見極めた上で、検討を行うことが必要と考えます。

## Q 9 他に選択肢がないことは分かりましたが、住宅密集地上空を通る飛行経路には納得できません。

- 航空機は、安全のため、他の航空機と十分な間隔を確保する必要があります。現在のよう、東京湾上空に飛行経路を設定し、海側から到着し、海側へ出発する方法では、現在直面している課題を解決することができません。
- 従来からの考え方や方法を踏まえながら、同時に、時間帯で大きく異なる国際線の航空需要に対応するためには、このような安全上の課題や環境影響等にも配慮しつつ、需要の高い時間帯において、滑走路や飛行経路の使い方の見直しを行う必要があります。
- また、様々な選択肢について検証の結果、課題解決を図る方策として、現在提案している飛行経路の見直し以外の方策が見当たらない状況です。
- これまでも、多様なご意見から明らかとなった課題に対応する取り組みの一環として、このような提案の背景や検討過程における様々な選択肢の検証結果等について、詳しく情報提供を行うとともに、お預かりした多様なご意見について、幅広い共有に努めて参りました。
- 今後も、このような点について正確な情報提供に努めるとともに、影響をできるだけ小さくするための方策を模索していきます。そして、安心して暮らせる環境の確保と社会の発展の両立に努めていく考えです。

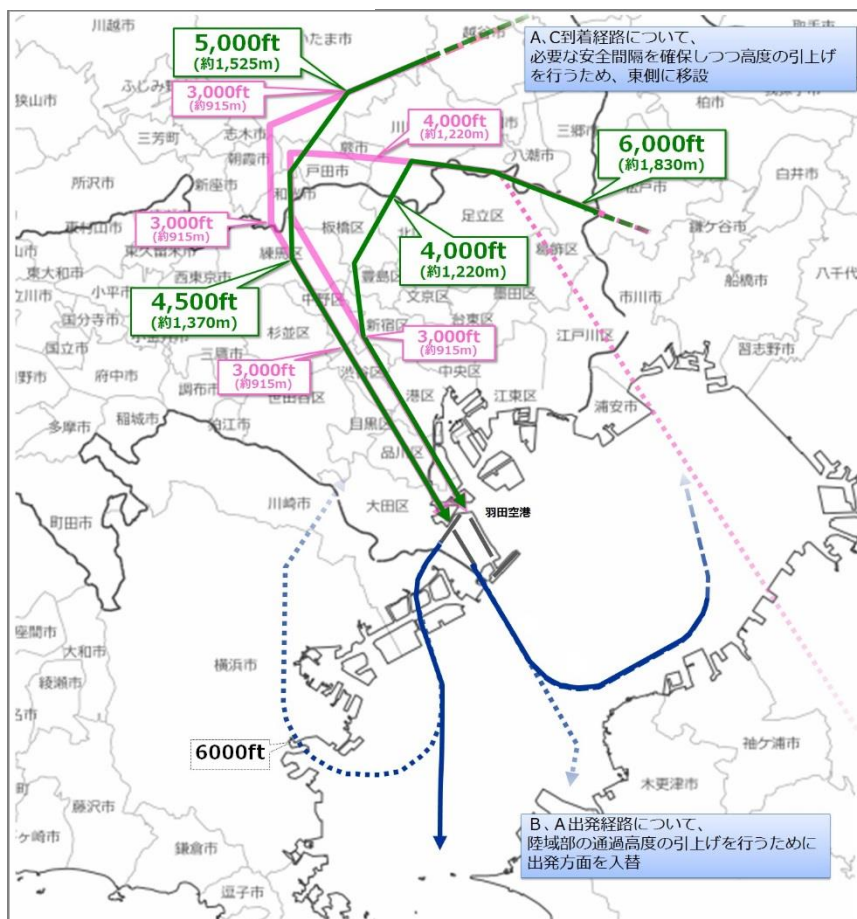
## Q10 高度引き上げに伴い経路を一部修正するのはなぜでしょうか。なぜ従来の提案経路のままで高度を引き上げることができないのでしょうか。

