

# 羽田空港新飛行経路に係る航空機騒音の測定結果 (3/29~10/31)

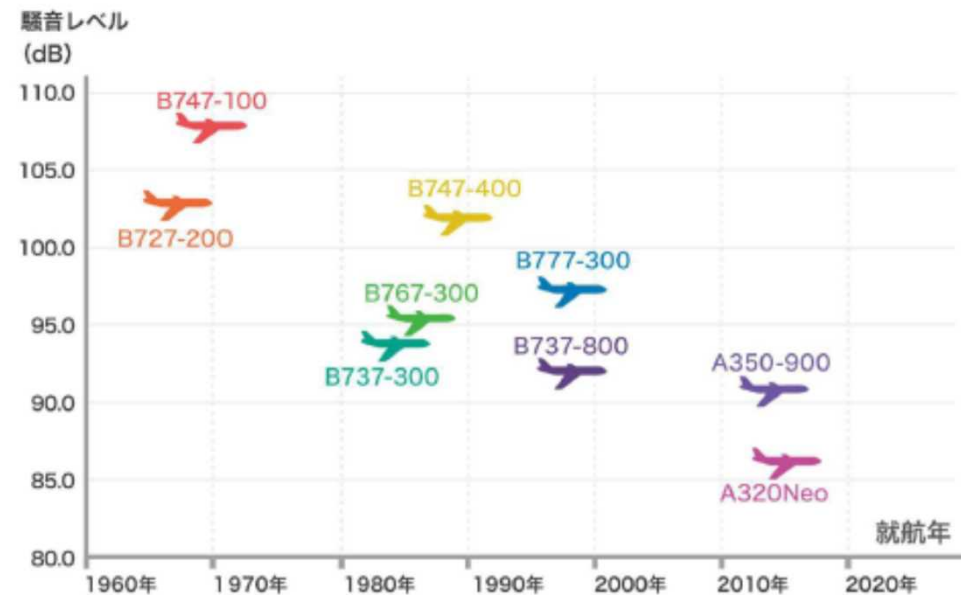
---

- 現在実施している騒音対策のうち、降下角の引き上げによる騒音軽減効果と低騒音機の使用による騒音軽減効果が確認できた。
- また、騒音測定 of 地点ごとに計算した機体サイズ別の実測値の平均と、住民説明会等でお示した推計平均値を比較したところ、約90%が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。
- 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・軽量化の状況下での結果であることに留意する必要があることから、騒音の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。
- 更に、航空機騒音のLden(時間帯補正等価騒音レベル)は、対象とする空港を離着陸する全ての航空機からの騒音を年間を通じて集計・算出することとなっているため、1年間の測定が終了した段階で年間のLdenを算出する。

# 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。



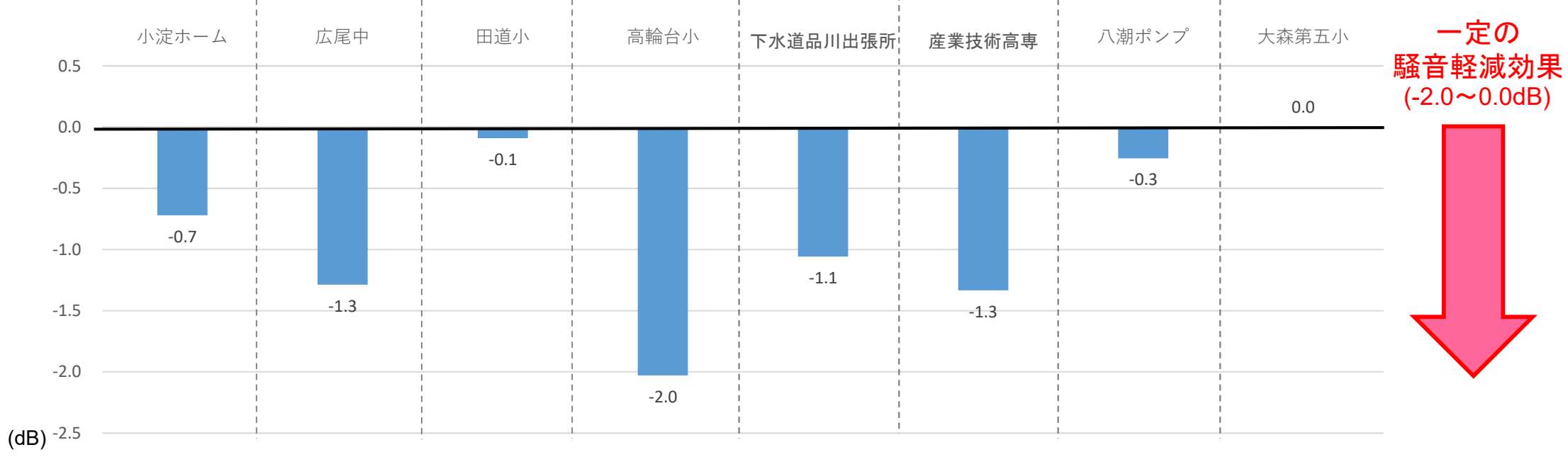
注) 騒音レベル (dB) は、機体違いによる性能水準の比較のため用いたものであり、実測値とは異なる (離陸測定点と進入測定点における航空機の騒音値を相加平均して得た値)

※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

# RNAV運用時とILS運用時の騒音の比較について(実機飛行確認～10月)

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

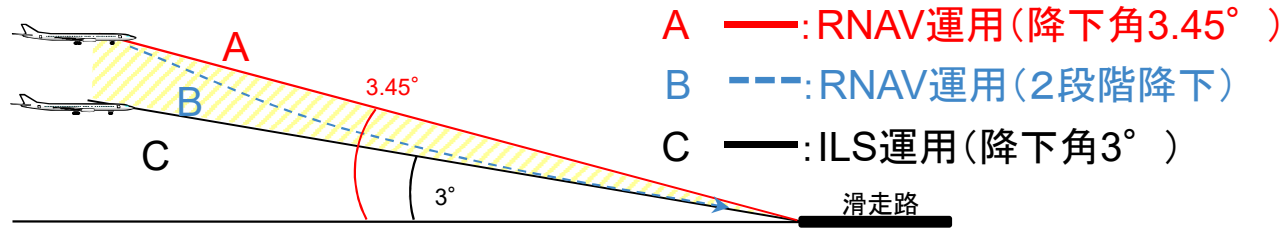


- ・3度と3.45度の高度差による騒音軽減効果は距離の要素だけで計算すると1デシベル程度であり、高度が上がり距離が離れたことに起因すると考えられる騒音軽減効果が継続的に確認できている。渋谷区立広尾中学校、東京都立産業技術高等専門学校及び八潮ポンプ所はA滑走路着陸経路とC滑走路着陸経路の中間にあり、大森第五小学校はA滑走路着陸経路から西側に大きく離れた地点にあるため、高度差による騒音軽減効果が少ないと考えられるが、広尾中学校及び産業技術高等専門学校においては1デシベルを超える騒音軽減が見られている。
- ・田道小学校はC滑走路着陸経路から約2km離れていることから、C滑走路着陸経路における高度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8日間(4月:1日、6月:3日、7月:3日、9月:1日)であることから、実機飛行確認から10月までの期間のデータで評価を行った。

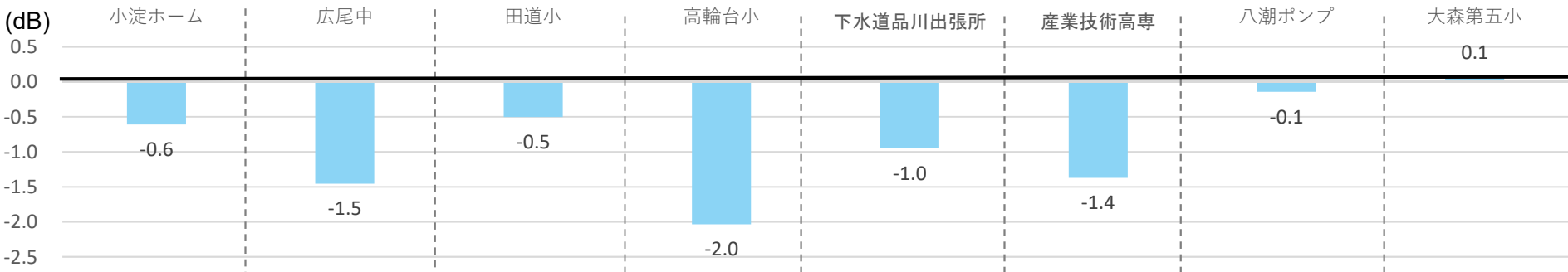
※上記は各測定局で実際に測定された航空機騒音(LAmax)をRNAV運用のものとILS運用のものに分けてそれぞれパワー平均し比較したものである。  
 ※RNAV経路とILS経路がほぼ同じ場所を通る(高度だけが異なる)測定局の変化量を示している。  
 ※小淀ホームはRNAV経路とILS経路で200m~300m程度(水平方向)離れている。

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>

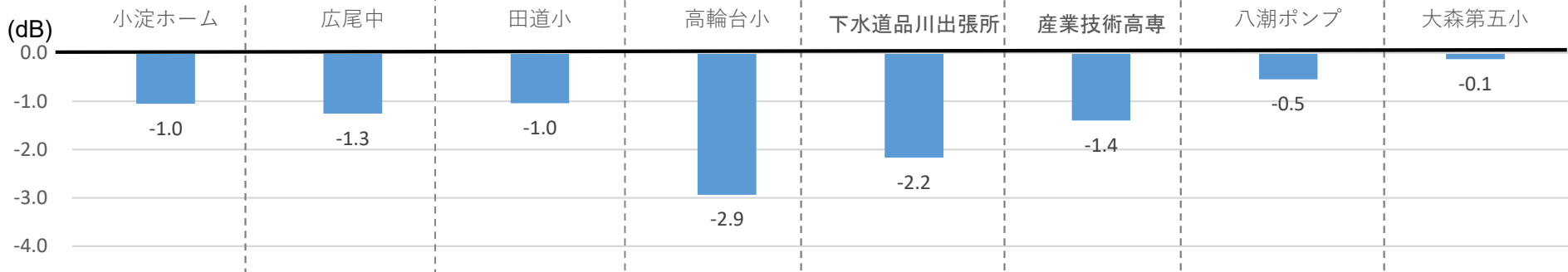


ILS運用時と比較した2段階降下で着陸した場合の変化量(BとCの比較)



軽減効果 (-2.0~0.1dB)

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)



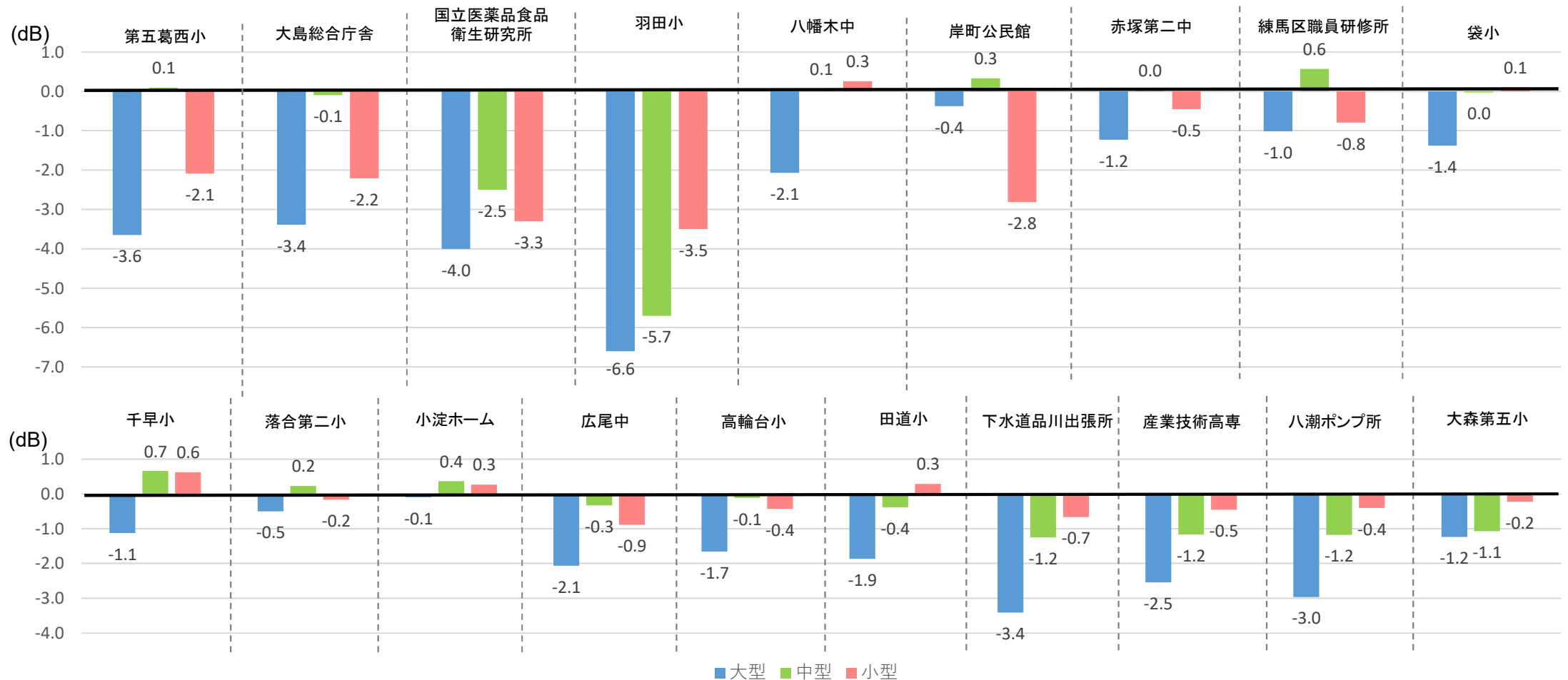
軽減効果 (-2.9~-0.1dB)



