

## 羽田空港対策特別委員会 案件一覧

(令和8年4月21日開催分)

○所管事務報告 6件

部局	報告順	件名	資料番号	説明者（所管課長名等）
まちづくり推進部	1	(仮称) 羽田空港公園に係る主な取組みについて	41	神保 まちづくり推進部副参事（空港跡地調整担当）
	2	令和8年2月の東京国際空港におけるゴーアラウンドについて	42	中山 空港まちづくり課長
	3	南風運用（15時～19時）に関わる騒音測定状況等について（令和8年1月）	43	中山 空港まちづくり課長
	4	羽田空港に関する対策の経過（52）	44	中山 空港まちづくり課長
環境資源部	5	令和7年10月～11月 大田区航空機騒音固定調査月報（確定）	45	小泉 みどり・環境保全担当課長
経済産業部	6	羽田イノベーションシティにおける取組報告について	46	中谷 イノベーション事業担当課長

## (仮称) 羽田空港公園に係る主な取組みについて

(仮称) 羽田空港公園について、開園に向けた機運を高めるとともに開園後の円滑な運営に向けて、次の取組みを実施する。なお、これまで本公園を「羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園」と称してきたが、令和8年度の整備工事着手を機に、より簡潔で場所がイメージしやすい「(仮称) 羽田空港公園」と表記する。

### 1 HANEDAオアシス

令和7年度に引き続き、本公園のさらなる認知度向上、愛着醸成に取り組む。また、整備工事着手に伴い、今回をもって最後とする。今後は工事の進捗によって、現場見学会等を行う予定。

#### (1) 実施予定日

令和8年6月6日(土)、7日(日)

#### (2) 会場

本公園予定地の一部、及び羽田イノベーションシティ(予定)

#### (3) 概要

羽田イノベーションシティに入居している企業等と連携し、先端技術の展示や体験を行うとともに、防災やスポーツをテーマにした催し、こども向けの遊具体験などを予定。なお、雨天時は屋内のみに縮小して実施する。

### 2 ワークショップ(えんミーティング)

令和7年度に引き続き、本公園の利活用について、具体的な公園の使い方やルールづくりを利用者が主体的に考えるワークショップを開催する。

#### (1) 実施スケジュール

令和8年度第1回: 6月27日(土)

第2回: 10月頃

第3回: 令和9年2月頃

#### (2) 会場(令和8年度第1回)

羽田イノベーションシティ(PiO PARK)

#### (3) 令和8年度第1回のテーマ

『どうして公園には“ルール”が必要?』(予定)

なぜ公園にルールが必要かを知ってもらい、令和7年度第1回(11月実施)「公園の具体的な使い方を考える」で出された意見を題材に、公園運営に際し「どんなルールが必要か」について話し合う。

### 3 令和8年度からの取組み

5月に羽田みらいパークマネジメントの製作・運営による専用ホームページを開設し、本公園に係るイベントや工事の進捗状況等の情報を発信し、開園への期待感の醸成を図る。

# 令和8年2月の東京国際空港におけるゴーアラウンドについて

(令和8年1～2月累計)

理由別	A滑走路北向き着陸		B滑走路西向き着陸		合計	
	回数	割合	回数	割合	回数	割合
気象	6	25.0%	12	70.6%	18	43.9%
地震	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
バードストライク	7	29.2%	2	11.8%	9	22.0%
パイロット	0	0.0%	1	5.9%	1	2.4%
間隔不十分	1	4.2%	0	0.0%	1	2.4%
滑走路離脱遅れ	5	20.8%	2	11.8%	7	17.1%
機材	3	12.5%	0	0.0%	3	7.3%
その他	2	8.3%	0	0.0%	2	4.9%
合計	24	100%	17	100%	41	100%

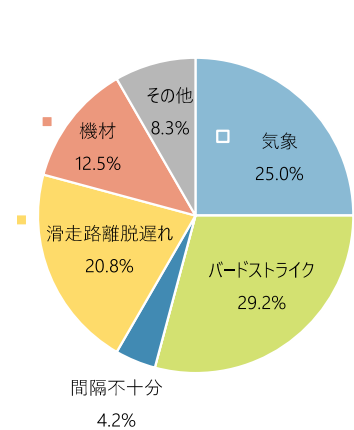
羽田空港対策特別委員会
令和8年4月21日
まちづくり推進部 資料42番
所管 空港まちづくり課

月別	A滑走路北向き着陸		B滑走路西向き着陸	
	回数	区内上空通過数	回数	区内上空通過数
1月	8	5	12	7
※2月	16	2	5	1
合計	24	7	17	8

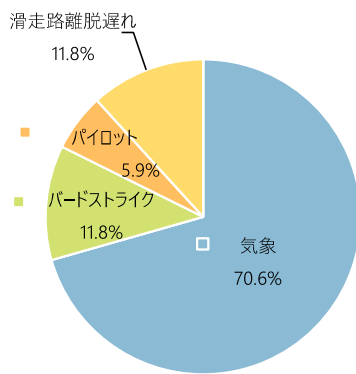
※当月委員会報告分

## 理由別割合 (令和8年累計)

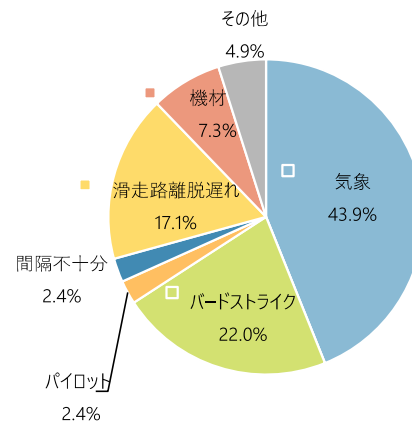
● A滑走路北向き着陸



● B滑走路西向き着陸

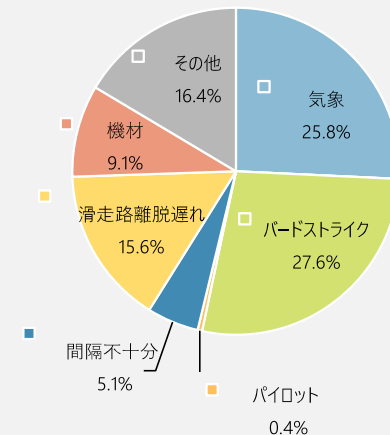


● A・B滑走路合計



## 【参考】令和7年

450回 (A滑走路北向き着陸: 211回 B滑走路西向き着陸: 239回)



## 令和8年2月の東京国際空港におけるゴーアラウンド（A滑走路北向き着陸、B滑走路西向き着陸）について

	日付	曜日	時刻	滑走路	便名	機材	理由	大田区上空通過	備考
1	R8.2.2	月	20:39	34L	ANA640	B738	他の航空機との間隔設定のため	－	
2	R8.2.7	土	15:58	34L	ANA30	B788	トーイング機等の滑走路離脱遅れのため	－	
3	R8.2.10	火	22:40	22	JAL616	B763	気象の乱れにより進入が安定しなかったため	－	
4	R8.2.13	金	21:37	34L	AFR274	B77W	先行到着機の滑走路離脱遅れのため	－	
5	R8.2.15	日	21:58	22	CPA542	B773	先行到着機の滑走路離脱遅れのため	－	
6	R8.2.16	月	10:16	34L	ANA460	B78X	バードストライクによる滑走路閉鎖のため	－	
7	R8.2.16	月	10:48	34L	JAL624	B738	バードストライクによる滑走路閉鎖のため	－	
8	R8.2.16	月	10:50	34L	EVA192	B78X	バードストライクによる滑走路閉鎖のため	－	
9	R8.2.17	火	11:41	34L	ANA794	B738	バードストライクによる滑走路閉鎖のため	－	
10	R8.2.17	火	11:43	34L	JAL608	B763	バードストライクによる滑走路閉鎖のため	－	
11	R8.2.18	水	10:34	34L	DLH716	B748	気象の乱れにより進入が安定しなかったため	●	
12	R8.2.18	水	12:59	34L	JAL494	B738	着陸準備が整わなかったため	－	
13	R8.2.23	月	6:32	22	ANA856	B789	ウインドシア-	●	
14	R8.2.23	月	8:39	22	JAL104	B788	先行到着機の滑走路離脱遅れのため	－	
15	R8.2.23	月	12:24	22	ANA964	B763	ウインドシア-	－	
16	R8.2.24	火	16:57	34L	ANA212	B77W	先行到着機の滑走路離脱遅れのため	●	
17	R8.2.25	水	14:42	34L	ANA536	A20N	気象の乱れにより進入が安定しなかったため	－	
18	R8.2.26	木	8:25	34L	SFJ72	A20N	バードストライクによる滑走路閉鎖のため	－	
19	R8.2.26	木	8:27	34L	SKY002	B738	バードストライクによる滑走路閉鎖のため	－	
20	R8.2.27	金	13:55	34L	JAL312	B788	先行到着機の滑走路離脱遅れのため	－	
21	R8.2.27	金	22:08	34L	JAL920	A359	気象の乱れにより進入が安定しなかったため	－	

# 南風運用（15時～19時）に関わる騒音測定状況等について（令和8年1月）

羽田空港対策特別委員会  
 令和8年4月21日  
 まちづくり推進部 資料43番  
 所管 空港まちづくり課

## 1 測定地点別騒音状況 月別一覧

- 大森第五小学校（大森本町1-10-5）

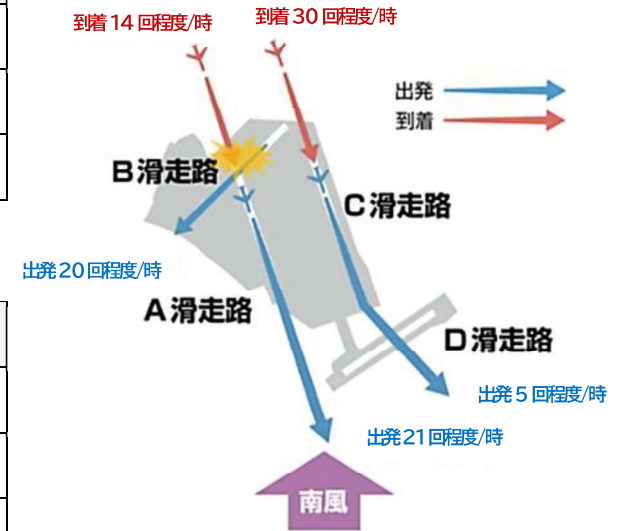
[ 単位：dB ]

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
最大値	69.7											
最小値	58.5											
平均値	62.5											

- 羽田小学校（羽田3-3-14）

[ 単位：dB ]

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
最大値	80.4											
最小値	62.0											
平均値	73.0											



国土交通省資料「羽田空港のこれから」より作成

## 2 滑走路別離発着回数 月別一覧

[ 単位：回 ]

滑走路		月												合計	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
A	着陸	152													152
B	離陸	236													236
C	着陸	328													328

※ 新飛行経路による運用は、令和2年4月3日より開始

参考

## 南風運用（15時～19時）に関わる騒音測定状況等について（令和7年1月～12月）

### 1 測定地点別騒音状況 月別一覧

- 大森第五小学校（大森本町1-10-5）

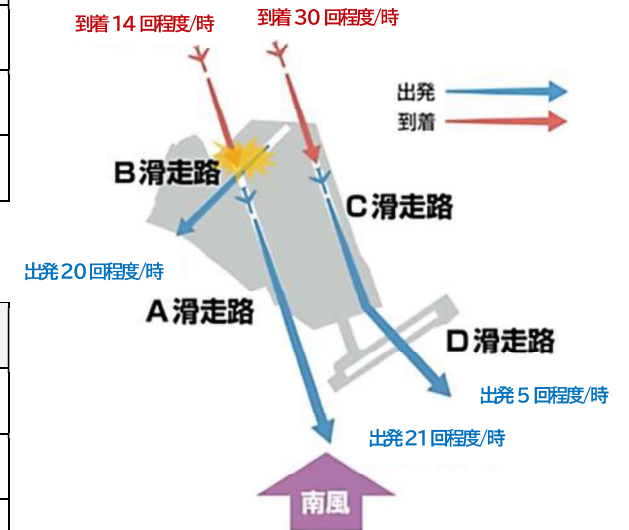
[ 単位：dB ]

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
最大値	69.8	68.6	74.3	69.5	73.0	68.5	68.0	66.5	71.3	66.7	66.9	67.6
最小値	57.7	56.0	57.2	57.9	57.1	57.4	57.6	57.8	58.2	58.9	57.4	58.6
平均値	62.7	62.5	62.6	62.8	62.5	62.0	62.8	61.7	61.8	62.3	62.6	62.7

- 羽田小学校（羽田3-3-14）

[ 単位：dB ]

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
最大値	82.9	83.4	84.6	87.2	85.6	85.0	85.0	84.1	84.8	82.6	80.3	83.2
最小値	63.8	61.7	62.4	63.5	61.5	62.3	61.1	57.3	57.6	64.9	64.8	65.2
平均値	73.8	74.0	74.2	74.9	74.2	73.7	74.1	73.4	73.6	74.1	73.8	73.9



国土交通省資料「羽田空港のこれから」より作成

### 2 滑走路別離発着回数 月別一覧

[ 単位：回 ]

滑走路		月												合計
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
A	着陸	216	341	447	707	701	976	1,045	990	764	78	81	176	6,522
B	離陸	291	469	607	975	936	1,322	1,451	1,340	1,024	106	112	265	8,898
C	着陸	422	677	896	1,394	1,402	1,950	2,174	2,032	1,544	155	189	370	13,205

※ 新飛行経路による運用は、令和2年4月3日より開始

羽田空港対策特別委員会 令和8年4月21日
まちづくり推進部 資料44番
所管 空港まちづくり課

# 羽田空港に関する対策の経過

(52)

令和8年3月

大 田 区



# 目 次

大田区における羽田空港対策の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5

羽田空港に関する対策の経過（令和7年1～12月）・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 57

## 関係資料等

1 令和7年空港対策に関する協議会・委員会等・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 65

（1）東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会・・・・・・・・・・ 67

・構成員名簿

・議事次第（令和7年2月20日（木））

・役員の改選について

・東京国際空港 空港環境整備対策事業について

・全国民間空港関係市町村協議会の申し入れについて

・羽田空港の機能強化ほかについて

・羽田空港跡地のまちづくりについて

（2）東京国際空港騒音対策委員会・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 127

・東京国際空港騒音対策委員会委員名簿、補佐委員名簿

イ．東京国際空港離着陸機数調書

ロ．東京国際空港滑走路使用状況調書

ハ．東京国際空港深夜・早朝時間帯におけるA・B滑走路使用状況調書

ニ．成田国際空港からのダイバート調書

イ．令和7年度環境対策事業予算（東京国際空港）

ロ．東京国際空港住宅騒音防止対策事業実績一覧表

ハ．令和7年度住宅騒音防止対策事業実施計画（東京国際空港）

ニ．東京国際空港教育施設等騒音防止対策事業実績及び計画一覧表（国費）

ホ. 令和7年度東京国際空港 空港環境整備対策事業計画

(一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構)

- ・羽田空港の新飛行経路の運用状況等について

(3) 全国民間空港関係市町村協議会 . . . . . 1 9 3

- ・令和7年度 運動方針
- ・令和7年度 運動方針の具体的事項
- ・空港整備に係る個別要望
- ・全国民間空港関係市町村協議会役員名簿及び会員名簿
- ・令和7年度 分担金負担割合算出基準
- ・要望書

2 大田区議会（定例会）及び羽田空港対策特別委員会関係 . . . . . 2 2 3

(1) 大田区議会 令和7年定例会会議録からの抜粋 . . . . . 2 2 5

- ・第1回定例会（2月14日・2月21日）
- ・第3回定例会（9月12日・9月16日）

(2) 羽田空港対策特別委員会関係 . . . . . 2 3 3

- ・羽田空港対策特別委員会名簿
- ・開催日程・審議内容

3 航空機騒音調査及び就航定期便 . . . . . 2 3 7

(1) 令和6年度東京国際空港航空機騒音の固定点調査等 . . . . . 2 3 9

(2) 羽田空港就航定期便 . . . . . 2 6 1

4 羽田空港移転問題協議会（三者協）及び跡地共同調査連絡会議関係 . . . . . 2 6 7

- ・羽田空港移転問題協議会規約 . . . . . 2 6 9

・羽田空港移転問題協議会（三者協）開催概要	270
・羽田空港跡地共同調査に関する連絡会議設置要綱	273
5 羽田空港沖合移転及び再拡張事業等に関する主な動き	275
6 保存資料	303
確認書（昭和56年8月6日）	305



# 大田区における羽田空港対策の概要



# 大田区における羽田空港対策の概要

## はじめに

羽田空港は、昭和6年（1931年）8月25日に逓信省が設置者となり、名称を「東京飛行場」として立川から移転し開港しました。当時は、長さ300メートル、幅15メートルの滑走路が1本と格納庫、事務所だけの小さな飛行場で面積は約53万平方メートル（16万坪）でした。

その後、第二次世界大戦に伴い規模が拡張されましたが、終戦後、連合国軍により接收されました。この接收は、昭和20年9月21日の48時間以内の強制立退き命令によって、現在の空港敷地内にあった羽田江戸見町、羽田穴守町、羽田鈴木町に当時居住していた 1,320世帯、2,894人といわれる人々の住居はもとより、工場や穴守稲荷神社も取り壊され、拡張工事が着手されました。その当時のことは、現在でも悲痛な思い出として語り継がれており忘れてはならない羽田空港対策問題の根底をなす重大な出来事であります。

そして平和条約が締結され、昭和27年7月1日に羽田空港は日本側に運営が移管され、昭和33年6月30日に全面返還となりました。

その後、空港の国際化と航空機の発達により、ジェット化、大型化が進み、滑走路の延長、増設が行われました。昭和53年5月に成田空港が開港し、中華航空を除いて国際線は移転しましたが、平成22年10月に再拡張事業の完成に合わせて再国際化されました。

羽田空港は首都東京の空の玄関として、その果たすべき役割はますます重要になってきています。大田区における羽田空港対策の概要は、下記項目のとおりです。

- 1 空港沖合展開事業
- 2 京浜島対策
- 3 漁業者と浅場
- 4 空港沖合展開事業とアクセス
- 5 羽田空港の再拡張
- 6 羽田空港の国際化
- 7 空港移転跡地利用計画
- 8 首都圏空港の機能強化
- 9 空港周辺環境対策の経過と現況

# 1 空港沖合展開事業

## (1) 空港沖合移転の発端

羽田空港沖合移転問題は、昭和43年1月26日に運輸大臣が東京都知事にB滑走路延長計画について協力を要請したことから始まったと言えます。

この問題について、羽田空港周辺地域住民は、「羽田空港の存在は、航空機の騒音と航空機事故に対する不安、更に空港に出入りする車両の騒音と大気汚染をもたらすのみであり、拡張するのではなく他の場所に移転すべきである。」と考えていました。その声を受けて、昭和43年3月14日大田区議会は、運輸大臣と東京都知事に対し延長計画に反対する「東京国際空港滑走路延長に関する意見書」を提出しました。しかし、その後の折衝の結果、昭和46年3月18日にB滑走路は1,570メートルから2,500メートルに延長され、供用開始されました。

昭和47年2月19日に運輸省航空局長は、東京都知事に羽田沖の埋立てにより海上空港を建設するという計画案を申し入れ、協力を求めました。このことに対して、3月31日に大田区議会は、この空港拡張計画に強く反対する意見書を運輸大臣と東京都知事に提出しました。

その後、昭和48年10月9日に大田区議会は、「区民生活の安全と快適な生活環境が確保されない限り羽田空港の撤去を要求する。」と決議し、この決議を受けて大田区長は、11月13日に運輸大臣に「東京国際空港発着機の騒音等による住民被害の完全除去について」の要望書を提出しました。

さらに、昭和50年2月19日に大田区長と大田区議会議長は、次の8項目の航空公害防止対策を早急に実施するよう運輸大臣に要望しました。

1. 現空港を撤去し沖合に移転させること。
2. 新空港は現空港と同一面積であって拡張しないこと。
3. 撤去後の空港跡地は、森林公園等にし、広く区民に開放すること。
4. 新空港の滑走路については、内陸部に影響しないように計画すること。
5. 新空港と現空港間に運河を設けること。
6. 成田空港の開港と同時に国際便はすべて移転させ、羽田空港は国内便のみとして国際便の移転による減便分については、運航者の事情如何に関係なく増便はさせないこと。
7. 羽田空港の深夜（午後10時から翌朝7時まで）における航空機の発着は全面的に禁止すること。
8. 新空港への関連交通については、道路の整備等、交通公害が発生しないように配慮すること。

このように空港拡張問題に端を発し、空港撤去の決議を経て、ここに初めて羽田空港を沖合に移転させるという考えが出されました。

## (2) 委員会・協議会の結成

---

大田区議会は、昭和49年6月11日に「羽田空港対策特別委員会」を設置しました。現在は「羽田空港・埋立地対策特別委員会」を経て、平成7年6月から「羽田空港対策特別委員会」となっています。

羽田空港周辺の地域住民は、自治会・町会単位でそれぞれ個別に空港周辺の環境問題に取り組んでいましたが、羽田地区では、昭和49年12月6日に20町会が団結して「羽田空港移転対策羽田地区協議会」を結成し、活動を始めました。

羽田地区と同様に、大森東地区、大森西地区、糎谷地区、入新井地区にも昭和50年から51年にかけて、順次「羽田空港移転対策地区協議会」が結成され、独自の活動を始めました。

この5地区の「羽田空港移転対策地区協議会」は、昭和52年4月18日に大同団結し、連合組織として「羽田空港移転対策連合協議会」（現、羽田空港移転騒音対策連合協議会）を発足させました。これを契機として6月12日に「羽田空港移転促進住民大会」を開催しました。この大会には5地区の住民約千人が参加し、地元選出の衆・参両院議員、東京都議会議員、大田区議会議員、大田区長も出席しました。参加者の代表から体験に基づく切実な意見発表があった後に、「大田区民の生活環境と自然環境を回復させるために羽田空港沖合移転を早期に実現せよ。」という内容の決議が満場一致で採択されました。翌13日には、この決議文を持って各地区の代表（自治会・町会正副会長20人）が、大田区長、大田区議会議長、東京都知事、東京都議会議長、運輸大臣、環境庁長官、衆・参両院議長に対して、「空港沖合移転早期実現について」の要請行動を行いました。

これらの動きを背景として、昭和52年2月18日に東京都知事は、運輸大臣と会談し「羽田空港沖合移転を進めるため、地元と都と国との話し合いの場を設けてほしい。」と提案し、運輸大臣は「申し入れの方向で検討したい。」と回答しました。これを受けて8月18日に羽田空港沖合移転の具体案を検討する場として「羽田空港移転問題協議会」が設置、開催されました。この協議会は地元区（大田区・品川区）と東京都、運輸省（現、国土交通省）の三つの機関によって構成されており、通称「三者協」と呼ばれています。

その構成員は、運輸省航空局飛行場部長（現、航空ネットワーク部長）、東京都都市計画局理事（現、都市整備局理事）、大田区助役（現、副区长）、品川区助役（現、副区长）となっています。

また、効率的な運営を図るために、下部組織として「羽田空港移転問題協議会幹事会」が設けられました。

## (3) 空港沖合展開計画

---

昭和53年12月4日に開催された第7回羽田空港移転問題協議会において、運輸省は、空港沖合移転の具体案として「羽田空港沖合展開計画試案」を提示しました。この試案に対して、大田区議会羽田空港対策特別委員会と羽田空港移転対策連合協議会は、従来からの要望であるB滑走路の移転と新A・新C滑走路の方位の変更がなされていない試案は受け入れられないと強く反対しました。また、品川区も新A・新C滑走路の方位の変更を強く要望しました。

その後、様々な検討、折衝を経て、昭和56年4月8日に開催された第12回羽田空港移転問題協議会において、運輸省は、地元の大田区と品川区の要望を受け入れた「羽田空港沖合展開

計画修正案」を提示しました。この修正案に対し、各地区の羽田空港移転対策地区協議会、羽田空港移転対策連合協議会、大田区議会は、それぞれ検討の結果、条件付で賛成しました。そこで6月4日の第15回羽田空港移転問題協議会において、次のとおり18項目の問題点に対する運輸省の対応が確認され、調印されました。

1. 新空港のマスタープラン作り及び空港跡地は、地元で役立つような利用計画にし、引き続き羽田空港移転問題協議会の合意により実施すること。  
〔国の対応〕 空港のマスタープラン作り及び空港跡地の利用については、地元の意向を踏まえて関係機関とも十分協議しながら検討することとする。
2. 新空港に対する環境影響評価を実施するとともに、評価項目を明確にすること。  
〔国の対応〕 国が実施する事業に関する環境アセスメント調査については、出来る限り実施したいと考えているが、具体的な問題は、今後、都とも協議することとしたい。
3. 地元自治体に開放する空港跡地面積を明確にすること。  
〔国の対応〕 沖合展開完了後、引き続き空港用地として使用する範囲は、今後、協議の上検討することとなる。
4. B滑走路横の整備地区内施設で移転出来るものを明確にすること。  
〔国の対応〕 空港整備の進展に応じ、関係者と協議の上順次明らかにしていくべきものとする。
5. 新空港建設の工事日程等については、地元自治体と協議のうえ実施すること。  
〔国の対応〕 地元自治体を含め、関係者とよく連絡をとって進めることとしたい。
6. 新空港の実実施計画策定にあたっては、可能な限りB滑走路を第1航路側に寄せるとともに、川崎側にも移動させるよう配慮すること。  
〔国の対応〕 滑走路の位置については、可能な限り移動することとして検討したものであり、今後は地元の要望を念頭において精査したい。
7. 東京湾岸道路に結ぶ環状8号線の通過位置を明確にすること。  
〔国の対応〕 関係機関との協議をもとに、今後、マスタープランの中で検討することとなる。
8. 東京湾岸道路は、新空港ターミナルの供用開始までには神奈川県側に通じるよう促進すること。  
〔国の対応〕 新空港ターミナルの供用開始に併せ、湾岸道路が使用出来るよう建設省に要望している。神奈川県側への南進についても今後、努力することとしたい。
9. 新空港ターミナルへの大量大衆輸送機関を明確にすること。  
〔国の対応〕 現段階では明らかではないが、将来計画において、大量輸送機関は必要と考えている。
10. 新空港周囲は、消波護岸にし、航行船舶による返し波を防ぐ措置をすること。  
〔国の対応〕 今後の課題として検討することとなる。
11. 現C滑走路南側の三角地（砂地）は、現状のまま残すこと。  
〔国の対応〕 三角州を全面的に残すことは、航空保安施設用地が確保できなくなるので

不可能であるが、部分的にでも残せるかどうか河川計画との関連も含めて検討することとなる。

12. B´（新B）滑走路内陸側に防音堤を設け樹木を植えること。

〔国の対応〕 空港の外周に防音林を設置することは、跡地利用計画とも関連するので、今後の検討課題としたい。

13. 海老取川は小型船舶の航行を容易にするため改修すること。

〔国の対応〕 都の関係機関での検討課題としたい。

14. C滑走路の供用停止の時期を明確にすること。

〔国の対応〕 D（新C）滑走路を供用開始した段階でC滑走路を廃止する。

15. 新空港建設の過渡期においても、C滑走路は川崎側からの着陸だけに使用し、他の離着陸はC´（新A）滑走路を使用すること。更に現状の離着陸便数の枠を維持すること。

〔国の対応〕 滑走路の使用方法については、原則として要望に添うよう努力するがC´（新A）滑走路の供用に伴い、騒音の軽減が相当見込まれるので、便数については、その時点で協議することとしたい。

16. 新空港完成までは周辺環境対策（民家防音工事等）を引き続き行うこと。

〔国の対応〕 環境基準達成のための施策は、今後とも継続して実施することとなる。

17. 新空港完成後も運航時間帯については、午前7時から午後9時までを守り、更に、騒音軽減の努力をすること。

〔国の対応〕 当面は現行の時間帯を維持するが、新空港完成後は、騒音の現況を見たいえ検討することとしたい。

18. 空港周辺に所在する自治（町）会館の防音工事は、木造様式を含めて、自己負担することなく実施出来るようにすること。

〔国の対応〕 RC構造については、都と協議することとし、木造様式については、今後の課題として検討する。

この18項目の問題点に対する運輸省の対応は、昭和56年6月15日の大田区議会第2回定例会に「大田区議会羽田空港対策特別委員会中間報告書」として提出されました。

大田、品川両区長は、東京都知事からの「羽田空港沖合展開計画修正案」についての意見照会に対して、早期着工を条件として同意の回答をしました。この回答を受けた東京都知事は、昭和56年6月25日に「空港用地の埋立ては、東京都の廃棄物処理計画との整合性を保ち東京都において実施する。」との条件を付けて、この修正案に同意すると運輸大臣に回答しました。その後、昭和56年8月6日に大田、品川両区長の立会のもとに、運輸大臣と東京都知事との間で確認書が調印されました。

昭和57年8月5日には第19回羽田空港移転問題協議会において、運輸省から提示された「羽田空港沖合展開基本計画案」に対して、種々協議の後、一部修正の上、12月23日の第21回羽田空港移転問題協議会において次の4項目を確認し、調印されました。

1. 第15回羽田空港移転問題協議会において確認した「18項目」を履行すること。
2. 沖合展開基本計画案をスケジュールどおり誠実に履行すること。

3. 空港施設及び関連施設の整備に際し、防災面について十分配慮すること。
4. 京浜急行空港線の空港ターミナルまでの直接乗り入れについては、空港周辺地域住民の利便性を配慮し、可及的速やかな事業化の促進に努めること。

昭和58年2月23日に運輸大臣は、「羽田空港沖合展開基本計画」を正式に決定しました。その計画の目的は、次のようになっています。

1. 騒音問題の解消
2. 航空輸送力の確保
3. 廃棄物処理場の有効活用
4. 空港跡地の利用

その後、港湾法、公有水面埋立法、航空法、及び環境影響評価の手続きが終了した後、昭和59年1月20日に航空法第40条に基づく施設変更告示がなされ、1月26日に羽田空港沖合展開事業の着工式が挙行されました。

この事業の当初の予定は、第Ⅰ期工事は新A滑走路の工事で、昭和63年7月1日供用開始、第Ⅱ期工事は西旅客ターミナル施設の工事で、昭和65年（平成2年）7月1日供用開始、第Ⅲ期工事は新B、新C滑走路及び東旅客ターミナル施設の工事で、昭和68年（平成5年）7月1日に供用開始となっていました。

第Ⅰ期工事は、昭和59年1月着工後、昭和63年3月19日に第Ⅰ期事業が完成し、7月2日に新A滑走路は供用開始されました。

引き続き第Ⅱ期工事が、昭和62年9月着工され、平成5年9月27日に西旅客ターミナル施設等が供用開始しました。併せて、首都高速湾岸線、国道357号線、環状8号線、及び東京モノレール羽田線も西旅客ターミナル地区まで開通しました。

京浜急行空港線の延伸工事は、平成5年3月に羽田駅（現、天空橋駅）まで完成し4月1日から開業しました。羽田駅から西旅客ターミナルまでの区間は、平成10年11月18日に開業し、ターミナルまで直接乗り入れが可能となりました。

なお、東京都が行っていた埋立工事のうち、最終となる大田区羽田空港二丁目東側地先公有水面・羽田沖その三埋立地第二工区の工事が平成4年9月25日に竣工し、新たに生じた土地として、平成4年12月21日に告示されました。東京都はこの埋立地を、平成5年11月5日付けで運輸省に売却しました。この結果、大田区の面積は、59.46平方キロメートルとなり、23特別区で最大となりました。

第Ⅲ期工事では、新C滑走路が平成9年3月27日、新B滑走路が平成12年3月23日に供用開始されました。

新B滑走路の完成で、滑走路の沖合展開は完了することとなり、それに伴って運輸省は平成11年10月6日に、「新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について」を大田区に提示してきました。主な内容は、国内定期便の増便、新A滑走路北側離陸左旋回の実施、新A滑走路及び新B滑走路の深夜早朝時間帯の使用（新C滑走路が補修等で使用できない場合）等です。

大田区は、平成12年2月10日に11項目の要望事項を国に提示し、同月22日にはその回答を受け、3月17日の第42回羽田空港移転問題協議会において確認しました。

第Ⅲ期工事の第2旅客ターミナルビル施設（東旅客ターミナル）及び空港連絡道路（空港アクセス道路）等は、平成16年12月1日に供用開始され、西旅客ターミナルビルは第1旅客ターミナルビルと名称が変更されました。

## 2 京浜島対策

### (1) 新A滑走路の方位の変更

運輸大臣は、昭和59年1月20日に航空法第40条に基づき羽田空港沖合展開事業を告示しました。新A滑走路は、この事業の一環として昭和63年7月2日に供用開始されたものです。

昭和53年12月4日に運輸省が提示した「羽田空港沖合展開計画試案」によれば、新A滑走路の供用については、沖合展開事業完了後には川崎側に離着陸することになるので、大田区の大森側の騒音被害は解消されるはずでした。しかし、航空機騒音の解消を永年の悲願としている空港周辺地域住民は、「各種の利害関係が錯綜する東京港の水域の位置としては、最終かつ最善のものであり、これ以上第一航路側に移動させることが出来ないのであれば、音源を内陸市街地から遠ざける意味からも新A滑走路の方位を5度北側に変更してもらいたい。」と強く要望しました。また、品川区においても大井地区の航空機騒音解消の立場から、新A滑走路の方位を5度以上北側に変更してもらいたいという要望が出されました。

新A滑走路の方位の変更では意見が一致している大田区と品川区は、昭和54年10月30日の第11回羽田空港移転問題協議会で、このことを強く運輸省に要望し、その後、昭和56年4月8日の第12回羽田空港移転問題協議会において「羽田空港沖合展開計画修正案」が提示され、確認書が調印された経過は前記のとおりです。

この方位の変更により京浜島上空を羽田空港沖合展開事業の完了までの間、航空機が通過することになりました。

### (2) 京浜島対策基金の設置

羽田空港に隣接する京浜島は、東京都港湾局が埋立てして出来た島です。東京都の「東京都民を工場公害から防衛する計画」に基づき、住工混在の既成市街地に立地する工場の中で、騒音、振動で移転によらなければ公害を除去することが困難な工場を、移転・集団化により住工分離し、更に移転工場跡地の適正利用により、都市環境の整備を図ることを目的として移転した企業が立地している島です。

新A滑走路の方位の変更による騒音対策及び再移転要望については、羽田空港の管理者という立場から新A滑走路供用開始後は運輸省が対応し、再移転の代替地の問題は東京都が対応するとの考えに基づき、京浜島工業団地協同組合連合会役員並びに東京鉄鋼協同組合及びDブロックの代表は、陳情、要望の相手方として、運輸省、東京都と交渉を行っていましたが、一番身近な大田区にも協力を求めてきました。

運輸省の対応は、「京浜島は工業専用地域であり東京都の環境基準による地域指定も除外されている。航空機騒音防止法が制定され、それに基づく区域の指定は昭和50年5月10日に決められている。それ以降51年秋頃から建てられた建物は対象外となるので、防音工事や移転補償は出来ない。」というものであり、東京都の対応は、「運輸省が公共事業として移転補償するならば都は協力する。しかし、制度上基本的には、再移転は認められていない。京浜島内の未処分地はそれぞれ用途が決まっているので容易ではない。」とのことでした。

昭和63年1月25日に第28回羽田空港移転問題協議会が開催され、京浜島問題の対応策につ

いて検討することになりました。この問題に対する大田区の基本姿勢は、「京浜島全体として対応したい。1ブロックだけでは対応しにくい。京浜島工業団地協同組合連合会という組織がある以上、そこを通して対応したい。再移転は難しいとしても、防音工事については何とか出来ないものか。」というものでした。

昭和63年4月13日に運輸省は、大田区に「京浜島対策基金」の設立の意向を示しました。その趣旨は、「羽田空港沖合展開事業完了までの工事期間中、京浜島に与える障害の防止及び軽減に必要な措置を講ずるために、関係機関の協力を得て基金を設立し、沖合展開事業の促進及び空港の円滑な運用に資することを目的とする。なお、この基金は、沖合展開事業の実施に伴う障害の防止及び軽減を目的とした緊急措置として行うものである。」という内容です。

### (3) 京浜島対策基金運用

---

新A滑走路供用開始後の京浜島の対応策として、「4億5千万円の基金で対応する」との羽田空港移転問題協議会の決定に基づき、運輸省を初めとして大田区もその対応策を具体化すべく事務作業に入りました。

まず、各企業の工事希望調査と合わせて、京浜島に所在する企業についてその規模、敷地、建物の構造、面積、建築時期、従業員数等の現況調査を実施することになり、この調査を大田区が行うことになりました。

そこで大田区は、「新A滑走路供用開始に伴う障害防止工事等計画概要書」として、各企業に作成を依頼し、それぞれが所属する協同組合から、京浜島工業団地協同組合連合会を経由して大田区に提出してもらうことにしました。この「概要書」は、施設の現況を記入すると共に希望する障害防止工事の内容を示してもらうものでした。希望する障害防止工事としては、「1. 防音サッシに取り替え、2. ガラスのみ取り替え、3. 空調機の取り替え及び設置、4. 空調換気扇の設置、5. 内外装の改修、6. ブラインドの設置」が例として示されていました。更に「別に設定する限度額を超えた場合は自己負担が生じます。」と注記されました。

この「概要書」の取りまとめに当たっては、各企業に対する説明会を昭和63年9月26日から3日間開催されました。京浜島勤労者厚生会館サークル室を会場として、264社を時間別に分けて10回の説明会を開催しました。この説明会には、Dブロックの代表も9月27日の午後に出席しました。

当初10月20日提出期限としていたこの「概要書」は、11月30日になって東京鉄鋼工業協同組合のDブロック9社を除いて、事業の実施を希望する全ての企業から提出されました。

昭和63年12月5日に京浜島対策基金を設置するための会議が、運輸省、東京都、品川区、大田区、航空会社等空港関連企業、財団法人航空公害防止協会のそれぞれの代表が出席して開催されました。この会議で「京浜島対策基金設置要綱」が制定され、昭和63年12月15日に財団法人航空公害防止協会内に基金が設置されました。

翌、平成元年3月9日に第1回の京浜島対策基金運用委員会が開催され、「設置要綱」に基づき「京浜島対策助成要綱」等関連する規則が制定されました。

平成4年10月末までに、助成の対象となる全事業者273社のうち、辞退・中止33社、裁判中9

社、告示日（昭和59年1月20日）以降に建てられた対象外となる13社の合計55社を除き、218社全ての企業が事業（助成対象工事）を完了し助成を受けました。

また、平成8年8月の第14回京浜島対策基金運用委員会で、平成8年度から残余金を京浜島対策助成金として支出することを決め、京浜島の環境対策事業への助成を行ってきましたが、平成14年度の対策事業をもって基金残額がゼロとなったため、この事業も平成14年度をもって終了する事となりました。

### 3 漁業者と浅場

#### (1) 大田区内漁業組合

東京湾の羽田沖を漁場としている漁業者は、昭和37年12月24日の東京都内湾漁業権及び漁業補償水域内許可漁業廃止以降、東京湾における東京都港湾事業に支障がない場合にのみ、漁業権はないが自由漁業が残存漁業として認められていたと言われていました。

自由漁業が認められた残存漁業者は、許可・認可漁業権抹消に基づき、従来の漁業協同組合を解散しましたが、それぞれの漁業活動を継続する上では、組合組織があった方が良いとのことで、漁業協同組合を再編成することになりました。

その結果、それぞれの漁業活動をする上で、法人格を有する大田漁業協同組合と法人格を有しない任意漁業組合として、羽田雑漁業共同組合、羽田漁船共同組合、梶谷漁業組合、大森東雑漁業共同組合、大森漁業共同組合とに分かれました。

法人格を有する大田漁業協同組合は、東京都漁業協同組合連合会に所属し、東京東部漁業協同組合、芝漁業協同組合、港漁業協同組合、中央墨田漁業協同組合、佃島漁業協同組合とで、東京都内湾漁業対策委員会（通称「六か浦」）という連合体が組織されています。

そして、法人格を有しない五つの任意漁業組合は、大田区五か浦漁業共同組合連合会を組織しました。また、この組織とは別に大森漁業組合が大森漁業共同組合から分かれて独立し、京浜漁業共同組合が平成7年4月1日に新たに設立されました。

#### (2) 羽田空港沖合展開計画と大田区内漁業組合

大田区内に所在する任意漁業組合は、羽田空港沖合展開計画に当初は反対していました。しかし「羽田空港周辺地域住民を航空機騒音から守るために沖合移転するのである。漁民も地域住民であり、漁民の利害だけを押し通して反対ばかりしてられない。」ということで、新空港の外側水域に新しく漁場となる浅場・干潟を造成することを条件に計画に同意しました。

一方、法人格を有する大田漁業協同組合においては、当初はその組合員が各地区の自治会、町会の役員として羽田空港沖合移転の運動の先頭に立っていました。ところが、空港沖合展開計画が具体化されるに従って、埋立予定地が拡張され、漁業者の漁場となっている水域が埋立てられることになってきたため、今度は漁業者の生活の場を守るという立場に立って、要望や条件を出すようになりました。

その基本的立場は、「漁民も地域住民であるから、航空機騒音の解消は理解出来る。しかし、大田区の地先にある羽田空港沖合水域であっても、東京都全体の漁業者の漁場であるから、東京都内湾漁業者の連合体である六か浦で同一歩調のもとに対応してゆくことになっているので、大田漁業協同組合だけでは回答は出来ない。」というものでした。

#### (3) 羽田空港沖合展開計画と東京都内湾漁業者の連合体である六か浦

運輸省も東京都も、過去の羽田空港拡張の経過から、漁業者の立場を十分に理解していた

ので、漁業者の要望である「C滑走路南端多摩川河口部三角地埋立ての件」「航空機燃料タンクバースの件」「漁場としての浅場・干潟造成の件」については、可能な限り基本計画に漁業者の要望を反映させるように努力を重ねて対応しました。

そこで東京都港湾局が窓口となって話し合いが進められましたが、東京都内湾漁業者の連合体である六か浦は、昭和57年7月20日付で東京都知事に「港湾工事に対する要望について」として次の7項目の条件を提示しました。

1. 東京都内湾における海面は将来にわたって漁業者の生活の場として確保するために、新たな埋立計画をしないことを確約し、現存する海面は港湾関連事業と調整済みであることを認めること。
2. 昭和50年2月26日付50水漁433号の水産庁長官通達に基づき、今後港湾整備計画の策定、事業実施に当たっては、漁業者の事前承認を得ること。また地方港湾審議会の委員に漁業者代表を含めること。
3. 海上公園審議会の委員に漁業者代表を含めること。また事業計画の策定、事業実施に当たっては漁業者と事前に協議し承認を得ること。更に海上公園の水域部分の管理運営については漁業者と一体となって行うこと。
4. 羽田空港沖出し埋立により昭和55年より着工してきた浅場漁場が滅失するので、これに代わる漁場の造成については、漁業者の意見を十分に取り入れ、着工前に代替漁場の建設を行う等漁業者の生活に支障をきたさないようにすること。また、従前より取り決めていた、中央防波堤前面の海面についても浅場漁場の建設を行うこと。
5. 都港湾事業の進展により漁場の縮小と魚介類の幼稚子の繁殖を阻害しているので、湾の魚介類資源を回復させる事業としての基金を水産関係団体に支出し、その果実をもって将来にわたり良好な海洋生態系維持等の環境保全が計れるよう措置すること。
6. 違反工事が行われないための監視、漁業操業の秩序維持及び代替漁場の建設に漁業者の意向を反映させるための調査を行うにあたり、工事期間中は漁業者側の指導船を配置出来るような措置をすること。
7. 竹芝栈橋に将来遊魚総合案内センターを設置するために必要な用地を確保すること。

この条件の扱いを含め、合意に向けて継続して話し合いが進められたことによって、六か浦も、D（新C）滑走路沖の漁場となる浅場・干潟造成の浚渫土砂の搬入、工事区域の測量、海底土質調査のためのボーリング調査については同意することになりました。

#### （４）多摩川河口部三角地の埋立

---

羽田空港沖合展開事業に係わる埋立ては、東京都が廃棄物処理事業として造成するものが大部分ですが、これ以外にも空港用地として埋立てする、多摩川河口部の三角地がありません。この三角地の埋立面積は約8ヘクタールと小規模で、廃棄物処理事業としての埋立にはなじまないため、運輸省が直轄工事として埋立てることになっていました。

ところが、この水域は淡水と海水とが交差する水域で、その上海底が良質の砂地であるため、魚貝類の産卵、成育の場として東京湾内随一の漁場でした。そのため東京都内湾漁業者

の連合体である六か浦、大田区内に所在する任意漁業組合、釣り船業者の東京都遊漁船協同組合、多摩川を管理する多摩川漁業協同組合大田支部の4組織がそれぞれの立場を主張し、話し合いは難航しました。

大田区としても、区内住民である漁業者の生活を守るという立場から、大田区内の各漁業組合の代表の話し合いの場として「羽田空港沖合展開事業に関する漁業者懇談会」を昭和57年3月以来再三開催して意見調整を図り、問題解決に努力しました。この懇談会には、運輸省、東京都港湾局からの出席もあり、意見交換がなされ相互理解が図られました。

その席上で漁業者は、「羽田空港沖合展開事業は大田区の地先の埋立てなのだから、大田区内に所在する漁業組合が主導権を持って事業者と交渉すべきだ。現在、東京都内湾漁業には、認可、許可漁業はなく、自由漁業だけが残存漁業として認められている。漁業権は消滅しているのだから、法人格を持っている漁業組合も、法人格を持っていない漁業組合も平等に扱うべきである。漁業権はないが、生活権がある。漁業者の生活の場である浅場が埋立てられるので、空港周辺全体に代替の浅場・干潟を造成してほしい。東京都漁業協同組合連合会に示した基金とはどのようなものなのか。多摩川河口部三角地の埋立てについては、大田区内の漁業者の意見を重視すべきだ。監視船は地先の漁業者の船を使うべきである。」との主張を行いました。

これに対して埋立事業者である東京都港湾局は、「浅場・干潟の造成については、航行船舶の安全性の確保について運輸省海上保安庁第三管区海上保安本部東京海上保安部で調整してもらい、造る方向で検討中である。これを管理する基金設置の要望があるので、昭和59年度には5億円の予算を計上し、この基金の運用により事業を行うことになる。これらの問題について、東京都内湾の漁業関係者が一同に集まって協議する場を設けたい。」と答えました。

また、運輸省第二港湾建設局は、「実際に漁業が行われていることは聞いて知っている。しかし、漁業権が消滅しているので補償は出来ない。だが、漁業振興のために東京都が行っているようなことは出来ると思う。」と述べました。

その後検討を重ねた結果、「羽田沖浅場運営協議会」を設置し、東京都港湾局が基金を拠出することが決定しました。

基金は財団法人東京港サービス公社（現在は東京港埠頭株式会社）に拠出され、昭和59年度から事業が実施されました。

## （５）羽田沖浅場運営協議会

---

羽田沖浅場運営協議会は、漁業関係者として、東京都漁業協同組合連合会、東京湾遊漁船協同組合、東京都漁業振興協会、東京都漁業協同組合連合会事務局、東京都内湾漁業対策委員会事務局から各1人、大田区内五か浦漁業共同組合連合会から2人、海事関係者として、東京水先区水先人会、東京港運協会、東京港定航船主会、東京港二十日会、全国内航タンカー海運組合から各1人、関係行政機関として、運輸省海上保安庁第三管区海上保安本部東京海上保安部、大田区都市環境部から各1人、それに基金を管理運営する、財団法人東京港サービス公社から2人、東京都労働経済局から3人、港湾局から5人の計24人が構成員となり、昭和60年2月8日に第1回の協議会が開催されました。

その設置目的は、「新たに造成する羽田沖前面の浅場等について、適切な維持管理事業を行うことにより、当該水域の水棲生物の良好な生息環境を維持し、もって東京都内湾の水域環境の保全及び回復に資するとともに、併せて都民の海洋レクリエーション需要の増大に対処するために、浅場・干潟の造成計画、浅場維持管理事業の実施、船舶航行安全対策に関することを協議、検討する。」となっています。更に昭和60年4月30日に第2回の羽田沖浅場運営協議会が開催されました。

そして、運輸省海上保安庁第三管区海上保安本部東京海上保安部長と東京都港湾局長の連名で、羽田沖浅場運営協議会の構成員に、羽田沖護岸建設工事に係わる説明会の開催通知が出され、昭和60年5月30日に協議会が開催されました。船舶航行の安全対策と環境保全対策を議題に、東京都港湾局から、護岸工事の工法、工事内容を説明し、海水の汚濁防止については環境アセスメントの基準を超えないよう最善を尽くして実施するとの説明がなされ、協力を求めました。

次いで、運輸省海上保安庁第三管区海上保安本部東京海上保安部は、安全対策として工事区域を船舶禁止区域とし、付近を航行する船舶の安全を確保するために標識についても十分配慮し、警戒船も3隻出すとの説明をし、協力を求めました。

このような経過の後、昭和60年6月11日に京浜港長が、港則法第37条第1項の規定に基づく公示を行い、7月14日から航泊禁止区域の中で工事が開始されました。

羽田沖浅場造成事業は、以上の経緯を経て実施されてきましたが、平成16年度をもってほぼ概成し、今後は、浅場造成の維持管理を目的として協議会が開催されることとなっています。

一方、運輸省が直接埋立てをすることになっていた多摩川河口部三角地については、漁業者との話し合いが難航しましたが、まず大田区五か浦漁業共同組合連合会との話し合いがまとまり、次いで東京都漁業協同組合連合会とも話し合いがまとまり、昭和60年12月に工事が着工され、昭和63年3月に完成しました。

## 4 空港沖合展開事業とアクセス

### (1) 空港アクセスについて

羽田空港沖合展開計画修正案に対して、大田区は18項目の問題点を提起していますが、その中で空港アクセスに関するものは先に述べたとおり次の3項目です。

1. 東京湾岸道路に結ぶ環状8号線の通過位置を明確にすること。  
[国の対応] 関係機関との協議をもとに、今後、マスタープランの中で検討することとなる。
2. 東京湾岸道路は、新空港ターミナルの供用開始までには神奈川県側に通じるよう促進すること。  
[国の対応] 新空港ターミナルの供用開始に併せ、湾岸道路が使用出来るよう建設省に要望している。神奈川県側への南進についても、今後、努力することとしたい。
3. 新空港ターミナルへの大量大衆輸送機関を明確にすること。  
[国の対応] 現段階では明らかではないが、将来計画において、大量輸送機関は必要と考えている。

昭和57年11月18日の第20回羽田空港移転問題協議会において示された羽田空港沖合展開基本計画案のうち、空港アクセスに係るものは、次のような内容でした。

1. 東京湾岸道路の位置
2. 環状8号線道路の位置と湾岸道路との接続方法
3. 空港アクセス道路の位置と湾岸道路との接続方法
4. 大量輸送機関としての鉄軌道は、東京モノレール羽田線を新旅客ターミナルまで延長
5. 京浜急行空港線は、当面、東京モノレールと接続する駅まで延長し、将来の需要客の動向により新旅客ターミナルまで延長

これに対して大田区は、昭和57年12月23日の第21回羽田空港移転問題協議会において、「京浜急行空港線の新旅客ターミナルまで直接乗り入れについて、空港周辺地域住民の利便性を配慮し、可及的速やかな事業化の促進に努めること」という意見を付けて同意しました。

### (2) 環状8号線と湾岸道路

都道環状8号線は、昭和21年3月26日戦災復興院告示第3号によって当初の計画がなされ、その後、昭和52年12月21日に東京都告示第1123号で現空港入口の穴守橋まで最終計画が決定されました。

また、羽田空港沖合展開事業に伴って新空港利用者の足を確保するとともに、東京湾岸道

路（首都高速湾岸線及び国道357号線）と接続することによって環状道路としての機能を一層向上させるために変更することになりました。

一方、首都高速湾岸線は、東京湾周辺地域の交通混雑の緩和を図るとともに、都市交通の円滑化に貢献する多目的な役割を有する道路です。すでに昭和52年12月21日に東京都告示第1124号で決定されていたのですが、羽田空港沖合展開事業が決定されることによって変更が必要になりました。種々の調整を図った結果、当初の計画位置より西側（内陸側）に約180メートルの位置変更と新空港旅客ターミナルのサービスランプ5カ所、環状8号線へのランプ2カ所を新たに設置することになりました。

そのために、大田区長は昭和59年1月24日に都道環状8号線と首都高速湾岸線の計画の変更について大田区都市計画審議会に諮問しました。審議会では「将来の跡地利用の観点からは、多摩川の持つ親水性を高めた水際での利用が望ましいと思われる。このためには、都道環状8号線の多摩川沿い部分を出来るだけ現空港内側に寄せ、親水空間を確保することが好ましいので、今後、跡地利用の関連の中で地元の意向を十分配慮されたい。」との意見を付して大田区長に答申を行いました。さらに、大田区長は昭和59年2月22日にこの都市計画審議会の意見を付して、東京都知事に回答しました。

大田区長の回答を受けた東京都知事は、都道環状8号線と首都高速湾岸線計画の変更について東京都都市計画地方審議会に付議しました。そこで昭和59年2月22日に第68回東京都都市計画地方審議会が開催され、審議の結果、計画変更が決定され、昭和59年3月21日に東京都告示第259号で東京都都市計画道路の変更が告示されました。

このような経過を経て、都道環状8号線は多摩川沿いを延伸し、千葉方面からの首都高速湾岸線と新空港内で接続され、平成5年9月27日の西旅客ターミナル施設供用開始と併せ、新空港ターミナルの道路アクセスとして供用されました。

更に首都高速湾岸線は、平成6年12月21日に羽田空港から大黒インターチェンジを経て横浜ベイブリッジまで開通し、これにより本牧ふ頭から市川市高谷までの49.4kmが一つの路線となりました。

その後、羽田空港跡地のまちづくりの具体化に伴い、道路交通の円滑化を図る必要があったため、東京都は東京都市計画道路（幹線街路環状第八号線）の線形を改良する都市計画告示（跡地第1ゾーン部分は平成21年6月22日付け、跡地第2ゾーン部分は平成26年3月7日付け）をしました。各々の告示に基づき国土交通省が整備（跡地第1ゾーンは平成24年3月22日に供用開始、跡地第2ゾーンは平成29年度から順次切替え令和元年7月完成）しています。

### （3）東京湾アクアライン

---

平成9年12月18日に供用開始の東京湾アクアラインは、東京・横浜・川崎・千葉・木更津などの大都市が沿岸部に位置する東京湾の中央部を横断する、延長約15kmの有料道路です。

開通により、京浜地域と房総地域との走行距離や走行時間は大幅に短縮され、房総地域から羽田空港へのアクセスは向上しました。

#### (4) 東京モノレール羽田線と京浜急行空港線

羽田空港沖合展開事業に伴い、大型輸送機関である鉄軌道として、東京モノレール羽田線と京浜急行空港線の延伸が、運輸省と東京都との間で調整され、計画されてきました。昭和59年7月12日に東京都からこの計画の説明を受け、意見を求められた大田区は、事業内容を検討し、次のような大田区としての考え方をまとめました。

1. 東京モノレール羽田線の延伸については、大田区の羽田空港沖合展開跡地利用に関する調査報告書に基づき、多摩川沿いの親水空間を確保するため、可能な限り現空港内を通し、途中に新駅が設置できるようにすること。
2. 京浜急行空港線の延伸については、新空港旅客ターミナル駅までの延伸時期を明確にし、羽田空港沖合展開事業が完成時には利用出来るようにすること。

東京モノレール羽田線の延伸については、都道環状8号線の位置と親水空間用地の幅との関係で問題があり、様々な調整がなされました。

昭和60年6月26日に羽田空港移転問題協議会幹事会が開催され、東京都が建設省と調整した結果について報告がありました。それは、「東京モノレール羽田線と都道環状8号線との間に工事用スペースがあり、これは将来においては必要ないものなので、17.5メートルの親水空間がとれることになった。それに、都道環状8号線の両側に歩道が3.5メートルの幅を取ってあるが、建設省としては、17.5メートルに隣接する3.5メートルの歩道は親水空間に含めてよいことになったため、21メートルの護岸用地ができることになった。その中に植栽して遊歩道にすれば、大田区の希望が入れられることになる。」というものでした。

こうして東京モノレール羽田線の延伸ルートは、運輸省、東京都、大田区、品川区との間で決着しました。

昭和61年11月13日に東京モノレール(株)は、東京モノレール羽田線の延伸について、東京都環境影響評価条例に基づき、工事着手届を東京都知事に提出し、11月18日には、地方鉄道法施工規則第19条の規定に基づき、運輸大臣に工事着手届を提出しました。

大田区長は11月25日、東京都知事から東京都環境影響評価条例に基づき、工事着手届の写しと事後調査計画書の送付を受けました。

この東京モノレール羽田線の延伸工事は、平成5年9月27日に西旅客ターミナルまで完成し、新空港の鉄軌道アクセスとして供用開始されました。

更に、第2旅客ターミナルまで約1km延伸し、平成16年12月1日に羽田空港第2ビル駅が開業され供用開始されました。その際、羽田空港駅は羽田空港第1ビル駅と改称されました。

京浜急行空港線は、穴守稲荷駅から東京モノレール羽田線との接続駅である羽田駅まで平成5年4月1日に開通しました。また羽田駅へのアクセスとして人道橋が海老取川に架けられ、「天空橋」と名付けられました。

その後、平成10年11月18日に羽田駅から西旅客ターミナルまで開通し、直接乗り入れが可能になりました。その際、羽田駅が天空橋駅と改称されました。

平成16年12月1日には第2旅客ターミナルの供用開始に伴い、第2旅客ターミナル口が開設されました。

このように羽田空港沖合展開事業に伴い交通アクセスも整備され、道路交通は都道環状8号線と首都高速湾岸線、国道357号、鉄軌道は東京モノレール羽田線、京浜急行空港線が空港へ延伸されました。

#### (5) 多摩川スカイブリッジ

---

令和4年3月12日に川崎市殿町（キングスカイフロント）と羽田空港（羽田グローバルウィングズ）をつなぐ「多摩川スカイブリッジ」（川崎市と東京都が共同で整備）が開通しました。これに伴い、令和4年4月から、大師橋駅～天空橋駅、浮島バスターミナル～天空橋駅を結ぶバス路線の運行が開始されました。

この橋の開通により、羽田空港周辺地域と京浜臨海部が結ばれ、両地区の連携によるヒト・モノ・ビジネスの交流が活性化し、国際競争力の強化が期待されています。

## 5 羽田空港の再拡張

国土交通省は、首都圏の空港容量不足に対応するため、平成12年9月26日に「首都圏第三空港調査検討会」を発足させて検討してきました。平成13年7月31日に開催された第6回目の検討会で、「羽田の再拡張が他の第三空港候補地に比べて利便性等多くの面で優位であり、優先的に推進することとし、残された課題については、多くの関係者の理解を得て解決を図る。また、国際線の受入れを視野に入れて計画する。さらに、長期展望のもと、第三空港の候補地の検討を継続する。」という方向が出されました。

これを受けて、国土交通省は、平成13年12月19日に「羽田空港に関する基本的な考え方」をまとめ、羽田空港の4本目の滑走路について、B滑走路平行案とした上で、その位置の最終案を決定しました。

新滑走路の工法については、「栈橋方式」・「埋め立てと栈橋の組み合わせ（ハイブリッド）方式」・「浮体（メガフロート）方式」の3工法が候補にあがり、各工法の安全性やコストなどが検討され、どの工法も「安全性や環境への影響などで致命的な問題はなく、工期、工費などに大きな差はない。」と結論付けられました。その後、国土交通省は、滑走路工法の設計と施工者を一括入札で同時に決定する方針を決定しましたが、「埋め立てと栈橋の組み合わせ（ハイブリッド）方式」工法による申し込みしかなかったため、国は平成16年度末にこの工法を採用することとなりました。

この再拡張事業には、およそ9千億円の事業費が必要とされ、国土交通省は、平成15年に関係7都県市（その後8都県市：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市）と「羽田空港再拡張事業に関する協議会」を開催し、再拡張と国際化による経済波及効果や再拡張事業の財源問題、飛行ルート等を協議してきました。また、国土交通省は平成15年8月、「羽田空港再拡張事業の事業スキーム」を明らかにし、滑走路整備事業費（約7千億円程度）のうち、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市の関係4都県市が国に1千3百億円（東京都は1千億円、神奈川県と横浜、川崎両市はそれぞれ100億円）の無利子貸し付けを行うことで合意しました。さらに新設されるターミナル・エプロン整備事業等（約2千億円程度）を、民間資金を活用した社会資本整備方式（PFI方式）で建設する方針を固めました。

その後、PFI事業については平成18年になって、エプロン整備事業については3月、旅客ターミナルビル等整備・運営事業と貨物ターミナル整備・運営事業については7月に事業契約が締結され、それぞれ特別目的会社（SPC）が設立されました。

平成16年2月3日、区は国土交通省から羽田空港再拡張後の飛行ルート（案）の説明を受け、同2月9日、国土交通省は「第4回羽田空港再拡張事業に関する協議会」でこれを提示しました。その後、関係自治体の意見を踏まえ、同5月26日に羽田空港再拡張後の飛行ルート（修正案）が提示されました。

羽田空港再拡張事業の環境影響評価（環境アセスメント）について、国土交通省は環境影響評価法に基づいて実施するとし、平成16年10月29日に方法書が公告され、11月28日まで縦覧されました。その後、方法書に基づく調査結果と予測評価された準備書が平成17年8月26日に公告、9月26日まで縦覧され、区長意見を都知事宛に提出しました。さらに、準備書に

対する意見を踏まえて、その内容を修正した評価書が平成18年6月20日に公告、7月19日まで縦覧されました。

その後、国土交通省は環境影響評価を受けて、平成18年中に東京湾の公有水面埋立免許を取得し、工事着手に入りました。

このような経緯を踏まえて平成19年1月25日、再拡張事業に係る公聴会が大田区民センターで開催され、D滑走路は、平成19年3月30日に建設工事が着手されました。

平成21年5月28日、再拡張後の飛行ルートや滑走路使用方法について国土交通省は大田区に対し、「D滑走路供用後の東京国際空港の運用について」として、北風時A滑走路北側離陸左旋回の継続を含む提示をしました。平成22年4月28日、大田区は「D滑走路供用後の東京国際空港の運用についてに対する回答」として、北風時A滑走路北側離陸左旋回は数年で廃止することを目指すことなど区内への騒音影響の低減を求め、これらの誠実な履行をもって提案を了承する旨を国土交通省に回答しました。その後、平成22年5月14日に「D滑走路供用後の東京国際空港の運用についてに対する回答について（回答）」として、北風時A滑走路北側離陸左旋回は、1日5便を限度としていた運用を、1日3便以下とし、空港運用の慣熟を経て数年で廃止することを目指すなど、区の意向を大筋において受け入れる旨の回答がなされました。

以上のような経緯を経て、羽田空港の再拡張事業（D滑走路、国際線旅客ターミナル、及び貨物ターミナル、エプロン等）が完成し、国際線旅客ターミナル内の東京モノレール及び京浜急行の新駅とともに平成22年10月21日に供用開始されました。

また、平成26年12月11日には、C滑走路を海側（南側）に延伸することで3,360mの滑走路長とし、C滑走路を利用する国際線の離陸制限を緩和しました。

なお、北風時A滑走路北側離陸左旋回は、平成22年10月までは5便、その後、3便を上限に運航されてきましたが、平成30年3月28日に国土交通省より「2018年冬ダイヤ（2018年10月28日から）において1便削減し、2019年夏ダイヤ（2019年3月31日から）において残る2便を削減し、現行運用における北風時A滑走路北向き離陸左旋回を全廃する」との回答がありました。その後、平成30年10月28日に1便（JAL）が削減され、平成31年3月31日に残る2便（JAL・ANA）が削減されたことで、同運用は全廃されることとなりました。

## 6 羽田空港の国際化

羽田空港は、正式には「東京国際空港」であるように、もともと国際線と国内線の併用空港でした。しかし、昭和30年代以降旅客機のジェット化・大型化が進んで空港の混雑や騒音が問題となり、昭和53年に成田空港（新東京国際空港）が開港されたのを機に、中華航空を除く国際線は成田空港に移りました。その後は原則として羽田空港は国内線、成田空港は国際線となっていました。

首都圏からのアクセスが良い羽田空港の国際化は、その利便性の向上だけではなく、経済波及効果も期待されています。国際線の拠点空港として位置づけられている成田空港との関係もありましたが、国土交通省は平成12年12月27日に、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」として、国内定期便の運航に影響を与えない範囲内の23時台から5時台までの時間帯を使って、国際チャーター便・国際ビジネス機の運航を開始したいとする提案を大田区にしてみました。

平成13年1月15日の羽田空港移転問題協議会で詳細な説明を受け、使用滑走路については引き続き協議を進めることとし、平成13年2月16日から国際チャーター便の運航が開始されました。使用滑走路については、深夜、早朝であることから、市街地への騒音影響に配慮した滑走路使用とし、平成13年12月25日の羽田空港移転問題協議会で最終的な確認に至りました。平成13年の国際チャーター便の運行回数は、CIQ（税関・入管・検疫）の態勢等の制約もあり、週4発着までとされていましたが、平成14年度からは週70発着となっています。

平成14年6月には、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」が閣議決定され、そのなかで「財源について関係府省で見通しをつけた上で、国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る。」とされています。

平成15年6月12日に開催された第3回羽田空港再拡張事業に関する協議会では、国土交通省は羽田空港の国際化について、「成田は国際線の基幹空港、羽田は国内線の基幹空港であるが、首都圏における国際ゲートウェイ機能の強化を図ることによって、国際都市に相応しい国際交流機能を確保するとともに、羽田空港を有効活用する観点から、再拡張後、国際定期便の就航を図る。」との基本的考え方を示しました。

これを受け、羽田空港発着の昼間国際旅客チャーター便の就航が始まり、平成15年11月30日に韓国ソウルの金浦国際空港に1日4便の運行が開始されると、平成17年8月1日には同空港に1日8便、平成19年9月29日には上海の虹橋国際空港に1日4便、平成20年4月1日には香港国際空港に1日1便、平成20年7月1日には同空港に1日2便となり、さらに平成21年10月25日には北京首都国際空港に1日4便の運行が開始されました。

平成22年10月21日に再拡張事業が完了し、4本目の滑走路及び国際線地区が供用開始されました。これにより、年間発着枠が44.7万回（昼間40.7万回、深夜早朝4万回）まで段階的に拡大されます。国土交通省は、この新滑走路等の供用開始に合わせて、昼間3万回、深夜早朝3万回の発着枠を国際線に割り当て、羽田空港の「24時間国際拠点空港化」を今後も推進していくこととしています。同年10月31日よりアジアだけでなく欧米を含む世界各都市に国際定期便が就航され（平成25年2月時点で世界17都市との間に路線が設定されています）、それまで運行していた国際定期チャーター便は定期便となりました。

平成26年3月30日、年間発着枠44.7万回への増枠を機に、国際線の発着枠が更に昼間3万回増枠され、計9万回に拡大されました。また、これに合わせて国際線旅客ターミナル等増築工事も進められ、商業施設等が平成26年8月から9月にかけて順次供用されました。

平成29年10月、第2旅客ターミナルにおいて国際線旅客者数の増加が見込まれることから国際線対応施設の整備に着手し、その後、令和元年12月16日に第2ターミナルの一部において令和2年3月29日から国際線対応を開始する予定であることが公表されました。また、国際線ターミナルビル（令和2年3月14日から第3ターミナルビルに変更）においても平成30年1月に旅客ターミナルビル等増改築工事に着工し、令和元年12月より供用開始されました。

令和2年3月10日、羽田空港の国際線増便と旅客の増加にあわせた第3ターミナルの一部増築、及び第2ターミナルにおいて新たに整備される国際線施設が2020年3月29日より全面供用開始されることが公表され、同日供用開始となりました。

令和2年3月14日には、国際線の増便に向けた第2ターミナル国際線施設の供用に先立って国際線ターミナル等の名称が変更されたことに伴い、東京モノレール及び京浜急行の駅名が以下のとおり変更されました。

○東京モノレール

- ・羽田空港第2ビル駅 → 羽田空港第2ターミナル駅
- ・羽田空港第1ビル駅 → 羽田空港第1ターミナル駅
- ・羽田空港国際線ビル駅 → 羽田空港第3ターミナル駅

○京浜急行

- ・羽田空港国内線ターミナル駅 → 羽田空港第1・第2ターミナル駅
- ・羽田空港国際線ターミナル駅 → 羽田空港第3ターミナル駅

## 7 空港移転跡地利用計画

### (1) 移転跡地の発生

羽田空港沖合展開事業に伴い、現空港が沖合に移転した後は、現空港用地の一部が空港の用地から外されることによって「跡地」となります。

この跡地については、昭和56年8月6日の運輸省と東京都、大田・品川両区による確認書の中に基本的な方向が示されています。そこには「沖合展開により空港用地外とする範囲とその土地の利用計画」及び「その土地を東京都が取得する方法と時期」については「関係機関との調整を踏まえ別途協議する」こと。また、その利用計画の検討に際しては「地元区の要望を十分配慮する」ことが確認されています。

昭和58年2月23日に運輸大臣が決定した「羽田空港沖合展開基本計画」においても、空港跡地の利用が沖合展開計画の基本方針の一つに位置づけられ、現在の空港用地の一部を空港用地外として、都市整備のために有効に活用することとされています。

この跡地の範囲については、昭和56年6月4日の第15回羽田空港移転問題協議会で、空港用地外となるおおよその想定範囲が図示されています。その面積はおおむね200ヘクタールという線引きがなされました。

平成12年8月4日、運輸省から「当面の跡地範囲と面積を約77ヘクタール」とする提案を受けました。更に、国土交通省は、平成14年10月17日に「羽田空港再拡張事業に伴う主な整備内容」を示す中で、跡地の範囲と面積約53ヘクタールについて内提示し、平成18年12月4日に開催された第46回羽田空港移転問題協議会において、跡地の範囲と面積約53ヘクタールを正式に提示しました。

これを受け、平成19年3月20日に開催された第47回羽田空港移転問題協議会では、国の跡地に関する提示内容に合意しました。

### (2) 跡地利用の調査報告書

大田区は、昭和57、58年度にわたって、跡地利用の検討を行い、その結果を昭和59年3月に「羽田空港沖合展開跡地利用に関する調査報告書」として発表しました。

この報告書は跡地利用の方針として、次の7項目の基本的な考え方を示しています。

1. 跡地全体を航空機騒音の緩衝空間として位置づけ、緑の多い公園的な雰囲気のもとに置くとともに、ここに親水空間を形成する。従って、跡地には一般の住居系の土地利用や静ひつな環境を前提とする施設は計画しない。
2. 跡地発生の経緯等を踏まえ、跡地周辺の住民のためのスポーツ、レクリエーション施設やコミュニティ文化施設の整備を図る。
3. 地域文化振興の拠点形成する。特に大田区の「産業のまち」「多摩川、東京湾に隣接する区」としての特性をアピールするような拠点形成を図る。
4. 大田区、特に跡地周辺の防災機能の向上に役立ち得る施設整備が重要である。
5. 大田区の産業振興、特に中小零細企業の振興、工業の高度化に役立ち得る機能の導入を図る。

6. 跡地周辺の環境改善のための受け皿として活用する。
7. 区民の跡地利用を便利にするような交通体系の整備を図る。同時にこの跡地利用の展開をテコにして区内の交通体系の再編整備を図る。

これらの基本的な考え方にに基づき、「緑・水・空・公園構想」と「緑・水・空・都市構想」の二つの跡地利用構想案を示しています。

「緑・水・空・公園構想」は、多摩川沿いの地区のスポーツ公園としての利用に重点を置いたもので、「緑・水・空・都市構想」は、産業振興や人の交流の場としての利用に重点を置いたものとなっています。

この構想案は、空港の沖合展開事業の着手の時点で、跡地利用を地元大田区の立場から検討し、区としての基本的な考え方を示したものです。今後の区民、関係者の方々の議論のいわば「たたき台」となるものとして提案したもので、様々な機会での広報を通じて多くの方々の理解を得るようにしています。

### (3) 「羽田エアフロントシティ21」構想

---

昭和63年には第Ⅰ期工事が完成し、跡地利用についての関心が高まる中で、大田区は、区としての最終的な跡地利用方針を策定するために、平成元年度に羽田空港移転跡地利用計画調査を実施しました。この調査は、昭和59年の二つの構想案をその後の社会経済状況の変化や東京都の構想案などを踏まえて見直したものです。学識経験者も参加する調査委員会を設け、区政世論調査の結果など区民の意向を踏まえながら検討を進めました。その調査結果は、平成2年3月に「羽田エアフロントシティ21」として発表されました。

このなかでは、跡地利用に向けての視点を次の4項目に整理しています。

1. 跡地発生の際緯を踏まえる
2. 跡地の場所と土地の特性を生かす
3. 地域のまちづくりの課題にこたえる
4. 21世紀の都市づくりの戦略的拠点とする

続いて、跡地利用の基本的方向を次の3本の柱で示しています。

#### 1. 羽田テクノフォーラム

新しい産業展開に向けての高度技術の開発、交流拠点の創出・情報サービスセンター、展示ホール、交流サロン、大小の会議室群等の狭義のフォーラム施設及び新技術共同開発センター、産業科学館（ミュージアム）等の施設群。地区内の新工業技術開発クラスター群と地区外の既存中小工場群のネットワーク拠点として機能するほか、その一部施設は市民利用の交流施設、文化施設としても機能する。

#### 2. 羽田フロントパーク

余暇時間の増大に対応する個性ある市民活動の交流拠点の形成・広々とした空間を活用する文化・スポーツ・公園ゾーンと施設利用が中心になるアーバンリゾートゾー

ン。前者には、公園的環境におかれたコンファレンス施設、美術館やミュージアム、スポーツ施設、マリーナ等が含まれる。後者は、ウォーターフロントの公園を基軸として区民利用を主体にした新しい形の市民対応施設群と、主として広域利用のホテル、コンファレンス施設、エンターテイメント、ショッピング、マリンレジャーを含むスポーツ施設等。

### 3. 羽田の森

21世紀への遺産としての豊かな自然の創出・野外スポーツ施設やレクリエーション空間を配置するほか、広域的な水と緑のネットワークの一部ともなる散策路を設けるなど、多様な自然とのふれあいの場を創出する。

また、跡地を次の3つのゾーンに区分して、それぞれの立地条件を生かして特色ある利用を行うことを提案しています。

Aゾーン：産業と文化をテーマとする広域・地域住民の交流空間  
(海老取川沿いの地区)

Bゾーン：空港開設前の歴史が生きる地域生活と密着した楽しい交流空間  
(羽田の市街地と繋がる地区)

Cゾーン：空港ターミナルへの近接性を生かし空港機能と連携する広域都市活動空間  
(多摩川沿いの地区)

更に、この空港移転跡地や隣接する大規模工場跡地の再開発など、区民の跡地利用の利便性を向上させるための交通網の充実、強化を提案しています。

大田区は、この調査結果に対する区民、関係団体等の意見をもとにして、平成4年2月に「羽田空港移転跡地利用基本方針（案）」を策定しました。

## (4) 羽田空港跡地にかかる共同調査の実施と羽田空港跡地利用基本計画

---

羽田空港跡地の土地利用について、平成5年9月2日開催の第36回羽田空港移転問題協議会において、羽田空港沖合展開事業により空港跡地とする範囲とその土地利用について、これらをより具体化するために、国、東京都、大田区で共同調査を実施することが確認されました。さらに、平成6年9月7日開催の第37回羽田空港移転問題協議会で、国、東京都、大田区で「羽田空港跡地共同調査に関する連絡会議」（以下、「連絡会議」とする。）を設置し、具体的な調査を実施することになり、平成11年8月まで23回の連絡会議を開催しました。

また、跡地利用計画の策定に当たり、三者は幅広い見地から指導・助言等を得ることを目的とした「東京国際空港跡地利用計画調査委員会」を平成9年6月に設置し検討を重ねてきました。平成11年度以降は、跡地の範囲と面積が最終的に確定するまで調査委員会は休会となっています。

区は、平成14年10月に国から跡地面積約53ヘクタールを内々に提示されて以降、国、都との協議が進展しない状況を打開するため、平成17年3月、約53ヘクタールの区域内のゾーニング等の大田区利用計画案を作成して議会や地元へ提示・説明を行いました。その後、国、

都に提出して面積・範囲の確定及び利用計画策定に向けた協議を促進するよう申し入れ、三者での協議を重ねてきました。

その後、平成18年12月4日に開催された第46回羽田空港移転問題協議会において、国から跡地の範囲と面積約53ヘクタールが正式に提示され、翌年3月20日の第47回羽田空港移転問題協議会で提示内容が合意されました。

また、この協議会では平成19年度内の空港跡地利用基本計画の策定に向けた三者の共同調査を実施するための連絡会議を4月に再開し、有識者委員会を設置して検討を進めることも確認しました。

空港跡地利用基本計画については、連絡会議、有識者委員会の検討経緯を踏まえ、平成19年10月31日に開催された第48回羽田空港移転問題協議会において、ゾーニングと機能配置を中心とした「羽田空港跡地利用基本計画（素案）」を確認しました。同年11月1日から14日にかけてパブリックコメント（意見公募）を実施し、平成20年3月28日に開催された第49回羽田空港移転問題協議会において、「羽田空港跡地利用基本計画」を確認しました。

この中で、空港跡地53haの利用について、「空港を活かす」「空港と連携する」「周辺と調和する」という視点に基づき、ゾーニングと機能配置を示しました。

○第1ゾーン（市街地近接ゾーン）「文化・交流機能、産業支援機能」

公共的な空間形成として、周辺地域との共生や調和、国際便の就航に伴う海外と周辺地域との文化交流や、地元における産業技術等に関する国際展示や情報交換等を進めるための土地利用を促進する。

○第2ゾーン（国際線地区隣接ゾーン）「国際交流機能、商業機能」

国際線ターミナルビルとの補完的・一体的な旅客サービスの提供を進めるための土地利用を促進する。

○第3ゾーン（B滑走路隣接ゾーン）「空港連携機能」

再拡張事業後の様々な空港関連施設のニーズの発生や変化に柔軟に対応するための土地利用を促進する。

## （5）羽田空港跡地利用OTA基本プラン

---

平成22年10月末の羽田空港再拡張による国際化の進展を目前に控え、大田区は、跡地利用の早期具体化が必要との認識に立ち、市街地に隣接した区のまちづくりに最も関係の深い第1ゾーン（上記「羽田空港跡地利用基本計画」での3つのゾーンのうち市街地に隣接したゾーン）について、区主導で整備すべきと考え、土地利用の基本的考え方をまとめ、平成20年8月22日に「羽田空港跡地利用OTA基本プラン（素案）」を発表しました。同年8月25日から9月12日にかけてパブリックコメント（意見公募）を実施し、平成20年10月31日に「羽田空港跡地利用OTA基本プラン」としてまとめました。

この中で、まちづくりの基本テーマ（創造・交流・共生）、及び目標（空港隣接地の立地

を活かす・大田区の発展につなげる・多摩川海老取川の水域空間を活かす)を実現するため、「産業支援・交流機能」「文化・交流機能」「多目的広場・緑地機能」を導入することとしました。

## (6) 羽田空港跡地まちづくり推進計画

---

平成21年3月27日に開催された第50回羽田空港移転問題協議会において、新滑走路・国際線ターミナルが供用開始される平成22年10月までに、羽田空港跡地利用基本計画に沿って土地利用のあり方等について検討し、跡地利用の事業化をどのように進めていくのかを明らかにする「羽田空港跡地まちづくり推進計画(仮称)」を取りまとめることを確認しました。

羽田空港跡地まちづくり推進計画については、連絡会議の検討経緯を踏まえ、平成22年8月18日に開催された第51回羽田空港移転問題協議会において、素案を確認しました。同年8月20日から9月2日にかけて実施したパブリックコメント(意見公募)の結果を経て、同年10月27日に開催された第52回羽田空港移転問題協議会において、「羽田空港跡地まちづくり推進計画」(以下、「推進計画」とする。)を策定しました。

「推進計画」では、基本計画に定められた、跡地第1ゾーン及び第2ゾーンを対象とし、主に以下の機能配置を示しました。

### 【第1ゾーン】空港・市街地近接性を活かした創造と交流ゾーン

#### ○産業・文化交流機能

モノづくり企業が集積する地域産業と国内及びアジアを中心とする海外との広域的な交流の拠点施設を導入する。

拠点となる産業交流施設は、展示場機能を中心とし、会議室、産業支援施設、羽田の歴史コーナー等を設置する。

#### ○多目的広場

海老取川及び多摩川に沿った親水ネットワークと連続性を持たせ、周辺市街地に不足する緑地やオープンスペースを確保する。

### 【第2ゾーン】国際線地区に隣接することを活かした交流ゾーン

#### ○宿泊機能・複合業務機能

国際線旅客等の利便性の向上を図るため、宿泊施設(エアポートホテル)を導入する。

航空・空港関連、観光関連、国際交流関連など、国際線地区に隣接したエリアにふさわしい複合業務施設を導入する。

この中で、羽田空港跡地は、概ね10年でまちづくりの概成を目指し、第1ゾーンは主に大田区が過去の経緯を踏まえて取得する方向で検討することとなりました。また、まちづくりを適切に進めていくために、土地区画整理事業等のまちづくり手法の活用を検討し、必要に応じて都市計画案を策定するなど、関係機関と連携して事業化を図ることとしています。

これに伴い大田区は、第1ゾーンを中心とする区域について、整備内容の具体化を図るために必要な調査を行い、平成23年3月に報告書を取りまとめました。

## (7) 羽田空港跡地第1ゾーン整備方針

---

「推進計画」や羽田空港の再拡張事業・国際化を背景とし、羽田空港跡地における官民連携による事業の促進と、基盤施設整備の推進を計画的に行うことを目的に平成27年7月「羽田空港跡地第1ゾーン整備方針」（以下、「整備方針」とする。）を策定しました。

この中で、羽田空港跡地第1ゾーンのまちづくりのコンセプトを「世界と地域をつなぐ新産業創造・発信拠点を形成～HANEDAゲートウェイ～」とし、拠点形成に当たって以下に示す5つの基本方針、3つのゲートウェイ、7つの重点プロジェクトを定めました。

### ○5つの基本方針

- ①中小企業と多様な主体との協創により、新製品・新技術を創出する
- ②国内外の来訪者を迎える「おもてなしエントランス」を形成する
- ③水辺と緑を活かした「憩いとにぎわい広場」を形成する
- ④環境や景観等を意識した日本の玄関口にふさわしいエリアを形成する
- ⑤周辺地域との機能連携により、相乗効果を生み出す

### ○3つのゲートウェイ

- ①先端産業のゲートウェイ
- ②文化産業のゲートウェイ
- ③憩いとにぎわいのゲートウェイ

### ○7つの重点プロジェクト

- ①先端産業分野の企業誘致
- ②起業・ベンチャーの支援
- ③協創プロジェクトの推進
- ④文化・アート産業の創出
- ⑤おもてなしエントランスの形成
- ⑥羽田の歴史の伝承
- ⑦多目的広場を活用した憩いとにぎわいの創出

重点プロジェクトの推進に当たっては、官民連携による事業手法を採用することとしています。その他に土地利用方針を定めるとともに、都市基盤施設の整備については土地区画整理事業の活用を視野に入れた整備を行うとしています。

## (8) 特区制度

---

政府は平成22年6月18日の閣議決定において、新成長戦略の「21の国家プロジェクト」として、拠点形成による国際競争力等の向上や地域資源を最大限活用した地域力の向上を目指す、「総合特区制度」の創設を位置付けました。

東京都は、平成23年8月の総合特別区域法の施行を受け、この制度を活用し様々な規制緩

和等を行うことにより、東京への海外企業の進出を促し、諸外国に対する東京の競争力を強化する国際戦略総合特区「アジアヘッドクォーター特区」を申請し、同年12月22日に内閣府から区域指定を受けました。

羽田空港跡地第1ゾーンは、この「アジアヘッドクォーター特区」の指定エリアの一部に位置付けられ、海外企業の誘致・ビジネス交流の拠点となる産業交流施設を活用し、対日投資のワンストップサービスや内外企業のビジネスマッチング等の機能を担うことが期待されています。平成24年7月27日には、産業交流施設の活用を盛り込んだ、東京都申請の国際戦略総合特別区域計画が、内閣府の認定を受けました。

この計画の中では、産業交流施設の整備について、「羽田空港跡地を活用し、大田区と連携して、国際会議や産業交流のための施設を整備する。海外を含む広域的な企業、研究機関、大学等との人材交流と技術連携ネットワークを構築し、誘致外国企業と国内中小企業とのビジネスマッチングの機会を提供するとともに、対日投資のワンストップサービス等を実施する。」と位置づけています。

