# 第１回　首都圏空港機能強化技術検討小委員会

日　時　平成２５年１１月１日（金）　１０：００～１２：００
場　所　中央合同庁舎第２号館　１６階国際会議室

主なご意見

【管制運用についての着眼点】
○羽田空港の井桁滑走路の運用について、改善の余地があるのではないか。
○運用面では、着陸時の航空機間隔、後方乱気流間隔や滑走路占有時間の見直しなど、検討の余地があるのではないか。
○滑走路容量の算定方式について、現状の運用を反映しているのか検討すべき。
○管制官は、井桁滑走路運用において遠方にいる航空機を目視により確認し、交差する航空機間の間隔設定をしているので、「算定値どおりの運用が可能か」の継続的な検証が必要。また、運航実績の解析や、シミュレーションによる検証も必要。
○複雑な管制運用をアシストし容量値増につなげる管制官支援システムの高度化等の検討及び新技術の研究も課題とすべき。
○成田空港のＢ滑走路について、離陸を増やすなど活用に努めるべき。
○容量拡大に対応するためには、安全面の観点から、航空管制官の確保も図るべき。

【飛行ルート・空域についての着眼点】
○羽田空港の都心上空飛行の検討に際しては、どの程度の容量が増えるのか、試算した上で検討を行うべき。また、地上の障害物件と制限表面の関係についても検討を行うべき。
○飛行ルートを変更する際に、横田空域の存在による高度制限が影響すると思われるため、将来的には横田空域の見直しに関して米国との調整等が必要となる。
○成田空港については、飛行経路による制約の有無についてきちんと検証すべき。
○空域については、羽田空港、成田空港の両方を見ながら全体として検討すべき。

【その他空港の活用についての着眼点】
○首都圏周辺空港等の活用を検討すべき。その際、アクセスについても考えていく必要。

【環境面についての着眼点】

○都心上空飛行ルートの検討に際しては、環境基準との整合が大事。

○環境面の問題が一番重要。解決が難しいが、努力すべき。

【施設面についての着眼点】

○高速離脱誘導路の整備により、滑走路占有時間を減らすことや、平行誘導路を二重に整備し、航空機の地上走行を一方通行にするなど、施設整備による容量拡大の余地があるのではないか。

○羽田空港において、航空機の滑走路横断が容量に影響しているのであれば、滑走路を自由に横断できるペリメーター・タキシーウェイも検討すべき。

○羽田空港のＤ滑走路増設検討の際に、旧Ｂ滑走路の活用についても検証したはず。

【観光面についての着眼点】

○初回訪問の際、首都は必ず訪れる場所であり、訪日外客３，０００万人の目標に向かって、今後も初回訪問者は増え続けると予想され、首都圏空港の役割は大きい。

○リピーターを増やすためには、初回訪問の満足度を高くする必要がある。そのためには、離発着の際に航空機から見える地上の景色も重要である。

【検討プロセス等についての着眼点】

○小委員会の議論については、できるだけ情報公開することが重要。

○空港容量の表し方については、年間何万回ではなく、誰でも理解しやすいような表現を工夫すべき。

○容量拡大の技術的選択肢の検討に際しては、将来に何が求められるのかを考慮しながら議論を進めることが大事。その際には、時間的な軸を考慮しながら行うこと。

○容量拡大の検討は、環境面の影響を下げつつ、さらに発着回数を増やすことが可能となるような、誰もが納得できる方策を模索すべき。

○容量拡大の問題（制約要因）の構造化を図り、問題の構造、重要度、ネックとなる事項等について、国民に分かりやすく伝わるよう工夫すべき。

○発着容量の本質は、いざという時にどの程度の余力（余裕）があるかということが、ポイント。平常時の議論だけではなく、地震発生時等の空港機能の回復性といった観点の議論も必要。

○オリンピックに向けて、首都圏周辺空港等の一時的な活用の議論も進めるべき。

以上