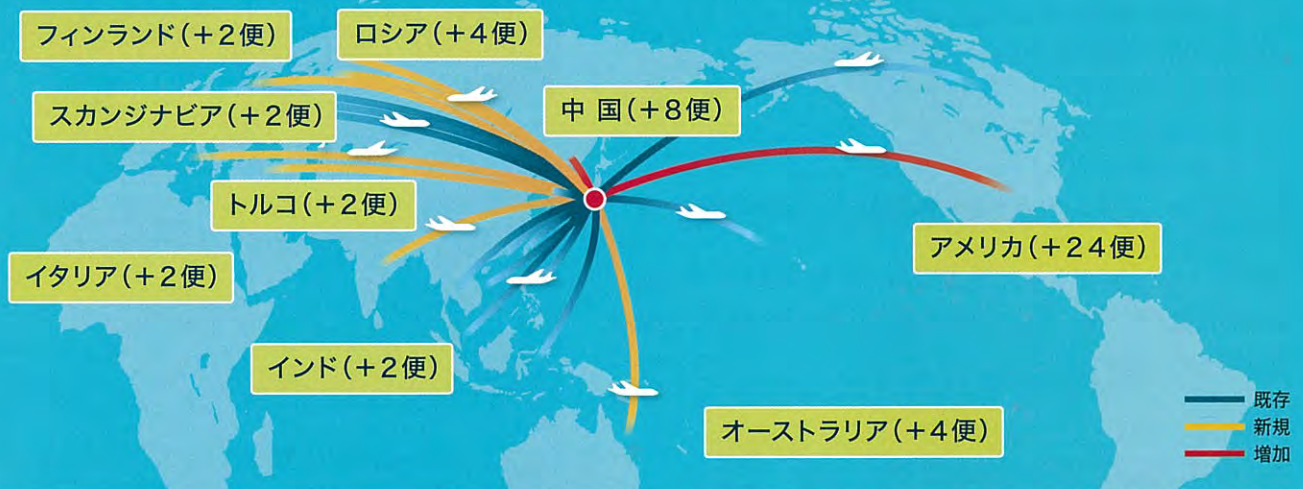


目黒区の皆さまへ

都市環境委員会資料
令和2年6月22日
環境清掃部環境保全課

羽田空港のこれから 2020年3月29日より 新飛行経路の運用を開始し、 羽田空港において 国際線を増便します。

急速なグローバル化にともない、羽田空港には今まで以上に玄関口としての機能を果たしていくことが求められています。様々な方策を検討した結果、滑走路の運用・飛行経路を見直すこと等により増便が可能であると分かりました。この新しい飛行経路に関して各地域で説明会を開催し、多くの方々のご意見を丁寧に伺いながら検討を重ねてまいりました。そして、今後も騒音・落下物対策、引き続きの丁寧な情報提供等を行うこととした上で、2020年3月29日から新飛行経路の運用を開始し、国際線を増便することといたしました。



現在の国際線(昼間時間帯)は1日80便※

羽田空港からの就航先は14か国・地域(23都市)※
アメリカ、カナダ、フランス、イギリス、ドイツ、韓国、中国、香港、台湾、タイ、シンガポール、フィリピン、ベトナム、インドネシア

※2019年夏ダイヤの昼間時間帯(午前6:00~午後11:00)の就航便数等

国際線を1日約50便増加へ

左記に加え、昼間時間帯に新規就航する国・地域
ロシア、オーストラリア、インド、イタリア、トルコ、
フィンランド、スκανジナビア

さらにアメリカ24便増加・中国8便増加

国際線の増便には以下のような目的があります。



都心から近い羽田空港の強みを活かし、ビジネスがよりしやすい環境を整えることで、首都圏の国際競争力の強化を図ります。



羽田空港から全国に広がる国内線ネットワークと国際線を結ぶことで、地方の活性化を図ります。



より多くの外国人観光客をお迎えして、国内の消費を活性化します。



海外から東京へのアクセスをスムーズにして、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を円滑にします。

