

## 第2回 首都圏空港機能強化技術検討小委員会

日 時 平成25年12月9日(月) 10:00~12:00

場 所 中央合同庁舎3号館11階 特別会議室

### 主なご意見

#### 【羽田空港】

##### <飛行ルートの検討>

- D滑走路からの出発は、旋回開始高度の見直しや、WAMを導入すればさらに容量が拡大するのではないか。
- 滑走路の運用の検討において、出発、着陸の回数に差が出る組合せであっても、実運用上は採用可能ではないか。
- 飛行ルートについて、線的検討だけでなく実運用も考慮した面的な検討を行うべき。
- 着陸時の滑走路占有時間を短縮するために、B滑走路の高速離脱誘導路等の改良も検討すべき。
- 滑走路運用では、着陸の占有時間を減らす工夫をして、着陸の合間に離陸を入れるミックスマードが処理能力上は有効なので、この観点も検討すべき。
- 飛行ルートの検討や将来の滑走路新設等を考えていく上で、地上の物件により飛行ルートや制限表面に影響を及ぼす恐れがないか、についての検証が重要。
- 南風時の滑走路運用が3割で北風時の運用が7割という現状にも拘らず、南風時の制約により、容量の大きい北風時の容量が活かされていないので、南風時の容量を上げるような運用改善を検討すべき。
- GPSを活用した管制方式についても、長期的な課題として検討すべき。

##### <環境面の検討>

- 騒音影響の検討で、低騒音化が進んだ現在では、昔より低い高度でも騒音は小さくなっていることを前提に考えると、検討する飛行ルート案も変わるのではないか。また、昔の機材のエンジン騒音、今の機材のエンジン騒音のデータを整理した上で、対外的にもしっかりと説明すべき。
- 騒音の分担を考えるに当たって、地域間のシェアだけでなく、騒音総量がどの程度増えるかの検証も必要。また、これまで上空を飛行していなかつ

た地域を飛行しようとする場合には、住民の理解を得る取組みが重要。

- どの程度の音であれば騒音と捉えるのか、騒音とは何か、原点に返って考える必要があるのではないかな。
- 騒音影響の大きい飛行ルートであっても、運用時間帯を限定する等により、住民の騒音影響の受け止め方が違ってくるのではないかな。

<その他>

- 特定時間帯を有効活用するために、航空会社にインセンティブを与えてダイヤ変更を促すことも可能ではないかな。
- 既存の枠組みを固定した上で特定時間帯の活用を検討するのではなく、ダイヤ全体を見直してもっと有効に活用する方策の検討をすべき。また、深夜早朝についても、海外の空港ビルにみられるような、数時間は無料スペースで快適に過ごせるなど、空港内の滞在環境を向上させることが重要。

【成田空港】

- B滑走路の出発便増加のため、インセンティブを与えることも考えられるのではないかな。
- B滑走路の更なる活用のためには、誘導路形状の改善が必要。
- 現状においても飛行経路が容量拡大の制約要因にならないかな、検証が必要。
- 滑走路容量を最大化するような空域再編についても検討が必要ではないかな。

【その他】

- 検討案には、プラス面とマイナス面の諸課題が混在する。それぞれの検討案の可能性、課題、効果、制約をきちんと整理して頂きたい。

以上