# 低騒音機の使用による騒音軽減効果について

- 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全般的に騒音軽減効果が確認できており、特に離陸経路では顕著な効果が現れている。また、大型機では全ての測定局において騒音軽減効果が確認できた。

低騒音機とそれ以外の機体による違い



# 騒音測定局ごとの実測値の平均と推計平均値の比較

実測値の平均と推計平均値を比較すると、**同等:36局(71%)**、**推計平均値以上:5局(10%)**、**推計平均値以下:10局(20%)**

※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	
	3~10月	説明会等でお示していた推計平均値※1	3~10月	説明会等でお示していた推計平均値※1	3~10月	説明会等でお示していた推計平均値※1
第五葛西小学校(江戸川区)【C離陸】	67.7	77~68	64.2	76~61	64.9	74~65
東京都交通局大島総合庁舎(江東区)【C離陸】	68.3	74~68	65.2	73~61	65.5	71~65
国立医薬品食品衛生研究所(川崎市)【B離陸】	85.4 ▲5	91	82.5	-	82.8 ▲3	86
羽田小学校(大田区)【B離陸】	76.5 +1	76	72.1	-	72.0	72
八幡木中学校(川口市)【C着陸】	65.1	68~66	62.8	64~60	62.9	65~58
岸町公民館(さいたま市)【A悪天/A好天】	62.9 ▲2	70/66~65	60.2	66~64/ 62~58	60.6	67~63/ 63~56
袋小学校(北区)【C好天】	65.2	68~66	62.9	64~60	63.1	65~58
赤塚第二中学校(板橋区)【A/C着陸】	63.4 ▲2	68~66	61.4	64~60	60.7	65~58
練馬区職員研修所(練馬区)【A/C着陸】	65.0 ▲2	70~67	62.8	66~61	61.7	67~59
千早小学校(豊島区)【C着陸】	66.3	69~67	64.5	65~61	63.7	66~59
落合第二小学校(新宿区)【C着陸】	68.6	69~68	67.5 +3	65~63	65.5	66~61
小淀ホーム(中野区)【C着陸】	67.6	70~68	66.9 +1	66~63	64.9	67~61
広尾中学校(渋谷区)【A/C着陸】	68.3 ▲2	71	66.2	-	64.2	65
田道小学校(目黒区)【A着陸】	73.2	74~73	71.9 +1	71~69	70.4	71~68
高輪台小学校(港区)【C着陸】	74.7	76~73	73.2	74~69	71.9	73~68
東京都南部下水道事務所品川出張所(品川区)【A着陸】	77.8	80~76	75.6	78~72	74.2	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】	68.9 ▲5	74	68.2	-	67.1	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	69.9	-	69.2 +2	68
大森第五小学校(大田区)【A着陸】	64.0 ▲5	69	62.4	-	61.4 ▲3	65
計 19騒音測定局	同等	10局(53%)		10局(77%)		16局(84%)
	推計平均値以上	1局(5%)		3局(23%)		1局(5%)
	推計平均値以下	8局(42%)		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

# 【測定結果】江戸川区立第五葛西小学校

## ○測定結果の分析

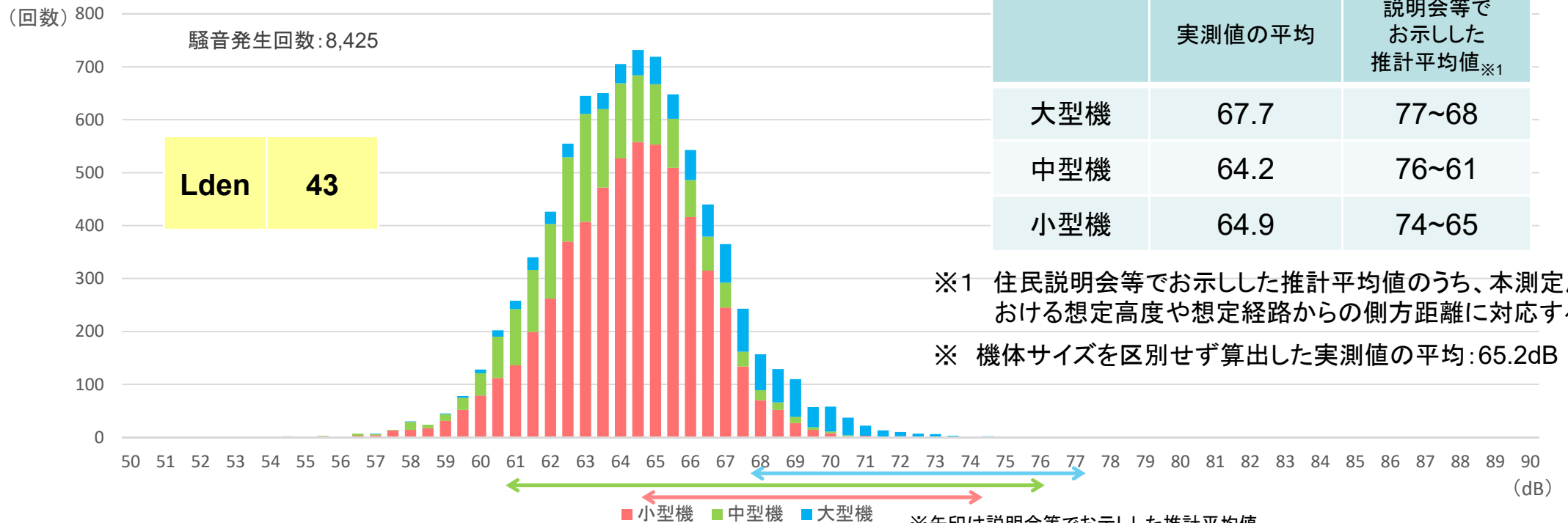
- ・C滑走路北向き出発経路の側方200m程度に位置している。
- ・実測値は65dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で4dB程度、中・小型機で2dB程度の幅で推移している。
- ・夏季においては、空気密度の低下に伴い揚力が減少し、離陸上昇率が低下することから、音が大きく測定される可能性があった。しかし、今回の結果からははっきりとした傾向は見られない。

## ○実測値の分布

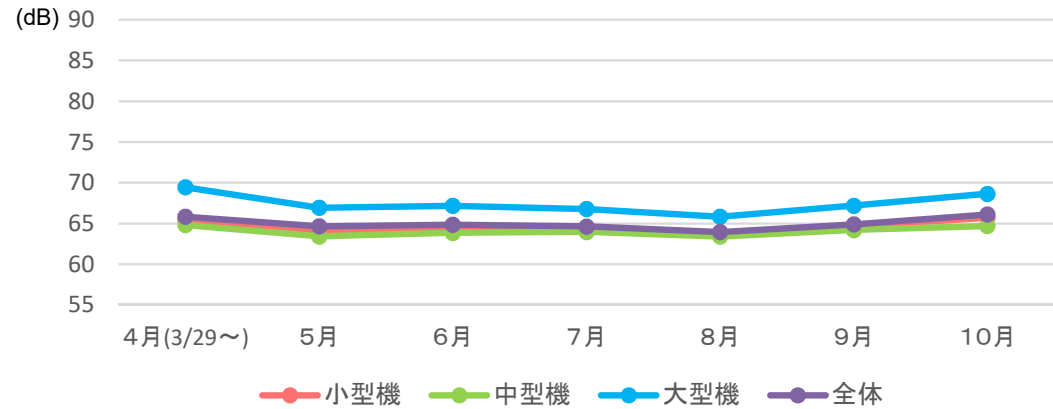
実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。

\* 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。

Lden: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



## ○実測値の平均の推移



※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

※ 機体サイズを区別せず算出した実測値の平均:65.2dB

※矢印は説明会等でお示した推計平均値



# 【測定結果】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程度に位置している。
- ・実測値は66dB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2dB程度の幅で推移している。
- ・夏季においては、空気密度の低下に伴い揚力が減少し、離陸上昇率が低下することから、音が大きく測定される可能性があった。しかし、今回の結果からははっきりとした傾向は見られない。

## ○実測値の分布

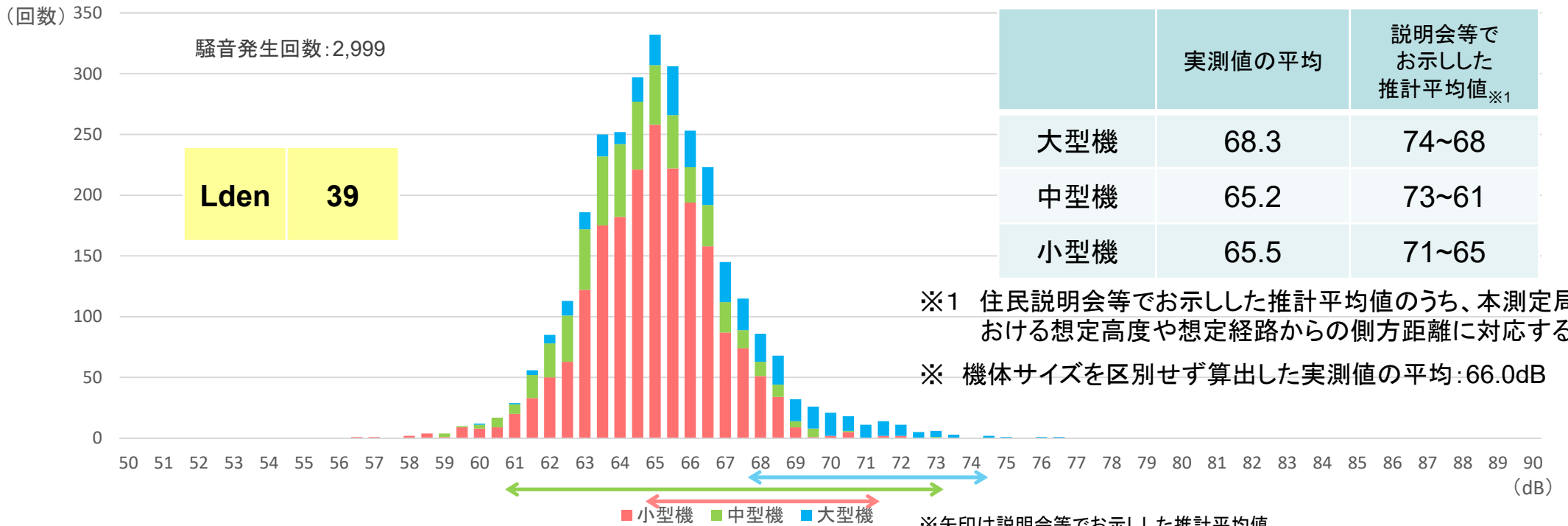
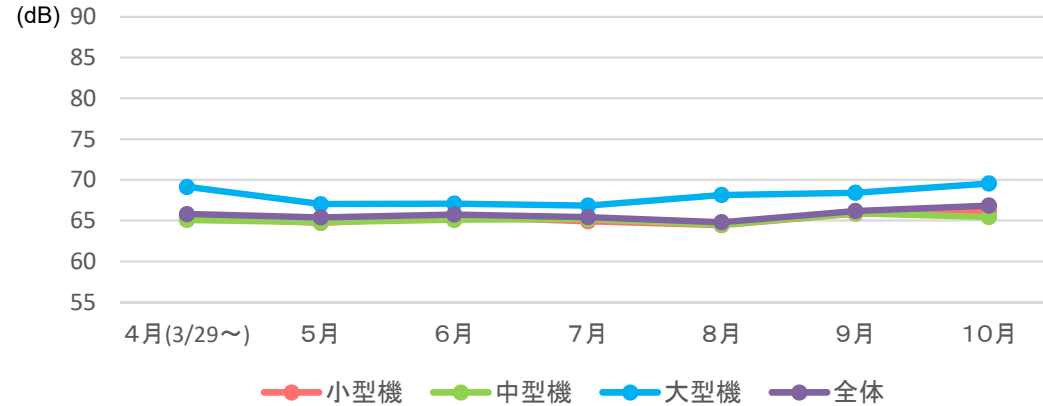
実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）

