

● 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3回）」
令和3年11月1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は運用状況についてである。7月、8月の各滑走路別の運用実績を示している。左側が北風運用時にC滑走路から離陸する場合を、日にち毎に、運用時間、飛行した航空機数を記載している。7月においては、トータル1629機の離陸であった。右側は南風運用である。A、C滑走路への着陸、B滑走路からの離陸する航空機の機数および運用時間を記載している。それぞれ、この7月においてはA着陸が369機、C着陸が749機、B離陸が588機であった。その下は8月についてである。同様に北風運用のC離陸が1412機、A着陸は587機、C着陸は1129機、B滑走路からの離陸は874機である。

続いて資料2は北風・南風運用の割合である。まず、上段の太い方のグラフが7月の実績である。北風運用にもかかる午前中は、青色で示されている北風運用の割合が63%、夕方の時間帯にかかってくる南風運用は、オレンジ色で示されている51%という状況である。同様に8月では午前中の北風運用が56%、夕方の時間帯の南風運用が67%といった状況である。過去3ヶ年の北風・南風運用の割合のトレンドは右側の細いグラフで示している。

続いて資料3は航跡についてである。こちらも同様に7月、8月の報告である。前回と同様にこれまで住民説明会等でお示ししていた飛行経路、あくまでシミュレーションにより想定される航空機の運航経路ではあるが、そういった想定飛行経路と実際の航跡データを重ね合わせている。実際の航空機の飛行経路は当日の気象状況によってはお示した幅の範囲内に収まらない可能性もある。まず、北風時にC滑走路からの離陸する航跡である。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、想定経路から逸れて運航する場合がある。今回、具体的には主に悪天回避のために想定経路から逸れて、荒川に沿わず、荒川東西の地域上空を運航していたものも見られる。それから、赤枠で囲ってい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という状況である。続いて、南風時にB滑走路から離陸する7月、8月の航跡である。全体的に想定経路の範囲内を飛行している。一部の航空機については、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実績も確認できる。最後に、南風時にA、C滑走路に着陸するルートである。こちらも全体的に想定経路の範囲内を飛行している。一部経路、着陸に至る上流の方で、悪天回避により航跡が分散しているところが確認できる。

続いて資料4は、今年の7月、8月の2ヶ月間における固定測定局の騒音測定結果である。

大型機、中型機、小型機、それぞれについて2ヶ月間の実測値の平均と説明会等でお示ししていた推計推定値を比較している。9割程度が推計平均値と同等又はそれ以下であった。また、騒音対策として実施している降下角の引き上げによる騒音軽減効果が継続的に確認できている。最後、全体を通しての留意事項であるが、コロナ減便の影響が続いている状況である。また、夏特有の問題ではあるが、一部の測定局の周辺では、セミの鳴き声等の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。ただし、年間を通じて評価する際への影響は限定的であると考えている。2ページは結果の一覧で、それぞれ、大型機、中型機、小型機の実測値の平均と説明会等でお示ししていた推計平均値との比較している。ピンク色の部分が推計平均値以上の測定局であるが、測定結果に応じて、機体の状態と騒音の関係性や、機体の個別の操作が実測値に与える影響について、引き続きデータの収集・分析を行う。

続いて資料5は、本年7月に実施した短期騒音測定の結果である。7月の中旬に1週間に渡り実施し、北風運用と南風運用を行った日付と飛行機数を記載している。南風運用時におけるA滑走路への着陸が166機、C滑走路への着陸が316機、B滑走路からの離陸が256機と全部で約700機強のデータが取れている。参考までに、昨年度9月に実施した短期測定においては、南風運用を行った日数は3日間で、飛行機数は約270機であった。また、北風運用時におけるC滑走路からの離陸が193機であった。東京都15ヶ所、神奈川県2ヶ所、埼玉県1ヶ所の計18ヶ所で測定した。結果については、すべての地点で推計平均値と同等又はそれ以下であった。今後、12月にも同じ測定地点において、北風運用が主体となると思われるが、1週間冬季の測定を実施することを考えている。

● 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、羽田空港を含む7空港において、6～7月に報告された欠落部品の数を示している。6～7月の部品欠落個数は294個であり、約9割は10グラム未満であった。資料に写真も載せているが、主脚構造部のラベルの欠落を受けて、駐機中の機体も含めての徹底的な点検、コーティング剤の塗布等の再発防止策が進められている。部品別割合としては、スクリーン・リベット類、シール・デカール類が多くなっている。

【関係区の主な発言】

(港区)

欠落部品の重量別割合グラフで1kg以上の部品について、具体的にはどのような部品なの

か教えて頂きたい。

(国交省航空局)

1 kg以上の欠落部品の具体例としては、タイヤ表面の一部がある。着離時の衝撃により、タイヤ表面の一部が剥がれることがありうる。

● 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である。問い合わせ件数は、7月の合計は7件、8月の合計が10件である。参考の5月、6月に比べると若干減っている状況である。主な意見の内容としては、(2)の通りである。多いものが騒音、それから撤回・改善要求、安全性、その他である。主なものとしては、下に記載している通り、騒音がうるさい、飛行機の高度が低い、羽田新ルートやめろ等の意見が届いている。資料の説明は以上である。

【国の説明】

(国土交通省)

資料7-1である。私共は地域のお声を把握する、あるいはお問い合わせに対応するということでコールセンターを設けている。そういったコールセンターや国に直接お問い合わせいただいていた件数である。7月は342件、8月は302件といった状況である。昨年3月29日からの運用開始以降のお問い合わせ件数の推移は下の折れ線グラフの通りである。7月、8月の主な問い合わせ内容については、東京都と同様に、騒音・落下物に対する懸念についてが一番多いという状況である。その他の意見は記載の通りである。

【関係区の主な発言】

(港区)

資料7-1の中で、7月15日からの1週間が異様なくらい突出しているが、これには何か背景があったのか。参考までに伺いたい。

(国土交通省)

あくまで類推だが、資料1のとおり、しばらく南風運用が行われていない日が続いて、7月10日からしばらく南風運用が続いたことが一因だと考えられる。

【国の説明】

(国交省航空局)

先日、「現行の管制システムであれば、需要が回復しても従来の海上ルートでの増便が可能であることを、今年6月25日付の国会答弁で認めている」というような引用をされた一部報道があった。事実関係だけ紹介させていただきたいと思う。まず、6月25日付の国会答弁というのは、衆議院議員の海江田議員提出の質問主意書に対する答弁書を指していると思われます。この答弁書においては、羽田空港において令和2年11月から開始した新たな後方乱気流管制方式により、空中における飛行中の航空機相互の間隔が短縮される場合があることから、「航空機の飛行時間の短縮に一定の効果がある」というふうに示している。あくまで、飛行中の航空機相互の間隔が短縮される場合があるということで、飛行時間の短縮に一定の効果があるという回答をしている。一方で、羽田空港の処理能力については、空中における飛行中の航空機相互の間隔というよりかは、あくまで空港における離着陸時の航空機の滑走路占有時間、航空機が滑走路から離脱するのに要する時間などの要素に左右されるため、この新たな後方乱気流管制方式の運用が羽田空港の処理能力を増加させるということはない。このため、新たな後方乱気流管制方式によって、需要が回復しても従来の海上ルートでも増便が可能であるというご指摘は事実と相違しており、国として認めた事実もない。

以上