

資料1 各飛行方式の対応策整理表

各飛行方式の対応策整理表

条件を満たす必要
がある項目

条件を満たすこと
が望ましい項目

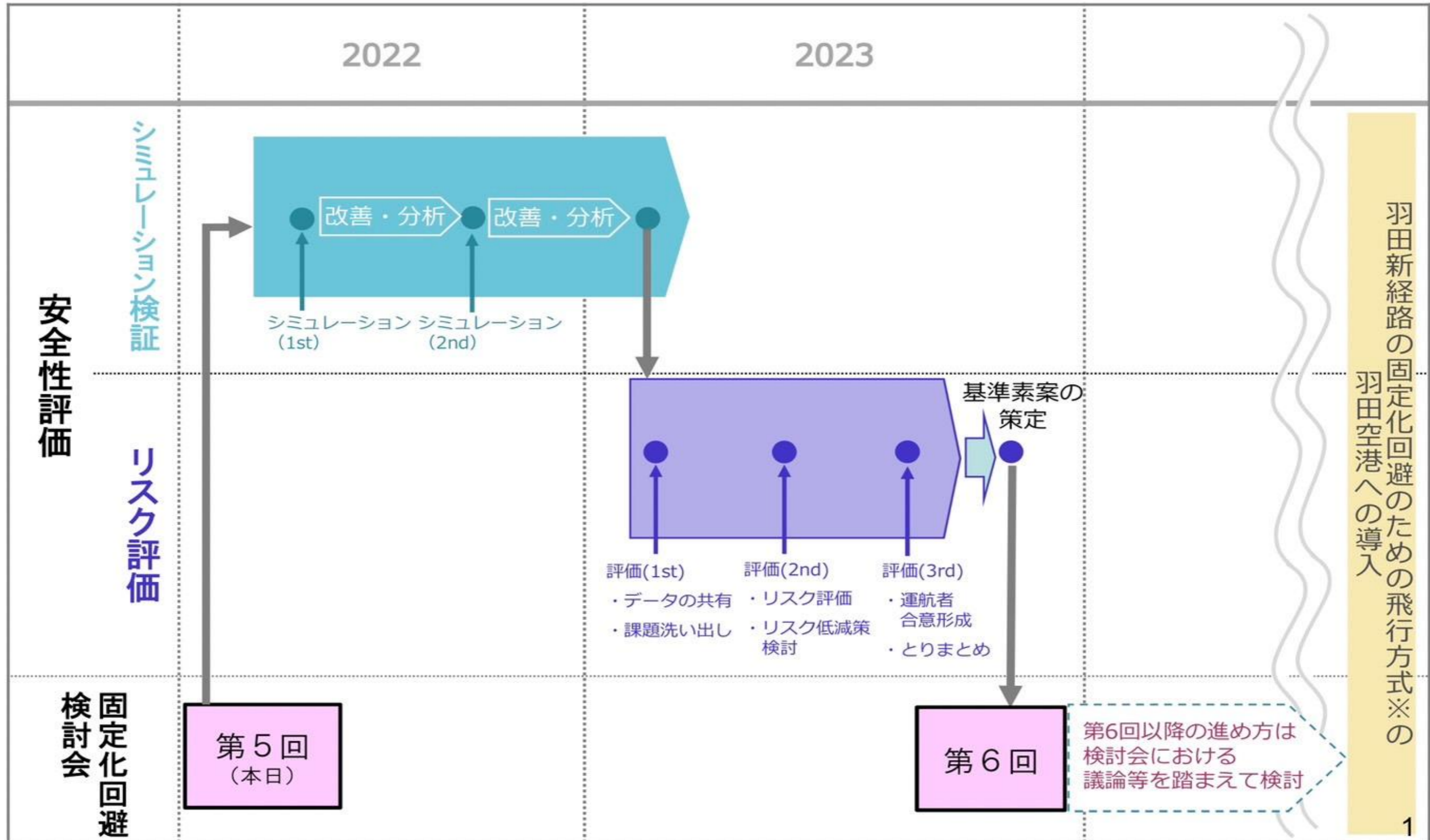


➤ 羽田空港への導入に向けて必要なルール策定等に要する期間及び騒音軽減効果の観点から、以下2方式を選定し、今後、技術的検証を進めていくこととしたい。

		⑤RNP-AR	⑦RNP to ILS	⑦RNP to SLS	⑦RNP to GLS	⑨RNP + WP	⑪CVA	
設定基準	設定基準の有無	国際基準	ICAO Doc9905 "RNP AR PROCEDURE DESIGN MANUAL"	ICAO Doc8168 "PANS OPS" ※2021年11月有効予定	ICAO Doc8168 "PANS OPS" ※2021年11月有効予定	ICAO Doc8168 "PANS OPS" ※2021年11月有効予定	なし	
		国内基準	飛行方式設定基準	なし	なし	なし	※FAA ORDER 8260.3 "TERPS"	※FAA ORDER 8260.61 "CVFP"
	導入例	方式単体	基準あり	基準なし	基準なし	基準なし	なし	なし
		海外	アメリカ、ドイツ等 17カ国以上	4空港	マクラレン・パロマ空港	ブレーメン空港	ジョン・F・ケネディ空港 マカオ国際空港	アメリカ
施設・機器	導入例	国内	34空港	なし	なし	なし	羽田空港、鹿児島空港	
		導入空港	多い	少ない	少ない	少ない	多い	
	進入時に必要な直線距離	短い	(長い)	やや短い	やや短い	短い ※運航者	の必要な距離による	
	必要な無線施設等	GPS	GPS ILS	GPS SBAS	GPS GBAS	GPS LEAD IN LIGHTS (灯火)	LOC、VOR/DME、GPS等の参考ガイダンス LEAD IN LIGHTS (灯火)	
同時進入ルール	対応機材	70%*	80%	5%	18%	100%	100%	
	機上ナビゲーションデータ	必要	必要	必要	必要	必要	GPSを使用する場合には必要	
	運用基準の有無	国際基準 ICAO Doc4444 "PANS ATM"	ICAO国際基準 ※検討中	ICAO国際基準 ※検討中	ICAO国際基準 ※検討中	なし	FAA ORDER 7110.65 "Air Traffic Control"	
運用可能な気象条件※	国内基準	なし	なし	なし	なし	なし	管制方式基準	
	安全性評価時に参考にする基準の有無	あり	現時点でなし	現時点でなし	現時点でなし	参考例あり	あり	
	●主な課題及び⇒検討結果	●対応率向上 ⇒許可基準・乗員訓練基準等の見直し、対応機材拡大(短期・中期) *運航許可取得・乗員訓練実施率は40%程度	●同時進入の基準策定⇒国際基準の進捗未定 ●進入時の直線距離が長い	●同時進入の基準策定⇒国際基準の進捗未定	●同時進入の基準策定⇒国際基準の進捗未定	●同時進入の基準策定⇒国際基準の進捗未定	●同時進入の基準策定⇒海外事例に基づき、安全性評価を実施し、基準を策定(短期)	●飛行経路のブレ⇒ブレを無くすため明確なガイダンスが必要⇒RNP+WPと同様に
羽田への導入可能性	適 対応率向上など中期対応	不適	将来的な可能性	将来的な可能性	適 短期で国内基準策定等が可	RNP+WPに統合		