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。

Lden: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

## ○実測値の平均の推移

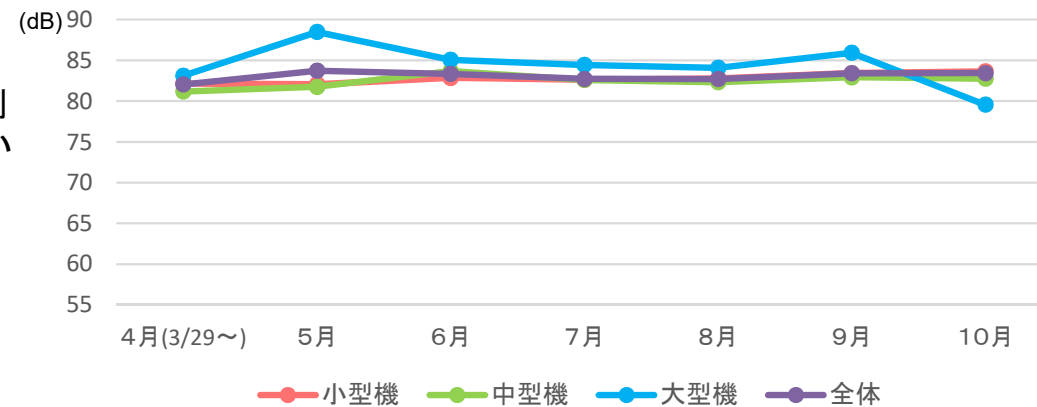


# 【測定結果】国立医薬品食品衛生研究所

## ○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している。
- ・実測値は83dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・大型機の実測値の平均が10月に下がっているのは、低騒音機以外の騒音が測定されなかったため。中型機では3dB程度、小型機は2dB程度の幅で推移している。
- ・夏季においては、空気密度の低下に伴い揚力が減少し、離陸上昇率が低下することから、音が大きく測定される可能性があった。しかし、今回の結果からははっきりとした傾向は見られない。

## ○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。

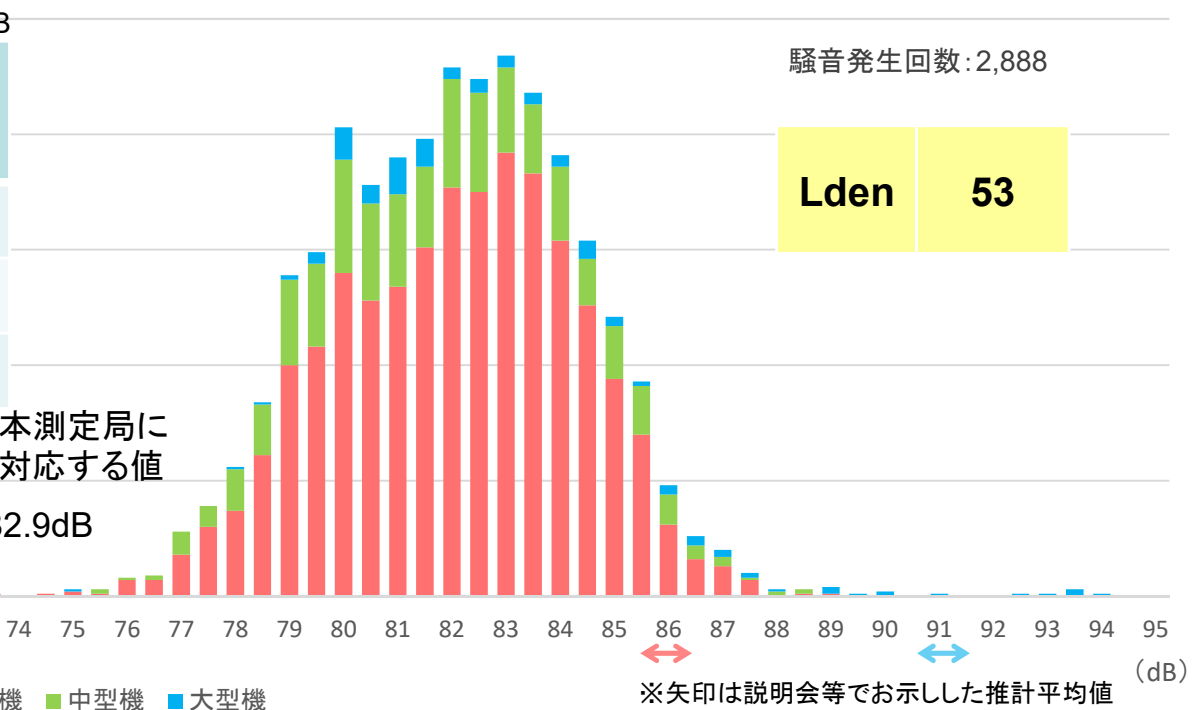
Lden: 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標

(回数) 250 単位: dB

	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	85.4	91
中型機	82.5	—
小型機	82.8	86

※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

※ 機体サイズを区別せず算出した実測値の平均: 82.9dB

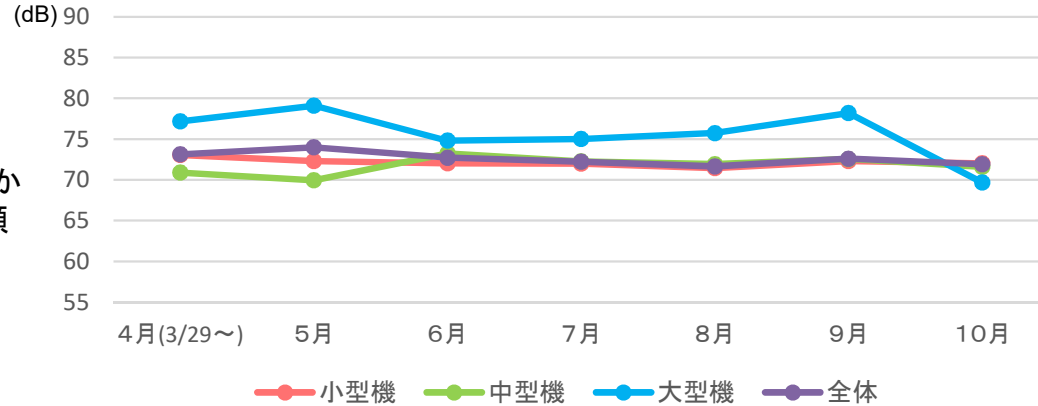


# 【測定結果】大田区立羽田小学校

## ○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。
- ・実測値は71dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・大型機の実測値の平均が10月に下がっているのは、低騒音機以外の騒音が測定されなかったため。中型機では4dB程度、小型機で2dB程度の幅で推移している。
- ・夏季においては、空気密度の低下に伴い揚力が減少し、離陸上昇率が低下することから、音が大きく測定される可能性があった。しかし、今回の結果からははっきりとした傾向は見られない。
- ・機体の状態(高度等)と騒音の関係性について分析を行う。

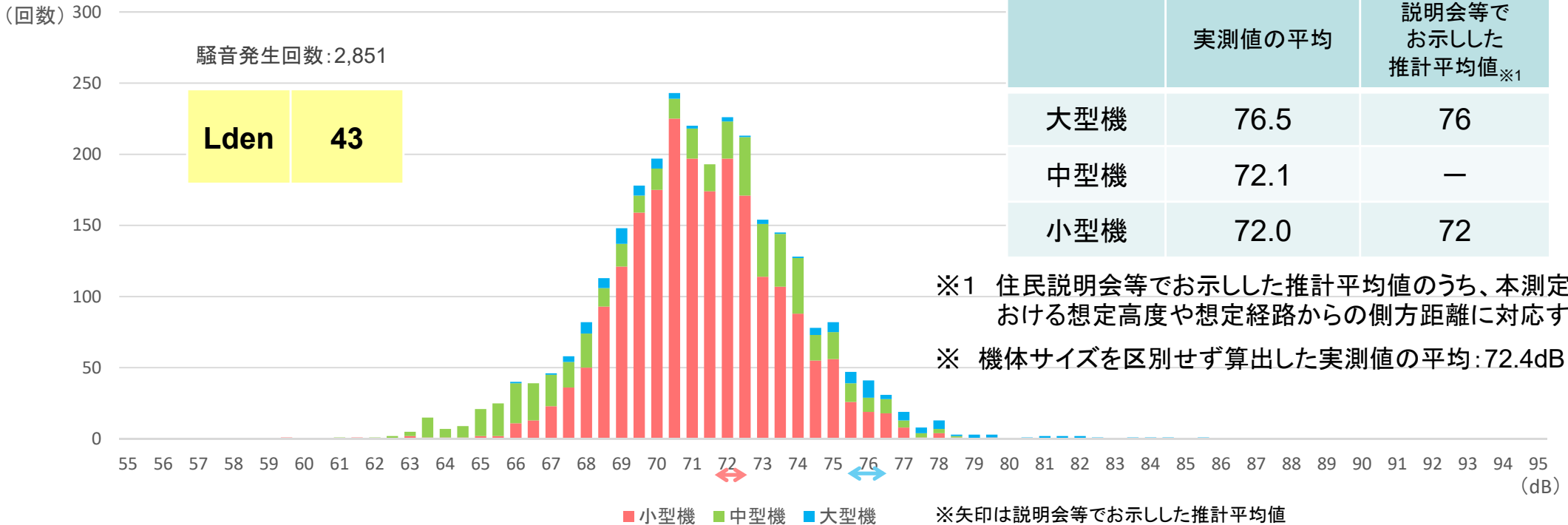
## ○実測値の平均の推移



## ○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。  
Lden: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



# 【測定結果】川口市立八幡木中学校

## ○測定結果の分析

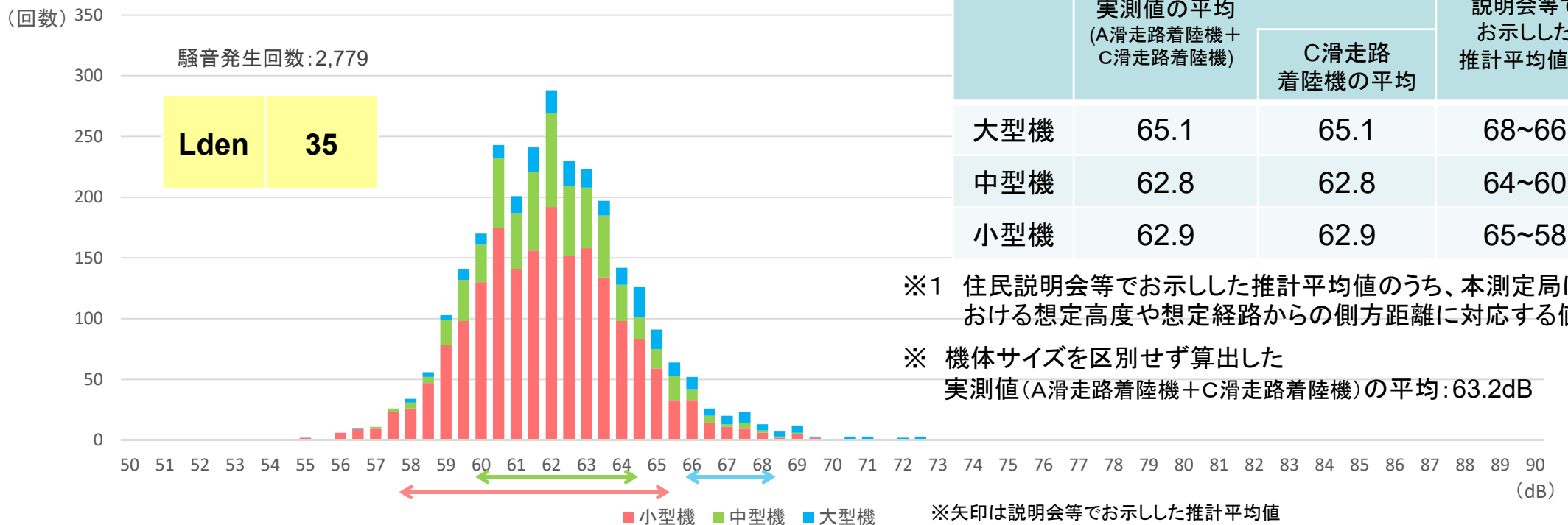
- ・C滑走路好天着陸経路、C滑走路悪天着陸経路の直下であり、羽田空港からは好天着陸経路で33km程度、悪天着陸経路で42km程度に位置しており、A滑走路着陸経路からは遠く離れている。
- ・実測値は62dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で3dB程度、中型機・小型機で2dB程度の幅で推移している。