平成25年4月24日、大田区と川崎市が、企業間、特区間、国際化、観光・商業の4分野において、それぞれの特性を活かした連携・協力により、相乗効果を高め、我が国の経済成長を牽引し、地域経済の活性化と国際的な課題解決に貢献するために「大田区と川崎市の産業連携に関する基本協定」を締結しました。

また、政府は平成25年6月14日、新たな成長戦略である「日本再興戦略」を閣議決定し、大胆な規制改革等を実行するための突破口として「国家戦略特区」の創設を位置付けました。国家戦略特区は、内閣総理大臣主導で国の成長戦略を実現するため、特例的な措置を組み合わせて講じ、世界で一番ビジネスがしやすい環境を創出することを目的としています。

東京都は、平成25年9月11日、国家戦略特区の創設に向けた提案募集に対し、「世界で一番ビジネスのしやすい国際都市づくり特区」を提案しました。この中で羽田空港跡地第1ゾーンは、「国内外のものづくりニーズとシーズをつなげ、新市場・新技術を創出するとともに、クールジャパンを世界へ発信する産業の戦略拠点を形成する」と位置付けられています。

平成26年5月1日、大田区が区域の一つである「東京圏」が、国家戦略特区の区域として決定されました。「東京圏」では、2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックも視野に、世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成するとともに、創薬分野等における起業・イノベーションを通じ、国際競争力のある新事業を創出することを目的としております。

平成26年10月1日に開催された「東京圏国家戦略特別会議」において、都市再生・まちづくり分野における「都市計画法の特例」の候補事業として、「区域計画（素案）」に「羽田空港跡地」が記載されることとなりました。

その後、「区域計画（素案）」のうち東京都における「都市計画法等の特例」に係る特定事業についての審議を行うために設置された「東京都都市再生分科会」が、平成27年9月29日に、大田区役所本庁舎において開催され、大田区が整備方針に基づき、「新産業創造・発信拠点」を形成するため都市計画法の特例を活用して都市基盤施設の整備（土地区画整理事業、都市計画道路、都市計画公園）を進める都市計画の素案を示し、承認されました。本素案については、平成27年11月5日に羽田小学校において説明会を開催、同年11月12日には都

市計画案を公告し、引き続き11月26日まで、大田区役所空港まちづくり課において都市計画案の縦覧を行いました。平成28年1月28日に開催された大田区都市計画審議会において、都市計画素案が議決され、2月4日の東京圏国家戦略特別区域会議により「都市計画法の特例を活用した整備」の区域計画として了承、翌日の5日には国家戦略特別区域諮問会議において、区域計画が内閣総理大臣認定を受け、都市計画決定されました。その後、12日に大田区で都市計画決定の告示をしました。

## (9) 羽田空港跡地整備事業

---

### ①跡地第1ゾーン

大田区では、これまでの経緯、特区の活用も念頭に入れ、官民連携による事業の促進と基盤施設整備の推進を計画的に行うことで、日本全体の経済成長に寄与するまちづくりを目指し、平成27年7月に策定した整備方針では、国内外のヒト・モノ・情報を呼び込むとともに、産業交流のための機能を集積させ、官民連携により「新産業創造・発信拠点」の形成を図ることとしました。

### ○羽田空港跡地地区土地区画整理事業

跡地第1ゾーンにおいて、必要な土地の再編及び道路などの公共施設の整備を行う土地区画整理事業については、施行に関する基本的な方針や役割分担を定めることを目的とした「羽田空港跡地地区における土地区画整理事業の施行に関する基本協定」が平成27年9月11日に東京都、大田区、国、独立行政法人都市再生機構（以下、「UR都市機構」とする。）の間で締結されました。

この基本協定及び都市再生機構法第14条第1項に基づき、平成28年6月20日に東京都及び大田区がUR都市機構に対して施行要請を行い、本事業がUR都市機構により施行されることとなりました。平成28年10月5日に、本事業についてUR都市機構が国土交通大臣から事業認可を取得し、土地区画整理審議会を経て仮換地を指定し、平成29年5月24日に起工式が挙行され、基盤整備工事に着手しました。

その後、本事業の施行に関する関係者間の詳細な役割分担や手続き等を定めた「羽田空港跡地地区における土地区画整理事業の施行に関する詳細協定」が平成30年5月7日に大田区、国、UR都市機構の間で締結されました。区域内の道路については、平成28年12月22日に特別区道路線の認定及び区域が決定され、平成29年5月30日に電線共同溝を整備すべき路線に指定されたことにより、無電柱化路線の大田区道が整備されることとなりました。

UR都市機構は、大田区と連携しながら基盤施設整備を進め、令和2年5月22日に道路整備の一部完了に伴い道路の供用を開始し、同年7月3日には、羽田イノベーションシティの開業に合わせて、交通広場の供用を開始しました。この交通広場には、整備方針で掲げる重点プロジェクトの一つである「羽田の歴史の伝承」を具現化するものとして、大田区が地域団体や空港関連企業等から寄贈を受けた旧三町（羽田鈴木町、羽田穴守町、羽田江戸見町）顕彰の碑を建立するとともに、旧三町の成り立ち等を伝える解説板及び昭和11年頃の航空写真を利用した旧三町復元タイルを設置しました。また、令和4年3月23日には旧三

町の住民・地域の方々、顕彰碑の建立にご尽力いただいた団体等の臨席のもと、この碑の建立を記念した式典を開催しました。

土地区画整理事業については関連工事の遅れのため、期間の1年間延伸を令和6年12月に決定しました。令和7年11月1日には、全線の工事完了に伴い区域内の道路3路線の工事が完了し、供用を開始しました。

#### ○羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）

平成28年10月31日、整備方針に基づき「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）募集要項」を作成し、公表しました。

平成29年5月19日、応募があった2つのグループのうち、学識経験者等で構成される選定委員会の審査結果を踏まえ、鹿島建設株式会社を代表企業とする応募グループを事業予定者に決定し、6月1日には事業者選定に係る審査講評と事業予定者の提案概要を公表しました。

平成29年8月21日、第一期事業の円滑な実施に必要な大田区と事業予定者双方の協力事項及び諸手続き等を定めた「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）基本協定」に締結しました。

平成30年5月9日、鹿島建設を代表とするグループが設立した羽田みらい開発株式会社（特別目的会社）と事業契約を締結しました。

平成30年6月28日、独立行政法人都市再生機構東日本都市再生本部、平成30年6月29日に国とそれぞれ売買契約を締結し、その後、羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）用地は区に引き渡されました。

平成30年10月31日、羽田空港跡地第1ゾーン特設会場において「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）起工式」が挙行されました。

平成30年12月25日、都市再生特別措置法の規定に基づき、事業者（羽田みらい特定目的会社）が申請した「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期）に係る民間都市再生事業計画」が国土交通省から認定を受けました。

令和元年5月31日、区と羽田みらい開発株式会社は、国土交通省が公募するAIやIoT等の先端技術により、持続可能で分野横断的な取り組みをまちづくりに取り入れ、都市・地域の課題解決を目指すスマートシティモデル事業の「重点事業化促進プロジェクト」、「スマートシティ推進パートナー」に認定・選定されました。

令和元年8月20日、「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）」の施設名称を「HANEDA INNOVATION CITY※」（羽田イノベーションシティ）※略称：HICity（エイチ・アイ・シティ）に決定し、公表されました。「HANEDA INNOVATION CITY」の名称には羽田「HANEDA」を日本の「INNOVATION」を発信する場所「CITY」として発展させていきたいという事業に対する想いが込められています。

令和2年7月3日、羽田イノベーションシティは開業しました。まちには、研究開発拠点、会議研修センターといった、事業者が成果を発表し様々な交流・連携を生み出す施設のほか、ライブホールや芝生の広場、足湯などが整備されています。羽田みらい開発株式会社は、「新産業創造・発信拠点」の形成に向け、「先端産業創造委員会」「文化産業創造委員会」「エリアマネジメント委員会」を立ち上げました。「先端産業」と「文化産

業」及び「共通事業（エリアマネジメント）」の3つの事業を軸に、ヒト・モノ・情報が集まり融合することで新たなビジネスを創造し、日本のものづくり技術・日本各地域の魅力をこの「まち」から国内外に向けて発信することを目指しています。なお、新型コロナウイルス感染症の影響により、一部の施設及びテナントは順次営業開始となりました。

令和2年9月18日、飲食店などのテナントの多くが開業を迎えたことにより、羽田イノベーションシティは「本格稼働」しました。それに伴うオープニングイベントでは「先端産業」と「文化産業」の融合というこのまちのコンセプトを踏まえ、世界に誇る日本文化である浮世絵を題材としたイベントや、スマートシティの取り組みとして最先端技術のモビリティやロボティクスの実証実験を実施し、5日間で約3万人の来場がありました。一方、スマートシティに関しては、7月に国土交通省のスマートシティモデル事業における「先行モデルプロジェクト」に追加選定されるとともに、総務省の「データ利活用型スマートシティ推進事業」にも採択されました。

令和3年6月、Ⅱ期工区エリアに位置する先端医療研究センターの運営事業者が、愛知県の学校法人藤田学園に決まりました。また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による工事着工時期の延期や工事期間が延長となったことで、グランドオープンが令和4年から令和5年へ延期となりました。

令和5年11月16日、羽田イノベーションシティはついにグランドオープンを迎え、国土交通大臣、東京都知事、羽田地区町会連合会会長をはじめとする多くの来賓のご臨席の下、記念式典が執り行われました。また、グランドオープンを記念したイベント「Grand Opening Event 〇（空集合）」が17日から19日にかけて開催され、3日間で約1万8千名の来場がありました。イベントでは「先端産業」と「文化産業」のそれぞれの領域で活躍されている方々によるトークセッションや、最新のテクノロジーやアートに触れられる実証実験や展示、日本各地のお店やプロジェクトに焦点を当てたマルシェ、大田区・羽田の魅力を体感できる取組みなど、多様なコンテンツが実施されました。

#### ○多摩川護岸の整備

本区域の多摩川護岸に関しては、国土交通省は「推進計画」や土地区画整理事業の事業認可等を受けて、当該区間約400m（左岸1.1k～1.5k）の高潮対策整備などを新たに追加した「多摩川水系河川整備計画【直轄理区間編】」を平成29年3月27日に変更しました。平成30年度から、親水性や「ソラムナード羽田緑地」との連続性を確保した護岸を整備する「HANEDAゲートウェイ憩いの堤防整備事業」が国土交通省により進められ、令和2年度末に暫定形堤防が完成しました。また、令和4年4月1日には、羽田空港跡地の治水機能向上や水辺の憩い・にぎわい創出を目的として、「多摩川高潮堤防」が供用開始されました。

#### ○羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園

令和4年3月、羽田空港跡地第1ゾーンのまちづくり事業の一環として新たに整備する都市計画公園について、整備・維持・運営の全般にわたる基本的な考え方を示すため、これまで実施したアイデア公募や意見交換会等を踏まえ、「羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園コンセプトブック（素案）」を作成し、本コンセプトブック（素案）について、より

広く区民の意見を反映させるため、区民意見公募手続き（パブリックコメント）を実施しました。それを踏まえ、4月25日に「羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園コンセプトブック」を策定しました。

令和4年7月から11月の期間において、都市計画公園の認知度向上、愛着醸成、公園整備・運営に関する理解などを促進する取組みの一環として、都市計画公園予定地を暫定活用した、休憩スペース設置、子どもをターゲットとした遊び、パラスポーツ体験、最新電動モビリティの試乗体験などを行いました。また、令和5年4月から11月においても引き続き暫定活用を行い、地元小学生による花壇・ベンチづくり、音楽フェスティバル、子ども自転車教室や、高齢者の方を対象とした健康パーソナル相談トレーニング教室など、幅広い取組を実施しました。

令和5年12月12日開催の第181回大田区都市計画審議会においては、都市計画公園予定地を約2.0haから約3.3haに変更することについて諮問し、諮問のとおり定めることが適当である旨の答申を得て、約3.3haに拡張する都市計画決定を行いました。

令和6年6月に、本公園の整備・維持管理・運営を一体的に行う事業者を厳正に公募・選定するため、「羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園整備運営等事業者選定委員会条例」を制定し、7月11日より事業者公募を開始しました。

その後、4回の選定委員会を経て、令和7年2月5日に事業予定者を「羽田みらいパークマネジメント」グループに決定し、3月18日に基本協定締結、11月1日に公募設置等計画等の認定、11月4日に実施協定を締結しました。

## ②跡地第2ゾーン

### ○羽田空港直結複合開発プロジェクト「羽田エアポートガーデン」

羽田空港跡地第2ゾーンは、「推進計画」において、国際線地区に隣接することを活かした交流ゾーンと位置付けられ、宿泊施設・複合業務施設等の導入を行うこととされていましたが、国は平成27年12月25日に宿泊施設等の整備・運営を行う民間事業者選定のため、一般競争入札総合評価落札方式による公募手続きを行いました。公募手続きを経て、平成28年6月17日に住友不動産・東京国際空港プロジェクトチーム（代表企業：住友不動産（株））が選定されたことが公表されました。また、6月30日には、内容評価点の内訳や審査講評等の審査内容、及び選定事業者の提案概要が公表されました。

その後、7月29日に国と選定事業者構成員が負うべき責務及び必要な諸手続について定めた「東京国際空港第2ゾーン整備・運営事業に係る国有地の貸付基本協定書」を締結、10月17日には事業者が設立した特別目的会社（羽田エアポート都市開発株式会社）と国が事業協定書及び国有財産定期借地権設定契約書を締結しました。契約期間は、事業協定書及び契約書締結の日から貸付期間（平成30年4月1日～平成80年3月31日（対象地の一部については平成30年1月4日から貸付））の満了時までとしています。

平成30年3月9日には、羽田エアポート都市開発株式会社の実施する国家戦略民間都市再生事業（羽田空港跡地第2ゾーン計画）に係る計画が、国土交通省から都市再生特別措置法に基づく認定を受けました。

羽田空港第2ゾーン地区約4.3haで開発が進めている羽田空港直結複合開発プロジェクトの街区名称を「羽田エアポートガーデン」とし、その計画概要が決定され、令和元年12月

10日に公表されました。整備概要は、①日本最大1,717室（ラグジュアリー160室、ハイグレード1,557室）のエアポートホテルを核とし、②国際交流機能強化のための羽田空港最大MICE対応の約2,400㎡イベントホール・会議室、③都市観光に資する富士山・飛行機を望む約2,000㎡の展望天然温泉、④これまでになかった地方都市・観光地へのルートも確保した15停留所のバスターミナル、⑤空港利用者の利便性を提供する約90店舗の商業施設を備えた複合開発としています。

令和2年2月27日、住友不動産株式会社及び羽田エアポート都市開発株式会社は、羽田エアポートガーデンを4月21日にグランドオープンすると発表しましたが、その後、新型コロナウイルス感染症や国内外の状況を鑑み、開業を令和2年夏頃に延期しました。

令和2年8月6日、新型コロナウイルス感染症や、国際線旅客数の大幅な減少が続いている状況を鑑み、改めて施設の開業を延期することを決定しました。

その後、新型コロナウイルス感染症に関する水際対策の緩和等もあり、令和4年12月21日、住友不動産ホテル ヴィラフォンテーヌ プレミア羽田空港・グランド羽田空港が先行開業し、令和5年1月31日に全面開業しました。

#### ○第2ゾーン多摩川親水緑地「ソラムナード羽田緑地」

「推進計画」では第2ゾーンにおいて、水辺の特性を活かした潤いとにぎわいのある景観の創出、快適で魅力ある親水ネットワークを形成するとしており、国際線地区や第2ゾーン宿泊・複合業務施設との一体的な土地利用、第1ゾーンとの連続性を踏まえた計画検討を進めるものとされています。

これらのことから区は、国土交通省に対して、「護岸における景観への配慮や親水ネットワークとしての歩行空間の確保」について要望し、多摩川護岸の整備、範囲、国有地使用や維持管理に関する基本的事項について国土交通省と協議を重ね、平成27年6月10日に「羽田空港跡地第2ゾーンの多摩川護岸の整備等に関する基本合意書及び細部合意書」、平成28年1月7日に「羽田空港跡地第2ゾーンの多摩川護岸の整備等に関する確認書」を国と大田区の間で締結しました。

平成28年10月には、（仮称）多摩川親水緑地の都市計画素案についての住民説明会を開催し、12月に都市計画案の縦覧を実施しました。平成29年2月に開催された大田区都市計画審議会の審議を経て、2月13日に東京都市計画緑地第94号多摩川親水緑地が都市計画決定されました。その後、6月23日に東京都知事から都市計画事業認可を得て事業に着手しました。平成30年10月19日に親水緑地整備の着工をするとともに、9月3日から10月30日まで緑地の名称を募集し、区内外から327件の応募があり「ソラムナード羽田緑地」に決定しました。名称には、「羽田空港を象徴する空と、フランス語で散歩道を意味するプロムナードを融合させ、歩いている心地のよい空と散歩道が調和するような場所になるように」との意味が込められています。平成31年4月1日に区立緑地として全長1.1kmのうち800m区間を先行して供用開始し、残り300m区間については、令和元年度に整備を行い令和2年4月1日に供用開始しました。

ソラムナード羽田緑地の多摩川河口部への更なる拡張を図るため、多摩川護岸整備の対象範囲を当初の約1.1kmの区間に河口部の0.9kmを加え、約2.0kmに変更した「空港跡地第2ゾーンの多摩川護岸の整備等に関する変更基本合意書及び変更細部合意書」を令和2年1月

30日に国と大田区の間で締結しました。

令和3年4月から、国土交通省が緑地拡張部の多摩川護岸の工事に着手しました。9月には、緑地拡張に関する都市計画案の縦覧を実施し、11月に開催された大田区都市計画審議会の審議を経て、11月17日に東京都市計画緑地第94号多摩川親水緑地の区域拡張に関する都市計画が変更され、ソラムナード羽田緑地の拡張に向けた具体的な取り組みが開始されました。

多摩川沿いの水辺空間では、国際線地区や第2ゾーン宿泊・複合業務施設、第1ゾーンといった周辺のまちづくりと連携し、一体的な水辺の利用・交流促進を実現するため、平成29年3月7日に「羽田空港跡地かわまちづくり」計画を登録しました。さらにソラムナード羽田緑地において、令和元年6月17日に「都市再生整備計画（羽田空港跡地周辺地区）」を策定しました。これらの計画を基に、民間事業者が参入した社会実験等を実施することで、水辺とまちが一体となり、多様な人々が楽しむことができる空間創出を目指しています。また、令和4年10月22～23日、11月12～13日には、新しい水辺の楽しみ方や賑わいづくりの一環として、各種イベントやキッチンカーによる飲食提供など、事業者を公募した社会実験事業を実施しました。

令和5年9月に区は、緑地拡張部の緑地整備に工事着手しました。令和6年3月31日にプレオープンイベントを開催し、令和6年4月1日に全面開園を迎えました。

#### ○HANEDA GLOBAL WINGS

令和2年2月、第1ゾーンと第2ゾーンからなるエリアの名称を、過去の経緯を表す名称「羽田空港跡地」から新しい名称「HANEDA GLOBAL WINGS」（ハネダ グローバルウイングズ）に改称しました。

この名称は、「HANEDA」により、世界にその名が轟く「羽田」の地であることを、「GLOBAL」により、国内に加え世界に向けた取組を展開することを、「WINGS」では、羽田空港及び市街地との近接性を有する「第1ゾーン」、国際線地区に直結する「第2ゾーン」を両翼に見立て、「未来に向けて羽ばたくまちづくり」を推進するエリアということを表現しています。

また、令和4年3月12日の多摩川スカイブリッジの開通を契機として、羽田イノベーションシティ及び羽田エアポートガーデン（代表：住友不動産商業マネジメント株式会社）、多摩川対岸のキングスカイフロント（代表：キングスカイフロントネットワーク協議会）の3拠点は、HANEDA GLOBAL WINGSとキングスカイフロントとの連携を一層強化し、世界最先端のビジネスエリアへの成長と地域社会の持続的な発展に向けて、同日付けで新たに連携協定を締結しました。

#### (10) 羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会等

---

羽田空港の周辺地域や京浜臨海部は、東京圏の一部として国家戦略特別区域に指定されるとともに、アジアヘッドクォーター国際戦略総合特区と京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区とが隣接している地域です。このような状況を踏まえ、国家戦略特別区域の目標を達成するためのプロジェクトの一環として、世界とつながる成長戦略拠点として連携

していくことが重要であることから、平成26年9月8日、「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」が設置されました。

本委員会には大田区も参画し、国際拠点空港としての羽田空港を活用しつつ、①先端的医療技術とものづくり技術との医工連携の推進、②国際的な研究・交流・商取引を促進するための土地利用並びに③周辺のまちづくりと一体となった戦略的な都市・交通インフラ整備等を進める具体策について、国・地方の関係機関と必要な協議・調整を行っています。平成27年5月18日に開催された第2回の委員会においては、羽田空港周辺・京浜臨海部の連携強化に向けた基本的な取組方針等に基づき、国及び地方の関係機関が協力して取り組むこととされました。羽田空港跡地第1ゾーンについては、「大田区が中心となり土地区画整理事業の事業化に向けた検討を進め、平成27年度に都市計画の決定、平成28年度に事業の着手を行い、平成32年度に向けて、世界と地域をつなぐ新産業創造・発信拠点の形成を目指す」、「都市計画の決定とあわせ、国土交通省航空局において、第1ゾーンの土地譲渡に向けた関係者との調整を進める」とされました。

平成28年4月13日に開催された第3回の委員会では、第2回の委員会に確認した内容の進捗状況や今後の取組みについて確認されました。羽田空港跡地第1ゾーンについては、「大田区が中心となり土地区画整理事業の事業化に向けた検討が進められ、平成28年2月に都市計画決定がなされたところである。今後は、平成28年度内の事業認可の取得に向けた調整を進める」、「2020年（平成32年）の世界と地域をつなぐ新産業創造・発信拠点の形成に向け、先端産業分野のビジネスマッチング促進及びクールジャパン発信機能について、事業者公募等必要な取組みを推進する」とされました。

これに関連して、平成28年11月18日に内閣府は、「都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急地域を定める政令の一部を改正する政令」を閣議決定し、これまで「川崎殿町・大師河原地域」として指定していた区域に、羽田空港跡地の区域を新たに加え、東京圏のビジネス機能を支え国際競争力の強化を図る成長戦略拠点の形成を促進するとしました。これにより、平成28年11月24日には『羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域』が都市再生緊急整備地域及び特定地域が新たに指定されました。この指定を受けて以降、当該地域独自の財政支援、税制支援を受けて、大田区と民間事業者が連携し、整備のための施策を推進しています。

## 8 首都圏空港の機能強化

### (1) 背景

首都圏空港における旺盛な航空需要については、これまで羽田・成田両空港が対応してきました。首都圏空港の空港処理能力は、羽田空港が平成26年3月の国際線の発着枠の拡大により年間44.7万回となり、成田空港の年間30万回とあわせ年間74.7万回となりました。

羽田空港は、終戦後、連合国軍により接收・返還されたのち、住宅街や高層建築物が密集する都心の近接に立地する民間空港として発展してきました。東京都心に近く、アクセス利便性が高い一方、課題となる騒音をできる限り軽減するため、できるだけ市街地上空の飛行経路を避けるなど、東京湾を最大限活用した飛行経路を設定するとともに、3次にわたる沖合展開事業及び再拡張事業を実施し、空港処理能力の拡大を図ってきました。

しかしながら、首都圏空港の航空需要は増加傾向にあって、特に国際線需要は大幅に増加することが見込まれていました。あわせて、機材の小型化・多頻度化も進んでおり、概ね2020年代前半には、上記の計画処理能力の74.7万回のほぼ限界に達する見込みで、昼間時間帯の羽田空港においては、航空会社が希望する時間帯に就航することができないという事態が発生していました。さらに、2020年に開催が決定していた2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会に伴い増加が予想される訪日外国人旅行者への対応に万全を期すことも求められていました。こうした中、国は首都圏空港の更なる機能強化が必要とし、機能強化に資する技術的な選択肢を洗い出すこととしました。

### (2) 検討経過

国は、首都圏の国際競争力の強化、訪日外国人旅行者のさらなる増加、国内各地への経済効果の波及等の観点から、空港処理能力の拡大を含めた首都圏空港の更なる機能強化を図る必要があるとして、平成25年10月29日、「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」を設置し技術的検討を始めました。

「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」は、平成25年11月1日から平成26年6月6日までの計5回にわたり議論を重ね、平成26年7月8日に技術的な選択肢の「中間取りまとめ」を公表しました。

### (3) 中間取りまとめの内容

「中間取りまとめ」では、2020年東京オリンピック・パラリンピック開催までに実現し得る方策として、「滑走路処理能力の再検証」、「滑走路運用・飛行経路の見直し」の2点を挙げられています。

現行の滑走路運用及び飛行経路を前提とした場合、「滑走路処理能力の再検証」により年間約1.3万回の空港処理能力拡大を見込むことができました。

一方、現行の滑走路運用及び飛行経路を前提としない場合、「滑走路処理能力の再検証」及び「滑走路運用・飛行経路の見直し」により年間約3.9万回の空港処理能力拡大を見込むことが

できるとしました。

2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催以降の方策としては、滑走路の増設について検討しました。ただし、滑走路の増設については、整備費や工事期間、騒音影響等の観点から引き続き検討していく必要があるとしています。

#### (4) 関係自治体との協議

---

平成26年8月26日、「中間取りまとめ」を基に、首都圏空港の機能強化の具体化について、関係自治体（関係都県、政令市等）や航空会社等の関係者間で協議を行うため、「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」が設置されました。

また、同日には、東京都及び関係区市で情報共有や意見交換を行い、国が設置する「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」に反映させることを目的として、「羽田空港の機能強化に関する都及び関係区市連絡会」が設置されました。本会には大田区も参画しており、首都圏空港の機能強化の具体化を進めるにあたっては、区民の生活環境と安全を守る立場から、近隣の自治体とも連携して対応しています。本会における連絡調整を行う幹事会は平成26年11月28日に第1回を開催、以降、現在まで開催されています。それに加え、新飛行経路運用開始後の運用に関する情報共有や意見交換を行うことを目的として、令和2年6月10日から新たに分科会が開催されています。

平成28年7月28日、国は「第4回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」において、「環境影響等に配慮した方策」を公表し、2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会やその先を見据え、「滑走路処理能力の再検証」及び「滑走路運用・飛行経路の見直し」により羽田空港の機能強化を図る際には、関係自治体からの要望や住民意見等を踏まえ、環境影響等に配慮し、「運用の工夫」、「環境対策」、「安全対策」、「引き続きの情報提供」の方策を実施するとしました。また、関係自治体は、羽田空港機能強化に必要となる施設整備に係る工事費、環境対策費を国が予算措置することに対し、理解を示しました。

令和元年8月7日、国は「第5回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」を開催し、「これまでの取り組み」、「機能強化に向けた追加対策」、「今後のプロセス（案）」などの説明を行い、関係自治体等から「国がこれまで実施してきた騒音・落下物対策や丁寧な情報提供及び協議会で新たに示された追加の対策について評価する旨並びに国に対してしっかりとした対策を講じることを求める」、「今後、羽田空港の機能強化に関してスケジュールに基づいて進めることを求める」、「羽田空港の機能強化に関し、国の事業として国の責任の下で進めるものと理解している」、「首都圏全体での騒音共有の実現の第一歩として評価する」等の発言がありました。これらの意見、要望に対し、国は「新飛行経路に関して、住民説明会を通じ、また本日の協議会でも、住民の皆様方には、引き続き不安や心配の声があることを伺った。そのため、関係自治体からいただいた、騒音・落下物対策や、引き続きの情報提供に関するご意見・ご要望をしっかりと受け止め、引き続き丁寧に対応したいと考えている。今後の段取りとして、本日いただいたご意見を踏まえ、改めて内部で検討し、2020年夏ダイヤからの羽田空港における新飛行経路の運用開始、及び国際線の増便について、国土交通省の責任において、判断することとしたい。」としました。

翌8日、国は第5回の協議会において関係自治体等からの発言等や住民に引き続き心配の声

があることを踏まえ、国として、意見・要望をしっかりと受け止め丁寧に対応する旨回答したことなどの状況を踏まえ、令和2年3月29日から新飛行経路の運用を開始し、国際線を増便することとしました。

## (5) 住民への説明

---

機能強化の取り組みを進めるにあたって、国はその必要性や実現方策等について、より多くの人々に知ってもらう具体的な手法を定めるため、平成27年3月から5月にかけて「羽田空港機能強化に関するコミュニケーションのあり方アドバイザリー会議」を3回にわたって開催し、その議論を踏まえ、説明会については、オープンハウス型（説明パネル等の展示と併せ、国の担当者が参加者の質問等に対して適切に説明するとともに、意見等を聞く形式）で実施することとしました。

オープンハウス型の説明会は、機能強化の必要性や実現方策等を中心に説明し、意見、質問、懸念等を聞く、フェーズ1と、フェーズ1で寄せられた意見を踏まえ、主な課題について更に深掘りするとしたフェーズ2の2回実施することとされ、大田区では、フェーズ1が大田区役所本庁舎で7月24日～27日まで、羽田文化センターで7月30日～8月1日までの合計7日間開催され、2会場合計で600人が参加しました。

また、フェーズ2は大田区役所で12月12日～14日まで、羽田文化センターで12月18、19日、入新井特別出張所で12月22、23日、糀谷文化センターで12月25、26日の合計9日間開催され、4会場合計で596人が参加しました。

国は、「環境影響等に配慮した方策」において、「引き続きの情報提供」として、「機能強化方策の実現に向けては、ホームページや特設電話窓口の活用、市民窓口の設置など様々な手法を組み合わせた総合的なコミュニケーションを進めることにより、より多くの住民に幅広い理解が得られるよう、丁寧な情報提供に努める。」としました。

平成28年11月18日には、「羽田空港機能強化に係る今後の情報提供」の方策として、「常設情報発信拠点の設置」、「特設電話窓口の充実」、「住民説明会の継続開催」を公表しました。「住民説明会の継続開催」として、機能強化の必要性、実現方策等に加え、平成28年7月に公表された「環境影響等に配慮した方策」の情報提供を行うフェーズ3の説明会が1月から5月までの間、首都圏15会場において開催されました。大田区内では、平成29年1月14日に大田区役所本庁舎2階会議室において開催され、74人が参加しました。

この間、同年1月には機能強化に関する説明会で説明パネル、飛行機の飛行映像や音を体験できる機器等を備え、いつでも情報を得ることが出来る常設の情報発信拠点が羽田空港第1ターミナルに開設されました。

引き続き国は、フェーズ4の住民説明会として、同年11月から平成30年2月にかけて、環境影響等に配慮した方策の進捗状況等を説明することに加え、新飛行経路や落下物対策の検討状況に関する詳細な情報提供を実施しました。大田区では11月1日に京急蒲田駅改札口外コンコースにおいて開催され、240人が参加しました。

平成30年3月28日には、区の引き続きの情報提供に関する要望に対して「住民説明会（第4フェーズ）におけるご意見をフォローアップするとともに、ホームページや特設電話窓口の活用、市民相談窓口の設置など、様々な手法により引き続き丁寧な情報提供を行う」と回答しま

した。その後、11月20日には「これまで住民説明会で寄せられた意見を踏まえ、新飛行経路運用開始までのプロセスや落下物対策等の進捗を情報提供していく」として5巡目となる第5フェーズの住民説明会（オープンハウス型）開催が公表され、同年12月15日から平成31年2月23日にかけて開催されました。大田区では、2月11日と12日に京急蒲田駅改札口外コンコースにおいて開催され、2日間合計1,185人が参加しました。

また、国は区からの「引き続き、不安を払拭するよう、また理解が深まるよう様々な手法を活用し、区内各地域の実情を踏まえた、丁寧な情報提供を確実に実施していただきたい。」という要望を踏まえ、情報提供手法の一つとして、地域説明会を開催しました。地域説明会では、大田区在住・在勤・在学の方向けとし、会場では、従来のオープンハウス型に加え、これまでの説明会で多くの意見等が寄せられた「騒音対策」、「安全対策（落下物対策を含む）」について、複数名が同時に説明を聞くことができるなどの「説明コーナー」を設けた展示説明型として実施されました。令和元年5月29日に萩中集会所、6月2日、3日に大田区役所2階会議室で開催され、3日間合計82人が参加しました。

10月29日には「新飛行経路の運用開始までのプロセスや、騒音・落下物に関する追加対策等について情報提供する」として6巡目となる第6フェーズの住民説明会（オープンハウス型）開催が公表されました。また、京浜島において、京浜島工業団地協同組合連合会の主催により11月25日、26日の2日間、京浜島勤労厚生会館でオープンハウス型の説明会が開催され、25日は30名、26日は24人が参加しました。

国は、機能強化後における環境対策（騒音対策、大気汚染対策等）や落下物対策の取組状況などについての情報提供として、ホームページ「羽田空港のこれから」において定期運用報告を行っています。2か月に1回及びダイヤごと（おおむね半年に1回）に、騒音対策、落下物・安全対策、及び運用実績等に関する情報をそれぞれ公表しています。

それに加え、令和3年からは、新飛行経路に関する騒音の状況や様々な取組について住民の方々に伝えることを目的として、新飛行経路下に位置する各戸に対し「羽田空港のこれから」チラシを配布するなど、様々な手法により情報提供を行っています。

## （6）国への要望

---

国による「羽田空港の機能強化」の提案には、南風運用時においてこれまでに設定されていなかったB滑走路からの西向き離陸等の新飛行経路が盛り込まれ、区民生活への影響が懸念されることから、区は平成28年6月16日に機能強化に関する要望書を提出しました。あわせて、区内における現在の課題である「A滑走路北向き離陸左旋回の早期廃止」、「ヘリコプターの深夜の騒音影響への対策」についても要望を行いました。

これらの要望に対し、国は平成28年7月28日付けで「騒音影響の軽減」、「安全確保」、「現行課題への対応」について区に回答しました。

平成29年5月10日、区は空港と地域が共存共栄の関係を築いていくためには、より詳細な情報提供が必要であることから、先の要望に加え、再度、機能強化に関する要望書を提出しました。また、要望書では、現行の騒音影響も踏まえ、羽田空港周辺地域からの声も重く受け止め、適切に対応するよう求めました。

この要望に対し、国は平成30年3月28日付けで「羽田空港の機能強化」、「現行課題への対

応」、「羽田空港周辺地域への対応」について区に回答しました。

さらに、平成31年1月30日には、これまでの国の対応を踏まえ、区民に対してより詳細かつ具体的な情報提供が必要であることから、区は、先の要望に加え、再度、機能強化等に関する要望書を提出しました。要望書では、現行滑走路運用による騒音影響の軽減、騒音や大気汚染等の環境影響に関する情報について、区民等がよりわかりやすく、より容易に入手できる情報提供等についても対応を求めました。

この要望に対し、国は令和元年11月27日付けで「羽田空港の機能強化」、「現行課題への対応」、「羽田空港周辺地域への対応」について区に回答しました。

その後、令和2年1月30日から2月12日まで行われた実機飛行確認の結果、区内への騒音影響などを改めて認識したことから、区は、令和2年3月26日付けで国土交通省に対して川崎市と合同で要望書を提出しました。

要望書では、機能強化に関する騒音影響への対応、安全対策等の強化だけでなく、現行課題への対応として、現行の滑走路運用における騒音軽減やゴーアラウンドの減少に向けた取組状況に関する情報提供などについて対応を求めました。

この要望に対し、国は令和2年6月4日付けで「東京国際空港の運用について（ゴーアラウンド経路）」、令和2年6月17日付け及び令和2年7月31日付けで「羽田空港におけるB滑走路からの西向き離陸に関する当面の運用について」、区に回答しました。それらの回答に加え、国は、空港周辺地域へ大きな騒音影響を及ぼすゴーアラウンドの対策として、令和3年11月26日付けで「羽田空港におけるゴーアラウンド減少に向けた取り組みについて」を区に通知しました。そのなかでは、令和4年1月1日から新たに実施される滑走路点検の工夫による対策のほか、ゴーアラウンドの減少に向けて様々な取り組みを引き続き実施していく旨が記載されています。さらに国は、令和4年10月13日付け「羽田空港におけるB滑走路からの西向き離陸に関する運用について」において、同年11月1日から騒音軽減に向けた取り組みを行う旨を区に通知しました。

## （7）国との協議

---

区は、令和元年8月8日に国が、令和2年3月29日から新飛行経路の運用を開始し、国際線を増便することを公表したことに伴い、平成22年5月14日付け『「D滑走路供用後の東京国際空港の運用について」に対する回答について（回答）』の第6項における、離着陸ルート等について区に関連する部分を変更しようとする場合に協議するという内容に基づき、令和元年9月6日に国へ協議を進めるよう求めました。その後、11月22日、国は機能強化後の羽田空港の運用において変更する部分を示し、協議を進めました。

区は、国の変更する箇所について確認した上、11月29日に回答を示しました。令和2年1月17日、国は区からの回答内容を確認のうえ、一連の協議に関する回答を示しました。

## （8）新飛行経路の運用開始

---

令和2年1月30日から2月12日まで、新飛行経路の運用開始に先立って実機飛行による確認が行われ、管制官による新飛行経路の運用の手順等確認のほか、新たに設置した航空機騒音測定局の調整がなされました。

その後、3月29日から新飛行経路による運用が開始されましたが、新型コロナウイルス感染

症の拡大や政府からの緊急事態宣言発出の影響により、国際線を中心に大幅な減便が行われました。

国は、区からの要望を受け、6月19日から新型コロナウイルス感染症に伴う当面の羽田空港の減便を踏まえた暫定運用として、騒音影響の大きい大型機であるB777の南風時新経路運用時間帯におけるB滑走路西向き離陸について、就航距離が短い伊丹便1便の離陸を1日の上限とする対応を行いました。7月31日からは、観光需要の回復等に伴う復便状況を踏まえ、可能な限りB777をA滑走路からの離陸に振り替える対応を行いました。

また国は、新飛行経路に係る航空機騒音について、騒音発生状況のよりきめ細やかな把握や丁寧な情報提供のため、固定騒音測定局での測定以外においても、航空機騒音の短期測定を実施しています。

[令和2年度] 令和2年9月23日～10月6日の2週間

[令和3年度] 令和3年9月30日～10月6日の1週間及び、12月5日～11日の1週間

[令和4年度] 令和4年8月24日～30日の1週間及び、12月14日～20日の1週間

[令和5年度] 令和5年8月1日～7日の1週間及び、11月1日～7日の1週間

[令和6年度] 令和6年7月31日～8月6日の1週間及び、11月19日～25日の1週間

[令和7年度] 令和7年7月25日～7月31日の1週間及び、11月2日～8日の1週間

さらに国は、騒音影響の軽減を図る目的で、令和4年11月1日から騒音影響の大きい大型機（B777 型機、A330 型機）のB滑走路からの西向き離陸について、原則滑走路末端の誘導路（B14）を使用し離陸するよう運用を変更しました。

その他、国は、関係自治体等から新経路の固定化回避等に関して要望されていること、また、最近の航空管制や航空機の技術革新の進展を踏まえ、現在の滑走路の使い方を前提とした上で、騒音軽減等の観点から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として、「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」を令和2年6月30日から開催しており、令和7年12月23日までに7回開催されています。

## 9 空港周辺環境対策の経過と現況

### (1) 民家防音工事が始まるまで

区は、羽田空港を離発着する航空機騒音によって、空港周辺住民の静穏な生活環境が破壊されている状況を重視し、羽田空港を管理する運輸省が、原因者負担の原則に則り、自ら空港周辺環境対策を講じて、羽田空港周辺住民の良好な生活環境を確保すべきであるとして、繰り返し要望してきました。

羽田空港周辺地域の自然環境、生活環境の確保のための抜本的な対策は、羽田空港の沖合移転ですが、区は当面の具体的な環境対策として、航空機の騒音の室内への影響を防止・軽減する民家防音工事や地域活動の場である共同利用施設（町会会館及び自治会会館）の防音工事が必要であるとして、その早期実現を要望し続けていました。

昭和48年12月27日「航空機騒音に係る環境基準」を環境庁が告示し、環境基準を達成することが困難と考えられる地域に引き続き居住を希望する者に対しては、家屋の防音工事を行うことになり、昭和49年3月27日には「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」（昭和42年8月1日法律第110号）が改正され、運輸省の負担による民家防音工事助成制度が実施されることになりました。

### (2) 民家防音工事（未実施住宅・告示日後住宅）

区は、昭和50年から運輸省の補助を受け、都が補助事業者になり、区が間接補助事業者となって、希望世帯に助成する事業を開始しました。昭和52年度には区域の一部拡大、二室条件の緩和、昭和54年度からは多室防音工事等、助成の拡充が図られました。さらに、昭和57年度からは鉄筋コンクリート住宅の防音工事を開始しました。

民家防音工事の対象区域は、昭和50年5月10日に運輸省が告示した第一種区域内に告示日以前から所在する住宅となっていました。昭和52年4月2日に一部の地域が追加されました。このため、従来の地域との間に2年間の差が生じることとなりました。そこで、この差を是正するため、昭和50年5月10日告示の地域でも昭和52年4月2日以前の住宅であれば防音工事が実施できるよう、平成3年6月10日に運輸省の要綱が改正されました。この住宅を「告示日後住宅」といい、それ以外の住宅を「未実施住宅」といいます。

平成12年度からは、地方自治法の一部改正により、区が補助事業者となりました。このため、都の費用負担分は、区が負担することとなりました。

令和6年度末までの工事実績は、区が6,219世帯7,358件（うち告示日後住宅113世帯113件）、都が1,116世帯（都営住宅等）の工事を実施し、合計7,335世帯8,474件の民家防音工事を完了しました。なお、令和7年度は、1世帯1件を行っています。

※別表－1 参照

### (3) 空気調和機器更新工事①（未実施住宅・告示日後住宅）

民家防音工事助成制度は発足以来14年が経過し、空気調和機器の故障、主要部品の劣化が問題

更新工事①（未実施住宅）の対象となる機器は、民家防音工事実施後10年以上経過し、かつ、所要の機能が失われていると認められた冷暖房機器、空調換気扇や台所用換気扇です。

工事対象室は防音工事を実施した室で、工事対象室数は居住者数に1を加えた室数までとし、5室が限度です。

また、平成21年度からは国の要綱改正により、更新可能な冷暖房機器数は居住者数までとなり、4台が限度です。

一方、告示日後住宅の防音工事助成制度も発足以来10年が経過したことから、この住宅の工事により設置した空気調和機器も、平成14年度から更新工事①（告示日後住宅）が制度化されました。

令和6年度末までの工事实績は、5,325世帯6,995台（冷暖房機器）です。

なお、令和7年度は、申込みがありませんでした。

※別表－1参照

#### （4）空気調和機器更新工事②（未実施住宅・告示日後住宅）

---

更新工事①（未実施住宅）助成制度は発足以来10年以上経過し、空気調和機器の故障、主要部品の劣化が問題となり、平成11年度から空気調和機器更新工事②（未実施住宅）が制度化されました。

更新工事②（未実施住宅）の対象となる機器は、更新工事①（未実施住宅）実施後10年以上経過し、かつ、所要の機能が失われていると認められた冷暖房機器、空調換気扇や台所用換気扇です。

工事対象室は防音工事を実施した室で、工事対象室数は居住者数に1を加えた室数までとし、5室が限度です。

また、平成21年度からは国の要綱改正により、更新可能な冷暖房機器数は居住者数までとなり、4台が限度です。

令和7年度の事業費用負担割合は、概ね国21.0%、区が27.6%、住民が51.4%です（平成21年度までは、国が65%、区が10%、住民が25%（注1参照）、平成11年度までは、国が65%、都が10%、住民が25%）。この住民負担分は区が負担しています。

一方、更新工事①（告示日後住宅）助成制度も発足以来10年が経過したことから、この更新工事①（告示日後住宅）により設置した空気調和機器も、平成24年度から更新工事②（告示日後住宅）が制度化されました。

令和6年度末までの工事实績は、2,883世帯4,140台（冷暖房機器）です。

令和7年度は、未実施住宅・告示日後住宅合わせて16世帯19台（冷暖房機器）を行っています。

※別表－1参照

#### （5）空気調和機器更新工事③（未実施住宅・告示日後住宅）

---

更新工事②（未実施住宅）助成制度は発足以来10年以上経過し、空気調和機器の故障、主要部品の劣化が問題となり、国の制度改正により、平成23年度から空気調和機器更新工事③を実施しました。

更新工事③の対象となる機器は、更新工事②（未実施住宅）実施後10年以上経過し、かつ、所

更新工事③の対象となる機器は、更新工事②（未実施住宅）実施後10年以上経過し、かつ、所要の機能が失われていると認められた冷暖房機器、空調換気扇や台所用換気扇です。

工事対象室は防音工事を実施した室で、工事対象室数は居住者数に1を加えた室数までとし、5室が限度です。

ただし、更新可能な冷暖房機器数は居住者数から1を減じた台数までとし、3台が限度です。

令和7年度の事業費用負担割合は、概ね国が25.8%、区が24.4%、住民が49.8%です。この住民負担分は区が負担しています。

一方、更新工事②（告示日後住宅）助成制度も発足以来10年が経過したことから、この更新工事②（告示日後住宅）により設置した空気調和機器も、令和5年度から更新工事③（告示日後住宅）が制度化されました。この更新工事③（告示日後住宅）では、工事対象室数、更新可能な冷暖房機器数は更新工事③（未実施住宅）と同じですが、単身世帯の場合は冷暖房機器が1台更新可能です。

令和6年度末までの工事实績は、512世帯554台（冷暖房機器）です。

令和7年度は、80世帯76台（冷暖房機器）を行っています。

※別表－1参照

## （6）空気調和機器更新工事④

---

更新工事③（未実施住宅）助成制度は発足以来10年以上経過し、空気調和機器の故障、主要部品の劣化が問題となり、国の制度改正により、令和5年度から空気調和機器更新工事④を実施しました。

更新工事④の対象となる機器は、基本的に更新工事③（未実施住宅）実施後10年以上経過し、かつ、所要の機能が失われていると認められた冷暖房機器、空調換気扇や台所用換気扇です。

なお、更新工事③では単身世帯が補助対象とされなかったが、更新工事④では単身世帯においても冷暖房機1台の取替が可能になりました。その場合の条件は、更新工事②（未実施住宅）実施後10年以上経過し、かつ、所要の機能が失われていると認められた冷暖房機器、空調換気扇や台所用換気扇となります。

工事対象室は防音工事を実施した室で、工事対象室数は居住者数に1を加えた室数までとし、5室が限度です。

更新可能な冷暖房機器数は、単身世帯は1台、それ以外は居住者数から1を減じた台数までとし、3台が限度です。

令和7年度の事業費用負担割合は、概ね国が31.4%、区が17.7%、住民が50.9%です。この住民負担は区が負担しています。

令和6年度末までの工事实績は、52世帯56台（冷暖房機器）です。

令和7年度は68世帯69台（冷暖房機器）を行っています。

※別表－1参照

注1 平成21年度の行政刷新会議で国費負担分を10%から20%縮減すべきという評価結果を国土交通省が受け、平成22年度に更新工事①・更新工事②ともに定率補助制から定額補助制に制度改正されました。その結果、平成22年度は国の負担割合が減り、住民負担割合が増えました。

## (7) 共同利用施設整備事業

---

「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」の第6条「共同利用施設の助成」に基づき、空港周辺地域の環境整備を目的として、地域住民が静穏な環境のもとで地域活動が行えるように、自治会会館・町会会館等の共同利用施設の整備が実施できる制度が制定されていました。

しかし、この制度による運輸省の助成額は、全体標準事業費の3分の2程度であり、残りの3分の1を自治会・町会が負担しなければなりません。自治会・町会には自己資金が乏しく、現実には実施しにくい制度でした。

そこで区は、自治会・町会への助成について、「羽田空港周辺における自治会・町会会館等整備事業費補助金交付要綱」を定め、実施することになりました。その結果、平成12年度末までに計10館の共同利用施設の建替えが実施されました。

※別表－2 参照

## (8) 共同利用施設空気調和設備機能回復工事

---

共同利用施設整備事業により設置した空気調和設備の故障、主要部品の劣化に対応するため共同利用施設空気調和設備機能回復工事が制定されています。

機能回復工事の対象となる共同利用施設は、その工事を実施しようとする時点において、航空機騒音が基準値以上の区域に所在し、かつ、施設整備実施後15年以上経過したもので、空気調和設備の老朽化により機能が著しく低下した施設です。

費用負担割合は、国が事業費の3分の2程度、自治会・町会が残りの3分の1となっています。この自治会・町会負担分は区が負担しています。

平成16年度に2施設、平成22年度に1施設、平成27年度に1施設の助成を行っています。

※別表－3 参照

## (9) 木造改造による共同利用施設整備事業

---

共同利用施設整備事業の対象となる建物は、鉄筋コンクリート造だけでした。しかし、羽田空港周辺地域では会館の敷地が狭く、鉄筋コンクリート造への改修に土地所有者の承諾が得られないなどの理由により、この制度を利用出来ない自治会・町会がありました。

そこで区では、区独自の施策として木造改造による共同利用施設の整備を実施しました。その結果、昭和62年度から7館の会館の木造改造を整備しました。

※別表－4 参照

## (10) 生活保護等世帯への電気料金助成

---

民家防音工事によって空気調和機器が設置された世帯のうち、生活保護世帯又は中国帰国者支援法による支援給付世帯に対して、夏期に電力会社に支払った冷房用相当分の電力量料金を、平成元年度から助成することとなりました。助成額は、国が100分の85、区が100分の15を負担し、1万円が限度となっています。

令和7年度は、100世帯に助成しています。

※別表－1参照

#### (11) テレビ受信障害対策事業

---

羽田空港周辺の国が定める区域内（第一種区域内）での航空機騒音や航空機による受信障害対策として、平成21年3月31日以前に日本放送協会と放送受信契約を締結し、引き続き当該区域内に居住する者を対象に、一般財団法人空港環境整備協会が受信料の一部を助成する事業を行っていました。

なお、この事業は平成24年度末に終了となりました。



別表-2 共同利用施設整備事業

年度	会館名 所在地	構造 規模	設置管理 利用者 対象	完成年月日 種別*
S58	大森東一丁目町会会館(東一会館) 大田区大森東一丁目1番17号	鉄筋コンクリート造2階建 335.34㎡	大森東一丁目町会長 大森東一丁目在住の1,105世帯	S59.1.31 三種
	東糀谷四・五・六町会会館 大田区東糀谷四丁目3番10号	鉄筋コンクリート造2階建 531.60㎡	東糀谷四・五・六町会長 東糀谷四・五・六丁目在住の967世帯	S59.3.31 四種
S59	大田区立大森東四丁目センター 大田区大森東四丁目24番6号	鉄筋コンクリート造3階建 2.3階部分594.01㎡	大田区長 大森東四・五丁目在住の1,718世帯	S60.3.30 四種
S60	羽田稲荷前町会会館(稲荷前会館) 大田区羽田三丁目24番4号	鉄筋コンクリート造2階建 125.41㎡	羽田稲荷前町会長 羽田三・六丁目在住の447世帯	S61.2.25 二種
S61	大森南一丁目自治会館 大田区大森南一丁目18番26号	鉄筋コンクリート造2階建 127.84㎡	大森南一丁目会長 大森南一・二丁目在住の133世帯	S61.8.5 二種
	羽田仲七町会会館(新仲七町会会館) 大田区羽田五丁目14番8号	鉄筋コンクリート造3階建 122.29㎡	羽田仲七町会長 羽田五丁目在住の250世帯	S62.3.4 二種
H元	羽田西町町会会館 大田区羽田二丁目25番5号	鉄筋コンクリート造2階建 120.00㎡	羽田西町町会長 羽田三丁目在住の235世帯	H2.3.19 二種
H6	羽田旭町町会会館 大田区羽田五丁目10番1号	鉄筋コンクリート造2階建 326.41㎡	羽田旭町町会長 羽田四・五丁目及び旭町の一部に在住の673世帯	H7.3.22 三種
H11	羽田仲東町会会館 大田区羽田六丁目15番18号	鉄筋コンクリート造2階建 120.00㎡	羽田仲東町会長 羽田六丁目に在住の189世帯	H12.2.28 二種
H12	仲羽田町会会館 大田区羽田四丁目9番11号	鉄筋コンクリート造3階建 128.43㎡	仲羽田町会長 羽田四丁目に在住の200世帯	H13.2.28 二種

\* 鉄筋コンクリート造の共同利用施設は、一種～四種に区分される。

「一種」＝利用対象世帯50世帯以上・規模80㎡以上 「二種」＝利用対象世帯101世帯以上・規模120㎡以上  
「三種」＝利用対象世帯351世帯以上・規模310㎡以上 「四種」＝利用対象世帯610世帯以上・規模500㎡以上

別表-3 共同利用施設空気調和設備機能回復工事

年度	会館名 所在地	構造 規模	設置管理 利用者 対象	完成年月日
H16	羽田稲荷前町会会館(稲荷前会館) 大田区羽田三丁目24番4号	鉄筋コンクリート造2階建 125.41㎡	羽田稲荷前町会長	H16.10.12
	羽田仲七町会会館(新仲七町会会館) 大田区羽田五丁目14番8号	鉄筋コンクリート造3階建 122.29㎡	羽田仲七町会長	H16.10.12
H22	羽田旭町町会会館 大田区羽田五丁目10番1号	鉄筋コンクリート造2階建 326.41㎡	羽田旭町町会長	H22.11.22
H27	羽田仲東町会会館 大田区羽田六丁目15番18号	鉄筋コンクリート造2階建 120.00㎡	羽田仲東町会長	H27.11.24

別表-4 木造改造による共同利用施設整備事業

年度	会館名 所在地	構造 規模	設置管理 利用者 対象	完成年月日
S62	羽田上東町会会館 大田区羽田六丁目22番5号	木造2階建 124.20㎡	羽田上東町会長 羽田六丁目在住の352世帯	S63.3.30
	羽田大東町会会館 大田区羽田六丁目9番3号	木造2階建 1階部分40.57㎡	羽田大東町会長 羽田六丁目在住の212世帯	S63.3.30
	羽田仲東町会会館 大田区羽田六丁目15番18号	木造平屋建 62.106㎡	羽田仲東町会長 羽田六丁目在住の262世帯	S63.3.30
	羽田前河原町会会館 大田区羽田三丁目14番8号	木造2階建 72.2㎡	羽田前河原町会長 羽田三丁目在住の534世帯	S63.3.30
	羽田横町町会会館 大田区羽田三丁目24番15号	木造平屋建 24.45㎡	羽田横町町会長 羽田三丁目在住の234世帯	S63.3.30
	東糀谷三丁目町会会館 大田区東糀谷三丁目4番12号	木造2階建 2階部分78.52㎡	東糀谷三丁目町会長 東糀谷三丁目在住の556世帯	S63.3.30
	H3	羽田下仲町会会館 大田区羽田六丁目19番12号	木造2階建 79.32㎡	羽田下仲町会長 羽田六丁目在住の349世帯



# 羽田空港に関する対策の経過

(令和7年1～12月)



# 羽田空港に関する対策の経過

(令和7年1～12月)

- 2.5 (水) 羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園整備運営等事業について、「羽田みらいパークマネジメント」グループを事業予定者に決定する。
- 2.14 (金) 大田区長は、区議会第1回定例会冒頭挨拶において、羽田空港跡地利用について述べる。  
(関係資料は227頁に掲載)
- 2.20 (木) 東京国際空港(羽田空港)移転騒音対策連合協議会が開催される。  
場 所 大田区役所本庁舎11階 区議会第3・第4委員会室(10:00～12:30)  
議 題 (1) 役員の改選について  
(2) 東京国際空港 空港環境整備対策事業について  
(3) 全国民間空港関係市町村協議会の申し入れについて  
(4) 羽田空港の機能強化ほかについて  
(5) 羽田空港跡地のまちづくりについて  
(関係資料は70～125頁に掲載)
- 2.21 (金) 大田区長は、大田区議会第1回定例会において、羽田空港跡地利用について質問を受ける。  
(関係資料は227～228頁に掲載)
- 3.18 (火) 羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園整備運営等事業について、基本協定を締結する。
- 5.1 (木) 羽田イノベーションシティで「初夏フェス」が開催される。  
～31 (土)
- 5.17 (土) 羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園整備運営等事業について、住民説明会を開催する。  
場 所 羽田小学校
- 5.30 (金) 全国民間空港関係市町村協議会により、令和7年度役員市区町による事務担当者会議が開催される。  
場 所 東京都千代田区 全国都市会館 第4会議室  
議 題 令和7年度理事会・総会提出議案について
- 7.4 (金) 令和7年度全国民間空港関係市町村協議会理事会・総会が開催される。  
[理事会]  
場 所 書面開催

- 報 告 (1) 令和6年度 事業報告について  
(2) 令和6年度 歳入歳出決算報告について

- 議 案 (1) 令和7年度 運動方針(案)及び事業計画(案)について  
(2) 令和7年度 歳入歳出予算(案)について  
(3) 役員の改選について

[総 会]

場 所 東京都千代田区 全国都市会館 第2会議室

議 題 理事会と同じ

出席者 全国民間空港関係市町村協議会に属する市区町村、来賓及び関係者

(関係資料は195～222頁に掲載)

7.19(土) 羽田イノベーションシティで「夏祭」が開催される。  
～8.31(日)

8.1(金) 東京都市計画道路 区画街路大田区画街路第5号線が全線開通となる。

8.22(金) 羽田イノベーションシティで「HICity スクール 2025」が開催される。  
～10.25(土)

8.26(火) 第106回 東京国際空港騒音対策委員会が開催される。

場 所 東京空港事務所2階 A 会議室

- 次 第 (1) 開 会  
(2) 委員長挨拶  
(3) 新委員紹介  
(4) 前回議事録確認  
(5) 議 事 ①令和6年度運航状況等報告について  
②環境対策事業について  
③羽田空港の新飛行経路の運用状況等について  
(6) 質 疑 応 答  
(7) 閉 会

(関係資料は130～191頁に掲載)

9.12(金) 大田区長は、大田区議会第3回定例会において、羽田空港跡地利用について質問を受ける。  
(関係資料は229頁に掲載)

9.16(火) 大田区は、大田区議会第3回定例会において、羽田空港跡地利用等について質問を受ける。  
(関係資料は229～232頁に掲載)

10.11(土) 羽田イノベーションシティで「ハネダ夜街」が開催される。  
～11.2(日)

10.23 (木) ～24 (金)	令和7年度全国民間空港関係市町村協議会空港フォーラムが開催される。 場 所 愛媛県松山市 にぎたつ会館
10.31 (金) ～11.2 (日)	羽田イノベーションシティで「秋ふえす」が開催される。
11.1 (土)	羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園の公募設置等計画等の認定を行う。
11.1 (土)	土地区画整理事業における都市計画道路が完成し、全線大田区道として供用開始される。
11.1 (土) ～11.9 (日)	羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園予定地の一部で「HANEDA オアシス 2025」が開催される。(11.9(日)は雨天のため中止)
11.4 (火)	羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園整備運営等事業について、実施協定を締結する。
11.5 (水) ～12 (水)	一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構は、羽田空港周辺住民の受診希望者を対象とした無料健康診断を実施する。
11.8 (土)	羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園ワークショップ「えんミーティング」が開催される。 場 所 羽田イノベーションシティ内会議室
12.23 (火)	第7回 羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会が開催される。 場 所 中央合同庁舎3号館8階特別会議室 内 容 (1) 固定化回避検討会の運営の事務等について (2) 海上ルートの実現について (3) 航空機の更なる騒音負担軽減について (4) 今後の方向性(案)について (5) その他



關係資料等



## 1 令和7年 空港対策に関する協議会・委員会等



(1) 東京国際空港(羽田空港)移転騒音対策連合協議会



東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会構成員名簿

令和7年12月現在

地区	役職名	単位自治会名
大森東	副会長	森ヶ崎自治会
		大森東四丁目自治会
		川端自治会
		大森南自治会
		大森東自治会
大森西	副会長	大森三丁目連合町会
		大森本町二丁目新地町会
		大森沢田西町会
		大森山谷自治会
		大森中八幡自治会
		コーシャハイム大森東自治会
		大森町自治会
		大森堀之内自治会
入新井	監査	入新井一丁目西町会
		入新井二丁目北町会
		山王二丁目町会
糀谷	会計	西糀谷二丁目町会
		東糀谷六丁目都営住宅自治会
		西糀谷四丁目町会
		東糀谷四・五・六町会
		東糀谷三丁目町会
		東糀谷一・二丁目町会
羽田	会長	羽田西町町会
	会計	羽田旭町町会
		羽田前河原町会
		羽田大東町会
		羽田本町三丁目町会
		新宿東町会
		羽田仲東町会
		萩中町会
		羽田大鳥居町会
		羽田下仲町会
		本羽田一丁目町会
		羽田稲荷前町会
		羽田仲七町会
		仲羽田町会
		羽田上東町会
		羽田横町町会
		本羽田三丁目都南自治町会
		本羽田二丁目町会
		大鳥居中央町会
		オーベルグランディオ萩中自治会

委員数42

# 東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会

## 議 事 次 第

日 時 令和7年2月20日（木）10：00 から

場 所 大田区役所本庁舎 11 階

区議会第3・第4委員会室

- 1 役員の改選について
- 2 東京国際空港 空港環境整備対策事業について . . . 資料1  
空港支援機構による無料健康診断および空港環境整備対策事業について
- 3 全国民間空港関係市町村協議会の申し入れについて . . . 資料2
- 4 羽田空港の機能強化ほかについて . . . 資料3
- 5 羽田空港跡地のまちづくりについて . . . 資料4

## 東京国際空港 空港環境整備対策事業

## 1. 巡回健康診断事業

空港周辺地域内住民の健康の維持増進を図るため、無料の健康診断を実施しています。令和6年度の実績は以下のとおりとなりました。

令和6年度実績(人)		大森東	大森西		入新井	糀谷	羽田	合計	
			東一	三輪					
①	募集定員	平日	200	150	150	200	200	200	1,100
		土日	60	60		60	60	60	300
		合計	260	360		260	260	260	1,400
②	申込者数	平日	139	67	106	117	200	196	825
		土日	11	47		10	60	20	148
		合計	150	220		127	260	216	973
	申込率	②/①	57.7%	61.1%		48.8%	100.0%	83.1%	69.5%
③	受診者数	平日	131	66	101	114	177	190	779
		土日	9	45		7	48	20	129
		合計	140	212		121	225	210	908
	受診率	③/②	93.3%	96.4%		95.3%	86.5%	97.2%	93.3%
		③/①	53.8%	58.9%		46.5%	86.5%	80.8%	64.9%

## 2. 教育施設・共同利用施設等資器材整備事業

空港周辺における学校の教育施設や共同利用施設等で活用する資器材の整備に助成しています。

## 3. 空港周辺地域活性化事業

空港周辺において、地方公共団体が行う空港周辺地域活性化に寄与する事業に助成しています。

全 民 協 第 4 号  
令 和 6 年 5 月 29 日  
(2024 年)

国土交通大臣  
齊 藤 鉄 夫 様

全 国 民 間 空 港 関 係 市 町 村 協 議 会  
会 長 (伊 丹 市 長) 藤 原 保 幸



### 航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和 42 年 2 月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、5 月 10 日に福岡空港において、羽田空港行きの日本航空機が停止線を越えて滑走路に近づき、離陸のため滑走中であつた別の旅客機が緊急停止する事態が発生しております。また、5 月 23 日には羽田空港駐機場において、日本航空機同士の主翼端が接触する事態が発生しております。

日本航空株式会社(以下、「同社」という。)においては、上記の件以外にも安全上のトラブルが相次いで発生しており、一連のトラブルを受け、同社に対して厳重注意が行われたところです。当協議会といたしましても航空の安全確保に対する信頼を揺るがしかねない事案として看過することができません。

国土交通省におかれましては、同社からの報告を受けて、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を確実に図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

(写)

全 民 協 第 6 号  
令和 6 年 6 月 13 日  
(2024 年)

国土交通大臣  
齊 藤 鉄 夫 様

全国民間空港関係市町村協議会  
会長（伊丹市長）藤原 保幸



### 航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和 42 年 2 月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、6 月 4 日、成田空港から離陸直後のポーラーエアカーゴ社の貨物機が、エンジンに不具合が発生したため、当該エンジンを停止させ、緊急事態を宣言のうえ引き返し、同空港に着陸する事態が発生しております。

本件は重大インシデントに認定されたところであり、当協議会といたしましても航空の安全確保に対する信頼を揺るがしかねない事案として看過することができません。

国土交通省におかれましては、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を確実に図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

(写)

全民協第8号  
令和6年7月3日  
(2024年)

国土交通大臣  
齊藤鉄夫様

全国民間空港関係市町村協議会  
会長(伊丹市長)藤原保幸



航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和42年2月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、6月22日、長崎空港発中部国際空港行きの全日空機において、与圧システムの不具合により機内の気圧が異常に低下し、乗客と乗員計11人が体調不良を訴える事態が発生しております。

本件は重大インシデントに認定されたところであり、当協議会といたしましても航空の安全確保に対する信頼を揺るがしかねない事案として看過することができません。

国土交通省におかれましては、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

(写)

全民協第12号  
令和6年8月28日  
(2024年)

国土交通大臣  
齊藤鉄夫様

全国民間空港関係市町村協議会  
会長（伊丹市長）藤原保幸



### 航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和42年2月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、8月13日、アトラス航空の貨物機が油圧系統の不具合及び機内の気圧低下により成田空港に引き返して緊急着陸し、滑走路が一時閉鎖される事態が発生しております。

本件は、機体の損傷が確認されたことなどから航空事故に認定されたところであり、当協議会といたしましても航空の安全確保に対する信頼を揺るがしかねない事案として看過することができません。

国土交通省におかれましては、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を確実に図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

(写)

全民協第 16 号  
令和 6 年 12 月 9 日  
(2024 年)

国土交通大臣  
中野 洋昌 様

全国民間空港関係市町村協議会  
会長 (伊丹市長) 藤原 保幸



### 航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和 42 年 2 月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、11 月 28 日、新千歳空港において、貨物機が管制官から着陸許可を得て着陸しようとしていたところ、工事車両が許可なく滑走路に進入する事態が発生しております。

本件は、重大インシデントに認定されたところであり、当協議会といたしましても航空の安全確保に対する信頼を揺るがしかねない事案として看過することができません。

国土交通省におかれましては、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を確実に図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

(写)

全民協第 19 号  
令和 7 年 1 月 9 日  
(2025 年)

国土交通大臣  
中野 洋昌 様

全国民間空港関係市町村協議会  
会長 (伊丹市長) 藤原 保幸



### 航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和 42 年 2 月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、日本航空株式会社 (以下、「同社」という。) において、令和 6 年 12 月 1 日 (現地時間) の日本航空 774 便 (メルボルン→成田) の機長及び副機長が乗務前日に過度な飲酒をし、当該違反行為について虚偽の説明を行い隠ぺいしていたことに加え、アルコール検査が適切に実施されず、また、令和 6 年 5 月の嚴重注意を受けた再発防止策等が十分に機能していなかったこと等が確認されたことから、国土交通省航空局は 12 月 27 日付で同社に対する業務改善勧告を行ったと報道発表されました。

本件は、当協議会といたしましても航空の安全確保に対する信頼を揺るがしかねない事案として看過することができません。

国土交通省におかれましては、同社から提出される再発防止策の内容の精査を行うとともに、各航空会社にも事例を共有し再発防止を図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

# 東京国際空港(羽田空港)移転騒音対策連合協議会 ご説明資料

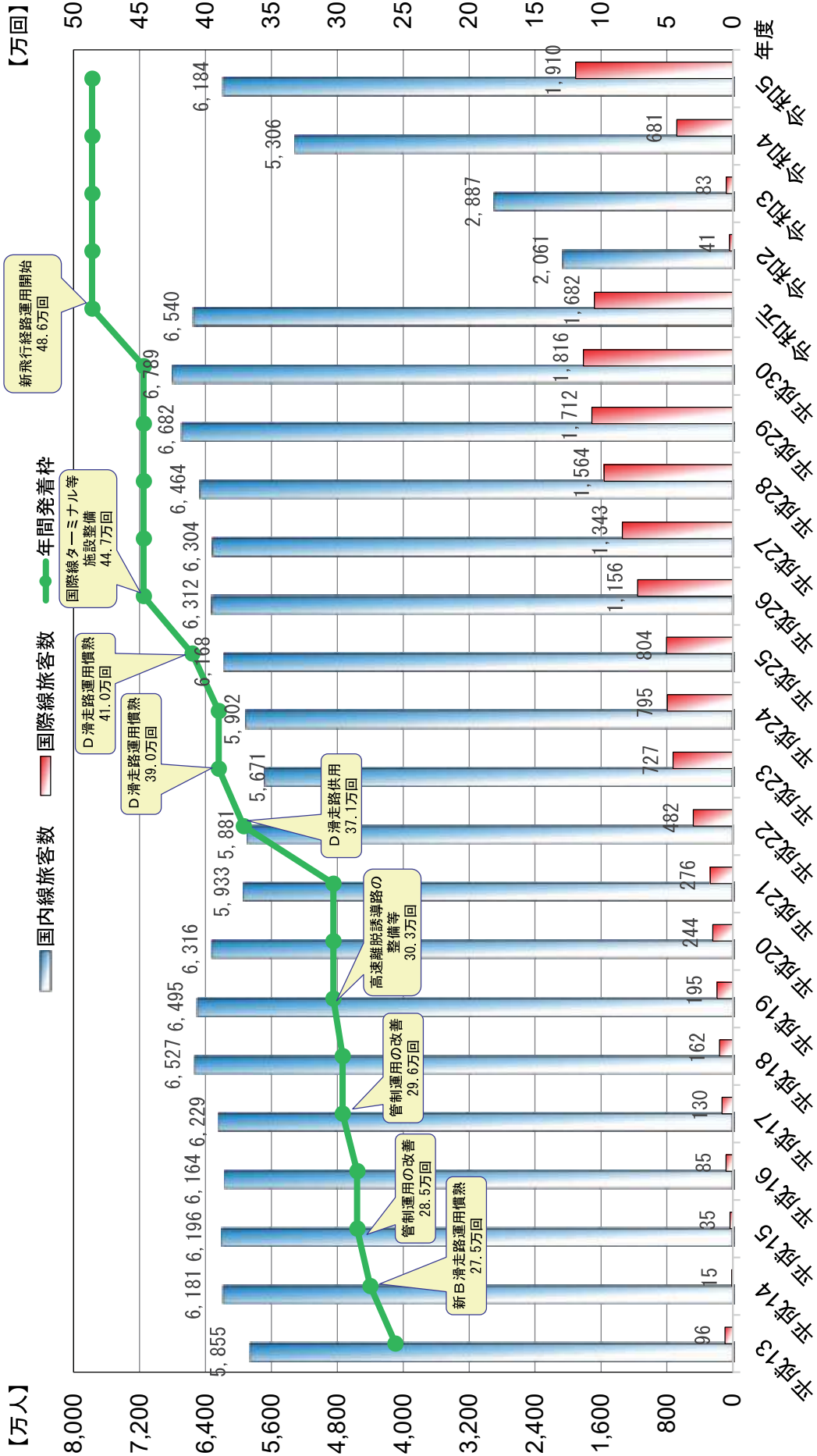
2025年2月20日

国土交通省航空局

航空ネットワーク部首都圏空港課

# 羽田空港における旅客数・年間発着枠の推移

- 羽田空港においては、令和5年度の旅客数は8,094万人となった。
- このうち、国内線旅客数が6,184万人、国際線旅客数が1,910万人となっている。

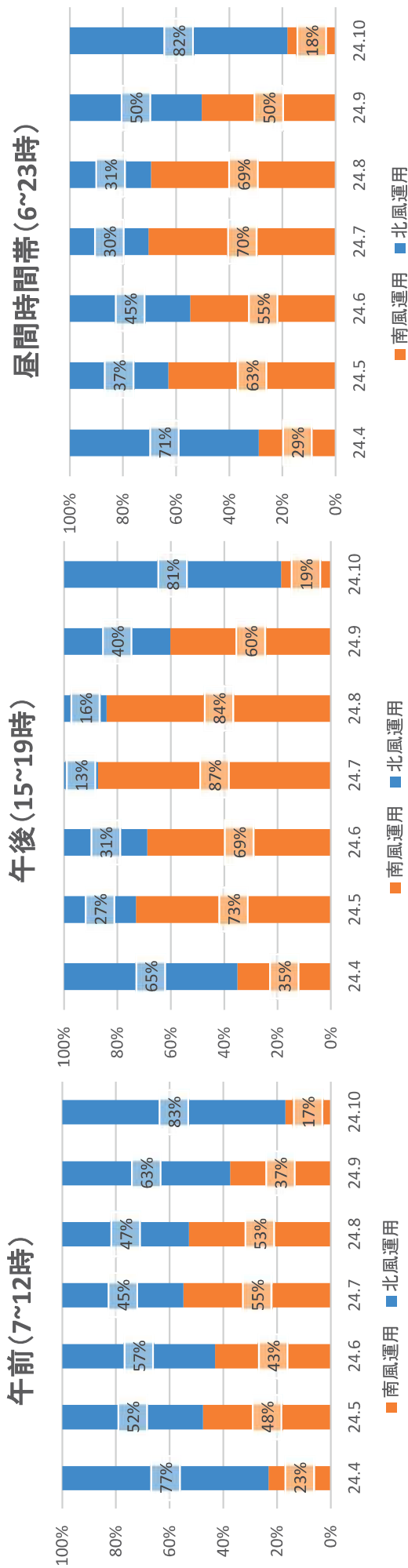


注：旅客数は、空港管理状況調査に基づく。

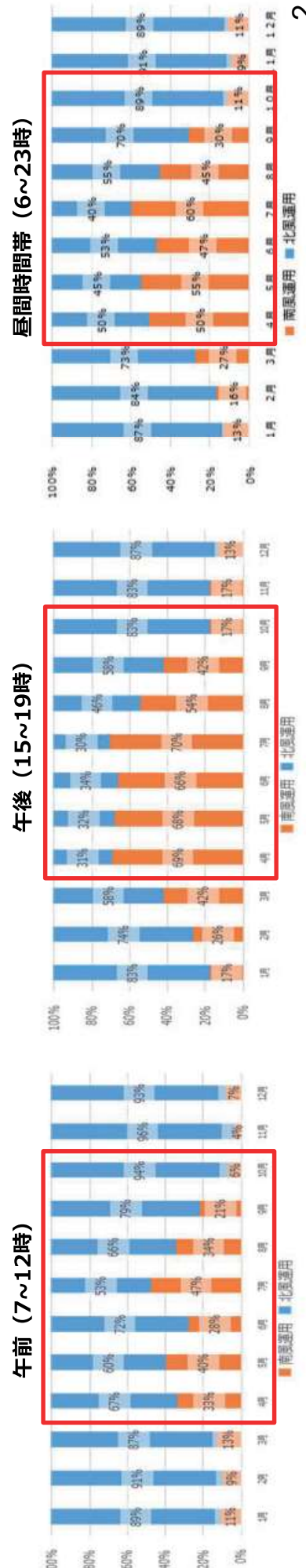
# 2024 4/1-2024 10/31 北風・南風の運用割合



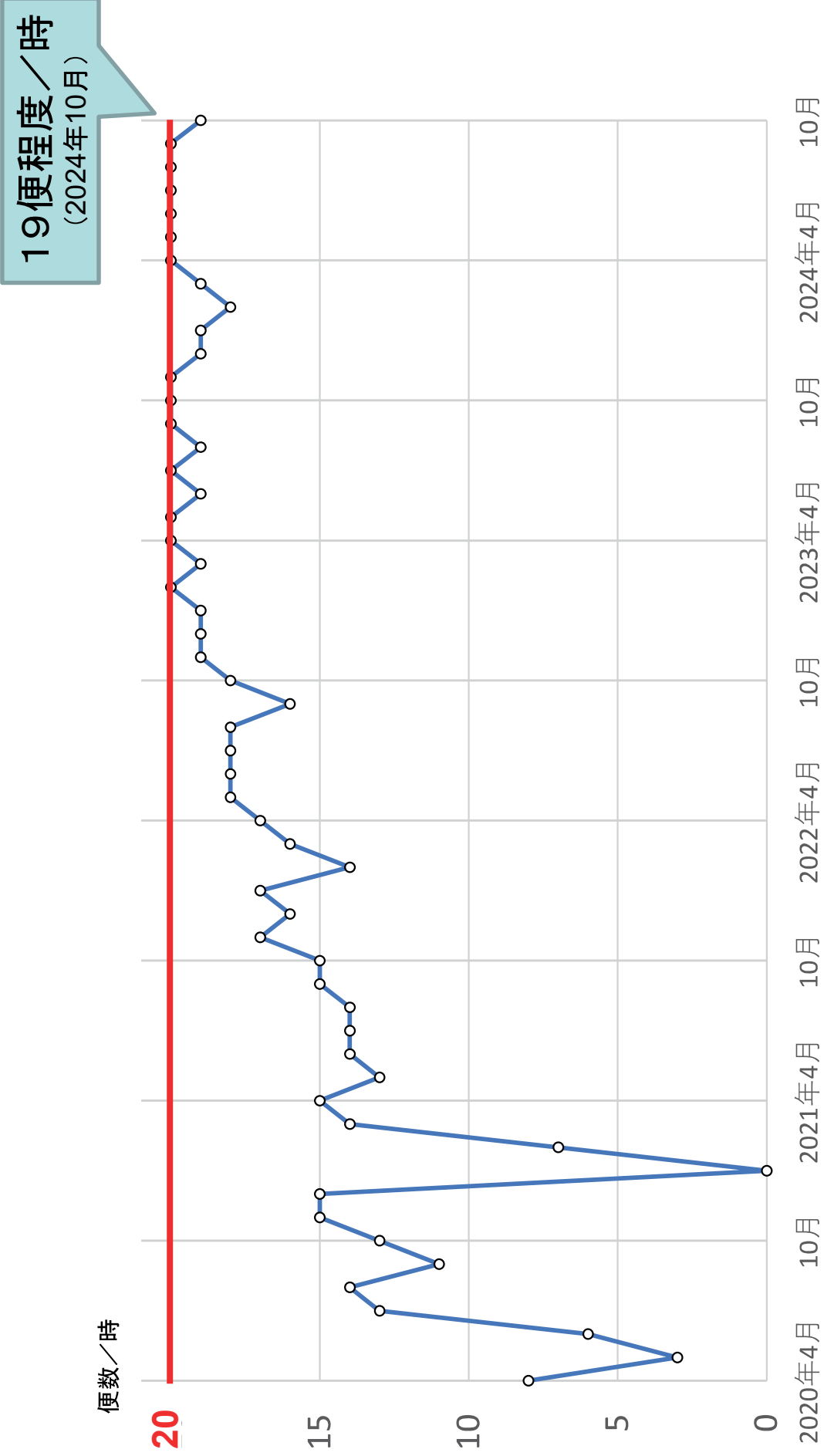
2024 4/1 - 2024 10/31 の実績



参考 2016-18年3カ年の月別北風・南風運用割合  
※第6フェーズ住民説明会資料より

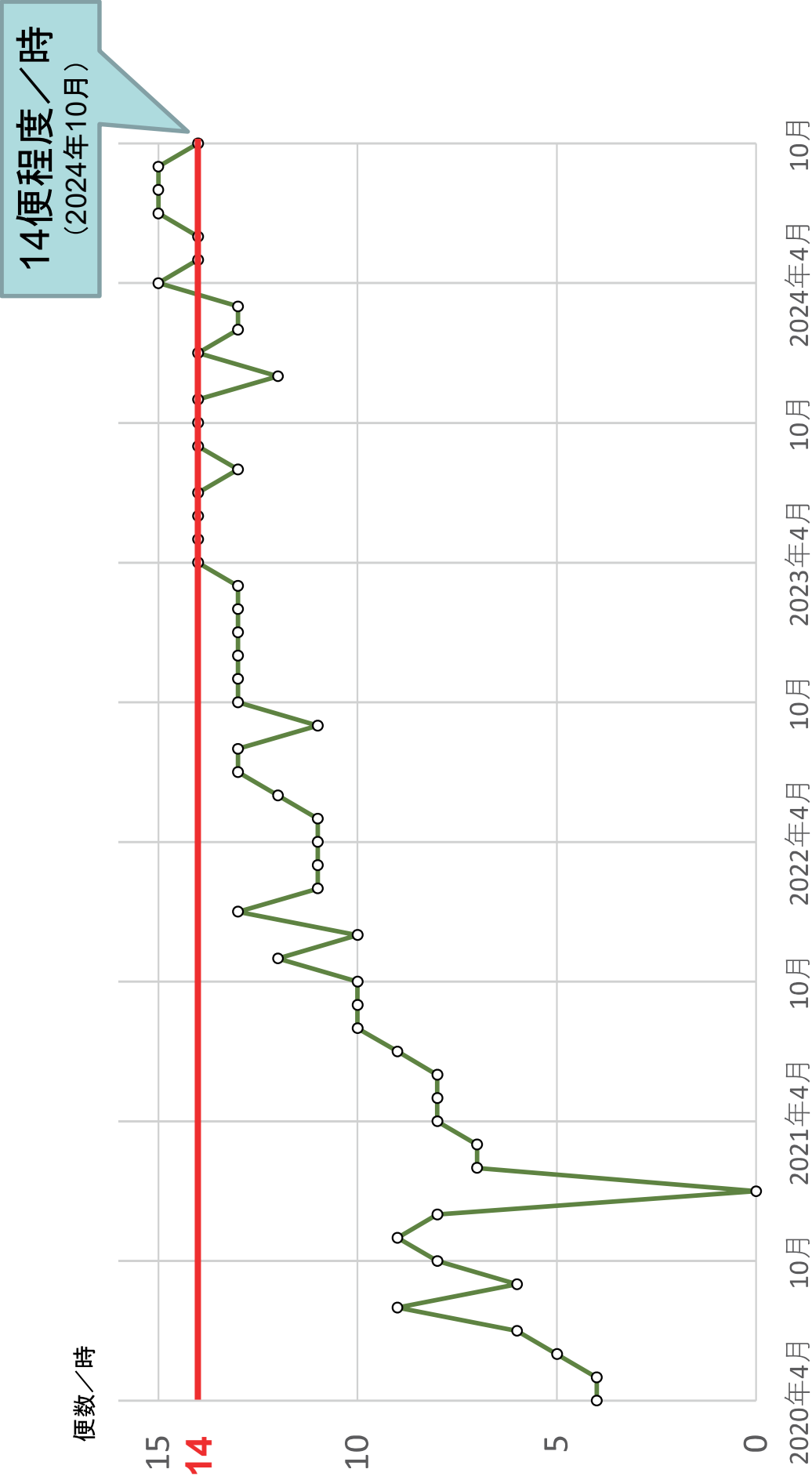


# 南風新飛行経路 B滑走路離陸便数の推移



※おおむね3時間程度南風運用を行った日の1時間当たり運航便数の平均

# 南風新飛行経路 A滑走着陸便数の推移

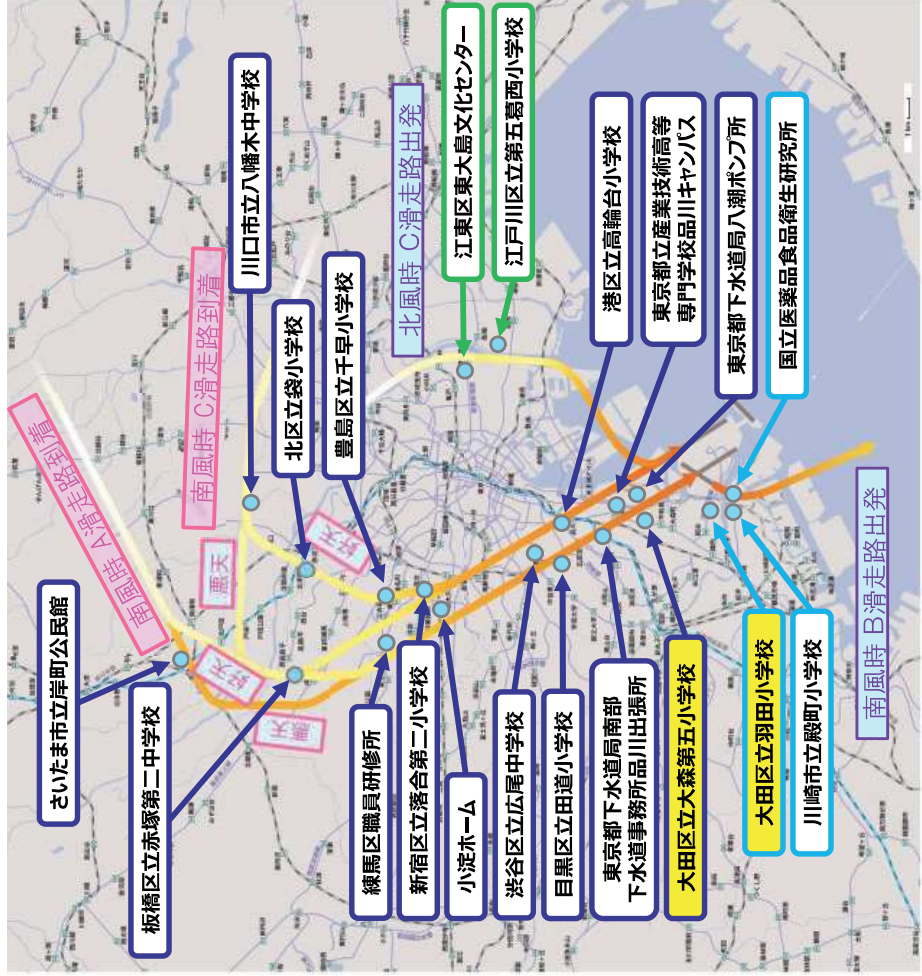


※おおむね3時間程度南風運用を行った日の1時間当たり運航便数の平均

# 羽田新飛行経路の騒音影響モニタリング

- 騒音影響の実態把握や情報提供のため、経路下の航空機騒音測定局20箇所に  
おいて、航空機の騒音測定を行い、その結果をホームページで公表。
- 今後も引き続き騒音影響のモニタリングを行う。