羽田空港の国際線が増便されることで、人やモノの流れが活性化され、年間約6,503億円の経済波及効果や、約4.7万人の雇用増加等があると試算されています。

新飛行経路について

現在の飛行経路のままでは、羽田空港の国際線を増やすことはできません。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ことで、国際線の便数を増やすことが可能になります。

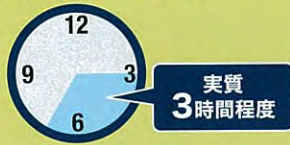
新しい飛行経路はどこを飛ぶのですか？

羽田空港では、風向きにより異なる飛行経路を運用しています。南風時のA滑走路への着陸経路が、目黒区上空を通過する経路となります(南風運用は年間約4割と推定)。また、北風時には新たに荒川上空を通過する飛行経路を設定しております。

1日中、新飛行経路を運用するのですか？

新しい飛行経路は国際線のニーズの高い時間帯に限り運用します。目黒区上空を通過する飛行経路は南風運用時の15時～19時のうち実質3時間程度に限り運用いたします。

南風時
新飛行経路運用時間：
15時～19時



どのくらいの頻度で飛ぶのですか？

目黒区上空を通過する南風運用時のA滑走路への着陸は14便程度/時です。また、C滑走路への着陸は30便程度/時です。

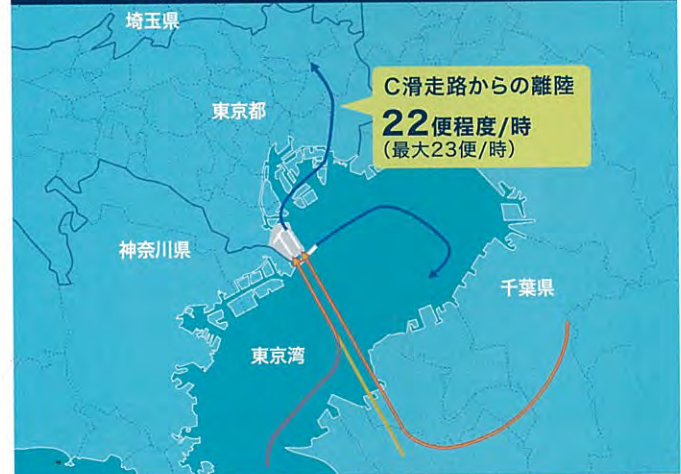
新しい飛行経路(南風時)

[運用時間] 15時～19時(うち3時間程度)
※23時～6時は東京湾上空を飛行



新しい飛行経路(北風時)

[運用時間] 7時～11時半 / 15時～19時(うち3時間程度)
※23時～6時は東京湾上空を飛行



到着経路(好天時) 到着経路(悪天時) 出発経路
約6,000ft(約1,800m)未満の経路を記載



これまでの取組と今後のスケジュールについて

これまでの取組と今後のスケジュールについて教えてください。

関係自治体等から構成される「首都圏空港機能強化に向けた協議会」を2014年8月から5回にわたり開催し検討を進めてまいりました。また、2015年7月から6巡にわたる住民説明会を開催し約3万5千人の方々にご参加いただきました。今後も、3月29日からの新飛行経路の運用開始、国際線の増便に向け、丁寧な情報提供を行ってまいります。

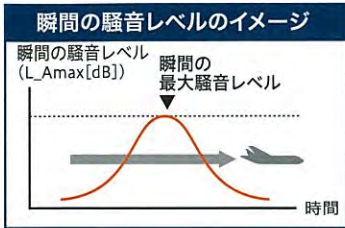
■これまでの取り組みと今後のスケジュール



騒音・安全性について

航空機の騒音はどのように聞こえますか？

航空機の騒音は、一般に飛行高度が高いほど小さく、低いほど大きく聞こえます。また、航空機が真上に近づくにつれ大きくなり、離れていくほど小さくなります。なお、音の聞こえ方は航空機の機材や気象条件等により変動します。



