

羽田空港新飛行経路に係る航空機騒音の測定結果 (2021/4/1～2022/3/31)

1. 測定期間

令和3年4月1日から令和4年3月31日の期間において、19箇所の騒音測定局で測定を実施しとりまとめを行った。

2. 騒音軽減対策による効果

騒音対策として実施している降下角の引き上げと低騒音機の使用による騒音軽減効果が継続的に確認できている。→騒音軽減対策による効果についてはP 2～5

3. 騒音測定局ごとの実測値の平均と推計平均値の比較

機体サイズ別の実測値の平均と、住民説明会等でお示しした推計平均値を比較したところ、約90%は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。→実測値の平均と推計平均値との比較についてはP 6

4. 新飛行経路を飛行した航空機によるLdenの結果

新飛行経路を飛行した航空機による時間帯補正等価騒音レベル（Lden）について年間で集計したところ、25dB～54dBであった。→Ldenの結果についてはP 7

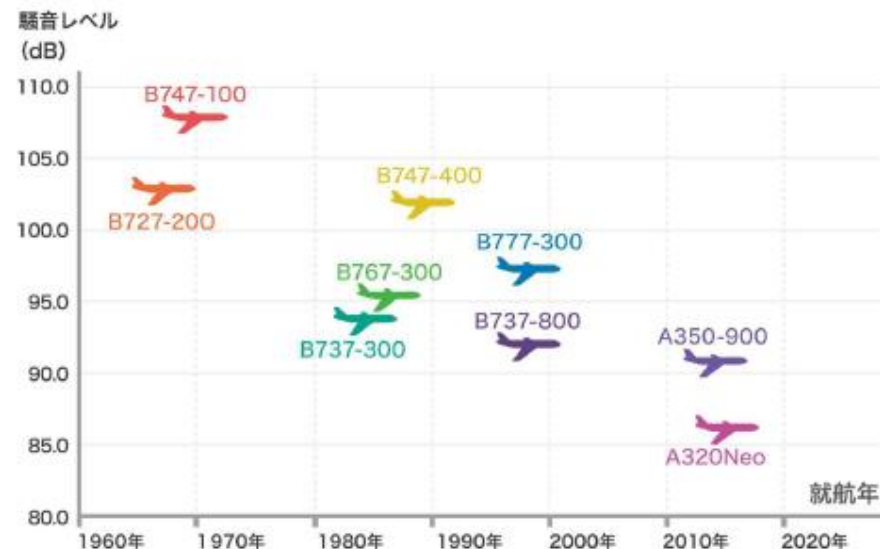
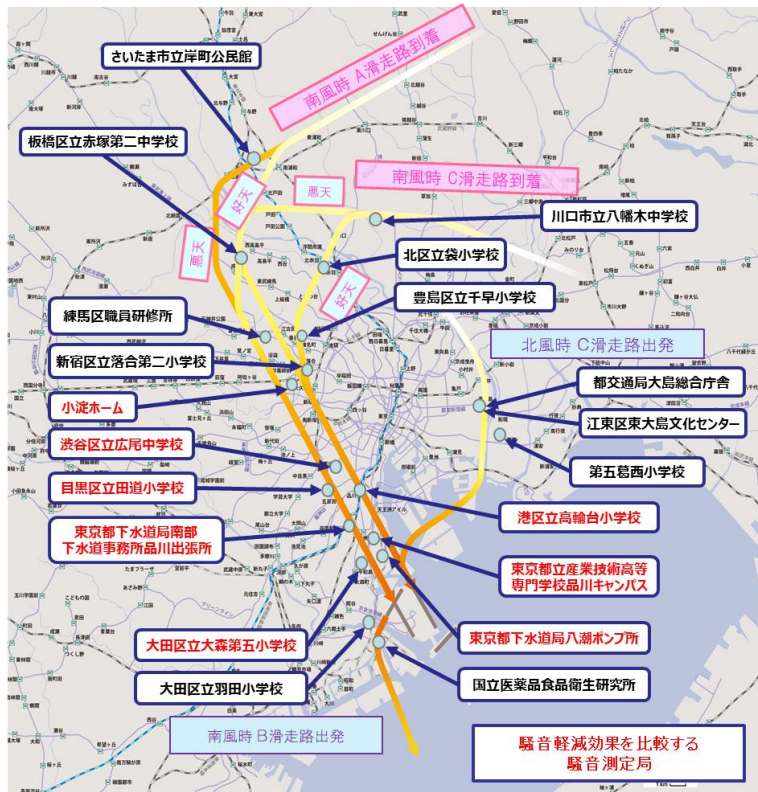
5. 留意事項他

結果については、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。このため、引き続き騒音状況を継続的にモニタリングするとともに、測定結果の分析を行い、引き続き騒音対策に取り組む。

騒音軽減対策による効果について

騒音対策として、以下の取り組みを実施している。

- 航空機の騒音は、一般に飛行高度が高いほど小さくなることから、安全上支障のない範囲で着陸地点を海側に移設することにより飛行高度を引上げ
 - 羽田空港の国際線着陸料について、航空機の重量に加え、騒音の要素も組み合わせた料金体系へ見直し、低騒音機の導入を促進
 - 降下角を3度から3.45度にできる限り引き上げることによる飛行高度の引上げ
- 上記のうち、低騒音機の使用と降下角引き上げの騒音軽減効果を分析した。



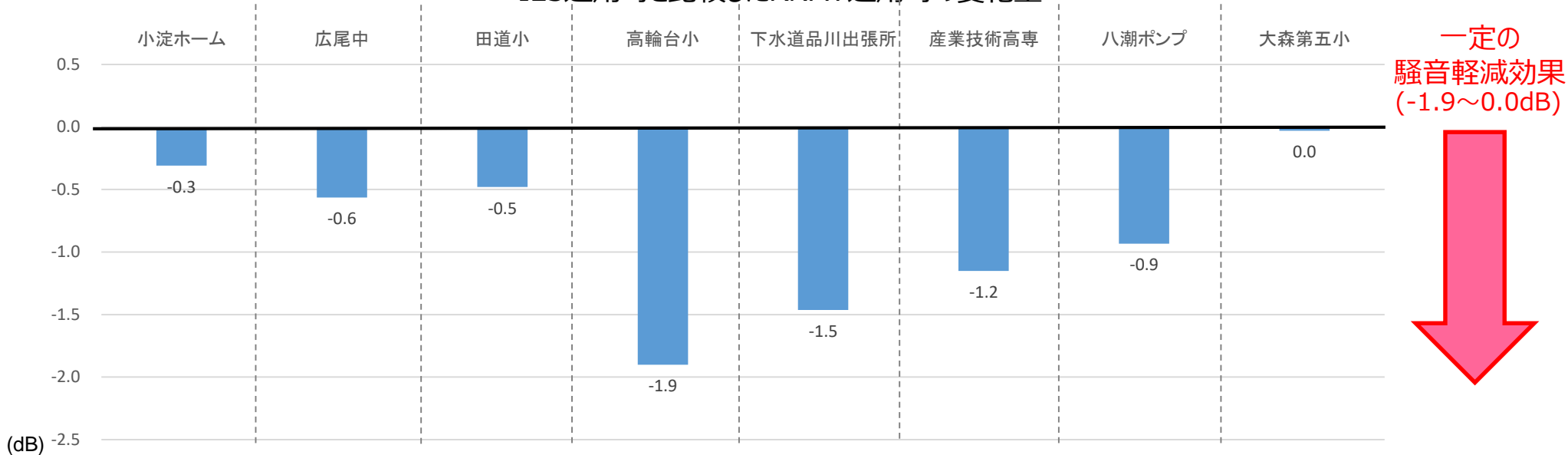
注) 騒音レベル (dB) は、機体違いによる性能水準の比較のため用いたものであり、実測値とは異なる (離陸測定点と進入測定点における航空機の騒音値を相加平均して得た値)

※1 降下角が3度と3.45度の場合の騒音を比較可能な小淀ホーム～東京都下水道局八潮ポンプ所までの8か所において、騒音軽減効果を分析

※2 大島総合庁舎(江東区)は大規模改修工事のため、12月中旬に東大島文化センターに騒音測定局を移設。このため同月においては計20局の結果を集計

ILS運用時（3度の降下角）の実測値の平均を基準にRNAV運用時（3度より大きい降下角）の実測値の平均を比較したところ、RNAV運用時の方が騒音が小さく、実際に騒音が軽減されていることが確認できた。今後も引き続きモニタリングを実施していく。

ILS運用時と比較したRNAV運用時の変化量

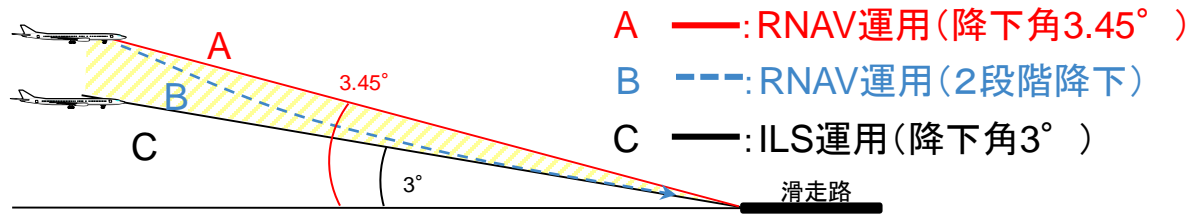


- ・3度と3.45度の高度差による騒音の軽減について、距離の要素だけで計算すると経路直下においてその差が最大となるが、経路に近い測定局において継続的にはっきりとした差が確認できている。
- ・田道小学校はC滑走路着陸経路から約2 km離れていることから、C滑走路着陸経路における高度引き上げによる騒音軽減効果が非常に小さく、田道小学校における実測値全体での高度引き上げによる騒音軽減効果が引き下げられていると考えられる。
- ・新経路運用開始後のILS運用日は計18日間であることから、実機飛行確認から2022年3月までの期間のデータで評価を行った。

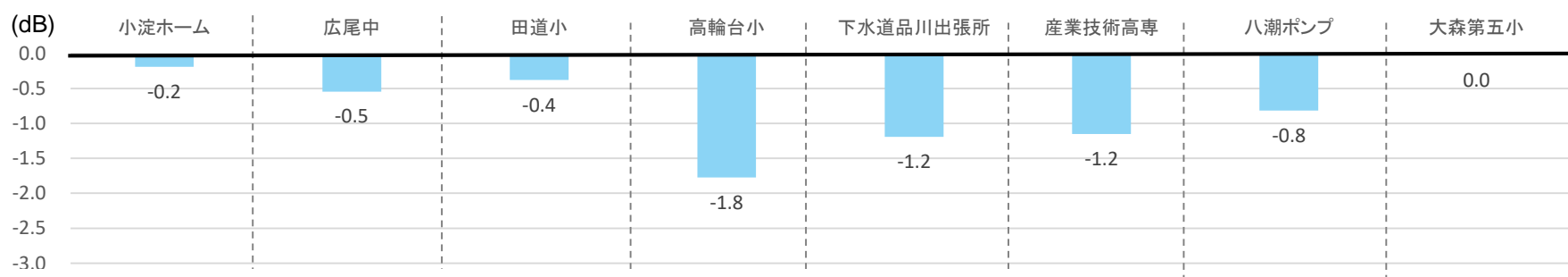
※ 上記は各測定局で実際に測定された航空機騒音（LAmax）をRNAV運用のものとILS運用のものに分けてそれぞれパワー平均し比較したものである。
 ※ RNAV経路とILS経路がほぼ同じ場所を通る（高度だけが異なる）測定局の変化量を示している。
 ※ 小淀ホームはRNAV経路とILS経路で200m～300m程度（水平方向）離れている。

RNAV運用時（3.45度の降下角）に角度をできるだけ維持して降下している着陸機（図示A）と2段階降下（1,500ft付近で3度に会合）をしている着陸機（図示B）の実測値の平均を比較したところ、全体としてみると角度をできるだけ維持している着陸機の方が騒音軽減効果がより大きい傾向にあることが確認できた。今後も引き続きモニタリングを実施していく。

＜RNAV運用（3.45度降下）と2段階降下のイメージ図＞

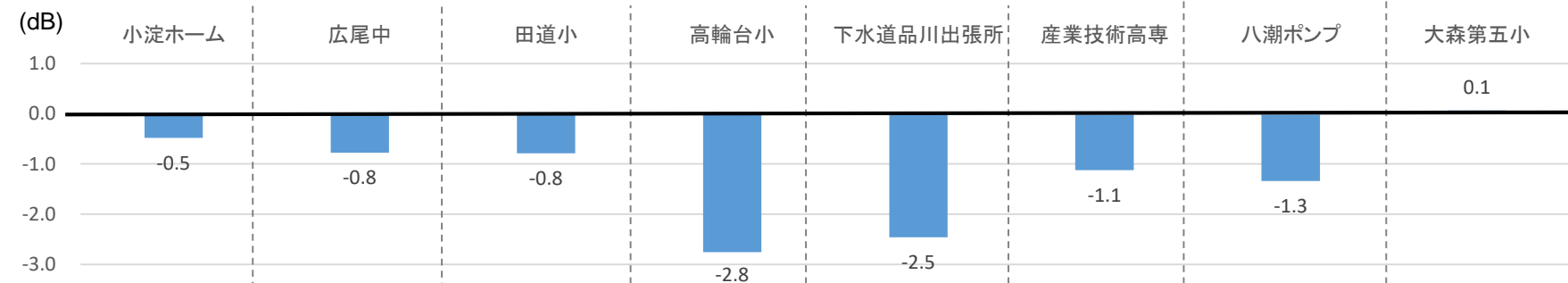


ILS運用時と比較した2段階降下で着陸した場合の変化量（BとCの比較）



軽減効果 (-1.8~0.0dB)

