

国土交通省航空局

航空ネットワーク部首都圏空港課 御中

羽田空港機能強化に係る
情報提供・意見把握検討等業務
についての報告書

2024年3月29日

株式会社 東北新社

■目次

1. 情報提供・意見把握の実施について・・・・・・・・・・ P3
2. 情報提供の実施結果・・・・・・・・・・・・・・・・ P4
3. 意見把握の実施結果・・・・・・・・・・・・・・・・ P20
4. 令和5年度活動全体の振り返りと次年度への課題・・ P21

1. 情報提供・意見把握の実施について

2020年3月29日に新飛行経路の運用が開始され、その後新型コロナウイルス感染症の影響での大幅な減便があったものの、昨年度より便数は大きく復活し、新飛行経路の運用は当初目標の大幅増便を成し遂げつつあります。

そのような状況の中、本業務は、羽田空港における新飛行経路の運用を開始し3年を経過した令和5年度においても引き続き、羽田空港機能強化の目的・意義（経済的重要性や機能強化のメリット）、新飛行経路の運用状況、騒音対策、落下物・安全対策等について、新飛行経路下の住民を主な対象者として、広く情報提供を行うとともに住民の意見把握を行うため、各種施策を実施いたしました。

2. 情報提供の実施結果

①ホームページの更新

羽田空港の機能強化の必要性及びその実現方策、騒音対策、落下物対策等を掲載しており、メールフォームにて幅広く意見を伺うホームページ「羽田空港のこれから」（PC版・スマホ版）について、引き続き、掲載情報の更新を行いました。

本年度は、新飛行経路の運用状況に係る定期運用報告の公表を行うとともに、「騒音対策」「落下物対策」「運用状況」「情報ライブラリ」ページの更新、「新飛行経路」ページの経路図の更新を行いました。

さらに「よくあるご質問」ページについては、近年問い合わせが多い質問を検証したうえで、より現状のニーズに近づくようページ構成の見直しを行いました。

このほか、「羽田空港のこれから」内のメールフォームから投稿された意見についてのとりまとめ・報告も実施しました。

◆主な更新事項（令和5年4月～令和6年3月）

トップページ

- ・お知らせの更新

新飛行経路ページ

- ・飛行経路図の更新

運用状況ページ

- ・掲載資料や図表等の更新
 - 騒音測定結果
 - 落下物・安全対策
 - 運用実績

よくあるご質問

- ・ページレイアウト及び設問・回答内容の更新

◆トップページ (令和6年3月時点)



お知らせ

- 2024.10.29 新飛行経路における離陸高度標準（15号線）の運用を開始いたします。
- 2024.10.25 新飛行経路下における離陸高度標準（13号線）の運用を開始いたします。
- 2024.10.18 羽田空港の沖田地区の道路整備計画（第10次・東エリアのとりまとめ）を公表いたします。また、羽田空港周辺の地味開発事業（18号線・19号線整備計画）についても、あわせて公表いたします。
- 2024.10.22 新飛行経路下における離陸高度標準（14号線）の運用を開始いたします。
- 2024.10.17 新飛行経路下における離陸高度標準（10号線）の運用を開始いたします。

もっと見る

新飛行経路

新飛行経路について

国土交通省の取組

離陸高度について
落下物・安全対策について
羽田空港の航空機運送に係る数値的改善策について

新飛行経路の運用状況

新飛行経路の運用報告（図表・動画など）について
離陸高度・高度について

情報タイプ別

各種資料について
羽田空港について

第4フェーズの住民説明会（2019年11月～2020年3月開催）でお配りした新飛行経路に関する動画資料はこちら

→ 運用開始の概要・落下物対策等もまとめてご覧いただけます

[PDFダウンロード](#)
[デジタルブックで観く](#)

- よくあるご質問 羽田空港の運用に関するご質問にお答えします。
- これまでの取組 国土交通省がこれまで取り組んできたことをご紹介します。
- アーカイブ 旧サイトの動画情報（2020年3月以降）をご覧ください。

新飛行経路の運用開始時期・取組状況について、動画でもご紹介しています。

羽田空港のこれから～総観編～（2分12秒）
新飛行経路の運用概要をご紹介します。

羽田空港のこれから～運用概観編～（1分12秒）
どのような新飛行経路が運用されているのをご紹介します。

羽田空港のこれから～騒音対策編～（2分12秒）
騒音対策の取組による騒音低減（予定）の状況、今後の取組についてご紹介します。

羽田空港のこれから～落下物対策編～（2分15秒）
落下物の取組に関する取組についてご紹介します。

『羽田空港のこれから』について、お電話をお聞かせください。

電話でのお問い合わせ

受付時間 9:00～20:00（土日祝祭日）

0570-001-596

（ナビダイヤルに接続できない場合は03-3453-8940）

※ 羽田空港の運用に関するお問い合わせは、2024年3月以降は、0570-001-596、03-3453-8940の番号でのご案内が終了となりました。

メールフォームはこちら

ホームページ、説明会等を通じて寄せられたご質問の回答については、内容に応じて随時、ウェブサイト上で公開いたします。今後の取組状況が異なる場合は、お問い合わせください。

