

羽田空港新飛行経路に係る航空機騒音の測定結果 (9/1～10/31)

1. 測定期間

令和6年9月1日から令和6年10月31日の期間において、20箇所の騒音測定局で測定を実施し取りまとめを行った。

2. 騒音測定局ごとの実測値の平均と推計平均値の比較

機体サイズ別の実測値の平均と、住民説明会等でお示しした推計平均値を比較したところ、9月においては約90%は推計平均値と同等又はそれ以下、10月においても約90%は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。
→実測値の平均と推計平均値との比較についてはP2

3. 騒音軽減対策による効果

騒音対策として実施している降下角の引き上げによる騒音軽減効果が継続的に確認できている。
→降下角引き上げによる騒音軽減効果についてはP43～P45

4. 留意事項他

運航便数は回復し、経年比較では騒音発生回数の増加傾向も治まってきている。全体的には騒音値も低減の傾向になったが、大型機の高騒音がやや目立つ。冬季にかけて風向きによる運用割合の変化もあることから、引き続き騒音状況のモニタリング、分析を行い対策に取り組む。

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、9月は同等:32局(60%)、推計平均値以上:5局(9%)、推計平均値以下:16局(30%)

10月は同等:34局(64%)、推計平均値以上:5局(9%)、推計平均値以下:14局(26%)

※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

【8月】同等:33局(62%)、推計平均値以上:5局(9%)、推計平均値以下:15局(28%)

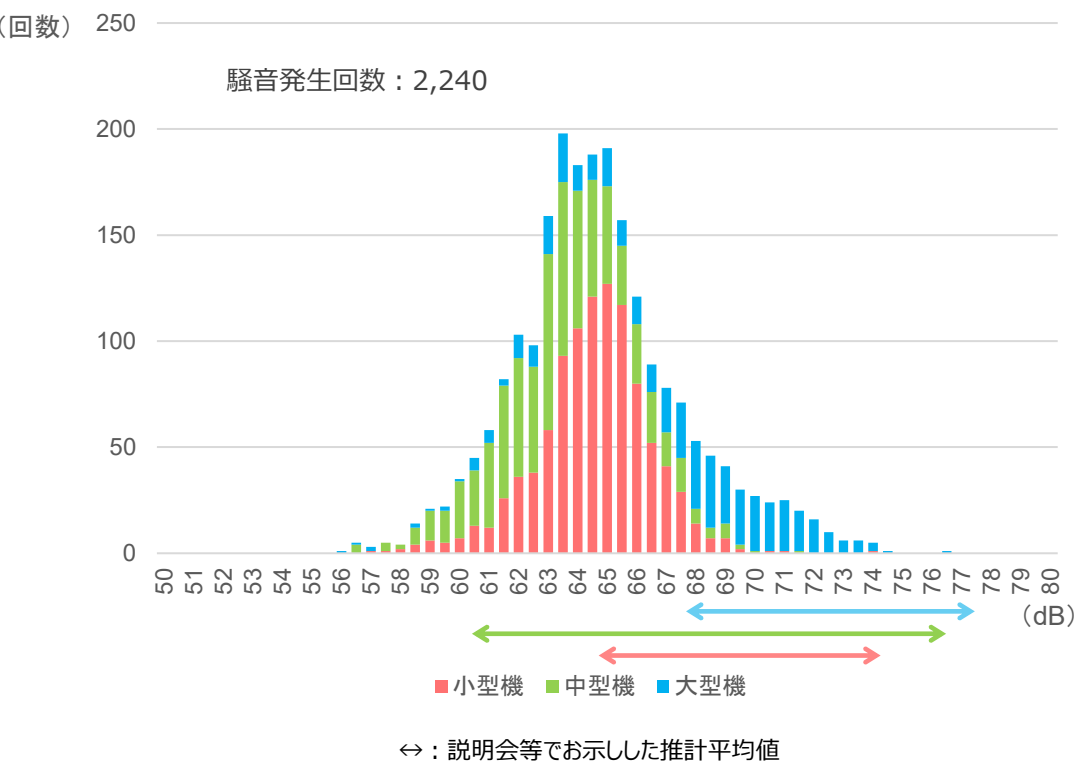
単位:dB

測定局	大型機			中型機			小型機		
	実測値の平均		説明会等でお示していた推計平均値※1	実測値の平均		説明会等でお示していた推計平均値※1	実測値の平均		説明会等でお示していた推計平均値※1
	9月	10月		9月	10月		9月	10月	
第五葛西小学校(江戸川区)【C離陸】	69.0	70.1	77~68	64.1	65.3	76~61	65.1	66.0	74~65
江東区東大島文化センター(江東区)【C離陸】	66.5	67.1	72~67	63.1	63.9	71~60	63.5	64.1	69~64
国立医薬品食品衛生研究所(川崎市)【B離陸】	87.9 ▲3	87.8 ▲3	91	83.7	83.5	-	84.4 ▲1	84.6 ▲1	86
殿町小学校(川崎市)【B離陸】	83.3	82.7	91~76	78.4	77.9	-	79.1	78.8	86~72
羽田小学校(大田区)【B離陸】	76.8 +1	77.2 +2	76	72.5	73.0	-	73.2 +2	73.7 +2	72
八幡木中学校(川口市)【C着陸】	62.5 ▲3	63.4 ▲2	68~66	60.9	61.5	64~60	61.7	61.9	65~58
岸町公民館(さいたま市)【A悪天/A好天】	60.9 ▲4	62.1 ▲2	70/66~65	59.7	60.2	66~64/62~58	59.8	60.9	67~63/63~56
袋小学校(北区)【C好天】	64.2 ▲1	64.1 ▲1	68~66	61.2	61.4	64~60	61.8	62.3	65~58
赤塚第二中学校(板橋区)【A/C着陸】	60.8 ▲5	62.2 ▲3	68~66	59.7	60.4	64~60	59.8	60.6	65~58
練馬区職員研修所(練馬区)【A/C着陸】	62.2 ▲4	63.7 ▲3	70~67	61.7	61.9	66~61	61.5	61.5	67~59
千早小学校(豊島区)【C着陸】	64.5 ▲2	64.7 ▲2	69~67	62.5	63.0	65~61	62.1	63.0	66~59
落合第二小学校(新宿区)【C着陸】	66.5 ▲1	66.9 ▲1	69~68	65.4 +1	65.6 +1	65~63	63.8	64.3	66~61
小淀ホーム(中野区)【C着陸】	65.9 ▲2	67.3	70~68	65.2	65.5	66~63	64.6	64.3	67~61
広尾中学校(渋谷区)【A/C着陸】	67.4 ▲3	67.9 ▲3	71	66.2	66.7	-	64.6	65.0	65
田道小学校(目黒区)【A着陸】	71.9 ▲1	72.7	74~73	71.4 +1	72.0 +1	71~69	69.7	70.4	71~68
高輪台小学校(港区)【C着陸】	74.2	75.0	76~73	73.0	73.5	74~69	71.5	72.2	73~68
東京都南部下水道事務所品川出張所(品川区)【A着陸】	76.5	77.4	80~76	75.4	75.8	78~72	74.3	75.7	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】	69.4 ▲4	69.6 ▲4	74	68.1	68.8	-	67.4	67.9	68
東京都下水道局八潮ポンプ所(品川区)【A/C着陸】	70.8 ▲2	71.4 ▲2	74	69.3	70.3	-	68.9 +1	70.1 +3	68
大森第五小学校(大田区)【A着陸】	63.1 ▲5	64.1 ▲4	69	61.8	62.3	-	61.3 ▲3	61.8 ▲3	65
計 20騒音測定局	同等			11局(85%)	11局(85%)		16局(80%)	16局(80%)	
	推計平均値以上			2局(15%)	2局(15%)		2局(10%)	2局(10%)	
	推計平均値以下			0局(-)	0局(-)		2局(10%)	2局(10%)	

※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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
- ・C滑走路北向き出発経路の側方200m程度に位置する。高度約3,000～6,000ft（約900～1,800m）。
 - ・騒音の影響を抑えるため、離陸後、急上昇方式または最適上昇方式のいずれかを実施する騒音軽減運航方式を採用している。

- 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。



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	69.0	77~68
中型機	64.1	76~61
小型機	65.1	74~65
全体	66.0	—

※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

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	43.4	46.1	

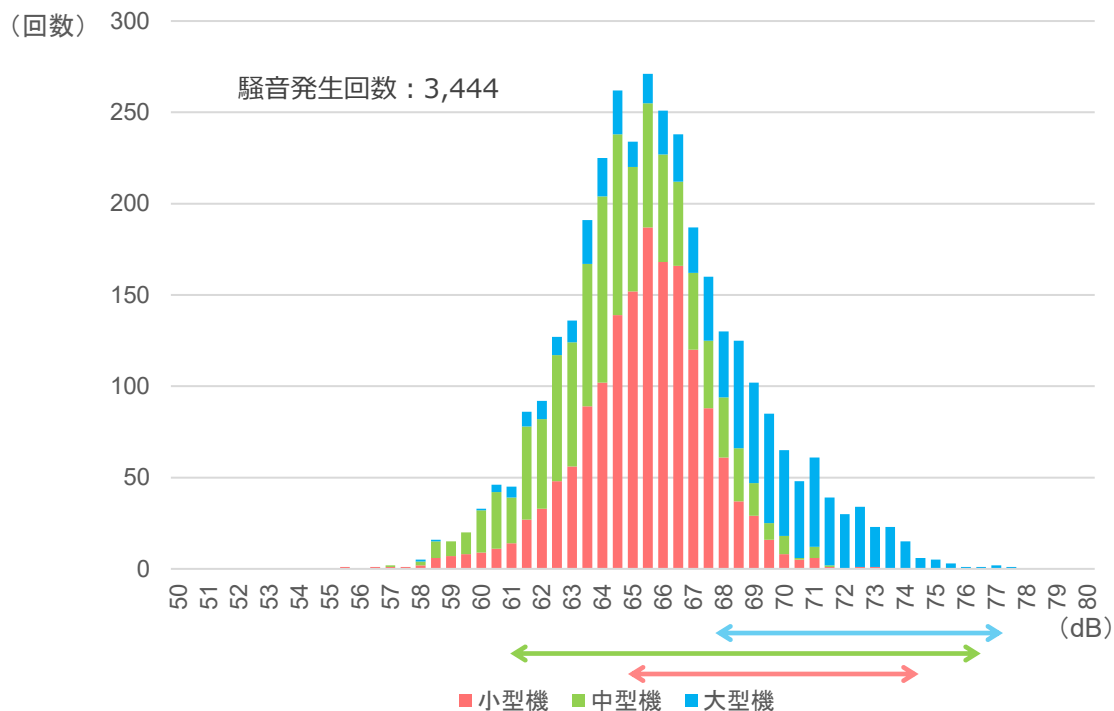
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・C滑走路北向き出発経路の側方200m程度に位置する。高度約3,000～6,000ft（約900～1,800m）。
- ・騒音の影響を抑えるため、離陸後、急上昇方式または最適上昇方式のいずれかを実施する騒音軽減運航方式を採用している。

○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。



↔：説明会等でお示した推計平均値

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	70.1	77~68
中型機	65.3	76~61
小型機	66.0	74~65
全体	67.2	—

※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

Lden ※2	R6.4~R6.9	R6.10	平均 (R6.4~R6.10)
	43.2~49.1	49.1	46.4

※2 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

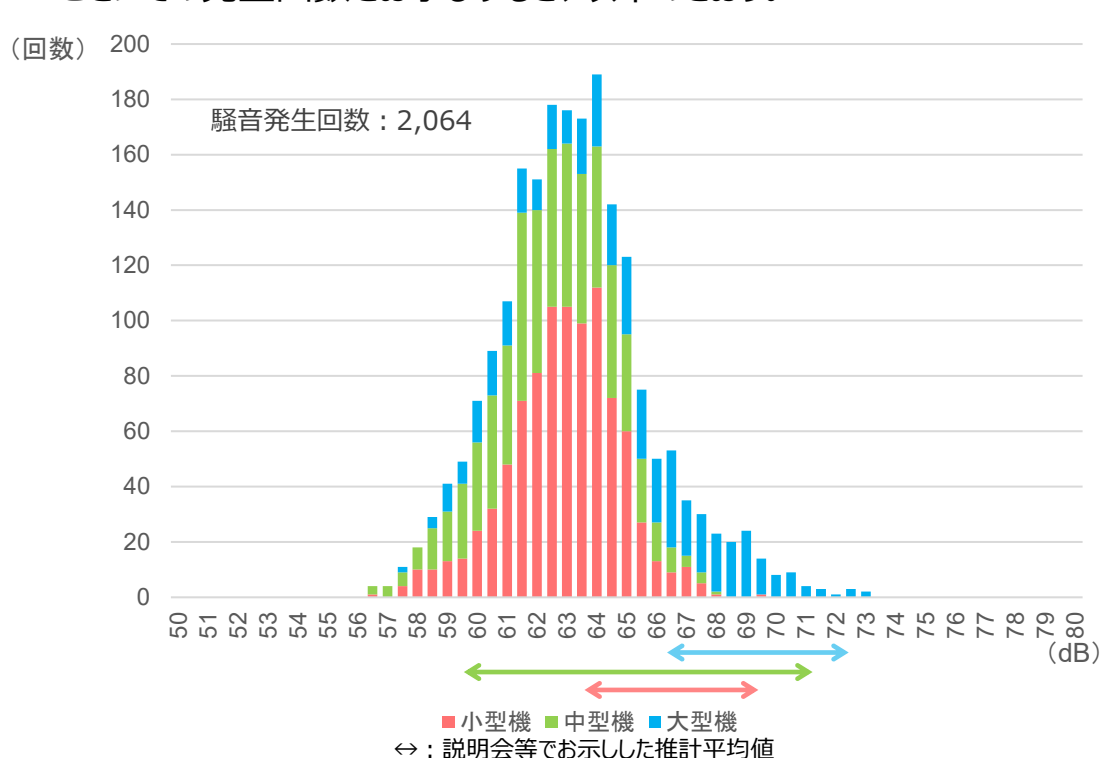
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・C滑走路北向き出発経路の側方1km程度に位置する。高度約4,000～6,000ft（約1,200～1,800m）。
- ・騒音の影響を抑えるため、離陸後、急上昇方式または最適上昇方式のいずれかを実施する騒音軽減運航方式を採用している。

○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。



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	66.5	72～67
中型機	63.1	71～60
小型機	63.5	69～64
全体	64.2	—

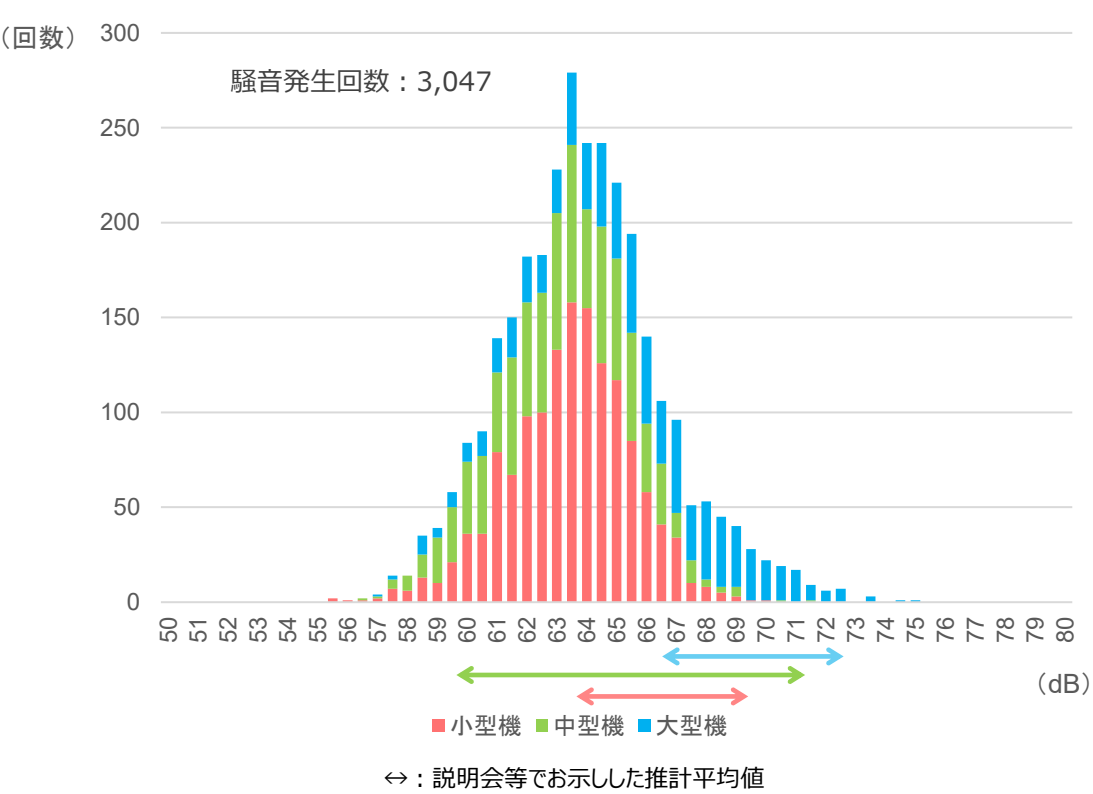
※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	42.1	44.8	

※3 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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
 - ・C滑走路北向き出発経路の側方1km程度に位置する。高度約4,000～6,000ft（約1,200～1,800m）。
 - ・騒音の影響を抑えるため、離陸後、急上昇方式または最適上昇方式のいずれかを実施する騒音軽減運航方式を採用している。

○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すると、以下のとおり。



	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	67.1	72～67
中型機	63.9	71～60
小型機	64.1	69～64
全体	65.0	—