騒音測定局20箇所



【凡例】   : A/C滑走路着陸経路   : B滑走路離陸経路   : C滑走路離陸経路

## 【参考】騒音環境と航空機騒音について



## モニタリング結果の情報提供(ホームページで公開)



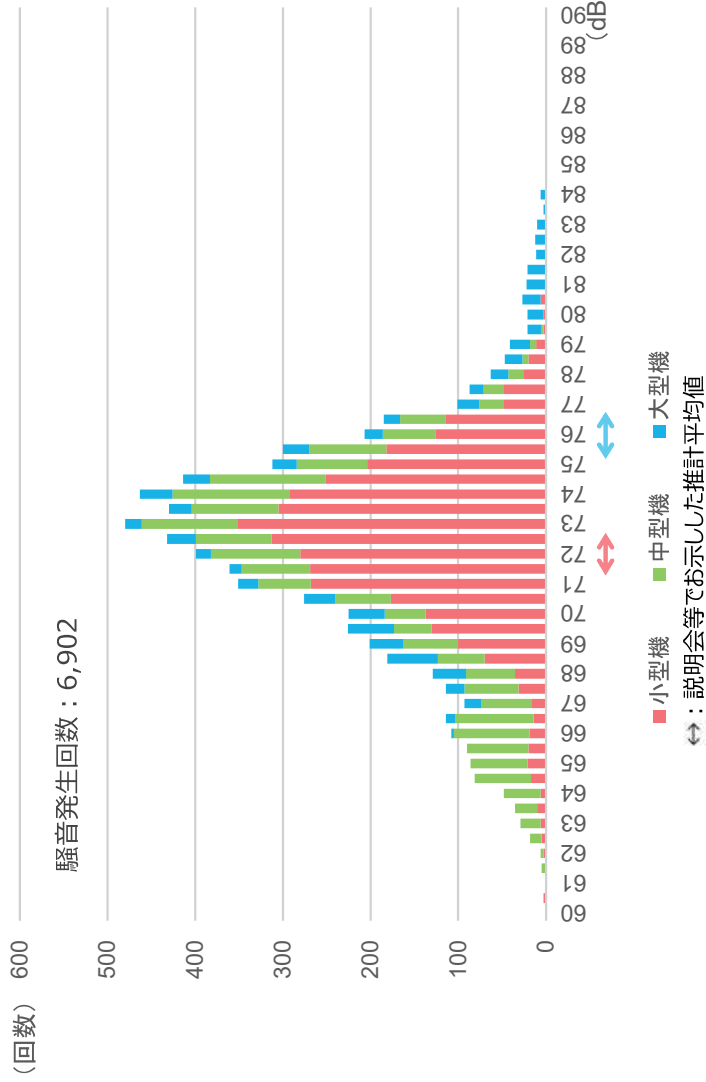
# 【測定結果(2024年4月～10月)】大田区立羽田小学校

## ○測定結果の分析

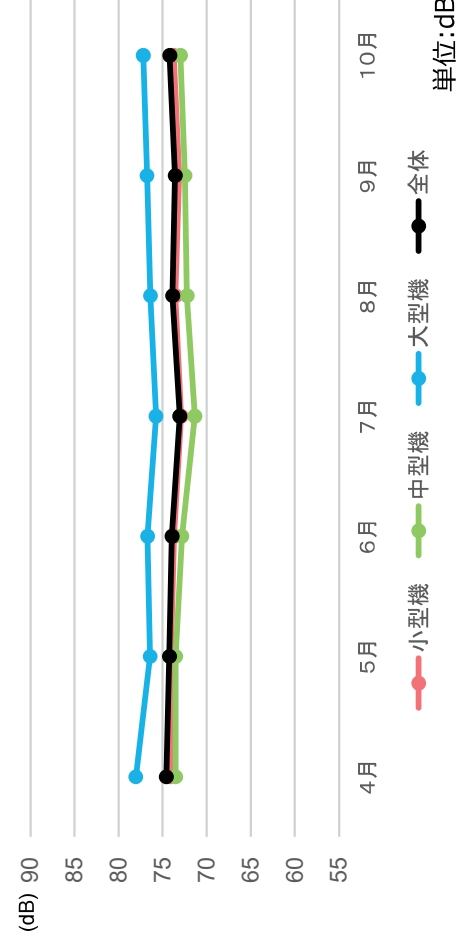
- ・B滑走路西側出発経路の側方1km程度、羽田空港からは800m程度に位置する。高度約500ft(約150m)。
- ・実測値は73dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で2dB程度、中型機・小型機でそれぞれ1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはつきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・機体の状態(高度等)と騒音の関係性について、引き続きデータの収集・分析を行っている。

## ○実測値の分布

実測値(各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値)ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



## ○実測値の平均の推移



	実測値の平均 (R6.4.1～R6.10.31)	説明会等でお示した 推計平均値 <sup>※1</sup>
大型機	76.6	76
中型機	72.7	—
小型機	73.6	72
全体	73.8	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden <sup>※2</sup>	平均 (R6.4～R6.10)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。
	48.7	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

# 【測定結果(2024年4月～10月)】大田区立大森第五小学校

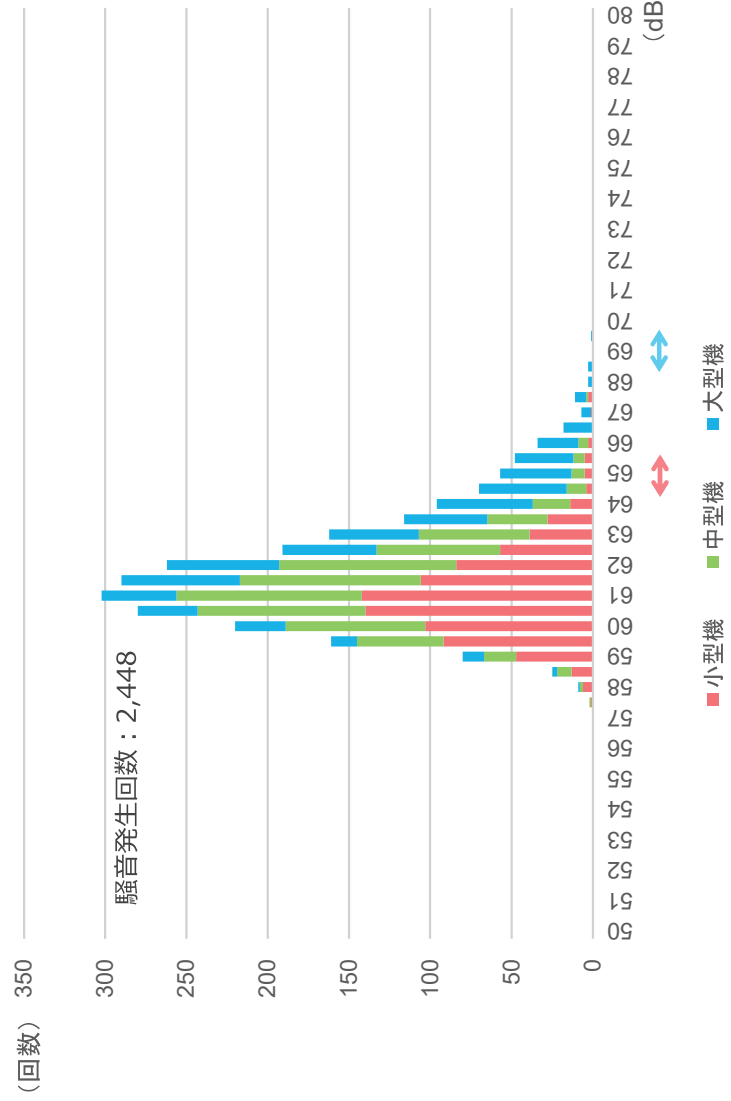


## ○測定結果の分析

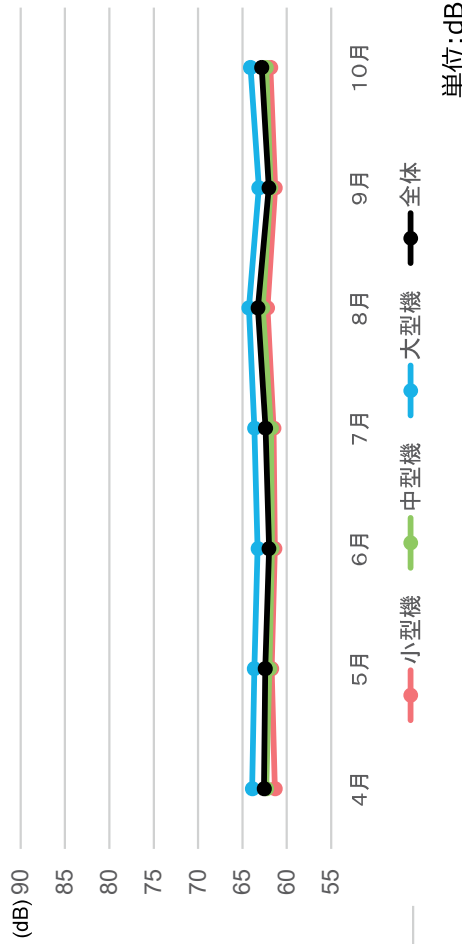
- ・A滑走路着陸経路の側方1.2km程度、羽田空港からは4km程度に位置する。高度約700ft (約210m)。
- ・実測値は61dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機・中型機・小型機でそれぞれ1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはつきりとした騒音変化の傾向は見られない。

## ○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



## ○実測値の平均の推移



	実測値の平均 (R6.4.1~R6.10.31)	説明会等でお示した 推計平均値※1
大型機	63.6	69
中型機	62.0	-
小型機	61.5	65
全体	62.4	-

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	平均 (R6.4~R6.10)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。
	<b>34.5</b>	

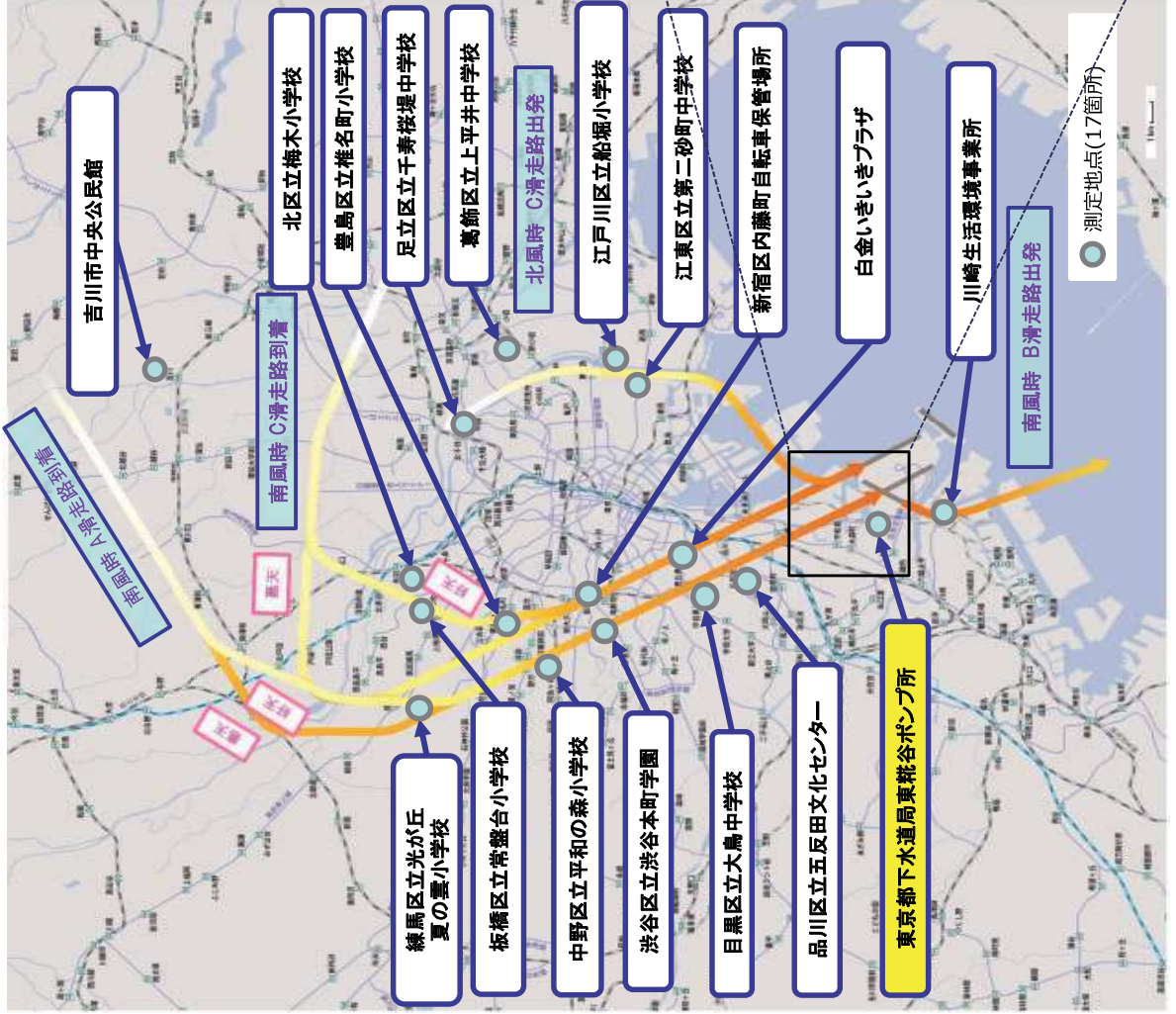
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

# 航空機騒音の短期測定(2023年11月実施)について

- 航空機騒音の発生状況のきめ細かな把握のため、固定騒音測定局での測定に加えて、左図の地点（東京都15箇所、神奈川県1箇所、埼玉県1箇所）において11月1日から7日まで1週間にかけて航空機騒音の測定を実施。
- 大田区内では、東京都下水道局東糞谷ポンプ所において測定を実施。

## 【測定期間中の運用状況】

- ・北風新飛行経路  
11月1～5、7日  
C離陸 504機  
・南風新飛行経路  
11月1、3、4、6、7日  
A着陸 184機、C着陸 381機、B離陸 261機



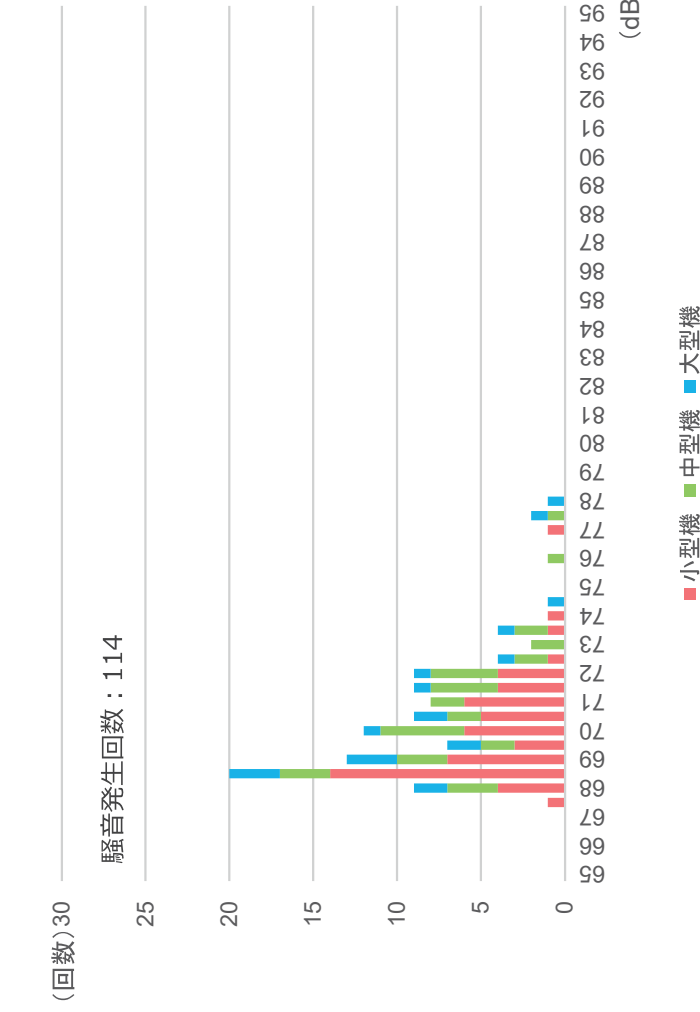
# 【短期測定結果(2023年11月)】東京都下水道局東花谷ポンプ所

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・B滑走路西向き離陸機の音を測定。
- ・A滑走路着陸経路からは側方1.5km程度に位置しており、高度が低くなるにつれ、側方での音は小さくなるため、着陸機の音は測定されていない。

○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



単位: dB

	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	72.3	—
中型機	71.8	—
小型機	70.6	—
全体	71.3	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	11/1	11/3	11/4	11/6	11/7	平均
	44.2	44.4	44.0	45.4	40.8	42.5

※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標

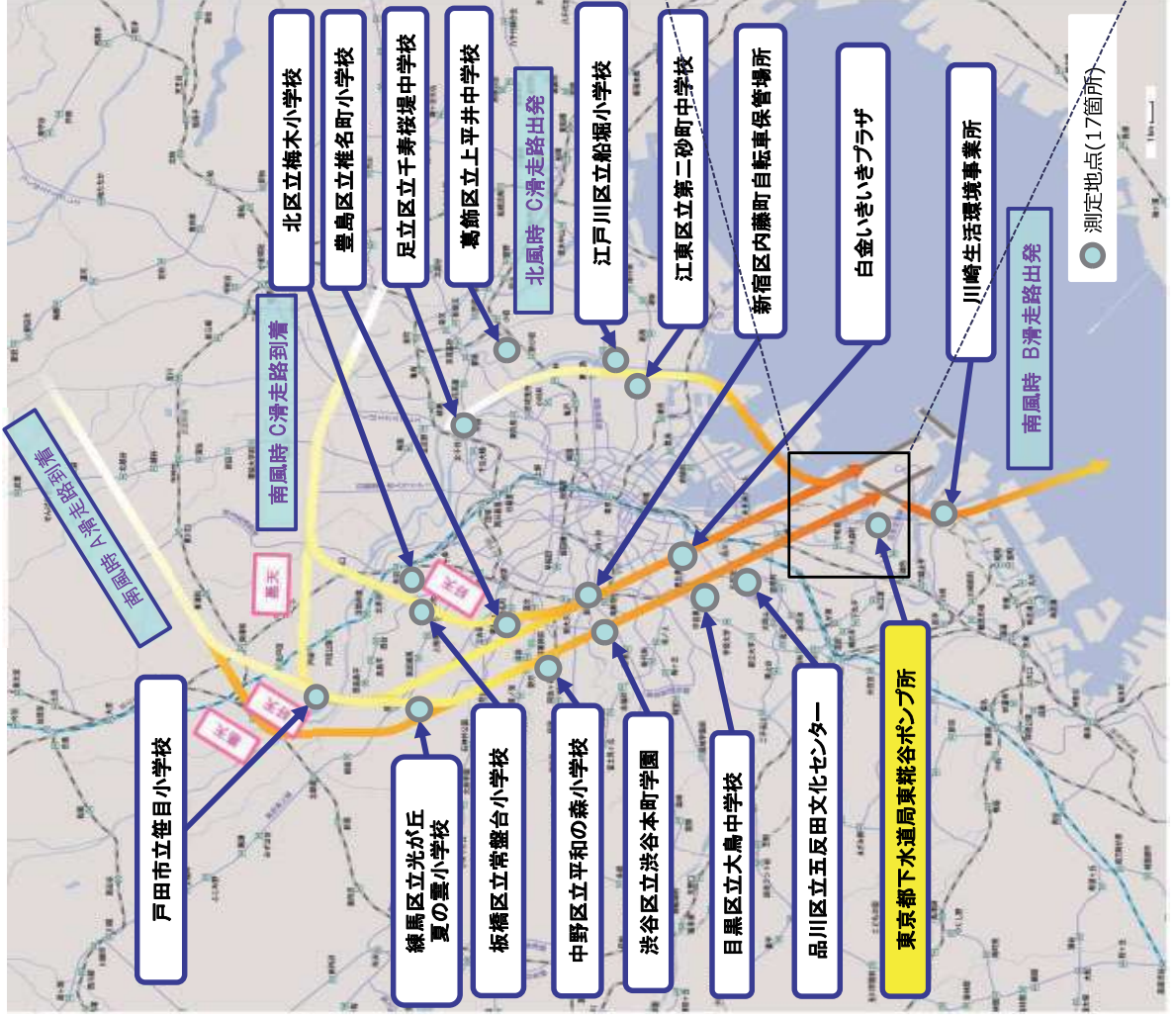
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

# 航空機騒音の短期測定(2024年8月実施)について

- 航空機騒音の発生状況のきめ細かな把握のため、固定騒音測定局での測定に加えて、左図の地点（東京都15箇所、神奈川県1箇所、埼玉県1箇所）において7月31日から8月6日まで1週間にわたって航空機騒音の測定を実施。
- 大田区内では、東京都下水道局東荏谷ポンプ所において測定を実施。

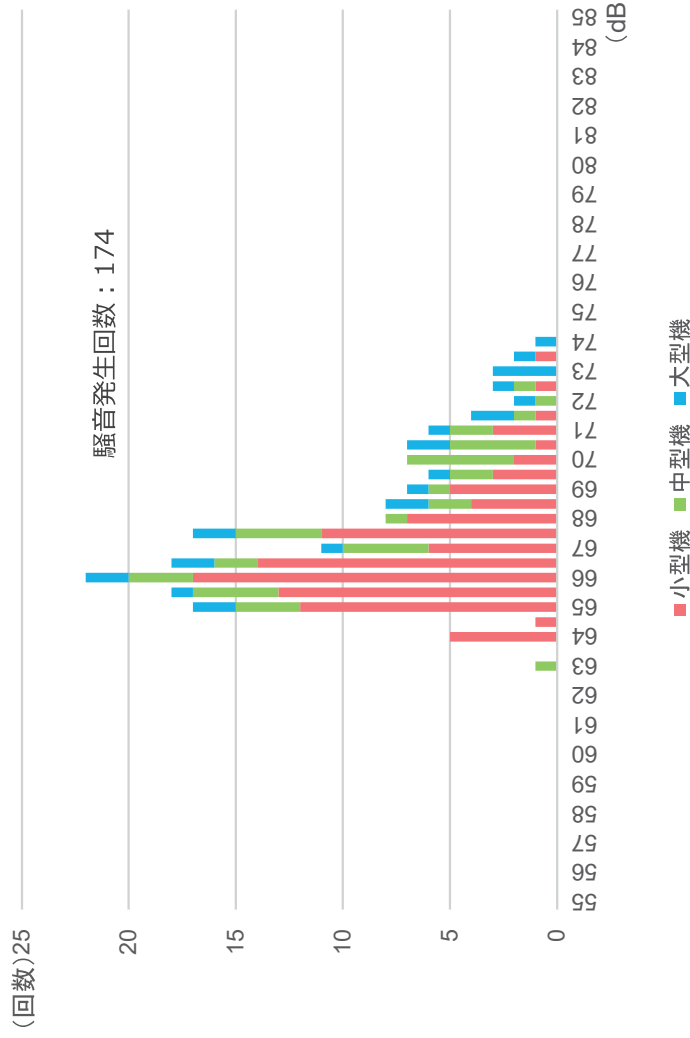
## 【測定期間中の運用状況】

- ・北風新飛行経路  
全日実施  
C離陸 625機  
・南風新飛行経路  
7月31日、8月2日～8月6日  
A着陸 234機、C着陸 440機、B離陸 300機



- 飛行経路と測定地点の位置関係等
  - ・B滑走路西向き離陸機の音を測定。
  - ・A滑走路着陸経路からは側方1.5km程度に位置しており、高度が低くなるにつれ、側方での音は小さくなるため、着陸機の音は測定されていない。

○実測値の分布  
 実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



単位: dB

	実測値の平均
大型機	70.5
中型機	68.9
小型機	67.6
全体	68.5

Lden ※2	7/31	8/1	8/2	8/3	8/4	8/5	8/6	平均
	43.2	-	45.3	43.2	44.4	43.3	41.2	43.0

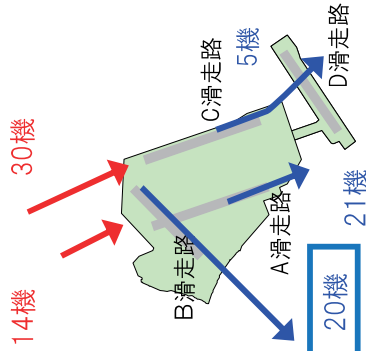
※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

# B滑走路西向離陸経路に関する環境影響に配慮した方策

B滑走路西向き離陸については、環境影響に配慮する方策として、長距離国際線の制限、機材制限、騒音軽減運航方式等の導入を図っている。

## 新飛行経路案(南風時)

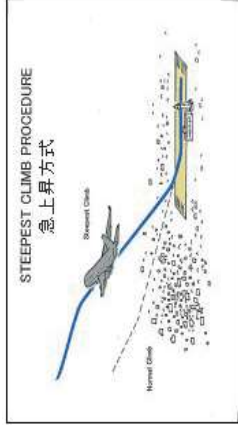


南風運用の割合  
約4割(年間平均)  
運用時間  
15:00~19:00  
(実質3時間)



## 騒音軽減運航方式等

■急上昇方式  
フラップの揚力をできる限り活用することによって、可能な限り早く高度を確保する運航方式を導入する。



■可能な限り早期の旋回開始  
できるだけ早く旋回を開始することにより、住宅地の騒音を低減する。

## 運用制限

- 長距離国際線の制限  
羽田空港からの距離が6,000km程度以内の路線とする。ただし、当該距離制限を超える路線については、一部の低騒音機材(B787,A350,A321neo)に限り運航を認める。

(参考))2024年夏ダイヤで羽田空港に就航している国際定期路線を対象として空港毎に距離(概数)を集計

地域	国	都市	空港間の距離 (km)	地域	国	都市	空港間の距離 (km)
韓国	韓国	ソウル(金浦)	1,180	中東	アラブ首長国連邦	ドバイ	7,939
		ソウル(仁川)	1,210			ドバイ	8,255
		大連	1,658			イスラマブール	8,990
		上海(浦東)	1,735			ドハ	7,840
中国	中国	上海(虹橋)	1,775	欧州	フランス	パリ	9,700
		青島	1,775			ロンドン	9,590
		天津	2,015			コペンハーゲン	9,360
		北京	2,090			ウィーン	9,140
		広州	2,885			フランクフルト	9,360
		香港	2,900			ジュネーブ	9,360
		深圳	2,890			ローマ	9,910
		台北(桃園)	2,120			アムステルダム	6,190
		台北(松山)	2,095			アムステルダム	2,490
		マニラ	2,995			サンフランシスコ	8,285
アジア	アジア	ハノイ	3,660	太平洋北米	アメリカ	シカゴ	10,875
		ホーチミン	4,325			シカゴ	10,725
		バンコク	4,590			ニューヨーク	7,750
		シンガポール	5,300			シアトル	7,750
		マニラ	5,350			ロンドン	10,910
		クアラルンプール	5,350			ニューヨーク	10,880
		ジャカルタ	5,780			ロサンゼルス	10,400
		インドネシア	5,870			シカゴ	11,070
		インド	5,838			ニューヨーク	10,740
		オーストラリア	7,820			シドニー	10,340
オーストラリア	7,820	シドニー	7,560				
オーストラリア	7,820	シドニー	10,345				

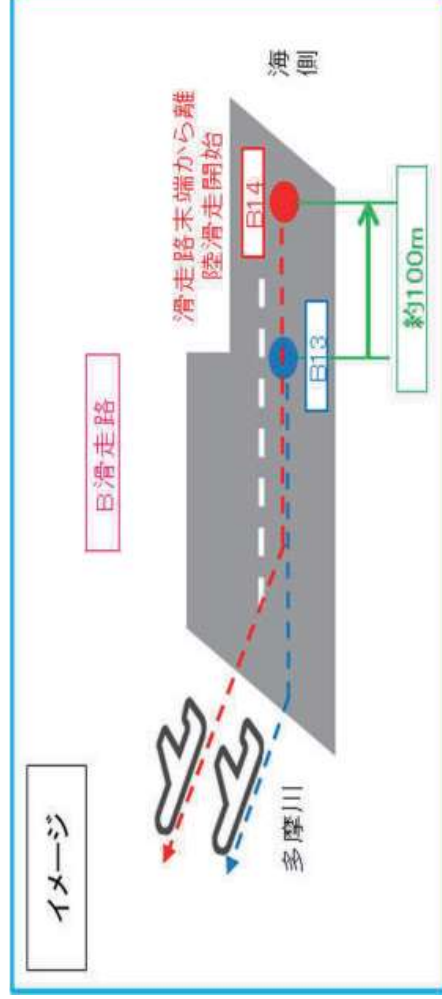
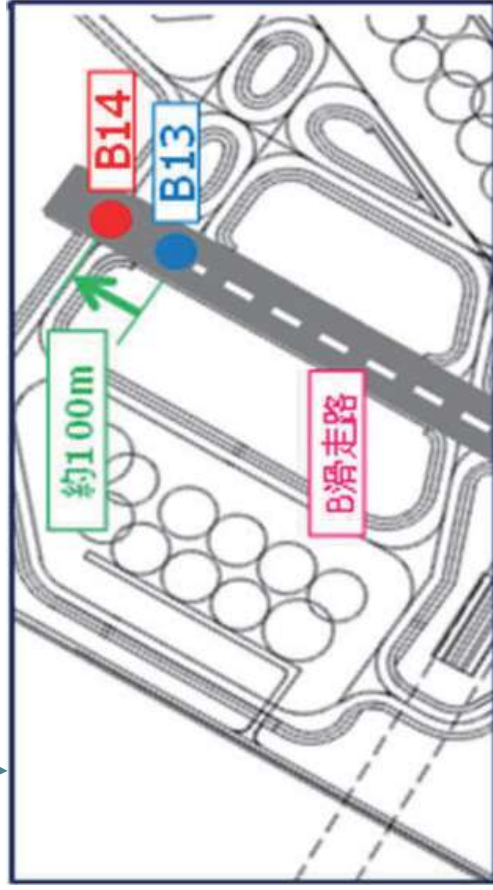
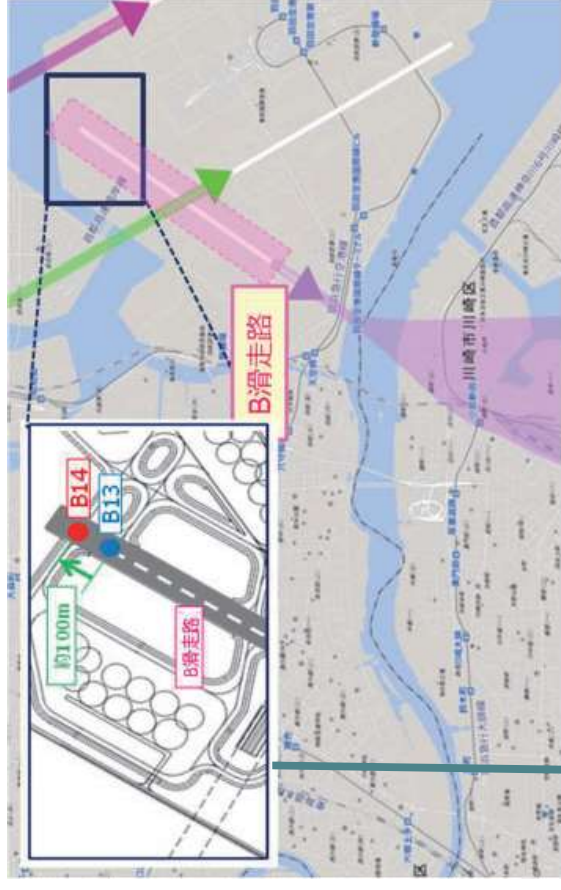
- 機材制限  
4発機(B747、A340等)を制限する。

- 羽田空港B滑走路から離陸する航空機は、B滑走路の離陸開始点として2つの誘導路(B13及びB14)を使用している。



- 羽田空港B滑走路から離陸する大型機※について、原則、滑走路末端の誘導路(B14)を使用し離陸することとする。※B777、A330 型機

⇒ 陸域の通過高度の引き上げや早期の旋回が可能となり、騒音影響の軽減を図る。





※上記図は最大離陸重量における離陸時の騒音証明値の変遷を示す。



(注)騒音証明値とは、国際民間航空条約の附属書16に定める方法により測定された実効感覚騒音の値である。

(実際の航空機騒音は重量等の運航条件や気象条件によって変動幅がある。)

EASA-CERTIFICATION-NOISE LEVEL

EASA/FAA TYPE CERTIFICATION DATE SHEETより

国土交通省作成

## より静かな航空機の使用が更に促進されるよう 空港使用料体系の再見直しを行いました。

- 羽田空港の機能強化にあたっては、更なる騒音対策の強化を求める声が強まっており、低騒音機への代替促進が求められています。
- 羽田空港の国際線の着陸料体系について、2017年4月から重量と騒音の要素を組み合わせた料金体系へ見直しを行ったところですが、一層の低騒音機材の利用促進を進めていくため、2020年 1月1日より、高騒音機材の単価を更に引き上げ、低騒音機材の単価を更に引き下げました。



比較的騒音影響の大きいB777やB737-800の退役後、低騒音型へ機材更新が進められている。

## JAL

OB777について

- ・2020年度、国際線11機退役(一部国内線に転用)。
- ・2023年度、国内線全機退役、後継機としてA350(低騒音機)を導入。
- ・2023年度以降、国際線についても後継機としてA350-10(低騒音機)に順次更新中。

国際線

24機→13機(2020年度実施)

国内線

13機→0機(2023年度上期実施)

《参考：B777保有機数 計13機》

	2024年4月 (参考)2023年4月
国際線	13
国内線	0

○国内線の小型機についても、2026年度以降、B737-800からB737-8(低騒音機)へ順次更新予定。

## ANA

OB777について

- ・2020年度から2022年度にかけて大幅削減。
- 国際線：15機退役
- 国内線：12機退役
- ・後継機として国内線は2023年度以降B787-10(低騒音機)に順次更新中。

国際線

28機→13機(2022年度末)

国内線

27機→15機(2021年度末)

《参考：B777保有機数 計28機》

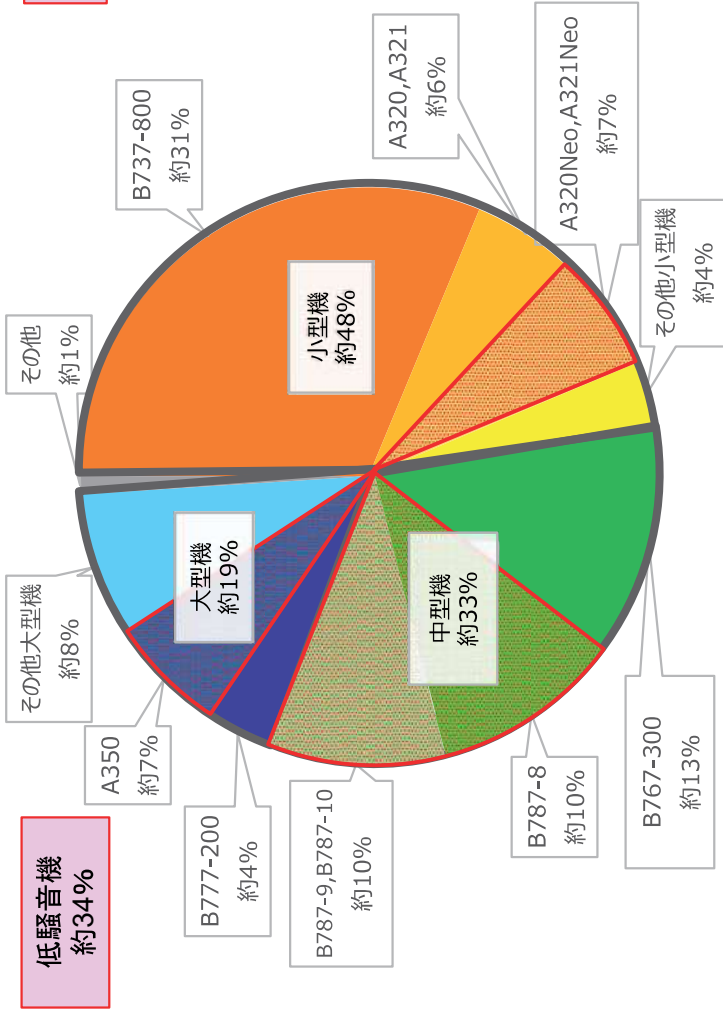
	2024年4月 (参考)2023年4月
国際線	13
国内線	15

○国内線の小型機についても、2025年度以降、B737-800からB737-8(低騒音機)へ順次更新予定。

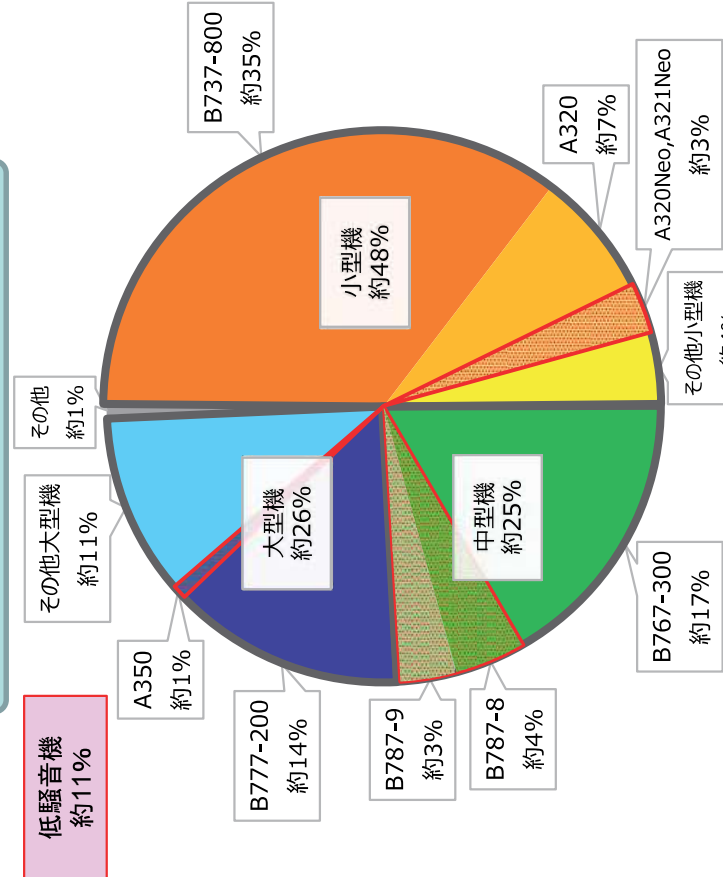
# 羽田空港就航機種種割合(2024年4月1日～2024年10月31日実績)

- 2024年4月1日から2024年10月31日までにおいて、羽田空港を離着陸した航空機の機種毎の割合は、小型機が全体の約48%、中型機が約33%、大型機が約19%であった。
- 羽田空港の国際線着陸料について、航空機の重量に加え、騒音の要素も組み合わせた料金体系へ見直すとともに、国内航空会社に対して、航空需要を踏まえつつ可能な範囲で騒音の小さな機材を選択することを要請するなど、低騒音機の導入を促進してきた。
- なお、大手国内航空会社においては、事業構造改革の一環として、保有機材を見直し、B777(大型機)を中心に退役させる計画を公表している。
- 上記期間において、低騒音機(B787やA350等)の割合は約34%であり、2019年1月と比較して約23ポイント増加している。

2024年4月1日～2024年10月31日



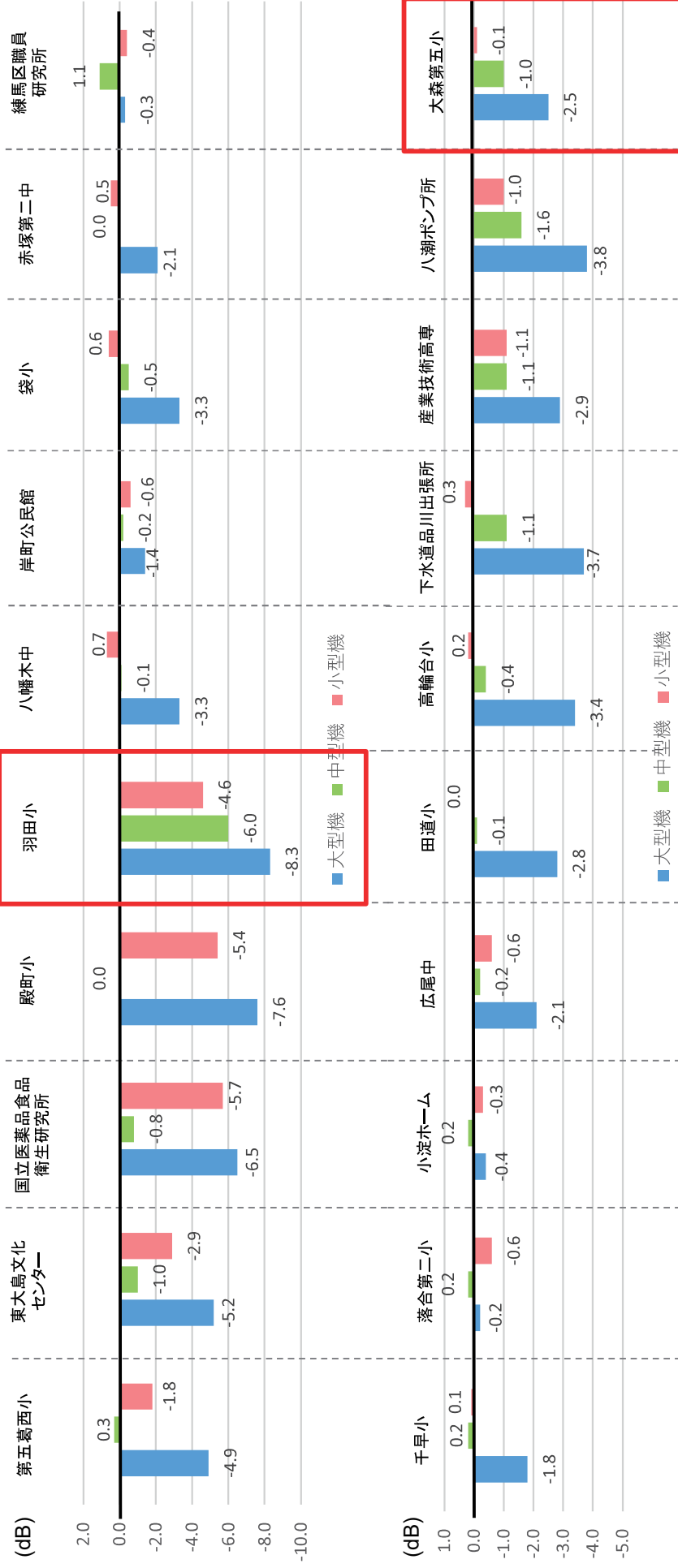
(参考)2019年1月1日～1月31日



(※)ヘリコプターを除いて集計しております。  
 (※)構成比の数値は、端数処理の都合上、個々の集計値の合計が100%と異なる場合があります。

- 機体サイズ別に低騒音機とそれ以外の機体を比較し、騒音軽減効果を分析した。
- ここではA350 (大型)、B787 (中型)、A321Neo (小型)、A320Neo (小型) を低騒音機としている。
- 測定局によるばらつきがあるものの離陸経路や着陸経路の空港に近い地域では騒音軽減効果が確認できている。特に、大型機において大きな騒音軽減効果が確認できている。

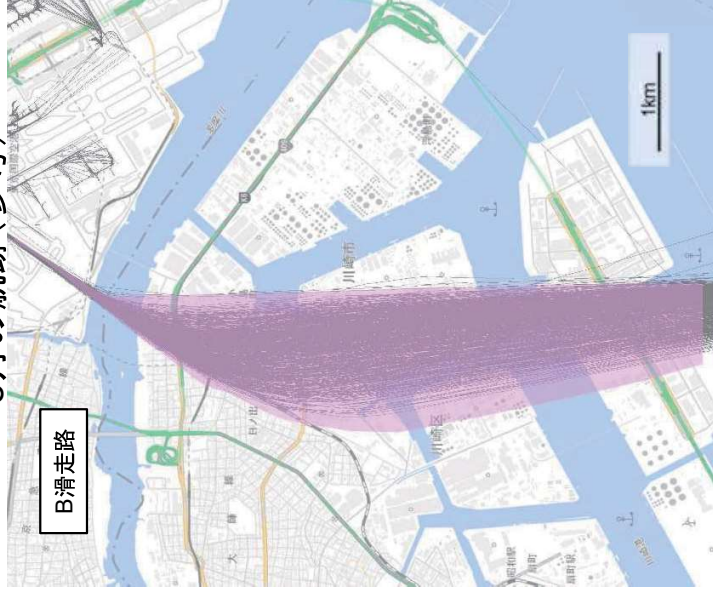
低騒音機とそれ以外の機体による違い



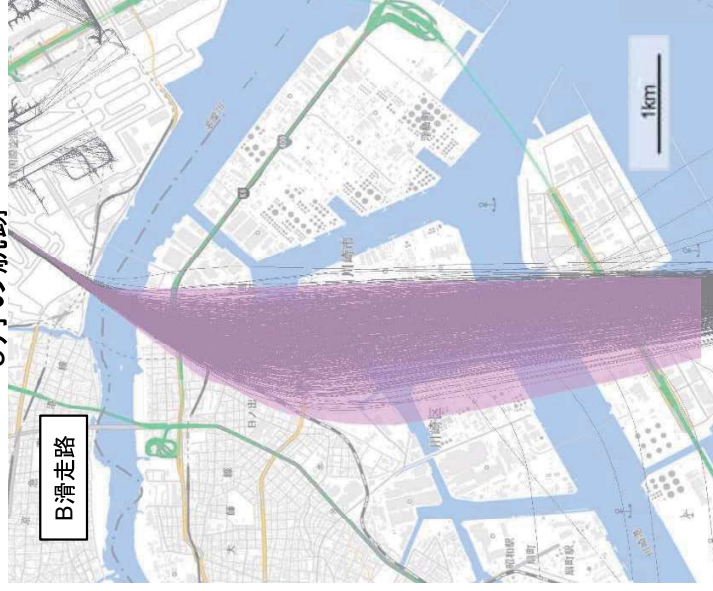
# 2024年9,10月新飛行経路の航跡(南風離陸(B滑走路))

- 全体的に想定経路の範囲内を飛行。
- 一部の航空機については、騒音軽減運航方式に従い、早めに旋回することが可能であったことから、想定経路よりも東側を飛行。

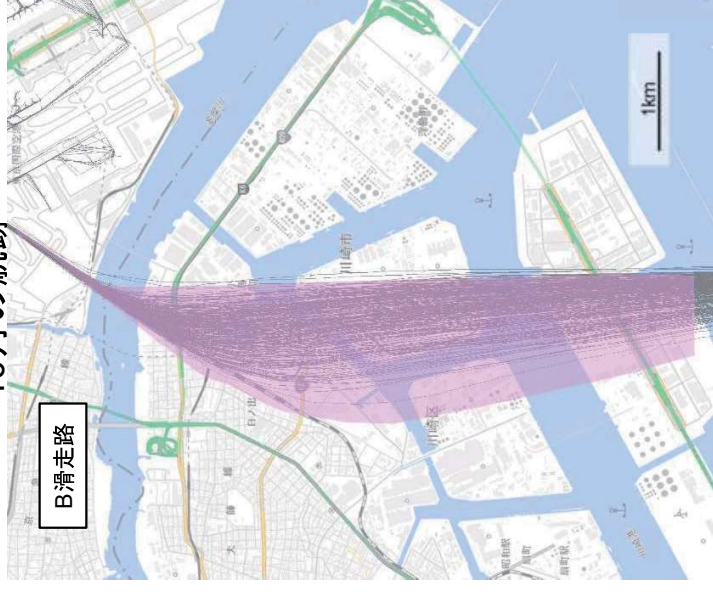
8月の航跡(参考)



9月の航跡



10月の航跡



### 【騒音軽減運航方式】

- B滑走路の離陸経路においては、騒音軽減運航方式として、可能な限り早期の旋回を開始する方式や急上昇方式を導入。
- 可能な限り早期の旋回開始  
安全上支障のない範囲で、できるだけ早く旋回を開始することにより、住宅地の騒音を低減する方式。
- 急上昇方式  
離陸直後の上昇を重視することで空港近くでの騒音影響を軽減する運航方式。

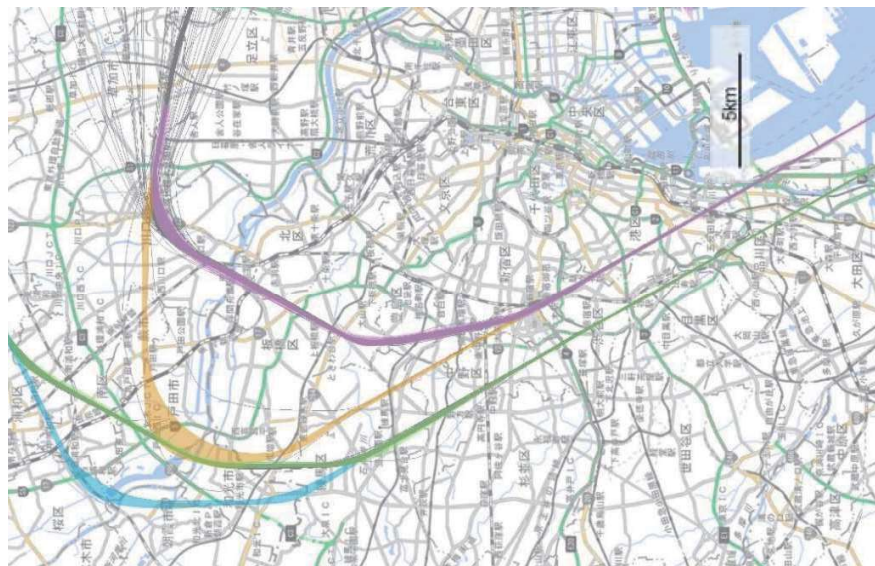
【凡例】  
桃色：想定される運航経路  
(南風運用時B滑走路離陸)  
黒色：航跡データ

出典：国土地理院ウェブサイト  
地理院地図KMLデータ[http://kmlnetworklink.gsi.go.jp/kmlnetworklink/kml/gsi\\_pale.kml](http://kmlnetworklink.gsi.go.jp/kmlnetworklink/kml/gsi_pale.kml) をもとに作成

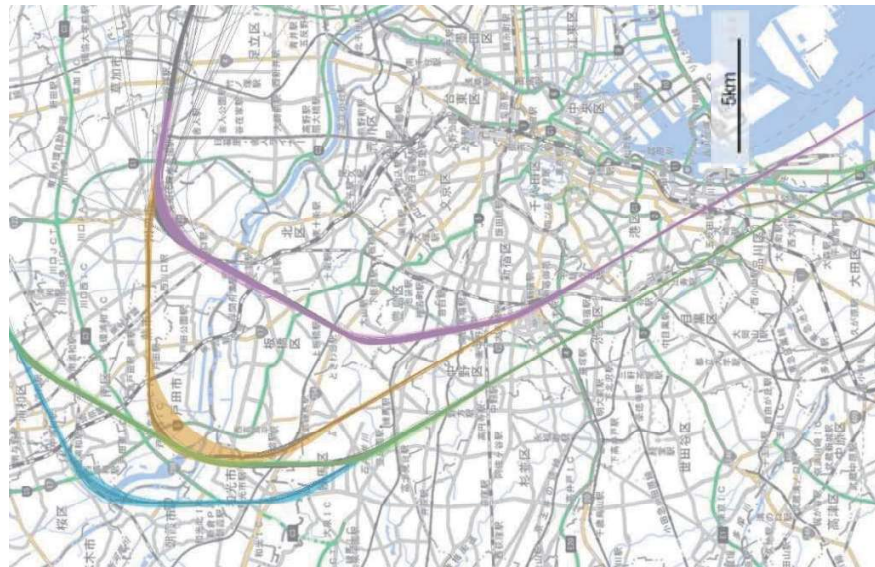
# 2024年9,10月新飛行経路の航跡(南風着陸(A/C滑走路))

- 全体的に想定経路の範囲内を飛行。
- 一部経路において悪天回避等により航跡が分散している。

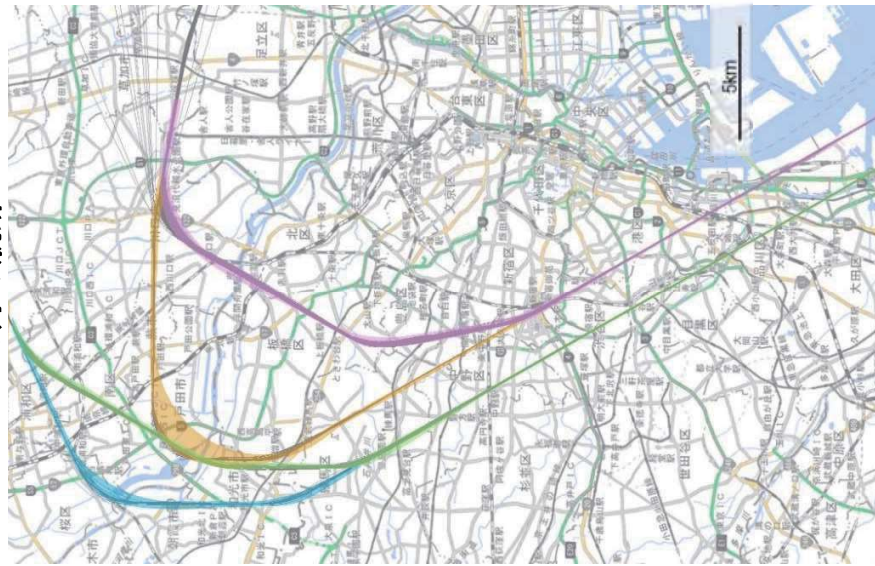
8月の航跡(参考)



9月の航跡



10月の航跡



**【凡例】**

- 緑色：想定される運航経路 (南風運用時 A 滑走路到着 (好天時))
- 青色：想定される運航経路 (南風運用時 A 滑走路到着 (悪天時))
- 桃色：想定される運航経路 (南風運用時 C 滑走路到着 (好天時))
- 橙色：想定される運航経路 (南風運用時 C 滑走路到着 (悪天時))
- 黒色：航跡データ

出典：国土地理院ウェブサイト地理院地図KMLデータ  
[http://kmlnetworklink.gsi.go.jp/kmlnetworklink/kml/gsi\\_pale.kml](http://kmlnetworklink.gsi.go.jp/kmlnetworklink/kml/gsi_pale.kml) をもとに作成

# 落下物対策総合パッケージ(概要)

- 有識者や実務者等の関係者が一堂に会した「**落下物防止等に係る総合対策推進会議**」における**2018年3月**のとりまとめを受け、落下物対策を充実・強化。
- 今後も、**関係者が一丸となって、落下物対策を充実**。

## 未然防止策の徹底

### 「落下物防止対策基準」の策定

本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社に、落下物防止対策の事業計画への記載を義務づけ

- ・ 航空法施行規則の改正 (2018年8月)・通達発出 (2018年9月)
- ・ 施行：本邦社 (2019年1月15日)、外航社 (2019年3月15日)
- ・ 落下物防止対策基準の拡充 (2018年9月制定 2024年9月最新改正 (参考資料参照))



### あらゆるチャネルを通じた未然防止策の徹底

- ① **対策事例をまとめた「落下物防止対策集」を作成**

・ 作成・公表 (2018年1月)

- ② 内外の航空会社に対して未然防止策を徹底



ICAOにおいて周知 (2018年6月8日)

### 駐機中の機体チェックの強化

- ① 外国航空機に対する検査を羽田空港、成田空港に重点化
- ② 空港管理者による新たなチェック体制の構築

- ・ 成田空港では2017年3月から、羽田空港では2019年3月から運用開始 (航空機検査官が対応)
- ・ 検査官のノウハウを活用し、検査実施者と補助要員から構成されるチームを編成し、月100機程度の機体チェックを実施。

## 事案発生時の対応強化

### 補償等の充実

- ① 被害者救済制度の拡充

- ・ 羽田乗り入れ便への加入の義務化 (60%→100%に引き上げ)

- ・ 全国の空港への横展開
- ② **補償費立替えの枠組みを構築**
- ③ **見舞金制度の創設**

- ・ 航空法施行規則の改正・公布 (2018年8月)
- ・ 所要の要領等作成済み
- ・ 運用開始：2019年夏ダイヤ (2019年3月31日)

### 航空会社に対する処分等

落下物の原因者である航空会社 (本邦社及び外航社) に対して処分等を行う。航空機の整備や落下物防止対策基準の遵守状況等を踏まえ措置する。

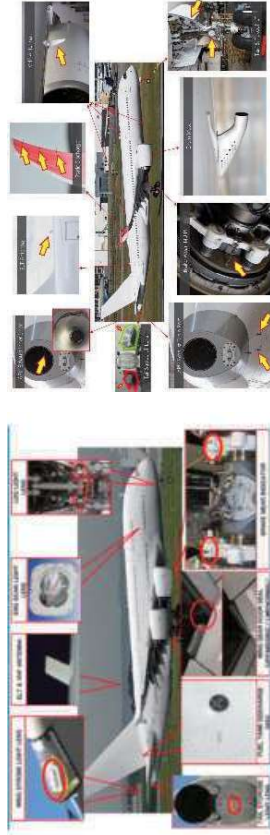
- ・ 本邦社：落下物事案にも適用される処分基準を策定 (2018年3月)
- ・ 外航社：本邦社に準ずる内容で対応

### 情報収集・分析の強化

- ① 落下物情報の収集強化 (空港事務所、警察)
  - ・ 落下物処理要領を策定 (2017年6月)
- ② 落下物認定の確度向上のための技術力向上
  - ・ 氷塊の成分分析の精度向上
- ③ 外航社を含めた部品脱落の報告制度の拡充
  - ・ 羽田についても報告制度の対象とAIPに掲載 (2017年11月)

- 落下物の未然防止のため、各航空会社において、部品欠落が起りやすい箇所の点検強化や点検を行う整備士等の意識向上のための取組が行われており、各航空会社の取組等については、他の航空会社やメーカー等との間で情報共有・水平展開を行っている。
- 部品欠落が発見された場合には、スクリーンやシール等の小部品類であっても、航空会社において、メーカーと連携して原因究明・対策検討を行うとともに、航空局においても、これらのプロセスを随時監視・監督している。

## 教育訓練の強化等による点検精度・意識の向上



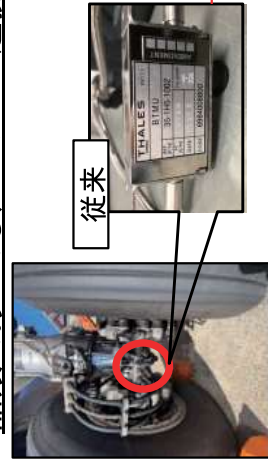
ハザードマップを活用した重点点検の徹底

## 部品欠落情報を踏まえた対策事例

航空会社においては、駐機中の機体を含めた徹底的な点検等により発見した部品欠落や他社の部品欠落情報も踏まえ、小部品類であっても、メーカーと連携して、再発防止策が進められている。



他社・メーカーとの情報共有



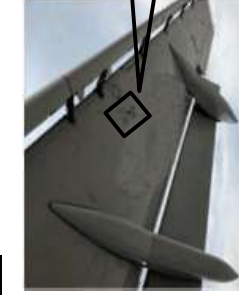
従来

主脚構造部のラベルの接着強化  
(大きさ 4cm x 3cm、重量 1g)



対策例

ラベルの緑(点線部)に樹脂を塗布することにより接着強化



従来

対策例

メーカーの確認を受けたうえで塗装に変更

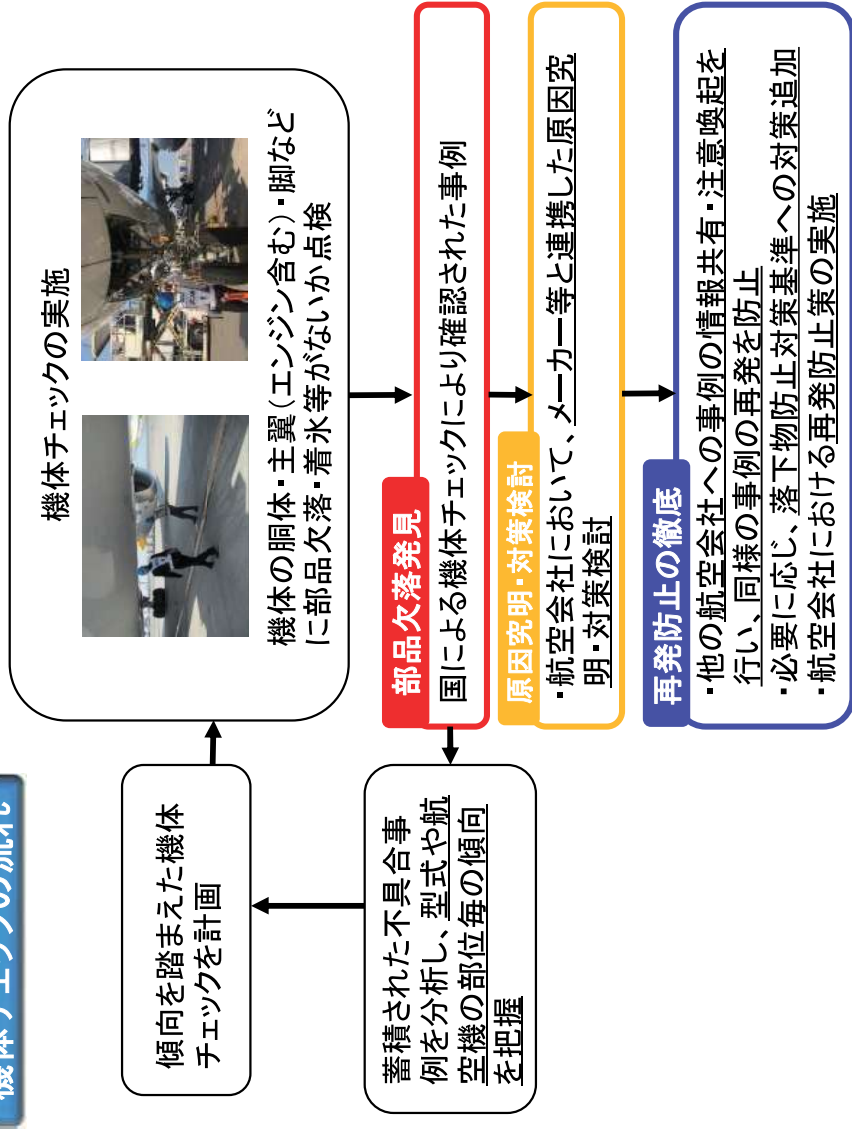
燃料給油圧力制限のデカルの塗装化  
(大きさ 1000cm<sup>2</sup>)

**概要**

- 羽田空港において、本邦・外国航空機を対象に、2019年3月から空港管理者(国)による部品欠落点検に特化した機体チェックを実施。
- 航空機の機体に精通した職員(航空機検査官職種や機体チェック研修を受講した者等)で構成されるチームにより実施。
- 新飛行経路運用開始に伴い、2020年度よりチェック要員を増員(2チーム→3チーム)するなど機体チェック体制を強化。
- 年間の実施目標機数は羽田空港における1日の発着回数と同程度(※)。

※2024年度の目標機数は1,300機程度。

**機体チェックの流れ**



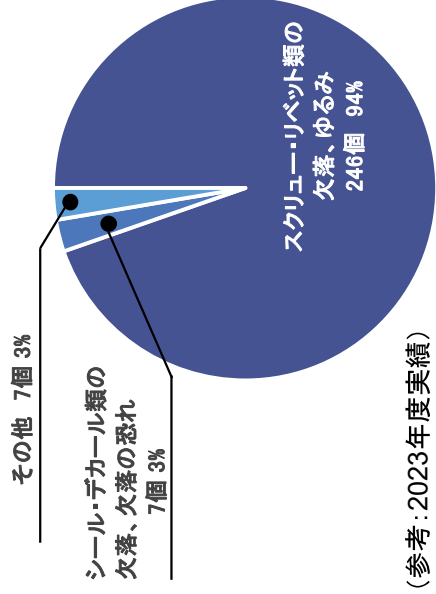
**機体チェックの実施状況**  
(2024年4月1日～2024年9月30日)

チェック機体数 695機

部品欠落を発見 66個

部品欠落になる恐れ  
のあった状態を発見 194個

不具合別の割合 (計260個)



(参考:2023年度実績)  
チェック機体数:1,318機  
部品欠落を発見:117個  
欠落になる恐れのある状態を発見:267個

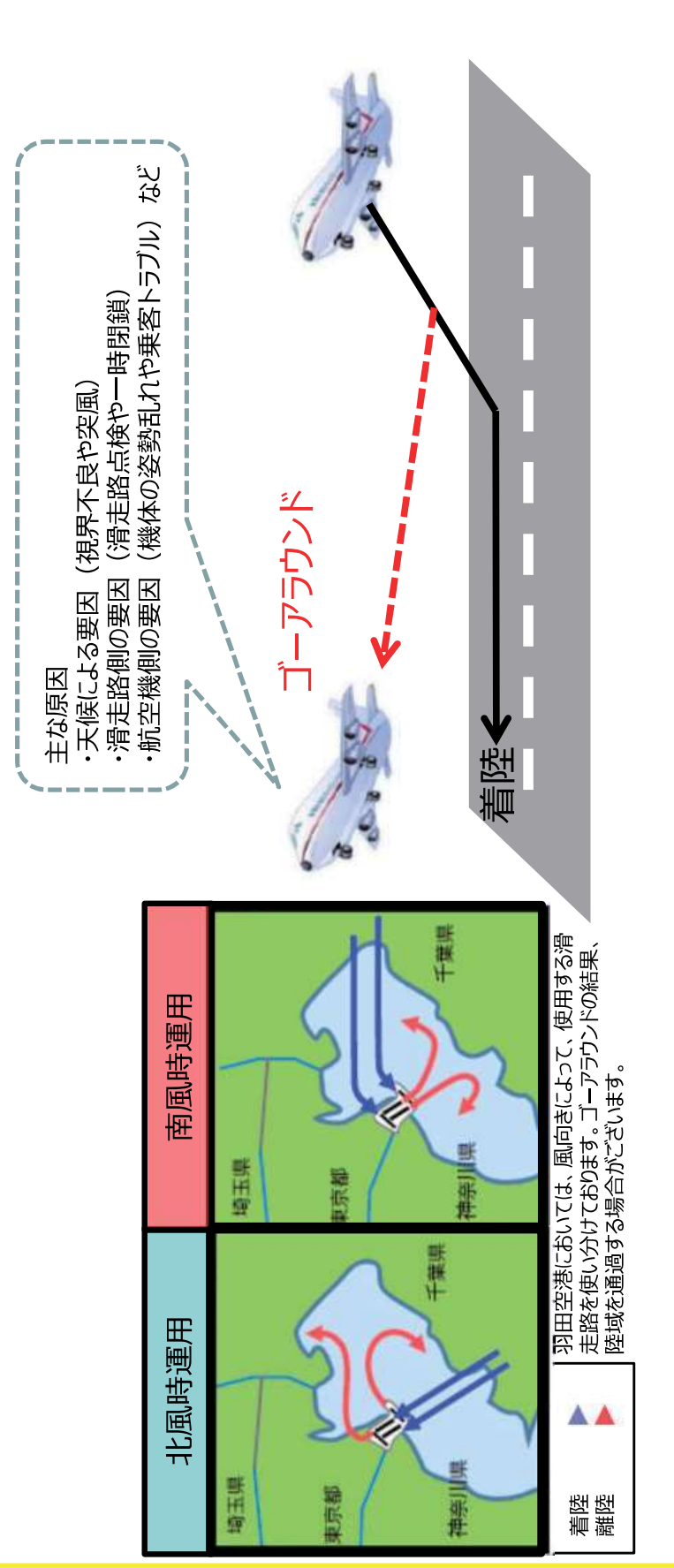
# 羽田空港におけるゴーアラウンド減少に向けた取り組み①

(地域の皆さまからのお声)

2020年12月25日付けで東京国際空港移転騒音対策連合協議会よりいただいた要望書のなかで、羽田空港周辺における環境影響等に関する要望として、「**ゴーアラウンド(※)の減少に向けて対策を講じて騒音影響の軽減に努めていただきたい。**」とお声を受け、国土交通省では減少に向けた取り組みを検討してまいりました。

※**ゴーアラウンド**とは…

着陸進入中の航空機が、悪天候による視界不良などの理由により、やむを得ず再度上昇して着陸をやり直すこと。



羽田空港においては、風向きによって、使用する滑走路を使い分けております。ゴーアラウンドの結果、陸域を通過する場合がございます。

**羽田空港における航空機の騒音軽減策として、ゴースアラウンド減少に向けた取り組みを実施。**

◎ゴースアラウンド： 航空機が空港に安全に着陸するために、空港への着陸進入中に航空機の着陸態勢が整わないとパイロット又は管制官が判断した場合には、やむを得ず着陸をやり直した（ゴースアラウンド）うえで、再度着陸態勢を整え、安全に着陸します。

**対策**

**◎ 滑走路離脱遅れへの対策**

滑走路離脱遅れ対策の一つとして、早期に滑走路を離脱すべき旨をAIPに掲載。

※AIP（航空路誌）とは、国が発行する出版物で航空機の運航のために必要な恒久的情報を収録したもの。

**◎ バードストライクへの対策**

○爆音器  
滑走路付近の草地等に設置し、プロパペガスをタイムマーでコントロールしながら一定間隔で爆発させ、その付近に飛来している鳥を威嚇し追い払い。



※ 空港内や離陸・着陸経路において鳥との衝突（バードストライク）が確認された場合、関係する滑走路の一時閉鎖を行い、滑走路上の点検を実施。

○デグス設置、アスファルト乳剤散布  
・コアジサシ（国際希少野生動物種）の営巣形成を回避するため、デグスの設置やアスファルト乳剤散布を実施。



○草刈り  
・鳥が住み着かないよう草丈を管理。  
・ハト対策として、イサトとなるカラスエンドウの実がなる開花期に草刈りを実施。



○24時間バードパトロール  
○空包や実包による追い払い



**◎ 滑走路点検の工夫**

羽田空港着陸後に部品欠落報告があった場合、滑走路上の部品の有無を確認するため、これまで直ちに滑走路を閉鎖して点検を行っていたが、現地で実証を行った結果を踏まえ、**小さな部品の欠落に対しては、できる限りの運航に影響が出ないようにタイミングを調整して点検を行うことで、ゴースアラウンド減少に向けた取り組みを行う。**

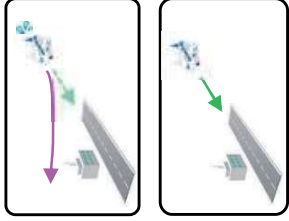
**運用開始時期： 2022年1月1日～**

(運用トライアル期間：2021年2月15日～2021年12月31日)

**★開始前イメージ**



**★開始後イメージ**



直ちに滑走路閉鎖

運航に影響の無いタイミングに合わせて、滑走路閉鎖

## コアジサシ営巣防止対策

### (対策の概要)

コアジサシは環境省の絶滅危惧Ⅱ類、種の保存法では国際希少野生動物植物種に指定され、追い払いが出来ないことから、営巣される前の対策が重要となる。

空港内の工事による裸地ができる場合に、コロニー形成を回避するため、アスファルト乳剤散布による対策を実施した。

### (対策の効果)

上記対策を実施した箇所においては、コアジサシの営巣は見られなかった。引き続き空港内の土砂地平面の状況を把握し、裸地が発生する場合は、乳剤散布もしくはテグス及び吹き流しの設置を実施する。

工事等で出来た裸地



アスファルト乳剤散布後



## ドバト対策 (D滑走路付近等)

### (対策の概要、効果)

D滑走路の下部等を中心に、ドバトが時(ねぐら)を形成しており、ドバトによる鳥衝突の危険性が、令和3年度の調査によって確認された。

上記に対する対策として、

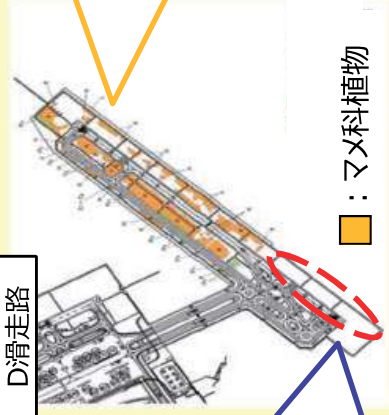
- ① D滑走路フェンス越しの追い払い
  - ② 餌となるマメ科植物の結実排除対策
- を実施し、ドバトの出現数が減少しているため、継続して実施している。

① D滑走路フェンス越しの追い払い



通常の巡回経路に加えて追い払いを実施し峙化を阻止

D滑走路



■ : マメ科植物

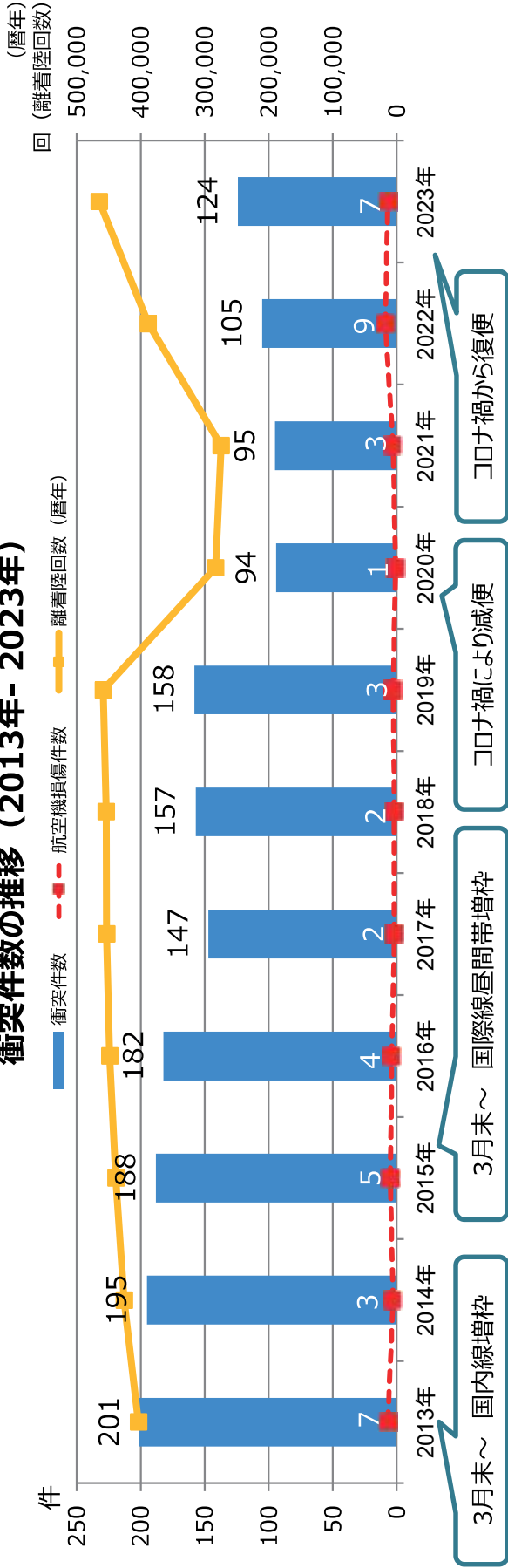
② マメ科植物の結実排除対策



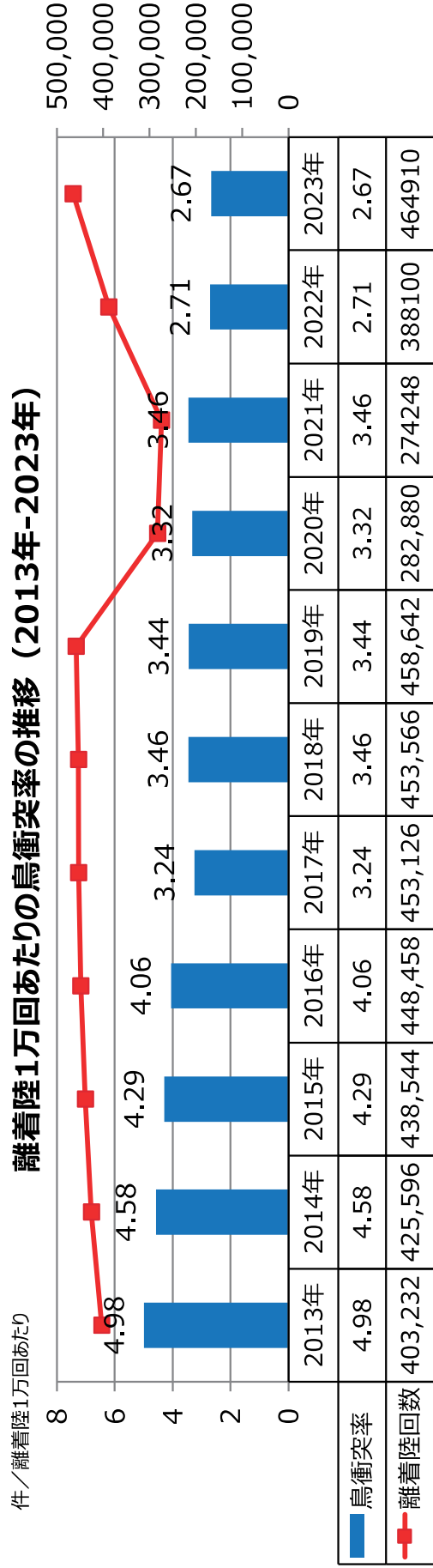
- ・マメ科植物が実をつける直前に除草作業を実施する。
- ・植生状況によって、D滑走路以外でも作業を実施する。

# 東京国際空港の鳥衝突の傾向－(鳥衝突件数、鳥衝突率)

## 衝突件数の推移 (2013年-2023年)



## 離着陸1万回あたりの鳥衝突率の推移 (2013年-2023年)



※離着陸1万回あたりの鳥衝突率 = 鳥衝突件数 × 10,000 ÷ 離着陸回数

- ▶ 離着陸回数は復便に伴い増加
- ▶ 鳥衝突率は (微減2.71⇒2.67)

## 【要因別ゴアアラウンド発生回数】

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年4月～10月
着陸回数	112,991回	183,698回	206,553回	235,882回	141,332回
ゴアアラウンド発生回数 (回数(着陸回数に対する割合))	309回(0.3%)	351回(0.2%)	501回(0.2%)	734回(0.2%)	499回(0.4%)
①天候による要因 (回数(ゴアアラウンド発生回数に対する割合))	96回(31%)	101回(29%)	136回(27%)	186回(25%)	100回(20%)
②滑走路側の要因 (回数(ゴアアラウンド発生回数に対する割合))	166回(54%)	178回(51%)	293回(59%)	451回(61%)	335回(67%)
部品欠落に伴う滑走路閉鎖	74回(24%)	24回(7%)	26回(5%)	46回(6%)	32回(6%)
バードストライクに伴う滑走路閉鎖	54回(18%)	91回(26%)	109回(21%)	148回(20%)	133回(27%)
先行到着機の滑走路離脱遅れ	15回(5%)	31回(9%)	80回(16%)	143回(19%)	109回(22%)
③航空機側の要因 (回数(ゴアアラウンド発生回数に対する割合))	47回(15%)	72回(20%)	72回(14%)	97回(13%)	64回(13%)

※ 千葉市・船橋市方面からD滑走路に着陸するルート(23)については、ゴアアラウンド後に東京都内陸域を通過しないことから本資料には記載しておりません。  
 ※ 2024年の着陸回数は速報値です。

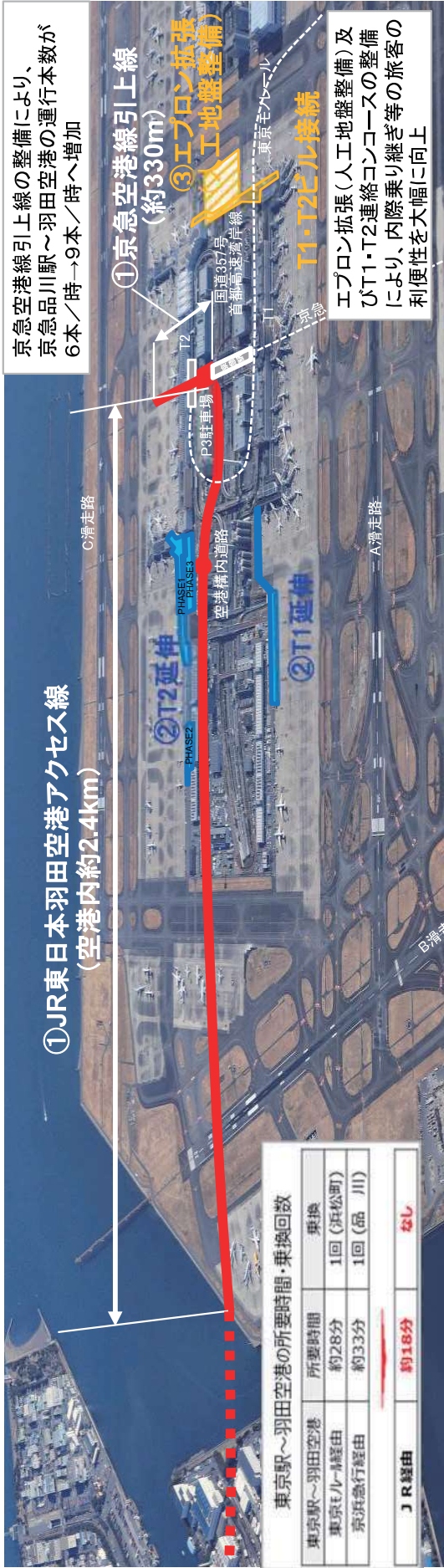
## 【部品欠落に伴う滑走路点検回数】

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年4月～10月
即時点検 (出発18回、到着92回)	110回 (出発30回、到着28回)	58回 (出発18回、到着12回)	30回 (出発7回、到着24回)	31回 (出発8回、到着14回)	22回 (出発8回、到着14回)
調整点検 (到着5回)	5回 (到着93回)	93回 (到着98回)	115回 (出発17回、到着98回)	150回 (出発22回、到着128回)	99回 (出発17回、到着82回)

※運用トライアル期間:2021.2.15～2021.12.31、正式運用:2022.1.1～

※即時点検:部品欠落報告があった場合、滑走路上の部品の有無を確認するため、これまで直ちに滑走路を閉鎖して行う点検調整点検:小さな部品の欠落に対して、できる限り運航に影響が出ないようにタイミングを調整して行う点検

# 羽田空港の主要整備事業について



① JR東日本羽田空港アクセス線  
(空港内約2.4km)

東京駅～羽田空港の所要時間・乗換回数	
東京駅～羽田空港	乗換
東京モノレール経由	約28分 1回(浜松町)
京浜急行経由	約33分 1回(品川)
JR経由	約18分 なし



用地嵩上げによる冠水解消  
駐機場整備により、利便性の高い時間に就航することが可能となり、旅客利便性が向上

- 羽田空港のアクセス利便性の向上を目的として、京急空港線引上線及びJR東日本羽田空港アクセス線を整備。  
(図内①)
- 京急空港線引上線及びJR東日本羽田空港アクセス線が供用予定の2030年代前半を見据え、T1及びT2の延伸整備を進めるとともに(図内②)、令和4年度よりエプロン拡張(人工地盤整備)の検討に着手し(図内③)、T1・T2ビル接続等による航空旅客の更なる利便性向上を目指す。
- 旧整備場地区は、地盤が低く豪雨時には冠水が発生し、空港運用に支障を来している。また、機能拡充に向けて、駐機場配置の見直しを進めている。駐機場整備に合わせて用地嵩上げを行うと共に、既存施設の再編集約を行う。  
(図内④)