※ 経路の図については、A4用紙のA4用紙に「羽田空港のこれから～総観編～お楽しみます。」をご添付ください。



◆お知らせ記事一覧（令和6年3月時点）※令和5年度更新箇所のみ抜粋

ホーム > お知らせ

お知らせ

2024.02.29	新飛行経路下における騒音測定結果（1月分）の速報値を公表いたします	>
2024.01.31	新飛行経路下における騒音測定結果（12月分）の速報値を公表いたします	>
2024.01.29	羽田空港の新飛行経路の定期運用報告（第22回・夏ダイヤのとりまとめ）を公表いたします。また、航空機騒音の短期測定結果（8月1日～8月7日実施分）についても、あわせて公表いたします。	>
2023.12.22	新飛行経路下における騒音測定結果（11月分）の速報値を公表いたします	>
2023.11.30	新飛行経路下における騒音測定結果（10月分）の速報値を公表いたします	>
2023.11.30	羽田空港の新飛行経路の定期運用報告（第21回）を公表いたします	>
2023.10.31	新飛行経路下における騒音測定結果（9月分）の速報値を公表いたします	>
2023.10.20	新飛行経路下における騒音発生状況のさらなる把握のため、短期的な騒音測定を実施いたします（令和5年度の実施内容・地点の公表）	>
2023.09.29	新飛行経路下における騒音測定結果（8月分）の速報値を公表いたします	>
2023.09.29	羽田空港の新飛行経路の定期運用報告（第20回）を公表いたします	>
2023.08.31	新飛行経路下における騒音測定結果（7月分）の速報値を公表いたします	>
2023.08.10	羽田空港の新飛行経路の定期運用報告（第19回・2022年度のとりまとめ）を公表いたします	>
2023.07.31	新飛行経路下における騒音測定結果（6月分）の速報値を公表いたします	>
2023.07.24	新飛行経路下における騒音発生状況のさらなる把握のため、短期的な騒音測定を実施いたします（令和5年度の実施内容・地点の公表）	>
2023.06.30	新飛行経路下における騒音測定結果（5月分）の速報値を公表いたします	>
2023.05.31	新飛行経路下における騒音測定結果（4月分）の速報値を公表いたします	>
2023.05.31	羽田空港の新飛行経路の定期運用報告（第18回）を公表いたします	>
2023.05.09	新飛行経路下における騒音測定結果（3月分）の速報値を公表いたします	>

◆お知らせ記事一例（定期運用報告の公表）

羽田空港のこれから

音声読み上げ・拡大読み 文字サイズ 中 大 English

新飛行経路 国土交通省の取組 運用状況 情報ライブラリ よくあるご質問

ホーム > お知らせ > 羽田空港の新飛行経路の定期運用報告（第22回・夏ダイヤのとりまとめ）を公表いたします。また、航空機騒音の短期測定結果（8月1日～8月7日実施分）を公表いたします。

お知らせ

2024.01.29

羽田空港の新飛行経路の定期運用報告（第22回・夏ダイヤのとりまとめ）を公表いたします。また、航空機騒音の短期測定結果（8月1日～8月7日実施分）についても、あわせて公表いたします。

2020年3月29日から運用を開始している羽田空港の新飛行経路について、各騒音測定局の騒音測定結果や部品交換の報告件数・内容、新飛行経路を通航した航空機の便数等について、ホームページで定期的に公表を行っております。

今回（第22回）は、2ヶ月に1回の公表事項に加え、夏ダイヤのとりまとめ結果および航空機騒音の短期測定結果（2023年8月1日～7日実施分）についても、あわせて公表いたします。

詳細は、[こちらのページ](#)をご覧ください。

<騒音対策>

- 羽田空港新飛行経路に係る航空機騒音の測定結果（2023年9月1日～10月31日分）【PDF】（2.6MB）
- 夏ダイヤ（2023年4月1日～10月31日分）の騒音分析【PDF】（2.1MB）
- 航空機計測値（夏ダイヤ（2023年4月1日～10月31日分））【PDF】（333KB）
- 航空機騒音の短期測定結果（2023年8月実施分）【PDF】（1.3MB）

<落下物・安全対策>

- 部品欠落件数及び欠落部品内容（2023年8月1日～9月30日分）【PDF】（1.7MB）
- 部品欠落件数及び欠落部品内容（夏ダイヤ（2023年4月1日～9月30日分））【PDF】（1.7MB）
- 着陸中の機体チェックリスト・ランブインスペクション実施状況（夏ダイヤ（2023年4月1日～10月31日分））【PDF】（1.7MB）
- 落下物防止対策基準の拡充【PDF】（1.7MB）

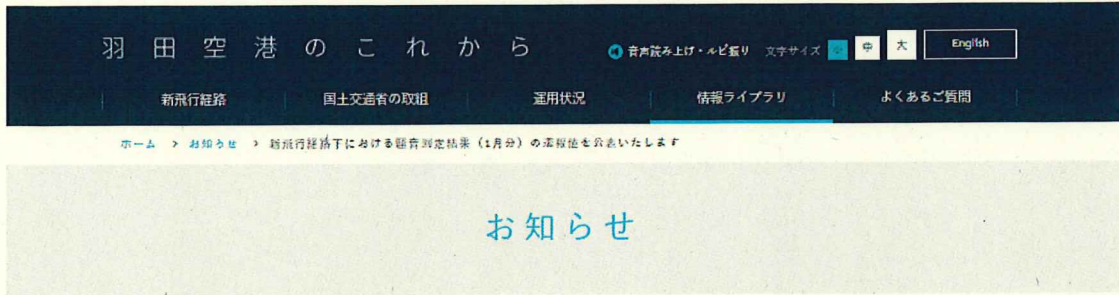
<運用実績>

- 新飛行経路の運用実績・運航特徴（2023年9月1日～10月31日分）【PDF】（525KB）
- 北風・南風の運用割合（夏ダイヤ（2023年4月1日～10月31日分））【PDF】（331KB）
- 新飛行経路の総飛行回（2023年9月1日～10月31日分）【PDF】（1.0MB）
- ゴーアラウンドの発生状況（夏ダイヤ（2023年4月1日～10月31日分））【PDF】（206KB）

