

平成 22 年 7 月 30 日
まちづくり委員会資料

「D滑走路供用後の東京国際空港の運用に関する要望書」 の提出について

< 資料目次 >

資料 「D滑走路供用後の東京国際空港の運用に関する要望書」の提出について

1 ~ 2 ページ

別紙 1 D滑走路供用後の飛行ルート概要

別紙 2 D滑走路供用後の東京国際空港における滑走路使用方法について

「D滑走路供用後の東京国際空港の運用に関する要望書」の提出について

1 東京国際空港（羽田空港）再拡張事業の概要

事業の目的

- ・発着容量の制約の解消（従前の年間30.3万回から40.7万回（昼間時間帯））
- ・多様な路線網の形成・多頻度化による利用者の利便性の向上
- ・将来の国内航空需要に対応した発着枠の確保・国際定期便の受入

事業の内容

- ・新たに4本目の滑走路（D滑走路）の整備を行う「滑走路整備事業」などの実施
- ・D滑走路は平成19年3月に着工され、本年10月21日より供用開始、10月31日より国際定期便の就航開始予定



図1 再拡張前後の発着容量の変化（昼間時間帯）

2 国土交通省航空局からの新しい飛行ルート等の説明と対応経緯

- ・D滑走路供用開始を前に、本年5月13日に国土交通省航空局から本市に対して、D滑走路供用開始後の新しい飛行ルート、供用開始に向けたレーダー等の飛行検査の実施について説明があり、これを契機にまちづくり委員、関係議員及び関係町会への説明・報告を行った。（詳細は「表1 これまでの経緯等」を参照）

