

● 議事概要

「令和5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5年4月27日（木）

● 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、令和5年1月、2月における羽田空港新飛行経路の運用割合を機数ベースで示したものである。気象特性上、例年と同様に冬場は北風運用が多くなる傾向にある。北風時のC滑走路離陸については、1月全体で3,604便である。南風時のA滑走路着陸は196機、C滑走路着陸は406機、B滑走路離陸は287機である。同様に2月について、北風時のC滑走路離陸が3,125機、南風時のA滑走路着陸が152機、C滑走路着陸が319機、B滑走路着陸が217機である。参考までに昨年4月～11月の運航状況を掲載しているが、冬場は北風が優勢のため、南風の離着陸が比較的少ない。なお、1月、2月に関しては悪天運用、いわゆるILSでの到着はなかった。これは、比較的夏場よりも冬場の方が、天候が安定しているためと思料。

資料2は、令和5年1月、2月の北風、南風の運用割合である。資料左側に1月、2月の実績、右側に新飛行経路運用開始前に住民説明会等で説明した、2016年～2018年の割合を示している。特に1月は、住民説明会で示した割合よりも北風が優勢である。2月に関しても、同様に北風が優勢である。これらは気象条件によるものであり、概ね例年と同様の傾向である。

資料3は、飛行機の航跡を示したものである。令和5年1月、2月の実績と、参考までに12月の実績を掲載している。実際の航路と完全に一致するものではないが、概ね実際の航路を示している。2ページ目は、C滑走路からの北風離陸の航跡である。冬場は気象状況が安定しており、夏場のように積乱雲や雷雲などの悪天回避のために大きく航路は外れることは少ない。図の赤い点線の丸囲み部分の新小岩駅付近において、悪天回避や管制間隔設定等、安全上の理由で経路から外れることがある。冬場に関しては気象条件が比較的安定していることもあり、大きく逸脱する回数は少なかった。3ページ目は、B滑走路からの南風離陸の航跡である。1月、2月含め、運用開始以降、概ね全ての便で想定経路の範囲内を飛行している。また、一昨年、昨年は新型コロナウイルスによる旅客数の減少や機材の小型化に伴い、離陸後、早期に左旋回する便が増えていた。現在は旅客数が回復し、機材も中型機、大型機が増えてきたため、想定経路よりも早期に旋回する便が減ってきたものの、総じて想定飛行経路の範囲内を飛行している。4ページ目はA滑走路、C滑走路の南風時の到着経路の航路である。緑色と桃色が好天時、青色と橙色が悪天候時の想定経路である。図内の右側において、若干想定経路を外れている航跡も見られるが、これも悪天候回避や、管制間隔等、安全上の理由で一部飛行経路を外れたものである。一方、色のついている最終的な進入経路以降、特に滑走路に向かって直進する経路に入ってから、ほぼ100パーセント想定経路の

