

## ● 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3回）」  
令和5年10月30日（月）

## ● 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7月と8月の新飛行経路の運用実績を機数ベースで示したものである。7月について、北風時のC滑走路離陸が1,087機、南風時のA滑走路着陸が1,179機、C滑走路着陸が2,429機、B滑走路離陸が1,674機であった。8月について、北風時のC滑走路離陸が1,231機、南風時のA滑走路着陸が904機、C滑走路着陸が1,901機、B滑走路離陸が1,312機であった。詳細は資料2で説明するが、今年の夏は暑い日が続いたため、例年と比較すると南風運用が多く、北風運用が少ない傾向にある。参考までに表の一番下に、4月と5月、6月と7月の実績を掲載している。

資料2は、7月と8月の北風、南風運用の割合である。左側が実績、右側が2016年から2018年の住民説明会で示した3年間の平均割合である。資料1で説明した通り、7月については南風の割合が多く、住民説明会で示した3年間の平均と比較しても多くなっている。特に、新飛行経路到着の運用時間帯である15時から19時について、3年間の平均が70パーセントに対して、今年は93パーセントであり、20パーセント以上南風の割合が多くなっている。8月についても、3年間の平均が54パーセントに対して、今年は88パーセントであり、30パーセント以上多くなっている。今年の夏は気温が高い日が続いたためか、南風が多く、北風が少なかった。この傾向が今年に限ったことなのか、今後も同様に続くのか、気候変動の影響も踏まえて注視していく。

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。航空機が発するADS-Bという位置データを基に航跡図を作成している。また、国土交通省のホームページでは、管制用のレーダーを基に作成した航跡図も公表しており、国土交通省からは2種類の航跡図をそれぞれ公表している。2ページ目は北風時のC滑走路離陸の航跡である。前回の分科会資料では5月と6月に関してはシステム不具合に伴い航跡図の一部データが欠損していたが、7月と8月は欠損がなく、全ての航跡が表示されている。赤紫のラインが想定経路であるが、大きく逸脱している航跡は見られなかった。昨年の同時期の航跡図は、台風の影響で想定経路を逸脱するものがあつたが、今年は台風が直撃することもなく、大きな気象の乱れもなか

ったため。また、通常、管制間隔の設定や悪天候回避のため、地図上の右上に抜けていく航跡があるが、今年の7月と8月についてはそのような航跡は見られなかった。3ページ目は南風時のB滑走路離陸の航跡である。こちらは6月のデータに欠損はなかったが、7月と8月についても、6月同様、ほぼ想定経路内を飛行している。昨年までは比較的重量が軽い航空機が想定経路の東側に早期旋回する傾向があったが、今年は復便が進み旅客数も増えたため、想定より早く旋回する航空機が減ってきている。4ページ目は南風時のA、C滑走路着陸の航跡である。6月はデータの欠損があったため航跡図が薄くなっているが、7月と8月については欠損は発生していない。特に8月について、C滑走路到着経路に入る前に南北に航跡が分かれている。これは都心上空の悪天候の回避や管制間隔を設定するためのものである。ただし、色のついている想定経路に差し掛かってから、特に滑走路に正対した直線部分に差し掛かってからは、ほぼ想定経路内を飛行している。一部、想定経路を逸脱している航跡があるが、データの取得に不具合があった可能性があり、管制用のデータで確認したところ、想定経路内を飛行していることが確認できた。

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。7月と8月における、20箇所の騒音測定局の結果について取りまとめを行った。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を行ったところ、7月においては約92パーセント、8月においては約90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が確認できた。また、騒音軽減対策による効果について、着陸時に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行っているが、この効果についても継続的に確認ができた。留意事項として、一部の測定局の周辺ではセミの鳴き声等、航空機騒音以外の音が継続的に発生しており、その影響を排除した結果、航空機騒音として評価できる騒音が少なくなっている。2ページ目は、各測定局における、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。全体的な評価としては先ほど述べた通り、7月は約92パーセント、8月は約90パーセントが推計平均値と同等、又はそれ以下であった。上から2つは北風時のC滑走路離陸を測定するための測定局であるところ、江戸川区と江東区の騒音状況については、昨年度の同月と比較すると同様の傾向であり、推計平均値と同等又はそれ以下であった。上から3つ目以降は、南風時の騒音状況である。B滑走路西向き離陸の騒音である川崎市と大田区について、今回、羽田小学校の8月の大型機が推計平均値を上回った。原因分析を行っているところであるが、機材構成が影響している可能性がある。前年の同月と比較すると、大型機はボーイング777の便数割合が増加しており、大型機の実測値の平均を押し上げる要因となっているものと考えられる。羽田小学校においては小型機も推計平均値を上回っており、機材構成の変動についても引き続き注視していく。上から6つ目以降は南風時のA、C滑走路着陸時の騒音状況である。大型機に関しては多くの測定局で推計平均値以下であることが確認できた。中型機、小型機について、一部の測定局で推計平均値を上回っている状況が続いている。昨年度と比較して、コロナ禍からの復便

