

測定結果概要

- 1 測定場所 高陵中学校、本村小学校
- 2 測定期間 令和2年5月25日～6月23日

3 測定分析結果（概要）

（1）騒音レベル

ア 最大値及び平均値

本測定における最大騒音レベル（※）（以下「実測値」という。）の最大値は、高陵中学校で77.1 dB（B773）、本村小学校で77.5 dB（B772）、また、同平均値（以下「実測平均値」という。）は、高陵中学校で70.2 dB、本村小学校で70.2 dBです。

※最大騒音レベルとは、騒音の発生ごとに観測される騒音レベルが最も大きかった瞬間の値

イ 機体別の実測平均値と推計平均値との比較

国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。）と実測平均値を機体別（6機体）で比較したところ、高陵中学校においては、すべての機体で推計平均値を超えており、本村小学校においては、B773は推計平均値と同等、A320は推計平均値以下となりましたが、その他機体では推計平均値を超えています。

※国土交通省公表『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

【比較機体】大型機：B772、B773、中型機：B763、B788
小型機：B738、A320

ウ 推計平均値を超えた回数

実測値が推計平均値を超えた回数は、高陵中学校で多く計測され、主な機体としては、B738で230回（100%）、B788で51回（100%）、B763では63回（95.5%）となります。

※括弧内は騒音発生回数と推計平均値を超えた回数の割合

エ 機体別の実測平均値

機体別の実測平均値は、上位は順に高陵中学校及び本村小学校ともに①B773（大型機）、②B772（大型機）、③B763（中型機）となりました。また、下位は順に高陵中学校及び本村小学校ともに①DH8D（小型機）、②E190（小型機）となり、③が高陵中学校A320（小型機）本村小学校A20N（小型機）の結果となりました。

※対象機はC滑走路着陸機かつ騒音発生回数が10回を超える機体

(2) 騒音発生回数

羽田空港A、C滑走路着陸機による騒音発生回数は、高陵中学校で1日11～43回、総発生回数は718回で1日平均32.6回でした。本村小学校においては、1日10～40回、総発生回数は675回で1日平均30.6回でした。通常運行で想定される回数の概ね30%となっています。

※1日平均は南風運用実施日(22日)の1日あたり騒音発生回数

(3) 騒音評価値

ア 時間帯補正等価騒音レベル(L_{den})

航空機騒音評価値については、南風運用時間が1日のうち2、3時間程度と限定的であることから、24時間で算出するL_{den}の値は、測定期間(30日間)を通じた平均値で、高陵中学校で47.2dB、本村小学校では46.9dBと、環境基準値内(※)となりました。

※L_{den}とは、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

※環境基準は『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)を参照

イ 等価騒音レベル(L_{eq})

高陵中学校の南風運用時間帯における等価騒音レベル(航空機L_{eq}, 4h)は、測定期間(30日間)を通じた平均値で、53.2dBとなり、南風運用時(22日間)では54.5dB、それ以外(8日間)で37.5dBとなりました。また、本村小学校では、通期(30日間)52.5dBとなり、南風運用時(22日間)では53.9dB、それ以外(8日間)で32.5dBとなりました。

※L_{eq}とは、ある時間内で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(上記値は15時から19時の4時間の間に発生した航空機騒音を対象とし、算出)

(4) 飛行高度と気象との関係

ア 飛行高度

高陵中学校で579m～871m、平均748m、本村小学校では483m～874m、平均674m、2地点における高度差は74mでした。

また、実測平均値は、高陵中学校で70.5dB、本村小学校では70.2dBであり、実測平均値の差は0.3dBでした。

※C滑走路着陸機での比較

イ 気象

雨、風等による航空機騒音への影響は、南風運用時に雨天であった日は1日のみ(6月11日)、かつ、風向きがほぼ同一方向(南風)のため、確認できませんでした。

(5) その他就航状況等

ア 風向別の運用割合

国が示している過去3年間の南風運用は、5月は55%、6月は47%となっていますが、今回の測定期間の割合は、約70%と高い割合になっています。

イ 就航率

羽田空港の就航率については、予定が21,386便、欠航が15,937便で、就航率は25.5%でした。

ウ 機体サイズの割合

大型機10.0%、中型機21.0%、小型機69.0%となりました。
※2月の実機飛行時の同割合は、大型機21.3%、中型機25.7%、小型機53.0%でした。

エ 型式の割合

大型機のうちB772が約6割を占め、また、中型機のうちB763が約5割、小型機においてはB738が約5割の割合を占めていました。

4 まとめ

(1) 実測値の最大値

国は最大騒音レベルの最大値を示していませんが、推計平均値の最大である大型機(B773)の場合は、高度760mでは72dB、610mでは74dBとしています。

本測定における実測値の最大値は、高陵中学校で77.1dB、本村小学校では77.5dBであり、75dBを超えると騒音レベル「幹線道際、掃除機、騒々しい街頭」に該当します。

※国土交通省航空局発行の「羽田空港のこれから」を参照

(2) 機体別の実測平均値と推計平均値との比較

高陵中学校ではすべての機体、本村小学校ではB773及びA320を除くすべての機体で実測平均値が推計平均値を超えていました。

(3) 航空機騒音評価値

24時間で算出するLdenの値は47dB前後と、環境基準値内となりました。また、南風運用時間帯の航空機Leq, 4hでは、南風運用が有の場合と無の場合との差が、高陵中学校で17.0dB、本村小学校で21.4dBとなりました。

(4) 本調査分析での留意点

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、かつ、乗客数減少に伴う小型機の割合増の状況下での結果であることに留意する必要があります。