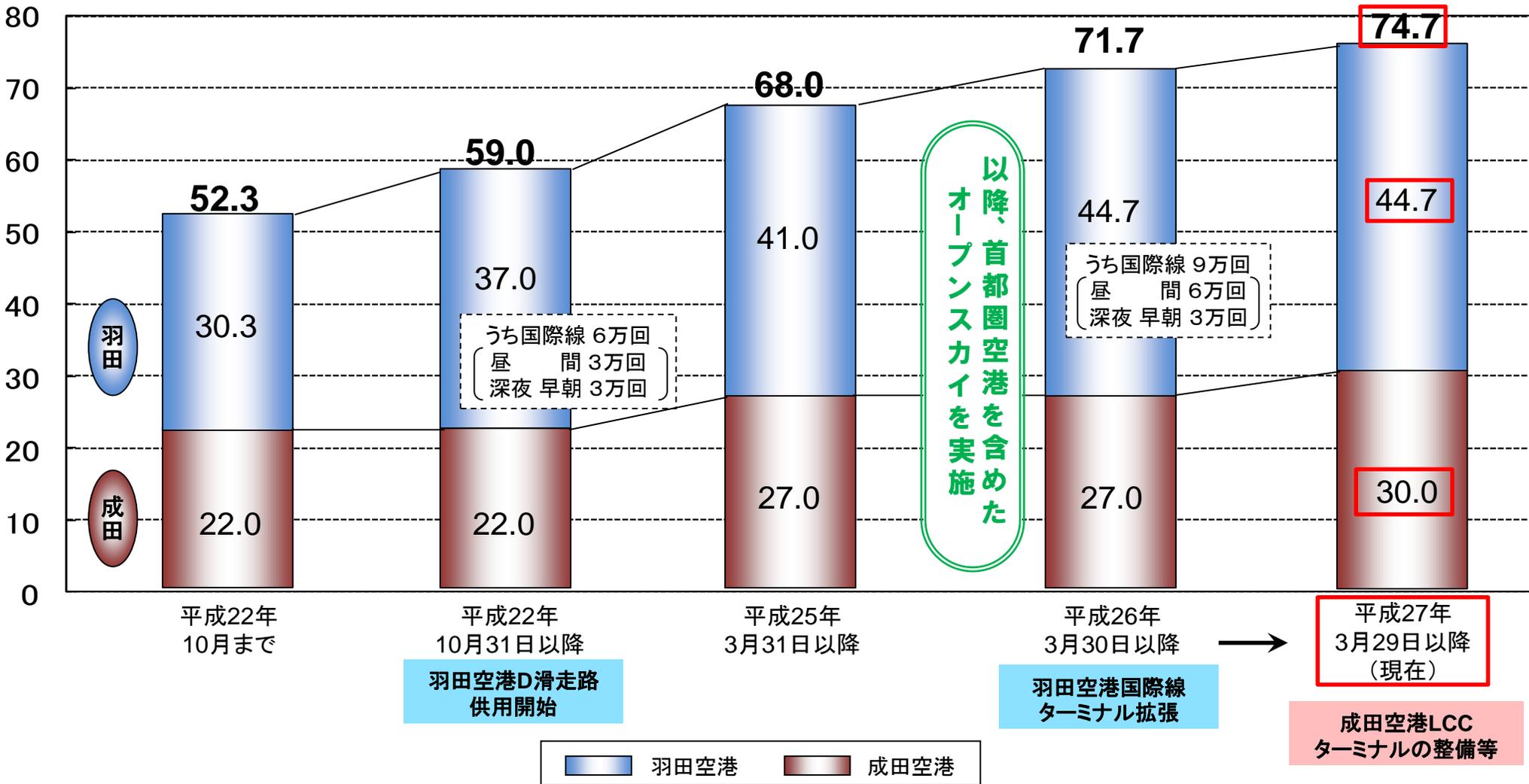


首都圏空港の機能強化について

首都圏空港(羽田・成田)の空港処理能力の増加について

○ 平成26年度に羽田・成田両空港における年間合計発着枠の75万回化を達成した。
 (発着枠は、52.3万回(H22)→74.7万回(H26)と約1.5倍に増加)

(万回)



* 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。

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)

