

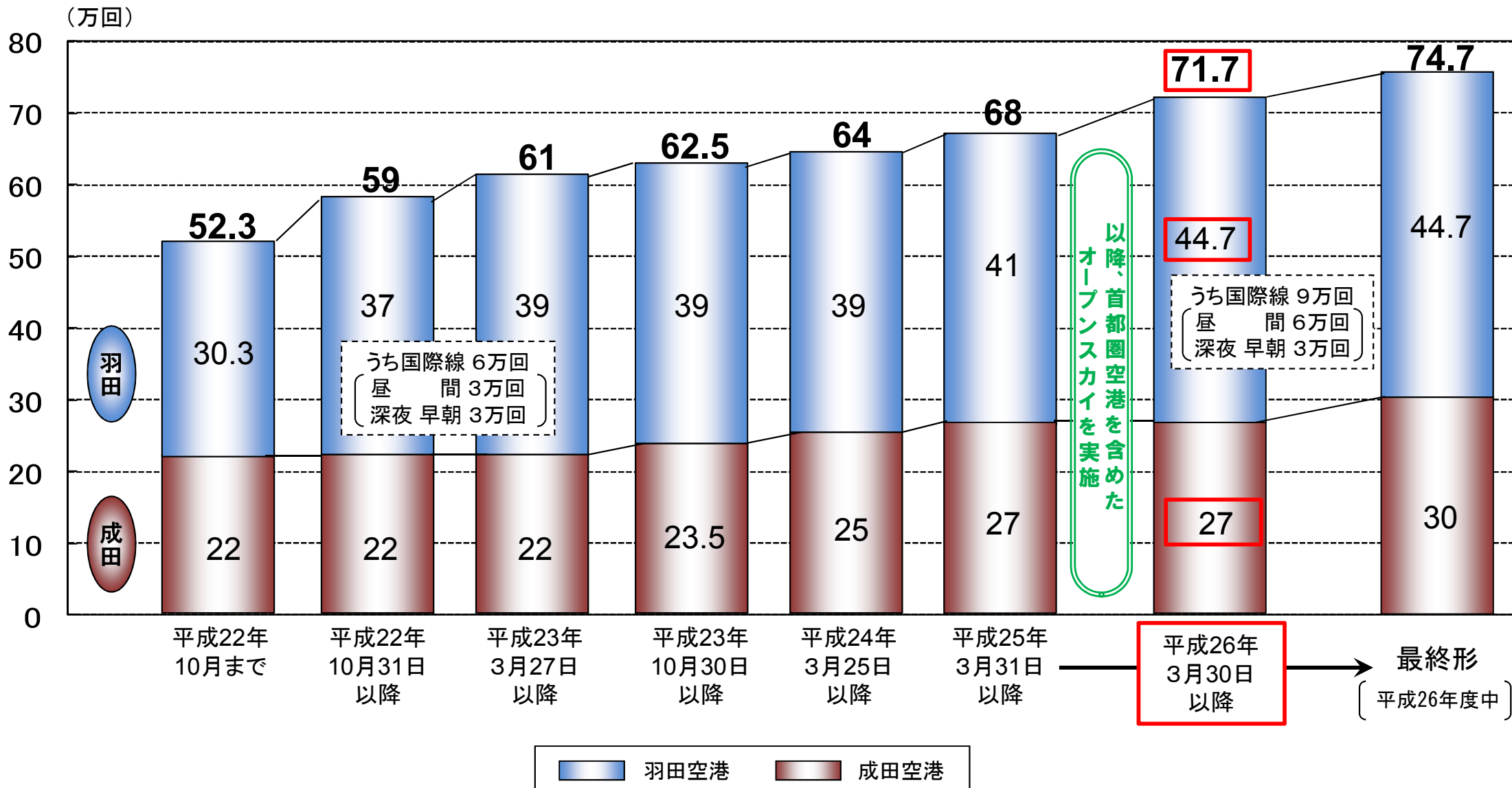
羽田空港機能強化の検討の経緯

国土交通省 航空局

平成27年3月16日

首都圏空港(羽田・成田)の空港処理能力の増加について

○ 羽田・成田両空港における年間合計発着枠を75万回化することを最優先課題として取り組んでいる(発着回数は52.3万回(H22)→74.7万回(H26)と約1.5倍に増加)。