## ○実測値の分布

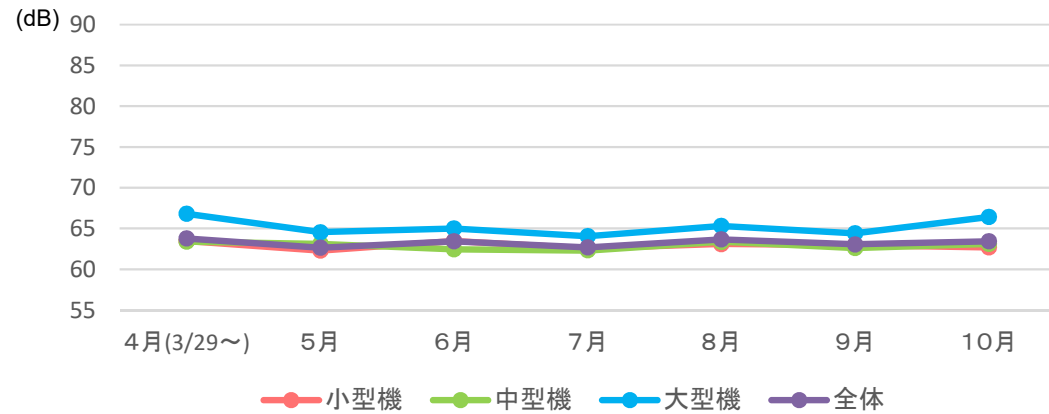
実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。

\* 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。

Lden: 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



## ○実測値の平均の推移

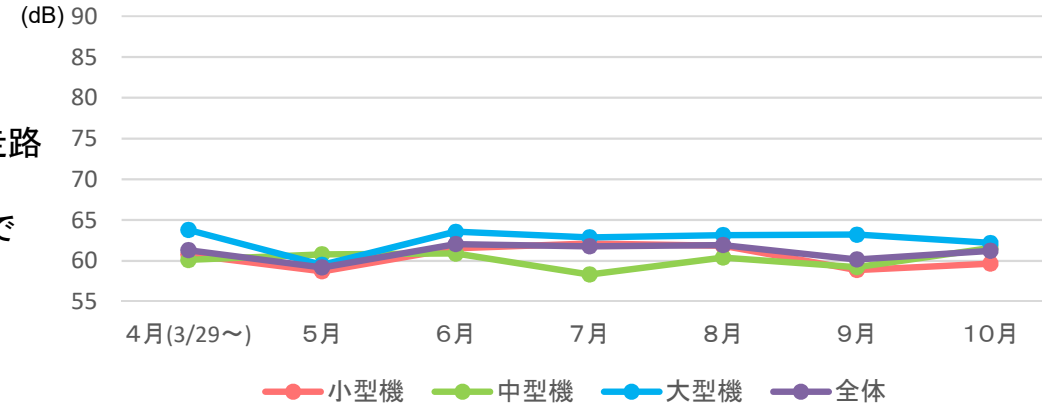


# 【測定結果】さいたま市立岸町公民館

## ○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している。
- ・A滑走路悪天着陸経路の機体の実測値は65dB付近を中心に分布し、A滑走路好天着陸経路の機体の実測値は59dB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5dB程度、中型機、小型機で4dB程度の幅で推移している。

## ○実測値の平均の推移

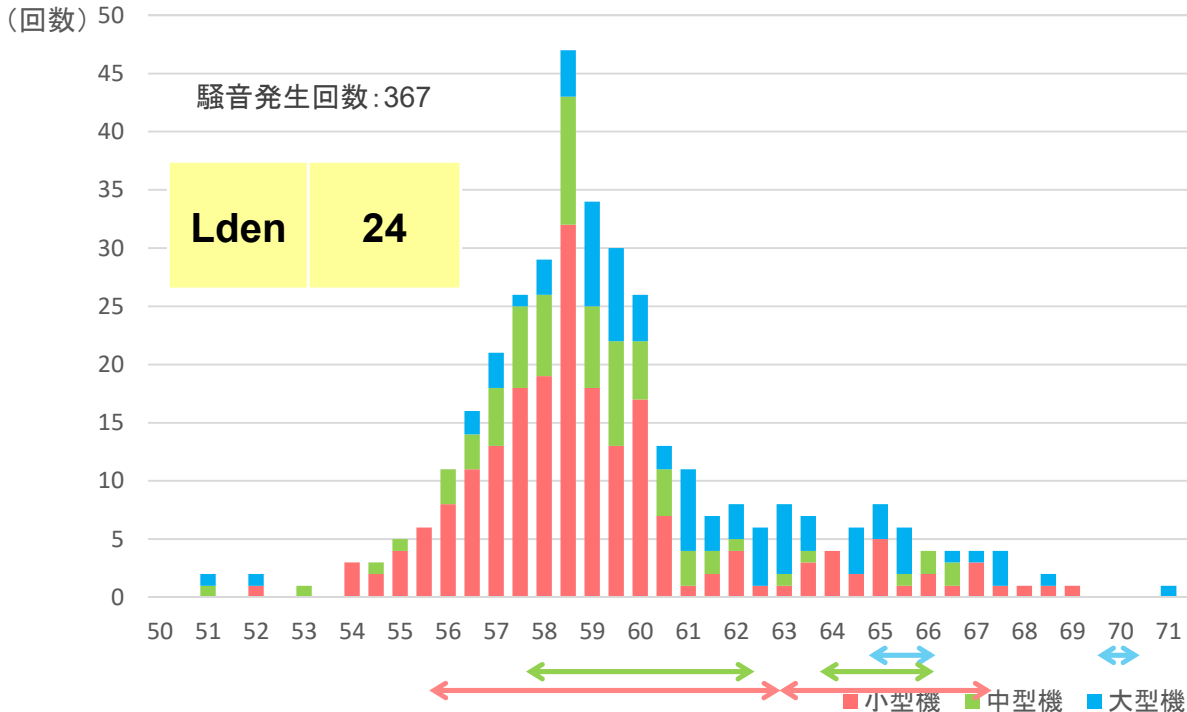


## ○実測値の分布

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。

Lden: 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



単位: dB

	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値 <sup>※1</sup>
大型機	68.1 / 62.2 【全体平均: 62.9】	70 / 66~65
中型機	64.4 / 59.7 【全体平均: 60.2】	66~64 / 62~58
小型機	65.3 / 59.5 【全体平均: 60.6】	67~63 / 63~56

※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

※ 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

※ 機体サイズを区別せず算出した実測値の平均: 61.2dB

※矢印は説明会等でお示した推計平均値



# 【測定結果】北区立袋小学校

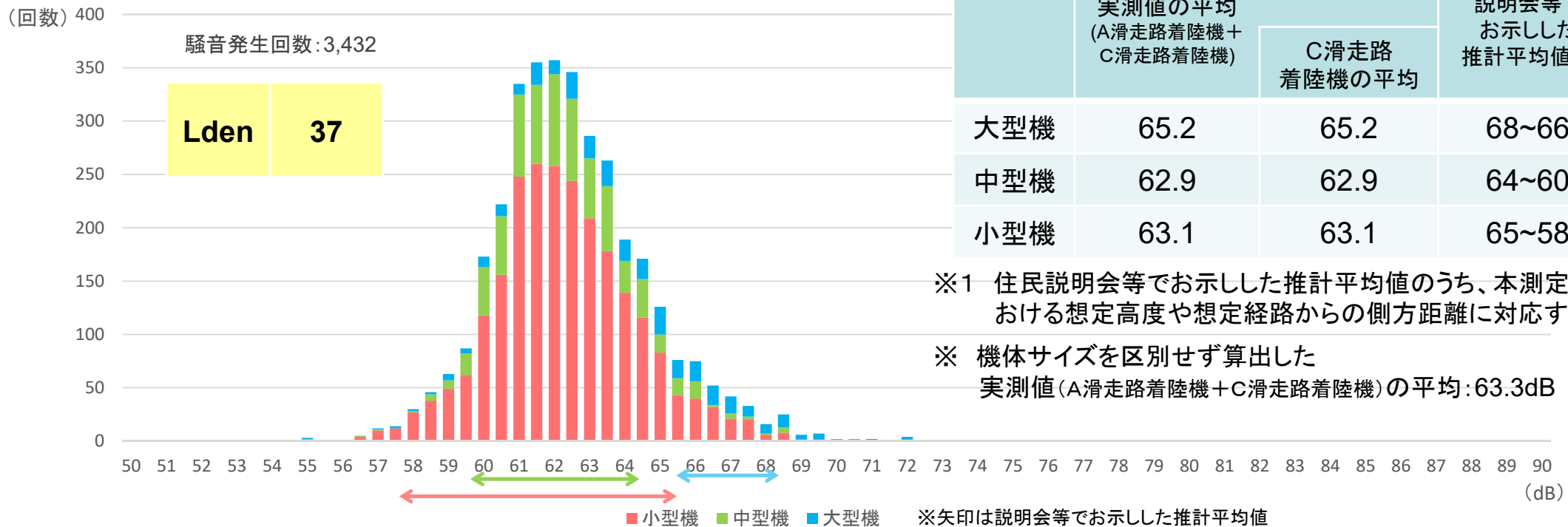
## ○測定結果の分析

- ・C滑走路好天着陸経路のほぼ直下、羽田空港からは27km程度に位置している。
- ・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、小型機で2dB程度の幅で推移している。

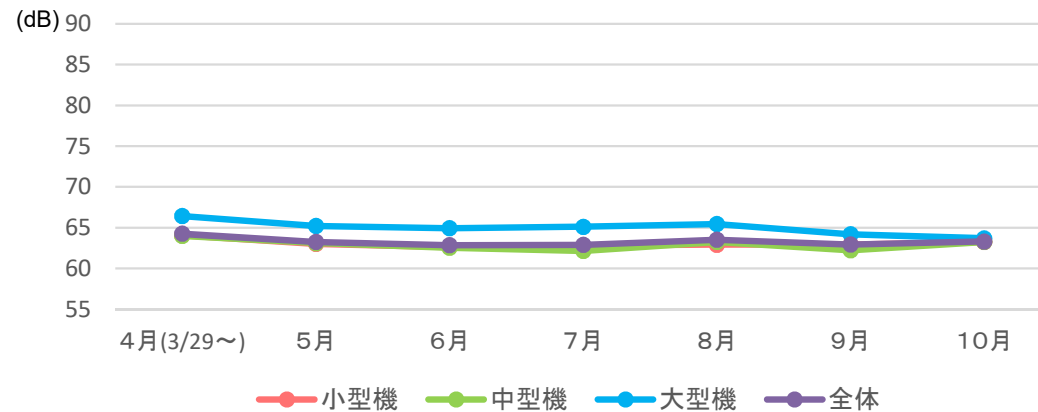
## ○実測値の分布

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。  
Lden: 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