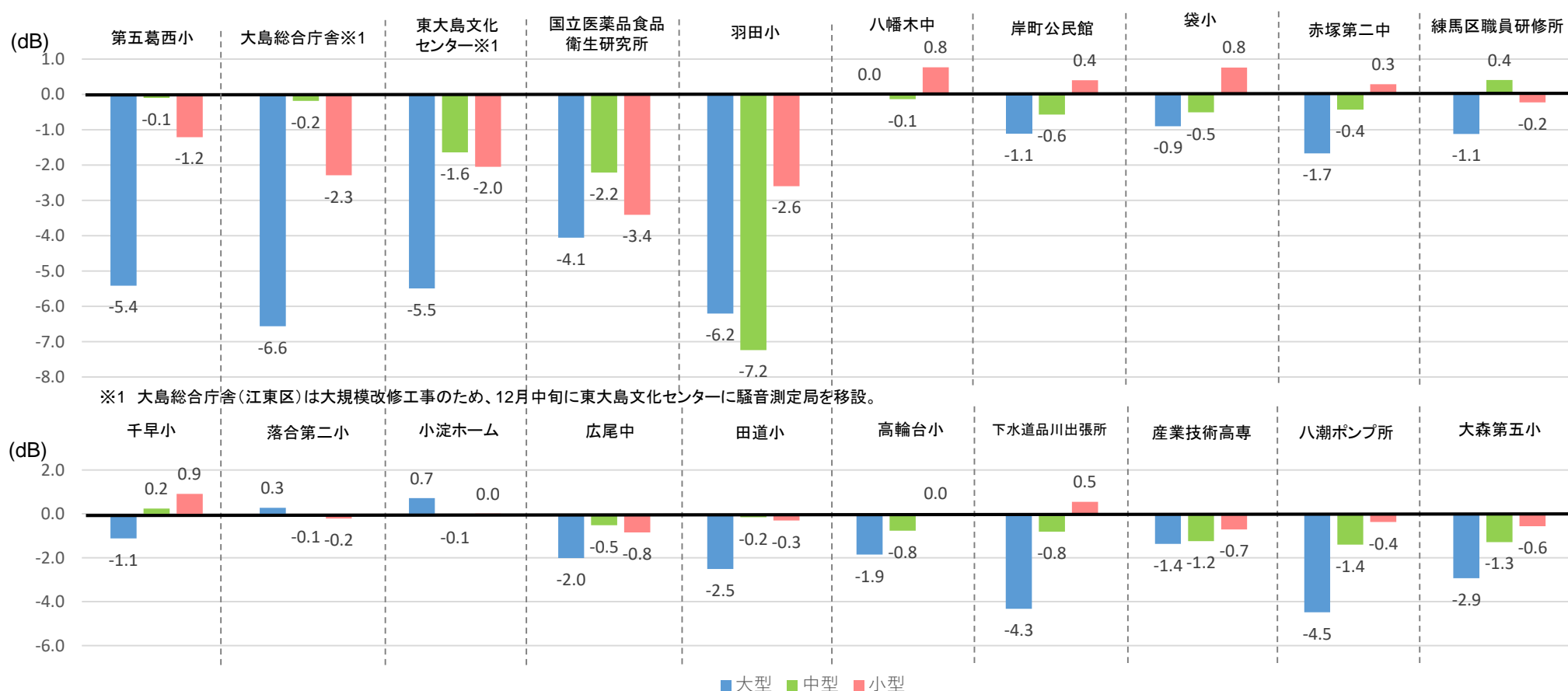
ILS運用時と比較した3.45度継続進入で着陸した場合の変化量（AとCの比較）



軽減効果 (-2.8~0.1dB)

- 機体サイズ別に低騒音機の使用による騒音軽減効果を分析した。
- ここではA350（大型）、B787（中型）、A321Neo（小型）、A320Neo（小型）を低騒音機としている。
- 測定局によるばらつきがあるものの離陸経路や着陸経路の空港に近い地域では騒音軽減効果が確認できている。特に、大型機において大きな騒音軽減効果が確認できている。

低騒音機とそれ以外の機体による違い



実測値の平均と推計平均値を比較すると、同等:31局(61%)、推計平均値以上:5局(10%)、推計平均値以下:15局(29%)

※実測値:各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値

※「実測値の平均」の小数点を切り上げて、「推計平均値」と比較

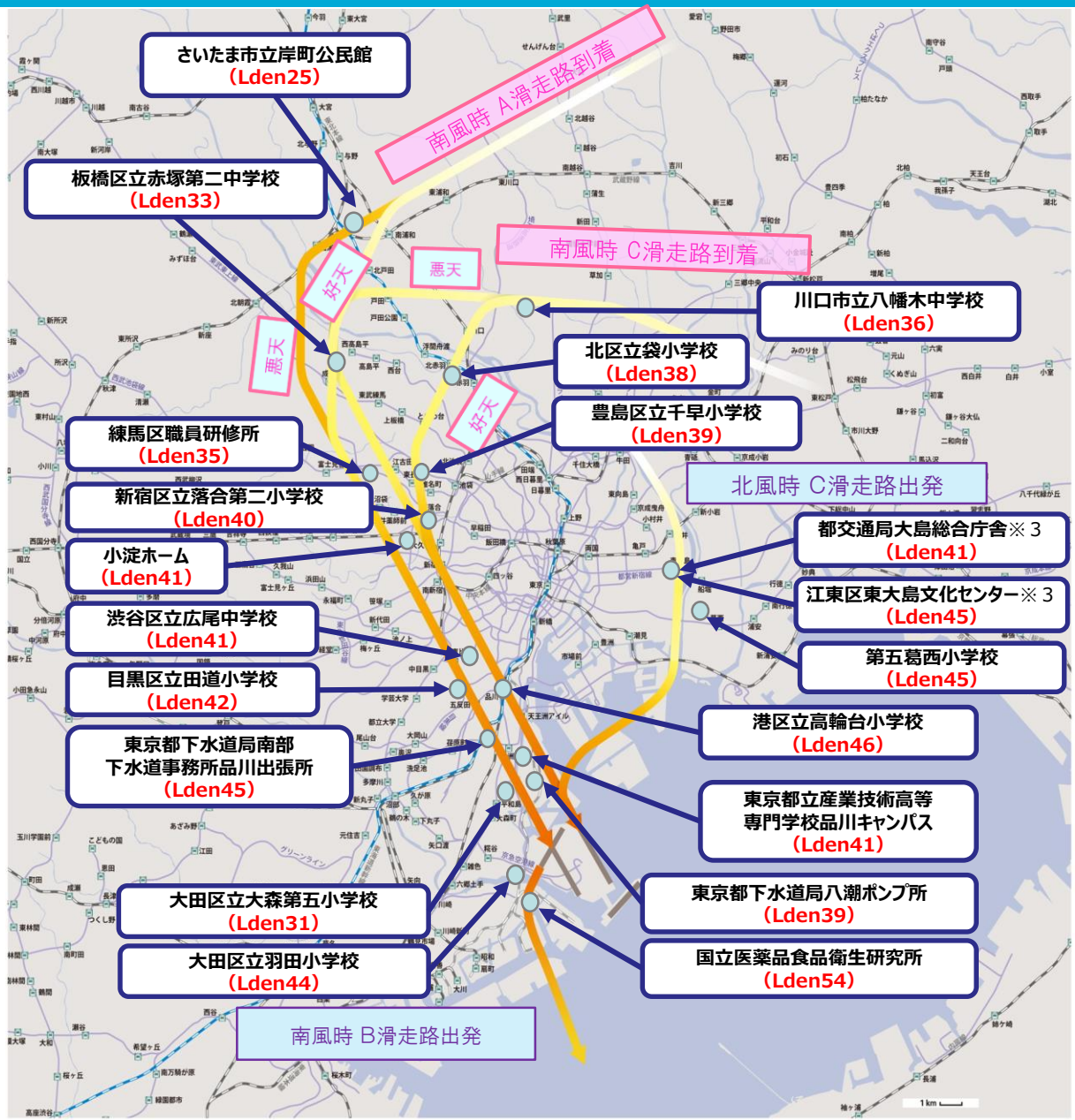
単位:dB

測定局	大型機		中型機		小型機	
	R3.4.1～ R4.3.31	説明会等でお示し していた推計平均値※1	R3.4.1～ R4.3.31	説明会等でお示し していた推計平均値※1	R3.4.1～ R4.3.31	説明会等でお示し していた推計平均値※1
第五葛西小学校(江戸川区)【C離陸】	68.6	77～68	64.4	76～61	65.3	74～65
東京都交通局大島総合庁舎(江東区)【C離陸】※2	69.6	74～68	65.3	73～61	65.8	71～65
江東区東大島文化センター(江東区)【C離陸】※2	66.3	72～67	63.1	71～60	63.4	69～64
国立医薬品食品衛生研究所(川崎市)【B離陸】	82.1 ▲8	91	81.2	-	82.9 ▲3	86
羽田小学校(大田区)【B離陸】	71.1 ▲4	76	70.6	-	72.5 +1	72
八幡木中学校(川口市)【C着陸】	61.4 ▲4	68～66	63.3	64～60	63.2	65～58
岸町公民館(さいたま市)【A悪天/A好天】	61.3 ▲3	70/66～65	60.5	66～64/ 62～58	60.6	67～63/ 63～56
袋小学校(北区)【C好天】	61.7 ▲4	68～66	63.0	64～60	63.2	65～58
赤塚第二中学校(板橋区)【A/C着陸】	61.7 ▲4	68～66	61.4	64～60	60.9	65～58
練馬区職員研修所(練馬区)【A/C着陸】	63.9 ▲3	70～67	63.2	66～61	61.5	67～59
千早小学校(豊島区)【C着陸】	64.1 ▲2	69～67	64.6	65～61	63.8	66～59
落合第二小学校(新宿区)【C着陸】	67.2	69～68	67.2 +3	65～63	65.3	66～61
小淀ホーム(中野区)【C着陸】	66.9 ▲1	70～68	67.0 +2	66～63	65.1	67～61
広尾中学校(渋谷区)【A/C着陸】	67.0 ▲4	71	66.7	-	64.4	65
田道小学校(目黒区)【A着陸】	72.7	74～73	72.2 +2	71～69	70.7	71～68
高輪台小学校(港区)【C着陸】	72.8	76～73	73.7	74～69	72.1	73～68
東京都南部下水道事務所品川出張所(品川区)【A着陸】	77.2	80～76	75.8	78～72	74.4	77～71
東京都立産業技術高等専門学校品川キャンパス(品川区)【A/C着陸】	67.9 ▲6	74	68.2	-	67.3	68
東京都下水道局八潮ポンプ所(品川区)【A/C着陸】	71.8 ▲2	74	69.8	-	69.1 +2	68
大森第五小学校(大田区)【A着陸】	64.1 ▲4	69	62.3	-	61.6 ▲3	65
計 19騒音測定局	同等	6局(32%)	10局(77%)		15局(79%)	
	推計平均値以上	0局(-)	3局(23%)		2局(11%)	
	推計平均値以下	13局(68%)	0局(-)		2局(11%)	

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、各測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

※2 大島総合庁舎(江東区)は大規模改修工事のため、12月中旬に東大島文化センターに騒音測定局を移設。このため同月においては計20局の結果を集計

新飛行経路を飛行した航空機によるLdenの結果について(令和3年度)



○航空機騒音については、時間帯補正等価騒音レベル (Lden) ※1という指標を用いて、年間を通じて発生した航空機騒音を合計して影響の確認を行うこととしております。

※1Lden：航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。

○令和3年度における各騒音測定局のLden※2は左図のとおりです。

※2ここでは、新飛行経路を飛行した航空機による影響を確認するため、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いて集計している

○滑走路運用割合について、北風運用と南風運用の割合がほぼ例年どおりとなっており、風向きによる影響で測定結果に偏りが生じている可能性は低いと考えられます。

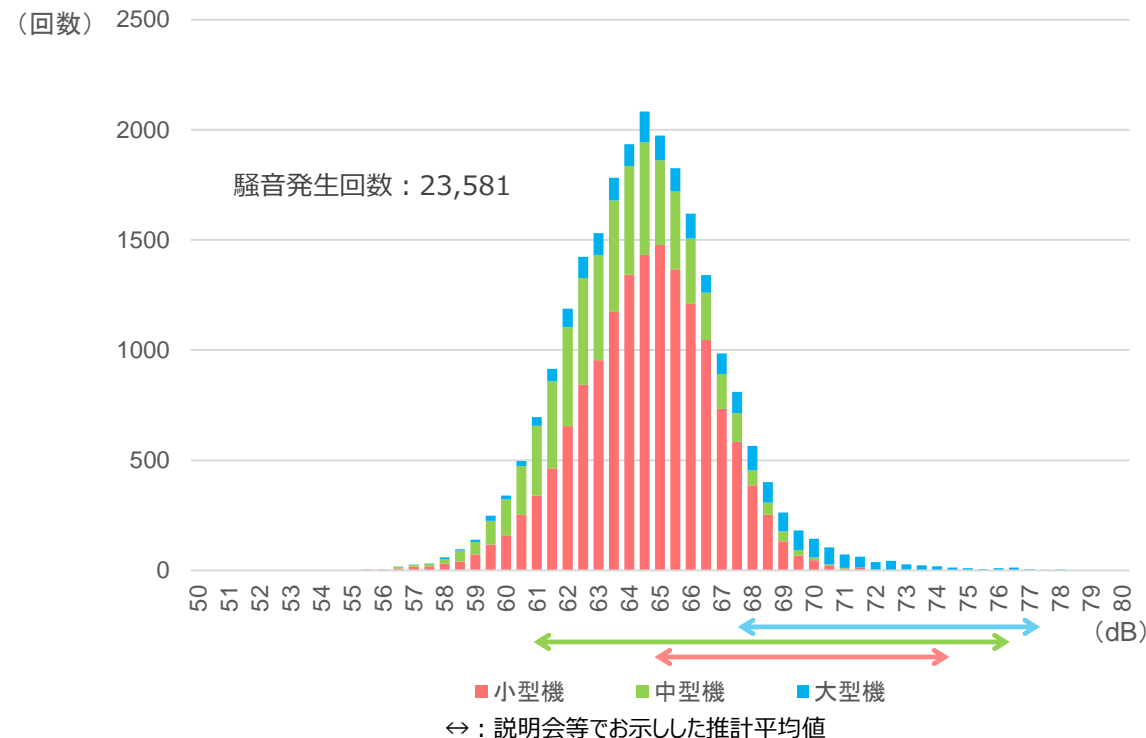
※3 大島総合庁舎 (江東区) は大規模改修工事のため、12月中旬に東大島文化センターに騒音測定局を移設。このため同月においては計20局の結果を集計

○測定結果の分析

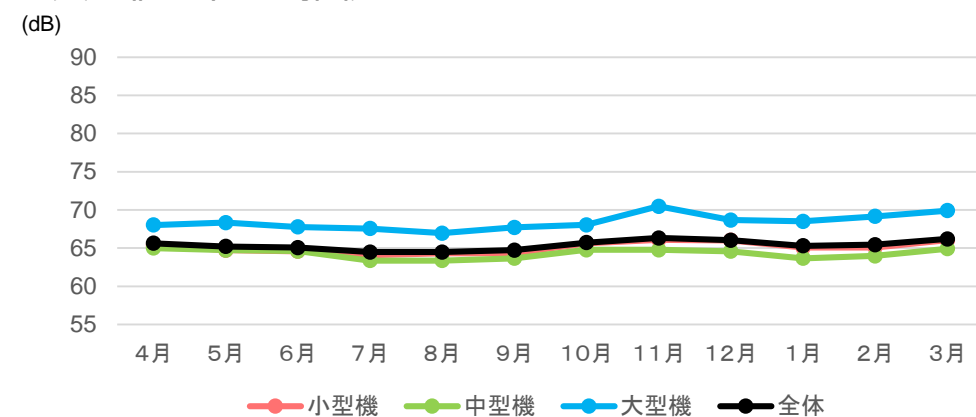
- ・C滑走路北向き出発経路の側方200m程度に位置する。高度約3,000～6,000ft(約900～1,800m)。
- ・実測値は65dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で4dB程度、中型機・小型機でそれぞれ2dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



