

## ● 議事概要

「令和3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4回）」  
令和4年2月8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、運用状況についてである。北風運用、南風運用別に、どの時間にどれだけの航空機が運航されていたかをまとめたものである。2021年11月の北風運用時のC滑走路離陸機数は2568機である。南風運用のA滑走路着陸機数、C滑走路着陸機数、B滑走路離陸機数は、それぞれ336機、640機、488機である。2021年12月の北風運用時のC滑走路離陸機数は、3304機、南風運用時のA滑走路着陸機数、C滑走路着陸機数、B滑走路離陸機数は、それぞれ152機、326機、230機であった。

資料2は、北風・南風運用の割合である。上段は2021年11月についてである。午前中の時間帯の84%が北風運用である。真ん中の棒グラフは、午後の時間帯についてである。南風運用が32%であり、2016年から2018年の3カ年の平均よりも南風運用が多かった。下段は2021年12月についてである。午前中の北風運用は96%であった。真ん中の午後の時間帯については、南風運用が16%であった。

資料3は、航空機の航跡についてである。1ページ目にも記載しているが、想定される経路と実際の航跡を重ね合わせてご報告する。想定経路は、これまで説明会等で示したシミュレーションによって想定される航空機の運航経路を示したものであって、当日の気象状況等によってはお示した幅の範囲内に収まらない可能性がある。また、直近1か月の航跡データは羽田空港飛行コース公開ホームページにおいてお示ししているため、地域からのお問い合わせ等がございましたら、こちらのホームページをご紹介いただく等、ご活用いただければと思う。まずは、C滑走路離陸についてである。荒川上空の飛行経路の2021年11月、12月の実績である。一般的に悪天回避あるいは管制運用上必要な場合等には、想定経路を逸れて運航する場合がある。今回においては、主に悪天回避のため想定経路から逸れて、荒川に沿わずに荒川の東西の地域上空を運航していた実績が確認されている。また、図面上、赤丸で囲んだ部分については、悪天回避あるいは、管制運用上必要な場合に限って運航している。続いて、南風運用時のB滑走路からの離陸である。こちらは全体的に飛行経路の範囲内を運航している。一部については、早めに旋回することが可能であったことから、想定経路より東側を飛行していることが確認できている。最後に、南風運用のA、C滑走路への着陸のルートである。こちらは全体的に想定経路の範囲内を飛行している。一部、経路によっては悪天回避によって航跡が分散しているが、これは上流側、高度の高いところでの航跡で

ある。空港に近づく所に至っては、想定経路の範囲内を飛行している。

資料4は、2021年11月、12月の航空機騒音の測定結果である。まずは、全体総括である。1つ目の測定期間は2021年の11月、12月の2ヶ月間、測定場所は東京都、神奈川県、埼玉県にある19箇所の騒音測定局で測定を実施した。2つ目は、騒音測定局ごとの実測値の平均と推計平均値の比較である。機体のサイズ別、大、中、小の実測値の平均と推計平均値を比較したところ、11月においては、約88%が推計平均値と同等もしくはそれ以下、12月においては約89%が推計平均値と同等もしくはそれ以下ということが確認できている。3つ目は、騒音を少しでも軽減するために、着陸ルート of 降下角の引き上げを行っており、こちらの騒音軽減効果が確認できている。4つ目は、全体を通しての留意事項である。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、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意する必要がある。また、今回の11月、12月の時期は、南風運用の割合が少なくなるため、どうしても騒音発生回数が少なくなっている。全体総括の2番目の測定局ごとの実測値の平均と推計平均値の比較について説明する。赤で着色しているところが推計平均値より大きい所である。11月、12月の時期は、騒音発生回数がとても少なく、例えば、埼玉県さいたま市の岸町公民館では、12月の中型機の実測値の平均が63.1dBと、推計平均値を約1.1dB超えているが、騒音発生回数が5しかなかった。どうしても母数が少なく、その中の平均を取ると上振れ、下振れする。航空局としては、年間通じての長期の評価で傾向を把握、分析してご説明していきたい。そしてもう1つ、江東区における測定局について、東京都交通局の大島総合庁舎の改修工事が予定されているため、江東区と調整の上、大島総合庁舎での測定を12月19日で終了し、12月23日から新しく東大島文化センターに移設した。以降、現時点でも引き続き騒音を正しく取れている状況である。江東区の固定騒音測定については、東大島文化センターで引き続きモニタリングしていく。続いて、全体総括の3番目に当たる騒音軽減効果についてである。まず、南風運用時の悪天時にはILS運用により3度の降下角で運用しているが、これに対してRNAV運用時には3度より大きい降下角で運用を行っている。ILS運用については、比較的運用日数が少ないため、実機飛行確認から2021年12月までの計18日間のデータで騒音軽減効果の評価を行った。その結果、一定の騒音軽減効果が確認されている。また、RNAV運用の3.45度継続降下と2段階降下のいずれにしても角度を上げる運用を行うことによって騒音軽減が確認されている。今後も引き続きモニタリングを実施して評価を行っていきたい。

## 【関係区の主な発言】

(なし)

## ● 議題2 安全対策について

### 【国の説明】

(国交省航空局)

資料5で、部品欠落について報告させていただく。駐機中の機体も含めて徹底的な点検を繰り返している。航空会社自身の点検に加えて、羽田空港の現場では、私どもの職員がダブルチェックを徹底し、抜き打ちの検査・点検をさせていただいている状況である。

羽田空港を含む7空港において、2021年10～11月の欠落部品の総数は102個であった。そのほとんどは100g未満、約8割は10g未満である。部品別の割合については、スクリーナー・リベット類が半数以上となっている。

### 【関係区の主な発言】

(なし)

## ● 議題3 その他

### 【都の説明】

(東京都)

資料6-2は、都に寄せられた意見の件数とその内容である。2021年11月1日から12月31日に都に寄せられた意見は、11月の合計が6件、12月の合計が23件であった。9月・10月とほぼ同数である。主な意見としては、「飛行機の騒音が大きい」、「羽田新飛行ルートを止めるよう国へ要望してほしい」、「落下物や飛行機の墜落が心配」などの声が寄せられているところである。

### 【国の説明】

(国土交通省)

資料6-1は、国に寄せられた問い合わせの状況である。地域のお声をお聞きし、お問い合わせを受け取るためコールセンターも設けさせていただいている。私どもの職場にもお問い合わせをいただくことがあり、これらを合わせた合計の件数が2021年11月は345件、12月は296件であった。主な問い合わせ内容については、資料左下の記載のとおりである。

**【関係区の主な発言】**

(なし)

以上