※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

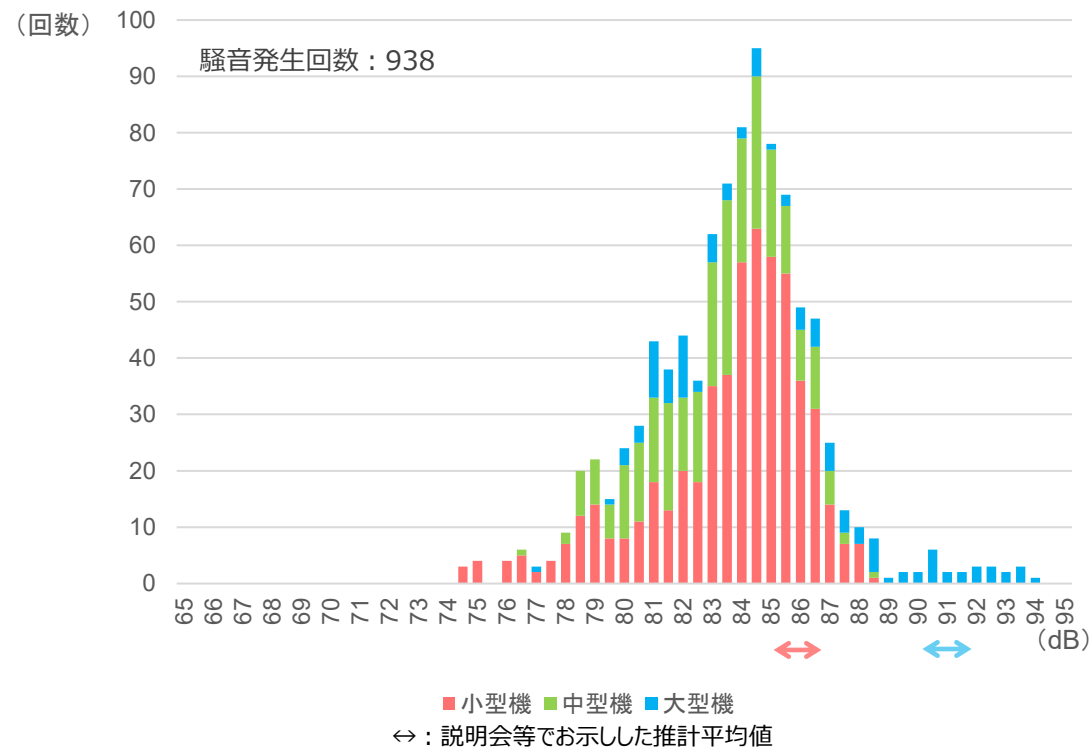
Lden ※2	R6.4～R6.9	R6.10	平均 (R6.4～R6.10)
	41.8～47.3	47.3	44.8

※2 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

※3 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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
 - ・B滑走路西向き出発経路のほぼ直下に位置する。高度約1,000ft（約300m）。
 - ・騒音の影響を抑えるため、離陸後、急上昇方式により高度600ft（約180m）に達した後、速やかに海側へ旋回するなどの騒音軽減運航方式を採用している。

- 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。



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	87.9	91
中型機	83.7	—
小型機	84.4	86
全体	84.8	—

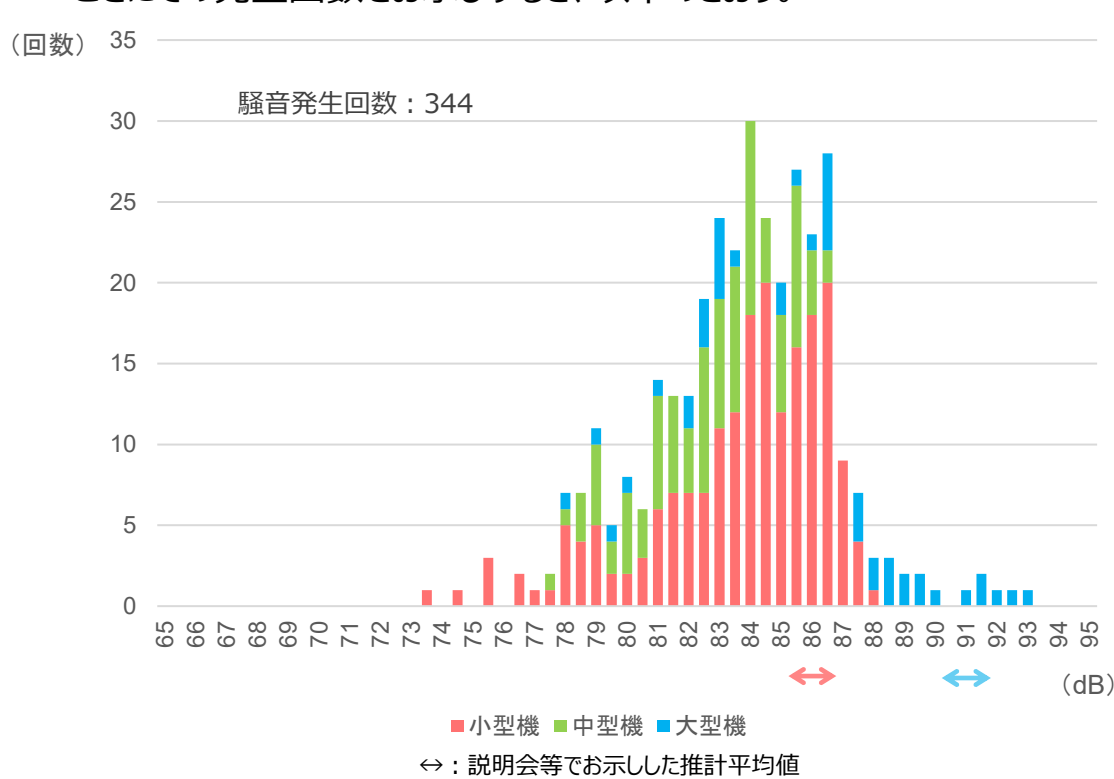
※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	59.8	58.8	

※3 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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
 - ・B滑走路西向き出発経路のほぼ直下に位置する。高度約1,000ft（約300m）。
 - ・騒音の影響を抑えるため、離陸後、急上昇方式により高度600ft（約180m）に達した後、速やかに海側へ旋回するなどの騒音軽減運航方式を採用している。

- 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。



	実測値の平均	説明会等でお示した 推計平均値※1	
大型機	87.8	91	
中型機	83.5	—	
小型機	84.6	86	
全体	84.9	—	
※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			
Lden ※2	R6.4～R6.9	R6.10	平均 (R6.4～R6.10)
	54.5～60.8	54.5	59.0
※2 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			

※3 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

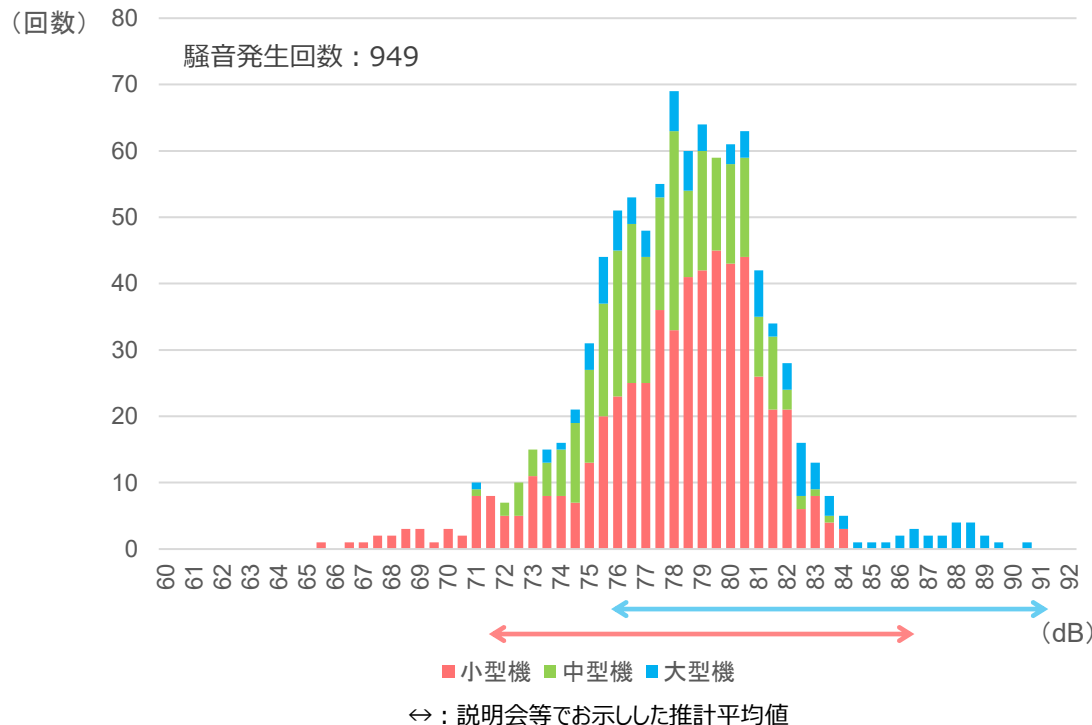
【測定結果(2024年9月)】川崎市立殿町小学校

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・B滑走路西向き出発経路の側方200m～1km程度に位置する。高度約1,000ft（約300m）。
- ・騒音の影響を抑えるため、離陸後、急上昇方式により高度600ft（約180m）に達した後、速やかに海側へ旋回するなどの騒音軽減運航方式を採用している。

○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。



	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	83.3	91～76
中型機	78.4	—
小型機	79.1	86～72
全体	79.7	—

※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

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	55.3	54.1	

※3 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

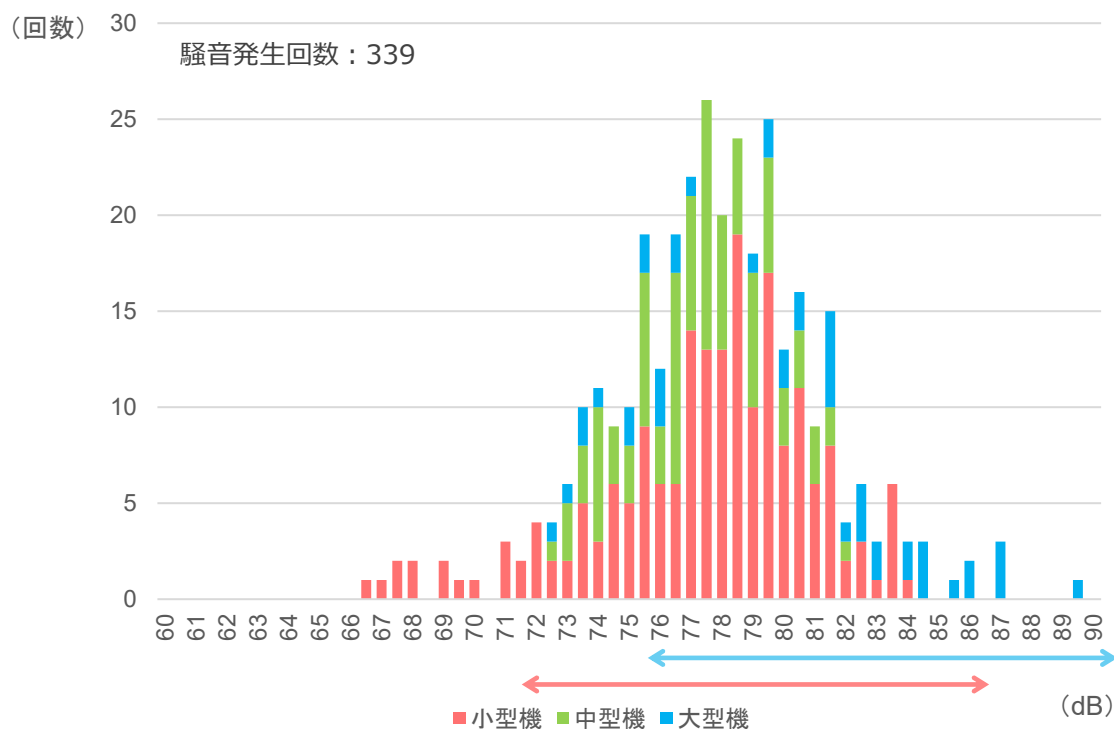
【測定結果(2024年10月)】川崎市立殿町小学校

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・B滑走路西向き出発経路の側方200m～1km程度に位置する。高度約1,000ft（約300m）。
- ・騒音の影響を抑えるため、離陸後、急上昇方式により高度600ft（約180m）に達した後、速やかに海側へ旋回するなどの騒音軽減運航方式を採用している。

○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。



↔：説明会等でお示した推計平均値

	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	82.7	91～76
中型機	77.9	—
小型機	78.8	86～72
全体	79.3	—

※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

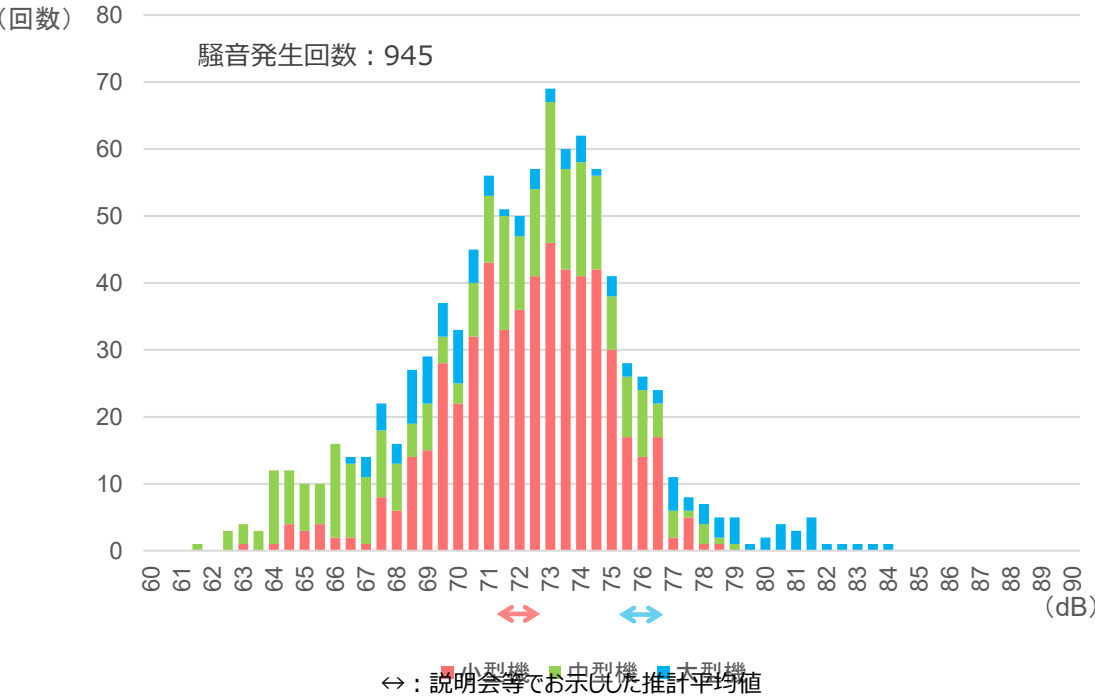
Lden ※2	R6.4～R6.9	R6.10	平均 (R6.4～R6.10)
	49.5～56.0	49.5	54.4

※2 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

※3 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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
 - ・B滑走路西側出発経路の側方1 k m程度、羽田空港からは800m程度に位置する。高度約500ft(約150m)。
 - ・騒音の影響を抑えるため、離陸後、急上昇方式により高度600ft（約180m）に達した後、速やかに海側へ旋回するなどの騒音軽減運航方式を採用している。

- 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。



	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	76.8	76
中型機	72.5	—
小型機	73.2	72
全体	73.6	—

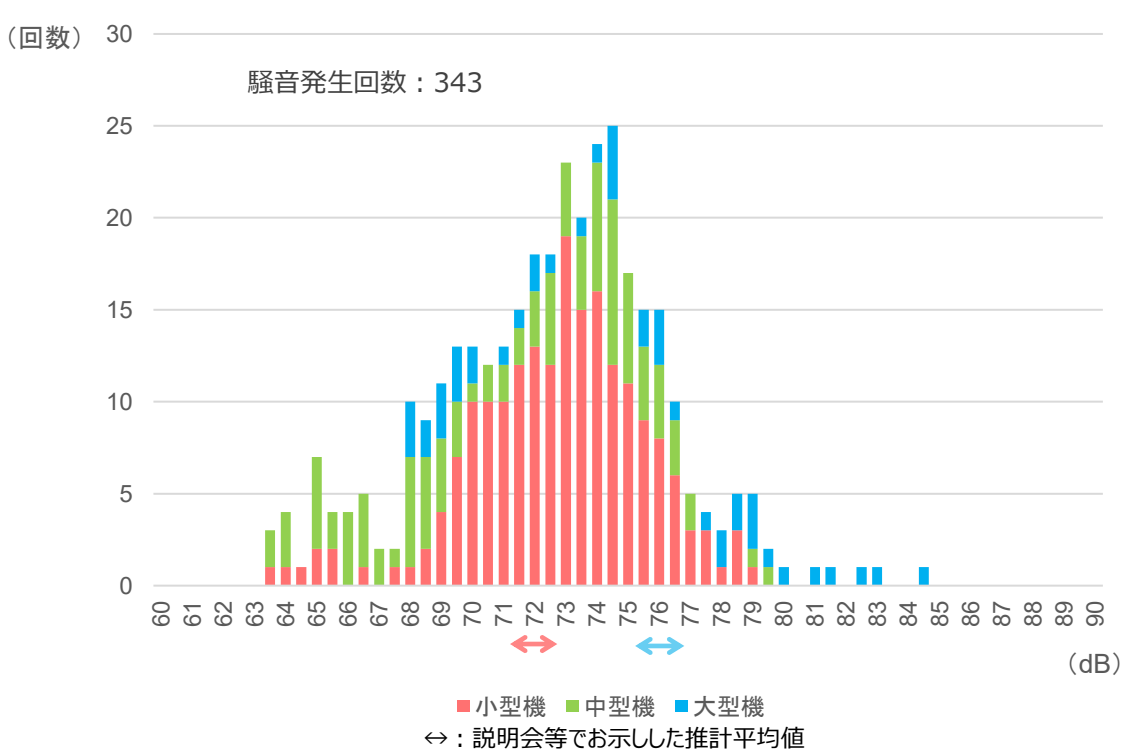
※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	49.2	48.3	