<その他>

- 羽田空港新飛行経路に関する問い合わせ状況（2023年9月1日～10月31日分）【PDF】（183KB）

◆お知らせ記事一例（騒音測定結果の速報値の公表）



お知らせ

2024.02.29

新飛行経路下における騒音測定結果（1月分）の速報値を公表いたします

新飛行経路下の騒音測定結果につきましては、とりまとめた上で2ヶ月に1回公表することとしておりますが、これに加えて、1ヶ月ごとの速報値（※）も公表しております。

このたび、1月1日～1月31日における騒音測定結果の速報値がとりまとまりましたので、公表いたします。

詳細は、[こちらのページ](#)をご覧ください。

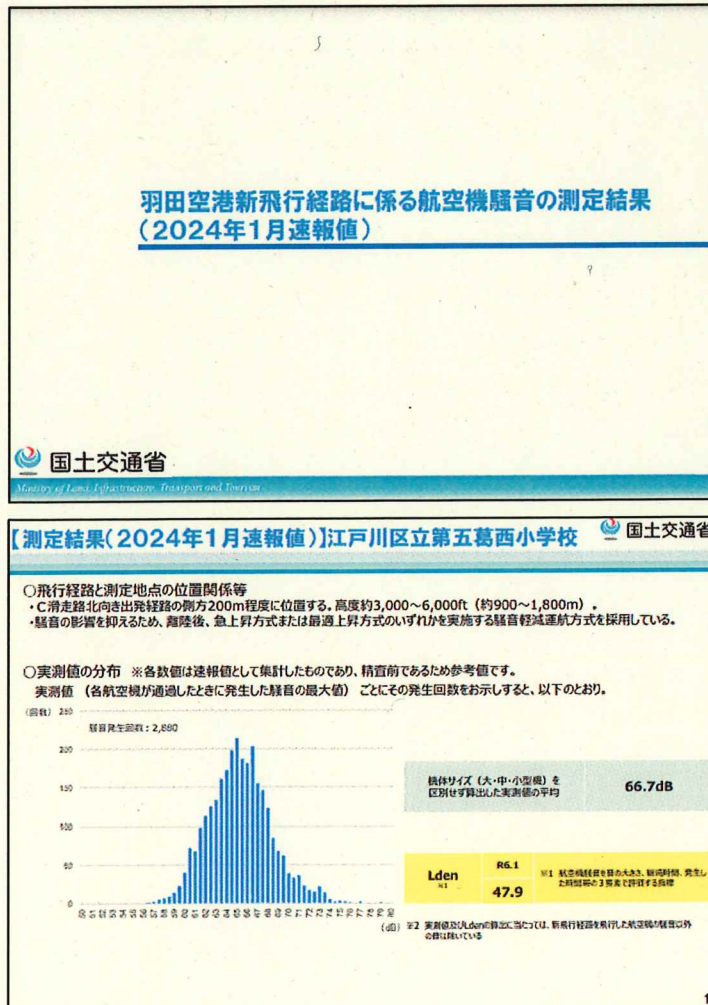
<公表資料>

- 羽田空港新飛行経路に係る航空機騒音の測定結果（2024年1月速報値）【PDF】（700KB）

航空機の騒音は、測定されたその他の音（虫、鳥の鳴き声や自動車の音、人の声など）と比べて、その測定値が十分に大きい場合に限り、航空機の騒音として評価されます。（音の大きさにあまり差がない場合、合成された音の大きさを測定できず、航空機単体での音の大きさを正しく評価できません。）

（※）速報値では、全実測値の平均のみお示ししております（2ヵ月に1回公表する騒音測定結果においては、機体サイズ（大型機/中型機/小型機）別の実測値の平均、住民説明会等でお示ししていた推計平均値との比較についても掲載しております）。

速報値としてお示ししている実測値は、一部未検査であるため、参考値です。



◆お知らせ記事一例（短期的な騒音測定の実施）

羽田空港のこれから

音声読み上げ・ルビ返り 文字サイズ 中 大 English

新飛行経路 国土交通省の取組 通用状況 情報ライブラリ よくあるご質問

ホーム > お知らせ > 新飛行経路下における騒音発生状況のきめ細かな把握のため、短期的な騒音測定を実施いたします（令和5年度の実施内容・地点…

お知らせ

2023.07.24

新飛行経路下における騒音発生状況のきめ細かな把握のため、短期的な騒音測定を実施いたします（令和5年度の実施内容・地点の公表）

新飛行経路下の騒音についてよりきめ細かな把握を行うため、令和5年度（2023年度）においても、20箇所で開催している固定騒音測定局以外の地点において、夏冬合計で計2週間の短期騒音測定を実施する予定です。

短期騒音測定の実施内容・地点については[こちら【PDF】](#)をご覧ください。
測定結果については、後日、[こちらのページ](#)で公表いたします。

航空機騒音の短期的な測定の実施について

国土交通省



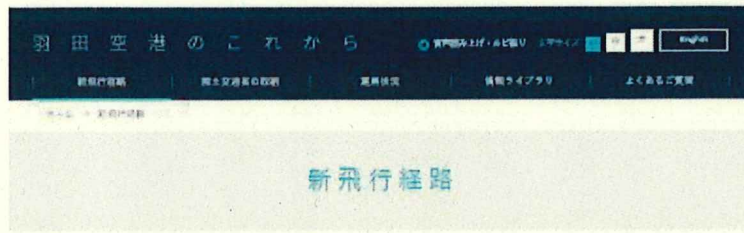
羽田新ルートに係る航空機騒音について、騒音発生状況のきめ細かな把握や丁寧な情報提供のため、昨年度に引き続き短期的な騒音測定を実施します。



- > 左図の地点(東京都15箇所、神奈川県1箇所、埼玉県1箇所)で8月1日から1週間にわたって測定します。
※測定地点は、国や自治体が設置している固定騒音測定局の配置等を勘案して選定しています。
※冬季において更に1週間の測定を実施する予定です。
- > 測定結果については、後日、ホームページで公表します。

(注) 測定施設へのお問い合わせはご遠慮ください。

◆新飛行経路ページ（飛行経路図の更新）



【新飛行経路について】

新飛行経路は、強風により変更される飛行経路を案内しています。新しい飛行経路は既設のコースが強い南風等に切り換わり、それ以外の経路ではとれなくなるのに合わせて変更いたします。