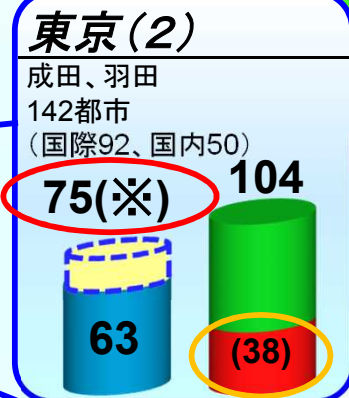
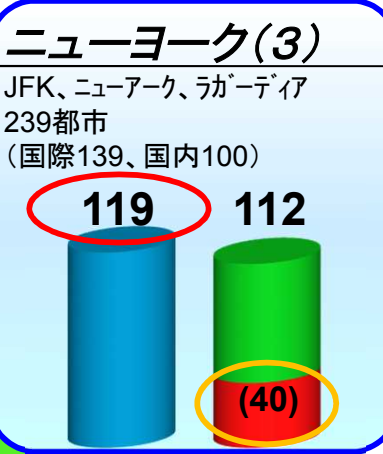
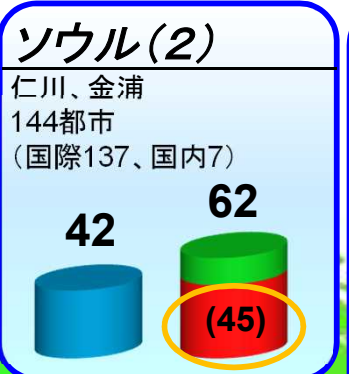
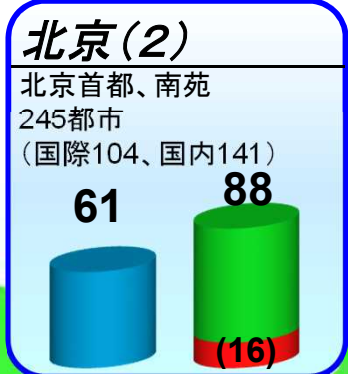
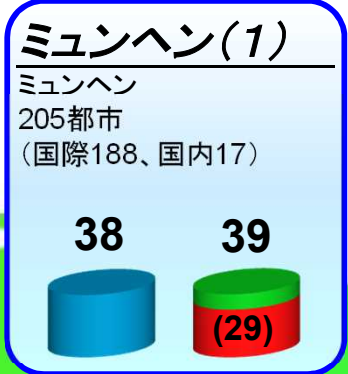
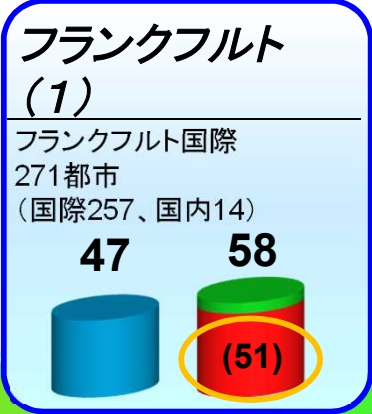
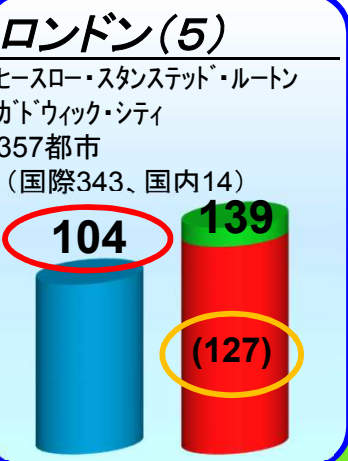


* 1. いずれも年間当たりの回数である。

* 2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。

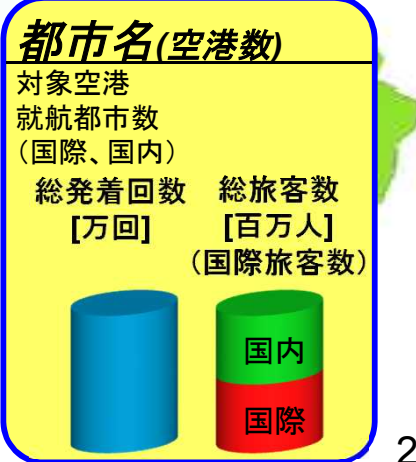
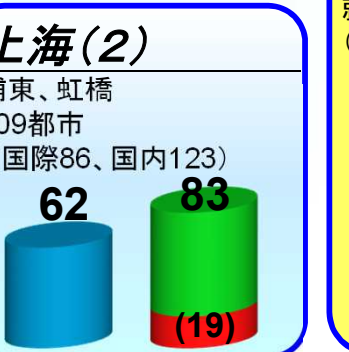
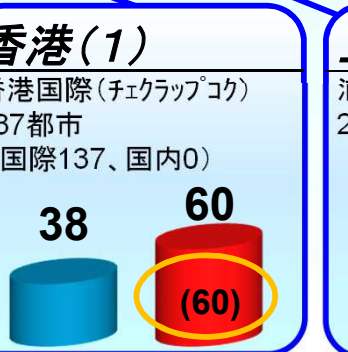
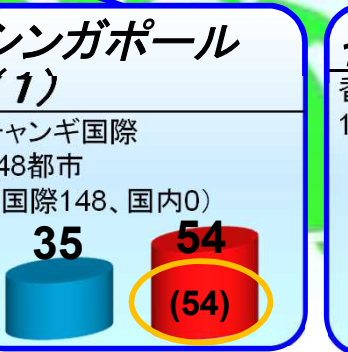
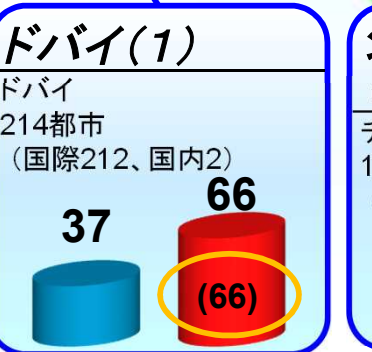
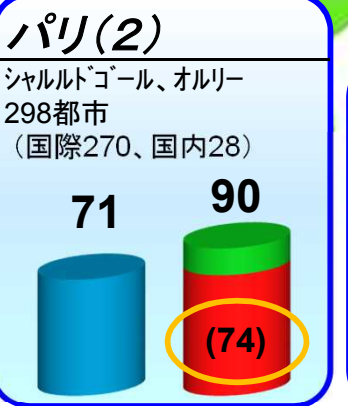
諸外国の主要空港との比較

