

● 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1回）」

令和4年4月27日（水）

● 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、本年の1月、2月分の運用状況である。1月分について、北風運用時のC滑走路離陸機数は3,382機である。南風運用時のA滑走路着陸機数は69機、C滑走路着陸機数は136機、B滑走路離陸機数は94機であった。2月分について、北風運用時のC滑走路離陸機数は2,306機、南風運用時のA滑走路着陸機数は161機、C滑走路着陸機数が280機、B滑走路離陸機数は211機となっている。1月、2月の合計について、C滑走路離陸機数は5,688機、A滑走路着陸機数は230機、C滑走路着陸機数は416機、B滑走路離陸機数は305機である。

資料2は、1月、2月の北風・南風の運用割合である。1月の実績について、午前中においては、99%が北風運用、1%が南風運用であった。15時から19時においては、92%が北風運用で、8%が南風運用であった。2月の実績について、午前中においては、95%が北風運用であった。15時から19時においては、南風運用が27%であった。実績と住民説明会等でお示ししていた2016年から2018年の割合の3ヶ年平均とを比較すると、1月においては、午前中における北風運用の3ヶ年平均が11%、本年が1%であるため、本年は北風が多く、南風が少なかった。2月についても同様に午前中は北風が多かった。一方で、2月の15時から19時においては、南風運用が3ヶ年平均よりも若干多くなっていた。

資料3は、新飛行経路を飛行した航空機の1月、2月分の航跡を示している。概要にも記載しているが、これまで住民説明会等でお示ししてきた想定される運航経路に、収集した航跡データを重ね合わせ、運航状況について確認している。なお、直近1か月の航跡データについては、羽田空港飛行コース公開ホームページにおいて、公開しているので、住民の皆さんから航跡に関する質問等があった場合には、ご活用いただきたい。2ページ目は、C滑走路からの北向き離陸、荒川沿いの経路における航跡である。基本的に想定経路の範囲内を飛行している。一般論として、夏場に比べ、冬場は大気が安定しているので、夏場に比べると悪天回避等は少なくなる傾向にある。1月、2月の航跡についても、比較的悪天回避等が少なかったように見て取れる。新小岩方面に飛行する運航については、悪天回避あるいは、管制運用上必要な場合に限っている。3ページ目は、B滑走路から西向きへの離陸の経路における航跡である。全体的に想定経路内に収まっている。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

している。4ページ目は、南風時の新到着経路における航跡である。主に北側の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が、全体的に想定経路の範囲内を飛行している。

資料4は、1月、2月の2ヶ月間における19箇所の騒音測定局での騒音測定結果のとりまとめである。主に2点ご説明する。1つ目は、騒音測定局で測定された実測値の平均と、推計平均値との比較である。総括としては、1月においては約86%、2月においては約82%が推計平均値と同等またはそれ以下であることが確認できた。もう1つは、騒音軽減対策の効果である。着陸ルートにおいては、降下角を引き上げることによって地上での騒音軽減を図る対策を取っているが、その結果について確認する。最後に、留意事項である。新経路の運用が開始して丸2年間、騒音測定を行っているところではあるが、新型コロナウイルスの影響により通常より便数が少ない状況が続いている。また、1月においては南風運用が2日間、2月においては5日間と季節柄、南風運用の日が少なく、騒音発生回数が少ないため、実測値の平均を算出すると偏りが生じる傾向がある。2ページ目は、大型機、中型機、小型機それぞれの推計平均値と実測値の平均を比べた表である。1、2月においては、騒音発生回数が少なかったため、推計平均値以上の数が目立つ印象があるが、ちょうど1年前の2021年の1、2月のデータと比較するとほぼ同等の傾向となっている。季節により北風・南風の運用割合が変化するため、1年間通年での騒音測定結果の分析を進めていきたい。次に、降下角の引き上げによる騒音軽減効果である。南風好天時の着陸については、降下角を可能な限り3.45度に引き上げている。3度で降下するILS運用時と3度よりも大きな角度で降下するRNAV運用時の実測値の平均値を比較したところ、RNAV運用時には最大でマイナス1.9dBと一定の騒音軽減効果が確認できている。また、RNAV運用について、降下角を3.45度に維持して降下する場合と、2段階で降下する場合の2種類があるが、前者はILS運用時に比べて最大でマイナス2.8dB、後者はILS運用時に比べて最大でマイナス1.8dB程度の騒音軽減効果が確認できた。引き続きモニタリングを実施していく。