単位: dB

	実測値の平均 (R3.4.1～R4.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値 ^{※1}
大型機	68.6	77～68
中型機	64.4	76～61
小型機	65.3	74～65
全体	65.5	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ^{※2}	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	45	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

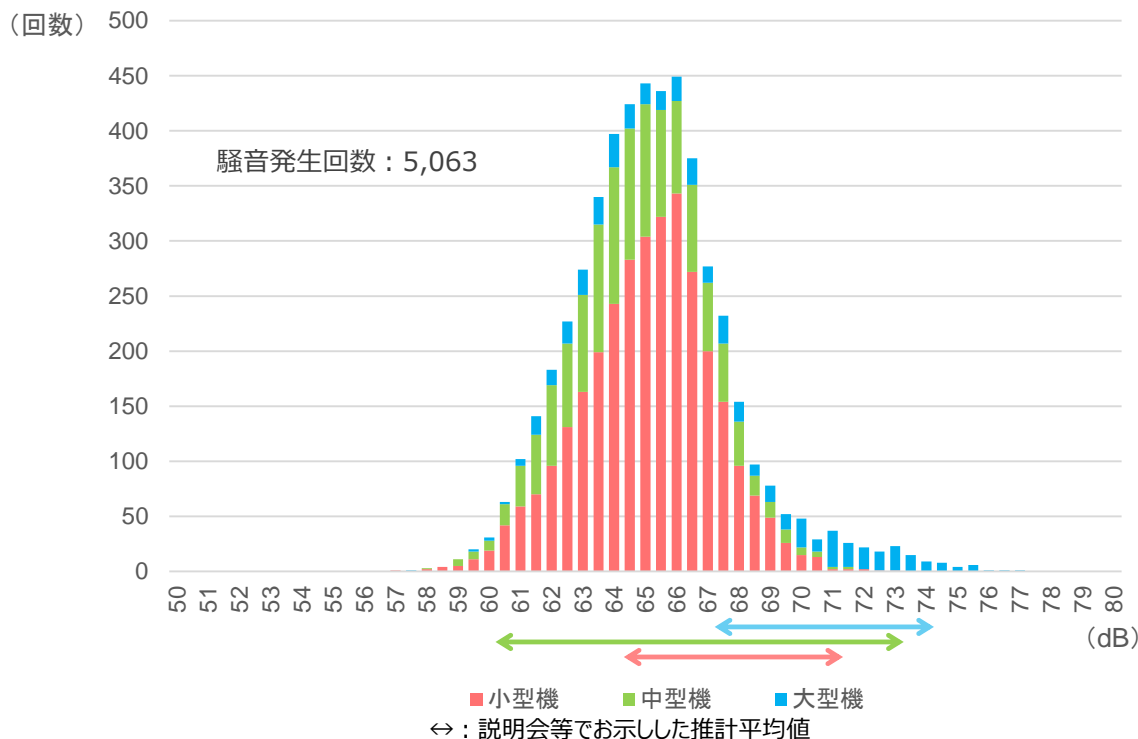
【測定結果(2021年4月～12月)】東京都交通局大島総合庁舎

○測定結果の分析

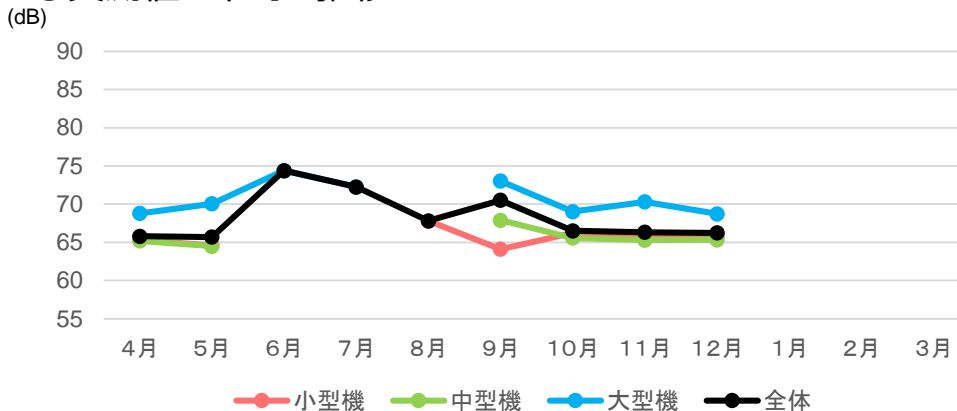
- ・C滑走路北向き出発経路の側方500m程度に位置する。高度約4,000～6,000ft(約1,200～1,800m)。
- ・実測値は65dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で6dB程度、中型機で3dB程度、小型機で4dB程度の幅で推移しているが、6～9月にかけまして庁舎屋上のダクトから生じる排気音の影響により、航空機の騒音として評価できるデータが少なくなったことに起因する。
- ・大島総合庁舎(江東区)の大規模改修工事のため、12月中旬に東大島文化センターに騒音測定局を移設した。

○実測値の分布

実測値(各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値)ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



単位: dB

	実測値の平均 (R3.4.1～R3.12.19)	説明会等でお示した 推計平均値 ^{※1}
大型機	69.6	74～68
中型機	65.3	73～61
小型機	65.8	71～65
全体	66.3	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ^{※2}	年間値 (R3.4～R3.12)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R3.12.19の年間値を算出。
	41	

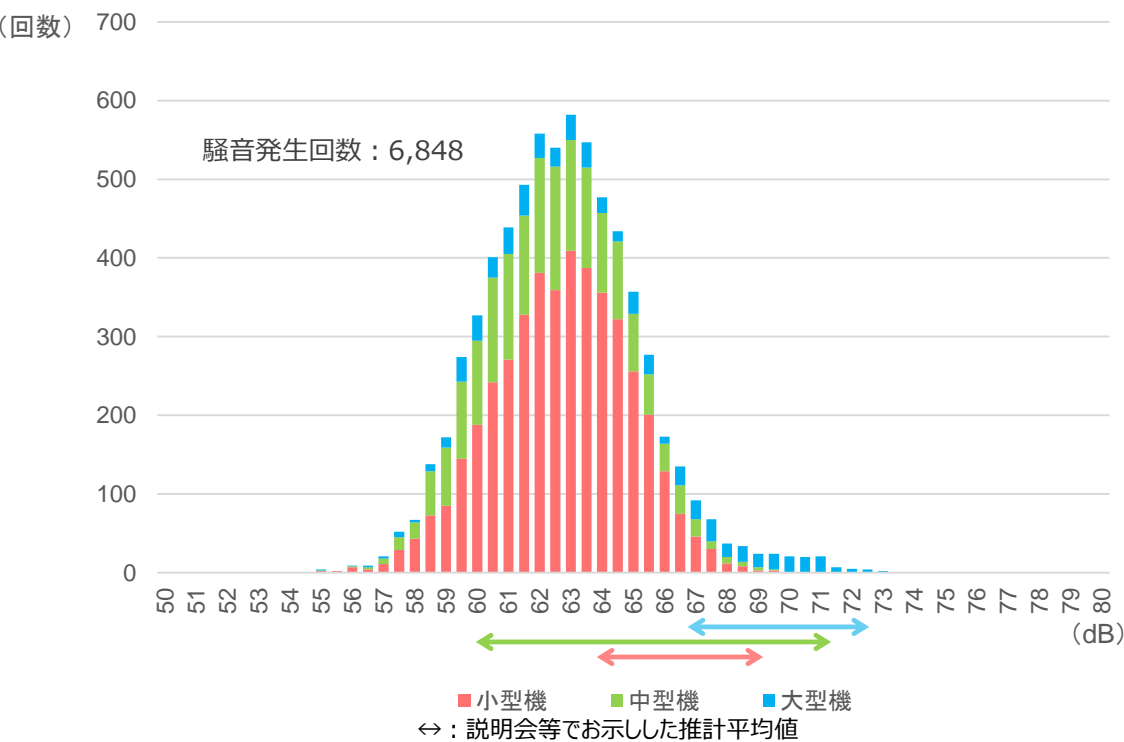
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

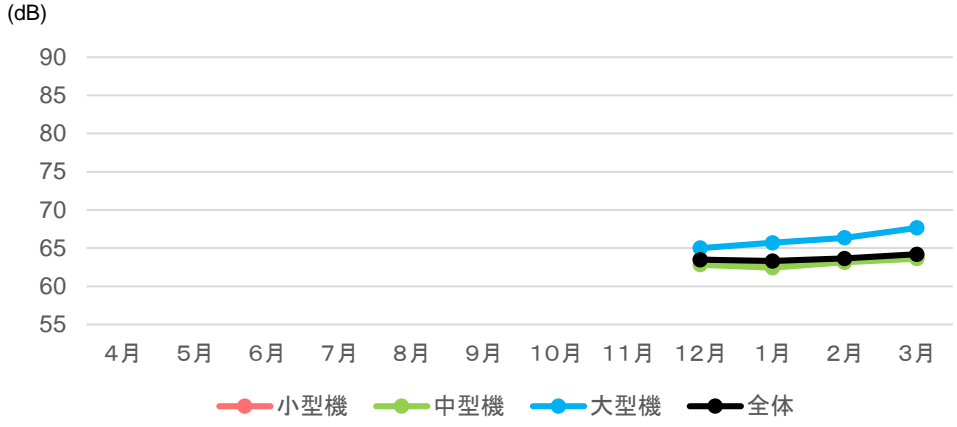
- ・C滑走路北向き出発経路の側方1km程度に位置する。高度約4,000～6,000ft (約1,200～1,800m)。
- ・実測値は63dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で3dB程度、中・小型機でそれぞれ1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。
- ・大島総合庁舎(江東区)の大規模改修工事のため、12月中旬に東大島文化センターに騒音測定局を移設した。

○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



単位: dB

	実測値の平均 (R3.12.23～R4.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値 ^{※1}
大型機	66.3	72～67
中型機	63.1	71～60
小型機	63.4	69～64
全体	63.7	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ^{※2}	年間値 (R3.12～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.12.23～R4.3.31の年間値を算出。
	45	

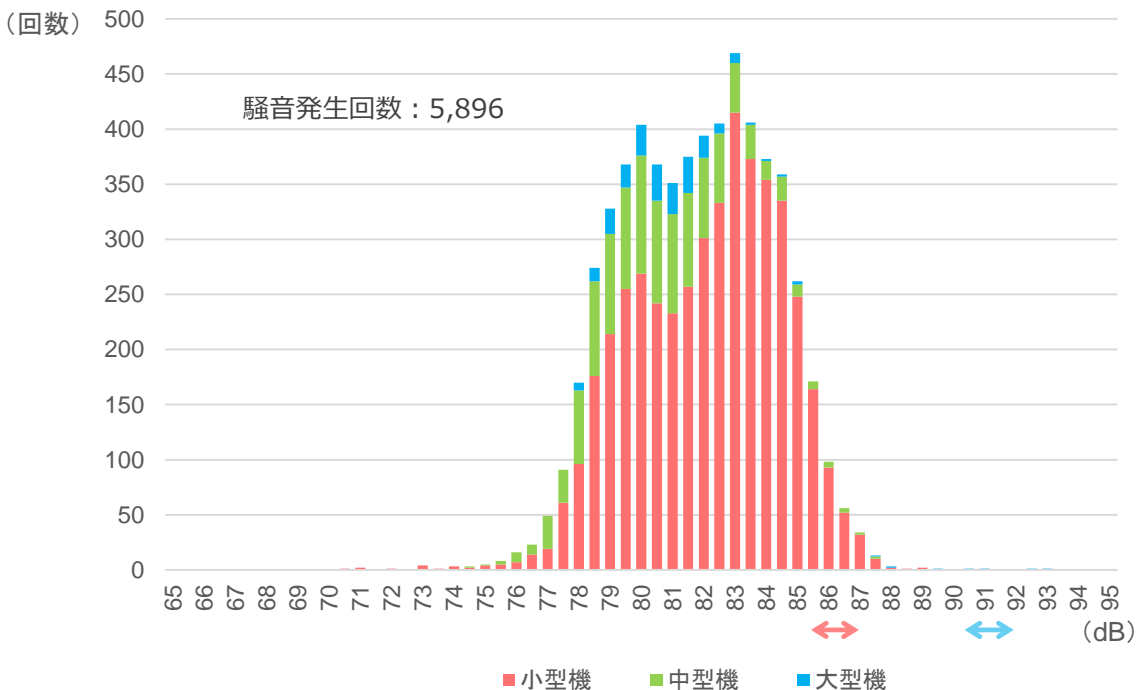
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

- ・B滑走路西向き出発経路のほぼ直下に位置する。高度約1,000ft(約300m)。
- ・実測値は83dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で4dB程度、中型機・小型機でそれぞれ2dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・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が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

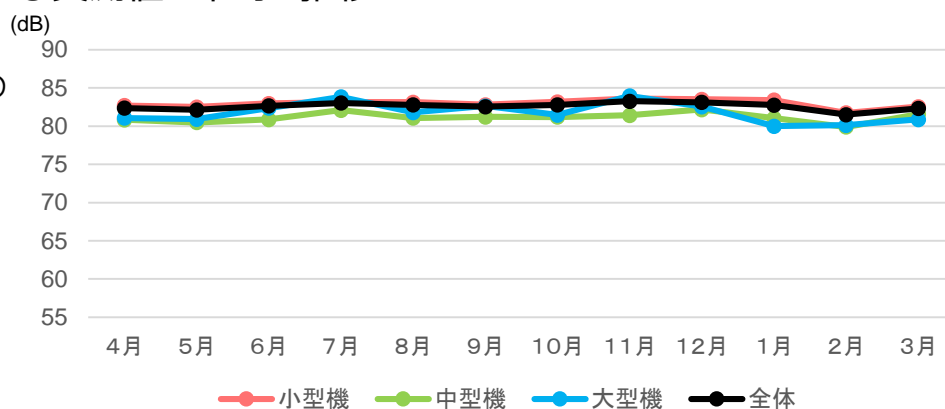
○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



⇔：説明会等でお示した推計平均値

○実測値の平均の推移



単位: dB

	実測値の平均 (R3.4.1～R4.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値 ^{※1}
大型機	82.1	91
中型機	81.2	—
小型機	82.9	86
全体	82.6	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ^{※2}	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	54	

