

平成 27 年度

東京国際空港周辺航空機騒音測定結果報告書

平成 28 年 12 月

千葉県環境生活部

はじめに

東京国際空港（羽田空港）は、我が国初の国営民間航空専用飛行場の「逋信省羽田飛行場」として昭和6年8月に開港し、昭和53年の新東京国際空港（現成田国際空港）の開港後は、主に国内線の空港として運用されてきました。平成22年10月、航空需要の増大に対応するための「羽田再拡張事業」により、4本目となるD滑走路が新たに整備され、国際定期便の運航が再開されるとともに、離発着ルートの変更や総発着枠の大幅な増加が行われました。さらに最近では、平成32年の東京五輪・パラリンピックに向けて、東京都心を含む離発着ルートの変更や総発着枠の増加が検討されています。

航空機騒音対策として、県では、昭和53年8月に羽田空港に着陸する航空機騒音の影響を強く受ける木更津市及び君津市の全域を、環境基準の適用地域に指定しました。

また、空港周辺地域の航空機騒音の実態を把握するため、平成10年度から、木更津市、君津市及び浦安市の協力を得て毎年調査を実施していましたが、平成14年1月からは、固定測定局による24時間連続の騒音測定を開始し、環境基準達成状況の評価を行っています。

平成22年10月の再拡張以後は、新たに飛行ルート下となった地域における航空機騒音について、夏季・冬季の短期調査による実態把握を行っているところです。

本報告書は、平成27年度の羽田空港周辺航空機騒音測定結果をとりまとめたものです。

測定結果は、平成25年度から航空機騒音の環境基準として導入された「時間帯補正等価騒音レベル（ L_{den} ）」に加え、平成24年度まで環境基準であった「加重等価平均感覚騒音レベル（WECPNL）」による経年変化も示しています。

本報告書が今後の航空機騒音対策に役立てば幸いに存じます。

平成28年12月

千葉県環境生活部大気保全課長 北 橋 伸 一

目 次

第 1 航空機騒音測定について

1	測定目的	1
2	実施主体	
(1)	常時監視	1
(2)	実態調査	1
3	測定期間及び地点	
(1)	測定期間	1
(2)	測定地点	1
4	常時監視における使用機器、測定方法及び集計・処理方法	
(1)	使用機器	3
(2)	測定方法	3
(3)	集計・処理方法	3
(4)	基本構成図	3
5	実態調査における使用機器、測定方法及び集計・処理方法	
(1)	使用機器及び測定方法	4
(2)	集計・処理方法	4
6	固定測定局における測定結果及びその評価	
(1)	測定結果一覧	5
(2)	環境基準達成状況	5
(3)	騒音発生回数	6
(4)	最大騒音レベル	7
(5)	時間帯補正等価騒音レベル (L_{den})	8
(6)	機種別騒音レベル (パワー平均)	9
7	測定結果の経年変化	
(1)	最大騒音レベル (平均値) の経年変化	10
(2)	騒音発生回数の経年変化	10
(3)	時間帯補正等価騒音レベル (L_{den}) 及びWECPNLの経年変化	11
(4)	機種別騒音発生割合の年度別推移	11
8	実態調査における測定結果及びその評価	
(1)	測定結果一覧	13
(2)	L_{den} 値及び騒音発生回数の経年変化	13

第 2 資料

1	固定測定局別測定結果表	15
---	-------------	----

第3 参考資料

1 東京国際空港の概要	
(1) 空港の概要	19
(2) 滑走路別離着陸回数	20
(3) 使用滑走路別・時間帯別飛行経路のイメージ（D滑走路供用後）	24
(4) 経緯	25
2 関係告示及び通知（航空機騒音に係る環境基準）	
(1) 航空機騒音に係る環境基準について （新環境基準；平成25年度から適用）	27
(2) 航空機騒音に係る環境基準の一部改正について（環境省局長通知）	29
(3) 航空機騒音に係る環境基準の地域類型指定（千葉県告示）	31
(4) 航空機騒音に係る環境基準について （旧環境基準；平成24年度まで適用）	32
(5) 航空機騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る 法定受託事務の処理基準について（環境庁局長通知）	34
(6) 航空機騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る 法定受託事務の処理基準の改正について（環境省局長通知）	36
(7) 航空機騒音に係る環境基準について（環境庁局長通知）	38
3 用語の説明	40

第 1 航空機騒音測定について

1 測定目的

羽田空港周辺における航空機騒音について、季節・経年変化及び環境基準の達成状況を把握するため、固定測定局に設置した航空機騒音監視システムによる常時監視を実施している。

また、平成22年10月から羽田空港のD滑走路が供用されたことにより、県内で新たに飛行ルート下になった地域における航空機騒音の状況を把握するため、平成22年度から実態調査を実施している。

2 実施主体

(1) 常時監視

羽田空港の沖合展開に伴うB滑走路が平成12年3月に供用開始し、同空港の航空機騒音の増加が懸念されたことから、県は、固定測定局6局及び運航情報局1局と、それらのデータの処理を行う中央局で構成される千葉県航空機騒音監視システムを整備し、平成14年1月から運用を開始した。また、平成14年4月以降は、木更津市が設置した固定測定局においても常時監視を実施している。

(2) 実態調査

県は、D滑走路の供用に伴って新たに航空機騒音の増加が懸念された地域において、可搬型航空機騒音自動測定装置を設置し、供用前の平成22年度から夏季（主に南風運用）及び冬季（主に北風運用）の年2回、調査を実施している。

平成27年度は、測定期間中、県内6地点において調査を実施した。

3 測定期間及び地点

(1) 測定期間

ア 常時監視

平成27年4月1日から平成28年3月31日

（当代島局は平成28年2月28日をもって廃止）

イ 実態調査

夏季調査：平成27年7月25日～平成27年8月7日

冬季調査：平成27年12月4日～平成27年12月17日

(2) 測定地点

ア 常時監視

県が、木更津市、君津市及び浦安市に固定測定局を各2局設置し、その他、運航情報局として、アクアライン海ほたるパーキングエリアに1局設置している。また、木更津市が市内に固定測定局を1局設置している。

イ 実態調査

県が、市川市1地点、千葉市4地点、四街道市1地点で実施した。

固定測定局及び実態調査の一覧と位置を表1及び図1に示す。

表1 測定局・測定地点一覧

種別	地点番号	局名	所在地	設置施設名	測定機関	環境基準 類型
運航情報局	0	中島	木更津市中島	アクアライン海ほたるPA	—	—
固定測定局	1	貝渚	木更津市貝渚3-13-34	千葉県君津合同庁舎	千葉県	I
	2	大久保	木更津市大久保5-7-1	木更津市波岡公民館	千葉県	I
	3	畑沢	木更津市畑沢1053-12	木更津市畑沢公民館	木更津市	I
	4	外箕輪	君津市外箕輪1041	きみつ愛児園	千葉県	I
	5	糠田	君津市糠田55	君津市小糸公民館	千葉県	I
	6	高洲	浦安市高洲9-4-1	千葉県立浦安南高等学校	千葉県	指定地域外
	7	当代島	浦安市当代島2-14-1	浦安市当代島公民館	千葉県	指定地域外
実態調査地点	S1	市川	市川市東国分1-1-1	千葉県立市川昂高等学校	千葉県	指定地域外
	S2	川戸	千葉市中央区川戸町450	千葉市立川戸小学校	千葉県	指定地域外
	S3	平山	千葉市緑区平山町2005?2	NPO法人poco a pocoぴーぽ	千葉県	指定地域外
	S4	大宮	千葉市若葉区大宮町2699-1	千葉県立千葉大宮高等学校	千葉県	指定地域外
	S5	富田	千葉市若葉区富田町83	千葉市立更科小学校富田分校	千葉県	指定地域外
	S6	四街道	四街道市南波佐間267	四街道市立旭中学校	千葉県	指定地域外

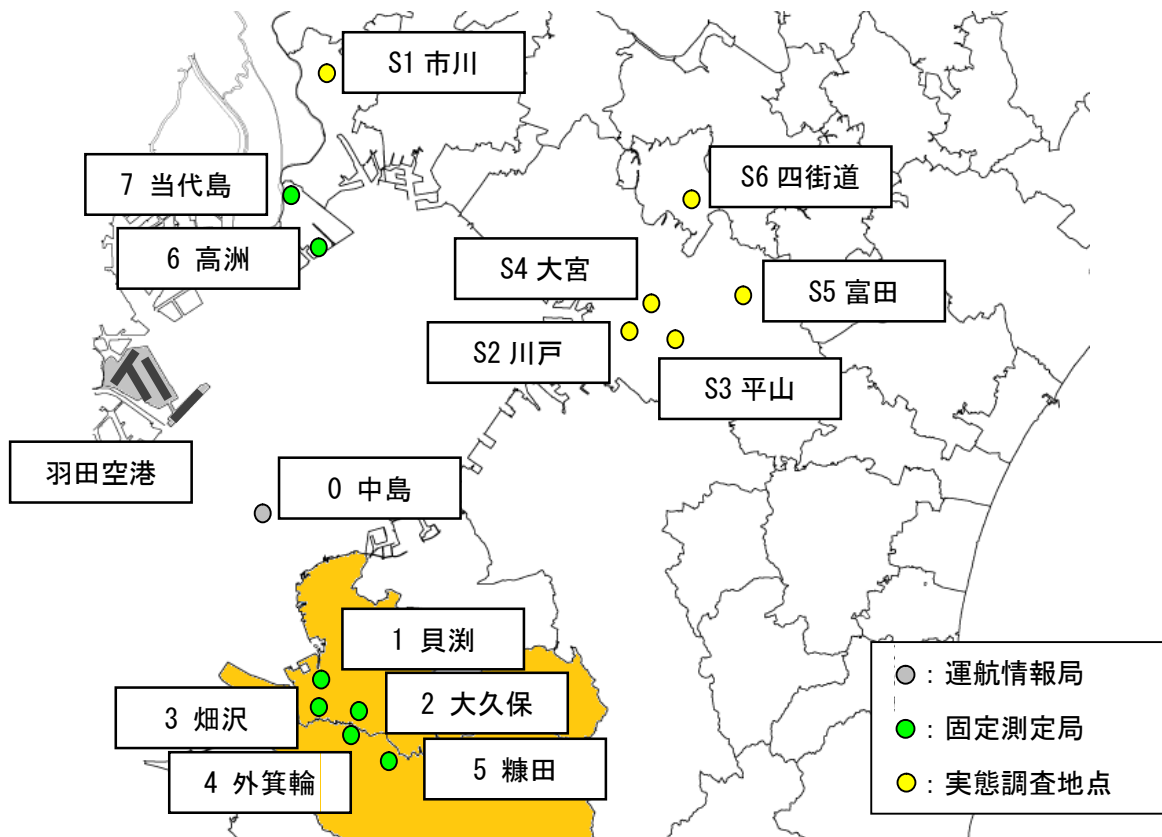
(注) 1 運航情報局は、羽田空港を利用する航空機の運航情報を得るために設置している。

2 地点番号7：当代島局は、平成28年2月28日をもって廃止した。

図1 運航情報局、固定測定局及び実態調査地点の設置位置

環境基準に係る類型指定地域は木更津市及び君津市の全域。

(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工業専用地域及び木更津飛行場の敷地を除く。)



4 常時監視における使用機器、測定方法及び集計・処理方法

(1) 使用機器

固定測定局の使用機器を次に示す。

- ・航空機騒音自動測定装置（日本音響エンジニアリング(株)製 DL-100/LE または DL-90/R)

騒音計（株小野測器製 LA-4440 または LA-1440）によって測定した騒音レベルをハード・ディスクに記録する。局ごとに設定された騒音レベル及び継続時間の条件を満たした騒音を航空機騒音として識別し、そのデータを自動的に記録する機能を備えている。

- ・航空機接近検知識別装置（日本音響エンジニアリング(株)製 RD-90)

航空機識別番号、飛行高度（トランスポンダー応答信号）及びその時系列変化から離着陸区分を特定する。

- ・航空機最接近検知識別装置（日本音響エンジニアリング(株)製 RD-100)

航空機が発する飛行高度測定用電波の強度と騒音レベルの相関関係から、航空機騒音を特定するとともに、航空機的最接近時刻及び概略の飛行方向を推定する。

- ・電波時計

(2) 測定方法

測定及び集計・処理は、「航空機騒音測定・評価マニュアル」（平成27年10月環境省）及び「航空機騒音監視測定マニュアル」（昭和63年7月 環境庁大気保全局）に基づいて実施した。

(3) 集計・処理方法

固定測定局に記録されたデータは、1日1回、光回線を利用して航空機騒音監視システムの中央局に自動収集される。収集されたデータと国土交通省東京航空局東京空港事務所から1ヶ月単位で提供される航空機の運航実績データをもとに、中央局で自動集計処理を行った結果を速報値とした。

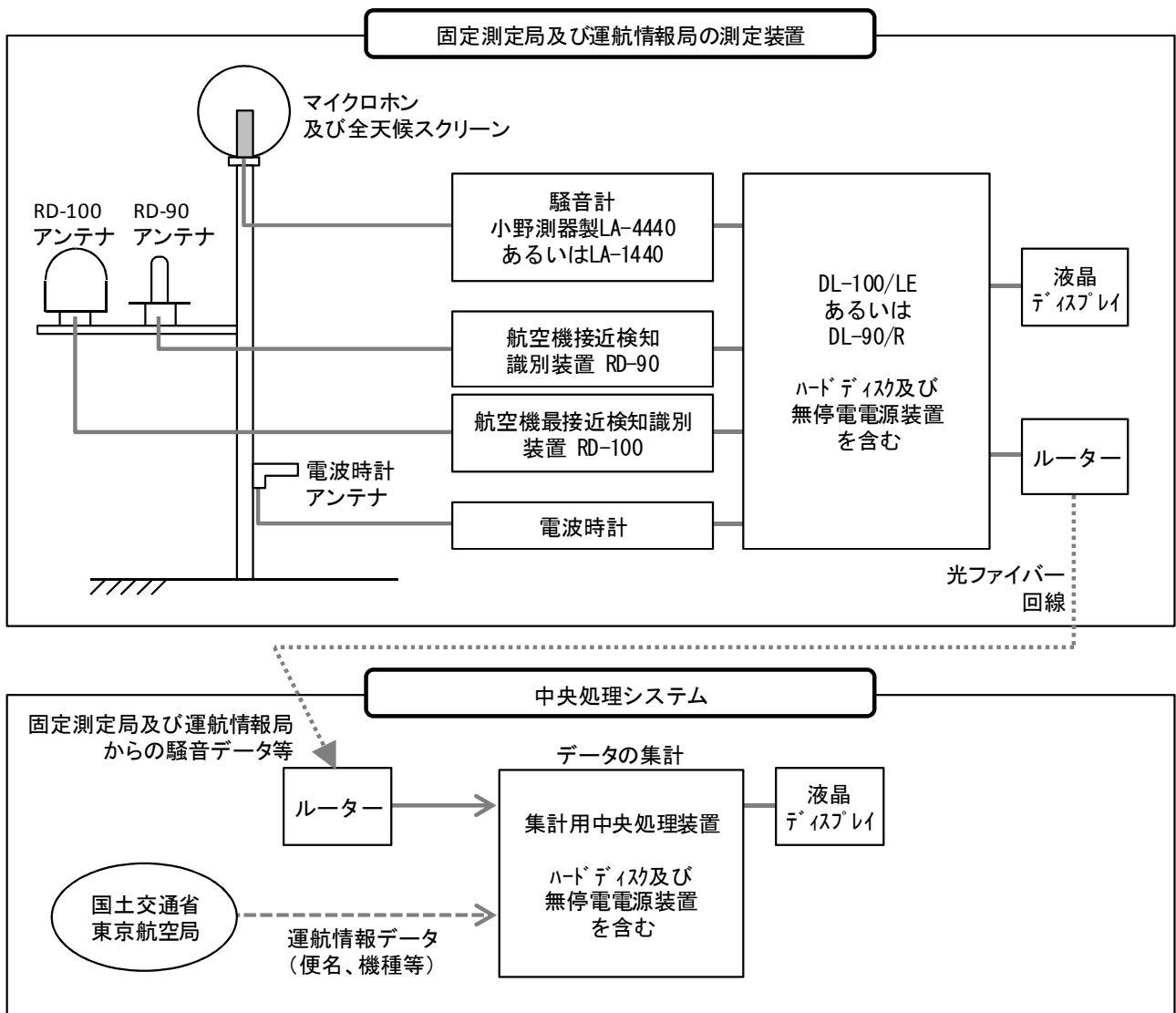
また、自動集計処理された各局の速報値について、除外音処理や運航実績データとの突き合わせ等の確認作業を行って再度集計した結果を確定データとしている。

なお、木更津市が設置した固定測定局のデータも県が併せて処理等を行った。

(4) 基本構成図

固定測定局、運航情報局及び中央局の基本構成図を図2に示す。

図2 基本構成図



5 実態調査における使用機器、測定方法及び集計・処理方法

(1) 使用機器及び測定方法

実態調査に際しては、可搬型航空機騒音自動測定装置（日本音響エンジニアリング(株)製DL-100/PTまたはDL-100LE/PT）を使用し、固定測定局と同様に、航空機接近検知識別装置、航空機最接近検知識別装置及び電波時計を設置した。