○ 75万回化の達成により、容量面では、アジア諸国の主要空港トップクラスに。
 ○ 欧米主要空港では年間発着回数が100万回を超えている都市もあり、さらなる国際線旅客数の増加のためには、容量拡大の検討が必要。



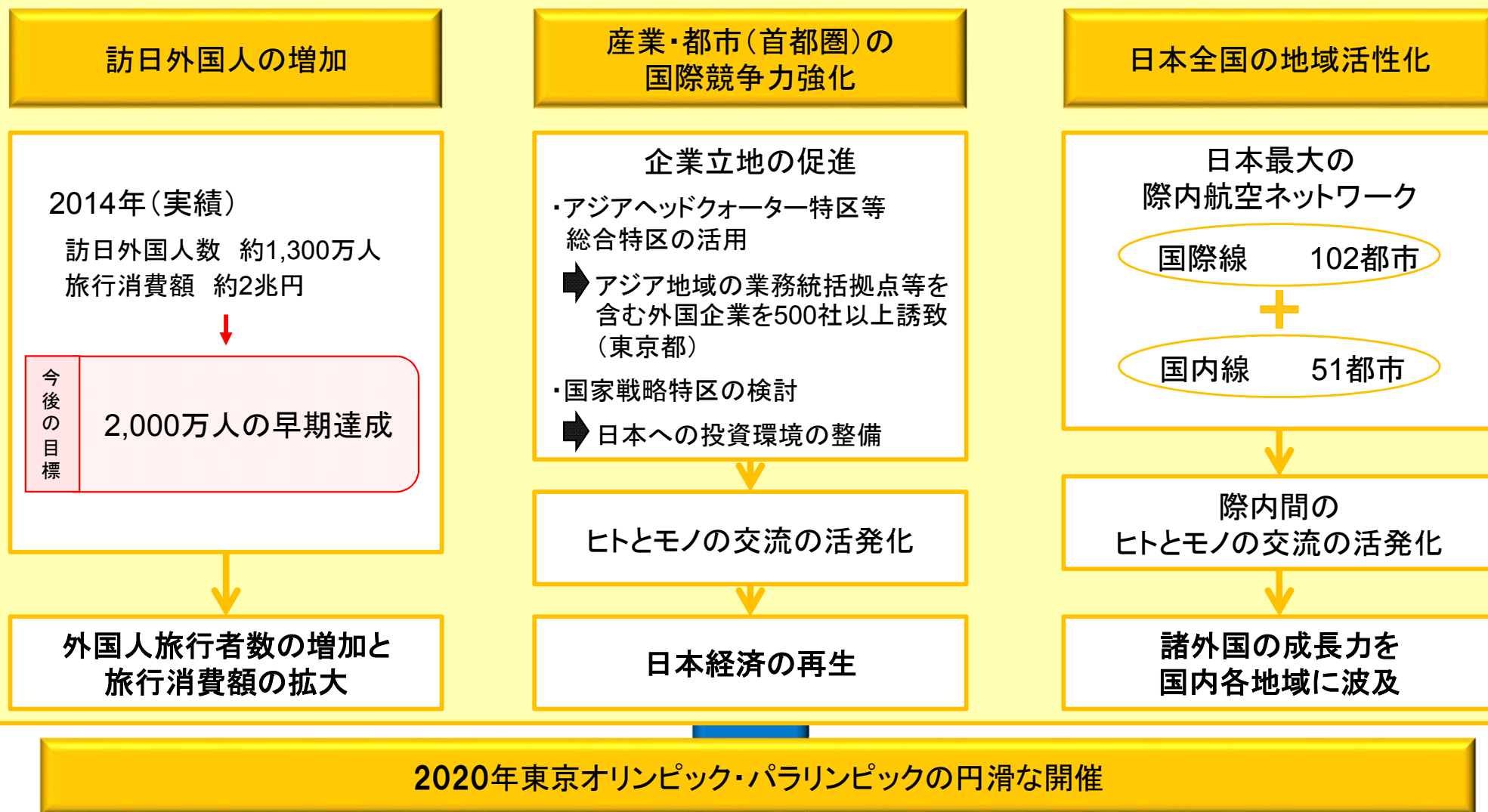
※平成26年度中に達成される
 首都圏空港発着容量

(出典)
 「ACI Annual World Airport Traffic Report (Annual WATR) 2013」、「OAG Flight Guide Worldwide」より国土交通省航空局作成
 ※発着回数、旅客数は2013年のデータ
 就航都市数は2014年8月時点で、旅客便の直行便が就航している都市