エプロン：航空機への旅客、郵便物あるいは貨物の積み卸し、給油、駐留  
又は整備のために設けられる区域

# 第1・第2旅客ターミナルビル再編計画

- 航空旅客の更なる利便性向上のため、旅客ターミナルビルを拡張し、第1・第2旅客ターミナルビル、サテライトビルを接続するとともに、エプロン用地を拡張することで、拠点空港としての機能を拡充。

<現況>



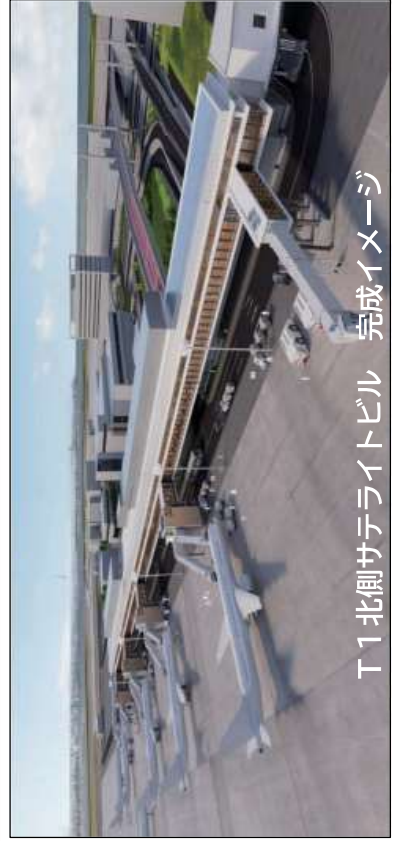
<整備完了時>



## ◆ 主な整備状況

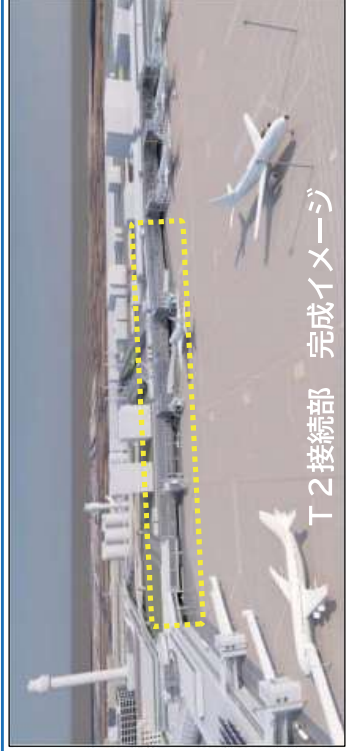
### 第1旅客ターミナルビル (T1)

- ・ T1北側サテライトビル **建設** 工事：2026(R8)年夏頃 供用予定



### 第2旅客ターミナルビル (T2)

- ・ T2本館一北側サテライトビル接続工事：2025(R7)年春頃 供用予定
- ・ T2北側サテライトビル延伸工事：2025(R7)年春頃 工事着手予定



- ・実施日：2024年2月22日（木）13時35分～15時10分
- ・対象：大田区立中萩中小学校4，6年生 計120名
- ・講師：羽田空港で働く現役スタッフ  
(航空整備士、グラウンドスタッフ、グランドハンドリング、東京航空地方気象台)

## プログラム

### 第1部 羽田空港の紹介

- ・講師紹介
- ・羽田空港の概要

### 第2部 各職種の仕事紹介

- ※教室で各職種(30分×2回)ごとに生徒が分かれて実施
- ・4職種の仕事紹介

### 航空整備士 (SNJ)



### グラウンドスタッフ (ANA)



### 羽田空港の紹介 (CAB)



### グランドハンドリング (ANA)



### 東京航空地方気象台



出前講座 実施報告(大田区立荻谷中学校) <羽田空港広報連絡会>

- ・実施日：2024年2月29日(木) 13時30分～15時20分
- ・対象：大田区立荻谷中学校1年生 計130名
- ・講師：羽田空港で働く現役スタッフ  
(客室乗務員、航空整備士、グランドハンドリング、東京航空地方気象台)

プログラム

**第1部 羽田空港の紹介**

- ・羽田空港の概要

**第2部 各職種の仕事紹介**

- ※教室で各職種(35分×2回)ごとに生徒が分かれて実施
- ・4職種の仕事紹介

客室乗務員 (ANA)



航空整備士 (SNJ)



羽田空港の紹介 (CAB)



グランドハンドリング (SKY)



東京航空地方気象台



**日 時**：令和6年10月13日（日） 10:00～14:00  
**場 所**：大森ふるさとの浜辺公園  
 （大森海苔のふるさと館周辺）  
**来訪者数**：946名（ノベルティグッズ個数延べ換算）  
**主 催**：大田区大森西地区自治会連合会



## 航空局の取り組み

- ・ 羽田空港広報連絡会として航空局の職員が参加。
- ・ 輪投げ、ボールダーツでイベントに賑やかさを演出。
- ・ ゲーム参加者へ空港関連グッズ、来訪者へリーフレット等を配布し、羽田空港をPR。



（ボールダーツ）



（輪投げ）

（空港関連グッズの提供）

**日 時**：令和6年10月20日（日）10:30～15:00  
**場 所**：森ヶ崎緑華園芝生広場、大森東特別出張所、  
 森ヶ崎交通公園、大森南四丁目アパート  
 （テクノFRONT 森ヶ崎）

**来訪者数**：約950名（ノベルティグッズ個数延べ換算）

**主 催**：大田区大森東地区自治会連合会



## 航空局の取り組み

- ・羽田空港広報連絡会として航空局の職員が参加、あわせて空港内事業者による空弁の販売を行った。
- ・輪投げ、空港関連グッズ・リーフレット等の提供、空弁販売を行い、イベントに賑やかさを演出。



（空港関連グッズの提供）



（輪投げ）



（空弁販売）

日 時：令和6年10月20日(日)11:00～14:30  
 場 所：荻中公園 少年野球場  
 来訪者数：約1000名(ノベルティグッズ個数延べ換算)  
 主 催：羽田地区町会連合会、地域力推進羽田地区  
 委員会、ふれあいまつり実行委員会



### 航空局の取り組み

- ・羽田空港広報連絡会として航空局の職員が参加
- ・ボールダーツ・くいまるくんとふれあい(撮影会)でイベントのにぎやかさを演出
- ・空港関連グッズ・リリースレット等の提供を行い羽田空港をPR



(ボールダーツ)



(くいまるくんとふれあい・撮影会)



(空港関連グッズの提供)

# 第6回固定化回避検討会について

昨年12月24日に開催された第6回固定化回避検討会において、第4回検討会で選定された飛行方式(下記①・②)について、航空機が2本の滑走路に同時に着陸(同時運用)することができるかどうか、安全面からの検証等の取組をご報告するとともに今後の取組について議論いただきました。



## 安全性検証の結果

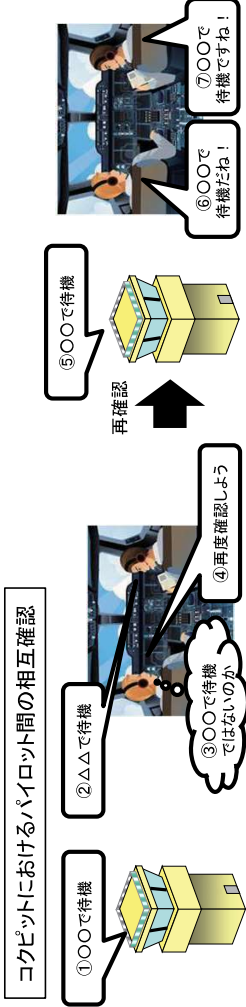
- 2つに絞り込んだ①・②の飛行方式について、同時運用に係る安全性検証を実施しました。
  - ・ ①については技術的に採用可能
  - ・ ②については採用に適さない
- ①の飛行方式を導入するにあたっての課題
  - ・ ①の飛行方式に未対応の機材があり直ちに導入することは困難
  - ・ 2024年1月に羽田空港で発生した衝突事故を踏まえて、運用の大きな変更や更なる複雑化は慎重に行うべき
  - ・ 仮に①の飛行方式を導入したとしても、新たな経路は市街地上空を通過することから、ルート案の検討については慎重な対応が必要であること

## 今後の取組み(2025年～)

- 以下の1～3について調査・検討の実施など固定化回避に向けた努力を継続します。
  1. ①の飛行方式について対応可能な機材の導入状況のフォローアップ
  2. 2024年1月に羽田空港で発生した衝突事故への対策実施状況の共有
  3. 更なる騒音負担軽減や海上ルートの実現に資する方策について国際動向等を踏まえた調査・研究の実施

## 1. 管制交信に係るヒューマンエラーの防止

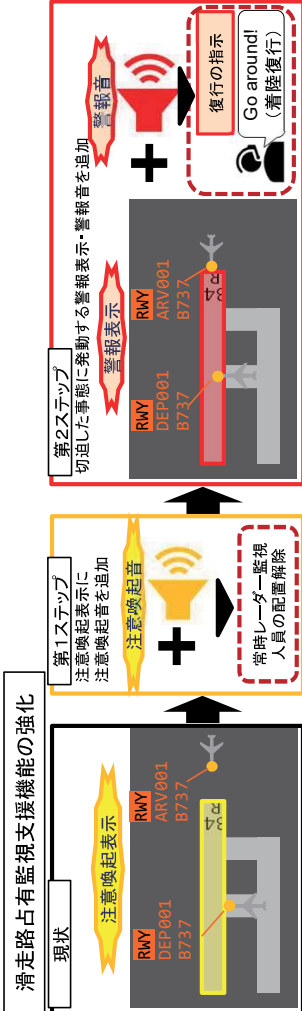
- (1) 管制交信に係るヒューマンエラー防止のため、自家用含む全てのパイロットに対して、パイロット間のコミュニケーション等(CRM: Crew Resource Management)に係る初期・定期訓練を義務化



- (2) パイロットに対して外部監視、管制指示の復唱等の基本動作を改めて徹底
- (3) 離陸順序に関する情報提供(No.1, No.2等)について、情報提供を行う際の留意事項を管制官とパイロットに周知徹底の上、停止を解除
- (4) 管制交信に関する管制官とパイロット等の意見交換、教材を用いた研修・訓練等を実施

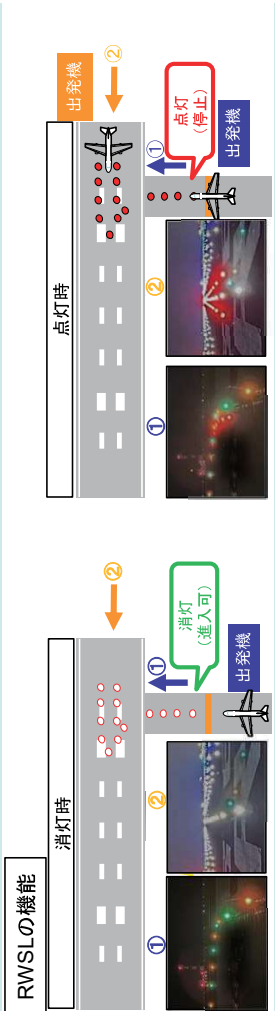
## 2. 滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化

- (1) 管制官に対する注意喚起システム(滑走路占有監視支援機能)のアラート機能を強化



- (2) 管制指示と独立して機能する滑走路状態表示灯(RWSL: RunWay Status Lights)を主要空港の対象滑走路に導入

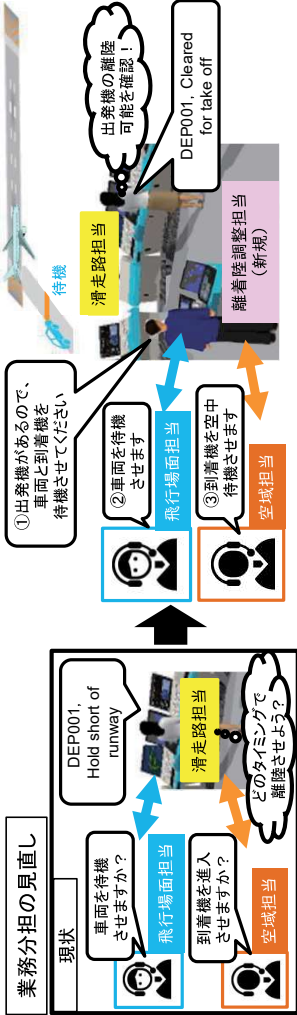
※ 主要空港：新千歳、成田、羽田、中部、伊丹、関西、福岡、那覇空港



- (3) 滑走路進入車両に対して位置情報等送信機の搭載を義務化

## 3. 管制業務の実施体制の強化

- (1) 管制官の人的体制の強化・拡充

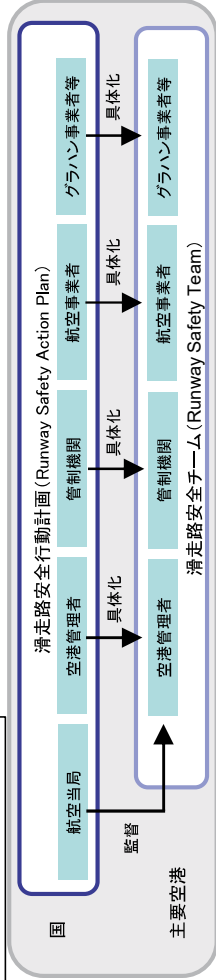


- (2) 管制官の疲労や業務の困難性や複雑性に応じて把握・管理する運用を導入
- (3) 管制官の職場環境を改善、ストレスケア体制を拡充

## 4. 滑走路の安全に係る推進体制の強化

- (1) 国において、総合的な滑走路安全行動計画(Runway Safety Action Plan)を策定
- (2) 主要空港において滑走路安全チーム(Runway Safety Team)を設置
- (3) グラハン事業者を含め滑走路の安全に係る監督体制を強化

## 総合的・計画的な推進体制

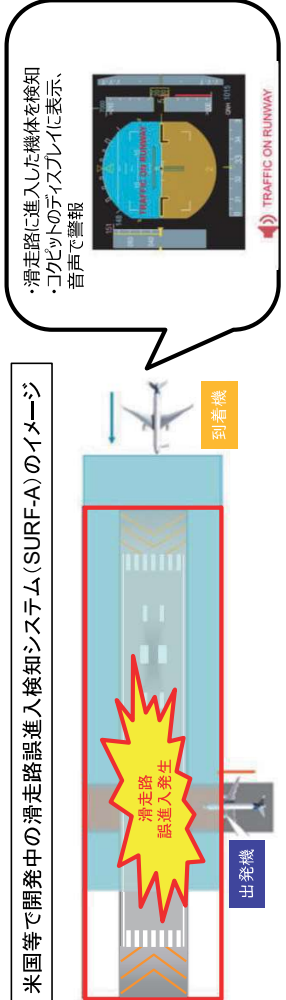


- (4) 国際的な連携の強化(ICAO等)

## 5. 技術革新の推進

- 管制側・機体側におけるデジタル技術等の更なる活用に向けた調査・研究

※ 機体側の新たな技術等に対応して、パイロットに適切に訓練を実施させることを制度化



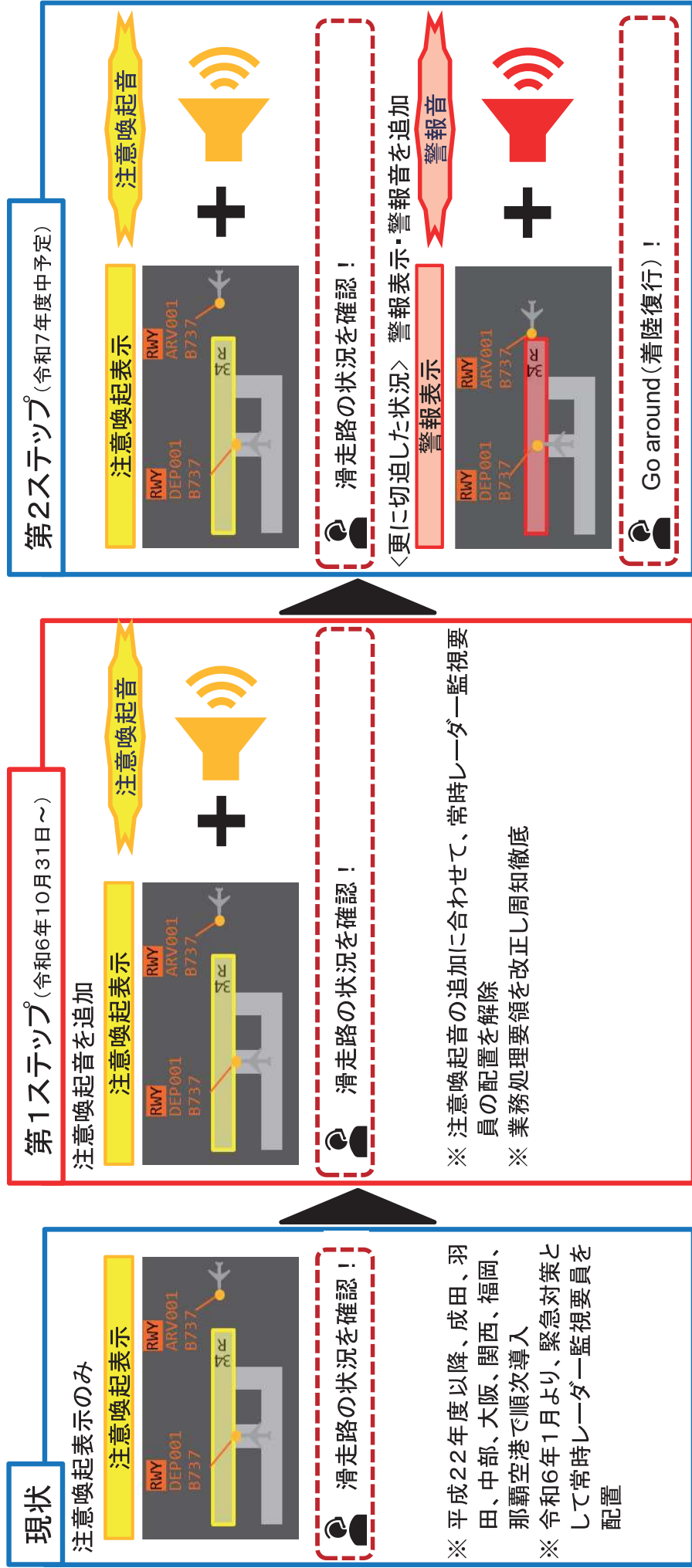
羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会 中間取りまとめで提言された対策の進捗状況一覧（令和6年12月時点）

対策事項	進捗状況
<p><b>1. 管制交信に係るヒューマンエラーの防止</b></p>	<p>制度的措置について検討中</p>
<p>(1) 管制交信に係るヒューマンエラー防止のため、自家用含む全てのパイロットに対して、パイロット間のコミュニケーション等(CRM: Crew Resource Management)に係る初期・定期訓練を義務化</p>	<p>令和6年7月24日 基本動作の徹底について周知済み</p>
<p>(2) パイロットに対して外部監視、管制指示の復唱等の基本動作を改めて徹底</p>	<p>令和6年8月8日 情報提供再開済み</p>
<p>(3) 離陸順序に関する情報提供(No.1, No.2等)について、情報提供を行う際の留意事項を管制官とパイロットに周知徹底の上、停止を解除</p>	<p>令和6年度～ 羽田(12/20)、福岡(2/5)から開催し、その他空港等は順次開催予定</p>
<p>(4) 管制交信に関する管制官とパイロット等の意見交換、教材を用いた研修・訓練等を実施</p>	
<p><b>2. 滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化</b></p>	
<p>(1) 管制官に対する注意喚起システム(滑走路占有監視支援機能)のアラート機能を強化</p>	<p>【第1ステップ】令和6年10月31日 注意喚起音追加（常時リーダー―監視員の配置解除）</p>
<p>【第1ステップ】注意喚起表示に注意喚起音を追加</p>	
<p>【第2ステップ】切迫した事態に発動する警報表示・警報音を追加</p>	<p>【第2ステップ】令和6年度中 システム改修関連作業着手済み（警報表示・警報音追加） (令和6年度補正予算) 空港ごとに詳細調整等を行った上で運用開始予定（令和7年度中）</p>
<p>(2) 管制指示と独立して機能する滑走路状態表示灯(RWSL: RunWay Status Lights)を主要空港の対象滑走路に導入 ※ 主要空港：新千歳、成田、羽田、中部、伊丹、関西、福岡、那覇空港</p>	<p>令和6年10月1日 工事着手(羽田C滑走路の一部) 令和6年度～ その他の空港・滑走路についても順次着手予定 (令和6年度補正予算・令和7年度予算) 令和9年度末～ 供用開始予定(羽田C滑走路の一部) その他の空港・滑走路についても順次供用開始予定</p>
<p>(3) 滑走路進入車面に対して位置情報等送信機の搭載を義務化</p>	<p>令和6年度～ 航空局で送信機調達に着手し、主要空港の関係車面へ順次搭載予定 (令和6年度補正予算)</p>
<p>令和7年度末 義務化予定（制度的措置について検討中）</p>	
<p><b>3. 管制業務の実施体制の強化</b></p>	
<p>(1) 管制官の人的体制の強化・拡充</p>	<p>令和6年8月1日 監視体制強化として14名を配置済み(羽田(6名)、成田(2名)、関西(2名)、福岡(2名)、那覇(2名))</p>
<p>令和6年12月1日 航空保安大学校における採用枠を拡大(28名→40名)</p>	
<p>令和7年度 「離着陸調整担当」を新設予定（令和7年度定員）</p>	
<p>令和6～8年度 調査・システム構築予定（令和7年度予算）</p>	
<p>令和8年度中 運用開始予定</p>	
<p>各空港等で順次実施予定</p>	
<p><b>4. 滑走路の安全に係る推進体制の強化</b></p>	
<p>(1) 国において総合的な滑走路安全行動計画(Runway Safety Action Plan)を策定</p>	<p>制度的措置について検討中</p>
<p>(2) 主要空港において滑走路安全チーム(Runway Safety Team)を設置</p>	<p>令和6年9月 主要空港において RST を設置済み</p>
<p>(3) グラハン事業者を含め滑走路の安全に係る監督体制を強化</p>	<p>制度的措置について検討中</p>
<p>(4) 国際的な連携の強化(ICOA等)</p>	<p>制度的措置について検討中</p>
<p>国際会議(ICOA等)の場で、羽田事故に関する情報提供や滑走路上の安全確保に係る知見共有を実施中</p>	
<p>諸外国の滑走路上の安全確保に係る対応について情報収集を実施中</p>	
<p><b>5. 技術革新の推進</b></p>	
<p>管制側・機体側におけるデジタル技術等の更なる活用に向けた調査・研究</p>	<p>調査・研究の推進に向けて、産学官で連携し検討中</p>

# 滑走路占有監視支援機能の強化

- 主要空港※において、滑走路占有監視支援機能（滑走路誤進入に係る管制官に対する注意喚起システム）を強化中。
- 第1ステップとして、令和6年10月31日より注意喚起音を追加済み。
- 第2ステップとして、令和7年度中に、更に切迫した状況で発動する警報表示・警報音を追加予定。令和6年10月より、システム改修関連作業に着手済み。

※成田、羽田、中部、大阪、関西、福岡、那覇空港



- ※ 位置情報精度及び管制運用への影響を考慮の上、空港毎に滑走路誤進入の検知範囲を調整
- ※ 管制業務への影響等を踏まえた音種、管制塔内の環境音等とのバランスを踏まえた音量を設定
- ※ 新千歳空港については、防衛省において独自のシステム・体制を整備済み

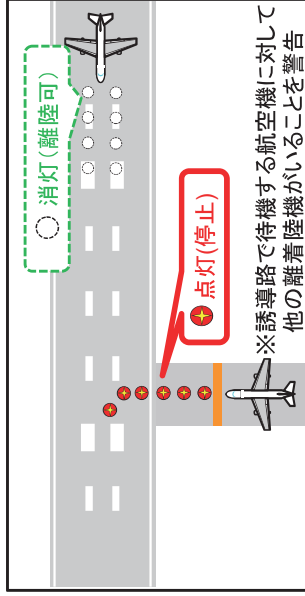
● 令和6年度補正予算（約14.5億円）

- 管制指示と独立して機能する滑走路状態表示灯(RWSL:Runway Status Lights)について、主要空港※の同一滑走路で離着陸することが想定される全ての滑走路及び誘導路に導入拡大予定。
- 羽田空港C滑走路については、令和6年10月1日より一部誘導路の工事を先行的に開始。令和9年度末以降、令和11年度までに、順次供用開始予定。

※新千歳、成田、羽田、中部、大阪、関西、福岡、那覇空港

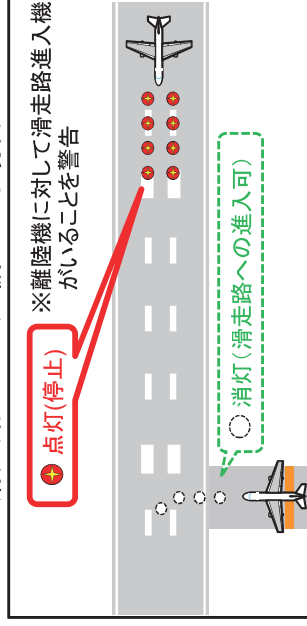
## RWSLの機能

滑走路に離着陸機がいる場合



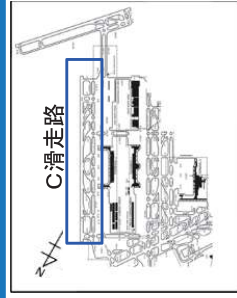
航空機接近警告灯(REL)

滑走路への進入機がいる場合



離陸待機警告灯(THL)

## 羽田空港C滑走路におけるRWSL整備計画



【凡例】  
 : RWSL



	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度
基台(誘導路)	C5、C3					
基台(滑走路)						
制御装置						
灯器						
供用						

順次設置(その他誘導路)						
順次設置						
調整						
製造・設置						
調整						
順次設置(滑走路及びその他誘導路)						
部分供用 (C5, C3, C2, C1)						
順次供用開始						

※工事の進捗等により、工程変更の可能性有

# 滑走路状態表示灯(RWSL)の導入拡大(羽田空港C滑走路以外)

○羽田空港C滑走路以外についても、令和6年度末より設計・整備の上、令和10年度末以降、令和12年度までに、順次供用開始予定。

## 羽田空港C滑走路以外の国管理空港におけるRWSL整備計画

空港(滑走路)	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
羽田(A・B) <small>*VMSの更新・追加工事</small>							
那覇(A)					設計／灯器・配管設置／制御装置製造・設置／制御調整		
那覇(B)					設計／灯器・配管設置／制御装置製造・設置／制御調整		
					設計／灯器・配管設置／制御装置製造・設置／制御調整		

※設計の結果等を踏まえ、工程変更の可能性有

## 会社管理空港・コンセッション空港におけるRWSL整備計画

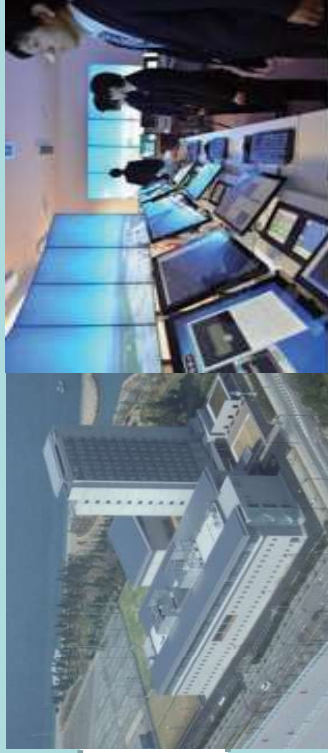
空港(滑走路)	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
新千歳(A・B)							
成田(A)							
中部(A・B)							
大阪(A・B)							
関西(A・B)							
福岡(A・B)							
		灯器設置作業					
				配管設置作業			
					設計／灯器・配管設置／制御装置製造・設置／制御調整		
							制御装置設置作業

※設計の結果等を踏まえ、工程変更の可能性有

- 令和6年度補正予算(約3.3億円)及び令和7年度当初予算(約11.8億円)
- 事業費の総額については、今後の設計段階で精査予定

- 航空機の離着陸に係る監視体制の強化を図るため、令和6年7月31日付で管制官を14名緊急増員。
- 今後の航空需要の増大に対応しつつ、滑走路上の安全確保に必要な体制の維持・充実に必要なため、令和6年12月期より、航空保安大学の管制官採用枠を12名(年間36名)拡大。
- 管制官の欠員解消に向けて、中途採用等を積極的に実施中。

## 採用



## 資格取得



航空保安大学校における基礎研修(8ヶ月)

空港等の官署での専門研修(OJT)

管制業務の提供

- 管制官の緊急増員(令和6年7月31日)  
東京空港事務所:6名、成田空港事務所:2名、関西空港事務所:2名、福岡空港事務所:2名、那覇空港事務所:2名
- 航空保安大学校の管制官採用枠の拡大(令和6年12月期～)  
管制官の採用枠を28名から40名※に拡大。  
※令和7年度から年間120名採用予定
- 管制業務経験者の中途採用  
令和6年8月1日から同年12月1日までに18名※を採用。  
※元航空局管制官13名、元防衛省管制官5名

# 羽田空港航空機衝突事故 経過報告 (概要)

(1/2)

経過報告…これまでの調査で確認された事実情報等を中間的に報告し、公表するもの。

本調査は、航空事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故等の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行うものであり、本事故の責任を問うために行うものではない。

## 事故の概要

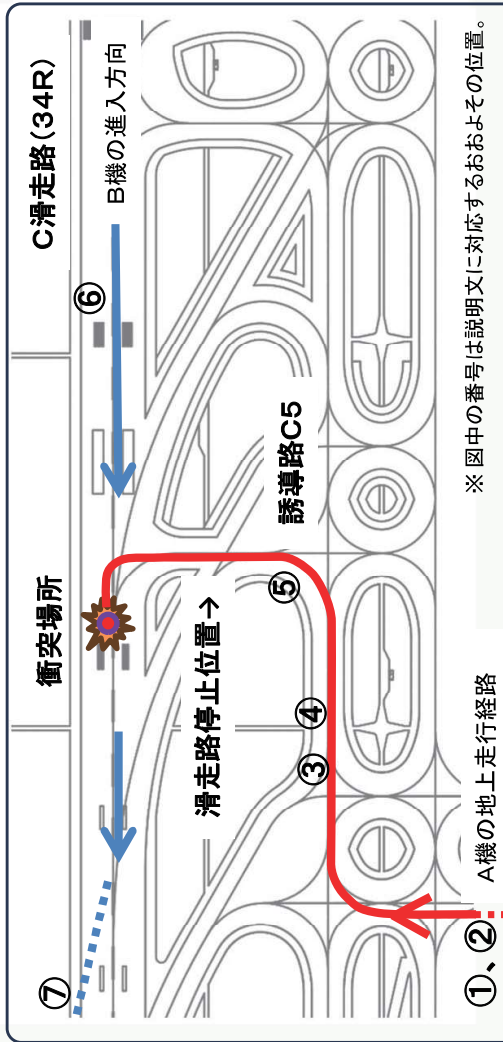
発生日時：令和6年1月2日17時47分頃 場所：東京国際空港C滑走路

概要：東京国際空港C滑走路上に停止していた海上保安庁所属機（以下、「A機」という。機長ほか乗員5名計6名搭乗）と、同滑走路に着陸した日本航空株式会社所属機（以下、「B機」という。機長ほか乗客367名計379名搭乗）が衝突した。本事故により、A機の機長は重傷を負い、他の乗員は死亡した。B機の乗客は脱出時に1名が重傷、4名が軽傷を負った。

## 事故の経過

- ① A機は、能登半島で発生した地震に対する支援物資を新潟空港へ輸送するため、機材トラブルにより当初の予定から40分遅れて、離陸に指定されたC滑走路（34R）に向かった。
- ② 東京飛行場管制所で業務を担当していた航空管制官（以下、「タワ一東」という。）は、同滑走路の離着陸を円滑に行うため、B機の着陸後にA機を誘導路C5付近から離陸させることとした。
- ③ B機がタワ一東から着陸許可を得た後、A機とタワ一東との通信が設定された。タワ一東は、A機に対して誘導路C5の滑走路停止位置まで走行するよう指示し、併せて離陸順位が1番であることを伝えた。
- ④ A機は、このタワ一東からの指示について、自機の離陸の順番が先行する出発機より優先され、滑走路への進入許可を得たと認識し、そのまま滑走路へ進入し停止した。
- ⑤ タワ一東は、A機が指示どおり誘導路C5へ曲がったことは視認していたものの、その後、他の航空機の監視等を行い、A機が滑走路に進出し滑走路上に留まっていたことを認識していなかった。
- ⑥ B機は、A機が滑走路上に停止していたことを衝突直前まで認識しておらず、そのまま着陸進入を継続し、接地直後にA機と衝突した。

- ⑦ B機は、衝突後、滑走路を滑走し、滑走路横の草地に逸脱して停止した。停止後、B機に搭乗していた乗客・乗組員は全員非常脱出した。その後、火災が広がりB機は胴体、翼等を焼失した。



※ 図中の番号は説明文に対応するおおよその位置。



A機・海上保安庁所属  
(JA722A、ボンバルディア式DHC-8-315型)



B機・日本航空株式会社所属  
(JA13XJ、エアバス式A350-941型)

## 調査・分析の方向性

当委員会は、さらに詳細な調査を行い、事実関係を明らかにし分析を進める予定。

### 事故発生に関与した要因

本事故は、以下の①～③の要因が重なり発生したものと考えられる。

要因① A機は、航空管制官から滑走路への進入許可を得たと認識し、滑走路に進入し停止したことを。

要因② 東京飛行場管制所は、A機が滑走路に進入したことが及び滑走路上に停止していたことを認識していなかったこと。

要因③ B機は、滑走路上に停止していたA機を衝突直前まで認識していなかったこと。

### 要因に関与する可能性のある事項

今後、左記の要因に関与する可能性のある以下の事項について分析を進める。

※ 各事項の順番は、関与の影響の大小を示唆するものではない。

- A機の離陸順位が1番であることを意味する指示があったこと
- A機の機長が「No.1」「C5」とのみ復唱確認したこと
- A機は誘導路C5付近からの離陸を指示されたため、離陸準備を急ぐ必要があったこと
- 滑走路進入時に羽田基地通信室の通信士から無線通信が入ったこと 等
- A機が正しく復唱し、指示通り誘導路C5へ曲がったことをタワー東が視認したこと
- その後、タワー東は、管制官同士の通話による他の航空機に係る調整、B機の監視等を行っていたこと
- 滑走路占有監視支援機能の注意喚起が発動していたが、タワー東がそれを認識しなかったこと 等
- 事故発生時、日没後で月も出ていない状況であったこと
- A機の後方の外部灯火が位置灯（白）等であり、滑走路面の灯火は中心線灯（白）等が点灯していたこと
- 副操縦士は社内資格取得のための訓練中であり、機長とセイフティ・パイロットとの3名で乗務していたこと 等

### 衝突後に発生した被害に関する状況など

今後、被害軽減の観点から、以下の事項について分析を進める。

- 衝突後のB機の機体の損傷の状況
- B機における非常脱出の状況  
(重大な人的被害が発生しなかった要因を含む)

- 消火・救難の状況
- その他の安全に関する事項



衝突後のB機

# 羽田空港跡地第1ゾーンの整備について

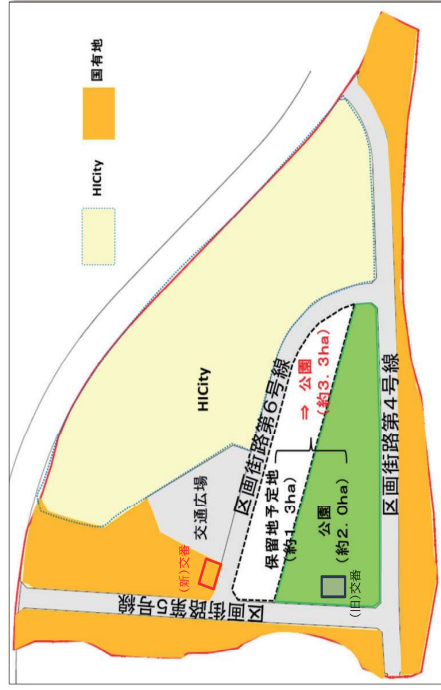
## (1) 羽田空港跡地地区土地区画整理事業について

○独立行政法人都市再生機構が以下のとおり、土地区画整理事業の事業計画の変更をしました。

- ◆事業計画の変更認可日：令和6年12月11日
- ◆事業計画の変更概要

- ①土地区画整理計画：保留地予定地 → 公園
- ②事業期間：令和8年3月31日まで → 令和9年3月31日まで
- ③資金計画：約137億円 → 約134億円

### ①土地区画整理計画の変更



### ②変更後のスケジュール

	H28～R5	R6	R7	R8
土地区画整理事業		工事	換地処分	登記清算

### ○工事スケジュール

- ◆完成済：交通広場、区画街路第4号線(一部)、区画街路第6号線
- ◆令和7年秋頃：区画街路第4号線(残部分)、区画街路第5号線

## (2) 都市計画公園について

### ○これまでの経緯

- ◆令和2年：アイデア募集
- ◆令和3年：意見交換会
- ◆令和4年4月：コンセプトブックを作成
- ◆令和4年7月：公園予定地の一部を利用した活動
- ◆令和5年12月：都市計画公園の拡張(下图)



### ○事業者公募

- ◆令和6年6月：公園における「設計・整備工事・維持管理・運営」を行う民間事業者を厳正に公募・選定するため「羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園整備運営等事業者選定委員会条例」を制定(7月公布)

- ◆令和6年7月：事業者公募開始
- ◆令和7年2月：事業者予定者決定

### ○公園オープンまでのスケジュール(予定)

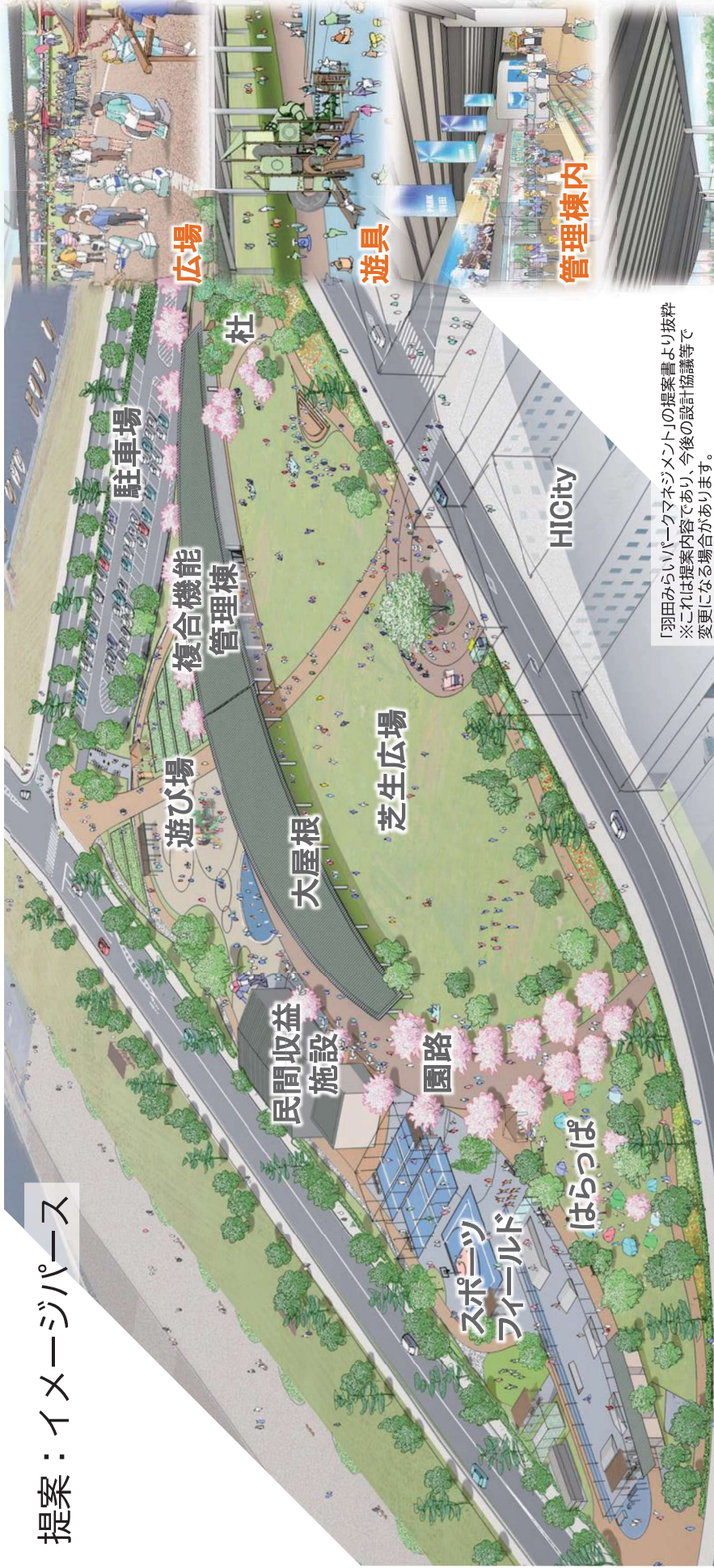
- ◆令和7年4月～：設計 → 整備工事
- ◆令和7年5月頃：住民説明会
- ◆令和10年4月：公園オープン



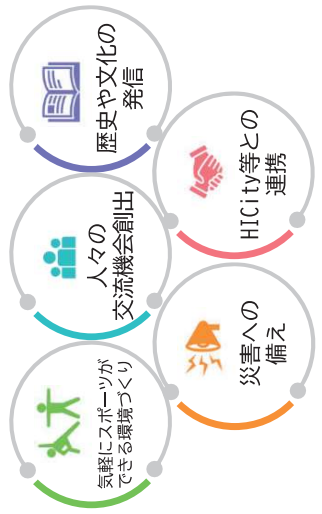
# 羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園 完成イメージ

資料 4-1

提案：イメージパース



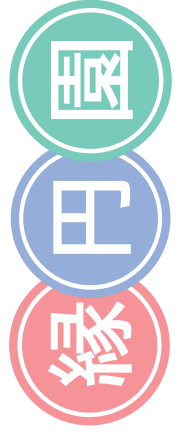
## 【区が目指す5つの方向性】



## 【提案：公園のコンセプト】

HANEDA “えん” PARK

～いにしえと今、そして未来を“えん”でつなぐ～



地域住民・団体との“縁”  
つながりを生み出す“円”  
成長を続けるみんなの“園”



# 羽田イノベーションシティにおける取り組みについて

## 資料 4-2

### ○羽田イノベーションシティ グランドオープン1周年記念イベント



マルシェ



まち工場の廃材を活用したアート展示



天空橋船着場クルーズ



区内周遊バス

- 11月1日～3日にかけてグランドオープン1周年記念イベントを開催
- 2日～3日は同日開催となった「OTAふれあいフェスタ」とも連携

### ○小学校との連携



自動運転バス試乗(社会科見学)



入居企業社員との英会話(課外活動)

- 小学校の社会科見学や課外活動の場として羽田イノベーションシティを活用

### ○羽田イノベーションシティの来場者数等 (令和5年度集計値)

- 来場者数:約350万名(令和4年度:約300万名)
- 飲食店舗等利用状況:約80万名(令和4年度:約64万名)

### ○季節のキャンペーン/羽田空港周辺地域見学ツアー



羽田の干潟体験(初夏ふさず)



盆踊り(夏祭キャンペーン)



機体工場見学、制限区域見学(羽田空港周辺地域見学ツアー)



- 季節のキャンペーンを開催(5月:初夏ふさず、8月:夏祭キャンペーン)
- 夏休み期間中、区内小中学生を対象とした羽田空港周辺地域見学ツアーを開催

### ○産業交流空間「PIO PARK」の活用



体験型ワークショップ



HANEDA共創プラットフォーム

- グランドオープン1周年記念イベントに合わせ、体験型ワークショップ等を開催
- 区内企業等のチャレンジを支援する「HANEDA共創プラットフォーム」が活動中



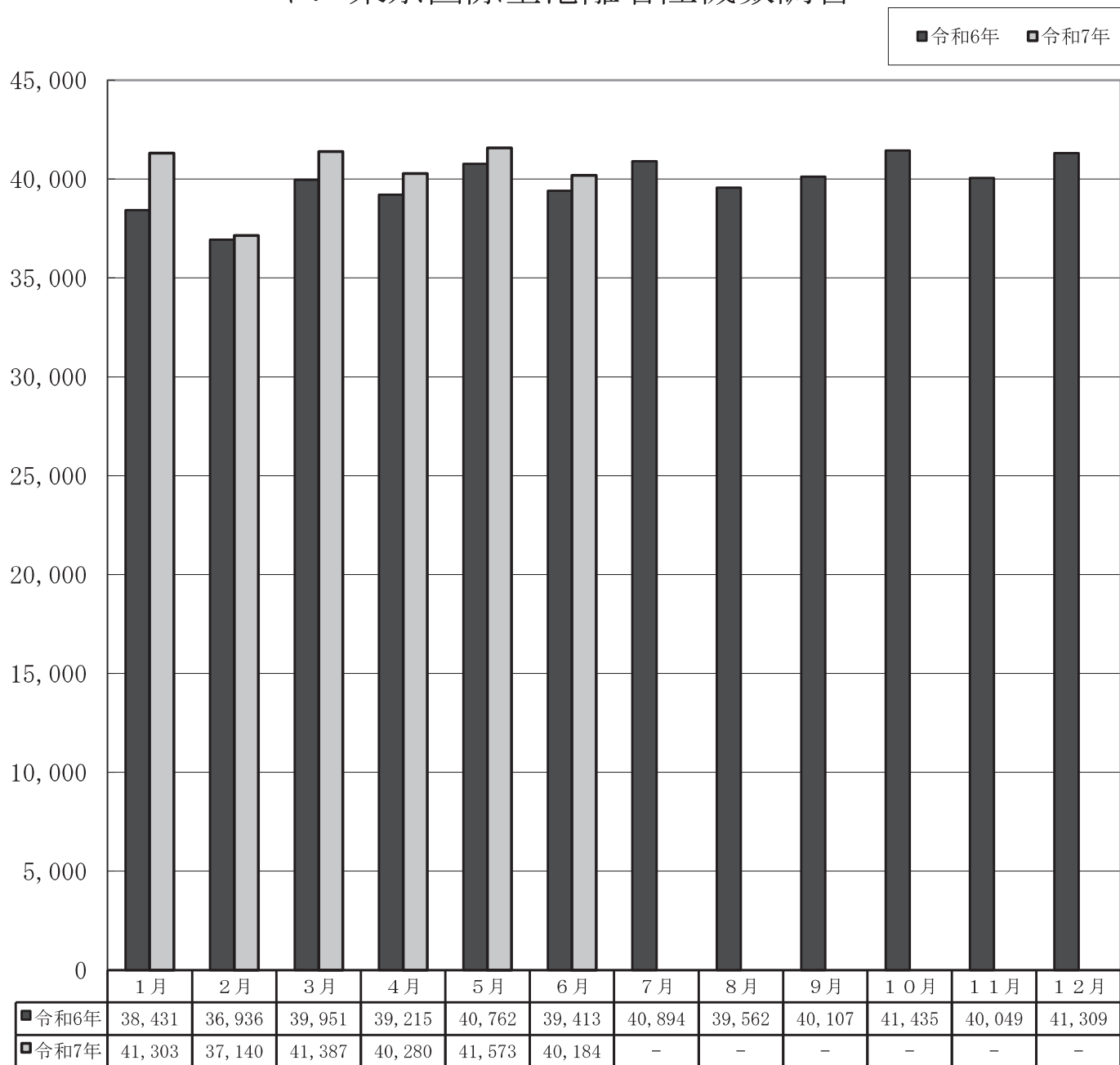
(2) 東京国際空港騒音対策委員会  
(第106回 8月26日開催)



## 第 106 回 東京国際空港騒音対策委員会

委員名簿	補佐委員名簿
大田区長	国土交通省 航空局 航空ネットワーク部 首都圏空港課 東京国際空港環境企画調整室長
大田区議会議長	国土交通省 航空局 航空ネットワーク部 航空戦略室 空港周辺活性化推進室長
品川区長	国土交通省 東京航空局 東京空港事務所 次長
品川区議会議長	国土交通省 東京航空局 東京空港事務所 総務部長
東京都 環境局 環境改善部長	国土交通省 東京航空局 東京空港事務所 管制保安部長
日本航空株式会社 運航本部長	国土交通省 東京航空局 東京空港事務所 環境・地域振興課長
全日本空輸株式会社 オペレーションサポートセンター長	
大田区 大森東地区 自治会連合会会長	
大田区 大森西地区 自治会連合会会長	
大田区 入新井地区 自治会連合会会長	
大田区 糀谷地区 自治会連合会会長	
大田区 羽田地区 町会連合会会長	
品川区 大井第一町会連合会会長	
品川区 大井第一町会連合会副会長	
一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構 常務理事	
国土交通省 東京航空局 次長	
国土交通省 東京航空局 東京空港事務所 東京国際空港長	

# イ. 東京国際空港離着陸機数調書



	令和6年(1~12月)	令和7年(1~6月)
総機数	478,064	241,867
月平均	39,838	40,311
日平均	1,309	1,328

## ロ. 東京国際空港滑走路使用状況調書

			令和6年(1月～12月)		令和7年(1月～6月)		
滑走路			機数	%	機数	%	
離陸	A 滑走路	16R	43,176	18.06	23,863	19.74	
		34L	0	0.00	0	0.00	
	B 滑走路	22	8,378	3.50	4,601	3.80	
		04	25	0.01	21	0.02	
	C 滑走路	16L	33,601	14.05	18,699	15.46	
		34R	66,664	27.89	32,241	26.66	
	D 滑走路	23	2	0.00	0	0.00	
		05	87,188	36.49	41,507	34.32	
	計			239,034		120,932	
	着陸	A 滑走路	16R	6,099	2.55	3,390	2.80
34L			106,710	44.64	50,720	36.43	
B 滑走路		22	47,681	19.95	26,572	21.97	
		04	1	0.00	0	0.00	
C 滑走路		16L	12,556	5.25	6,836	5.65	
		34R	46,052	19.27	22,083	18.26	
D 滑走路		23	19,931	8.34	11,334	9.37	
		05	0	0.00	0	0.00	
計			239,030		120,935		
合計			478,064		241,867		

## ハ. 東京国際空港深夜・早朝時間帯における

### A・B滑走路使用状況調書

令和6年分(1月～12月)

月別	出 発 機		理 由	到 着 機		理 由
	種別			種別		
	国際	国内		国際	国内	
1月	109	11	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖	282	141	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖
2月	6	0	C滑走路閉鎖	191	33	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖、降雪による影響
3月	31	0	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖	123	3	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖、到着予測時刻遅延
4月	43	0	C滑走路閉鎖	137	0	C滑走路閉鎖、到着予想時刻遅延
5月	78	0	C滑走路閉鎖	175	10	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖、到着予測時刻遅延
6月	62	0	C滑走路閉鎖	172	8	C滑走路閉鎖、到着予想時刻遅延
7月	70	0	C滑走路閉鎖	163	13	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖
8月	98	6	D滑走路閉鎖	104	39	D滑走路閉鎖、到着予測時刻遅延
9月	105	8	D滑走路閉鎖	90	21	D滑走路閉鎖、到着予測時刻遅延
10月	29	3	D滑走路閉鎖	199	19	D滑走路閉鎖、到着予測時刻遅延
11月	20	2	D滑走路閉鎖	199	20	D滑走路閉鎖
12月	21	2	D滑走路閉鎖	165	14	D滑走路閉鎖、到着予測時刻遅延
計	672	32		2,000	321	

※深夜・早朝時間帯とは23:00～06:00を指す。

## ハ. 東京国際空港深夜・早朝時間帯における

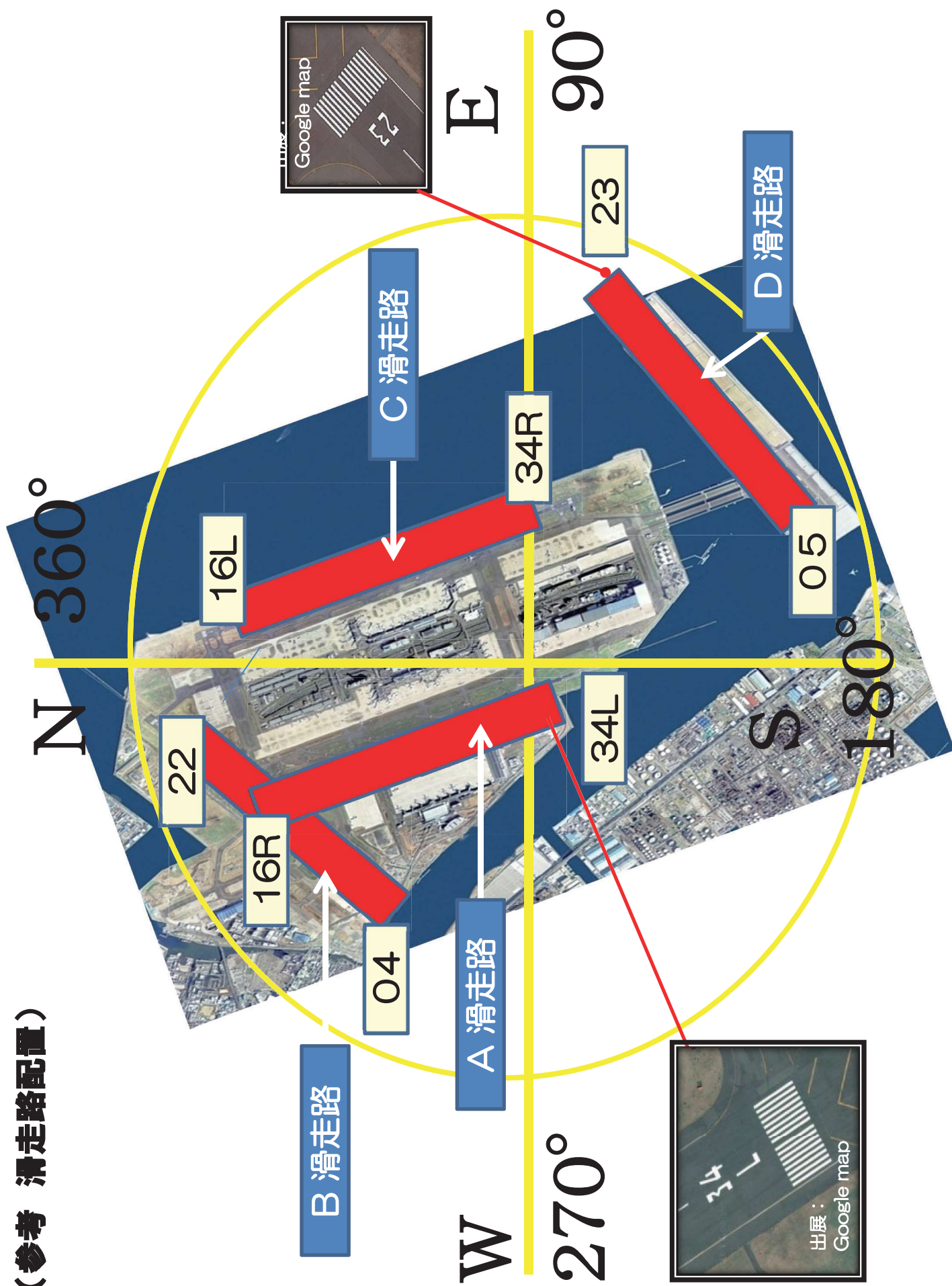
### A・B滑走路使用状況調書

令和7年分(1月～6月)

月別	出 発 機		理 由	到 着 機		理 由
	種別			種別		
	国際	国内		国際	国内	
1月	40	3	D滑走路閉鎖	178	15	D滑走路閉鎖
2月	34	2	D滑走路閉鎖	156	25	D滑走路閉鎖
3月	41	2	D滑走路閉鎖	146	15	D滑走路閉鎖、到着予測時刻遅延
4月	83	5	D滑走路閉鎖	241	31	D滑走路閉鎖、到着予測時刻遅延
5月	119	7	D滑走路閉鎖	241	46	D滑走路閉鎖、到着予測時刻遅延
6月	150	8	D滑走路閉鎖	184	13	D滑走路閉鎖、到着予測時刻遅延
7月						
8月						
9月						
10月						
11月						
12月						
計	467	27		1,146	145	

※深夜・早朝時間帯とは23:00～06:00を指す。

(参考 滑走路配置)





# イ. 令和7年度環境対策事業予算 (東京国際空港)

単位:千円(国費)

項 目	令和6年度	令和7年度	備 考
教育施設等騒音防止対策事業	0	0	
住宅騒音防止対策事業	16,616	9,296	施① (0件) 未更
移転補償事業	0	0	施② (2台) 更
生活保護世帯電気代補助	810	830	施③ (15台) 更
			施④ (35台) 更
合 計	17,426	10,126	告示日後 (33件) (0件) 0 242 1,710 3,780 3,564 0

## 口. 東京国際空港住宅騒音防止対策事業実績一覧表

年 度	区 分	未 実 施 工 事		告示日後対策	更新工事①	更新工事②	更新工事③	更新工事④	合 計	
		1・2室工事	全室工事						2,254 3,895,771 3,739,782	2,254 3,895,771 3,739,782
		件数	事業費							
S50～S53	件数	2,254	0	0	0	0	0	0	2,254	(未実施・告示日後)
	事業費	3,895,771	0	0	0	0	0	0	3,895,771	(更新工事①・②・③・④/台数)
	国費	3,739,782	0	0	0	0	0	0	3,739,782	
S54～R5	件数	0	6,107	113	8,014	4,128	513	18	6,220	(未実施・告示日後)
	事業費	0	11,047,989	331,219	3,255,704	1,006,563	158,806	3,526	12,673	(更新工事①・②・③・④/台数)
	国費	0	10,964,931	285,833	2,169,190	618,354	59,936	1,254	14,099,498	
R6	件数	0	0	0	1	12	41	38	0	(未実施・告示日後)
	事業費	0	0	0	237	3,283	13,250	9,337	92	(更新工事①・②・③・④/台数)
	国費	0	0	0	104	1,106	4,478	2,913	8,601	
合 計	件数	2,254	6,107	113	8,015	4,140	554	56	8,474	(未実施・告示日後)
	事業費	3,895,771	11,047,989	331,219	3,255,941	1,009,846	172,056	12,863	12,765	(更新工事①・②・③・④/台数)
	国費	3,739,782	10,964,931	285,833	2,169,294	619,460	64,414	4,167	17,847,881	

単位:千円

## 八. 令和7年度住宅騒音防止対策事業実施計画 (東京国際空港)

単位:千円

区	分	工 法	件 数	事 業 費	国 費	備 考
未 実 施		AB工法新規	0	0	0	
		AB工法追加	0	0	0	
		C工法	0	0	0	
		小 計	0	0	0	
更 新 工 事 ①		2	406	242		
更 新 工 事 ②		15	3,045	1,710		
更 新 工 事 ③		35	7,105	3,780		
更 新 工 事 ④		33	6,699	3,564		
告 示 日 後 対 策		AB工法	0	0	0	
		C工法	0	0	0	
		小 計	0	0	0	
合 計				17,255	9,296	

## 二. 東京国際空港教育施設等騒音防止対策事業実績及び計画一覧表(国費)

単位: 千円

補助事業者名	区分	5 条 施 設										R6年度		R7年度										
		保育所		幼稚園		小学校		中学校		工業高専		病院		その他		計		6条施設 共同利用施設		R5年度末 実施累計		R6年度末 実施累計		
		件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数
大田区	件数	0	2	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	10	26	0	26	0	0	0
	金額	0	34,375	1,128,960	513,747	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	6	0	6	0	0	0
品川区	件数	0	6	11	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	22	0	0	22	0	0	0
	金額	0	13,887	1,352,666	849,530	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,216,083	0	0	2,216,083	0	0	0	0
川崎市	件数	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0
	金額	0	0	165,571	312,949	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	478,520	0	0	478,520	0	0	0	0
東京都	件数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0
	金額	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	387,067	0	0	387,067	0	0	0	0	0
私立	件数	9	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	23	0	23	0	0	0	0
	金額	69,703	134,301	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,122,458	0	0	1,122,458	0	0	0	0	0
合計	件数	9	12	23	9	1	1	1	1	1	5	5	5	5	5	64	10	74	10	74	0	0	0	0
	金額	69,703	182,563	2,647,197	1,676,226	387,067	813,984	813,984	104,470	104,470	104,470	104,470	104,470	104,470	104,470	2	4	6	4	6	6,245,438	0	0	0

※ 上段 新規のみ  
下段 機能回復件数

## 二. 東京国際空港教育施設等騒音防止対策事業実績及び計画一覧表(国費)

単位: 千円

補助事業者名	区分	5 条 施 設										R6年度		R7年度												
		保育所		幼稚園		小学校		中学校		工業高専		病院		その他		計		6条施設 共同利用施設		R5年度末 実施累計		実績		実績累計		
		件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数
大田区	件数	0	2	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	10	26	0	26	0	0	0	26	0
	金額	0	34,375	1,128,960	513,747	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	6	0	6	0	0	0	6	0
品川区	件数	0	6	11	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	22	0	0	22	0	0	22	0	
	金額	0	13,887	1,352,666	849,530	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,216,083	0	0	2,216,083	0	0	0	2,216,083	0	
川崎市	件数	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	2	0	0	0	2	0	
	金額	0	0	165,571	312,949	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	478,520	0	0	478,520	0	0	0	478,520	0	
東京都	件数	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	
	金額	0	0	0	0	387,067	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	387,067	0	0	387,067	0	0	0	387,067	0	
私立	件数	9	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	23	0	23	0	0	0	23	0	
	金額	69,703	134,301	0	0	0	0	0	0	0	813,984	104,470	1,122,458	0	0	0	1,122,458	0	0	1,122,458	0	0	0	1,122,458	0	
合計	件数	9	12	23	9	1	1	0	0	0	5	5	64	10	74	64	2	10	74	64	2	0	0	74	0	
	金額	69,703	182,563	2,647,197	1,676,226	387,067	813,984	104,470	5,881,210	0	813,984	104,470	5,881,210	364,228	6,245,438	5,881,210	0	364,228	6,245,438	0	0	0	6,245,438	0		

※ 上段 新規のみ  
下段 機能回復件数

木. 令和7年度 東京国際空港 空港環境整備対策事業計画

令和7年8月

一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構

# 令和7年度事業実施計画

一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構

事業の概要	計画数	予算額 (千円)
<b>1. 巡回健康診断事業</b>		<b>11,000</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>東京国際空港周辺において、航空機騒音地域内住民の健康の維持増進を図るため、無料の健康診断を実施する。</li> </ul>	7会場 (大田区6、品川区1)	1,600名 11,000
<b>2. 教育施設・共同利用施設等資器材整備事業</b>		<b>0</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>東京国際空港周辺における学校等の教育施設で活用する資器材の整備に助成する。</li> </ul>	0施設	0
<ul style="list-style-type: none"> <li>東京国際空港周辺における共同利用施設等で活用する資器材の整備に助成する。</li> </ul>	0施設	0
<b>3. 空港周辺地域活性化事業</b>		<b>3,554</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>東京国際空港周辺において、地方公共団体が実施する空港周辺地域活性化に寄与する事業に助成する。</li> <li>「糶谷地区連合運動会」、「大井第一町会連合会さくらまつり」等 全9事業</li> </ul>	7機関 (9事業)	3,554
<b>合計</b>	<b>[1. + 2. + 3.]</b>	<b>14,554</b>

# 羽田空港の新飛行経路の 運用状況等について

---

2025年8月26日

国土交通省航空局

航空ネットワーク部首都圏空港課



国土交通省

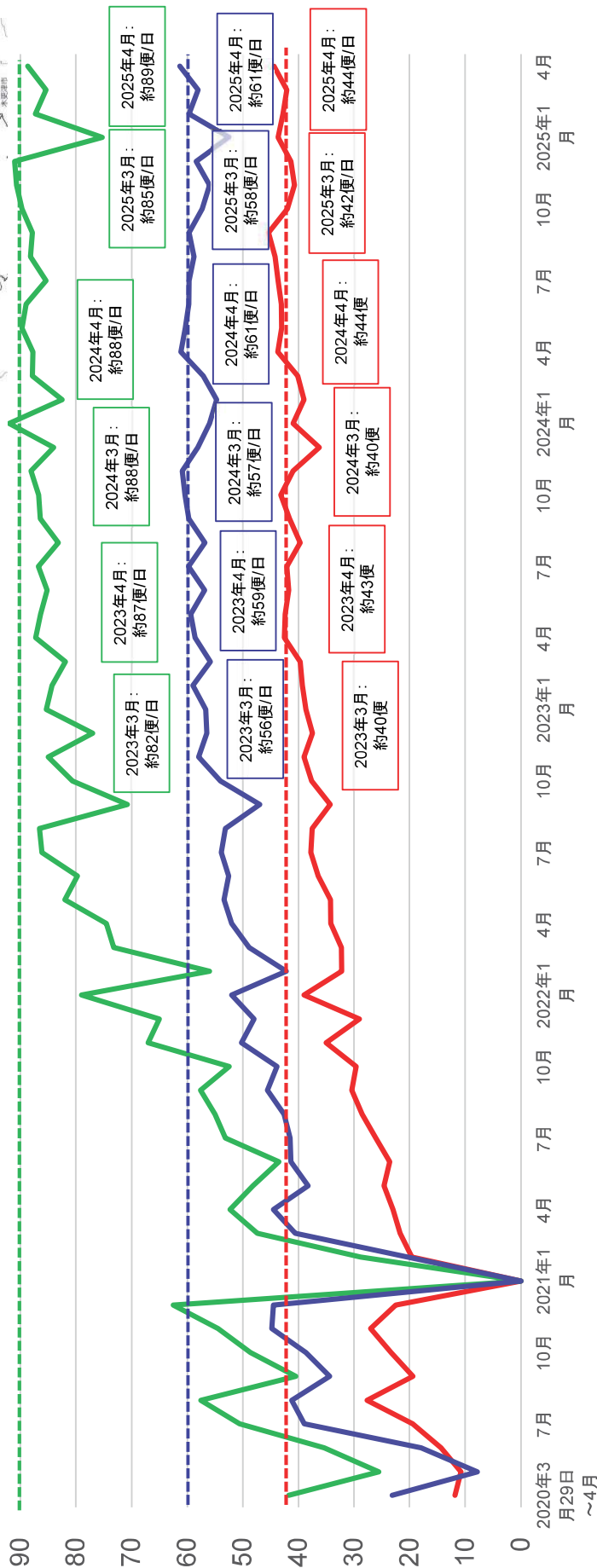
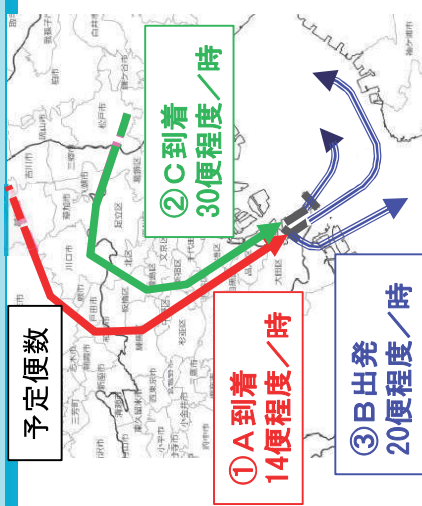
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

# 新飛行経路の運航便数の推移(南風)

○ A滑走路着陸経路、C滑走路着陸経路及びB滑走路離陸経路の運航便数は、予定便数に対して3月は約97%、4月は約101%となっている。

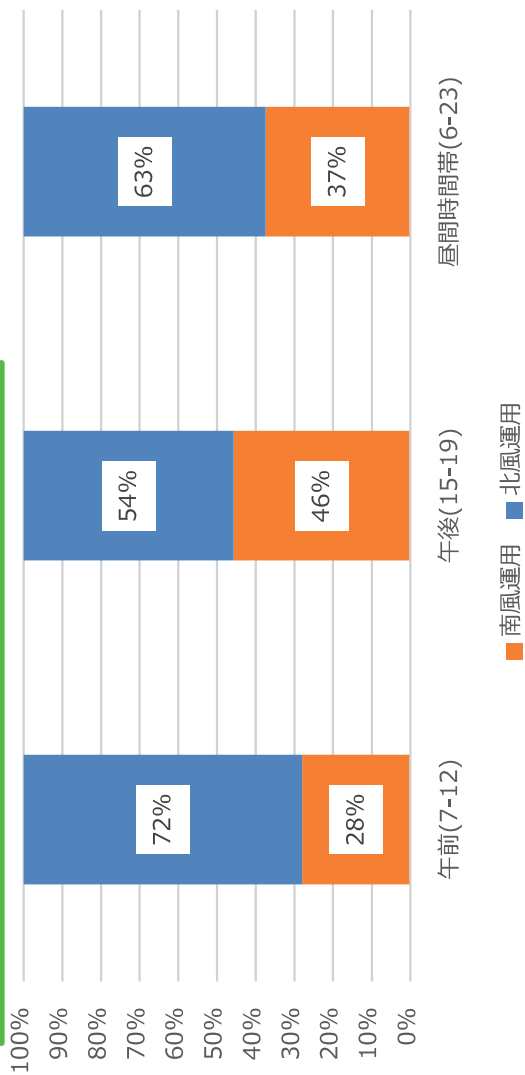
## 【南風時新飛行経路における運航便数の推移】

※15～19時の概ね3時間程度南風運用を行った日の1日当たり運航便数の平均。

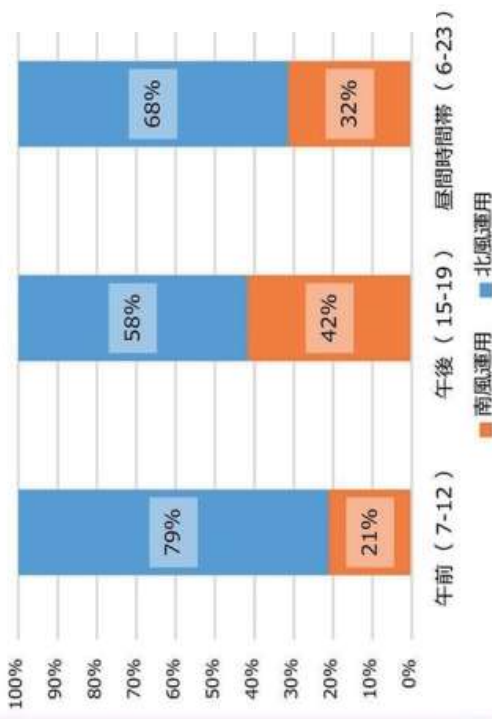


# 2024 4/1-2025 3/31 北風・南風の運用割合

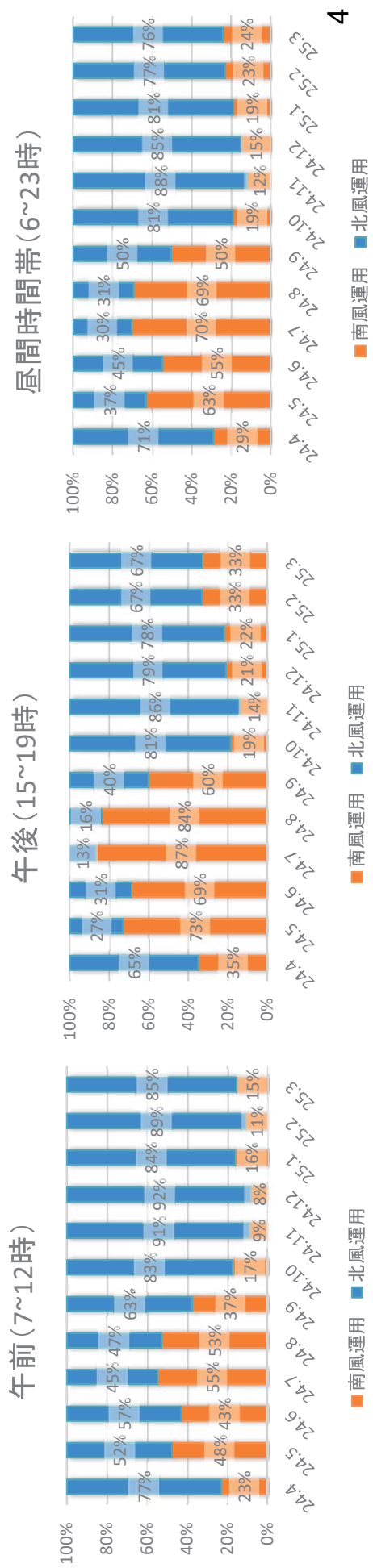
2024 4/1-2025 3/31 の実績 (年間)



参考 2016-18年の3カ年平均  
※第6フェーズ住民説明会資料より



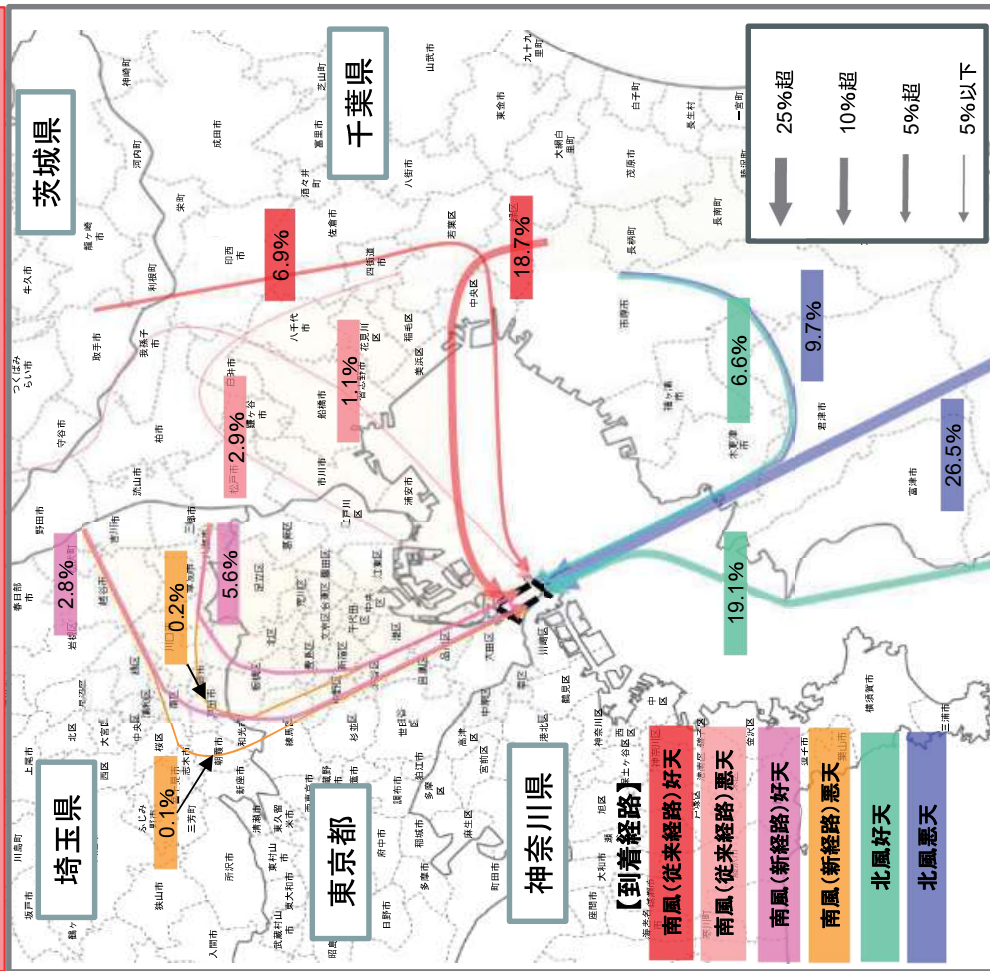
2024 4/1-2025 3/31 の実績 (月別)



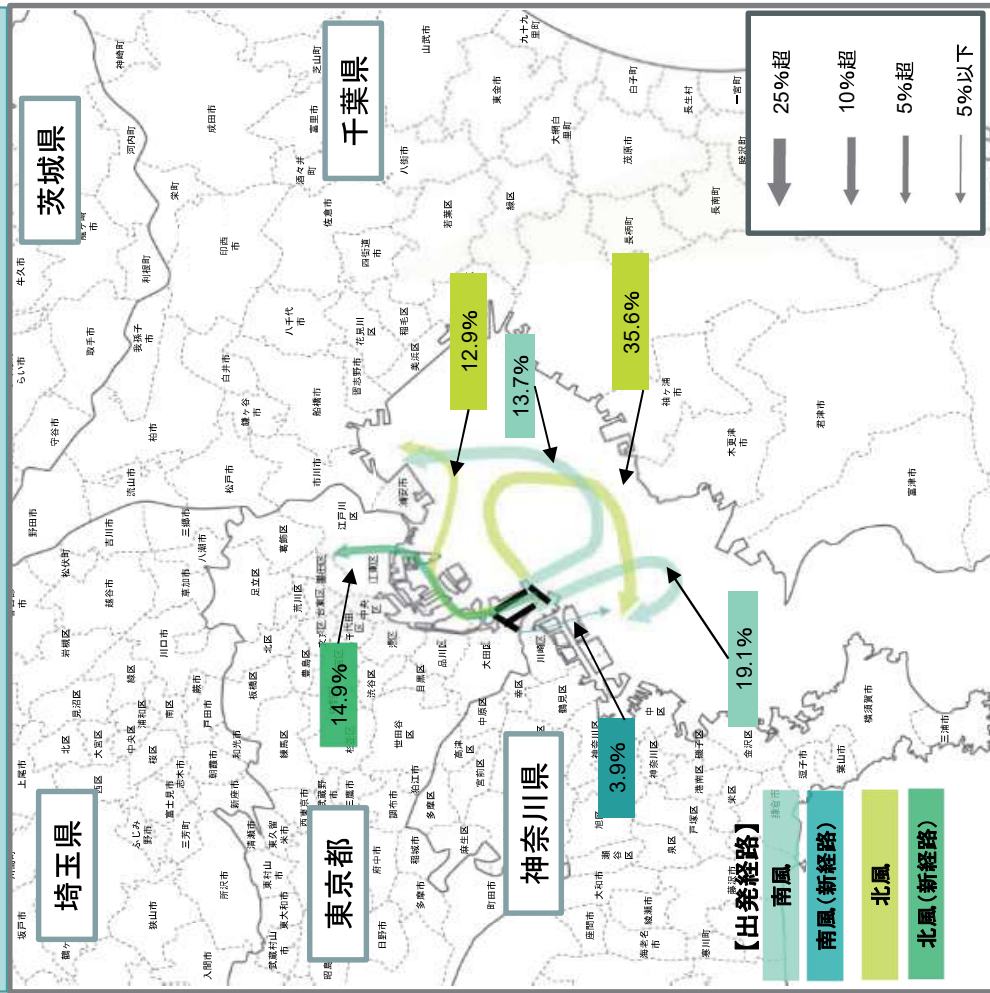
# 羽田空港滑走路別運用実績について(2024年度)



## 到着経路の運用比率



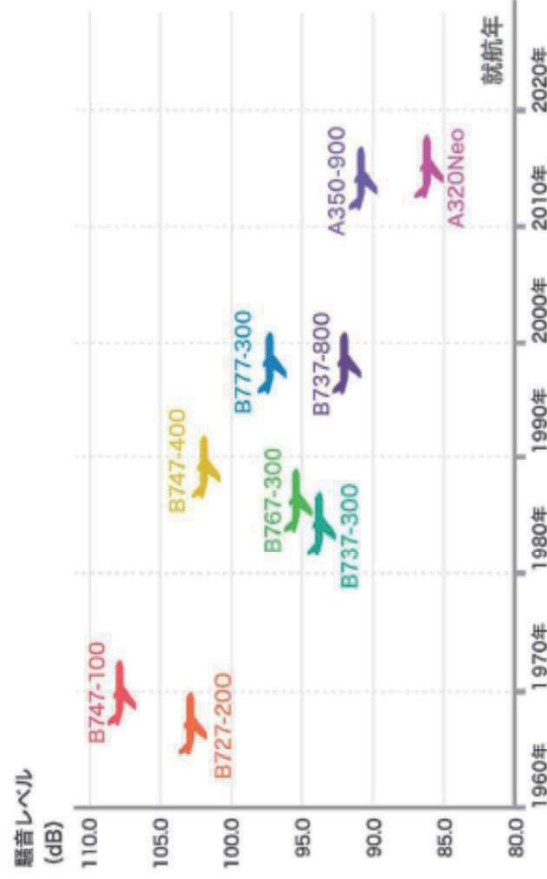
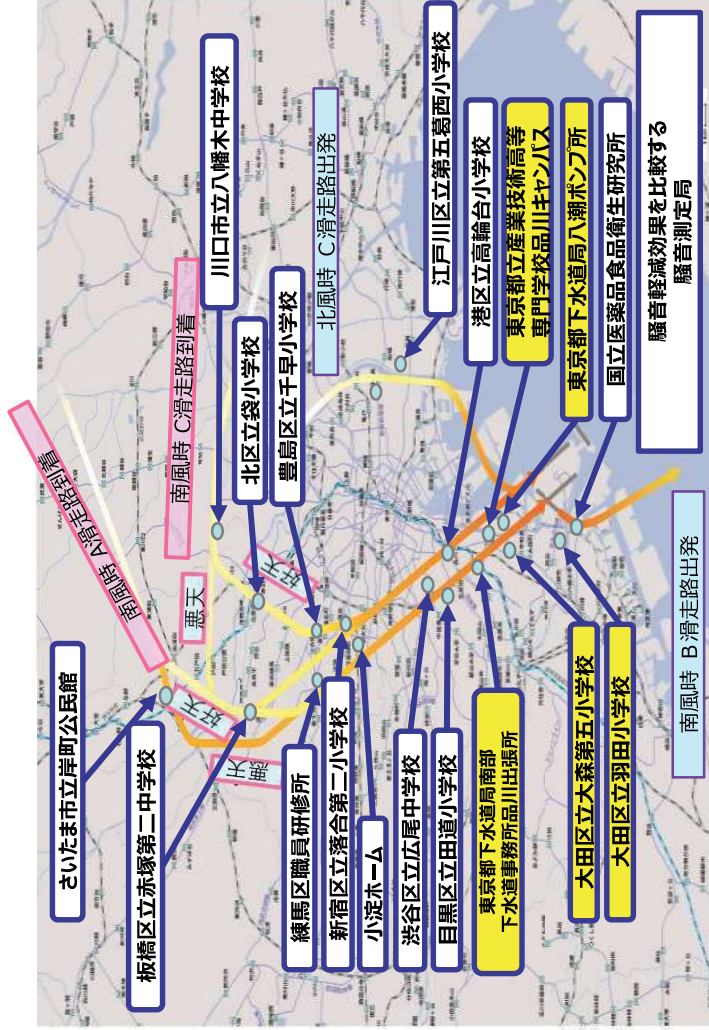
## 出発経路の運用比率



※ 6~23時までの運用実績に基づく運用比率。海上ルートを使用する深夜早朝時間帯(23~6時)は含まない。  
 ※ 南風新経路は15~19時のうち実質3時間程度を運用。  
 ※ 北風新経路は7時~11時30分及び15時~19時(このうち15時は実質3時間程度)を運用。

騒音対策として、以下の取り組みを実施している。

- ・航空機の騒音は、一般に飛行高度が高いほど小さくなることから、安全上支障のない範囲で着陸地点を海側に移設することにより飛行高度を引上げ
  - ・羽田空港の国際線着陸料について、航空機の重量に加え、騒音の要素も組み合わせた料金体系へ見直し、低騒音機の導入を促進
  - ・降下角を3度から3.45度にできる限り引き上げることによる飛行高度の引上げ
- 上記のうち、低騒音機の使用と降下角引き上げの騒音軽減効果を分析した。