や、機材構成の変化が影響している可能性がある。北風、南風の運用割合の変化を注視しながら、通年にて確認を行っていく。3 ページ目以降は、各測定局の測定結果をまとめたものである。左上に、飛行経路と測定局の位置関係を示しており、実際の飛行経路からどの程度近傍に位置しているか、どの程度の高度を飛行しているのかを記載している。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。横軸は各航空機で測定された最も大きな音のデシベルを、縦軸は測定された回数を示している。右側の青色の表は、実測値の平均を機体のサイズごとに示しており、推計平均値と比較できるようにしている。右下の黄色の表は、環境省が定めた環境基準の評価値である Lden を示している。Lden については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。各測定局で環境基準を満たしていることについて、引き続き 1 年を通じた年間値にて確認していく。43 ページ目以降は、降下角引き上げによる騒音軽減効果の確認状況である。都心上空の南風着陸時のルートの内、降下角引き上げにより着陸高度に差が出る測定局において、騒音軽減効果の確認を行っている。44 ページ目に記載の通り、天候が良いときは衛星を使った RNP 運用で、3 度より大きい降下角で着陸を行っている。天候により航空機からの視界が悪かった場合は、安全に運航ができるよう 3 度の ILS を使った着陸を行っている。グラフについて、0.0 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着陸した場合の騒音値がどの程度小さくなったかを、青色のグラフで示している。全測定局を通じて、マイナス 0.4 デシベルからマイナス 2.2 デシベルの騒音軽減効果が確認できた。広尾中学校と八潮ポンプ、産業技術高専の 3 つの測定局については経路直下ではなく、A、C 滑走路の間に位置するが、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た。45 ページは詳細分析である。C のラインは降下角 3 度で降下したものであり、グラフ上はこれを 0.0 としている。それに対して 2 段階降下の騒音軽減効果を水色のグラフで、降下角 3.45 度で降下した際の騒音軽減効果を青いグラフで示している。何れの測定局においても、騒音軽減効果が確認できた。通常、3.45 度で降下した方が 2 段階降下よりも騒音軽減効果が大きくなる傾向にあるが、広尾中学校の結果は逆転現象が続いている。これは 3.45 度継続進入における運航安全上必要な操作が渋谷区上空で行われており、その際に発生する機体空力音等が影響している可能性が考えられる。こちらのについても引き続き注視していく。

## ● 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、6 月と 7 月の部品欠落の報告件数を重量別、部品別に示したものである。羽田

空港だけでなく、国際線の就航が多い全国の7空港の合計数である。2か月間で196個の部品欠落が報告されている。ほとんどが100グラム未満であり、10グラム未満が約7割である。昨年度の同時期は180個であり若干増えているが、国際線を中心に復便が進んでおり、就航便数に対する割合で比較すると減少している。部品別の割合でみると、多くはスクリーナー・リベット類、シール・デカール類、パネル・カバー類が占めており、過去と同様の傾向である。就航便数に対する報告件数の割合は減ってはいるが、報告制度の目的は落下物事案ゼロである。引き続き部品欠落の情報を収集し、エアラインと情報共有を行いながら協力して取り組んでいく。

## ● 議題3 その他

### 【国の説明】

(国交省航空局)

資料6-1は、国に寄せられた問い合わせ件数である。「国」は国土交通省本省、東京航空局、羽田空港事務所に問い合わせがあった件数、「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問い合わせがあった件数である。7月は209件、8月は218件であった。参考として表の下に5月、6月それぞれの件数、また令和5年度4月から8月の総計を掲載している。通常、夏場は南風が多く、都心の到着経路に関する問い合わせが増える傾向にあるが、今年に限っては南風運用が夏場と比べて少ない5月、6月と比べても、若干件数が減っている。赤い折れ線グラフは新飛行経路運航当初からの受電件数を掲載しているが、徐々に件数は減ってきており、比較的落ち着いてきている。問い合わせの内容については、騒音や落下物に対する懸念、北風、南風運用の判断基準、固定化回避に関する進捗状況に関する問い合わせ等である。

### 【都の説明】

(東京都)

資料6-2は、7月1日から8月31日における都に寄せられた意見の件数と内容である。7月は6件、8月は12件であるが、7月については内3件が、8月については内5件が同一人物、同一内容の意見である。昨年の同時期は7月、8月ともに3件だったため、復便に応じて、特に8月は若干件数が増加している。主な意見の項目としては、騒音に関する問い合わせが11件と最も多く、具体的には、はっきりなしに轟音が鳴り響き、人との会話も止めないといけない、好天時にも関わらず悪天ルートで飛行している日がある、利便性重視で

都民の安全が疎かになっているのではないか、などといった意見であった。

## 【関係区の主な発言】

(品川区)

国内、国際線問わず、ルートの逸脱については引き続き厳正な対応をお願いしたい。また、落下物と騒音対策について、特に落下物ゼロに向けて、不断の取り組みをお願いしたい。最後に、固定化回避検討会開催に向けて、現在検討を進めている状況かと思われるが、開催の日程や詳細の内容について可能な限り速やかな情報提供をお願いしたい。

(国土交通省)

経路の逸脱についてはあってはならない事案である。今後も厳正に対処を行う。落下物について、今後も落下物ゼロに向けて不断の取り組みを実施していく。固定化回避についても、現在、安全性の検証を多岐に亘り検討している最中である。今後もの確に対処を行っていく。

以上