また、測定方法については、固定測定局の方法と同様とした。

(2) 集計・処理方法

連続する14日間の測定を終えた後、記録されたデータは各機器に備え付けられた外部メモリデバイス内に記録として自動収集される。収集されたデータは、除外音処理を行ったのち、集計した。

6 固定測定局における測定結果及びその評価

(1) 測定結果一覧

各固定測定局における測定結果を表2に示す。

L_{den} 値を26年度と比較すると、当代島局を除く全局で変化がなかった。

表2 羽田空港周辺航空機騒音 測定結果（27年度）

所在地	測定局名	環境基準 の類型※1	L_{den} (dB)					騒音レベル(dB)		発生回数 年平均 回/日	測定機関
			H27 年平均	達成 状況※2	日最大	H26 年平均	H27とH26 の差	年平均	最大		
木更津市	貝渚	I 類型	53	○	58.2	53	0	65.3	79	187	千葉県
木更津市	大久保	I 類型	52	○	56.0	52	0	63.4	79	253	千葉県
木更津市	畑沢	I 類型	52	○	56.8	52	0	65.1	80	201	木更津市
君津市	外箕輪	I 類型	50	○	54.8	50	0	63.1	78	185	千葉県
君津市	糠田	I 類型	49	○	53.5	49	0	62.2	78	165	千葉県
浦安市	高洲	指定地域外	48	—	56.4	48	0	62.0	80	126	千葉県
浦安市	当代島	指定地域外	36	—	48.2	37	-1	60.3	77	12	千葉県

※1 環境基準類型は、航空機騒音に係る環境基準の地域類型指定である昭和53年千葉県告示第695号に定めた地域の類型。

環境基準 I 類型 L_{den} 57デシベル以下

環境基準 II 類型 L_{den} 62デシベル以下

※2 環境基準達成状況の評価は年平均で行う。

(2) 環境基準達成状況

県では、環境基準の地域類型指定において主に住宅の用に供される地域を I 類型地域、その他の地域を II 類型地域として指定しており、各々の環境基準は、I 類型地域で 57 dB、II 類型地域で 62 dB である。

なお、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が加重等価平均感覚騒音レベル (WECPNL) から時間帯補正等価騒音レベル (L_{den}) に変更となり、それに併せて環境基準値も変更となった。

平成27年度の環境基準達成状況を表3に示す。環境基準の評価対象となる固定測定局(全て I 類型指定地域内) 5局のすべてで環境基準を達成しており、達成率は 100% であった。

なお、平成14年の測定開始以来、環境基準達成率は 100% を維持している。

表3 環境基準達成状況

環境基準達成局数	5
非達成局数	0
指定地域外局数	2
計	7
環境基準達成率	100%

(3) 騒音発生回数

日当り、時間帯別及び年間合計の騒音発生回数を表4、月別騒音発生回数を図3に示す。

ア 年間の騒音発生回数が最も多かったのは、木更津市大久保局で、1日あたり平均では253回/日であった。

イ 時間帯別の騒音発生回数は、木更津市及び君津市内の測定局においては、深夜早朝(0~7時)は0.7%、夜間(22~24時)は5.4~7.4%であった。これに比べて、浦安市内の測定局においては、深夜早朝の割合が高く、夜間の割合が低かった。

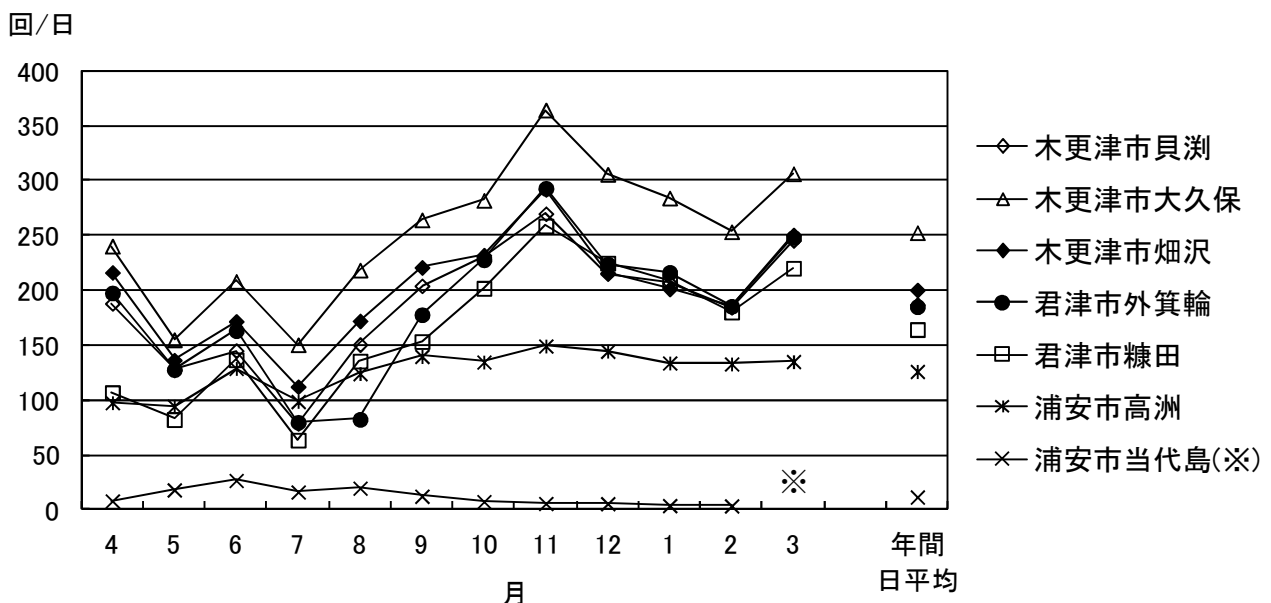
ウ 月別の騒音発生回数を見ると、木更津市及び君津市内の測定局については、北風運用時の着陸機の飛行コース直下であることから、北風の多い秋季から冬季にかけて、騒音発生回数が多い傾向であった。

なお、これらの測定局については12~2月にかけて騒音発生回数の減少が見られた。12~1月の期間では北風運用回数は減少しておらず(第3 参考資料参照)、この期間で、北風好天時に運用される富津沖海上ルートでの着陸が増加したと考えられる。

表4 騒音発生回数

測定局名	1日あたりの騒音発生回数			年間時間帯別騒音発生回数と割合								年間合計	
	最小	最大	年間平均	0~7時		7~19時		19~22時		22~24時			
木更津市貝渕	0	499	187	476	(0.7)	47,898	(69.9)	15,154	(22.1)	5,043	(7.4)	68,571	(100.0)
木更津市大久保	0	500	253	603	(0.7)	70,173	(75.8)	16,496	(17.8)	5,252	(5.7)	92,524	(100.0)
木更津市畑沢	0	463	201	537	(0.7)	56,187	(76.5)	12,708	(17.3)	4,005	(5.5)	73,437	(100.0)
君津市外箕輪	0	478	185	457	(0.7)	51,675	(76.2)	12,024	(17.7)	3,683	(5.4)	67,839	(100.0)
君津市糠田	0	441	165	418	(0.7)	43,662	(72.5)	12,301	(20.4)	3,846	(6.4)	60,227	(100.0)
浦安市高洲	1	274	126	1,713	(3.7)	36,017	(77.9)	7,549	(16.3)	970	(2.1)	46,249	(100.0)
浦安市当代島	0	146	12	109	(2.7)	2,534	(63.4)	1,203	(30.1)	151	(3.8)	3,997	(100.0)

図3 月別騒音発生回数(日平均)



※浦安市当代島局は平成28年2月をもって廃止

(4) 最大騒音レベル

最大騒音レベルの測定結果を表5及び図4に示す。

1機ごとの最大騒音レベル（年間値）は、77.0～80.2dBであった。

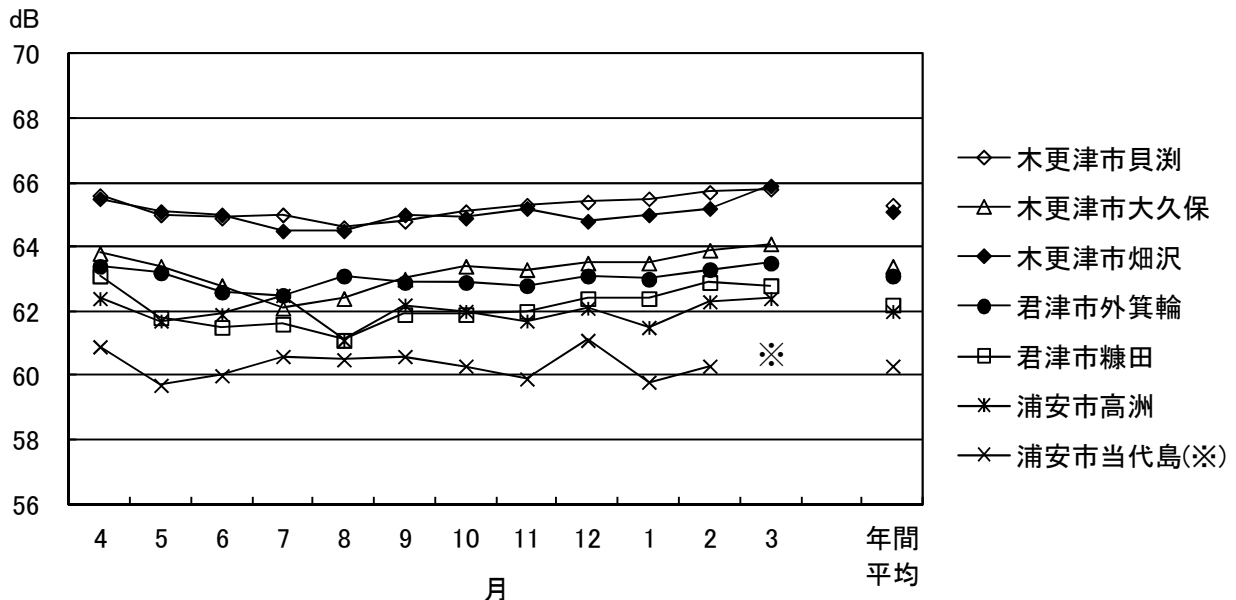
最大騒音レベルのパワー平均の年間日平均値については、貝淵局が65.3dB、畑沢局が65.1dBと大きく、月間値も年間を通じて他局より大きい傾向であった。

各測定局の月ごとのパワー平均の最小値と最大値の差は2dBの範囲に収まっており、騒音発生回数と異なり、月別の騒音レベルの変化は小さい傾向であった。

表5 最大騒音レベル

測定局名	1機ごとの最大騒音レベル (年最大)(dB)	最大騒音レベルのパワー平均 (dB)			
		月間			年間
		最小	～	最大	
木更津市貝淵	79	64.6	～	65.8	65.3
木更津市大久保	79	62.1	～	64.1	63.4
木更津市畑沢	80	64.5	～	65.9	65.1
君津市外箕輪	78	62.5	～	63.5	63.1
君津市糠田	78	61.1	～	63.1	62.2
浦安市高洲	80	61.1	～	62.5	62.0
浦安市当代島	77	59.7	～	61.1	60.3

図4 最大騒音レベル(月間のパワー平均値)



※浦安市当代島局は平成28年2月をもって廃止

(5) 時間帯補正等価騒音レベル (L_{den})

L_{den} 値の年間平均値、月間平均値等を表6及び図5に示す。

L_{den} 値の年間平均値が最も高かったのは貝渚局の53dBであった。日ごとの L_{den} 値の最大値も、貝渚局が最も高かった。日ごとの L_{den} 値が57.0dBを超えた日数は、26年度は全局3日であったが、27年度は貝渚局で1日のみであった。

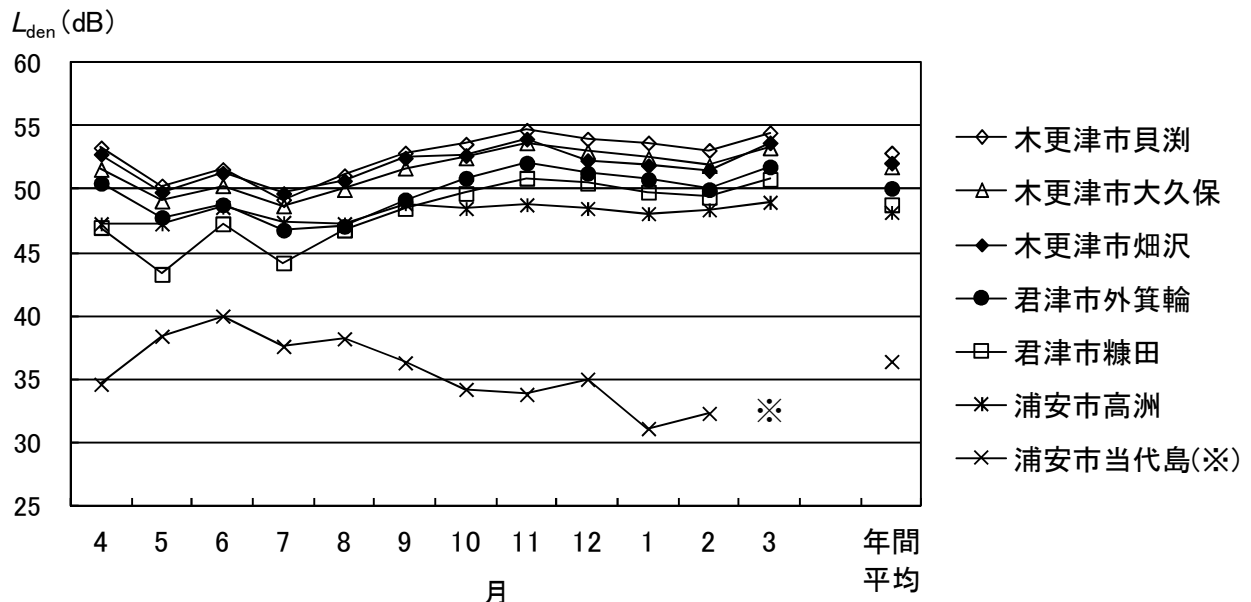
木更津市及び君津市内の測定局の月間平均値については、北風運用の多い秋～冬において大きい傾向であった。当代島局では南風悪天候運用の多い6月において、月間平均値の最大値が40dBで、他の測定局の最小値より小さな値であった。

表6 時間帯補正等価騒音レベル (L_{den})

測定局名	環境基準 類型	L_{den}					年間 平均値(dB)	環境基準 達成状況
		日最大 (dB)	57dB超過 日数	月間平均値(dB)				
				最小	最大			
木更津市貝渚	I	58.2	1	49.2	~ 54.7	53	○	
木更津市大久保	I	56.0	0	48.7	~ 53.7	52	○	
木更津市畑沢	I	56.8	0	49.7	~ 54.0	52	○	
君津市外箕輪	I	54.8	0	46.8	~ 52.1	50	○	
君津市糠田	I	53.5	0	43.3	~ 50.9	49	○	
浦安市高洲	—	56.4	0	47.3	~ 49.0	48	—	
浦安市当代島	—	48.2	0	31.1	~ 40.0	36	—	

L_{den} の評価は、年間平均値（整数値）で行う。

図5 L_{den} 値の月間平均値



※浦安市当代島局は平成28年2月をもって廃止

(6) 機種別騒音レベル (パワー平均)

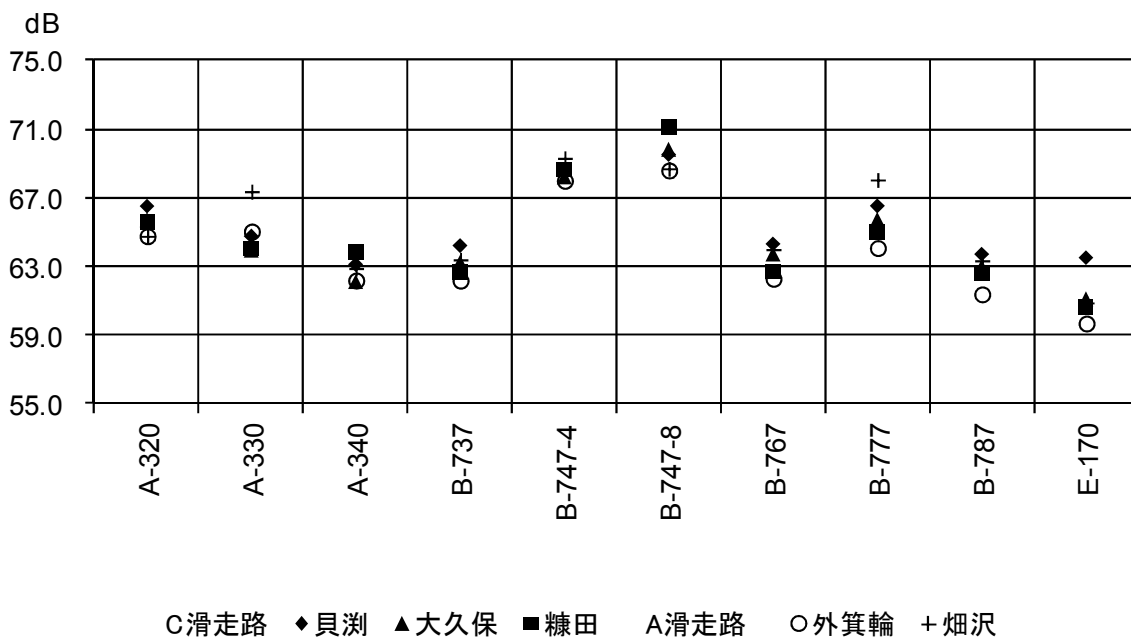
着陸回数の多い機種 (※) について、A滑走路、C滑走路別に木更津市及び君津市内の測定局5局ごとの騒音レベル (パワー平均) を図6に示す。なお、機種区分は以下に区分したICAOコードをもとに行った。