・南風の場合

南風に際しては、30節～40節の15分以内の経路変更を実施しております。



・北風の場合

北風に際しては、20節～30節の15分以内、30節～40節の15分以内の経路変更を実施しております。



【新飛行経路の運航便数】

・南風の場合

南風発生時、新しい飛行経路となる大阪方面への便数が14便増、羽田方面への便数が20便増となり、合計便数から総便数30便増となります。



・北風の場合

北風発生時、新しい飛行経路となる大阪方面への便数が22便増（従来の22便）となります。



◆運用状況ページ（騒音関連測定結果の公表の一例）

測定結果(2023年11月)江戸川区立第五番西小学校

国土交通省

- 騒音計測は、騒音計測地点の騒音レベルを、騒音計測地点の騒音レベル(騒音レベル)と、騒音計測地点の騒音レベル(騒音レベル)との差を、騒音計測地点の騒音レベル(騒音レベル)として公表する。
- 騒音計測は、騒音計測地点の騒音レベル(騒音レベル)と、騒音計測地点の騒音レベル(騒音レベル)との差を、騒音計測地点の騒音レベル(騒音レベル)として公表する。

項目	値
最大値	69.9
中央値	65.0
最小値	65.9
合計	67.5

参考値(騒音計測地点の騒音レベル)

項目	値
最大値	65.4
中央値	65.4
最小値	65.4

羽田空港就航機離着陸(2023年4月1日~2023年10月31日実績)

国土交通省

2023年4月1日~2023年10月31日

時間帯	割合
夜間	15%
夕方	35%
昼間	45%
朝	5%

航空機騒音の短期的な測定の実施について

国土交通省

羽田新ルートに係る航空機騒音について、騒音発生状況の把握から把握や丁寧な情報提供のため、昨年度に引き続き短期的な騒音測定を実施します。

- 左記の地点(東京都15区、神奈川県1区、埼玉県1区)で計測します。
- 計測は、計測地点に騒音計を設置し、計測期間中に計測を行います。
- 計測結果については、後日、ホームページで公表します。

◆運用状況ページ（落下物・安全対策の公表の一例）

2023年10月~11月における騒音対策の量・割合

国土交通省

対策の種類	割合
騒音対策	90%
騒音対策	10%

落下物防止対策の状況(2023年3月、10月運用)

国土交通省

- 落下物防止対策の状況について、最新の調査結果を公表します。
- 落下物防止対策の状況について、最新の調査結果を公表します。

対策の種類	割合
落下物防止対策	90%
落下物防止対策	10%

ランピンスペクションの概要及び実施状況(外国航空機の安全性の確保)

国土交通省

ランピンスペクションの概要及び実施状況について、最新の調査結果を公表します。

項目	値
ランピンスペクション実施回数	151回
発見された問題数	37件
発見された問題の割合	24.5%

◆運用状況ページ（運用実績の公表の一例）

羽田空港の新飛行経路運用状況(機数ベース)

経路	機数
経路1	100
経路2	200
経路3	300
経路4	400
経路5	500
経路6	600
経路7	700
経路8	800
経路9	900
経路10	1000

2023年11月1日~12月31日 北風・南風の運用割合

国土交通省

風向	割合
北風	75%
南風	25%

2023年11,12月新飛行経路の軌跡(北風離陸(C着陸))

国土交通省

11月の軌跡

12月の軌跡

羽田空港におけるコーアラウンド発生件数(2023年4月~10月)

国土交通省

項目	発生件数
コーアラウンド発生件数	15

◆よくあるご質問ページ（ページレイアウト及び設問・回答内容の更新）

羽田空港のこれから

[新飛行経路](#)
[国土交通省の取組](#)
[運用状況](#)
[情報ライブラリ](#)
[よくあるご質問](#)

ホーム > よくある質問

よくある質問

下記リンクより、よくあるご質問をご確認ください。

[新飛行経路](#)
[運用状況](#)
[新着情報](#)
[安全性](#)

[情報提供等](#)
[その他](#)

新飛行経路

- Q 新飛行経路はどのようにしているのでしょうか
- Q どのくらいの間隔で新飛行経路と旧飛行経路が混在しているのでしょうか
- Q どのような条件下で新飛行経路は必要とされたのでしょうか