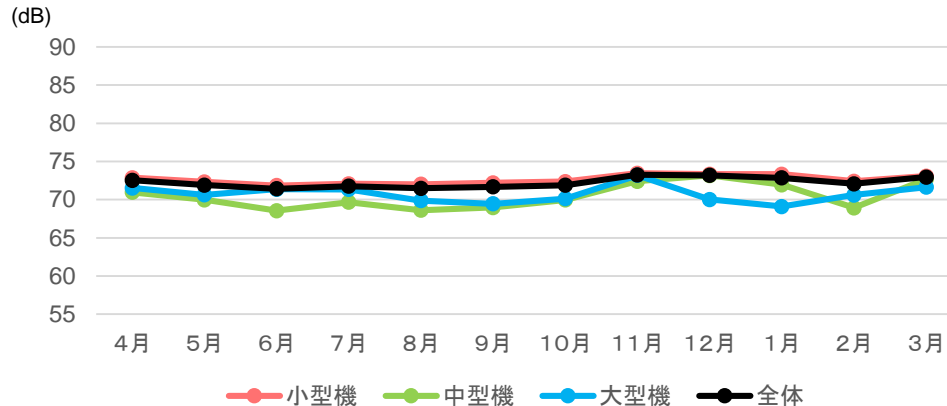
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

【測定結果(2021年4月～2022年3月)】大田区立羽田小学校

○測定結果の分析

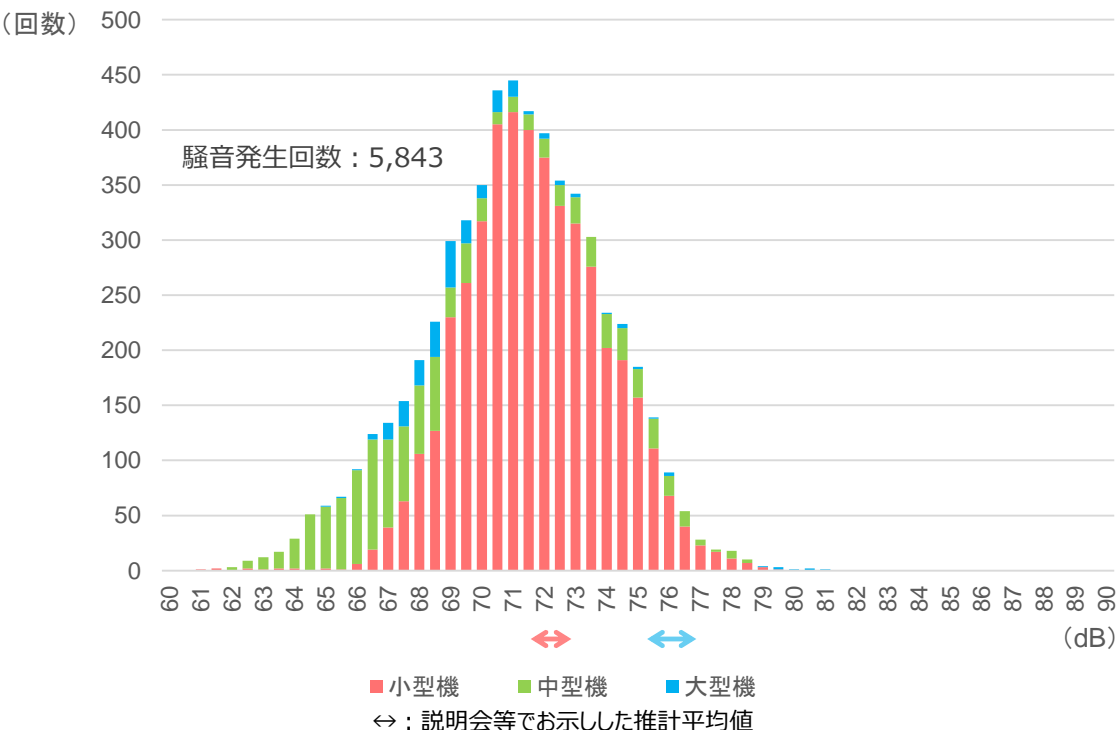
- ・B滑走路西側出発経路の側方1km程度、羽田空港からは800m程度に位置する。高度約500ft(約150m)。
- ・実測値は71dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で4dB程度、中型機で5dB程度、小型機で2dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・機体の状態（高度等）と騒音の関係性について、引き続きデータの収集・分析を行っている。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の平均の推移



○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



	実測値の平均 (R3.4.1～R4.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値 ^{※1}
大型機	71.1	76
中型機	70.6	—
小型機	72.5	72
全体	72.1	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ^{※2}	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	44	

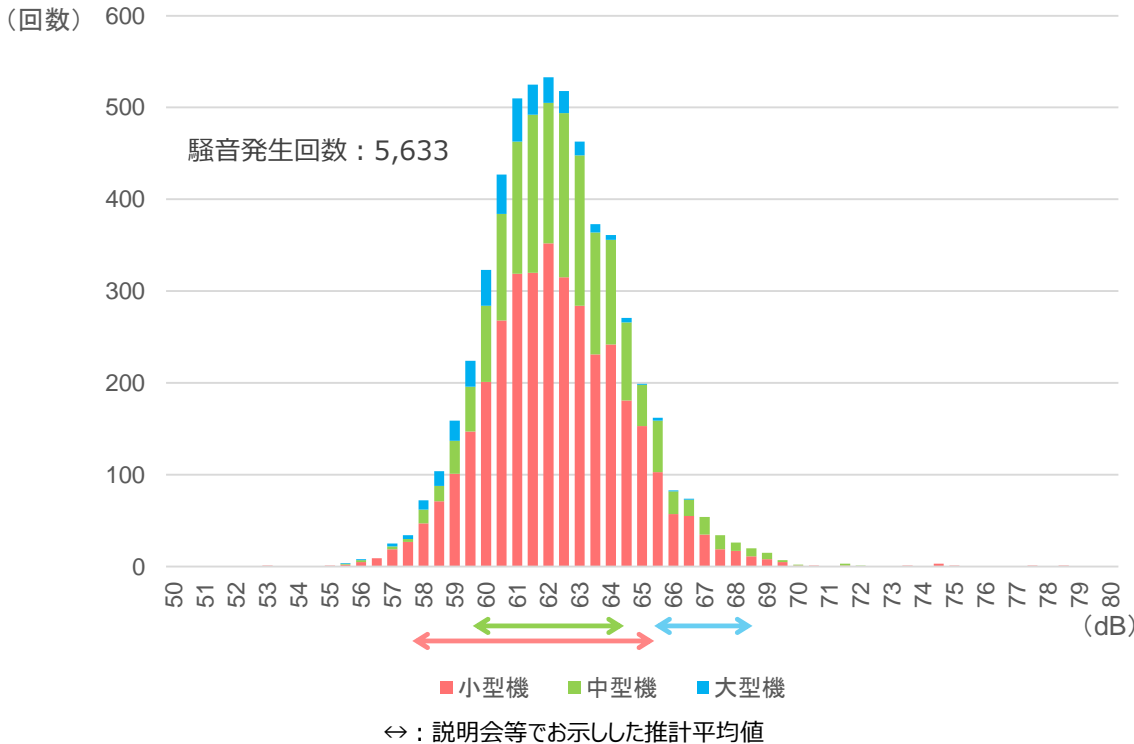
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

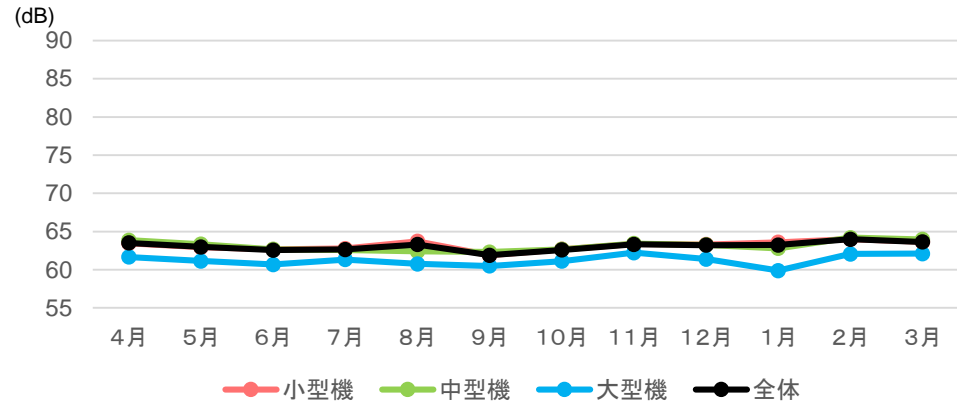
- ・C滑走路好天着陸経路、C滑走路悪天着陸経路の直下に位置する。高度約4,000～4,500ft(約1,200～1,350m)。羽田空港からは好天着陸経路で33km程度、悪天着陸経路で42km程度に位置する。A滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため測定されていない。
- ・実測値は62dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大・中・小型機でそれぞれ2dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



単位: dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)	(R3.4.1～R4.3.31)		説明会等でお示した推計平均値 ^{※1}
		C滑走路着陸機の平均		
大型機	61.4	61.4		68～66
中型機	63.3	63.3		64～60
小型機	63.2	63.2		65～58
全体	63.1	—		—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ^{※2}	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。

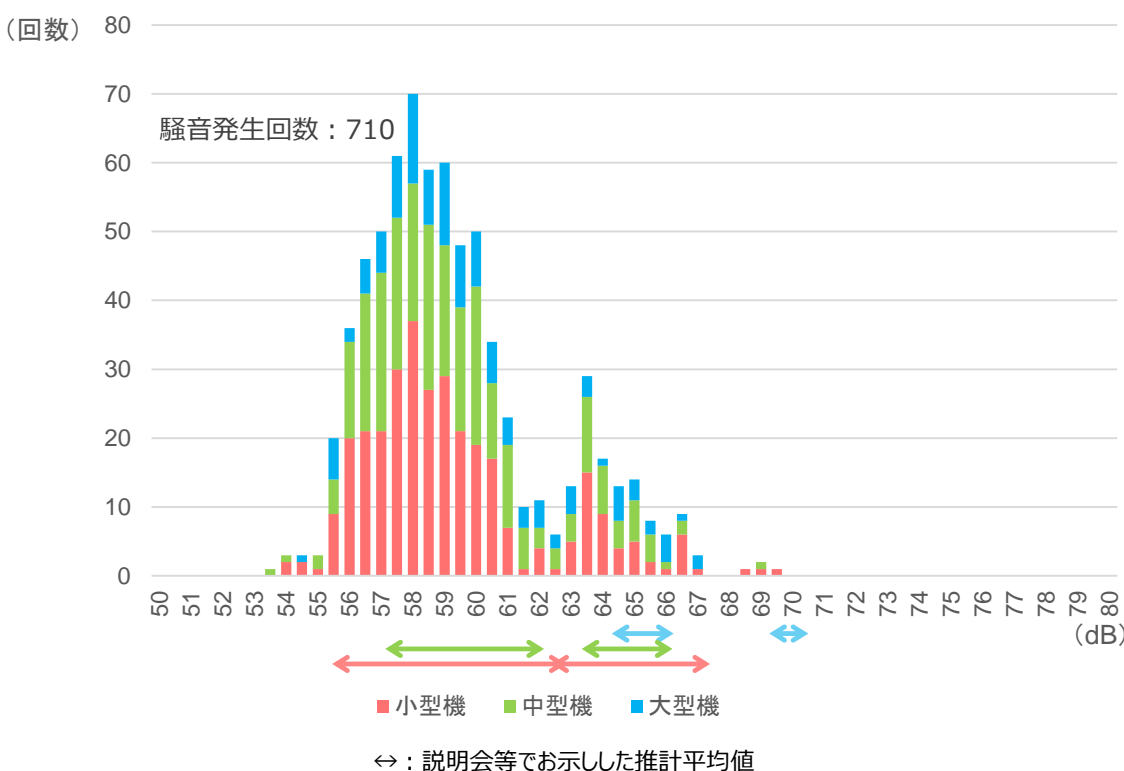
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている **13**

○測定結果の分析

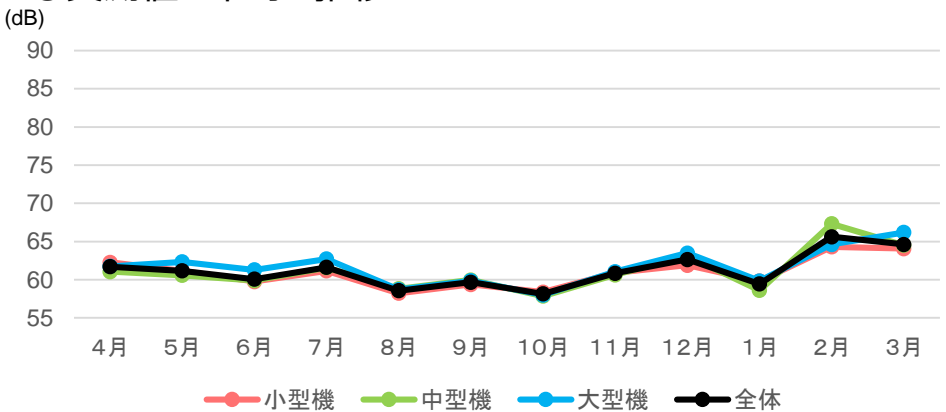
- ・A滑走路好天着陸経路から1km程度、A滑走路悪天着陸経路から400m程度、羽田空港からは37km程度に位置し、A滑走路悪天着陸経路よりのA滑走路好天着陸経路との間に位置する。高度約3,000～5,000ft(約900～1,500m)。
- ・A滑走路悪天着陸経路の機体の実測値は64dB付近を中心に、A滑走路好天着陸経路の機体の実測値は58dB付近を中心に山なりに分布していると見られる。
- ・各月の実測値の平均は大型機で8dB程度、中型機では9dB程度、小型機で6dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通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が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値(各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値)ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



	実測値の平均 (R3.4.1～R4.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値 ^{※1}
大型機	65.8 / 60.4 【全体平均:61.3】	70 / 66～65
中型機	64.6 / 60.0 【全体平均:60.5】	66～64 / 62～58
小型機	65.6 / 59.5 【全体平均:60.6】	67～63 / 63～56
全体	60.7	—

↑ A滑走路悪天着陸 / A滑走路好天着陸で分けて示しています

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ^{※2}	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	25	

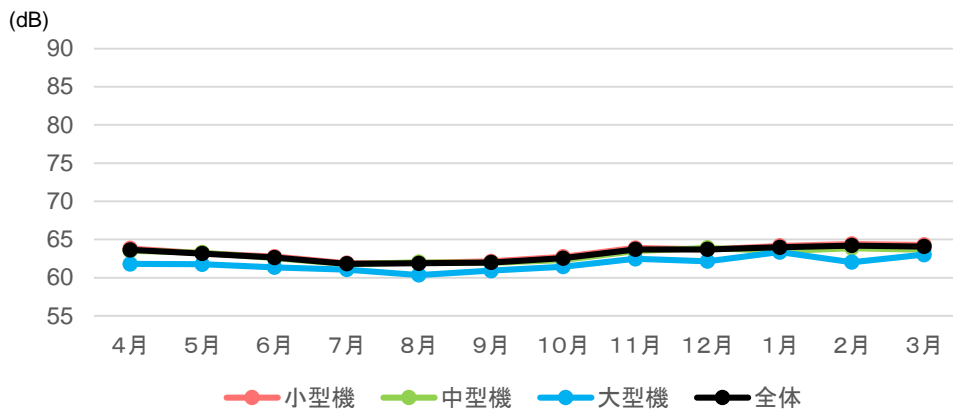
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