※同時進入に限らず着陸時に必要な最低気象条件と同一

技術的検証の具体的な作業スケジュール



※羽田空港への導入可能性のある飛行方式として、第4回検討会で選定された2方式(RNP-AR、RNP+WPガイダンス付き)

資料3 羽田空港機能強化 地区別の意見提出者数

	芝	麻布	赤坂	高輪	芝浦港南	その他※1	合計
電子申請	9	39	22	141	30	9	250
はがき	39	40	39	307	49	12	486
FAX	0	0	1	1	0	0	2
その他※2	0	0	0	3	0	2	5
合計	48	79	62	452	79	23	743

出所:港区ホームページ 羽田空港機能強化に関する区の対応について

資料4 意見の種類別件数

意見の種類別件数（単位：件）

	騒音	新ルートの見直し	落下物	健康	騒音対策等の補償	新ルートで可	その他※1	合計
電子申請	181	114	61	20	15	20	91	502
はがき	302	268	111	46	8	17	218	970
FAX	1	0	1	0	0	0	1	3
その他※2	2	3	0	0	0	1	2	8
合計	486	385	173	66	23	38	312	1,483

- ご意見提出者743人から、合計1,483件※3のご意見がありました。

出所：港区ホームページ 羽田空港機能強化に関する区の対応について

羽田空港機能強化による経済波及効果の試算結果

- 羽田空港機能強化により2020年までに国際線の年間発着枠が3.9万回拡大した場合に、日本全国に与える経済波及効果を定量的に試算。
- 発着枠の拡大後、年間の経済波及効果（生産額増加）は約6,500億円、税込増加は約530億円、雇用増加は約5万人が見込まれる。

<羽田空港機能強化による効果>

国際線の年間発着枠（昼間時間帯） 6万回 ⇒ 9.9万回 **(+3.9万回)**

羽田空港の国際線旅客数 1259万人[※] ⇒ 1964万人 **(+705万人)**

うち、外国人旅客数 497万人[※] ⇒ 791万人 **(+294万人)**

※ 2015年値（法務省「出入国管理統計」）

経済波及効果 **+6,503億円[※]**（年間）
（生産額増加）

税込増加 **+532億円**（年間）

雇用増加 **+4.7万人**（年間）

※ 経済波及効果（6,503億円） = 直接効果（2,842億円） + 波及効果（3,661億円）
 〔うち、生産額から原材料費等を控除した「粗付加価値額」の増加 **+3,316億円**（名目GDPの増加に相当）〕
 〔訪日外国人による消費の増加 空港関連産業の売上増加 等〕
 〔直接効果に伴う関連産業の売上増加 雇用者所得の増加に伴う消費の増加〕

迷惑施設の経済的補償

メリット

- ・補償を望む人たちの希望に答えられる
- ・経済的負担を国に求めることで、固定化回避を実現する国のインセンティブになる

デメリット

- ・経済的補償で解決したと国に認識されてしまう
- ・補償以外の解決手段を訴える人たちに無力感を産んでしまう

経済的補償もあくまで選択肢の一つ。固定化回避の実現が大前提。

そしてどんな解決策を住民が望むのかが最重要。

国と住民との対話を促す潤滑油の役割を港区が果たすことを強く要望する。