

協議会関係者からこれまでに頂いた主な質問とそれに対する回答（平成26年12月時点）

大項目	中項目	質問事項	回答	参考資料のページ
総論	必要性	首都圏空港機能強化の必要性について	<p>以下の理由により、首都圏空港の更なる機能強化が必要と考えています。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 首都圏空港(羽田空港及び成田空港)は、国内外の交流、人やモノの移動の活性化を通じ、成長著しいアジア等世界の成長力を取り込み、首都圏の国際競争力の強化を図るとともに、2000万人の高みを目指す訪日外国人旅行者の増加に貢献することが望まれています。 2. 航空ネットワークを活用し海外と地方を効率よく結びつけることで、その効果を日本全国の各地域まで波及させ、地域の創生や我が国全体の持続可能な経済成長と発展に貢献することも望まれています。 3. 2020年東京オリンピック・パラリンピックの円滑な開催に万全を期すことが必要です。 4. 航空需要は今後とも国際線を中心に着実な伸びが予想され、2020年代には現在の処理能力を超過する見込みとなっています。 	2～18
	スケジュール	国が目標としている整備等の全体スケジュールについて	<p>平成26年8月26日に開催された「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」において、羽田、成田など首都圏空港の更なる機能強化の具体化については、2020年東京オリンピック・パラリンピック等の開催を踏まえ、平成28年度概算要求を念頭に置きつつ今後議論を進めていきたいと考えている旨説明しています。</p> <p>このため、機能強化に係る整備等の全体スケジュールについてはそれを踏まえたものになると考えています。</p>	19
	地元説明	関係自治体との検討・協議及び住民の理解形成の進め方について	<p>機能強化の在り方については、今後、協議会を含め様々なレベルで意見交換を行う予定ですが、より多くの方々のご理解を得つつ具体案を取りまとめていくことが肝要と考えています。</p> <p>進め方については、今後、都県等の関係者の考えを十分に伺い、また協力もいただきながら、適切に対処していきたいと考えています。</p>	
機能強化策について	南風案	見直し案南風時②の新たな出発・到着経路の運用時間を4時間としている理由について	<p>今後増大が予想される国際線の需要に適切に対応していくためには、国際線の需給が逼迫する時間帯の空港処理能力の拡大が必要です。</p> <p>一方で、空港処理能力の拡大に伴う騒音影響を軽減することも重要です。</p> <p>このため、南風時②の新経路については、国際線の離着陸が集中する夕方のピーク時間帯(15時から19時)に運用時間を限定する方向で検討しています。</p>	43, 62

	<p>見直し案南風時②の新たな出発・到着経路は、何故このルートか</p>	<p>南風時の出発・到着経路について、その処理能力の十分な向上を図るためには、出発機を現行と異なるB滑走路から西向きに離陸させることを可能にするるとともに、到着機を現行と異なるA及びC滑走路に同時に着陸させることも可能にする必要があります。</p> <p>その場合には、到着経路については、滑走路間の距離が近接しているため、滑走路に対して直線で進入・着陸する計器進入方式(ILS)と呼ばれる飛行経路が必要となります。</p> <p>また、最終進入開始以降は3度の角度で降下を行うこととされているとともに、4,000ftから最終進入を行う場合、国際基準に基づき、最低でも滑走路の約2.3km手前から直行降下区間を設定することが必要となります。</p> <p>さらに、国際基準に即し、東京スカイツリーや東京タワーなど既存の地上物件を回避する形で経路を設定する必要があり、結果として、提案した南風案2で示したような経路となっています。</p>	39～43
	<p>南風時②の運用での負担軽減の可能性について</p>	<p>羽田空港の南風時の新経路の15時から19時までの運用や時間値90については、環境影響にも配慮しつつ逼迫する航空需要に対応するため、ご提案しているものであり、これによって当面、航空需要に対応していけるものと考えています。具体的な運用等の詳細やその他の負担軽減のための方策については、関係自治体等の意見も伺いながら更なる検討を進めていきます。</p>	
北風案	<p>北風時①、②のC滑走路からの新たな出発経路は、何故このルートか</p>	<p>北風時のC滑走路出発経路については、D滑走路出発経路との間隔を確保することを前提に、技術的に航空機の安全な飛行が可能であり、かつ、環境にもできるだけ配慮できる飛行経路として、荒川上空を活用する案を提案しています。</p>	44～46
	<p>北風時①、②の運用での負担軽減の可能性について</p>	<p>北風時の新経路については、陸域への騒音影響の出来る限りの軽減を図りつつ、需要の高い時間帯である朝及び夕方へのピーク時間帯に対応するため、6時から10時半と15時から19時に限定して運用を行う方向で検討しており、これによって当面、航空需要に対応していけるものと考えています。具体的な運用等の詳細やその他の負担軽減のための方策については、関係自治体等の意見も伺いながら更なる検討を進めていきます。</p> <p>なお、南風時②では、6時から10時半までの時間帯については運用時間帯の検討対象とはしていません。これは、南風時の場合、現行経路のままでも朝の出発のピーク時間帯に対応することが可能であるためです。</p>	