3,000ft (約900m) から4,000ft (約1,200m) に引き上げることで、約2-4dB、聞こえる音の大きさが軽減されます。



※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の。
 ※2 飛行機の音は、概ね着陸時で1,000ft(約305m)、離陸時で2,000ft(約610m)以上の高度で航行する場合のピーク騒音。
 (一財)空港振興・環境整備支援機構資料より国土交通省作成

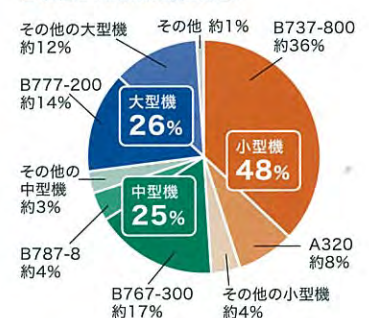
どのような航空機が新飛行経路を飛行するのですか？

国際線・国内線ともに新飛行経路を運航します。羽田空港に離着陸する航空機は、中・小型機が全体の7割以上を占めています。また、羽田空港の国際線の着陸料体系を見直し、音の大きい航空機の着陸料を引き上げることで、音の小さい航空機の導入を促進していきます。

■羽田空港に就航している主な航空機(ボーイング社の例)



■羽田空港就航機種割合



発着回数の増加による大気汚染や地球温暖化への影響は大丈夫ですか？

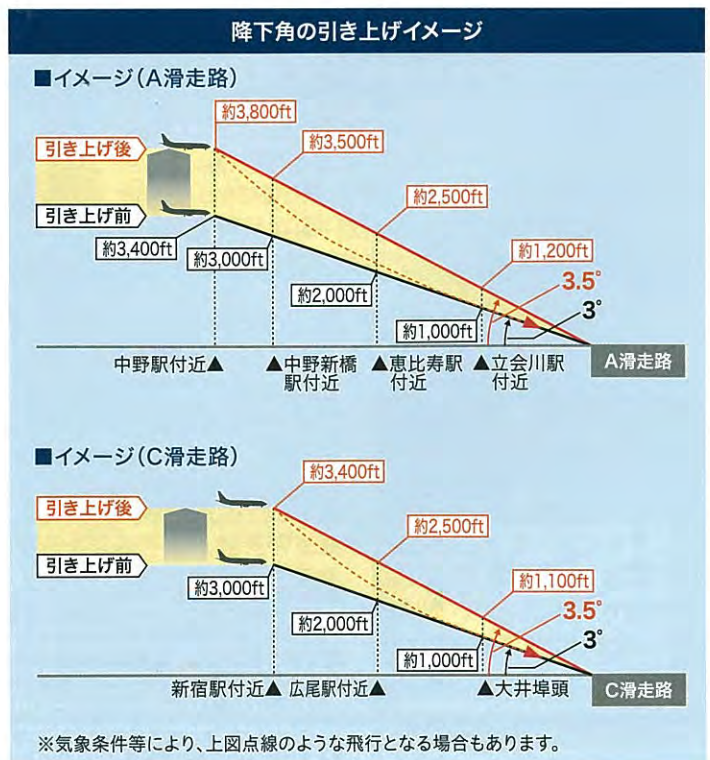
航空機のエンジンには国際基準に基づく排出物規制が課せられており、航空会社も環境に配慮したエンジンの導入を進めています。また、大気汚染物質や二酸化炭素については、航空機由来のもの割合はごくわずかであり、影響は限定的であると考えています。(なお、大気汚染の状況については新飛行経路運用開始後もモニタリングを行い、ホームページで公開する予定です)