資料5は、航空機騒音の短期測定についての資料である。航空局では、航空機騒音の発生のきめ細やかな把握のため、固定騒音測定局での測定に加えて、固定局とは別のポイントにおいて、夏と冬に短期騒音測定を行った。冬においては、12月6日から12日の1週間にわたって測定を実施した。そのうち南風運用が行われたのは、12月11日と12日の2日間のみである。実測値の平均と推計平均値を比較したところ、約89%が推計平均値と同等又はそれ以下という結果になった。2ページ目は、実測値の平均と推計平均値の比較である。冬の短期騒音測定期間中、南風運用は2日間であったため、南風新飛行経路下においては、夏に比べると4分の1程度の騒音発生回数であった。測定結果は、通年で行っている固定測定局の測定結果と同じ傾向であった。

【関係区の主な発言】

(大田区)

大田区より改めて要望する。大田区は、B 滑走路西向き離陸の影響を大きく受けており、新飛行経路の運用開始から2年が経った今も、区民からは悲痛の声が届いている。航空局においては、B 西離陸に関して運用開始当初より様々な対策を講じていただいているが、直近の航空会社の発表によると復便も進んできており、季節の変わりに伴い南風運用が行われる日も多くなってきている状況である。また、先月、国交省のプレスリリースでは、運航停止中だった国内線仕様のボーイング 777 機に関して、再発防止策の実施を条件に商業運航の再開を許可するという動きもある。国においては、このような動向を踏まえて、引き続き騒音影響を少しでも低減するための措置、検討を進め、実施していただきたい。

(国土交通省)

大田区には、特に B 滑走路西向き離陸の騒音について大変ご負担をおかけしていると認識している。また、プラット&ホイットニー式PW4000 系列型エンジンを搭載したボーイング 777 型機について、必要な再発防止策の実施を条件に、商業運航再開を認めることとした。このような動きも踏まえつつ、短期測定も含めた騒音測定結果を細かく注視しながら、少しでも騒音軽減効果が図られないか引き続き検討を行う。また、取組について、地域の方により広くお伝えできるように、情報提供についてもしっかりと取り組んで参りたい。

● 議題 2 安全対策について

【国の説明】

(国交省航空局)

資料6は、部品欠落についての資料である。昨年12月から今年1月にかけての2ヶ月間の部品欠落のデータである。部品欠落については、羽田空港を含む国際線が多く就航する全国7空港の合計の数値である。12月、1月の合計は138個の部品欠落が確認されている。約8割が10g未満であり、それ以外のほとんどが100g未満となっている。部品の内訳としては、スクリューやリベット類、シール・デカール類が多い。国土交通省は、落下物防止対策基準を定め、航空会社に厳しい点検を義務付けている。また、航空局の職員自らも抜き打ちで機体のチェックを行い、部品欠落の早期発見および落下物防止に力を入れて取り組んでいる。これからも引き続き、落下物対策に取り組んで参りたい。

【関係区の主な発言】

(渋谷区)

部品の欠落ではないが、3月13日に本区の本町のテニスコートに氷の塊が上空から落ちてきたということがあった。同時刻ごろ、上空を羽田新飛行経路通過中の飛行機が通っていた。本区においては住民だけではなく、新飛行ルートに関心をもつ方々から不安な声が挙がっている。事実関係の調査を区から国に要請し、ご調査いただいた結果、航空機に由来す

る可能性は極めて低く、航空機に由来するものであるとは断定できないと結論をいただいている。今後について、こうしたことが全くあり得ない現象ということは言い切れないと区としては考えている。飛行機の部品関係だけではなく、飛行中の自然現象に係る落下物対策にも力を入れていただきたいと強く要請させていただく。また、その対策について必要に応じて国から区民へもご説明いただきたいと考えているが、いかがか。