※3 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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
 - ・B滑走路西側出発経路の側方1 k m程度、羽田空港からは800m程度に位置する。高度約500ft(約150m)。
 - ・騒音の影響を抑えるため、離陸後、急上昇方式により高度600ft（約180m）に達した後、速やかに海側へ旋回するなどの騒音軽減運航方式を採用している。

○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。



	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	77.2	76
中型機	73.0	—
小型機	73.7	72
全体	74.2	—

※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

Lden ※2	R6.4～R6.9	R6.10	平均 (R6.4～R6.10)
	44.5～50.0	44.5	48.7

※2 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

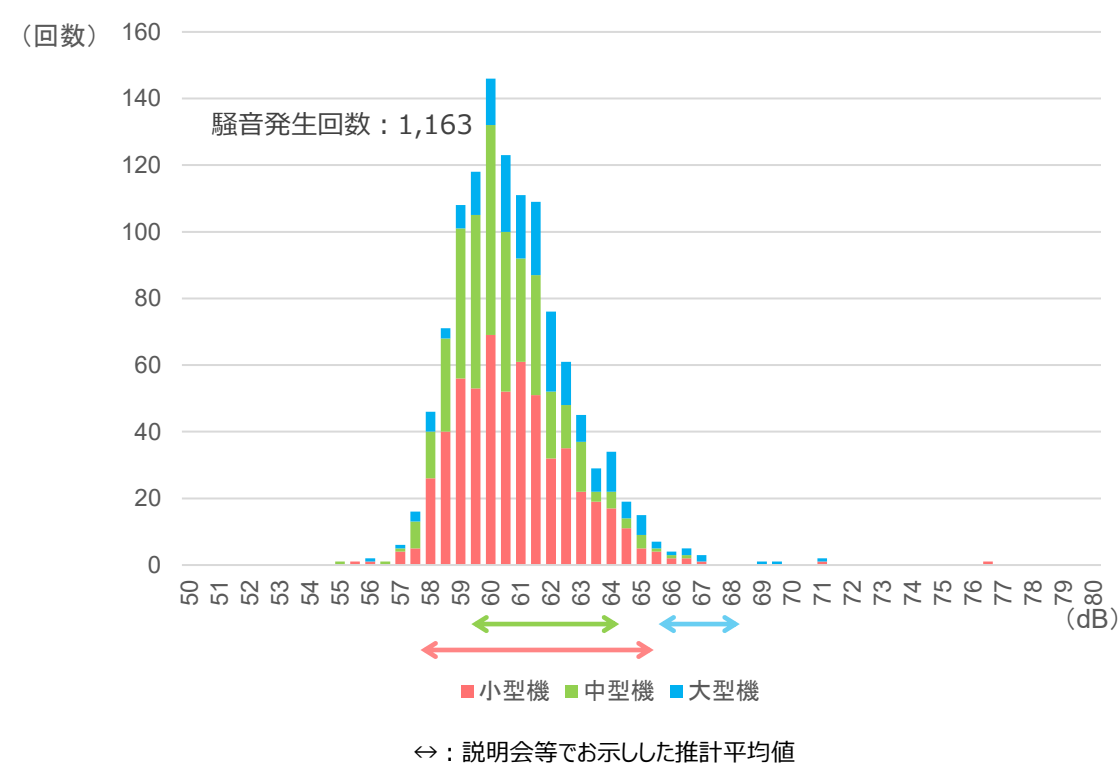
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・C滑走路好天着陸経路、C滑走路悪天着陸経路の直下に位置する。高度約4,000～4,500ft(約1,200～1,350m)。
- ・羽田空港からは好天着陸経路で33 k m程度、悪天着陸経路で42 k m程度に位置する。
- ・A滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため測定されていない。

○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。



単位: dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)		説明会等でお示した 推計平均値※1
	C滑走路着陸機の平均		
大型機	62.5	62.5	68～66
中型機	60.9	60.9	64～60
小型機	61.7	61.7	65～58
全体	61.6	—	—

※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

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	36.4	39.1	

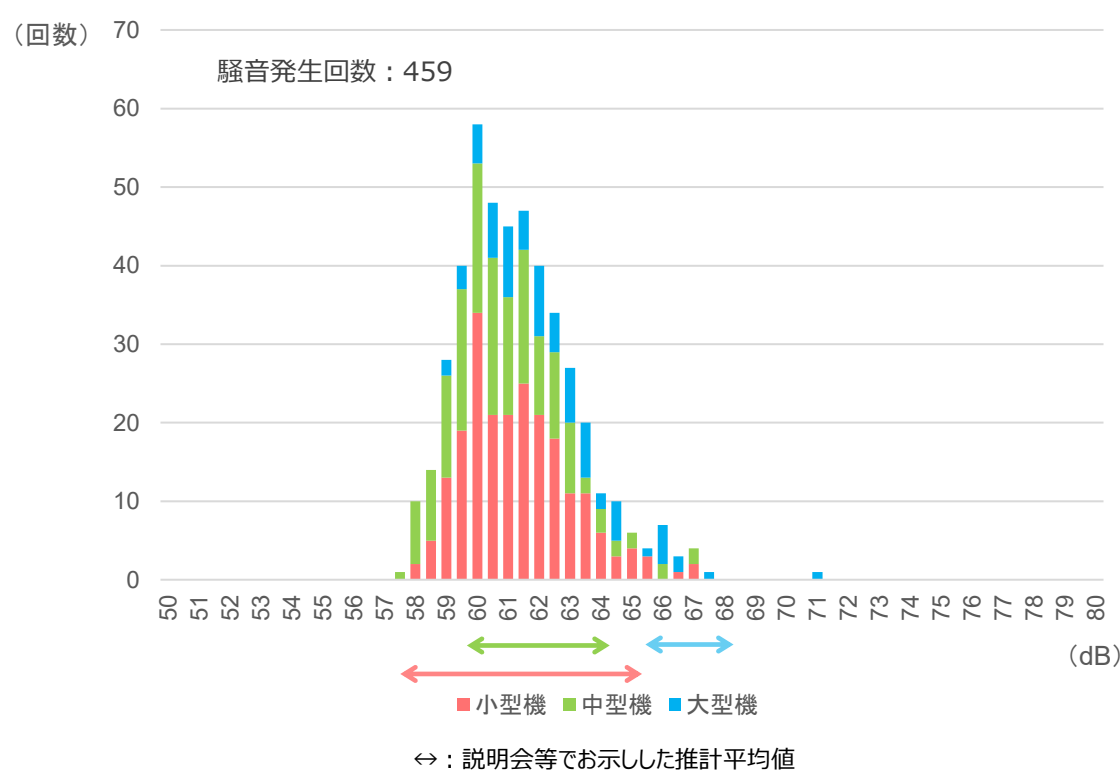
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・C滑走路好天着陸経路、C滑走路悪天着陸経路の直下に位置する。高度約4,000～4,500ft(約1,200～1,350m)。
- ・羽田空港からは好天着陸経路で33 k m程度、悪天着陸経路で42 k m程度に位置する。
- ・A滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため測定されていない。

○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。



単位: dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)		説明会等でお示した 推計平均値※1
	C滑走路着陸機の平均		
大型機	63.4	63.4	68~66
中型機	61.5	61.5	64~60
小型機	61.9	61.9	65~58
全体	62.0	—	—

※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

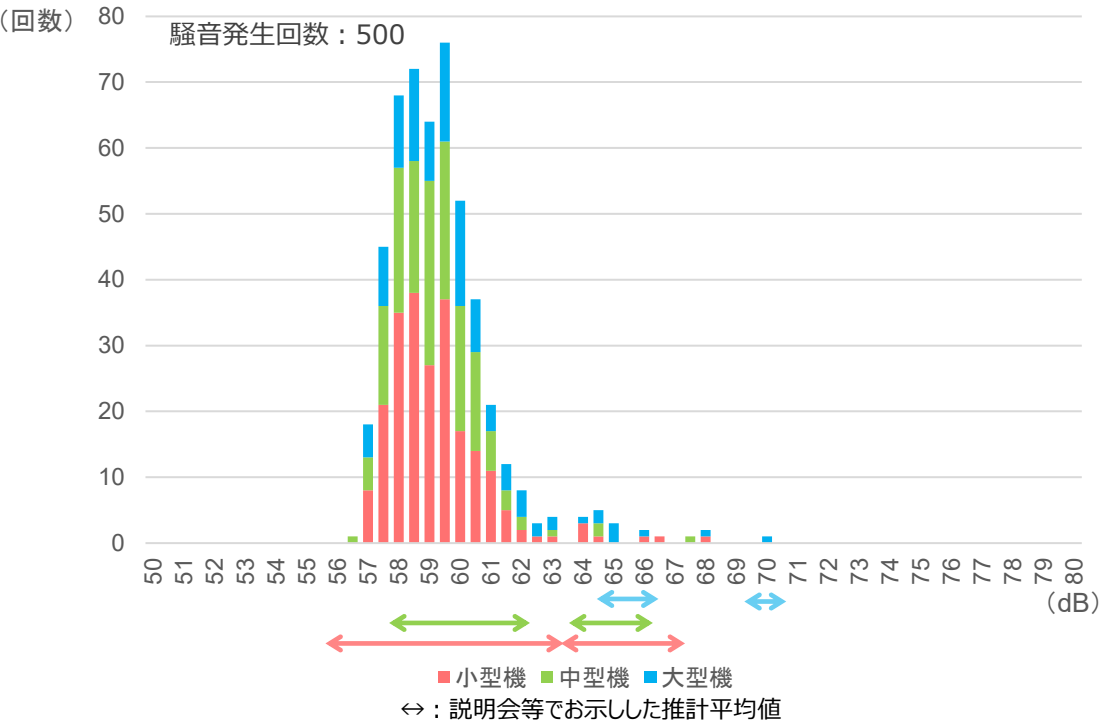
Lden ※2	R6.4~R6.9	R6.10	平均 (R6.4~R6.10)
	35.5~40.9	35.5	38.8

※2 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

※3 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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
 - ・A滑走路好天着陸経路から1 k m程度、A滑走路悪天着陸経路から400m程度、羽田空港からは37 k m程度に位置する。高度約3,000～5,000ft (約900～1,500m)。
 - ・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する。

- 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。



	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	66.1／60.5 【全体平均:60.9】	70／66～65
中型機	64.6／59.4 【全体平均:59.7】	66～64／62～58
小型機	65.6／59.5 【全体平均:59.8】	67～63／63～56
全体	60.1	—

↑ 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

※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

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	32.9	34.5	

※3 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

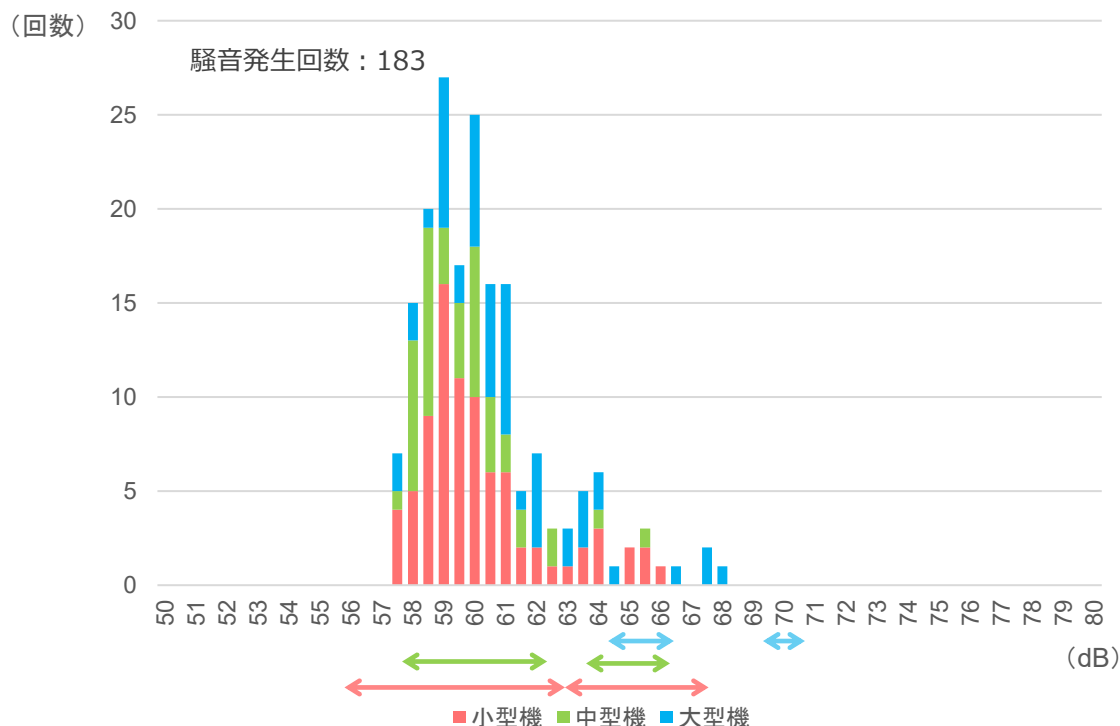
【測定結果(2024年10月)】さいたま市立岸町公民館

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路好天着陸経路から1 k m程度、A滑走路悪天着陸経路から400m程度、羽田空港からは37 k m程度に位置する。
高度約3,000～5,000ft (約900～1,500m)。
- ・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する。

○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。



↔ : 説明会等でお示した推計平均値

	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値 ^{※1}
大型機	66.6 / 61.1 【全体平均: 62.2】	70 / 66 ~ 65
中型機	63.6 / 59.6 【全体平均: 60.2】	66 ~ 64 / 62 ~ 58
小型機	64.8 / 60.0 【全体平均: 60.9】	67 ~ 63 / 63 ~ 56
全体	61.2	—

↑ 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
^{※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

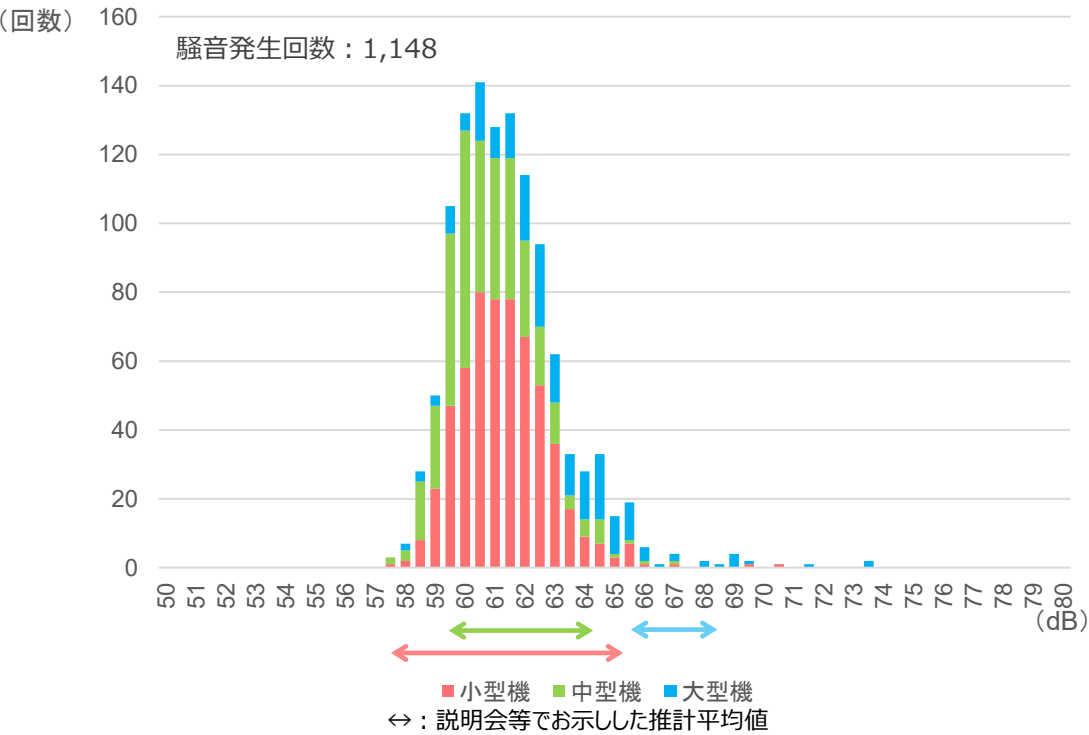
Lden ^{※2}	R6.4～R6.9	R6.10	平均 (R6.4～R6.10)
	31.2 ~ 37.1	31.2	34.5

^{※2} 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

^{※3} 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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
 - ・C滑走路好天着陸経路のほぼ直下、羽田空港からは27 k m程度に位置する。高度約4,000～4,500ft(約1,200～1,350m)。
 - ・他の経路を使用した航空機からは距離が遠いため測定されていない。

- 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。



単位: dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)		説明会等でお示した 推計平均値※1
	C滑走路着陸機の平均		
大型機	64.2	64.2	68～66
中型機	61.2	61.2	64～60
小型機	61.8	61.8	65～58
全体	62.2	—	—