- 多様なご意見の一環として「できる限り高度を引き上げてほしい」という声を頂いたことも踏まえ、技術的に可能な部分だけでも高度を引き上げ、全体への騒音影響を小さくする方策について、安全確保を前提に検討を行いました。
- その結果、経路を東側に移行すれば、従来と同等の安全性を確保しつつ、高度引き上げにより全体の騒音影響を小さくすることが可能だと判断しました。
- なお、仮に従来の提案経路のままで高度を引き上げようとすると、周辺の飛行場を離着陸する航空機との間で十分な安全間隔を確保することが困難となります。



＜高度引き上げのイメージ＞

### ＜南風時の新到着経路＞



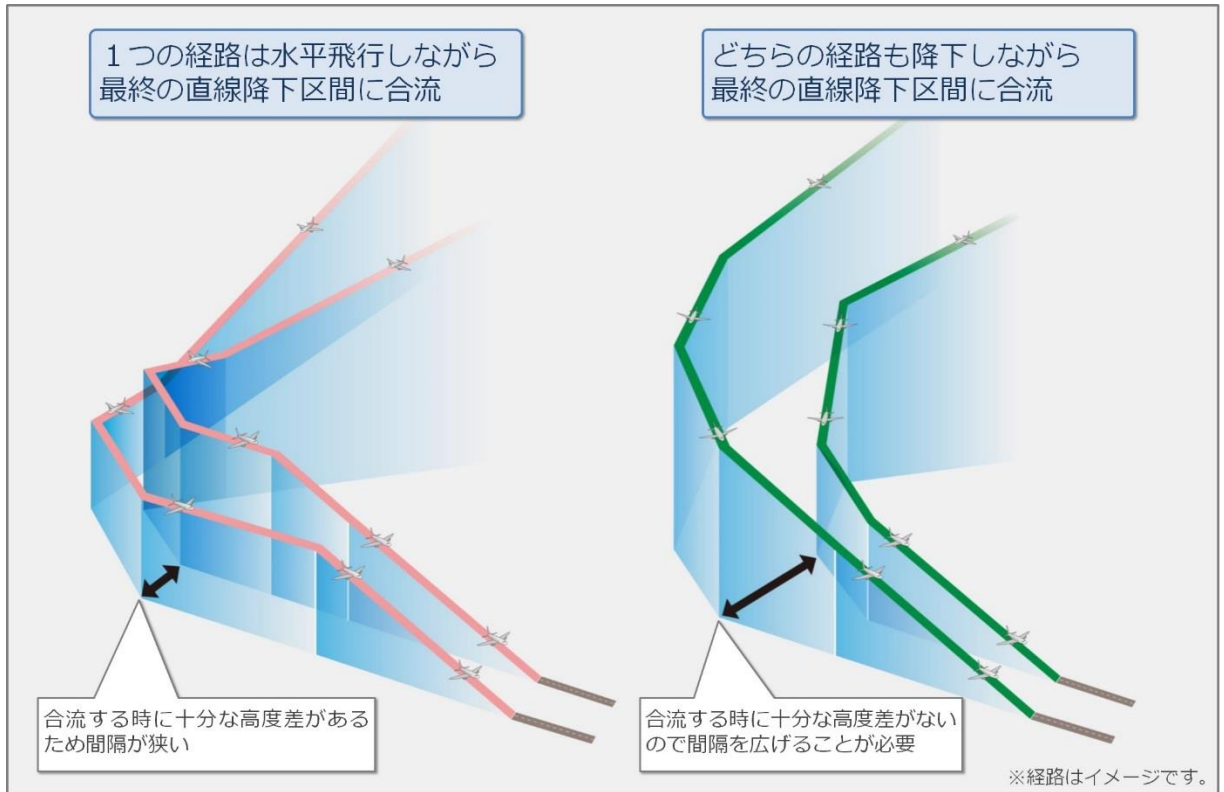
- 南風運用の割合  
運用全体の約4割（年間平均）
- 南風時新経路の運用時間帯  
15:00～19:00（切替時間を含む）