訪日外国人の増加

2017年

旅行消費額 4兆4161億円
(速報値)

訪日外国人数 2,869万1千人
(推計値) ※出典: 日本政府観光局(JNTO)



明日の日本を支える観光ビジョン

・訪日外国人旅行者数
2020年: 4000万人 2030年: 6000万人

・訪日外国人旅行消費額
2020年: 8兆円 2030年: 15兆円



外国人旅行者数の増加と
旅行消費額の拡大

産業・都市(首都圏)の 国際競争力強化

企業立地の促進

- ・アジアヘッドクォーター特区等
総合特区の活用
- ▶ アジア地域の業務統括拠点等
を含む外国企業を500社以上誘致
(東京都)
- ・国家戦略特区の検討
- ▶ 日本への投資環境の整備



人とモノの交流の活発化



日本経済の再生

日本全国の地域活性化

日本最大の 際内航空ネットワーク

国際線 羽田: 31都市 成田: 104都市
首都圏全体: 106都市



国内線 羽田: 48都市 成田: 17都市
首都圏全体: 48都市

※2017年冬ダイヤ期首の定期旅客便(国交省調べ)



際内間の
人とモノの交流の活発化



諸外国の成長力を
国内各地域に波及

2020年東京オリンピック・パラリンピックの円滑な開催

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をふまえた 今後の首都圏空港の機能強化に関する取組方針について

羽田空港

成田空港

■2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに実現し得る主な技術的な方策

- ・滑走路処理能力の再検証
- ・滑走路運用・飛行経路の見直し

【現状：約45万回】

⇒ 年間+約4万回

計 +約4万回 【1日約50便】

- ・管制機能の高度化
⇒ 年間+約2万回
- ・高速離脱誘導路の整備
⇒ 年間+約2万回
- ・夜間飛行制限の緩和
⇒ 年間+α回

【現状：約30万回】

計 +4万回+α 【1日約50便】

合計 約83万回
(年間75万回+約8万回) 【1日+約100便】

■2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会以降の技術的な方策

- (・滑走路の増設)

- ・既存滑走路の延長

- ・滑走路の増設
⇒ 年間+約16万回

合計 約100万回
(年間約83万回+約16万回)【1日+約200便】

※赤字は観光ビジョンの目標達成に向けた施策

世界各都市内の空港の就航都市数・発着回数・旅客数

- 首都圏空港は、容量面ではアジア諸国の主要都市トップクラスであるが、国際線旅客数等の増加のためには、さらなる容量拡大が必要。
- 今後、羽田空港の飛行経路の見直し等により約8万回、成田空港の第三滑走路の整備等により約16万回の容量拡大が実現すれば、ロンドン、ニューヨークにも匹敵する容量となるとともに、国際線旅客数等の増加が見込まれる。

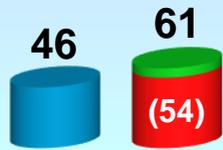
ロンドン(5)

ヒースロー・スタンステッド・ルートン
ガドウィック・シティ
349都市
(国際334、国内15)



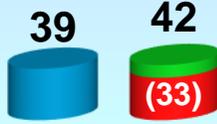
フランクフルト(1)

フランクフルト国際
279都市
(国際249、国内30)



ミュンヘン(1)

ミュンヘン
195都市
(国際180、国内15)



北京(2)

北京首都、南苑(国内のみ)
242都市
(国際108、国内134)



ソウル(2)

仁川、金浦
145都市
(国際137、国内8)



ニューヨーク(3)

JFK、ニューアーク、ラガーディア
224都市
(国際123、国内101)



東京(2)

成田、羽田
147都市
(国際99、国内48)



(出典)
ACI Annual World Airport Traffic Dataset, 2017
Edition: 発着回数、旅客数
OAG時刻表: 就航都市数
(2017年3月26日~4月2日の定期旅客便のデータ)

パリ(2)

シャルルドゴール、オルリー
279都市
(国際249、国内30)



ドバイ(1)

ドバイ
214都市
(国際213、国内1)



シンガポール(1)

チャンギ国際
134都市
(国際134、国内0)



香港(1)

香港国際(チクラップコク)
142都市
(国際142、国内0)



上海(2)

浦東、虹橋
193都市
(国際92、国内101)