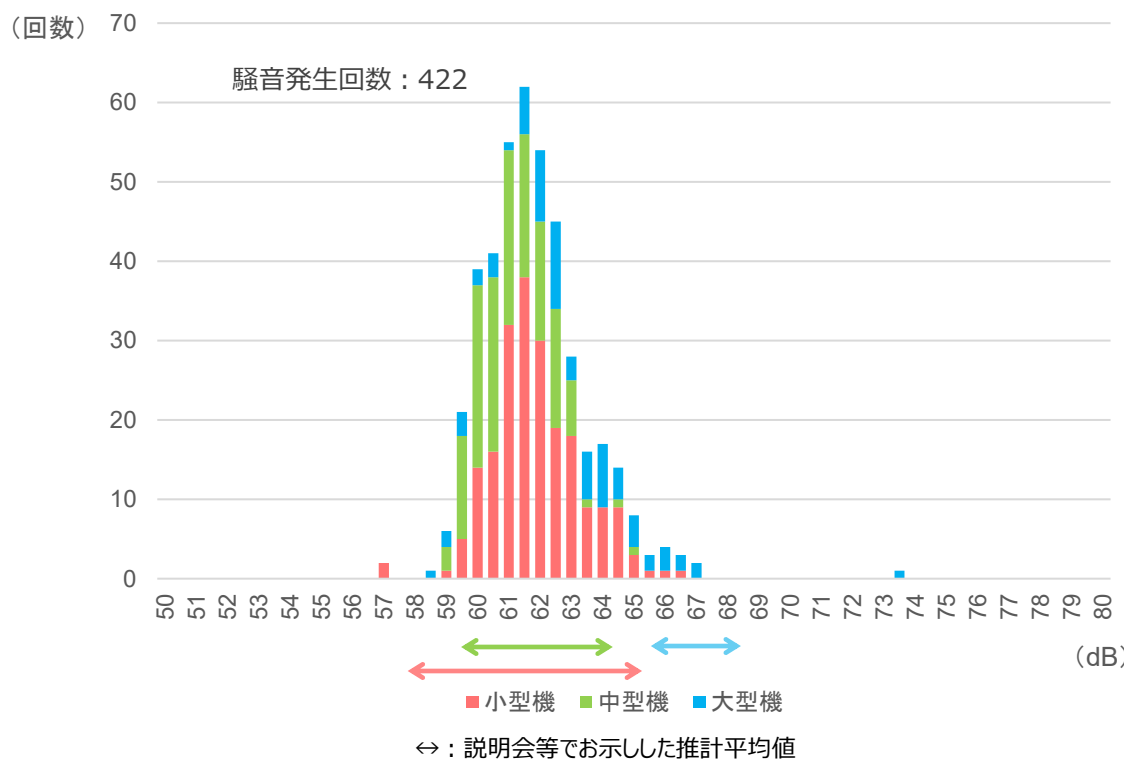
※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	40.6	39.8	

※3 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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
 - ・C滑走路好天着陸経路のほぼ直下、羽田空港からは27 k m程度に位置する。高度約4,000～4,500ft(約1,200～1,350m)。
 - ・他の経路を使用した航空機からは距離が遠いため測定されていない。

○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。



	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)		説明会等でお示した推計平均値※1
	C滑走路着陸機の平均		
大型機	64.1	64.1	68～66
中型機	61.4	61.4	64～60
小型機	62.3	62.3	65～58
全体	62.4	—	—

※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

Lden ※2	R6.4～R6.9	R6.10	平均 (R6.4～R6.10)
	36.2～41.6	36.2	40.3

※2 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

※3 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

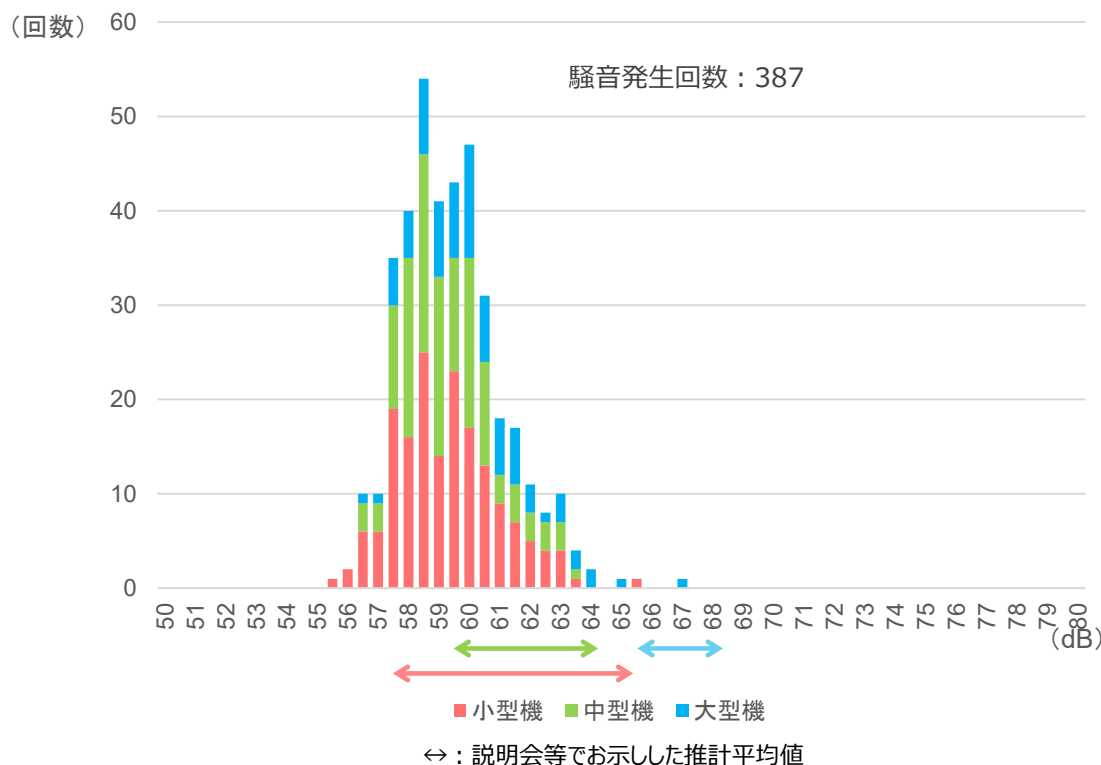
【測定結果(2024年9月)】板橋区立赤塚第二中学校

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・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に位置する。高度約4,000～4,500ft (約1,200～1,350m)。
- ・A滑走路悪天着陸経路から1.5 k m程度、C滑走路好天着陸経路から6 k m程度に位置する。
- ・羽田空港からは28 k m程度に位置する。

○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。



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	60.8	68～66
中型機	59.7	64～60
小型機	59.8	65～58
全体	60.0	—

※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

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	34.9	33.4	

※3 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

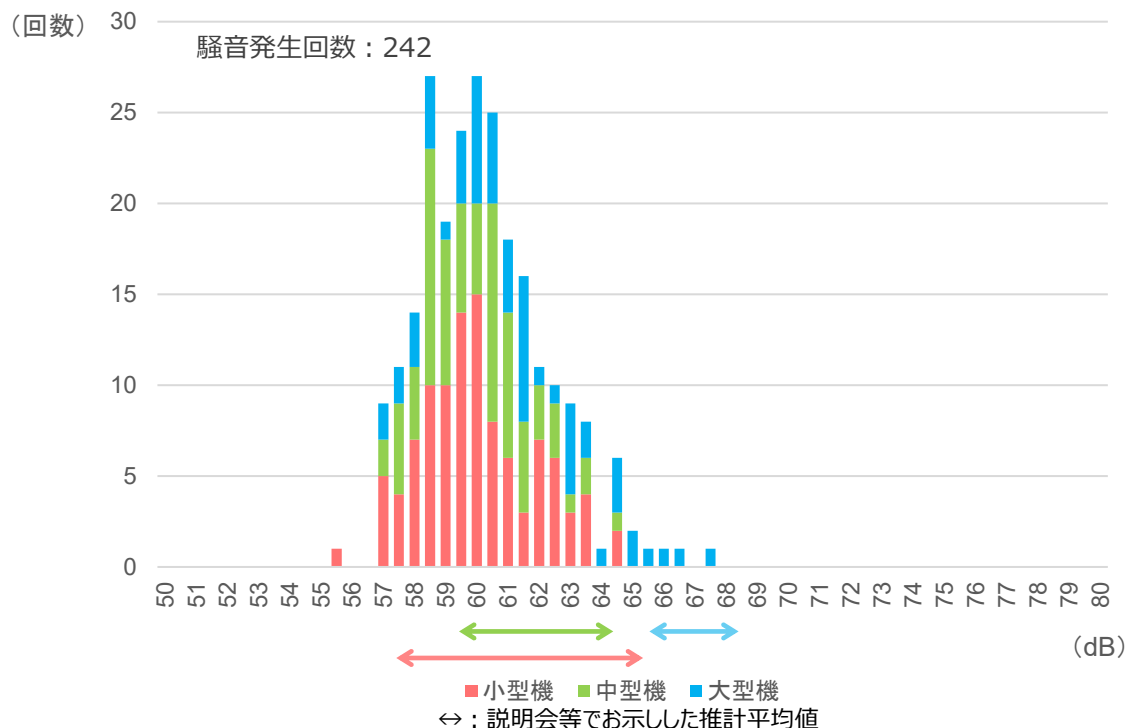
【測定結果(2024年10月)】板橋区立赤塚第二中学校

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・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に位置する。高度約4,000～4,500ft (約1,200～1,350m)。
- ・A滑走路悪天着陸経路から1.5 k m程度、C滑走路好天着陸経路から6 k m程度に位置する。
- ・羽田空港からは28 k m程度に位置する。

○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。



	実測値の平均	説明会等でお示した 推計平均値※1	
大型機	62.2	68~66	
中型機	60.4	64~60	
小型機	60.6	65~58	
全体	61.0	—	
※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			
Lden ※2	R6.4~R6.9	R6.10	平均 (R6.4~R6.10)
	32.4~38.2	32.4	35.3
※2 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			

※3 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

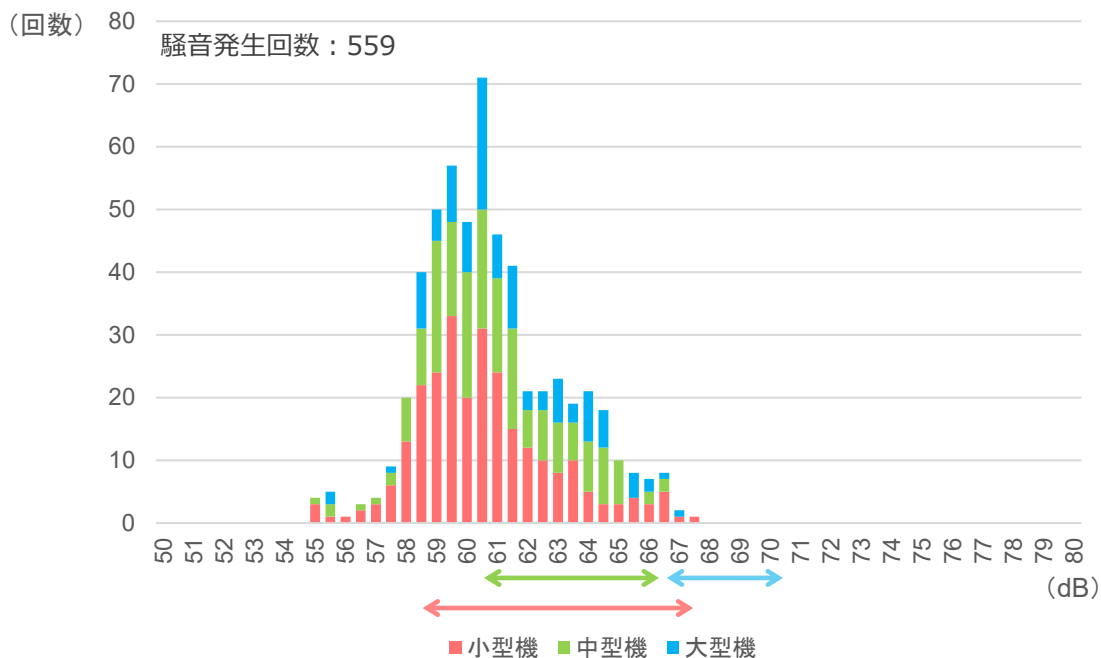
【測定結果(2024年9月)】練馬区職員研修所

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路とC滑走路悪天着陸経路のほぼ中間に位置し、両経路の音の差が小さい。
- ・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3 k m程度、C滑走路悪天着陸経路から1 k m程度に位置する。高度約3,000～4,000ft(約900～1,200m)。
- ・羽田空港からは23 k m程度に位置する。
- ・C滑走路好天着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

○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。



↔：説明会等でお示した推計平均値

	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	62.2	70～67
中型機	61.7	66～61
小型機	61.5	67～59
全体	61.7	—

※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

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	37.2	36.5	

※3 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

【測定結果(2024年10月)】練馬区職員研修所

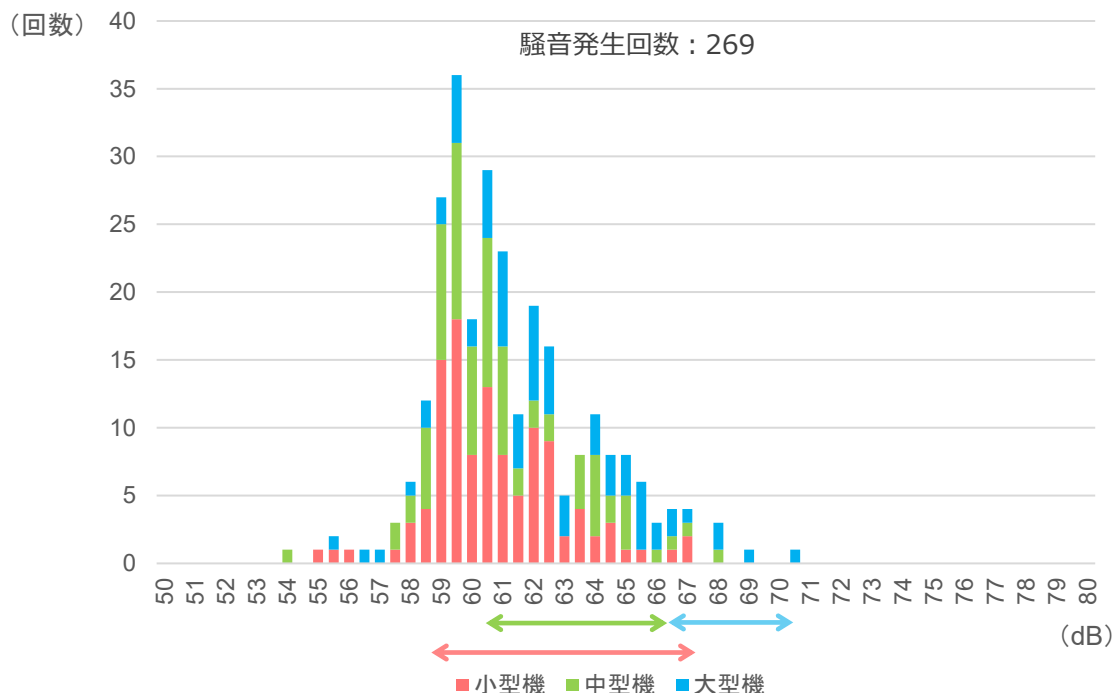
○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路とC滑走路悪天着陸経路のほぼ中間に位置し、両経路の音の差が小さい。
- ・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3 k m程度、C滑走路悪天着陸経路から1 k m程度に位置する。高度約3,000～4,000ft(約900～1,200m)。
- ・羽田空港からは23 k m程度に位置する。
- ・C滑走路好天着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

○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。

単位: dB



↔: 説明会等でお示した推計平均値

	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	63.7	70~67
中型機	61.9	66~61
小型機	61.5	67~59
全体	62.3	—

※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

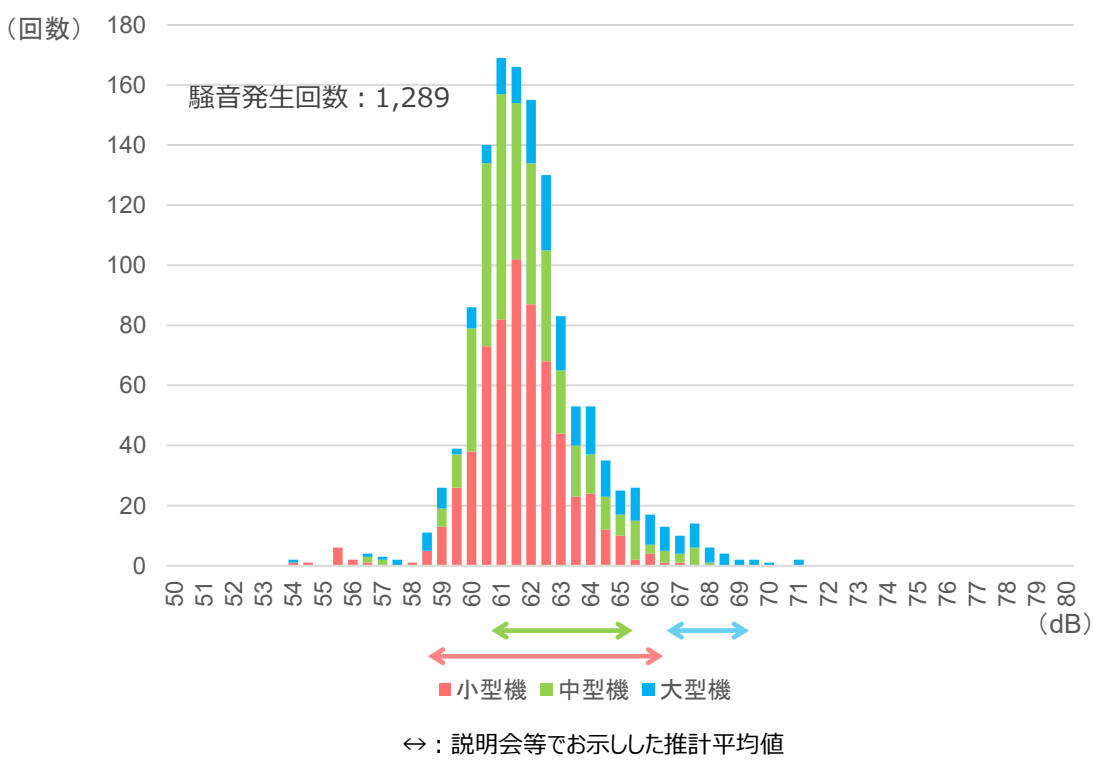
Lden ※2	R6.4~R6.9	R6.10	平均 (R6.4~R6.10)
	33.5~39.1	33.5	37.2

※2 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

※3 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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
 - ・C滑走路好天時着陸経路のほぼ直下、羽田空港からは21 k m程度に位置する。高度約3,500～4,000ft(約1,050～1,200m)。
 - ・A滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため測定されていない。C滑走路悪天着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

○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。



単位: dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)		説明会等でお示した 推計平均値※1
	C滑走路着陸機の平均		
大型機	64.5	64.5	69～67
中型機	62.5	62.5	65～61
小型機	62.1	62.1	66～59
全体	62.7	—	—