【測定結果(2021年4月～2022年3月)】北区立袋小学校

○測定結果の分析

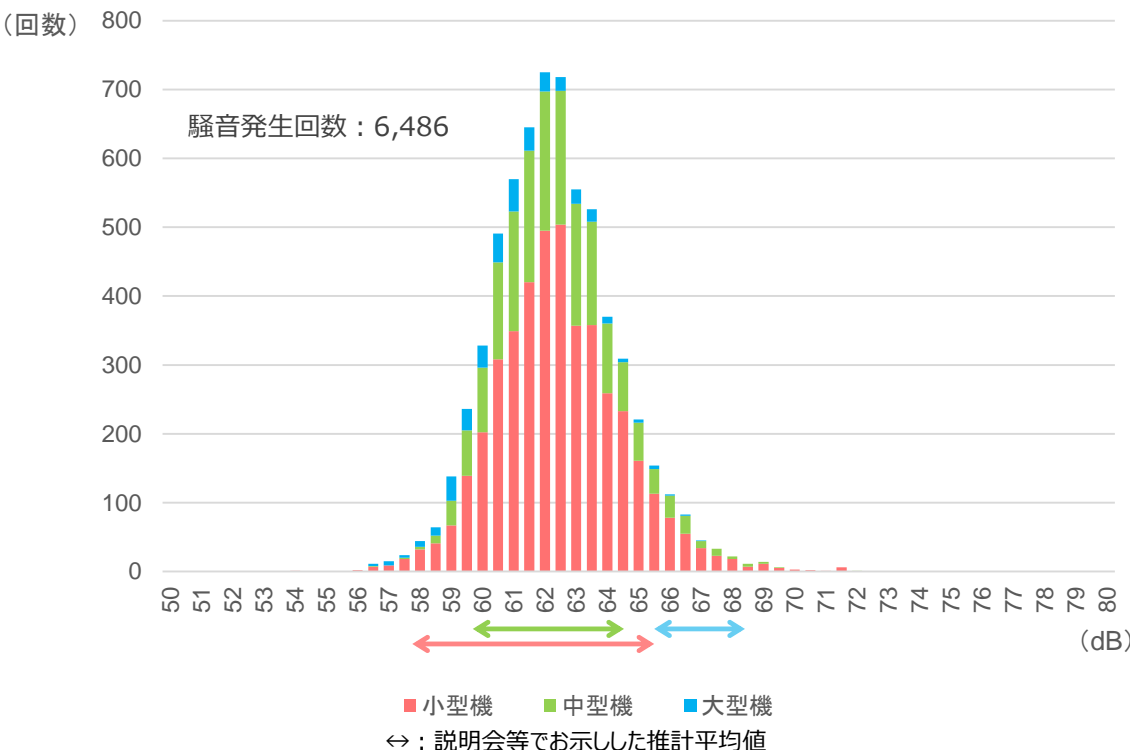
- ・C滑走路好天着陸経路のほぼ直下、羽田空港からは27km程度に位置する。高度約4,000～4,500ft(約1,200～1,350m)。
- ・実測値は62dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で3dB程度、中型機で2dB程度、小型機で3dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の平均の推移



○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



	実測値の平均 (A滑走路着陸機+ C滑走路着陸機)	(R3.4.1～R4.3.31)		説明会等でお示した 推計平均値※1
		C滑走路着陸機の平均		
大型機	61.7	61.7		68～66
中型機	63.0	63.0		64～60
小型機	63.2	63.2		65～58
全体	63.0	—		—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

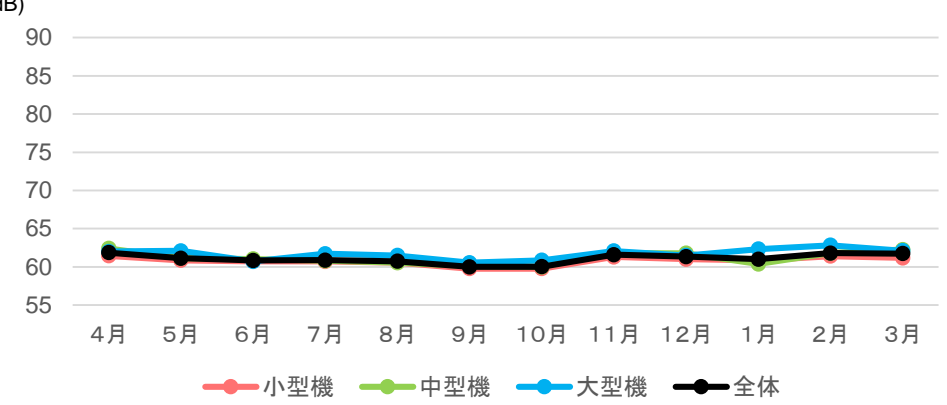
Lden ※2	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	38	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

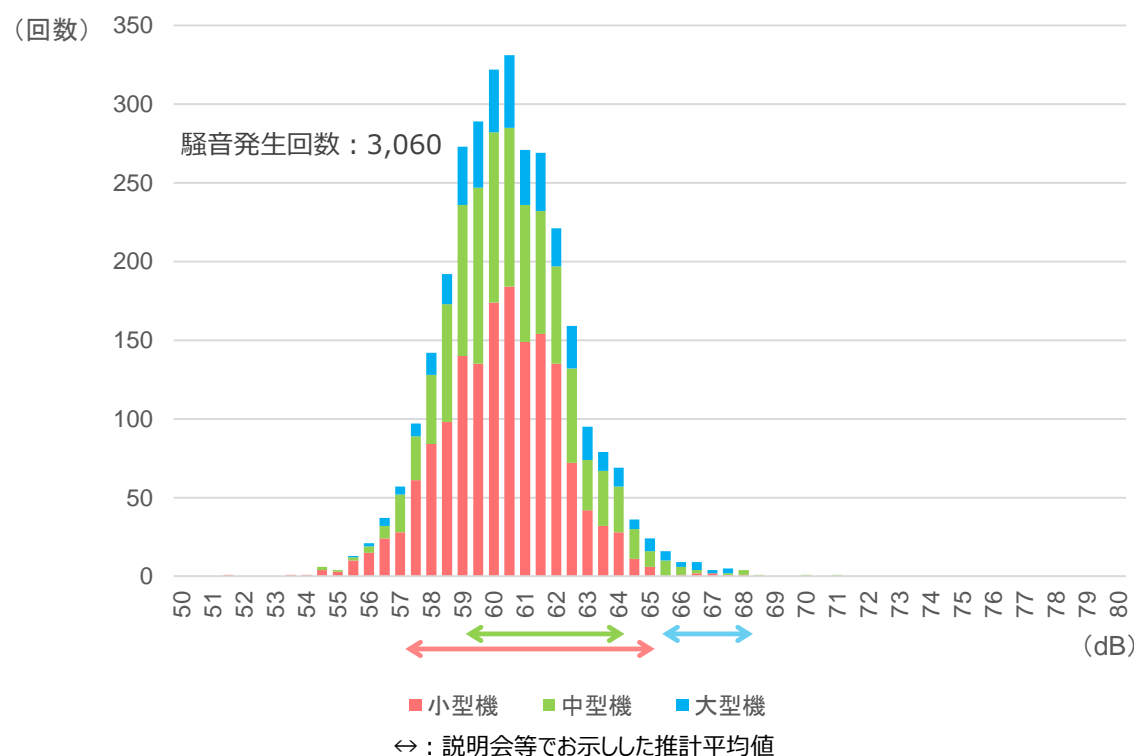
- ・A滑走路好天着陸経路とC滑走路悪天着陸経路のほぼ直下に位置する。。A滑走路悪天着陸経路から1.5km程度、C滑走路好天着陸経路から6km程度、羽田空港からは28km程度に位置する。高度約4,000～4,500ft(約1,200～1,350m)
- ・60dB付近を中心に山なりに分布していることから、A滑走路好天着陸経路の機体とC滑走路悪天着陸経路の機体のそれぞれの実測値の分布に大きな違いは見られない。
- ・各月の実測値の平均は大型機、中型機、小型機でそれぞれ2dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の平均の推移



○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



	実測値の平均 (R3.4.1～R4.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値 ^{※1}
大型機	61.7	68～66
中型機	61.4	64～60
小型機	60.9	65～58
全体	61.2	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	33	

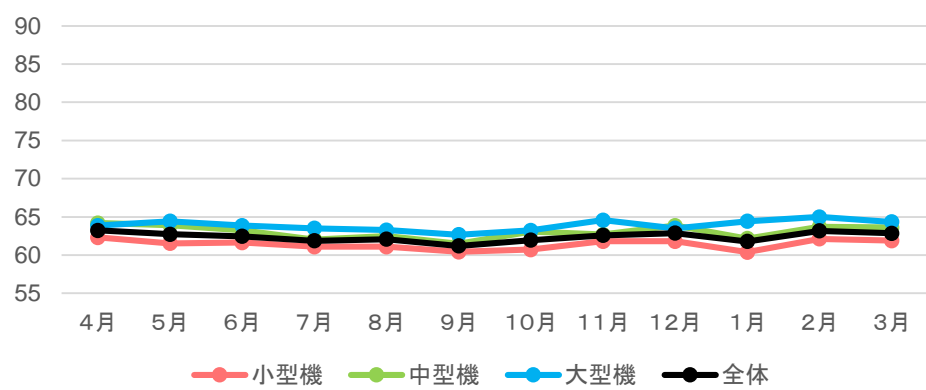
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

【測定結果(2021年4月～2022年3月)】練馬区職員研修所

○測定結果の分析

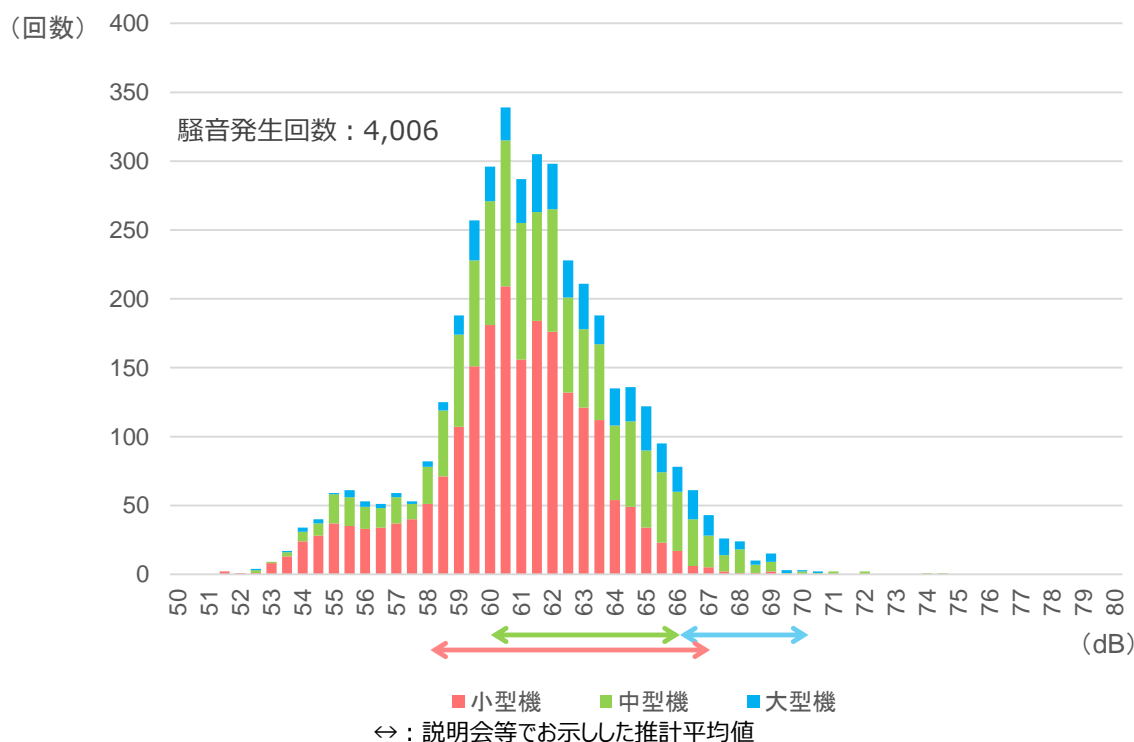
- ・A滑走路着陸経路から700m程度、C滑走路好天着陸経路から3km程度、C滑走路悪天着陸経路から1km程度にあり、羽田空港からは23km程度に位置する。高度約3,000～4,000ft(約900～1,200m)。
- ・実測値は60dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で2dB程度、中型機で3dB程度、小型機で2dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の平均の推移



○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



	実測値の平均 (R3.4.1～R4.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値 ^{※1}
大型機	63.9	70～67
中型機	63.2	66～61
小型機	61.5	67～59
全体	62.5	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

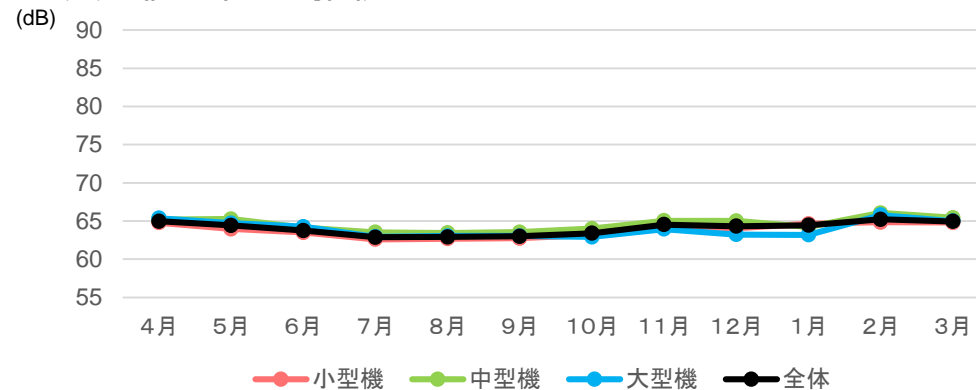
Lden ^{※2}	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	35	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