(※) 騒音発生回数 (年間回数) が100回を超える機種のみで集計を行った。

機種	ICAOコード					
A-300	A306					
A-320	A318	A319	A320	A321		
A-330	A332	A333				
A-340	A343	A343	A345	A346		
B-737	B732	B734	B735	B737	B738	B739
B-747-4	B744	B74D				
B-747-8	B748					
B-767	B762	B763	B764			
B-777	B772	B773	B77W	B77L		
B-787	B788	B789				
E-170	E170					
DH8C	DH8C					
MD-81	MD81					
MD-90	MD90					

機種別騒音レベル (パワー平均) は、B-747-8が最も大きく、次いで、B-747-4、B-777、A-320が大きかった。

図6 機種別騒音レベル (パワー平均)

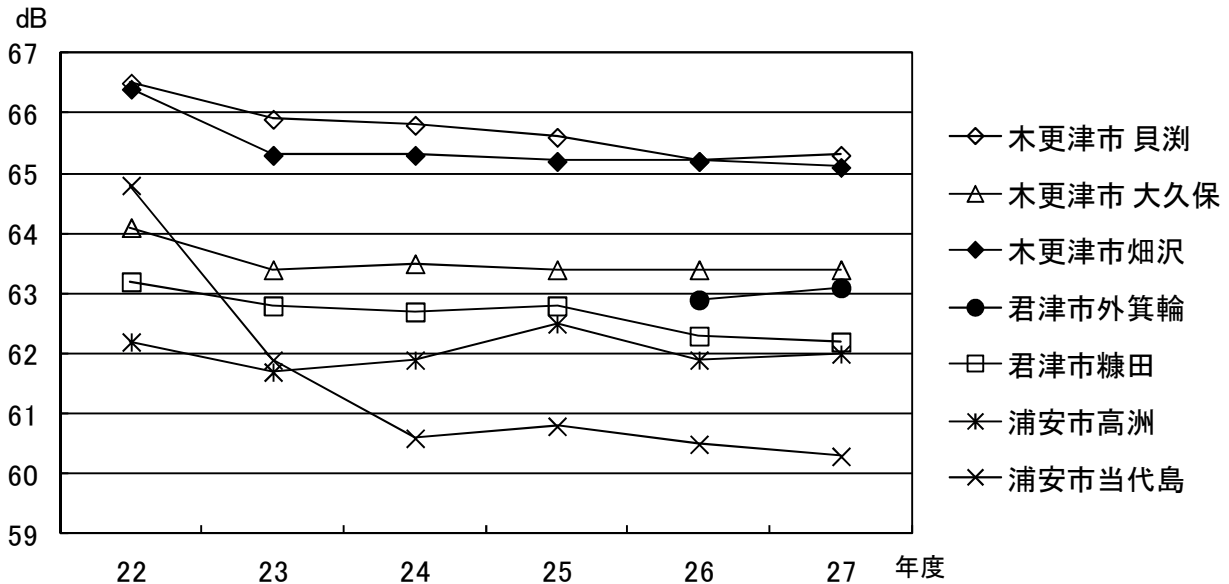


7 測定結果の経年変化

(1) 最大騒音レベル(平均値)の経年変化

平成22年度から27年度までの最大騒音レベル(平均値)の経年変化を図7に示す。木更津市及び君津市内の測定局では23年度以降、緩やかな減少傾向である。

図7 最大騒音レベル(平均値)の経年変化

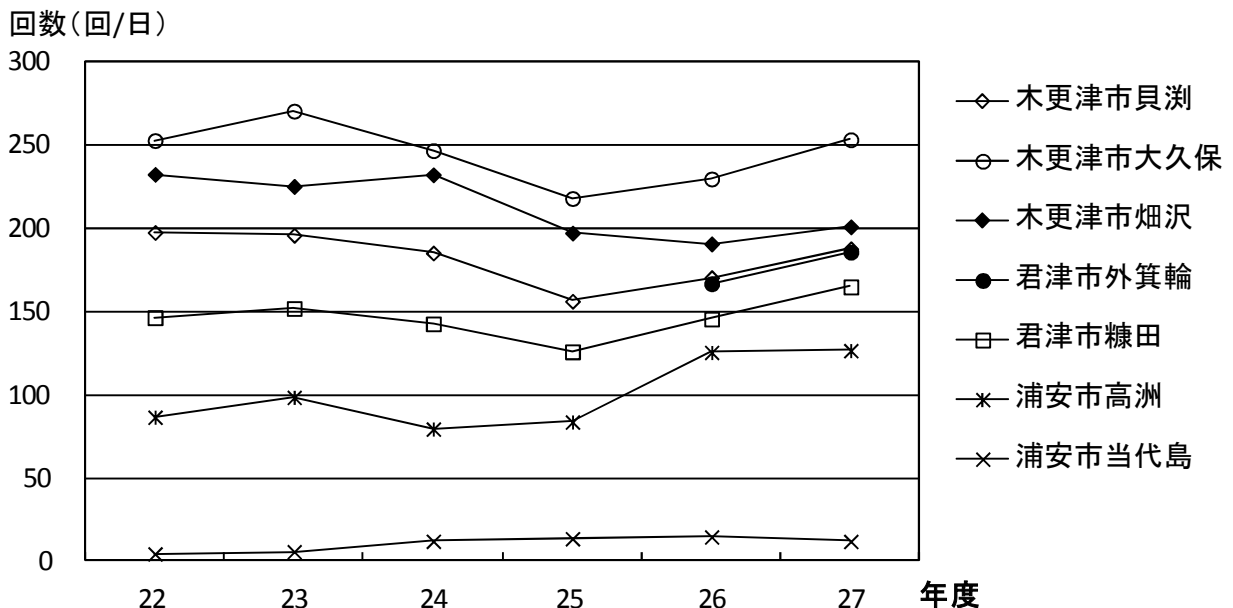


(2) 騒音発生回数の経年変化

平成22年度から27年度までの騒音発生回数の経年変化を図8に示す。

木更津市及び君津市内の測定局では、23年度から25年度にかけて騒音発生回数が減少傾向であったが、26年度以降増加傾向であり、27年度も前年度より増加した。浦安市内の測定局では、騒音発生回数は前年度と同程度であった。

図8 騒音発生回数(日平均回数)の経年変化



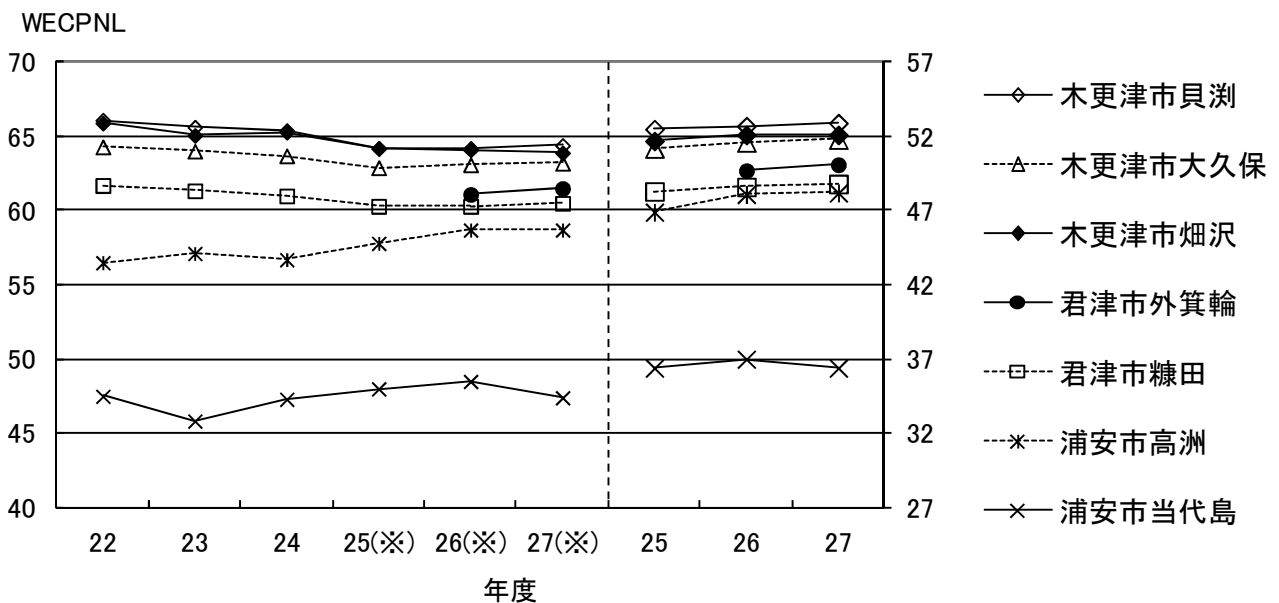
(3) 時間帯補正等価騒音レベル (L_{den}) 及びWECPNLの経年変化

平成25年度から27年度までの L_{den} 値及び平成22年度から27年度までのWECPNLの経年変化を図9に示す。

L_{den} 値については、27年度は前年度と比べて、ほぼ差がなかった。騒音発生回数は前年度に比べて増加しているものの、最大騒音レベル(平均値)が減少傾向にあるため、 L_{den} の変化が小さかったと考えられる。

WECPNLについては、木更津市及び君津市内では22年度から減少傾向であったが、27年度は前年度と比べてほぼ横ばいであった。浦安市高洲局では22年度以降増加傾向であり、27年度は前年度と比べて横ばいであった。

図9 L_{den} (右側) 及びWECPNL (左側) の経年変化



(※) 25年度以降のWECPNLについては参考値である。

(4) 機種別騒音発生割合の年度別推移

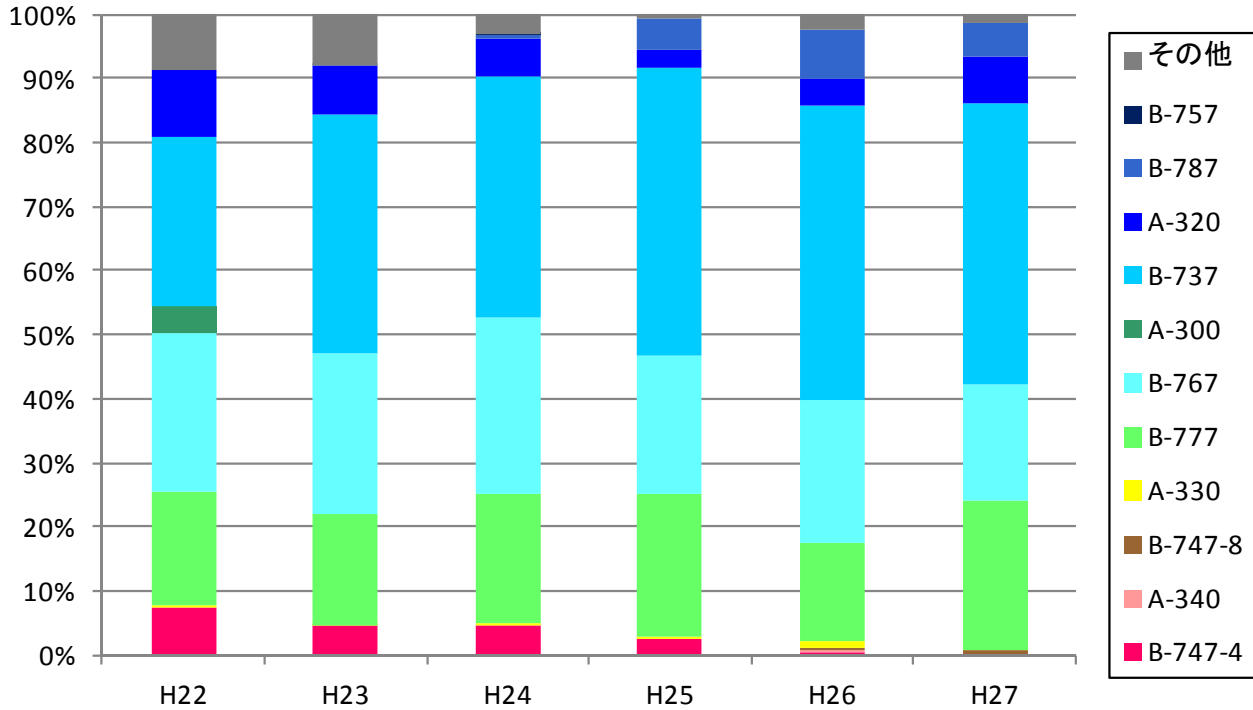
着陸回数の多い機種(※)について、木更津市大久保局(C滑走路経路下)、木更津市畑沢局(A滑走路経路下)における機種別騒音発生割合の年度別推移を図10に示す。なお、機種区分は6(6)節と同様に、ICAOコードをもとに行った。

(※) 騒音発生回数(年間回数)が100回を超える機種のみで集計を行った。

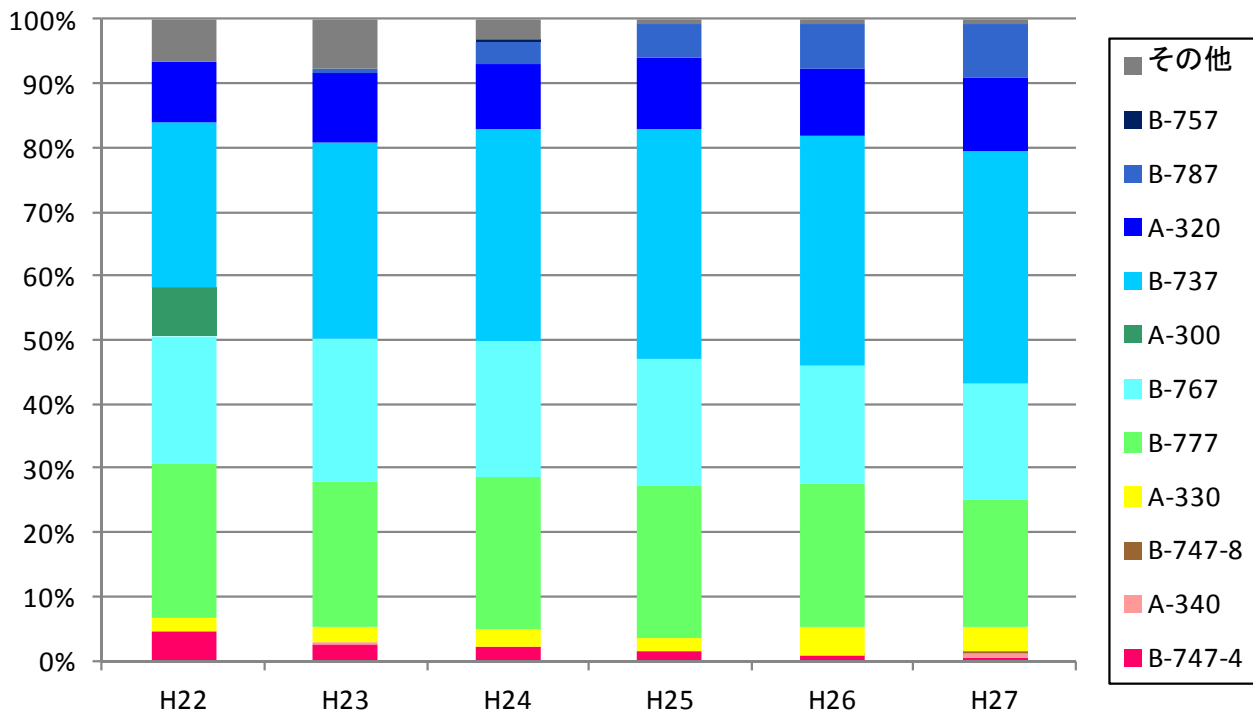
大型機であるB-747-4は年々減少傾向である。一方で、低騒音型機とされているB787は24年度以降、増加傾向にある。

図10 機種別騒音発生割合の年度別推移

(木更津市大久保局)



(木更津市畑沢局)



※棒グラフの機種は、下方は騒音レベルがより高く、上方は騒音レベルがより低い順に示した。

8 実態調査における測定結果及びその評価

(1) 測定結果一覧

各測定地点における27年度の測定結果を表7に示す。

すべての測定地点の L_{den} 値と、住居専用地域の環境基準値「57dB」と比較した場合、夏季及び冬季ともに、基準値を超過した地点はなかった。

表7 実態調査結果一覧

地点 番号	測定 地点	夏季調査					冬季調査				
		L_{den} (dB)		最大騒音 レベル		騒音 発生 回数	L_{den} (dB)		最大騒音 レベル		騒音 発生 回数
		期間中 平均	最大	パワー 平均値	期間中 最大値	期間中 平均	期間中 平均	最大	パワー 平均値	期間中 最大値	期間中 平均
S1	市川	47.1	53.9	60.8	76.2	182	42.8	45.4	58.1	70.7	97
S2	川戸	47.9	50.4	60.4	70.5	97	42.6	51.4	61.5	72.9	43
S3	平山	48.3	50.5	60.9	70.6	132	42.8	52.4	63.4	72.5	36
S4	大宮	46.7	49.2	59.6	70.8	140	41.6	49.8	59.4	74.1	58
S5	富田	42.8	45.1	59.3	68.7	64	38.4	46.2	60.1	71.5	32
S6	四街道	43.7	46.0	60.6	71.8	54	40.0	47.9	59.3	71.0	50