中心を通っている。これに関しても引き続き注視を続けていく。

資料4は、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。1ページ目は全体総括である。今回は令和5年1月、2月の2か月間における計19箇所の測定局における測定結果を取りまとめた。機体サイズ別の実測値の平均と推計平均値を比較したところ、1月においては約90パーセント、2月においては約82パーセントが推定平均値と同等またはそれ以下であることを確認している。また、騒音軽減対策として実施している着陸時の降下角の引き上げによる騒音軽減効果についても、効果が確認できている。なお、留意事項として、1月、2月は南風運用が少なく、測定局における騒音発生回数が少ないことに注意されたい。2ページ目は、大型機、中型機、小型機それぞれの推定平均値と実測値の平均を比較した表であり、19箇所の騒音測定局を順番に並べている。上の2つの江戸川区と江東区における北風時の騒音状況については、昨年度の1月、2月と同様の傾向を示しており、推定平均値以下の状況である。上から3つ目以降は南風時の騒音状況についてである。上から3つ目の川崎市、4つ目の大田区の測定局については、概ね平均値以下の状況であるが、大田区羽田小学校の小型機の実測値は推定平均値を上回っている。これは低騒音機に比べて比較的騒音の大きいボーイング737が多く通過した影響であると考えられる。機材構成の変化についても引き続き注視していく。また、B滑走路離陸は騒音の母数となるサンプルが少なく、統計上上振れ下振れするものが出る傾向があるため、騒音の傾向については引き続き長期間で注視して参りたい。続いて大田区羽田小学校以降、南風時の都心上空の着陸時の騒音状況についてである。全体の傾向として、昨年と比較すると大型機、中型機の実測値の平均が下がっている。昨年度と比べ運航実績が増え、サンプル数が増加したこと、また低騒音機の導入が進んでいることが要因として考えられる。一方で、さいたま市の岸町公民館のようにサンプル数が少ない測定局では、統計上、実測値が上振れ、下振れすることがある。北風、南風の運用割合によって、サンプル数にどうしても差が出てしまうことから、騒音の傾向については年間を通じて確認して参りたい。3ページ目以降は、1月、2月における各測定局での実績をまとめたものである。資料左上にて、飛行経路と測定局の位置関係を記載しており、実際の飛行経路からどれだけ側方に位置しているか、どれだけの高度を飛行しているか、どの経路の音が測定されているかをまとめている。左下の棒グラフは3色で色分けしているところ、赤が小型機、緑が中型機、青が大型機である。横軸は各航空機で測定された一番大きな騒音の値、縦軸は測定された回数となっている。右側の表は、実測値と推定平均値の比較を示している。右下の表については、環境省が定める環境基準の評価値であるLdenの値を示している。Ldenは、実際の音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で航空機騒音を評価する指標である。Ldenについては、3ページ目以降すべての測定局において環境基準を下回っている。40ページまで、各測定局における測定結果を記載している。41ページ目は、着陸時の降下角の引き上げによる騒音軽減効果の状況についてである。赤字で示している測定局が、南風着陸時のルートのうち、降下角の引き上げによって着陸高度に差が出る場所であり、これらの測定局を中心に確認を行っている。42ページ目に記載の通り、基本的には好天時は衛星を使用したRNP運用で、3度より大きな降下角で着陸を行っている。一方で視界が悪い場合等は、安全運航のためILSを使用した降下角3度の着陸を実施している。こちらのグラフについて、0.0が3度の降下角の場合の騒音値であり、それに対して3度より大きな角度で降下した航空機の騒音がどれほど小さくなったかを、青い棒グラフで下向きに示している。各測定局において、マイナス2.2デシベルから

0.3 デシベル程度の騒音軽減効果が確認できている。なお、広尾中学校、八潮ポンプ、産業技術高専の3つの測定局は経路の直下ではなく、A滑走路、C滑走路の着陸経路の間に位置しているが、経路の側方に位置する測定局においても、降下角引き上げによる騒音軽減効果を確認している。43ページは詳細分析を行ったものである。上の図はRNP運用と2段階降下のイメージ図である。Cは降下角3度で降下したもの、Bは2段階降下を行ったもの、Aは降下角3.45度で降下したものである。何れの測定局においても騒音軽減効果が確認できているところ、こちらも引き続きモニタリングを実施していく。

資料5は、短期測定結果である。航空局では、航空機の騒音発生状況をきめ細やかに把握するため、固定の騒音測定局に加えて、夏と冬の年2回、別の地点でも騒音測定を行っている。今回は冬に実施した測定結果を報告する。測定期間は昨年12月14日から20日である。このうち、南風運用が行われたのは12月17日の1のみである。実測値の平均と推定平均値を比較したところ、約87パーセントが推定平均値と同等、またはそれ以下であった。2ページ目は大型機、中型機、小型機に分けて平均値を示したものである。上から4つは北風時のC滑走路離陸時の騒音状況であるが、昨年度と同様、推定平均値以下の状況になっている。5つ目以降の南風時の騒音状況についても例年と同様の傾向ではあるが、南風運用の日数は1日しかなく、サンプル数が少なかつたため、上振れ、下振れが発生している。3ページ目以降、各地点での短期測定結果を示している。

● 議題2 安全対策について

【国の説明】

(国交省航空局)

資料6は、令和4年12月～令和5年1月における部品欠落の重量別・部品別の割合を円グラフで示したものである。部品欠落報告制度については、羽田空港を含む国際線の就航が多い7空港、新千歳、成田、羽田、中部、関西、福岡、那覇が対象である。飛行機が到着した後、航空会社整備士による機体点検において発見、報告されたものを計上している。資料左側の重量別の割合について、10g未満が約70パーセントで、殆どの部品については100g未満である。報告制度が始まって以降、同様の傾向である。部品別の割合については、スクリュー・リベット類が半分以上を占めている。その他については、シール類の部品などが含まれる。下の四角囲みに各部品の代表的な重さを記載しているところ、概ねスクリュー・リベット類、シール類、パネル類に関しては軽い物が多い。報告件数合計は158個となったところ、引き続き航空会社と連携して部品欠落の防止に取り組んでいく。

