

実機飛行確認における航空機騒音の測定結果について

- 1 実施期間 令和2年1月30日（木）～2月12日（水）のうち7日間
- 2 測定結果 国土交通省 実機飛行確認における航空機騒音の測定結果（令和2年3月24日付）から区内の測定結果を抜粋
- 3 測定地点の測定結果概要（区内2か所の測定地点）
  - (1) 大森第五小学校（羽田空港から4km程度）

① 測定結果

	実測値の平均	住民説明会等でお示した推計平均値（A滑走路）
大型機	64.6dB	69dB
中型機	62.9dB	-
小型機	61.9dB	65dB

② 分析結果の概要

- ・大型及び小型機とも実測値の平均が推計平均値を下回っている。
- ・本騒音測定地点は、A滑走路から大きく離れた地点にあるため、RNAV着陸経路（3.45度の降下角）とILS着陸経路（3度の降下角）を比較すると、航空機の高度差による騒音の違いが少なく、RNAVとILSの平均値に差がない状況が見られる。

- (2) 羽田小学校（羽田空港から800m程度）

① 測定結果

	実測値の平均	住民説明会等でお示した推計平均値
大型機	78.1dB	76dB
中型機	74.5dB	-
小型機	73.9dB	72dB

② 分析結果の概要

- ・大型機、小型機とも実測値の平均が推計平均値を上回っている。
- ・80dBを超える機体は、ボーイング777-300ERの国際線が1機、ボーイング777-300が7機、ボーイング777-200の国内線が1機であった。

4 降下角による騒音の軽減

- (1) ILS運用時（3度の降下角）とRNAV運用時（3.45度の降下角）の比較

実測値の平均を比較したところ、RNAV運用時において、一定程度（-1.1～-0.1dB）の騒音軽減が確認できた。現時点では、高度が上がり距離が離れたことで騒音軽減効果が出ていると考えられる。

- (2) 3.45度継続降下機と2段階降下機の比較

降下角をできるだけ維持している着陸機の方が騒音軽減効果はより大きい傾向にあることを確認した。

（軽減効果 3.45度継続降下-2.7～-0.5dB 2段階降下-1.7～0.5dB）