

令和元年8月23日
航空局首都圏空港課

羽田空港の新飛行経路に関する航空保安施設等の稼働状況等を確認するための飛行検査を実施します

国土交通省は、2020年3月29日からの羽田空港における新飛行経路の運用の開始・国際線の増便に先立ち、新飛行経路を航行する航空機が使用する航空保安施設等の稼働状況等を確認するための飛行検査を行います。

1. 新飛行経路に関する飛行検査の実施について

2020年3月29日より、羽田空港において新飛行経路の運用を開始することに伴い、今般、新たに整備した航空保安施設（電波や灯光等により航空機の航行を援助するための施設）の稼働状況等の確認や、新飛行経路の出発・到着のための飛行方式の安全性の検証を行うため、下記期間中において、東京都、神奈川県、埼玉県及び千葉県上空において、小型の飛行検査機を用いた飛行検査を実施いたします。飛行検査の概要や各検査の詳細、経路、頻度等については別紙をご覧ください。

2. 実施期間

期間：令和元年8月30日（金）～12月下旬〔土日祝日含む〕

時間：午前6時～午前8時を中心に実施

※羽田空港の運用への影響を最小限にするため、上記時間帯に実施いたします。

※各検査の詳細な実施時間については別紙をご覧ください。

<お問い合わせ>

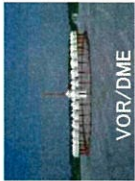
国土交通省 航空局 首都圏空港課 塚本、須山

電話：03-5253-8111(代表) 03-5253-8721(直通) FAX：03-5253-1658

飛行検査について

航空機が出発空港から到着空港まで安全に飛行できるように「航空保安施設が正常に機能しているか」、「無線施設等で構成される航空路等（計器飛行方式）が安全で適切なものか」など、航空交通の基盤となる施設等の安全性に関して、飛行検査及び飛行検証を行う業務

空の道を示す無線施設等の飛行検査



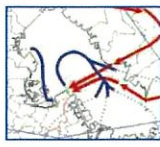
○ 空の道（航空路など）を示す無線施設から発せられる電波の品質などの確認・検査

使用予定航空機

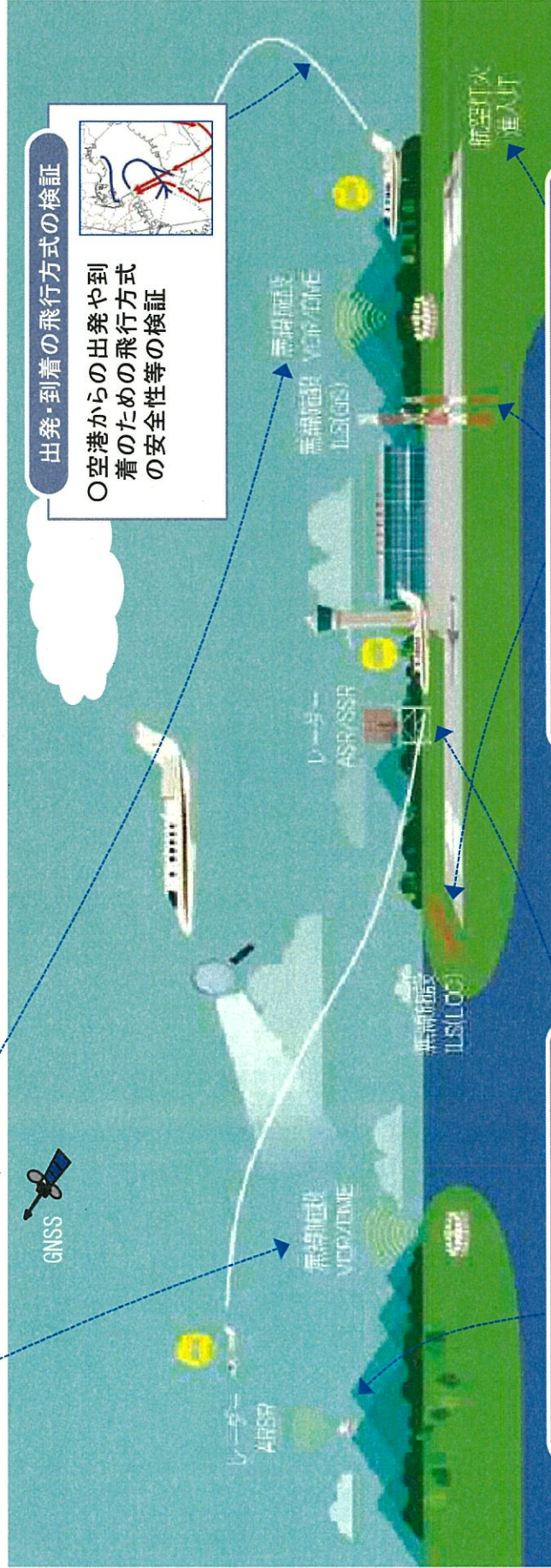


全長 16.26m
全幅 15.49m
重量 7.8t(※)
定員 6名
※最大離陸重量

出発・到着の飛行方式の検証



○ 空港からの出発や到着のための飛行方式の安全性等の検証



管制官が使用する施設の飛行検査



○ 管制官が航空機を誘導するために使用するレーダーの航空機表示位置の正確さなどの確認・検査
○ 管制官がパイロットと交信するための通信施設が良好に使える範囲などの確認・検査

空港からの出発・到着のための施設の飛行検査



○ 滑走路に向かって進入中の航空機に対して滑走路までの正確な方向などを示す無線施設 (ILS) が正しい信号を航空機に提供しているかの確認・検査
○ 夜間や天候が悪いときにパイロットが滑走路を視認するために必要な航空灯台の明るさなどの確認・検査