(2) L_{den} 値及び騒音発生回数の経年変化

各測定地点における L_{den} 値の経年変化を表8、騒音発生回数の経年変化を表9に示す。

平成22年度のD滑走路供用前と比較して、 L_{den} 値及び騒音発生回数は23年度以降すべての測定地点で顕著に増加している。

市川市(S1)について、前年度と比べて夏季調査の L_{den} 値が増加しているが、これは調査期間中の南風悪天の運用比率が高かったため、騒音発生回数が増加するとともに、最大騒音レベルパワー平均も前年度を上回ったことによるものと考えられる。

千葉市(S2~5)及び四街道市(S6)について、前年度と比べて夏季調査の L_{den} 値が増加しているが、これは調査期間中の南風好天の運用比率が高く、騒音発生回数が増加したためと考えられる。

表 8 L_{den} の経年変化

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	H26 8月～ 9月	H27 7月～ 8月	H23 12月	H24	H25 12月	H26 12月	H27 12月	
S1	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	42.5	47.1	35.9		41.4	43.6	42.8	
S2	千葉市	川戸小学校	33.4	47.7	49.4	46.9	44.8	47.9	37.2		45.0	41.0	42.6	
S3	千葉市	平山保育所(H26) poco a pocoひいーぼ(H27)					46.2	48.3				44.4	42.8	
S4	千葉市	千葉大宮高校	34.4	46.8	48.0	46.1	43.3	46.7	39.0		44.0	42.4	41.6	
S5	千葉市	更科小学校富田分校 (H26)					40.4	42.8				39.5	38.4	
S6	四街道市	四街道西中学校(～H25) 旭中学校(H26)	33.8	44.3	45.3	44.6	41.7	43.7	36.3		42.0	40.7	40.0	
S7	千葉市	千葉南高校(～H25)	33.7	45.5	46.8	46.5			36.7		41.9			

測定期間は平成24年度以前は1週間、平成25年度以降は2週間である。
 千葉南高校は、26年度以降は調査を実施しなかったが、参考として記載した。
 平成24年度は、冬季調査を実施しなかった。

表 9 騒音発生回数の経年変化

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	H26 8月～ 9月	H27 7月～ 8月	H23 12月	H24	H25 12月	H26 12月	H27 12月	
S1	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	118	182	10		79	112	97	
S2	千葉市	川戸小学校	6	74	113	124	69	97	21		79	35	43	
S3	千葉市	平山保育所(H26) poco a pocoひいーぼ(H27)					71	132				69	36	
S4	千葉市	千葉大宮高校	20	74	116	171	85	140	28		101	84	58	
S5	千葉市	更科小学校富田分校 (H26)					34	64				53	32	
S6	四街道市	四街道西中学校(～H25) 旭中学校(H26)	7	50	63	71	37	54	9		43	80	50	
S7	千葉市	千葉南高校(～H25)	7	34	53	81			13		52			

第 2 資 料

1 固定測定局別測定結果表（平成27年度）

(1) 木更津市貝渕 所在地：木更津市貝渕3-13-34

千葉県君津合同庁舎

月	測定 日数	騒音発生回数					日平均	最大騒音レベル			L_{den}			WECPNL 平均
		N1	N2	N3	N4	計		平均	最大	最小	平均	最大	最小	
4	30	35	3,875	1,298	445	5,653	188.4	65.6	75.4	—	53.3	57.1	—	64.9
5	31	44	3,117	563	234	3,958	127.7	65.0	74.8	—	50.3	55.4	—	61.8
6	30	65	3,070	911	315	4,361	145.4	64.9	77.4	—	51.6	56.6	—	62.9
7	31	46	1,663	566	173	2,448	79.0	65.0	73.7	—	49.2	55.1	—	60.6
8	31	65	3,014	1,196	403	4,678	150.9	64.6	74.0	—	51.1	55.1	—	63.2
9	30	59	4,448	1,145	479	6,131	204.4	64.8	77.2	55.7	52.9	56.7	31.3	64.3
10	31	56	5,082	1,509	507	7,154	230.8	65.1	76.4	56.0	53.6	56.9	38.5	65.0
11	30	37	5,536	1,947	584	8,104	270.1	65.3	78.1	54.0	54.7	56.4	49.2	66.0
12	31	15	4,454	1,710	502	6,681	215.5	65.4	76.9	—	54.0	57.3	—	65.2
1	31	13	4,484	1,474	451	6,422	207.2	65.5	77.4	—	53.7	58.2	—	65.0
2	29	13	3,764	1,201	383	5,361	184.9	65.7	78.3	—	53.1	56.6	—	64.6
3	31	28	5,391	1,634	567	7,620	245.8	65.8	78.5	—	54.5	56.8	—	66.0
合計	366	476	47,898	15,154	5,043	68,571								
月平均	30.5	39.7	3991.5	1262.8	420.3	5714.3								
月最大	31	65	5,536	1,947	584	8,104	270.1	65.8	78.5		54.7	58.2		66.0
月最小	29	13	1,663	563	173	2,448	79.0	64.6		—	49.2		—	60.6
日平均		1.3	130.9	41.4	13.8	187.4		65.3			52.9			64.4

(2) 木更津市大久保 所在地：木更津市大久保5-7-1

木更津市波岡公民館

月	測定 日数	騒音発生回数					日平均	最大騒音レベル			L_{den}			WECPNL 平均
		N1	N2	N3	N4	計		平均	最大	最小	平均	最大	最小	
4	30	51	5,697	1,096	373	7,217	240.6	63.8	78.4	—	51.6	55.9	—	63.3
5	31	50	3,967	574	222	4,813	155.3	63.4	75.9	—	49.1	54.4	—	60.7
6	30	76	4,859	1,003	313	6,251	208.4	62.8	77.2	—	50.3	54.6	—	61.8
7	31	52	3,582	821	218	4,673	150.7	62.1	73.5	—	48.7	54.2	—	59.7
8	31	88	5,267	981	448	6,784	218.8	62.4	73.7	—	50.0	54.5	—	61.9
9	30	75	6,342	991	526	7,934	264.5	63.0	74.6	—	51.7	55.0	—	63.1
10	31	74	6,438	1,716	524	8,752	282.3	63.4	75.1	49.8	52.5	55.7	36.6	63.9
11	30	43	7,817	2,447	632	10,939	364.6	63.3	77.4	47.0	53.7	55.8	49.2	64.9
12	31	29	6,856	2,058	542	9,485	306.0	63.5	76.7	—	53.0	55.5	—	64.3
1	31	14	6,596	1,729	478	8,817	284.4	63.5	76.7	—	52.5	56.0	—	63.8
2	29	21	5,614	1,315	406	7,356	253.7	63.9	79.4	—	51.9	55.6	—	63.7
3	31	30	7,138	1,765	570	9,503	306.5	64.1	77.0	—	53.3	56.0	—	64.8
合計	366	603	70,173	16,496	5,252	92,524								
月平均	30.5	50.3	5847.8	1374.7	437.7	7710.3								
月最大	31	88	7,817	2,447	632	10,939	364.6	64.1	79.4		53.7	56.0		64.9
月最小	29	14	3,582	574	218	4,673	150.7	62.1		—	48.7		—	59.7
日平均		1.6	191.7	45.1	14.3	252.8		63.4			51.8			63.2

(3) 木更津市畑沢 所在地：木更津市畑沢1053-12 木更津市畑沢公民館

月	測定 日数	騒音発生回数					日平均	最大騒音レベル			L_{den}			WECPNL 平均
		N1	N2	N3	N4	計		平均	最大	最小	平均	最大	最小	
4	30	47	4,882	1,209	359	6,497	216.6	65.5	77.4	—	52.8	56.8	—	64.7
5	31	47	3,479	512	199	4,237	136.7	65.1	75.5	—	49.8	55.7	—	61.9
6	30	74	4,087	764	234	5,159	172.0	65.0	75.7	—	51.3	56.6	—	63.1
7	31	49	2,593	675	172	3,489	112.5	64.5	77.2	—	49.7	55.6	—	61.0
8	31	82	4,121	786	355	5,344	172.4	64.5	75.5	—	50.7	54.7	—	63.0
9	30	73	5,379	790	395	6,637	221.2	65.0	76.6	—	52.5	56.2	—	64.3
10	31	61	5,408	1,316	416	7,201	232.3	64.9	77.6	52.9	52.7	55.5	38.4	64.4
11	30	35	6,387	1,882	469	8,773	292.4	65.2	76.3	52.2	54.0	56.3	38.3	65.8
12	31	13	4,899	1,415	376	6,703	216.2	64.8	77.6	—	52.3	55.8	—	64.0
1	31	12	4,796	1,135	307	6,250	201.6	65.0	76.5	—	51.9	56.6	—	63.6
2	29	15	4,240	838	281	5,374	185.3	65.2	75.9	—	51.5	55.7	—	63.5
3	31	29	5,916	1,386	442	7,773	250.7	65.9	79.8	—	53.7	56.4	—	65.7
合計	366	537	56,187	12,708	4,005	73,437								
月平均	30.5	44.8	4682.3	1059.0	333.8	6119.8								
月最大	31	82	6,387	1,882	469	8,773	292.4	65.9	79.8		54.0	56.8		65.8
月最小	29	12	2,593	512	172	3,489	112.5	64.5		—	49.7		—	61.0
日平均		1.5	153.5	34.7	10.9	200.6		65.1			52.1			63.9

(4) 君津市外箕輪 所在地：君津市外箕輪1041 きみつ愛児園

月	測定 日数	騒音発生回数					日平均	最大騒音レベル			L_{den}			WECPNL 平均
		N1	N2	N3	N4	計		平均	最大	最小	平均	最大	最小	
4	30	37	4,600	988	312	5,937	197.9	63.4	76.2	—	50.5	54.8	—	62.1
5	31	45	3,298	453	174	3,970	128.1	63.2	73.2	—	47.8	53.6	—	59.5
6	30	67	3,837	775	229	4,908	163.6	62.6	72.4	—	48.8	53.6	—	60.4
7	31	29	1,647	656	150	2,482	80.1	62.5	71.4	—	46.8	53.0	—	57.9
8	31	48	1,770	442	306	2,566	82.8	63.1	72.8	—	47.1	51.2	—	59.5
9	30	52	4,693	326	273	5,344	178.1	62.9	71.8	—	49.2	53.0	—	60.7
10	31	64	5,312	1,301	396	7,073	228.2	62.9	76.1	50.7	50.9	54.1	36.3	62.3
11	30	37	6,351	1,958	454	8,800	293.3	62.8	74.2	51.4	52.1	54.4	41.4	63.4
12	31	20	5,029	1,541	361	6,951	224.2	63.1	77.5	—	51.3	54.2	—	62.4
1	31	13	5,121	1,269	315	6,718	216.7	63.0	75.6	—	50.8	54.8	—	62.0
2	29	18	4,206	890	273	5,387	185.8	63.3	73.3	—	50.0	54.5	—	61.6
3	31	27	5,811	1,425	440	7,703	248.5	63.5	74.8	—	51.8	54.7	—	63.2
合計	366	457	51,675	12,024	3,683	67,839								
月平均	30.5	38.1	4306.3	1002.0	306.9	5653.3								
月最大	31	67	6,351	1,958	454	8,800	293.3	63.5	77.5		52.1	54.8		63.4
月最小	29	13	1,647	326	150	2,482	80.1	62.5		—	46.8		—	57.9
日平均		1.2	141.2	32.9	10.1	185.4		63.1			50.1			61.5

(5) 君津市糠田 所在地：君津市糠田55 君津市小糸公民館

月	測定 日数	騒音発生回数						最大騒音レベル			L_{den}			WECPNL 平均
		N1	N2	N3	N4	計	日平均	平均	最大	最小	平均	最大	最小	
4	30	22	2,574	433	183	3,212	107.1	63.1	75.1	—	47.0	52.4	—	59.0
5	31	41	2,433	81	7	2,562	82.6	61.8	74.6	—	43.3	49.0	—	55.0
6	30	62	3,159	700	188	4,109	137.0	61.5	75.2	—	47.3	51.6	—	58.7
7	31	37	1,463	395	84	1,979	63.8	61.6	75.3	—	44.2	50.5	—	55.5
8	31	69	3,155	674	315	4,213	135.9	61.1	73.6	—	46.8	51.8	—	58.7
9	30	47	3,547	649	364	4,607	153.6	61.9	73.7	—	48.5	51.9	—	60.0
10	31	53	4,279	1,459	477	6,268	202.2	61.9	74.3	50.8	49.7	52.5	31.3	61.5
11	30	25	5,045	2,146	553	7,769	259.0	62.0	76.4	50.5	50.9	52.9	46.0	62.6
12	31	18	4,775	1,734	452	6,979	225.1	62.4	75.4	—	50.5	52.9	—	62.2
1	31	6	4,597	1,481	378	6,462	208.5	62.4	73.9	—	49.8	53.3	—	61.6
2	29	15	3,853	1,042	322	5,232	180.4	62.9	78.0	—	49.4	53.5	—	61.4
3	31	23	4,782	1,507	523	6,835	220.5	62.8	75.7	48.6	50.8	53.5	15.9	62.6
合計	366	418	43,662	12,301	3,846	60,227								
月平均	30.5	34.8	3638.5	1025.1	320.5	5018.9								
月最大	31	69	5,045	2,146	553	7,769	259.0	63.1	78.0		50.9	53.5		62.6
月最小	29	6	1,463	81	7	1,979	63.8	61.1	—		43.3	—	—	55.0
日平均		1.1	119.3	33.6	10.5	164.6		62.2			48.8			60.5

(6) 浦安市高洲 所在地：浦安市高洲9-4-1 千葉県立浦安南高等学校

月	測定 日数	騒音発生回数						最大騒音レベル			L_{den}			WECPNL 平均
		N1	N2	N3	N4	計	日平均	平均	最大	最小	平均	最大	最小	
4	30	100	2,294	495	48	2,937	97.9	62.4	77.1	52.3	47.3	49.9	37.1	57.9
5	31	128	2,147	566	95	2,936	94.7	61.7	73.6	49.9	47.3	53.5	34.6	57.7
6	30	146	2,967	657	103	3,873	129.1	61.9	80.2	51.1	48.6	53.4	41.5	58.8
7	31	134	2,477	383	75	3,069	99.0	62.5	73.3	50.7	47.4	53.9	33.4	58.3
8	31	166	3,028	563	98	3,855	124.4	61.1	74.7	48.2	47.3	53.7	39.0	58.0
9	30	166	3,358	600	80	4,204	140.1	62.2	77.0	49.4	48.9	56.4	44.3	59.4
10	31	167	3,227	712	78	4,184	135.0	62.0	76.9	45.9	48.5	53.4	44.7	59.1
11	30	136	3,507	764	80	4,487	149.6	61.7	78.9	49.2	48.8	52.2	45.7	59.0
12	31	135	3,555	726	73	4,489	144.8	62.1	72.9	51.3	48.5	50.3	42.6	59.1
1	31	131	3,207	745	73	4,156	134.1	61.5	76.7	49.9	48.1	50.1	33.9	58.3
2	29	124	3,021	638	80	3,863	133.2	62.3	77.6	51.2	48.4	53.1	28.3	59.1
3	31	180	3,229	700	87	4,196	135.4	62.4	78.5	49.7	49.0	56.0	37.5	59.6
合計	366	1,713	36,017	7,549	970	46,249								
月平均	30.5	142.8	3001.4	629.1	80.8	3854.1								
月最大	31	180	3,555	764	103	4,489	149.6	62.5	80.2		49.0	56.4		59.6
月最小	29	100	2,147	383	48	2,936	94.7	61.1	—	45.9	47.3	—	28.3	57.7
日平均		4.7	98.4	20.6	2.7	126.4		62.0			48.2			58.7