都市名(空港数)

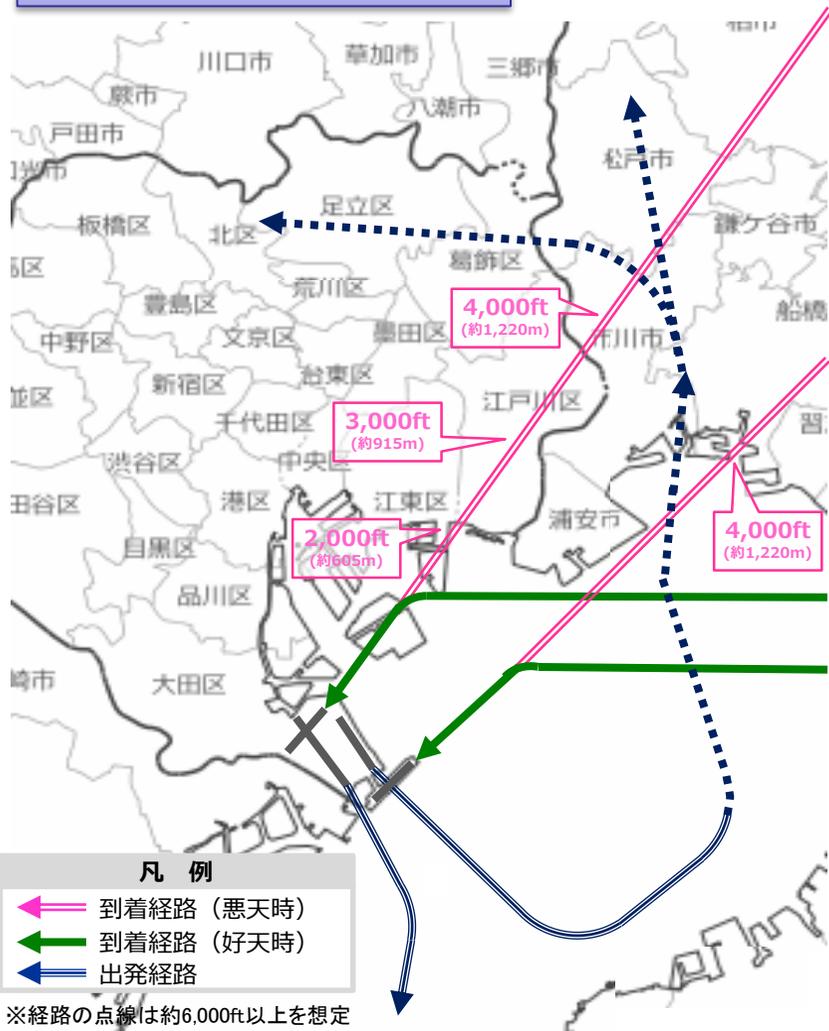
対象空港
就航都市数
(国際、国内)
総発着回数 [万回/年] 総旅客数 [百万人/年]