+ もっと見る

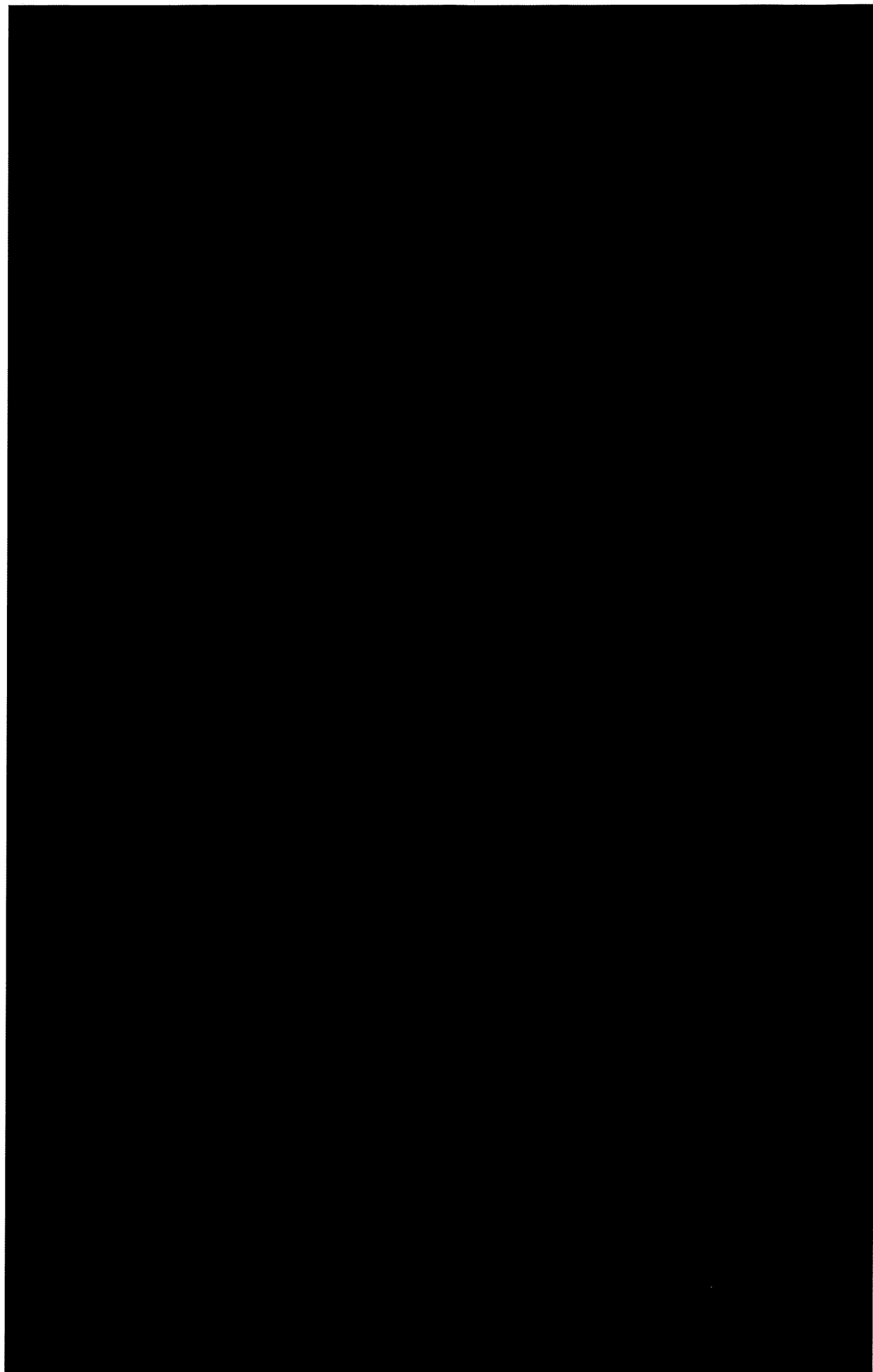
運用状況

- Q 羽田空港の運用状況を確認したいです
- Q 新飛行経路と旧飛行経路を併用することはいくらなのでしょうか
- Q 羽田空港と周辺地域の飛行機の数や運航状況はどのように変わっているのでしょうか

+ もっと見る

国土交通省の国土交通白書（2014年11月～2020年1月開催）で記載した新飛行経路に関する概要資料等はアーカイブページにてご覧いただけます。

②「羽田空港のこれから」ホームページの改修準備



③メディアでの発信

以下のメディアで羽田空港機能強化に係る情報発信を実施しました。

◆WEB上でのバナー広告

羽田空港 新飛行経路 運用状況のお知らせ

羽田空港の新飛行経路における
騒音測定結果等の情報を
HPで公開しております

引き続き、騒音・落下物対策を
徹底してまいります。

国土交通省 [詳しくはこちら](#)

羽田空港 新飛行経路 運用状況のお知らせ

羽田空港の新飛行経路における
騒音測定結果等の情報をHPで公開しております

引き続き、騒音・落下物対策を徹底してまいります。

国土交通省 [詳しくはこちら](#)

羽田空港の新飛行経路における
騒音測定結果等の情報をHPで公開しております

引き続き、騒音・落下物対策を徹底してまいります。

国土交通省 [詳しくはこちら](#)

<配信期間>

2023年7月～2024年3月

羽田空港「国際線増便」がもたらした変化と価値
「観光のターニングポイント」波に乗るカギとは

国土交通省 AD
制作：東洋経済ブランドスタジオ 2023/10/04

シェアする X (ポストする) ブログマーク メールで送る 印刷 拡大 縮小



2020年に実現された羽田空港の国際線増便。インバウンドの回復基調が見えてきた。いよいよその効果を受けられるフェーズに入った。海外旅行者の受け入れ体制向上を主眼とした羽田空港の機能強化は、日本とインバウンドにとってどんなメリットをもたらすのか。そして受け入れる各地域が、その効果を最大限に生かすためのカギとは。国内外へ日本の魅力を発信する地域空運システム「タイムアウト東京」の代表で、インバウンド事業に精通する伏谷博之氏に聞いた。

国際線増便がもたらすインバウンドの「ある変化」

旺盛な航空需要と、2030年までに訪日外国人の旅行者数を6000万人へ伸ばす政府目標を背景に、20年3月より国際線の増便を果たした羽田空港。滑走路の運用方法と飛行経路の見直しにより、年間発着容量は国際線が約4万回拡大し、計約49万回となった。1日最大146便の国際線が就航し、就航先は25の国・地域にある49都市に上る(※1)。

増便後、コロナ禍によるインバウンドの減少があったものの、現在は明確な回復基調にある。23年4～6月期の訪日外国人旅行消費額は2019年同期比95.1%にまで回復している(※2)。日本の魅力を国内外に発信するシステム「タイムアウト東京」を運営し、観光庁のアドバイザーボードを務めた伏谷博之氏もこう語る。

「街で聞く声も合わせ、インバウンドはかなり戻っている印象で、羽田空港の機能強化が真価を発揮しつつあります。とりわけ価値が高いのが、訪日した外国人を、日本の各地域へと送り込む機能。日本は地方空港の数が充実しているので、国際線の増便で羽田から地方への流れがより促進されることが期待されます」



伏谷 博之氏
ORIGINAL Inc. 代表取締役
タイムアウト東京(代表)一般社団法人 日本地域観光促進機構 代表理事
2005年タイムアウト代表取締役社長に就任。就任後、2007年 ORIGINAL Inc. を設立し代表取締役社長に就任。2009年にタイムアウト東京を創設し、代表に就任。観光庁アドバイザーボード委員(2019-2023年) ほか、総務省、国土交通省などの専門委員を務める。