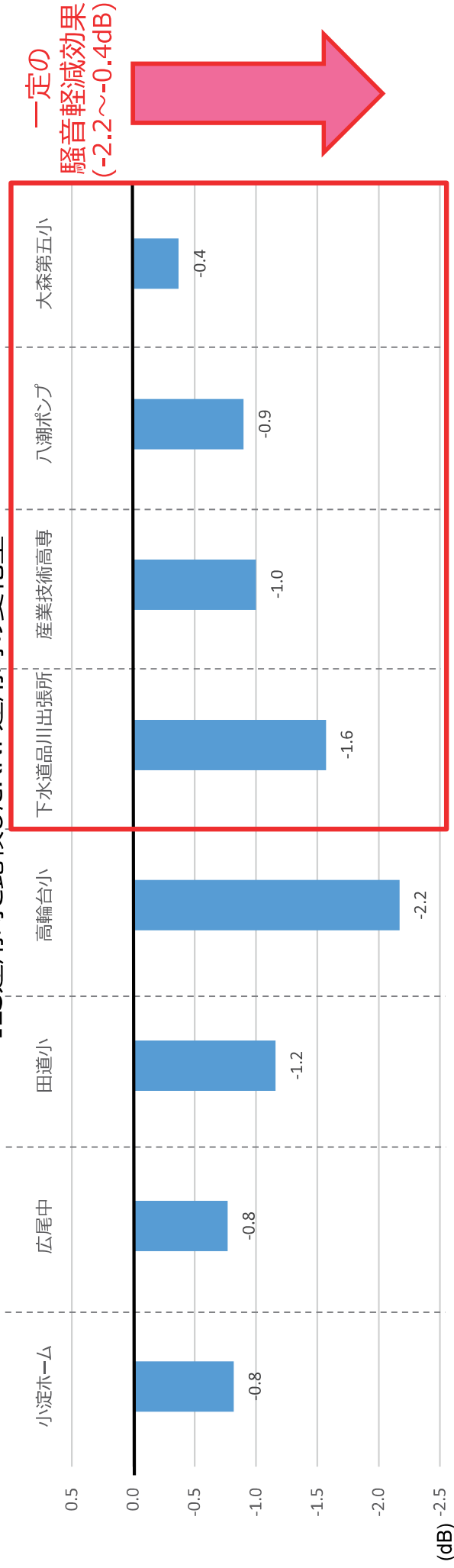
注) 騒音レベル(dB)は、機体違いによる性能水準の比較のため用いたものであり、実測値とは異なる(離陸測定点と進入測定点における航空機の騒音値を相加平均して得た値)

※降下角が3度と3.45度の場合の騒音を比較可能な小淀ホーム～東京都下水道局八潮ポンプ所までの8か所において、騒音軽減効果を分析

## RNP運用時とILS運用時の騒音の比較について(実機飛行確認～2025年3月)

ILS運用時(3度の降下角)の実測値の平均を基準にRNP運用時(3度より大きい降下角)の実測値の平均を比較したところ、RNP運用時の方が騒音が小さく、実際に騒音が軽減されていることが確認できました。今後も引き続きモニタリングを実施していく。

ILS運用時と比較したRNP運用時の変化量



- ・3度と3.45度の高度差による騒音の軽減について、距離の要素だけで計算すると経路直下においてその差が最大となるが、経路に近い測定局において継続的にはっきりとした差が確認できている。
- ・田道小学校はC滑走路着陸経路から約2 km離れていることから、C滑走路着陸経路における高度引き上げによる騒音軽減効果が非常に小さく、田道小学校における実測値全体での高度引き上げによる騒音軽減効果が引き下げられていると考えられる。
- ・新経路運用開始後のILS運用日は計53日間であることから、実機飛行確認から2025年3月までの期間のデータで評価を行った。

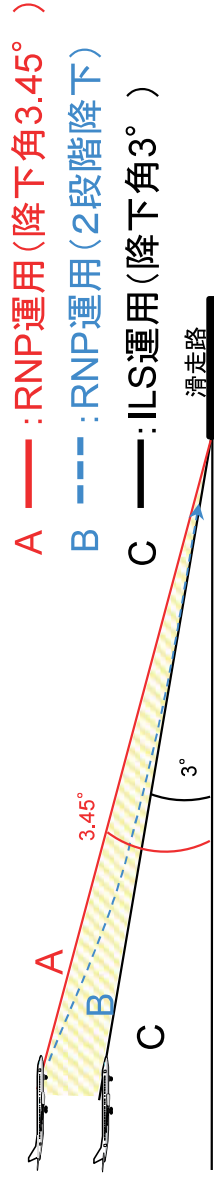
※上記は各測定局で実際に測定された航空機騒音(LAmax)をRNP運用のものとしてILS運用のものに分けてそれぞれパワー平均し比較したものである。

※RNP経路とILS経路がほぼ同じ場所を通る(高度だけが異なる)測定局の変化量を示している。

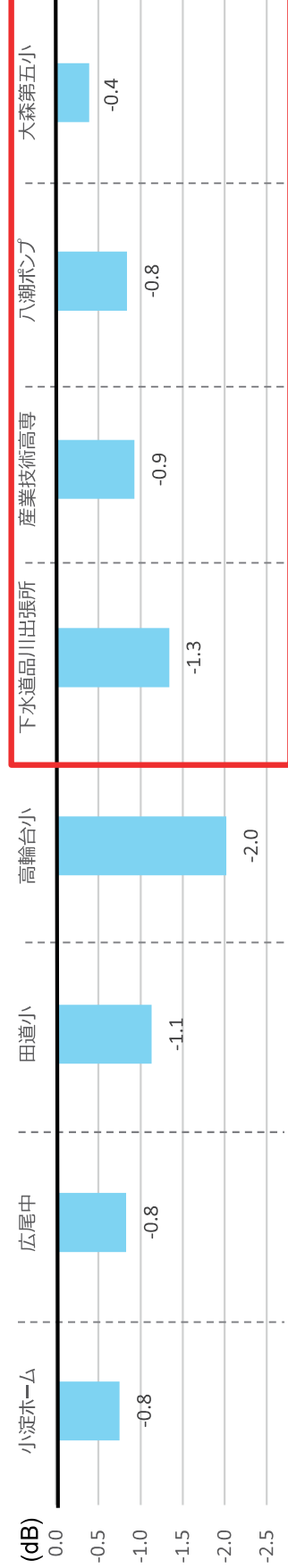
※小淀ホームはRNP経路とILS経路で200m~300m程度(水平方向)離れている。

RNP運用時 (3.45度の降下角) に角度をできるだけ維持して降下している着陸機 (図示A) と2段階降下 (1,500ft付近で3度に会合) をしている着陸機 (図示B) の実測値の平均を比較したところ、全体としてと角度をできるだけ維持している着陸機の方が騒音軽減効果がより大きい傾向にあることが確認できました。今後も引き続きモニタリングを実施していく。

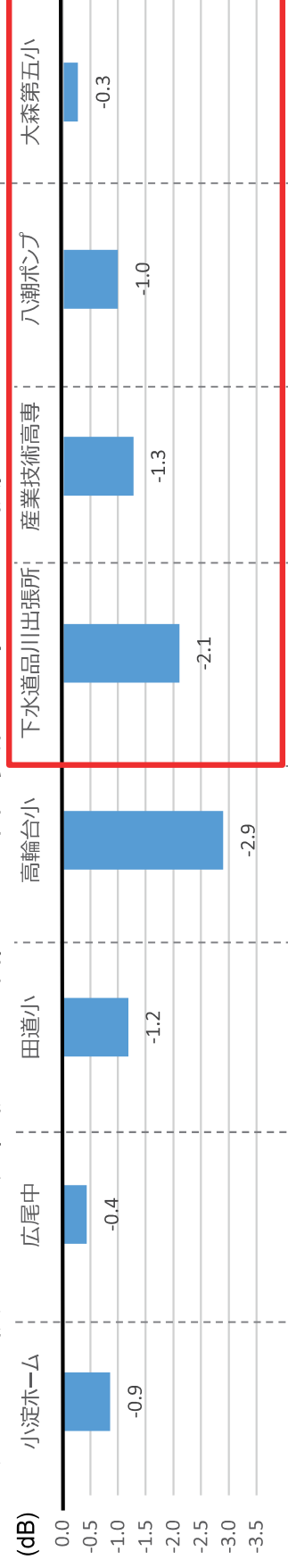
<RNP運用 (3.45度降下) と2段階降下のイメージ図>



ILS運用時と比較した2段階降下で着陸した場合の変化量 (BとCの比較)

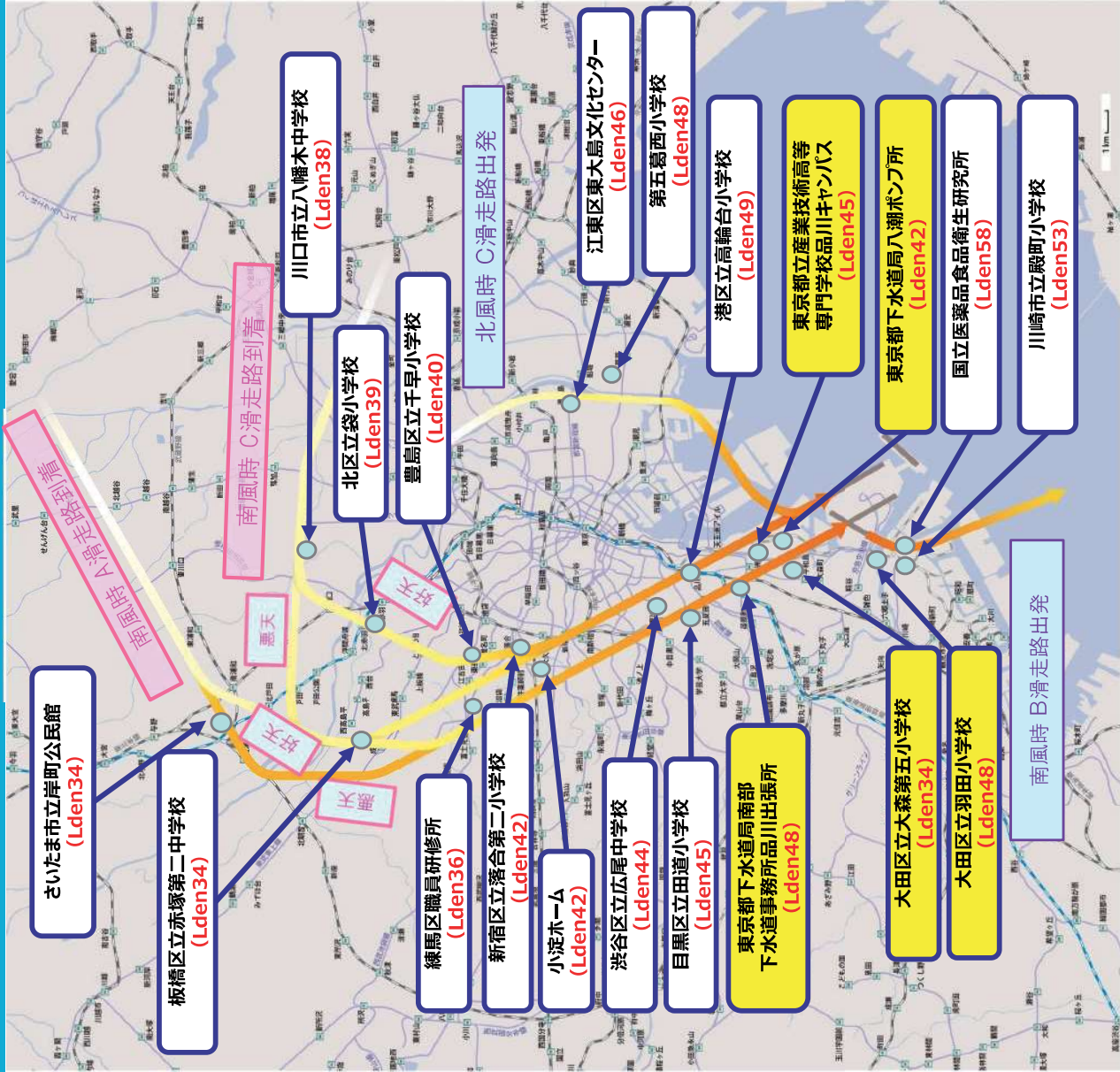


ILS運用時と比較した3.45度継続進入で着陸した場合の変化量 (AとCの比較)





# 新飛行経路を飛行した航空機によるLdenの結果について(令和6年度)



- 航空機騒音については、時間帯補正等価騒音レベル (Lden) ※1という指標を用いて、年間を通じて発生した航空機騒音を合計して影響の確認を行うこととしております。

※1 Lden：航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。

- 令和6年度における各騒音測定局のLden※2は左図のとおりです。

※2 ここでは、新飛行経路を飛行した航空機による影響を確認するため、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いて集計しております。

- 滑走路運用割合について、北風運用と南風運用の割合がほぼ例年どおりとなり、風向きによる影響で測定結果に偏りが生じている可能性は低いと考えられます。

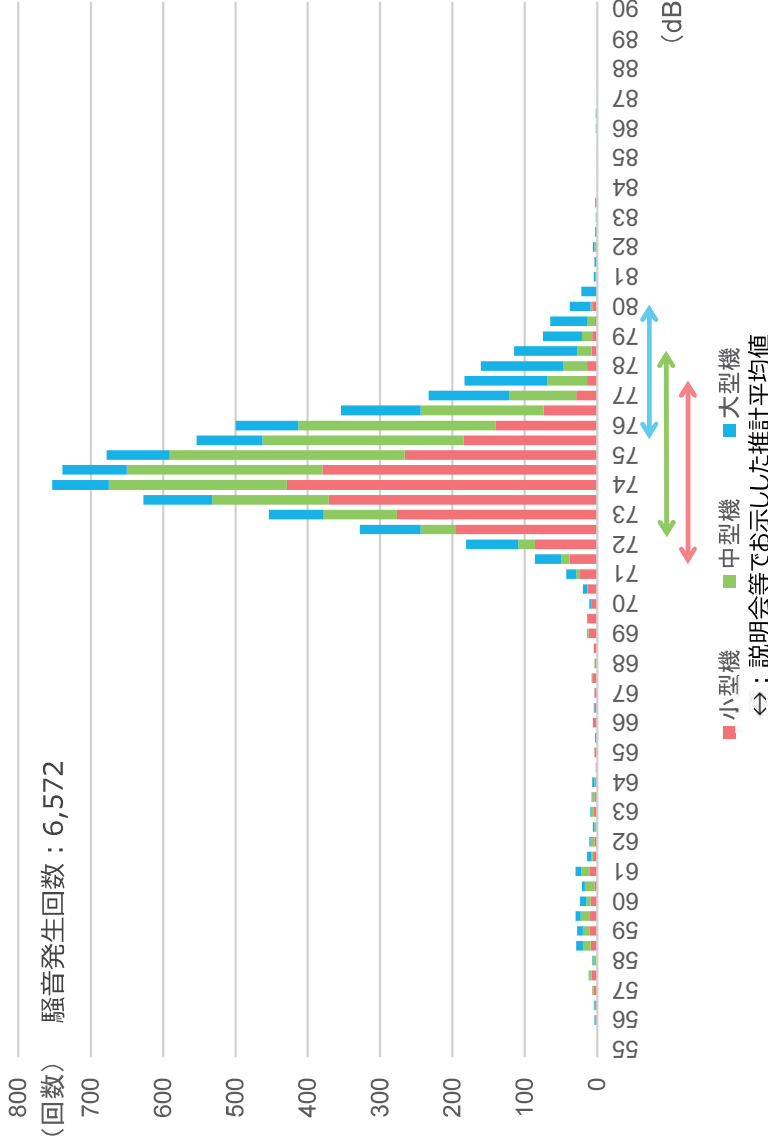
# 【測定結果(2024年4月~2025年3月)】東京都下水道局南部下水道事務所品川出張所

## ○測定結果の分析

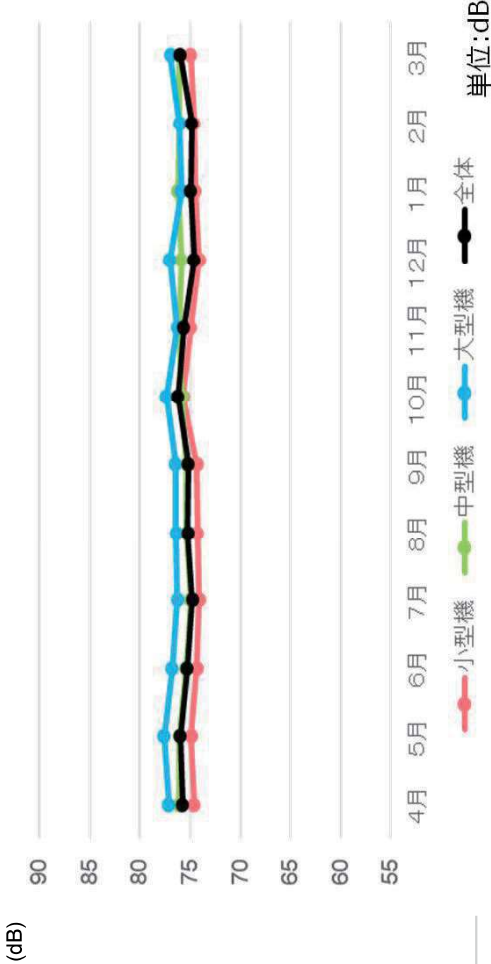
- ・A滑走路着陸経路のほぼ直下、羽田空港からは7km程度に位置する。高度約1,000~1,500ft(約300~450m)。
- ・A滑走路着陸経路の機体の実測値は74dB付近を中心に、C滑走路着陸経路の機体の実測値は60dB付近を中心に山なりに小さく分布していると見られる。
- ・各月の実測値の平均は大型機は3dB程度、中・小型機でそれぞれ1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはつきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・減少していた運航の復便や、小型化・軽量化の状況下であることに留意し、騒音状況を引き続き注視する。

## ○実測値の分布

実測値(各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値)ごとにその発生回数を  
お示すると、以下のとおり。



## ○実測値の平均の推移



	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)	説明会等でお示した推計平均値 <sup>※1</sup>	
		(R6.4.1~R7.3.31) A滑走路着陸機の平均	全体
大型機	76.5	76.8	80~76
中型機	75.4	75.6	78~72
小型機	74.4	74.5	77~71
全体	75.4	—	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden <sup>※2</sup>	年間値 (R6.4~R7.3)	
		48

※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R6.4.1~R7.3.31の年間値を算出。

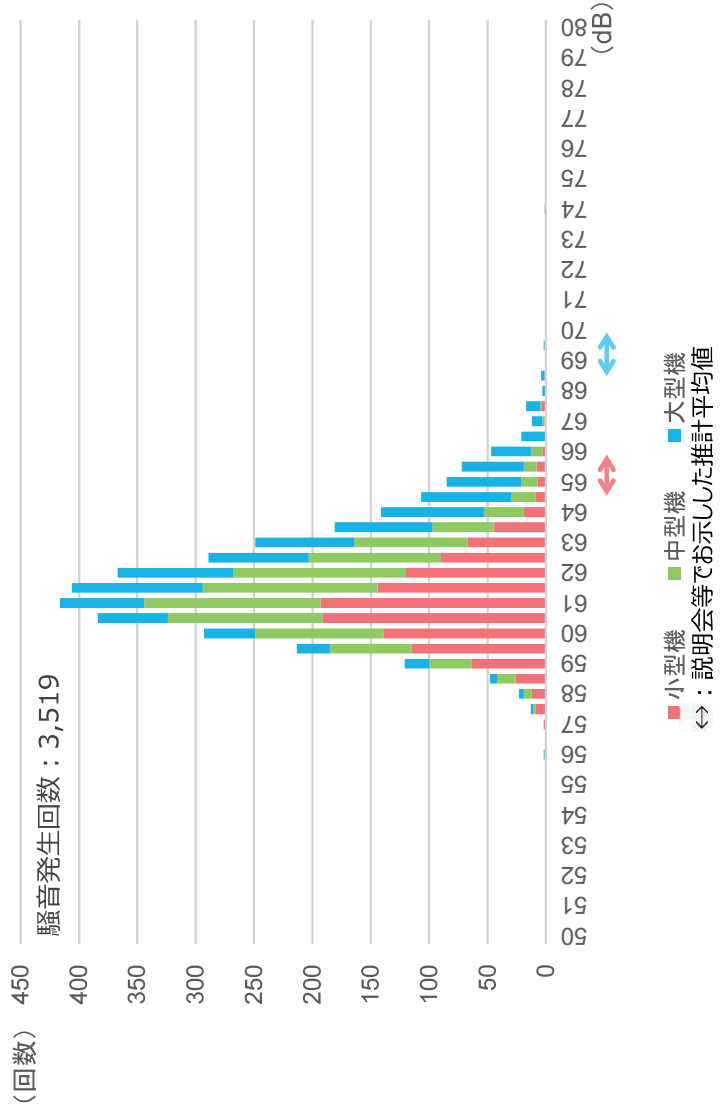
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

## ○測定結果の分析

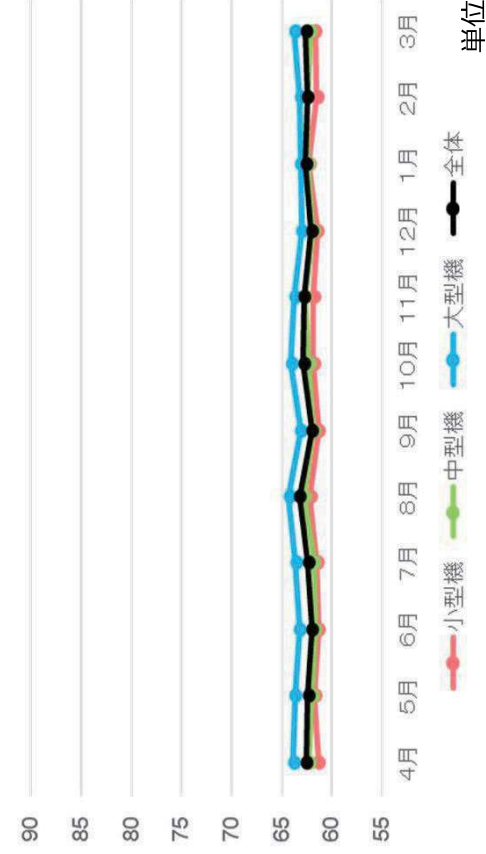
- ・A滑走路着陸経路の側方1.2km程度、羽田空港からは4km程度に位置する。高度約700ft(約210m)。
- ・実測値は61dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機・中型機・小型機で1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはつきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・減少していた運航の復便や、小型化・軽量化の状況下であることに留意し、騒音状況を引き続き注視する。

## ○実測値の分布

実測値(各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値)ごとにその発生回数を  
お示しすると、以下のとおり。



## ○実測値の平均の推移



	実測値の平均 (R6.4.1～R7.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値※1
大型機	63.6	69
中型機	62.1	—
小型機	61.6	65
全体	62.4	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

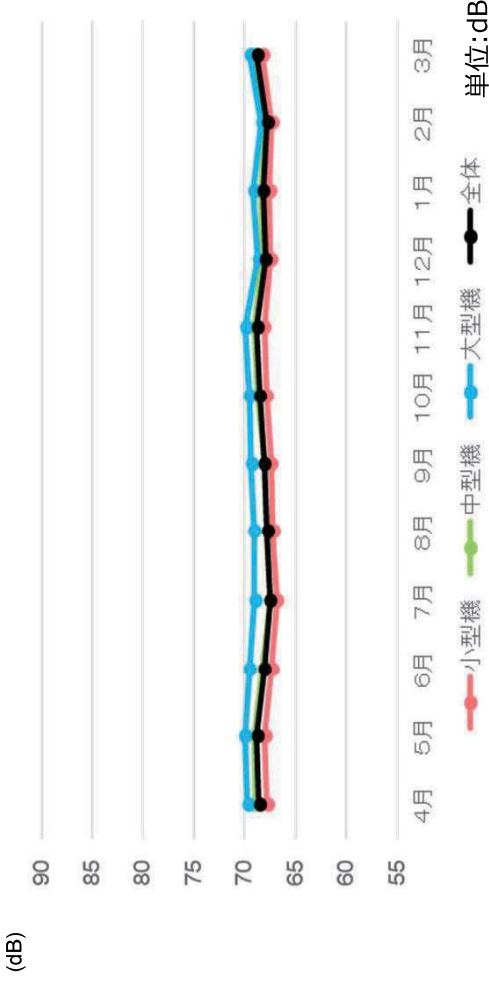
Lden ※2	年間値 (R6.4～R7.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通して評価するため、R6.4.1～R7.3.31の年間値を算出。
	34	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外  
の音は除いている

○測定結果の分析

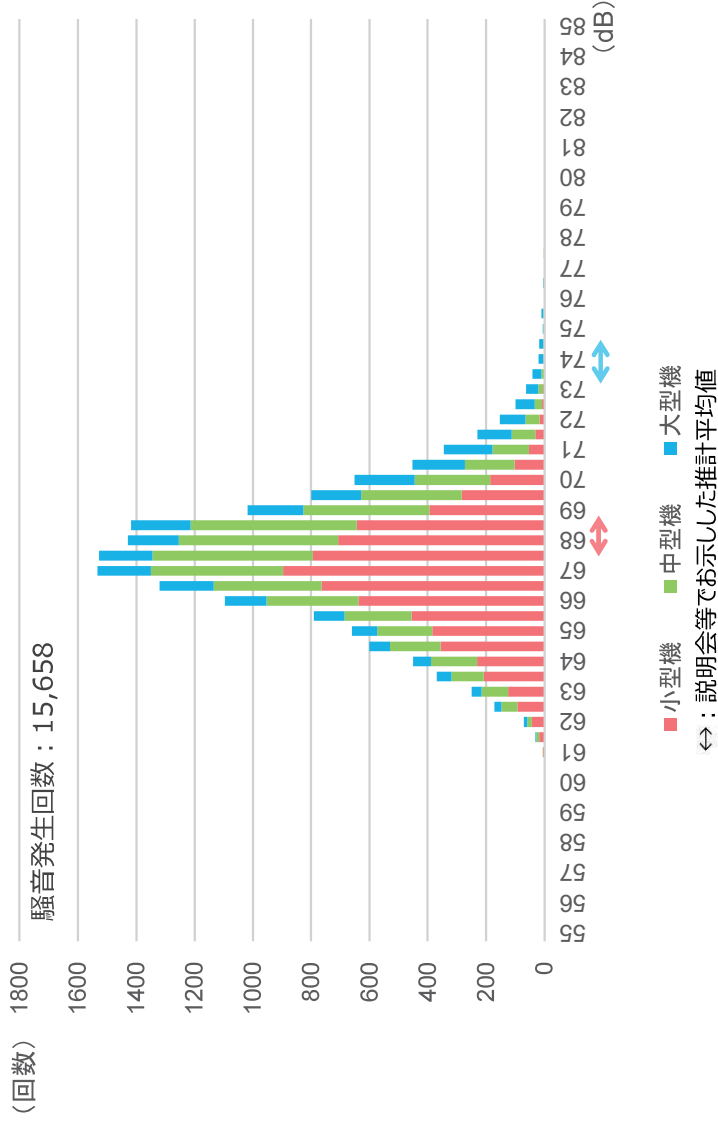
- ・A滑走路着陸経路の側方1km程度、C滑走路着陸経路の側方700m程度、羽田空港からは6km程度に位置する。高度約1,000ft(約300m)。
- ・67dB付近を中心に山なりに分布していることから、A滑走路着陸経路の機体とC滑走路着陸経路の機体のそれぞれの実測値の分布に大きな違いは見られない。
- ・各月の実測値の平均は大型機・中型機でそれぞれ2dB程度、小型機で1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはつきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・減少していた運航の復便や、小型化・軽量化の状況下であることに留意し、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の平均の推移



○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



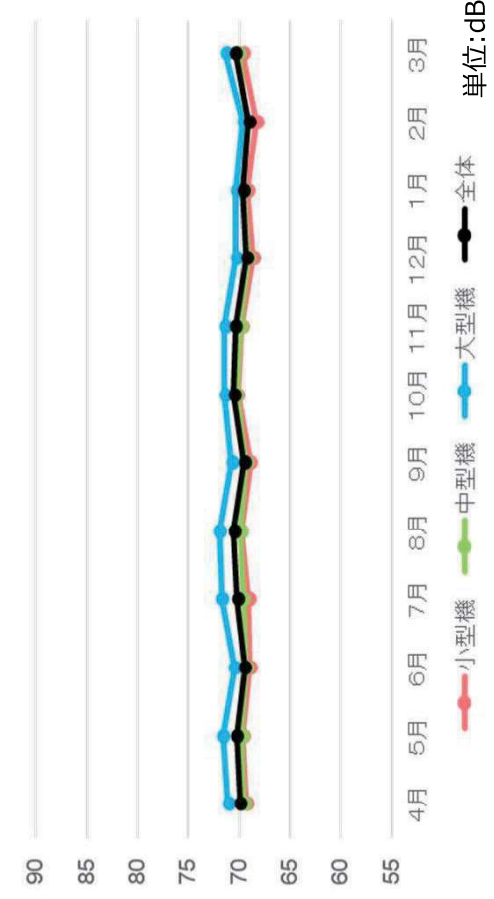
	実測値の平均 (R6.4.1～R7.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値※1
大型機	69.4	74
中型機	68.3	—
小型機	67.5	68
全体	68.2	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	年間値 (R6.4～R7.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R6.4.1～R7.3.31の年間値を算出。
	45	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外14の音は除いている

○実測値の平均の推移

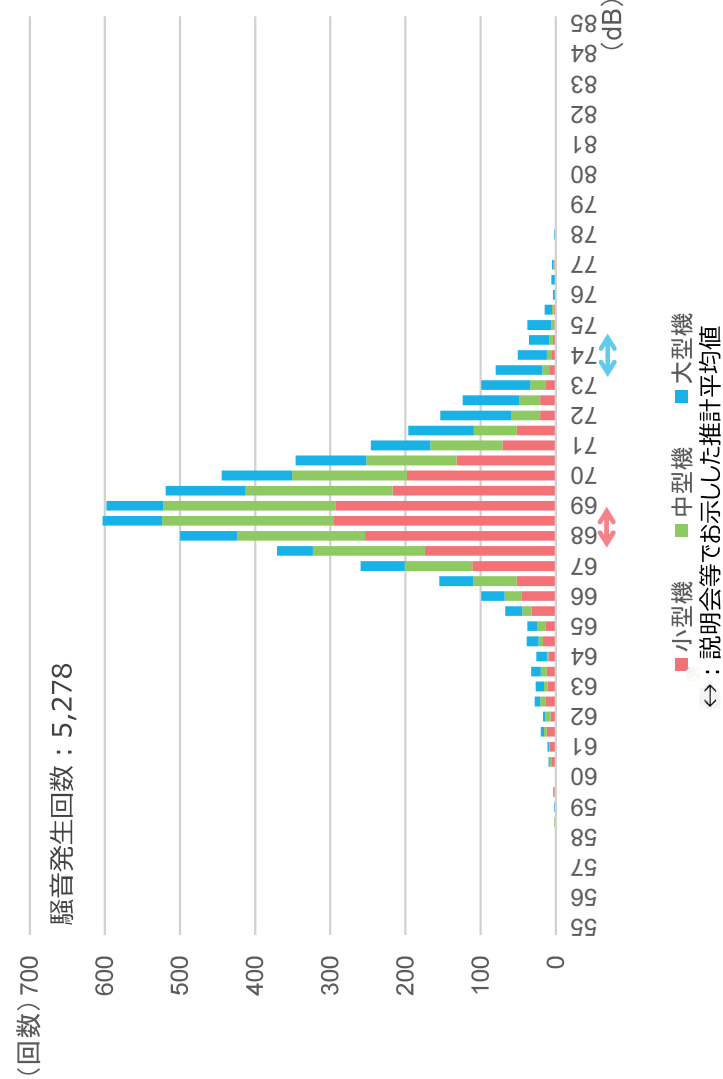


○測定結果の分析

- ・A滑走路着陸経路の側方700m程度、C滑走路着陸経路の側方1km程度、羽田空港からは5km程度に位置する。高度約1,000ft(約300m)。
- ・実測値の平均は69dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機・小型機それぞれで2dB程度、中型機で1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはつきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・自動車の音など航空機の騒音以外の音が継続的に発生していることから、比較的小さい騒音が航空機の騒音として測定されおらず、実測値の平均が高くなっていると考えられる。
- ・減少していた運航の復便や、小型化・軽量化の状況下であることに留意し、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



	実測値の平均 (R6.4.1~R7.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値※1
大型機	71.1	74
中型機	69.6	-
小型機	69.3	68
全体	69.9	-

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	年間値 (R6.4~R7.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R6.4.1~R7.3.31の年間値を算出。
	42	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

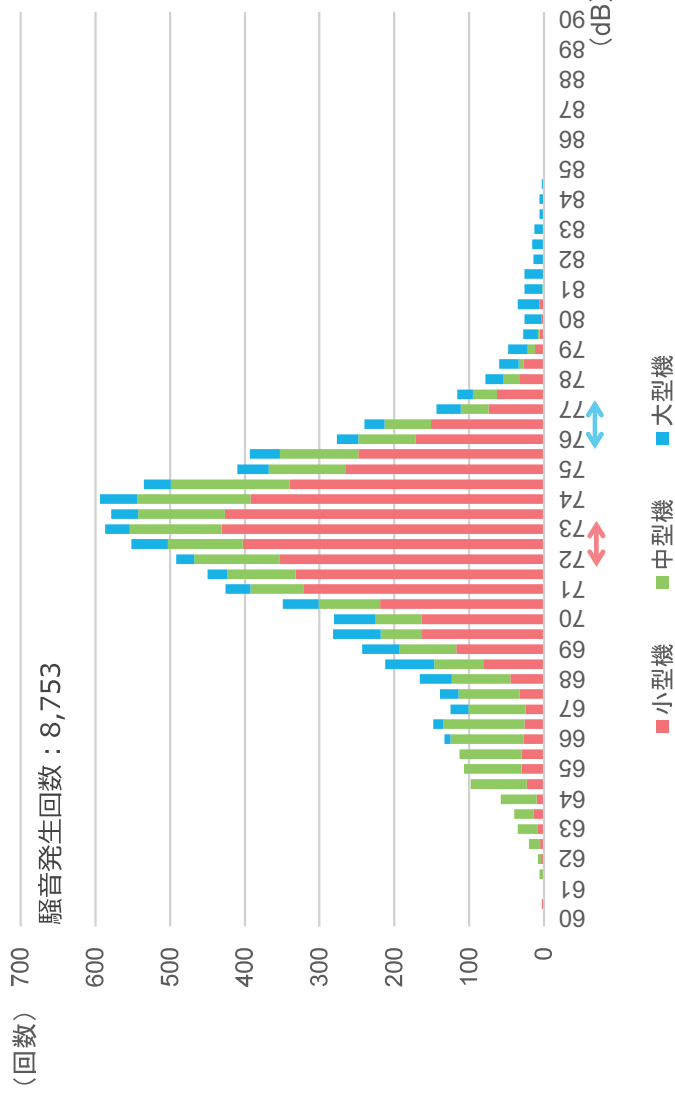
# 【測定結果(2024年4月～2025年3月)】大田区立羽田小学校

## ○測定結果の分析

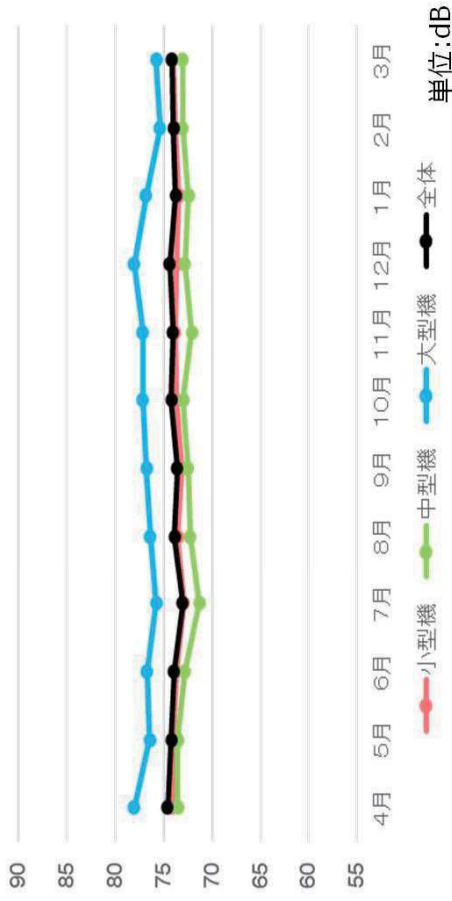
- ・**B滑走路**西側出発経路の側方1km程度、羽田空港からは800m程度に位置する。(dB)  
高度約500ft(約150m)。
- ・実測値は74dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で3dB程度、中型機で2dB程度・小型機で1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・機体の状態(高度等)と騒音の関係性について、引き続きデータの収集・分析を行っている。
- ・減少していた運航の復便や、小型化・軽量化の状況下であることに留意し、騒音状況を引き続き注視する。

## ○実測値の分布

実測値(各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値)ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



## ○実測値の平均の推移



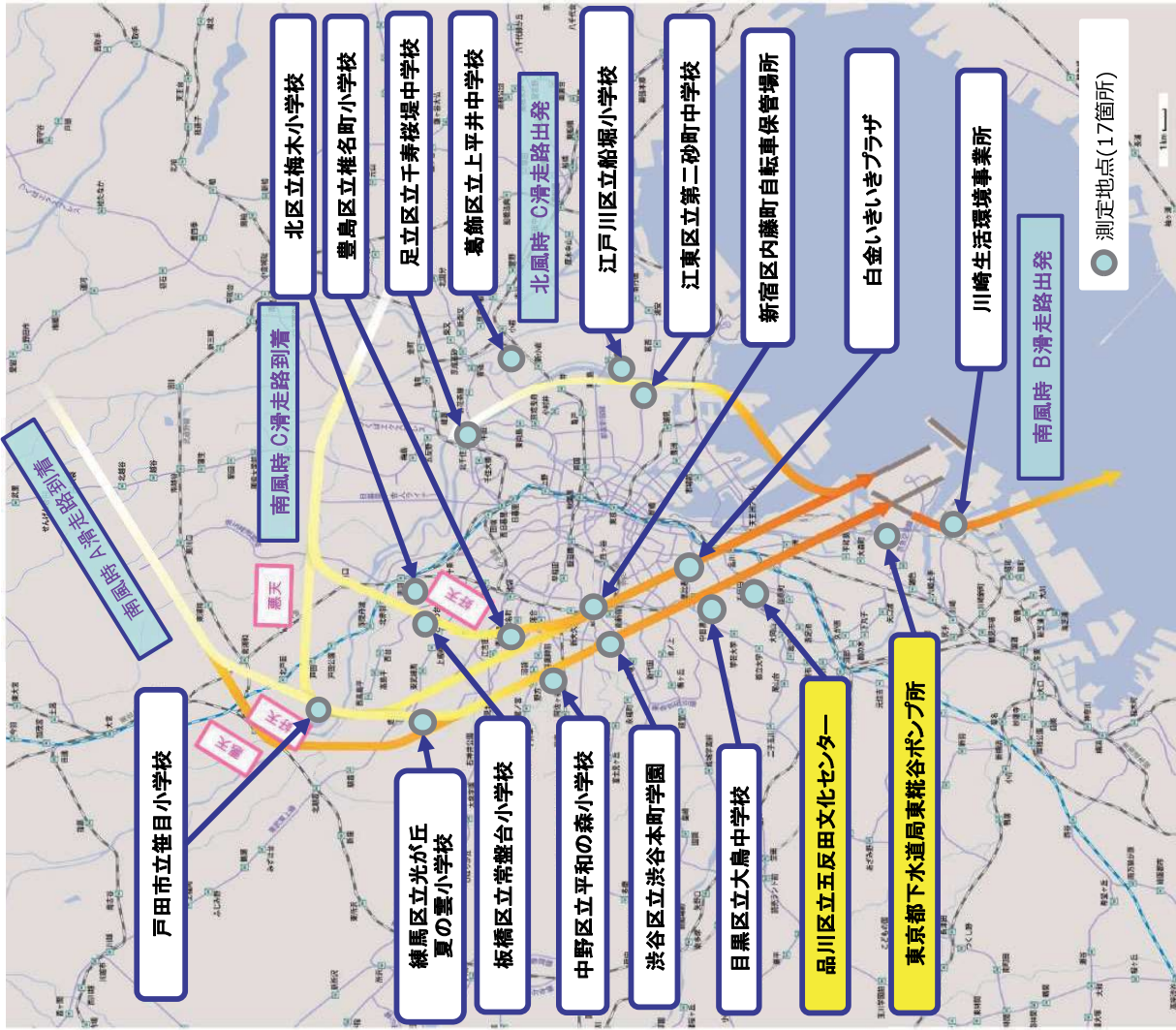
	実測値の平均 (R6.4.1～R7.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値 <sup>※1</sup>
大型機	76.5	76
中型機	72.7	—
小型機	73.6	72
全体	73.9	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden <sup>※2</sup>	年間値 (R6.4～R7.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R6.4.1～R7.3.31の年間値を算出。
	48	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

# 航空機騒音の短期測定(2024年8月実施)について



➤ 航空機騒音の発生状況のきめ細かな把握のため、固定騒音測定局での測定に加えて、左図の地点（東京都15箇所、神奈川県1箇所、埼玉県1箇所）において7月31日から8月6日まで1週間にわたって航空機騒音の測定を実施。

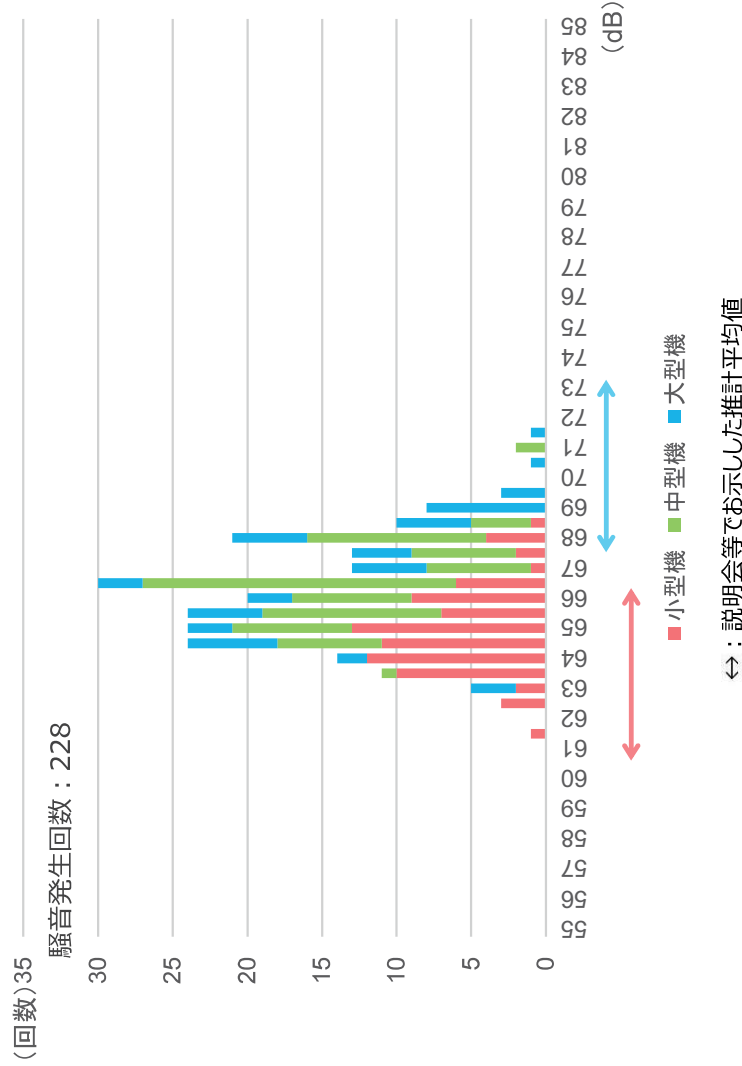
## 【測定期間中の運用状況】

- ・北風新飛行経路  
全日実施  
C離陸 625機
- ・南風新飛行経路  
7月31日、8月2日～8月6日  
A着陸 234機、C着陸 440機、B離陸 300機

➤ 各測定地点における測定結果は次ページのとおり。機体サイズ別の実測値の平均と、住民説明会等でお示した推計平均値を比較したところ、約94%は推計平均値と同等又はそれ以下という結果となった

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
  - ・A滑走路着陸経路の側方600m程度に位置する。高度約1,500ft (約450m)。

- 実測値の分布
  - 実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	67.6	73~68
中型機	66.9	—
小型機	65.4	66~61
全体	66.6	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	7/31	8/1	8/2	8/3	8/4	8/5	8/6	平均
	44.0	-	45.1	45.7	43.7	44.1	41.8	43.6

※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標

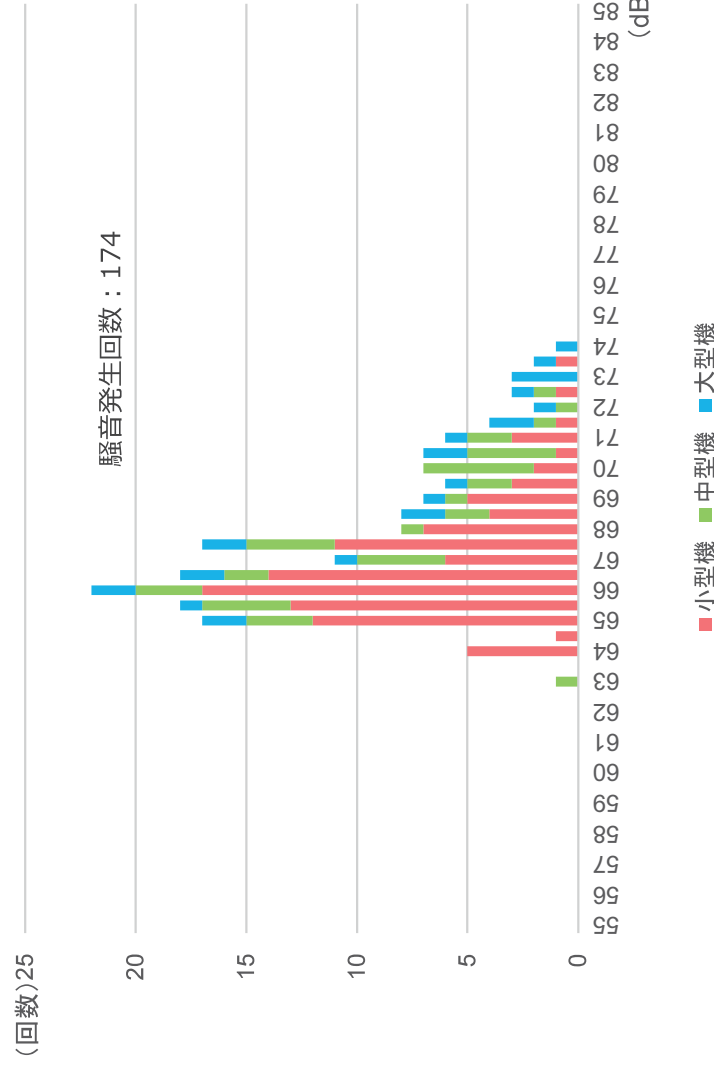
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・B滑走路西向き離陸機の音を測定。
- ・A滑走路着陸経路からは側方1.5km程度に位置しており、高度が低くおられ、側方での音は小さくなるため、着陸機の音は測定されていない。

○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



単位: dB

	実測値の平均
大型機	70.5
中型機	68.9
小型機	67.6
全体	68.5

Lden ※2	7/31	8/1	8/2	8/3	8/4	8/5	8/6	平均
	43.2	-	45.3	43.2	44.4	43.3	41.2	43.0

※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている



- 飛行経路と測定地点の位置関係等
  - ・A滑走路着陸経路の側方600m程度に位置する。高度約1,500ft (約450m)。

- 実測値の分布
  - 実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	—	73~68
中型機	—	—
小型機	—	66~61
全体	—	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	11/19	11/20	11/21	11/22	11/23	11/24	11/25	平均
	—	—	—	—	—	—	—	—

※2

※3 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標

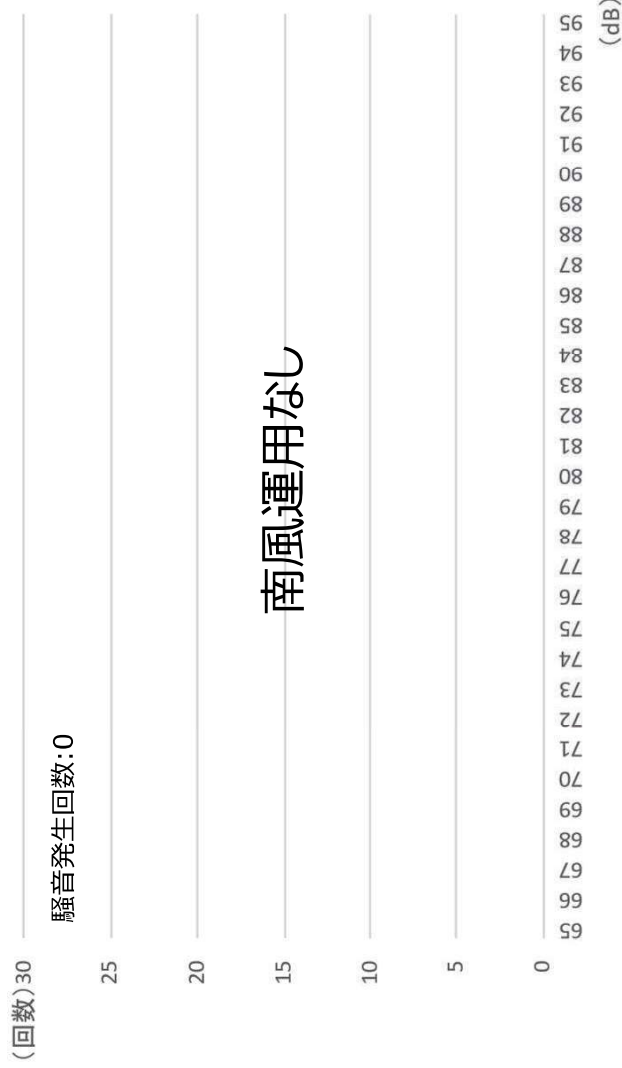
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている。

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・B滑走路西向き離陸機の音を測定。
- ・A滑走路着陸経路からは側方1.5km程度に位置しており、高度が低くなるにつれ、側方での音は小さくなるため、着陸機の音は測定されていない。

○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



単位: dB

		実測値の平均									
大型機		-									
中型機		-									
小型機		-									
全体		-									

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

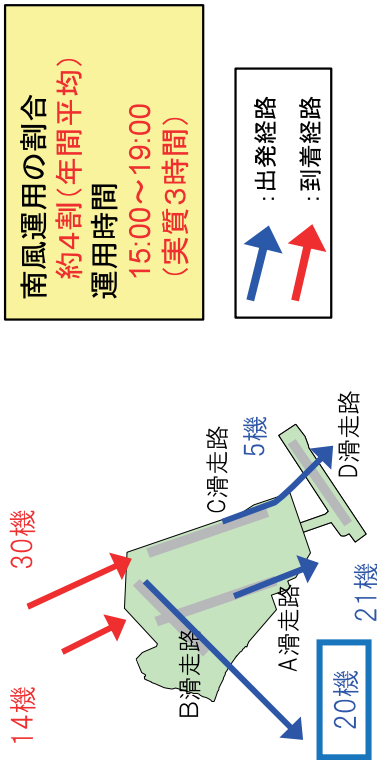
Lden ※2	11/19	11/20	11/21	11/22	11/23	11/24	11/25	平均
	※2	-	-	-	-	-	-	-

※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている。

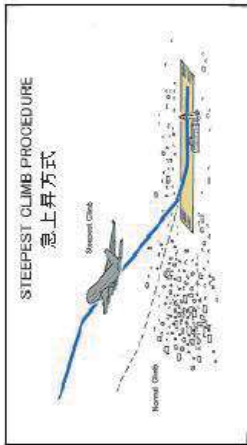
B滑走路西向き離陸については、環境影響に配慮する方策として、長距離国際線の制限、機材制限、騒音軽減運航方式等の導入を図っている。

## 新飛行経路案(南風時)



## 騒音軽減運航方式等

■急上昇方式  
フラップの揚力をできる限り活用することによって、可能な限り早く高度を確保する運航方式を導入する。



■可能な限り早期の旋回開始  
できるだけ早く旋回を開始することにより、住宅地の騒音を低減する。

## 運用制限

### ■長距離国際線の制限

羽田空港からの距離が6,000km程度以内の路線とする。ただし、当該距離制限を超える路線については、一部の低騒音機材(B787,A350,A321neo)に限り運航を認める。

(参考)2025年夏ダイヤで羽田空港に就航している国際定期路線を対象として空港毎に距離(概数)を集計

地域	国	都市	空港間の距離(km)
韓国	韓国	ソウル(金海)	1,180
		ソウル(仁川)	1,210
		大連	1,658
		上海(浦東)	1,735
中国		上海(虹橋)	1,775
		青島	1,775
		天津	2,015
		北京	2,090
アジア		広州	2,885
		香港	2,900
		深圳	2,890
		台北(桃園)	2,120
台湾		台北(松山)	2,095
		マニラ	2,995
		ハノイ	3,660
		ホーチミン	4,325
東南アジア		バンコク	4,590
		シンガポール	5,300
		クアラルンプール	5,350
		ジャカルタ	5,780
インド		デリー	5,870
		オーストラリア	7,820
		インドネシア	7,820
		シンドニー	7,820
オセアニア		メルボルン	10,945
		シドニー	10,945
		オークランド	10,945
		アムステルダム	10,945
ヨーロッパ		ロンドン	9,590
		パリ	9,700
		ミラノ	9,740
		ローマ	9,810
北米		ホノルル	6,190
		グアム	2,490
		サンフランシスコ	8,285
		ロサンゼルス	8,810
太平洋		シカゴ	10,125
		ニューヨーク	10,875
		シアトル	7,730
		ワシントン	10,910
アメリカ		ニューヨーク	10,880
		ダラス	10,400
		アトランタ	11,070
		ヒューストン	10,740
カナダ		トロント	10,340
		バンクーバー	7,560
		モントリオール	7,560
		オタワ	10,945

## ■機材制限

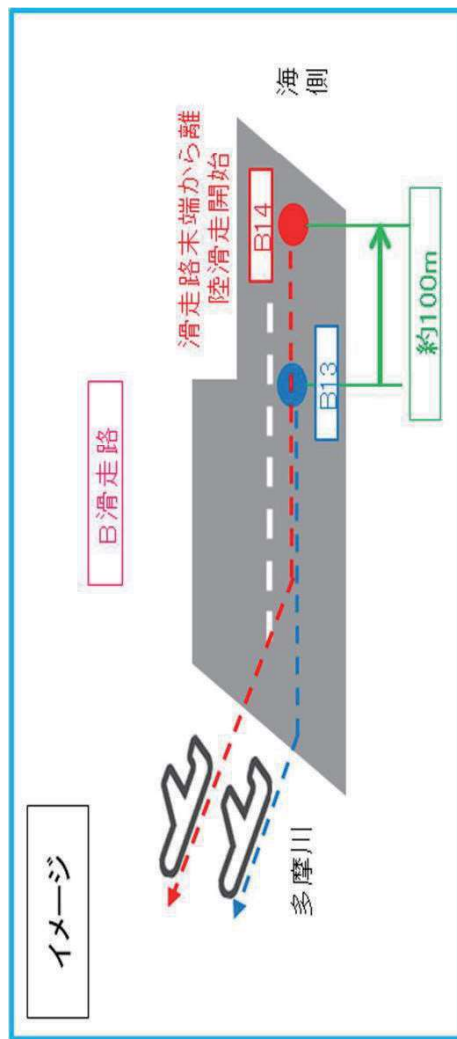
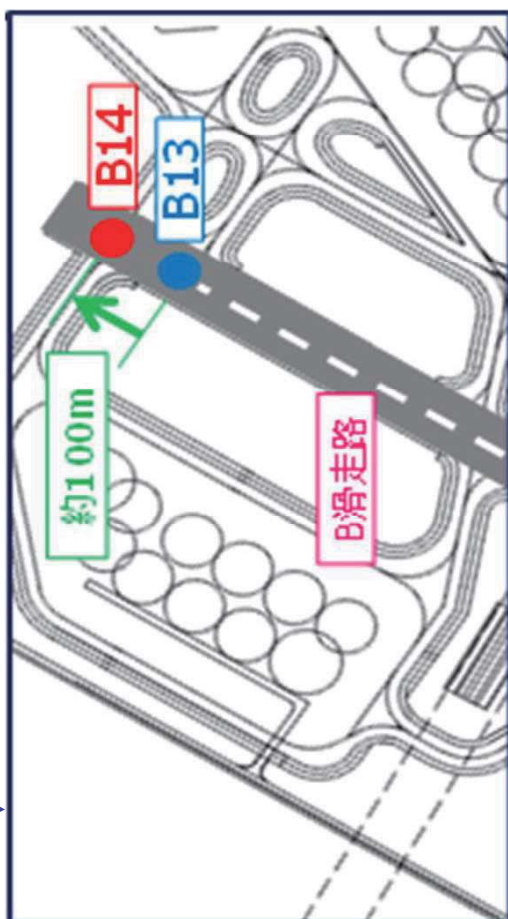
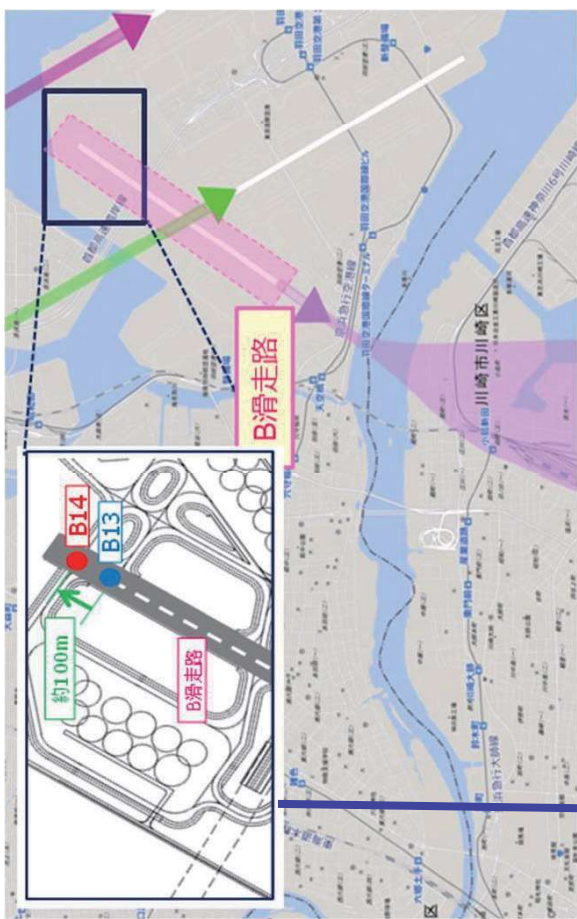
4発機(B747、A340等)を制限する。

➤ 羽田空港B滑走路から離陸する航空機は、B滑走路の離陸開始点として2つの誘導路(B13及びB14)を使用している。



➤ 羽田空港B滑走路から離陸する大型機※について、原則、滑走路末端の誘導路(B14)を使用し離陸することとする。※B777、A330 型機

⇒ 陸域の通過高度の引き上げや早期の旋回が可能となり、騒音影響の軽減を図る。



## より静かな航空機の使用が更に促進されるよう 空港使用料体系の再見直しを行いました。

- 羽田空港の機能強化にあたっては、更なる騒音対策の強化を求める声が強まっており、低騒音機への代替促進が求められています。
- 羽田空港の国際線の着陸料体系について、2017年4月から重量と騒音の要素を組み合わせた料金体系へ見直しを行ったところですが、一層の低騒音機材の利用促進を進めていくため、2020年 1月1日より、高騒音機材の単価を更に引き上げ、低騒音機材の単価を更に引き下げました。

最大離陸重量 単価  
 2017年3月まで  
 (最大離陸重量t)  
 × 2,400円

最大離陸重量 単価 + 騒音値 単価  
 2019年12月まで  
 (最大離陸重量t) × 2,600円  
 +(騒音値-83) × 3,400円

最大離陸重量 単価 + 騒音値 単価 + 騒音値 単価  
 2020年1月から  
 (最大離陸重量t) × 2,600円  
 +下記a~d

- a 騒音値が 98 以上の機材 (B747-8、B747-400 等)  
(騒音値-83) × 9,100円 ←約 80%引き上げ
- b 騒音値が 97 の機材 (B777-300ER 等)  
(騒音値-83) × 5,100円 ←50%引き上げ
- c 騒音値が 95 以下の機材  
(騒音値-83) × 3,400円 ←据え置き
- d 騒音値が 94 以下の機材 (B787-8、A350-900 等)  
(騒音値-83) × 2,000円 ←約 40%引き下げ

※騒音値の例はあくまで一例。同じ機種でも機材ごとに騒音値は異なる。

※最大離陸重量：航空機の機種ごとに定められたその航空機の離陸時にとり得る重量の最大値

※騒音値：離陸測定点と進入測定点における航空機の騒音値を相加平均して得た値。

比較的騒音影響の大きい機材（B777、B767、B737-800）の退役後、低騒音型へ機材更新が進められている。

## JAL

○大型機(B777)について

- ・国内線は、2023年度までに全機退役、後継機としてA350-900を導入。
- ・国際線は、2023年度から後継機としてA350-1000に順次更新中。

《参考：B777保有機数 計12機》

	2025年4月	(参考)2020年4月
国際線	12	24
国内線	0	13

○中型機(B767)について

- ・2028年度以降、B767からA321neoへ順次更新予定。

○小型機(B737-800)について

- ・2026年度以降、B737-800からB737-8へ順次更新予定。

## ANA

○大型機(B777)について

- ・国内線は、2023年度から後継機としてB787-10に順次更新中。
- ・国際線は、2026年以降、後継機としてB777-9に順次更新予定。

《参考：B777保有機数 計28機》

	2025年4月	(参考)2020年4月
国際線	13	28
国内線	15	27

○小型機(B737-800)について

- ・2025年度以降、B737-800からB737-8へ順次更新予定。

## SKY

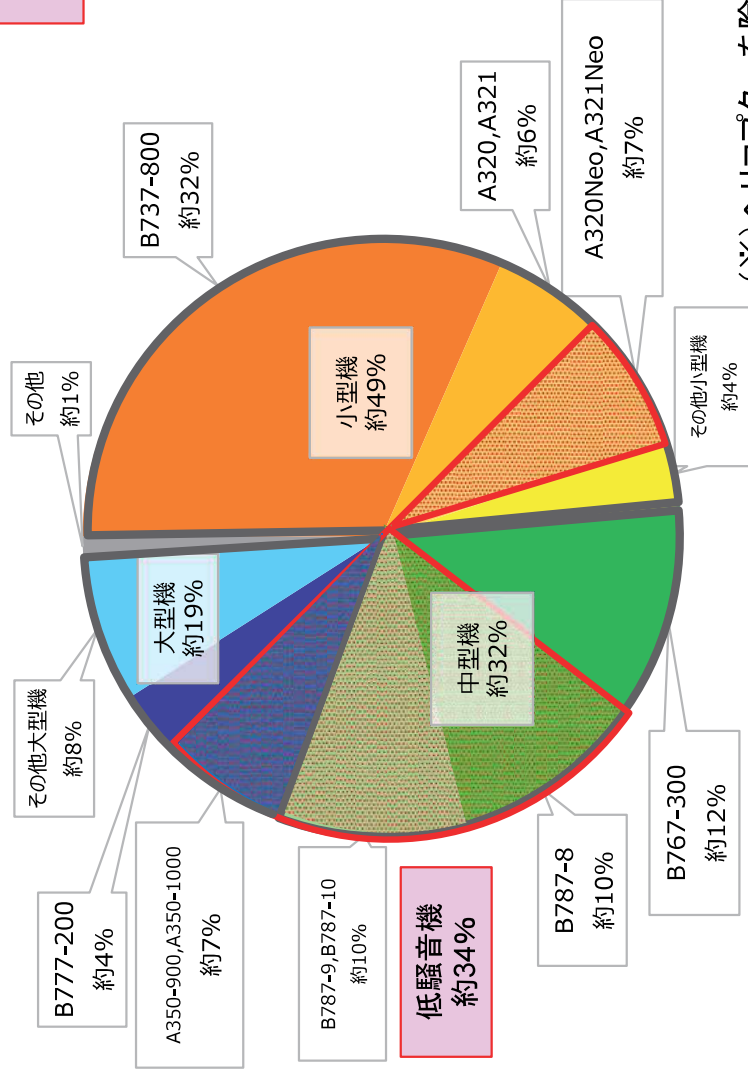
○小型機(B737-800)について

- ・2025年度以降、B737-800からB737-8へ順次更新予定。

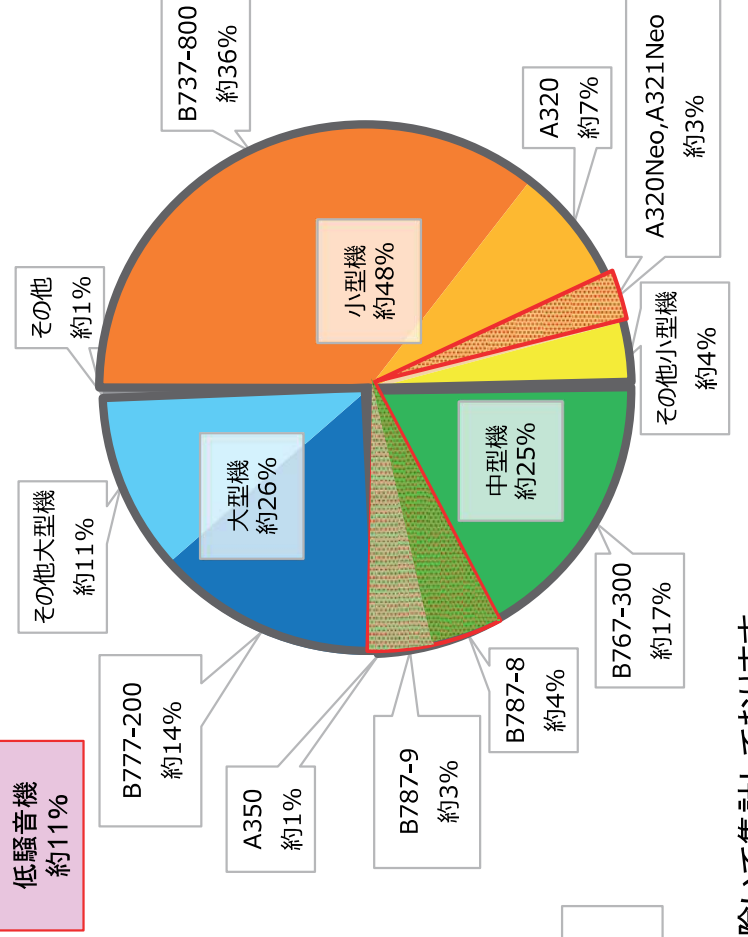
# 羽田空港就航機種割合(2024年4月1日～2025年3月31日実績)

- 2024年4月1日から2025年3月31日までにおいて、羽田空港を離着陸した航空機の機種毎の割合は、小型機が全体の約49%、中型機が約32%、大型機が約19%であった。
- 羽田空港の国際線着陸料について、航空機の重量に加え、騒音の要素も組み合わせた料金体系へ見直すとともに、国内航空会社に対して、航空需要を踏まえつつ可能な範囲で騒音の小さな機材を選択することを要請するなど、低騒音機の導入を促進してきた。
- なお、大手国内航空会社においては、事業構造改革の一環として、保有機材を見直し、B777(大型機)を中心に退役させる計画を発表している。
- 上記期間において、低騒音機(B787やA350等)の割合は約34%であり、2019年1月と比較して約23ポイント増加している。

2024年4月1日～2025年3月31日



(参考)2019年1月1日～1月31日



(※)ヘリコプターを除いて集計しております。

- 機体サイズ別に低騒音機の使用による騒音軽減効果を分析した。
- ここではA350 (大型)、B787 (中型)、A321Neo (小型)、A320Neo (小型) を低騒音機としている。
- 測定局によるばらつきがあるものの離陸経路や着陸経路の空港に近い地域では騒音軽減効果が確認できている。特に、大型機において大きな騒音軽減効果が確認できている。

低騒音機とそれ以外の機体による違い



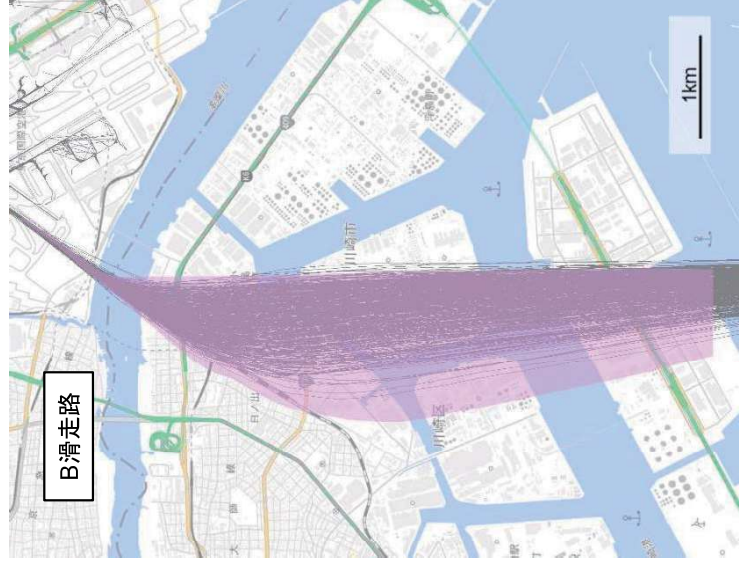
# 2025年3,4月新飛行経路の航跡(南風離陸(B滑走路))

- 全体的に想定経路の範囲内を飛行。
- 一部の航空機については、騒音軽減運航方式に従い、早めに旋回することが可能であったことから、想定経路よりも東側を飛行。

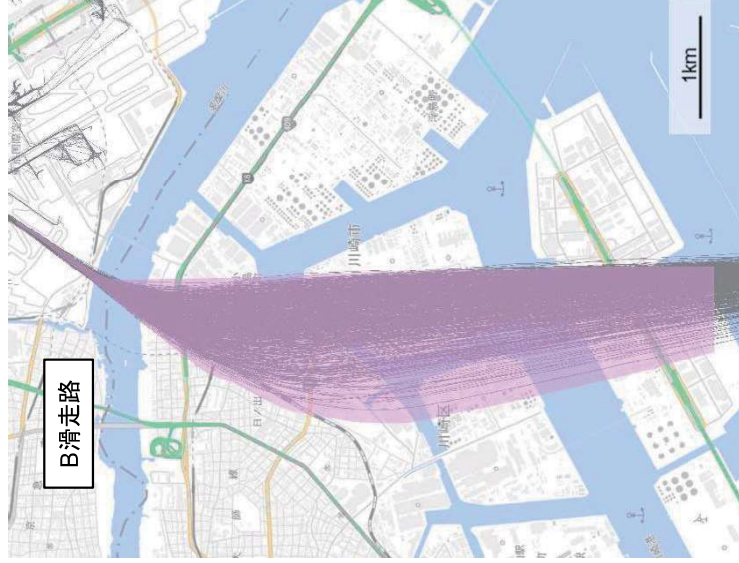
2月の航跡(参考)



3月の航跡



4月の航跡



## 【騒音軽減運航方式】

B滑走路の離陸経路においては、騒音軽減運航方式として、可能な限り早期の旋回を開始する方式や急上昇方式を導入。

■可能な限り早期の旋回開始

安全上支障のない範囲で、できるだけ早く旋回を開始することにより、住宅地の騒音を低減する方式。

■急上昇方式

離陸直後の上昇を重視することで空港近くでの騒音影響を軽減する運航方式。

## 【凡例】

桃色：想定される運航経路  
(南風運用時B滑走路離陸)

黒色：航跡データ

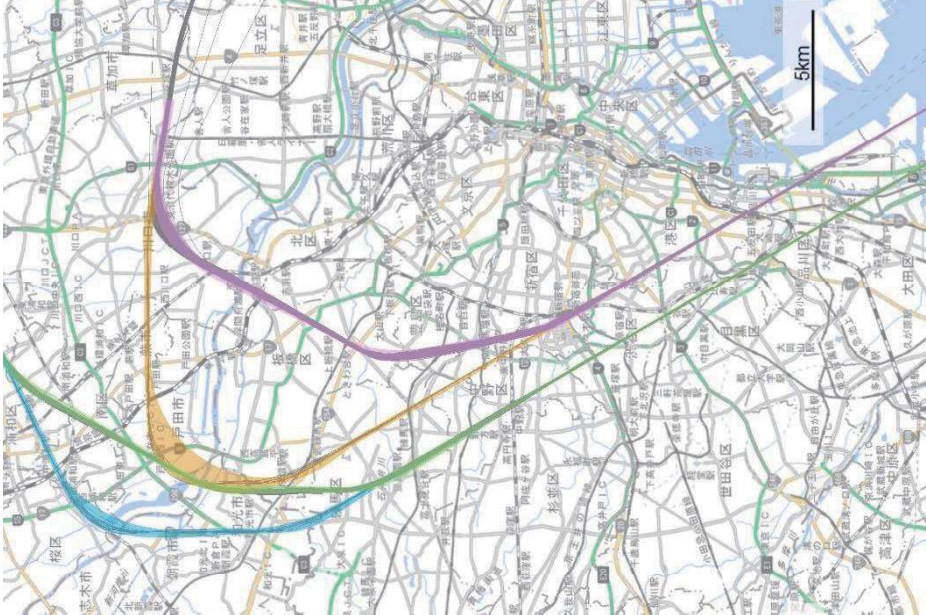
# 2025年3,4月新飛行経路の航跡(南風着陸(A/C滑走路)) 国土交通省

- 全体的に想定経路の範囲内を飛行。
- 一部経路において悪天回避等により航跡が分散している。

2月の航跡(参考)



3月の航跡



4月の航跡



**【凡例】**

- 緑色：想定される運航経路 (南風運用時 A 滑走路到着 (好天時))
- 青色：想定される運航経路 (南風運用時 A 滑走路到着 (悪天時))
- 桃色：想定される運航経路 (南風運用時 C 滑走路到着 (好天時))
- 橙色：想定される運航経路 (南風運用時 C 滑走路到着 (悪天時))
- 黒色：航跡データ

出典：国土地理院ウェブサイト地理院地図KMLデータ

[http://kmlnetworklink.gsi.go.jp/kmlnetworklink/kml/gsi\\_pale\\_kml](http://kmlnetworklink.gsi.go.jp/kmlnetworklink/kml/gsi_pale_kml) をもとに作成

- 有識者や実務者等の関係者が一堂に会した「**落下物防止等に係る総合対策推進会議**」における**2018年3月のとりまとめ**を受け、落下物対策を充実・強化。
- 今後も、**関係者が一丸となって、落下物対策を充実**。

## 未然防止策の徹底

### 「落下物防止対策基準」の策定

本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社に、落下物防止対策の事業計画への記載を義務づけ

- ・航空法施行規則の改正 (2018年8月) 通達発出 (2018年9月)
- ・施行: 本邦社 (2019年1月15日)、外航社 (2019年3月15日)
- ・落下物防止対策基準の拡充 (2018年9月制定 2025年3月最新改正)



### あらゆるチャネルを通じた未然防止策の徹底

- ① **対策事例をまとめた「落下物防止対策集」を作成**
  - ・作成・公表 (2018年1月)
- ② 内外の航空会社に対して**未然防止策を徹底**



ICAOにおいて周知 (2018年6月8日)

### 駐機中の機体チェックの強化

- ① 外国航空機に対する検査を羽田空港、成田空港に重点化
- ② 空港管理者による新たなチェック体制の構築
  - ・成田空港では2017年3月から、羽田空港では2019年3月から運用開始 (航空機検査官が対応)
  - ・検査官のノウハウを活用し、検査実施者と補助要員から構成されるチームを編成し、月100機程度の機体チェックを実施。

## 事案発生時の対応強化

### 補償等の充実

- ① 被害者救済制度の拡充
  - ・羽田乗り入れ便への加入の義務化 (60%→100%に引き上げ)
  - ・全国の空港への横展開
- ② **補償費立替えの枠組みを構築**
- ③ **見舞金制度の創設**

- ・航空法施行規則の改正・公布 (2018年8月)
- ・所要の要領等作成済み
- ・運用開始: 2019年夏ダイヤ (2019年3月31日)

### 航空会社に対する処分等

落下物の原因者である航空会社 (本邦社及び外航社) に対して処分等を行う。航空機の整備や落下物防止対策基準の遵守状況等を踏まえ措置する。

- ・本邦社: 落下物事案にも適用される処分基準を策定 (2018年3月)
- ・外航社: 本邦社に準ずる内容で対応

### 情報収集・分析の強化

- ① 落下物情報の収集強化 (空港事務所、警察)
  - ・落下物処理要領を策定 (2017年6月)
- ② 落下物認定の確度向上のための技術力向上
  - ・氷塊の成分分析の精度向上
- ③ 外航社を含めた部品脱落の報告制度の拡充
  - ・羽田についても報告制度の対象とAIPに掲載 (2017年11月)

## 航空機の部品欠落に関する報告制度

- 部品欠落とは、到着後の点検において、航空機の部品がなくなっていることが確認されたもの。
- 2017年11月、国際線が多く就航する空港について、外国航空会社も含めた全ての航空機運航者から空港運営者に対し、航空機の部品欠落情報が報告されるようAIP※において周知。

(イメージ図)



地上（空港内で発見されたものを除く。）で部品又は氷塊が発見された場合には「落下物」として認知。

到着後の点検において部品がなくなっていることを確認した場合、「部品欠落」として認知。

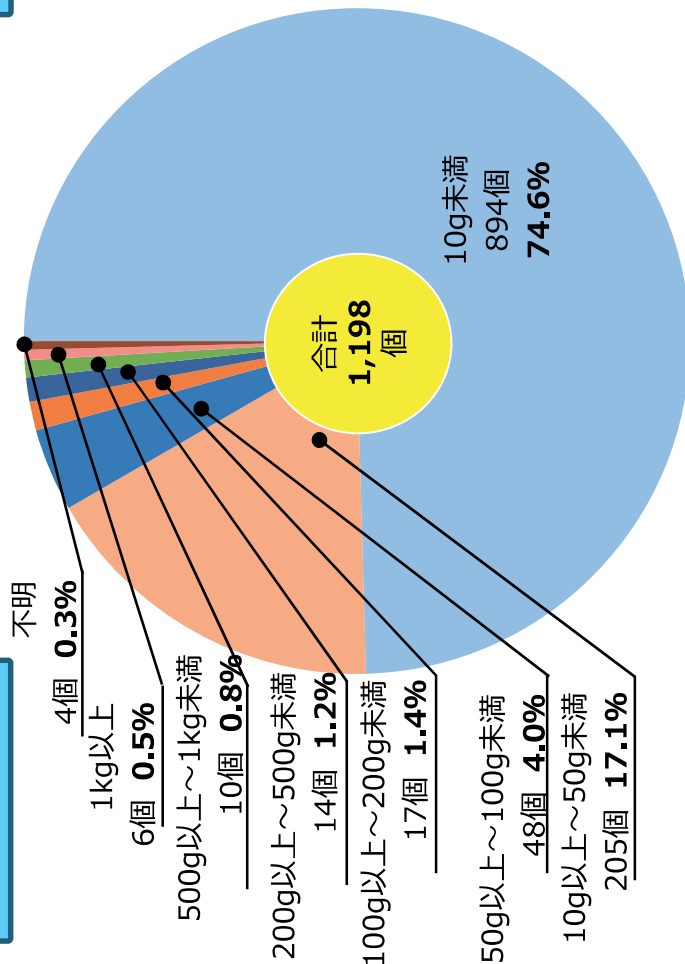
- 報告制度の対象空港  
従来より報告制度を設けていた成田空港に加え、2017年11月より、羽田、関西、中部、福岡、那覇、新千歳の6空港で制度開始。

※AIP: 国際民間航空条約第15附属書に従い、航空法第99条に基づき国土交通大臣から航空機乗組員に対し、航空機の運航のために必要な情報を提供するもの。 34

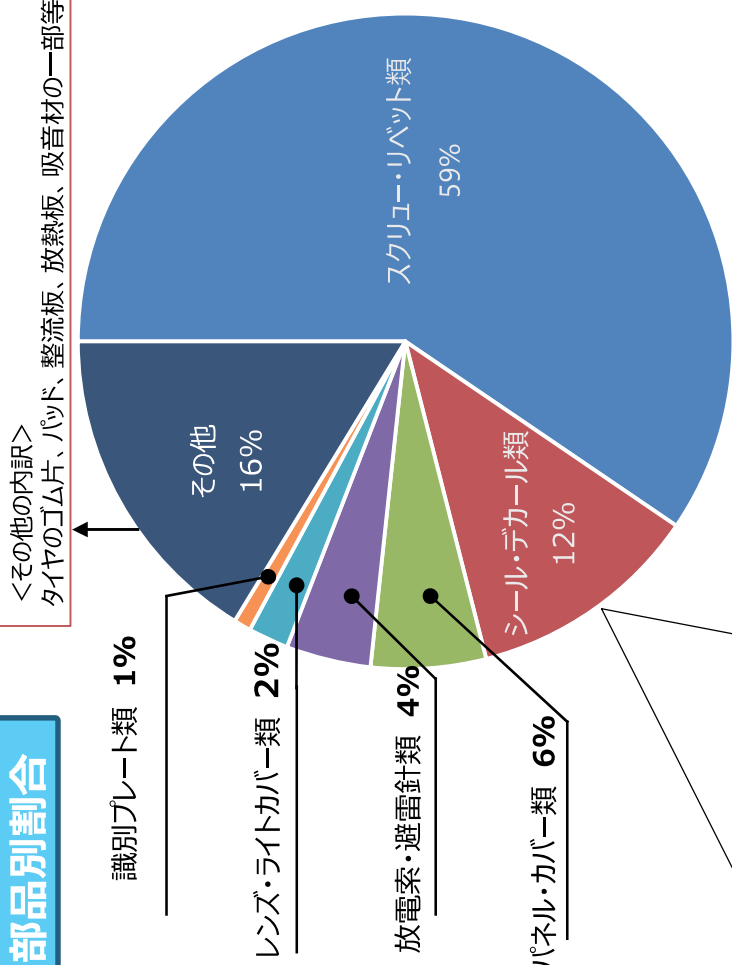
# 2024年度における部品欠落の重量別・部品別割合

○ 部品欠落の報告制度により、羽田空港を含む7空港において2024年度に報告された欠落部品の総計は1198個であり、そのほとんどは100g未満で、約7割は10g未満である。

## 重量別割合



## 部品別割合



### 部品欠落の例



リベット (留め具)



シール



部品の識別プレート

- 部品欠落報告の約6割はスクリーン、リベット等の留め具であり、重さは1g～180g程度のもものがほとんど
- シール・デカール類の材質はアルミニウム、プラスチック等であり、重さは1g～200g程度
- パネル・カバー類の材質はアルミニウム、プラスチック等であり、重さは1g～200g程度
- 放電索・避雷針類の材質はアルミニウム、複合材等であり、重さは1g～40g程度
- レンズ・ライトカバー類の材質はガラス、プラスチック等であり、重さは10g～800g程度
- 識別プレート類の材質は金属、プラスチックであり、重さは1g～30g程度



## 概要

- 羽田空港において、本邦・外国航空機を対象に、2019年3月から空港管理者(国)による部品欠落点検に特化した機体チェックを実施。
- 航空機の機体に精通した職員(航空機検査官職種や機体チェック研修を受講した者等)で構成されるチームにより実施。
- 新飛行経路運用開始に伴い、2020年度よりチェック要員を増員(2チーム→3チーム)するなど機体チェック体制を強化。
- 年間の実施目標機数は羽田空港における1日の発着回数と同程度(※)。