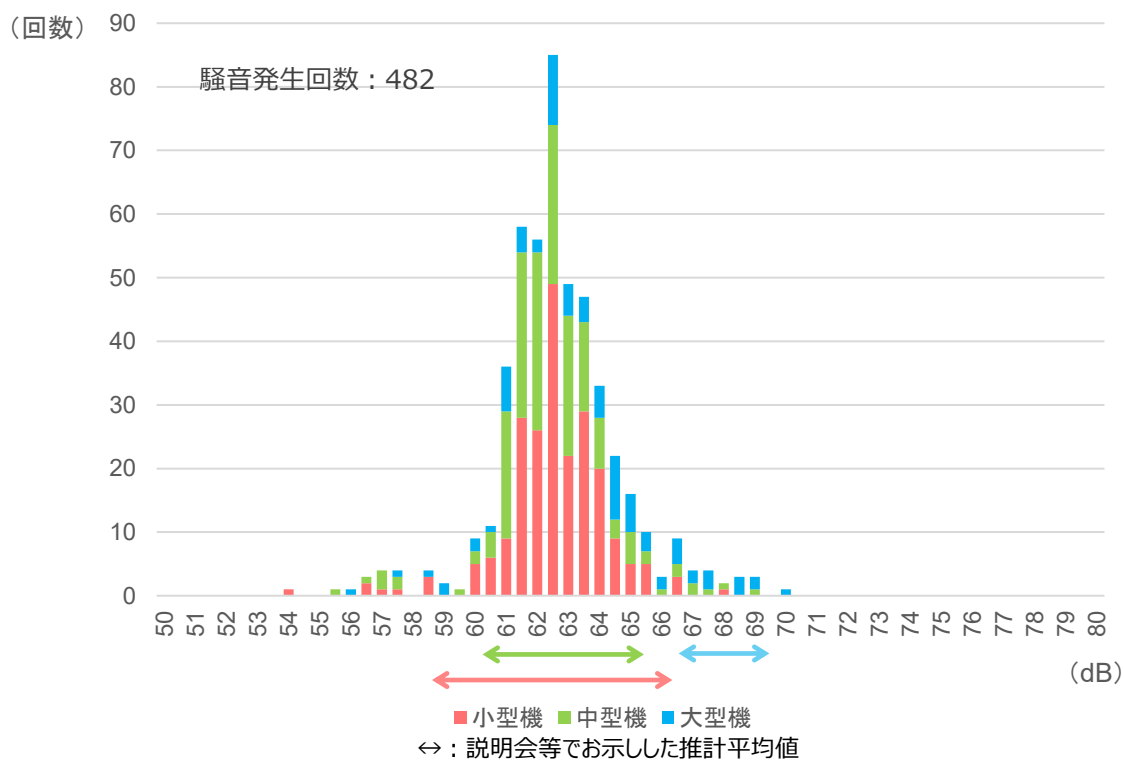
※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	41.8	40.8	

※3 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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
 - ・C滑走路好天時着陸経路のほぼ直下、羽田空港からは21 k m程度に位置する。高度約3,500～4,000ft(約1,050～1,200m)。
 - ・A滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため測定されていない。C滑走路悪天着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

- 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。



単位: dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)		説明会等 お示した 推計平均値※1
	C滑走路着陸機の平均		
大型機	64.7	64.7	69~67
中型機	63.0	63.0	65~61
小型機	63.0	63.0	66~59
全体	63.4	—	—

※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

Lden ※2	R6.4~R6.9	R6.10	平均 (R6.4~R6.10)
	37.2~42.5	37.2	41.3

※2 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

※3 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

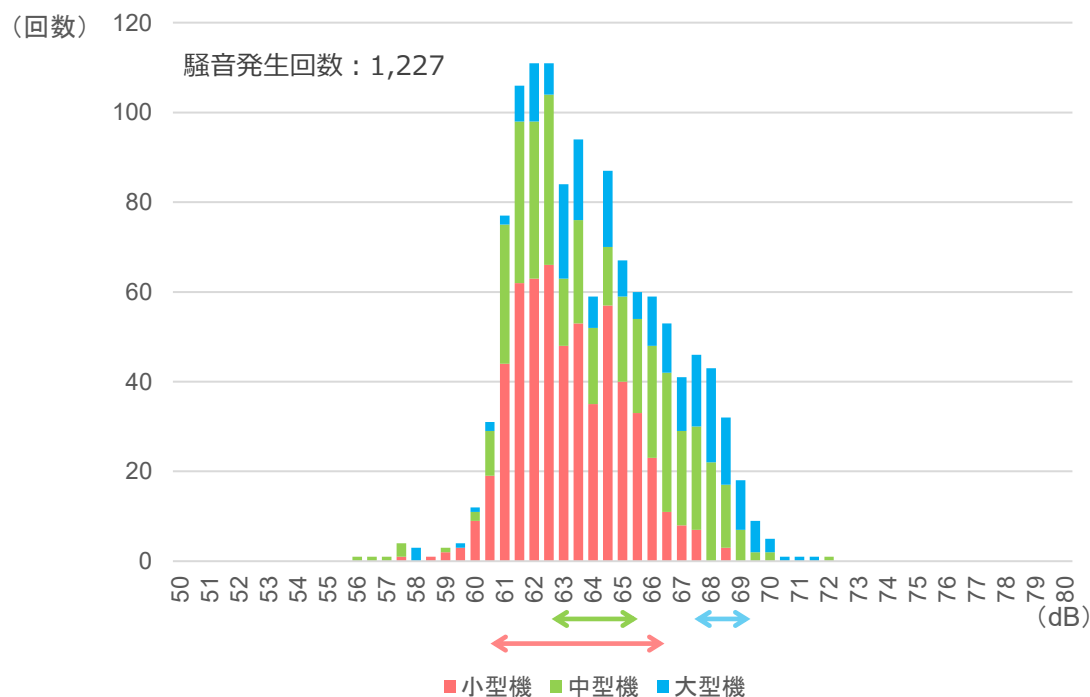
【測定結果(2024年9月)】新宿区立落合第二小学校

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・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程度に位置する。高度約3,500ft(約1,050m)。
- ・羽田空港からは19 k m程度に位置する。
- ・A滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

○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。



↔：説明会等でお示した推計平均値

	実測値の平均 (A滑走路着陸機＋ C滑走路着陸機)	C滑走路着陸機の平均	説明会等 でお示した 推計平均値※1
大型機	66.4	66.5	69～68
中型機	65.3	65.4	65～63
小型機	63.8	63.8	66～61
全体	64.9	－	－

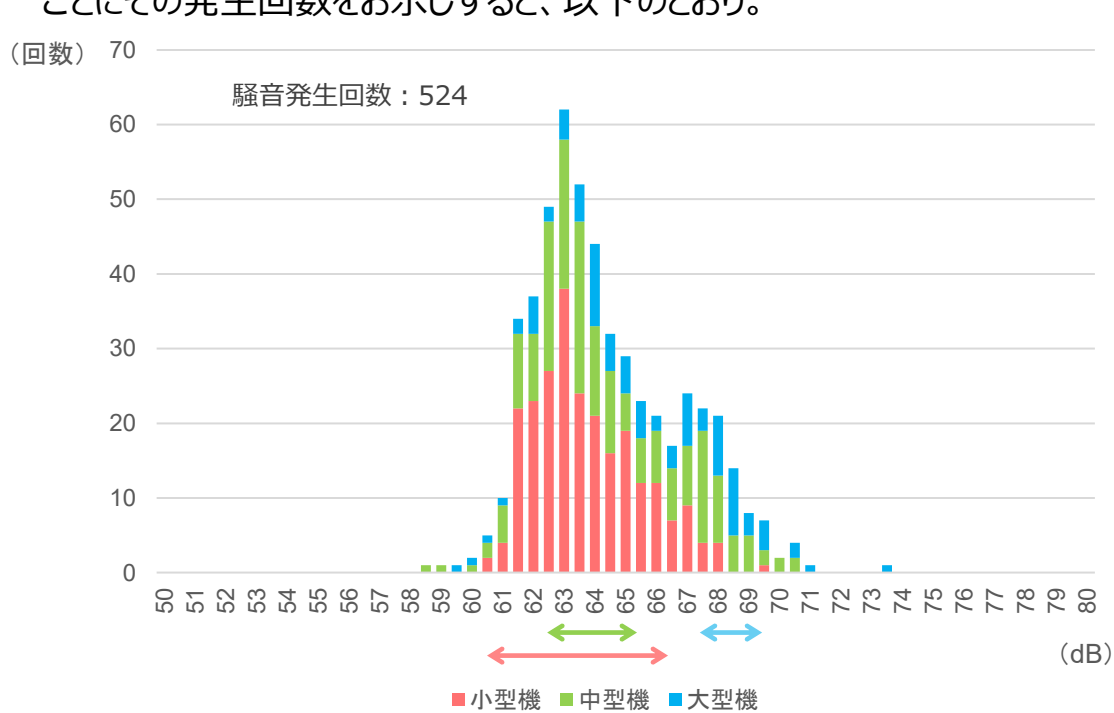
※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	44.3	42.6	

※3 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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
 - ・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程度に位置する。高度約3,500ft(約1,050m)。
 - ・羽田空港からは19 k m程度に位置する。
 - ・A滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

○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。



↔：説明会等でお示した推計平均値

単位:dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)		説明会等で お示した 推計平均値※1
	C滑走路着陸機の平均		
大型機	66.8	66.9	69~68
中型機	65.5	65.6	65~63
小型機	64.3	64.3	66~61
全体	65.3	—	—

※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

Lden ※2	R6.4~R6.9	R6.10	平均 (R6.4~R6.10)
	39.2~44.8	39.2	43.4

※2 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

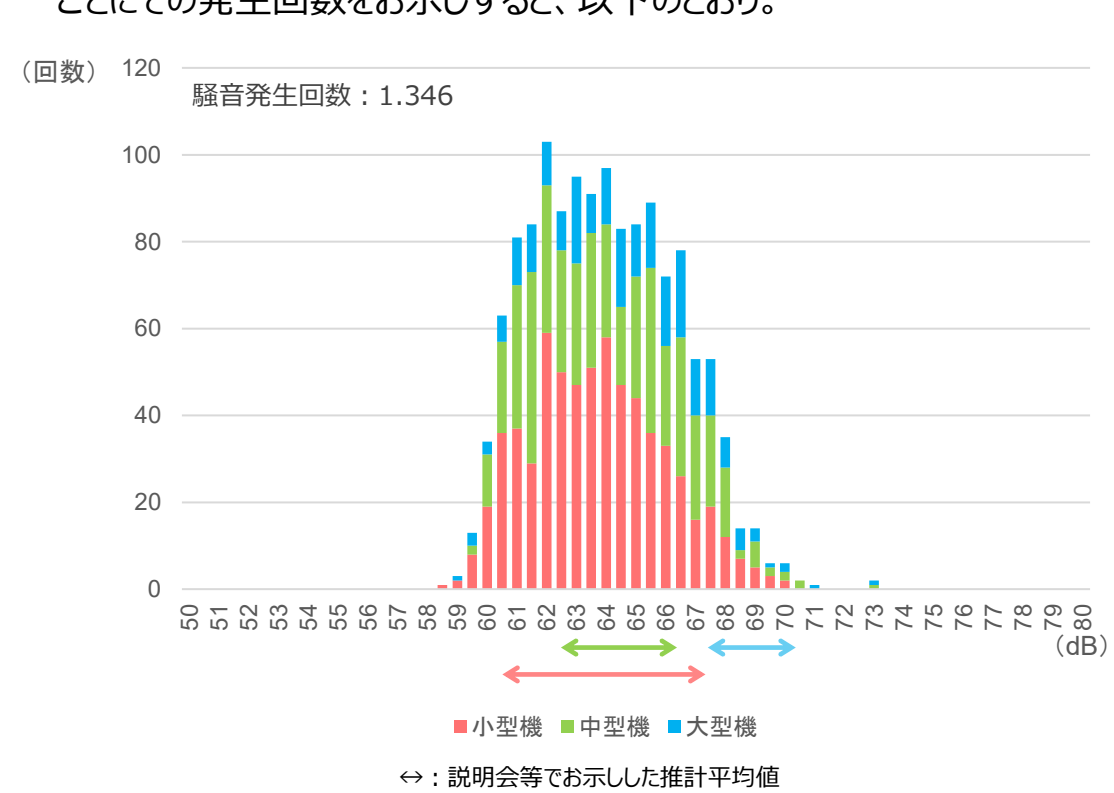
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・C滑走路着陸経路寄りのA滑走路着陸経路との間に位置する。
- ・A滑走路着陸経路の側方1.4 k m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程度に位置する。高度約3,000～3,500ft(約900～1,050m)。
- ・羽田空港からは18 k m程度に位置する。
- ・A滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

○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。



単位:dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機＋ C滑走路着陸機)		説明会等でお示した 推計平均値※1
	C滑走路着陸機の平均		
大型機	65.5	65.9	70～68
中型機	65.0	65.2	66～63
小型機	64.5	64.6	67～61
全体	64.9	—	—

※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

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	43.6	43.0	

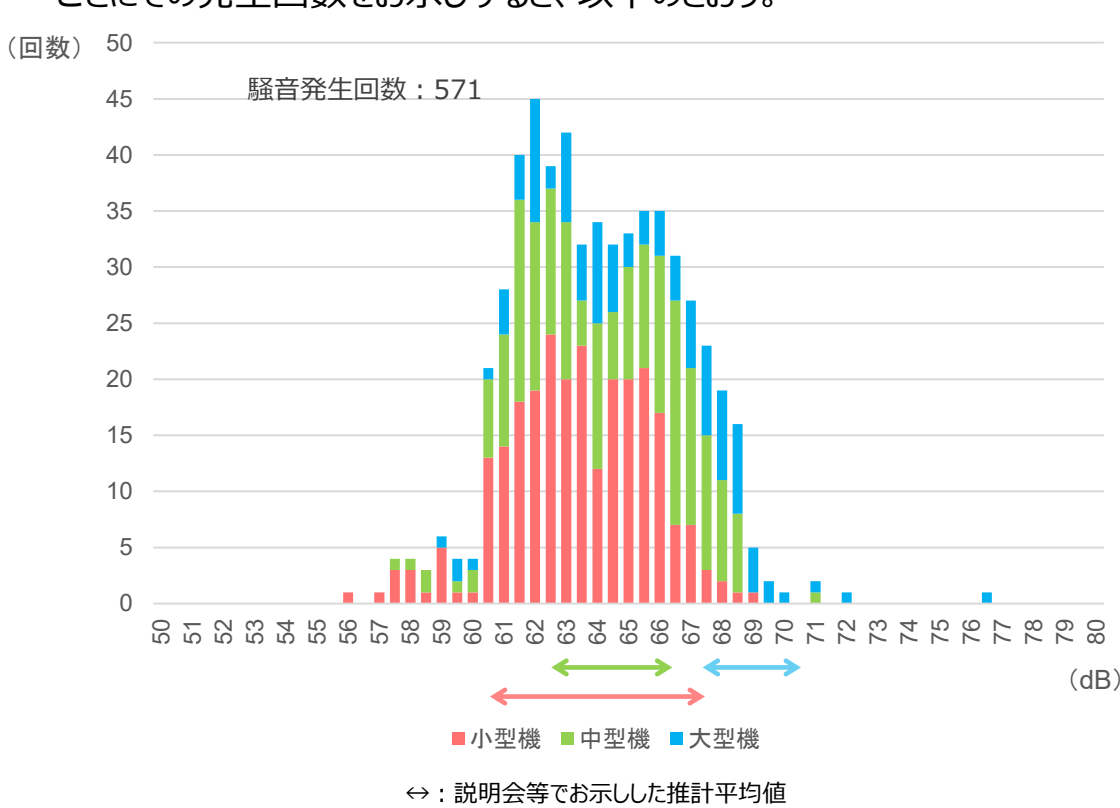
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・C滑走路着陸経路寄りのA滑走路着陸経路との間に位置する。
- ・A滑走路着陸経路の側方1.4 k m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程度に位置する。高度約3,000～3,500ft(約900～1,050m)。
- ・羽田空港からは18 k m程度に位置する。
- ・A滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

○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。



単位:dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)		説明会等 でお示した 推計平均値※1
	C滑走路着陸機の平均		
大型機	66.6	67.3	70~68
中型機	65.2	65.5	66~63
小型機	64.1	64.3	67~61
全体	65.1	—	—

※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

Lden ※2	R6.4~R6.9	R6.10	平均 (R6.4~R6.10)
	39.4~45.0	39.4	43.5

※2 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

※3 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

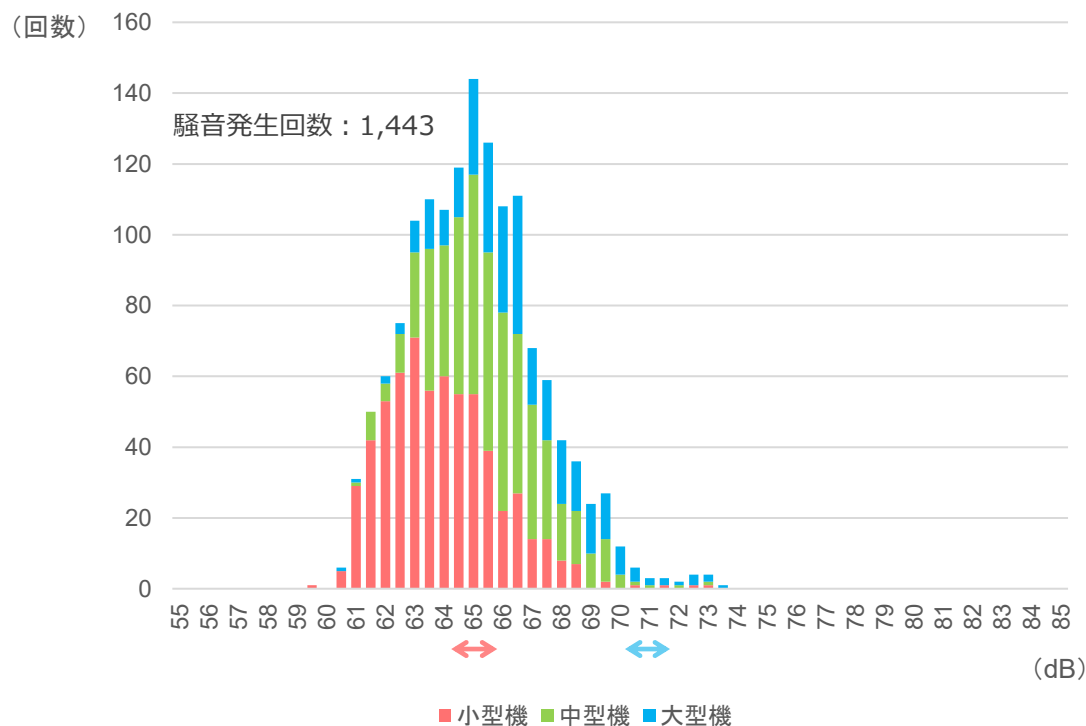
【測定結果(2024年9月)】渋谷区立広尾中学校

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路とC滑走路着陸経路のほぼ中間にあり、両経路の音の差が小さい。
- ・どちらからも側方800m程度、羽田空港からは12 k m程度に位置する。高度約2,000ft(約600m)。