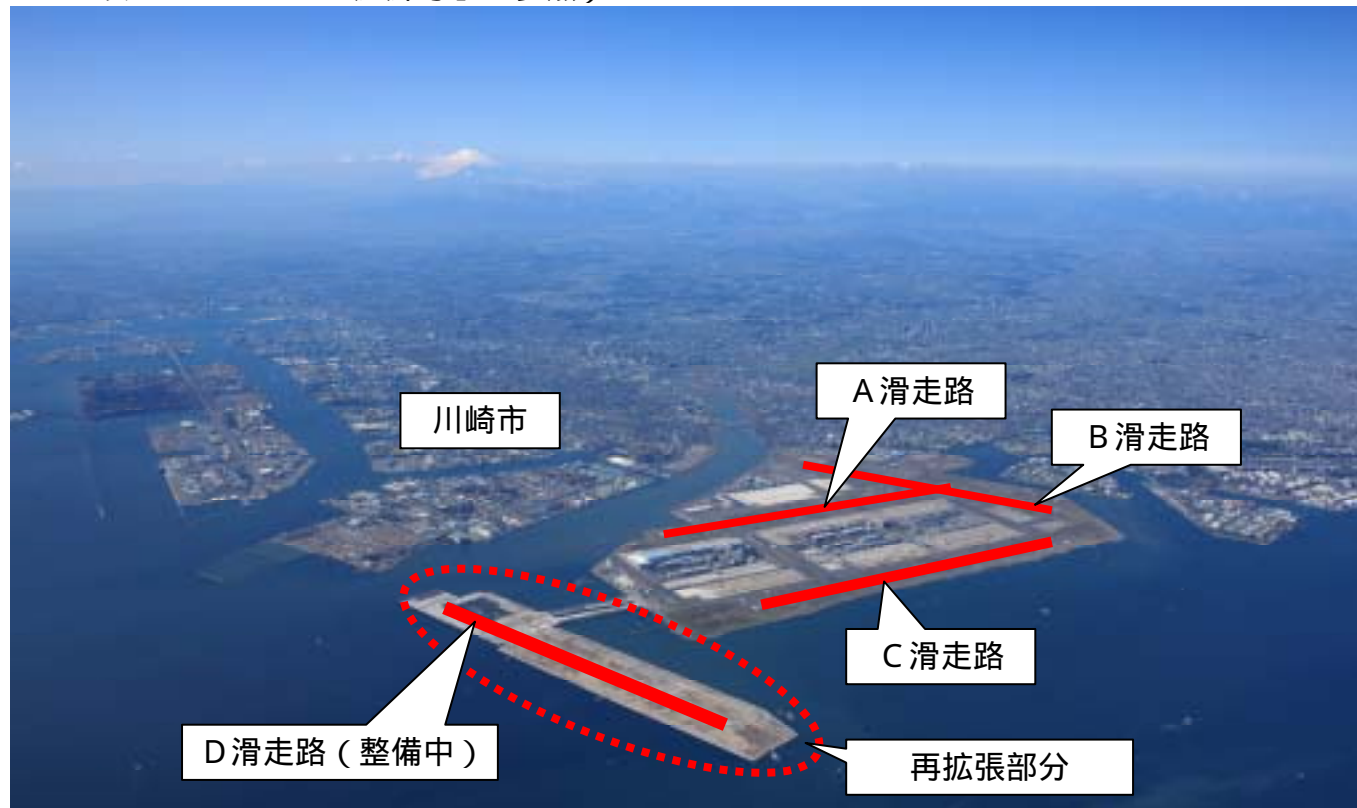


図2 東京国際空港（羽田空港）周辺写真（平成22年3月撮影）

表1 これまでの経緯等

月 日	事 項
5月13日	国土交通省航空局から本市にD滑走路供用開始に関する説明 ・D滑走路供用開始後の新しい飛行ルートについて ・D滑走路供用開始に向けたレーダー等の飛行検査の開始について
5月14日	国土交通大臣の記者会見、併せて国土交通省のホームページに報道発表資料の掲載 ・D滑走路・新国際線地区を10月21日より供用開始 ・羽田空港で10月31日より国際定期便の就航開始 ・5月17日から6月25日までD滑走路供用開始に向けた飛行検査の実施 国土交通省の報道発表資料をまちづくり委員及び関係議員へ報告 （資料：東京国際空港（羽田空港）再拡張事業の供用開始について（お知らせ））
5月中旬	国土交通省から本市に追加資料の提供 ・D滑走路供用開始後の新しい飛行ルート図 ・D滑走路供用開始に向けたレーダー等の飛行検査ルート図
5月21日	国土交通省からの追加資料をまちづくり委員及び関係議員へ報告 （資料：東京国際空港（羽田空港）再拡張事業に関する追加資料について（お知らせ））
5月下旬 ～6月上旬	本市から川崎区、幸区、中原区の町内会連合会等へ説明 ・D滑走路・新国際線地区を10月21日より供用開始 ・羽田空港で10月31日より国際定期便の就航開始 ・5月17日から6月25日までD滑走路供用開始に向けた飛行検査の実施 ・D滑走路供用開始後の新しい飛行ルート図 ・D滑走路供用開始に向けたレーダー等の飛行検査ルート図
6月29日	大師地区町内会連合会等（ ）から本市及び国土交通省航空局あてに要望書の提出 （概要は「表2 要望・回答一覧表」を参照。）
7月 9日	本市から国土交通省航空局あてに要望書の提出 ・大師地区町内会連合会等から要望書の提出を受け、現状及び今後の動向を踏まえ、同趣旨の要望書を提出（概要は「表2 要望・回答一覧表」を参照。）
7月13日	要望書の提出について、まちづくり委員及び関係議員に報告 （資料：D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用に関する要望書の提出について（お知らせ））
7月20日	国土交通省航空局から本市あて要望書の回答（7月14日付け）を収受 （概要は「表2 要望・回答一覧表」を参照。）

大師地区町内会連合会（大師地区の27町内会・自治会が会員）及び同連合会が母体となり航空機対策のために設置した「航空機対策協議会」から、同内容の要望書が提出された。

3 騒音対策等の国への要望と回答

- ・騒音対策等の国への要望と回答の内容は、「表2 要望・回答一覧表」のとおりであり、本市及び大師地区町内会連合会等の要望が国土交通省航空局におおむね受け入れられた。

4 今後の取組

- ・大師地区町内会連合会等に国土交通省航空局からの回答を報告する。
- ・変更後の便数は確定次第、早期に提示するとの回答であったため、国土交通省航空局から提示がなされた時点でまちづくり委員、関係議員及び関係町会に報告する。
- ・今回の要望に基づき、国土交通省航空局から提供される騒音値のデータ等については、市民の閲覧に供する。