	新滑走路	新滑走路設置まで、現状の飛行ルートでの増便で対応できないのか	<p>滑走路増設には時間がかかり、2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに増加が見込まれる航空需要に対応するためには、現有施設を最大限に活用する必要があります。</p> <p>そのような観点から、滑走路運用と飛行経路の検証を行いました。1時間当たりの最大処理可能発着回数は82回が限界であることが判明しています(現在80回)。このように現状の滑走路運用と飛行経路では、滑走路や経路上の航空機の競合が解決できず、十分な処理能力拡大効果が得られない状況です。</p> <p>このようなことを背景に今回の新たな飛行経路案は提案されており、協議会を通じ、現行経路下の自治体を含む関係自治体等の意見も伺いながら、具体化に向けた検討・協議を進めたいと考えています。</p> <p>なお、仮に滑走路を増設した場合であっても、今回のような新たな経路を設定しない限り、滑走路や経路上の競合の問題は十分解決されず、処理能力拡大を見込むことが難しいと考えています。</p>	35
	他空港活用	首都圏周辺の他の空港を活用することはできないのか	首都圏周辺の他空港の活用については、現時点における課題を中心に整理を行っておりますが、その具体的な方策については、今後、技術検討小委員会等において、引き続き検討を進めていくこととされています。	
騒音について	音の聞こえ方	経路直下地域や側方地域で、それぞれの程度の音が聞こえるのか	<p>航空機騒音の聞こえ方は、高度及び機種により異なるほか、周辺の建築物、地形、天候などの影響により伝わり方も変わります。</p> <p>一般に、経路付近の地域においては、市街地での一般的な周辺騒音を超える最大騒音レベル(80dBを超える最大騒音レベル(瞬間値))を生じる地域は、機種等にもよりますが、着陸時で概ね1000ft(約300m)、離陸時で概ね2000ft(約600m)を下回る高度で運航する地域に限られます。</p> <p>また、経路の側方地域では、経路からの距離が遠くなるにつれて音が小さくなり、特に、高度が低いところでは、音が広がりにくくなります。</p> <p>なお、技術革新により、最新の機種は1960～70年代のジェット機と比較して、20dB近い大幅な騒音低減が図られています。</p>	48～55, 69～73
	騒音データ	変更案が実施された場合、飛行経路にあたる地域において、国が航空機騒音を定点観測し、詳細な騒音データを区に提供することについて	<p>現在、羽田空港の飛行経路下となる14の地点で常時騒音を測定しているところです。</p> <p>今後の騒音測定箇所の追加については、測定場所の選定を含め、関係自治体等ともよく相談してまいりたいと考えています。</p>	51
	試験飛行	試験飛行を行い、騒音レベルを測定することについて	羽田空港の現行のダイヤは非常に過密な状況であり、新飛行ルートの実験飛行を行うことは難しい状況ですが、実際の騒音レベルを実感して頂けるような方策について検討を進めていきます。	