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

※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。

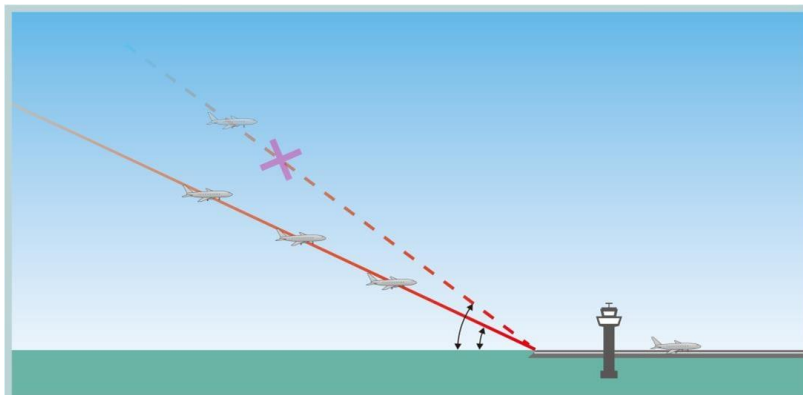
## Q11 今回の提案経路で、2つの到着経路の間隔が従来の提案経路より広いのはなぜですか。

- 2つの到着経路がともに旋回しながら降下・合流しなければならないため、2つの経路の間に広い間隔を設定することで、従来の提案経路と同等の安全性を確保する必要があります。



## Q12 3,000ft以下の区間では高度の引き上げはできないのですか。

- 航空機が滑走路に着陸する直前となる区間では、安全かつ安定的に着陸するために定められた角度で降下する必要があります。
- 提案している経路の3,000ft以下の区間では、高度を引き上げようとすると、急降下になってしまう等の技術的な課題があります。



## Q13 もっと空港の近くで旋回することはできないのですか。

- 2本の平行する滑走路を使って着陸する場合には、航空機が互いに十分な間隔を確保しながら安全に合流・着陸するための国際的なルールがあります。
- このルールに従いつつ空港近くで旋回して合流・着陸しようとする、経路周辺の高い建築物との間で十分な安全間隔を確保することが困難です。

## Q14 なぜ特にA滑走路への到着経路について高度を引き上げるのですか。

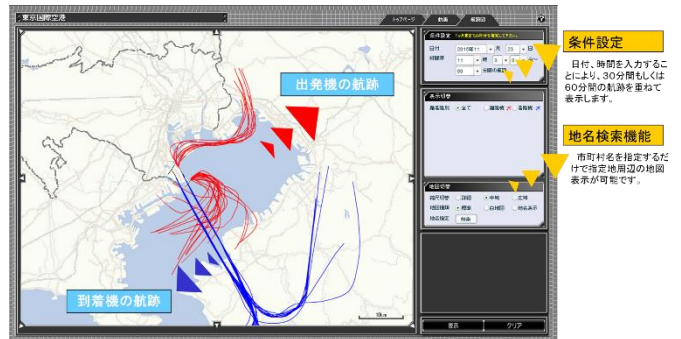
- 従来の提案において、C滑走路への到着経路は、A滑走路への到着経路と比べ、より高い高度地点から降下を開始することが想定されておりました。このような中で、今回の案は、特にA滑走路側の到着経路について高度を引き上げるものとなっています。
- なお、仮に、C滑走路への到着経路について更に高度引き上げる場合には、A滑走路への到着経路、更に周辺の飛行場を離着陸する航空機との間で十分な安全間隔を確保することが困難となるところ、安全確保の観点から、今回のような経路を想定することとしたものです。

## Q15 騒音の測定・監視体制はどのように強化するのでしょうか。

- 航空機騒音を測定・監視するための測定局を増設し、新飛行経路にも対応できるように配置することを検討してまいります。
- また、現在も羽田空港飛行コースホームページ (<https://www.franomo.mlit.go.jp/>) や東京航空局のホームページにて公開しているモニタリング結果について、よりわかりやすく情報提供するための方法を検討してまいります。

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

航跡図（北風時好天以外）のイメージ



騒音測定局の例



## Q16 何故24時間平均で飛行機の騒音を評価するのでしょうか。

- 航空機騒音については、音の大きさ、発生の回数、時間帯（たとえば、夜中なのか、日中なのかなど）により生活等への影響が異なります。
- このため、その総体について適切かつ公平に評価できるよう、時間帯により重みづけを行った上で騒音のエネルギーを積分することにより影響を評価する方法が国際的に主流となっています。
- 我が国においても、このような考え方の下、航空機騒音の評価方法（「Lden（エルデン）」）が定められております。