首都圏空港の更なる機能強化の必要性

成長著しいアジア等世界の成長力取り込み(日本再興戦略等)



首都圏空港の更なる機能強化が必要

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
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路処理能力の再検証 ⇒ 年間+約1.3万回(約35回/日) 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) 	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路の増設
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> 管制機能の高度化 ⇒ 年間+約2万回(約55回/日) 高速離脱誘導路の整備 ⇒ 年間+約2万回(約55回/日) 夜間飛行制限の緩和 ⇒ 年間+α回 	<ul style="list-style-type: none"> 既存滑走路の延長 滑走路の増設
	合計 約82.6万回 (年間+約7.9万回)	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。

羽田空港における現行の滑走路運用・飛行経路

- 航空機は、安全確保のため、風に向かって離着陸を行う。南風時と北風時の飛行経路を設定。
- 現在の着陸経路は、南風時も北風時も、ほぼ千葉県上空を利用して羽田空港に着陸。
- 一方、離陸経路は、東京湾を活用し、高度を上げてから内陸部に入る。

【出発経路】

6000ft未満

(南風時)



(北風時)



6000ft以上



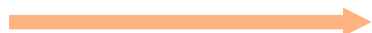
【到着経路】

6000ft未満

(南風時)



(北風時)

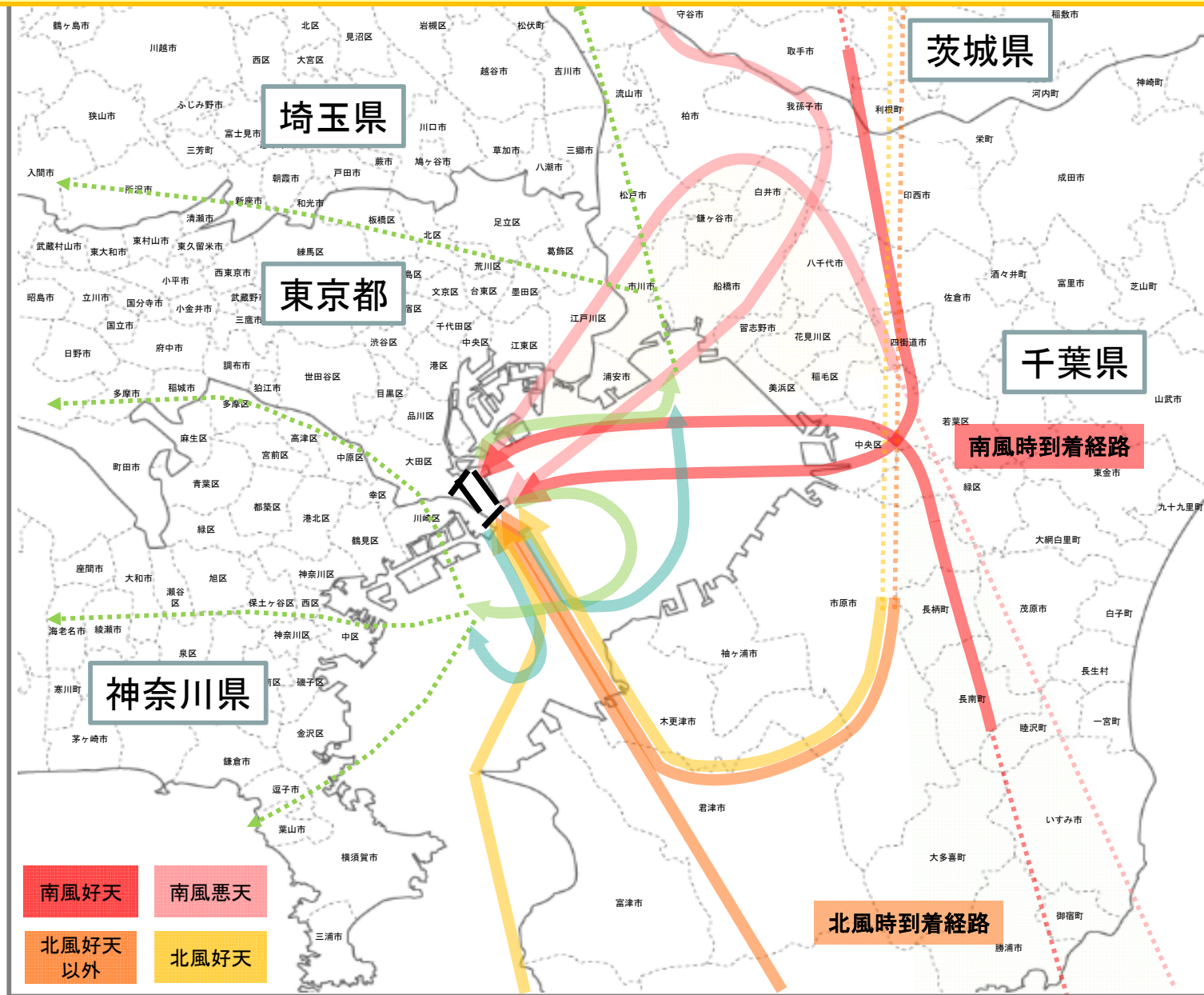


6000ft以上

(南風時)

