

平成23年1月21日
まちづくり委員会資料

東京国際空港D滑走路から南西方向への出発経路の設定に 関する国への要望等について

<資料目次>

| | | |
|----|---|--------|
| 資料 | 東京国際空港D滑走路から南西方向への出発経路の設定に関する 国への要望等について | 1～2ページ |
| 別紙 | D滑走路からの南西方向への出発経路について | 3～4ページ |
| 参考 | 通常の飛行ルート概要 | 5ページ |

東京国際空港D滑走路から南西方向への出発経路の設定に関する国への要望等について

1 東京国際空港（羽田空港）再拡張事業の概要とこれまでの経緯

●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滑走路は昨年10月21日から供用開始、10月31日から国際定期便の就航開始

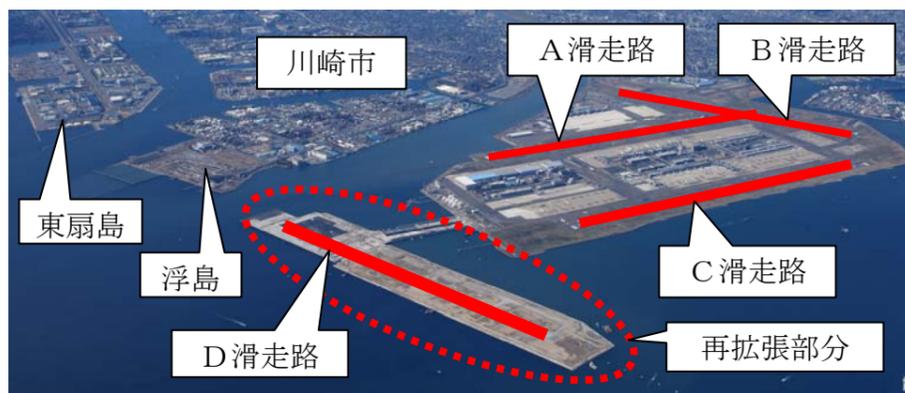


図 東京国際空港周辺写真（平成22年3月撮影）

●D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用に関する国への要望等の経緯

- ・昨年10月のD滑走路供用開始に先立ち、供用開始後の東京国際空港の運用について本市から国に提出した要望書とこれに対する国からの回答について、7月30日、まちづくり委員会へ報告
- ・国際定期便の便数等については、7月時点では確定していなかったため、10月の国からの提示を受けて、まちづくり委員、関係議員及び関係町会へ報告

表1 D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用に関する国への要望等の経緯概要

| 年月日 | 事項 |
|----------------|---|
| 平成22年 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等について |
| 7月9日 | ●本市から国土交通省航空局あて要望書の提出 ・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 |
| 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）を收受 |
| 7月30日 | ●まちづくり委員会へ報告、併せて関係議員へ報告 （「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） |
| 8月31日 | ●大師地区町内会連合会役員会で国からの回答について報告 |
| 10月26日 | ●国際定期便の便数等について、まちづくり委員及び関係議員に報告 （資料：羽田空港の国際空港化に伴う国際定期便の便数等について（お知らせ）） |
| 11月5日 | ●国際定期便の便数等について、大師地区町内会連合会役員会へ報告 |

2 D滑走路から南西方向への出発経路の設定に関する国からの申し出と対応経緯

- ・D滑走路等供用開始後、昨年11月2日に国から本市に対して、新たにD滑走路から南西方向への出発経路の設定について理解を求める申し出があり、これを契機にまちづくり委員、関係議員、関係町会等への説明、報告等を行った。

