

## 羽田空港の機能強化について

### 1. 羽田空港新飛行ルートに関する質問主意書及び答弁書について

新飛行ルートに関する質問主意書に対し、国は別紙1のとおり回答している。

### 2. 後方乱気流管制方式と羽田空港の処理能力について

令和3年度羽田空港の機能強化に関する都及び関係区市連絡会 第3回分科会において、国は後方乱気流管制方式と羽田空港の処理能力について、別紙2のとおり述べており、東京都HPに公表されている。

### 3. 南風運用時における運航便数について

国土交通省HP「羽田空港のこれから」によると、南風運用時のA滑走路への着陸が約14便/時、C滑走路への着陸が約30便/時、A滑走路からの離陸が約21便/時、B滑走路からの離陸が約20便/時、C滑走路からの離陸が約5便。国に確認したところ、C滑走路については上記のとおり、離着陸機ともに存在し、到着機の間隔が2分を切る場合もあるとのこと。

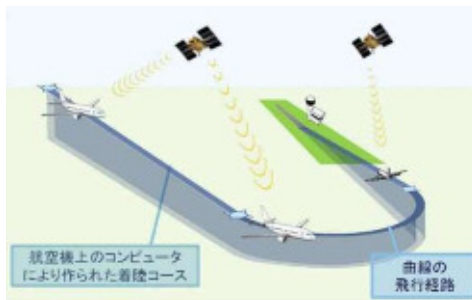
(参考) 過去の運用状況

本年5月3日については、15:09~18:11までの新飛行経路が運用され、C滑走路への着陸機数は全体で86便。

### 4. 固定化回避に係る技術的方策検討会の検討状況について(第4回検討会資料より抜粋)

#### (1) RNP-AR

**概要** 測位衛星からの信号を元に、自機の位置を把握しながら計算して飛行する、精度の高い曲線経路を含む進入方式



#### 【メリット】

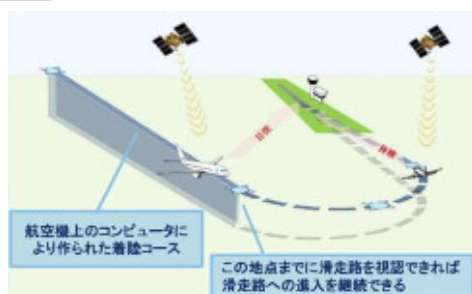
- ・経路に沿った曲線飛行が可能
- ・直線距離を短くすることが可能
- ・ある程度の悪天時にも使用可能

#### 【デメリット】

- ・対応できない機材が存在(30%程度)
- ・特別な運航許可と乗員訓練が必要

#### (2) RNP+WP (ウェイポイント) ガイダンス付き

**概要** ウェイポイントを参考にしながらパイロットの目視により進入する方式



#### 【メリット】

- ・柔軟性の高い経路設定が可能
- ・ほぼ全ての航空機が対応可能

#### 【デメリット】

- ・最低気象条件が高く、視界の良い好天時に限定される
- ・同時進入に関し国際基準にて規定されていないため、安全性評価にあたり詳細な検証が必要

199

令和三年六月十一日提出  
質問第一九九号

羽田空港新飛行ルートに関する質問主意書

提出者 海江田万里

## 羽田空港新飛行ルートに関する質問主意書

昨年三月二十九日から開始された羽田空港離着陸時の新飛行ルートについては、ルート変更後一年以上が経過しているが、ルート直下の住民などから騒音等への苦情が絶えず、落下物等に対する住民の不安も解消されていない。その後、「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討委員会」が組織されたことなどもあり、現時点で直ちに確認したい問題点につき以下、質問する。

一 航空機の離着陸時に生じる「後方乱気流問題」について国際民間航空機関（ICAO）の動向を受け、我が国でも二〇二〇年三月二十六日から成田国際空港、羽田空港の離着陸機について、「後方乱気流区分の再分類に伴う管制方式問題の試行運用」が行われ、二〇二〇年十一月五日付けで管理方式基準が改正されたと聞く。これらの措置によって到着機間、出発機間の管制間隔が短縮されることになると思うが、この間の試行運用が管制間隔短縮に与えた効果について明らかにされたい。

二 こうした管制間隔短縮に関する問題について、今後、「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討委員会」で、検討するつもりはあるか。

三 羽田空港の新飛行ルートの運航実態について、国土交通省はこれまで、「（二〇二〇年）六月中旬から九

月にかけて新到着経路を実際に飛行したパイロット（本邦七社）及び航空管制官と意見交換を実施し、安  
全上問題なく運航できていることを確認した」との見解を飛行ルート直下の自治体の議会などに対して説  
明してきた。他方、二〇二二年三月三十一日付け、公益財団法人航空輸送技術研究センターが国土交通省  
航空局安全部安全企画課長宛での「令和二年度航空安全情報自発報告制度に基づく提言について」の中  
で、「二〇二〇年三月二十九日から開始された羽田空港の新飛行経路の運用（新運用）に関わり、風の状  
況によっては、最終進入において操縦の困難度が高かったとの自発報告が多数寄せられている」との記述  
があるが、こうした現場のパイロットの声を国土交通省はどう認識するか。

右質問する。

令和三年六月二十五日受領  
答弁第一九九号

内閣衆質二〇四第一九九号

令和三年六月二十五日

内閣総理大臣 菅 義偉

衆議院議長 大島 理 森殿

衆議院議員海江田万里君提出羽田空港新飛行ルートに関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員海江田万里君提出羽田空港新飛行ルートに関する質問に対する答弁書

