

羽田空港の機能強化について

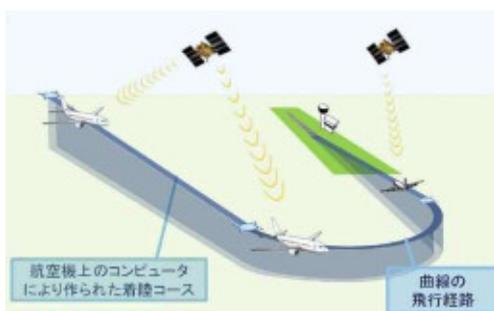
1. 区の騒音測定について

区では、令和2年4月1日より、台場小学校および立会小学校の2か所で騒音測定を実施しており、令和3年度の測定結果は、別紙1のとおり。

2. 固定化回避に係る技術的方策検討会について(第4回検討会資料より抜粋)

(1) RNP-AR

概要 測位衛星からの信号を元に、自機の位置を把握しながら計算して飛行する、精度の高い曲線経路を含む進入方式



【メリット】

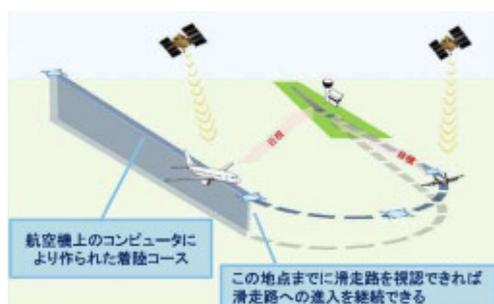
- ・経路に沿った曲線飛行が可能
- ・直線距離を短くすることが可能
- ・ある程度の悪天時にも使用可能

【デメリット】

- ・対応できない機材が存在(30%程度)
- ・特別な運航許可と乗員訓練が必要

(2) RNP+WP (ウェイポイント) ガイダンス付き

概要 ウェイポイントを参考にしながらパイロットの目視により進入する方式



【メリット】

- ・柔軟性の高い経路設定が可能
- ・ほぼ全ての航空機が対応可能

【デメリット】

- ・最低気象条件が高く、視界の良い好天時に限定される
- ・同時進入に関し国際基準にて規定されていないため、安全性評価にあたり詳細な検証が必要

※次回の第6回検討会は、本年夏から秋頃に開催が予定されている

令和 3 年度 羽田空港離着陸機に係る航空機騒音の測定結果
(年間 L_{den})

品川区上空を通過する羽田空港離着陸機に関して、品川区が実施した航空機騒音常時測定の結果は以下のとおり。

○測定地点

区内 2 か所の航空機騒音固定測定局にて実施

- ・立会小学校 (〒140-0011 品川区東大井 4 丁目 15 番 9 号)
- ・台場小学校 (〒140-0002 品川区東品川 1 丁目 8 番 30 号)

○測定期間

令和 3 年 4 月 1 日から令和 4 年 3 月 31 日

○測定結果

品川区が実施した区内 2 地点での固定調査の年間 L_{den} の値は、下表のとおり。いずれの固定測定局でも環境基本法に基づく環境基準に適合。

測定地点	地域の類型 基準値	L_{den} [dB]	基準適合状況
立会小学校	I 57	47	○
台場小学校	II 62	47	○

- ※ 1 年間 L_{den} は、当該測定地点において 1 日ごとの L_{den} を算出し、全測定日についてパワー平均し算出した値である。
- ※ 2 環境基準 (L_{den}) の基準値は I 類型 (住居系地域) が L_{den} 57dB (デシベル) 以下、II 類型 (その他の地域) が L_{den} 62 dB 以下である。
- ※ 3 基準適合状況は、○が基準適合、×が基準超過を示している。