表2 D滑走路から南西方向への出発経路の設定に関する国への要望等の経緯

| 年月日 | 事項 |
|----------------|--|
| 平成22年 11月2日 | ●国から本市にD滑走路から南西方向への出発経路の設定の申し出等 ・国から本市に対して、D滑走路から南西方向への出発経路の設定について、理解を求める申し出と説明資料の提出 （別紙「D滑走路からの南西方向への出発経路について」を参照） ・国から地元説明会開催を行う旨の申し出 |
| 11月5日 | ●国からの申し出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D滑走路からの南西方向への離陸について（お知らせ）） ●国からの申し出を大師地区町内会連合会役員会へ報告 |
| 11月16日 | ●国による説明会開催について、まちづくり委員及び関係議員へ報告 （資料：東京国際空港D滑走路の運航等に関する説明会の開催について（お知らせ）） |
| 11月22日 | ●国が川崎区役所大師支所で大師地区町内会連合会等（※）の会員及び浮島・東扇島地区の関係企業を対象に説明会を実施 （出席者数） ・大師地区町内会連合会等の会員 48名 ・浮島・東扇島地区の関係企業 5社 |
| 12月9日 | ●大師地区町内会連合会等（※）から本市及び国あてに要望書を提出 （「表3 要望・回答一覧表」を参照。） |
| 12月17日 | ●本市から国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（「表3 要望・回答一覧表」を参照。） |
| 12月20日 | ●要望書の提出について、まちづくり委員及び関係議員へ報告 （資料：東京国際空港D滑走路から南西方向への出発経路の設定に関する要望書の提出について（お知らせ）） |
| 平成23年 1月4日 | ●国から本市あて要望書の回答（12月27日付け）を收受 （「表3 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」からも同内容の要望書が提出されたため、「大師地区町内会連合会等」とした。以下同じ。

3 D滑走路から南西方向への出発経路の概要

●概要

- ・航空機は、効率的に揚力を得るために、離着陸時には、風上に向かって進み、滑走路での滑走距離を短くし、燃料の節約や安全性の向上を図っているが、滑走路に対して強い横風が発生した場合、安全上、離着陸が制限される。
- ・東京国際空港では、25ノット（約13m/秒）以上の南西風が継続して発生した場合（春一番や台風時）、南風時の出発用滑走路であるA、C滑走路は横風制限に抵触し、航空機が出発できなくなるので、これを解消するため、D滑走路からの南西方向への出発経路を設定するものである。
- ・なお、この運航方式がない場合、出発機に遅延が発生するとともに、出発機滞留に伴い駐機場が不足し、到着機を受け入れることができなくなり、到着機にも遅延が発生する。また、拠点空港である東京国際空港での遅延・欠航は、他空港の運用にも波及するなどの影響が生じる。

●飛行経路

- ・D滑走路から南西方向に離陸し、浮島東端の上空を通過し、左旋回して海上に抜けていく。

●予測便数

- ・過去2年間の風向・風速の実績から、年間3時間程度の発生が予測され、運航回数は1時間に約30回離陸が可能であることから、合計90回程度と想定される。（全体の年間発着回数は数年後に昼間時間帯、深夜早朝時間帯合わせて約44.7万回）

●騒音影響

- ・騒音予測値は、浮島東端で最大約97dB、東扇島東端で最大約76dB、夜光交差点付近で最大約57dB、四谷小学校で最大約52dBであり、騒音の大きさ・発生頻度から、住宅地への影響は小さいと考えられる。

●適用開始時期

- ・5月5日適用開始予定

4 国への要望と回答

- ・国への要望と回答の内容は、「表3 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に受け入れられた。