○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。



↔：説明会等でお示した推計平均値

	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値 ^{※1}
大型機	67.4	71
中型機	66.2	—
小型機	64.6	65
全体	65.9	—

※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

Lden ^{※2}	R6.8	R6.9	※2 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
	45.6	44.7	

※3 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

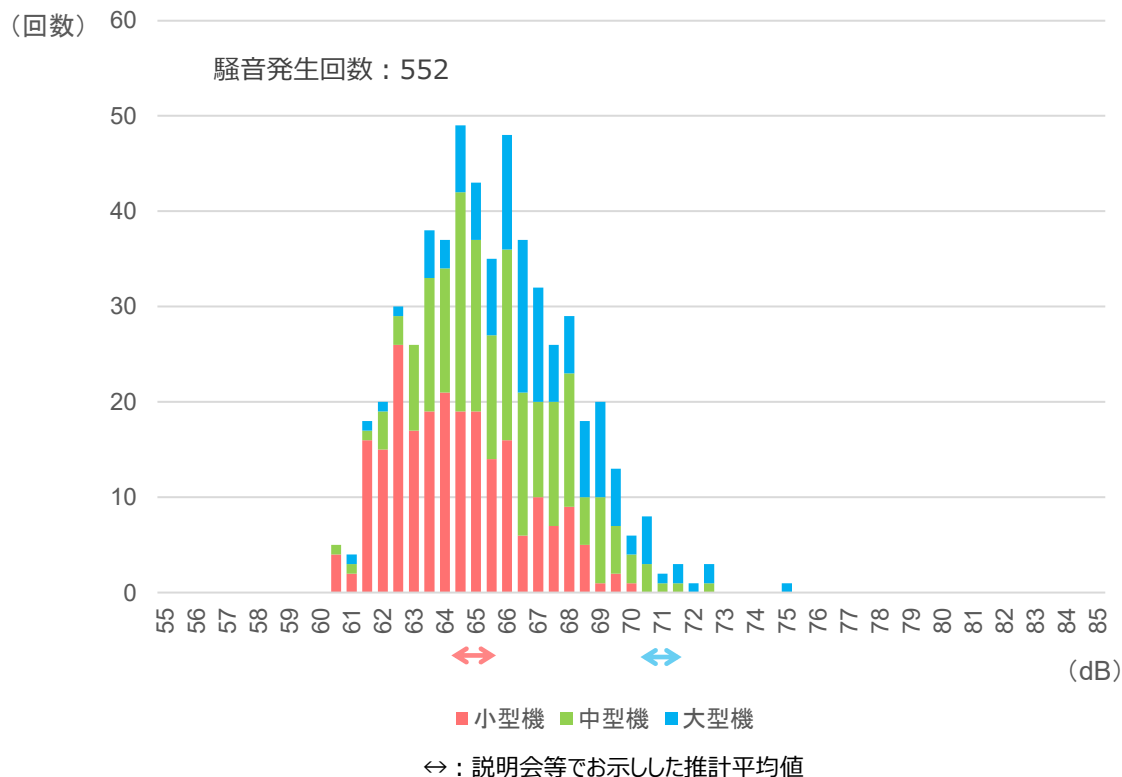
【測定結果(2024年10月)】渋谷区立広尾中学校

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路とC滑走路着陸経路のほぼ中間にあり、両経路の音の差が小さい。
- ・どちらからも側方800m程度、羽田空港からは12 k m程度に位置する。高度約2,000ft(約600m)。

○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。



	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値 _{※1}
大型機	67.9	71
中型機	66.7	—
小型機	65.0	65
全体	66.4	—

※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

Lden _{※2}	R6.4~R6.9	R6.10	平均 (R6.4~R6.10)
	40.9~46.5	40.9	45.2

※2 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

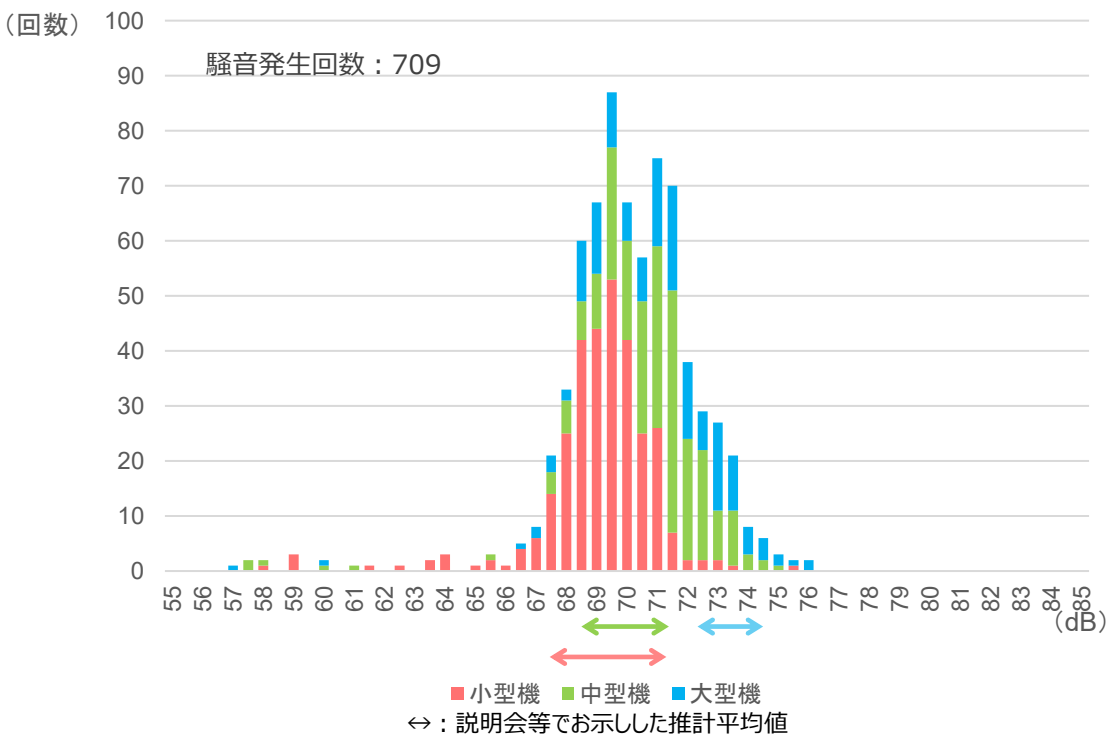
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路の側方400m程度、羽田空港からは11 k m程度に位置する。高度約2,000ft(約600m)。
- ・C滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

○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。



単位: dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)		説明会等でお示した 推計平均値※1
	A滑走路着陸機の平均		
大型機	71.7	71.9	74~73
中型機	71.4	71.4	71~69
小型機	69.6	69.7	71~68
全体	70.8	—	—

※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

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	46.6	45.2	

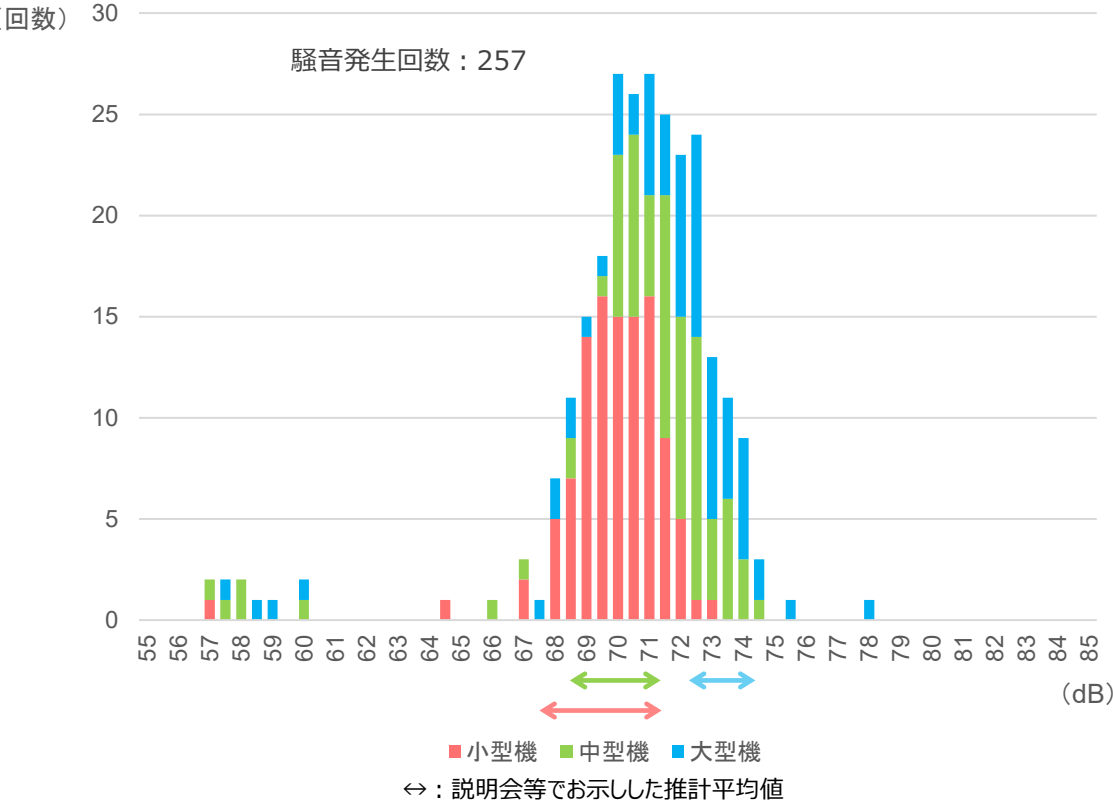
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路の側方400m程度、羽田空港からは11 k m程度に位置する。高度約2,000ft(約600m)。
- ・C滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

○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。



単位: dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)	説明会等でお示した推計平均値※1	
		A滑走路着陸機の平均	
大型機	72.4	72.7	74~73
中型機	71.8	72.0	71~69
小型機	70.3	70.4	71~68
全体	71.4	—	—

※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

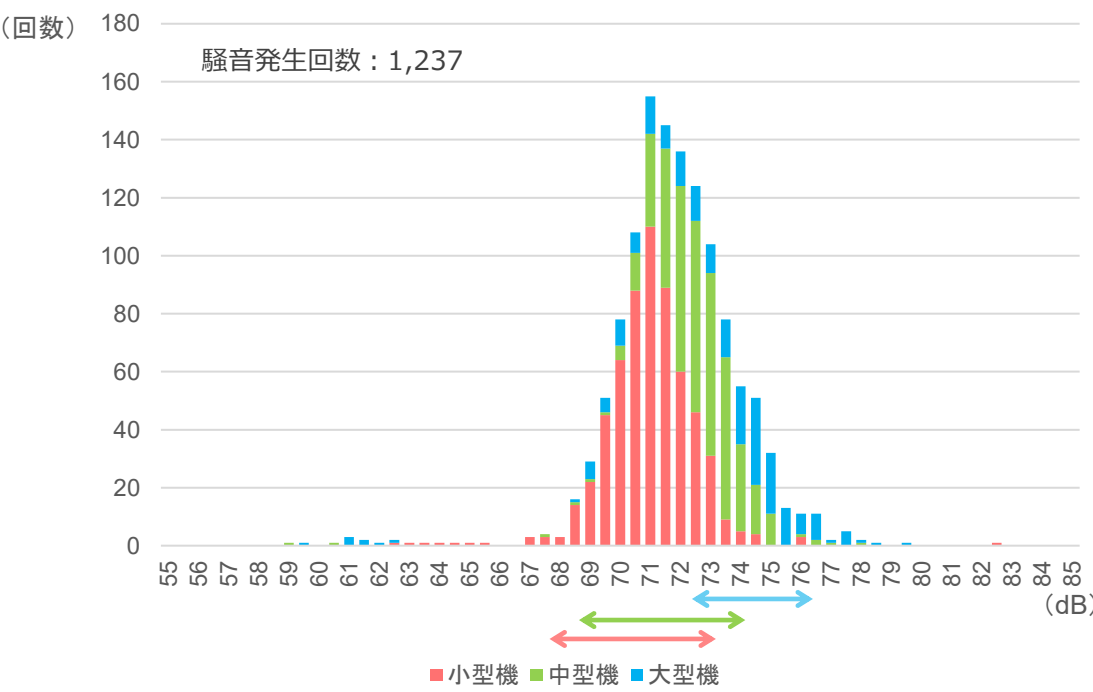
Lden ※2	R6.4~R6.9	R6.10	平均 (R6.4~R6.10)
	41.4~47.2	41.4	45.8

※2 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

※3 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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
 - ・C滑走路着陸経路のほぼ直下、羽田空港から9 k m程度に位置する。高度約1,500～2,000ft(約450～600m)。
 - ・A滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

○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。



↔：説明会等でお示した推計平均値

単位: dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)		説明会等でお示した 推計平均値※1
	C滑走路着陸機の平均		
大型機	74.0	74.2	76～73
中型機	72.9	73.0	74～69
小型機	71.5	71.5	73～68
全体	72.5	—	—

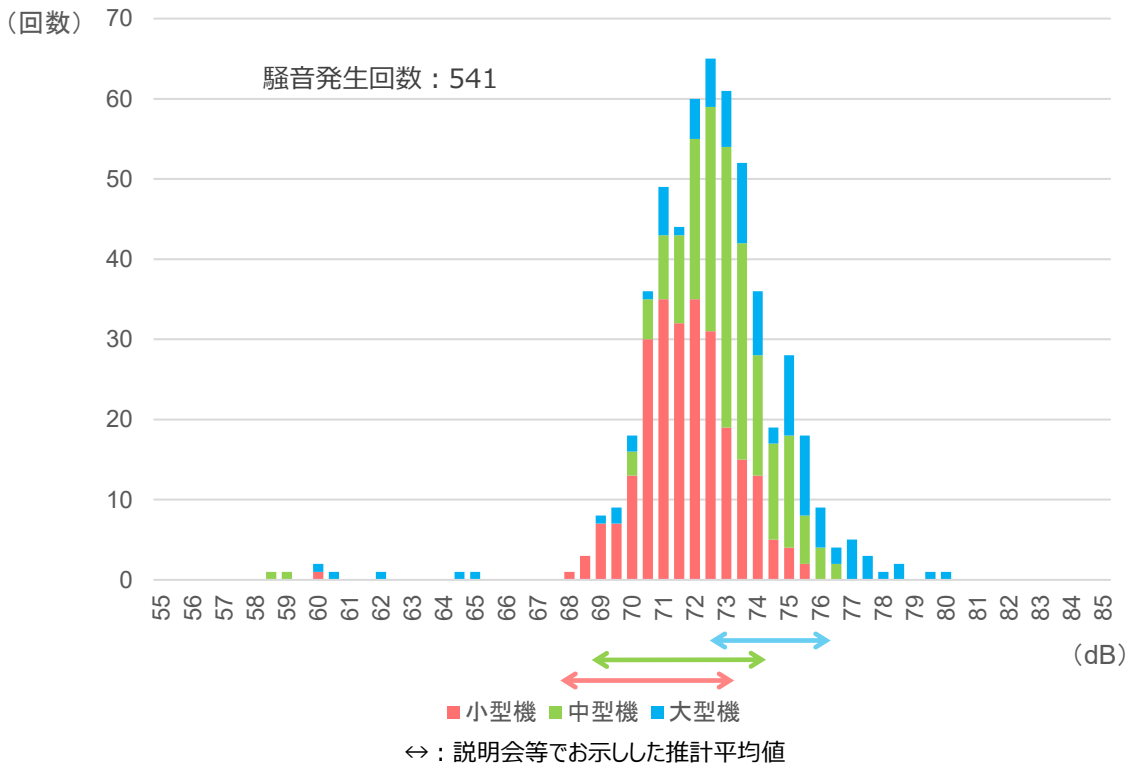
※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	46.4	49.5	

※3 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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
 - ・C滑走路着陸経路のほぼ直下、羽田空港から9 k m程度に位置する。高度約1,500～2,000ft(約450～600m)。
 - ・A滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

- 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。



	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)		説明会等で お示した 推計平均値※1
	C滑走路着陸機の平均		
大型機	74.7	75.0	76～73
中型機	73.5	73.5	74～69
小型機	72.2	72.2	73～68
全体	73.2	－	－

