東京新聞 2019.10.14
（第3種郵便物認可）

A to Z

羽田新ルート 来年3月予定

2020年東京五輪・パラリンピックに合わせて羽田空港の輸送力を増強するため、来年3月に都心上空を低空飛行する新しい発着ルートが設定される見通しだ。国際線が増便される一方で、旅客機が日中の一部時間帯に2～4分に1度、住宅密集地の上を飛ぶ。なぜ必要なのか。騒音や安全対策は十分か。（経済部・皆川剛）

低空で都心 数分ごと

何が変わる

羽田空港に就航する旅客機はこれまで、住宅や公共施設が密集する都心上空を低高度で飛ぶことを避けてきた。

出発便は東京湾上空で旋回して高度を上げてから首都圏の上空を通過し、到着便は千葉（悪天候時は江戸川区と江東区の一部）の上空を通って降りていた。

都心上空を低く飛ぶのは、安全のために着陸をやり直す例外的なケースと、早朝出発の二便が大田区上空を飛ぶ場合（今年三月に廃止）に限られていた。

新ルートの着陸航路は北西から南東方向に二つ設定される。埼玉や東京北部で旋回し、平行する直線上を低高度で降下しながら羽田に向かう。

西寄りのルートはさいたま、戸田、和光各市と、板橋、練馬、中野、渋谷、目黒、品川、大田各区の上空を、およそ四分に一機が通過する。悪天候時には朝霞市上空も飛ぶ。

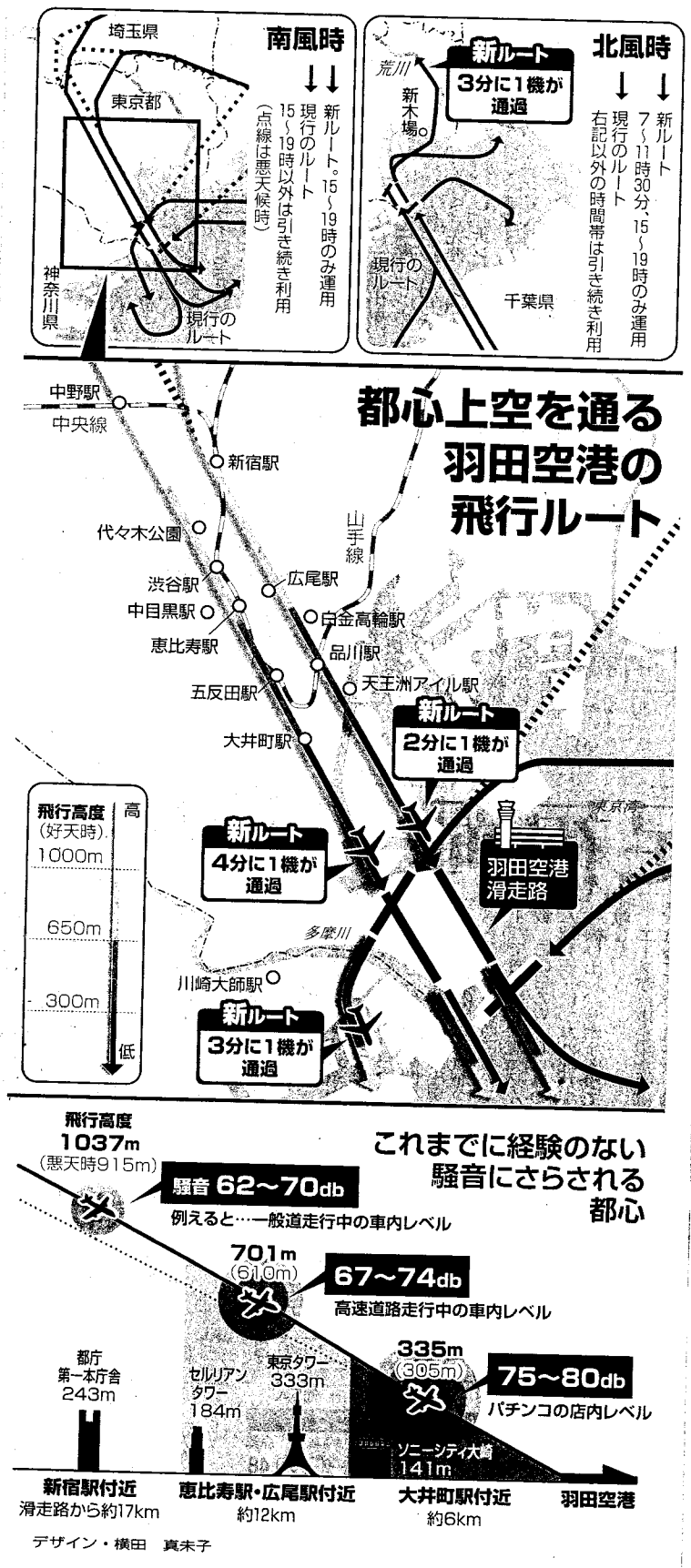
東寄りは川口市と、北、板橋、豊島、新宿、渋谷、港、品川、大田各区の上空を二分に一機が通過する。悪天候時には蕨、戸田、和光各市と、練馬、中野両区の上空も飛ぶ。