5 今後の取組

- ・大師地区町内会連合会等に国からの回答を報告する。
- ・今回の要望に基づき、国から本市に報告されるデータについては、市民の閲覧に供する。

表3 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あての要望内容 | 本市から国あての要望内容 | 国から本市あての回答内容 |
|--|---|---|
| ① 東京国際空港D滑走路から南西方向への出発経路による運航については、南西強風により他の滑走路からの離陸が不可能な場合に限定し、離陸後、可能な限り早期の左旋回の開始により陸域からの離隔を図り、安全性の確保と周辺環境への影響に十分配慮すること。 また、これらを航空路誌において指示するなど、確実な実施を担保する方策を講ずること。 | ① 同左 | ① 東京国際空港D滑走路から南西方向への出発経路による運航については、南西強風により他の滑走路からの離陸が不可能な場合に限定して行うこととし、離陸後、可能な限り早期の左旋回の開始により陸域からの離隔を図り、安全性の確保と周辺環境への影響に十分配慮する。 また、当該内容について航空路誌により公示し、関係者への周知を図る。 |
| — | ② 上記①の運航を実施する際は、速やかに本市に連絡すること。 | ② 上記①の運航を実施する際は、速やかに川崎市に連絡する。 |
| ③ 上記①の運航を実施したときは、機名（機材）、便名、時刻、風向・風速及び騒音のデータを速やかに国土交通省が川崎市に報告すること。 また、これらのデータを本会会員に情報提供できる方策を講ずること。 | ③ 同趣旨を要望 | ③ 上記①の運航を実施したときは、機名（機材）、便名、時刻、風向・風速及び騒音のデータを速やかに川崎市に報告する。 |
| ④ 引き続き、川崎市域内の石油コンビナート等特別防災区域における安全確保に取り組むこと。 | ④ 同左 | ④ 引き続き、川崎市域内の石油コンビナート等特別防災区域における安全確保に取り組む。 |
| ⑤ 航空機の運航による騒音、安全性等について、本会から指摘があった場合は、誠意を持って対応すること。 | ⑤ 同趣旨を要望 | ⑤ 航空機の運航による騒音、安全性等について、川崎市、市民及び企業から指摘があった場合は、誠意を持って対応する。 |
| ⑥ 今後、騒音、安全性等について、川崎市域に大きな影響を及ぼすと予想される飛行ルート等の変更をしようとする場合は、本会会員に必要な周知を行うこと。 | ⑥ 同趣旨で、大師地区町内会連合会会員等に周知を行う前に本市と調整を行うことを追加 | ⑥ 今後、騒音、安全性等について、川崎市域に大きな影響を及ぼすと予想される飛行ルート等の変更をしようとする場合は、事前に川崎市と調整を行い、市民及び企業に必要な周知を行う。 |

D滑走路からの南西方向への出発経路について

1. 概要

25ノット(約13m/秒)以上の南西風が発生した場合、南風時の出発用滑走路であるA、C滑走路は、横風制限に抵触し、出発できなくなるため、D滑走路からの南西方向への出発経路が必要となる。