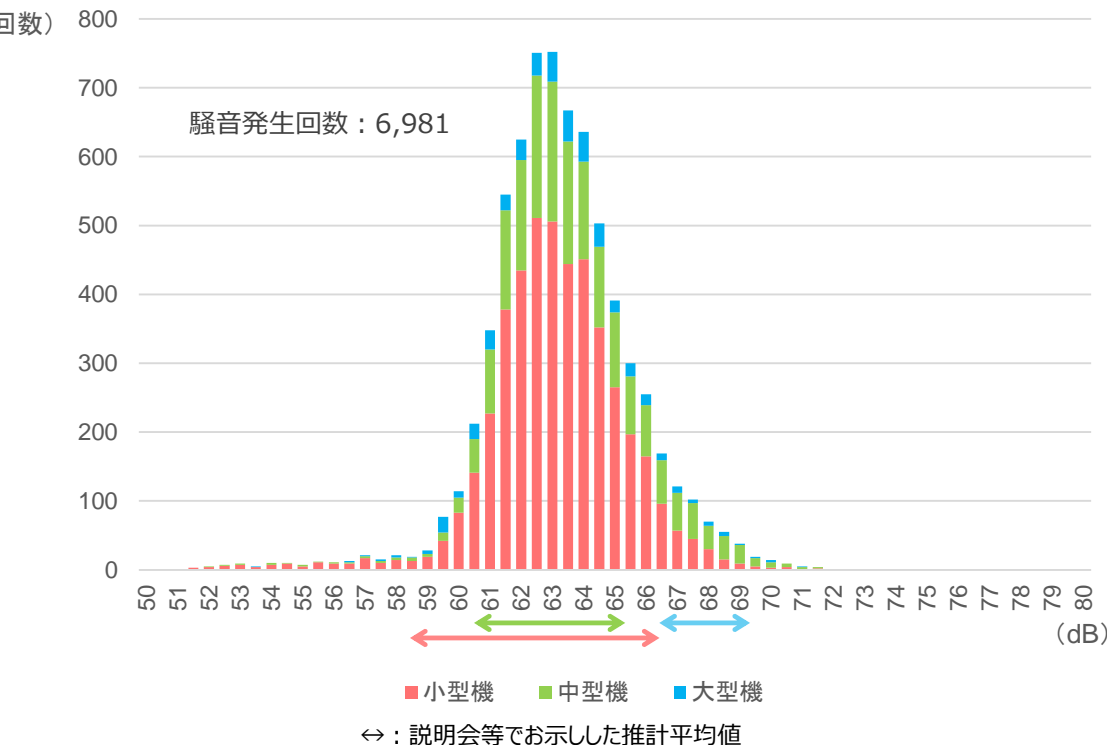
- ・C滑走路好天時着陸経路のほぼ直下、羽田空港からは21km程度に位置する。高度約3,500～4,000ft(約1,050～1,200m)。
- ・実測値は63dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機、中型機で3dB程度、小型機で2dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の平均の推移



○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)	(R3.4.1～R4.3.31)		説明会等でお示した推計平均値 ^{※1}
		C滑走路着陸機の平均		
大型機	64.1	64.1		69～67
中型機	64.6	64.6		65～61
小型機	63.8	63.8		66～59
全体	64.1	-		-

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ^{※2}	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	39	

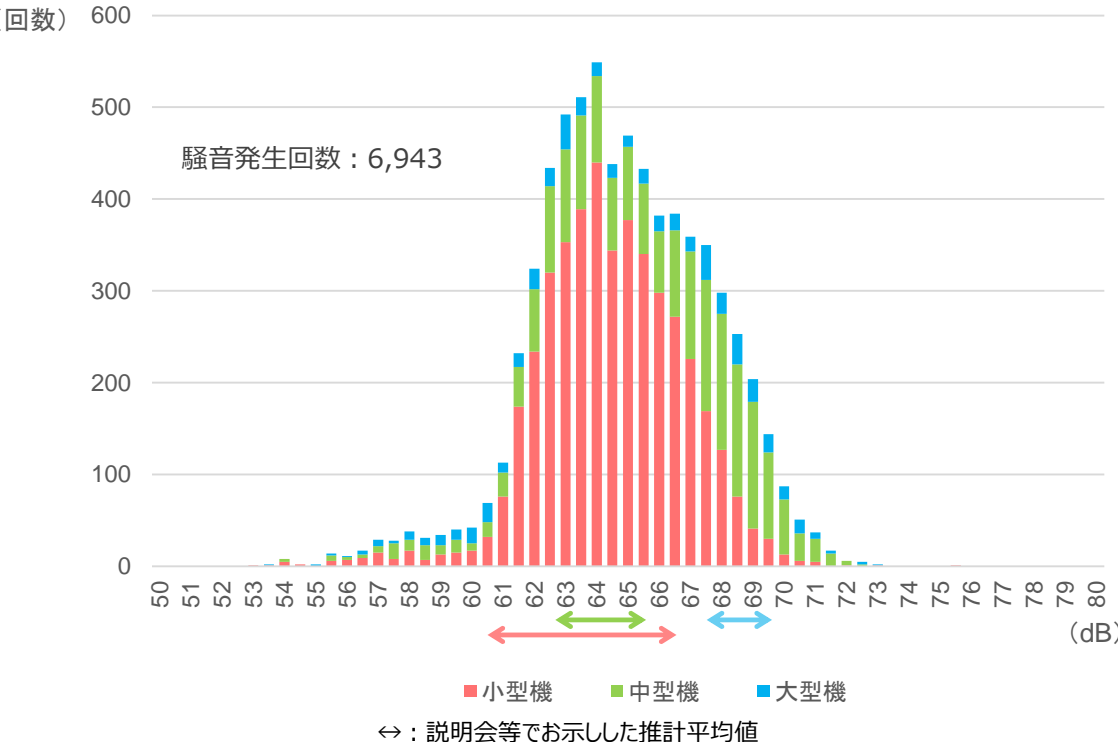
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

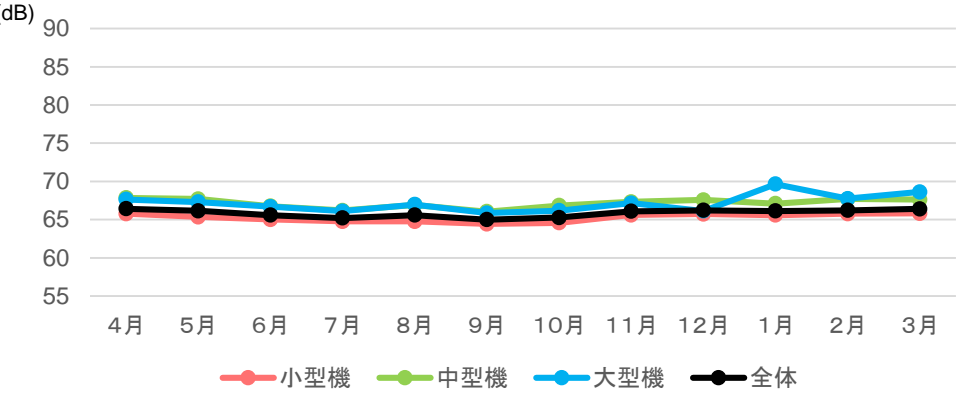
- ・C滑走路好天時着陸経路のほぼ直下、C滑走路悪天時着陸経路からは側方500m程度にあり、羽田空港からは19km程度に位置する。高度約3,500ft(約1,050m)
- ・実測値は64dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で4dB程度、中型機で2dB程度、小型機で1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・機体を安定して降下させるために高揚力装置の操作等を行っているため、実測値が高くなっていると考えられる。引き続きデータの収集・分析を行う。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



単位: dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機+ C滑走路着陸機)	(R3.4.1～R4.3.31)		説明会等でお示した 推計平均値※1
		C滑走路着陸機の平均		
大型機	66.5	67.2		69～68
中型機	67.0	67.2		65～63
小型機	65.2	65.3		66～61
全体	65.9	—		—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	40	

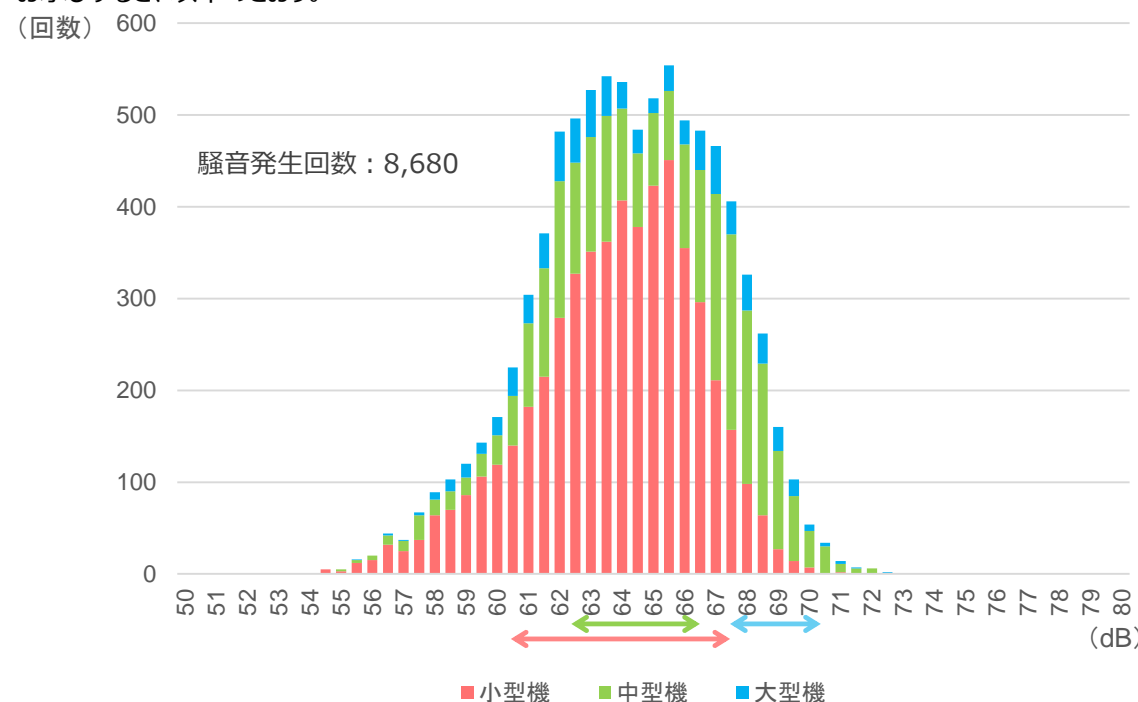
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

- ・A滑走路着陸経路の側方1.4km程度、C滑走路好天時着陸経路の側方500m程度、C滑走路悪天時着陸経路の側方300m程度にあり、羽田空港からは18km程度に位置する。高度約3,000～3,500ft(約900～1,050m)。
- ・実測値は65dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で3dB程度、中型機、小型機でそれぞれ1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・機体を安定して降下させるために高揚力装置の操作等を行っているため、実測値が高くなっていると考えられる。引き続きデータの収集・分析を行う。
- ・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が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

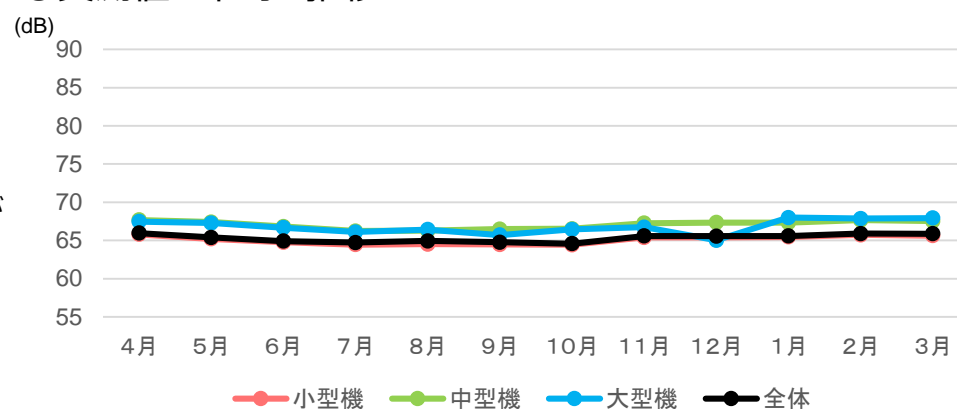
○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



↔ : 説明会等でお示した推計平均値

○実測値の平均の推移



単位: dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)	(R3.4.1～R4.3.31)		説明会等でお示した推計平均値※1
		C滑走路着陸機の平均		
大型機	65.6	66.9		70～68
中型機	66.3	67.0		66～63
小型機	64.7	65.1		67～61
全体	65.3	-		-

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	41	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

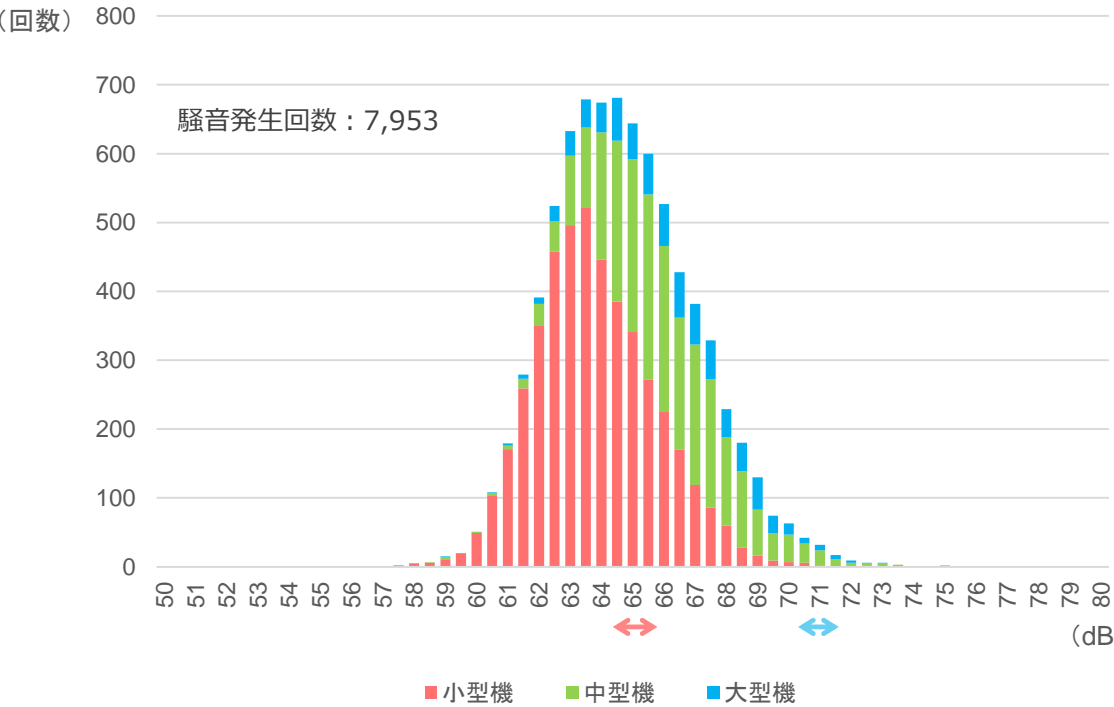
【測定結果(2021年4月～2022年3月)】渋谷区立広尾中学校

○測定結果の分析

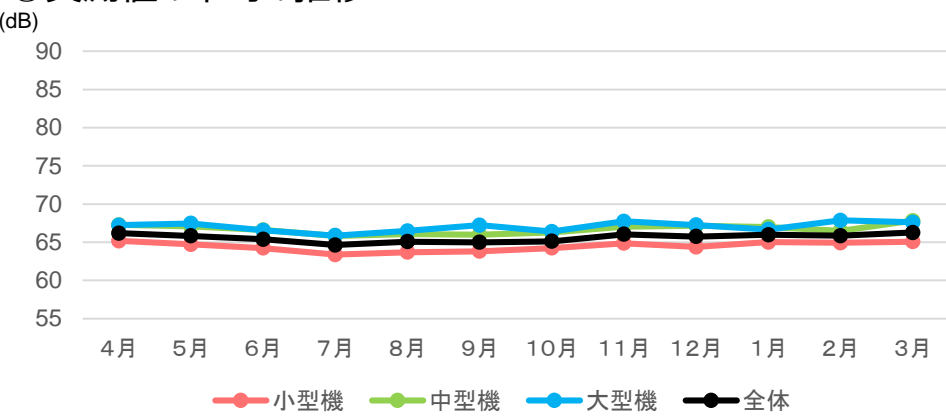
- ・A滑走路着陸経路とC滑走路着陸経路のどちらからも側方800m程度、羽田空港からは12km程度に位置する。高度約2,000ft(約600m)
- ・64dB付近を中心に山なりに分布していることから、A滑走路着陸経路の機体とC滑走路着陸経路の機体のそれぞれの実測値の分布に大きな違いは見られない。
- ・各月の実測値の平均は大型機、中型機、小型機でそれぞれ2dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることを留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



