

● 議事概要

「令和4年度羽田空港の機能強化に関する都及び関係区市連絡会 分科会（第2回）」
令和4年8月30日（火）

● 議題1 騒音対策について

【国の説明】

（国交省航空局）

資料1は、本年5月、6月の新飛行経路の運用状況である。5月においては、北風時のC滑走路離陸が2,017機、南風時のA滑走路着陸が622機、C滑走路着陸が1,492機、B滑走路離陸が973機であった。6月においては、北風時のC滑走路離陸が1,595機、南風時のA滑走路着陸が747機、C滑走路着陸が1,632機、B滑走路離陸が1,073機であった。2ヶ月の合計は、北風時のC滑走路離陸が3,612機、南風時のA滑走路着陸が1,369機、C滑走路着陸が3,124機、B滑走路離陸が2,046機であった。枠外に記載があるが、6月6日と6月18日は、悪天時運航のためILS方式で行われた。B滑走路離陸と南風時のC滑走路離陸に関しては、悪天時経路が設定されていないため、悪天時経路はA滑走路着陸とC滑走路着陸のみで行っている。6月24日については、北風も南風も両方とも記載がないが、当日は南西方向から強風が吹いていたため、15時以降も新飛行経路を飛行せずに、千葉市上空からの従来経路を飛行していた。

資料2は、本年5月、6月の北風・南風の運用割合である。右側には住民説明会でお示しした2016年から2018年の3ヶ年の平均値を示している。左側上段は、5月の時間帯別、午前（7時から12時）、午後（15時から19時）、昼間時間帯（6時から23時）別の運用実績である。午前中については、65%が北風運用、15時から19時は60%が南風運用である。右側の住民説明会でお示しした2016年から2018年の3ヶ年の平均よりは若干、北風運用が多かった。下段は6月についてである。こちらは3ヶ年の平均よりは南風運用が多い。午前中は、56%が北風運用、15時から19時は75%が南風運用であった。住民説明会でお示していた平均値とは数字が異なる部分はあるが、これらについては気象により変化するものであることを、ご理解いただきたい。

資料3は、本年5月、6月に羽田新飛行経路を飛行した航空機の航跡図である。5月、6月に羽田新飛行経路を飛行した航空機のうち位置情報が把握できたものを地図上にプロットしている。2ページ目は、C滑走路から北向きに離陸した航空機の航跡図である。一番左側は4月の参考情報である。5月は、天気の悪い日があった影響で、赤い点線の枠の中にて、若干の飛行機が経路を逸れていたことが見て取れるが、こちらについては、悪天回避や管制運用上必要なものであったことをご理解いただきたい。6月に関しては、殆どがピンク色で示している、運航開始前にシミュレーターにて想定された経路を通っており、赤丸で囲って

いる、新小岩の方にずれて飛ぶような飛行機がいつもより少なかった。3ページ目は、B滑走路から西向きに離陸した航空機の航跡図である。ピンク色で示しているところが想定経路であるが、概ねすべての飛行機が想定経路を飛行している。以前と比べて、赤い点線で囲っている想定経路の東側を早期旋回した飛行機は少なくなっているが、全体を通して、5月、6月は想定経路内を飛行していた。4ページ目は、南風時のA,C滑走路への着陸経路を飛行した航空機の航跡図である。いつもの傾向とそれほど変わらないが、悪天回避のため、右側で若干想定経路から外れているものが見られる。直線に入ってから、想定経路のほぼ中心線を飛んでいるところ、これについても、これまでの傾向と変わらず、しっかりと想定経路の範囲内を飛行している。