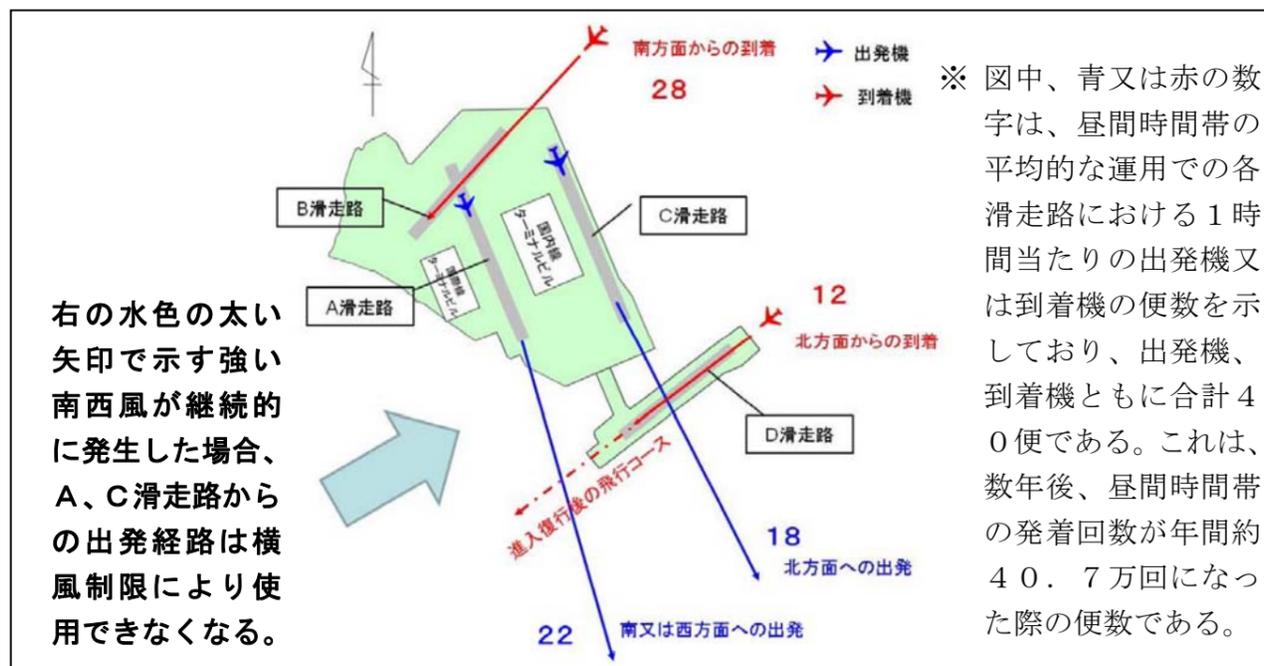


図 通常の南風時における東京国際空港の出発経路・到着経路(昼間時間帯)

2. 発生実績・予測便数

① 発生実績

H20・21年の発生実績(気象庁提供データより南西強風発生時を抽出)

日数計: 3日、時間計: 6時間21分

発生時期: 2月、4月及び10月

H22年の発生実績(エアライン提供データより算出)

発生日時: 4月2日 7:00~10:44(3時間44分)

影響: 発生時間内における出発予定便数101便中(JAL・ANAのみ)、欠航便が33便(約32.7%)、30分以上の遅延便が少なくとも36便(約35.6%)あった。

※ 上記は発生時間内における羽田空港での影響のみを示したものであり、発生時間後の便、就航先の空港の便にも遅延・欠航が発生し、終日ダイヤが乱れた。

② 予測便数

年間3時間程度の発生の場合、運航回数は90回程度/44.7万回時

(※ 全体の発着回数は数年後に昼間時間帯が約40.7万回/年、深夜早朝時間帯が約4万回/年、合わせて44.7万回/年)

3. 飛行経路

別添図1のとおり。

基本的にコンビナート地区の上空を飛行することはないが、陸域への進入抑制を確実なものとするため、航空路誌において、離陸後可能な限り早期に旋回を開始することを指示する等の方策をとることとする。

4. 騒音影響

別添図2のとおり、騒音の大きさ・発生頻度から、住宅地への騒音影響は小さいと考えられる。

5. 本運航方式の必要性について

○本運航方式がない場合

- ・ 出発機に遅延が発生するとともに、出発機滞留に伴いスポットが不足し、到着機を受け入れることができなくなり、到着機にも遅延が発生。
- ・ 拠点空港である羽田での遅延・欠航は、他空港の運用にも波及。

○国際定期便の就航に伴う影響

- ・ 国内線は運航時間が短いため、羽田の気象条件の変化に応じて、羽田へのお発機は出発時間を調整することで、羽田上空での待機を回避できる可能性が高い。しかし、運航時間の長い国際線では、出発後に気象条件が変化する可能性が高く、羽田上空での待機が長ければ、燃料不足となり、最悪の場合、緊急事態に陥る可能性がある。
- ・ 出発時間が遅れた場合、目的地空港で確保しているスロット外の到着となるため、着陸の順番待ちで長時間の待機を強いられる可能性がある。
- ・ 本邦社の国際便は、羽田を出発できない場合、目的地空港からの帰りの便の機材確保が困難。遅延・欠航が帰りの便にも波及。

○周辺土地利用への影響

- ・ 再拡張事業の供用を契機に、航空利用を想定した医療系研究機関等の施設の誘致が空港周辺で進んでおり、その施設の運用にあたって、定時性の確保は重要。

6. 今後のスケジュール(最短)