(7) 浦安市当代島

所在地：浦安市当代島2-14-1

浦安市当代島公民館

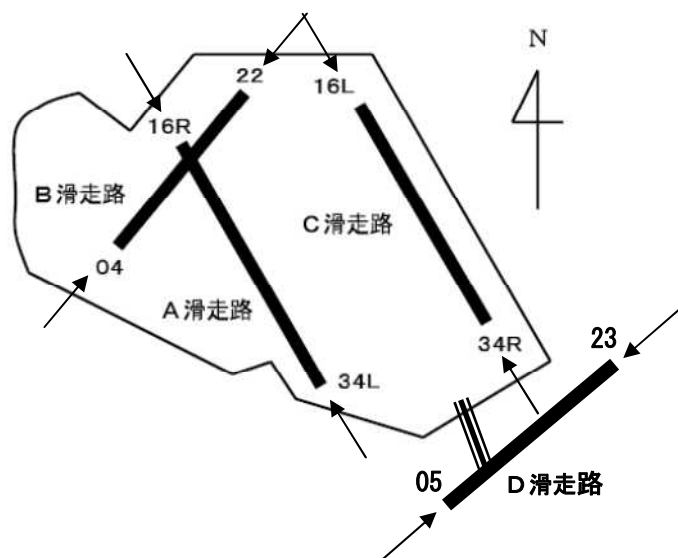
月	測定 日数	騒音発生回数					日平均	最大騒音レベル			L_{den}			WECPNL 平均
		N1	N2	N3	N4	計		平均	最大	最小	平均	最大	最小	
4	30	6	160	84	2	252	8.4	60.9	69.9	—	34.6	39.9	—	46.3
5	31	21	349	178	25	573	18.5	59.7	77.0	51.1	38.4	44.7	20.2	49.3
6	30	22	478	260	51	811	27.0	60.0	70.6	46.8	40.0	48.2	28.2	51.1
7	31	21	358	117	16	512	16.5	60.6	71.3	52.2	37.6	42.8	30.4	48.7
8	31	21	398	175	26	620	20.0	60.5	73.7	—	38.2	46.4	—	49.9
9	30	3	264	108	6	381	12.7	60.6	69.0	—	36.3	43.3	—	47.1
10	31	6	152	82	3	243	7.8	60.3	71.2	51.0	34.2	40.9	20.1	45.0
11	30	3	110	61	9	183	6.1	59.9	70.1	—	33.8	42.7	—	44.1
12	31	2	123	58	1	184	5.9	61.1	72.6	—	35.0	45.7	—	44.7
1	31	1	82	44	2	129	4.2	59.8	72.9	51.5	31.1	36.1	18.1	41.7
2	28	3	60	36	10	109	3.9	60.3	67.5	—	32.3	43.5	—	43.1
3	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
合計	334	109	2,534	1,203	151	3,997								
月平均	27.8	9.9	230.4	109.4	13.7	363.4								
月最大	31	22	478	260	51	811	27.0	61.1	77.0		40.0	48.2		51.1
月最小	0	1	60	36	1	109	3.9	59.7		—	31.1		—	41.7
日平均		0.3	7.6	3.6	0.5	12.0		60.3			36.4			47.4

第 3 参 考 资 料

1 東京国際空港の概要

(1) 空港の概要

- ア 名称 東京国際空港 (国管理空港)
- イ 所在地 東京都大田区羽田空港一、二、三丁目
- ウ 敷地面積 15,217,509 m²
- エ 基本施設
- (ア) 滑走路 A滑走路 (RWY:16R・RWY:34L) 長さ 3,000 m × 幅 60 m
B滑走路 (RWY:04・RWY:22) 長さ 2,500 m × 幅 60 m
C滑走路 (RWY:16L・RWY:34R) 長さ 3,360 m × 幅 60 m
D滑走路 (RWY:05・RWY:23) 長さ 2,500 m × 幅 60 m
- (イ) 誘導路 総延長 43,636 m (幅 23m,30m,32m 及び 34 m)
- (ウ) エプロン 総面積 2,745,965 m²
- オ 運用状況
- (ア) 供用時間 24 時間
- (イ) 総発着回数 (ヘリコプターを除く) 439,283 回 (平成 27 年度実績(366 日間))
430,430 回 (平成 26 年度実績(365 日間))
- カ 設置管理者 国土交通大臣
- キ 使用者 国内外航空各社等
- ク 概略図



(使用滑走路の表示)

北を 0° とし、時計廻りの角度の 1 桁目を省略した数字で表記する。
(340° の場合は「34」)

平行して 2 本の滑走路がある場合は、進行方向の右側の滑走路を R (Right)、左側の滑走路を L (Left) と表記して区別する。

(例)

北向き(340° 方向)に着陸する場合、A 滑走路と C 滑走路の 2 本が平行してあるので、A 滑走路(向かって左)を「34L」、C 滑走路(向かって右)を「34R」と表示する。

(2) 滑走路別離着陸回数

平成27年度の離着陸回数は（ヘリコプターを除く）439,283回であった。1日当たりの離着陸回数は、1,200回で、前年度1,179回に比べ、増加している。

ア 離陸機

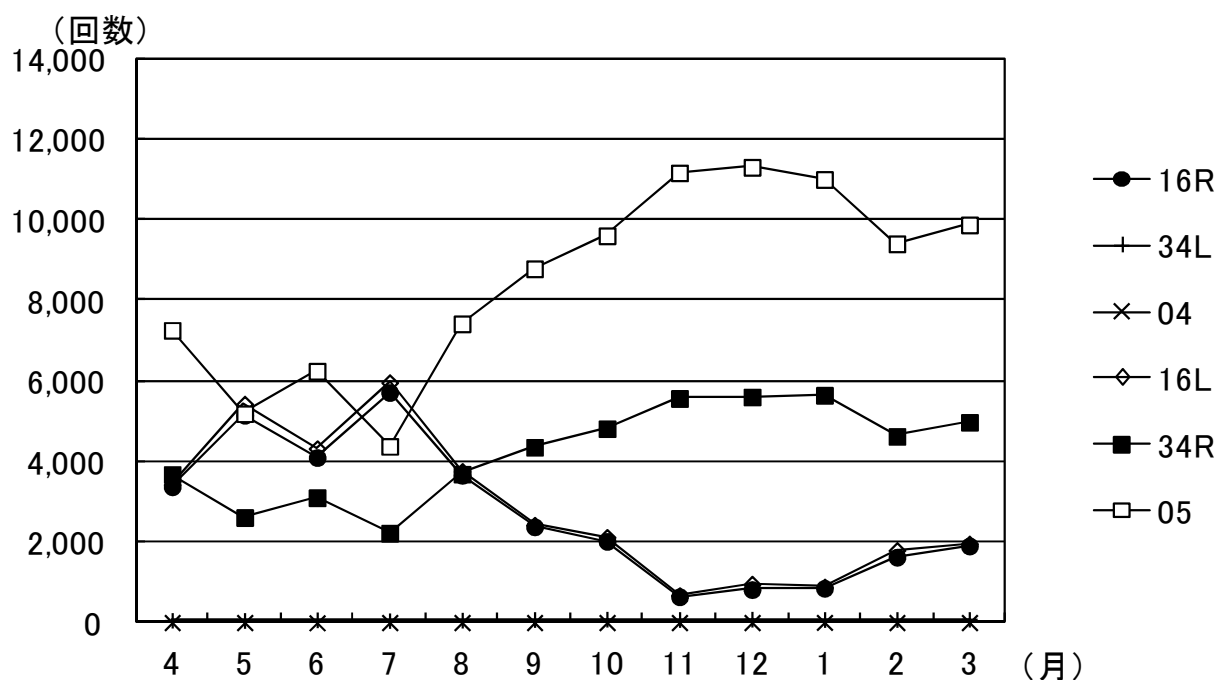
月別の滑走路別離陸回数を表10、図11に示す。滑走路別では、D滑走路北東方向（05）が46.3%と最も多く、次いでC滑走路北方向（34R）が23.2%、C滑走路の南方向（16L）が15.4%、A滑走路南方向（16R）が14.7%の順であった。

表10 月別・滑走路別離陸回数と総離着陸回数

年月	離陸							離陸計	着陸計	離着陸総計
	A滑走路		B滑走路		C滑走路		D滑走路			
	16R 南方向	34L 北方向	04 北東方向	22L 南西方向	16L 南方向	34R 北方向	05 北東方向			
27年4月	3,378	61	6	0	3,434	3,684	7,264	17,827	17,824	35,651
5月	5,156	56	7	0	5,434	2,615	5,193	18,461	18,456	36,917
6月	4,104	75	0	0	4,325	3,105	6,247	17,856	17,851	35,707
7月	5,719	54	5	0	5,967	2,223	4,382	18,350	18,338	36,688
8月	3,663	64	5	0	3,759	3,691	7,425	18,607	18,619	37,226
9月	2,382	79	4	0	2,424	4,359	8,794	18,042	18,038	36,080
10月	2,021	90	6	0	2,122	4,822	9,614	18,675	18,690	37,365
11月	646	82	5	0	675	5,572	11,174	18,154	18,146	36,300
12月	823	88	4	0	959	5,608	11,315	18,797	18,796	37,593
28年1月	856	82	10	0	886	5,650	11,010	18,494	18,489	36,983
2月	1,628	82	4	0	1,799	4,631	9,412	17,556	17,558	35,114
3月	1,907	86	7	1	1,958	4,980	9,885	18,824	18,835	37,659
計	32,283	899	63	1	33,742	50,940	101,715	219,643	219,640	439,283
比率	14.7%	0.4%	0%	0%	15.4%	23.2%	46.3%	100.0%	-	-

出典：国土交通省東京航空局東京空港事務所

図11 月別・滑走路別離陸回数



イ 着陸機

月別の滑走路別着陸回数を表11、図12に示す。滑走路別では、A滑走路北方向（34L）への着陸が50.5%と最も多く、次いでB滑走路南方向（22L）及びC滑走路北方向（34R）がともに18.3%となっている。

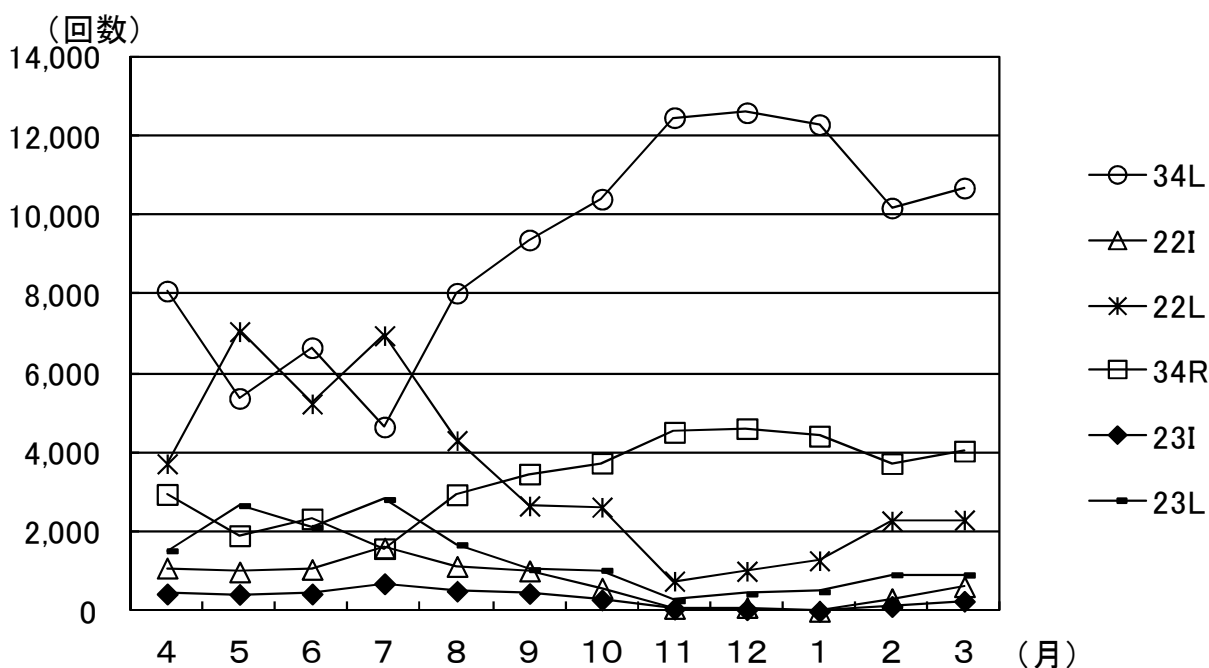
通過地域別には、木更津市及び君津市を通過する北向き着陸（34L、34R）が68.8%、南風好天時の南方面から千葉市上空を通過する南西方向の着陸（22L）が18.3%、南風好天時の北方面から千葉市上空を通過する南西方向の着陸（23L、23V）が7.3%、南風悪天候時の市川市上空を通過する南西方向の着陸（22I）が3.9%で、南風悪天候時の船橋市上空を通過する南西方向の着陸（23I）が1.7%あった。

表11 月別・滑走路別着陸回数

年月	着 陸												着陸計
	A滑走路		B滑走路				C滑走路		D滑走路				
	16R 南方向	34L 北方向	22D 南西 VOR/ DME	22I 南西 ILS	22L 南西 方向	22V 南西 視認	16L 南方向	34R 北方向	23I 南西 ILS	23L 南西 方向	23R 南西 方向	23V 南西 視認	
27年4月	0	8,089	0	1,093	3,727	0	0	2,953	436	1,526	0	0	17,824
5月	0	5,377	0	993	7,064	1	16	1,908	425	2,672	0	0	18,456
6月	0	6,658	0	1,057	5,239	2	0	2,334	438	2,115	0	8	17,851
7月	0	4,655	0	1,596	6,962	2	18	1,580	696	2,823	0	6	18,338
8月	0	8,035	0	1,132	4,311	0	9	2,945	507	1,678	0	2	18,619
9月	0	9,379	0	1,020	2,660	0	9	3,466	449	1,054	0	1	18,038
10月	0	10,411	0	582	2,630	6	1	3,740	287	1,032	0	1	18,690
11月	0	12,469	0	70	761	0	0	4,521	58	267	0	0	18,146
12月	0	12,594	0	94	1,012	1	2	4,614	39	440	0	0	18,796
28年1月	0	12,295	0	0	1,276	0	0	4,424	0	494	0	0	18,489
2月	0	10,187	0	317	2,281	0	0	3,730	121	922	0	0	17,558
3月	0	10,692	0	621	2,305	0	0	4,046	253	918	0	0	18,835
計	0	110,841	0	8,575	40,228	12	55	40,261	3,709	15,941	0	18	219,640
比率	0.0%	50.5%	0%	3.9%	18.3%	0%	0%	18.3%	1.7%	7.3%	0%	0%	100.0%

出典：国土交通省東京航空局東京空港事務所

図12 月別・滑走路別着陸回数



(参考) B滑走路(22)及びD滑走路(23)への着陸方法について

○VOR/DME進入(表中の標記:22D)

VOR(超短波全方向式無線標識施設)とDME(距離測定装置)の援助により方位と無線局までの距離を確認しながら着陸する方式。

○ILS(計器着陸装置)進入(表中の標記:22I,23I)

滑走路に設置される無線施設から発射される指向性の電波を利用して滑走路に進入する計器着陸方式。悪天候などにより視程が悪い場合でもこの方式により安全に着陸することができる。

○視認進入(表中の標記:22V,23V)

計器飛行方式による航空機が、計器進入によらず地上を視認しながら滑走路に着陸する方式。

○LDA(ローカライザー型航行支援装置)進入(表中の標記:22L,23L)

B滑走路のRWY22(22L)及びD滑走路のRWY23(23L)への千葉市上空からのアプローチのために設置されたもの。ILS(計器着陸装置)の一種で、通常は滑走路の延長線上に形成される進入コースをくの字型に曲げて設定することができることから、種々の気象条件への適応や周辺への騒音低減など、幅広い運用が可能になる。

○RNAV(広域航法)進入(表中の標記:23R)