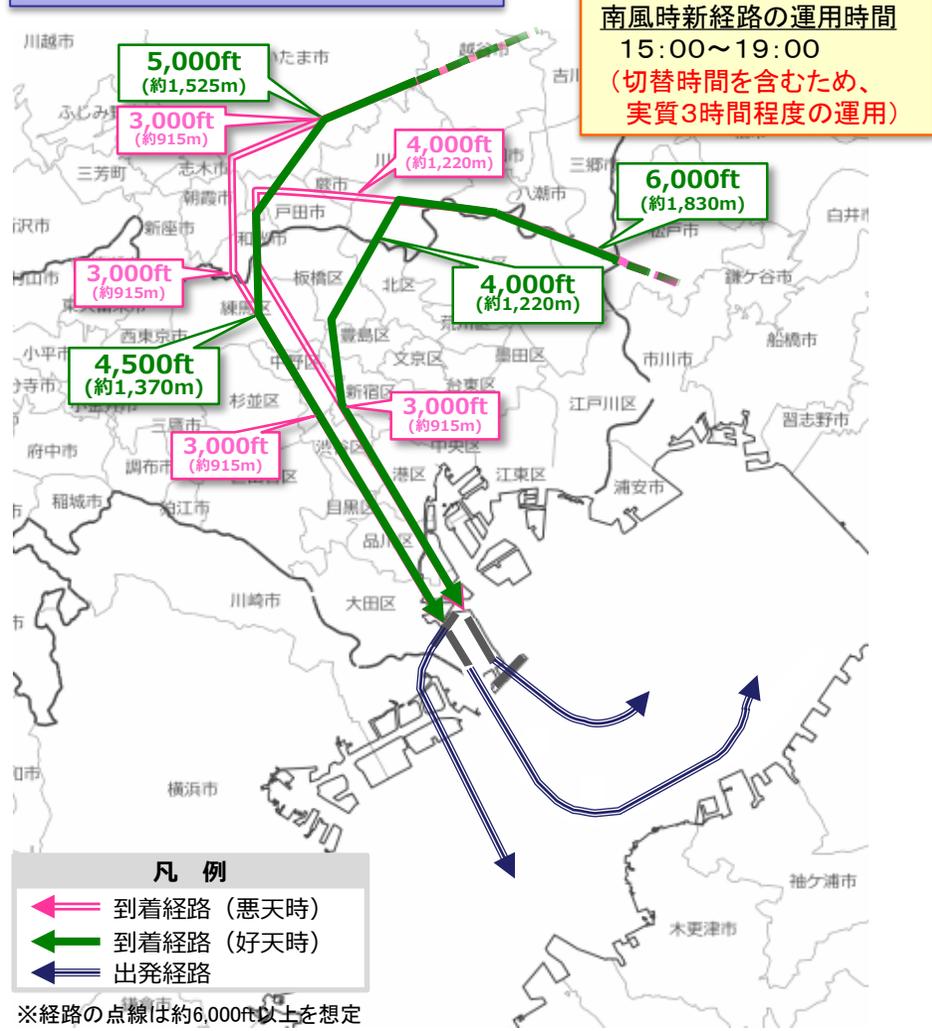
※乗り継ぎ客は含まず

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)



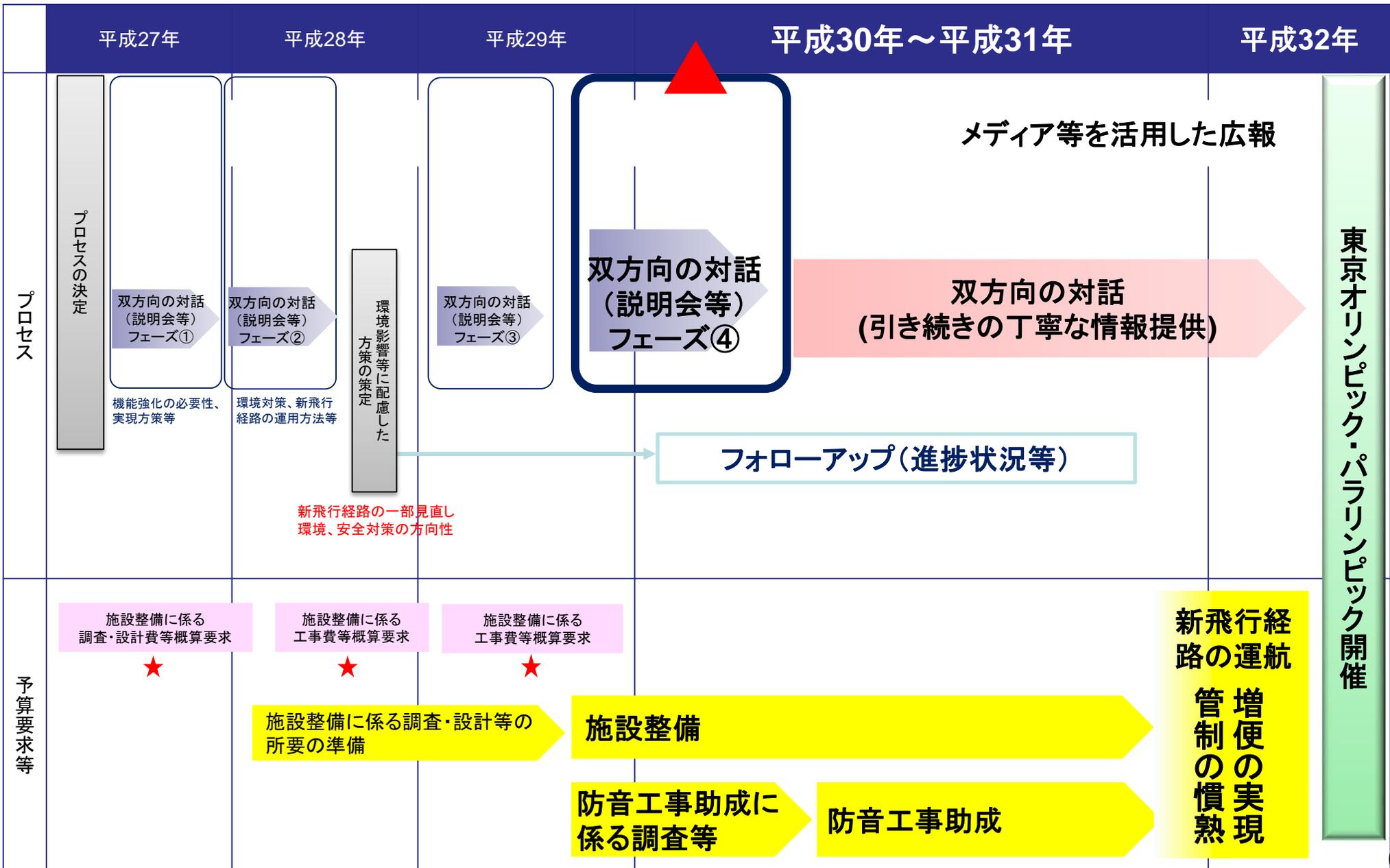
新飛行経路案(南風時)
(離陸・着陸合計:90回/時)