3月10日: AIP(航空路誌) 公示

5月5日: 適用開始

この資料及び別添図1・2は、平成22年11月2日に国から提供された説明資料をもとに、一部補足等を行ったものである。

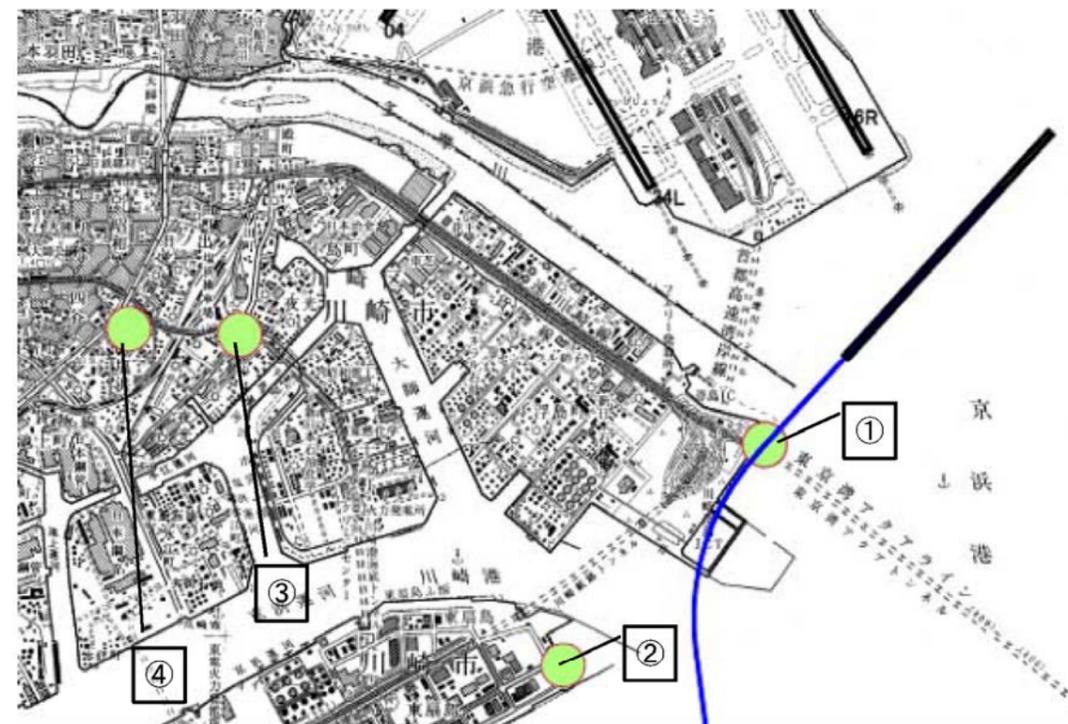
別添図 1



別添図 2

D滑走路南西方向離陸に想定される騒音値について

| | B747-400 LAmax | B777-200 LAmax | B767-300 LAmax |
|------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| ①浮島東端 | 97.0 | 96.5 | 94.4 |
| ②東扇島東端 | 76.1 | 72.3 | 74.0 |
| ③夜光 | 55.0 | 48.1 | 53.0 |
| ④川崎市立四谷小学校 | 52.2 | 45.0 | 50.4 |