南風好天時の着陸経路における降下角の3.5°への引上げについて、他空港において3.5°で運用している例はありますか？

3.5°の降下角は我が国では広島空港や稚内空港、海外ではサンティアゴ空港(アメリカ)やローマ空港(イタリア)等の複数の空港において採用されております。

3.5°の降下角は、パイロットにとって難しいのではないですか？ また、着陸時の安全性に問題は無いのですか？

3.5°の降下角は、我が国及び海外の複数の空港で安全に運用されております。このため、羽田空港への導入についても安全上問題ございません。なお、今回の導入に際しては、航空会社との間でシミュレーションによる確認を行っており、その結果も踏まえて安全な着陸を実施してまいります。



実機飛行による確認について

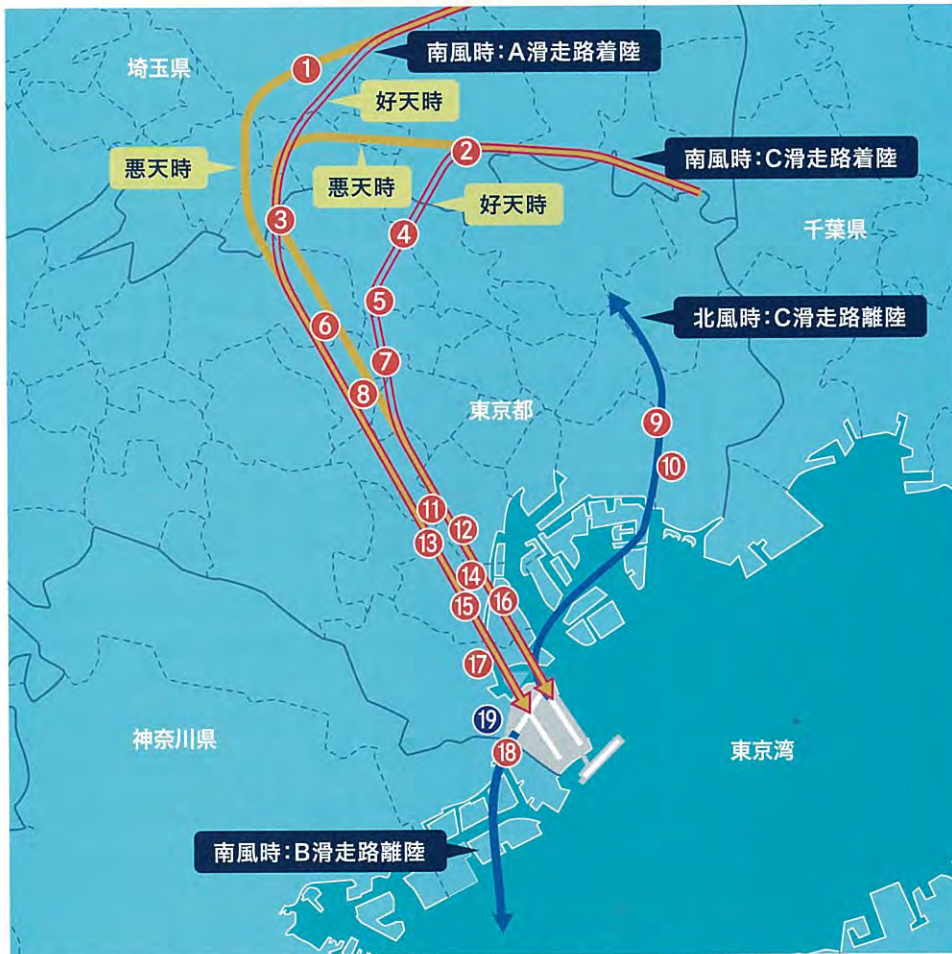
2020年3月29日からの新飛行経路の運用開始に先立ち、南風運用については2月2日から2月12日まで、北風運用については1月30日から2月5日までのうち、それぞれ7日間において、管制官による新飛行経路の運用の手順等の確認や、新たに設置した騒音測定局の調整を行うため、実際の航空機による新飛行経路についての確認(実機飛行確認)を実施しました。

実機飛行確認において、どのくらいの航空機が新飛行経路を飛行したのですか？

実機飛行確認期間中に新飛行経路を通過した機数は、南風運用のA滑走路への着陸が計148機、C滑走路への着陸が計372機、B滑走路からの離陸が計245機でした。また、北風運用については、C滑走路からの離陸が計502機でした。