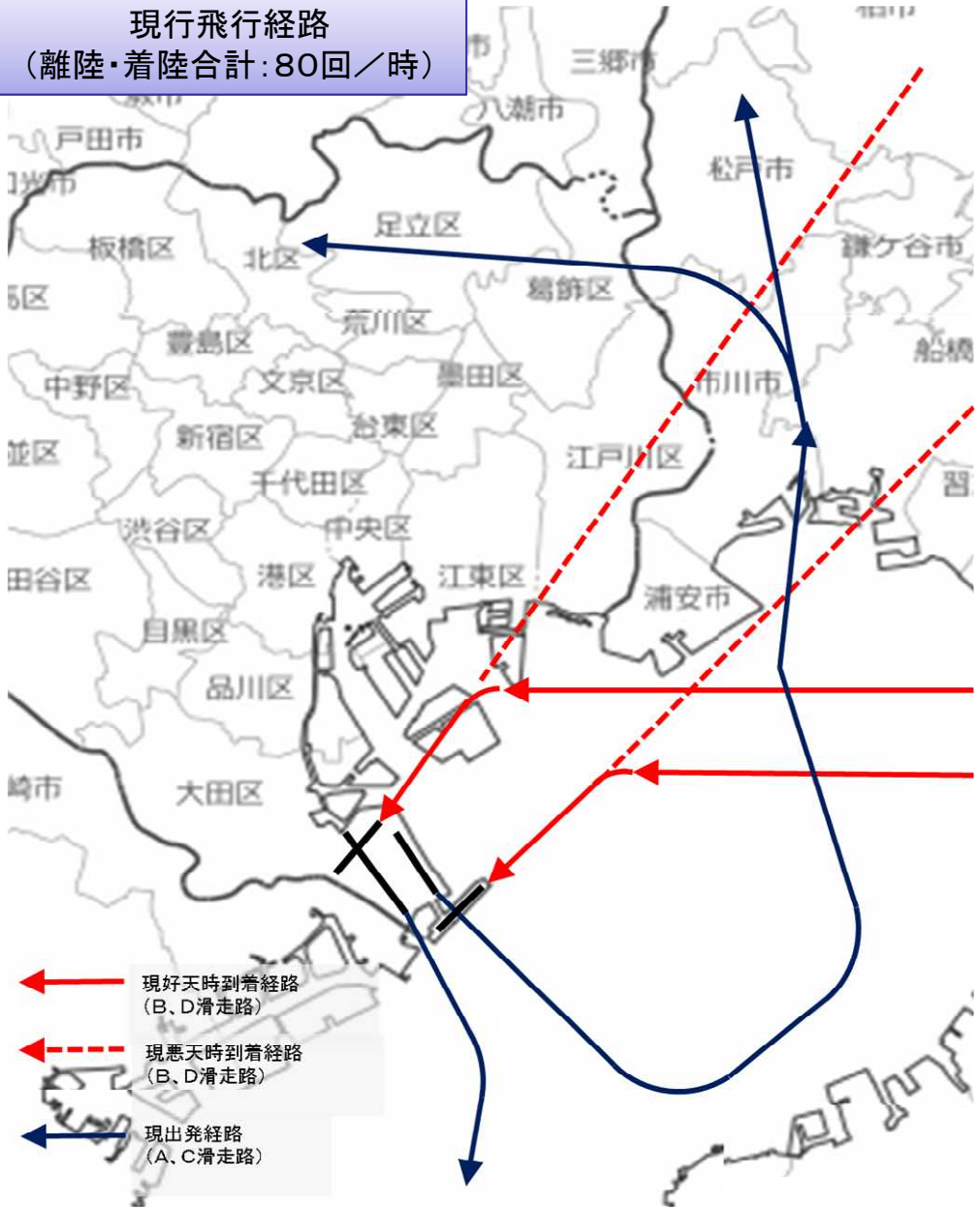


(北風時)