航空機は浮力を得るために向かい風の方向に飛ばすため、運用は南風時のみ。時間は、国際便が混む午後三時から七時の間の三時間ほどに限定される。

出発便の航路も一部時間で替わる。南風時には新たに川崎市の上空を、北風時には江東区の臨海部や荒川上空を上昇する。

国土交通省は、航空会社のダイヤが替わる来年三月二十九日から運用を始めたい方針だ。来年一月末から、実際に客を乗せ運航する航空機を新ルートで離着陸させる「試験飛行」を先行実施することも決めた。

新ルートで増える発着枠は、一日五十便。九カ国・地域へ配分される。最多は米国路線で二十四便。ついで中国が八便、ロシアと豪州が各四便、インド、イタリア、トルコ、フィンランドが各二便、スカンディナビア三カ国であわせて二便となる。



デザイン・横田　真未子

なぜ都心

れ

る」として有識者が非公開で議論を重ねた。

物理的な拡張が到底間に合わない中でポイントは、井桁状に配置された羽田の四本の滑走路たとも言える。

千葉県の高橋渡副知事は、今年八月の新ルートの協議会で「首都圏全体で騒音被害を共有する第一歩として評価したい」

課題は

念

国交省は一定以上の騒音を被る学校や病院、幼保施設などを対象に新規の防音工事を全額助成する。一方、住宅は基準を満

ニュースがわかる AtoZ

羽田新ルート 来年3月予

2020年東京五輪・パ
合わせて羽田空港の輸
ため、来年3月に都心
する新しい発着ルート
通しだ。国際線が増便
旅客機が日中の一部時
に1度、住宅密集地の
必要なのか。騒音や
か。（経

なぜ都心

国際線の増便迫られ

羽田空港は早朝と深夜を除き、慢性的に混んでいる。旅客機の位置や高度を表示する「フライトレーダー24」というアプリを見ると、渋滞する車列のように機体が東京湾上空にずらりと並んでいるのが分かる。

二〇一〇年に四本目のD滑走路の運用を始め、一四年に既存のC滑走路を延伸し容量を拡大したが、東京湾を利用する海運や環境への影響を考えると、埋め立てなどさらなるハード面の拡張は実現が見通せない。

一方で、一三年九月に東京五輪招致が決定。訪日外国人増加を掲げる政府目標に加え、羽田の発着枠を求める航空会社の需要は根強い。短期的に羽田の容量を拡大するというミッションを負うことになった国交省は、同年十一月に検討会を立ち上げ、「タブーのない議論をする」として有識者が非公開で議論を重ねた。

物理的な拡張が到底間に合わない中でポイントは、井桁状に配置された羽田の四本の滑走路を、どう効率よく使うか。出発機と到着機の経路の組み合わせ案を約二十作り、「最も発着回数が増える」として到着機が都心上空を飛ぶ案を採用した。

ただ、この案はこれまでまさに「タブー」だった。

羽田は半世紀前の高度経済成長期に、海外旅行自由化の流れもあり、既に処理能力の限界を迎えていた。それでも環境や公害問題への関心の高まりを受け、都心上空を飛ばさない方策を採り、容量を拡大してきた。

