

平成25年度羽田空港再拡張後の航空機騒音実態調査結果について

平成26年3月28日
千葉県環境生活部大気保全課
043-223-3855

羽田空港D滑走路の供用開始（平成22年10月）による航空機騒音の実態を把握するため、県では、平成22年度から騒音実態調査を実施しています。

平成25年度は、これまでの調査で騒音の顕著な増加がみられた千葉市、四街道市及び市川市の5地点で実態調査を実施しました。

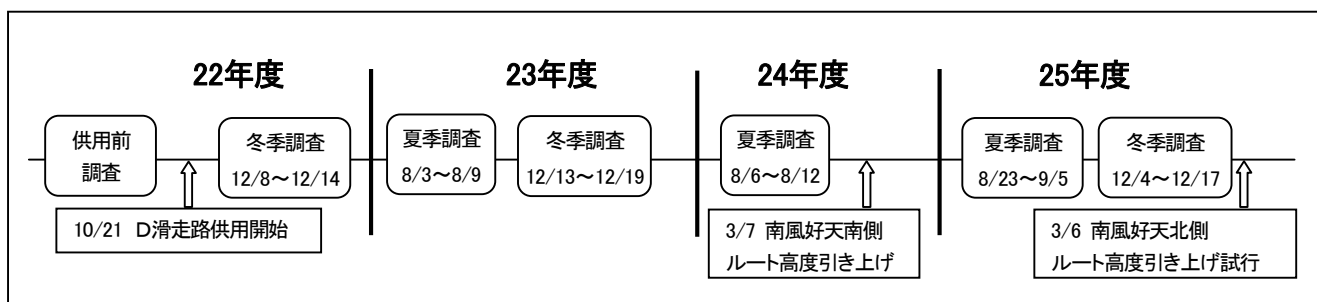
調査の結果、千葉市内においては、前年度と比べ夏季の騒音レベルが低下した地点もありましたが、供用前との比較では依然として、全ての地点で騒音レベルが高い状況にあります。

なお、住居専用地域における航空機騒音の環境基準と比較した場合、基準値を超過した地点はありませんでした。

1 調査の概要

調査地点は、これまでの調査で騒音が顕著に増加した地域から、3市5地点を選定し、D滑走路供用前後の航空機騒音について比較を行いました。

また、羽田空港では、北風時と南風時で飛行経路が大きく異なるため、南風が多い夏季と北風が多い冬季に、それぞれ2週間の短期調査を実施しました。



2 調査結果

航空機騒音に係る環境基準の評価は、平成25年4月以後は「時間帯補正等価騒音レベル： L_{den} （エルディーイーエヌ）、単位：デシベル」という指標を用いて行うこととされています。

全調査地点について、夏季、冬季ともに住居専用地域の環境基準「57デシベル以下」と比較した場合、基準値を超過した地点はありませんでした。

また、25年度調査結果をまとめると以下のとおりです。

(1) 市川市

調査地点は、主に南風悪天時着陸ルートの影響を受ける地域にあります。発生頻度は少ないものの、着陸機の騒音の影響が大きい地域です。

調査期間中に南風悪天の状況が前年度と比べ多く発生したことにより、前年度よりも L_{den} が増加したものと考えられます。

(2) 千葉市・四街道市

調査地点4地点は、主に南風好天時着陸ルートの影響を受ける地域にあります。

南風好天の状況が多い夏季の調査では、千葉市内においては、 L_{den} が前年度と比べ低下しました。その要因としては、調査期間中の気象条件及び国による南風好天時南側着陸ルートの高度引き上げの効果などが考えられます。

また、冬季の調査では、南風好天の状況が前回の調査時と比べ多く発生したことにより、いずれの地点においても前回よりも L_{den} が増加したものと考えられます。

【騒音測定結果】

L_{den} (デシベル)

No.	市	調査地点	供用前	夏季調査				冬季調査		
			H22 9月～10月	H23 8月	H24 8月	H25 8月～9月	H22 12月	H23 12月	H25 12月	
1	市川市	大洲小学校(～H23) 大洲幼稚園(H24) 市川昂高校(H25)	24.4	40.8	43.4	44.6	35.0	35.9	41.4	
2	千葉市	川戸小学校	33.4	47.7	49.4	46.9	47.4	37.2	45.0	
3	千葉市	千葉南高校	33.7	45.5	46.8	46.5	46.1	36.7	41.9	
4	千葉市	千葉大宮高校	34.4	46.8	48.0	46.1	45.4	39.0	44.0	
5	四街道市	四街道西中学校	33.8	44.3	45.3	44.6	42.2	36.3	42.0	