● 議題3 その他

【国の説明】

(国交省航空局)

資料7-1は、羽田空港新飛行経路に関する問い合わせ状況、受電件数である。令和5年1月、2月の件数を7日間間隔で示している。記載されている「国」は国土交通省、「コールセンター」は国が民間業者に委託して開設しているものである。傾向として、特に南風時の到着機が運用された日に問い合わせが増えている。主な問い合わせ内容については、運用開始以来大きな変化はなく、騒音や落下物に対する懸念が多い。その他、最近では北風、南風運用の判断といった専門的な問い合わせもある。運用判断については、現場の管制判断、パイロットからの要求、空港周辺や関東近辺の気象条件等を加味しながら決めており、その旨を丁寧に説明している。右下には、これまでの運用開始からこれまで問い合わせ件数を折れ線グラフで示したものである。一定数の問い合わせはあるものの、件数は落ち着いている。

【都の説明】

(東京都)

資料7-2は、都に寄せられた意見である。令和5年1月～2月にかけて寄せられた意見を週単位で記載している。1月は合計4件、2月は合計3件である。参考までに11月と12月の合計を掲載しているが、件数は同様に3～4件で推移している。また、令和4年度全体では83件である。全体の傾向としては、若干ではあるが減少傾向にある。主な意見としては、騒音に関する苦情である。そのほか、安全性や撤回やルート改善の要望などがある。具体的な内容としては、新飛行経路に対するものや、早朝のジェット機の騒音などである。引き続き、都民から寄せられた意見については丁寧に対応していく。来月以降も集計し、報告する。

【関係区の主な発言】

(東京都)

資料4の42ページ、43ページについて、降下角の引き上げに伴う騒音軽減効果を比較可能な測定局の中で、羽田空港からの距離がおおよそ中間の地点に位置している高輪台小学校と下水道事務所品川出張所の騒音軽減効果がその他の測定局と比較して大きい理由如何。

(国交省航空局)

高輪台小学校、下水道品川出張所については、測定局が新経路の直下に位置していることから、その他の測定局と比較してより騒音軽減効果が表れたものと認識。なお、新経路から側方に位置している測定局においても、一定の騒音軽減効果を確認している。

(品川区)

区民からも様々な意見、要望を受けている。安全性については部品欠落の説明を頂いたが、引き続き部品欠落が無くなるよう取組を進めていただきたい。また、固定化回避検討会での検討内容については、早急かつ丁寧な説明と情報提供をお願いしたい。

(国交省航空局)

部品欠落については、海外の事例も含めて情報収集を実施しており、最新の情報を踏まえ、

安全性の強化を行っている。今後も最善を尽くして取り組む。固定化回避検討会については、昨年の第五回検討会での議論等を踏まえ、引き続き、安全性評価などの必要な取組を鋭意実施している。できる限り速やかに情報提供できるよう、必要な取組を着実に進めてまいらる。

(品川区)

羽田空港の落下物に関して、これまで発生していないことに対しては敬意を表す。一方、部品欠落についても減少することでさらに安心感が増す。引き続きご対応をお願いしたい。

(江戸川区)

航空機の便数がコロナウイルス感染拡大前との対比で 100 パーセントに近い状況に戻りつつあるとのことで、改めて住民説明会の開催について要望したい。これまではコロナウイルス感染拡大防止の観点から開催が困難という観点もあったかと思うが、現在はコロナも収まってきており、開催できるのではないかと。特に、首都圏での騒音共有に係る考え方と固定化回避検討会に至った経緯などについては重点的に説明をお願いしたい。また、固定化回避検討会については、ある程度の結論が出た段階で、別途、説明会の開催をお願いしたい。

(国交省航空局)

説明会の実施については、タイミングや内容など、論点を整理した上で、都、関係区と相談しながら検討していきたい。固定化回避検討会についても、しっかりとしたプロセスを踏んで進めていく。

以上