表2 要望・回答一覧表

大師地区町内会連合会等から本市及び国土交通省航空局あての要望内容	本市から国土交通省航空局あての要望内容	国土交通省航空局から本市あての回答内容
昼間及び深夜早朝各時間帯における変更後の飛行ルート、便数を早期に示すこと。	同左	飛行ルートに関しては、別紙1及び別紙2のとおり。 また、便数については確定次第、早期に提示する。
変更後の飛行ルートにあっても、引き続き、川崎石油コンビナート地域の安全確保に取り組むこと。	同左	変更後の飛行ルートにあっても、引き続き、川崎石油コンビナート地域の安全確保に取り組む。
A滑走路北側離陸左旋回(低騒音ジェット機1日5回以下())については、最終的に廃止することをめざし、それまでの間も減便に努めること。	同左	再拡張後は、当面の措置として、低騒音ジェット機によるA滑走路北側離陸左旋回については、3便以下とする。 その後は、空港運用の慣熟を経て数年でハミングバードを廃止することを目標とし、それまでの間においても可能な限りハミングバードの減便に努める。
深夜早朝時間帯(23時～6時)については、原則としてC・D滑走路を使用すること。	同左	深夜早朝時間帯(23時～6時)については、原則としてC・D滑走路を使用する。
上記による運航及びでA・B滑走路を使用したときは、運航した機名(機材)、便名、時刻及び騒音値のデータを、川崎市に速やかに報告すること。	同左	上記による運航及びでA・B滑走路を使用したときは、運航した機材、便名、時刻及び騒音値のデータを毎月川崎市に提示する。
変更後の飛行ルートにより川崎市域に騒音上の大きな影響を及ぼすと予想される場合には、川崎市域における騒音値を提示すること。 また、測定を行う場合は、測定箇所等について、航空局と川崎市が別途協議すること。	同左	今後、川崎市域に騒音上の大きな影響を及ぼす可能性がある飛行ルート変更を行う場合には、川崎市域における騒音の影響を提示する。 また、測定を行う場合は、測定箇所等について、川崎市と別途協議する。
東京国際空港の運用にあたっては、周辺環境への影響に十分配慮するとともに、航空機の運航による騒音及び安全性について、本会より指摘があった場合は誠意を持って対応すること。	同趣旨を要望	東京国際空港の運用にあたっては、周辺環境への影響に十分配慮するとともに、航空機の運航による騒音及び安全性について、川崎市及び住民から指摘があった場合は誠意を持って対応する。
	上記要望に関する事項のうち、騒音及び安全性について当市域に大きな影響を及ぼす内容の変更をしようとする場合は、事前に当市に情報提供を行い、十分な調整を行うこと。	上記要望に関する事項のうち、騒音及び安全性について川崎市域に大きな影響を及ぼす内容の変更をしようとする場合は、事前に川崎市に情報提供を行うとともに、協議する。

平成12年に羽田空港で低騒音ジェット機による、いわゆるハミングバードが導入された際、市議会及び大師地区町内会連合会等からの要望を踏まえ、当初の離陸回数は、7時から9時の間において低騒音ジェット機1日5回以下とし、当初の離陸回数を変更する場合には、事前に本市と十分調整するなどの回答を当時の運輸省から得ている。なお、60席以下の小型民航機も別枠で1日5回以下との回答であったが、実際は運航されていない。