一九七八年には成田空港を国際線専用の空港として開港。八〇年代に滑走路を増設した際には、沖合の廃棄物処理場跡地に空港機能を移転させて都心への騒音影響を軽減させた。

裏を返せば羽田を利用する航空機の騒音被害は、都心の代わりに千葉が一手に引き受けてきたとも言える。

千葉県の高橋渡副知事は、今年八月の新ルートの協議会で「首都圏全体で騒音被害を共有する第一歩として評価したい」と運用開始を歓迎した。

首都圏空港 発着枠拡大の歴史

1960年代
- 東京五輪（1964年）
- 海外旅行自由化（1964年）
- 高度経済成長
- 羽田空港の処理能力が限界を迎える

発着枠拡大

78年
成田空港を国際線専用空港として開港

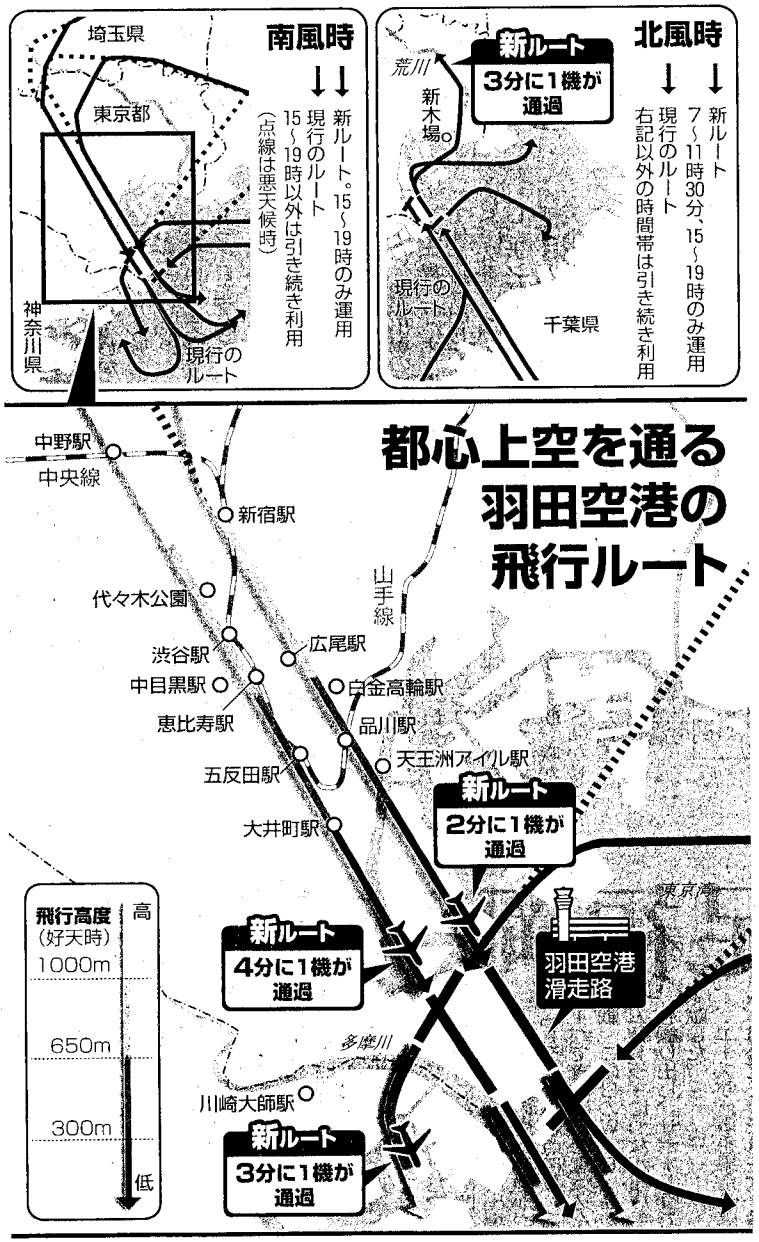
発着枠拡大

80年代
羽田空港を沖合の廃棄物処理場跡地に移転

発着枠拡大

環境や公害問題への関心の高まりを受け、都心上空ルートを避ける

2020年
都心上空ルート開設
3月29日運用開始（予定）
・東京五輪・訪日外国人客30年に6000万人目標



羽田空港に就航する旅客機はこれまで、住宅や公共施設が密集する都心上空を低高度で飛ぶことを避けてきた。

出発便は東京湾上空で旋回し天候時は江戸川区と江東区の一部）の上空を通って降りていた。

都心上空を低く飛ぶのは、安全のために着陸をやり直す例外的なケースと、早朝出発の二便が大田区上空を飛ぶ場合（今年三月に廃止）に限られていた。

新ルートの着陸航路は北西から

する直線上を低高度で降下しながら羽田に向かう。

西寄りのルートはさいたま、戸田、和光各市と、板橋、練馬、中野、渋谷、目黒、品川、大田各区の上空を、およそ四分に一機が通過する。悪天候時には朝霞市上空も飛ぶ。

課題

新ルートの運
周辺の住民は
ない騒音にさら
国交省の試算
騒音値は大井町
近で七五～八〇
は、「窓を開け
内」や「バチン
する。恵比寿駅
で六七～七四
行中の乗用車内
出発機の影響
川崎市川崎区の
に一機が飛び、
九一
と「工場
る騒音が想定さ
騒音被害は直
辺にも及ぶ。
「音の大きさが
と感じるには
ことが必要だが
には航空機の飛
の水平距離を

