

令和7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）

会議の概要

- 会 議 名 令和7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）
 - 開 催 日 令和7年4月24日（木曜日）
 - 出席状況 東京都、港区、新宿区、江東区、品川区、目黒区、大田区、渋谷区、中野区
豊島区、北区、板橋区、練馬区、江戸川区、国土交通省
 - 議事の要旨
 - * 国土交通省より、騒音測定結果や部品欠落報告等についての説明
-

【主な意見及び国の回答等】

- ・ 4月23日深夜、新飛行経路を使用して緊急着陸した事案について、安全性が確認できていたということだが、機材の不具合の状況でこの経路を使うことは、一定のリスクがあるものと考えている。改めて新飛行経路を使用した経緯の説明を求める。
⇒本事象は、4月23日深夜、香港発ホノルル行きのユナイテッド航空3921便において左側のエンジンに不具合が生じたため、エンジンを停止させ、緊急事態を宣言し、目的地を羽田空港に変更して緊急着陸したものである。深夜の飛行であり、住民の皆様にご不安とご心配をおかけした。羽田空港へ着陸の際は、当該機からの要求により、新飛行経路で悪天時のILS運用によって、3時38分にA滑走路に着陸した。B滑走路及びC滑走路がメンテナンスで閉鎖しており、パイロットからの要求でA滑走路を使用した。緊急状態にある航空機は管制上優先的に取扱うことが規定されており、着陸滑走路の選定についてはパイロットの判断を優先する。本事象については、ただちに安全な飛行に影響を及ぼすような事態ではないと考えている。一般論として、片方のエンジンが停止しても安全な飛行が継続できるように設計されているため、ご安心いただきたい。
- ・ 都に寄せられた意見の中で健康被害に関するものがあるが、どのような意見が寄せられたか。
⇒騒音が続いており、通院しているという意見が寄せられた。
- ・ 着陸進入角度を大きくすることで騒音軽減効果が確認されているが、離陸する時の角度は騒音軽減対策として何か定めがあるか。また、騒音軽減効果が確認できる3.45度での着陸進入は現在どの程度運用しているか。
⇒航空機の離陸は一定の角度が決まっていないため、機材や機体重量等により上昇の角度が異なり、着陸の時の3度のように一律に定めるのは難しい。そのため、機体毎によって騒音の差異が生じる。
モニタリングにより騒音軽減効果が確認できている着陸時のRNP運用は、この運用が可能な状態の天候の日は基本的に実施している。
なお、資料1には、悪天運用を実施した時間を記載している。記載以外の時間について

は、RNP 運用により 3.45 度による着陸進入を実施している。

- ・新飛行経路の運用から 5 年が経過しているが、騒音、安全対策の実施状況、緊急事態宣言機等に関する情報提供などについて、引き続き、分科会等の場を用いて丁寧な説明、対応を継続することを国に要望する。また、昨年末、第 6 回固定化回避検討会が開催されたが、具体的な方策が提示されず、その結果を看過できないと当区から申し入れをした。改めて、本年中の早期開催、区民負担軽減につながる具体的な方策の提示、その早期実施を要望する。

⇒次回の固定化回避検討会の開催について、2025 年中の開催を目指し、鋭意準備中である。引き続き、固定化回避に向けた努力を継続する。

以上