資料4は、本年5月、6月分の羽田空港新飛行経路に係る航空機騒音の測定結果についてである。全体総括についてであるが、測定期間は、5月1日から6月30日までの2ヶ月間であり、羽田の離陸経路、着陸経路近傍に設置している19箇所の固定の騒音測定局における測定結果をとりまとめている。測定局ごとの実測値と運用開始前にお示ししていた推定平均値を比較したところ、5月においては約90%、6月においては約86%が推計平均値と同等又はそれ以下であった。参考までに、1年前の5月においては約88%、6月においては、約90%が推計平均値と同等又はそれ以下であり、5月、6月ともにほぼ同水準であった。騒音軽減対策による効果についてであるが、主に着陸経路については、騒音対策として降下角の引き上げを行っているが、3度を超えた降下角の引き上げによる騒音低減について、継続的にその効果が確認できている。留意事項であるが、引き続き、新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、国際線の便数や乗客数が少ない関係で、小型化・軽量化の状況が続いているため、その点に留意する必要がある。2ページ目は騒音測定局ごとの実測値平均と推定平均値の比較である。19の測定局において、大型機、中型機、小型機それぞれについて平均値を下回っているものは青色、同等のものは白色、平均値をやや上回っているものは赤色で示している。中型機において、推計平均値を超えているものがあるところ、以前の計画便数に戻ってきつつある状況も加味して、引き続きモニタリングしていきたい。3ページ以降は19の測定局ごとに5月、6月の騒音分析結果を記載している。資料の読み方について説明する。左上は飛行経路と固定の測定局との位置関係をまとめており、実際の飛行経路からどれだけ近傍に位置しているのか、実際に飛行する航空機はどの程度の高度を飛んでいるのか、どの経路の音が観測されているのかを示している。左下の棒グラフは3色で色分けをしている。赤が小型機、緑が中型機、青が大型機である。横軸がそれぞれの航空機で測定された一番大きい音のdB、縦軸が測定された回数を示している。右側の表は、実測値の平均と推計平均値との比較である。下段の黄色の表はLdenである。Ldenは環境省が定める環境基準の評価値であるところ、実際の航空機の量や騒音の大きさ等を加味して分析を行っている。今年の5月・6月の傾向としては、1年前の5月・6月と比較すると、羽田の就航便が去年同時期比で約1.5倍に伸びているため、交通量に依存するLdenは増加している。また、一機ごとの航空機の最大騒音については、全体的に推計平均値を超

えていない傾向ではあるが、一部の測定局においては、実測値の平均自体が昨年度の5月、6月と比較するとやや大きいという傾向が確認されている。留意事項としては、去年の5月、6月は、4月末に3度目の緊急事態宣言が東京、関西で発出され、その後のゴールデンウィークに入ってから福岡、名古屋圏など全国的に緊急事態宣言が発出された直後であり、交通量が極めて少ない時期になっていた。従って、去年の5月、6月は、国内線の需要が伸びてきた現在に比べると機材構成が異なっているのではないかと考えている。こちらの傾向については、我々としては引き続き幅を持って評価したいと考えている。42 ページ以降は、高度引き上げによる騒音軽減効果についてである。航空局では、悪天時に ILS で3度の降下角で降下する時以外の好天時では、平時、衛星を使った RNAV 方式で3度よりも大きい降下角での運用を実施している。この降下角の引き上げによる騒音軽減効果を示しているものがこちらの青いグラフである。横棒の「0」の線が3度で降下した場合、それに対して3度より大きな角度で降下した際の騒音の大きさがどの程度軽減されているのかを青いグラフで示している。3度と3度以上の経路に差が出てくる新宿以南のところでは右側の赤字で記載している様に、マイナス 2.1dB からマイナス 0.3dB の範囲の中で一定の騒音軽減効果を確認している。43 ページでは、より詳細に分析している。中段の図は A、B、C の3種の航空機の降下方式を横から見たものであり、3度の ILS 降下に対して2つの RNAV 運用を行っている。1つが B の二段階降下と呼んでいる、降下角を途中で変更するもの、A は 3.45 度で継続して降りてくるものである。下のグラフの水色のものは3度の C に対して二段階降下の B で降りてきた場合の騒音の軽減量を示している。マイナス 1.9dB からマイナス 0.3dB の軽減効果が確認されている。更に、軽減効果が一番高い 3.45 度と3度を比較した場合についても、マイナス 2.9dB からマイナス 0.1dB の軽減効果があるという状況を確認している。

● 議題2 安全対策について

【国の説明】

(国交省航空局)