## ○実測値の平均の推移



※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

※ 機体サイズを区別せず算出した実測値(A滑走路着陸機+C滑走路着陸機)の平均:63.3dB

※矢印は説明会等でお示した推計平均値

# 【測定結果】板橋区立赤塚第二中学校

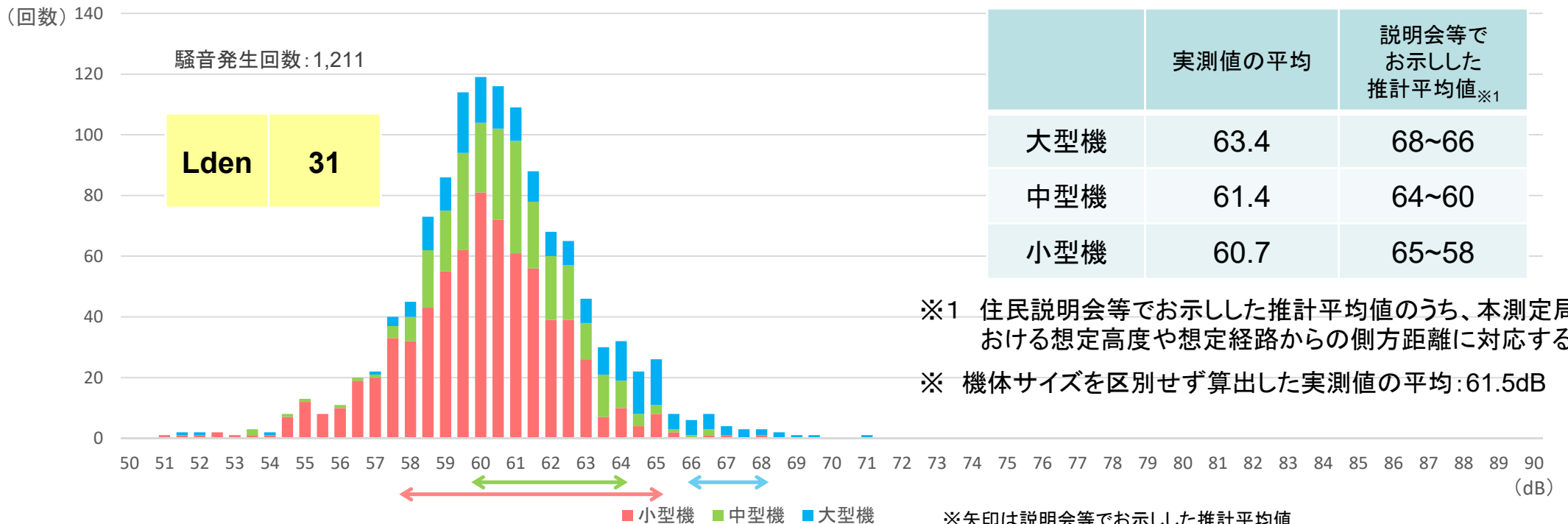
## ○測定結果の分析

- ・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であり、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程度に位置している。
- ・61dB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ないと考えられる。
- ・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1dB程度の幅で推移している。

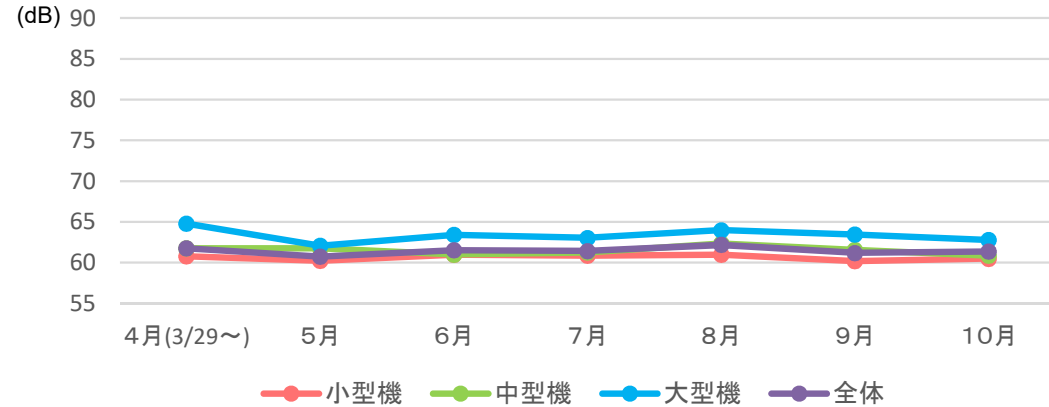
## ○実測値の分布

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。  
Lden: 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



## ○実測値の平均の推移



単位: dB

	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	63.4	68~66
中型機	61.4	64~60
小型機	60.7	65~58

※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

※ 機体サイズを区別せず算出した実測値の平均: 61.5dB

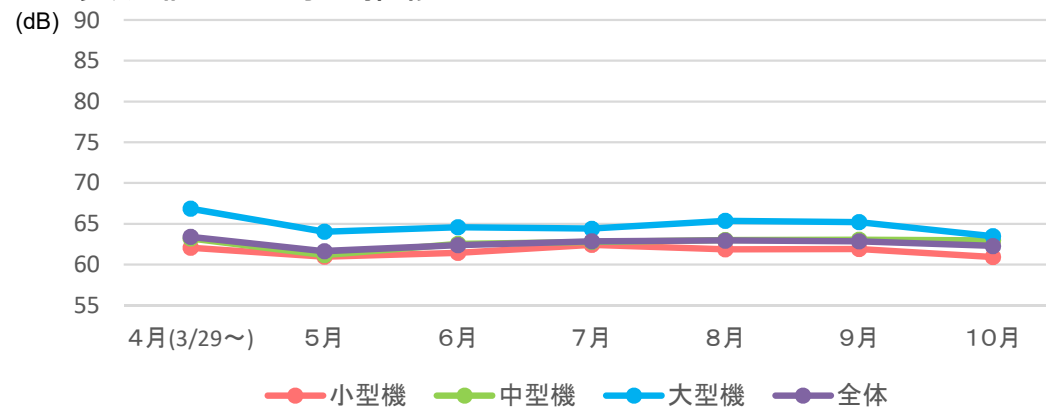
※矢印は説明会等でお示した推計平均値

# 【測定結果】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程度に位置している。
- ・A滑走路着陸経路の機体の実測値は、62dB付近を中心に山なりに分布しており、C滑走路着陸経路の機体の実測値は56dBを中心に山なりに小さく分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で4dB程度、中型機、小型機で2dB程度の幅で推移している。

## ○実測値の平均の推移

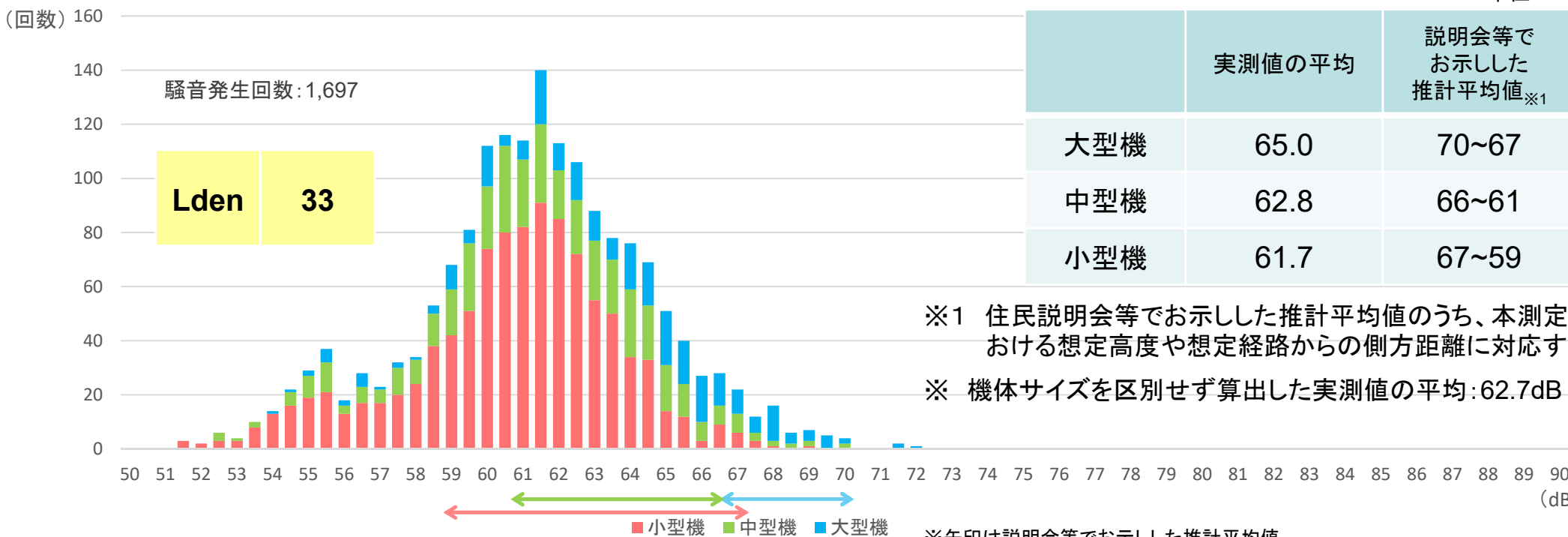


## ○実測値の分布

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。

Lden: 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



※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

※ 機体サイズを区別せず算出した実測値の平均: 62.7dB

※ 矢印は説明会等でお示した推計平均値

# 【測定結果】豊島区立千早小学校

## ○測定結果の分析

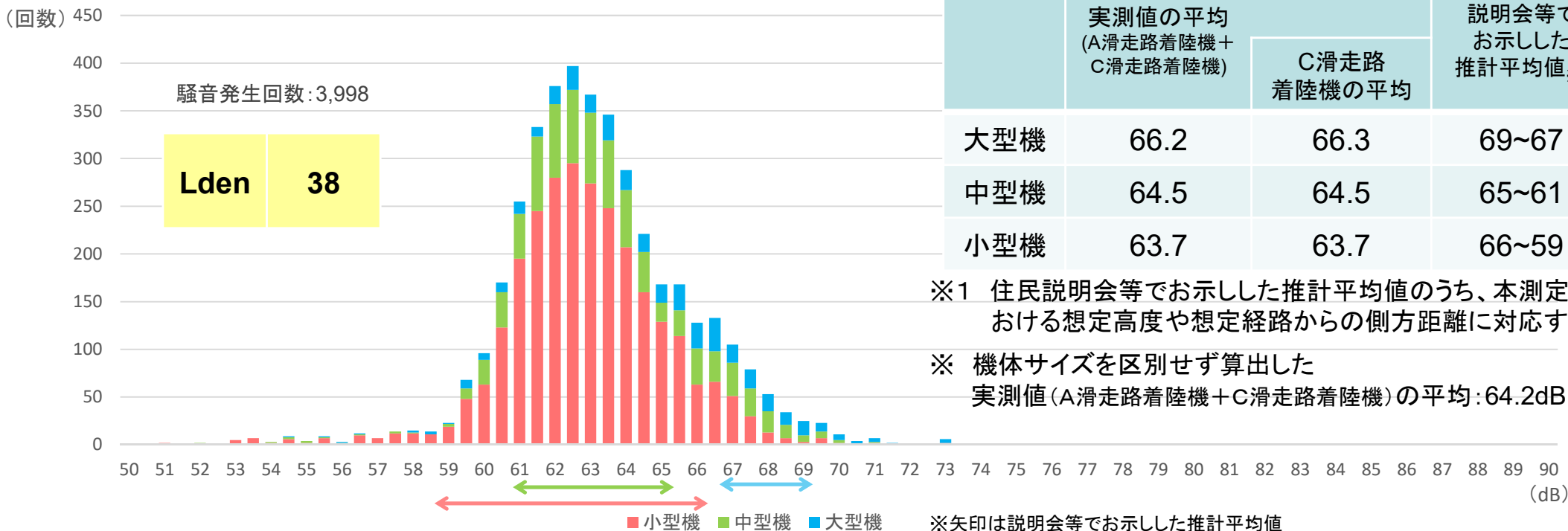
- ・C滑走路好天時着陸経路のほぼ直下、羽田空港からは21km程度に位置している。
- ・実測値は63dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機、中型機、小型機でそれぞれ3dB程度の幅で推移している。

## ○実測値の分布

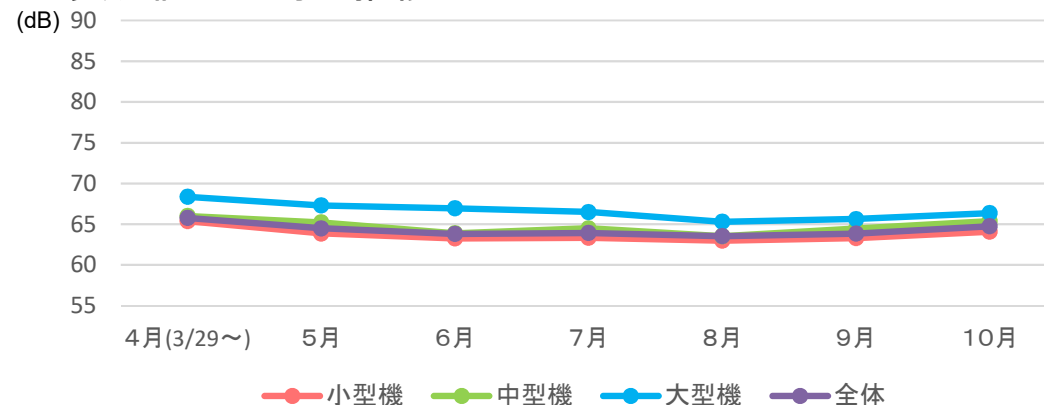
実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。