GPS(全地球的測位システム)から得られる位置情報を参考にしつつ着陸する方式。

ウ 滑走路別離着陸回数の推移

平成22年度から平成27年度までの滑走路別離着陸回数及び着陸回数の推移を図13及び図14に示す。

年間の離着陸回数は増加傾向であり、離陸・着陸ともに、27年度は前年度より増加した。

離陸回数については、D滑走路北東方向(05)の増加が顕著であった。

着陸回数については、A滑走路北方向(34L)、C滑走路北方向(34R)が増加した。

図13 滑走路別離着陸回数

※24年度は国土交通省の測定システム運用停止に伴い355日間の回数である。

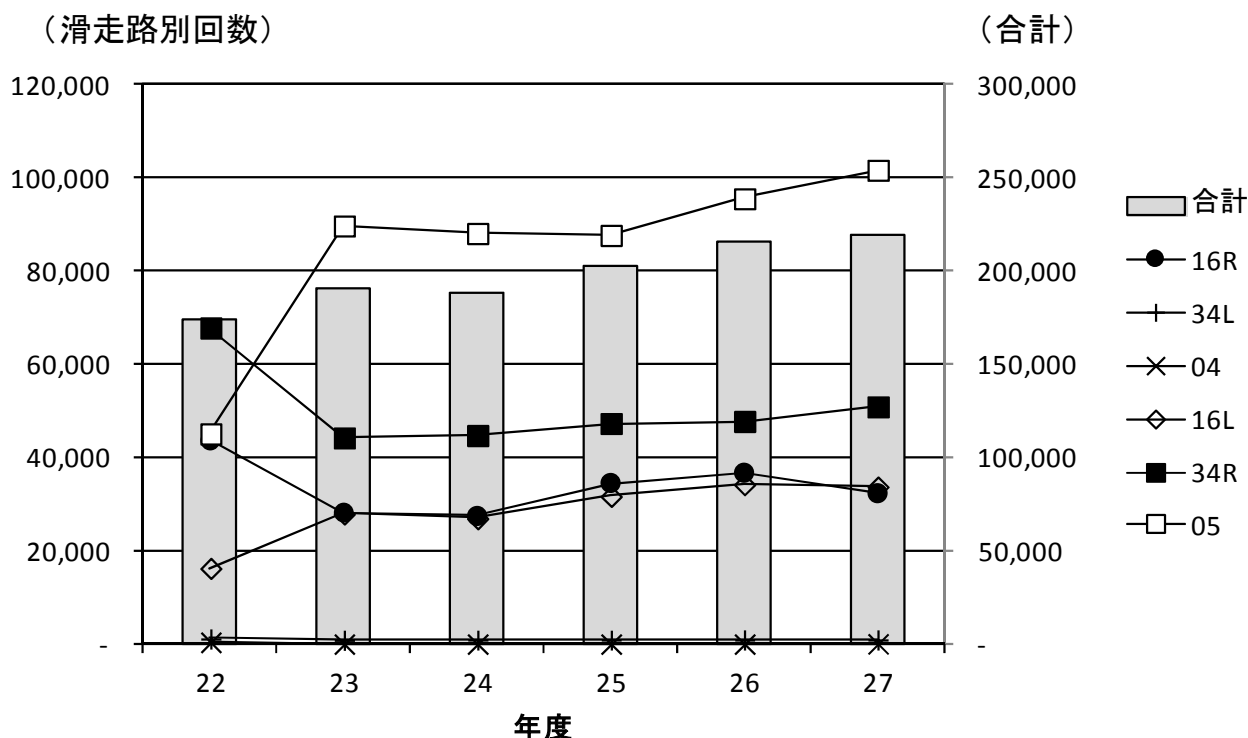
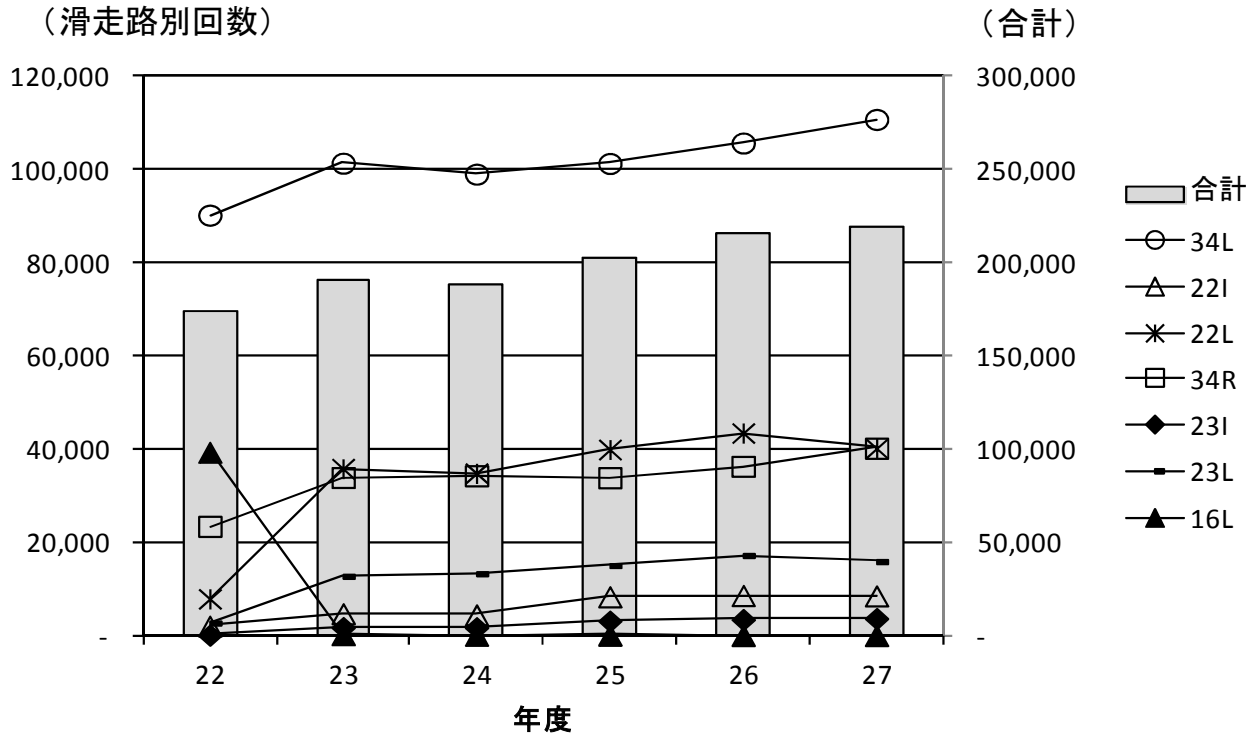


図 1 4 滑走路別着陸回数

※24年度は国土交通省の測定システム運用停止に伴い 355 日間の回数である。



(3) 使用滑走路別・時間帯別飛行経路のイメージ (D滑走路供用後)

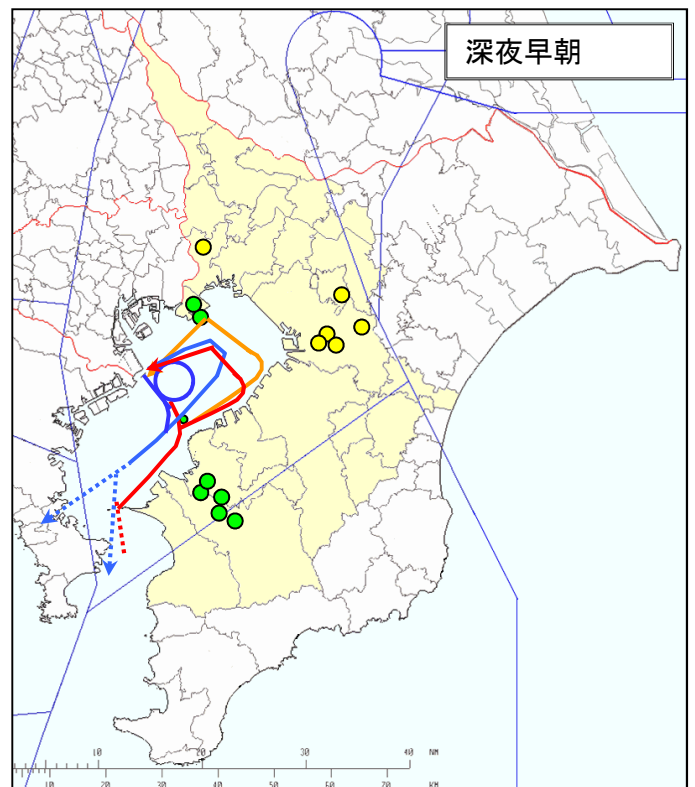
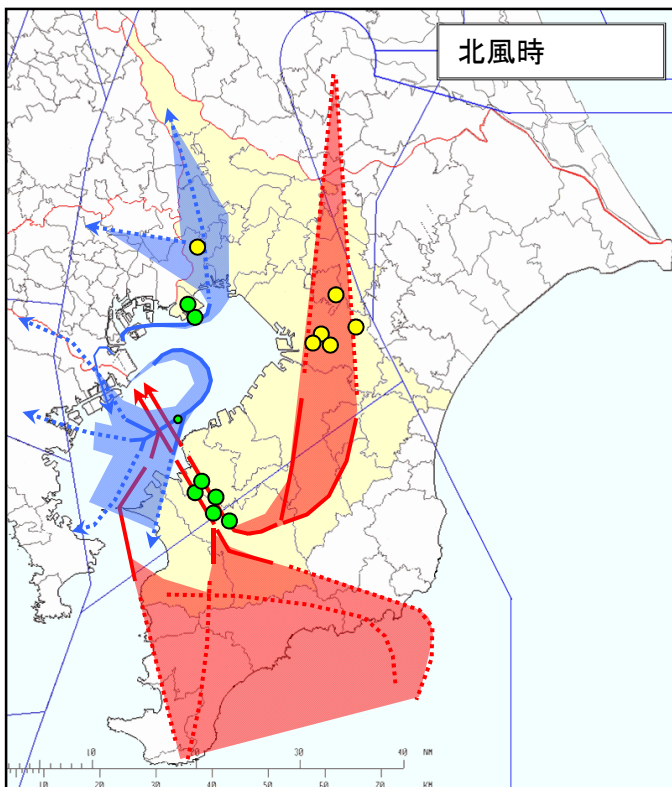
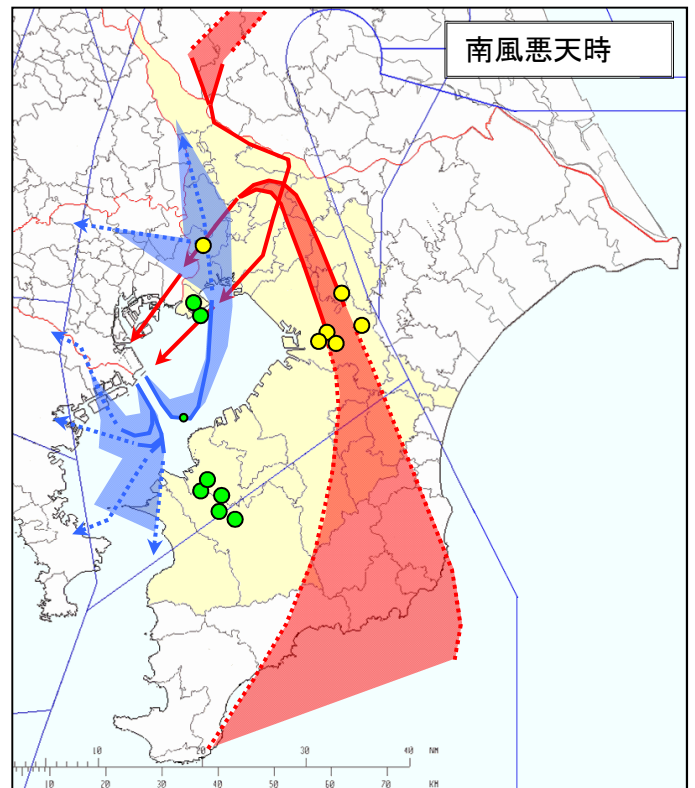
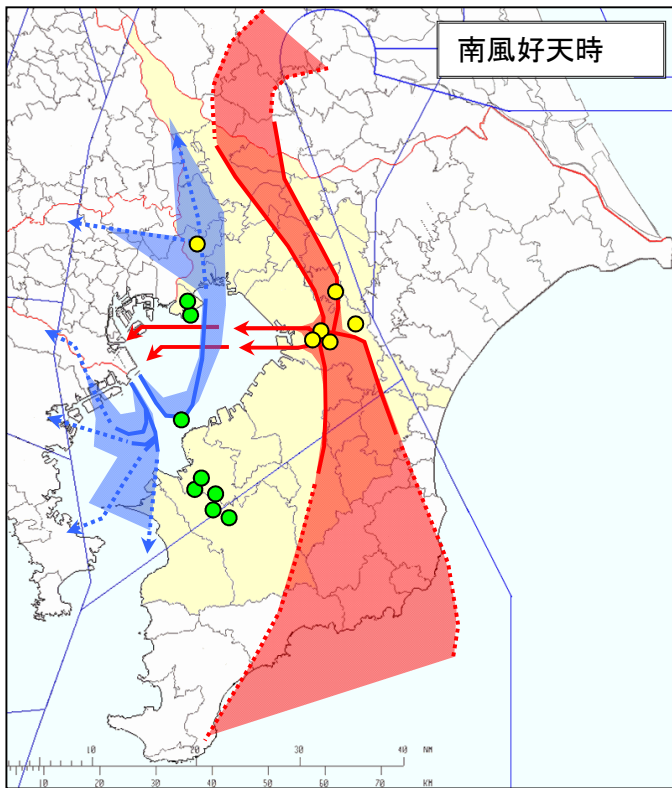
→ 離陸

→ 着陸

● 県の既設固定局

● 実態調査測定局

(関係市設置局含む)



※ 飛行ルートは、一定高度以上は分散するため、平均的なものを図示。

※ 図示した飛行ルートは、レーダー誘導による標準的な飛行の範囲と流れを示すイメージであり、固定されたルートではない。

(4) 経緯

昭和 6 年	8 月	「通信省羽田飛行場」として設置される
昭和 2 7 年	7 月	連合軍総司令部から空港施設の大部分が日本に返還され、「東京国際空港」と改称され、運輸省の所管となる
昭和 3 1 年	4 月	空港整備法が公布され、第 1 種空港として指定される
昭和 3 3 年	7 月	航空管制権の移管により完全返還される
昭和 4 8 年	1 2 月	「航空機騒音に係る環境基準」告示（環境庁告示第 1 5 4 号）
昭和 5 3 年	5 月	国際線が新東京国際空港（成田空港）へ移転
昭和 5 3 年	8 月	「航空機騒音に係る環境基準」の地域類型指定を告示（県告示第 6 9 5 号）
昭和 5 8 年	2 月	「東京国際空港整備基本計画」が決定される
昭和 5 9 年	1 月	空港の沖合展開事業着手
昭和 6 3 年	7 月	A 滑走路が完全供用開始される
平成 3 年	7 月	運用時間が 6 時～2 3 時に延長される
平成 5 年	9 月	西側旅客ターミナルビル（ビッグバード）供用開始
平成 9 年	3 月	C 滑走路が供用開始される
平成 9 年	7 月	C 滑走路 2 4 時間供用開始
平成 1 2 年	3 月	B 滑走路が完全供用開始される
平成 1 2 年	7 月	発着調整基準改訂（6 4 0 回から 7 5 4 回／日に増加） なお、そのうち 7 0 2 回実施
平成 1 3 年	2 月	国際旅客チャーター便等の運行開始
平成 1 3 年	1 2 月	「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」を閣議決定し、新設滑走路を B 滑走路に平行して設置することを定める
平成 1 5 年	7 月	空港処理容量の拡大（到着回数 2 8 回から 2 9 回／時に増加） 国内定期便発着回数 7 5 4 回から 7 8 2 回／日に増加
平成 1 6 年	5 月	浦安方面の住宅地上空の通過を回避し、また、千葉市等の通過高度を引き上げるなどの騒音軽減策を講じた再拡張修正案が示される
平成 1 6 年	1 0 月から 1 1 月	国土交通省関東地方整備局並びに東京航空局は、環境影響評価法の規定に基づき、「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価方法書」を縦覧
平成 1 7 年	3 月	「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価方法書」に対する知事意見提出
平成 1 7 年	8 月から 9 月	国土交通省関東地方整備局並びに東京航空局では、環境影響評価法の規定に基づき、「東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価準備書」を縦覧

平成17年 9月	平成16年5月に示された再拡張修正案の県・市町の下承を受けて、今後の国との協議の基本となる枠組みを文書化した確認書を締結
平成17年12月	空港処理容量の拡大（到着回数29回から30回/時 年間発着約1万回増加）
平成18年 8月	国土交通省が飛行コース公開システムを運用開始
平成18年12月	千葉県及び東京都が羽田再拡張事業に関する公有水面の埋立を承認
平成19年 3月	D滑走路建設工事の本工事着手
平成19年 9月	空港処理容量の拡大（到着回数30回から31回/時）
平成19年12月	「航空機騒音に係る環境基準」の改正告示（環境省告示第114号） （評価指標をWECPNLから L_{den} に変更：平成25年4月1日から適用）
平成22年 1月	新管制塔運用開始
平成22年 3月	深夜早朝時間帯の飛行ルート及び神奈川・都心北上ルートの撤回について、国土交通省と県・市町が合意したことから確認書を締結
平成22年10月	D滑走路が供用開始される 国際定期便が就航 空港処理容量の拡大（到着回数31回から33回/時）
平成23年 3月	空港処理容量の拡大（到着回数33回から35回/時）
平成24年 2月	南風好天時の着陸ルート交差点(千葉市内)が3km東側に移動
平成24年 8月	南風好天時の南側着陸ルートの高度引き上げ(5000ftから7000ftへ)の試行運用開始
平成24年12月	海ほたる航空灯台の供用開始により、日没後の富津沖海上ルートの運用改善
平成25年 3月	空港処理容量の拡大（到着回数35回から37回/時 年間発着約2万回増加）
平成25年11月	平成24年8月に試行運用が開始された南風好天時の南側着陸ルートの高度引き上げの本運用を開始
平成26年3月	南風好天時の北側着陸ルートの高度引き上げ(4000ftから4500ftへ)及び4～5km東側へ移動の試行運用開始 空港処理容量の拡大（到着回数37回から40回/時 年間発着回数3.7万回増加）
平成26年12月	C滑走路（3,000m）を海側（南側）に360m延伸
平成27年 4月	南風好天時の北側着陸ルートの高度引き上げ(4000ftから4500ftへ)及び4～5km東側へ移動の本格運用開始

2 関係告示及び通知（航空機騒音に係る環境基準）

（1）航空機騒音に係る環境基準について（新環境基準）

（平成25年4月1日から適用）

昭和48年12月27日 環境庁告示第154号
改正 平成5年10月28日 環境庁告示第91号
改正 平成12年12月14日 環境庁告示第78号
改正 平成19年12月17日 環境省告示第114号

公害対策基本法（昭和42年法律第132号）第9条の規定に基づく騒音に係る環境上の条件のうち、航空機騒音に係る環境基準について次のとおり告示する。

環境基本法（平成5年法律第91号）第16条第1項の規定に基づく騒音に係る環境上の条件につき、生活環境を保全し、人の健康の保護に資するうえで維持することが望ましい航空機騒音に係る基準（以下「環境基準」という。）及びその達成期間は、次のとおりとする。

第1 環境基準

- 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デシベル以下
II	62デシベル以下

（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以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域とする。

- 2 1の環境基準の基準値は、次の方法により測定・評価した場合における値とする。

- (1) 測定は、原則として連続7日間行い、騒音レベルの最大値が暗騒音より10デシベル以上大きい航空機騒音について、単発騒音暴露レベル（ L_{AE} ）を計測する。なお、単発騒音暴露レベルの求め方については、日本工業規格 Z8731 に従うものとする。
- (2) 測定は、屋外で行うものとし、その測定点としては、当該地域の航空機騒音を代表すると認められる地点を選定するものとする。
- (3) 測定時期としては、航空機の飛行状況及び風向等の気象条件を考慮して、測定点における航空機騒音を代表すると認められる時期を選定するものとする。
- (4) 評価は、算式アにより1日（午前0時から午後12時まで）ごとの時間帯補正等価騒音レベル（ L_{den} ）を算出し、全測定日の L_{den} について、算式イによりパワー平均を算出するものとする。