資料5は、本年4月、5月の部品欠落報告についてである。こちらの部品欠落の報告制度は、羽田空港を含む国際線の就航が多い全国7空港を合算して集計している。4月、5月に関しては、報告された部品欠落は合計120個。7割が10g未満であり、それ以外のほとんどが100g未満である。この期間においても、国土交通省の職員がチェックを行っていることに加え、各航空会社においても落下物防止対策基準に従って、部品欠落と氷塊の付着に係る対策を行っている。右の円グラフは部品別の割合である。スクリー・リベット類、シール・デカール類が大部分を占めている。右下の方の四角囲みには、それぞれの部品の代表的な重

さ、大きさについて記載している。部品欠落の代表例については左下にてご紹介している。

【関係区の主な発言】

(中野区)

部品欠落報告の中で、1 kg 以上のものが1つあったが、これの詳細についてお聞きしたい。安全確保上問題ないものなのか、お答えいただきたい。

(国土交通省)

資料5については、部品の大まかな傾向を示すというところで部品の重さや傾向をグラフで示しているところ、ご指摘の部品は具体的にはタイヤの一部と聞いている。着陸も離陸も安全に行っており、安全上特段の問題はなかった。なお、部品については空港の敷地内で見つかっている。

(中野区)

ありがとうございます。

(東京都)

本年7月の幹事会の資料8にて部品欠落のご説明いただいたが、その中で機体チェックの体制について、精通した職員の方でチームを組んで行っていると説明を受けた。その際に、2020年の新飛行経路運用開始に伴ってチェック要員を2チームから3チームに増員したというお話があったが、今後、航空便が復便し、便数が増えてきた際にもこの体制で十分に対応できるという理解でよいか。よろしくお願いします。

(国土交通省)

国内線については、100%近く復便しているところ、国際線が復便しても、現在の体制にて継続して空港事務所の担当職員が機体チェックを行うことができると考えている。今後もし引き続き、部品欠落、氷塊落下の未然防止の観点からしっかりとチェックを行っていく。

(東京都)

ありがとうございます。よろしくお願いします。

● 議題3 その他

【都の説明】

(東京都)

資料6-2は、本年5月、6月に都に寄せられた意見とその内容についてである。1週間ごとに集計しているが、5月の問い合わせ件数の合計は2件、6月は16件であった。下の方には、主な意見を記載している。一番多かったものが、騒音に関するもので14件である。2番目は、飛行経路の撤回や改善についてで4件、安全性に関するものが3件である。その他は、ご要望などである。主な意見の代表的なものを下に記載している。飛行機の騒音がうるさくて困っている、騒音測定に意味があるのか、外国航空会社やLCCが安全性について不安であるといったご意見があった。

【国の説明】

(国土交通省)

資料6-1は、本年5月、6月に国に寄せられた意見についてである。東京都と同様に週ごとに件数を記載している。数字の左側が国、中央は国が設置しているコールセンターに寄せられたもの、右側に両者の合計を記載している。5月がトータルで564件、6月が481件である。週によって多い週、少ない週があるが、資料1の運用状況とある程度リンクしており、午後に南風が吹いたときの飛行経路の運用時に受電件数が多くなっている。内容については、左下に記載しているが、騒音や落下物に対する懸念、北風運用・南風運用をどういう風に判断しているのか基準を知りたい、飛行経路直下では不動産価格が下落するのではないか、騒音によって健康被害が出るのではないかという様な内容であった。運用開始からの件数推移のグラフを右下に示しているところ、運用開始直後は件数が多かったが、最近是比较的落ち着いている。

【関係区の主な発言】

(品川区)

都に寄せられた意見として、騒音、安全性に関する件数が多かったと認識しているが、区でも同様に騒音と安全性についての問い合わせが多い状況である。加えて、現在も部品欠落が発生している状況である。これからも引き続き、安全性と騒音対策についてこれまでの取り組みをお願いするとともに、歩みを止めることなく、技術革新に合わせた更なる取り組みを進めていただくことを要望する。

(国土交通省)

ご要望として承る。国としても、安全対策と騒音対策については、技術の進歩に伴う新たな方策はないか日々検討して参りたい。

(品川区)

よろしく申し上げます。

以上