昼間時間帯（6時～23時）

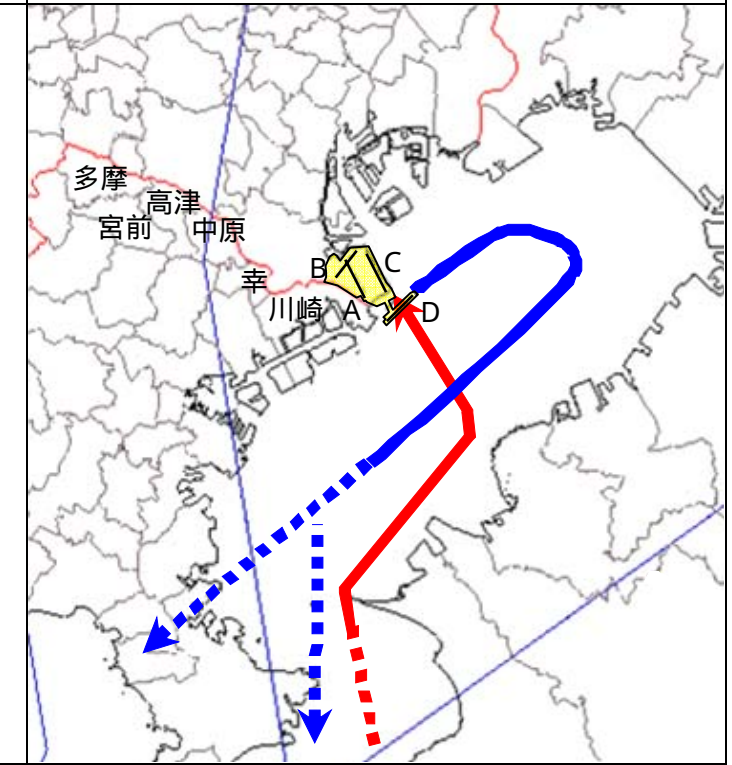
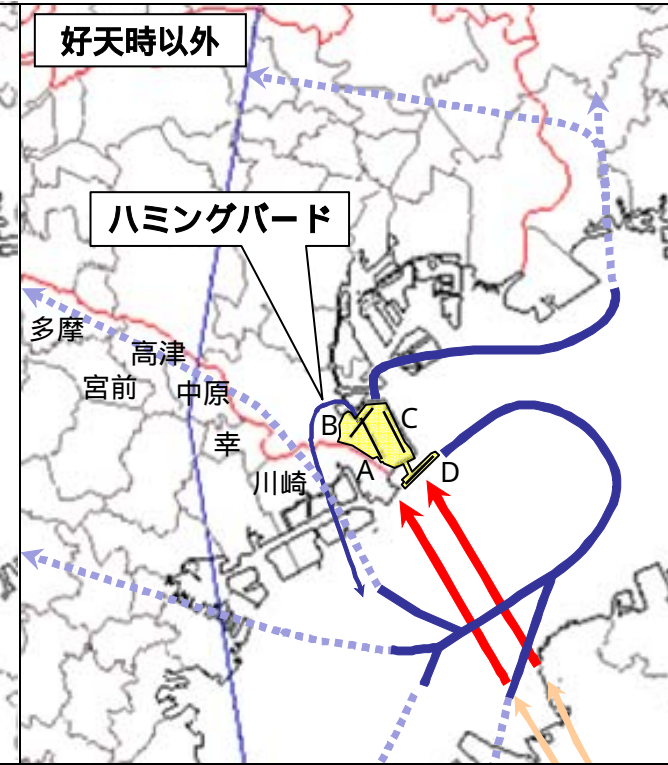
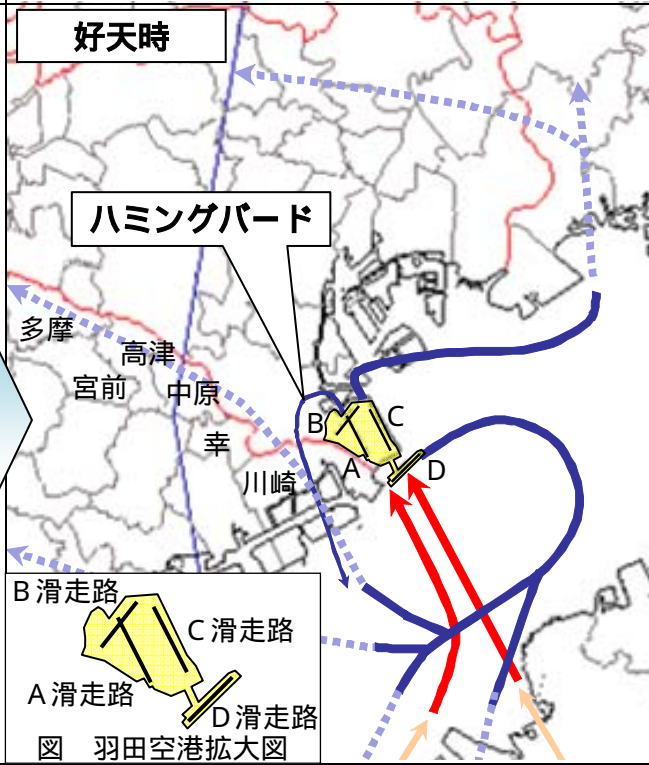
深夜早朝時間帯（23時～6時）