騒音対策	航空機騒音に係る環境基準を満たさない地域への防音対策、地域対策について	<p>新飛行経路案の運用にあたっては、より静かな機体の使用、運航方法の工夫、合理的な運航制限などの対策を総合的かつ統合的に講じることで最大限の騒音低減効果を実現、持続可能で人が集う国際都市にふさわしい一定の居住・勤労環境を実現したいと考えています。</p> <p>具体的には、より静かな機体の使用を促すための空港使用料体系の見直しや、運航時間の制限などを実施したいと考えています。</p> <p>なお、これらの対策については、今後、協議会での議論の進捗を見つつ、また、関係自治体等の要望や技術的課題を踏まえ検討していく予定です。</p>	60～63, 75～77
現行ルート	現在、騒音総量抑制の観点から、東京湾を最大限活用するとの考え方で飛行経路が設定されていることについて	<p>これまで、飛行経路については、陸域での騒音影響を可能な限り低減する観点から東京湾を最大限活用するとの考え方にに基づき、昭和50年代以降、沖合展開事業、再拡張事業を実施してきました。</p> <p>今般の機能強化に際しても、この基本的な考え方を踏まえつつ、騒音影響を軽減するための方策を考えていく必要があります。</p> <p>今般、既存インフラを最大限活用しつつ空港処理能力の拡大を可能とするための経路・滑走路運用の案を提示していますが、前述のような基本的な考え方を踏まえ、安全運航や騒音影響負担の軽減に配慮するとともに、関係自治体等の意見も伺いながら、経路の運用や対策の更なる具体化に向けた検討を進めていきます。</p>	23～29, 36～38, 79～85
類似空港	他の空港において、都心部の直上を低高度で飛行している例はあるのか	<p>国内の例では、大阪国際空港(伊丹空港)や福岡空港は市街地に近接しているため、市街地上空に低高度で飛行する離着陸経路が設定されています。また、海外の例として、ロンドンやニューヨークにおいても同様です。</p> <p>国内空港における対応として、大阪国際空港(伊丹空港)周辺では、「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」(以下、「騒防法」)に基づく騒音対策区域として第一種区域から第三種区域まで設定されており、騒防法の規定に基づき、これまでに学校・病院等への防音工事、住宅防音工事、移転補償、土地の買入れ、緑地帯等の整備等の環境対策を実施しています。</p> <p>また、同空港では、夜間の運航に配慮し、空港の運用時間を7時から21時に制限し、1日あたりの運航便数にも制限を設けています。</p> <p>福岡空港周辺についても、騒防法に基づく騒音対策区域として第一種区域から第三種区域まで設定されており、大阪国際空港と同様に、騒防法の規定に基づく環境対策を実施しています。</p> <p>また、同空港では、夜間の運航に配慮し、7時から22時の間でダイヤを設定することとしています。</p>	56～59 63

なお、羽田空港において、大阪国際空港(伊丹空港)や福岡空港における騒音対策区域に相当する騒音が生じる可能性のある地域(防音対策の実施が必要な地域)は、参考資料でお示ししているとおり、空港に隣接する一部地域に抑制される見通しです。

落下物事故の件数・内容、防止策、損害発生時の対応について

羽田空港周辺における航空機からの落下物の可能性のある過去10年の事案の概要は以下のとおりとなっています(平成26年11月現在)。

67

	発生日時 <発生場所>	落下物	被害の有無	調査結果
1	平成20年7月18日 9:30頃 <神奈川県茅ヶ崎市>	・軽合金の板(B747のエンジン部品) 長さ29cm×17.5cm	・被害の報告なし	・航空機(B747)部品である軽合金の板が民家の屋根で見えられたが、運航中の航空機からは当該部品の脱落はなく、航空機からの落下物と断定するまでには至っていない。