※2024年度の目標機数は1,300機程度。

## 機体チェックの流れ



## 機体チェックの実施状況 (2024年4月1日～2025年3月31日)

チェック機体数 1,335機

部品欠落を発見

152個

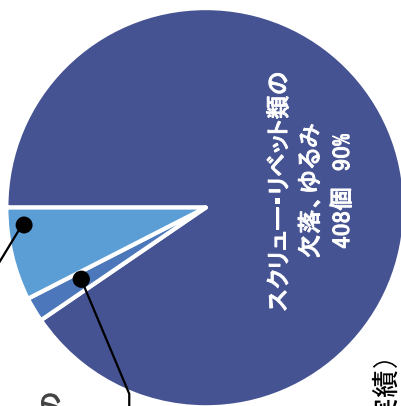
部品欠落になる恐れ  
のあった状態を発見

299個

## 不具合別の割合 (計451個)

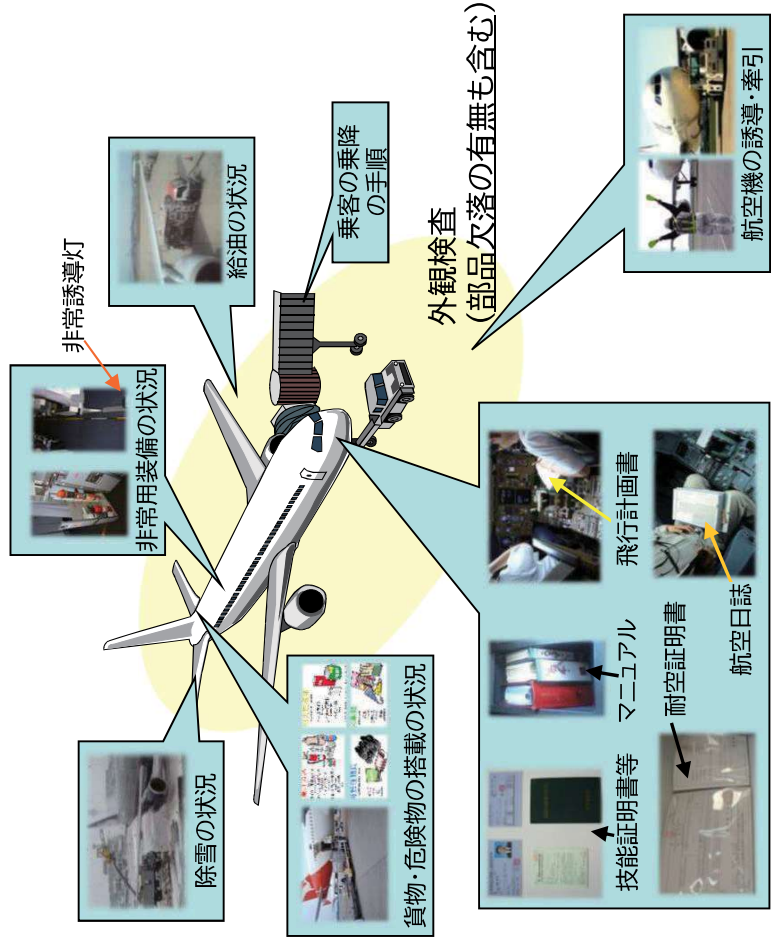
その他 34個 8%

シール・デカール類の  
欠落、欠落の恐れ  
9個 2%



(参考:2023年度実績)  
 チェック機体数:1,318機  
 部品欠落を発見:117個  
 欠落になる恐れのある状態を発見:267個

- 国際民間航空条約に則り航空法第134条第2項の立入検査の一環として、我が国に乗り入れる外国航空機による航空輸送の安全を確保すべく、外国航空機への立入検査(ランプインスペクション)を実施している。
- 航空機が空港に到着後、出発するまでの間に、携帯・搭載が義務づけられている書類(パイロットの技能証明書などの確認、非常用装備(客室内の消火器など)の確認及び外観検査等)を行い、安全性が担保されていることを総合的に確認。外観検査の一環として、部品欠落の有無の確認も実施している。



### ランプインスペクション実施状況

	実施件数	運航国・地域数	航空会社数
2024年度	401(94)	42(15)	101(20)
2023年度【参考】	316(47)	40(12)	99(16)

※ 括弧内の数は羽田空港における数を表す

- 近年発生した以下の部品欠落事案等を踏まえ、メーカー等と連携し、当該事案の再発防止対策を国内外の航空会社に義務付けるべく落下物防止対策基準の改正を実施。
- 引き続き落下物事案の未然防止・再発防止を図るため、メーカー等と連携し、落下物防止対策基準の充実・強化を図っていく。
- さらに、部品欠落の大部分をスクリーナー等の小部品類が占めていること等を踏まえて、小部品類も含めた欠落事例の情報収集・詳細分析等を通じて、落下物防止に資するさらなる対策策定に向けた取組を進めているところ。

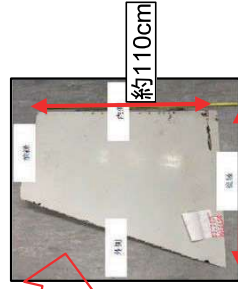
## 部品欠落・ 欠落の恐れ 発見

## 原因究明 対策検討

## 再発防止 徹底

### (追加対策1)ボーイング747-400型機の翼上部のパネル

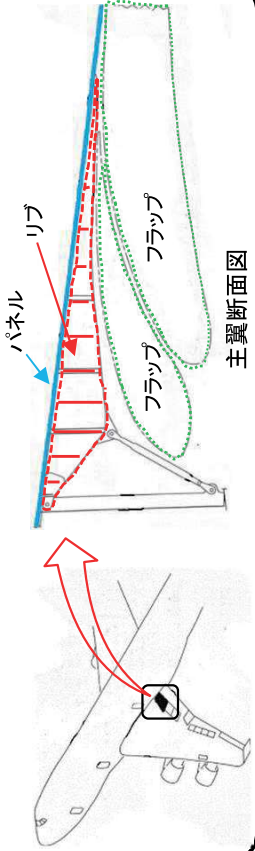
- 主翼上部のパネルの一部欠落(海外事例)



欠落したパネルの一部  
(英国事故調査機関公表 報告書 A4IB-29901より抜粋)

- パネルを支持するリブ(翼の構造部材の一部)に亀裂が発生したことにより、パネルが欠落したものと推定

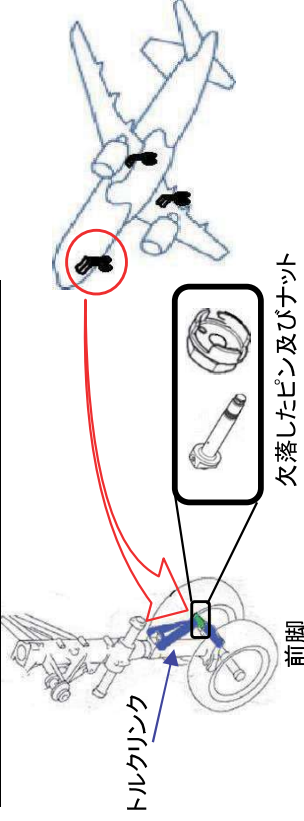
- 航空会社に対し、リブの耐久性を確保するため、フラップの検査を行い、パネルを支持するリブがフラップに接触しないように調整することを義務付け



主翼断面図

### (追加対策2)エアバスA318,A319,A320,A321型機の前脚の部品

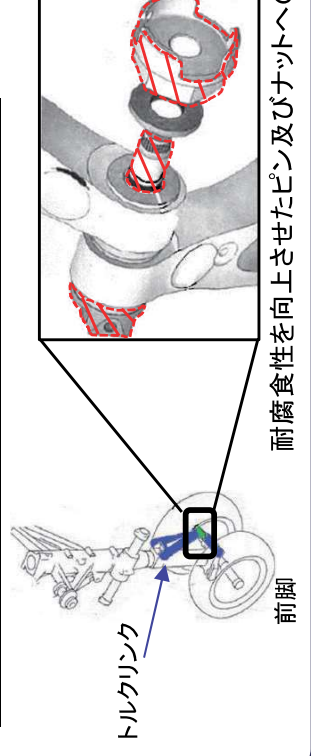
- トルクリンク(前脚の向きを正面に保つ機構)の部品(ピン及びナット)の欠落(国内事例)



欠落したピン及びナット

- ピン及びナットの腐食により、ナットの締め付け力が低下し、ピン及びナットが欠落に至ったものと推定

- 航空会社に対し、ピン及びナットが欠落しないよう、改良型のピン及びナットへの交換を義務付け



耐腐食性を向上させたピン及びナットへの交換

空港への着陸進入中に、主に以下の①～③の要因により、航空機の着陸態勢が整わないとパイロット又は管制官が判断した場合には、**着陸をやり直した(ゴースラウンド)上で、再度着陸態勢を整え、安全に着陸します。**

### ①天候による要因

- ・進入コース上の悪天候、ウインドシア(風向・風速の急激な変化)等により安定した進入が継続できない場合
- ・視界不良によりパイロットが滑走路を視認できない場合(航空法では、進入方式毎に定められた地点で滑走路を視認できなければ進入を認められておられません。)

### ②滑走路側の要因

- ・バードストライク、部品欠落、オイル漏れ等の報告により、臨時点検を行うため、一時的に滑走路が閉鎖された場合
- ・先行到着機等が滑走路を使用しており、安全確保のために、滑走路に進入できない場合(原則、滑走路を使用できるのは1機のみ)

### ③航空機側の要因

- ・航空機の姿勢の乱れ等により着陸態勢が整わない場合
- ・乗客のトラブル(乗客がトイレから席に戻らない等)により着陸準備が整わない場合

## <2024年4月1日～2025年3月31日におけるゴースラウンド発生回数>



方向 (※1)		運用時間帯	計
南風運用	都心方面からA滑走路に着陸するルート(16R)	15～19時のうち3時間程度	14回
	都心方面からC滑走路に着陸するルート(16L)		42回※2
千葉市・江戸川区方面からB滑走路に着陸するルート(22)		上記以外の時間帯(23～6時の深夜早朝時間帯を除く)の14時間程度	288回
富津市・木更津市方面からA滑走路に着陸するルート(34L)		6～23時の17時間程度	327回
富津市・木更津市方面からC滑走路に着陸するルート(34R)		23～6時の深夜早朝時間帯を含む全時間帯(24時間)	100回

騒音影響の低減を図るために、降下角を3°から3.45°にできる限り引き上げることで、**飛行高度を引上げておりましたが、これに伴うゴースラウンドは発生していません。**

- 【主な要因】
- ・悪天候
  - ・ウインドシア
  - ・バードストライク

※1 千葉市・船橋市方面からD滑走路に着陸するルート(23)については、ゴースラウンド後に東京都内陸域を通過しないことから本資料には記載しておりません。

※2 23～6時の深夜早朝時間帯においては、基本的にC滑走路(34R)又はD滑走路(23)を着陸に使用しますが、

当該滑走路がメンテナンス作業等により閉鎖されている場合には、上記表中の運用時間帯以外においても、それぞれの滑走路を使用することがあります。

なお、同時時間帯において、C滑走路(16L)において4件、A滑走路(34L)において4件のゴースラウンドが発生しています。(上記表中には含んでおりません。)

# 羽田空港におけるゴアアラウンド減少に向けた取り組み② (具体的な取り組み)

## 羽田空港における航空機の騒音軽減策として、ゴアアラウンド減少に向けた取り組みを実施。

◎ゴアラウンド： 航空機が空港に安全に着陸するために、空港への着陸進入中に航空機の着陸態勢が整わないとパイロット又は管制官が判断した場合には、やむを得ず着陸をやり直した（ゴアラウンド）うえで、再度着陸態勢を整え、安全に着陸します。

### 対策

◎滑走路離脱遅れへの対策  
滑走路離脱遅れ対策の一つとして、早期に滑走路を離脱すべき旨をAIPに掲載。

※AIP（航空路誌）とは、国が発行する出版物で航空機の運航のために必要な恒久的情報を収録したものである。

### ◎バードストライクへの対策

○爆音器  
滑走路付近の草地等に設置し、プロバングをタイマーでコントロールしながら一定間隔で爆発させ、その付近に飛来している鳥を威嚇し追い払う。



○テグス設置、アスファルト乳剤散布  
・コアサン（国際希少野生動植物種）の営巣形成を回避するため、テグスの設置やアスファルト乳剤散布を実施。



○草刈り  
・鳥が住み着かないよう草丈を管理。  
・ハト対策として、イサトなるカラスエンドウの実がなる開花期に草刈りを実施。



○24時間バードパトロール  
○空包や実包による追い払い



※空港内や離陸・着陸経路において鳥との衝突（バードストライク）が確認された場合、関係する滑走路の一時閉鎖を行い、滑走路上の点検を実施。

### ◎滑走路点検の工夫

羽田空港着陸後に部品欠落報告があった場合、滑走路上の部品の有無を確認するため、これまで直ちに滑走路を閉鎖して点検を行っていたが、現地で実証を行った結果を踏まえ、**小さな部品の欠落に対しては、できる限り運航に影響が出ないようにタイミングを調整して点検を行うことで、ゴアラウンド減少に向けた取り組みを行う。**

運用開始時期： 2022年1月1日～

(運用トライアル期間： 2021年2月15日～2021年12月31日)

#### ★開始前イメージ



#### ★開始後イメージ



運航に影響の無いタイミングに合わせ、滑走路閉鎖



### 【要因別ゴースラウンド発生回数】

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
着陸回数	112,991回	183,698回	206,553回	235,882回	242,389回
ゴースラウンド発生回数 (回数(着陸回数に対する割合))	309回(0.3%)	351回(0.2%)	501回(0.2%)	734回(0.2%)	779回(0.3%)
①天候による要因 (回数(ゴースラウンド発生回数に対する割合))	96回(31%)	101回(29%)	136回(27%)	186回(25%)	144回(18.5%)
②滑走路側の要因 (回数(ゴースラウンド発生回数に対する割合))	166回(54%)	178回(51%)	293回(59%)	451回(61%)	537回(69%)
部品欠落に伴う滑走路閉鎖	74回(24%)	24回(7%)	26回(5%)	46回(6%)	55回(7%)
バードストライクに伴う滑走路閉鎖	54回(18%)	91回(26%)	109回(21%)	148回(20%)	218回(28%)
先行到着機の滑走路離脱遅れ	15回(5%)	31回(9%)	80回(16%)	143回(19%)	159回(20%)
③航空機側の要因 (回数(ゴースラウンド発生回数に対する割合))	47回(15%)	72回(20%)	72回(14%)	97回(13%)	98回(13%)

※ 千葉県・船橋市方面からD滑走路に着陸するルート(23)については、ゴースラウンド後に東京都内陸域を通過しないことから本資料には記載しておりません。  
 ※ 2024年度の着陸回数は速報値です。

### 【部品欠落に伴う滑走路点検回数】

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
即時点検	110回 (出発18回、到着92回)	58回 (出発30回、到着28回)	30回 (出発18回、到着12回)	31回 (出発7回、到着24回)	30回 (出発9回、到着21回)
調整点検	5回 (到着5回)	93回 (到着93回)	115回 (出発17回、到着98回)	150回 (出発22回、到着128回)	176回 (出発26回、到着150回)

※運用トライアル期間:2021.2.15～2021.12.31、正式運用:2022.1.1～

※即時点検:部品欠落報告があった場合、滑走路上の部品の有無を確認するため、これまで直ちに滑走路を閉鎖して行う点検調整点検:小さな部品の欠落に対して、できる限り運航に影響が出ないようにタイミングを調整して行う点検

## イベント出展 (延べ約3,800名が参加)

○羽田空港広報連絡会として、イベントへ航空局や航空会社の職員が参加。  
○折り紙教室、紙飛行機ダーツ、くしまるくんとのおふれあい(撮影会)、  
空港関連グッズ・空港紹介パンフレットの提供等を実施。

### 【大田区】

第8回ふる浜まつり、第13回おふれあいまつり羽田・萩中、  
第11回いつつのわふれあい祭り

### 【品川区】

しながわ運河まつり2024  
2024カナルフェス&ハロウィンin勝島

(出展の様子)



(くしまるくんとのおふれあい)



(輪投げ)

## 出前講座 (延べ562名が参加)

○羽田空港広報連絡会として、小学生・中学生を対象に、羽田空港で働く  
現役スタッフである、客室乗務員・航空機整備士・グランドハンドリン  
グ・動物検疫・植物検疫・航空管制官等が講師として参加し、羽田空港  
の紹介や各職種の仕事紹介を実施。

### 【大田区】

大田区立開桜小学校、大田区立大森第二中学校

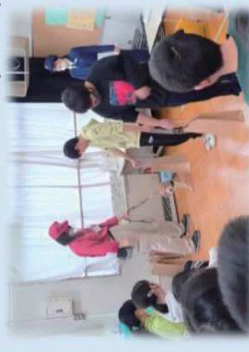
### 【品川区】

品川区立浜川中学校、品川区立城南第二小学校

(出前講座の様子)



羽田空港の紹介 (CAB)



動物検疫(農林水産省動物検疫所) 45

## 第6回検討会の主な内容

- 第5回検討会で2つに絞り込んだ飛行方式（RNP-AR、RNP+WP）について、同時進入に係る安全性評価を実施した結果、次の点について確認したことを報告
  - RNP-ARについては、同時進入のための安全性を確認し、技術的に採用可能
  - RNP+WPについては、同時進入のための安全性が確認できず、採用に適さない
- 一方、RNP-ARを導入するにあたっては、以下の課題があることに留意
  - ① RNP-AR方式に対し未対応の機材があるため、ただちに導入することは困難
  - ② 2024年1月に発生した羽田事故を踏まえ、ヒューマンエラーのリスクとなり得る運用の大きな変更や更なる複雑化は慎重に行うべき
- また、仮にRNP-AR方式を導入したとしても、新たな経路は市街地上空を通過することから、ルート案の検討については慎重な対応が必要。こうしたことも踏まえれば、更なる騒音負担軽減や海上ルートの実現に資する方策についても、国際動向等を踏まえた調査・研究が必要

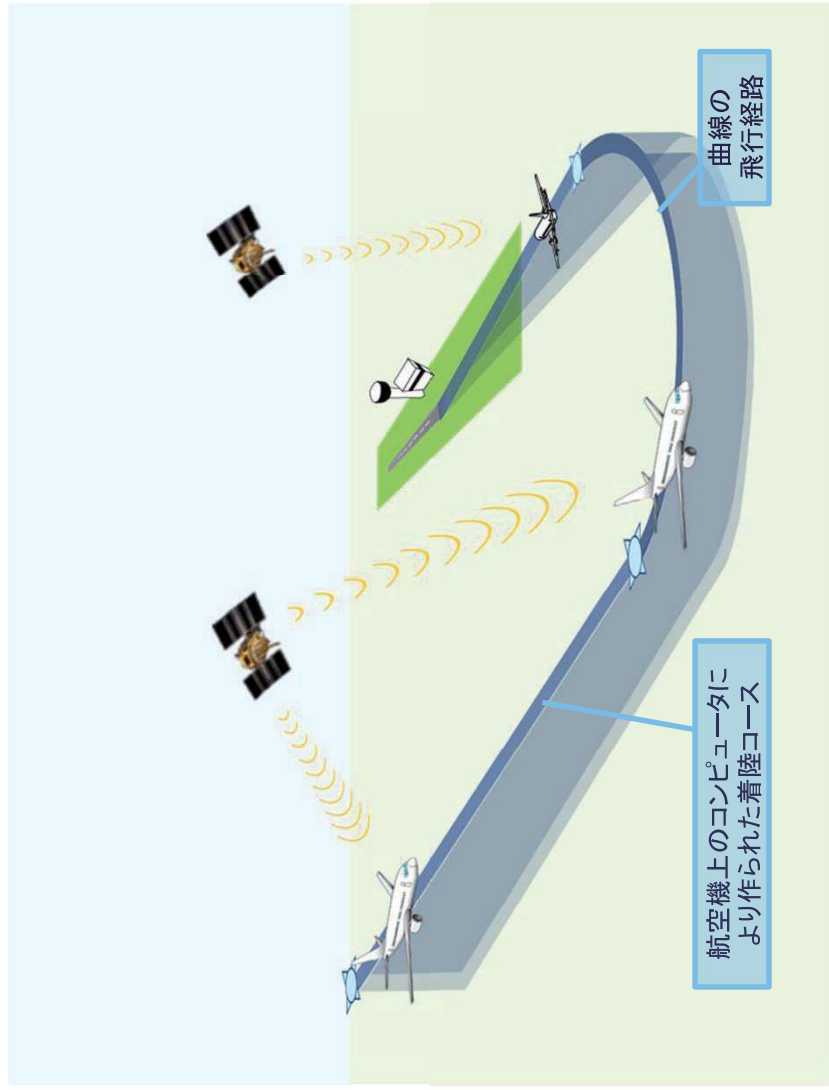
## 今後の取組み

- 次の事項について調査・検討を実施する等、固定化回避に向けた努力を継続する。
    - ① RNP-AR方式に対応可能な機材の導入状況のフォローアップ
    - ② 令和6年1月に羽田空港で発生した衝突事故への対策実施状況の共有
    - ③ 更なる騒音負担軽減や海上ルートの実現に資する方策について国際動向等を踏まえた調査・研究の実施 等
- ※ 第7回固定化回避検討会は令和7年中の開催を予定

## 【RNP-AR】(Required Navigation Performance-Authorization Required)

### 【概要】

測位衛星からの信号を元に、航空機に搭載されたコンピュータが自機的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



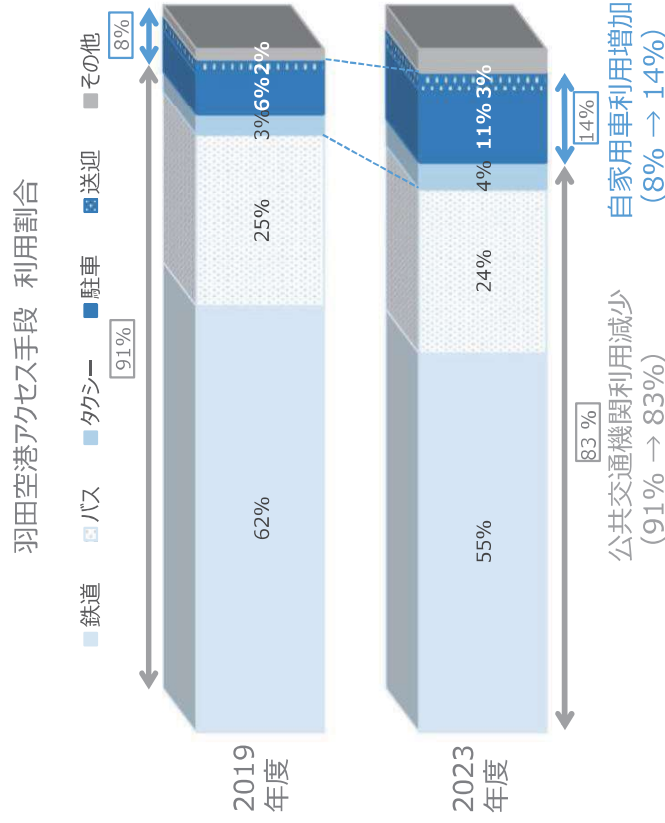
### 【具体的取組事項】

- A-C滑走路への同時進入のための安全性評価 ⇒ 基準策定
- RNP-AR進入方式の実施率向上のための許可要件見直しに係る検討
- 対応機材拡大のための運航者への働きかけ

航空需要の回復に伴い、特に国内線ターミナルの駐車場に、慢性的な混雑が発生している

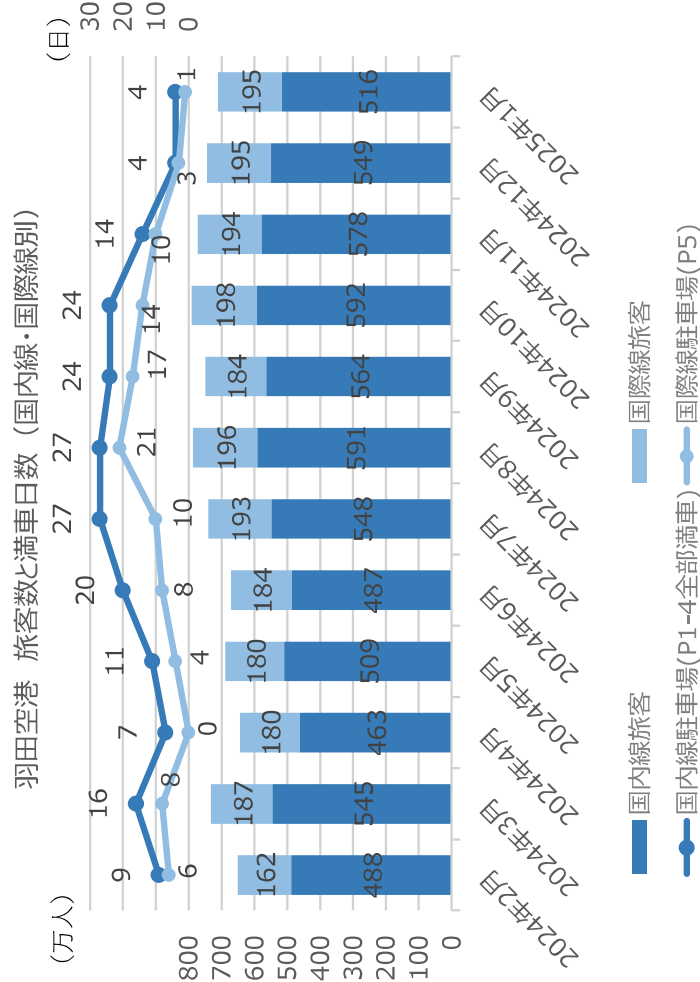
- コロナ禍を経て、旅客の行動変化等により自家用車利用が増加している
- 夏季・年末年始等の繁忙期は連日満車の状況。入庫に数時間待ちの日も発生している
- 駐車場の混雑状況は、旅客数と連動して推移する傾向

## 【二次交通のアクセス手段の変化】



令和5年度航空旅客動態調査をもとに作成

## 【月別の混雑状況の推移】



旅客数：管内空港の利用概況集計表をもとに作成

# 混雑対策に資する取組

## 羽田空港の機能・施設に関する検討会 第4回資料抜粋

### 【短時間利用者の利便性確保】

#### ➤ 日帰り臨時駐車場の運用拡大（実施済）

- ※繁忙期に、駐車場が満車の時のみ開設
- ・ 開設日の拡大（昨年12月以降）
- ・ 開設時間の拡大（本年1月以降）  
（現状 9-17時 → 変更 8-17時）



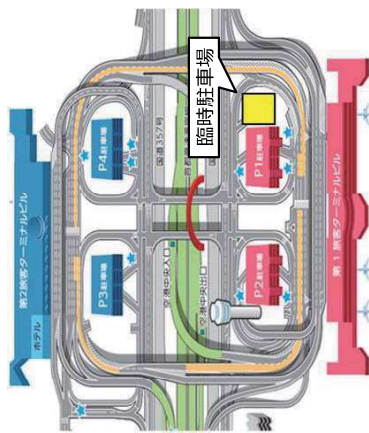
#### ➤ 送迎エリアの設定（今後の検討（案））

- ・ 送迎用駐車枠を駐車場内に通年で設定
- ・ 送迎エリア用の料金を設定  
→ 一定時間まで安価  
以降は一般エリアより高額な料金を設定し、回転率の向上を図る

### 【長時間利用の抑制】

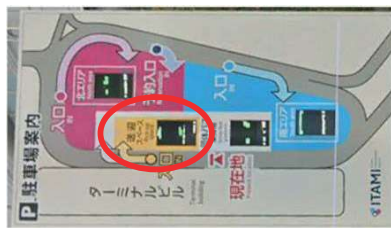
#### ➤ 駐車場料金の見直し（今後の検討（案））

- ・ 混雑状況に応じた料金設定、上限料金の引き上げ等



#### 〈日帰り用臨時駐車場 概要〉

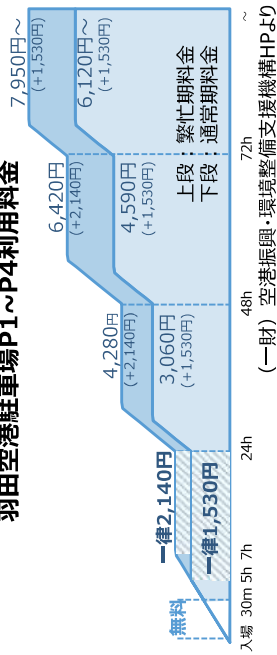
- ・ 駐車場満車時に入場待ちの方へ利用をご案内
- ・ 利用料は無料(当日中の利用(退場)が条件)
- ・ 駐車台数は100台
- ・ 臨時にタクシールールの一部を転用して開設
- ・ タクシー運用に支障のない日中のみの運用



#### 〈参考：伊丹空港送迎スペース〉 53台

- ・ 15分まで：無料
- ・ 15分超～30分まで：500円
- ・ 30分経過以降は、30分ごとに500円加算
- ・ 最大料金の設定は無し

#### 羽田空港駐車場P1～P4利用料金



これらの取組による混雑緩和の効果について、継続的にモニタリングしていく

2025年6月30日  
日本空港ビルディング株式会社

## 羽田空港 P1・P4 駐車場利用料金の改定について

日本空港ビルディング株式会社は、2025年8月1日より、当社が管理・運営する羽田空港 P1 駐車場および P4 駐車場の利用料金の改定をいたします。

当社では、国土交通省が2025年3月24日に開催した「第4回 羽田空港の機能・施設等に関する検討会」において、羽田空港の駐車場混雑対策に資する取り組み（短時間利用者の利便性確保および長時間利用の抑制）が示されたことを踏まえ、駐車場利用料金の改定につき検討を進めてまいりました。

今回の改定では、1時間以内の短時間ご利用のお客さまにはご利用いただきやすい料金への見直しを行い、一方で、長時間ご利用のお客さまには、ご負担をお願いする形となります。

長時間の駐車が見込まれる場合には、電車・バス等の公共交通機関のご利用もぜひご検討ください。なお、今回の料金改定による混雑緩和の効果等を踏まえて、駐車場の利用料金の設定についても引き続き検討するなど、今後とも安全で快適な駐車場の運営に努めてまいります。

### 【料金改定の概要（普通自動車）】

- ・ 2025年8月1日0時00分の入庫より改定後料金が適用されます
- ・ 1時間以内の短時間利用は現行よりご利用いただきやすい料金となります
- ・ 24時間毎の料金を改定いたします

		現行	改定後
通常期	入場から30分まで	無料	無料
	入場から1時間	300円	200円
	24時間毎	1,530円	2,800円 72時間超は 24時間毎2,000円

		現行	改定後
多客期	入場から30分まで	無料	無料
	入場から1時間	300円	200円
	24時間毎	2,140円	3,400円 72時間超は 24時間毎2,800円

1. P1・P4 駐車場における普通自動車の利用料金（消費税込）

【現行】

	料金設定	通常期	多客期
基本料金	入場～30分まで	無料	
	30分～1時間まで	300円	
	上記以降	150円/30分	
最大料金	24時間毎	1,530円	2,140円

【改定後】

	料金設定	通常期	多客期
基本料金	入場～30分まで	無料	
	30分～1時間まで	200円	
	1時間～8時間	200円/30分	
	8時間～72時間	150円/時間	
	72時間超	100円/時間	
最大料金	24時間毎（72時間まで）	2,800円	3,400円
	24時間毎（72時間超）	2,000円	2,400円

※自動二輪車、一般予約および個室予約料金については、利用料金の変更はございません。

※大型車の料金については、普通自動車の2倍の料金になります。

※個室の駐車料金については、一般車室駐車料金の2倍の料金になります。

※P2・P3・P5駐車場の利用料金は、それぞれの運営事業者のWEBページをご確認ください。

P2・P3駐車場：一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構

P5駐車場：東京国際空港ターミナル株式会社

2. 変更日

2025年8月1日 0時00分～

※入庫日時基準で料金適用となります。2025年7月31日 23時59分までに入庫した場合は現行料金、

2025年8月1日 0時00分以降に入庫した場合は改定後料金の適用となります。

以上

本件に関するお問い合わせ： 日本空港ビルディング株式会社 施設課 TEL：03-5757-8230 9:00-17:30（土日祝除く）

メディアからのお問い合わせ：

日本空港ビルディング株式会社 広報・ブランド戦略室 TEL：03-5757-8030 9:00-17:30（土日祝除く）

2025年7月8日

## 羽田空港第2・第3駐車場 駐車料金改定のお知らせ

いつも羽田空港第2・第3駐車場をご利用いただきありがとうございます。

この度、2025年8月8日より、羽田空港第2・第3駐車場の駐車料金を改定いたしますので、お知らせいたします。

羽田空港第2・第3駐車場の料金は、2017年7月に多客期料金を導入して以降、消費税率の改定を除き、8年間料金改定をしておりませんでした。この間の物価高騰により駐車場運営にかかるコストが上昇しており、また、立体駐車場の老朽化による施設の補修や設備の更新、利用者利便向上のための新たな設備投資などを計画しております。

なお、今回の改定は国土交通省が2025年3月24日に開催した「第4回 羽田空港の機能・施設等に関する検討会」において、今後の検討課題とされた内容を踏まえ、混雑状況に応じて上限料金の見直し等を行ったものです。

今後も利用者利便の向上に取り組み、適切な駐車場運営に努めてまいります。

長時間の駐車が見込まれる場合には、公共交通機関のご利用もご検討ください。

## ■ 新料金表（2025年8月8日～）

区分		通常期	多客期 (GW・夏期・年末年始)
普通車	24時間毎 3日目まで	2,800円 (24時間毎最大)	3,400円 (24時間毎最大)
	最大料金 4日目以降	2,000円 (24時間毎最大)	2,400円 (24時間毎最大)
時間料金	入場から30分まで	無料	
	30分超え8時間まで	200円/30分毎	
	8時間超え72時間まで	150円/1時間毎	
	72時間超え	100円/1時間毎	

※障がい者のお客様は上記料金から50%割引。(所定の手続きが必要です。)

※予約料金及び自動二輪車の駐車料金は、変更ありません。

## ■ 新料金の適用開始日

2025年8月8日(金) 午前0時以降に入場したお車より新料金を適用いたします。

(新料金の適用開始日をまたご利用の場合)

新料金の適用開始日前に入場されたお車は利用時間にかかわらず、入場から出場までの全ての期間を現行料金で計算いたします。

## ■ お問合せ先

羽田空港 第2駐車場管理室 03-5757-9498  
第3駐車場管理室 03-6428-9498

(参考) 料金比較表(現新)

	時間	新料金 (2025.8.8~)		現在料金 (~2025.8.7)	
		通常期	多客期	通常期	多客期
1 日 目	0.5h	無料		無料	
	1.0h	200 円		300 円	
	1.5h	400 円		450 円	
	2.0h	600 円		600 円	
	2.5h	800 円		750 円	
	3.0h	1,000 円		900 円	
	3.5h	1,200 円		1,050 円	
	4.0h	1,400 円		1,200 円	
	4.5h	1,600 円		1,350 円	
	5.0h	1,800 円		1,500 円	
	5.5h	2,000 円		最大 1,530 円	1,650 円
	6.0h	2,200 円			1,800 円
	6.5h	2,400 円			1,950 円
	7.0h	2,600 円			2,100 円
	7.5h	最大 2,800 円	2,800 円		最大 2,140 円
	8.0h		3,000 円		
	9.0h		3,150 円		
10.0h	3,300 円				
}	最大 3,400 円				
24h					
2 日 目	}	(150 円/1h 毎)		(300 円/1h 毎)	
	48h	最大 5,600 円	最大 6,800 円	最大 3,060 円	最大 4,280 円
3 日 目	}	(150 円/1h 毎)		(300 円/1h 毎)	
	72h	最大 8,400 円	最大 10,200 円	最大 4,590 円	最大 6,420 円
4 日 目	}	(100 円/1h 毎)		(300 円/1h 毎)	
	96h	最大 10,400 円	最大 12,600 円	最大 6,120 円	最大 7,950 円
5 日 目	}	(100 円/1h 毎)		(300 円/1h 毎)	
	120h	最大 12,400 円	最大 15,000 円	最大 7,650 円	最大 9,480 円

※6 日目以降は料金表のとおり加算。

# 羽田空港航空機衝突事故 経過報告 (概要)

経過報告…これまでの調査で確認された事実情報等を中間的に報告し、公表するもの。

本調査は、航空事故及び事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故等の防止及び被害の軽減に寄与することを目的として行うものであり、本事故の責任を問うために行うものではない。

## 事故の概要

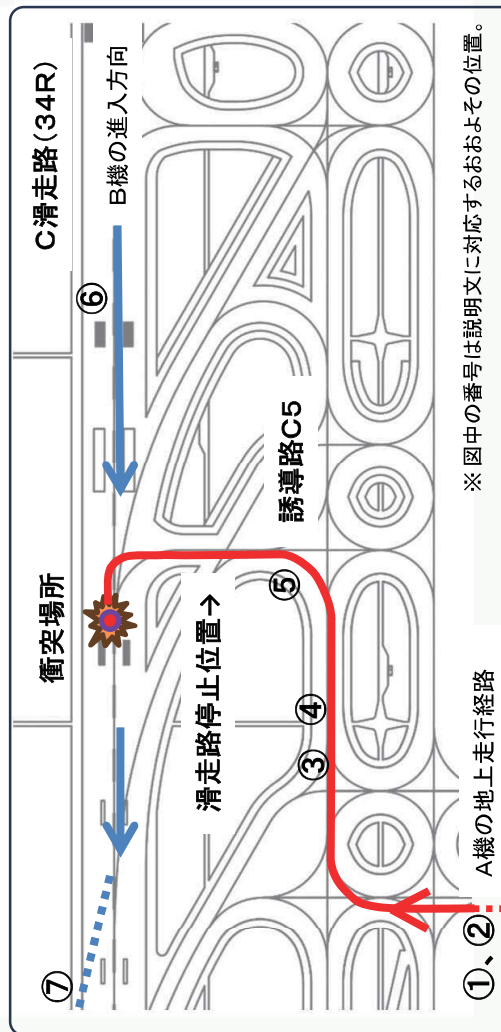
発生日時：令和6年1月2日17時47分頃 場所：東京国際空港C滑走路

概要：東京国際空港C滑走路上に停止していた海上保安庁所属機（以下、「A機」という。機長ほか乗員5名計6名搭乗）と、同滑走路に着陸した日本航空株式会社所属機（以下、「B機」という。機長ほか乗客11名及び乗客367名計379名搭乗）が衝突した。本事故により、A機の機長は重傷を負い、他の乗員は死亡した。B機の乗客は脱出した。1名が重傷、4名が軽傷を負った。

## 事故の経過

- ① A機は、能登半島で発生した地震した地震に対する支援物資を新潟空港へ輸送するため、機材トラブルにより当初の予定から40分遅れて、離陸に指定されたC滑走路（34R）に向かった。
- ② 東京飛行場管制所で業務を担当していた航空管制官（以下、「タワ一東」という。）は、同滑走路の離着陸を円滑に行うため、B機の着陸後にA機を誘導路C5付近から離陸させることとした。
- ③ B機がタワ一東から着陸許可を得た後、A機とタワ一東との通信が設定された。タワ一東は、A機に対して誘導路C5の滑走路停止位置まで走行するよう指示し、併せて離陸順位が1番であることを伝えた。
- ④ A機は、このタワ一東からの指示について、自機の離陸の順番が先行する出発機より優先され、滑走路への進入許可を得たと認識し、そのまま滑走路へ進入し停止した。
- ⑤ タワ一東は、A機が指示どおり誘導路C5へ曲がったことは視認していたものの、その後、他の航空機の監視等を行い、A機が滑走路に進出し滑走路上に留まっていたことを認識していなかった。
- ⑥ B機は、A機が滑走路上に停止していたことを衝突直前まで認識しておらず、そのまま着陸進入を継続し、接地直後にA機と衝突した。

- ⑦ B機は、衝突後、滑走路上に滑走し、滑走路横の草地に逸脱して停止した。停止後、B機に搭乗していた乗客・乗組員は全員非常脱出した。その後、火災が広がりB機は胴体、翼等を焼失した。



①② A機の地上走行経路

※ 図中の番号は説明文に対応するおおよその位置。



A機・海上保安庁所属  
(JA722A、ボンバルディア式DHC-8-315型)



B機・日本航空株式会社所属  
(JA13XJ、エアバス式A350-941型)



当委員会は、さらに詳細な調査を行い、事実関係を明らかにし分析を進める予定。

## 事故発生に関与した要因

本事故は、以下の①～③の要因が重なり発生したものと考えられる。

**要因①** A機は、航空管制官から滑走路への進入許可を得たと認識し、滑走路に進入し停止した。

**要因②** 東京飛行場管制所は、A機が滑走路に進入したことが及び滑走路上に停止していたことを認識しなかったこと。

**要因③** B機は、滑走路前に停止していたA機を衝突直前まで認識しなかったこと。

## 要因に関与する可能性のある事項

今後、左記の要因に関与する可能性のある以下の事項について分析を進める。

※ 各事項の順番は、関与の影響の大小を示唆するものではない。

- A機の離陸順位が1番であることを意味する指示があったこと
- A機の機長が「No.1」「C5」とのみ復唱確認したこと
- A機は誘導路C5付近からの離陸を指示されたため、離陸準備を急ぐ必要があったこと
- 滑走路進入時に羽田基地通信室の通信士から無線通信が入ったこと 等
- A機が正しく復唱し、指示通り誘導路C5へ曲がったことをタワー東が視認したこと
- その後、タワー東は、管制官同士の通話による他の航空機に係る調整、B機の監視等を行っていたこと
- 滑走路占有監視支援機能の注意喚起が発動していたが、タワー東がそれを認識しなかったこと 等
- 事故発生時、日没後で月も出ていない状況であったこと
- A機の後方の外部灯火が位置灯（白）等であり、滑走路面の灯火は中心線灯（白）等が点灯していたこと
- 副操縦士は社内資格取得のための訓練中であり、機長とセーフティ・パイロットとの3名で乗務していたこと 等

## 衝突後に発生した被害に関する状況など

今後、被害軽減の観点から、以下の事項について分析を進める。

- 衝突後のB機の機体の損傷の状況
- B機における非常脱出の状況  
(重大な人的被害が発生しなかった要因を含む)



衝突後のB機

- 消火・救難の状況
- その他の安全に関する事項



- (3) 全国民間空港関係市町村協議会  
(理事会・総会 7月4日開催)



## 令和7年度 運動方針

本協議会は、昭和42年（1967年）の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進と環境対策・安全対策の充実・確保を求めるとともに、航空機燃料譲与税制度の維持やC I Q体制の強化を求めるなど、広範な運動を展開してきた。

航空需要は、近年、インバウンド需要の増大に伴い好調に推移し、各地の空港において国際線の復便や新規就航が進んでいる。2024年の年間訪日外国人数は、過去最高の3686万人となった。2025年も、円安に加え大阪・関西万博の開催等も影響し、引き続き2024年並みの高水準が期待できる。訪日客が集中する都市圏など一部の地域では観光消費により経済効果が上がる一方で、オーバーツーリズムによる様々な弊害も生じている。今後は、インバウンドの地方誘客促進により、2030年訪日外国人旅行者数6千万人という目標を持続可能な形で達成することが目指される中、本協議会としても空港を活かしたさらなる地方活性化を推進していく。

航空による人流・物流が拡大する中、航空業界においては、人材確保や航空機燃料供給などに課題が生じており、空港機能が持続可能な形で維持・発展できるよう、人材確保・育成、空港業務の生産性向上等に向けた取組が実施されている。また、各空港において滑走路増設や延伸、空港アクセス強化など、持続可能性と利便性の高い航空・空港サービスの実現に向けた取組が進められている。本協議会会員の関係空港をはじめ、全国に所在する97空港を地方活性化及び日本の発展にいかんにか活かしていくかが重要になる。

一方、昨年1月に東京国際空港で発生した航空事故を受けて、航空の安全・安心の確保に向けた対策が見直され、管制業務の体制強化や滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化など、主要空港を中心に様々な対策が講じられている。そのような中、航空会社の遵法意識に欠ける事案や、人命に関わる国外の航空事故も報じられている。本協議会としても、二度と同様の事案が発生しないよう、全国の空港において速やかにハード・ソフト両面から実効性の高い対策が実施されるよう注視し、適宜必要な改善要望を行っていく。

また、近年、大規模な地震や台風等が各地で発生する中、災害時にも航空ネットワークを維持できるよう、空港BCP（事業継続計画）の改善や空港連携の深化など、機動的な危機管理体制の構築が必要である。空港は災害時に防災拠点・輸送拠点として活用されるほか、地上交通機関の代替輸送においても重要な役割を果たしている。加えて、平時の救急医療においても不可欠な都市基盤施設であることから、様々な事態を想定した適切な整備及び管理が求められる。また、災害等の影響低減のため、都市部空港への一極集中の是非についても検討が必要である。

こうしたことから、本協議会は、本年度の運動方針として、航空の安全の確保並びに航空需要の拡大、航空ネットワークの充実や公共交通としての地方路線・離島路線の維持方策の充実を強く国に求めるとともに、空港と周辺地域が調和し、ともに発展するため、自主事業の充実をはかりつつ、下記重点事項の実現に向けて強力に運動を展開する。

### 記

1. 財源の確保
2. 航空の安全の確保と防災対策の充実
3. 環境対策の推進
4. 空港の高質化と機能の活用
5. 航空需要の拡大に向けた取組の強化
6. 空港運営の民間委託
7. 自主事業の充実

## 令和7年度 運動方針の具体的事項

### 1. 財源の確保

- (1) 航空機燃料譲与税は、空港周辺地域の安全・環境対策の重要な財源であることから、制度を維持し、関係地方公共団体の必要な財源を確保すること。また、算定方法を明確にすること。
- (2) 航空機燃料譲与税の用途について、空港に関連する施設の維持管理や環境対策など、範囲の拡大をはかること。
- (3) 国有資産等所在市町村交付金の特例を撤廃するとともに、実態に則した評価方法を検討すること。
- (4) 航空機償却資産の課税特例措置の適正化をはかること。
- (5) 特定飛行場周辺において移転補償により国が買い入れた土地について、国有資産等所在市町村交付金の対象とすること。
- (6) コミューター航空事業に係る公租公課の減免及びコミューター機材購入などに対する助成を行うこと。また、コミューター航空事業者への地方公共団体の運航補助に対する地方交付税による財源措置を講じること。
- (7) 航空機燃料譲与税不交付団体の空港対策に係る財源措置を講じること。
- (8) 空港整備に係る公共事業等債の元利償還に算入される地方交付税の確保をはかること。
- (9) 直轄事業負担金については、国と地方の役割分担の明確化をはかるなかで見直すこと。
- (10) 離島航空路線の確保・維持をはかるため、地域振興につながるような総合的な支援策を着実に推進すること。
- (11) 島民生活の安定や離島振興の観点から、引き続き離島空港の整備について特段の配慮をすること。また、離島の特殊な交通事情に鑑み、離島航空路線に対する財政支援を講じること。
- (12) 新型コロナウイルスの影響を受けた航空運送事業者及び空港関連企業など航空業界への支援に協力すること。とりわけ、財政基盤が脆弱な地方路線の存続に向け、経営体力が低く資金確保が難しいリージョナル航空会社に対する支援を強化すること。

### 2. 航空の安全の確保と防災対策の充実

- (1) 航空管制業務をはじめとする各分野においてヒューマンエラーの防止策を講じるとともにデジタル化を推進するなど、ソフトとハード両面からの航空輸送にかかる安全対策の見直し及び強化と、航空関係者に対する安全運航の対策を徹底すること。
- (2) 運航と整備並びに管制を含めた航空における安全・安心の確保をはかること。
- (3) 国内外で製造された航空機の耐空性に係る情報収集・監督体制を強化し、運航に係る必要な措置を適時講じること。
- (4) 平成30年3月に策定の「落下物対策総合パッケージ」に盛り込まれた対策を航空会社や空港運営事業者とともに着実に実施すること。
- (5) 空港等の耐震対策を計画的に実施するとともに、地震など大規模災害時に防災拠点となる空港機能の確保をはかること。
- (6) 滑走路等の耐震工事等空港施設の整備にあたっては、工事が適正に行われていることを確認する方法を確立し、工事の品質を確保すること。
- (7) 航空機の安全管理が損なわれないよう、操縦士や整備士等の技能維持及び人材確保に留意し、適切な対策を講じること。
- (8) 目指すべき将来の航空交通システムの構築の推進をはかるとともに、航空保安システム

の機能を保持するための整備をはかること。

- (9) ハイジャック・テロ対策等航空保安対策の強化をはかること。
- (10) 空港及び周辺消防施設の整備を促進する等、防災対策の強化をはかること。
- (11) ドローンをはじめとする小型航空機等の空港施設内への侵入対策を強化し、航空機の安全運航の確保に向けた取組を行うこと。

### 3. 環境対策の推進

#### (1) 発生源対策

- ① 低騒音機材の導入並びに優先滑走路方式の採用などの飛行経路・運航方式の改善により、航空機騒音の軽減に努めること。
- ② 一般市街地を飛行するヘリコプター及び小型航空機については、騒音を低減させる運航をすること。

#### (2) 空港周辺対策

- ① 住宅及び教育施設等防音工事、移転補償等事業など空港周辺環境対策にあたっては、社会情勢の変化や地域の実態を踏まえつつ、適正に実施すること。
- ② 騒音対策区域の指定解除等に伴い住宅及び教育施設等防音工事等の区域外となった場合は、過去の指定解除を含め、地元関係者や住民から理解を得られるよう、情報提供や丁寧な説明を行うこと。
- ③ 騒音対策区域の指定解除に伴い区域外となったものを含む移転補償跡地及び緩衝緑地等の処分及び活用にあたっては、地元関係者との協議を十分に行い、理解を得たうえで実施すること。
- ④ 空港周辺の浸水対策として、空港内に雨水排水処理のための貯留施設を整備する等万全の対策を講じること。

### 4. 空港の高質化と機能の活用

#### 1) 空港及び周辺関連施設整備

##### (1) 空港の整備と高質化

- ・既存空港の機能の高度化を推進すること。
- ・交通政策基本法の趣旨に則り、離島を含む地方の振興をはかるため、地方空港の整備を促進すること。
- ・国際航空ネットワークの充実に向け、ターミナル諸施設の機能向上とC I Q体制の整備・強化をはかること。
- ・就航率改善、定時性の確保等による信頼性・利便性の向上をはかること。
- ・運用の変更等を行う場合は、地元への十分な情報提供と意見・要望を踏まえながら実施すること。
- ・発着枠の割り振りにあたっては、地域交流の促進、地域経済の活性化を踏まえた枠配分を行うこと。

##### (2) 空港施設のアメニティ整備

- ・多様化する空港利用者の安全性・快適性向上のためのユニバーサルデザイン化を推進すること。
- ・空港が都市施設として地域により親しまれるよう、駐車場の緑化を進めるなど、空港公園として整備すること。

##### (3) エコエアポートの推進

- ・地域環境と調和し地域と共生する空港をめざすため、エコエアポートを推進すること。

- ・ 空港において、施設・車両・地上航空機・空港アクセス等からのCO<sub>2</sub>排出削減の取組をさらに進めるとともに、空港の特性を踏まえた再生可能エネルギーの活用を加速させていくこと。
  - ・ 各空港において実効性のある空港脱炭素化推進計画の策定及び実施を推進するため、空港管理者への支援を充実すること。
- (4) 地域の振興につながる周辺整備  
 空港と地域との調和をはかるため、地域の振興につながる周辺整備を推進し、活性化に努めること。
- (5) 鉄軌道並びに道路等の空港アクセス整備  
 定時性の確保等利用者の利便性向上のため、鉄軌道系アクセス整備の充実をはかること。また、高速道路をはじめとする空港周辺アクセス道路の整備をはかること。

## 2) 空港機能の活用

- (1) 国際及び国内の航空ネットワークの充実と、乗継割引運賃制度の拡充や多頻度化等運航の多様化により、利用者利便の向上をはかるとともに、地域間交流の拡大、地域の活性化を推進すること。
- (2) 地方管理空港等を安定的に経営するため、生活路線を含めた地方路線・離島路線の着陸料軽減措置の維持・充実など、適切な措置を行うこと。また、航空路線廃止にあたっては、航空運送事業者と関係地方公共団体が十分な協議を実施できる仕組みを検討すること。
- (3) 地域の振興、空港機能の向上につながる周辺地域の取組に支援をすること。

## 5. 航空需要の拡大に向けた取組の強化

- (1) 効果的な国内観光需要喚起の取組を強化すること。
- (2) アウトバウンド及びインバウンド需要喚起やインバウンド受入体制整備の取組を推進すること。また、地方空港を含む国際線運航の再開・路線定着をはかること。
- (3) 航空・空港の利用者利便が損なわれないよう配慮し、多様な利用者に関わった公共交通機関・施設としての公共性を確保すること。
- (4) 航空需要の拡大に伴い空港関連事業者が直面する深刻な人手不足に対して、その解消に向けた支援を推進すること。
- (5) 航空機燃料の供給不足解消に向けた取組を推進すること。

## 6. 空港運営の民間委託

- (1) 国管理空港等の運営の民間委託にあたっては、各空港の実態を踏まえ、関係地方公共団体への十分な説明と合意を得ること。また、地域の活性化に資するよう配慮すること。運営権対価については、関係空港の機能向上へ投資し、地域の発展につなげていくこと。
- (2) 民間委託後の安全・環境対策については、国がその実施について責任を持つこと。また、災害時にも空港機能及び航空ネットワークを維持できるよう、空港運営事業者を指導・監督し、万全な対策を講じること。
- (3) 空港全体の価値向上をはかるため、民間の知恵と創意工夫が最大限発揮されるよう、空港の設置及び管理に関する基本方針の見直し等、環境を整えること。
- (4) 過去に例を見ない規模での航空需要の大幅な減少が長期化したことにより、依然として厳しい経営状況が続く空港運営事業者もあることから、空港運営事業者の安定的な空港経営に資する支援策を講じること。

## 7. 自主事業の充実

- (1) 空港フォーラムの充実  
会員を対象とした研修会を充実し、会員相互の交流と情報交換を推進する。
- (2) 実行運動の充実強化  
運動方針の具現化及び対策予算確保に係る実行運動を充実・強化する。
- (3) 研修の実施  
空港問題に関する実務者研修の実施。
- (4) 講演会等の開催と後援  
空港問題に関する調査・研究のための講演会等の主催及び後援。

## 空港整備に係る個別要望

- (1) 釧路空港の機能向上と国際化の推進
  - ・災害時を含め空港施設の機能を保持し、航空機の安全な運航を確保するため、空港施設の着実な更新・改良等をはかること。
  - ・一つのシステムで双方向からの着陸に対応が可能で、高カテゴリ運用の見通しがあるG B A Sの早期導入等、より一層の安定運航が可能となる施設の整備を行うこと。
  - ・I L SカテゴリⅢをより利用しやすくするための支援制度を創設すること。
  - ・C I Q体制の更なる整備と充実により機能の向上と国際化をはかること。
- (2) 新千歳空港の整備促進
  - ・今後の更なる航空需要の増大を見据え、滑走路の増設や長距離国際路線の安定運航に必要な滑走路の延長整備を含めた空港の機能強化について、速やかに検討すること。
  - ・誘導路複線化をはじめとする冬期の安定運航等対策や空港施設の耐震対策などの継続事業については、必要な予算を確保し、着実に進めること。
  - ・空港運営事業者が行うこととなっている空港基本施設の維持管理について、施設によっては劣化等により大規模な改良が必要となっていることなどから、技術面等が大きな課題となっているため、これらについては国において支援を行うこと。
  - ・今後見込まれる航空需要の増大に対応できるよう、二次交通の輸送力強化に係る取組への連携・支援をはかること。
- (3) 札幌丘珠空港の将来像実現
  - ・滑走路延伸（1,500m→1,800m程度）の2030年供用開始に向けた事業化の調査・検討及び早期事業化
  - ・空港運用時間の拡大（現状7：30～20：30→7：00～21：00）
  - ・民間航空機の増便と自衛隊の運用の両立に向けた協議・調整及び空港敷地拡張に向けた支援（訓練場所の確保、管制・除雪の体制強化等）
  - ・ビジネスジェットの利用拡大に向けた環境整備（専用動線、国際便対応、C I Q整備等）
- (4) 帯広空港の機能向上と整備促進
  - ・国際チャーター便就航時のC I Q体制の充実をはかること。
- (5) 稚内空港の整備促進
  - ・就航率を改善するための空港機能の充実をはかること。
  - ・老朽化施設の更新・改良をはかり、航空機の安全運航及び十分な保安体制を確保して、航空の安心・安全の確保及び空港の機能の継続的な保持に努めること。
  - ・国際チャーター便受け入れのための環境整備をはかること。
- (6) 紋別空港の拡充整備
  - ・利用者の利便性の向上及び、航空機の安全運航を確保するため、空港施設の整備・更新を円滑に実施すること。
- (7) 旭川空港の整備促進
  - ・施設の老朽化対策に係る財政支援等の充実をはかること。
- (8) 利尻空港の整備促進
  - ・現在、滑走路25方向にL O C（ローライザー）が設置されているが、霧や低雲など悪天候による定期便の欠航や急患搬送要請時に着陸できない状況がある。これら地域住民の利便性や観光産業の発展、さらには災害発生時や救急患者搬送などへの対応を考慮し、滑走路25方向のI L S化（計器着陸による精密進入化）や滑走路07方向のL O C設置など将来的な利尻空港の機能高度化をはかること。

- (9) 女満別空港の国際化推進と利便性向上
- ・国際チャーター便の一層の就航環境向上のため、C I Q体制の充実・強化をはかること。
  - ・乗継利用の拡大に向けた発着時間の設定と割引制度の更なる拡充をはかること。
  - ・中部線の通年運航の復活、L C C路線（成田・関西線）の確実な通年運航化をはかること。
  - ・伊丹線の運航期間延長をはかること。
- (10) 青森空港の空港機能の充実
- ・名古屋（小牧）線、神戸線の利用促進
  - ・東京線ダブルトラック化をはじめとする国内路線の充実
  - ・札幌線、大阪線の利用者拡大のための宣伝強化
  - ・ソウル線・天津線・台北線の継続をはじめとする国際路線の充実
  - ・C I Q体制の充実・強化
  - ・航空路線と新幹線を組み合わせた旅行商品造成の促進
- (11) 三沢空港の周辺環境整備と運航拡充
- ・三沢空港の利用者が安定的に駐車場を利用できるように、空港敷地内だけではなく、隣接地も含めた、三沢空港の一体的な整備及び機能強化のため周辺環境整備への支援。
  - ・東京羽田線4便化及び大阪伊丹線2便化体制を維持するための各種施策及び他路線の増便要請への支援。
- (12) 花巻空港の運航拡充及び国際化の推進
- ・岩手県内をはじめ東北のインバウンドの回復及び増加に向け、訪日誘客支援空港の「拡大支援型」への格上げ認定、又は同等の支援措置が受けられるよう制度を拡充するとともに、航空旅客の円滑な受入れのため、出入国審査体制及びチェックインシステムの充実・強化をはかること。
  - ・インバウンド効果の地方への波及の観点から、花巻空港へのL C Cを含めた国際便の就航を促進する施策を講じること。
  - ・ゲートウェイ空港としての活用を強化する観点から、新千歳空港、関西国際空港、那覇空港、福岡空港等から花巻空港への国内路線網の拡充をはかること。
- (13) 秋田空港の機能と利便性向上
- ・国際線については、地方空港利用者の増加をはかる施策を実施するとともに、国内線については、大型機材の就航を働きかけること。
- (14) 大館能代空港の利便性向上
- ・東京羽田便の3便化による利便性向上をはかること。
- (15) 山形空港の運航充実
- ・既存路線（東京・大阪・名古屋・札幌）の運航充実と利便性の向上。運休路線の運航再開等地方路線の運航拡充。
- (16) 庄内空港の運航拡充と施設整備
- ・羽田線の通年5便化を実現すること。
  - ・大阪線や成田線など国内路線を拡充すること。
  - ・国際チャーター便誘致及び冬季間の安定就航のため、滑走路の2,500m化を推進すること。
  - ・空港ターミナルビルの国内線と国際線の動線分離及びC I Q（税関、出入国管理、検疫）対応施設の整備を推進すること。
- (17) 仙台空港周辺地域への配慮
- ・仙台国際空港株式会社が事業遂行する際に、安全・環境対策が適正に実施され、これま

での安全・環境対策が後退することのないよう、国が指導・監督する等責任を持って関わること。

- ・独立行政法人 航空大学校の定員数が平成30年度より増加し、仙台分校での訓練が令和2年度より開始されているが、定員数の増加に比例して仙台空港周辺での航空大学校訓練機の騒音が増加することのないよう、対策を講じること。また、インバウンドの回復及び増加に伴う航空機の増便など、航空需要が拡大し、空港の混雑が見込まれる中、訓練機の着陸待機場所について、周辺住民の生活環境に配慮した対策を講じること。
- ・「仙台空港の運用時間24時間化に関する覚書」締結後の運用時間の延長時間帯においては優先滑走路方式を遵守すると共に優先滑走路を使用できない場合には離陸経路を空港西側の直進に限定する西側経路対策を遵守すること。

(18) 福島空港の運航拡充と周辺整備

- ・国際定期路線の早期再開並びにC I Q体制の充実による国際空港化の推進をはかること。
- ・乗継利用など利便性を高めた発着時刻の設定をはかること。
- ・原子力災害で観光産業が大打撃を受け、利用客減少により路線維持が厳しく、路線維持をはかるための助成制度の創設を行うなど、被災地の総合的な支援をはかること。
- ・防災拠点空港としての機能強化整備をはかること。

(19) 新潟空港の整備と機能強化

- ・津波や河川氾濫、大雨等の災害時の空港機能を確保するため、機能強化をはかること。
- ・冬期降雪時の安全性の向上及び安定就航を確保するため、空港機能の充実をはかること。
- ・騒音対策区域の縮小後も引き続き、CO<sub>2</sub>吸収源として脱炭素化にも寄与する緩衝緑地帯を現状どおり維持管理し周辺環境に配慮するとともに、更なる改善を視野に空港整備をはかること。
- ・インバウンド回復やトキエア就航による空港利用者数及び航空貨物取扱量増加を見据え、C I Q体制の強化、空港周辺道路整備予算の確保、駐車場拡充をはかること。
- ・コンセッション導入に向けた空港ビルの財務改善のため、ターミナルビル用地賃借料負担軽減や、脱炭素化に向けた支援施策の拡充・継続をすること。

(20) 佐渡空港の拡張整備と離島航空路補助制度の要件緩和及び財政支援

- ・島民の安全・安心の確保及び地域経済の活性化のため、佐渡空港の滑走路2,000m化の早期実現をはかること。
- ・離島航空路線に係る運航費補助について、「代替交通機関による所要時間が概ね2時間以上であること」という補助対象要件を大幅に緩和し、離島の近距離航空路線にも配慮すること。
- ・航空機購入に係る補助について財政支援の強化をはかること。

(21) 小松空港の国際化推進と利便性向上

- ・C I Q体制の充実強化をはかり、国際旅客便及び国際貨物便の拡充を推進すること。
- ・成田空港・羽田空港の国際線乗継の強化及び乗継割引運賃制度の更なる充実と周知をはかること。
- ・羽田便の利便性向上とその他の国内既存路線の充実及び国内新規路線の開設を推進すること。
- ・空港内道路及び駐車場の利便性向上並びに駐車料金の更なる軽減をはかること。
- ・近接する北陸新幹線の駅との接続の向上をはかること。
- ・空港そのものが持つ集客機能を活かした空港周辺エリアの魅力向上をはかること。

(22) 松本空港の整備充実

- ・更なる路線拡充に対応するため、駐機場及び整備場の新設など、施設機能強化に向けた整備充実をはかること。

- (23) 百里飛行場（茨城空港）の首都圏空港としての積極的な活用
- ・増大する首都圏の航空需要に対応するため、低コストで発着可能な茨城空港を、羽田・成田空港を補完する首都圏第3番目の空港として位置付け、積極的な活用に努めること。
  - ・国際路線の増加に対応するため、更なるC I Q体制の充実をはかること。
  - ・利用者の利便性向上のため、一層の空港機能強化をはかること。
  - ・空港を利用したイベントの開催など、空港の利用促進のための支援の拡充をはかること。
- (24) 成田国際空港の機能強化とエアポートシティの実現
- ・我が国の国際競争力の強化や中長期的な航空需要に対応するために、第3滑走路の新設を含む成田空港の更なる機能強化を着実に推進するとともに、空港周辺自治体の均衡ある発展となるように、地域振興策及び環境対策の充実をはかること。
  - ・空港を核としたエアポートシティの実現に向け、将来を見据えた広域的なまちづくりが推進されるよう、府省庁の垣根を超えた「国家プロジェクト」として取り組むこと。また、成田空港を核とした物流・産業機能の集積等へ向けた取組について、国家戦略特区制度を活用した規制・制度改革を実施し、支援すること。
  - ・首都圏空港の一体的運用をはかるため、成田空港周辺における鉄道の単線区間の解消や、都心直結線の整備、過密状態にある都心側ダイヤへの対応など、成田・羽田両空港間及び、都心と成田空港間の鉄道アクセスの改善を推進すること。
  - ・成田空港周辺道路網について、首都圏中央連絡自動車道や北千葉道路などの広域的な幹線道路のみならず、地域住民・物流事業者等の移動円滑化に資するよう、空港周辺道路全体のネットワーク強化に取り組むこと。
  - ・航空機からの落下物根絶を目指し、落下物防止対策基準の遵守を徹底すること。
  - ・夜間飛行制限の緩和により深夜早朝の時間帯の騒音影響の拡大が懸念されていることから、夜間騒音対策の更なる充実を図ること。また、夜間の単発騒音を評価する新たな指標を追加する等、環境省をはじめ、関係省庁とも連携した取り組みを推進すること。
- (25) 東京国際空港の空港アクセスの充実と機能強化
- ・空港へのアクセス向上と、周辺環境の保全維持のため、鉄軌道（京浜急行電鉄空港線と東京急行電鉄多摩川線を短絡する新空港線及び区部周辺部環状公共交通）及び道路（国道357号線川崎側未整備区間）の整備を着実に進めること。
  - ・空港利用者の利便性向上のため、駐車場の拡充や利用環境改善をはかること。
  - ・羽田空港において新飛行経路の運用が開始されたが、空港周辺や飛行経路下の住民からは騒音や落下物を心配する声が出ている。これまで示された騒音軽減対策、安全対策等を確実に実施し、その検証や評価を含めた更なる対策の強化及び徹底をはかるとともに、様々な手段により、情報提供の充実を行うこと。また、空港周辺地域のまちづくりに関して、地域への必要な支援を行うこと。
- (26) 八丈島空港の整備促進
- ・空港機能の拡充と利便性向上のため、ターミナルビルの増改築に財政支援を行うこと。
- (27) 静岡空港のアクセスの充実及び機能強化
- ・空港利用者の利便性向上及び空港の機能強化のため、空港直下を通過する東海道新幹線の新駅設置を推進すること。
  - ・空港へのアクセス向上及び空港周辺地域の生活環境の向上のため、空港アクセス道路の整備に関する財政的支援策を講じること。
- (28) 名古屋飛行場の路線確保と支援
- ・利用者ニーズに対応した路線確保のために必要な措置を講じること。
  - ・コンピューター機・ビジネス機など小型航空機を中心とする多様な運航をめざす都市型総

合空港のモデルケースとして位置付け、積極的な支援を行うこと。

- ・名古屋飛行場周辺の国管理地について、地域の活性化につながるよう、民間への売却等の有効活用策を推進するとともに、国所管施設の供用について変更を行う場合は、利用者への周知並びに周辺住民及び地元関係機関との協議を十分に行い、理解を得ること。

(29) 中部国際空港の第二滑走路整備及びアクセスの充実

- ・2021年度に愛知県を始めとした関係自治体及び経済団体にて、とりまとめた『中部国際空港の将来構想』の第1段階である代替滑走路の本格的な工事が開始された。目標である2027年度の供用開始にむけて、引き続き支援を行うこと。また、今後の空港アクセスの利便性及び信頼性向上のため、西知多道路整備を着実に進めること。
- ・今後の国際線の再開や新規就航にむけた航空人材確保や旅行者の利便性向上を目的としたスマートレーン、自動手荷物預入機などの先進技術導入への支援を行うこと。

(30) 八尾空港の安全確保、環境整備及び利活用の促進

- ・市街地に位置する空港の立地特性を踏まえ、安全運航に万全を期し、地域住民の安全を確保するとともに、地域と共存する空港となるよう、周辺地域の生活環境の向上に資する整備の充実をはかること。
- ・本空港を貴重な地域資源として、空港を利用したイベントの開催など魅力向上をはかるほか、今後の空飛ぶクルマの運航拡大期を見据え、離着陸場の機能等を備えた拠点としての利活用が可能となるよう環境整備をはかること。

(31) 関西国際空港の機能充実及び国際的競争力強化による国際ハブ化の早期実現

- ・関西エアポート株式会社が、創意工夫を活かした効率的かつ戦略的経営によって関西国際空港のポテンシャルを最大限に引き出し、国際競争力の強化をはかれるようできる限りその意向に配慮すること。また、法令に定める監督、認可等の権限を適正に行使し、空港の円滑な運営、事業価値の更なる向上に資するよう航空需要の拡大に向けた対策を講じること。
- ・関西への誘客促進と我が国全体の航空需要の拡大に資するよう、欧米等中長距離直行便の拡充や羽田線をはじめとする国内主要路線の拡充等によるネットワークの充実を図るとともに、旺盛なインバウンド需要を受け止めるべく、24時間運用の強みを活かした年間発着回数30万回の実現と、人手不足の解消及び空港機能の強化を目指した必要な措置を講じ、また、インバウンドの目的地となる各地域への受入環境整備への支援を行うこと。
- ・人・モノ・情報の交流拠点として優れた能力を発揮するため、大阪都心部とのアクセス改善が可能となる高速鉄道等の整備を早期具体化すること。
- ・関西国際空港全体構想の早期実現に向けて2期事業の完全供用をはかること。
- ・海上空港という特性に起因する津波や海上テロなどにより空港が孤立することがないよう、アクセスルートの冗長化により空港の安全・安心を確保するため、新たに南ルートの早期具体化をはかること。
- ・最終フェーズを迎えた第1ターミナルリノベーションが着実に実施できるよう、財政支援の他、出入国審査官等の増員など、更なる機能強化をめざした取組に対して必要な措置を講じること。

(32) 大阪国際空港の利用者利便の向上と機能の活用

- ・存続協定の趣旨に則り、国は責任を持って、環境基準の達成に向けて不断の努力を行うとともに、万全な安全・環境対策が実施されるよう、空港運営権者等を指導・監督すること。
- ・本空港を国及び地域の貴重な資源として、交通アクセスを含め、その利便性を向上させるとともに、地域振興につながる取組を総合的に支援すること。

- ・国内外の旅行需要の回復・拡大が進みインバウンド受入体制の整備が求められるなか、本空港の利用者ニーズや就航路線の維持の観点で踏まえて、空港運営権者や航空会社の判断によって国際チャーター便や国内長距離便の運航が可能となるよう環境整備を行うこと。また、第9回関西3空港懇談会で合意された発災時の3空港相互支援体制の構築が可能となるよう、国が主体的に「空港の設置及び管理に関する基本方針」及び「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針」その他の必要な見直し並びにそれらの見直しに向けた環境整備を行うこと。
- (33) 但馬空港の機能充実
- ・空港利用者の利便性向上のため、東京直行便（羽田空港乗り入れ）の早期実現をはかること。
  - ・滑走路端安全区域（R E S A）基準を満たす整備への財政支援を行うこと。
- (34) 神戸空港の機能強化の取組みに対する支援
- ・神戸空港が関西全体の航空需要拡大に寄与するため、国際定期便就航に向けた空港機能の強化（ボーディングブリッジ整備等）に対して財政支援を行うこと。
  - ・関西国際空港との連携強化のため、海上アクセスターミナルと神戸空港ターミナルを結ぶ歩行者デッキの整備に対して財政支援を行うこと。
  - ・国際チャーター便の受入拡大に必要なC I Qの人員体制・事業費を確保すること。
  - ・旅客のスムーズな税関・出入国・検疫手続のため、先進的な機器・システム（共同キオスク、税関検査場電子申告ゲート、出入国審査場顔認証ゲート・自動化ゲートなど）を積極的に導入すること。
  - ・国際プライベートジェットのさらなる受入拡大に向け、入国時の受入時間、フライトプラン届出期限の緩和を行うこと
  - ・空港車両のE V ・ F C V化など脱炭素化に向けた財政支援の拡充を行うこと。
- (35) 岡山空港の空港機能の充実
- ・国際化の伸展に対応して、C I Q体制の整備・充実をはかること。
- (36) 広島空港の空港機能の拡充と国際化の伸展
- ・中国・四国の拠点として、新規国際定期路線の開設及びC I Q業務体制の拡充をはかること。
  - ・国際線の早期拡充をめざす民営化空港会社のスピード感に合わせたC I Q設備の整備拡充をはかること。
  - ・民間運営の中でも、安全・環境対策が適正に実施され、継続的な安全・環境対策が確保されるよう国が指導・監督する等責任を持って関わること。
  - ・空港利用者等の利便性向上のため、道路ネットワークや公共交通網の充実など、空港アクセスの向上を図ること。
  - ・空港に対する訪日誘客支援を継続し、支援の上限額の引上げなど内容を拡充すること。
- (37) 鳥取空港の運航拡充と空港機能の充実
- ・国際化推進のため、C I Q体制の充実強化をはかること。
  - ・東京線の運航ダイヤの改善及び運賃割引制度の拡充をはかること。
- (38) 美保飛行場（米子空港）の空港機能の充実と運航拡充
- ・国際定期路線等に対する支援の充実をはかること。
  - ・運休路線の運航再開をはかり、航空ネットワークを維持すること。
- (39) 隠岐空港の利便性の向上及び運航拡充
- ・利用者のニーズ、利便性に応じた機材での運航と、ダイヤ改善をはかること。
  - ・離島振興、地域振興、観光振興の観点から、東京直行便の実現に向けた対応策の拡充をはかること。

- ・航空利用者の利便性向上のため、出雲線、大阪線（繁忙期）の複便化をはかること。
- (40) 出雲空港の空港機能の充実と安定運航
- ・既定路線の増便による路線強化など航空ネットワークの維持・拡充を図ること。特に、地方都市間航空路線の維持・拡充が図られるよう必要な支援を行うこと。
  - ・安定的な運航の維持を図るため、航空機離発着遅延の解消に向け、航空管制において必要な対策を講じること。
  - ・国際化推進のため、C I Q体制の充実強化を図ること。
- (41) 石見空港の利便性向上及び国際化推進
- ・利用者の利便性の向上及び地域振興のため、東京便1日2往復運航の継続と大阪便定期運航再開をはかること。
  - ・国際チャーター便の一層の就航環境向上のため、C I Q体制の充実強化をはかること。
- (42) 高松空港の機能向上
- ・視界不良による欠航便数を低減するため、I L S（計器着陸装置）カテゴリⅢを設置すること。
- (43) 徳島空港の運航拡充
- ・利用者のニーズに対応した運航ダイヤの設定をはかること。
  - ・航空機の整備・運航に万全を期し、利用者・空港周辺地域住民の安全を確保するとともに騒音緩和をはかること。
  - ・乗継割引を含めた運賃割引制度の拡充をはかること。
- (44) 松山空港の耐震強化と機能の拡充
- ・地震災害時においても、滑走路2,500mの機能が確保できるよう、耐震対策をはかること。
  - ・空港機能の拡充と空港利用者の利便性向上のため、バス（タクシー）プールの改善及び駐車場の拡充をはかること。
  - ・国際線の利便性向上のため、C I Q体制の充実をはかること。
- (45) 高知空港の安全運航の徹底と周辺環境整備及び利活用の推進
- ・航空機の整備については万全を期すとともに、安全な運航に努めること。
  - ・離発着での振動及び排気ガスに対する対策を講じること。
  - ・防災対策、危機管理対策の強化をはかること。
  - ・空港を利用したイベントの開催など、空港の利用促進のための財政支援の拡充をはかること。
  - ・騒音対策区域の指定解除に伴い、区域外となった緩衝緑地等の処分については、周辺住民及び地元関係機関との協議を十分に行い、理解を得たうえで実施すること。
- (46) 北九州空港の機能強化及び利活用推進
- ・滑走路3,000m化をはじめとする物流拠点機能の向上に向けた協力。
  - ・旅客、貨物の受入れ体制強化への支援。
  - ・国内航空貨物事業者への着陸料等の支援。
- (47) 福岡空港の機能強化と周辺環境整備の推進
- ・空港運営において、空港の安全性や公共性、公益性が確保されるよう、国の責任のもと、運営状況の監督・指導や必要な支援など、適切な取組を講じること。
  - ・滑走路増設後の福岡空港の能力を最大限活用するよう取り組むこと。
  - ・国際線については、増加する出入国者数に対応するため、C I Q業務においては、入国審査官等の更なる増員や顔認証ゲートの運用拡大、航空機の発着時間に柔軟に対応できる体制の構築をはかること。また、要人や高付加価値旅行者などの円滑で迅速な入国のため、動線などの柔軟な運用をはかること。

- ・空港機能の強化に併せた空港と周辺地域との共生策として、空港と周辺地域の振興と活性化を推進するため、移転補償跡地の利活用など地域のまちづくりに積極的に取り組むこと。
  - ・福岡空港は市街地に位置しており、発着回数も段階的に増加していくことから、周辺住民及び関係機関との協議を十分に行い、理解を得ながら、騒音・環境対策事業の拡充をはかること。特に、住宅防音工事については、建替えや増改築も新たに対象とすること。また、防音工事施工済みの住宅の経年劣化調査において、防音性能の低下が認められた住宅があったことから、防音性能を回復するために必要な対策を講じること。さらに、空調機の更新工事についても、住民負担額の軽減をはかること。加えて、教育施設等については、防音工事で設置した空調機の2回目以降の機能回復工事を制度化すること。
- (48) 佐賀空港の機能強化及び利用促進
- ・滑走路延長（2,500m化）及び平行誘導路整備の早期事業化に向けた協力
  - ・佐賀空港を発着する国内線1路線及び国際線3路線の利用促進及び運休路線の完全復便への支援
- (49) 長崎空港の活用推進
- ・C I Q体制の強化と国際定期路線の充実をはかること。
  - ・長崎空港運用24時間化に向けて、空港機能強化をはかること。
- (50) 福江空港の施設整備
- ・空港保安施設の整備充実により、安全運航及び就航率の向上をはかること。
  - ・チャーター便の就航環境向上のため、C I Q体制や給油施設などの整備をはかること。
- (51) 壱岐空港の整備
- ・壱岐空港は、滑走路長が1,200mと短いことから、チャーター便の誘致も厳しい状況にあること、また、将来の壱岐の空路の維持存続と地域振興発展のため、滑走路の延長（最低1,500m以上）の整備をはかること。
  - ・離島における防災拠点として、ターミナルビルの改修・整備に対する、財政的支援策を講じること。
- (52) 対馬空港の整備
- ・対馬空港は、立地条件や気象条件が悪いことに加え、滑走路の距離（1,900m）が短いことから、国内の空港の中でも非常に着陸が難しい空港であるといわれ、他の空港よりも着陸のやり直しや引き返し、欠航が多く、安心・安全・安定運航に影響を及ぼしている状況であること、また、国境離島としての役割を担う上での重要性と地域経済の活性化をはかるために必要不可欠なジェット機の就航再開のため、滑走路延長（最低2,000m以上）の整備をはかること。
  - ・併せて、滑走路32側にL O C（ローライザー）が設置されているが、滑走路14側には設置されていないため、安定運航のためにも空港機能の高度化をはかること。
- (53) 大分空港の運航拡充
- ・乗継割引を含めた運賃割引制度の拡充
  - ・国際化推進のためのC I Q体制の充実
  - ・空港機能を拡充する施設整備
  - ・騒音・環境対策事業の充実
- (54) 熊本空港の整備と機能強化
- ・熊本地震において車中泊の避難者が多かったことを鑑み、駐車場の活用・拡張など大規模災害時における避難施設としての活用について検討すること。
  - ・九州中央の内陸部に位置するなど熊本空港が持つ防災拠点としての優位性をいかし、九

州を支える広域防災拠点としての機能を強化するため、防災上の拠点空港として位置づけるとともに、救援物資保管施設など必要な施設整備について所要の措置を講じること。

- ・国内路線・国際路線の拡充等に対応できるようにするため、エプロンを増設すること。
- ・C I Q体制について、急増するアジア等からの来客に対し迅速かつ適切に対応するため、充実・強化をはかること。
- ・騒音、環境対策事業の充実をはかること。
- ・運営会社に上記事項を検討させること。併せて、空港周辺市町との共生に関する事業の更なる充実をはかること。

(55) 宮崎空港を発着する航空路線の維持・充実及び空港周辺地域への配慮

- ・国内外との航空路線の維持・充実のため、地方空港の受入体制の整備を促進すること。
- ・慢性的な空港駐車場不足の解消のため、駐車場の拡充や駐車料金の見直しをはかること。
- ・現在、無償貸付を行っている土地については、周辺住民の民生安定に配慮し今後も無償貸付を継続すること。
- ・空港周辺の住宅防音工事で外部開口部に設置した防音建具について、経年劣化等によりその機能の全部または一部を保持していない場合、その取替えについて更新工事の補助制度を新たに創設すること。
- ・独立行政法人航空大学校の定員数が平成30年度より増加しているが、定員数の増加に比例して宮崎空港周辺での航空大学校訓練機の騒音が増加することのないよう、対策を講じること。

(56) 鹿児島空港の利用者増に向けた機能の充実と周辺環境整備の推進

- ・国際線の利便性向上と利用促進のため、C I Q体制の充実をはかること。
- ・空港アクセス交通についての速達性や乗換利便性、案内機能の向上をはかり、交通拠点機能としての強化に努めること。
- ・鹿児島空港の利用者増に向けた機能の充実と駐車場の立体化など周辺整備をはかること。
- ・空港利用者の利便性向上のため、二次アクセス改善への支援や道路整備促進等による鹿児島空港周辺の渋滞緩和対策をはかること。
- ・騒音・環境対策事業の充実をはかること。また、これらの事業の遂行には、周辺住民及び地元関係機関との協議を十分に行い、理解を得ながら対応すること。
- ・航空機エンジンテストに起因する騒音の発生源及び防音対策を講じること。
- ・教育施設等防音工事については、防音工事で設置した空調機の2回目以降の機能回復工事を制度化すること。

(57) 屋久島空港のジェット化の推進と機能の拡充

- ・ジェット機の就航が可能となる滑走路の延長整備（2,000m）を推進すること。

(58) 喜界空港の整備支援

- ・空港ビルの快適性向上のための施設整備・改修について財政支援を行うこと。

(59) 徳之島空港の利活用の推進

- ・「大阪－徳之島」間の直行航空路線の復活など、離島空港と東京・福岡等との国内航空路線や離島間の航空路線の拡充・強化をはかること。
- ・世界自然遺産登録が実現し、観光入込客の増加が期待される。離島航空路の快適性向上はもちろんのこと、観光入込客の増加を見据えた、ターミナルビルの整備・改修及び、施設設備をはかること。

(60) 沖永良部空港の安全の確保と防災対策の充実

- ・空港及び周辺消防施設の整備を促進する等防災対策の強化をはかること。

- (61) 与論空港の整備支援
- ・空港ビル前のアーケード整備について財政支援を行うこと。
  - ・エプロン拡張への様々な支援（定期便利用時、ドクターヘリ・他の小型機受け入れに支障があるため）を行うこと。
  - ・滑走路端安全区域（RESA）基準を満たす整備への財政支援を行うこと。
- (62) 新石垣空港の整備と機能強化
- ・インバウンドの回復及び増加に向けた、国際線受入れ強化のための検疫体制及び保安体制の整備強化をはかること。
  - ・観光需要が回復する中、長距離国内線及び国際線が就航可能となる滑走路の延長、誘導路及びエプロンの拡張整備をはかること。

## 全国民間空港関係市町村協議会役員名簿

(敬称略)

役 職 名	市 区 町 村	市 区 町 村 長 氏 名
会 長	伊 丹 市	中 田 慎 也
副 会 長	千 歳 市 名 取 市 宮 崎 市 大 田 区	横 田 隆 一 山 田 司 郎 清 山 知 憲 鈴 木 晶 雅
理 事	福 岡 市 鳥 取 市 稚 内 市 花 巻 市 松 山 市 豊 山 町 大 空 町 成 田 市 泉 佐 野 市 霧 島 市	高 島 宗 一 郎 深 澤 義 彦 工 藤 広 上 田 東 一 野 志 克 仁 服 部 正 樹 松 川 一 正 小 泉 一 成 千 代 松 大 耕 中 重 真 一
監 事	大 村 市 岩 沼 市	園 田 裕 史 佐 藤 淳 一

令和7年7月4日 現在

全国民間空港関係市町村協議会 会員名簿

99市区町村

都道府県名	空 港 名	市区町村名
北海道	釧路空港	釧路市
	新千歳空港	千歳市
		苫小牧市
	札幌飛行場	札幌市
	帯広空港	帯広市
	稚内空港	稚内市
	紋別空港	紋別市
	旭川空港	旭川市
		東神楽町
	利尻空港	利尻富士町
	中標津空港	中標津町
	女満別空港	網走市
大空町		
奥尻空港	奥尻町	
青森県	青森空港	青森市
	三沢飛行場	三沢市
岩手県	花巻空港	花巻市
秋田県	秋田空港	秋田市
	大館能代空港	北秋田市
山形県	山形空港	東根市
		天童市
	庄内空港	酒田市
宮城県	仙台空港	鶴岡市
		名取市
福島県	福島空港	岩沼市
		須賀川市
新潟県	新潟空港	玉川村
		新潟市
佐渡	佐渡空港	新潟市
		佐渡市
石川県	小松飛行場	小松市
長野県	松本空港	松本市
茨城県	百里飛行場	小美玉市
千葉県	成田国際空港	成田市
		芝山町
		多古町
東京都	東京国際空港	大田区
	大島空港	大島町
	三宅島空港	三宅村
	八丈島空港	八丈町
静岡県	静岡空港	牧之原市
愛知県	名古屋飛行場	名古屋市
		春日井市
		小牧市
		豊山町
	中部国際空港	常滑市
大阪府	八尾空港	八尾市
		泉佐野市
	関西国際空港	泉南市
		田尻町