※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

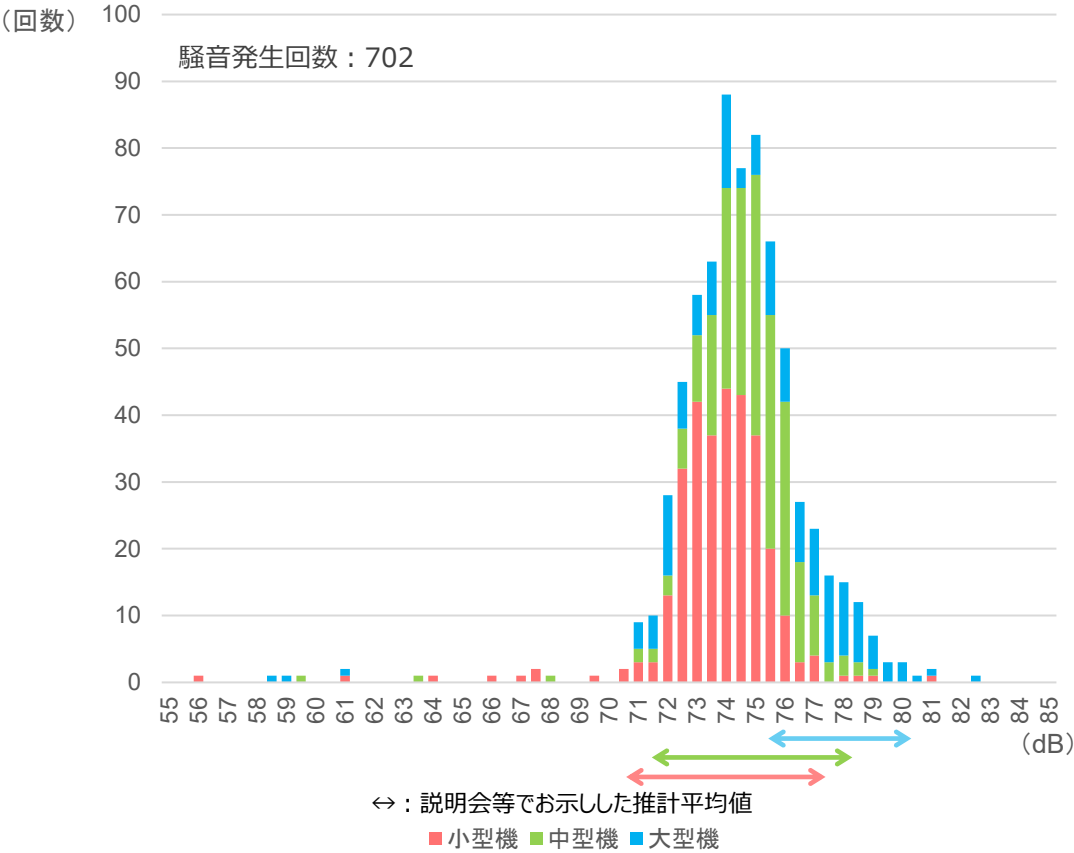
Lden ※2n	R6.4～R6.9	R6.10	平均 (R6.4～R6.10)
	46.4～51.8	46.4	50.3

※2 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

※3 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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
 - ・A滑走路着陸経路のほぼ直下、羽田空港からは7 km程度に位置する。高度約1,000～1,500ft (約300～450m)。
 - ・C滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

○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。



単位: dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)		説明会等でお示した 推計平均値※1
	A滑走路着陸機の平均		
大型機	76.4	76.5	80~76
中型機	75.3	75.4	78~72
小型機	74.3	74.3	77~71
全体	75.2	—	—

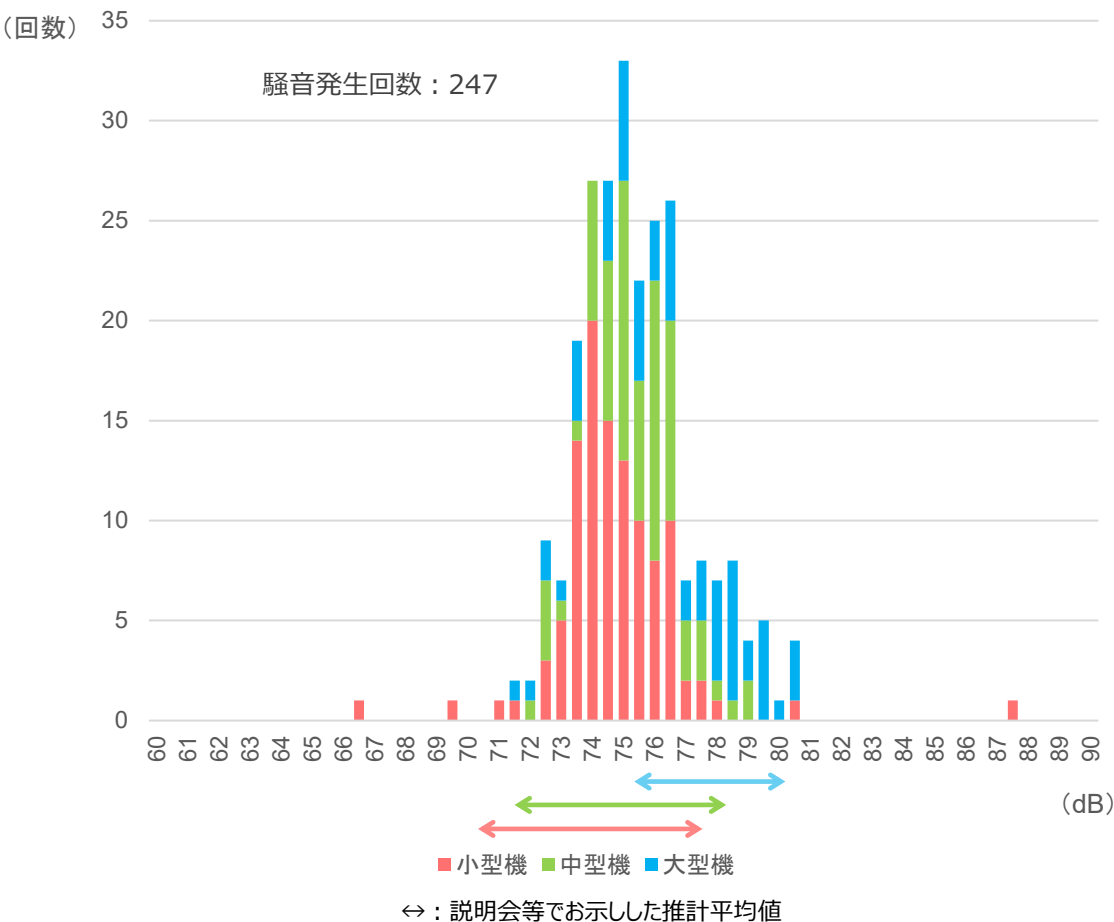
※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	49.7	48.9	

※3 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

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
- ・A滑走路着陸経路のほぼ直下、羽田空港からは7 km程度に位置する。高度約1,000～1,500ft (約300～450m)。
 - ・C滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

○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。



	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)		説明会等で お示した 推計平均値※1
	A滑走路着陸機の平均		
大型機	77.4	77.4	80～76
中型機	75.9	75.8	78～72
小型機	75.7	75.7	77～71
全体	76.2	－	－

※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

Lden ※2	R6.4～R6.9	R6.10	平均 (R6.4～R6.10)
	45.1～50.5	45.1	49.2

※2 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

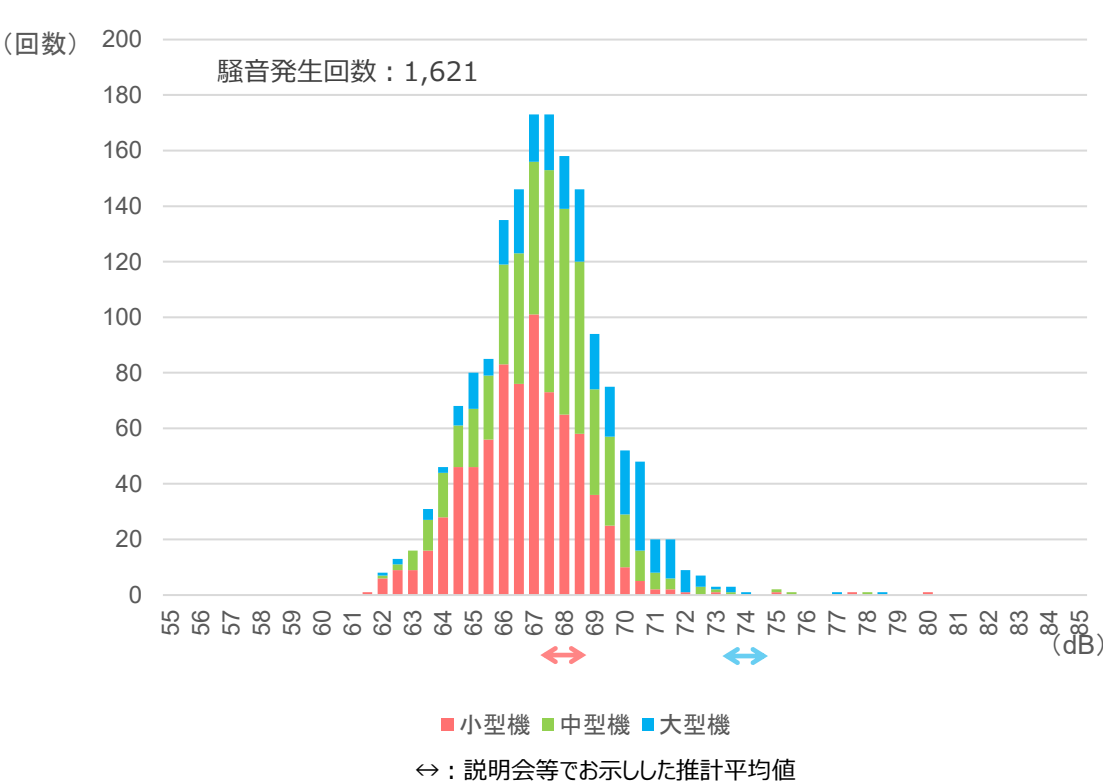
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路とC滑走路着陸経路の中間の場所にあり、両経路の音の差が小さい。
- ・A滑走路着陸経路の側方1 k m程度、C滑走路着陸経路の側方700m程度、羽田空港からは6 k m程度に位置する。
高度約1,000ft(約300m)。

○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。



	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	69.4	74
中型機	68.1	—
小型機	67.4	68
全体	68.1	—

※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

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	46.1	45.2	

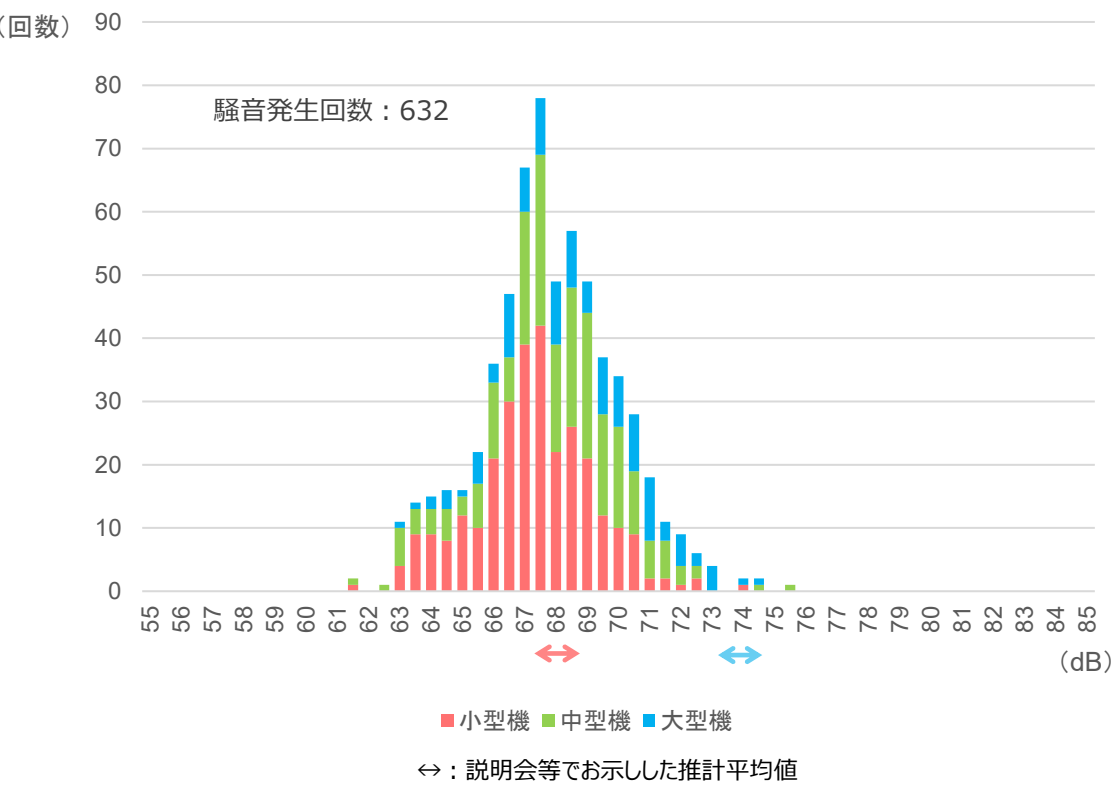
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路とC滑走路着陸経路の中間の場所にあり、両経路の音の差が小さい。
- ・A滑走路着陸経路の側方1 k m程度、C滑走路着陸経路の側方700m程度、羽田空港からは6 k m程度に位置する。
高度約1,000ft(約300m)。

○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。



	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	69.6	74
中型機	68.8	—
小型機	67.9	68
全体	68.6	—

※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

Lden ※2	R6.4～R6.9	R6.10	平均 (R6.4～R6.10)
	41.5～47.2	41.5	45.7

※2 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

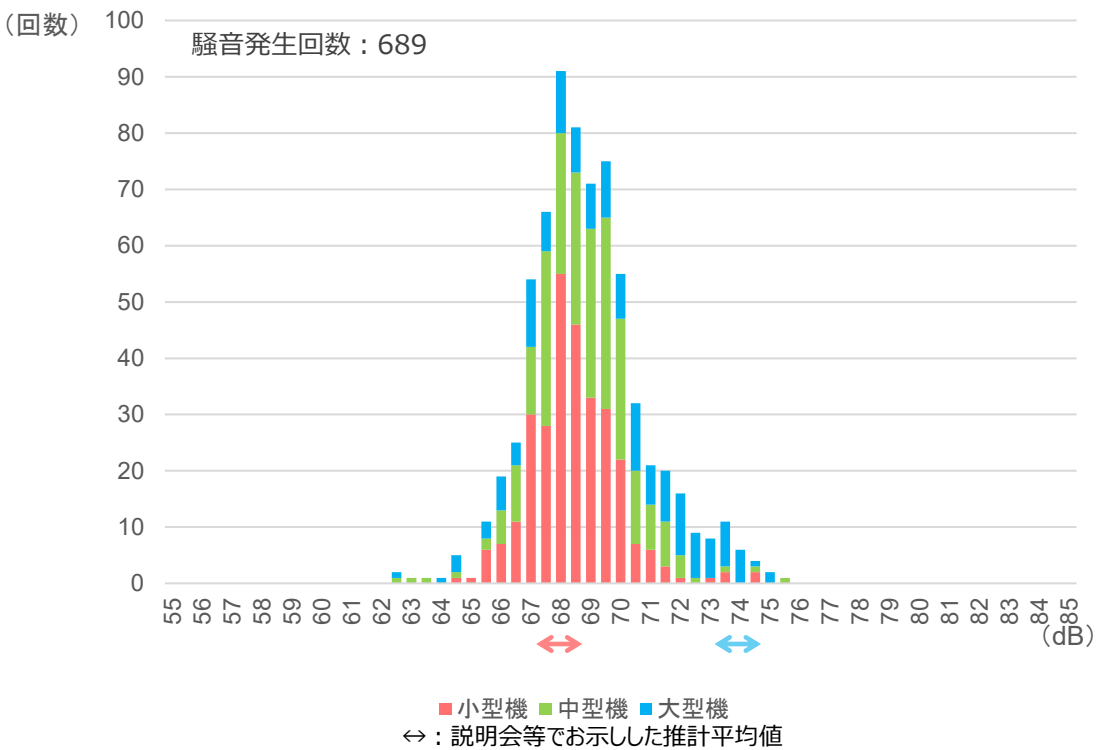
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路とC滑走路着陸経路の中間の場所にあり、両経路の音の差が小さい。
- ・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1 k m程度、羽田空港からは5 k m程度に位置する。高度約1,000ft(約300m)。

○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。



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	70.8	74
中型機	69.3	—
小型機	68.9	68
全体	69.5	—

※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

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	42.3	43.8	

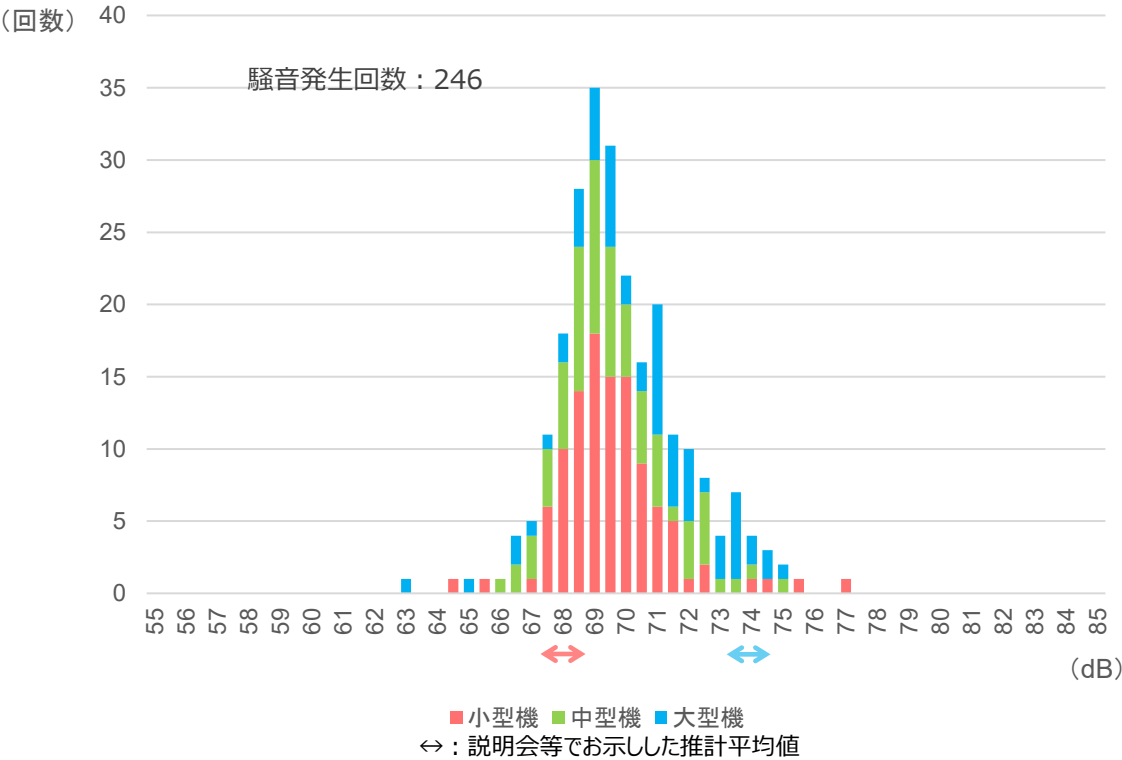
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路とC滑走路着陸経路の中間の場所にあり、両経路の音の差が小さい。
- ・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1 k m程度、羽田空港からは5 k m程度に位置する。
高度約1,000ft(約300m)。