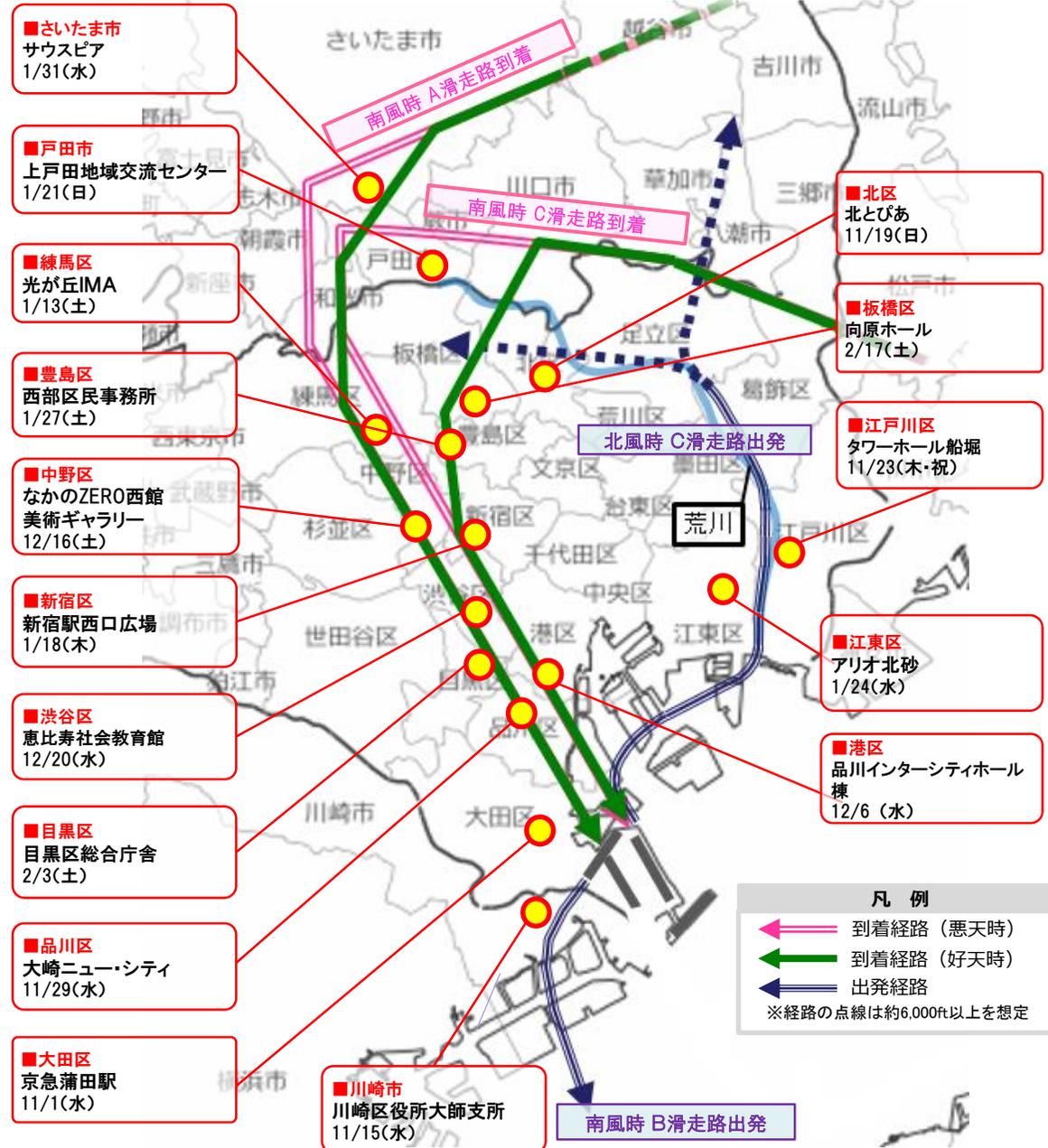
南風運用の割合
約4割(年間平均)