航空機騒音に係る環境基準の地域類型と基準値

地域の類型	類型を当てはめる地域	基準値
I	告示別表に掲げる区域のうち都市計画法第8条第1項第1号の規定により定められた、 第一種低層住居専用地域 第二種低層住居専用地域 第一種中高層住居専用地域 第二種中高層住居専用地域 第一種住居地域 第二種住居地域 準住居地域 及び田園住居地域 並びに同号の規定による用途地域として定められていない地域	57dB 以下
II	告示別表に掲げる区域のうち都市計画法第8条第1項第1号の規定により定められた、 近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域	62dB 以下

年間 L_{den} の算出方法

次式に従って、1日毎の L_{den} を算出し、全測定日の L_{den} をパワー平均して算出した。

$$L_{den} = 10 \log_{10} \left[\frac{T_0}{T} \left(\sum_i 10^{\frac{L_{AE,di}}{10}} + \sum_j 10^{\frac{L_{AE,ej}+5}{10}} + \sum_k 10^{\frac{L_{AE,nk}+10}{10}} \right) \right]$$

$L_{AE,di}$: 昼間(07:00~19:00)の時間帯に発生した単発騒音暴露レベル(dB)

$L_{AE,ej}$: 夕方(19:00~22:00)の時間帯に発生した単発騒音暴露レベル(dB)

$L_{AE,nk}$: 夜間(00:00~07:00、22:00~24:00)の時間帯に発生した単発騒音暴露レベル(dB)

T_0 : 基準の時間(1秒)

T : 観測一日の時間(86400秒)

羽田空港新飛行経路に係る航空機騒音の測定結果（令和3年度分）

測定月	南風の 運用日数	立会小学校								台場小学校							
		最大騒音レベル (dB)			騒音発生回数					最大騒音レベル (dB)			騒音発生回数				
		最大値	最小値	平均値	60dB未満	60～69dB	70～79dB	80～89dB	90dB以上	最大値	最小値	平均値	60dB未満	60～69dB	70～79dB	80～89dB	90dB以上
令和3年04月	19	82.9	59.1	74.7	3	142	351	8	0	85.4	58.3	73.1	18	148	804	5	0
令和3年05月	21	87.0	57.5	74.9	17	162	493	13	0	85.0	57.4	72.9	63	174	942	5	0
令和3年06月	22	82.1	57.8	74.9	12	83	416	10	0	85.3	57.1	72.3	42	157	744	1	0
令和3年07月	16	81.9	58.7	75.2	11	18	359	7	0	80.7	57.7	72.2	29	110	694	1	0
令和3年08月	21	84.4	60.8	75.4	0	9	553	8	0	84.9	57.7	72.3	14	170	1012	3	0
令和3年09月	8	80.8	59.2	74.7	6	34	178	5	0	82.9	57.1	72.2	20	62	338	1	0
令和3年10月	9	84.9	58.5	75.0	4	45	237	5	0	82.9	57.9	72.0	46	78	417	1	0
令和3年11月	11	81.4	58.0	74.7	2	114	317	10	0	80.4	57.3	72.5	23	112	584	2	0
令和3年12月	7	79.7	60.0	74.6	0	30	150	0	0	81.2	58.6	72.6	11	45	305	1	0
令和4年01月	2	79.3	60.2	73.9	0	39	69	0	0	79.5	58.7	72.8	3	31	132	0	0
令和4年02月	5	81.8	57.1	74.9	1	27	153	6	0	77.8	56.9	71.7	13	77	257	0	0
令和4年03月	12	82.1	59.5	74.9	2	79	312	3	0	88.0	58.9	73.0	16	114	665	2	0
年間	153			74.9	58	782	3588	75	0			72.5	298	1278	6894	22	0

※1 最大騒音レベル(単位：デシベル (dB))とは、個々の航空機騒音の発生ごとに観測される騒音レベルの最大値である。

※2 最大騒音レベルの平均値とは、エネルギー平均した値である。

※3 騒音発生回数とは、測定地点において発生した航空機騒音すべてのうち、騒音レベルの最大が直前の暗騒音レベルから10dB以上大きいもののみ集計した回数である。

※4 偶発的に発生し瞬間的に最大騒音レベルが大きくなる現象が確認されており、最大騒音レベルの最大値が高く表示されている測定日がある。