変わる

就航する旅客機は宅や公共施設が密空を低高度で飛ぶきた。

京湾上空で旋回して高度を上げてから首都圏の上空を通過し、到着便は千葉（悪天候時は江戸川区と江東区の一部）の上空を通って降りていた。

都心上空を低く飛ぶのは、安全のために着陸をやり直す例外的なケースと、早朝出発の二便が大田区上空を飛ぶ場合（今年三月に廃止）に限られていた。

新ルートの着陸航路は北西から南東方向に二つ設定される。埼玉や東京北部で旋回し、平行する直線上を低高度で降下しながら羽田に向かう。

西寄りのルートはさいたま、戸田、和光各市と、板橋、練馬、中野、渋谷、目黒、品川、大田各区の上空を、およそ四分に一機が通過する。悪天候時には朝霞市上空も飛ぶ。

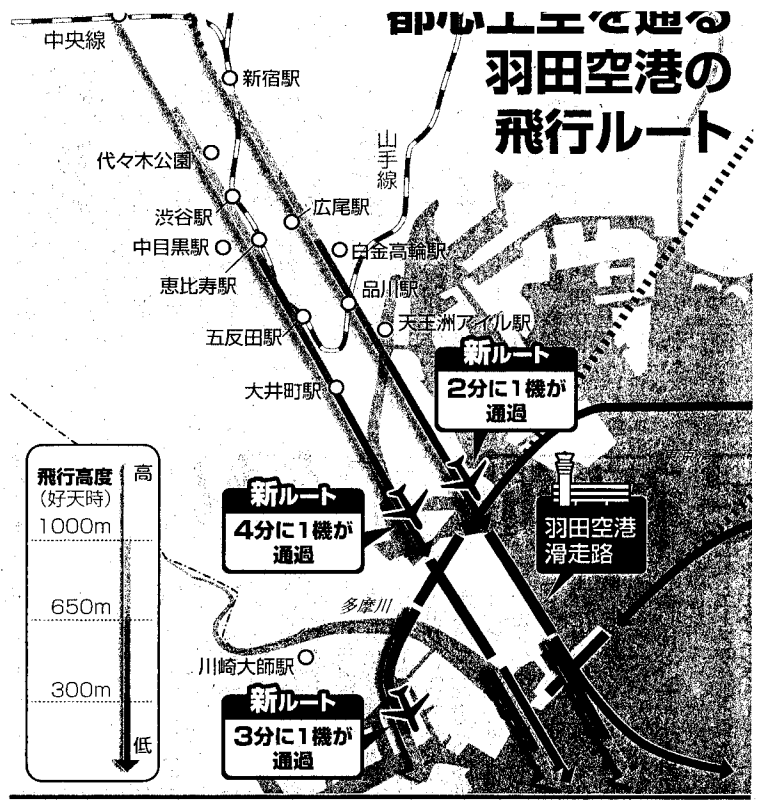
中野両区の上空も飛ぶ。

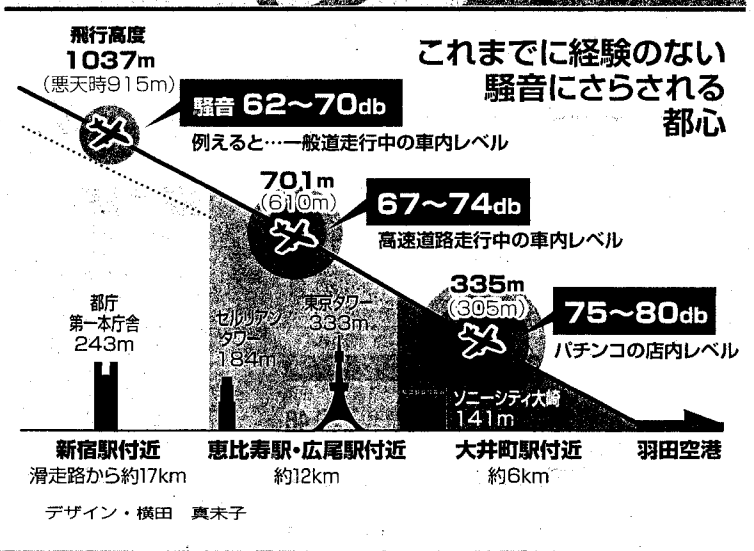
航空機は浮力を得るために向かい風の方向に飛ばすため、運用は南風時のみ。時間は、国際便が混む午後三時から七時の間の三時間ほどに限定される。