実機飛行確認期間の騒音測定結果について詳しく知りたいです。

実機飛行確認に際しては、新たに騒音測定局を設置した18箇所において臨時の騒音測定を行うとともに、既設の騒音測定局においても騒音測定を行いました。騒音測定結果の詳細は、国土交通省作成の「羽田空港のこれから」ホームページからご確認いただけます。



● 新たに航空機騒音測定局を設置する地点(18箇所) ● 既設の航空機騒音測定局(1箇所)

〈新設騒音測定局〉

1. さいたま市立岸町公民館
2. 川口市立八幡木中学校
3. 板橋区立赤塚第二中学校
4. 北区立袋小学校
5. 豊島区立千早小学校
6. 練馬区職員研修所
7. 新宿区立落合第二小学校
8. 小淀ホーム(中野区)
9. 東京都交通局大島総合庁舎
10. 江戸川区立第五葛西小学校
11. 渋谷区立広尾中学校
12. 港区立高輪台小学校
13. 目黒区立田道小学校
14. 東京都立産業技術高等専門学校品川キャンパス
15. 東京都下水道局 南都下水道事務所品川出張所
16. 東京都下水道局八潮ポンプ所
17. 大田区立大森第五小学校
18. 国立医薬品食品衛生研究所(川崎市)

〈既設騒音測定局〉

19. 羽田小学校

新飛行経路の運用開始後も引き続き騒音影響のモニタリングを行ってまいります。

ご不明な点やご質問がございましたら、特設ホームページをご参照いただくか、電話窓口までお問い合わせください。

● 国土交通省ホームページに特設ページを設けています。

羽田空港のこれから 検索

<http://www.mlit.go.jp/koku/haneda/>



● 国土交通省「羽田空港のこれから」に関する電話窓口

Tel:0570-001-160 受付時間:9:30~19:00[平日のみ]
IP電話からは 03-5908-2420 3月29日は休日ですがお問い合わせいただけます。

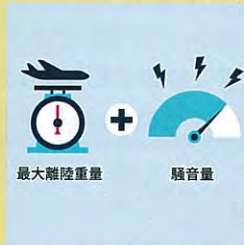
4月1日以降は以下の番号でもお受けいたします。

Tel:0570-001-596 受付時間:7:00~20:00[土・日・祝含む]

騒音や落下物への対策には、徹底して取り組んでいます。

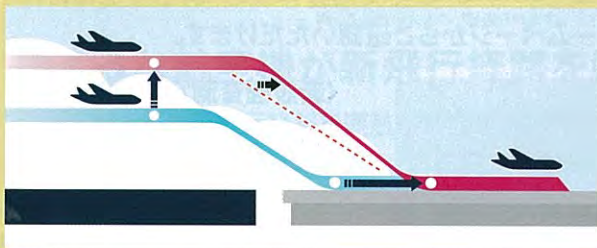


音の小さい航空機の導入促進



羽田空港の国際線着陸料を、航空機の重量と騒音の要素を組み合わせた料金体系とし、音の小さい航空機の導入を促進します。

飛行高度の引き上げ



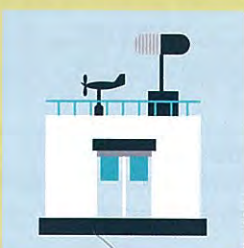
一般に飛行高度が高いほど聞こえる音は小さくなることから、南風時の新到着経路において、着陸地点を南側に移設し飛行高度を引き上げます。また、そのうち南風好天時の新到着経路については、人工衛星を利用する進入方式を採用するほか、降下角を3°から3.5°にできる限り引き上げることで更なる飛行高度を引き上げを行います。