算式ア

$$10\log_{10} \left\{ \frac{T_0}{T} \left(\sum_i 10^{\frac{L_{AE,di}}{10}} + \sum_j 10^{\frac{L_{AE,dj+5}}{10}} + \sum_k 10^{\frac{L_{AE,dk+10}}{10}} \right) \right\}$$

（注） i 、 j 及び k とは、各時間帯で観測標本の i 番目、 j 番目及び k 番目をいい、 $L_{AE,di}$ とは、午前7時から午後7時までの時間帯における i 番目の L_{AE} 、 $L_{AE,ej}$ とは、午後7時から午後10時までの時間帯における j 番目の L_{AE} 、 $L_{AE,nk}$ とは、午前0時から午前7時まで及び午後10時から午後12時までの時間帯における k 番目の L_{AE} をいう。

また、 T_0 とは、規準化時間（1秒）をいい、 T とは、観測1日の時間（86400秒）をいう。

算式イ

$$10\log_{10} \left[\frac{1}{N} \sum_i 10^{\frac{L_{den,i}}{10}} \right]$$

(注) N とは、測定日数をいい、 $L_{den,i}$ とは、測定日のうち i 日目の測定日の L_{den} をいう。

(5) 測定は、計量法（平成4年法律第51号）第71条の条件に合格した騒音計を用いて行うものとする。この場合において、周波数補正回路はA特性を、動特性は遅い動特性（SLOW）を用いることとする。

3 1の環境基準は、1日当たりの離着陸回数が10回以下の飛行場であって、警察、消防及び自衛隊等専用の飛行場並びに離島にある飛行場の周辺地域には適用しないものとする。

第2 達成期間等

1 環境基準は、公共用飛行場等の周辺地域においては、飛行場の区分ごとに次表の達成期間の欄に掲げる期間で達成され、又は維持されるものとする。この場合において、達成期間が5年をこえる地域においては、中間的に同表の改善目標の欄に掲げる目標を達成しつつ、段階的に環境基準が達成されるようにするものとする。

飛行場の区分		達成期間	改善目標
新設飛行場		直ちに	
既設飛行場	第三種空港及びこれに準ずるもの		
	第二種空港（福岡空港を除く。）	A	5年以内
		B	10年以内
	成田国際空港		
第一種空港（成田国際空港を除く。）及び福岡空港		10年をこえる期間内に可及的速やかに	1 5年以内に、70デシベル未満とすること又は70デシベル以上の地域において屋内で50デシベル以下とすること。 2 10年以内に、62デシベル未満とすること又は62デシベル以上の地域において屋内で47デシベル以下とすること。

備考

- 1 既設飛行場の区分は、環境基準が定められた日における区分とする。
- 2 第二種空港のうち、Bとはターボジェット発動機を有する航空機が定期航空運送事業として離着陸するものをいい、AとはBを除くものをいう。
- 3 達成期間の欄に掲げる期間及び改善目標を達成するための期間は、環境基準が定められた日から起算する。

2 自衛隊等が使用する飛行場の周辺地域においては、平均的な離着陸回数及び機種並びに人家の密集度を勘案し、当該飛行場と類似の条件にある前項の表の飛行場の区分に準じて環境基準が達成され、又は維持されるように努めるものとする。

3 航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じても、1の達成期間で環境基準を達成することが困難と考えられる地域においては、当該地域に引き続き居住を希望する者に対し家屋の防音工事等を行うことにより環境基準が達成された場合と同等の屋内環境が保持されるようにするとともに、極力環境基準の速やかな達成を期するものとする。

(2) 航空機騒音に係る環境基準の一部改正について（環境省局長通知）

平成 19 年 12 月 17 日 環水大大発第 071217004 号
環境省水・大気環境局長から各都道府県知事あて

航空機騒音に係る環境基準の一部を改正する告示（環境省告示第 114 号）が平成 19 年 12 月 17 日に公布され、平成 25 年 4 月 1 日から施行される。

航空機騒音に係る環境基準（以下「基準」という。）は、昭和 48 年 12 月 27 日付け環境庁告示第 154 号をもって設定され、騒音の評価指標として *WECPNL* が採用されてきた。しかし、近年、騒音測定機器が技術的に進歩し、また、国際的にも騒音の評価には等価騒音レベルを基本とした評価指標が採用されている。今回の基準の改正は、このような動向を踏まえ、平成 19 年 6 月 27 日付けの中央環境審議会答申「航空機騒音に係る環境基準の改正について」（中環審第 409 号）を踏まえ、騒音の評価指標を *WECPNL* から時間帯補正等価騒音レベル（ L_{den} ）に改正するものである。

このような改正の趣旨にかんがみ、下記の事項に留意の上、環境基準の地域類型をあてはめる地域の指定（以下、「地域指定」という。）及びその運用に遺漏なきを期されるとともに、各関係機関と連携を図りつつ、本基準の維持、達成のための施策の実施に関し、格段の御努力をいただきたく通知する。

なお、「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和 49 年 7 月 2 日環大特第 42 号環境庁大気保全局長から各都道府県知事あて通知）及び「小規模飛行場環境保全暫定指針」（平成 2 年 9 月 13 日環大企第 342 号環境庁大気保全局長から各都道府県知事及び政令指定都市市長あて）は、平成 25 年 3 月 31 日をもって廃止する。

おって、関係省に対し、別添の文書を送付したので念のため申し添える。

記

第 1 改正の概要

1 評価指標について

評価指標の改正に当たっては、騒音測定機器の技術的な進歩、 L_{den} 等の等価騒音レベルを基本とした指標が国際的に採用されている状況等を総合的に勘案し、新たな評価指標を *WECPNL* から L_{den} に改正した。

なお、 L_{den} については、算式アにより 1 日ごとの L_{den} を算出し、全測定日の L_{den} について、算式イによりパワー平均を算出するものとする。ただし、 L_{AE} （単発騒音暴露レベル）の求め方については、日本工業規格 Z 8731 によるものとする。

算式ア

$$10\log_{10} \left\{ \frac{T_0}{T} \left(\sum_i 10^{\frac{L_{AE,di}}{10}} + \sum_j 10^{\frac{L_{AE,dj+5}}{10}} + \sum_k 10^{\frac{L_{AE,dk+10}}{10}} \right) \right\}$$

(注) i 、 j 及び k とは、各時間帯で観測標本の i 番目、 j 番目及び k 番目をいい、 $L_{AE,di}$ とは、午前 7 時から午後 7 時までの時間帯における i 番目の L_{AE} 、 $L_{AE,ej}$ とは、午後 7 時から午後 10 時までの時間帯における j 番目の L_{AE} 、 $L_{AE,nk}$ とは、午前 0 時から午前 7 時まで及び午後 10 時から午後 12 時までの時間帯における k 番目の L_{AE} をいう。

算式イ

$$10\log_{10} \left[\frac{1}{N} \sum_i 10^{\frac{L_{den,i}}{10}} \right]$$

(注) N とは、測定日数をいい、 $L_{den, i}$ とは、測定日のうち i 日目の測定日の L_{den} をいう。

2 基準値について

基準値の設定に当たっては、まずは、現行基準レベルの早期達成を実現することが肝要であることから、騒音対策の継続性も考慮し、引き続き現行の基準値に相当するレベルとした。

3 小規模飛行場の扱いについて

一般の改正により、小規模飛行場環境保全暫定指針を統合することとし、これまで基準の適用除外とされてきた1日当たりの離着陸回数が10回以下の飛行場についても、基準を適用することとする。

ただし、警察、消防及び自衛隊等専用の飛行場については適用しない。

ここで、「1日当たりの離着陸回数が10回以下の飛行場」とは、飛行場及び反復継続使用される場外離着陸場のうち1日当たりの離着陸回数が10回以下のものをいう。また、自衛隊法（昭和29年法律第165号）第2条第1項に規定する自衛隊又は日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約（昭和35年条約第6号）に基づき日本国にあるアメリカ合衆国の軍隊（以下「自衛隊等」という。）が使用する飛行場であって、自衛隊等の航空機が1年間に当該飛行場に離着陸した回数（緊急的な離着陸を除く。）を年間総日数で除した値が10以下のものをいう。

なお、「警察、消防及び自衛隊等専用の飛行場」とは、警察、消防及び自衛隊等が専用に使用する飛行場をいい、また、災害派遣、航空救難等の緊急的な運航については、基準は適用されない。

第2 その他

1 地域指定について

地域指定については、「航空機騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準について」（平成13年1月5日環大企第1号環境庁大気保全局長から各都道府県知事あて）により記しているところであるが、地域指定を行ったときは、遅滞なく環境省に報告するとともに、直ちに都道府県の公報に掲載するなどにより公示し、関係住民等に周知させるよう配慮すること。

2 経過措置について

施行については、新たな評価指標である L_{den} による測定の準備に要する期間等を考慮して平成25年4月1日としたところである。貴職におかれては、施行までに L_{den} による測定できる態勢の整備に万全を期されたい。また、施行までに L_{den} による測定が可能になった場合は、各飛行場における L_{den} の実態を把握することが重要であることから、現行の評価指標である $WECPNL$ による環境基準値評価を行うとともに、 L_{den} による調査も併せて実施することが望ましい。

3 測定について

L_{den} による測定については、航空機騒音監視測定マニュアル（仮称）の策定などを予定しており、これらについては今後別途通知する。

4 達成期間について

達成期間に示す期間は、これまでと同様に、基準が定められた昭和48年12月27日を起点としている。

(3) 航空機騒音に係る環境基準の地域類型指定（千葉県告示）

昭和 53 年 8 月 29 日 千葉県告示第 695 号
 改正 平成 3 年 11 月 29 日 千葉県告示第 1017 号
 改正 平成 8 年 4 月 1 日 千葉県告示第 441 号
 改正 平成 13 年 5 月 11 日 千葉県告示第 592 号
 改正 平成 25 年 2 月 22 日 千葉県告示第 70 号

環境基本法（平成 5 年法律第 91 号）第 16 条第 2 項の規定により航空機騒音に係る環境基準（昭和 48 年環境庁告示第 154 号）の地域の類型ごとに指定する地域を次のとおり定める。

地域指定

地域の類型	該 当 地 域
I	別表第 1 に掲げる区域のうち、都市計画法（昭和 48 年法律第 100 号）第 8 条第 1 項第 1 号の規定により定められた第 1 種低層住居専用地域、第 2 種低層住居専用地域第 1 種中高層住居専用地域、第 2 種中高層住居専用地域、第 1 種住居地域、第 2 種住居地域及び準住居地域並びに同号に規定する用途地域の定められていない地域のうち別表第 2 に掲げる工業団地を除いた地域
II	別表第 1 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、準工業地域及び工業地域並びに別表第 2 に掲げる工業団地

別表第 1

飛行場名	区 域
成田国際空港	成田市、富里市及び山武市並びに印旛郡栄町、香取郡多古町及び山武郡横芝光町及び芝山町の全域。ただし、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工業専用地域及び成田国際空港の敷地を除く。
東京国際空港及び木更津飛行場	木更津市及び君津市の全域。 ただし、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工業専用地域及び木更津飛行場の敷地を除く。
下総飛行場	船橋市、柏市、鎌ヶ谷市及び白井市のうち別図第 1 に表示する実線によって囲まれた地域。ただし、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工業専用地域及び下総飛行場の敷地を除く。

別表第 2

名 称	市町村名	区 域
富里工業団地	富里市	立沢新田、十倉及び高野のうち別図第 2 で示す部分
松尾工業団地	山武市	上横地、松尾町借毛本郷及び松尾町下之郷のうち別図第 2 で示す部分
芝山工業団地 (木崎地区)	山武郡芝山町	小池のうち別図第 2 で示す部分

別図第 1 及び別図第 2 は省略し、千葉県環境生活部大気保全課において縦覧に供する。

(4) 航空機騒音に係る環境基準について（旧環境基準）

（平成24年3月31日まで適用）

昭和48年12月27日 環境庁告示第154号
改正 平成5年10月28日 環境庁告示第91号
改正 平成12年12月14日 環境庁告示第78号

公害対策基本法（昭和42年法律第132号）第9条の規定に基づく騒音に係る環境上の条件のうち、航空機騒音に係る環境基準について次のとおり告示する。

環境基本法（平成5年法律第91号）第16条第1項の規定に基づく騒音に係る環境上の条件につき、生活環境を保全し、人の健康の保護に資するうえで維持することが望ましい航空機騒音に係る基準（以下「環境基準」という。）及びその達成期間は、次のとおりとする。

第1 環境基準

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（単位 WECPNL）
I	70以下
II	75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以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域とする。

2 1の環境基準の基準値は、次の方法により測定・評価した場合における値とする。

- (1) 測定は、原則として連続7日間行い、暗騒音より10デシベル以上大きい航空機騒音のピークレベル（計量単位 デシベル）及び航空機の機数を記録するものとする。
- (2) 測定は、屋外で行うものとし、その測定点としては、当該地域の航空機騒音を代表すると認められる地点を選定するものとする。
- (3) 測定時期としては、航空機の飛行状況及び風向等の気象条件を考慮して、測定点における航空機騒音を代表すると認められる時期を選定するものとする。
- (4) 評価は、(1)のピークレベル及び機数から次の算式により1日ごとの値（単位 WECPNL）を算出し、そのすべての値をパワー平均して行うものとする。

算式

$$\overline{dB(A)} + 10 \log_{10} N - 27$$

（注） $\overline{dB(A)}$ とは、1日のすべてのピークレベルをパワー平均したものをいい、 N とは、午前0時から午前7時までの間の航空機の機数を N_1 、午前7時から午後7時までの間の航空機の機数を N_2 、午後7時から午後10時までの間の航空機の機数を N_3 、午後10時から午後12時までの間の航空機の機数を N_4 とした場合における次により算出した値をいう。

$$N = N_2 + 3N_3 + 10(N_1 + N_4)$$

(5) 測定は、計量法（平成4年法律第51号）第71条の条件に合格した騒音計を用いて行うものとする。この場合において、周波数補正回路はA特性を、動特性は遅い動特性（SLOW）を用いることとする。

3 1の環境基準は、1日当たりの離着陸回数が10回以下の飛行場及び離島にある飛行場の周辺地域には適用しないものとする。

第2 達成期間等

1 環境基準は、公共用飛行場等の周辺地域においては、飛行場の区分ごとに次表の達成期間の欄に掲げる期間で達成され、又は維持されるものとする。この場合において、達成期間が5年をこえる地域においては、中間的に同表の改善目標の欄に掲げる目標を達成しつつ、段階的に環境基準が達成されるようにするものとする。

飛行場の区分		達成期間	改善目標
新設飛行場		直ちに	
既設飛行場	第三種空港及びこれに準ずるもの		
	第二種空港（福岡空港を除く。）	A	5年以内
		B	10年以内
	新東京国際空港		
第一種空港（新東京国際空港を除く。）及び福岡空港	10年をこえる期間内に可及的速やかに	1 5年以内に、85W E C P N L未満とすること又は85W E C P N L以上の地域において屋内で65W E C P N L以下とすること。 2 10年以内に、75W E C P N L未満とすること又は75W E C P N L以上の地域において屋内で60W E C P N L以下とすること。	

備考

- 1 既設飛行場の区分は、環境基準が定められた日における区分とする。
- 2 第二種空港のうち、Bとはターボジェット発動機を有する航空機が定期航空運送事業として離着陸するものをいい、AとはBを除くものをいう。
- 3 達成期間の欄に掲げる期間及び改善目標を達成するための期間は、環境基準が定められた日から起算する。

2 自衛隊等が使用する飛行場の周辺地域においては、平均的な離着陸回数及び機種並びに人家の密集度を勘案し、当該飛行場と類似の条件にある前項の表の飛行場の区分に準じて環境基準が達成され、又は維持されるよう努めるものとする。

3 航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じて、1の達成期間で環境基準を達成することが困難と考えられる地域においては、当該地域に引き続き居住を希望する者に対し家屋の防音工事等を行うことにより環境基準が達成された場合と同等の屋内環境が保持されるようにするとともに、極力環境基準の速やかな達成を期するものとする。

(5) 航空機騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準について（環境庁局長通知）

（改正前；平成 25 年度一部改正）

平成 13 年 1 月 5 日 環大企第 1 号
環境庁大気保全局長から各都道府県知事あ

て

航空機騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準が下記のとおり定められたので、通知する。

記

地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律（平成 11 年法律第 87 号）の制定により、環境基本法（平成 5 年法律第 91 号）第 16 条第 2 項の規定により、環境基本法第 16 条第 1 項の基準についての同条第 2 項の規定による地域の指定に関する事務は、その地域が属する都道府県知事が処理するものとされた。このうち、同法第 40 条の 2 及び同条の規定に基づく「環境基準に係る地域又は水域の指定の事務に関する政令」（平成 5 年政令第 371 号）第 2 条の規定により、交通に起因して生ずる騒音に関する地域の指定に関する事務は、都道府県知事が地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 2 条第 9 項第 1 号に規定する第 1 号法定受託事務として行うこととされた。都道府県知事が事務を行う際には、「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和 48 年 12 月環境庁告示第 154 号）に定めるほか、別添により地域の類型を当てはめて、その指定を行われたい。

