

● 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 2 回）」
令和 5 年 9 月 1 日（金）

● 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 5 月と 6 月の新飛行経路の運用実績である。上段が 5 月、下段が 6 月である。5 月について、北風時の C 滑走路離陸が 2,262 機、南風時の A 滑走路着陸が 739 機、C 滑走路着陸が 1,519 機、B 滑走路離陸が 1,033 機である。同様に 6 月について、北風時の C 滑走路離陸が 1,800 機、南風時の A 滑走路着陸が 858 機、C 滑走路着陸が 1,756 機、B 滑走路離陸が 1,166 機である。両月とも南風が優位であった。冬場から夏場になるに連れて、例年南風が優位になる傾向にある。右側に記載の通り、5 月 19 日 15 時 38 分から 17 時 22 分にかけて、悪天経路、いわゆる ILS での飛行を行った。5 月 5 日と 6 日は空欄になっているが、この日は一日中南風が吹いていたものの、横風が強かったため、新経路での運用ではなく、滑走路 B と D へ着陸する従来経路での運用を行った。同様に 5 月 22 日、6 月 2 日、6 月 6 日についても、南風だったものの、気象条件の影響により、一部の時間帯においては新飛行経路ではなく、従来経路での運用を行った。6 月 30 日も空欄になっているが、同様に従来経路での運用し、新飛行経路での運用は行わなかった。

資料 2 は、令和 5 年 5 月と 6 月の北風、南風運用の割合である。右側には住民説明会でも示した、平成 28 年から 3 年間の平均運用割合を示している。5 月については、例年とほぼ同様の傾向である。午前中は北風が 62 パーセント、南風が 38 パーセント、新飛行経路を運用する 15 時から 19 時にかけては 65 パーセントが南風である。6 月については、若干南風が優位である。これは気象条件によるもので、気象庁の発表の通り、今年は暑い日が続いたため、比較的早い時期から南風が吹く時間帯、回数が多かったものと思われる。全体としては、概ね説明会で示した傾向通りの割合であった。

資料 3 は、新飛行経路の航跡図を重ね合わせたものである。1 ページ目に記載の通り、令和 5 年 5 月と 6 月の 2 か月間の航跡を示している。航跡図についてお詫びがある。5 月 10 日から 6 月 27 日にかけて、データの欠損が発生している。これは、航跡を編集するシステムの不具合であり、情報が蓄積されないトラブルが発生したためである。特に、2 ページ目の C 滑走路離陸、4 ページ目の A・C 滑走路着陸について、殆どのデータが欠損している。システムトラブルについて、お詫びを申し上げる。しかし、重ね合わせ航跡図とは別に、国土交通省のホームページにも航跡図を公開している。これは毎日更新されており、時々欠損が発生するものの、ほぼ 100 パーセントの航跡が掲載されている。これまで 2 つの方法で情報の公開を行っており、当資料に掲載していない航跡においても、ホームページ上では公開

を行っている。ホームページ上で公開しているシステムについては、航空管制用のレーダーからデータを取得しており、航空機の安全や、想定される経路を飛行していることを確認できている。安全上、また情報公開という観点からも、大きく逸脱はしていないと考えている。7月以降、システムは通常に戻っており、今後はこのようなことがないよう、しっかりと対応していく。2ページ目はC滑走路北風離陸である。データの欠損はあるものの、全体としては想定経路を飛行している。3ページ目、B滑走路南風離陸について、こちらは比較的データの蓄積はできており、ほぼ全ての航空機の航跡が反映できている。こちらも想定内の飛行経路を飛行しており、大きく逸脱している航空機は見られなかった。4ページ目のA・C滑走路、南風着陸について、データの欠損が発生しているものの、残っている航跡と、ホームページで公開している管制用のレーダーを基にした航跡図を確認したところ、想定経路内を飛行していることを確認している。