条件を満たす施設への防音工事の助成



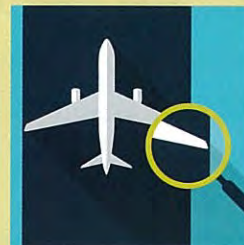
一定の条件を満たす学校、病院、保育所等の施設には、法律に基づく防音工事の助成制度があります。今回は助成制度を拡大するとともに、小規模保育施設等を新たに対象施設に追加しました。

騒音測定局の設置と結果の公開



24時間稼働の騒音測定局を新しい飛行経路に沿って18箇所設置(増設16箇所、移設2箇所)し、全32箇所です騒音を測定します。測定結果は専用ホームページで公開いたします。

落下物を未然に防ぐための取組



世界に類を見ない落下物防止のための基準を策定し、我が国だけでなく外国の航空会社に対しても落下物防止に有効な対策の実施を義務付けています。さらに抜き打ち検査など空港

管理者による新たなチェック体制も構築。外国航空機への検査も強化します。

落下物・部品欠落に関する情報収集の強化



羽田空港や成田空港などの国際線が多く就航する空港において部品欠落が発覚した場合の航空会社からの報告制度を充実しました。また、全国の空港事務所等に対し、落下物情報の報告を再度徹底しています。

落下物の原因者である航空会社への処分等の実施



落下物が生じた場合、その原因者である航空会社(我が国及び外国の航空会社)に対し、航空機の整備や落下物防止対策の措置状況を踏まえ、処分等を行います。

落下物による被害者に対する補償の充実



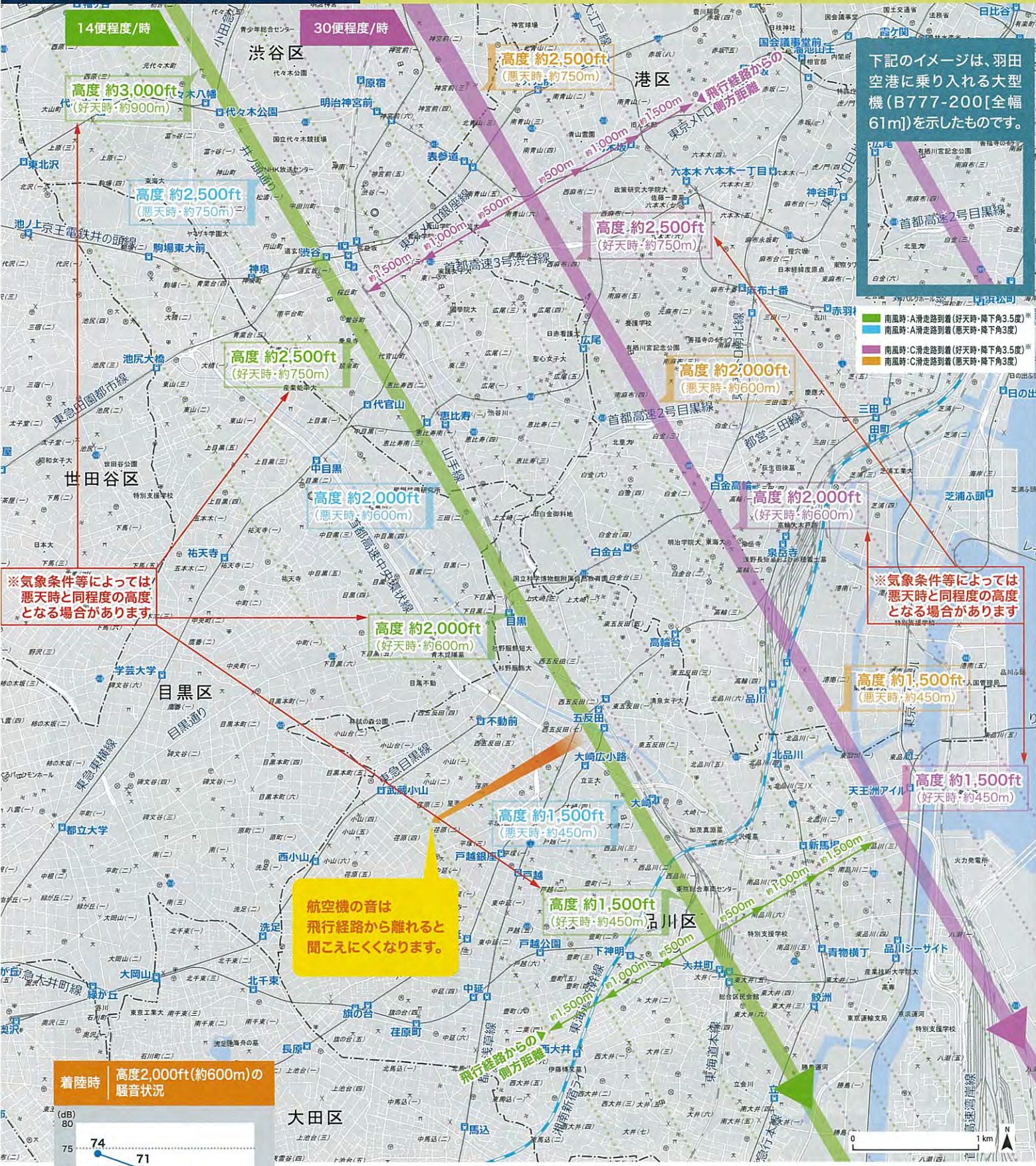
落下物被害の原因者を一社に特定できない場合に、原因航空機と推定される航空機の利用者により連帯して補償する制度を拡充し、航空会社への加入を義務化しました。また、空港の運営者等から