	実測値の平均 (R3.4.1～R4.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値 ^{※1}
大型機	67.0	71
中型機	66.7	—
小型機	64.4	65
全体	65.6	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

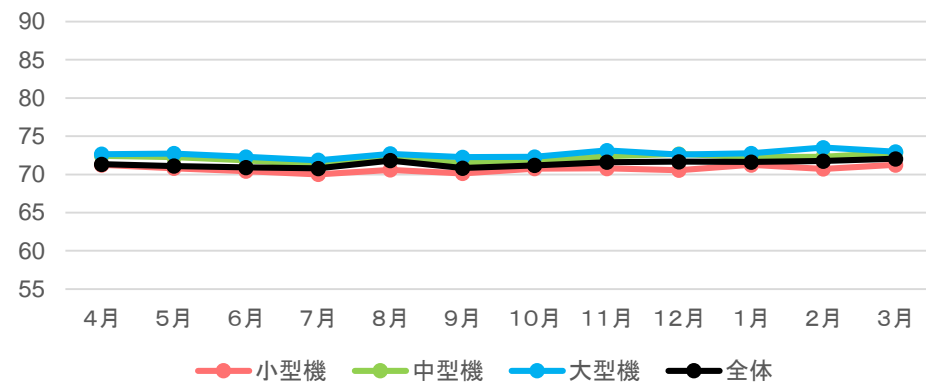
Lden ^{※2}	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	41	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

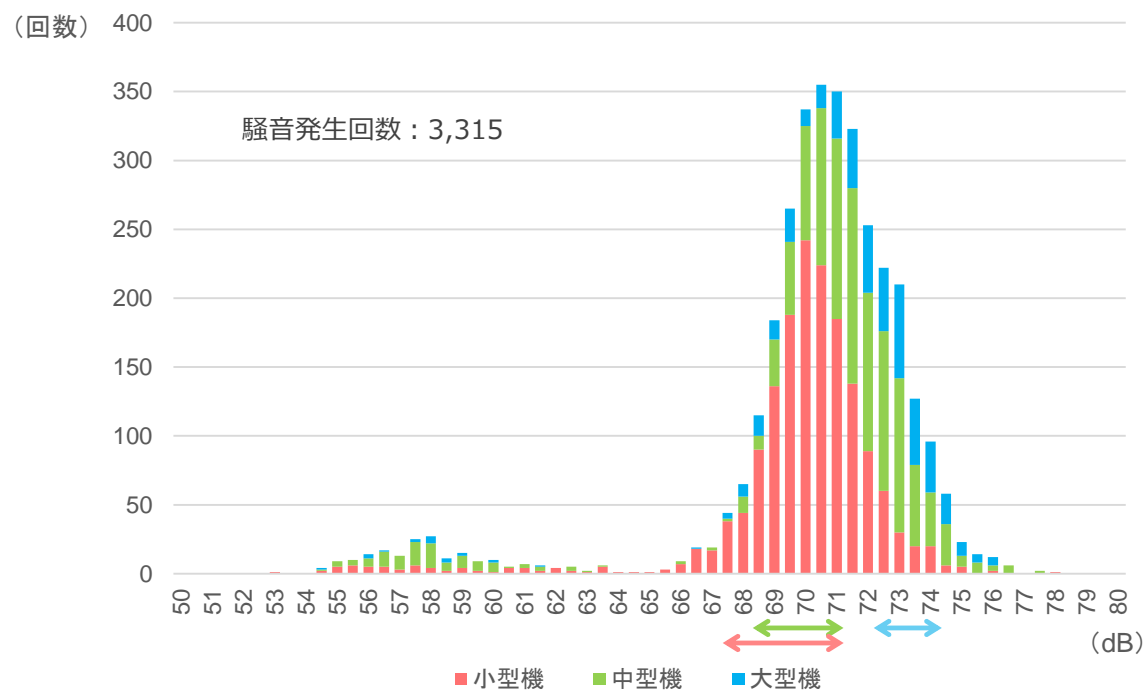
- ・A滑走路着陸経路の側方400m程度、羽田空港からは11km程度に位置する。高度約2,000ft(約600m)。
- ・A滑走路着陸経路の機体の実測値は71dB付近を中心に、C滑走路着陸経路の機体の実測値は58dB付近を中心に小さく山なりに分布していると思われる。
- ・各月の実測値の平均は大型機、中型機でそれぞれ2dB程度、小型機で1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・機体を安定して降下させるために高揚力装置の操作等を行っていると考えられるため、実測値が高くなっていると考えられる。引き続きデータの収集・分析を行う。
- ・新型コロナ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が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の平均の推移



○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



単位: dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)	(R3.4.1~R4.3.31)	説明会等でお示した推計平均値 ^{※1}
		A滑走路着陸機の平均	
大型機	72.5	72.7	74~73
中型機	71.7	72.2	71~69
小型機	70.6	70.7	71~68
全体	71.3	—	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ^{※2}	年間値 (R3.4~R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通して評価するため、R3.4.1~R4.3.31の年間値を算出。
	42	

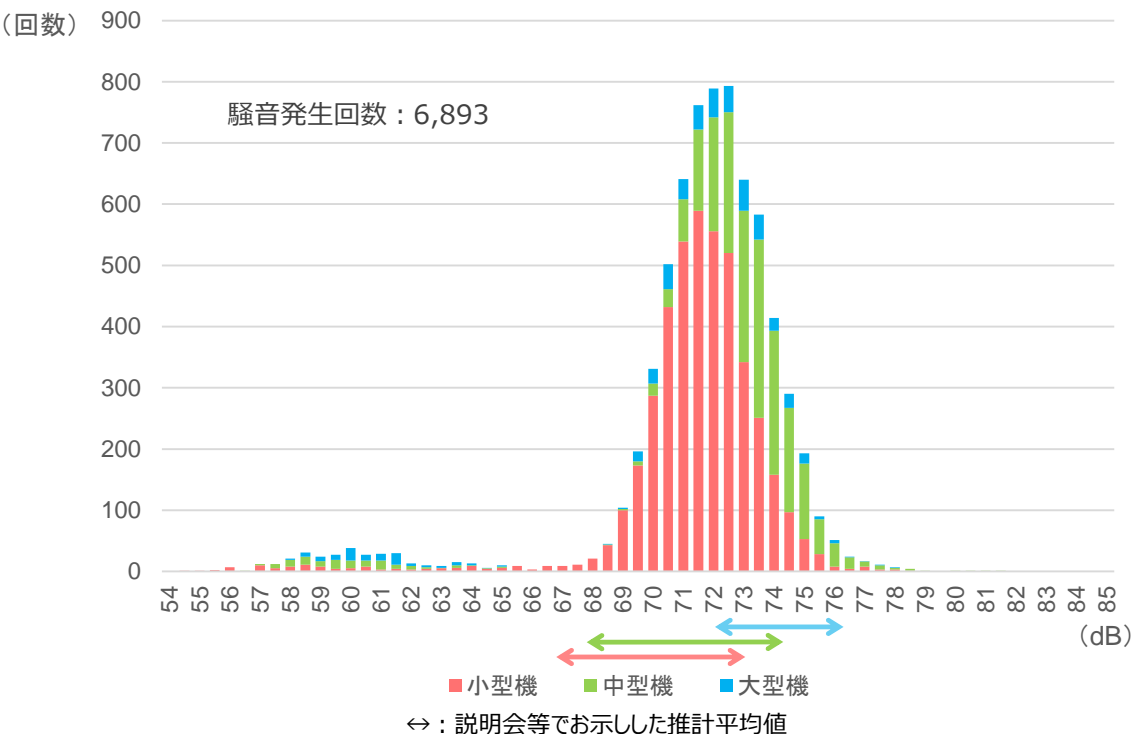
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

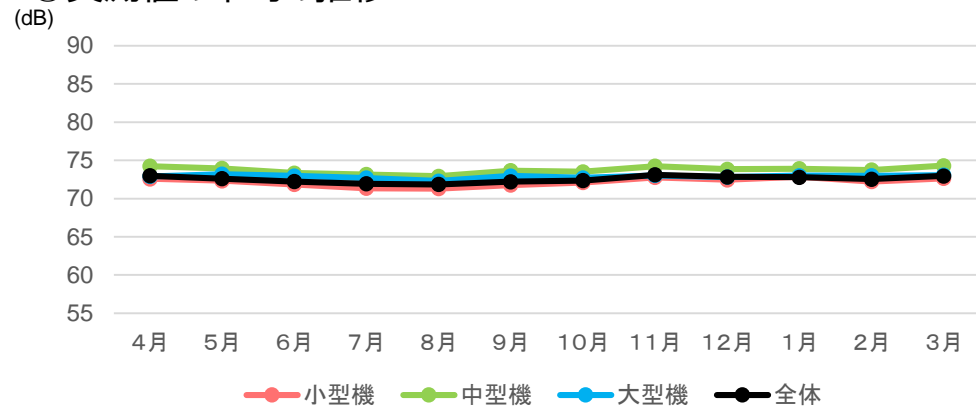
- ・C滑走路着陸経路のほぼ直下、羽田空港から9km程度に位置する。高度約1,500～2,000ft(約450～600m)。
- ・C滑走路着陸経路の機体の実測値は72dB付近を中心に、A滑走路着陸経路の機体の実測値は60dB付近を中心に山なりに小さく分布していると見られる。
- ・各月の実測値の平均は大型機、中型機でそれぞれ1dB程度、小型機で2dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることを留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



単位: dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機+ C滑走路着陸機)	(R3.4.1～R4.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値※1
		C滑走路着陸機の平均	
大型機	71.9	72.8	76～73
中型機	73.5	73.7	74～69
小型機	72.1	72.1	73～68
全体	72.5	—	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	46	

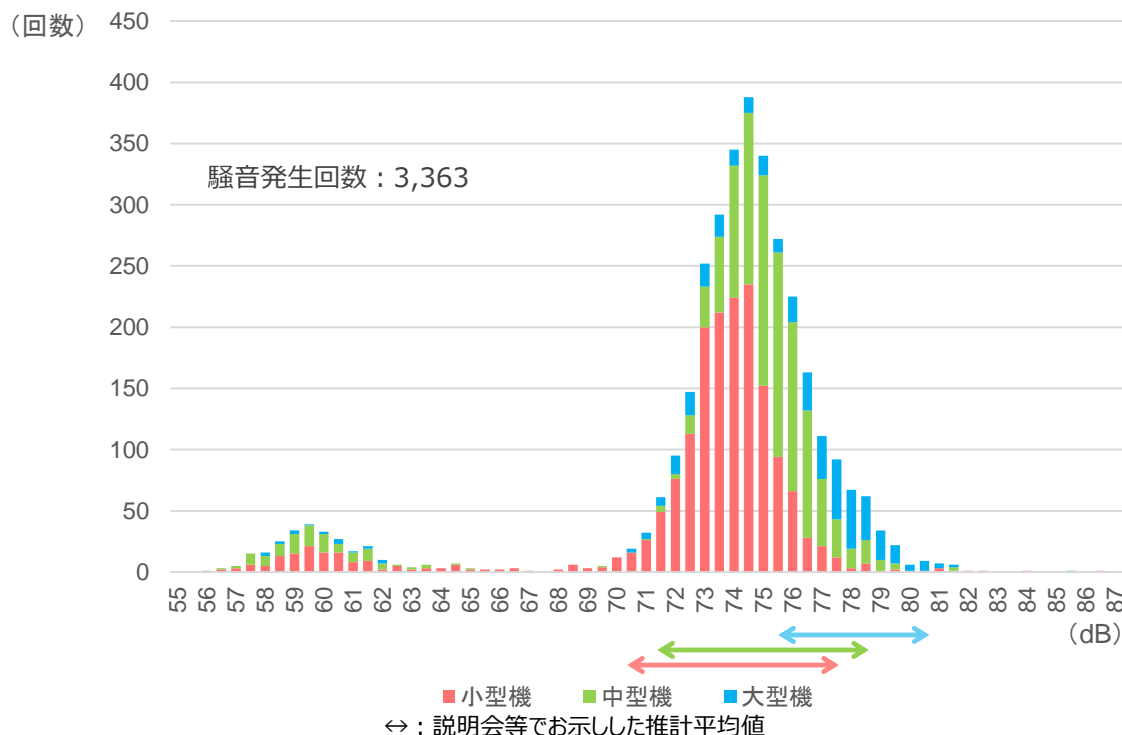
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