別添

航空機騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定について

- 1 環境基準の地域類型をあてはめる地域は、航空機騒音から通常の生活を保全する必要がある地域とすること。したがって、工業専用地域、原野、海上等は地域類型のあてはめを行わないものとする。なお、「航空機騒音」とは、ターボジェット発動機、ターボファン発動機、ターボプロップ発動機、ターボシャフト発動機又はピストン発動機等を主な動力とする航空機の航行に伴って発生する騒音をいうこと。
- 2 地域類型の当てはめに際しては、当該地域の土地利用等の状況を勘案して行うこと。この場合において、都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）に基づく用途地域が定められている地域にあつては、原則として、第 1 種低層住居専用地域、第 2 種低層住居専用地域、第 1 種中高層住居専用域及び第 2 種中高層住居専用地域を類型Ⅰに当てはめるものとし、その他を類型Ⅱに当てはめるものとする。また、用途地域が定められていない地域にあつては、現在及び将来の土地利用状況を勘案し、現在市街化している地域又は将来の市街化が予定されている地域のうち、第 1 種低層住居専用地域、第 2 種低層住居専用地域、第 1 種中高層住居専用地域及び第 2 種中高層住居専用地域に相当する地域を類型Ⅰに当てはめる等用途地域が定められている地域に準じて当てはめを行うこと。
- 3 地域指定の見直しは、おおむね 5 年ごとに土地利用等の状況の変化に応じて行うとともに、土地利用計画（土地基本法（平成 1 年法律第 84 号）第 11 条第 1 項に規定する土地利用計画をいう。以下同じ。）上の大幅な変更があつた場合にも速やかに行うこと。
- 4 「航空機騒音に係る環境基準について」の第 1 の 3 中「1 日当たりの離着陸回数が 10 回以下の飛行場」とあるのは、公共用飛行場であつて、航空機（航空法（昭和 27 年法律第 231 号）第 2

条第16項に規定する航空運送事業の用に供されるもの又は操縦の練習の用に供されるものに限る。)が1年間に当該飛行場に離着陸した回数を年間総日数で除した値が10以下のもの及び自衛隊法(昭和29年法律第165号)第2条第1項に規定する自衛隊又は日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約に基づき日本国にあるアメリカ合衆国の軍隊(以下「自衛隊等」という。)が使用する飛行場であって、自衛隊等の航空機が1年間に当該飛行場に離着陸した回数(緊急的な離着陸を除く。)を年間総日数で除した値が10以下のものをいう。

- 5 「航空機騒音に係る環境基準について」の第1の3中「離島にある飛行場」とあるのは、離島振興法(昭和28年法律第72号)第2条第1項に規定する離島振興対策実施地域が存する離島、沖縄振興開発特別措置法(昭和46年法律第131号)第2条第2項に規定する離島、奄美群島振興特別措置法(昭和29年法律第189号)第1条に規定する奄美群島及び小笠原諸島振興特別措置法(昭和44年法律第79号)第2条第1項に規定する小笠原諸島にある飛行場をいう。
- 6 「航空機騒音に係る環境基準について」の第2の1の表の既設飛行場の項中「これに準ずるもの」とあるのは、空港整備法(昭和31年法律第80号)第2条第1項に規定する空港及び自衛隊等が使用する飛行場を除く飛行場並びに航空法第79条ただし書の規定により運輸大臣の許可を受けた離着陸の場所であって、反復して使用されるものをいう。

(6) 航空機騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準の改正について（環境省局長通知）

（平成 25 年 4 月 1 日から適用）

平成 21 年 8 月 28 日 環水大大発第 090828001 号
環境省水・大気環境局長から各都道府県知事あて

航空機騒音に係る環境基準（以下「環境基準」という。）の類型を当てはめる地域の指定については、従来から「航空機騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定に係る法定受託事務の処理基準」（平成 13 年 1 月 5 日付け環大企第 1 号。以下「処理基準」という。）により、その処理の基準を通知し、実施されてきたところである。

今般、「航空機騒音に係る環境基準についての一部を改正する件」（平成 19 年 12 月環境省告示第 114 号）により、騒音の評価指標が W E C P N L から時間帯補正等価騒音レベル（ L_{den} ）に改正されたことに伴い、処理基準の別添「航空機騒音に係る環境基準の類型を当てはめる地域の指定について」の 1、4、5 及び 6 の全部を下記のとおり改正するので、通知する。当該事務を行うに当たっては、これに基づき適切に実施されたい。なお、本通知は平成 25 年 4 月 1 日から適用するものとする。

記

- 1 環境基準の地域類型を当てはめる地域は、航空機騒音から生活環境を保全する必要がある地域とすること。したがって、工業専用地域、原野、海上等は地域類型の当てはめを行わないものとする。

なお、「航空機騒音」とは、ターボジェット発動機、ターボファン発動機、ターボプロップ発動機、ターボシャフト発動機又はピストン発動機等を主な動力とする航空機の運航に伴って発生する飛行騒音並びに飛行場内における航空機の運用や機体の整備に伴って発生する地上騒音をいう。

- 4 「航空機騒音に係る環境基準について」第 1 の 3 中「1 日当たりの離着陸回数が 10 回以下の飛行場」とは、飛行場及び反復継続使用される場外離着陸場のうち 1 日当たりの離着陸回数が 10 回以下のものをいう。また、自衛隊法（昭和 29 年法律第 165 号）第 2 条第 1 項に規定する自衛隊又は日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約（昭和 35 年条約第 6 号）に基づき日本国にあるアメリカ合衆国の軍隊（以下「自衛隊等」という。）が使用する飛行場であって、自衛隊等の航空機が 1 年間に当該飛行場に離着陸した回数（緊急時の離着陸を除く。）を年間総日数で除した値が 10 以下のものをいう。

なお、同中「警察、消防及び自衛隊等専用の飛行場」とは、警察、消防及び自衛隊等が専用使用する飛行場をいい、また、災害派遣、航空救難等の緊急時の運航については、環境基準は適用されない。

- 5 「航空機騒音に係る環境基準について」第 1 の 3 中「離島にある飛行場」とは、離島振興法（昭和 28 年法律第 72 号）第 2 条第 1 項に規定する離島振興対策実施地域が存する離島、沖縄振興特別措置法（平成 14 年法律第 14 号）第 3 条第 3 号に規定する離島、奄美群島振興開発特別措置法（昭和 29 年法律第 189 号）第 1 条に規定する奄美群島及び小笠原諸島振興開発特別措置法（昭和 44 年法律第 79 号）第 2 条第 1 項に規定する小笠原諸島にある飛行場をいう。

- 6 「航空機騒音に係る環境基準について」第 2 の 1 の表の既設飛行場の項中「これに準ずるもの」とあるのは、空港整備法及び航空法の一部を改正する法律（平成 20 年法律第 75 号）による改正前の空港整備法（昭和 31 年法律第 80 号）第 2 条第 1 項に規定する空港及

び自衛隊等が使用する飛行場を除く飛行場並びに航空法（昭和 27 年法律第 231 号）第 79 条ただし書の規定により国土交通大臣の許可を受けた離着陸の場所であって、反復して使用されるものをいう。

(7) 航空機騒音に係る環境基準について（環境庁局長通知）

（本通知は、平成13年1月5日付け環大企第1号の通知により廃止され、測定方法等は、「技術的助言」として扱うこととされている。）

昭和49年 7月2日 環大特第 42号
環境庁大気保全局長から各都道府県知事あて
改正 平成 5年 7月26日 環大企第323号・環大特第 81号・環大自第 66号
改正 平成 5年11月18日 環大企第488号・環大特第123号・環大自第102号

航空機騒音に係る環境基準（以下単に「環境基準」という。）は、昭和48年12月27日付け環境庁告示第154号をもって設定されたところである。

環境基準は、航空機騒音につき生活環境を保全し、人の健康の保護に資するうえで維持することが望ましい基準として公害対策基本法（昭和42年法律第132号）第9条第1項に基づき定められたものであり、飛行場周辺における航空機騒音による被害を防止するための発生源対策、障害防止対策等の各種施策を総合的に推進するに際しての目標となるべきものである。貴職におかれては、このような環境基準の設定の主旨にかんがみ、下記の事項に十分御留意のうえ、環境基準の地域類型をあてはめる地域の指定（以下「地域指定」という。）を行うほか、環境基準達成のための施策の実施に関し、格段の御配慮を願いたく通知する。

なお、地域指定を行った場合には遅滞なく環境庁に報告されたい。

おって、環境基準達成のための施策に関して、関係各省庁に対し、別添の文書を送付したので念のため申し添える。

記

第1 地域指定

- 1 地域指定の権限は、公害対策基本法第9条第2項の規定に基づいて制定された「環境基準に係る水域及び地域の指定権限の委任に関する政令（昭和46年政令第159号）」により、当該地域が属する区域を管轄する都道府県知事に委任されているので、貴職において地域指定を速やかに行うこと。
- 2 環境基準の地域類型をあてはめる地域は、航空機騒音から通常の生活を保全する必要がある地域とすること。従って、工業専用地域、原野、海上等は地域類型のあてはめを行わないものとする。
- 3 地域類型のあてはめに際しては、当該地域の土地利用等の状況を勘案して行うこと。この場合において、都市計画法（昭和43年法律第100号）に基づく用途地域が定められている地域にあつては、原則として、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及び第二種中高層住居専用地域を類型Ⅰにあてはめるものとし、その他を類型Ⅱにあてはめるものとする。また、用途地域が定められていない地域にあつては、現在及び将来の土地利用状況を勘案し、現在市街化している地域又は将来の市街化が予定されている地域のうち、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及び第二種中高層住居専用地域に相当する地域を類型Ⅰにあてはめる等用途地域が定められている地域に準じてあてはめを行うこと。

なお、都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律（平成4年法律第82号）によって改正された用途地域に指定を受けておらず、従前の用途地域が存続している地域にあつては、従前の用途地域に基づいて地域の類型のあてはめをして差し支えないこと。この場合、地域の類型Ⅰは第一種住居専用地域及び第二種住居専用地域に、地域の類型Ⅱは住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域及び工業地域に対応するものであり、工業専用地域については地域の類型あてはめを行わないものとする。

- 4 地域指定を行ったときは、直ちに都道府県の公報に掲載するなどにより公示し、関係住民に

周知させるよう配慮すること。

- 5 地域指定の見直しは、概ね5年ごとに土地利用等の状況の変化に応じて行うとともに、土地利用計画上の大幅な変更があった場合にも速やかに行うこと。

第2 測定方法等

- 1 測定は、暗騒音よりピークレベルが10dB以上大きいすべての航空機騒音について、各測定時期ごとに連続7日間行うことが原則であるが、当該時期の平均的な騒音の状況を把握するために必要かつ十分な日数としても差し支えないこと。

なお、測定の際の暗騒音とは、測定点付近における航空機騒音以外の騒音をいうものであり、このレベルがあまり変動しない場合は、一定値として扱ってもよいこと。

- 2 測定は、当該地域において環境基準の達成状況を把握し、対策を講ずる上で必要と認められる地点であって、なるべく暗騒音レベルの低い地点を選定して行うこと。

なお、適宜固定測定点を設けて航空機騒音の年次的推移を把握することが望ましいこと。

- 3 測定は、運航方法及び気象条件を勘案して、年間を通じての平均的な航空機騒音の状況が把握できる時期を選定して行うこととし、航空機騒音の状況が時期によってほとんど変化しない場合は年1回以上、かなり変化する場合は四季ごとに1回（年4回）以上行うこと。

- 4 航空機騒音の評価は、測定されたピークレベル及び機数から1日ごとのWECPNLの値を算出し、一年間のそのすべての値をパワー平均して行うこととするが、運航方法又は気象条件が極めて特殊な日の値は除外すること。

なお、自衛隊等が使用する飛行場の周辺における測定結果の評価に際しては、自衛隊の現地部隊等の協力を求めて災害派遣、航空救難、緊急発進等の緊急的な離着陸を把握し、当該測定結果を除外して行うこと。

第3 その他

- 1 「航空機騒音」とは、ターボジェット発動機、ターボプロップ発動機又はピストン発動機を主な動力とする航空機の航行に伴って発生する騒音をいうこと。
- 2 「1日当たりの離着陸回数が10回以下の飛行場」とは、公共用飛行場にあつては、当該飛行場に離着陸する航空機であつて、航空法（昭和27年法律第231号）第2条第17項に規定する航空運送事業の用に供されるもの又は操縦練習の用に供されるものの年間総離着陸回数を年間日数で除した値が10以下のものをいうこと。
- 3 「離島にある飛行場」とは、離島振興法（昭和28年法律第72号）第2条第1項に規定する離島振興対策実施地域を有する離島、沖縄振興開発特別措置法（昭和46年法律第131号）第2条第2項に規定する離島、奄美群島振興特別措置法（昭和29年法律第189号）第1条に規定する奄美群島及び小笠原諸島振興特別措置法（昭和44年法律第79号）第2条第1項に規定する小笠原諸島にある飛行場をいうこと。
- 4 「第三種空港及びこれに準ずるもの」のうち「これに準ずる」とは、空港整備法（昭和31年法律第80号）第2条に規定する空港及び自衛隊等が使用する飛行場を除く飛行場並びに航空法第79条但書により運輸大臣が許可した離着陸場であつて、反復継続して使用されるものをいうこと。
- 5 「自衛隊等」とは、自衛隊法（昭和29年法律第165号）第2条第1項に規定する自衛隊又は日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約（昭和35年条約第6号）に基づき日本国にあるアメリカ合衆国の軍隊をいうこと。

3 用語の説明

① L_{den} (時間帯補正等価騒音レベル)

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、1 日の平均を次式により算出したもの。

(算出式)

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

$L_{AE,di}$: 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)

② WECPNL (加重等価平均感覚騒音レベル)

Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level の略。

航空機騒音測定、評価のために考案されたもので航空機騒音の特異性、継続時間の効果、昼夜の別等も加味した騒音のうるささの単位で、日本における「航空機騒音に係る環境基準」の評価に使用されている。

(算出式) $\overline{dB(A)} = \overline{dB(A)} + 10 \log_{10} N - 27$

$\overline{dB(A)}$: ピークレベルのパワー平均値

N (加重回数) : $N_2 + 3 N_3 + 10(N_1 + N_4)$

N_1 : 0 時から 7 時までの航空機騒音発生回数

N_2 : 7 時から 19 時までの //

N_3 : 19 時から 22 時までの //

N_4 : 22 時から 24 時までの //

③ パワー平均

騒音の大きさ（騒音レベル）は、一般には騒音計の周波数補正回路A特性で測定した値をいう。（単位はdB）

騒音の大きさは、物理量である音のエネルギーを対数で圧縮し、取り扱いやすい数値としていることから、その平均は、それぞれの騒音レベルを一度エネルギー量にもどして算術平均したうえで対数圧縮して求める。これをパワー平均という。

（計算式）

$$\overline{\text{dB(A)}} = 10 \log_{10} \left[\frac{1}{n} \left(10^{\frac{L_{A1}}{10}} + 10^{\frac{L_{A2}}{10}} + \dots + 10^{\frac{L_{An}}{10}} \right) \right]$$

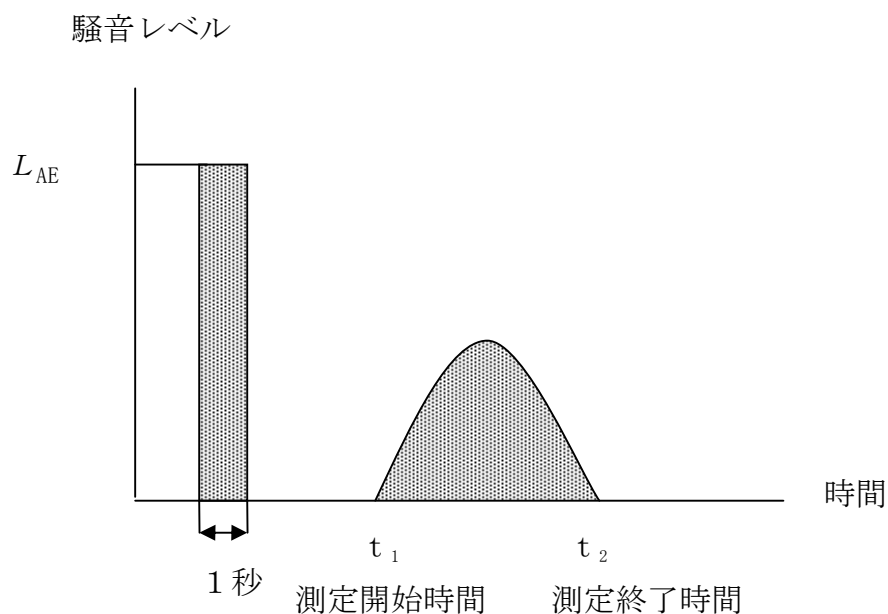
$\overline{\text{dB(A)}}$: 騒音レベルのパワー平均値

$L_{A1}, L_{A2}, \dots, L_{An}$: 1回ごとの騒音レベル

n : 騒音発生回数

④ L_{AE} （単発騒音暴露レベル）

単発的に発生する騒音の全エネルギーと等しいエネルギーを持つ継続時間1秒の定常音の騒音レベル



平成27年度東京国際空港周辺
航空機騒音測定結果報告書

平成28年12月
千葉県環境生活部大気保全課
特殊公害班
千葉市中央区市場町1番1号
電話 043(223)3805