一について

御指摘の「後方乱気流区分の再分類に伴う管制方式問題の試行運用」及び「管制間隔短縮に与えた効果」の意味するところが必ずしも明らかではないが、国土交通省においては、令和二年三月二十六日から同年十一月四日までの間、東京国際空港（以下「羽田空港」という。）及び成田国際空港において、先行機と後続機の相互間の間隔を短縮した後方乱気流管制方式（以下「新方式」という。）について試行運用を実施し、安全性に問題がないことを確認した上で、同月五日から新方式による運用を開始している。新方式の運用により、先行機と後続機の組合せにより先行機と後続機の相互間の間隔が短縮される場合があることから、より円滑な航空交通が確保され、航空機の飛行時間の短縮に一定の効果があると考えている。

二について

お尋ねの趣旨が必ずしも明らかではないが、羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会は、最近の航空管制及び航空機の技術革新の進展を踏まえ、羽田空港における新たな飛行経路（以下「新経路」という。）の航空機の騒音による影響の軽減、固定化回避等の観点から、新経路の見直しが可能な方策がな

いかについて技術的観点から検討を行うものであり、新方式について検討することは考えていない。

### 三について

新経路の運用に際しては、実際に新経路を飛行した航空会社のパイロットと羽田空港において管制業務に従事している航空管制官との間で意見交換を行っているところであり、御指摘のような「現場のパイロットの声」があることについては承知している。御指摘の「令和二年度航空安全情報自発報告制度に基づく提言について」においては、「天候状況に応じた柔軟な滑走路運用を含めた羽田空港の安全運航に資する共通認識を持つため、当局レギュレーターを含めてパイロットや航空管制官との今後の継続的な意見交換」を実施することが提言されているところであり、今後もパイロットと航空管制官との間で意見交換を継続的に実施することで、安全運航を確保することが重要であると認識している。

[都市整備局について](#)[分野別で探す](#)[窓口で探す](#)[各種申請様式](#)[審議会・計画](#)[よくあるお問合せ](#)[トップページ](#) > [交通・物流 ～人・モノの交流ネットワークの機能強化～](#) > [羽田空港の更なる機能強化について](#) > [令和3年度羽田空港の機能強化に関する都及び関係区市連絡会 分科会（第3回）](#)

## 令和3年度羽田空港の機能強化に関する都及び関係区市連絡会 分科会（第3回）

### 会議の概要

- 会議名 令和3年度羽田空港の機能強化に関する都及び関係区市連絡会 分科会（第3回）
- 開催日 令和3年11月1日（月曜日）
- 出席状況 東京都、港区、新宿区、江東区、品川区、目黒区、大田区、渋谷区、中野区、豊島区、北区、板橋区、練馬区、江戸川区、国土交通省
- 議事の本旨
  - \* 国土交通省より、騒音測定結果や部品欠陥報告等について説明。
  - \* 国土交通省より、後方乱気流管制方式と羽田空港の処理能力について説明。

### 【主な意見及び国の回答等】

- ・重量別割合のグラフで1kg以上の部品について、具体的にはどういう部品なのか教えて頂きたい。  
⇒1kg以上の欠陥部品の具体例としては、タイヤ表面の一部がある。着陸時の衝撃により、タイヤ表面の一部が剥がれることがありうる。
- ・7月15日からの1週間、国に寄せられた意見の件数が突出しているが、これには何か背景があったのか。  
⇒あくまで雑粒だが、資料1のとおり、しばらく南風運用が行われていない日が続いて、7月10日からしばらく南風運用が続いたことが一因だと考えられる。
- ・国から後方乱気流管制方式と羽田空港の処理能力について説明  
先日、「現行の管制システムであれば、需要が回復しても従来の海上ルートでの増便が可能であることを、今年6月25日付の国会答弁で認めている」というような引用をされた一部報道があった。6月25日付の国会答弁とは、同日付の「質問主意書に対する答弁書」を指していると思われる。  
この答弁書においては、羽田空港において令和2年11月から開始した新たな後方乱気流管制方式により、空中における飛行中の航空機相互の間隔が短縮される場合があることから、「飛行時間の短縮に一定の効果がある」と示している。  
一方で、羽田空港の処理能力については、空中における飛行中の航空機相互の間隔ではなく、空港における離着陸時の航空機の滑走路占有時間などの要素に左右されるため、この新たな後方乱気流管制方式の運用が羽田空港の処理能力を増加させることはない。  
このため、新たな後方乱気流管制方式によって、「需要が回復しても従来の海上ルートでも増便が可能である」というご指摘は事実と相違しており、国として認めた事実もない。

### 【会議資料】

- ・[次第（PDF 62KB）](#)
  - ・[（資料1）運航実績（PDF 440KB）](#)
  - ・[（資料2）北風・南風の運用割合（PDF 400KB）](#)
  - ・[（資料3）新飛行経路の航跡の概要（PDF 1.2MB）](#)
  - ・[（資料4）航空機騒音の測定結果（PDF 2.4MB）](#)
  - ・[（資料5）航空機騒音の短期測定結果（PDF 1.4MB）](#)
  - ・[（資料6）部品欠陥報告について（PDF 168KB）](#)
  - ・[（資料7-1）国に寄せられた意見について（PDF 356KB）](#)
  - ・[（資料7-2）都に寄せられた意見について（PDF 404KB）](#)
- ※資料6に一部誤りがありました。（「重量別割合」の内訳個数に誤りがございました。）  
現在は、訂正後の資料を掲載しております。（令和3年12月16日）

### お問い合わせ先

都市基盤部 交通企画課 航空担当  
(直通) 03-5388-3288