見舞金を給付する制度を創設するなど、落下物により被害にあわれた方への補償を充実させています。

目黒区上空における南風時の新飛行経路

南風時の運用は、年間の約4割と推定(目黒区上空では着陸機のみ)
 運用時間: 15時~19時(切替時間を含むため、実質3時間程度の運用)

※上記以外の時間帯については、現行の飛行経路で運用
 ※現行経路(南風運用)では、全ての着陸便が千葉県上空を通過しています
 ※この飛行経路は、シミュレーションにより想定される航空機の運航経路を示したものです
 ※地図上に記載した各地点の高度(海拔)は好天時(降下角3.5度)、悪天時(降下角3度)での計算上の数値を示したものです



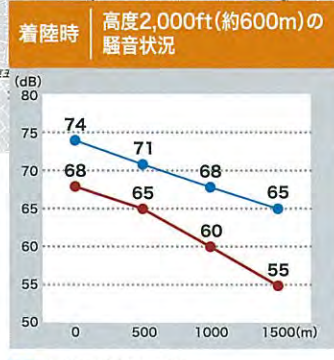
下記のイメージは、羽田空港に乗り入れる大型機(B777-200[全幅61m])を示したものです。

南風時: A滑走路到着(好天時・降下角3.5度)
 南風時: A滑走路到着(悪天時・降下角3度)
 南風時: C滑走路到着(好天時・降下角3.5度)
 南風時: C滑走路到着(悪天時・降下角3度)

※気象条件等によっては悪天時と同程度の高度となる場合があります

※気象条件等によっては悪天時と同程度の高度となる場合があります

航空機の音は飛行経路から離れると聞こえにくくなります。



- 左表は飛行経路直下を0mとし、そこから側方距離と騒音の関係を示したグラフです。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、地上観測点での騒音値を推計した値です。
- ※航空機1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なって、計算上求められる騒音のピーク値。
- 実際の騒音値は、重量等の運航条件や風向き等の気象条件によって変動幅があります。
- 2つの飛行経路を同時に航空機が飛行し、それぞれの音が70dBと75dBだった場合、2つの経路の中間地点で聞こえる音の大きさの値は76~77dB程度となります。

※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です。
 ※2 飛行機の音は、概ね着陸時で1,000ft(約305m)、離陸時で2,000ft(約610m)以上の高度で航行する場合のピーク騒音。
 (一財)空港振興・環境整備支援機構資料より国土交通省作成