(注) 上記は、調査の結果、航空機からの落下物である可能性が乏しいものを除いている。

落下物について、その原因となる航空機が特定できた場合、落下物により生じた被害は、当該航空機を運航していた航空会社に賠償する責任があります。

国土交通省は、当該航空会社に対し、誠意をもって被害者と交渉するよう指導しています。

平成22年10月29日以降は、航空機に起因する落下物であって、該当機を特定できない場合には、羽田空港に就航する航空会社が結んでいる協定に基づき、該当する可能性のある航空機の運航会社が、分担して損害を賠償することとしています。

一方、ネジなどの部品や氷塊の航空機からの落下を防ぐことが重要であり、航空機の適切な整備・点検を徹底するよう強く指導しており、航空会社においては、様々な対策を通じ落下物の防止に取り組んでいます。

また、航空機メーカーへも働きかけを行い、必要な対策を設計・製造・整備マニュアルに反映させています。今後、これらの対策を更に進めるため、外国社も含め航空会社への指導に一層取り組みます。

今後、落下物を繰り返す航空会社があれば、その乗り入れの是非の検討も含

安全
について

落下物

		<p>め厳しく対応していきます。</p> <p>また、万が一の落下物の発生に備え、市民からの通報、地域への迅速な連絡・対応のための体制を構築し、情報開示により透明性を確保していきます。</p>	
事故等 非常時の 体制	航空機の事故等非常時の連絡・対応体制について	<p>空港周辺で航空機事故が発生した場合の連絡体制や事態への対応は、関係者との調整が行われた上で空港ごとの緊急計画に定められています。</p> <p>東京国際空港の緊急計画では、発見者から通報を受けた国(東京空港事務所)が、空港周辺の市区や消火救難に協力する関係機関等に事故発生時刻、事故発生場所、事故の態様等を通報し、消火救難活動や医療救護活動の要請を行うこととなっています。</p>	
安全確保	都内上空を飛行することに伴う、管制や運航の安全性について	<p><管制システムの安全性について></p> <p>これまで航空需要の増大にあわせて、システムの信頼性を高めるとともに、万一システムに不具合が生じた場合に備え、管制官の訓練の充実を図るなど万全の対応をとっているところですが、今回の機能強化においてもこれらを着実に実施していきたいと考えています。</p> <p><運航の安全性について></p> <p>航空において安全の確保は最優先の課題です。</p> <p>国際民間航空機関(ICAO)は、シカゴ条約の枠組みのもと、航空機の強度・構造・性能、パイロット等の技能、運航方法、航空管制の方式、空港の規格等、あらゆる面で国際的な安全基準を詳細に設定しており、さらに各国がこれに従っているか監査しています。</p> <p>我が国も、国際的な基準を踏まえて安全基準を設定して航空会社はじめ関係者に義務付けています。また、安全確保に関する我が国の取り組みについては、ICAOの監査の結果、高い評価を受けています。</p> <p>航空会社はじめ関係者は、これら安全基準を満たすだけでなく、自ら絶えず安全管理に取り組むことが求められており、これを国が隅々まで監督しています。</p> <p>航空機の離着陸時の安全確保についても、このような考え方にに基づき、様々な対策がとられています。</p> <p>このような取り組みにより、我が国航空は高い安全性を確保していると考えています。今後とも、このような取り組みを通じ、引き続き、航空における安全の確保について万全の対策を講じていきます。</p>	65、66

		<p>周辺地域の消防ヘリの出動などに影響はないのか</p>	<p>空港の管制圏内をヘリが運航する際には、管制塔の許可が必要になりますが、飛行経路の見直しが行われても、これまでと同様、空港を離着陸する航空機との安全を確保しつつ、状況に応じ適切に対応して参りたいと考えます。</p>	
<p>その他</p>	<p>その他</p>	<p>建物の高さ制限について</p>	<p>空港の周辺においては、航空法第49条に基づき物件の高さ制限がかけられています。</p> <p>羽田空港周辺における建物等の具体的な高さ制限については、現在ホームページ上で確認して頂くことができるようになっております。</p> <p>「東京国際空港高さ制限回答システム」 URL：http://www.cab.mlit.go.jp/tcab/info/02.html</p>	