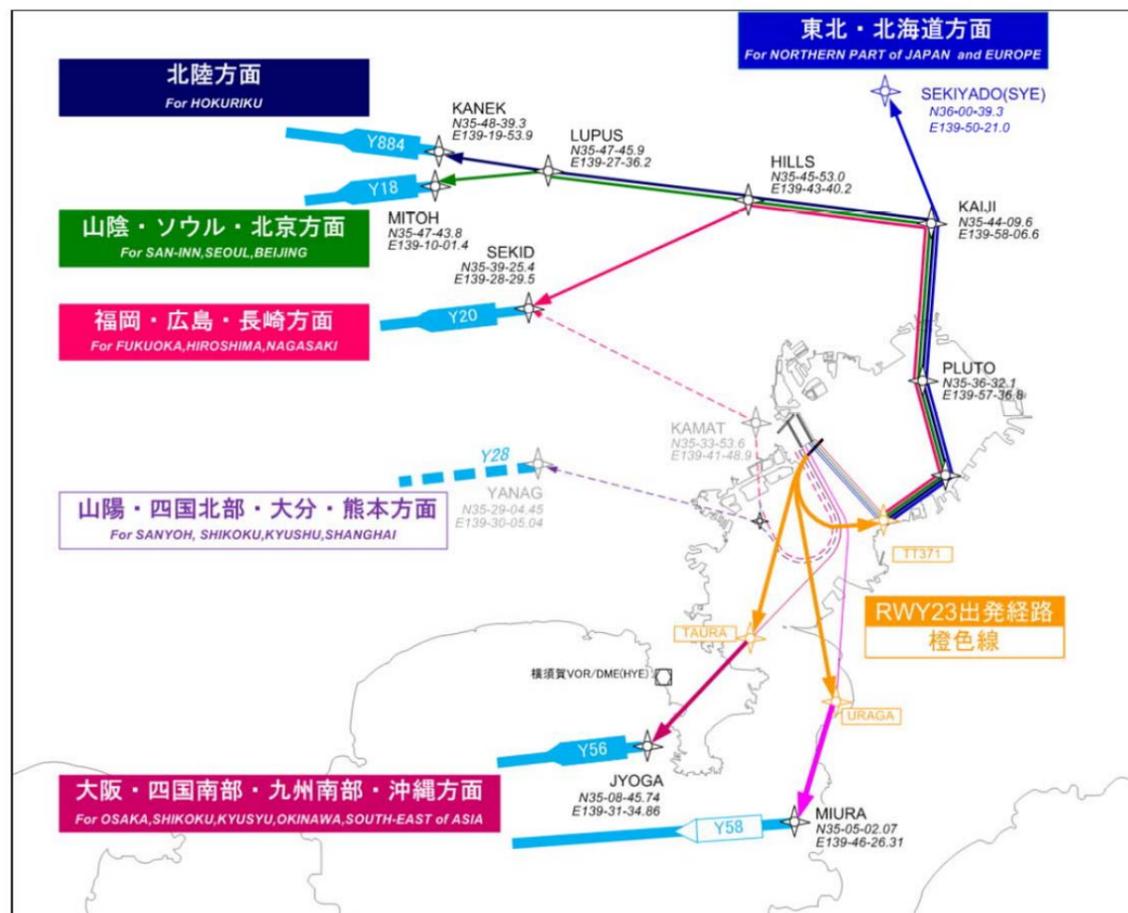


(参考) 航空機の騒音と身近にある騒音の事例

| B747-400の騒音レベル | | 様々な音の大きさの事例 | |
|----------------|----------------|-------------|-------------------|
| 離陸 (dBA) | 着陸 (dBA) | (dBA) | |
| | | 100 | 電車の通る時のガード下 |
| | | 90 | 騒々しい工場の中、カラオケ店内 |
| | | 80 | 電車の中、幹線道路沿い、普通の工場 |
| 78 (3000ft) | 75 (2000ft) | | |
| 74 (4000ft) | 71 (3000ft) | | |
| 72 (5000ft) | 70 (6000ft) | | |
| 70 (6000ft) | 67 (4000ft) | | |
| | 64 (5000ft) | | |
| | 60 | 60 | 普通の会話の声、静かな乗用車 |
| | 50 | 50 | 静かな事務所、図書館 |
| | 40 | 40 | 市内深夜 |
| | 30 | 30 | 郊外深夜、ささやき声 |
| | 20 | 20 | 置き時計の秒針の音(前方1m) |

(表中1) 着陸途中に水平飛行が入る場合には、表中の降下時の大きさから2~4dBA増加する。

(表中2) 個々の航空機の騒音はその時の条件により大きく異なるが、ここでは平均的なケースでの騒音値。



※ 図中、橙色線がD滑走路から南西方向に離陸した後の飛行ルートを示す。

通常の飛行ルート概要