現行

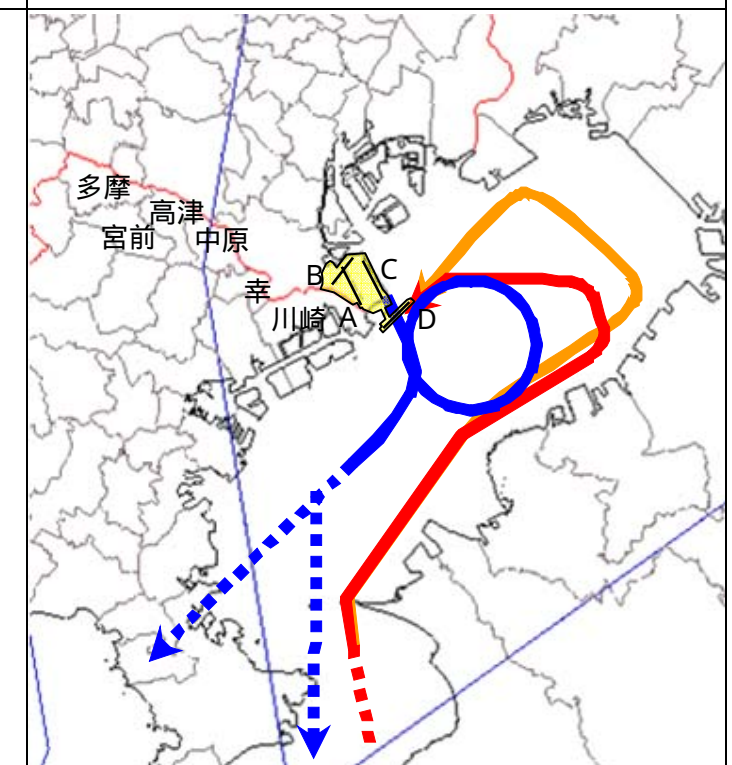
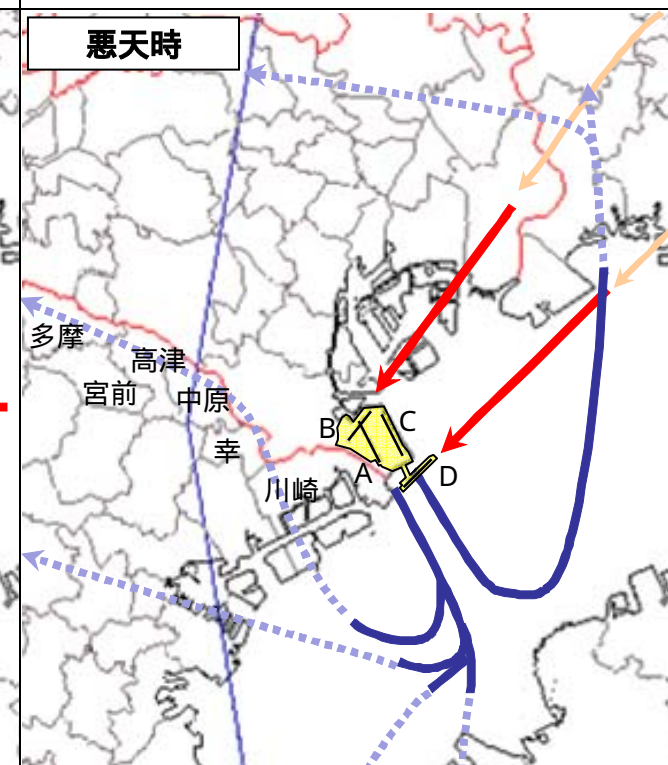
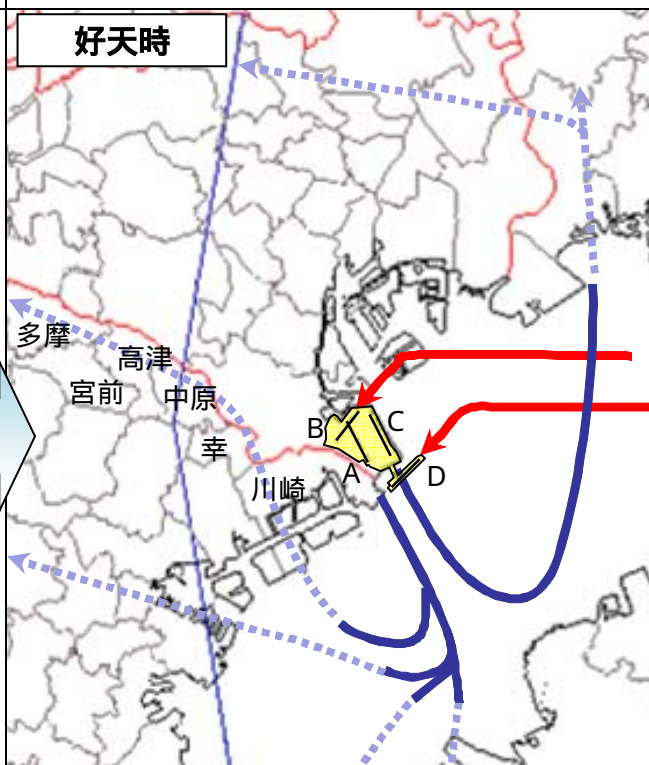
D滑走路供用後