南風時新経路の運用時間
15:00~19:00
(切替時間を含むため、
実質3時間程度の運用)

羽田空港機能強化に向けたプロセス



引き続きの丁寧な住民説明会の開催について(平成29年11月～)



- 羽田空港機能強化について、できるだけ多くの方にご理解頂けるよう、**11月以降、第4巡目となるオープンハウス型住民説明会を順次開催。**
- ・東京都:計13ヶ所 ・神奈川県、埼玉県:計3ヶ所
- これまでに説明してきた機能強化の必要性、実現方策等に加え、昨夏に策定した「**環境影響等に配慮した方策**」の進展等に加え、**新飛行経路に関する詳細な情報提供や落下物対策の検討状況**を示していく。
- 今後も、関係自治体と相談しながら、新飛行経路運航開始までの間、住民説明会の開催等を通じた丁寧な情報提供を行っていく。

第4フェーズ:現在の状況(1/31時点)

14会場(大田・川崎・北・江戸川・品川・港・中野・渋谷・練馬、新宿、戸田、江東、豊島、さいたま)、約3,200人

- ・ 都心上空を通るので、落下物や音の影響が心配。対策を十分に行って欲しい。
- ・ 羽田が便利になることはよいこと。利便性が高くなって欲しい。
- ・ 実際の音を聴きたいので試験飛行をやって欲しい。
- ・ オープンハウス以外の説明会も開催して欲しい。
- ・ 不動産の資産価値が下がらないか心配。下がるなら補填措置などの対策を講じるべき。
- ・ まだまだ知らない住民も多い。マスコミ等を利用し、正しい情報などより広く伝えて欲しい。

【参考】過去の開催実績(東京都、神奈川県、埼玉県の合計)

第1～第3フェーズ:平成27年7月～平成29年5月
50会場、約13,400人

落下物対策の強化について(現在検討中の事項)

- **落下物対策**については、住民説明会での意見や最近の発生事案を踏まえ、**総合的に対策を整理、充実させていく。**
- 今後、関係者との調整を進め、**新飛行経路の運用開始までに対策を実施**する。
- 関係者が一丸となって対策に取り組むため、有識者や航空機メーカーから構成される「**落下物防止等に係る総合対策推進会議**」を開催。今年度内に落下物防止対策基準案をはじめとした落下物対策の強化策をとりまとめる予定。

外航社も含めた未然防止策の徹底

事案発生時の対応強化

(1) 落下物を未然に防止するための、遵守すべき落下物防止対策基準の策定

(2) あらゆるチャネルを通じた未然防止策の徹底

- ① 外航社も含めた航空会社に対し、羽田空港の乗入れ航空会社等の会議において、適切な整備・点検を徹底するよう、繰り返し指導
- ② 国・航空機メーカー・本邦社との会議に、新たに外航社を招集した上で情報共有
- ③ 多国間の国際会議で乗入れ各国に対して注意喚起