○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。



	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	71.4	74
中型機	70.3	—
小型機	70.1	68
全体	70.5	—

※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

Lden ※2	R6.4～R6.9	R6.10	平均 (R6.4～R6.10)
	39.9～45.2	39.9	43.2

※2 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

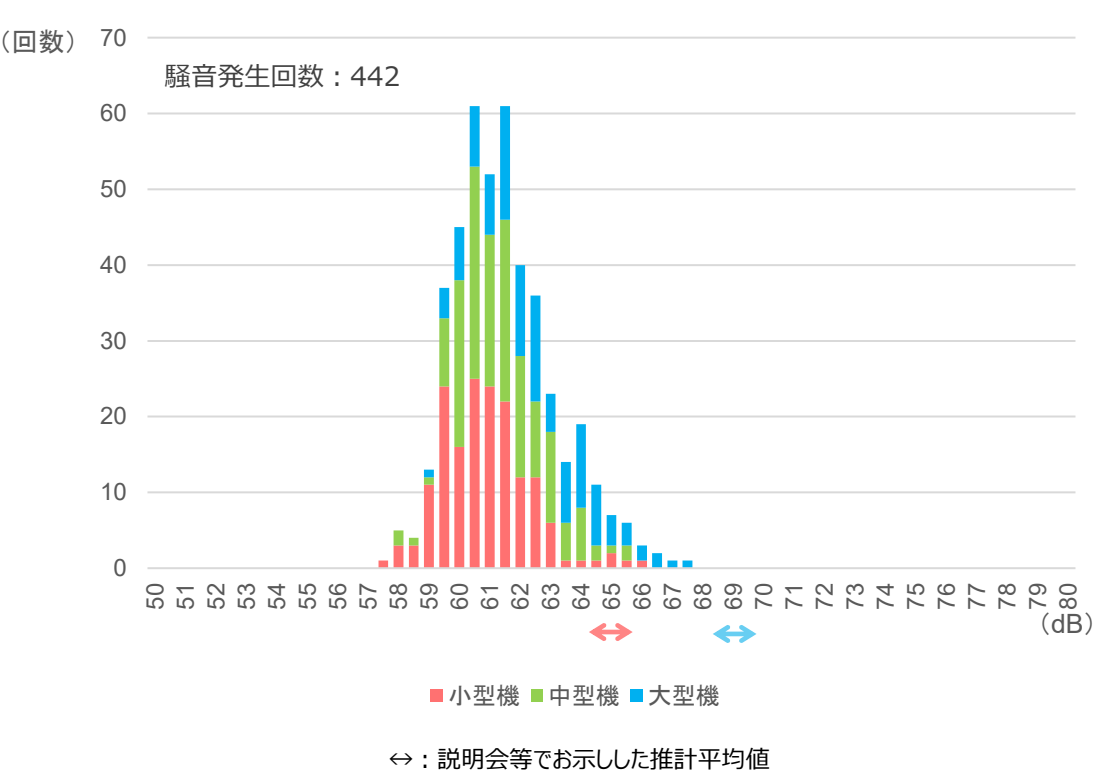
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路の側方1.2 k m程度、羽田空港から4 k m程度に位置する。高度約700ft (約210m) 。

○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。



	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	63.1	69
中型機	61.8	—
小型機	61.3	65
全体	62.0	—

※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

Lden ※2	R6.8	R6.9	※2 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
	31.4	35.1	

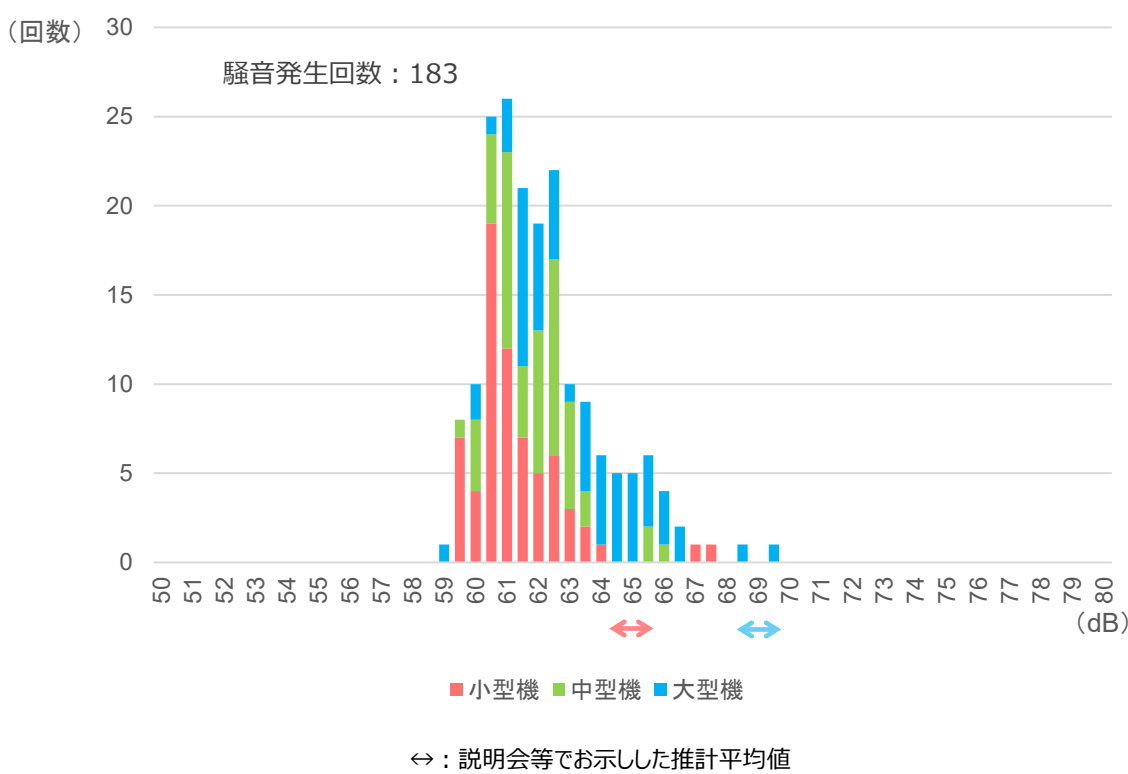
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

・A滑走路着陸経路の側方1.2 k m程度、羽田空港から4 k m程度に位置する。高度約700ft (約210m) 。

○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。



	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	64.1	69
中型機	62.3	—
小型機	61.8	65
全体	62.8	—

※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

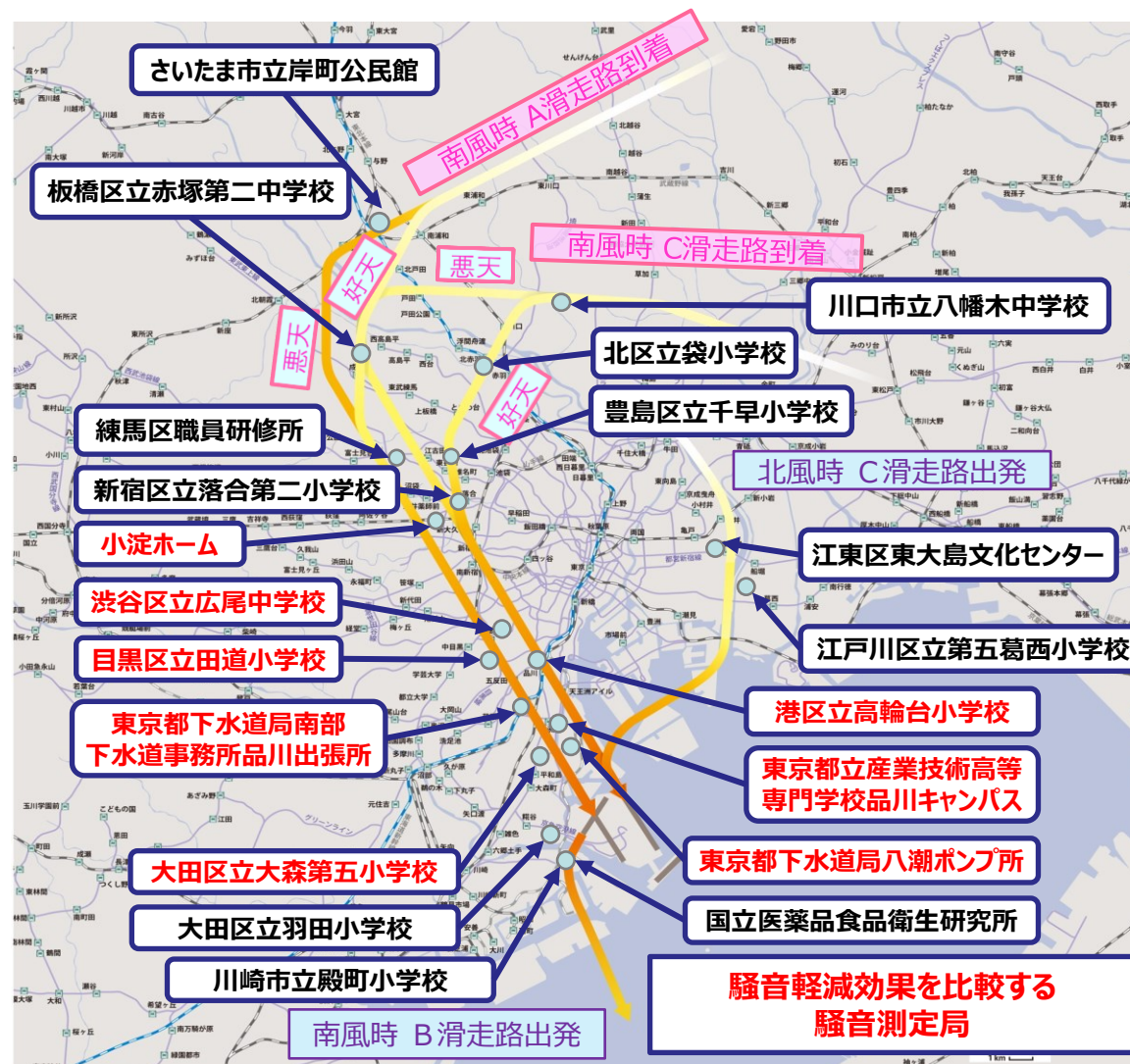
Lden ※2	R6.4~R6.9	R6.10	平均 (R6.4~R6.10)
	31.4~36.8	31.6	34.5

※2 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

※3 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

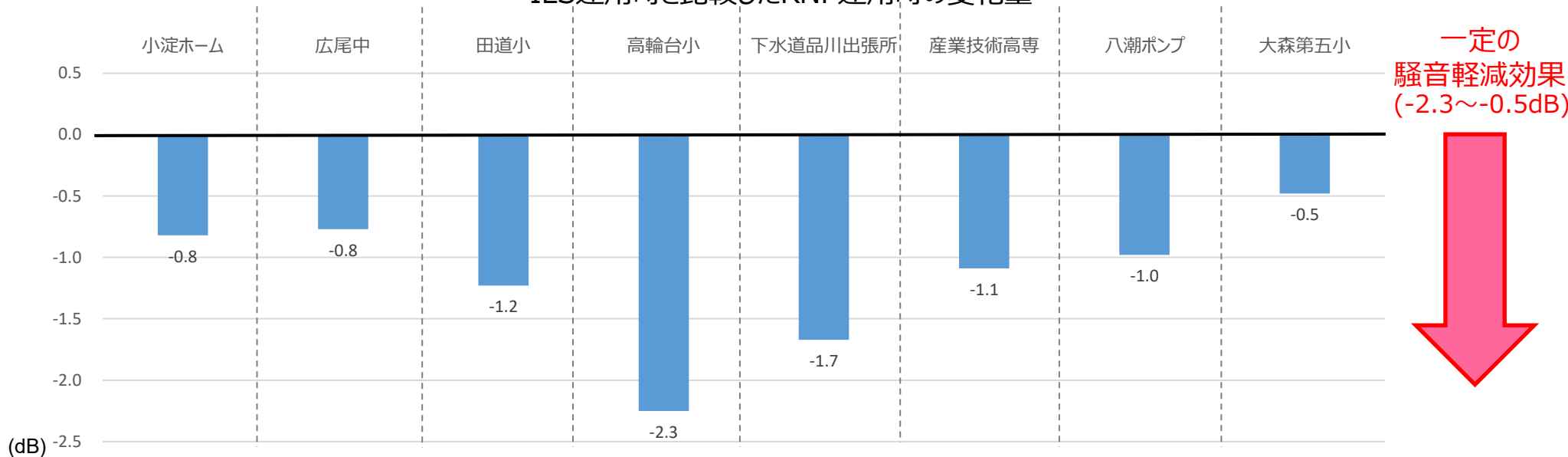
騒音軽減効果を比較する騒音測定局について

- ▶ 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した。



ILS運用時（3度の降下角）の実測値の平均を基準にRNP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、RNP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RNP運用時の変化量



- ・3度と3.45度の高度差による騒音の軽減について、距離の要素だけで計算すると経路直下においてその差が最大となるが、経路に近い測定局において継続的にはっきりとした差が確認できている。
- ・田道小学校はC滑走路着陸経路から約2 km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48日間であることから、実機飛行確認から2024年10月までの期間のデータで評価を行った。

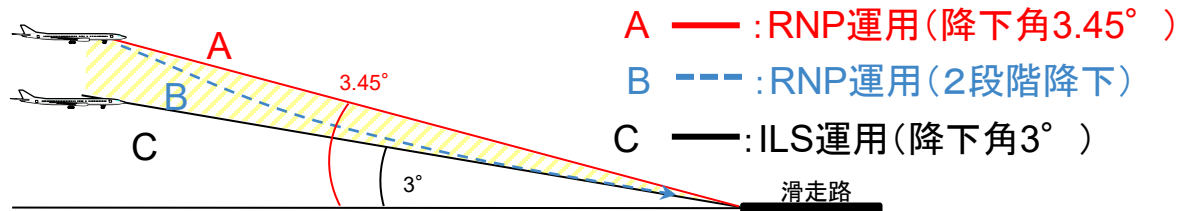
※ 上記は各測定局で実際に測定された航空機騒音（LAmax）をRNP運用のものとILS運用のものに分けてそれぞれパワー平均し比較したものである。

※ RNP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。

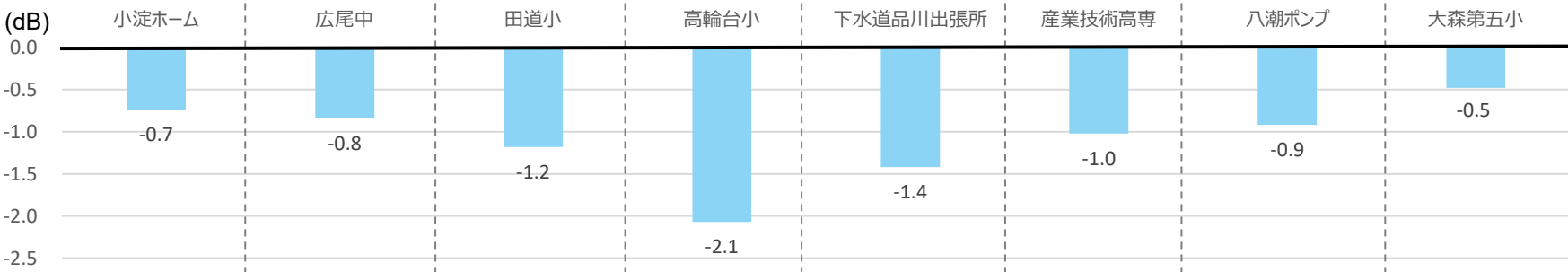
※ 小淀ホームはRNP経路とILS経路で200m～300m程度（水平方向）離れている。

RNP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。

＜RNP運用（3.45度降下）と2段階降下のイメージ図＞



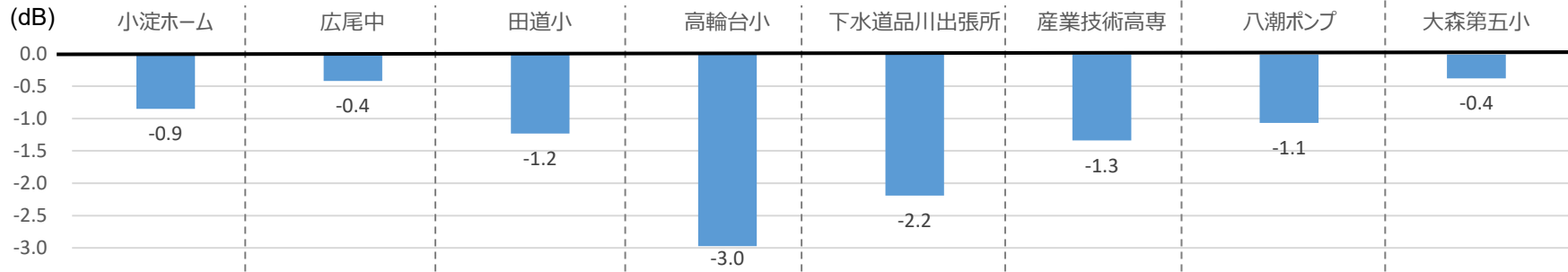
ILS運用時と比較した2段階降下で着陸した場合の変化量（BとCの比較）



軽減効果
(-2.1 ~ -0.5dB)



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
(-3.0 ~ -0.4dB)