資料4は、新飛行経路に係る航空機騒音の測定結果である。1ページ目は全体総括である。今回は令和5年5月から6月の2か月間、計20箇所の騒音測定局での測定結果を取りまとめた。騒音測定局で測定された実測値の平均と推計平均値の比較をしており、5月は約87パーセント、6月は約92パーセントが推計平均値と同等、又はそれ以下であることを確認している。「騒音軽減対策による効果」について、着陸ルートにおいては降下角を引き上げることで地上での騒音軽減を図る対策を講じているが、こちらも効果を継続的に確認できている。「留意事項」として、騒音発生状況のきめ細かな把握と丁寧な情報提供のために、昨年度に引き続き短期騒音測定を実施しており、測定結果については後日公開する。2ページ目は、20箇所の測定局における大型機、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較したものである。前年同月と比較すると、上から2つの北風時のC滑走路離陸の騒音状況について、昨年度と同等の傾向であり、推計平均値以下であった。3つ目以降は南風時の騒音状況である。上から3つ目から5つ目は、B滑走路からの西向き離陸時の測定結果であるが、概ね平均以下の状況ではあるものの、羽田小学校の小型機については、推計平均値を超過している。これについては、ボーイング737-800などの低騒音機に比べて騒音の大きい機材が多く運航した影響と思われる。引き続き、機材構成の変動による騒音影響についても注視していく。6つ目以降は、南風時、都心上空を飛行して着陸する経路であるが、大型機については、多くの測定局で推計平均値以下であることを確認している。中型機、小型機について、一部の測定局において推計平均値を上回っている。コロナ禍からの復便に伴う機材構成の変化や、北風、南風の運用割合の変化などの傾向を注視しながら、今後も年間を通した確認を行っていく。3ページ目以降は、5月と6月における各測定局の測定結果をまとめたものである。左上では、飛行経路と測定局の位置関係として、実際の飛行経路からどれだけ離れているか、航空機がどの程度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示している。左下の棒グラフは、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な音をデシベルで示しており、縦軸が測定された回数を示している。右側の青色の表は、実測値の平均と推計平均値との比較を示している。黄色い表のLdenは環境省が定める航空機騒音の評価指標であり、航空機騒音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素に基づいて評価する指標である。Ldenについては、全ての測定局で法定の環境基準を満たしていることを確認している。以降、42ページ目まで、各測定局の結果を記載している。補足として、9ページ目、10ページ目に記載の通り、

今年の４月から、Ｂ滑走路西向き離陸の騒音状況を確認するために、川崎市立殿町小学校に測定局を新たに設置し、測定を開始している。こちらについても、引き続き騒音状況を注視していく。４３ページ目以降は、高度引き上げによる騒音軽減効果についてである。４３ページ目に記載の通り、都心上空の南風着陸時のルートのうち、高度引き上げによって、着陸高度の差が出てくる赤文字の測定局において確認を行った。４４ページ目で言及している通り、天候が良い際には、衛星を使ったＲＮＰ運用を行い、３度より大きい降下角での着陸を行っている。一方で航空機からの視界が悪かった際には、安全に運航ができる範囲でＩＬＳを使った３度の降下角の着陸を実施している。グラフについて、０．０のラインが３度で降下した場合の騒音値であり、それに対して３度より大きい降下角で降下した航空機の騒音がどの程度小さくなったかを、青色の棒グラフで示している。全体として、マイナス２．２デシベルからマイナス０．５デシベルの騒音軽減効果を確認している。広尾中学校、八潮ポンプ、産業技術高専の３つの測定局においては経路の直下ではなく、Ａ滑走路、Ｃ滑走路の間に位置しているが、これら経路の側方に位置する測定局においても、高度引き上げによる騒音軽減効果が確認できている。４５ページ目は、更に詳細に分析を行ったものである。図のＣのラインが降下角３度で降下したもので、これを０．０とした場合に、それに対して２段階降下した場合の騒音軽減を水色、降下角３．４５度で降下した場合の騒音軽減効果を濃い青色で示している。何れの測定局においても騒音軽減効果を確認している。一般論として、３．４５度の継続進入で着陸した場合の方が、２段階降下で着陸した場合よりも軽減効果は大きくなるが、広尾中の結果については逆転している。原因については確認中であるが、引き続き継続してモニタリングを実施していく。

● 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、令和５年４月と５月における部品欠落の件数、種類を示したものである。重量別では殆どが１００グラム未満、約８割が１０グラム未満であり、これまでの傾向と同様である。種類について、スクリュー・リベット類が多くを占めており、その他、シールやカバー類が続いており、こちらもこれまでの傾向と同様である。７月に実施した幹事会で示した２カ月分の件数からは若干増えているが、航空会社の点検、報告が適切に実施されている成果であると認識している。部品欠落報告制度の目的は、落下物事案ゼロを目指すことであり、落下物事案の未然の防止を行うことが大切である。部品欠落の実態を分析し、航空局と航空会社間で連携を取りながら、引き続き取り組んでいく。

● 議題３ その他

【国の説明】

(国交省航空局)

資料6-1は、令和5年5月と6月における新飛行経路に関する問い合わせ状況であり、7日間毎の件数を示している。これは、国土交通省航空局、東京航空局、羽田空港の東京空港事務所にかかってきた件数である。「コールセンター」は、羽田空港事務所内に開設しているコールセンターにかかってきた件数である。1日あたり平均10件程度かかってくる。冬場に関しては北風が多く、南風時の到着経路やB滑走路西向き出発が少なかったものの、夏場にかけて南風が多くなるに連れて件数が増えてきている。内容については騒音・落下物に対する懸念、北風・南風運用の割合や判断に関する質問等である。運用開始以降の件数については赤の折れ線グラフの通り、徐々に落ち着いているものの、一定の問合せを頂いている。

【都の説明】

(東京都)

資料6-2は、令和5年4月と5月にかけて都に寄せられた意見の件数とその内容である。1週間ごとの件数を記載している。5月は合計19件、6月は合計12件である。なお、5月について10件、6月は8件が同一人物による問い合わせであり、問合せ頂いた人数は合計件数より少ない。昨年度同時期と比較すると、5月は2件、6月は16件であり、5月については増えてはいるものの、2箇月合計すると、問い合わせ人数は減少している。内容については、これまで通り騒音に関する意見が大多数を占めている。その他、安全性や健康被害といった内容である。主な内容としては、騒音がひどくて困っている、ゴーアラウンドの情報提供、ルートがずれている、といったものであった。