\* 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。

Lden: 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



## ○実測値の平均の推移



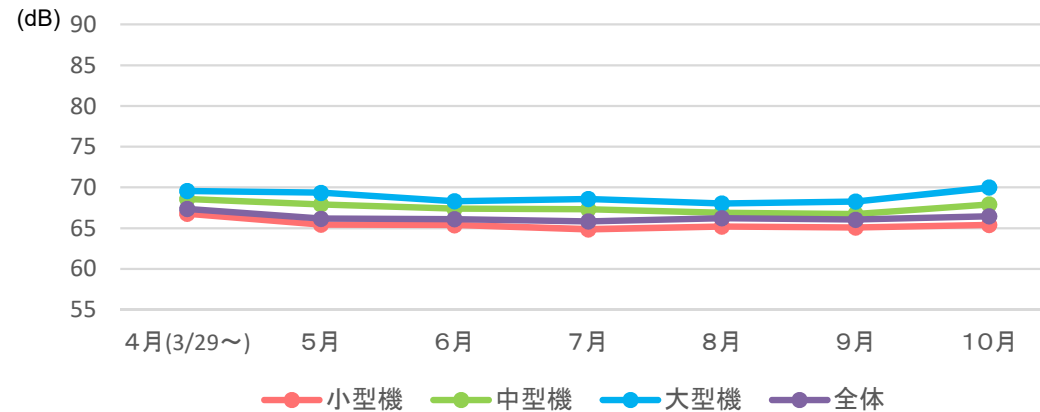
単位: dB

# 【測定結果】新宿区立落合第二小学校

## ○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程度に位置している。
- ・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、中型機、小型機でそれぞれ2dB程度の幅で推移している。
- ・機体を安定して降下させるための操作等の影響により実測値が高くなっている可能性があるため、今後分析を行う。

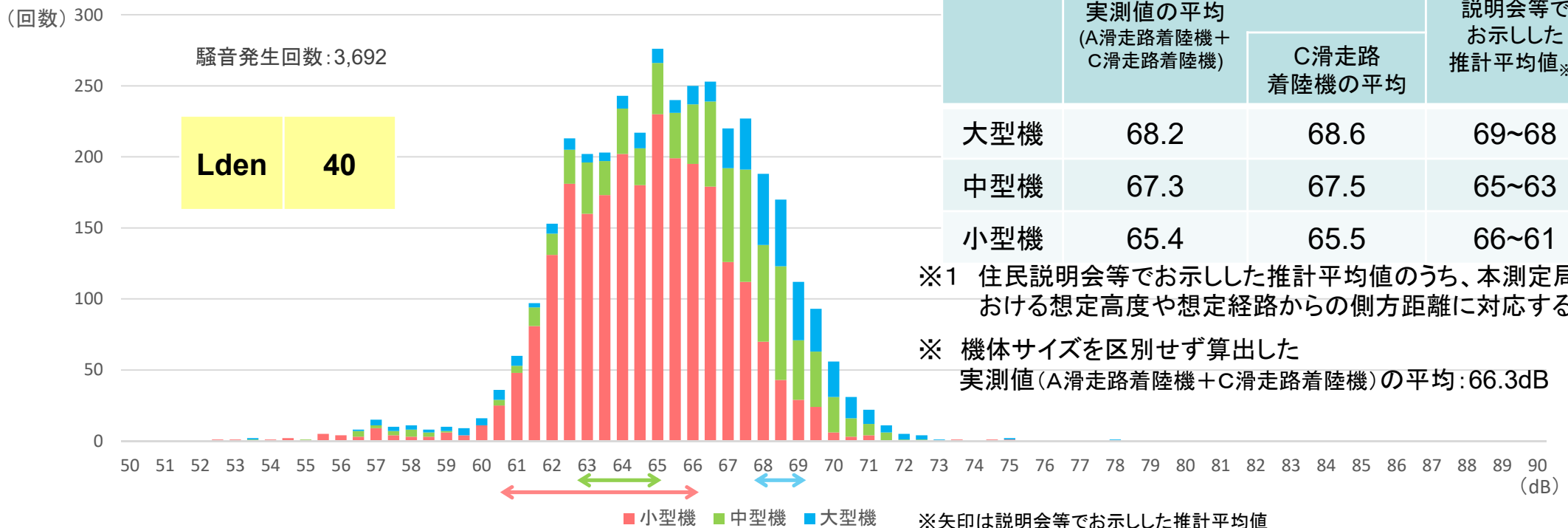
## ○実測値の平均の推移



## ○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。  
Lden: 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



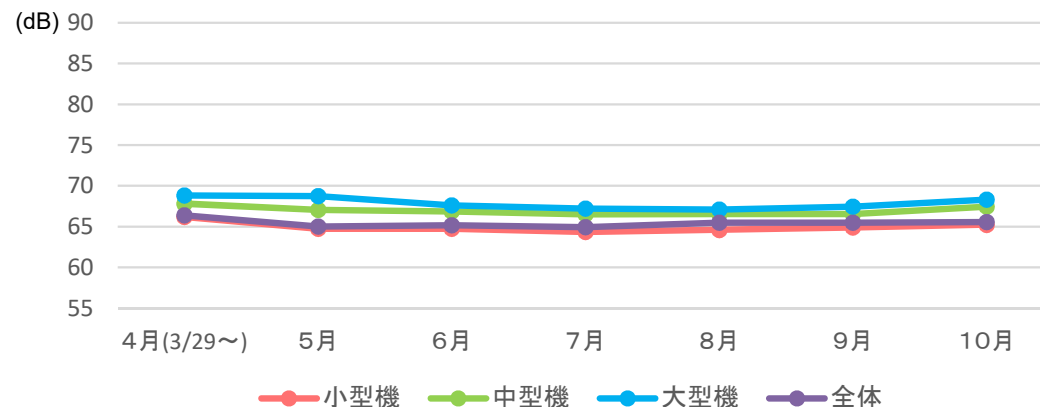


# 【測定結果】中野区小淀ホーム

## ○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程度に位置している。
- ・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、中型機、小型機でそれぞれ2dB程度の幅で推移している。
- ・機体を安定して降下させるための操作等の影響により騒音レベルが高くなっている可能性があるため、今後分析を行う。

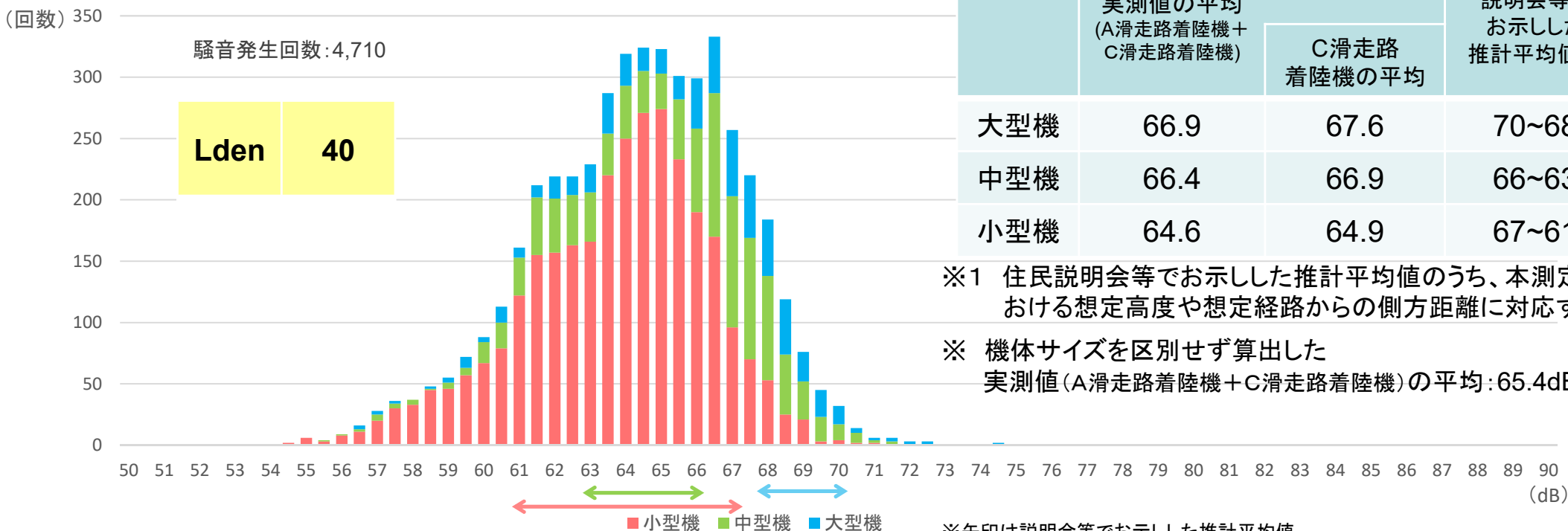
## ○実測値の平均の推移



## ○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。  
Lden: 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



# 【測定結果】渋谷区立広尾中学校

## ○測定結果の分析

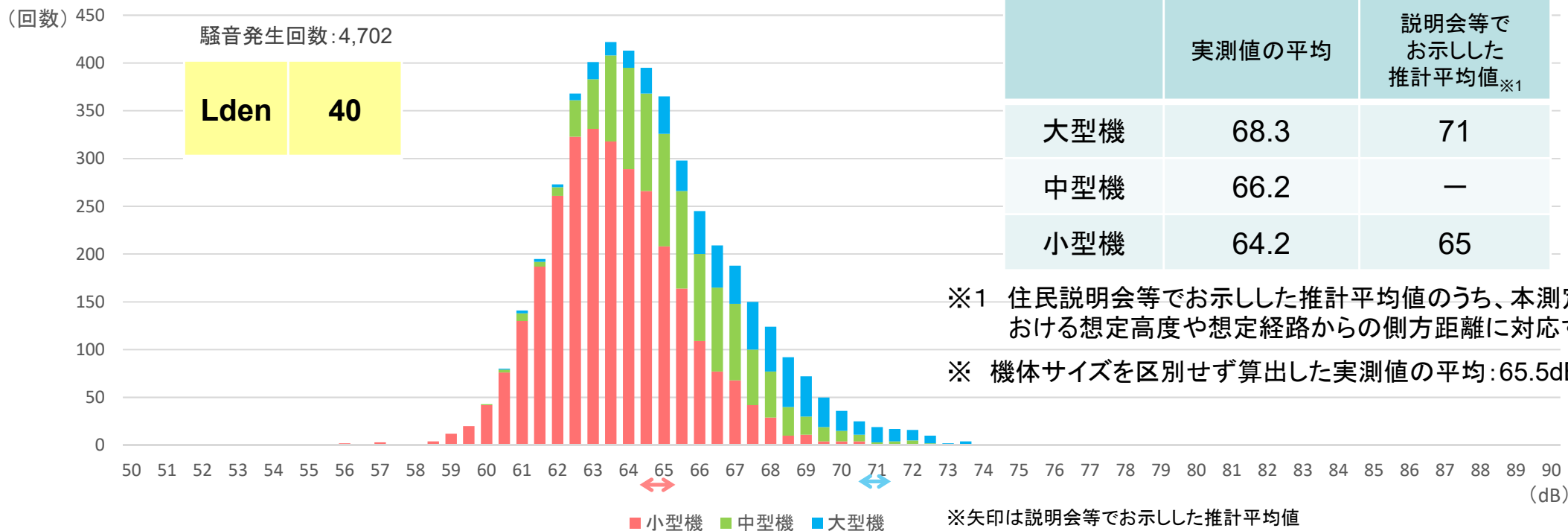
- ・A滑走路着陸経路とC滑走路着陸経路のどちらからも側方800m程度、羽田空港からは12km程度に位置している。
- ・64dB付近を中心に山なりに分布していることから、A滑走路着陸経路の機体とC滑走路着陸経路の機体のそれぞれの実測値の分布に大きな違いはないと考えられる。
- ・各月の実測値の平均は大型機で2dB程度、中型機、小型機でそれぞれ1dB程度の幅で推移している。