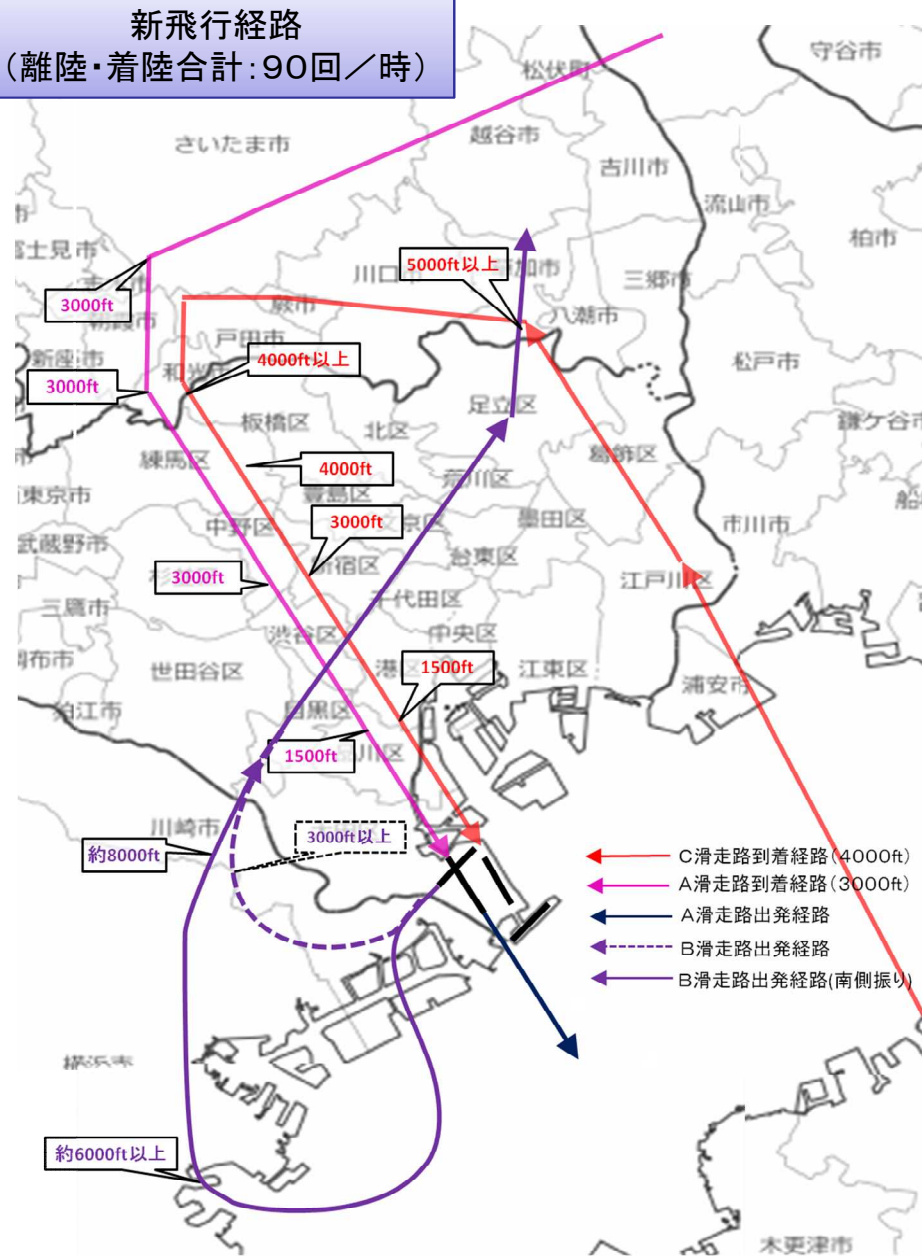


羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直し案(南風時)

現行飛行経路
(離陸・着陸合計:80回/時)