(国土交通省)

2018年3月に策定した落下物防止対策総合パッケージにおける落下物防止対策基準では、部品だけではなく、氷塊についても対策を規定している。具体的には、航空機に手洗用の水を給水する場合には、給水時に吹きこぼれた水のふき取りを徹底すること、空中で航空機外に排水する排水口への氷塊の付着を防止するため、排水口に備え付けられているヒーターの定期的な点検を実施すること、整備士に対し、着氷を防ぐための点検ポイントを周知徹底すること等の対策を具体的に規定し、実施させることで、氷塊の落下防止を図っている。また、落下物対策については、ホームページ等で地域の方々に引き続き丁寧な情報提供に取り組んで参りたい。

(渋谷区)

今後とも力を入れてやっていただきたいと思う。よろしく申し上げます。

● 議題3 その他

【都の説明】

(東京都)

資料7-2は、都に寄せられた意見の件数とその内容についてである。1月1日から2月28日までの集計結果である。まず(1)は、問い合わせの件数の速報値を示した表である。表の右側に記載しているが、1月は合計3件、2月は合計6件である。(2)では主な意見として取りまとめた情報である。件数として1番多いのは、騒音で8件である。2番目は飛行ルートで3件となっている。内容としては飛行機の騒音がうるさい、落下物や飛行機の墜落などが心配などの意見があった。

【国の説明】

(国土交通省)

資料7-1は、国、コールセンターに寄せられたご意見の件数である。1月において国、コールセンターに寄せられた問い合わせは合計で161件、2月においては計194件である。問い合わせ内容については、騒音や落下物についての懸念が一番多い。その他は、風向きや使用滑走路の判断基準についての疑問や、減便下で従来ルートに戻すべきではないかとい

う意見が多くなっている。週ごとの件数によると、例えば1月の第1週は53件、第3週は40件である。2月の最終週に多くなっているが、南風新飛行経路を運用した場合に、お問い合わせの件数が増える傾向にある。引き続き国とコールセンターにおいて、住民の方々に丁寧な対応をして参りたい。

資料8は、令和3年度に実施した羽田空港大気環境調査についてである。調査目的は、羽田空港内における大気環境汚染物質等の状況を把握するためである。この調査結果については、航空機や空港車両の排ガス等の空港内の活動に起因するもののみならず、空港外の周辺環境、例えば幹線道路の自動車や、工場から排出される大気汚染物質、またそれが風向きによって空港外から空港内の方へ流れ込んでくるといった空港外の影響を受けうるものである。測定期間については、昨年12月中旬ごろに実施をした。調査内容は大きく分けて2つである。まず1つは、硫黄や二酸化窒素、PM2.5等の大気汚染物質について空港内の5地点で1週間連続で測定した。いずれの地点においても調査中の全日で環境省が告示している環境基準以下であった。もう1つは臭気状況調査、悪臭がしていないかであり、空港と空港外の敷地の境の2地点で測定をしている。こちらについても規制基準以下であったことが確認されている。2ページ目は、調査結果と基準との比較である。繰り返しとなるが、今回の調査結果については参照とした基準値以下であったことを確認している。

【関係区の主な発言】

(品川区)

今回の議事とは直接は関係ないが、要望を申し上げる。固定化回避検討会について区に寄せられた意見として、現在検討中の経路を地図に重ねてほしいという要望があった。区としても、固定化回避検討会についてしっかり検討していただいて、可能な限り早急に結論をお示しいただきたい。

それからもう1つ、落下物対策の引き続きの取り組みをよろしくお願ひしたい。

(国土交通省)

新飛行経路の固定化回避については、現在、安全性評価等の具体的な作業を鋭意進めているところである。固定化回避や騒音軽減につながる具体策が得られるよう、必要な作業を進めてまいる。

航空機からの落下物に対する懸念や不安の払拭を図るべく、2018年3月に落下物対策総合パッケージをとりまとめ、落下物対策を充実・強化している。今後も引き続き、落下物対策総合パッケージに盛り込まれた対策を関係者とともに着実かつ強力に実施することにより、落下物ゼロを目指して最大限取り組んでまいる。

以上