## ○実測値の分布

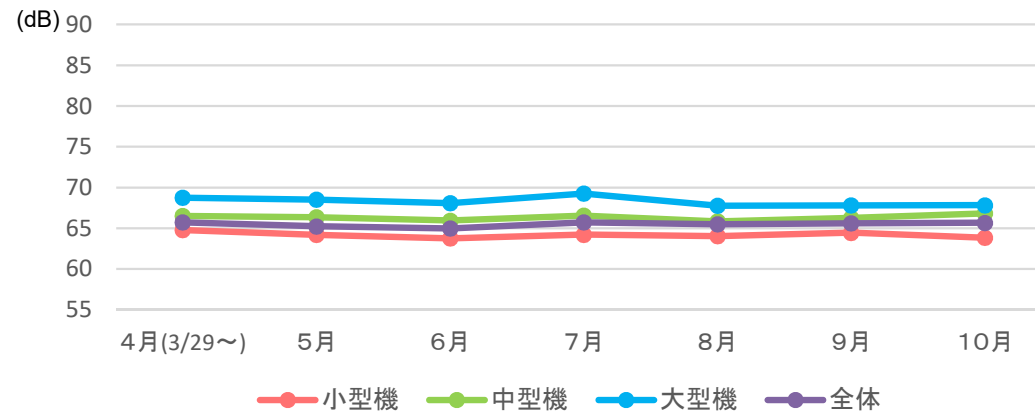
実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。

\* 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。

Lden: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



## ○実測値の平均の推移

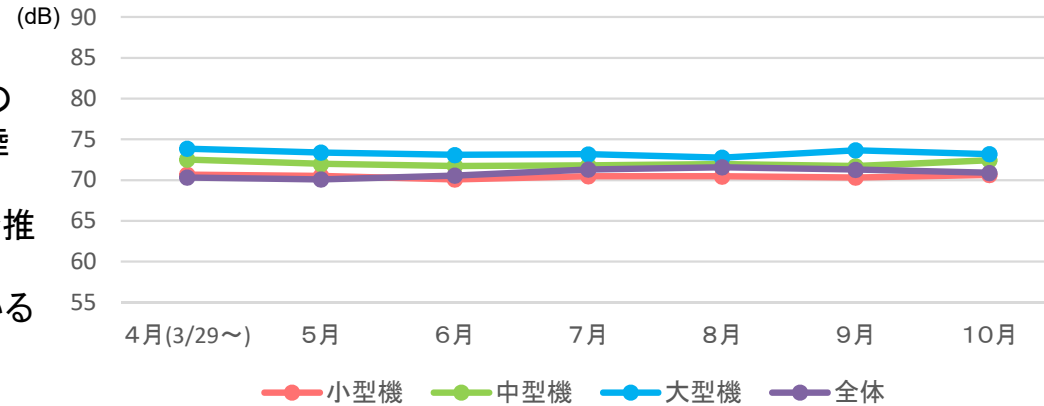


# 【測定結果】目黒区立田道小学校

## ○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程度に位置している。
- ・70dB付近を中心とした山なりの分布と57dB付近を中心とした小さな山なりの分布があり、A滑走路着陸経路の機体による影響が大きいですが、C滑走路着陸経路の機体の音も測定されている。
- ・各月の実測値の平均は大型機、中型機、小型機でそれぞれ1dB程度の幅で推移している。
- ・機体を安定して降下させるための操作等の影響により実測値が高くなっている可能性があるため、今後分析を行う。

## ○実測値の平均の推移

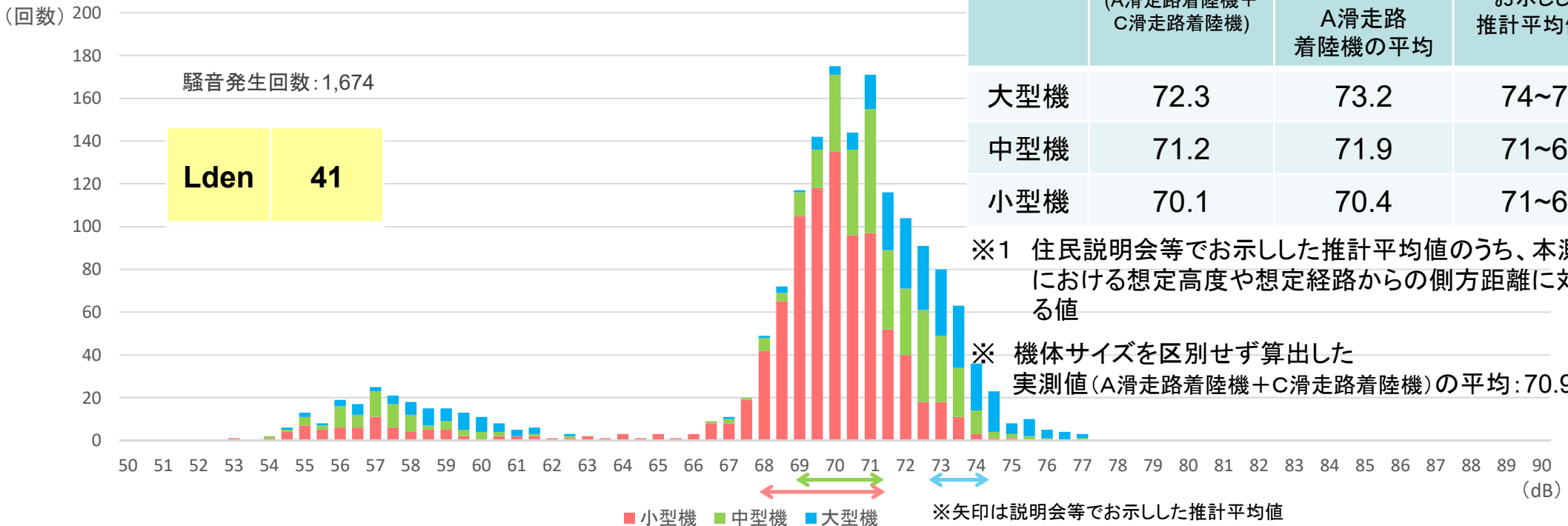


## ○実測値の分布

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。

Lden: 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



# 【測定結果】港区立高輪台小学校

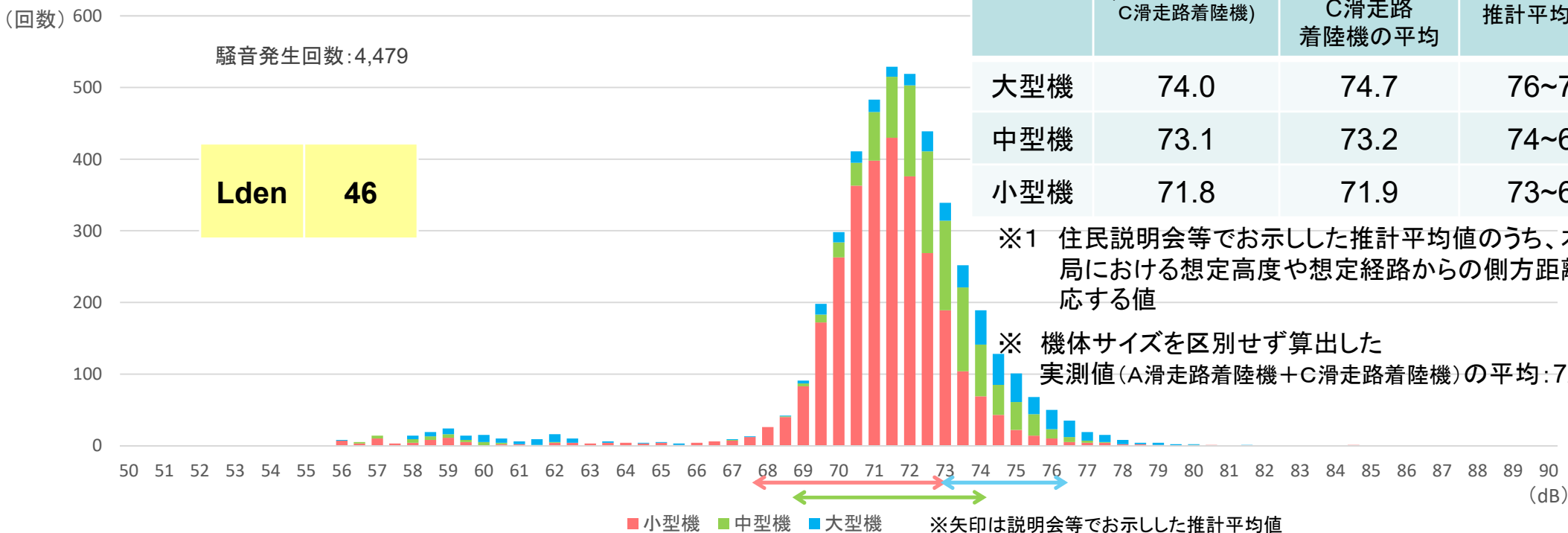
## ○測定結果の分析

- ・C滑走路着陸経路のほぼ直下、羽田空港から9km程度に位置している。
- ・C滑走路着陸経路の機体の実測値は、71dB付近を中心に山なりに分布しており、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。
- ・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いる。

## ○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。  
Lden: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



# 【測定結果】東京都下水道局南部下水道事務所品川出張所

## ○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7km程度に位置している。
- ・A滑走路着陸経路の機体の実測値は、74dB付近を中心に山なりに分布しており、C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。
- ・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いる。

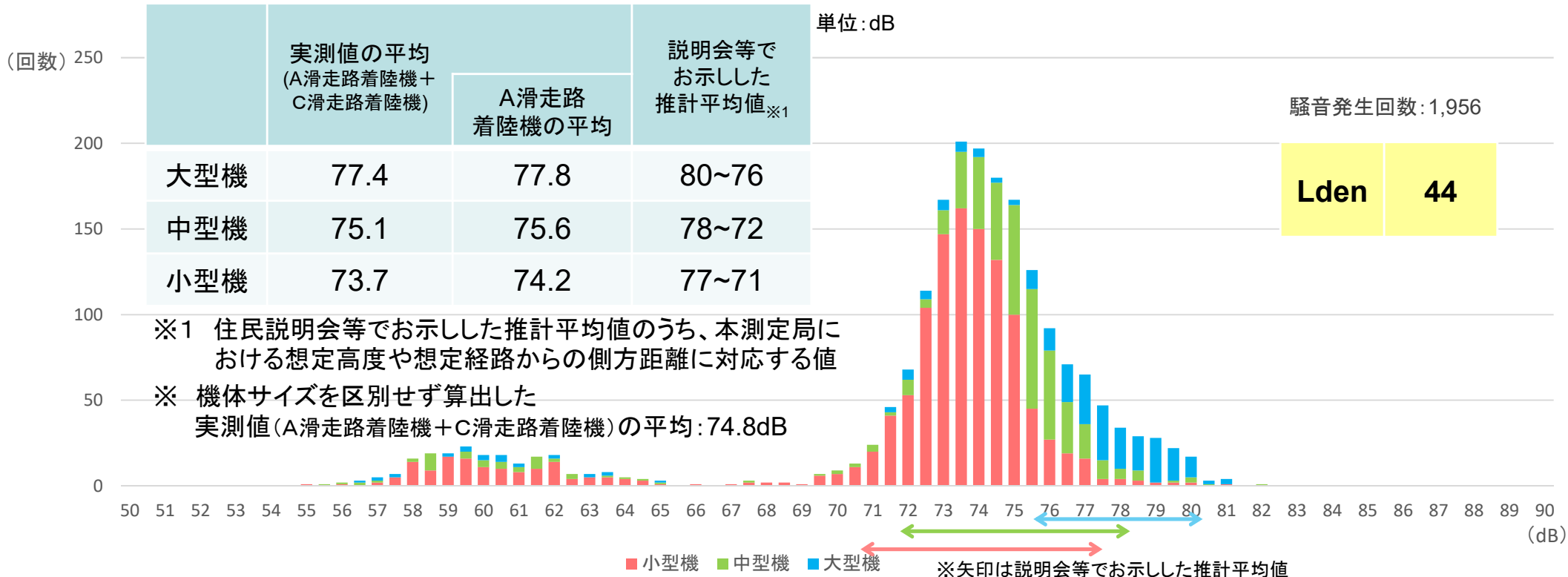
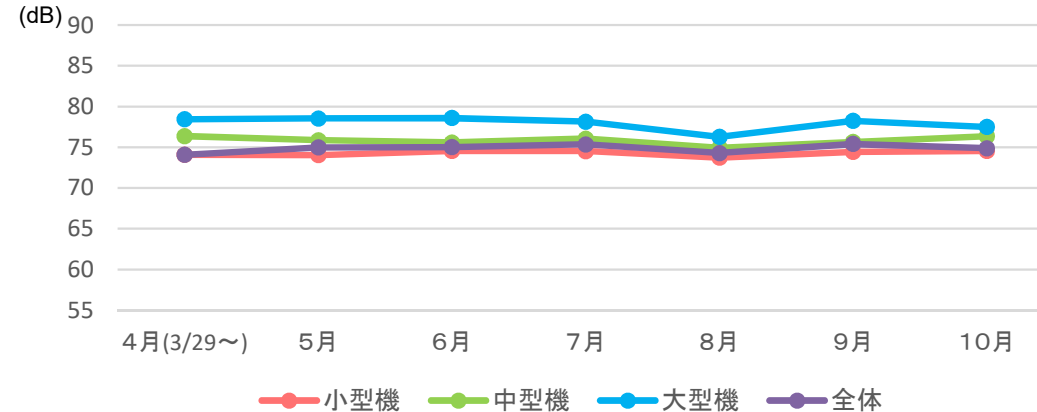
## ○実測値の分布