都道府県名	空 港 名	市区町村名
大阪府	大阪国際空港	豊中市
		池田市
伊丹市		
川西市		
兵庫県	但馬飛行場	豊岡市
		神戸空港
和歌山県	南紀白浜空港	白浜町
岡山県	岡山空港	岡山市
広島県	広島空港	三原市
鳥取県	鳥取空港	鳥取市
	美保飛行場	米子市
島根県	隠岐空港	隠岐の島町
	出雲空港	出雲市
	石見空港	益田市
香川県	高松空港	綾川町
		高松市
徳島県	徳島飛行場	松茂町
愛媛県	松山空港	松山市
高知県	高知空港	南国市
福岡県	北九州空港	北九州市
		福岡市
	福岡空港	春日市
		大野城市
		大宰府市
		志免町
		粕屋町
佐賀県	佐賀空港	佐賀市
長崎県	長崎空港	大村市
	福江空港	五島市
	壱岐空港	壱岐市
	対馬空港	対馬市
大分県	大分空港	国東市
熊本県	熊本空港	大津町
		菊陽町
		益城町
		西原村
宮崎県	宮崎空港	宮崎市
鹿児島県	鹿児島空港	霧島市
	種子島空港	中種子町
	屋久島空港	屋久島町
	奄美空港	奄美市
	喜界空港	喜界町
	徳之島空港	天城町
	沖永良部空港	和泊町
	与論空港	与論町
沖縄県	那覇空港	豊見城市
	新石垣空港	石垣市
	宮古空港	宮古島市
	下地島空港	
	久米島空港	久米島町
与那国空港	与那国町	

(参 考)

## 令和7年度 分担金負担割合算出基準

◎分担金は、次の1. ～3. の各区分により算出した合計額とする。

1. 均 等 割 10,000円

### 2. 空港種別割

国際航空輸送網又は  
国内航空輸送網の拠点となる空港 20,000円

国際航空輸送網又は国内航空輸送網を  
形成する上で重要な役割を果す空港 10,000円

その他の空港・飛行場 5,000円

ただし、空港が所在しない市町村は免除する。また、複数の空港が所在する市町村については、所在する空港が当てはまる空港種別の額のうち最も高い種別の額とする。

### 3. 航空機燃料譲与税割

令和5年度3月期及び令和6年度9月期に譲与された航空機燃料譲与税合計額（複数の空港について譲与された場合は、それらの譲与額を合算した額）の 10,000分の1.5の額とする。

ただし、1,000円未満は切り捨てた金額とする。

※航空機燃料譲与税割の推移

■基準	: 10,000分の4.0
・平成16年度～平成18年度	: 10,000分の3.5
・平成19年度～平成22年度	: 10,000分の3.0
・平成23年度～24年度	: 10,000分の2.0
・平成25年度～	: 10,000分の1.5

国土交通大臣

齊藤 鉄夫 様

## 要 望 書

謹啓、平素は全国民間空港関係市町村協議会の活動につき、格段のご配慮を賜り厚くお礼を申し上げます。

当協議会は、昭和42年の設立以来、空港整備の推進と航空の安全の確保、さらには環境対策の推進とその財源の確保を求めて、広範な運動を展開してまいりました。

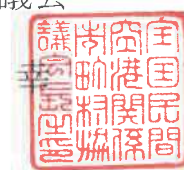
本日、令和6年度の総会において、全国74空港・99市区町村の総意をもって、今年度の運動方針を決定いたしました。

なにとぞ、貴職におかれましては、当協議会の取組についてご理解いただき、これらの実現についてご高配を賜りますようお願い申し上げます。

令和6年（2024年）7月5日

全国民間空港関係市町村協議会

会長（伊丹市長）藤原 保



総務大臣

松本 剛明 様

## 要 望 書

謹啓、平素は全国民間空港関係市町村協議会の活動につき、格段のご配慮を賜り厚くお礼を申し上げます。

当協議会は、昭和42年の設立以来、空港整備の推進と航空の安全の確保、さらには環境対策の推進とその財源の確保を求めて、広範な運動を展開してまいりました。

本日、令和6年度の総会において、全国74空港・99市区町村の総意をもって、今年度の運動方針を決定いたしました。

なにとぞ、貴職におかれましては、当協議会の取組についてご理解いただき、これらの実現についてご高配を賜りますようお願い申し上げます。

令和6年（2024年）7月5日

全国民間空港関係市町村協議会

会長（伊丹市長）藤原保



国土交通大臣

斉藤 鉄夫 様

# 要 望 書

令和7年度 自動車安全特別会計 空港整備勘定収支

(単位:億円)

国	際	拠	点	空	港	888			
羽		田		空	港	670			
成		田		空	港	159			
関		西	空	港	等	40			
中		部		空	港	19			
一	般	空	港	等		801			
空	港	経	営	改	革	推	進	2	
航	空	路	整	備	事	業		319	
空	港	周	辺	対	策	事	業	25	
空	港	等	維	持	運	営	費	等	1,913

合 計

3,948 億円

今後も、航空の安全の確保、環境対策の推進、空港の高質化及び機能活用、航空需要の早期回復・拡大に向けた取組の推進並びに地方航空路線の維持に関し、格段のご尽力を賜りますよう要望致します。

令和6年10月31日

全国民間空港関係市町村協議会  
会長(伊丹市長) 藤原 保 幸



全 民 協 第 4 号  
令和 6 年 5 月 29 日  
(2024 年)

国土交通大臣  
齊 藤 鉄 夫 様

全 国 民 間 空 港 関 係 市 町 村 協 議 会  
会 長 (伊 丹 市 長) 藤 原 保 幸



### 航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和 42 年 2 月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、5 月 10 日に福岡空港において、羽田空港行き日本航空機が停止線を越えて滑走路に近づき、離陸のため滑走中であつた別の旅客機が緊急停止する事態が発生しております。また、5 月 23 日には羽田空港駐機場において、日本航空機同士の主翼端が接触する事態が発生しております。

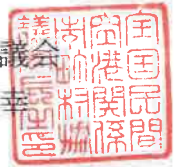
日本航空株式会社(以下、「同社」という。)においては、上記の件以外にも安全上のトラブルが相次いで発生しており、一連のトラブルを受け、同社に対して厳重注意が行われたところです。当協議会といたしましても航空の安全確保に対する信頼を揺るがしかねない事案として看過することができません。

国土交通省におかれましては、同社からの報告を受けて、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を確実に図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

全 民 協 第 6 号  
令和 6 年 6 月 13 日  
(2024 年)

国土交通大臣  
齊 藤 鉄 夫 様

全国民間空港関係市町村協議会  
会長（伊丹市長）藤原 保幸



### 航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和 42 年 2 月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、6 月 4 日、成田空港から離陸直後のポーラーエアカーゴ社の貨物機が、エンジンに不具合が発生したため、当該エンジンを停止させ、緊急事態を宣言のうえ引き返し、同空港に着陸する事態が発生しております。

本件は重大インシデントに認定されたところであり、当協議会といたしましても航空の安全確保に対する信頼を揺るがしかねない事案として看過することができません。

国土交通省におかれましては、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を確実に図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

全 民 協 第 8 号  
令 和 6 年 7 月 3 日  
(2024 年)

国土交通大臣  
齊 藤 鉄 夫 様

全国民間空港関係市町村協議会  
会長（伊丹市長）藤原 保幸



### 航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和 42 年 2 月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、6 月 22 日、長崎空港発中部国際空港行きの全日空機において、与圧システムの不具合により機内の気圧が異常に低下し、乗客と乗員計 11 人が体調不良を訴える事態が発生しております。

本件は重大インシデントに認定されたところであり、当協議会といたしましても航空の安全確保に対する信頼を揺るがしかねない事案として看過することができません。

国土交通省におかれましては、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

全 民 協 第 1 2 号  
令 和 6 年 8 月 28 日  
(2024 年)

国土交通大臣  
齊 藤 鉄 夫 様

全国民間空港関係市町村協議会  
会長（伊丹市長）藤原 保幸



### 航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和 42 年 2 月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、8 月 13 日、アトラス航空の貨物機が油圧系統の不具合及び機内の気圧低下により成田空港に引き返して緊急着陸し、滑走路が一時閉鎖される事態が発生しております。

本件は、機体の損傷が確認されたことなどから航空事故に認定されたところであり、当協議会といたしましても航空の安全確保に対する信頼を揺るがしかねない事案として看過することができません。

国土交通省におかれましては、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を確実に図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

全民協第 16 号  
令和 6 年 12 月 9 日  
(2024 年)

国土交通大臣  
中野 洋昌 様

全国民間空港関係市町村協議会  
会長（伊丹市長）藤原 保幸



### 航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和 42 年 2 月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、11 月 28 日、新千歳空港において、貨物機が管制官から着陸許可を得て着陸しようとしていたところ、工事車両が許可なく滑走路に進入する事態が発生しております。

本件は、重大インシデントに認定されたところであり、当協議会といたしましても航空の安全確保に対する信頼を揺るがしかねない事案として看過することができません。

国土交通省におかれましては、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を確実に図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

全民協第 19 号  
令和 7 年 1 月 9 日  
(2025 年)

国土交通大臣  
中野 洋昌 様

全国民間空港関係市町村協議会  
会長（伊丹市長）藤原 保幸



### 航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和 42 年 2 月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、日本航空株式会社（以下、「同社」という。）において、令和 6 年 12 月 1 日（現地時間）の日本航空 774 便（メルボルン→成田）の機長及び副機長が乗務前日に過度な飲酒をし、当該違反行為について虚偽の説明を行い隠ぺいしていたことに加え、アルコール検査が適切に実施されず、また、令和 6 年 5 月の厳重注意を受けた再発防止策等が十分に機能していなかったこと等が確認されたことから、国土交通省航空局は 12 月 27 日付で同社に対する業務改善勧告を行ったと報道発表されました。

本件は、当協議会といたしましても航空の安全確保に対する信頼を揺るがしかねない事案として看過することができません。

国土交通省におかれましては、同社から提出される再発防止策の内容の精査を行うとともに、各航空会社にも事例を共有し再発防止を図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

全民協第 20 号  
令和 7 年 3 月 10 日  
(2025 年)

国土交通大臣  
中野 洋昌 様

全国民間空港関係市町村協議会  
会長（伊丹市長）藤原 保幸



### 航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和 42 年 2 月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、令和 6 年 9 月 7 日に福岡空港において、福岡国際空港株式会社が、危険物等所持制限区域内で刃物 2 本が発見されたにも関わらず、規定に反して出発前の全旅客への再検査を怠った上、国土交通省や警察にも報告・連絡しなかったという事案が、令和 7 年 3 月 1 日付で報道されています。

本件は、当協議会といたしましても航空の安全確保に対する信頼を揺るがしかねない事案として看過することができません。

国土交通省におかれましては、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を確実に図るなど、今後とも安全運航を確保する取組をより一層強化されるよう要望いたします。

## 2 大田区議会（定例会）及び 羽田空港対策特別委員会関係



(1) 大田区議会 令和7年定例会会議録からの抜粋



## 第1回定例会

### ■ 2月14日（金曜日）会議録の抜粋

---

[冒頭挨拶] 区長

羽田空港跡地第1ゾーンのまちづくりでは、約3.3ヘクタールに及ぶ新規の公園について、羽田空港跡地の歴史・立地特性を活かし、公園利用者、民間事業者、区の3者が積極的に関与できる公民連携の仕組みを検討してまいりました。

そこで、大田区初となるPark-PFI手法と、民間事業者の知見、ノウハウを最大限に活かすことのできる設計、整備、維持管理、運営の全てを一体的に実施するDBO方式を採用することとし、その整備・運営事業者を昨年7月から公募してまいりました。先日、2月5日に開催された事業者選定委員会を経て、株式会社かたばみを代表企業とし、合計6者で構成される羽田みらいパークマネジメントを事業予定者として決定いたしました。

「HANEDA“えん”PARK いにしえと今、そして未来を“えん”でつなぐ」というコンセプトの下、地域住民、団体がつながり、利用者が主役となって成長を続けていくことができる公園となるような魅力ある提案を受けました。羽田みらいパークマネジメントの持つ知見、ノウハウを活かすことで、憩いやにぎわいを創出し、多くの方がこの地を訪れ、区のさらなる魅力向上につながり、日本の玄関口羽田にふさわしい公園が完成することを大いに期待しております。

今後は、令和10年度の公園供用開始を目指し、令和7年度より設計、整備へと着実に取り組んでまいります。

### ■ 2月21日（金曜日）会議録の抜粋

---

[質問] 田島和雄議員

次に、羽田空港跡地第1ゾーンに整備される都市計画公園についてお伺いいたします。

都市計画公園は、羽田空港跡地の羽田イノベーションシティをはじめ、ソラムナード羽田緑地、羽田エアポートガーデンなどに続き、いよいよ整備の総仕上げが近づいてくる画竜点睛となるものです。区長は、先日の記者会見で都市計画公園の整備・運営を担う事業者が決定したと発表いたしました。パース図なども併せて発表となりましたが、未来へ羽ばたく大田区にふさわしい、わくわくするような公園となることを期待いたします。

公園の周辺は自転車専用道も整備されつつあり、自転車で訪れる方も増えることが想定されます。歩行者の安全に配慮しながら、川崎、多摩川、海老取川、ふるさとの浜辺公園など水辺の自転車走行ネットワークをさらに整備していただきたいと要望いたします。また、地域住民からの強い要望である防災に資する公園とすることも忘れてはなりません。

伺います。羽田空港跡地の都市計画公園の整備にかかる区長の意気込みをお聞かせください。

[答弁] 区長

次に、羽田空港跡地の都市計画公園についてお答えいたします。本公園の整備に当たり、区は、空港対策の原点と言えるこの地が持つ歴史や立地特性を踏まえて、長く愛される公園となるよう計画をまいりました。それらを踏まえ、事業予定者からは、地域住民・団体とのつながりを大事にし、区民の皆様がここに集い、成長を続ける公園にするという提案がございました。公園には8000平方メートル程度の芝生広場や、雨よけや真夏の日よけとなる、多くの方がくつろげる大屋根つきの広場があり、これらは発災時における避難者にもその機能が発揮されます。また、管理棟にサイクルステーションを設け、遠方からのサイクリストの来園も可能となります。その他に、Park-PFI制度を活用した民間施設としてカフェなどの提案もございます。

私といたしましては、羽田地域の方々はもとより、区内外の多くの方が公園を訪れることで、羽田空港跡地がかつてのように多くの人々でにぎわうエリアにしたいと考えております。引き続き、地域の方々のご意見も伺いながら、区のさらなる魅力向上につながり、日本の玄関口羽田にふさわしい公園となるよう、令和10年度の供用開始を目指して取り組んでまいります。

## 第3回定例会

### ■ 9月12日（金曜日）会議録の抜粋

---

[質問] 小川あずき議員

次に、羽田のにぎわいについて、2年前にも伺いましたが、その後、羽田イノベーションシティがグランドオープンし、跡地利用の公園整備も着々と計画が進んでいるところでございますが、区民に羽田イノベーションシティやソラムナード緑地の情報が行き渡っていないように感じております。ホームページではアクセスしなければ情報が入ってきませんから、デジタルサイネージやSNSで羽田イノベーションシティで進められている技術やイベントの話など発信して、もっと区民にも広く知っていただくための工夫が必要ではないかと考えます。また、区内外の皆様が羽田の地域を楽しんでいただくために、この地域、羽田の回遊を促すバス便、または舟運についても今後検討いただきたいものでございます。

そこで伺います。今後の羽田のにぎわいにつなげていくために、区内外の皆様への周知や交通について、区長はどのようにお考えか、お答えください。

[答弁] 区長

羽田空港跡地周辺の交通環境と広報に関するご質問ですが、現在、蒲田や大森方面と羽田空港を結ぶ路線バスの運行や、羽田イノベーションシティと羽田空港を巡回するバスが運行されています。また、羽田イノベーションシティや羽田地区にコミュニティサイクルポートが設置されており、羽田空港と羽田地区を回遊できる交通環境は整えられています。現在、区では、羽田イノベーションシティや公園整備予定地の一部を活用した公民連携によるイベントを開催し、区民の皆様幅広く認知してもらえるよう様々な取組を進めております。区としましては、今後、公園整備、管理運営を担う予定の民間事業者と、令和10年春の公園開園に向けて機運を高めるイベントなどの開催を予定しております。引き続き、羽田空港に近接する立地特性を最大限に活かしたのにぎわいの創出と魅力あるまちづくりを推進してまいります。

### ■ 9月16日（火曜日）会議録の抜粋

---

[質問] 三沢清太郎議員

まず最初に、MICE、羽田イノベーションシティ、第1ゾーン関連について伺います。

私は、これまで、MICE事業について、決算特別委員会や定例会、そして地域産業委員会など多くの場で取り上げてまいりました。平成28年9月の決算特別委員会においては、羽田空港を擁する本区は、国内外からの人材、企業を集積し、交流を通じて新たな付加価値を創出する潜在力を有していることを指摘し、MICE事業の積極展開を求めました。当時の答弁では、区は産業プラザP i Oやアプリコ、大田区総合体育

館といった既存施設の有効活用を進め、国際ミーティング・エキスポへの出展などで一定の成果を上げているとの説明をいただきました。また、羽田空港跡地第1ゾーンについても、国のクールジャパン拠点位置づけの下、官民連携によるにぎわい創出を進めるとの答弁を受けました。私を含め世間一般が想像する大規模なMICE事業と大田区が想定する小さなMICE事業には大きな乖離があり、少々失望したことを思い出します。

その後、第2ゾーンではホテル1700室超やバンケットホール等が整備され、第1ゾーンでは羽田イノベーションシティが開業し、足湯やライブホール、先端モビリティ実証といった独自性ある取組が現在展開されているところです。しかしながら、期待されたほどの集客には至っていないように感じています。特に空港直結の羽田エアポートガーデンとの競合、羽田イノベーションシティ内の強力なアンカーテナントの不在、空港や第1ゾーン都市計画公園との面的な回遊不足といった課題が浮き彫りになっております。

そこで、羽田イノベーションシティと似たようなコンセプトの国内施設は現在どうなっているか確認をしますと、大阪のりんくうタウンはアウトレット掛ける公園、Aichi Sky Expoは空港掛けるMICEの連携によって着実な集客を実現しております。これら施設と比べると羽田イノベーションシティは空港利用者が立ち寄る必然性に欠けており、この点の改善が急務です。また、2028年に供用開始予定の第1ゾーン都市計画公園は、DBO方式やPark-PFIを活用し、収益施設も導入できる稼ぐ公園として計画されており、この公園と羽田イノベーションシティ、さらに空港との一体運用による相乗効果が今後の成否を左右するものと考えます。

そこで質問いたします。第1に、羽田イノベーションシティの稼働率を高めるためにりんくうタウンやAichi Sky Expoの事例を参考にすることは有用と考えますが、区の見解をお聞かせください。

第2に、第1ゾーン都市計画公園の整備に当たって、Park-PFIを活用しつつ、羽田イノベーションシティ、空港を結ぶ面的回遊を設計すべきと考えますが、区の見解をお聞かせください。

私は、区として次のような取組を早急に検討すべきと考えています。1、無料または低額の空港シャトルや自動運転車両を活用する、もしくは恵比寿スカイウォークのような動く通路を設けることでアクセス性を抜本的に改善すること、2、第1ゾーン公園においてPark-PFIを活用したイベント、飲食、科学体験などを展開し、ファミリー層やMICE参加者を取り込むこと、3、2に少し近いですが、羽田イノベーションシティと第1ゾーン公園、空港を結んだエアポート・カルチャー回遊を形成し、定例イベントや国際会議の分散開催により、平日、夜間の稼働率を高めること、言い換えると、ハード面でも、ソフト面でも羽田の主要施設をさらにつなげることで、りんくうタウンやAichi Sky Expoの成功要素を取り込みつつ、羽田ならではの先端産業、文化、国際交通結節点の強みを発揮できると考えます。区の積極的な取組を求め、次の質問に移ります。

(中略)

最後に、大田区上空におけるドローンなど無人航空機飛行に伴う安全性確保について質問をいたします。

去る4月8日午後7時38分頃、大田区山王上空において、複数の発光体が編隊を組んで一列に飛行する様子が確認されました。地域住民の間では、当初、イベント告知のためのドローン飛行ではないかとの見方が広がりましたが、その後、スターリンクトレインであるとの情報も出ております。いずれにせよ、区民の目にはドローンなど無人航空機が住宅地の上空を編隊を組んで飛んでいるというのは不安を感じても仕方ないかもしれません。大田区上空は航空機の安全運航に極めて敏感な空域です。このような空域において、仮にドローン等の無人航空機が飛行していたとすれば空の安全確保を脅かしかねない重大な問題と考えます。

そこで伺います。第1に、本年4月8日の当該時間帯に大田区内上空で実際にドローン等の無人航空機が編隊を組んで飛んでいた事実があったのか、区は国土交通省や警察等関係機関と情報共有をしていたのかを伺います。

第2に、区民の安心・安全のためには、こうした事例が発生した際に、速やかに実際に飛行があったのか否か、どのような許可の下で行われたのかを確認し、区民や羽田空港対策特別委員会に周知する仕組みが必要と考えます。区として、国や警察と連携し情報提供体制を強化する考えはあるか伺います。

以上を通じて、羽田空港を抱える自治体として大田区は空の安全を守る立場を一層強めるべきであると申し上げ、3項目の質問を終わります。

[答弁] 産業経済部長

私からは、羽田イノベーションシティの取組に関するご質問にお答えをいたします。

令和5年11月のグランドオープン以降、新産業創造・発信拠点としての活動が本格化しており、令和6年度の年間延べ来街者は約370万人となっております。羽田イノベーションシティは多機能ホールや宿泊施設等も有しており、国際学会や企業の研修等が実施されているほか、交流空間、ピオパークにおいては、超専門技術ミニ展示会も定期的に開催しており、MICE誘致については一定の取組が進んでいると考えております。一方、アウトレット施設につきましては、SPCからの当初の提案内容やこのまちの産業拠点としての機能も十分に踏まえながら、慎重に対応する必要があると考えております。

引き続き、新産業創造・発信拠点としての取組を進めるとともに、MICE参加をきっかけとした宿泊や購買、区内回遊を促進し、経済活性化につなげてまいります。私からは以上です。

[答弁] 空港まちづくり担当部長

私からは、空港まちづくりに関連する三つのご質問にお答えをさせていただきます。

まず初めに、都市計画公園と羽田イノベーションシティ、空港の回遊性に関するご質問ですが、現在、民間事業者が運行する路線バスや循環シャトルバスなど、公共交通により回遊性は確保されているものと認識してございます。また、公園の整備に当たりましては、羽田イノベーションシティとの回遊性を生み出すため、四季を感じられる園路や飲食店舗などの設置を計画してございます。さらに、羽田イノベーションシティとの連携を意識した社会実験フィールドやロボット学習体験施設の設置が民間事業者から提案をされてご

ございます。このような取組により新産業創造・発信拠点である羽田イノベーションシティとの連携を強化することで、面的回遊性のさらなる向上に努め、空港利用者や区内外から多くの方々に来園していただけるよう、魅力ある公園づくりを進めてまいります。

次に、ドローン等の飛行に関するご質問についてお答えをさせていただきます。

ドローン等の無人航空機といたしましては、一部の機体を除き、航空法に基づく国の許可を得ることで飛行可能となっております。また、通常、ドローン等の飛行においては、申請者が計画した飛行経路や高度などをゴーアラウンドも含めまして航空機の飛行に関する状況を鑑み、航空機の安全を最優先し国において適切に許可されていると国に確認をしております。

なお、先ほどお話のありました日時におきましては、インターネットやSNS上で通信衛星が日本上空を通過したとの情報もございますが、区内上空のドローン等の飛行に関しての事実は、区においては確認はできてございません。

最後に、ドローン等の飛行事例が発生した際に関するご質問です。

区は、航空機に関連した様々な事象のうち安全性に関する問題が生じた際、速やかに国等と連携し、状況の確認を行い、情報の共有を図るとともに安全に対する対応を求め、その内容について、必要に応じて現在も羽田空港対策特別委員会などにおいて報告を行わせていただいております。なお、国が航空法に基づき許可をしたドローン等の飛行に関しましては、安全性の確保ができているものと国に確認をしております。

しかしながら、区内上空におきましてドローン等の飛行に関するイレギュラーと思われる状況が確認された場合におきましては、これまでの航空機に関連する対応と同様に速やかに国等と情報を共有し、迅速な対応と状況の把握に努めてまいります。私からは以上です。

## (2) 羽田空港対策特別委員会関係



# 大田区議会 羽田空港対策特別委員会 名簿

令和6年5月～

役職名	氏名
委員長	しおの目 まさき
副委員長	須藤 英 児
委員	押見 隆 太
委員	高 山 雄 一
委員	田 島 和 雄
委員	あまの 雄 太
委員	杉山 こういち
委員	三 沢 清太郎
委員	清 水 ち こ
委員	鈴 木 ひろこ
委員	小 川 あずさ
委員	奈 須 利 江

以上12名

令和7年5月～

役職名	氏名
委員長	馬橋 やすとぎ
副委員長	松 原 元
委員	松 原 秀 典
委員	椿 しんいち
委員	鈴 木 ゆ み
委員	杉山 こういち
委員	伊 藤 つばさ
委員	庄 嶋 孝 広
委員	宮 崎 かずま
委員	とく山 れいこ
委員	奈 須 利 江
委員	北 村 やよい

以上12名

# 大田区議会 羽田空港対策特別委員会 開催日程・審議内容

(令和7年1月～12月)

- 1.21 (火) 羽田空港の機能強化、羽田空港における衝突事故、全国民間空港関係市町村協議会の申し入れ、南風運用に関わる騒音測定状況、羽田イノベーションシティにおける取組、着陸復行等について審議する。
- 3.3 (月) 「新ルート・B滑走路西向き離陸機騒音の羽田小学校内での継続した再調査を願う陳情」、羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園整備・維持管理・運営事業予定者の決定、羽田空港の機能強化、南風運用に関わる騒音測定状況、羽田イノベーションシティにおける取組、着陸復行等について審議する。
- 4.16 (水) 全国民間空港関係市町村協議会の申し入れ、南風運用に関わる騒音測定状況、羽田空港に関する対策の経過(51)、「炭素循環で未来を創る！オープンイノベーションのための異分野交流2025」の開催、羽田イノベーションシティにおける取組、着陸復行等について審議する。
- 5.15 (木) 南風運用に関わる騒音測定状況、羽田イノベーションシティにおける取組、着陸復行等について審議する。
- 6.26 (木) 「羽田の跡地が憩いの公園となるよう新飛行ルート・B滑走路西向き離陸中止を願う陳情」、羽田空港跡地第1ゾーン道路全線開通、羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園説明会実施結果報告、羽田空港の機能強化、羽田空港見学会の開催、南風運用に関わる騒音測定状況、航空機内陸飛行騒音調査、羽田イノベーションシティにおける取組、着陸復行等について審議する。
- 7.16 (水) 南風運用に関わる騒音測定状況、羽田イノベーションシティにおける取組等について審議する。  
羽田空港の視察を行う。
- 9.22 (月) 羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園予定地の活用、羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園ワークショップ(えんミーティング)の実施、全国民間空港関係市町村協議会の申し入れ、南風運用に関わる騒音測定状況、令和6年度大田区航空機騒音固定調査(年間Lden値)、羽田イノベーションシティモニタリング報告、羽田イノベーションシティにおける取組、着陸復行等について審議する。
- 10.21 (火) 南風運用に関わる騒音測定状況、羽田イノベーションシティにおける取組、着陸復行等について審議する。
- 12.3 (水) 羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園に係る取組み、南風運用に関わる騒音測定状況、羽田イノベーションシティにおける取組、着陸復行等について審議する。

### 3 航空機騒音調査及び就航定期便



(1) 令和6年度

東京国際空港航空機騒音の固定点調査等



# 令和6年度東京国際空港航空機騒音の固定点調査（一部引用）

大田区資源環境部環境政策課

## 1 調査概要

### (1) 調査目的

東京国際空港（羽田空港）に離着陸する航空機の騒音の影響は、他の騒音発生源とは異なり、大田区内及び周辺の広い地域に及んでいる。

そこで、空港周辺の航空機騒音の発生状況を把握するため、固定局を設置し、騒音発生回数及び騒音レベルを常時測定している。調査結果は、環境基準の達成状況の確認に活用している。

### (2) 調査地点（固定局）

調査は表1の固定局3地点で行った。調査地点（固定局）の位置については図1のとおりである。

表1 調査地点および基準値

地点名	所在地	環境基準	
		地域類型※	$L_{den}$
大田市場	東海三丁目2番1号	Ⅱ	62dB以下
中富小学校	大森東五丁目6番24号	Ⅰ	57dB以下
新仲七町会会館	羽田五丁目14番9号	Ⅰ	57dB以下

※地域類型Ⅰ：専ら住居の用途に供される地域

※地域類型Ⅱ：Ⅰ以外の地域であって、通常的生活を保全する必要がある地域

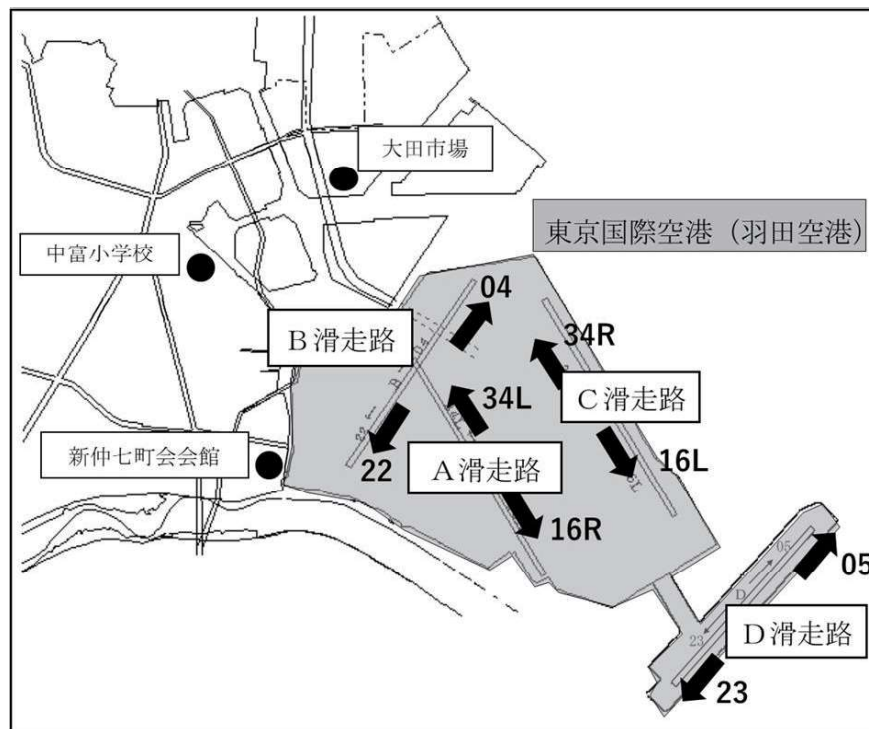


図1 調査地点配置地図

(3) 調査期間

令和6年4月1日～令和7年3月31日

(4) 調査項目

- ア 最大騒音レベル
- イ 単発騒音暴露レベル
- ウ 騒音発生時刻
- エ 騒音発生回数

(5) 調査方法

各固定局には、図2のように航空機騒音自動測定装置を設置している。航空機騒音を測定する際、周波数重み付け特性はA特性を、時間重み付け特性はSlowを用いる。

航空機騒音測定・評価マニュアル（令和2年3月環境省）に基づき、異常・不審データを削除し、暗騒音の影響を考慮して最大騒音レベルが暗騒音レベルより10.0dB以上大きいデータを航空機騒音とした。

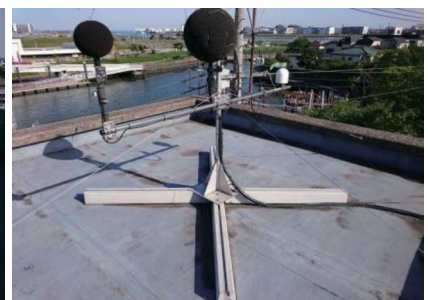
環境基準は $L_{den}$ （時間帯補正等価騒音レベル）で定められているが、経年変化の確認のため、旧環境基準であるWECPNL（加重等価平均感覚騒音レベル）も求めた。



大田市場



中富小学校



新仲七町会会館

図2 調査地点の状況

(6) 羽田空港の滑走路別離着陸

羽田空港の滑走路別離着陸の実施比率を表2に、概念図を図3に示す。

羽田空港の滑走路は4本あり、離着陸を行う方向が滑走路毎に各2通りある。離着陸の方向は、主に風向（北風、南風）によって決定され、基本的に風上を正面とする。また、優先滑走路方式によって原則離着陸が行われないものがある。

表2 滑走路別離着陸実施比率

	離陸 (Take off)		着陸 (Landing)	
	北向き	南向き	北向き	南向き
A滑走路	34LT 0.0%	16RT 18.4%	34LL 43.8%	16RL 2.7%
B滑走路	04T 0.0%	22T 3.7%	04L 0.0%	22L 20.3%
C滑走路	34RT 27.7%	16LT 14.4%	34RL 19.4%	16LL 5.4%
D滑走路	05T 35.9%	23T 0.0%	05L 0.0%	23L 8.5%

※四捨五入による算出のため離陸、着陸それぞれの合計が100%とならない場合がある。

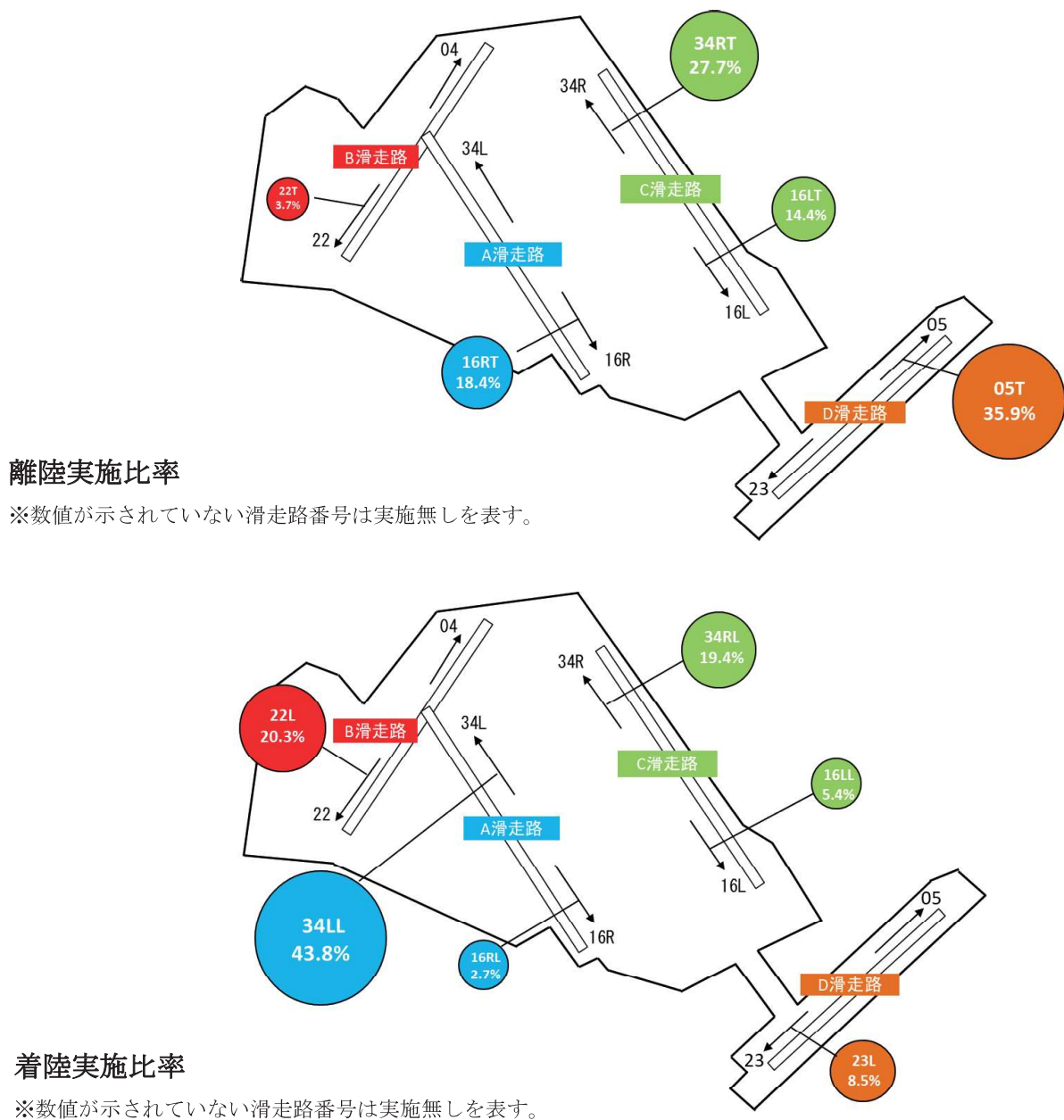


図3 滑走路別離着陸実施比率概念図

## 2 調査結果

### (1) 測定結果

令和6年度の各地点の月別測定結果は図4、表3のとおりであり、3局全ての月間  $L_{den}$  及び年間  $L_{den}$  で環境基準を達成した。

また、滑走路運用ごとの  $L_{den}$  寄与率について、上位を抜粋し図5に示す。滑走路運用ごとの  $L_{den}$  寄与率とは、各固定局において算出された年間  $L_{den}$  のうち、滑走路運用の構成比に着目し、 $L_{den}$  内で占める割合を算出したものである。

$L_{den}$  に最も寄与していた滑走路運用は、大田市場ではC滑走路北向離陸 (34RT) で77.4%、中富小学校ではC滑走路北向離陸 (34RT) で68.6%、新仲七町会会館ではB滑走路南向離陸 (22T) で72.3%であった。

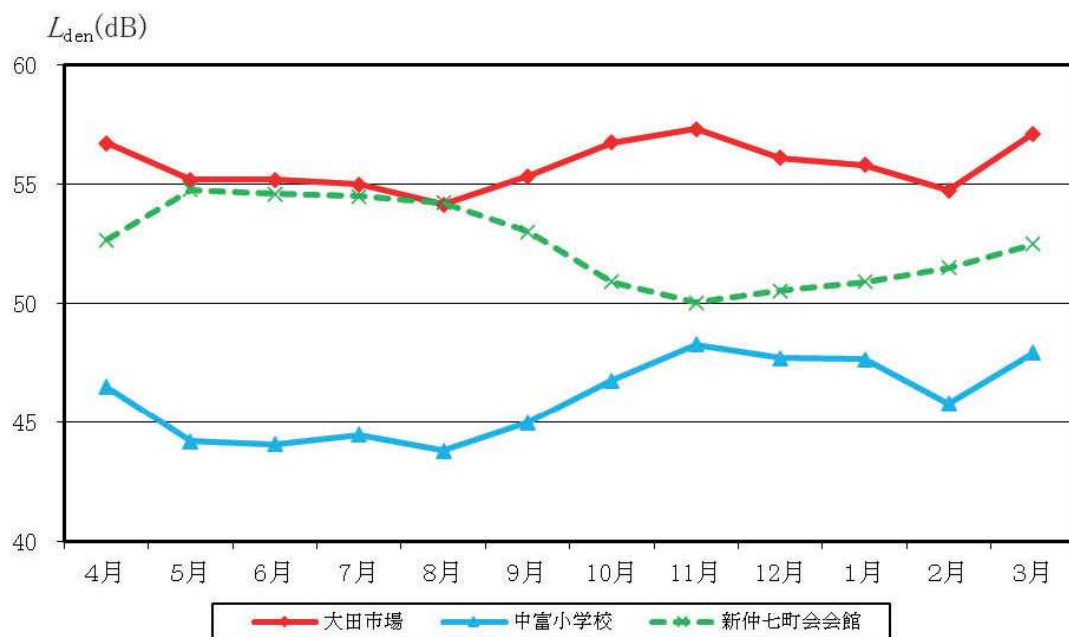


図4  $L_{den}$  の月変化

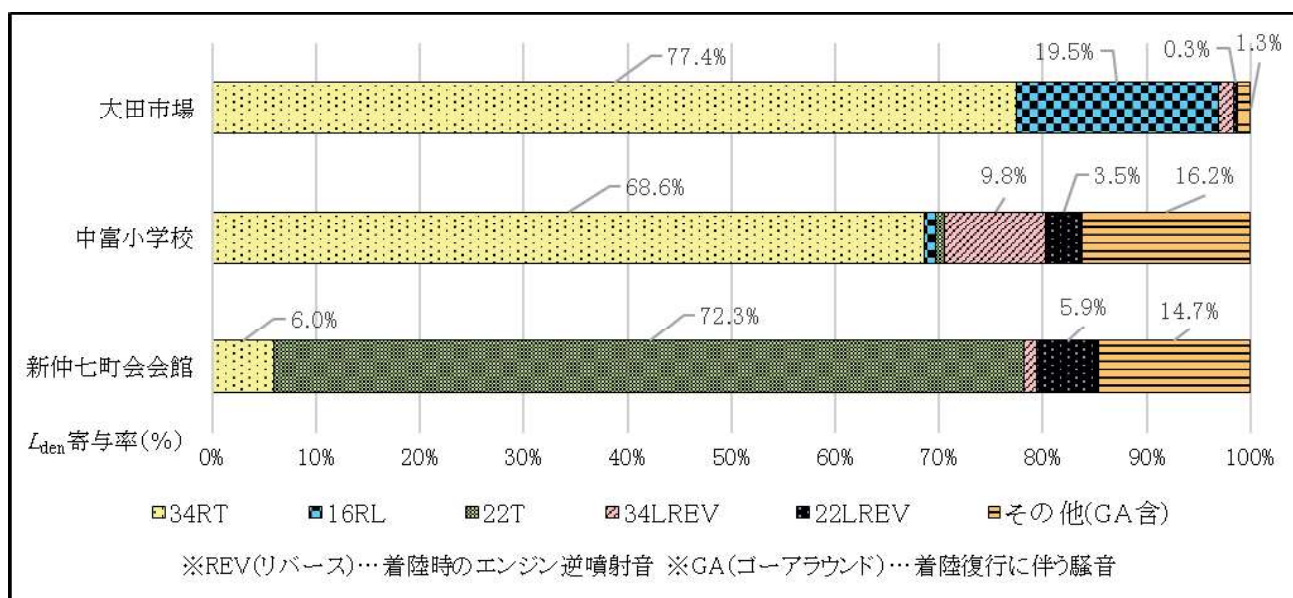


図5 滑走路運用ごとの  $L_{den}$  寄与率 (一部抜粋)

表3 令和6年度月別騒音発生状況

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年度	
大田市場	測定日数(日)	30	31	30	31	31	30	31	30	31	31	28	31	365	
	騒音発生回数	0:00～7:00	197	138	95	117	159	188	263	322	332	266	198	324	2,599
		7:00～19:00	2,497	2,094	2,182	1,908	1,876	2,518	3,249	3,216	2,682	2,935	2,321	2,960	30,438
		19:00～22:00	523	248	292	257	173	431	709	792	631	675	496	652	5,879
		22:00～24:00	273	108	127	180	115	202	328	316	311	308	243	296	2,807
		0:00～24:00	3,490	2,588	2,696	2,462	2,323	3,339	4,549	4,646	3,956	4,184	3,258	4,232	41,723
	最大騒音レベル(dB)	83.7	84.3	85.3	86.6	85.2	86.0	83.9	82.4	81.9	85.7	84.2	89.9	89.9	
	WECPNL(基準値75)	70	69	69	70	69	69	70	70	69	69	68	71	70	
	$L_{den}$ (基準値62)	56.7	55.2	55.2	55.0	54.2	55.4	56.8	57.3	56.1	55.8	54.7	57.1	56	
基準適否	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
中富小学校	測定日数(日)	30	31	30	31	31	30	30	30	31	31	28	31	364	
	騒音発生回数	0:00～7:00	216	145	121	129	159	204	260	308	349	294	219	320	2,724
		7:00～19:00	1,968	1,447	1,569	1,104	735	1,528	2,162	2,237	2,353	2,357	2,117	2,134	21,711
		19:00～22:00	682	445	505	403	484	473	664	704	709	760	622	645	7,096
		22:00～24:00	284	167	196	210	204	242	339	308	293	326	232	286	3,087
		0:00～24:00	3,150	2,204	2,391	1,846	1,582	2,447	3,425	3,557	3,704	3,737	3,190	3,385	34,618
	最大騒音レベル(dB)	78.3	77.8	79.0	78.4	81.8	82.5	75.1	77.6	80.4	81.7	76.7	78.0	82.5	
	WECPNL(基準値75)	60	58	58	58	58	59	60	61	61	61	59	61	60	
	$L_{den}$ (基準値57)	46.5	44.2	44.1	44.5	43.8	45.0	46.8	48.3	47.7	47.7	45.8	47.9	46	
基準適否	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
新仲七町会館	測定日数(日)	30	31	30	31	31	30	31	30	31	31	28	31	365	
	騒音発生回数	0:00～7:00	146	136	105	59	67	86	207	276	259	213	121	230	1,905
		7:00～19:00	2,139	2,492	2,388	2,311	1,806	1,581	1,575	1,936	1,973	2,034	1,676	1,957	23,868
		19:00～22:00	530	336	292	121	357	202	294	436	293	458	296	364	3,979
		22:00～24:00	129	89	78	82	131	79	129	146	120	135	78	131	1,327
		0:00～24:00	2,944	3,053	2,863	2,573	2,361	1,948	2,205	2,794	2,645	2,840	2,171	2,682	31,079
	最大騒音レベル(dB)	89.3	87.6	88.4	89.4	87.9	89.9	88.2	86.6	88.7	86.0	90.6	88.1	90.6	
	WECPNL(基準値75)	68	70	70	69	70	68	66	64	65	66	67	68	68	
	$L_{den}$ (基準値57)	52.7	54.8	54.6	54.5	54.2	53.0	50.9	50.1	50.6	50.9	51.5	52.5	53	
基準適否	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
一日平均離陸機数	B滑走路北向(04T)	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	A滑走路北向(34LT)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	C滑走路北向(34RT)	200.3	108.5	127.7	87.4	89.9	148.5	237.7	259.0	252.1	237.4	227.9	225.1	183.1	
	D滑走路北向(05T)	263.5	145.5	171.5	120.4	115.6	192.2	308.6	330.3	318.5	303.2	289.5	285.7	236.6	
	B滑走路南向(22T)	19.9	39.0	38.6	49.2	37.3	31.7	11.1	5.6	10.8	9.4	16.8	19.6	24.1	
	A滑走路南向(16RT)	94.7	203.0	176.9	228.6	214.3	166.1	61.9	39.2	49.3	64.4	72.7	78.5	121.2	
	C滑走路南向(16LT)	74.4	160.4	142.0	172.9	180.2	128.7	47.5	31.6	34.5	50.1	55.1	57.0	94.9	
	HH(ヘリコプター)	1.8	2.2	2.1	2.1	2.1	1.2	2.1	1.7	1.5	2.3	2.1	1.2	1.9	
一日平均着陸機数	B滑走路北向(04L)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	A滑走路北向(34LL)	328.4	166.6	209.1	137.4	132.1	226.8	384.4	413.5	393.7	380.2	354.1	345.7	288.7	
	C滑走路北向(34RL)	138.3	73.5	95.9	68.7	66.6	102.0	165.1	175.8	171.5	165.7	155.8	158.7	127.9	
	B滑走路南向(22L)	100.9	232.5	191.3	246.3	244.5	187.4	64.7	43.7	53.4	71.7	81.2	81.2	133.7	
	A滑走路南向(16RL)	14.1	27.5	27.8	36.5	27.9	23.8	8.1	4.1	7.8	6.9	12.1	14.3	17.6	
	C滑走路南向(16LL)	28.7	58.1	57.8	71.1	56.1	46.9	17.4	9.0	16.9	13.5	24.1	29.4	35.8	
	D滑走路南向(23L)	42.6	98.2	75.2	97.9	109.7	80.9	27.6	19.0	21.7	26.5	34.5	37.0	56.1	
	HH(ヘリコプター)	1.8	2.2	2.2	2.2	2.0	1.2	2.1	1.7	1.5	2.2	2.1	1.2	1.9	

※平成25年4月から、航空機に関する環境基準はWECPNLから $L_{den}$ となった。区では平成25年度以降、WECPNLは参考値として算出している。

※10月2日に騒音計のトラブルにより、中富小学校で1日間の欠測が発生した。

(2) 経年変化

航空機騒音の評価方法は、従来 WECPNL であったが、環境基準の評価方法が改正され、平成 25 年度より  $L_{den}$  となった。区では平成 22 年度から WECPNL と併せ、 $L_{den}$  でも測定・評価を行っている。 $L_{den}$  と WECPNL の経年変化（過去 10 年分）を図 6、図 7、表 4 に、離着陸機数の経年変化を表 5 に示す。

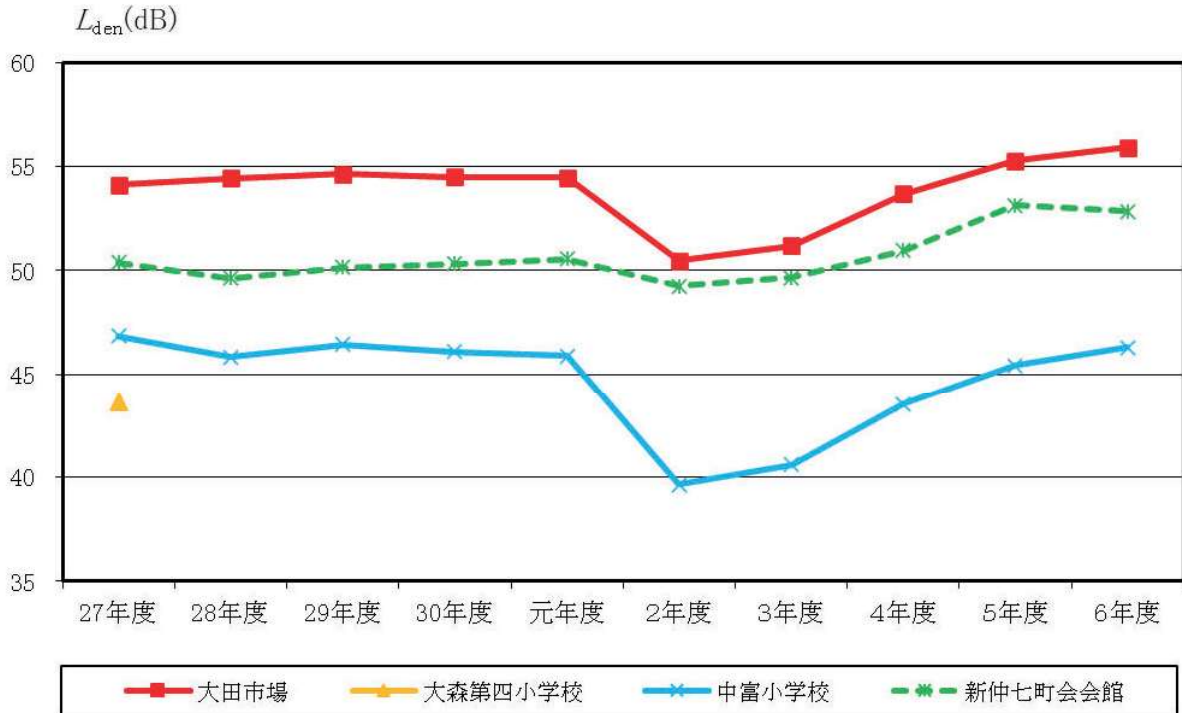


図 6  $L_{den}$  の経年変化

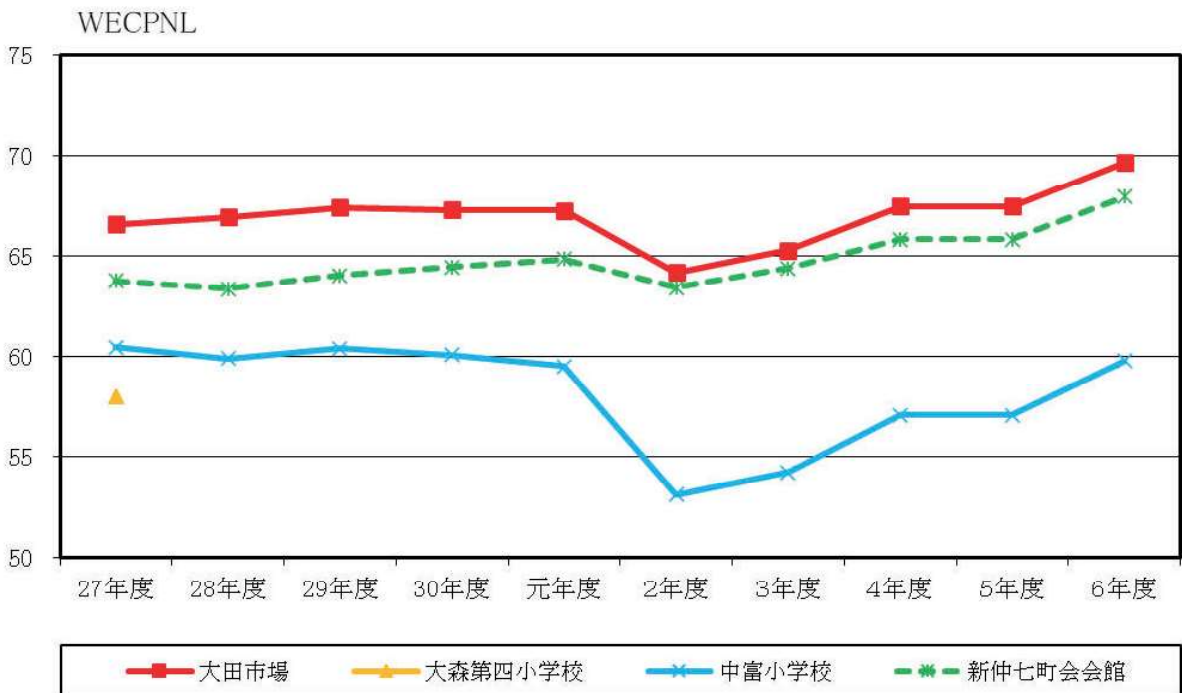


図 7 WECPNL の経年変化

※大森第四小学校は改築工事のため、平成 27 年 8 月に中富小学校へ移設した。

表4 航空機騒音の経年変化

		27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	
大田市場	測定日数(日)	366	351	365	363	366	365	362	365	366	365	
	騒音発生回数	0:00~7:00	2,441	2,362	2,346	2,663	2,799	667	946	1,324	2,432	2,599
		7:00~19:00	26,041	25,047	25,081	23,974	24,673	16,813	18,848	25,768	27,606	30,438
		19:00~22:00	5,361	5,703	5,805	5,525	6,014	1,946	2,186	5,274	4,953	5,879
		22:00~24:00	654	1,092	1,273	1,036	1,039	470	723	1,514	1,882	2,807
		0:00~24:00	34,497	34,204	34,505	33,198	34,525	19,896	22,703	33,880	36,873	41,723
	最大騒音レベル(dB)	86.0	86.5	85.1	86.9	86.2	87.6	86.3	84.7	87.6	89.9	
	$L_{den}$ (基準値62)	54	54	55	55	54	50	51	54	55	56	
	基準適否	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	WECPNL (基準値75)	67	67	67	67	67	64	65	67	67	70	
基準適否	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
大森第四小学校	測定日数(日)	141	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	騒音発生回数	0:00~7:00	585	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		7:00~19:00	2,572	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		19:00~22:00	1,092	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		22:00~24:00	232	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		0:00~24:00	4,481	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	最大騒音レベル(dB)	82.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	$L_{den}$ (基準値62)	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	基準適否	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	WECPNL (基準値75)	58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
基準適否	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
中富小学校	測定日数(日)	223	351	365	365	366	365	363	365	366	364	
	騒音発生回数	0:00~7:00	2,024	2,573	2,721	3,174	3,343	660	857	1,394	2,705	2,724
		7:00~19:00	12,906	15,801	17,945	17,980	19,149	10,616	12,213	17,229	20,749	21,711
		19:00~22:00	4,572	6,472	6,489	6,511	7,910	2,145	2,414	5,067	6,225	7,096
		22:00~24:00	790	1,470	1,719	1,404	1,766	567	846	1,621	2,148	3,087
		0:00~24:00	20,292	26,316	28,874	29,069	32,168	13,988	16,330	25,311	31,827	34,618
	最大騒音レベル(dB)	82.1	86.5	83.1	83.5	83.3	83.2	81.5	81.6	83.6	82.5	
	$L_{den}$ (基準値57)	47	46	46	46	46	40	41	44	45	46	
	基準適否	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	WECPNL (基準値70)	60	60	60	60	59	53	54	57	57	60	
基準適否	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		
新仲七町会会館	測定日数(日)	355	352	365	365	365	365	363	365	366	365	
	騒音発生回数	0:00~7:00	2,606	2,407	2,939	3,118	2,794	785	819	1,381	2,268	1,905
		7:00~19:00	18,907	18,286	19,324	17,757	16,432	12,618	14,102	19,057	24,127	23,868
		19:00~22:00	4,773	5,292	5,600	6,212	5,498	2,511	2,767	3,404	4,111	3,979
		22:00~24:00	1,075	1,227	1,328	1,249	1,044	517	611	953	1,215	1,327
		0:00~24:00	27,361	27,212	29,191	28,336	25,768	16,431	18,299	24,795	31,721	31,079
	最大騒音レベル(dB)	88.9	86.0	92.1	86.7	87.4	88.4	87.1	89.9	90.1	90.6	
	$L_{den}$ (基準値57)	50	50	50	50	51	49	50	51	53	53	
	基準適否	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	WECPNL (基準値70)	64	63	64	64	65	63	64	66	66	68	
基準適否	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○		

※平成25年4月から、航空機に関する環境基準はWECPNLから $L_{den}$ となった。区では平成25年度以降、WECPNLは参考値として算出している。

表5 離着陸機数の経年変化

		27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
一日平均 離陸機数	B滑走路北向(04T)	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	A滑走路北向(34LT)	2.5	2.5	2.3	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	C滑走路北向(34RT)	139.2	150.1	136.0	137.7	144.9	91.2	125.3	162.1	161.5	183.1
	D滑走路北向(05T)	277.9	303.2	269.6	273.1	287.7	131.8	179.3	226.0	210.6	236.6
	B滑走路南向(22T)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	11.3	16.3	19.0	27.2	24.1
	A滑走路南向(16RT)	88.2	77.2	104.7	103.3	89.7	44.8	57.9	93.7	135.7	121.2
	C滑走路南向(16LT)	92.2	78.9	103.9	103.8	89.9	26.4	35.3	60.9	106.0	94.9
	HH(ヘリコプター)	3.9	3.4	3.6	3.6	4.0	2.0	1.9	1.3	1.7	1.9
一日平均 着陸機数	B滑走路北向(04L)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	A滑走路北向(34LL)	302.8	326.4	289.4	289.3	301.2	160.5	217.7	278.5	255.9	288.7
	C滑走路北向(34RL)	110.0	124.0	112.3	117.7	125.4	57.2	80.7	107.9	110.0	127.9
	B滑走路南向(22L)	133.4	114.6	153.0	149.5	129.9	47.9	62.6	98.1	152.7	133.7
	A滑走路南向(16RL)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	7.4	10.3	13.0	19.1	17.6
	C滑走路南向(16LL)	0.2	0.3	0.3	0.3	1.1	16.4	20.4	28.7	40.2	35.8
	D滑走路南向(23L)	53.7	46.6	61.9	63.2	54.9	16.0	22.5	35.4	63.1	56.1
	HH(ヘリコプター)	3.9	3.4	3.6	3.6	4.0	2.0	1.9	1.6	1.7	1.9

### 3 空港の変遷に伴う近年の傾向

羽田空港の沖合展開事業概成後である平成17年度以降、区内固定局の年間値は環境基準を達成しているが、やや上昇傾向にある。

沖合展開後の主要な変遷として、以下のことが挙げられる。

平成22年10月、羽田空港再拡張事業が完了し、D滑走路及び国際線地区の供用が開始された。D滑走路供用開始に伴い、羽田空港は国内で唯一、4本の滑走路を持つ空港となった。また、平成26年12月にはC滑走路が南側(海側)に延伸され、国際線の離陸制限が緩和された。更に令和2年3月からは、A及びC滑走路の南向き着陸、B滑走路の南向き離陸の運用(新飛行経路)が開始された。

これらの運用変更に伴い、羽田空港は国内線・国際線とも便数が段階的に増加しているため、区内固定局の年間値にも影響していると考えられる。

### 4 まとめ

令和6年度の羽田空港を離着陸する航空機騒音の調査結果は、3局全てで環境基準を達成した。

令和6年度は、航空機の離着陸回数が約48.3万回と令和5年度より若干増加し、羽田空港の年間発着枠である約48.6万回に迫る水準となった。今後もさらなる航空需要の増加が見込まれるため、羽田空港においても同水準の離着陸数が継続すると予測される。引き続き監視を行い、状況の推移を注視していく。

# 令和6年度 東京国際空港航空機騒音の短期測定調査（一部引用）

## 大田区資源環境部環境政策課

### 第1 調査目的

現在、羽田空港の航空機騒音は、固定局の3か所で常時測定を実施している。この固定局での調査に加え、新たに4か所で短期の調査を実施し、航空機騒音の現状を詳細に把握することにより、今後の環境影響に関する適正な評価を行うための基礎データとする。

### 第2 調査概要

#### 1 調査期間

##### (1) 南風運用調査

令和6年5月10～12日、15～17日、19日（主として南風運用のあった7日間）

##### (2) 北風運用調査

令和6年11月8～12日、14～15日（主として北風運用のあった7日間）

#### 2 調査地点

##### (1) 航空機騒音調査

調査前に候補地に赴き、データの取得状況を確認した上で決定した航空機騒音の測定地点を表2-2.1、固定測定局地点を表2-2.2、図2-2.1に示す。

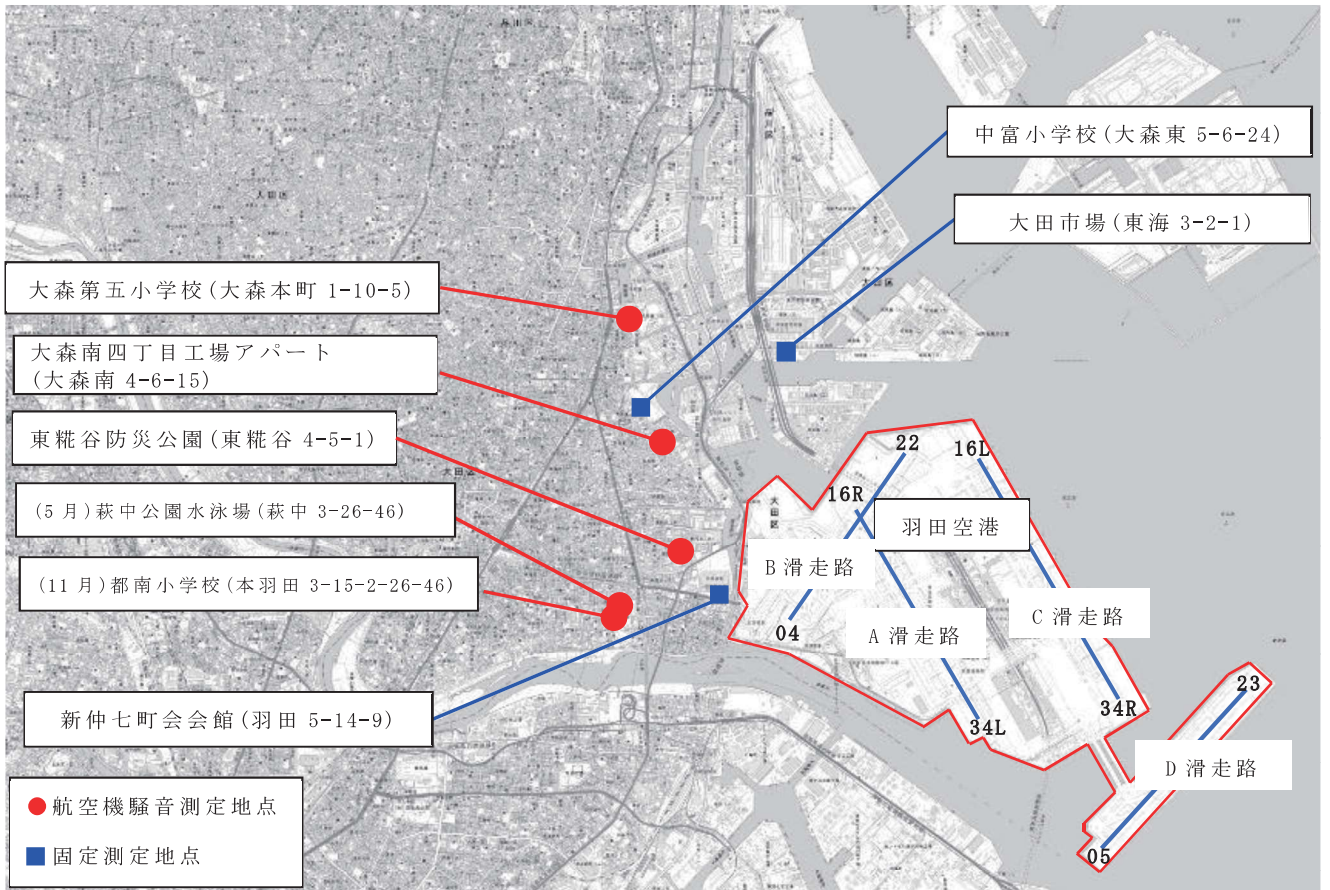
表2-2.1 航空機騒音測定地点

測定地点名称	住 所
大森第五小学校	大田区大森本町一丁目10番5号
大森南四丁目工場アパート（テクノフロント森が崎）	大田区大森南四丁目6番15号
東糶谷防災公園	大田区東糶谷四丁目5番1号
萩中公園水泳場（5月）	大田区萩中三丁目26番46号
都南小学校（11月）	大田区本羽田三丁目15番2号

※萩中公園水泳場の周辺道路において大規模な掘削工事が行なわれていたため、11月については近隣の都南小学校にて代替測定を行った。

表2-2.2 航空機騒音測定地点（固定局）

固定測定地点名称	住 所
大田市場	大田区東海三丁目2番1号
中富小学校	大田区大森東五丁目6番24号
新仲七町会会館	大田区羽田五丁目14番9号



国土地理院の電子地形図 25000 に「測定地点」を追記して掲載

図 2-2.1 航空機騒音測定地点

### 3 調査項目

#### (1) 航空機騒音調査

羽田空港を離着陸する航空機の騒音を夏期（南風運用）及び冬期（北風運用）ともに4ヶ所の測定地点で航空機騒音の測定を行った。

また、最大騒音レベル及び単発騒音暴露レベル  $L_{AE}$  の記録をもとに、測定地点別ごとの下記①～③の事項を全測定期間（7日間）のデータについて算出した。

- ア ① 暗騒音に対し10dB(A)以上の最大騒音レベルのパワー平均値、標準偏差、データの中の最大値と最小値及び測定データ数
- ② 暗騒音に対し4dB(A)以上の最大騒音レベルのパワー平均値、標準偏差、データの中の最大値と最小値及び測定データ数
- ③ 上記①についての評価量として、 $L_{den}$  及び WECPNL を算出。

#### イ 暗騒音

航空機騒音の影響がない時の等価騒音レベルを昼間（6時から22時）と夜間（22時から6時）時間帯について整理した。

#### ウ 固定局

固定局のデータについて、夏期及び冬期の調査期間（7日間）についてまとめた。

### 第3 航空機騒音の測定方法

航空機騒音の測定と集計方法は、原則として「航空機騒音監視測定マニュアル」（昭和63年7月環境庁大気保全局）または「航空機騒音測定・評価マニュアル」（令和2年3月環境省）に準じて行った。

ただし暗騒音から10dB(A)以上卓越しない騒音であっても人が耳で識別できる航空機騒音については測定対象とした。

#### 1 測定機器

測定に使用した機器は、表3-1.1のとおりである。

表3-1.1 測定使用機器

機器名	型式	機能	メーカー
精密騒音計	LA-4440	騒音レベルの測定	(株)小野測器
音響校正器	SC-2500	騒音計のレベルを確認する基準音源	(株)小野測器
全天候防風スクリーン	LA-0206	マイクロホンを風雨の影響から軽減する	(株)小野測器
航空機接近検知識別装置	RD-90	航空機が発する航空機識別番号・高度情報の取得	日本音響エンジニアリング(株)
航空機最接近検知識別装置	RD-100	航空機が発する電波により最接近時刻の取得	日本音響エンジニアリング(株)
航空機騒音自動測定装置	DL-100	データの記録装置	日本音響エンジニアリング(株)

#### 2 測定方法

各測定地点に航空機騒音の識別機能を有する自動測定装置を設置し、航空機通過時の最大騒音レベルとその発生時刻、騒音継続時間、直前の暗騒音レベル、1秒ごとの等価騒音レベル（1秒間  $L_{Aeq}$ ）、単発騒音暴露レベル（ $L_{AE}$ ）を記録した。航空機の識別は、航空機騒音と同時に記録される航空機のトランスポンダ応答信号を用いた。暗騒音は最大騒音レベルが観測される直前300秒間の時間率騒音レベル  $L_{A90}$  とした。

また、収録されたデータが航空機騒音かどうかを後日確認出来るように、実音も併せて記録した。

## 第4 航空機騒音の調査結果

### 1 調査結果

各測定地点別に南風運用時及び北風運用時の7日間の $L_{den}$ を算出した結果を表4-1.1、表4-1.2に示す。表には、 $L_{den}$ 、WECPNLの他、最大騒音レベルのパワー平均値、標準偏差、全データ中の最大値及び最小値、時間帯別の測定回数を記載している。

なお $L_{den}$ 及びWECPNLについては測定日別に算定した値をパワー平均した結果である。

表4-1.1 航空機騒音調査結果

(南風運用時・暗騒音+10dB(A)以上の航空機騒音を対象)

No.	測定地点	$L_{den}$ [dB]	WECPNL	パワー平均 [dB(A)]	標準偏差 [dB(A)]	最大値 [dB(A)]	最小値 [dB(A)]	測定回数				測定 総数	測定 日数
								0~7時 [回]	7~19時 [回]	19~22時 [回]	22~0時 [回]		
1	大森第五小学校	42.7	53.8	62.7	2.83	79.5	54.5	15	262	6	3	286	7
2	大森南四丁目 工場アパート	45.8	58.3	62.1	3.12	78.3	53.6	29	447	119	30	625	7
3	東糀谷防災公園	46.5	61.6	69.5	4.74	78.3	53.5	13	285	19	14	331	7
4	萩中公園水泳場	43.7	58.4	66.2	4.42	74.4	46.4	14	363	11	5	393	7

No.	測定地点	$L_{den}$ [dB]	WECPNL	パワー平均 [dB(A)]	標準偏差 [dB(A)]	最大値 [dB(A)]	最小値 [dB(A)]	測定回数				測定 総数	測定 日数
								0~7時 [回]	7~19時 [回]	19~22時 [回]	22~0時 [回]		
1	大田市場	53.7	68.9	76.3	4.78	84.3	61.8	22	380	5	5	412	7
2	中富小学校	43.5	56.8	61.5	3.15	76.8	52.3	30	313	75	24	442	7
3	新仲七町会会館	55.7	71.0	75.9	8.85	87.3	52.9	27	584	64	32	707	7

表4-1.2 航空機騒音調査結果

(北風運用時・暗騒音+10dB(A)以上の航空機騒音を対象)

No.	測定地点	$L_{den}$ [dB]	WECPNL	パワー平均 [dB(A)]	標準偏差 [dB(A)]	最大値 [dB(A)]	最小値 [dB(A)]	測定回数				測定 総数	測定 日数
								0~7時 [回]	7~19時 [回]	19~22時 [回]	22~0時 [回]		
1	大森第五小学校	46.8	60.1	62.3	2.75	72.8	53.6	75	327	148	62	612	7
2	大森南四丁目 工場アパート	49.6	62.2	62.6	2.75	76.6	54.1	98	778	209	80	1165	7
3	東糀谷防災公園	45.4	59.4	61.8	2.92	79.8	53.0	70	221	142	61	494	7
4	都南小学校	43.6	57.2	59.6	3.52	77.7	47.3	78	250	123	61	512	7

No.	測定地点	$L_{den}$ [dB]	WECPNL	パワー平均 [dB(A)]	標準偏差 [dB(A)]	最大値 [dB(A)]	最小値 [dB(A)]	測定回数				測定 総数	測定 日数
								0~7時 [回]	7~19時 [回]	19~22時 [回]	22~0時 [回]		
1	大田市場	57.8	70.1	70.4	2.95	81.6	61.9	91	866	224	81	1262	7
2	中富小学校	48.8	61.9	62.3	2.81	71.5	53.1	101	698	202	87	1088	7
3	新仲七町会会館	47.2	59.8	62.3	2.81	77.3	53.4	81	503	134	44	762	7

また、短期の測定地点について、人が耳で識別できる航空機騒音の数として、自動測定の閾値（暗騒音+4dB(A)）を超えた航空機騒音の最大騒音レベルのパワー平均値、標準偏差、全データ中の最大値及び最小値、時間帯別の測定回数を表 4-1.3、表 4-1.4 に示す。

表 4-1.3 航空機騒音調査結果  
(南風運用時・暗騒音+4dB(A)以上の航空機騒音を対象)

No.	測定地点	パワー平均 [dB(A)]	標準偏差 [dB(A)]	最大値 [dB(A)]	最小値 [dB(A)]	測定回数				測定 総数	測定 日数
						0～7時 [回]	7～19時 [回]	19～22時 [回]	22～0時 [回]		
1	大森第五小学校	61.5	3.20	79.5	50.5	27	397	14	4	442	7
2	大森南四丁目工場アパート	60.0	3.18	78.3	50.2	53	1038	281	47	1419	7
3	東糞谷防災公園	68.7	5.86	78.3	50.0	20	338	34	19	411	7
4	萩中公園水泳場	65.2	6.44	74.4	43.7	23	420	41	21	505	7

表 4-1.4 航空機騒音調査結果  
(北風運用時・暗騒音+4dB(A)以上の航空機騒音を対象)

No.	測定地点	パワー平均 [dB(A)]	標準偏差 [dB(A)]	最大値 [dB(A)]	最小値 [dB(A)]	測定回数				測定 総数	測定 日数
						0～7時 [回]	7～19時 [回]	19～22時 [回]	22～0時 [回]		
1	大森第五小学校	60.6	3.08	72.8	48.8	109	854	275	86	1324	7
2	大森南四丁目工場アパート	60.9	3.18	76.6	49.8	172	1594	359	113	2238	7
3	東糞谷防災公園	60.4	3.29	79.8	49.3	96	553	244	86	979	7
4	都南小学校	56.8	3.46	77.7	43.9	155	900	316	120	1491	7

※ パワー平均：最大騒音レベルのパワー平均値[dB(A)] 最大値、最小値：最大騒音レベルの全データの最大値、最小値[dB(A)]

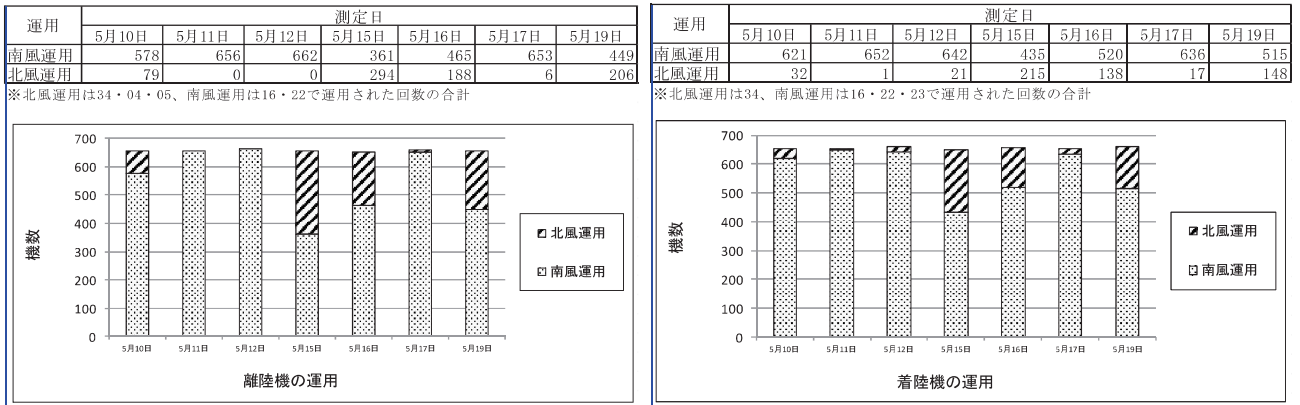
※ 航空機騒音監視測定マニュアル(昭和63年7月 環境庁大気保全局)では、「ピークレベルが暗騒音レベルより10dB以上大きいかどうかチェックする。」とあり、表4-1.3、表4-1.4では暗騒音より10dB(A)未満のデータも含まれるためWECPNLは算出しなかった。

また航空機騒音測定・評価マニュアル(令和2年3月 環境省)では、「騒音レベルの最大値が暗騒音より10デシベル以上大きい航空機騒音について」とあり、暗騒音より10dB(A)未満のデータも含まれるため、単発騒音暴露レベル $L_{AE}$ は算出しなかった。

2 調査期間中の運用状況

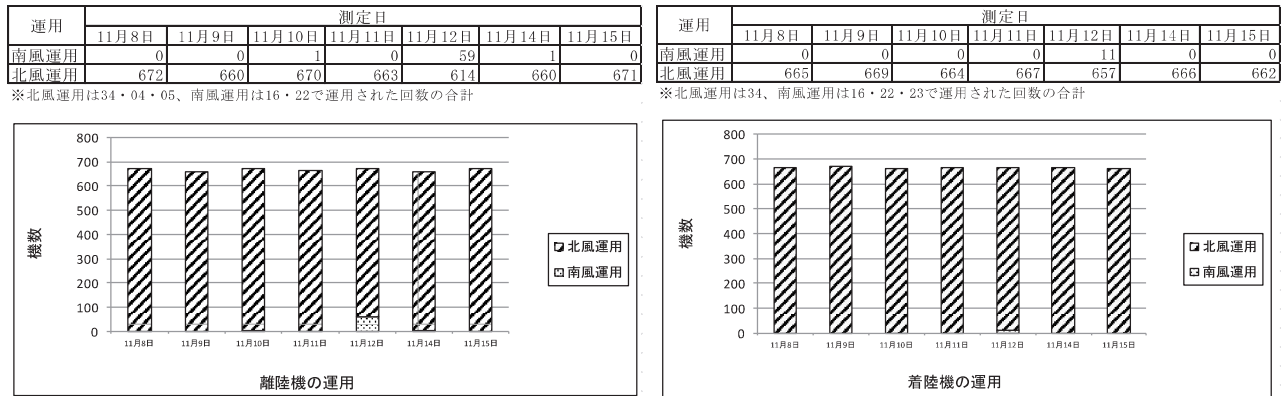
5月の南風運用時調査、11月の北風運用時調査期間中の運用状況を離着陸別についてまとめたものを、図表4-2.1、図表4-2.2に示す

図表4-2.1 南風運用時調査の運用状況



※ 5月11、12、17日以外は、北風・南風運用が混在する運航状況

図表4-2.2 北風運用時調査の運用状況



※ ほぼ北風運用

### 3 調査期間中の天候

調査期間中の天候を表 4-3.1、表 4-3.2 に示す

表 4-3.1 調査期間中の天候  
(南風運用調査)

	5月10日	5月11日	5月12日	5月15日	5月16日	5月17日	5月19日
天気	晴	晴	曇	薄曇	晴時々曇一時雨	晴一時薄曇	曇後時々雨
風向	南南東	南	南	南東	南	南南東	南南東

表 4-3.2 調査期間中の天候  
(北風運用調査)

	11月8日	11月9日	11月10日	11月11日	11月12日	11月14日	11月15日
天気	晴一時曇	晴後時々曇	曇	曇時々晴	晴時々曇	曇一時晴	曇一時晴
風向	北北東	北東	北北西	北	北北東	西北西	北西

※上記天気・風向の測定場所：千代田区北の丸公園 2-1 科学技術館(屋上)

測定機関：国土交通省 気象庁 東京管区气象台

※天気については 6～18 時の概況、風向については最多風向を表示。

#### 4 事前調査、事後調査との比較

令和2年3月29日より新飛行経路の運用が開始された。運用開始前の平成29年・30年に実施した調査結果、運用開始後の令和2～4、6年度の調査結果との比較について、まとめたものを表4-4.1、表4-4.2に示す。

表 4-4.1 航空機騒音調査結果の経年比較 ( $L_{den}$  [dB])  
(南風運用調査)

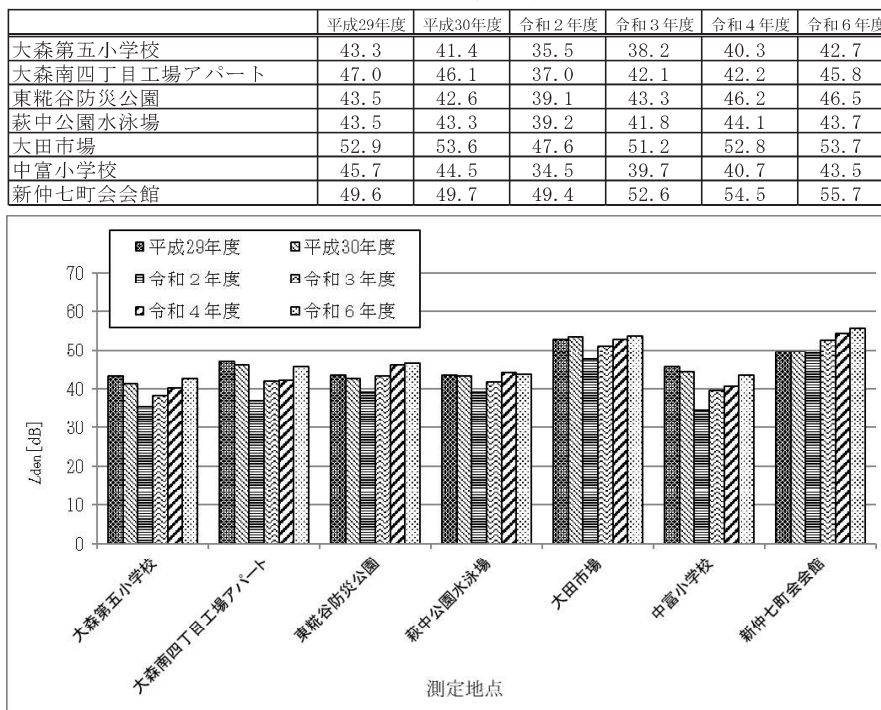
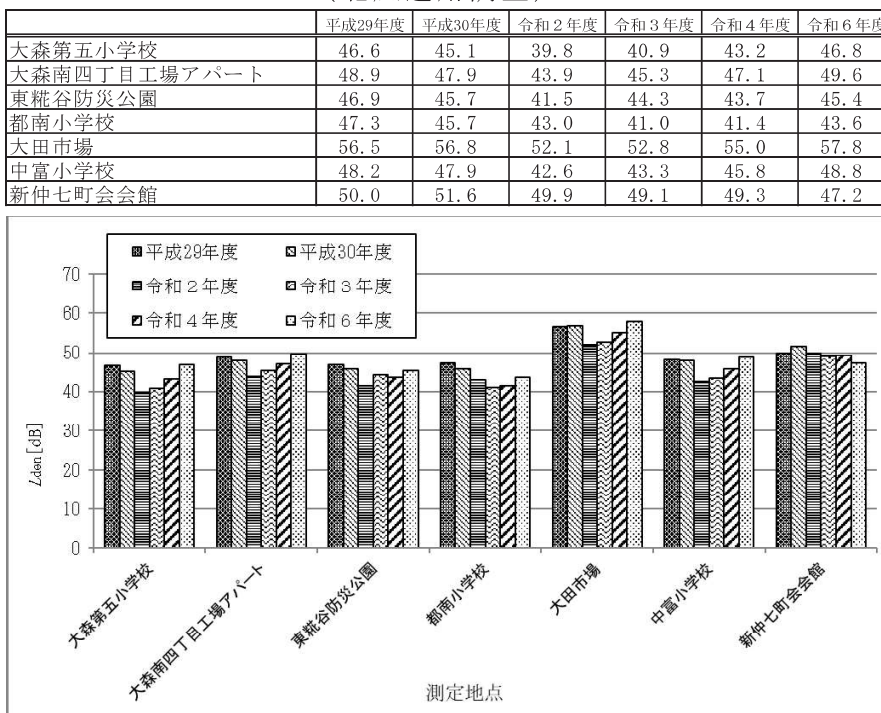


表 4-4.2 航空機騒音調査結果の経年比較 ( $L_{den}$  [dB])  
(北風運用調査)



## 5 まとめ

航空機の騒音調査結果  $L_{den}$  について

### (1) 南風運用時

測定値は、大森第五小学校 42.7dB (環境基準値 62 dB 以下)、大森南四丁目工場アパート 45.8dB (※環境基準値 62 dB 以下)、東糀谷防災公園 46.5 dB (※環境基準値 62 dB 以下)、萩中公園水泳場 43.7dB (環境基準値 62 以下) と基準内であった。また、暗騒音から 10dB(A) 以上の測定回数は、286～625 回、人が耳で感じられた回数 (暗騒音から 4dB(A) 以上) は 442～1419 回であった。

同じ期間の固定局 3 局は、大田市場 53.7dB (環境基準値 62 dB 以下)、中富小学校 43.5dB (環境基準値 57 dB 以下)、新仲七町会会館 55.7dB (環境基準値 57 dB 以下) と基準内であり、測定回数は 412～707 回であった。

### (2) 北風運用時

測定値は、大森第五小学校 46.8dB (環境基準値 62 dB 以下)、大森南四丁目工場アパート 49.6dB (※環境基準値 62 dB 以下)、東糀谷防災公園 45.4 dB (※環境基準値 62 dB 以下)、都南小学校 43.6dB (環境基準値 62 dB 以下) と基準内であった。また、暗騒音から 10dB(A) 以上の測定回数は 494～1165 回、人が耳で感じられた回数 (暗騒音から 4dB(A) 以上) は 979～2238 回であった。

同じ期間の固定局 3 局は、大田市場 57.8dB (環境基準値 62 dB 以下)、中富小学校 48.8dB (環境基準値 57 dB 以下)、新仲七町会会館 47.2dB (環境基準値 57 dB 以下) と基準内であり、測定回数は 762～1262 回であった。

※東糀谷防災公園と大森南四丁目工場アパートは工業専用地域のため基準はないが、住宅のある周辺地域の基準を参考値としている。

## 航空機内陸飛行騒音調査について（一部引用）

### 1 調査概要

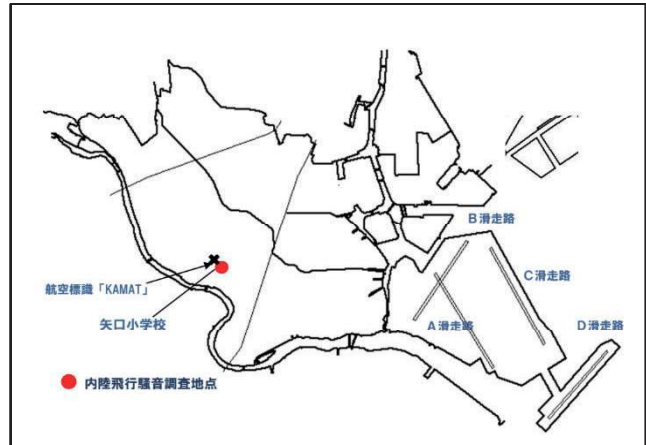
羽田空港から離陸し大田区区域内を飛行する航空機の騒音、騒音発生回数、経年変化、飛行高度を把握するため、一週間連続の短期測定により内陸飛行騒音調査を行った。

### 2 調査場所

矢口小学校  
多摩川一丁目 18 番 22 号

### 3 調査期間

令和 6 年 11 月 8 日～11 月 14 日  
(北風運用時)



### 4 調査結果

#### (1) 内陸飛行を行った航空機の騒音

測定地点	$L_{den}$ [dB]	WECPNL	最大値 [dB]	最小値 [dB]	測定回数				測定 総数	測定 日数
					0～7 時[回]	7～19 時[回]	19～22 時[回]	22～0 時[回]		
矢口小学校	30.8	40.1	61.9	54.0	2	16	6	0	24	7

#### (2) 経年変化

調査期間中に内陸飛行を行った 3 日間のデータを集計し、過去 10 年分の  $L_{den}$  値を比較した。航空標識 KAMAT 近傍における  $L_{den}$  値に、大きな変化は認められなかった。

#### (3) 内陸飛行における航空機の高度分布

例年と同様、調査期間内に内陸飛行を行ったすべての航空機が、航空標識 KAMAT 近傍において 9,000 フィート（約 2,750m）以上で飛行していた。



## (2) 羽田空港就航定期便



# 羽田空港国内線定期便数状況表

(2025年冬ダイヤ)

空港名 \ 航空会社		JAL 日本航空	ANA 全日本空輸	SKY スカイマーク	ADO エアドゥ	SNA ソラシドエア	SFJ スター フライヤー	計
1	新千歳	34	36	16	24			110
2	女満別	6			6			12
3	稚内		2					2
4	紋別		2					2
5	中標津		2					2
6	釧路	6	2		4			12
7	帯広	8			6			14
8	旭川	8			6			14
9	函館	6	8		4			18
10	青森	12						12
11	三沢	8						8
12	大館能代		6					6
13	秋田	8	10					18
14	庄内		10					10
15	山形	4						4
16	大島							0
16	八丈島		6					6
17	名古屋(中部)	4	2					6
18	富山		6					6
19	能登		4					4
20	小松	12	4					16
21	大阪	30	30					60
22	関西	6	10				8	24
23	神戸		4	12				16
24	南紀白浜	6						6
25	鳥取		10					10
26	米子(美保)		12					12
27	出雲	10						10
28	石見		4					4
29	岡山	10	10					20
30	広島	14	16					30
31	岩国		10					10
32	山口宇部	8	6				6	20
33	徳島	12	6					18
34	高松	14	12					26
35	高知	10	10					20
36	松山	12	12					24
37	北九州	6					22	28
38	福岡	34	42	26			16	118
39	熊本	16	10			10		36
40	長崎	12	10			8		30
41	佐賀		10					10
42	大分	12	8			8		28
43	宮崎	12	10			12		34
44	鹿児島	16	12	8		8		44
45	奄美	2						2
46	那覇	26	28	12		6		72
47	宮古	2	4	2				8
48	石垣	4	4					8
49	久米島							0
	計	390	390	76	50	52	52	1010

\* 各航空会社の時刻表による

# 羽田空港における国内定期路線別便数一覧 (2025年冬ダイヤ)

## 国内定期路線羽田発着総回数

日本航空	JAL	390
全日本空輸	ANA	390
スカイマーク	SKY	76
エアドゥ	ADO	50
ソラシドエア	SNA	52
スターフライヤー	SFJ	52
合計		1010

稚内	2	ANA	2
紋別	2	ANA	2
女満別	12	JAL	6
		ADO	6
旭川	14	JAL	8
		ADO	6
中標津	2	ANA	2
帯広	14	JAL	8
		ADO	6
釧路	12	JAL	6
		ANA	2
		ADO	4

大館	6	ANA	6
能代	6	ANA	6
青森	12	JAL	12
三沢	8	JAL	8

秋田	18	JAL	8
		ANA	10

庄内	10	ANA	10
山形	4	JAL	4

富山	6	ANA	6
----	---	-----	---

能登	4	ANA	4
----	---	-----	---

小松	16	JAL	12
		ANA	4

大阪	60	JAL	30
		ANA	30

関西	24	JAL	6
		ANA	10
		SFJ	8

鳥取	10	ANA	10
----	----	-----	----

岡山	20	JAL	10
		ANA	10

神戸	16	ANA	4
		SKY	12

米子	12	ANA	12
----	----	-----	----

広島	30	JAL	14
		ANA	16

南紀白浜	6	JAL	4
		ANA	2

出雲	10	JAL	10
----	----	-----	----

岩国	10	ANA	10
----	----	-----	----

高松	26	JAL	14
		ANA	12

石見	4	ANA	4
----	---	-----	---

山口	20	JAL	8
		ANA	6
		SFJ	6

松山	24	JAL	12
		ANA	12

徳島	18	JAL	12
		ANA	6

北九州	28	JAL	6
		SFJ	22

大分	28	JAL	12
		ANA	8
		SNA	8

福岡	118	JAL	34
		ANA	42
		SKY	26
		SFJ	16

宮崎	34	JAL	12
		ANA	10
		SNA	12

長崎	30	JAL	12
		ANA	10
		SNA	8

佐賀	10	ANA	10
----	----	-----	----

鹿児島	44	JAL	16
		ANA	12
		SKY	8
		SNA	8

熊本	36	JAL	16
		ANA	10
		SNA	10

羽田空港

大島	0
八丈島	6
	ANA
	6

# 羽田空港国際線就航都市一覧（2025年冬ダイヤ）

時間帯	区分	国・地域	都市
昼間時間帯	アジア	韓国	ソウル（金浦）
		中国	大連
			北京（首都）
			北京（大興）
			青島
			上海（浦東）
			上海（虹橋）
			広州
			深圳
		香港	香港
		台湾	台北（松山）
		タイ	バンコク
		シンガポール	シンガポール
		インドネシア	ジャカルタ
		フィリピン	マニラ
	ベトナム	ハノイ	
		ホーチミン	
	インド	デリー	
	オセアニア	オーストラリア	シドニー
	北米	アメリカ	シアトル
			サンフランシスコ
			ロサンゼルス
			ミネアポリス
			シカゴ
			デトロイト
			ニューアーク
			ニューヨーク
			ワシントン
			アトランタ
			ダラス
			ヒューストン
			ホノルル
		カナダ	バンクーバー
		トロント	
欧州	フランス	パリ	
	イギリス	ロンドン	
	ドイツ	フランクフルト	
		ミュンヘン	
	イタリア	ローマ	
	ミラノ		

時間帯	区分	国・地域	都市
昼間時間帯	欧州	フィンランド	ヘルシンキ
		デンマーク	コペンハーゲン
		スウェーデン	ストックホルム
	中東	トルコ	イスタンブール
		21か国・地域	42都市

時間帯	区分	国・地域	都市	
深夜早朝時間帯	アジア	韓国	ソウル（仁川）	
		中国	天津	
			上海（浦東）	
		香港	香港	
		台湾	台北（松山）	
			台北（桃園）	
		タイ	バンコク	
		マレーシア	クアラルンプール	
		シンガポール	シンガポール	
		インドネシア	ジャカルタ	
		フィリピン	マニラ	
		ベトナム	ホーチミン	
		インド	デリー	
		オセアニア	オーストラリア	シドニー
		北米	アメリカ	サンフランシスコ
	ロサンゼルス			
	ニューヨーク			
	グアム			
	欧州	フランス	パリ	
		イギリス	ロンドン	
		ドイツ	フランクフルト	
			ミュンヘン	
		イタリア	ミラノ	
		オーストリア	ウィーン	
		スウェーデン	ストックホルム	
	中東	カタール	ドーハ	
		アラブ首長国連邦	ドバイ	
トルコ		イスタンブール		
		22か国・地域	27都市	

（令和7年10月末時点）



#### 4 羽田空港移転問題協議会（三者協）及び 跡地共同調査連絡会議関係



# 羽田空港移転問題協議会規約

- 1 名 称 羽田空港移転問題協議会
- 2 目 的 羽田空港移転に関し、国・都・地元区の三者の話し合いを進めるために設置する。
- 3 委 員 次のとおりとする。  
国土交通省 航空局空港部長  
東京都 都市整備局理事（航空政策担当）  
大田区 副区長  
品川区 副区長
- 4 幹 事 必要に応じて幹事を置くものとする。
- 5 担当者の出席 議題に応じ、関係機関の担当者を出席させることができる。
- 6 事 務 局 東京都が担当する。
- 7 設 置 昭和 52 年 8 月 18 日
- 付 則 平成 1 8 年 1 2 月 4 日改正（組織名の一部変更）
- 付 則 平成 1 9 年 1 0 月 3 1 日改正（職名の変更）
- 付 則 平成 2 1 年 3 月 2 7 日改正（組織名の一部変更）

# 羽田空港移転問題協議会（三者協）開催概要（その1）

令和7年12月末日現在

回数	開催日	協議会	議題
第1回	昭和52年8月18日		・会則および運営について ・空港移転に対する地元要請について
第2回	昭和52年9月16日		・航空機騒音・飛行方式の現状について
第3回	昭和52年10月24日		・前回協議会の質疑の継続について ・地元前提条件の提出について
第4回	昭和52年12月22日		・運輸省検討状況について
第5回	昭和53年2月10日		・経過報告－都知事の大臣への要請について
第6回	昭和53年9月28日		・経過と今後の進め方について
第7回	昭和53年12月4日		・運輸省試案の提示について
第8回	昭和53年12月14日		・提示内容の質疑と要望について
第9回	昭和54年2月22日		・運輸省試案にもとづく資料の検討について
第10回	昭和54年8月30日		・検討経過と今後の進め方について
第11回	昭和54年10月30日		・検討経過と今後の進め方について
第12回	昭和56年4月8日		・東京国際空港の沖合展開計画修正案提示について
第13回	昭和56年5月15日		・運輸省修正案のその後の地元の要請について
第14回	昭和56年5月28日		・沖合展開計画に係わる現空港の土地利用の考え方（運輸省）について ・大田区議会羽田空港対策特別委員会の問題点の説明について
第15回	昭和56年6月4日		・問題点の整理について（18項目の確認）
第16回	昭和56年6月11日		・とりまとめ案の作成について
第17回	昭和56年12月2日		・経過説明と今後の進め方について
第18回	昭和57年2月25日		・東京国際空港沖合展開計画連絡調整会議の内容説明について ・空港計画策定にあたっての地元の意見について
第19回	昭和57年8月5日		・東京国際空港沖合展開計画連絡調整会議の経過について ・三角州の埋立について
第20回	昭和57年11月18日		・東京国際（羽田）空港沖合展開基本計画（案）の提示について
第21回	昭和57年12月23日		・羽田空港沖合展開基本計画（案）について（四項目の確認）
第22回	昭和58年9月14日		・現況報告 ・空港整備59年度予算概算要求について
第23回	昭和59年11月17日		・空港整備に係る60年度予算概算要求について ・モノレール羽田線延伸計画（案）等について ・沖合展開事業の現況について
第24回	昭和60年5月1日		・東京モノレール・環状8号線道路のルート等について ・埋立事業の実施状況について ・沖合展開事業の実施状況について ・沖合展開の現場視察
第25回	昭和60年10月15日		・空港整備に係る昭和61年度予算概算要求について ・沖合展開事業の現況について（国の空港整備事業・都の埋立事業の現況等）

# 羽田空港移転問題協議会（三者協）開催概要（その2）

令和7年12月末日現在

回数	開催日	協議会	議題
第26回	昭和60年10月28日		・空港整備に係る昭和62年度予算概算要求について ・羽田空港移転跡地利用計画調査について ・沖合展開事業の現況（国及び都）等について
第27回	昭和62年8月20日		・国の羽田空港沖合展開事業の現況について ・都の羽田沖埋立事業の現況について ・都の羽田空港移転跡地利用計画調査について
第28回	昭和63年1月25日		・新A滑走路の供用開始について
第29回	昭和63年6月16日		・京浜島対応策について
第30回	昭和63年9月12日		・羽田空港移転跡地利用計画調査 ・羽田沖埋立事業の現況 ・空港整備に係る昭和64年度予算概算要求 ・沖合展開事業の現況 ・京浜島対応策について
第31回	平成元年12月20日		・羽田沖埋立事業 ・空港整備に係る平成2年度予算概算要求 ・京浜島対応策の進捗状況 ・新A滑走路供用禁止等請求事件の経緯について
第32回	平成2年12月19日		・空港整備に係る平成3年度予算概算要求について ・京浜島対応策の進捗状況について ・羽田空港関係路線の拡充について
第33回	平成4年10月16日		・羽田空港沖合展開事業第二期供用開始時期について
第34回	平成5年2月26日		・羽田沖合第二期に係る供用について ・東側ターミナル計画について
第35回	平成5年6月30日		・羽田空港跡地の共同調査について ・第二期供用開始について
第36回	平成5年9月2日		・第二期供用開始について ・第三期計画について ・羽田空港跡地の共同調査について
第37回	平成6年9月7日		・連絡会議の設立について ・平成7年度概算要求について ・第二期供用開始後の現況について ・京浜島対策基金の取扱について
第38回	平成7年8月24日		・平成8年度概算要求について ・第7次空港整備5か年計画について ・連絡会議の状況報告について
第39回	平成8年5月14日		・連絡会議の実績報告及び平成8年度スケジュールについて ・新A滑走路の誘導路について
第40回	平成9年3月21日		・新C滑走路供用後の東京国際空港の運用について ・平成9年度予算（運輸省）案について ・連絡会議の状況報告について
第41回	平成10年5月25日		・協議会委員及び連絡会議構成員の変更について ・連絡会議の状況報告について
第42回	平成12年3月17日		・協議会委員の変更について ・新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について
第43回	平成12年8月9日		・協議会委員の変更について ・東京国際空港の施設計画変更及び「当面の空港範囲と当面の跡地範囲」について
第44回	平成13年1月15日		・協議会委員の変更について ・東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について
第45回	平成13年12月25日		・協議会委員の変更について ・東京国際空港について ・東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について ・東京国際空港再拡張の検討状況について（報告）
第46回	平成18年12月4日		・協議会委員の変更について ・羽田空港跡地の範囲と面積について ・京浜臨海部基盤施設検討会・幹事会の報告 ・羽田空港跡地に関する今後の進め方について
第47回	平成19年3月20日		・空港跡地の範囲と面積について ・空港跡地利用の基本的な考え方について ・「羽田空港跡地共同調査に関する連絡会議」について ・「羽田空港跡地利用に関する有識者委員会（仮称）」について ・今後のスケジュールについて
第48回	平成19年10月31日		・規約の改正について ・羽田空港跡地利用基本計画（素案）について ・羽田空港跡地に関する今後の進め方について
第49回	平成20年3月28日		・羽田空港跡地利用基本計画（案）について ・羽田空港跡地に関する今後の進め方について
第50回	平成21年3月27日		・規約及び委員の変更について ・羽田空港跡地の取得に関する都の考え方について ・羽田空港跡地における土地利用の具体化、基盤整備のあり方等の検討について



## 羽田空港跡地共同調査に関する連絡会議設置要綱

平成6年9月7日設置

第36回羽田空港移転問題協議会で確認された、羽田空港跡地共同調査に関する連絡会議（以下「連絡会議」という。）を次のとおり設置する。

- 1 名称 羽田空港跡地共同調査に関する連絡会議
- 2 目的 羽田空港の跡地に係る共同調査について、国土交通省、東京都及び大田区の連絡調整を行い、同調査の円滑な実施を図ることを目的とする。
- 3 構成 連絡会議の構成員は次のとおりとする。
  - ・国土交通省航空局空港部首都圏空港課長
  - ・東京都都市整備局航空政策担当部長
  - ・大田区経営管理部空港担当部長
  - ・その他、連絡会議が必要と認める者
- 4 経費 国土交通省・東京都・大田区の三者で負担する。  
ただし、詳細については別途協議して決めるものとする。
- 5 事務局 東京都都市整備局都市基盤部において当分の間行う。
- 6 その他 進捗状況等は、適宜、羽田空港移転問題協議会に報告するものとする。



## 5 羽田空港沖合移転及び再拡張事業等に関する 主な動き（昭和48年～令和7年）



# 羽田空港沖合移転及び再拡張事業等に関する主な動き

昭和48年10月9日

大田区議会は、「区民生活の安全と快適な生活環境が確保されない限り羽田空港の撤去を要求する。」と決議する。

昭和50年2月19日

大田区長と大田区議会議長は、運輸大臣に空港沖合移転を柱とする8項目の「羽田空港による航空機公害防止対策に関する要望書」を提出する。

昭和51年10月1日

「羽田空港沖合展開」が第3次空港整備五箇年計画（昭和51年～55年度）で閣議決定される。

昭和52年4月18日

羽田空港周辺5地区の羽田空港移転対策地区協議会の連合体「羽田空港移転対策連合協議会」が結成される。

昭和52年8月18日

第1回羽田空港移転問題協議会が開催される。

昭和53年5月20日

国際線が中華航空を除き成田に移転する。

昭和53年12月4日

運輸大臣は、東京都知事を訪れ「羽田空港沖合展開計画試案」を提示する。

第7回羽田空港移転問題協議会が開催され、「羽田空港沖合展開計画試案」が提示される。

昭和54年5月24日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。「羽田空港沖合展開計画試案」に対する各地区協議会の意見、要望等を調整し、連合協議会としての考え方をまとめる。

昭和54年5月31日

羽田空港移転対策連合協議会の代表は、運輸大臣と会談する。「羽田空港B滑走路の移転について」の要望書を提出する。

昭和54年6月27日

羽田空港移転対策連合協議会の代表は、東京都知事と会談する。「羽田空港B滑走路の移転について」の要望書を提出する。

昭和54年7月30日

東京都知事は、羽田空港沖合移転問題について運輸大臣と会談する。

昭和54年8月30日

第10回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省航空局飛行場部長は、第4次空港整備五箇年計画案における羽田空港沖合展開について説明し、協力を求める。

大田区助役は、B滑走路の移転を強く要望する。

昭和54年10月30日

第11回羽田空港移転問題協議会が開催される。品川区と大田区は、B滑走路の移転とC'（新A）・D（新C）滑走路の方位変更を強く要望する。

昭和54年12月12日

大田区議会議長は、運輸大臣に「羽田空港沖合展開計画試案についての要望書」を提出する。

昭和55年4月11日

羽田空港移転対策連合協議会の代表は、運輸大臣と会談する。「羽田空港沖合展開整備計画試案の変更について」の要望書を提出する。

昭和55年8月12日

東京都知事は、羽田空港沖合移転問題について運輸大臣と会談する。羽田空港沖合展開計画試案の修正案を早期に提示するよう要望する。

昭和55年10月7日

大田区議会羽田空港対策特別委員会の委員は、東京都知事と会談する。地元区の要望を入れた羽田空港沖合展開計画試案の修正案を早期に提示するよう運輸大臣に働きかけることを要望する。

昭和55年11月28日

羽田空港移転対策連合協議会の代表は、運輸大臣と会談する。羽田空港沖合展開計画試案の修正案の早期提示について要望する。

昭和56年2月5日

品川区と大田区の助役は、東京都都市計画局技監と共に運輸省航空局飛行場部長を訪れ、羽田空港沖合展開計画試案の修正案の早期提示について会談する。

昭和56年4月8日

第12回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、「羽田空港沖合展開計画修正案」を提示する。

昭和56年4月10日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。「羽田空港沖合展開計画修正案」の説明を受け、おおむね了解する。以後、羽田空港周辺5地区の羽田空港移転対策地区協議会に対して説明会を開催する。

昭和56年4月24日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。空港跡地面積を明確にすることほか6項目を付けて「羽田空港沖合展開計画修正案」を了承する。

昭和56年5月15日

第13回羽田空港移転問題協議会が開催される。大田区助役は、「羽田空港沖合展開計画修正案」に対する羽田空港移転対策連合協議会のまとめ及び大田区議会羽田空港対策特別委員会での問題点を提示し、対応を求める。

昭和56年5月28日

第14回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、「沖合展開計画に係わる現空港の土地利用の考え方（案）」を提示する。

昭和56年6月4日

第15回羽田空港移転問題協議会が開催される。大田区が提起した18項目の問題点に対する運輸省の対応が整理、確認され、調印される。

昭和56年6月15日

大田区議会羽田空港対策特別委員会は、大田区議会第2回定例会において、18項目の問題点に示された対応の誠実な実施を条件に「羽田空港沖合展開計画修正案」に同意するとの中間報告書を提出する。

昭和56年6月18日

東京都知事は、品川区長と大田区長に「羽田空港沖合展開計画修正案」についての意見の照会をする。

昭和56年6月19日

大田区長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開計画修正案」について早期着工の条件を付けて同意すると回答する。

昭和56年6月25日

東京都知事は、運輸大臣に「羽田空港沖合展開計画修正案」について了承すると回答する。

昭和56年8月6日

運輸大臣と東京都知事の会談が、品川区長と大田区長の立会のもとに行われ、「羽田空港沖合展開計画修正案」についての確認書が調印される。

昭和56年8月25日

羽田空港開港50周年記念式典が挙行される。

昭和56年12月11日

第4次空港整備五箇年計画（昭和56年～60年度）が閣議決定される。

昭和57年1月19日

大田区議会議長は、運輸大臣に「羽田空港沖合展開計画連絡調整会議の運営に関する要望書」を提出する。

昭和57年8月5日

第19回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、「羽田空港沖合展開基本計画案」を提示する。

昭和57年8月20日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。大田区助役が、「羽田空港沖合展開基本計画案」の説明をし同意される。

昭和57年11月18日

第20回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、大田区の要望により再検討した「羽田空港沖合展開基本計画案」を提示する。

昭和57年12月8日

大田区議会羽田空港対策特別委員会は、「羽田空港沖合展開基本計画案」について条件を付けて了承する。

昭和57年12月15日

東京都知事は、品川区長と大田区長に「羽田空港沖合展開基本計画案」についての意見の照会をする。

昭和57年12月20日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。「羽田空港沖合展開基本計画案」を了承する。

昭和57年12月20日

大田区長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開基本計画案」について条件を付けて了承すると回答する。

昭和57年12月23日

東京都知事は、運輸大臣に「羽田空港沖合展開基本計画案」について条件を付けて了承すると回答する。

昭和58年2月23日

運輸大臣は、「羽田空港沖合展開基本計画」を決定する。

昭和58年5月2日

運輸省航空局長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開事業に係わる環境影響評価書案」を提出し、受理される。

東京都知事（港湾局）は、東京都知事（環境保全局）に「羽田空港沖合展開事業に伴う羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」を提出し、受理される。

昭和58年5月20日

運輸大臣は、羽田空港沖合展開事業について航空法に基づき公聴会を開催する。

昭和58年6月20日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」について検討する。

昭和58年6月21日

大田区公害環境部長は、漁業者懇談会を開催し「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」について説明する。

昭和58年6月22日

大田区公害環境部公害対策課長は、大田区内の自然保護団体の代表を招き「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」について説明する。

昭和58年6月28日

運輸省航空局及び東京都港湾局は、「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」について大田区京浜島地区を対象とする説明会を開催する。

昭和58年6月29日

運輸省航空局は、「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」について大田区羽田地区を対象とする説明会を開催する。

昭和58年7月30日

大田区長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」について、環境保全の見地からの意見を付けて回答する。

昭和58年8月10日

東京都知事は、「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」に関する公聴会を開催する。

昭和58年9月6日

運輸省航空局長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開事業に係わる見解書」を提出し、受理される。

東京都知事（港湾局）は、東京都知事（環境保全局）に「羽田空港沖合展開事業に伴う羽田沖埋立事業の拡張に係わる見解書」を提出し、受理される。

昭和58年9月19日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる見解書」について検討する。

昭和58年9月20日

大田区公害環境部長は、漁業者懇談会を開催し「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる見解書」について説明する。

昭和58年9月21日

大田区公害環境部長は、第3回大田区自然環境調査会を開催し、大田区内の自然保護団体の代表に「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる見解書」について説明する。

昭和58年9月29日

運輸省航空局及び東京都港湾局は、「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる見解書」について大田区京浜島地区及び羽田地区を対象として説明会を開催する。

昭和58年10月7日

大田区議会羽田空港対策特別委員会は、「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる見解書」に対する大田区長の意見を了承する。

昭和58年10月13日

大田区長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる見解書」について意見を付けて回答する。

昭和58年12月7日

東京都環境影響評価審議会会長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」について答申する。

昭和58年12月27日

運輸省航空局長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開事業に係わる環境影響評価書」を提出する。

昭和59年1月5日

東京都知事（港湾局）は、東京都知事（環境保全局）に「羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書」を提出する。

昭和59年1月20日

運輸大臣は、羽田空港の施設変更及び指定した延長侵入表面等の変更について、航空法の規定に基づき告示する。

昭和59年1月26日

羽田空港沖合展開事業の着工式が挙行される。

昭和59年3月30日

大田区長は、東京都知事（東京港港湾管理者の長）に意見照会のあった東京都港湾局域内公有水面埋立（大田区羽田空港二丁目東側地先公有水面羽田沖その三埋立て）免許について、異議はないと回答する。

昭和59年3月31日

大田区長は、「羽田空港沖合展開跡地利用に関する調査報告書」を発表する。

昭和59年4月26日

運輸省航空局と環境庁大気保全局は、「航空機騒音に係わる環境基準の達成状況について」を発表する。

昭和59年12月4日

大田区公害環境部長は、羽田空港沖合展開事業に関する漁業者懇談会を開催する。運輸省第二港湾建設局東京空港工事事務所長と大田区内漁業組合の代表は、運輸省直轄施工の埋立（多摩川河口三角地）について、設計及び事務手続きについては了承するが、埋立工事については合意の上で着工することを約束する。

昭和59年12月12日

東京都知事は、運輸大臣を訪れ「羽田空港の沖合展開に伴う移転跡地の取得について」の要望書を提出する。

昭和60年4月19日

東京都知事（東京港港湾管理者の長）は、東京都知事に東京港港湾区域内公有水面埋立（大田区羽田空港二丁目東側地先公有水面羽田沖その三埋立て）の免許書を与える。

昭和60年8月27日

東京モノレール株式会社は、東京都知事に「東京モノレール羽田線延伸事業に係わる環境影響評価書案」を提出し、受理される。

昭和60年12月14日

東京都知事は、「東京モノレール羽田線延伸事業に係わる環境影響評価書案」に関する公聴会を開催する。

昭和61年3月31日

大田区長は、東京都知事に「東京モノレール羽田線延伸事業に係わる見解書」について回答する。

昭和61年9月8日

東京モノレール株式会社は、東京都知事に「東京モノレール羽田線延伸事業に係わる環境影響評価書等」を提出し、受理される。

昭和61年11月13日

東京モノレール株式会社は、東京都知事に「東京モノレール羽田線延伸事業の着工届」を提出し、受理される。

昭和61年8月20日

第5次空港整備五箇年計画（昭和61年～平成2年度）が閣議決定される。

昭和62年8月20日

第27回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、「第Ⅰ期工事は予定どおり完成するが、第Ⅱ期工事は、超軟弱地盤であること、大規模な旅客ターミナルビル、管制塔、アクセス交通施設等が混在していることから、2年程度延伸せざるを得なくなった」と発言する。

昭和62年11月2日

京浜島の東京鉄鋼団地工業協同組合Dブロック9社の代表は、大田区議会第4回定例会に「羽田沖合展開事業の一部変更に伴う京浜島集団工場の再移転に関する陳情」及び「羽田沖合展開事業の一部変更に伴う京浜島集団工場の公害調査に関する陳情」を提出する。

昭和63年3月30日

東京都京浜島工業団地協同組合連合会の代表は、運輸大臣と会談し、羽田空港沖合展開事業新A滑走路供用開始に伴う対応について要望する。

昭和63年3月31日

東京都京浜島工業団地協同組合連合会の代表は、東京都副知事と会談し、羽田空港沖合展開事業新A滑走路供用開始に伴う対応について要望する。東京都副知事は、「再移転の代替地はない。第5次港湾計画でも、移転用地はない」と答える。

昭和63年4月15日

大田区長は運輸大臣と会談し、羽田空港沖合展開事業の早期完成と跡地利用は大田区民の意向を反映することを要望する。

昭和63年5月19日

大田区長は、京浜島の東京鉄鋼工業協同組合Dブロック9社の代表と会談し、羽田空港沖合展開事業新A滑走路供用開始についての陳情書を受け取る。

昭和63年5月19日

京浜島の東京鉄鋼工業協同組合Dブロック9社の代表は、大田区議会第2定例会に「京浜島集団工場の再移転に関する陳情」を提出する。

昭和63年5月27日

京浜島の東京鉄鋼工業協同組合Dブロック9社の代表は、東京都知事に「羽田沖合展開事業の一部変更に伴う京浜島集団工場の再移転に関する陳情」を提出する。

昭和63年6月9日

運輸大臣は、品川区長と大田区長と共に羽田空港沖合展開事業の現況をヘリコプターで上空から視察する。その後、京浜島を視察し、東京都京浜島工業団地協同組合連合会の会員と懇談する。

昭和63年6月16日

第29回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、羽田空港沖合展開事業の新A滑走路供用開始に伴う京浜島対策として「京浜島対策基金」の設立を提案する。

昭和63年6月21日

羽田空港移転問題協議会幹事会は、東京都京浜島工業団地協同組合連合会に属する各単位組合の正副会長に対する京浜島対策基金についての説明会を開催する。

昭和63年7月2日

羽田空港沖合展開事業第I期工事が完了し、新A滑走路が供用開始される。

昭和63年7月11日

羽田空港移転問題協議会幹事会は、京浜島の東京鉄鋼工業協同組合Dブロック9社の代表に対する京浜島対策基金についての説明会を開催する。

昭和63年9月12日

第30回羽田空港移転問題協議会が開催される。東京都都市計画局は、「羽田空港移転跡地基本計画策定調査報告書（中間報告）」を提示する。

昭和63年9月26日

大田区長は、京浜島の東京鉄鋼工業協同組合Dブロック9社の代理人から「通告書」の送付を受ける。

昭和63年9月26日～28日

大田区都市環境部長は、京浜島に所在する全ての企業を対象として、京浜島対策基金による障害防止工事等の基礎資料を得るために説明会を開催する。

昭和63年11月21日

東京都京浜島工業団地協同組合連合会長は、運輸大臣を訪れ、新A滑走路の北側方面からの着陸を極力制限する処置を早急に講ずるようとの陳情書を提出する。

昭和63年11月25日

京浜島の東京鉄鋼工業協同組合Dブロック9社は、東京地方裁判所に運輸大臣を相手方として、羽田空港の新A滑走路の北側方向での離着陸の禁止を求める行政訴訟と、国、東京都及び航空会社5社を相手方として、同じく離着陸の禁止と損害賠償を求める民事訴訟を提訴する。

昭和63年12月5日

京浜島対策基金設置のための会議が、運輸省、東京都、大田区、品川区、財団法人航空公害防止協会及び空港関連企業の代表が出席して開催される。

平成元年3月9日

第1回京浜島対策基金運用委員会が開催される。

平成元年7月17日

第1回羽田空港跡地利用計画調査委員会が開催される。

平成元年12月20日

第31回羽田空港移転問題協議会が開催される。東京都港湾局は、「羽田沖埋立工事の平成2年度完成予定を1年間延期したい」と発言する。

平成2年11月16日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。羽田空港の運航時間帯を午前7時～午後10時から午前6時～午後11時へ延長及び離着陸回数枠1日500回を560回へ増便する問題について検討し、条件を付けて受け入れる。

平成2年12月19日

第32回羽田空港移転問題協議会が開催される。羽田空港の運航時間の延長及び離着陸回数枠の増加問題について報告があり、確認し了承する。

平成3年3月7日

大田区議会第1回定例会において「羽田空港対策積立基金条例」が可決される。

平成3年3月8日

羽田空港移転問題協議会幹事会が開催される。運輸省は、羽田空港移転跡地の考え方を示し、将来必要となる空港用地及び用地区分について説明する。

平成3年6月13日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。「羽田空港周辺環境整備対策事業取扱い要領」が制定される。

平成3年8月1日

羽田空港移転問題協議会幹事会が開催される。運輸省は、羽田空港沖合展開事業第Ⅱ期工程の遅れについて説明する。

平成3年8月26日

羽田空港開港60周年記念式典及び祝賀会が、東京国際空港開港60周年記念行事実行委員会（委員長：運輸省航空局東京国際空港長）により挙行される。

平成3年11月29日

第6次空港整備五箇年計画（平成3年～7年度）閣議決定。

平成4年3月18日

東京地方裁判所において、羽田空港新A滑走路供用禁止請求事件（行政訴訟）の「原告らの被告らに対する訴えをいずれも却下する。訴訟費用は原告らの負担とする」との判決が言い渡される。

平成4年3月30日

京浜島の東京鉄鋼工業協同組合Dブロック9社は、東京高等裁判所に運輸大臣及び運輸省東京航空局東京国際空港長を相手方として、羽田空港新A滑走路供用禁止請求事件（行政訴訟）を控訴する。

平成4年9月20日

運輸省は、民間空港再開40周年を記念し、9月20日を「航空日」から「空の日」と名称変更し制定する。

平成4年9月25日

東京都知事（東京港港湾管理者の長）は、東京都知事に東京港内公有水面埋立てに係る埋立て（大田区羽田空港二丁目東側地先公有水面羽田沖その三埋立地第二工区）に関する工事のしゅん功を認可する。

平成4年10月16日

第33回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、羽田空港沖合展開事業第Ⅱ期工事の完成となる西側ターミナルビルの供用開始の時期を平成5年9月下旬とすると報告する。

大田区助役は、羽田空港移転跡地の面積の確定と跡地利用計画の早期の作成を申し入れる。

平成5年3月8日

大田区議会平成5年第1回定例会において、「町区域の変更について」が可決され、大田区羽田空港二丁目東側地先公有水面羽田沖その三埋立地第二工区が羽田空港三丁目の町区域に編入される。

平成5年4月1日

京浜急行空港線の地下延伸工事が完成し、羽田駅が開業する。

平成5年7月1日

「住居表示に関する法律」に基づき、羽田空港三丁目を対象に住居表示が実施される。

平成5年9月2日

第36回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、羽田空港沖合展開事業第Ⅱ期工事の完成となる西側ターミナルビルの供用開始を平成5年9月27日と報告する。羽田空港跡地共同調査のための「共同調査に関する連絡会議」の設置を決める。

平成5年9月27日

羽田空港沖合展開事業第Ⅱ期工事完成、羽田空港西旅客ターミナルが供用開始する。

平成5年11月5日

東京都は、羽田空港沖合展開事業用地について、運輸省との間で土地売買契約を締結する。

平成6年9月7日

第37回羽田空港移転問題協議会が開催され、「羽田空港跡地共同調査に関する連絡会議」が設置される。

平成6年12月21日

高速湾岸線の多摩川トンネルが完成し、羽田空港から横浜ベイブリッジまで開通する。

平成6年12月27日

東京高等裁判所において、羽田空港新A滑走路供用禁止請求の行政訴訟控訴審に対する第6回口頭弁論が行われ、原告側は控訴を取り下げる。

平成7年4月19日

東京地方裁判所において、羽田空港新A滑走路供用禁止請求の民事訴訟に対する話し合いが行われ、原告より請求の趣旨減縮（一部取り下げ）申し立てが行われる。

平成7年8月24日

第38回羽田空港移転問題協議会が開催され、運輸省より第7次空港整備五箇年計画の基本的考え方（中間とりまとめ）（案）が説明される。

平成8年7月16日

東京地方裁判所において、羽田空港新A滑走路供用禁止請求の民事訴訟について、原告側より取下書が提出され受理される。

平成8年9月24日

運輸省は、新C滑走路完成後の東京国際空港の運用について、大田区に提示する。

平成8年12月13日

第7次空港整備五箇年計画（平成8年～平成12年）閣議決定。

平成9年3月12日

羽田空港移転対策連合協議会が開催され、運輸省から大田区に提示された「新C滑走路完成後の東京国際空港の運用について」の回答を了承する。

平成9年3月21日

第40回羽田空港移転問題協議会が開催される。羽田空港新C滑走路の24時間使用、離着陸回数枠 一日 660回（23時～6時を除く）などが報告され、確認する。

平成9年3月27日

羽田空港の新C滑走路が供用開始される。

平成9年6月26日

第1回東京国際空港跡地利用計画調査委員会が開催される。

平成9年7月18日

羽田空港の24時間運用に伴う、早朝・深夜便が運航される。

平成9年10月13日

第2回東京国際空港跡地利用計画調査委員会が開催される。

平成10年2月2日

第3回東京国際空港跡地利用計画調査委員会が開催される。

平成10年3月20日

羽田空港国際線暫定ビルが供用開始される。

平成10年6月17日

東京都議会は「羽田空港の国際化に関する意見書」を採択する。

平成10年6月19日

大田区議会は「羽田空港の国際化に関する決議」をする。

平成10年7月27日

平成10年度第1回東京国際空港跡地利用計画調査委員会が開催される。

平成10年11月18日

京浜急行空港線が西ターミナルビルに乗り入れ、羽田空港駅が開業する。

平成10年12月7日

大田区議会は「YS-11」量産1号機を羽田空港跡地の一面に保存することを求める意見書を採択する。

平成10年12月28日

年間国内線利用旅客数5,000万人達成記念セレモニーが挙行される。

平成11年3月12日

平成10年度第2回東京国際空港跡地利用計画調査委員会が開催される。

平成11年10月6日

運輸省は、大田区に「新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について」の提案をする。

平成11年10月8日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に運輸省から提案された「新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について」を報告する。

平成11年10月26日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転対策連合協議会において、運輸省から提案された「新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について」を説明する。

平成12年3月3日

東京国際空港（羽田空港）移転対策連合協議会が開催され、運輸省から大田区に提示された「新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について」の回答を了承する。

平成12年3月7日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に、運輸省から大田区に提示された「新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について」の回答を報告する。

平成12年3月17日

第42回羽田空港移転問題協議会が開催され、「新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について」（①新A・新B滑走路の使用時間延長、②増便、③新A滑走路北側離陸左旋回5機等）の内容が報告され、確認する。

平成12年3月23日

羽田空港の新B滑走路が供用開始される。

平成12年8月4日

運輸省は、大田区に「東京国際空港の施設計画変更及び当面の空港範囲と当面の跡地範囲について」の提案をする。

平成12年8月8日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に運輸省から提案された「東京国際空港の施設計画変更及び当面の空港範囲と当面の跡地範囲について」を報告する。

平成12年8月29日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転対策連合協議会において、運輸省から提案された「東京国際空港の施設計画変更及び当面の空港範囲と当面の跡地範囲について」を説明する。

平成12年12月27日

運輸省は、大田区に「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」の提案をする。

平成13年1月15日

第44回羽田空港移転問題協議会が開催され、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」の内容が報告される。

平成13年1月16日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会で「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」を報告する。

平成13年1月18日

大田区は、東京国際空港(羽田空港)移転対策連合協議会において、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」を説明する。

平成13年2月1日

東京国際空港(羽田空港)移転対策連合協議会において、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」の回答を確認する。

平成13年2月13日

大田区長は、航空局長あてに「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」の当面の回答をする。

平成13年2月16日

羽田空港から国際チャーター便5機が就航する。

平成13年3月8日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転対策連合協議会において、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」の当面の回答を説明する。

平成13年12月4日

大田区長は、国土交通省航空局長に対して、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」の提案に対する最終的な回答する。

平成13年12月5日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会において、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」の大田区長名による航空局長あて回答を報告する。

平成13年12月12日

東京国際空港東旅客ターミナルビル起工式、安全祈願祭が行われる。

平成13年12月19日

国土交通省は、「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」をまとめ、4本目の滑走路の位置について最終決定する。

平成13年12月21日

国土交通省航空局長は、大田区長に対して「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について（回答）」に対する回答をする。

平成13年12月25日

第45回羽田空港移転問題協議会が開催され、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」大田区の回答及びそれに対する国土交通省の回答について確認される。

平成14年1月22日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について（回答）」に対する国土交通省の回答を報告する。

平成14年2月7日

東京国際空港（羽田空港）移転対策連合協議会が開催され、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について（回答）」に対する国土交通省の回答を了承する。

平成14年10月17日

大田区長は、国土交通省航空局飛行場部長と会談し、羽田空港跡地53haについて内々の提示を受ける。

平成14年10月29日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に国土交通省から提示された羽田空港跡地53haを報告する。

平成14年10月29日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、国土交通省から提示された羽田空港跡地53haを説明する。

平成14年12月26日

東京国際空港年間国内旅客数6,000万人達成記念セレモニーが行なわれる。

平成15年3月14日

大田区助役は、国土交通省航空局環境整備課から「東京国際空港の空港処理容量の拡大に伴う国内定期便の増便について」の提案を受ける。

平成15年3月28日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に国土交通省から提案された「東京国際空港の空港処理容量の拡大に伴う国内定期便の増便について」を報告する。

平成15年4月3日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、国土交通省から提案された「東京国際空港の空港処理容量の拡大に伴う国内定期便の増便について」を説明する。

平成15年4月21日

大田区長職務代理者大田区助役は、国土交通省航空局長に対し「東京国際空港の空港処理容量の拡大に伴う国内定期便の増便について」の回答をする。

平成15年11月11日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に国土交通省から報告のあった「金浦－羽田間航空便の運航について」を報告する。

平成15年11月30日

羽田空港と韓国ソウルの金浦空港を結ぶ昼間国際旅客チャーター便の運航が1日4便で開始される。

平成16年12月1日

羽田空港第2旅客ターミナルビル及び空港連絡道路等が供用開始され、羽田空港沖合展開事業は概成する。

平成17年4月7日

大田区助役は、国土交通省環境整備課から「東京国際空港の空港処理容量の拡大について」の提案を受ける。

平成17年4月19日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に国土交通省から提案された「東京国際空港の空港処理容量の拡大について」を報告する。

平成17年4月25日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、国土交通省から提案された「東京国際空港の空港処理容量の拡大について」を説明する。

平成17年5月10日

大田区長は、国土交通省航空局長に対し「東京国際空港の空港処理容量の拡大について」の回答をする。

平成17年8月1日

羽田空港と韓国ソウルの金浦空港を結ぶ昼間国際旅客チャーター便の運航が1日8便となる。

平成18年12月4日

第46回羽田空港移転問題協議会が開催され、国土交通省から正式に「空港跡地の範囲と面積約53ha」が提示される。

平成18年12月6日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に国土交通省から提案された「空港跡地の範囲と面積約53ha」を説明する。

平成18年12月13日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、国土交通省から提案された「空港跡地の範囲と面積約53ha」を説明する。

平成19年3月20日

第47回羽田空港移転問題協議会が開催され、「空港跡地の範囲と面積約53ha」等について合意する。

平成19年3月30日

国土交通省は、羽田空港再拡張事業の4本目の滑走路に工事着手するとともに、供用開始を平成22年10月末と発表する。

平成19年5月15日

第1回羽田空港跡地利用基本計画に関する有識者委員会が開催される。

平成19年6月11日

大田区は、国土交通省航空局から「東京国際空港の発着枠の拡大について」の説明を受ける。

平成19年6月14日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に国土交通省から提案された「東京国際空港の発着枠の拡大について」を説明する。

平成19年6月18日

第2回羽田空港跡地利用基本計画に関する有識者委員会が開催される。

平成19年6月25日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会に国土交通省から提案された「東京国際空港の発着枠の拡大について」を説明する。

平成19年9月7日

第3回羽田空港跡地利用基本計画に関する有識者委員会が開催される。

平成19年9月29日

羽田空港と上海虹橋空港を結ぶ昼間国際旅客チャーター便の運航が1日4便で開始される。

平成19年10月31日

第48回羽田空港移転問題協議会が開催され、「羽田空港跡地利用基本計画」（素案）について合意する（11月1日から14日にかけて、パブリックコメント（意見募集）を実施）。

平成19年10月31日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に羽田空港移転問題協議会で合意した「羽田空港跡地利用基本計画」（素案）について説明する。

平成19年11月1日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、羽田空港移転問題協議会で合意した「羽田空港跡地利用基本計画」（素案）について説明する。

平成19年11月27日

第4回羽田空港跡地利用基本計画に関する有識者委員会が開催される。

平成20年3月28日

第49回羽田空港移転問題協議会が開催され、「羽田空港跡地利用基本計画」について合意する。

平成20年4月1日

羽田空港と香港を結ぶ昼間国際旅客チャーター便の運行が1日1便（ANA）で開始される。

平成20年4月16日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に羽田空港移転問題協議会で合意した「羽田空港跡地利用基本計画」について報告する。

平成20年5月8日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第1回有識者委員会が開催される。

平成20年5月22日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、羽田空港移転問題協議会で合意した「羽田空港跡地利用基本計画」について説明する。

平成20年5月28日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第1回各界代表者会が開催される。

平成20年5月29日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第2回有識者委員会が開催される。

平成20年6月24日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第3回有識者委員会及び第2回各界代表者会が合同開催される。

平成20年7月1日

羽田空港と香港を結ぶ昼間国際<sup>x</sup>

旅客チャーター便の運行が1便増便(JAL)され計2便となる。

平成20年7月22日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第4回有識者委員会が開催される。

平成20年8月22日

大田区は、東京国際空港(羽田空港)移転騒音対策連合協議会において、「羽田空港跡地利用OTA基本プラン(素案)」について説明する。

平成20年8月22日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第3回各界代表者会が開催される。

平成20年8月22日

大田区長は、「羽田空港跡地利用OTA基本プラン(素案)」を発表する。

(8月25日から9月12日にかけて、パブリックコメント(意見公募)を実施。)

平成20年8月27日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「羽田空港跡地利用OTA基本プラン(素案)」について報告する。

平成20年9月25日

横田空域の一部削減に伴う羽田空港出発経路(西コース)変更後の運用が開始される。

平成20年10月9日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第5回有識者委員会が開催される。

平成20年10月10日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第4回各界代表者会が開催される。

平成20年10月15日

大田区は、東京国際空港(羽田空港)移転騒音対策連合協議会において、「羽田空港跡地利用OTA基本プラン(素案)」に係るパブリックコメント(意見公募)の結果について説明する。

平成20年10月24日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「羽田空港跡地利用OTA基本プラン(素案)」に係るパブリックコメント(意見公募)の結果について報告する。

平成20年10月31日

大田区は、「羽田空港跡地利用OTA基本プラン」を取り纏める。

平成20年11月11日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「羽田空港跡地利用OTA基本プラン」について報告する。

平成21年3月27日

第50回羽田空港移転問題協議会が開催され、「羽田空港跡地まちづくり推進計画(仮称)」を平成22年10月を目途に取り纏めることについて確認する。

平成21年5月28日

国土交通省は、大田区に「D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用について」を提示する。

平成21年10月25日

羽田空港と北京を結ぶ昼間国際旅客チャーター便の運行が1日4便で開始される。

平成22年4月23日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用について」の回答案について説明する。

平成22年4月27日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、「D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用について」の回答案について説明する。

平成22年4月28日

大田区長は、航空局長あてに「D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用について」に対する回答をする。

平成22年5月14日

国土交通省は、大田区に「D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用についてに対する回答」に対して回答する。

平成22年5月19日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用についてに対する回答について(回答)」について説明する。

平成22年5月31日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、「D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用についてに対する回答について(回答)」について説明する。

平成22年8月18日

第51回羽田空港移転問題協議会が開催され、「羽田空港跡地まちづくり推進計画(素案)」について合意する（8月20日から9月2日にかけて、パブリックコメント（意見公募）を実施）。

平成22年8月18日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に羽田空港移転問題協議会で合意した「羽田空港跡地まちづくり推進計画(素案)」について報告する。

平成22年8月19日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、羽田空港移転問題協議会で合意した「羽田空港跡地まちづくり推進計画(素案)」について説明する。

平成22年10月21日

羽田空港再拡張事業が完了し、D滑走路及び国際線地区が供用開始される。

平成22年10月27日

第52回羽田空港移転問題協議会が開催され、「羽田空港跡地まちづくり推進計画」について合意する。

平成22年10月29日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「羽田空港跡地まちづくり推進計画(素案)」に係るパブリックコメント(意見公募)の結果及び「羽田空港跡地まちづくり推進計画」について報告する。

平成22年10月31日

羽田空港とアジア・欧米の各都市を結ぶ国際定期便が就航される。

平成22年12月20日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、「羽田空港跡地まちづくり推進計画(素案)」に係るパブリックコメント(意見公募)の結果及び「羽田空港跡地まちづくり推進計画」について説明する。

平成23年9月27日

東京都は、羽田空港跡地第1ゾーンを対象エリアの一部とする国際戦略総合特区「アジアヘッドクォーター特区」を内閣府に申請する。

平成23年12月22日

内閣府は、羽田空港跡地第1ゾーンを対象エリアの一部とする「アジアヘッドクォーター特区」(東京都が申請)を、国際戦略総合特区に指定する。

平成24年3月22日

羽田空港内新設構内道路（環状8号線の大田区羽田空港一丁目から二丁目各地内）が供用開始される。

平成24年7月27日

東京都は、羽田空港跡地における産業交流施設の活用等を含む「アジアヘッドクォーター特区」の国際戦略総合特別区域計画について、内閣府の認定を受ける。

平成24年10月11日

大田区長は、国土交通省航空局長より「C滑走路南伸後の東京国際空港の運用について」の提示を受ける。

平成24年10月17日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会において「C滑走路南伸後の東京国際空港の運用について」を報告する。

平成24年10月18日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、「C滑走路南伸後の東京国際空港の運用について」を説明する。

平成25年4月24日

大田区は、川崎市と「大田区と川崎市の産業連携に関する基本協定」を締結する。

平成25年9月9日

大田区長は、国土交通大臣と面談し、「羽田空港跡地利用の具体化に向けた支援について」の要望書を提出する。

平成25年9月11日

東京都は、羽田空港跡地第1ゾーンを対象エリアの一部とした国家戦略特区「世界で一番ビジネスのしやすい国際都市づくり特区」を内閣府に提案する。

平成25年9月24日

羽田空港移転騒音対策連合協議会は、国土交通大臣に「東京国際空港A滑走路北向き離陸左旋回飛行の廃止について」の要望書を提出する。

平成26年3月30日

国際線の発着枠が更に昼間3万回増枠され、計9万回に拡大された。

平成26年5月1日

大田区が区域の一つである「東京圏」が、国家戦略特区の区域として決定される。

平成26年12月11日

C滑走路が海側（南側）に360m延伸され、滑走路長3,360mとなる。

平成27年7月13日

大田区は、「羽田空港跡地第1ゾーン整備方針」を策定する（6月1日から6月15日にかけて、パブリックコメント（意見公募）を実施）。

平成27年9月29日

内閣府は、東京都都市再生分科会を開催し、「羽田空港跡地第1ゾーンにおける都市計画（素案）」について承認する。

平成28年2月4日

内閣府は、東京圏国家戦略特別区域会議を開催し、「羽田空港跡地第1ゾーンにおける都市計画（素案）」が「都市計画法の特例を活用した整備」の区域計画として了承される。

平成28年2月5日

内閣府は、国家戦略特別区域諮問会議を開催し、区域計画が内閣総理大臣の認定を受ける。

平成28年2月12日

内閣総理大臣認定に基づき、大田区で都市計画決定の告示をする。

平成28年5月9日

内閣に設置された知的財産戦略本部にて決定された「知的財産推進基本計画2016」において、羽田空港跡地が「クールジャパン発信拠点」として位置付けられる。

平成28年6月2日

閣議決定された「日本再興戦略2016」において、羽田空港跡地が「クールジャパン発信拠点」として位置付けられる。

平成28年6月16日

大田区、大田区議会、羽田空港移転騒音対策連合協議会は、国土交通大臣に「羽田空港の機能強化に関する要望について」の要望書を提出する。

平成28年10月5日

東京都市計画土地区画整理事業、羽田空港跡地地区土地区画整理事業の施行規程及び事業計画について独立行政法人都市再生機構が国土交通省から事業認可を取得する。

平成28年10月30日

日本・米国航空当局間協議の結果、羽田空港とアメリカの主要都市間を結ぶ昼間時間帯の国際定期便が就航される。

平成28年10月31日

大田区は、羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）募集要項を策定し、公表する。

平成28年11月18日

内閣府は、「都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域を定める政令の一部を改正する政令」を閣議決定し、『羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域』が都市再生緊急整備地域等として指定される。

平成29年2月9日

羽田空港移転騒音対策連合協議会は、国土交通大臣に「羽田空港周辺における環境影響等に関する要望について」の要望書を提出する。

平成29年3月7日

羽田空港跡地のまちづくりと連携した水辺の利用・交流促進に向け、「羽田空港跡地かわまちづくり計画」を登録する。

平成29年5月10日

大田区は、国土交通大臣に「羽田空港の機能強化に関する要望について」の要望書を提出する。

平成29年5月19日

「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）」について、整備・運営事業予定者が決定する。

平成29年5月24日

羽田空港跡地地区土地区画整理事業の起工式が挙行される。

平成29年6月1日

大田区は、「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）」について、事業者選定に係る審査講評と事業予定者の提案概要を公表する。

平成29年8月21日

大田区は、「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）」について、大田区と事業予定者双方の協力事項及び諸手続き等を定めた基本協定を締結する。

平成29年9月28日

関東財務局は、国有財産関東地方審議会の答申を受け、「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）」の事業対象地となる国有財産を大田区に時価売払いするとした、国有財産の処理方針を決定する。

平成30年3月9日

羽田エアポート都市開発株式会社が民間都市再生事業計画（羽田空港跡地第2ゾーン計画）の認定を受ける。

平成30年5月9日

羽田みらい開発株式会社（SPC）（応募グループ構成員が設立した特別目的会社）と事業契約を締結する。

平成30年6月28日

大田区は、跡地第1ゾーン第一期事業に係る事業用地（約2.7ha）について、独立行政法人都市再生機構東日本都市再生本部と売買契約を締結する。

平成30年6月29日

大田区は、跡地第1ゾーン第一期事業に係る事業用地（約3.2ha）について、国と売買契約を締結する。

平成30年9月28日

羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）に係る事業用地の一部（1段階目）について、土地の引き渡しを受け、事業者（羽田みらい開発株式会社）へ貸付を行う。

平成30年10月28日

A滑走路北向き離陸左旋回1便（JAL491高知行き）が減便される。

平成30年10月31日

羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）の起工式が挙行される。

平成30年12月25日

羽田みらい特定目的会社（TMK）が民間都市再生事業計画（羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業））の認定を受ける。

平成31年1月30日

大田区は、国土交通大臣に「羽田空港の機能強化等に関する要望について」の要望書を提出する。

平成31年3月20日

羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）に係る事業用地の一部（2段階目）について、土地の引き渡しを受け、事業者（羽田みらい開発株式会社）へ貸付を行う。

平成31年3月27日

羽田空港移転騒音対策連合協議会は、国土交通大臣に「羽田空港周辺における環境影響等に関する要望について」の要望書を提出する。

平成31年3月31日

A滑走路北向き離陸左旋回が全廃される。

平成31年4月1日

羽田空港跡地第2ゾーン内に「ソラムナード羽田緑地」（1.1kmのうち800m）が供用開始となる。

令和元年5月31日

羽田空港跡地第1ゾーンが国土交通省スマートシティモデル事業における重点事業化促進プロジェクトに選定されるとともに「スマートシティ推進パートナー」に位置付けられる。

令和元年6月17日

大田区は、水辺とまちが一体となり、多様な人々が楽しむことができる空間創出を目指し、ソラムナード羽田緑地に「都市再生整備計画（羽田空港跡地周辺地区）」を策定する。

令和元年8月8日

国土交通省は、2020年3月29日より新飛行経路の運用を開始し、羽田空港において国際線を年間約3.9万回増便することとし、公表する。

令和元年8月20日

羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）の施設名称が「HANEDA INNOVATION CITY」（羽田イノベーションシティ）略称：HICity（エイチ・アイ・シティ）に決定し、公表される。

令和元年9月6日

大田区は、国土交通大臣に「羽田空港の機能強化等に関する要望書への回答及び協議について」を提出する。

令和元年11月22日

国土交通省は、大田区に「機能強化後の東京国際空港の運用について（協議）」を提示する。

令和元年11月29日

大田区長は、航空局長あてに「機能強化後の東京国際空港の運用」に対する回答をする。

令和元年12月4日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「機能強化後の東京国際空港の運用について」に対する回答等を説明する。

令和元年12月10日

羽田空港第2ゾーン地区約4.3haで開発が進めている羽田空港直結複合開発プロジェクトの街区名称を「羽田エアポートガーデン」とし、その計画概要が決定され、公表される。

令和元年12月26日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、「機能強化後の東京国際空港の運用について」に対する回答等を説明する。

令和2年1月17日

国土交通省航空局長は、大田区に「機能強化後の東京国際空港の運用について（回答）」を掲示する。

令和2年1月21日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「機能強化後の東京国際空港の運用について（回答）」等を説明する。

令和2年1月30日～2月12日

国土交通省は、羽田空港の新飛行経路運用開始に先立ち、北風・南風それぞれ7日間において実機飛行による確認を行う。

令和2年2月10日

大田区、国土交通省、羽田みらい開発、羽田エアポート都市開発は、第1ゾーンと第2ゾーンからなるエリアの名称を、「羽田空港跡地」から「HANEDA GLOBAL WINGS」（ハネダグローバル ウイングズ）に改称したことを発表する。

令和2年3月18日

羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）に係る事業用地の一部（3段階目）について、土地の引き渡しを受け、事業者（羽田みらい開発株式会社）へ貸付を行う。

令和2年3月26日

大田区は、川崎市と合同で国土交通大臣に「羽田空港新飛行経路の運用に関する対応について」の要望書を提出する。

令和2年3月29日

羽田空港において、新飛行経路の運用が開始される。

令和2年4月1日

羽田空港跡地第2ゾーンにおいて、「ソラムナード羽田緑地」の全長1.1km（800mは供用開始済）が供用開始となる。

令和2年5月13日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「羽田空港の機能強化等に関する要望について」等を説明する。

令和2年5月22日

羽田空港跡地第1ゾーンにおいて、都市計画道路（区画街路第4号線の一部、区画街路第6号線の一部）が供用開始となる。

令和2年6月4日

国土交通省航空局首都圏空港課は、大田区に「東京国際空港の運用について（ゴーア라운드経路）」を通知する。

令和2年6月17日

国土交通省航空局首都圏空港課は、大田区に「羽田空港におけるB滑走路からの西向き離陸に関する当面の運用について」を通知する。

令和2年6月30日

国土交通省は、「第1回 羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」を開催する。

令和2年7月3日

羽田空港跡地第1ゾーン内に、羽田イノベーションシティがまち開きする。

令和2年7月3日

羽田みらい開発株式会社との間に、羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）における一般定期借地権が設定される。

令和2年7月3日

羽田空港跡地第1ゾーンにおいて、天空橋駅前交通広場（区画街路第6号線の一部）が供用開始となる。

令和2年7月31日

国土交通省航空局首都圏空港課は、大田区に「羽田空港におけるB滑走路からの西向き離陸に関する当面の運用について」を通知する。

令和2年8月28日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、「機能強化後の東京国際空港の運用について」に対する回答等を説明する。

令和2年9月18～22日

羽田イノベーションシティが本格稼働となり、オープニングイベントが開催される。

令和2年12月25日

羽田空港移転騒音対策連合協議会は、国土交通大臣に「羽田空港周辺における環境影響等に関する要望について」の要望書を提出する。

令和3年5月22日、6月12日、6月26日

都市計画公園に関する意見交換会を開催する。

令和3年6月11日

令和4年（2022年）開業予定のⅡ期工区エリアに関して、先端医療研究センターの運営事業者が、愛知県の学校法人藤田学園に決まる。

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、全施設開業（グランドオープン）が令和5年（2023年）夏以降へ延期となる。

令和3年11月5～7日

羽田イノベーションシティの本格稼働から1周年を記念して、「羽田スマートシティEXPO 2021」を開催する。

令和3年11月17日

多摩川親水緑地（ソラムナード羽田緑地）の区域を拡張する都市計画を変更したため、告示・縦覧を行う。

令和3年11月21日

都市計画公園に関する意見交換会の成果について、成果発表会を開催する。

令和3年11月26日

国土交通省航空局首都圏空港課は、大田区に「羽田空港におけるゴーア라운드減少に向けた取り組みについて」を通知する。

令和3年12月1～30日

羽田イノベーションシティと羽田空港第3ターミナル間で自動運転バスレベル2の実証運行が実施される。

令和4年3月11～31日

「羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園コンセプトブック（素案）」について、区民意見公募手続きを実施する。

令和4年3月12日

羽田空港と川崎市殿町をつなぐ「多摩川スカイブリッジ」が開通する。

令和4年3月23日

「旧三町顕彰の碑」建立記念式典を開催する。

令和4年4月1日

HANEDA GLOBAL WINGS第1ゾーン南側において、多摩川高潮堤防が供用開始となる。

令和4年4月25日

「羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園コンセプトブック」を策定する。

令和4年10月13日

国土交通省航空局首都圏空港課は、大田区に「羽田空港におけるB滑走路からの西向き離陸に関する運用について」を通知する。

令和4年12月21日

HANEDA GLOBAL WINGS第2ゾーンにおいて、羽田空港第3ターミナル直結の羽田エアポートガーデン内に、「住友不動産ホテル ヴィラフォンテーヌ プレミア羽田空港・グランド羽田空港」が先行開業する。

令和5年1月5日～3月31日

羽田イノベーションシティと羽田空港第3ターミナル間で自動運転バスレベル2の実証運行が実施される。

令和5年1月31日

HANEDA GLOBAL WINGS第2ゾーンにおいて、「羽田エアポートガーデン」が全面開業する。

令和5年11月16日

羽田イノベーションシティがグランドオープンする。グランドオープンを記念し、式典が開催される。

令和5年11月17～19日

羽田イノベーションシティのグランドオープンを記念した「Grand Opening Event 〇」が開催される。

令和5年12月12日

第181回大田区都市計画審議会において、都市計画公園予定地を約2.0haから約3.3haに変更することについて、諮問のとおり定めることが適当である旨の答申を得る。

令和6年1月5日

大田区は、国土交通大臣あてに「羽田空港における安全運用の確保について（申し入れ）」を提出する。

令和6年1月23日

羽田空港移転騒音対策連合協議会は、国土交通大臣に「羽田空港で発生した航空機事故に関する要請」を提出する。

令和6年2月5日

羽田イノベーションシティと羽田空港各ターミナル間を循環するバスの運行が開始される。

令和6年3月7～3月31日

羽田イノベーションシティと羽田空港第3ターミナル間で自動運転レベル2の実証運行が実施される。

令和6年3月31日

ソラムナード羽田緑地プレオープンイベントを行う。

令和6年4月1日

ソラムナード羽田緑地が全面開園する。

令和6年7月11日

羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園整備運営等事業者の公募を開始する。

令和6年8月1日

羽田イノベーションシティ内で民間事業主体の事業において国内初となる自動運転バスレベル4の運行が開始される。

令和6年11月1～3日

羽田イノベーションシティのグランドオープン1周年記念イベント「あわい -awai2024-」が開催される。

令和6年12月2～20日

羽田イノベーションシティと羽田空港第3ターミナル間で自動運転バスレベル2の実証運行が実施される。

令和7年2月5日

羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園整備運営等事業について、「羽田みらいパークマネジメント」グループを事業予定者に決定する。

令和7年5月17日

羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園整備運営等事業について、住民説明会を開催する。

令和7年11月1日

羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園の公募設置等計画等の認定を行う。

令和7年11月1日

土地区画整理事業における都市計画道路が完成し、全線大田区道として供用開始される。



## 6 保 存 資 料



3 神台農圃の早期実現については、相互に努力するものとする。

羽田空港の神台農圃計画については、今後下記事項について意見の一致をみたのでこれを確認する。

4 「羽田空港移転問題協議会」を存続させ、必要な事項については適宜協議させるものとする。

記

昭和36年7月6日

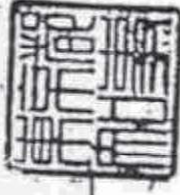
1 運輸省が関係機関と調整を図りつつ空港計画を策定するに当たっては、別紙の骨造路配置及び運用方式を基本とする。

運輸大臣 塩川正十郎



2 新規の掘立については、多摩川河口部を除き東京都が関係物販理により実施するものとし、現在の羽田沖の事業も含め空港計画と相互に整合を図りながら進めるものとする。

東京都知事 鈴木俊



3 次の事項については、関係機関との調整を踏まえ別論協議するものとする。

- (1) 神台農圃により空港用地外とする範囲とその土地の利用計画
- (2) 関係物販立地を国が使用し及び取得する方法と時期
- (3) 神台農圃により空港用地外となる土地を東京都が取得する方法と時期

法と時期

立会、東京都大田区長 天野 律



同 東京都品川区長 多賀 栄太郎



4 前項(1)の検討に際しては、地元区の要望を十分配慮するものとする。



## 羽田空港に関する対策の経過（52）

令和8年3月発行

大田区

東京都大田区蒲田五丁目13番14号

編集 まちづくり推進部 空港まちづくり課

空港まちづくり担当

電話（5744）1111 内線 4102

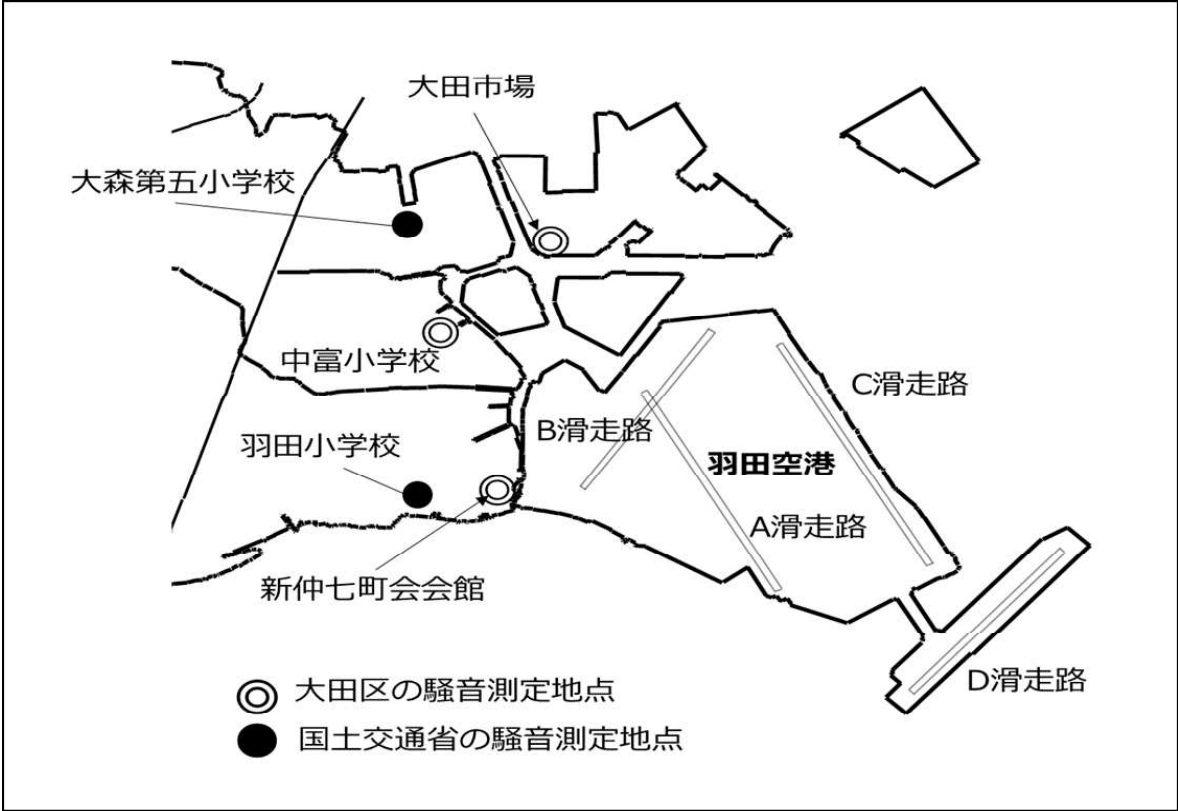


令和7年10月 大田区航空機騒音固定調査月報(確定)

測定地点	L <sub>den</sub>		騒音レベル		測定回数					測定日数
	測定値 (dB)	環境基準値 (dB)	最大値 (dB)	最小値 (dB)	0時～7時	7時～19時	19時～22時	22時～0時	合計	
大田市場	57	62以下	81.8	60.2	373	3,495	869	387	5,124	31
中富小学校	48	57以下	78.5	51.3	393	2,347	744	368	3,852	31
新仲七町会会館	49	57以下	87.2	50.9	265	1,513	390	156	2,324	31

- ※ 測定期間：令和7年10月1日～10月31日
- ※ 「航空機騒音測定・評価マニュアル」(令和2年3月 環境省)に準じて行った。
- ※ 騒音レベルは測定した航空機騒音の最大値及び最小値である。(ヘリコプターを除く)

航空機騒音測定地点の位置図



※環境基準L<sub>den</sub>について  
 環境基本法 16 条では、「騒音に係る環境上の条件について、人の健康を保護し、及び生活環境を保全するうえで維持されることが望ましい基準を定めるものとする」(一部抜粋)と規定しています。これを基に、地域の類型に合わせ、次の基準値を定めています。  
 類型Ⅰ 住居専用地域等 57dB 以下  
 類型Ⅱ 上記以外 62dB 以下

## 令和7年 11月 大田区航空機騒音固定調査月報(確定)

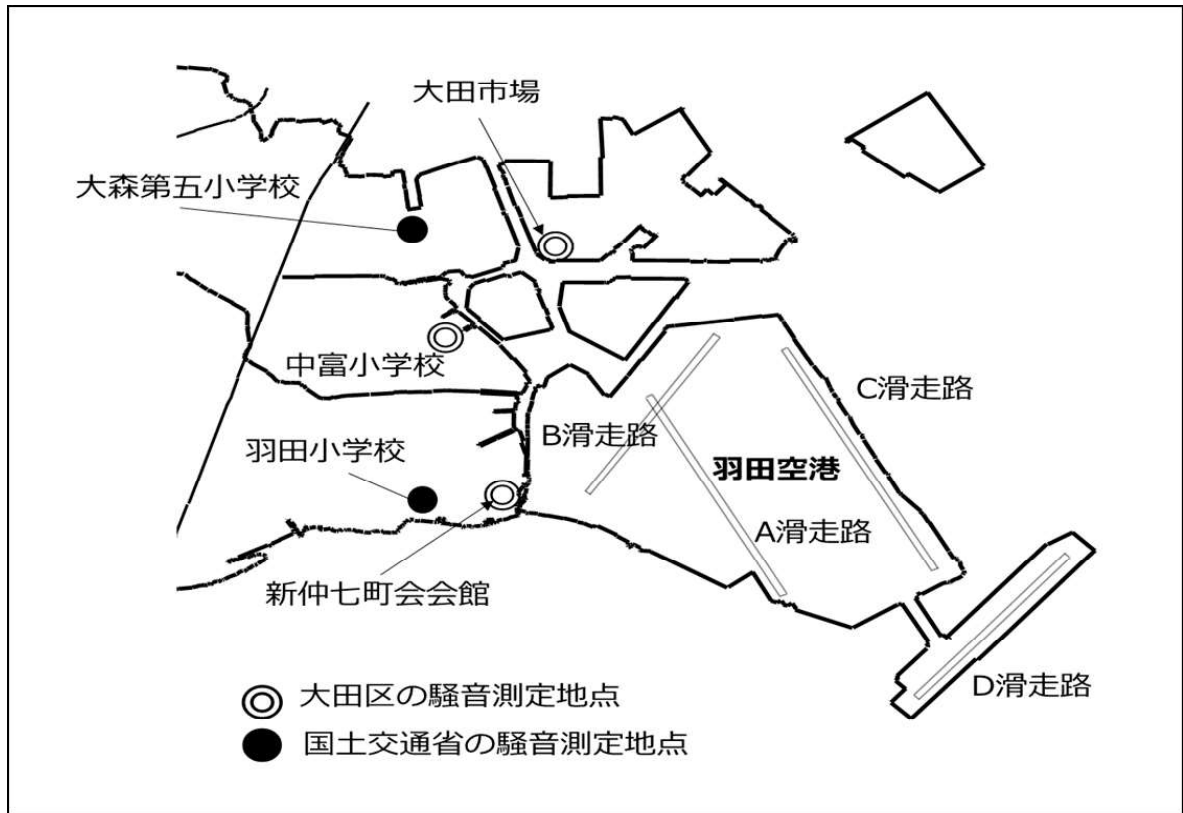
測定地点	L <sub>den</sub>		騒音レベル		測定回数					測定 日数
	測定値 (dB)	環境 基準値 (dB)	最大値 (dB)	最小値 (dB)	0時 ～ 7時	7時 ～ 19時	19時 ～ 22時	22時 ～ 0時	合計	
大田市場	57	62以下	82.1	59.5	353	3,242	807	336	4,738	30
中富小学校	49	57以下	81.4	51.9	398	2,749	789	331	4,267	30
新仲七町会会館	49	57以下	84.1	53.3	290	1,779	379	158	2,606	30

※ 測定期間：令和7年11月1日～11月30日

※ 「航空機騒音測定・評価マニュアル」(令和2年3月 環境省)に準じて行った。

※ 騒音レベルは測定した航空機騒音の最大値及び最小値である。(ヘリコプターを除く)

航空機騒音測定地点の位置図



※環境基準L<sub>den</sub>について

環境基本法 16 条では、「騒音に係る環境上の条件について、人の健康を保護し、及び生活環境を保全するうえで維持されることが望ましい基準を定めるものとする」(一部抜粋)と規定しています。これを基に、地域の類型に合わせ、次の基準値を定めています。

類型Ⅰ 住居専用地域等 57dB 以下

類型Ⅱ 上記以外 62dB 以下

## 羽田イノベーションシティにおける取組報告について

### 1 今後の主な予定等

#### (1) HICity 全体

##### ア 第2回 入居企業訪問企画（羽田みらい開発株式会社主催）

- ・日時：令和8年4月23日（木）10：00～11：30
- ・内容：入居企業訪問企画の第二弾。今回は、コンテンツ制作や映像制作をデザイン・開発・空間演出・製作までワンストップで行っている、HANEDA×Pi0 入居企業の（有）プロトタイプを訪問。事業内容や施設の見学・紹介を受けることで、企業同士の連携創出を図る。
- ・対象者：HANEDA×Pi0 入居テナント、SPC 関係者等

##### イ 空と緑のみらいフェス（羽田みらい開発株式会社主催）

- ・日時：令和8年6月5日（金）～6月7日（日）
- ・内容：昨年度の初夏フェスに代わるものとして、空飛ぶクルマのシミュレーション体験会、空港のお仕事体験会、SPOT 操作体験会等を実施予定。

### 2 直近に実施した主な催し等

#### (1) HICity 全体

##### ア 大田区産業拠点 MEET UP（羽田みらい開発株式会社主催）

- ・日時：令和8年2月19日（木）14：00～17：00
- ・内容：HICity 入居企業を含め、大田区内に立地する産業拠点（工場アパート、インキュベーション施設等）に入居する企業が対象の交流イベント。HICity 内の施設を2か所見学後、Pi0 PARK にて担当者による各拠点の紹介、大田区の施策紹介、交流会を行った。
- ・対象：HICity 入居企業、大田区内産業拠点入居企業
- ・参加者：39名（各拠点入居企業 22名、拠点関係者 17名）



交流会の様子

## イ 第2回 羽田の水辺環境フォーラム「羽田の歴史と未来の懇談会」

(羽田みらい開発株式会社主催)

- ・日時：令和8年3月5日（木）13：00～15：30
- ・内容：羽田の歴史などをたどる「まちあるき」と、「羽田の水辺のこれから」をテーマにしたワークショップを開催。HICity 入居企業や空港関係者、自治体等の職員が参加し、羽田の魅力と将来像を語り合うとともに、参加者同士の交流を広めた。
- ・参加者：24名



まちあるきの様子

## ウ 医工連携イベント「ハネダ X」～羽田から拓く医療イノベーションの未来～

(羽田みらい開発株式会社主催)

- ・日時：令和8年3月5日（木）16：00～18：30
- ・内容：医療・ビジネス・工学の融合による新産業創出を目的として開催。HICity 内の施設見学だけでなく、専門家による医療機器開発の要諦や臨床ニーズとの連携に関する講演、パネルディスカッション、交流会を通じ、HICity を舞台とした医療イノベーション・エコシステムの構築と連携強化を図った。
- ・参加者：32名



講演会・交流会の様子

## (2) 区施策活用スペース

### ア 宇宙を目指すスタートアップと製造業の交流会

(大田区、大田区産業振興協会、準天頂衛星システムサービス株式会社、  
一般社団法人クロスユース共催)

- ・日時：令和8年2月20日（金）15：00～18：20
- ・内容：宇宙開発に取り組むスタートアップ企業と区内製造業企業の連携創出を目的として、本イベントを開催した。内容としては、基調講演やショートピッチに加え、1対1のミニマッチングや交流会などを実施した。全編を通じて、技術的なマッチングの促進や、有望なスタートアップ企業の区内誘致を図った。区内外から多くの宇宙スタートアップ企業が参加したことで、新たなネットワークの形成に繋がる機会となった。
- ・参加者：44名  
(宇宙スタートアップ10社14名、区内企業10社14名、  
来賓・オブザーバー16名)



「宇宙を目指すスタートアップと製造業の交流会」の様子

## イ 実証実験・実装促進事業、オープンイノベーション促進事業 合同成果発表会（大田区主催）

- ・日時：令和8年3月10日（火）14：30～16：30
- ・内容：実証実験・実装促進事業（HOIP）、オープンイノベーション促進事業（OTAS）の合同成果発表会を開催。HOIPでは、本年度新たに採択したスタートアップ3社による実証事業の紹介、マッチングした区内部局との対談を行った。OTASでは、本年度マッチングしたスタートアップ2社のショートピッチ、区内企業×スタートアップのセッションを実施。懇親会では、スタートアップ、区内企業、行政職員の交流が促進された。
- ・対象：スタートアップ、区内企業、行政関係者など
- ・参加者：70名（現地参加55名、オンライン参加15名）



HOIP・OTAS 合同成果発表会の様子

ウ 第12回超専門技術ミニ展示会「すっきり展」(大田区産業振興協会主催)

- ・日時：令和8年3月12日(木) 13:00~16:00
- ・内容：「すっきり」をテーマに、浄化・純化・美化や整理整頓を実現する製品・サービスを集めた専門展示会を開催した。区内中小企業が持つ優れた技術や付加価値を広く発信し、多角的なプロモーションの実現に繋げた。会場では活発な商談が行われ、新規販路開拓やビジネスマッチングを促進するなど、区内産業の活性化に大きく寄与した。
- ・参加者：出展者19社および3ブース(協会、内職相談、立地相談)  
来場者205名



「すっきり展」の様子

## エ ビジネス英会話サロン（大田区産業振興協会主催）

- ・ 日時：令和8年2月2日（月）～令和8年3月16日（月）  
15：30～17：00（全6回開催）
- ・ 内容：海外取引の実績がある、あるいは今後の海外進出に意欲を持つ区内在勤・在住者を対象に、英語初級者でも参加しやすい学習プログラムを実施した。全6回の講義を通じて、海外取引や海外展示会への出展において必要となる、実務に即した英会話スキルの習得を支援した。具体的なビジネスシーンを想定した演習を取り入れ、受講者が海外市場へ挑むためのスキル向上を図り、区内企業のグローバル展開促進に寄与した。
- ・ 参加者：第1回（2/2）26名、第2回（2/9）27名、  
第3回（2/16）24名、第4回（3/2）20名、  
第5回（3/9）23名、第6回（3/16）16名



「ビジネス英会話サロン」模擬海外展示会の様子

オ HANEDA 共創プラットフォーム（事務局 大田区産業振興協会）

「第 20 回グローバルビジネス勉強会」

- ・ 日時：令和 8 年 3 月 18 日（水）15：00～16：30
- ・ 内容：今回は「ASEAN」をテーマとし、同地域に精通している国際機関日本アセアンセンターの石田氏を講師に招き、ASEAN の最新状況や市場のポテンシャルなどについて話を伺った。また、東京都中小企業振興公社 販路・海外展開支援課の田村氏より、同公社の海外展開サポート事業についての紹介があったほか、会員企業からは海外展示会関連の情報共有が行われ、実務に直結する知見を深める貴重な機会となった。
- ・ 参加者：11 名（うち区内企業 9 名）



「グローバルビジネス勉強会」の様子

### 3 PiO PARK 利用実績等

#### (1) PiO PARK 利用実績

	1月	2月	3月	令和7年度 累計	令和6年度 累計
来訪者数 (うちイベントの オンライン 参加者数)	1,432 (0)	1,923 (4)	2,605 (318)	25,457 (715)	29,613 (655)
イベント件数	7	17	19	160	227

#### (2) PiO PARK 在籍コーディネーター活動実績

	12月	1月	2月	令和7年度 累計速報値	令和6年度 累計
PiO PARK 在籍コーディネーター 活動実績	32	31	35	407	436

#### (3) 羽田イノベーションシティ/PiO PARK 視察受入実績

		1月	2月	3月	令和7年度 累計	令和6年度 累計
視察 受入 実績	国内	9	7	10	85	127
	海外	2	2	2	29	36
	計	11	9	12	114	163