

羽田再拡張後の飛行ルート等 に関する確認書

令和元年12月25日

国土交通省

羽田再拡張事業に関する県・市町村連絡協議会

国土交通省及び「羽田再拡張事業に関する県・市町村連絡協議会」（別記構成員による。以下「連絡協議会」という。）は、平成17年9月2日付けの「羽田再拡張後の飛行ルート等に関する確認書」（以下「平成17年確認書」という。）及び平成22年3月19日付けの「羽田再拡張後の飛行ルート等に関する確認書」（以下「平成22年確認書」という。）により、羽田再拡張後の飛行ルート等について確認したものである。

そして、国土交通省と連絡協議会は、平成17年確認書及び平成22年確認書に基づき定期的に協議を行い、騒音影響の軽減に向けて取り組んできたところであるが、国土交通省が平成26年8月26日の「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」において提案した「羽田空港の機能強化」についても、協議の議題として取り上げてきた。

今般、国土交通省は、「羽田空港の機能強化」に際して、千葉県下の騒音影響を増やすことなく更に軽減を進めるため、新たな飛行ルートの設定をはじめとする多面的な方策を講じることを表明したところであるが、連絡協議会は、これを首都圏全体での騒音共有による千葉県下の騒音影響の軽減に向けた第一歩と評価した。

こうした経緯を踏まえ、国土交通省と連絡協議会は、羽田空港の飛行ルートの運用及び騒音影響を軽減するための取組みについて下記のとおり確認する。

併せて、国土交通省は、今後とも、羽田空港の運用に関し従前の説明から変更する場合はあらかじめ連絡協議会に協議を行うこと、平成17年確認書及び平成22年確認書で確認した事項の達成に努めることを確認する。

記

1 羽田空港の機能強化に係る騒音軽減策等について

国土交通省は以下のとおり、新たな飛行ルートを適確に運用することのほか、多面的な方策を講じることによって、時間帯補正等価騒音レベル（Lden）における夕方及び夜間の重み付けも考慮した上での「『羽田空港の機能強化』後における千葉県下の騒音影響」を軽減させること。

(1) 羽田空港の機能強化に伴い新たに設定・運航される飛行ルートについて

①南風時の東京都・埼玉県方面からの新たな着陸ルート

ア 南風好天時及び南風悪天時の新たな着陸ルートとして設定・運航される「東京都・埼玉県方面からA滑走路またはC滑走路へ着陸するルート」（以

下「南風時の新着陸ルート」という。）の運用時間は15時から19時まで（飛行ルートの切り替え時間を含む）とし、この時間帯については、飛行ルートの切り替え時間を除き、千葉・市原方面または市川・船橋方面からB・D滑走路への現行着陸ルートは運用しないこと。

イ なお、南風時の新着陸ルートの運用にあたっては、高度6,000フィート未満では千葉県陸域を通過しないこと。

②北風時の新たな離陸ルート

北風時の新たな離陸ルートとして設定・運航される「C滑走路を北側に離陸し、東京湾から荒川に沿って北上するルート」の運用時間は、7時から11時30分まで（4時間30分）及び15時から19時まで（4時間のうち3時間程度）とし、この時間帯の離陸機については、東京湾から千葉県陸域への進入はしないこと。

③南風時の新たな離陸ルート

南風時の新たな離陸ルートとして設定・運航される「A・C滑走路を南側に離陸し、東京湾内を北上するルート」の運用にあたり、高度6,000フィート未満で東京湾内を旋回中は、沿岸部への配慮のため、千葉県陸域まで一定の距離を確保すること。

（2）富津沖海上ルートの活用拡大について

北風時の木更津・君津方面からの着陸ルートについて、国土交通省は、平成31年3月末から東京湾アクアライン「海ほたるパーキングエリア」上の航空灯台の輝度を高め、その視認性を向上させたところであるが、これを適確に運用することにより、「富津沖海上ルート」の最大限の活用を図ること。

（3）環境に与える影響が特に大きい時間帯への配慮について

国土交通省は、飛行ルート下の県民の生活環境への影響が特に大きい6時台及び22時台の時間帯には特段の配慮を行い、「羽田空港の機能強化」後においても、当該時間帯の騒音影響を増加させないため、到着回数の制限を維持すること。