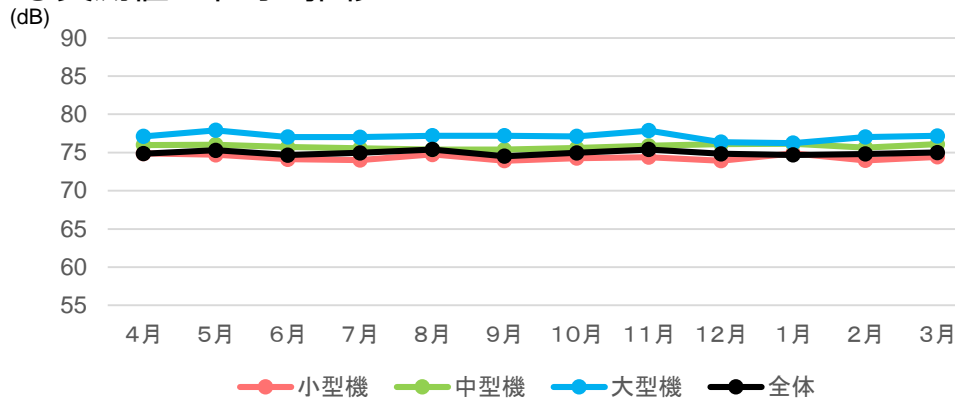
- ・A滑走路着陸経路のほぼ直下、羽田空港からは7 km程度に位置する。高度約1,000～1,500ft (約300～450m)。
- ・A滑走路着陸経路の機体の実測値は74dB付近を中心に、C滑走路着陸経路の機体の実測値は59dB付近を中心に山なりに小さく分布していると見られる。
- ・各月の実測値の平均は大型機で2dB程度、中型機、小型機でそれぞれ1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)	(R3.4.1～R4.3.31)	説明会等でお示した推計平均値 ^{※1}
		A滑走路着陸機の平均	
大型機	77.0	77.2	80～76
中型機	75.3	75.8	78～72
小型機	74.1	74.4	77～71
全体	75.0	—	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ^{※2}	年間値 (R3.4～R4.3)	^{※2} 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	45	

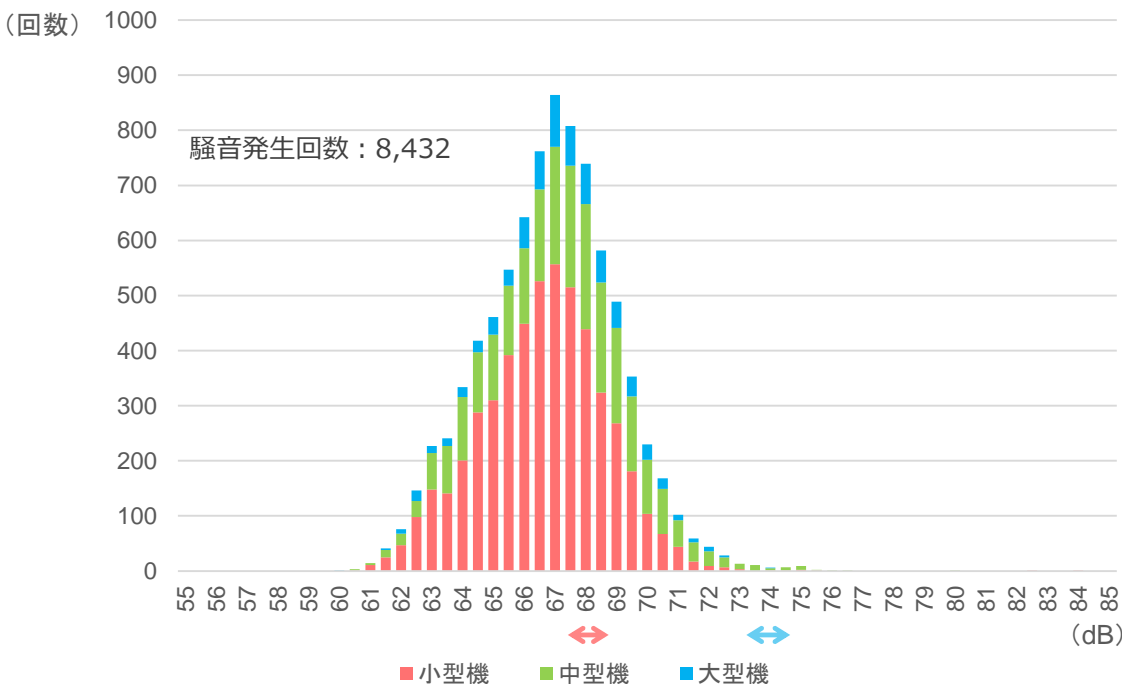
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

- ・A滑走路着陸経路の側方1km程度、C滑走路着陸経路の側方700m程度、羽田空港からは6km程度に位置する。高度約1,000ft(約300m)。
- ・67dB付近を中心に山なりに分布していることから、A滑走路着陸経路の機体とC滑走路着陸経路の機体のそれぞれの実測値の分布に大きな違いは見られない。
- ・各月の実測値の平均は大型機、中型機でそれぞれ2dB程度、小型機で1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・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が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

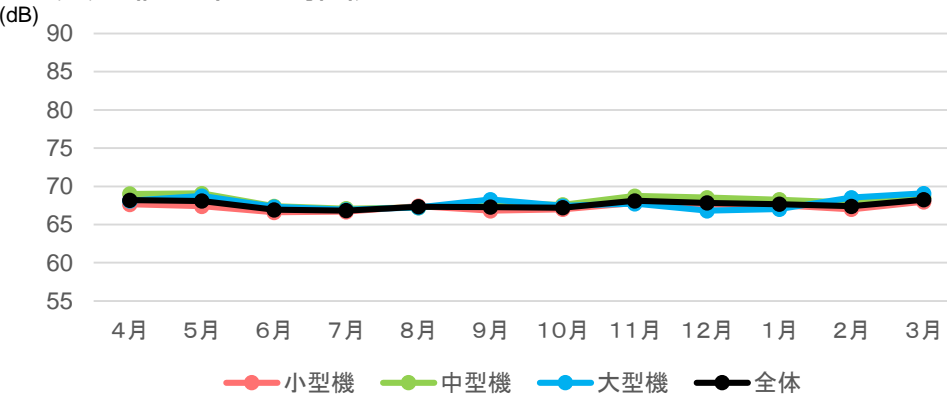
○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示すと、以下のとおり。



↔：説明会等でお示した推計平均値

○実測値の平均の推移



単位: dB

	実測値の平均 (R3.4.1～R4.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値 ^{※1}
大型機	67.9	74
中型機	68.2	—
小型機	67.3	68
全体	67.6	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ^{※2}	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	41	

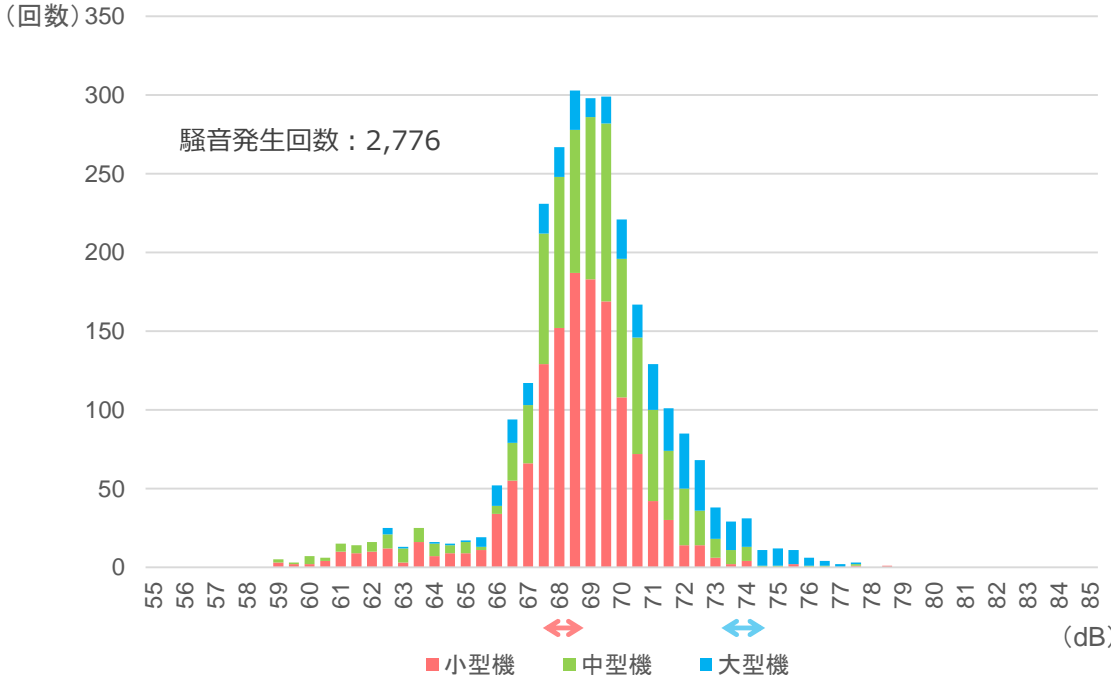
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

- ・A滑走路着陸経路の側方700m程度、C滑走路着陸経路の側方1km程度、羽田空港からは5km程度に位置する。高度約1,000ft(約300m)。
- ・実測値の平均は69dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機、小型機でそれぞれ2dB程度、中型機で1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・自動車の音など航空機の騒音以外の音が継続的に発生していることから、比較的小さい騒音が航空機の騒音として測定されておらず、実測値の平均が高くなっていると考えられる。
- ・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が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

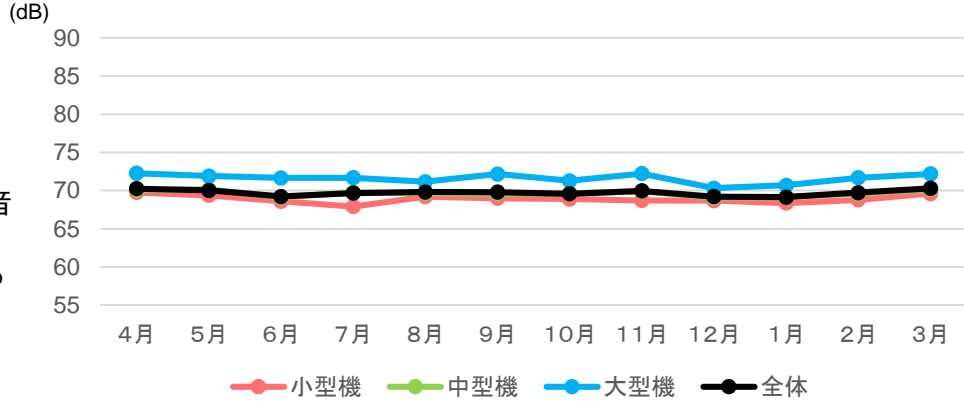
○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



↔ : 説明会等でお示した推計平均値

○実測値の平均の推移



	実測値の平均 (R3.4.1～R4.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値 ^{※1}
大型機	71.8	74
中型機	69.8	—
小型機	69.1	68
全体	69.8	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ^{※2}	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	39	

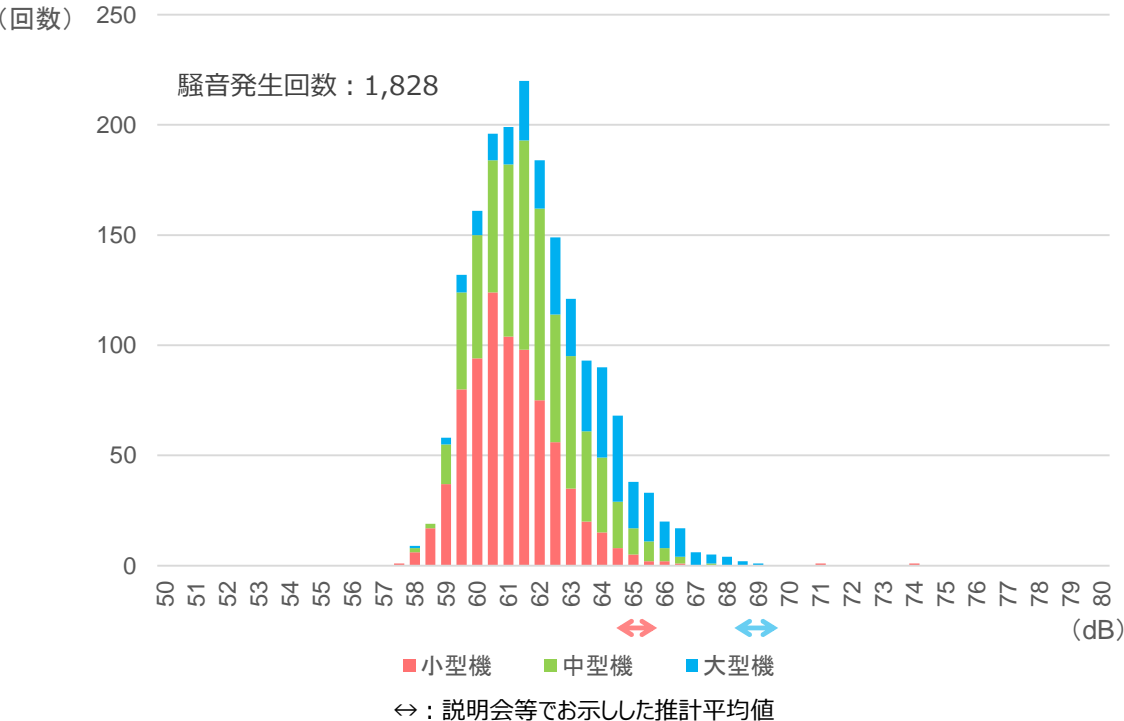
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

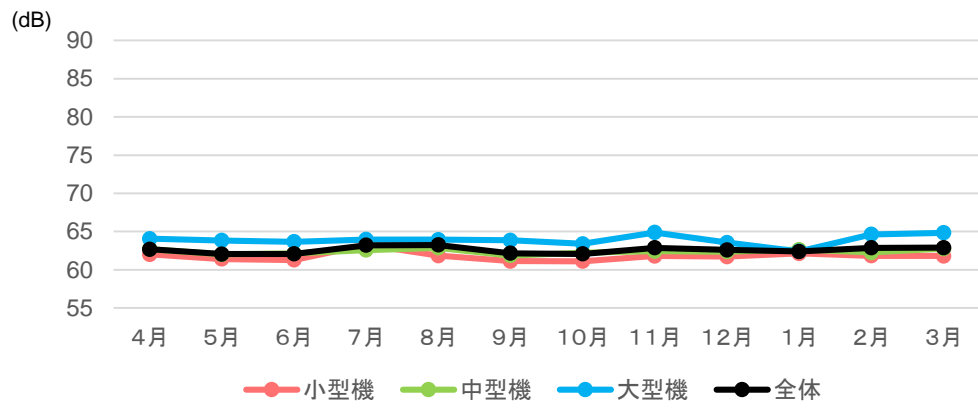
- ・A滑走路着陸経路の側方1.2km程度、羽田空港から4km程度に位置する。高度約700ft (約210m)。
- ・実測値は61dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機、小型機でそれぞれ2dB程度、中型機で1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数をお示すと、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



単位: dB

	実測値の平均 (R3.4.1～R4.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値 ^{※1}
大型機	64.1	69
中型機	62.3	—
小型機	61.6	65
全体	62.5	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ^{※2}	年間値 (R3.4～R4.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R3.4.1～R4.3.31の年間値を算出。
	31	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている