

測定結果概要

1 調査地点

地点名	住所
青南いきいきプラザ	東京都港区南青山4丁目10-1
やすらぎ会館	東京都港区南青山2丁目34-1
西麻布いきいきプラザ	東京都港区西麻布2丁目13-3
高陵中学校	東京都港区西麻布4丁目14-8
白金小学校	東京都港区白金台1丁目4-26

2 測定期間

令和2年9月10日～10月10日（31日間）

南風運用実施日

9月10日、9月11日、9月17日、9月18日、9月28日
10月2日、10月4日（7日間）

3 羽田空港C、A滑走路着陸経路と調査地点の位置関係

青南いきいきプラザ

- ・C滑走路着陸経路のほぼ直下、羽田空港から約14.1kmに位置する。
（A滑走路着陸経路からは約2.1km）

やすらぎ会館

- ・C滑走路着陸経路の東側約0.8km、羽田空港から約13.8kmに位置する。
（A滑走路着陸経路からは約2.7km）

西麻布いきいきプラザ

- ・C滑走路着陸経路の東側約0.3km、羽田空港から約13.3kmに位置する。
（A滑走路着陸経路からは約2.3km）

高陵中学校

- ・C滑走路着陸経路のほぼ直下、羽田空港から約13kmに位置する。
（A滑走路着陸経路からは約1.8km）

白金小学校

- ・C滑走路着陸経路の西側約0.7km、羽田空港から約10.7kmに位置する。
（A滑走路着陸経路からは約1.3km）

図3-1 C、A滑走路着陸経路と港区の位置関係

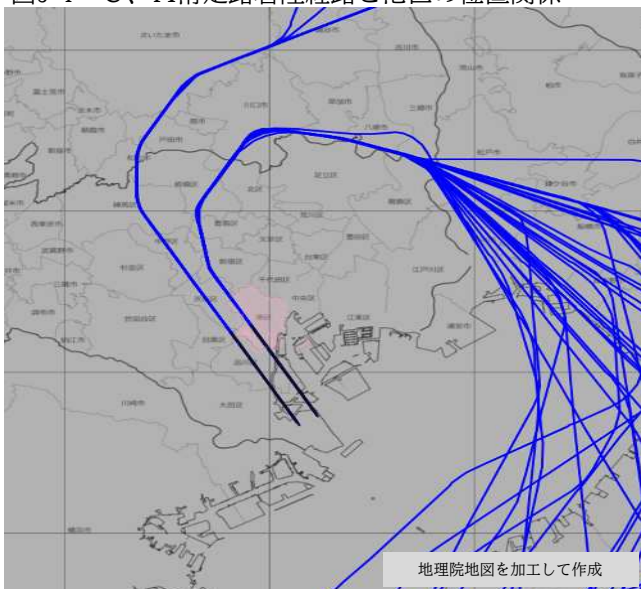
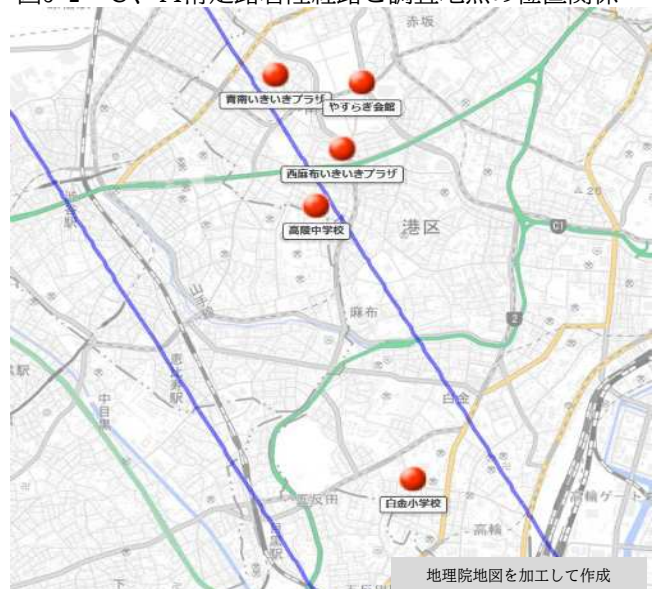


図3-2 C、A滑走路着陸経路と調査地点の位置関係



4 測定結果

(1) 航空機騒音評価値

本測定において、各調査地点で観測した全ての航空機騒音を対象とし、以下条件で時間帯補正等価騒音レベル（以下、「 L_{den} 」という。）及び南風運用時間帯（15：00～19：00）の等価騒音レベル（以下、「航空機 $L_{Aeq, 4h}$ 」という。）を算出した結果を表4-1に示す。

条件① 本測定期間（31日間）を通じた平均値

条件② 同期間中に南風運用が行われた7日間を通じた平均値

条件③ 同期間中に南風運用が行われなかった24日間を通じた平均値

表4-1

調査地点	L_{den} [dB]			航空機 $L_{Aeq, 4h}$ [dB]		
	①通期	②南風運用有	③南風運用無	①通期	②南風運用有	③南風運用無
青南いきいきプラザ	44.8	48.4	42.7	49.0	54.1	44.3
やすらぎ会館	48.2	52.3	45.7	49.3	52.3	47.7
西麻布いきいきプラザ	48.4	51.0	47.2	51.8	55.3	50.0
高陵中学校	44.9	49.0	42.3	49.4	55.4	40.5
白金小学校	42.0	46.8	38.2	47.8	53.9	37.6

各地点における L_{den} の値は、南風運用が行われた7日間を通じた平均値で46.8 dB～52.3 dBとなり、環境基準値内（※）の値となった。

また、航空機 $L_{Aeq, 4h}$ については、同7日間を通じた平均値で、52.3 dB～55.4 dBとなった。

※環境基準値

（『航空機騒音に係る環境基準について』（昭和48.12.27 環境庁告示第154号、改正 平成19年環告114）より抜粋）

1 環境基準は、地域の類型ごとに次表の基準値の欄に掲げるとおりとし、各類型をあてはめる地域は、都道府県知事が指定する。

地域の類型	基準値
I	57 dB以下
II	62 dB以下

（注）Iをあてはめる地域は専ら住居の用に供される地域とし、IIをあてはめる地域はI以外の地域であつて通常の生活を保全する必要がある地域とする。

〈用語〉

時間帯補正等価騒音レベル（ L_{den} ）： 昼間、夕方、夜間の時間帯別に重みを付けて求めた1日の等価騒音レベル

等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）： ある時間内において、変動する騒音の騒音レベルをエネルギー的な平均値として表した量

(2) 地点別測定結果

南風運用時の羽田空港C、A滑走路着陸機を対象とした地点毎の測定結果を以下に示す。

①青南いきいきプラザ

ア 最大騒音レベル、騒音発生回数

本測定期間中に観測した最大騒音レベルの最大値、平均値ならびに騒音発生回数を表4-3に示す。(以下、最大騒音レベルを「実測値」、最大騒音レベルの平均値を「実測平均値」という。)

表4-3

	実測値 [d B]						騒音発生回数 [回]		
	全体		C滑走路着陸機		A滑走路着陸機		全体	C滑走路着陸機	A滑走路着陸機
	最大値	平均値	最大値	平均値	最大値	平均値			
大型機	75.6	71.2	75.6	71.3	61.3	61.3	36	35	1
中型機	73.0	69.5	73.0	69.5	58.1	58.1	69	68	1
小型機	70.6	68.0	70.6	68.0	-	-	151	151	0
全体	75.6	69.0	75.6	69.0	61.3	60.0	256	254	2

実測値の最大値は、C滑走路へ着陸した大型機(B772)で75.6 dBであり、全体の実測平均値は69.0 dBであった。

騒音発生回数は全体で256件観測された。256件中254件がC滑走路着陸機による騒音であり、A滑走路着陸機では大型機、中型機で各1件ずつ観測された。

〈用語〉

最大騒音レベル(LA, max) : 騒音の発生ごとに観測される騒音レベルの最大値

イ 実測値の頻度分布

実測値別の頻度分布を図4-1及び図4-2に示す。

図4-1

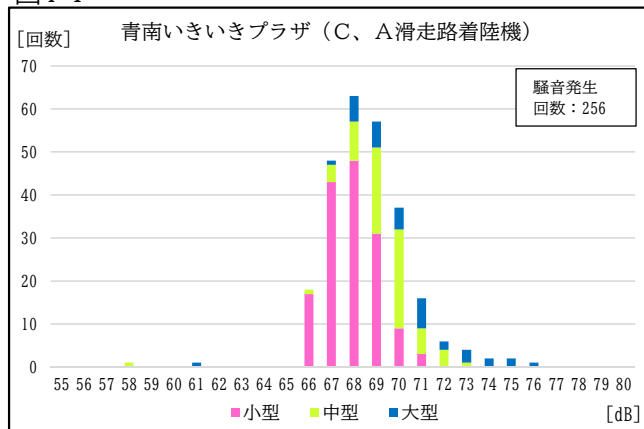
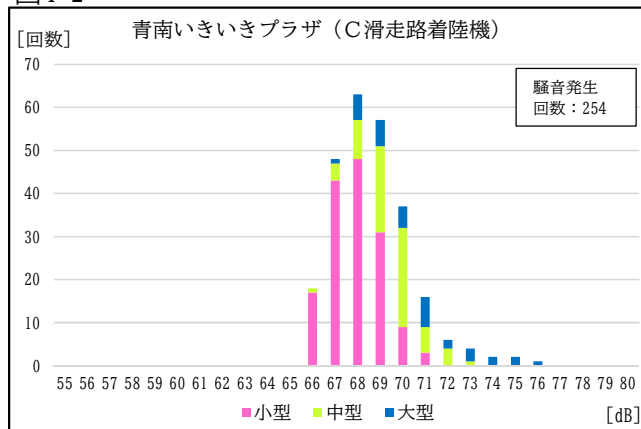


図4-2



青南いきいきプラザで観測した実測値は、大型機では69 dB～71 dBが最も多く、大型機全体で50% (18/36件)であった。中型機では68 dB～70 dBが最も多く、中型機全体で75% (52/69件)であり、小型機では67 dB～69 dBが最も多く、小型機全体で81% (122/151件)であった。

ウ 機体別実測平均値、騒音発生回数

機体毎に集計した実測平均値ならびに騒音発生回数を表4-4にレベル順で示す。

※C滑走路着陸機のみで集計

表4-4

機体	大きさ	実測平均値 [dB]	騒音発生 回数 [回]
B 7 7 2	大型機	72.2	19
B 7 7 3	大型機	71.7	2
B 7 7 L	大型機	70.4	1
B 7 8 9	中型機	70.2	10
B 7 6 3	中型機	69.7	39
A 3 5 9	大型機	69.4	13
B 7 8 8	中型機	68.9	19

機体	大きさ	実測平均値 [dB]	騒音発生 回数 [回]
B 7 3 7	小型機	68.8	6
A 2 1 N	小型機	68.3	13
A 3 2 0	小型機	68.2	18
A 2 0 N	小型機	68.2	18
A 3 2 1	小型機	67.8	3
B 7 3 8	小型機	67.8	93

最も実測平均値が大きかった機体は、大型機に分類されるB 7 7 2で、72.2 dBであり、最も小さかった機体は、小型機に分類されるB 7 3 8で、67.8 dBであった。

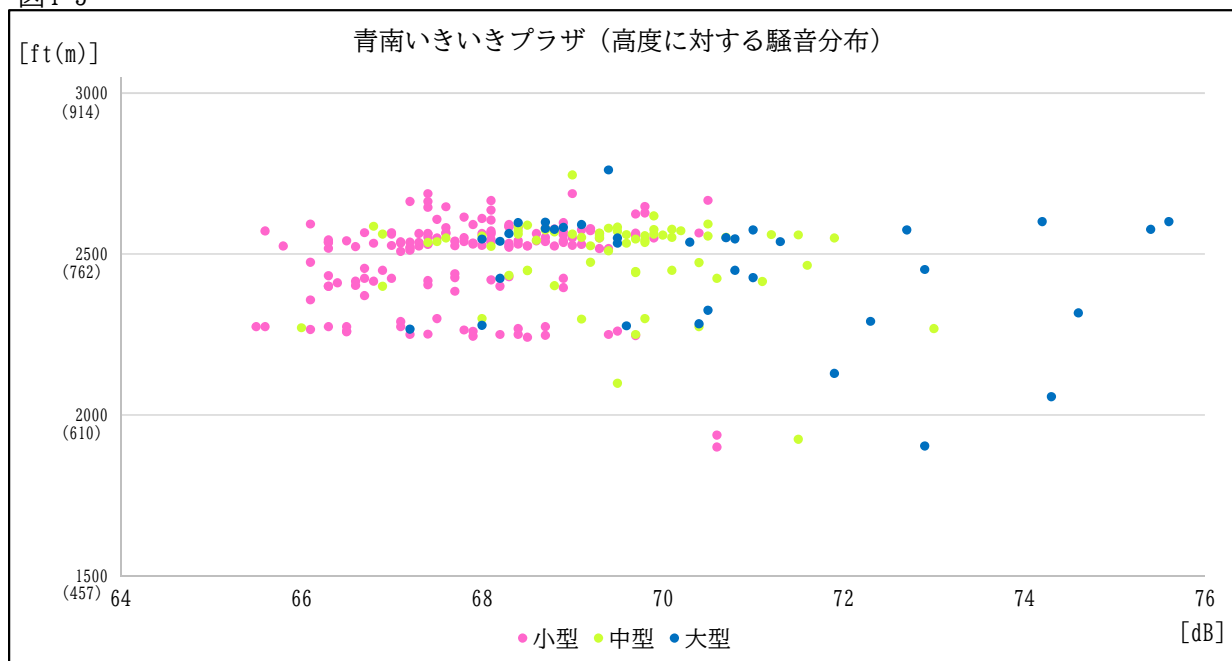
エ 実測値と飛行高度

飛行高度に対する騒音分布を図4-3に示す。

※C滑走路着陸機のみで集計

※高度は補正なしの気圧高度

図4-3



全体の平均飛行高度は2,482 ft (757 m)であった。また、最も多かった飛行高度は2,501 ft (762 m)～2,600 ft (792 m)で全体の59% (149/254件)であった。

②やすらぎ会館

ア 実測値、騒音発生回数

本測定期間中に観測した実測値の最大値、実測平均値ならびに騒音発生回数を表4－5に示す。

表4-5

	実測値 [d B]						騒音発生回数 [回]		
	全体		C滑走路着陸機		A滑走路着陸機		全体	C滑走路着陸機	A滑走路着陸機
	最大値	平均値	最大値	平均値	最大値	平均値			
大型機	72.5	69.1	72.5	69.1	－	－	21	21	0
中型機	71.5	68.2	71.5	68.2	－	－	46	46	0
小型機	70.8	66.5	70.8	66.5	－	－	77	77	0
全体	72.5	67.5	72.5	67.5	－	－	144	144	0

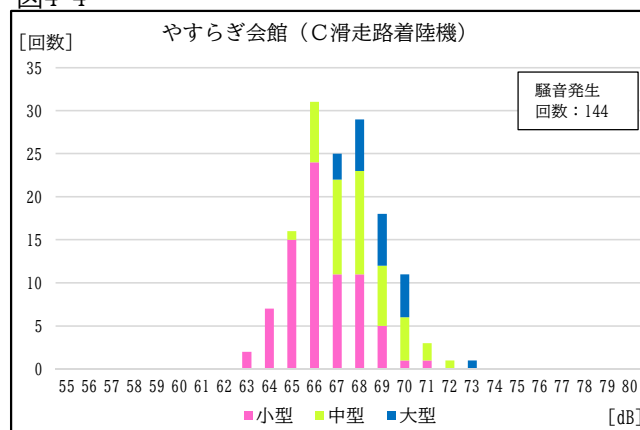
実測値の最大値は、C滑走路へ着陸した大型機（B 7 7 2）で72.5 d Bであり、全体の実測平均値は67.5 d Bであった。

騒音発生回数は全体で144件観測された。全件C滑走路着陸機による騒音であり、A滑走路着陸機の騒音は観測されなかった。

イ 実測値の頻度分布

実測値別の頻度分布を図4－4に示す。

図4-4



やすらぎ会館で観測した実測値は、大型機では68 d B～70 d Bが最も多く、大型機全体で81%（17／21件）であった。中型機では67 d B～69 d Bが最も多く、中型機全体で65%（30／46件）であり、小型機では65 d B～67 d Bが最も多く、小型機全体で65%（50／77件）であった。

ウ 機体別実測平均値、騒音発生回数

機体毎に集計した実測平均値ならびに騒音発生回数を表4－6にレベル順で示す。

※C滑走路着陸機のみで集計

表4-6

機体	大きさ	実測 平均値	騒音発生 回数
B 7 7 2	大型機	69.6	11
A 2 1 N	小型機	69.0	3
B 7 8 9	中型機	68.7	9
A 3 5 9	大型機	68.4	9
B 7 6 3	中型機	68.2	24
B 7 7 L	大型機	68.2	1

機体	大きさ	実測 平均値	騒音発生 回数
B 7 8 8	中型機	67.8	13
B 7 3 7	小型機	67.3	5
A 3 2 0	小型機	67.2	11
A 3 2 1	小型機	66.9	1
A 2 0 N	小型機	66.3	8
B 7 3 8	小型機	66.0	49

最も実測平均値が大きかった機体は、大型機に分類されるB 7 7 2で、69.6 dBであり、最も小さかった機体は、小型機に分類されるB 7 3 8で、66.0 dBであった。

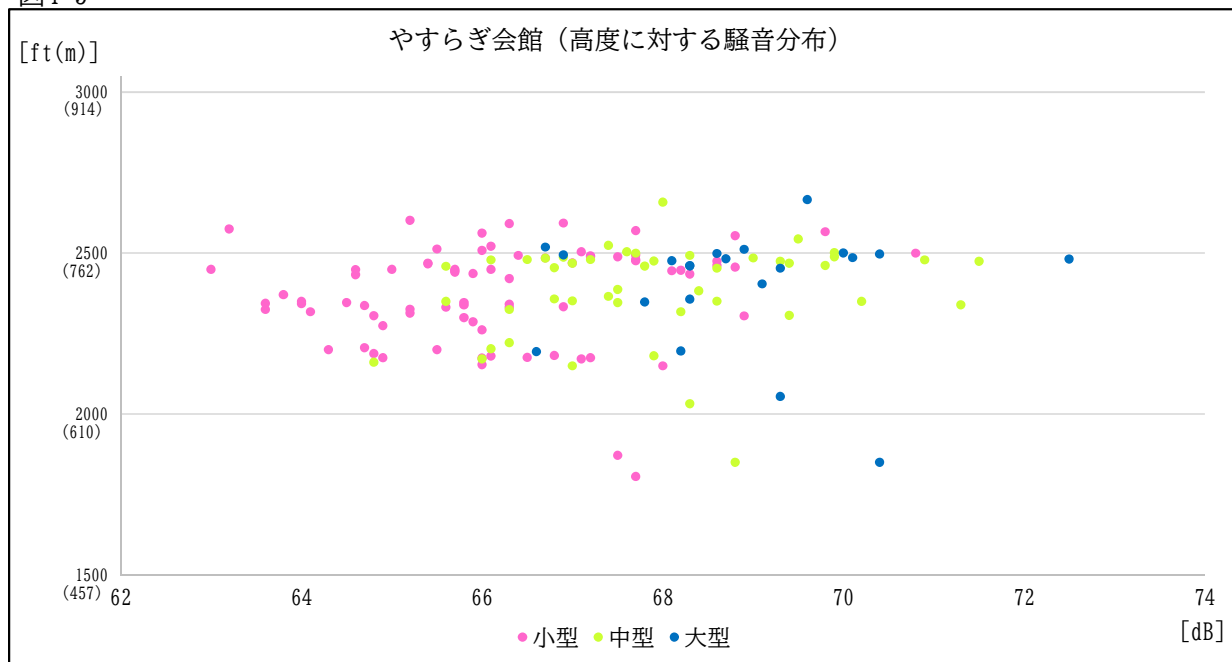
エ 実測値と飛行高度

飛行高度に対する騒音分布を図4－5に示す。

※C滑走路着陸機のみで集計

※高度は補正なしの気圧高度

図4-5



全体の平均飛行高度は2,380 ft (726 m)であった。また、最も多かった飛行高度は2,401 ft (732 m)～2,500 ft (762 m)で全体の4.2% (60/144件)であった。

③西麻布いきいきプラザ

ア 実測値、騒音発生回数

本測定期間中に観測した実測値の最大値、実測平均値ならびに騒音発生回数を表4－7に示す。

表4-7

	実測値 [d B]						騒音発生回数 [回]		
	全体		C滑走路着陸機		A滑走路着陸機		全体	C滑走路着陸機	A滑走路着陸機
	最大値	平均値	最大値	平均値	最大値	平均値			
大型機	75.4	72.5	75.4	72.5	－	－	34	34	0
中型機	75.3	70.8	75.3	70.8	－	－	66	66	0
小型機	74.6	69.1	74.6	69.1	－	－	161	161	0
全体	75.4	70.2	75.4	70.2	－	－	261	261	0

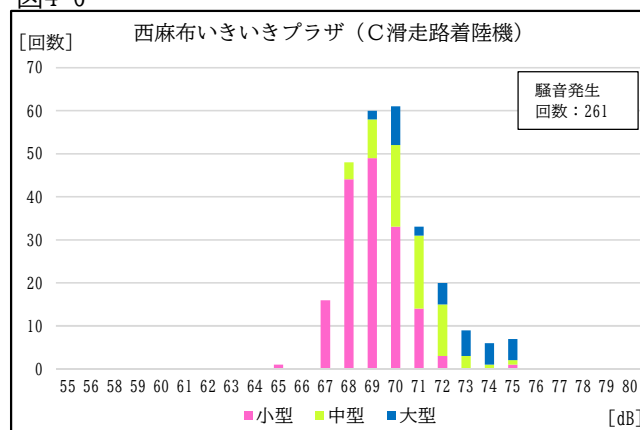
実測値の最大値は、C滑走路へ着陸した大型機（B 7 7 2）で75.4 d Bであり、全体の実測平均値は70.2 d Bであった。

騒音発生回数は全体で261件観測された。全件C滑走路着陸機による騒音であり、A滑走路着陸機の騒音は観測されなかった。

イ 実測値の頻度分布

実測値別の頻度分布を図4－6に示す。

図4-6



西麻布いきいきプラザで観測した実測値は、大型機では70 d Bが最も多く、大型機全体で26%（9／34件）であった。中型機では70 d B～72 d Bが最も多く、中型機全体で73%（48／66件）であり、小型機では68 d B～70 d Bが最も多く、小型機全体で78%（126／161件）であった。

ウ 機体別実測平均値、騒音発生回数

機体毎に集計した実測平均値ならびに騒音発生回数を表4－8にレベル順で示す。

※C滑走路着陸機のみで集計

表4-8

機体	大きさ	実測 平均値	騒音発生 回数
B 7 7 2	大型機	73.3	18
B 7 7 3	大型機	72.4	2
B 7 7 L	大型機	72.0	1
A 3 5 9	大型機	71.0	13
B 7 6 3	中型機	71.0	38
B 7 8 9	中型機	71.0	10
B 7 8 8	中型機	70.3	18

機体	大きさ	実測 平均値	騒音発生 回数
D H 8 C	小型機	70.2	1
B 7 3 7	小型機	70.1	5
A 2 1 N	小型機	69.6	16
A 3 2 0	小型機	69.2	19
A 2 0 N	小型機	69.0	17
B 7 3 8	小型機	69.0	100
A 3 2 1	小型機	68.7	3

最も実測平均値が大きかった機体は、大型機に分類されるB 7 7 2で、73.3 dBであり、最も小さかった機体は、小型機に分類されるB 7 3 8で、69.0 dBであった。

※上表では最小となる機体は別機体となっているが、騒音発生回数が10回以下の機体については比較対象から除外した。

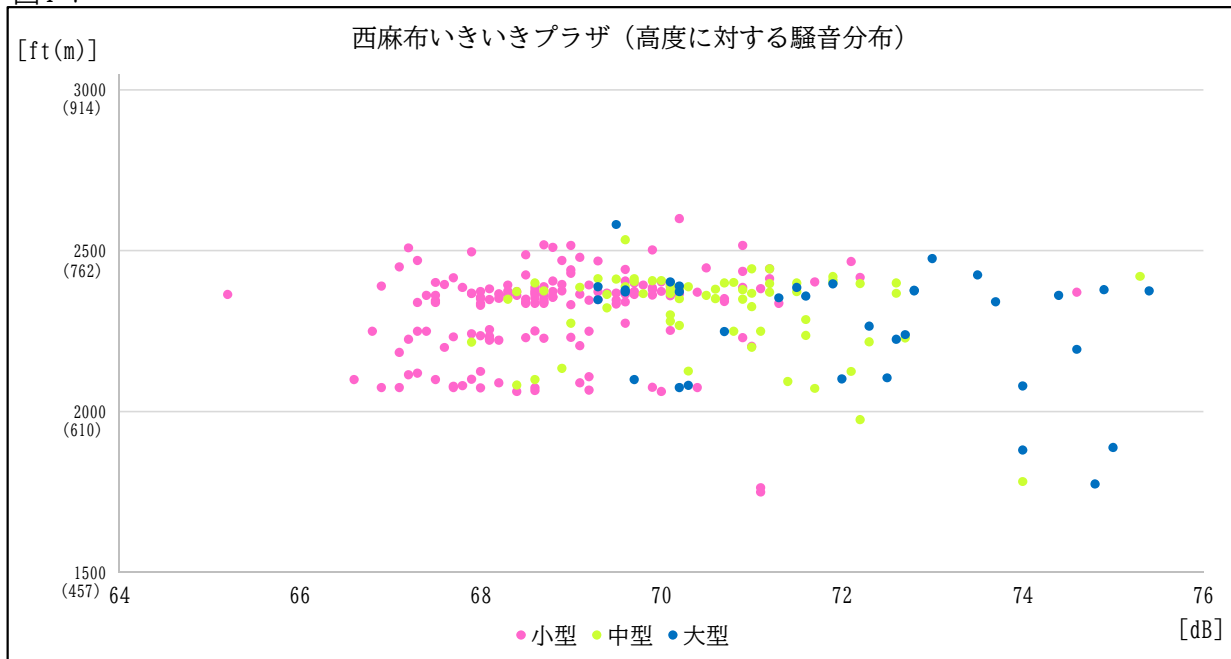
エ 実測値と飛行高度

飛行高度に対する騒音分布を図4－7に示す。

※C滑走路着陸機のみで集計

※高度は補正なしの気圧高度

図4-7



全体の平均飛行高度は2,310 ft (704 m)であった。また、最も多かった飛行高度は2,301 ft (701 m)～2,400 ft (732 m)で全体の50% (131/261件)であった。

④高陵中学校

ア 実測値、騒音発生回数

本測定期間中に観測した実測値の最大値、実測平均値ならびに騒音発生回数を表4－9に示す。

表4-9

	実測値 [d B]						騒音発生回数 [回]		
	全体		C滑走路着陸機		A滑走路着陸機		全体	C滑走路着陸機	A滑走路着陸機
	最大値	平均値	最大値	平均値	最大値	平均値			
大型機	80.4	72.5	80.4	73.0	61.5	60.6	39	34	5
中型機	74.2	70.8	74.2	70.9	63.1	61.5	71	68	3
小型機	75.1	69.1	75.1	69.1	58.3	58.0	186	184	2
全体	80.4	70.1	80.4	70.3	63.1	60.5	296	286	10

実測値の最大値は、C滑走路へ着陸した大型機（B 7 7 2）で80.4 d Bであり、全体の実測平均値は70.1 d Bであった。

騒音発生回数は全体で296件観測された。296件中286件がC滑走路着陸機による騒音であり、A滑走路着陸機は10件観測された。

イ 実測値の頻度分布

実測値別の頻度分布を図4－8及び図4－9に示す。

図4-8

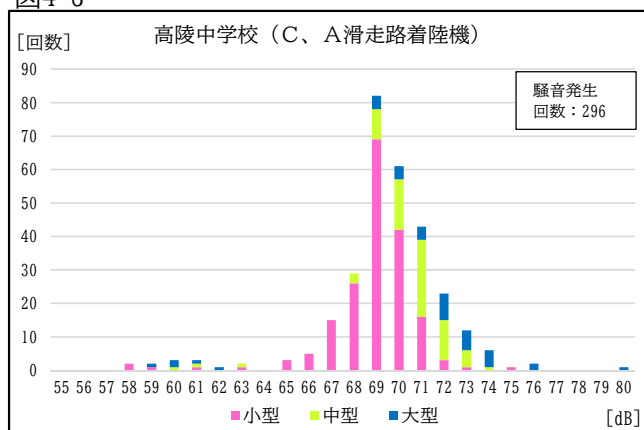
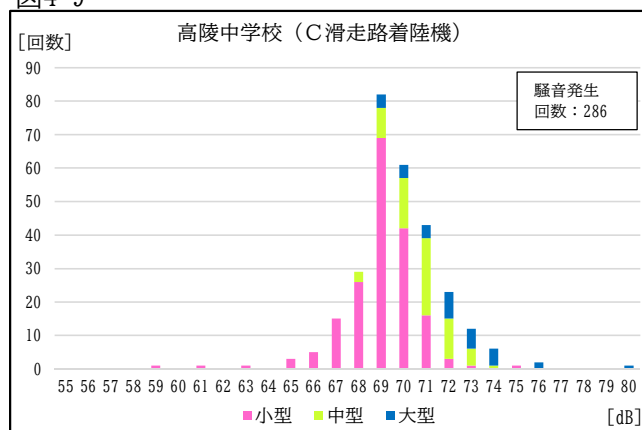


図4-9



高陵中学校で観測した実測値は、大型機では72 d B～74 d Bが最も多く、大型機全体で49%（19／39件）であった。中型機では70 d B～72 d Bが最も多く、中型機全体で70%（50／71件）であり、小型機では68 d B～70 d Bが最も多く、小型機全体で74%（137／186件）であった。

ウ 機体別実測平均値、騒音発生回数

機体毎に集計した実測平均値ならびに騒音発生回数を表4－10にレベル順で示す。

※C滑走路着陸機のみで集計

表4-10

機体	大きさ	実測 平均値	騒音発生 回数
DH8C	小型機	75.1	1
B772	大型機	74.0	19
B773	大型機	73.8	2
B77L	大型機	73.4	1
B763	中型機	71.2	39
B789	中型機	71.0	10
A359	大型機	70.6	12
B788	中型機	70.3	19
B737	小型機	69.8	6
A21N	小型機	69.7	17
A20N	小型機	69.4	19
A321	小型機	69.3	3
B738	小型機	69.0	114
A320	小型機	69.0	20
GLEX	小型機	65.4	1
C680	小型機	63.2	1
C25A	小型機	60.8	1
GLF5	小型機	58.7	1

最も実測平均値が大きかった機体は、大型機に分類されるB772で、74.0dBであり、最も小さかった機体は、小型機に分類されるA320で、69.0dBであった。

※上表では最大及び最小となる機体は別機体となっているが、騒音発生回数が10回以下の機体については比較対象から除外した。

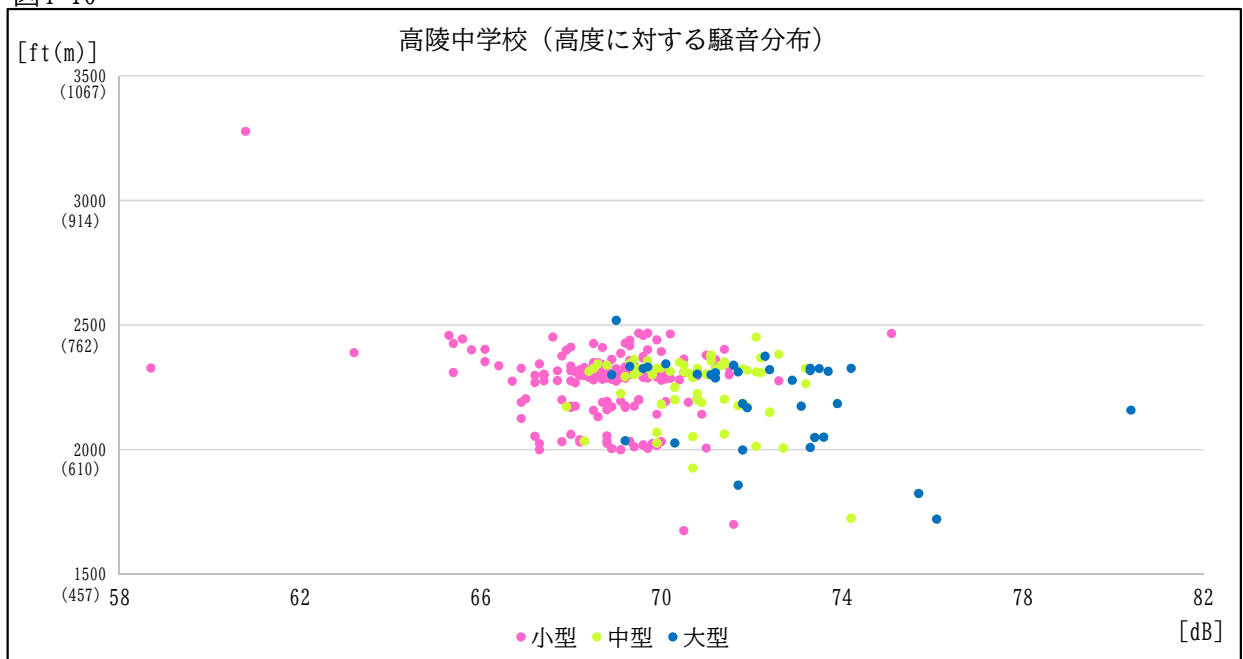
エ 実測値と飛行高度

飛行高度に対する騒音分布を図4－10に示す。

※C滑走路着陸機のみで集計

※高度は補正なしの気圧高度

図4-10



全体の平均飛行高度は2,259ft(688m)であった。また、最も多かった飛行高度は2,251ft(686m)～2,350ft(716m)で全体の54%(154/286件)であった。

⑤白金小学校

ア 実測値、騒音発生回数

本測定期間中に観測した実測値の最大値、実測平均値ならびに騒音発生回数を表4-11に示す。

表4-11

	実測値 [dB]						騒音発生回数 [回]		
	全体		C滑走路着陸機		A滑走路着陸機		全体	C滑走路着陸機	A滑走路着陸機
	最大値	平均値	最大値	平均値	最大値	平均値			
大型機	73.4	68.6	73.4	69.6	67.8	64.7	48	33	15
中型機	71.6	67.9	71.6	68.3	66.1	63.9	75	65	10
小型機	70.8	66.9	70.8	67.0	65.4	63.1	175	167	8
全体	73.4	67.5	73.4	67.7	67.8	64.1	298	265	33

実測値の最大値は、C滑走路へ着陸した大型機（B772）で73.4dBであり、全体の実測平均値は67.5dBであった。

騒音発生回数は全体で298件観測された。298件中265件がC滑走路着陸機による騒音であり、A滑走路着陸機は33件観測された。

イ 実測値の頻度分布

実測値別の頻度分布を図4-11及び図4-12に示す。

図4-11

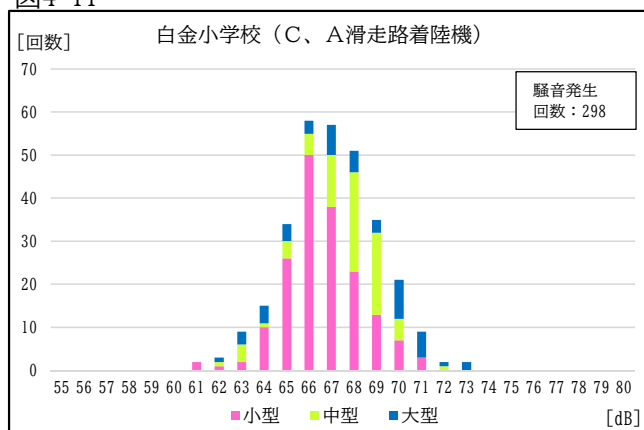
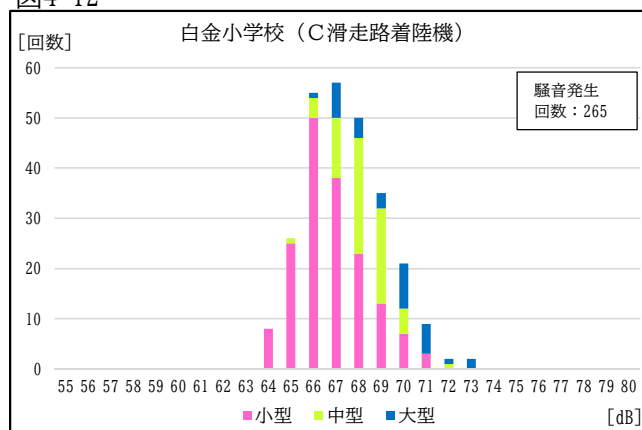


図4-12



白金小学校で観測した実測値は、大型機では69dB～71dBが最も多く、大型機全体で38%（18／48件）であった。中型機では67dB～69dBが最も多く、中型機全体で72%（54／75件）であり、小型機では65dB～67dBが最も多く、小型機全体で65%（114／175件）であった。

ウ 機体別実測平均値、騒音発生回数

機体毎に集計した実測平均値ならびに騒音発生回数を表4-12にレベル順で示す。

※C滑走路着陸機のみで集計

表4-12

機体	大きさ	実測 平均値	騒音発生 回数
B 7 7 2	大型機	70.5	18
B 7 7 3	大型機	70.1	2
B 7 7 L	大型機	69.9	1
B 7 6 3	中型機	68.5	38
A 3 2 1	小型機	68.4	3
B 7 8 8	中型機	68.1	19
B 7 3 7	小型機	68.0	6
A 3 5 9	大型機	67.7	12

機体	大きさ	実測 平均値	騒音発生 回数
B 7 8 9	中型機	67.5	8
A 2 1 N	小型機	67.2	13
B 7 3 8	小型機	67.1	107
A 3 2 0	小型機	66.7	18
A 2 0 N	小型機	65.8	18
DH 8 C	小型機	65.5	1
C 6 8 0	小型機	64.1	1

最も実測平均値が大きかった機体は、大型機に分類されるB 7 7 2で、70.5 dBであり、最も小さかった機体は、小型機に分類されるA 2 0 Nで、65.8 dBであった。

※上表では最小となる機体は別機体となっているが、騒音発生回数が10回以下の機体については比較対象から除外した。

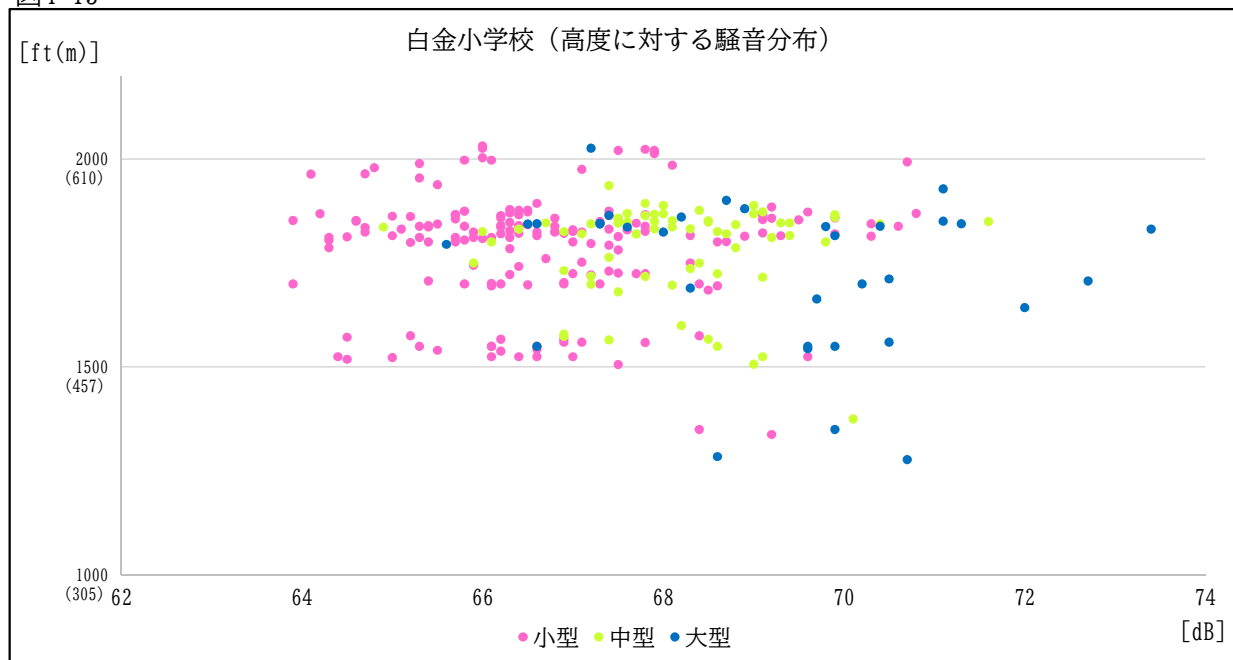
エ 実測値と飛行高度

飛行高度に対する騒音分布を図4-13に示す。

※C滑走路着陸機のみで集計

※高度は補正なしの気圧高度

図4-13



全体の平均飛行高度は1,778 ft (542 m)であった。また、最も多かった飛行高度は1,801 ft (549 m)～1,900 ft (579 m)で全体の54% (144/265件)であった。

5 国土交通省公表値との比較分析

本測定における実測値及び実測平均値と国土交通省が公表している最大騒音レベルの推計平均値（以下、「推計平均値」という。）との比較分析結果を以下に示す。

ただし、本結果は、比較対象と地点の環境、飛行高度、ならびに飛行経路からの距離等が異なるため、参考値となる。

なお、比較分析は以下条件で行った。

- 条件① 推計平均値は、表5－1の値とする。（国土交通省発行『実機飛行確認における航空機騒音の測定結果について』を参照）
- 条件② 対象機体は、国土交通省公表上記資料より、6機体（B738、A320、B763、B788、B772、B773）とする。
- 条件③ 白金小学校は高度2,000ftの推計平均値、それ以外の地点は2,500ftの推計平均値を比較対象とする。
- 条件④ 推計平均値が着陸経路直下となるため、各地点ともに、着陸経路に近いC滑走路着陸機を対象とする。

表5-1

高度 [ft (m)]	推計平均値 [dB]					
	小型機		中型機		大型機	
	B738	A320	B763	B788	B772	B773
2,000 (610)	68	71	71	69	73	74
2,500 (760)	65	69	68	66	71	72

※着陸時且つ経路直下の値

(1) 実測平均値と推計平均値の比較

各地点において、南風運用が行われた7日間の機体別実測平均値を表5－2に示す。

※実測平均値が推計平均値を超えた値を着色

表5-2

調査地点 高度 [ft (m)]	実測平均値 [dB]					
	小型機		中型機		大型機	
	B738	A320	B763	B788	B772	B773
青南いきいきプラザ 2,480 (756)	67.8	68.2	69.7	68.9	72.2	71.7
やすらぎ会館 2,380 (725)	66.0	67.2	68.2	67.8	69.6	-
西麻布いきいきプラザ 2,308 (704)	69.0	69.2	71.0	70.3	73.3	72.4
高陵中学校 2,254 (687)	69.0	69.0	71.2	70.3	74.0	73.8
白金小学校 1,777 (542)	67.1	66.7	68.5	68.1	70.5	70.1

※高度は、C滑走路に着陸した6機体の平均

白金小学校を除く各地点において、多くの機体で推計平均値超えが確認され、西麻布いきいきプラザでは6機体全てが、高陵中学校では5機体が推計平均値を超えていた。

白金小学校においては、着陸経路から離れていることもあり、全ての機体で推計平均値を下回っていた。

(2) 測定日別の実測平均値と推計平均値の比較

各地点において、南風運用を行った測定日毎の実測平均値を表5-3に示す。

※実測平均値が推計平均値を超えた値を着色

表5-3

【青南いきいきプラザ】

測定日 (南風運用)	実測平均値 [d B]					
	小型機		中型機		大型機	
	B 7 3 8	A 3 2 0	B 7 6 3	B 7 8 8	B 7 7 2	B 7 7 3
9月10日	67.9	67.8	69.7	68.1	73.3	-
9月11日	68.0	67.6	69.3	68.9	70.3	-
9月17日	67.3	67.7	69.6	69.3	72.0	-
9月18日	68.6	69.8	70.0	69.7	71.9	-
9月28日	68.1	69.0	70.0	68.7	74.6	-
10月2日	67.6	68.5	69.5	69.5	72.3	72.3
10月4日	67.1	67.0	69.6	68.6	68.2	71.0
推計平均値超 ／測定日数	7／7	1／7	7／7	7／7	5／7	1／2

【やすらぎ会館】

測定日 (南風運用)	実測平均値 [d B]					
	小型機		中型機		大型機	
	B 7 3 8	A 3 2 0	B 7 6 3	B 7 8 8	B 7 7 2	B 7 7 3
9月10日	67.7	69.8	67.2	68.6	70.7	-
9月11日	-	-	-	-	-	-
9月17日	65.4	66.0	69.2	67.4	68.1	-
9月18日	67.6	68.3	68.8	68.7	69.9	-
9月28日	66.4	65.2	68.3	69.0	-	-
10月2日	65.7	67.1	67.0	68.3	69.0	-
10月4日	64.9	65.6	68.3	66.5	67.8	-
推計平均値超 ／測定日数	5／6	1／6	4／6	6／6	0／5	0／0

【西麻布いきいきプラザ】

測定日 (南風運用)	実測平均値 [d B]					
	小型機		中型機		大型機	
	B 7 3 8	A 3 2 0	B 7 6 3	B 7 8 8	B 7 7 2	B 7 7 3
9月10日	69.1	69.4	72.7	69.9	73.0	-
9月11日	69.5	69.8	70.9	70.0	72.6	-
9月17日	68.4	68.2	70.0	70.5	73.6	-
9月18日	69.7	69.8	70.9	70.2	73.0	-
9月28日	69.5	69.0	71.4	70.0	74.6	-
10月2日	68.2	69.6	71.3	72.2	73.9	72.5
10月4日	68.2	68.3	70.5	69.7	72.6	72.3
推計平均値超 ／測定日数	7／7	4／7	7／7	7／7	7／7	2／2

【高陵中学校】

測定日 (南風運用)	実測平均値 [d B]					
	小型機		中型機		大型機	
	B 7 3 8	A 3 2 0	B 7 6 3	B 7 8 8	B 7 7 2	B 7 7 3
9月10日	68.7	69.8	70.8	69.8	73.0	-
9月11日	69.7	68.3	71.4	70.1	73.2	-
9月17日	68.7	69.1	70.3	71.2	71.8	-
9月18日	69.3	69.1	71.1	70.5	72.2	-
9月28日	69.4	69.7	72.0	68.6	80.4	-
10月2日	68.9	69.2	71.8	70.7	74.1	73.6
10月4日	68.6	68.1	70.8	69.7	73.1	73.9
推計平均値超 ／測定日数	7／7	5／7	7／7	7／7	7／7	2／2

【白金小学校】

測定日 (南風運用)	実測平均値 [d B]					
	小型機		中型機		大型機	
	B 7 3 8	A 3 2 0	B 7 6 3	B 7 8 8	B 7 7 2	B 7 7 3
9月10日	67.2	66.9	69.9	67.7	70.4	-
9月11日	67.2	65.8	68.5	66.7	70.1	-
9月17日	66.5	67.2	68.1	69.2	71.1	-
9月18日	66.6	65.0	68.3	67.0	70.7	-
9月28日	69.1	67.9	69.2	67.9	72.7	-
10月2日	66.8	67.4	68.4	69.1	69.8	69.6
10月4日	67.1	66.7	68.0	67.8	70.2	70.5
推計平均値超 ／測定日数	1／7	0／7	0／7	2／7	0／7	0／2

西麻布いきいきプラザ、高陵中学校においては、A 3 2 0を除く 5機体が全測定日で推計平均値を超えていた。

各地点において、6機体全体の推計平均値を超えた日数を割合で表すと、高陵中学校 95%、西麻布いきいきプラザ 92%、青南いきいきプラザ 76%、やすらぎ会館 55%、白金小学校 8%で高陵中学校が最も多く観測された。

(3) 実測値が推計平均値を超えた回数

各地点において、実測値が推計平均値を超えた回数及び割合を表5-4に示す。

表5-4

大きさ	機体	青南いきいきプラザ		やすらぎ会館		西麻布いきいきプラザ	
		推計平均値超 ／騒音発生回数	割合	推計平均値超 ／騒音発生回数	割合	推計平均値超 ／騒音発生回数	割合
大型	B 7 7 2	9／19回	47%	1／11回	9%	14／18回	78%
	B 7 7 3	1／2回	50%	0／0回	-	2／2回	100%
中型	B 7 6 3	36／39回	92%	8／24回	33%	38／38回	100%
	B 7 8 8	19／19回	100%	12／13回	92%	18／18回	100%
小型	B 7 3 8	93／93回	100%	34／49回	69%	100／100回	100%
	A 3 2 0	4／18回	22%	1／11回	9%	7／19回	37%
全機体		162／190回	85%	56／108回	52%	179／195回	92%

大きさ	機体	高陵中学校		白金小学校		全地点	
		推計平均値超 ／騒音発生回数	割合	推計平均値超 ／騒音発生回数	割合	推計平均値超 ／騒音発生回数	割合
大型	B 7 7 2	18／19回	95%	1／18回	6%	43／85回	51%
	B 7 7 3	2／2回	100%	0／2回	0%	5／8回	63%
中型	B 7 6 3	39／39回	100%	1／38回	3%	122／178回	69%
	B 7 8 8	19／19回	100%	4／19回	21%	72／88回	82%
小型	B 7 3 8	114／114回	100%	19／107回	18%	360／463回	78%
	A 3 2 0	9／20回	45%	0／18回	0%	21／86回	24%
全機体		201／213回	94%	25／202回	12%	623／908回	69%

各地点において、6機体全体の推計平均値を超えた回数を割合で表すと、高陵中学校 94%、西麻布いきいきプラザ 92%、青南いきいきプラザ 85%、やすらぎ会館 52%、白金小学校 12%で高陵中学校が最も多く観測された。

6機体の中で実測値が推計平均値を超えた割合が最も高かった機体は、中型機に分類されるB 7 8 8で、82%であった。

6 その他就航状況等

(1) 風向別の運航割合

国土交通省が示している過去3年間の南風運用割合(※)は、9月は30%、10月は11%であるのに対し、本測定においては、9月は24%(5/21日)と少なく、10月は20%(2/10日)と多い結果となった。

※過去3年間の南風運用割合は国土交通省発行『羽田空港のこれから』を参照

(2) 就航率

羽田空港到着便における就航率について集計した結果を表6-1に示す。

表6-1

	予定	着陸数	欠航	就航率
国内線	18,120	10,429	7,691	57.6%
国際線	4,229	470	3,759	11.1%
合計	22,349	10,899	11,450	48.8%

※羽田公式HP記載のフライト情報より算出

※測定期間中(31日間)の合計

本測定期間中における羽田空港への到着便予定数は、国内線、国際線を合わせて22,349回であったのに対し、着陸数は10,899回であり、就航率は48.8%であった。

本結果は新型コロナウイルスの影響によるものであり、国際線においては就航率11.1%とより顕著に現れた。

(3) 羽田就航機大きさ割合

本測定期間中における羽田空港C滑走路着陸機の大きさ割合を図6-1に示す。

また、2月に実施された実機飛行確認時における同割合を図6-2に示す。

図6-1

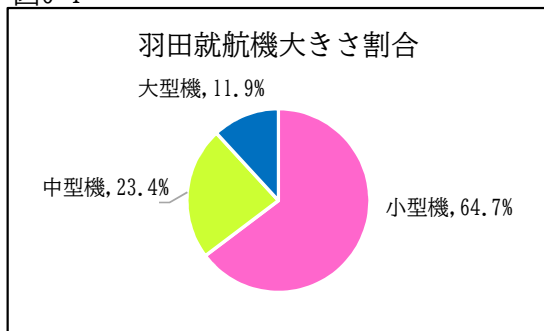
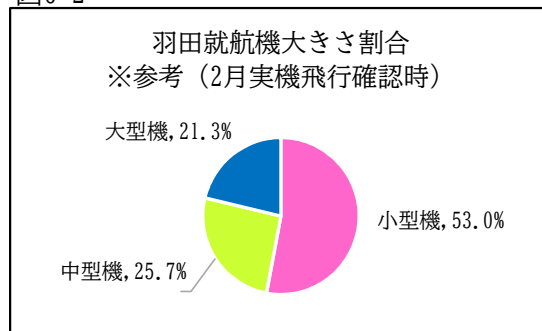


図6-2



本測定期間中における羽田空港C滑走路着陸機の大きさ割合は、大型機11.9%、中型機23.4%、小型機64.7%であった。

新型コロナウイルスの影響により、旅客者数が減少していることから、通常運行時に比べ、大型機の割合が少なくなり、小型機の割合が多くなった。

(4) 羽田就航機大きさ別機体割合

本測定期間中における羽田空港C滑走路着陸機の大きさ別機体割合を図6-3、図6-4、図6-5に示す。

図6-3

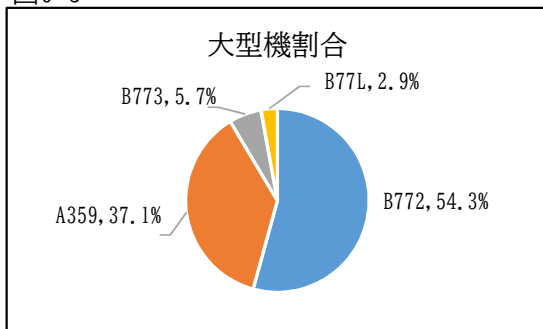


図6-4

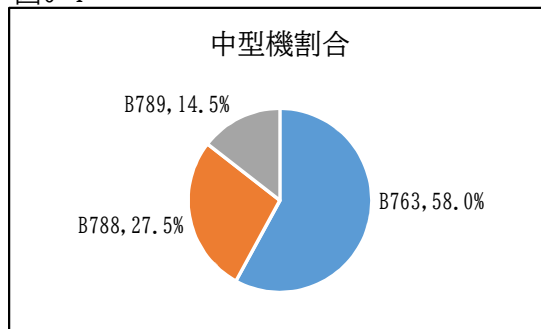
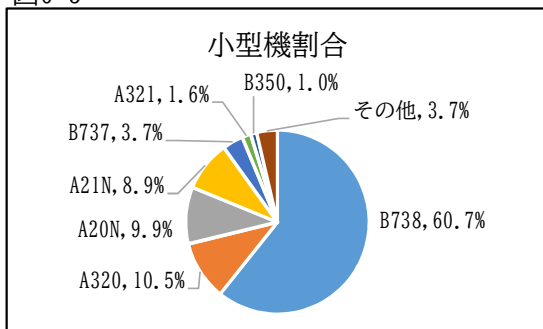


図6-5



本測定期間中における羽田空港C滑走路着陸機の大きさ別機体割合は、大型機でB772が54.3%で最も多かった。同様に、中型機ではB763が58.0%、小型機ではB738が60.7%と最も多かった。

7 まとめ

(1) 航空機騒音評価値

各地点におけるL_{d e n}の値は、南風運用が行われた7日間を通じた平均値で46.8 dB～52.3 dBとなり、環境基準値内の値となった。
また、航空機L_{A e q}, 4 hについては、同7日間を通じた平均値で、52.3 dB～55.4 dBとなった。

(2) 地点別測定結果

南風運用時の羽田空港着陸機を対象とした地点毎の測定結果を表7-1に示す。

表7-1

調査地点	実測値 [dB]						騒音発生回数 [回]			高度	
	全体		C滑走路着陸機		A滑走路着陸機		全体	C滑走路着陸機	A滑走路着陸機	[ft]	[m]
	最大値	平均値	最大値	平均値	最大値	平均値					
青南いきいきプラザ	75.6	69.0	75.6	69.0	61.3	60.0	256	254	2	2,482	757
やすらぎ会館	72.5	67.5	72.5	67.5	-	-	144	144	0	2,380	726
西麻布いきいきプラザ	75.4	70.2	75.4	70.2	-	-	261	261	0	2,310	704
高陵中学校	80.4	70.1	80.4	70.3	63.1	60.5	296	286	10	2,259	688
白金小学校	73.4	67.5	73.4	67.7	67.8	64.1	298	265	33	1,778	542

※高度はC滑走路着陸機の平均高度

本測定における実測値の最大値は、高陵中学校の80.4 dBであり、騒音発生源は大型機のB772であった。

全体の実測平均値は、西麻布いきいきプラザが最も高く、70.2 dBとなり、最も低かった地点は、やすらぎ会館及び白金小学校の67.5 dBであった。A滑走路着陸機を除くと実測平均値は、飛行経路に近く、且つ羽田空港に近づく（平均高度の低下）に連れて高い値となった。値としては、高陵中学校の70.3 dB、続いて西麻布いきいきプラザの70.2 dB、そして青南いきいきプラザの69.0 dBとなった。

やすらぎ会館及び白金小学校については、両滑走路着陸機の飛行経路から離れているため、他の3地点に比べて、実測平均値は低い値となった。

(3) 国土交通省公表値との比較分析

国土交通省が公表している推計平均値と本測定における実測平均値を6機体（大型、中型、小型で各2機体）で比較した結果、白金小学校を除く各地点において、多くの機体で推計平均値超えが確認され、西麻布いきいきプラザでは6機体全てが、高陵中学校では5機体が推計平均値を超えていた。

白金小学校においては、着陸経路から離れていることもあり、全ての機体で推計平均値を下回っていた。

(4) その他就航状況等

本測定期間中における羽田空港への到着便予定数は、国内線、国際線を合わせて22,349回であったのに対し、着陸数は10,899回であり、就航率は48.8%であった。

また、羽田空港C滑走路着陸機の大きさ割合は、大型機11.9%、中型機23.4%、小型機64.7%であった。通常運行時の割合と比べると、小型機の割合が多く、大型機の割合が少ない結果となった。

(5) 本測定結果での留意点

現在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、且つ乗客数減少に伴う小型機の割合が多くなっている。本測定結果はこれらの状況下での結果であることに留意する必要がある。