羽田空港は現在、国内の49空港に1日当たり約500便が就航している(※3)。国内線着陸回数では他の空港を圧倒しており、国際線増便によって海外と国内の各地域をつなぐ「ハブ空港」や「乗り換え空港」としての役割も、いっそう増す形となる。そうした国際線増便と歩調を合わせるように、近年はインバウンドの動向にも変化が起きていると、伏谷氏は話す。

「東京や大阪などの大都市圏だけでなく、よりローカルな地域にも旅行ニーズが広がっています。東京でも渋谷や原宿といったメジャースポット以外の場所がフォーカスされているのも最近の特徴です。昨年にはタイムアウトのグローバルチームが発表した『世界で最もクールな地域ランキング』で、下北沢が世界の7位に選ばれました」

都内の他の事例だと、戸越銀座や清瀬白河といった日本文化を身近に感じられるエリアに、インバウンドが訪れるケースが目立つ。要因の1つとして伏谷氏が挙げるのは、コロナ禍を経た旅行スタイルの変化だ。

「旅行の目的や手段が、多様化・細分化する傾向にあります。背景にあるのが、個人旅行者の増加です。コロナ禍を経て団体での行動を避ける意識が高まり、個人旅行の比率はさらに高まっています。またSNSから王冠の観光地以外の情報を簡単に得られるのも、多様化を後押ししています」

インバウンド増加がもたらしたもの

COLUMN01 戸越銀座

品川区商店街振興期成会 理事長 亀井 哲郎氏



以前から進めていたインバウンド誘致の取り組みにより、最近では戸越銀座での買い物や散歩を目的とした来訪が目に見えて増加しました。インバウンドを軸とした周辺からの集客で大切にしているのは「住民が誇りに思う商店街をつくる」ということ。一方的な集客だけでなく、住民とインバウンドが共存共栄できる商店街として、住民の皆さんが外に自慢を持って魅力を発信できるような施策を、今後進めていきたいと考えています。

COLUMN02 清瀬公園

公社財団法人東京都公園協会 清瀬公園サービスセンター長 瀬野 敬子氏



昨年の12月ごろから来場者数の10～20%を外国人観光客が占める月が出るなど、インバウンドが確実に増えていると感じています。当園の特徴でもある、庭石を生かした庭山や滝といった独特な日本庭園の雰囲気と、それを駆使して味わうことができる利便性の高さが、選ばれている大きな理由の1つなのでと考えています。今後は、インバウンドからのニーズが高い施設の貸し出しについても検討を進め、より多くの方に清瀬公園の魅力を伝えたいです。

地域全体を巻き込むことが、観光資源活用のカギに

併せて観光客を受け入れる側でも、変化が起こっているという。

「ある地域の首長さんは『観光客の数よりも、地域の魅力を理解し何れも訪れてつながってくれる人を求めている』と話していました。絶対数を求めてオーバーツーリズムに陥るのではなく、観光をきっかけとした『関係人口』の構築を目指したいとの声が、さまざまな地域で上がっています」

オーバーツーリズムを避けることで地域は健全な状態を維持でき、旅行者にとっても自身の嗜好によりマッチした旅行が実現し、旅の充実度は増すだろう。結果、地域が何より重視する「関係人口」も生まれやすくなる。羽田空港はハブ空港としての高い機能を活かし、そうした「持続可能な観光エコシステム」実現の流れも後押しすることになる。

では、そんな国際線増便の追い風を最大限に生かし、地域が量かになるにはどうすればいいのか。伏谷氏がポイントに挙げるのが、観光の多様化に合わせ、受け入れ態の視野を広げつつ、「ほかとは違うユニークさ」を見いだすことだ。

「観光客に対して『そこでしかできない体験』をどう提供できるかを考えるには、観光事業者だけではなく、その地域に根づく伝統や事業など、地域全体を巻き込んで取り組むことが求められます。そこで重要なのが、地域の若い人や外から来た人の視点です。違った視点が入り込むことで、これまでの観光の殻を破るユニークな発想が生まれやすくなります。ぜひ多様な人を、メンバーに取り込んでほしいです」

国際線増便を「地域活性化」につなげるために

思いがけないものが、世界中から人々を呼び込む観光資源。そうした点で、日本は「ポテンシャルの塊」である伏谷氏は言う。

「私が委員を務める、日本各地のディープな食・食文化と観光を掛け合わせた体験を尊厳し、表彰するプロジェクトには、本当に全国津々々から、ユニークな観光情報が集まってきました。それを見ていると、日本にはまだ眠っている観光資源が、どれだけあるのだろうと思わされます」

こうしたインバウンドと日本の地域の現状を踏まえ、改めて機能強化された羽田空港への期待を伏谷氏に語ってもらった。

「さまざまな地域が個性を持ち、そこに多様な人が訪れる流れが確立されることで、訪日客を日本の各地に拡散できる羽田空港の価値はもっと高まります。ぜひ、都心部や地方に観光客をスムーズに送り込む機能を突き詰め、世界の人に憧れられる『理想の空港』を目指してほしいです」

国際線増便によって訪日客の行き来が活性化することで、東京をはじめとする空港圏内のビジネス的価値がより高まる効果も見込める。空港の機能強化がもたらす地域活性化の大きなムーブメントに、ぜひ注目していきたい。

<記事URL>

<https://toyokeizai.net/articles/-/704491>

④ニュースレターの作成

羽田空港機能強化に関して、詳細な情報提供をすることを目的としたニュースレターの作成・発送を行いました。

◆通常版（東京・神奈川・埼玉）2024年春（A3サイズ/1ページ）

羽田空港のこれから

ニュースレター

2024年春

羽田空港において令和6年1月2日に発生した、日本航空516便と海上保安庁機の衝突事故につきまして、事故で亡くなられた海上保安庁の乗員5名とその御家族に対し、心からお悔やみを申し上げます。そして今回の事故に遭遇された方とその御家族の皆さまに、心からお見舞いを申し上げます。

事故発生に伴う一時的措置として、通常と異なる運用を行いました。経路下の皆さまおよび羽田空港をご利用される皆さまには、ご迷惑をお掛けしました。

事故発生に伴う一時的措置として、以下の通常と異なる運用を実施しました。

事故により、一部の施設（進入角表示灯）が損傷していたことから、1月8日のC滑走路運用再開以降、当該施設の供用を再開した1月20日までの間、南風運用時であって、15時から19時のうち3時間程度については、常に計器着陸装置（ILS）を活用した悪天時の運用を行いました。

なお、この運用は、1月12日のみ実施しました。

南風運用時（15時～19時のうち3時間程度）の飛行経路

通常時の好天時経路

今回使用した悪天時経路

当該時間帯飛行実績（1月12日着陸機）

← 着陸経路（好天時）
← 着陸経路（悪天時）
→ 着陸

国土交通省として、さらなる騒音軽減策について、引き続き検討してまいります。

国土交通省の取組について

国土交通省として、今回のような事故が二度と発生しないよう、直ちに取り組むことができる安全・安心対策を「航空の安全・安心確保に向けた緊急対策」として1月9日にとりまとめました。

また、1月19日には「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」の第1回を開催し、本年夏の間とりまとめを目指して、ハード・ソフト両面でのさらなる安全・安心対策を検討しております。引き続き、このような取組を着実に進め、最終的には、運輸安全委員会の事故調査報告も踏まえ、抜本的な安全・安心対策を請じてまいります。

■ このニュースレターの内容や、羽田空港の航空機騒音・水質含む落下物等に関するお問い合わせは

Tel 0570-001-596

受付時間：7:00～20:00（土・日・夜間含む）

ナビダイヤルに接続できない方はTEL 050-3855-5980

国土交通省HPにて、最新の報道発表資料がご覧いただけます。

<https://www.mlit.go.jp/report/index.html>

本資料は令和6年2月20日現在の情報をもとに作成しています。

編集：国土交通省航空局

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

羽田空港のこれから

ニュースター

2024年春

羽田空港において令和6年1月2日に発生した、日本航空516便と海上保安庁機の衝突事故につきまして、事故で亡くなられた海上保安庁の乗員5名とその御家族に対し、心からお悔やみを申し上げます。そして今回の事故に遭遇された方とその御家族の皆さまに、心からお見舞いを申し上げます。

事故発生に伴う一時的措置として、通常と異なる運用を行いました。経路下の皆さまおよび羽田空港をご利用される皆さまには、ご迷惑をお掛けしました。

事故発生に伴う一時的措置として、以下の通常と異なる運用を実施しました。

【深夜・早朝時間帯（23時～6時）の飛行経路】について

事故により、運用を停止したC滑走路の運用再開（1月8日0時）までの間、C滑走路閉鎖に伴い、能见低力が著しく低下したことで、23時以降も降着機が集中したため、深夜・早朝時間帯（23時～8時）についても一時的に日中時間帯（6時～23時）の経路を使用し、能见能力を確保しました。なお、この運用は1月3日～1月5日の間実施しました。



【日中時間帯（6時～23時）の飛行経路】について

【北風運用時】
事故により、運用を停止したC滑走路の運用再開（1月8日0時）までの間、C滑走路閉鎖に伴い、本水であればC滑走路を北向きに降着し、東京湾から暫くは北上空を通過する時間帯（7時～11時半および15時～19時のうち3時間程度）について、同経路を使用出来なかったことから、D滑走路が6階層して東京湾から千葉県上空に進入する経路を飛行しました。なお、この運用は、1月2日～1月7日の間実施しました。

【南風運用時】
事故により、運用を停止したC滑走路の運用再開（1月8日0時）までの間、C滑走路閉鎖に伴い、本水であれば北上空を飛行し、C滑走路に到着する時間帯（15時～19時のうち3時間程度）について、同経路を使用出来なかったことから、千葉県上空を通過する経路を飛行しました。なお、この運用は、1月5日～8日の間実施しました。



国土交通省として、さらなる騒音軽減策について、引き続き検討してまいります。

国土交通省の取組について

国土交通省として、今回のような事故が二度と発生しないよう、両方に寄り添うことができる安全・安心対策（航空の安全・安心確保に向けた緊急対策）として1月9日にとりまとめました。また、1月19日には「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」の第1回を開催し、本年夏の中頃とりまとめを目指して、ハード・ソフト両面でのさらなる安全・安心対策を検討しております。引き続き、このような取組を推進し、最終的には、運輸安全委員会の事故調査報告も踏まえ、抜本的な安全・安心対策を講じてまいります。

※このニュースターの内巻や、羽田空港の航空機騒音・水噴霧り降下物等に際するお問い合わせは
Tel 0570-001-596 受付時間：7:00～20:00（土・日・夜含む）
 ナビダイヤルに接続できない方はTEL 050-3855-5960