(3) 駐機中の機体チェックの強化

- ① 空港管理者による新たなチェック体制の構築
- ② 外国航空機に対する検査の強化
 - 今後検査回数を増加する際に、成田、羽田を重点化



(2) 情報収集・分析の強化

- ① 全国の空港事務所等に対し、落下物情報の報告について再度徹底（警察にも協力依頼）
- ② 事例を踏まえた原因分析の強化
- ③ 原因者特定方法の充実・強化
- ④ 外航社を含めた部品欠落の報告制度の拡充



(3) 航空会社に対する処分等の検討

落下物の原因者である航空会社(本邦社及び外航社)に対して処分等を行う方針。具体的な内容や手続きを検討中。

(4) 補償の充実

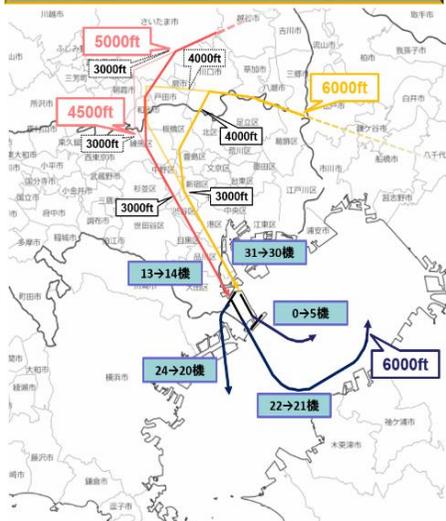
- ① 救済制度(保険)の加入促進
※加入状況: 成田9割、羽田6割
- ② 見舞金制度の創設

騒音対策について

○ 騒音対策について、関係自治体からの要望や住民の皆様のご意見等も踏まえ、2016年7月28日の第4回協議会で公表した「環境影響等に配慮した方策」等を着実に実施していく。

運用の工夫

新飛行経路案(南風時)



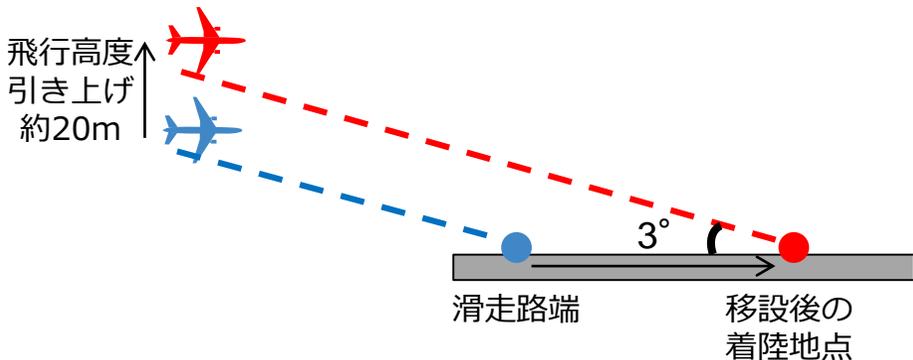
- RNAV方式(人工衛星を活用した進入方式)により、南風時の新到着経路に係る進入開始高度の引き上げ
- 着陸地点を南側に移設し、最終直線部の飛行高度を引き上げ
- B滑走路出発機便数の削減
- 北風時の新出発経路に係る運用時間の後ろ倒し
- 現行経路に係る騒音軽減方策の実施

—	C滑走路到着経路(悪天時)
—	C滑走路新到着経路(好天時)
—	A滑走路到着経路(悪天時)
—	A滑走路新到着経路(好天時)
—	新出発経路

南風時新経路	15時～19時(※)
北風時新経路	7時～11時30分 15時～19時(※)