（4）着陸ルートの降下角の引上げについて

国土交通省は、着陸時の降下角を3度から3.5度に引き上げることによって飛行高度を引き上げる方策について、現行着陸ルートにおいても具体的かつ早急に検討すること。

(5) 機能強化に伴う影響の検証等について

- ① 国土交通省は、上記(2)の「富津沖海上ルート」の運用頻度の向上策について、その導入効果を継続的に検証し、公表すること。
- ② 国土交通省は、低騒音機の導入を促進するため、羽田空港の国際線着陸料について、航空機の重量に加え騒音の要素も組み合わせた料金体系へ見直しを行い、平成29年4月から導入したところであるが、その導入効果を継続的に検証し、公表すること。
- ③ 国土交通省は、上記①及び②のほか、「羽田空港の機能強化」に伴う影響を継続的に検証し、公表するとともに、これらの検証結果を踏まえ、騒音影響が軽減していない場合は、千葉県下の騒音影響を軽減するための方策を検討した上で、既存技術の活用や新たな方策の導入などの所要の措置を講じること。

2 平成17年確認書及び平成22年確認書において検討を進めるとされている事項について

(1) 将来の管制技術等の進展に合わせ検討する事項について(平成17年確認書・別紙Ⅱ1、平成22年確認書・2(2))

①これまでの管制技術等の進展などを踏まえた検討について

国土交通省は、平成17年確認書の締結以降これまでの管制技術等の進展及び航空機機材の技術革新、並びに近い将来に実現が見込まれる技術進展などを踏まえ、以下の事項の達成に向け、平成17年確認書及び平成22年確認書で確認した「将来の管制技術等の進展に合わせ検討する事項」に関する検討を着実に進めるとともに、その検討の進捗状況を連絡協議会に報告すること。

- ・ 飛行ルートが集中する千葉市や木更津市などにおける飛行ルートの分散化
- ・ 千葉県内の着陸ルートの更なる高度引き上げ
- ・ 海上を通過するルートへの移行
- ・ 着陸機の交差の低減・解消
- ・ 深夜・早朝時間帯の更なる騒音軽減 など

②将来の管制技術等の進展に合わせ検討する事項の着実な進展について

国土交通省は、管制技術等の進展を図るために必要な予算確保に努めると

ともに、航空機機材の技術革新も踏まえた検討を進めることにより、「将来の管制技術等の進展に合わせ検討する事項」を着実に進展させること。

(2) 深夜・早朝時間帯の隣接時間帯の取扱いについて(平成22年確認書・2(3))

深夜・早朝時間帯の隣接時間帯については、生活環境への影響の大きさに鑑み、国土交通省は騒音に配慮した飛行方法（飛行ルート、通過高度、運用機材等）の検討を着実に進めるとともに、その検討の進捗状況を連絡協議会に報告すること。

3 住民の理解を得るための十分な情報公開について

国土交通省は、羽田空港の航空機運用及び騒音軽減策等について、「羽田空港の機能強化」策の実施後も引き続き、住民への直接説明を含む様々な手段を活用した情報提供を行うなど、県・市町村及び住民の理解を得るための十分な情報公開と説明に取り組むこと。

4 首都圏全体での騒音共有等について

国土交通省は、千葉県への騒音影響を低減し、また、首都圏全体で騒音を共有するという理念の実現に向け、管制技術等の進展が図られるよう努めるとともに、できる限り陸域を通過することなく海上を通過する飛行ルートへの移行など、千葉県陸域上空の飛行時間帯・飛行頻度を縮減するための方策について、首都圏空域のあり方も含めて幅広く検討するとともに、その実現に努めること。

令和元年12月25日

羽田再拡張事業に関する県・市町村連絡協議会

会長 千葉県知事 森田 健 作



国土交通省

航空局長 和田 浩 一



(別記) 羽田再拡張事業に関する県・市町村連絡協議会構成員

千葉県知事	森田 健作	千葉市長	熊谷 俊人
市川市長	村越 祐民	船橋市長	松戸 徹
木更津市長	渡辺 芳邦	松戸市長	本郷谷 健次
野田市長	鈴木 有	茂原市長	田中 豊彦
佐倉市長	西田 三十五	習志野市長	宮本 泰介
柏市長	秋山 浩保	市原市長	小出 譲治
流山市長	井崎 義治	八千代市長	服部 友則
我孫子市長	星野 順一郎	鎌ヶ谷市長	清水 聖士
君津市長	石井 宏子	富津市長	高橋 恭市
浦安市長	内田 悦嗣	四街道市長	佐渡 斉
袖ヶ浦市長	粕谷 智浩	印西市長	板倉 正直
白井市長	笠井 喜久雄	大網白里市長	金坂 昌典
長柄町長	清田 勝利	長南町長	平野 貞夫

来

)
鑑
材
告

巷
用
公

有
之、
千
空