(注)測定期間は平成24年度以前が1週間、平成25年度が2週間でした。

3 今後の予定

本調査結果のほか、国・県が常時監視のために設置している固定測定局の騒音データも併せて活用し、国に対して本県における騒音軽減策を求めてまいります。

なお、国によるさらなる騒音軽減策等、羽田空港に発着する航空機をとりまく状況の変化を踏まえ、引き続き適切な騒音実態の把握を行っていく予定です。

参考

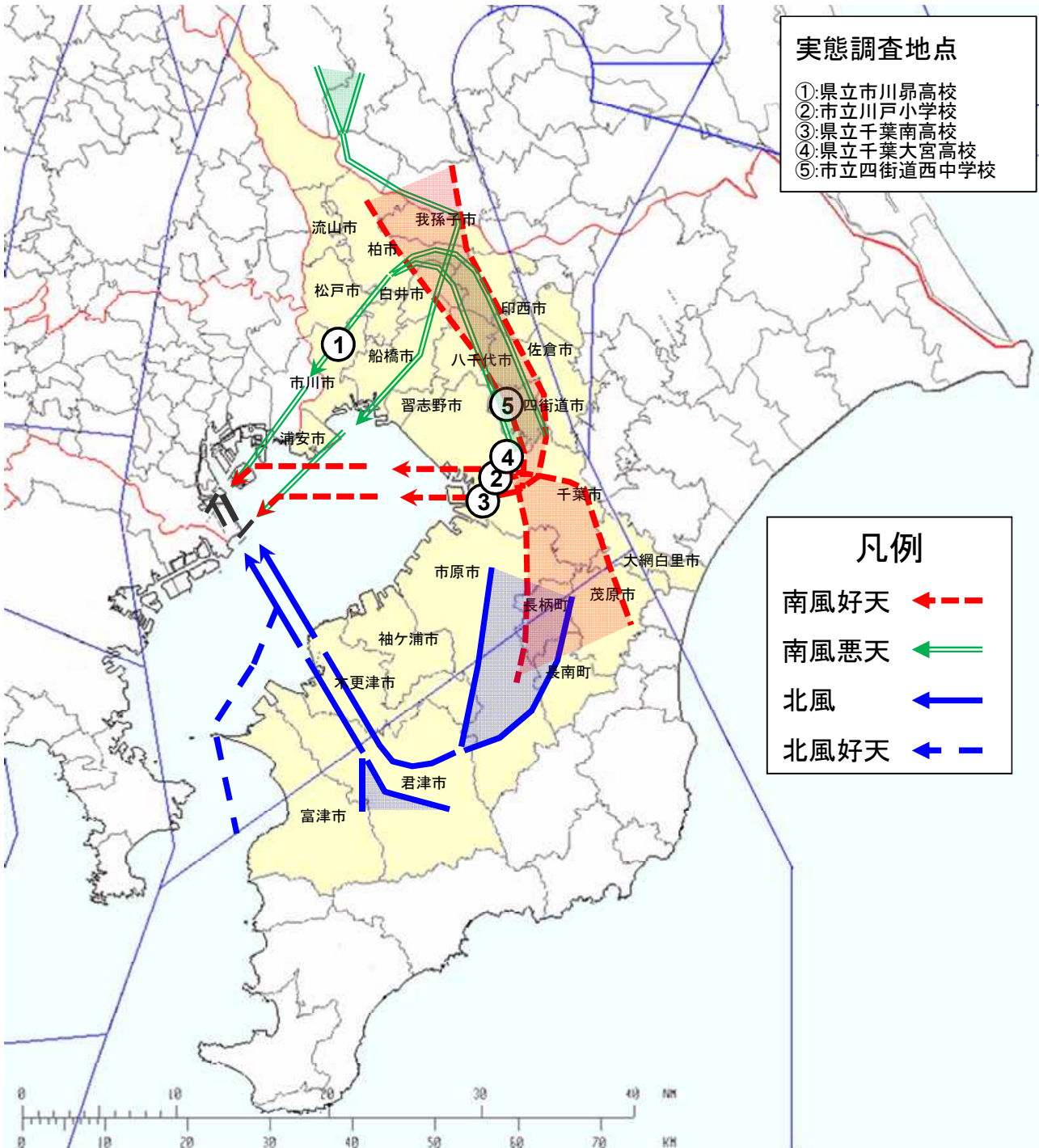
1 1日当たりの騒音発生回数※

No.	市	調査地点	供用前	夏季調査				冬季調査		
			H22 9月～10月	H23 8月	H24 8月	H25 8月～9月	H22 12月	H23 12月	H25 12月	
1	市川市	大洲小学校(～H23) 大洲幼稚園(H24) 市川昂高校(H25)	1	17	76	133	7	10	79	
2	千葉市	川戸小学校	6	74	113	124	71	21	79	
3	千葉市	千葉南高校	7	34	53	81	62	13	52	
4	千葉市	千葉大宮高校	20	74	116	171	62	28	101	
5	四街道市	四街道西中学校	7	50	63	71	32	9	43	

※「騒音発生回数」とは、周辺の音と比べ10dB以上大きい航空機からの騒音が発生した回数のことをいいます。

(注)測定期間は平成24年度以前が1週間、平成25年度が2週間でした。

2 着陸ルートイメージ図



3 航空機騒音の評価指標

L_{den} (時間帯補正等価騒音レベル)はDay-evening-night level の略である。

騒音を時間帯(昼・夕方・夜)ごとに補正して、騒音エネルギーを評価する指標であり、単位はデシベルである。国際的に航空機騒音評価指標の主流となっており、平成25年4月から航空機騒音に係る環境基準の評価指標として用いられている。

昼間の音と夜間の音は人に対する影響に差があるという考えから、個々の航空機騒音の L_{AE} (単発騒音暴露レベル)に夕方(午後7時~午後10時)の L_{AE} には5デシベル、深夜・早朝(午後10時~午前7時)の L_{AE} には10デシベルを加え(重み付け)、1日の平均を次式により算出したもの。

算出式

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

$L_{AE, di}$: 午前7時から午後7時までの*i*番目の L_{AE}

$L_{AE, ej}$: 午後7時から午後10時までの*j*番目の L_{AE}

$L_{AE, nk}$: 午後10時から午前7時までの*k*番目の L_{AE}

T_0 : 1秒

T : 86,400秒 (=24時間=1日)

4 航空機騒音に係る環境基準

航空機騒音に係る環境基準は、生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持されることが望ましい基準として、地域の類型ごとに次表のとおり定められており、各類型をあてはめる地域は都道府県知事が指定することとなっています。

地域の類型	基準値 (L_{den})	あてはめる地域
I	57デシベル以下	もっぱら住居の用に供される地域
II	62デシベル以下	類型I以外の地域であって、通常の生活を保全する必要がある地域

(環境基準は、年間の平均値で評価します。)

※今回の調査地点については、地域類型は指定されていません。