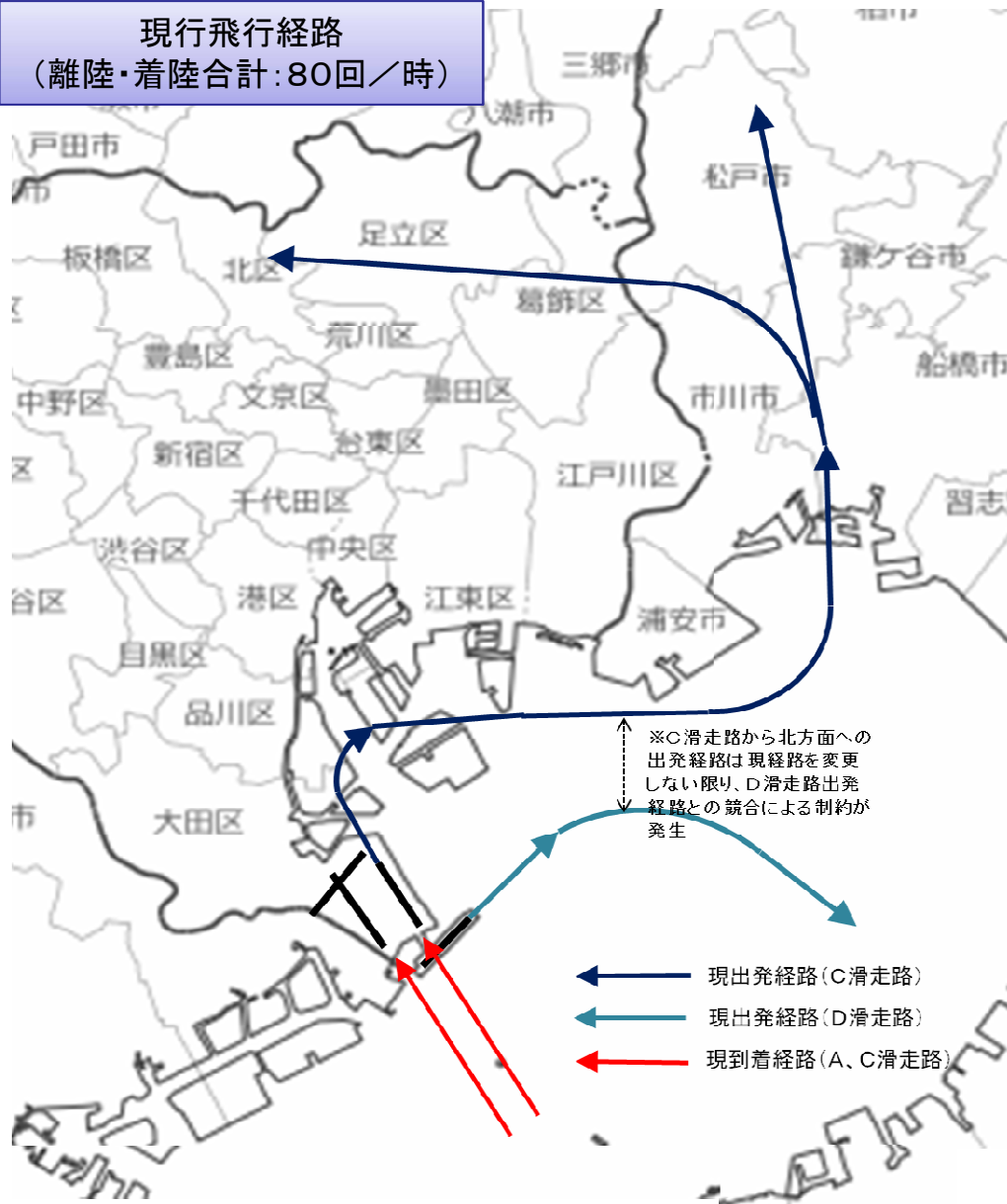


新飛行経路
(離陸・着陸合計:90回/時)

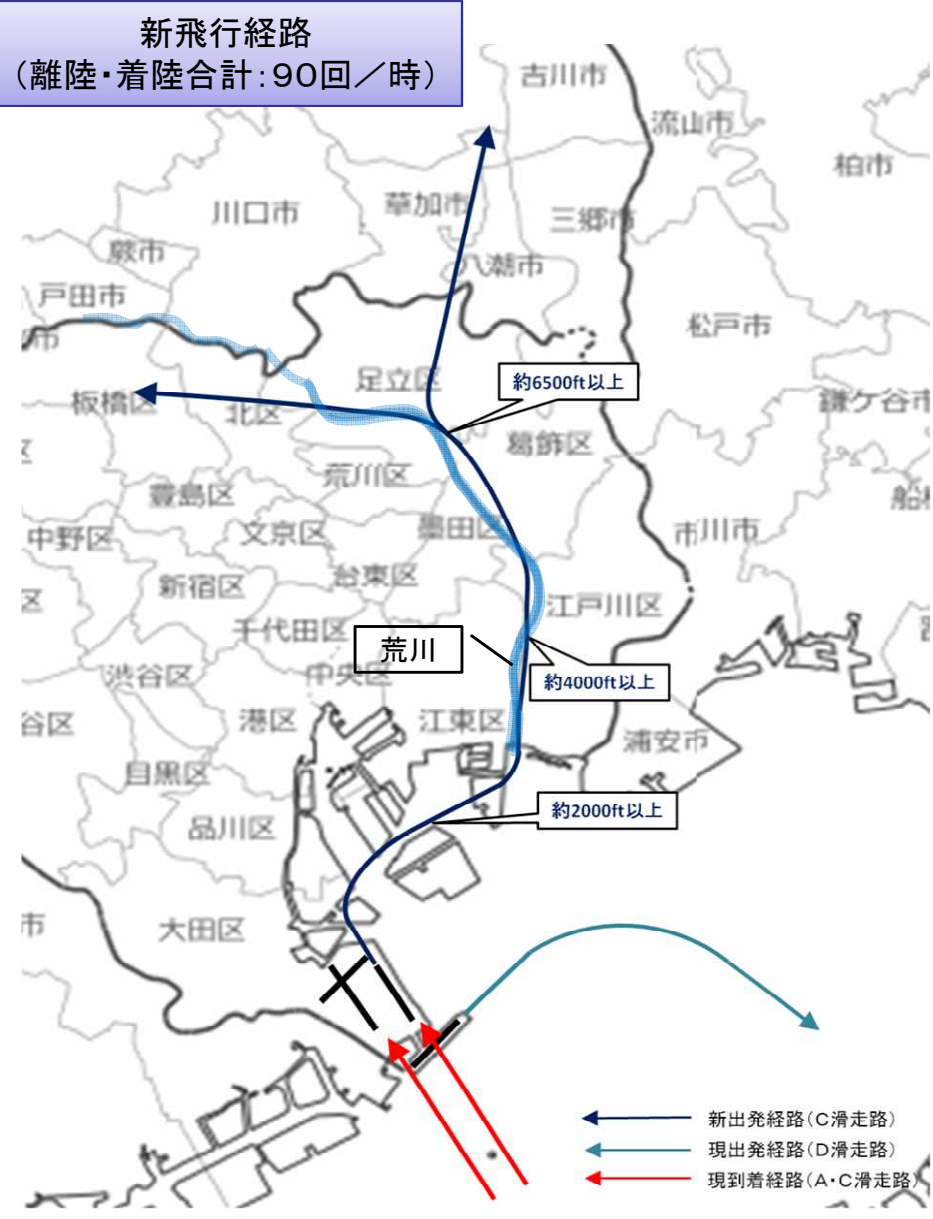


羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直し案(北風時)

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)



首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会(概要)

- 羽田、成田など首都圏空港の機能強化については、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が、その技術的な選択肢を取りまとめた。この技術的な選択肢をもとに、首都圏空港の機能強化の具体化について、関係自治体や航空会社等の関係者間で協議を進めている。

委員(敬称略)

楠田 幹人	茨城県 副知事	田村 明比古	航空局長
塩川 修	埼玉県 副知事	瀧口 敬二	総合政策局長
諸橋 省明	千葉県 副知事	戸田 和彦	東京航空局長
安藤 立美	東京都 副知事	越智 繁雄	関東地方整備局長
黒川 雅夫	神奈川県 副知事		
木下 達則	さいたま市 副市長	※オブザーバー	
藤代 謙二	千葉市 副市長	夏目 誠	成田国際空港株式会社 代表取締役社長
渡辺 巧教	横浜市 副市長		
三浦 淳	川崎市 副市長		
西川 太一郎	特別区長会 会長(荒川区長)		
小泉 一成	成田空港圏自治体連絡協議会 会長(成田市長)		
篠辺 修	全日本空輸株式会社 代表取締役社長		
植木 義晴	日本航空株式会社 代表取締役社長		
家田 仁	東京大学・政策研究大学院大学 教授		
山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科 教授		

これまでの開催実績

- 第1回(平成26年8月26日): 中間取りまとめの説明及び国からの提案、これに対する関係者の意見表明
 第2回(平成27年1月21日): 各関係自治体との協議状況の報告、各関係自治体等の国の提案に対する受け止め

羽田空港機能強化に係る各関係自治体との協議状況

関係自治体への説明

- 都県及び関係区市町の担当者を対象に、首都圏空港機能強化に関する説明を実施。
- 平成26年6月以降、合計15回実施（平成27年1月21日現在）。

HPでの情報発信

- 首都圏空港機能強化について、より多くの方々に幅広いご理解を頂くため、関係自治体からこれまでに頂いた主な質問とそれに対する回答及び補足説明資料（参考資料2）を国土交通省ホームページに掲載。
 - 掲載URL http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk7_000005.html
- 一部の関係自治体のホームページにおいて、上記URLへのリンクを掲載。

現地見学会の開催

- 南風時の新たな到着経路下となる都県及び関係区市町の担当者を対象に、飛行経路下の騒音状況を把握するため、羽田空港の現行飛行経路の現地見学会を開催。
- 平成26年10月に、合計4回実施。
 - 視察場所：到着経路（当日の天候・風向きにより決定）（参考資料3）

＜南風好天時＞	千葉市中央区（4,000ft）、浦安市舞浜（2,000ft）
＜南風悪天時＞	江戸川区篠崎公園（3,500ft）、浦安市総合公園（2,500ft）
＜北風時＞	木更津市潮浜公園（4,000ft）、海ほたる（2,000ft）

関係自治体からの主な発言

- 羽田空港の機能強化は必要不可欠。
- また、国からの説明等を通じ、自治体レベルでは、機能強化の必要性やそのための飛行経路の見直しなどの国が提案している内容について理解が深まった。
- ただ、新たな飛行経路の実現のためには住民の理解が深まることが必要であり、今後は国が提案している内容を住民へ説明してほしい。

対する国の考え方の表明

- 関係自治体の皆様には、国が提案している方策の内容について概ね共通認識を持って頂けた。
- 今後はより多くの住民に幅広い理解を頂くことに注力。このため、自治体の皆様の協力も得ながら双方向的対話と情報開示を行い、理解の促進に努めていく。
- まずは、住民目線に立った分かりやすい説明素材を速やかに国土交通省HP等で公表。また、住民から意見を聴くためのHP窓口を設置。
- 理解の促進のための具体的手法、今後のスケジュールについては、専門家や関係自治体とも相談した上で、できるだけ早期にお示ししたい。