出発便の航路も一部時間で替わる。南風時には新たに川崎市の上空を、北風時には江東区の臨海部や荒川上空を上昇する。

着陸させる「試験飛行」を先行実施することも決めた。

新ルートで増える発着枠は、一日五十便。九カ国・地域へ配分される。最多は米国路線で二十四便。ついで中国が八便、ロシアと豪州が各四便、インド、イタリア、トルコ、フィンランドが各二便、スカンディナビア三カ国であわせて二便となる。





デザイン・横田　真未子

有識者が非公開で議た。

は拡張が到底間に合わポイントは、井桁状に羽田の四本の滑走路効率よく使うか。出発機の経路の組み合わせ作り、「最も発着回数」として到着機が都心を飛ぶ案を採用した。

この案はこれまでまさ・・だった。

世紀前の高度経済成長期、海外旅行自由化の流れ処理能力の限界を。それでも環境や公の関心の高まりを受空を飛ばさない方策量を拡大してきた。年には成田空港を国空港として開港。八滑走路を増設した際に廃棄物処理場跡地に移転させて都心への軽減させた。

ば羽田を利用する航被害は、都心の代わ一手に引き受けてきたとも言える。

千葉県の高橋渡副知事は、今年八月の新ルートの協議会で「首都圏全体で騒音被害を共有する第一歩として評価したい」と運用開始を歓迎した。

首都圏空港　発着枠拡大の歴史

1960年代
発着枠拡大
・東京五輪（1964年）
・海外旅行自由化（1964年）
・高度経済成長
羽田空港の処理能力が限界を迎える

78年
発着枠拡大
成田空港を国際線専用空港として開港

80年代
発着枠拡大
羽田空港を沖合の廃棄物処理場跡地に移転

環境や公害問題への関心の高まりを受け、都心上空ルートを避ける

2020年
都心上空ルート開設
3月29日運用開始（予定）
・東京五輪・訪日外国人客30年に6000万人目標

課題は

新ルートの運用開始で、都心周辺の住民はこれまでに経験のない騒音にさらされる。

国交省の試算によると、最大騒音値は大井町駅（品川区）付近で七五～八〇㌫。目安としては、「窓を開けた地下鉄の車内」や「パチンコ店内」に相当する。恵比寿駅（渋谷区）付近で六七～七四㌫。「高速道路走行中の乗用車内」に当たる。

出発機の影響はより深刻だ。川崎市川崎区の殿町上空は三分に一機が飛び、地上では八六～九一㌫と「工場の中」に相当する騒音が想定される。

騒音被害は直下だけでなく周辺にも及ぶ。たとえば人間が「音の大きさが半分になった」と感じるには一〇㌫程度下がることが必要だが、一〇㌫下がるには航空機の飛行高度の約三倍の水平距離を要する。

騒音・落下物なお懸念

国交省は一定以上の騒音を被る学校や病院、幼保施設などを対象に新規の防音工事を全額助成する。一方、住宅は基準を満たさず助成の対象外だという。

航空機からの落下物も切実な問題だ。国内では二〇一七年十一月からの一年間で、部品の脱落が四百四十七件あった。一日に一件以上起きている計算だ。

国交省は今年三月から、羽田を利用する全ての航空会社を対象に機体の抜き打ち検査を実施。半年で約二百五十機を検査し、今後も会社の安全意識を高めていきたいとしている。

ただ、住民の不安の声は根強く、品川区と渋谷区の区議会は今年三月、ルートの見直しを求める決議や意見書をともに全会一致で採択した。石井啓一前国交相は同月の衆議院国土交通委員会で「理解を得る『地元』には地方議会も含まれる」と答弁している。国交省が運用開始の条件とする「地元の理解」が十分得られているとは言えない状況だ。

お陰さまで創業49年
ピアノ西汗田
日本赤十字社
わたしたちは日本赤十字社の活動を支援しています。
お客様のピアノの売上金
災害義援金として、日本
を通じて寄付されます。