D滑走路供用後

北風時



南風時



凡例	離陸時ルート・高度	← 6,000 ft 未満	← 3,000 ft 未満
		← 6,000 ft 以上	← 3,000 ft 以上 6,000 ft 未満
	離陸時	← 6,000 ft 未満	← 6,000 ft 以上
	着陸時	← 6,000 ft 未満	← 6,000 ft 以上

(注) ここに示す飛行ルート図は、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージ図である。また、高度については、進入開始高度まで降下する際に想定される通過高度を示すものであり、維持すべき高度を示すものではない。

D滑走路供用後の飛行ルートの概要（国土交通省航空局から回答のあった「別紙1」を整理）

D滑走路供用後の東京国際空港における滑走路使用方法について

1. 昼間時間帯（6時台～22時台）

ア 北風時

- (1) 原則として、A、C滑走路の南側から着陸（着陸復行は、A：左方向、C：右方向）して、C滑走路の北側又はD滑走路の東側へ離陸する。
- (2) 環境に十分配慮した上でA滑走路の北側へ離陸し左旋回を行う。
低騒音ジェット機（B737、B767、A320、MD90等）によるハミングバードについては、朝7時台から8時台に行く。
また、小型民航機を同条件で運航させる場合には、川崎市と協議する。
- (3) 以下の場合にはB滑走路の東側への離陸を行うことがある。
 - a. 公用機、プレス機、ゼネアビ機又は小型民航機が離陸する場合
 - b. CもしくはD滑走路の閉鎖時、又は、強い北東風（概ね20ノット以上）によりC滑走路からの離陸が困難な場合

イ 南風時

- (1) 原則として、B、D各滑走路の東側から着陸（着陸復行は、B：右方向、D：左方向）して、A、C各滑走路の南側へ離陸する。
- (2) 滑走路閉鎖又は強い南東風の発生により、B及びD滑走路への着陸が困難な状況においては、C滑走路の北側から着陸（着陸復行は南方向）する場合がある。
- (3) 公用機、プレス機、ゼネアビ機又は小型民航機については、A滑走路の北側から着陸（着陸復行は南方向）する場合がある。

2. 深夜・早朝時間帯（23時台～5時台）

ア 北風時

- (1) 原則として、C滑走路の南側から着陸（着陸復行は右方向）して、D滑走路の東側へ離陸する。
- (2) 滑走路閉鎖によりC滑走路が使用できない場合、A滑走路の南側から着陸（着陸復行は右方向）する。
- (3) 滑走路閉鎖によりD滑走路が使用できない場合、C滑走路の北側へ離陸する。ただし、強い北東風（概ね20ノット以上）によりC滑走路の北側へ離陸することが困難な場合には、B滑走路の東側へ離陸する。

イ 南風時

- (1) 原則として、D滑走路の東側から着陸（着陸復行は左方向）して、C滑走路の南側へ離陸する。
- (2) 滑走路閉鎖によりC滑走路が使用できない場合、A滑走路の南側へ離陸する。
- (3) 滑走路閉鎖によりD滑走路が使用できない場合、C滑走路の北側から着陸（着陸復行は南方向）する。ただし、強い南西風によりC滑走路の北側から着陸することが困難な場合には、B滑走路の東側から着陸（着陸復行は左方向）する。

なお、上記1.及び2.において、緊急機の発生、台風その他突発的な事象により対応が困難な場合はこの限りでない。