【関係区の主な発言】

(大田区)

15時から19時における南風運用について、1時間あたり最大で90回程度の離発着があるが、現時点で最大どれくらいの割合で運用されているのか。

(国交省航空局)

月によって変動があるものの、概ね100パーセントとなっている。5月においては約98パーセント、6月は約96パーセントである。滑走路別で言うと、例えばC滑走路であれば時間あたり30機程度が目安となっているが、28～30機程度が飛んでいることになる。

(大田区)

羽田小学校の小型機の推計平均値について、説明会段階での推計平均値が72デシベルであるが、昨年5月が73.3デシベル、今年5月が74.0デシベルとなっている。今後どのような傾向になると想定されるか。

(国交省航空局)

今後の推移は、機材構成が大きな要因となってくるものと思われる。コロナ禍からの復便により、低騒音機以外の機材がどれくらい運航するのか、機材構成の変化を注視していく必要がある。今後の傾向について、現時点で予測することは難しい。

(目黒区)

田道小学校の騒音測定結果について、中型機、小型機が推計平均値を上回っている。復便による機材構成の変化を注視していくとのことだが、具体的にどのようなことを行っていくのか。

(国交省航空局)

コロナ後の復便における機材構成の変化を注視するのは言葉通りだが、特に、推計平均値を上回っている測定局において、例えば田道小学校については、5月において77から79デシベルの大き目の騒音値が出ているものがあるが、これは特異音が影響している可能性がある。原因について特定は難しいが、特に機材構成がポイントになってくると考えているので、引き続き注視していく。

(東京都)

資料4の全体総括の中に、以前は「復便の状況を鑑みて注視していく」という趣旨の記載があったが、現在は復便も進んだため、文言を削除していると理解しているが、騒音に関する内容は都民の関心も高いため、復便による機材構成の変化についてもなるべく早い段階で見解を公表いただきたい。

(東京都)

Lden について、全測定局で環境省の定める環境基準を満たしているとのことだが、Lden は通年の測定結果にて評価をするものと理解している。今回の資料は、6月までの測定結果であるが、どのように計算して環境基準を満たしていると判断できるのか。

(国交省航空局)

Lden は1年間を区切りとして測定結果を公表しているが、今回は5月と6月の2箇月分の測定結果について航空機騒音に係る環境基準を満たしていることを確認している。なお、測定自体は通年で行っているが、環境省の定める航空機騒音に係る環境基準では、評価自体は1年間のうち代表する1週間を連続測定し、1日毎のLden 値を7日間で平均することで評価するとされている。今回は5月と6月の2箇月間の測定結果を基に評価しているが、1週間に比べ長い期間測定しているところ、その場合、当該期間における測定結果を基にLden を算出し、環境基準を満たしているか確認することとなる。資料については、1月単位で区切り、各月ごとのLden を記載している。

(東京都)

航跡図の一部に欠損があったとのことだが、仮に、国のホームページ上で公開しているシステムで航跡図を作成した場合、5月と6月の航跡は想定ルートを大きく逸脱していない

と理解して良いのか。

（国交省航空局）

ホームページに公開している管制用のレーダーからデータを取得しているシステムで確認したところ、大きな逸脱や航空安全上問題のある航跡は確認できなかった。

（品川区）

部品欠落について、新飛行経路下における落下物ゼロを維持していることについて敬意を表す。また、次回の固定化回避検討会について、今年の夏から秋にかけて開催されるとのことであるが、当区としても開催状況や内容について関心度が高い。開催の日程等、スケジュールが決まり次第、速やかに情報提供いただきたい。

（目黒区）

国に寄せられた意見について、羽田新飛行経路の固定化回避に係る技術的方策検討会の検討状況についての問い合わせがあるとのことだが、こういった問い合わせに対して、どのような回答を行っているのか。

（国交省航空局）

問合せに対しては、これまでに過去５回開催した固定化回避検討会の資料や議事概要等をホームページに公表しており、それら資料に基づき、これまでに検討してきた内容についての説明や、ホームページのご案内等を行っている。今後の開催予定についての問合せもあるが、これまで同様、夏から秋にかけて開催予定ということをお伝えしている。

（豊島区）

教室型の説明会について、議会からも要望が出ており、改めて開催の検討をお願いしたい。また、通常とは異なる運用であるゴーア라운드等がなされているということについて、区民の方に丁寧な説明を実施頂くよう、ご検討いただきたい。

（国交省航空局）

これまでの会議でも同様の要望を頂いており、重く受け止めている。説明会についてはタイミングや内容を引き続き検討しており、然るべきタイミングで説明ができるよう、検討を続けていく。ゴーア라운드についても、丁寧な説明の一環として、引き続き検討を進めていく。

以上