**Q17 新飛行経路下の建築物が高さ制限を受けるのではないのでしょうか。**

- 滑走路運用・飛行経路の見直しを行うことは、現在ある地上建築物との安全確保上の問題はありません。
- 円錐表面等の制限表面が設定されていない範囲については、今後、飛行経路の更なる具体化等に際し、どのような方策が必要か検討が必要です。

**Q18 航空機の音は東京オリンピック・パラリンピックの競技運営に影響を与えないのですか。**

- オリンピック・パラリンピックの競技運営に関しては、（公財）東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会において検討されているところですが、同委員会に対し必要な情報提供を行うなど、引き続き、円滑な開催、運営に向け同委員会に協力していく考えです。

**Q19 既に試験飛行を行っているのでしょうか。**

- 今回提案の経路での試験飛行については、羽田空港を離着陸する航空機との交錯など、安全上の課題があるため実施しておりません。
- なお、通常の状態においても、羽田空港を離発着する飛行機が着陸のやり直しを行ったり、羽田空港の離発着機以外の飛行機が地域の上空を飛行することがあります。また、首都圏の上空は、成田空港等からの離発着機を含め、多くの飛行機が往来している状況にあります。
- 羽田空港に関連する航空機の飛行の状況については、現在、羽田空港飛行コースホームページ (<https://www.franomo.mlit.go.jp/>) にて情報提供しています。

**Q20 着陸のやり直しはどのようなときに起こるのでしょうか。**

- 着陸のやり直し（ゴーアラウンド）は、羽田空港において年間約45万回離発着する中で、年間400回前後発生している状況です。
- これは、空港周辺において急激な気象の変化があり安全に着陸することができない場合や、滑走路上で離着陸機同士の安全な間隔確保が困難となる場合などにおいて実施されているものであり、平時の空港運営や空の安全を確保する上で必要な措置です。

**Q21 地域の利便性向上や観光資源の積極的なPRなどにより、地域や商店街の活性化、地元メリットの創出につながるよう、取り組むべきではないでしょうか。**

- 羽田空港は、国内線のメイン空港として「地方と世界を結ぶ」役割を果たすほか、「都心に近い24時間空港」としての利点を活かし首都圏に質の高いビジネスを呼び込む等の役割を更に発揮していくことが求められます。
- このような中で、さらに皆様にさらに便利に利用いただけるよう、空港アクセスの改善などを含め、総合的に取り組んでいく考えです。
- また、関係機関や地元自治体とも連携して、成田空港や羽田空港から来訪するより多くの外国人観光客の方々を取り込もうとする各地域の取り組みを支援していく考えです。

**Q22 空港への鉄道アクセスの強化について、国土交通省ではどのように取り組んでいくのでしょうか。**

- 現在、地方公共団体、鉄道事業者等において、羽田空港へのアクセス利便性の向上に資するプロジェクトの検討が進められており、国土交通省としても、検討が円滑に進められるよう必要な助言を行うなど、空港への鉄道アクセスの強化に向けた取り組みを進めて参ります。



**空港への鉄道アクセスの強化の主な経緯**

昭和39年	【モノレール】浜松町駅～羽田駅（現天空橋駅）間開業
平成5年	【モノレール】羽田空港駅（現羽田空港第1ビル駅）延伸開業 【京急】羽田駅（現天空橋駅）延伸開業
平成10年	【京急】羽田空港駅（現羽田空港国内線ターミナル駅）延伸開業
平成22年	【モノレール・京急】国際線旅客ターミナルビル新駅開業

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会  
東京圏における今後の都市鉄道のあり方に関する小委員会（平成28年4月20日）  
「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（概要）」＜抜粋＞

＜東京圏の都市鉄道が目指すべき姿＞

- ① 国際競争力の強化に資する都市鉄道
  - 都心のみならず、東京圏に複数点在するビジネス・観光等の拠点と空港・新幹線駅とのアクセスを強化。