国土交通省HPにて、最新の報道発表資料が公開されています。
<https://www.mlit.go.jp/report/index.html>

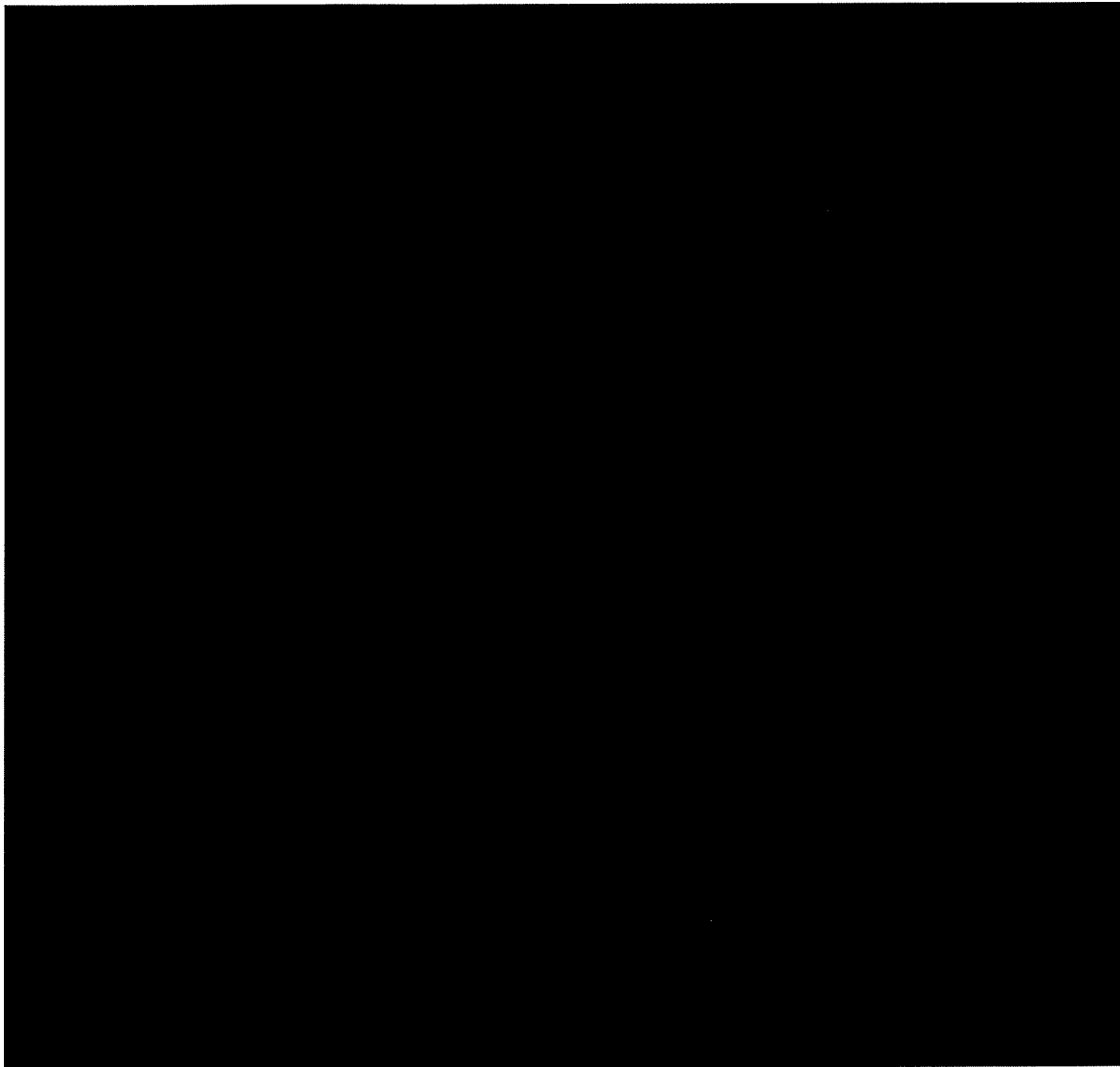
本頁は令和6年2月中時点の情報をもとに作成しています。

編集：国土交通省航空局

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

⑤研修の実施

航空局の担当職員が、住民及びメディアに対して適切に対応できるよう、研修を実施しました。



3. 意見把握の実施結果

①メールフォームに投稿された意見の取りまとめ及び分析

「羽田空港のこれから」内のメールフォームに投稿された意見を取りまとめ、発注者に報告しました。併せてそれらの内容を分析し、2.の情報提供にも活かしました。

②報道等のクリッピング及びそれに基づく傾向分析

羽田空港の機能強化に関して採りあげられた新聞、雑誌、WEB記事、テレビ番組等を随時クリッピングし、報道傾向や影響等も踏まえつつ、2.の情報提供にも活かしました。

③インターネット上の意見分析

新飛行経路下の住民等から寄せられたインターネット上の意見等（羽田空港の機能強化に関するWEB記事に対するコメントやSNSにおける発言等）の傾向や拡散状況などについて意見分析を行い報告しました。

④その他の意見把握手法のご提案

上記以外にも、より効果的な意見把握の手法等について、随時検討・提案を行いました。

4. 令和5年度業務全体の振り返りと次年度への課題

令和5年度の、業務全体の振り返りと、次年度への課題を以下に報告します。

令和5年度は、羽田空港機能強化の当初目標の大幅増便が継続しており、これまでに引き続き羽田空港機能強化の効果、運用状況、各種対策の取組状況等について情報発信を行いました。

本年度は、ホームページによる通年での情報発信のほか、経済紙タイアップ広告記事などによる情報発信、ニュースレターによる情報発信を行いました。またメールフォーム等を活用し、住民からの意見収集にも取り組みました。

「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」については、第6回検討会の開催に向け引き続き技術的な検証を行っている段階であり、検討結果について、次年度以降での情報発信が期待されています。

また、1月2日の羽田空港滑走路上の事故についても、二度とこのような事故が発生しないようにハード・ソフト両面でのさらなる安全・安心対策を検討しており、こちらの取組についても併せて発信と意見収集を行っていかねばなりません。

これらの状況を踏まえ、次年度においても、引き続き羽田空港の機能強化について多様な広報施策を進めるとともに、地域住民の関心事項である「新飛行経路の運用状況」「騒音対策」「落下物・安全対策」等について、継続的・定期的に情報提供していくことが重要であると考えます。

引き続き、わかりやすく丁寧に、また当初より掲げている羽田機能強化の意義・目的についてしっかり情報を行い、ひろく意見を集めていくことが大切であると考えています。