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。

Lden: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

## ○実測値の平均の推移





# 【測定結果】東京都立産業技術高等専門学校品川キャンパス

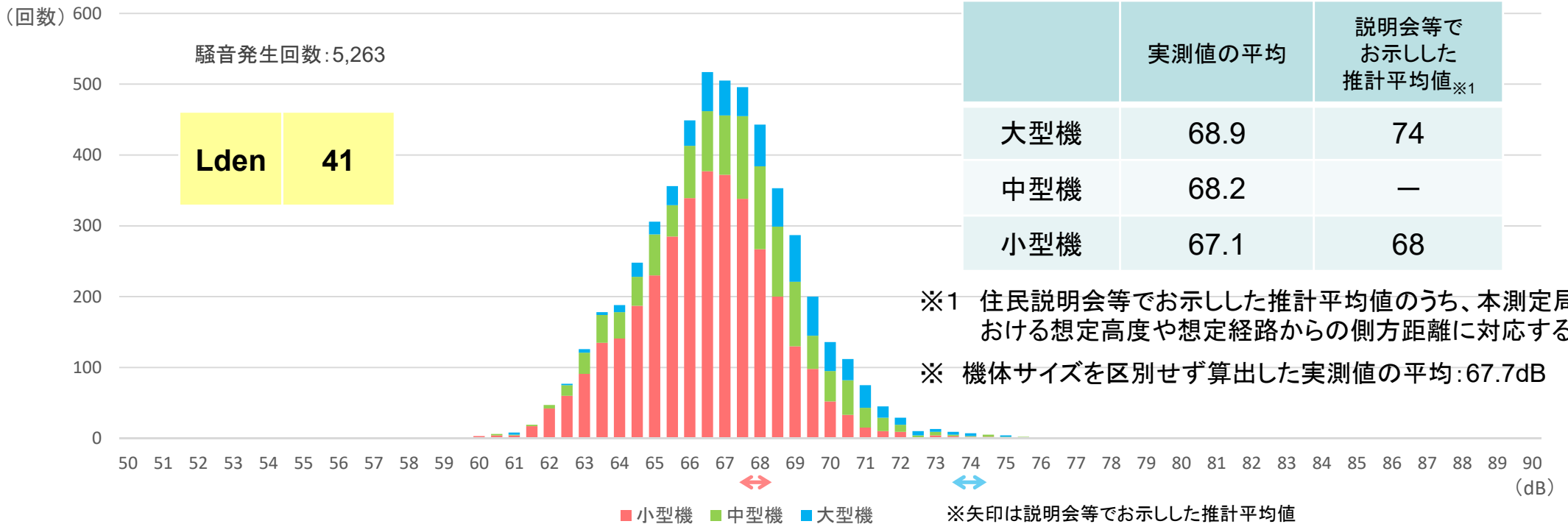
## ○測定結果の分析

- ・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程度に位置している。
- ・66dB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に大きな違いはないと考えられる。
- ・各月の実測値の平均は大型機、小型機でそれぞれ1dB程度、中型機で2dB程度の幅で推移している。

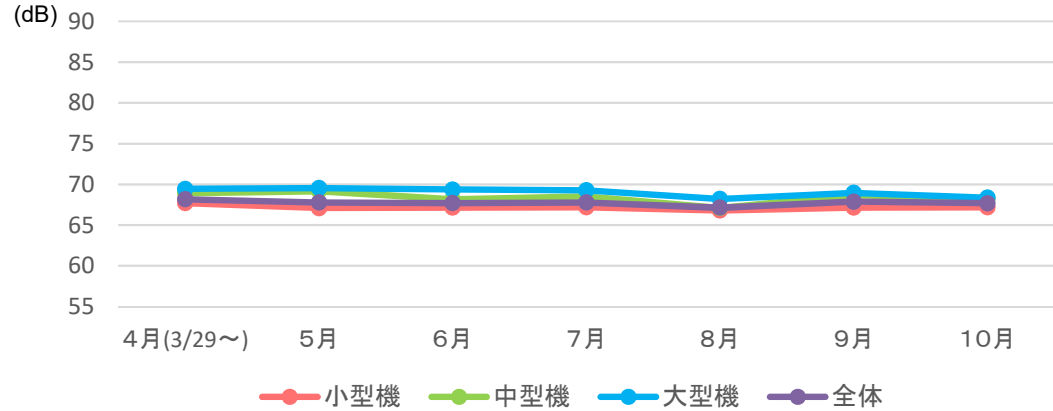
## ○実測値の分布

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。  
Lden: 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



## ○実測値の平均の推移



単位: dB

※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

※ 機体サイズを区別せず算出した実測値の平均: 67.7dB

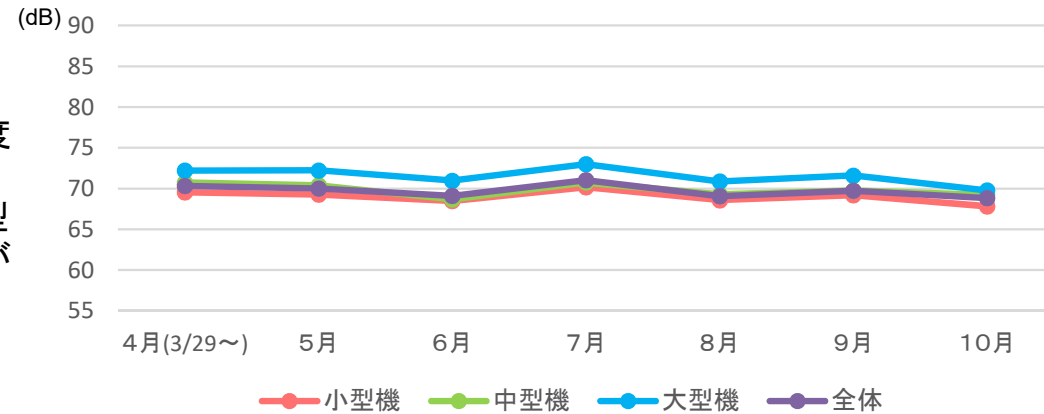
※矢印は説明会等でお示した推計平均値

# 【測定結果】東京都下水道局八潮ポンプ所

## ○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2dB程度の幅で推移している。
- ・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、小型機による比較的小さい騒音が航空機の騒音として評価されず、実測値の平均が大きく表示されている可能性があるため、今後分析を行う。

## ○実測値の平均の推移

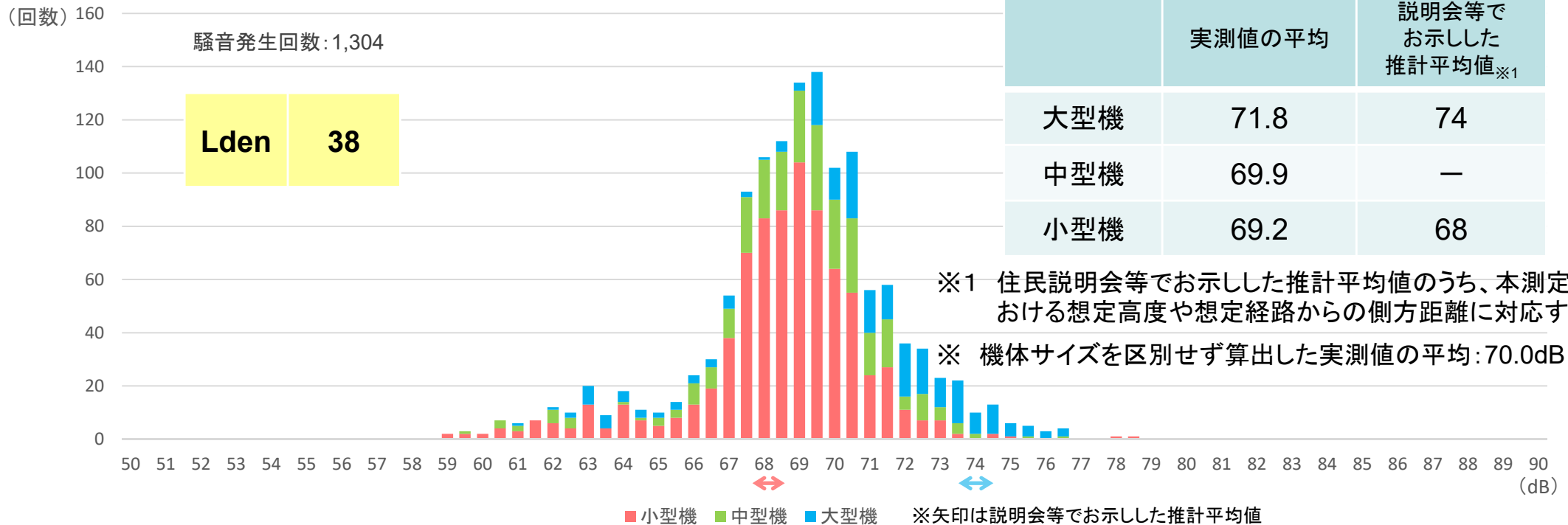


## ○実測値の分布

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。

Lden: 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



# 【測定結果】大田区立大森第五小学校

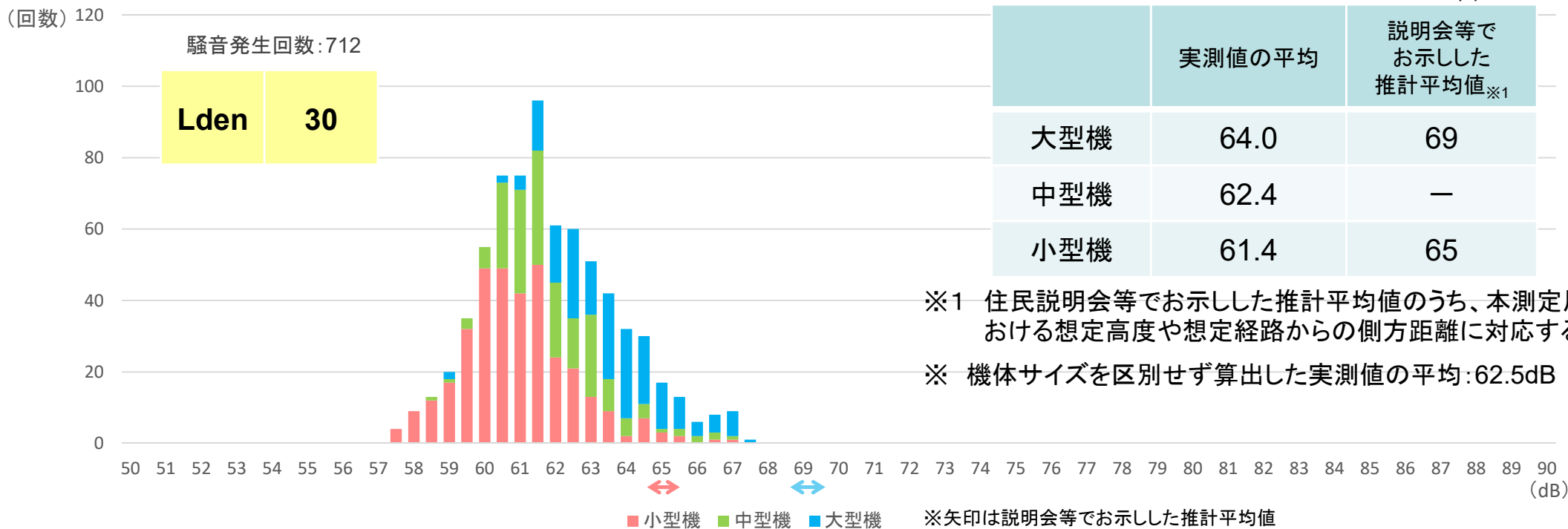
## ○測定結果の分析

- ・A滑走路着陸経路の側方1.2km程度、羽田空港から4km程度に位置している。
- ・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、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いる。

## ○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。  
Lden: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



## ○実測値の平均の推移