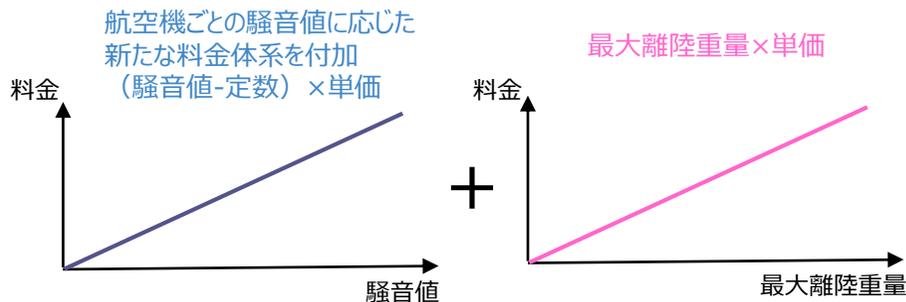
※切替時間を含むため、
実質3時間程度の運用

最終直線部の飛行高度引き上げのイメージ



着陸料の体系の見直し

- 騒音の要素も組み合わせた着陸料金体系により低騒音機の導入を促進
新料金体系(イメージ)



防音工事の助成制度の拡充

- 学校・病院等の防音工事の助成対象を拡充(助成対象を決定する基準について、評価時間と強度・頻度の組合せを多様化)
- これまでの学校、病院等に加えて小規模保育施設等を助成対象に追加

引き続きの情報提供

- ホームページや特設電話窓口の活用、市民窓口の設置など、引き続き丁寧な情報提供の実施
- 騒音測定局の設置等による騒音影響に関する監視及び情報提供の実施

【騒音測定局】



成田空港の更なる機能強化

成田空港に関する四者協議会における
これまでの検討経緯

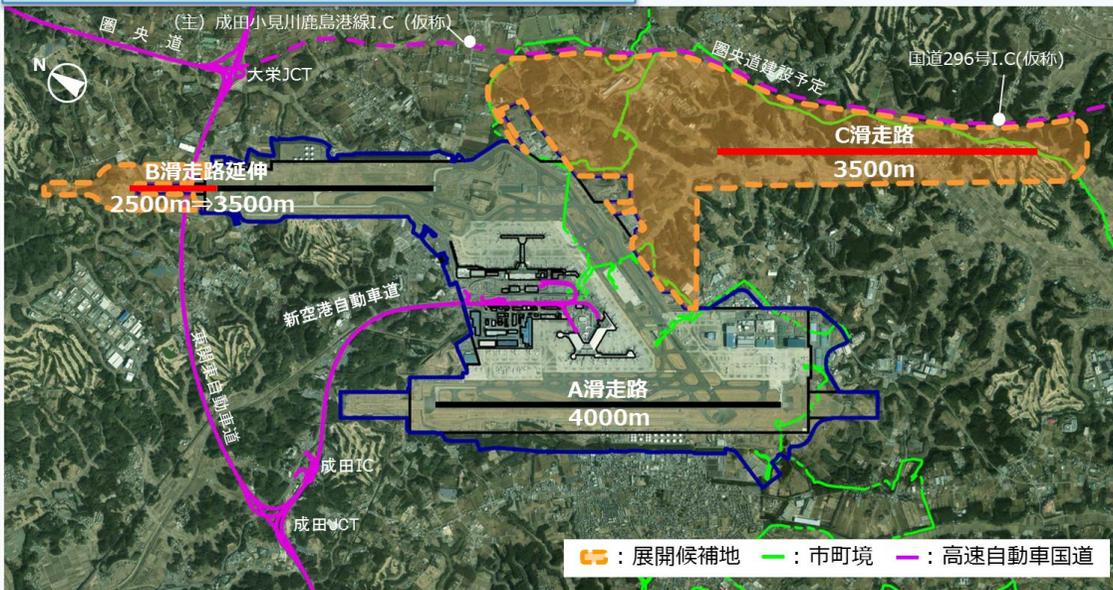
- H27.9.17 第3滑走路等の検討開始
- H28.9.27 滑走路の位置及び空港の範囲、夜間飛行制限の緩和等を提案
- H29.6.12 夜間飛行制限の緩和内容の見直し案等を再提案

H29. 7~ 地元住民説明会を開催
(芝山町を除いて概ね終了)
(H30.1時点)

- 住民説明会終了後、速やかに次回四者協議会を開催。
- 四者協議会で最終合意を得た上で、事業着手。

※四者協議会：国、千葉県、空港周辺9市町、
空港会社による協議会

滑走路の位置及び空港敷地範囲



夜間飛行制限の緩和



更なる機能強化により、空港容量を30万回から**50万回**へ拡大