今回実施する検査について

2020年3月29日より、羽田空港において新飛行経路の運用を開始することに伴い、新たに整備した航空保安施設や、新飛行経路の出発・到着のための飛行方式の安全性の検証を行うため、以下の検査を実施いたします。

① ILSに関する検査

- 悪天候時においては、地上から精密な誘導電波を放射し滑走路への進入コースを指示する装置 (ILS) を使用して着陸します。ILSの検査のため、以下の3つの検査を行います。
 - ① ローカライザー (水平方向の誘導電波を出す装置) の検査
 - ② グライドスロープ (垂直方向の誘導電波を出す装置) の検査
 - ③ ローカライザー・グライドスロープの両電波を同時に確認する検査

飛行検査コースについてはP3～5をご覧ください

② ILS/RNAV進入方式に関する検査

- 到着する航空機の飛行経路を確認するための検査を行います。
- ILSを使用して着陸する場合と、GPS等の衛星信号等により任意の経路を飛行できる航行方式であるRNAVを使用して着陸する場合の2通りの検査を行います。

飛行検査コースについてはP6をご覧ください

③ RNAV出発方式に関する検査

- RNAVを使用して出発する航空機の飛行経路を確認するための検査を行います。

飛行検査コースについてはP7,8をご覧ください

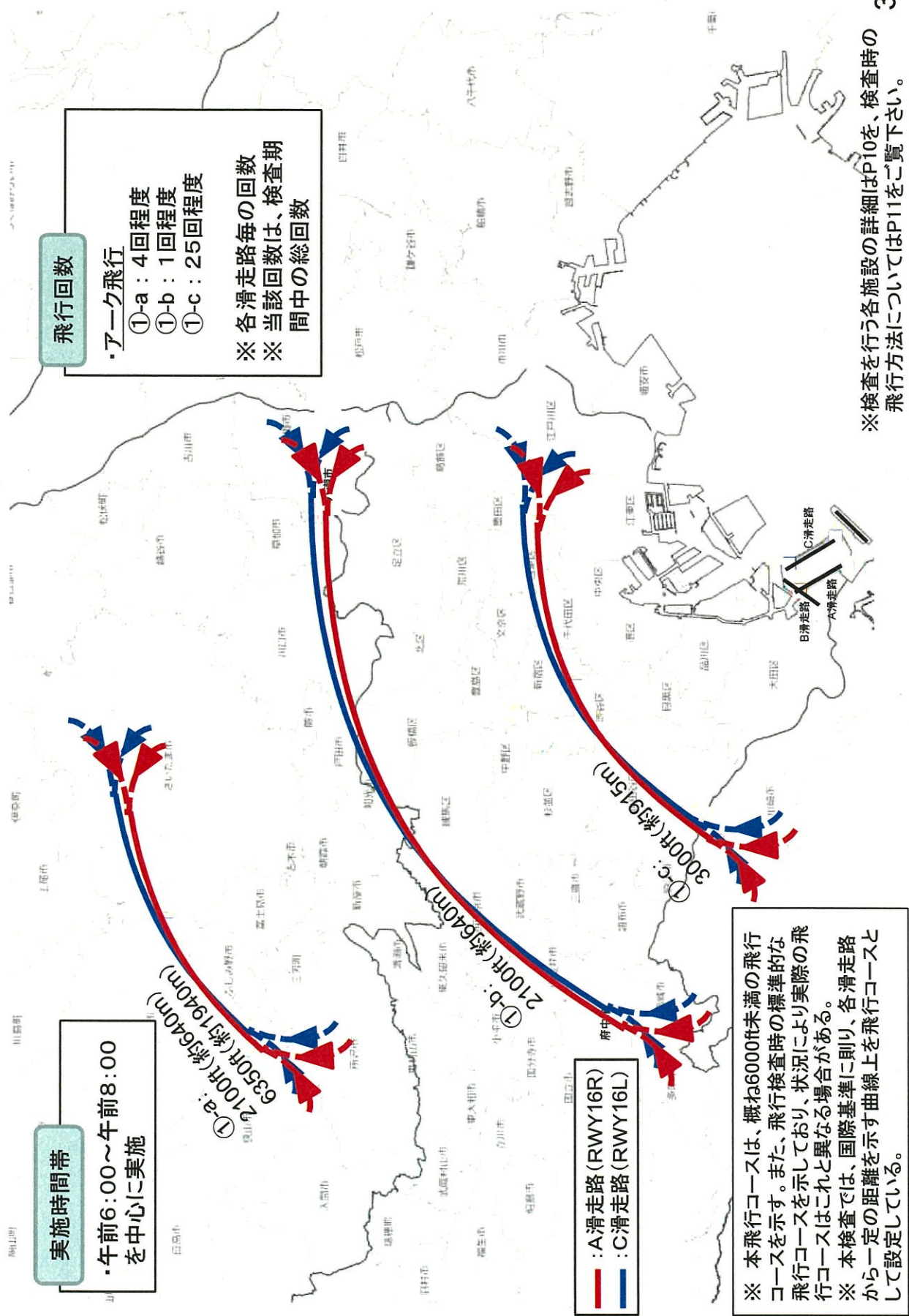
④ WAMIに関する検査

- 航空機の監視を高精度に行うための装置 (WAMI) についての検査を行います。

飛行検査コースについてはP9をご覧ください

※飛行検査機は1機のみを使用し、同時に複数の検査を行うことはありません。 2

羽田新経路に係る飛行検査時の飛行コース①～③S(ローカライザー)



実施時間帯
 ・午前6:00～午前8:00
 を中心に実施

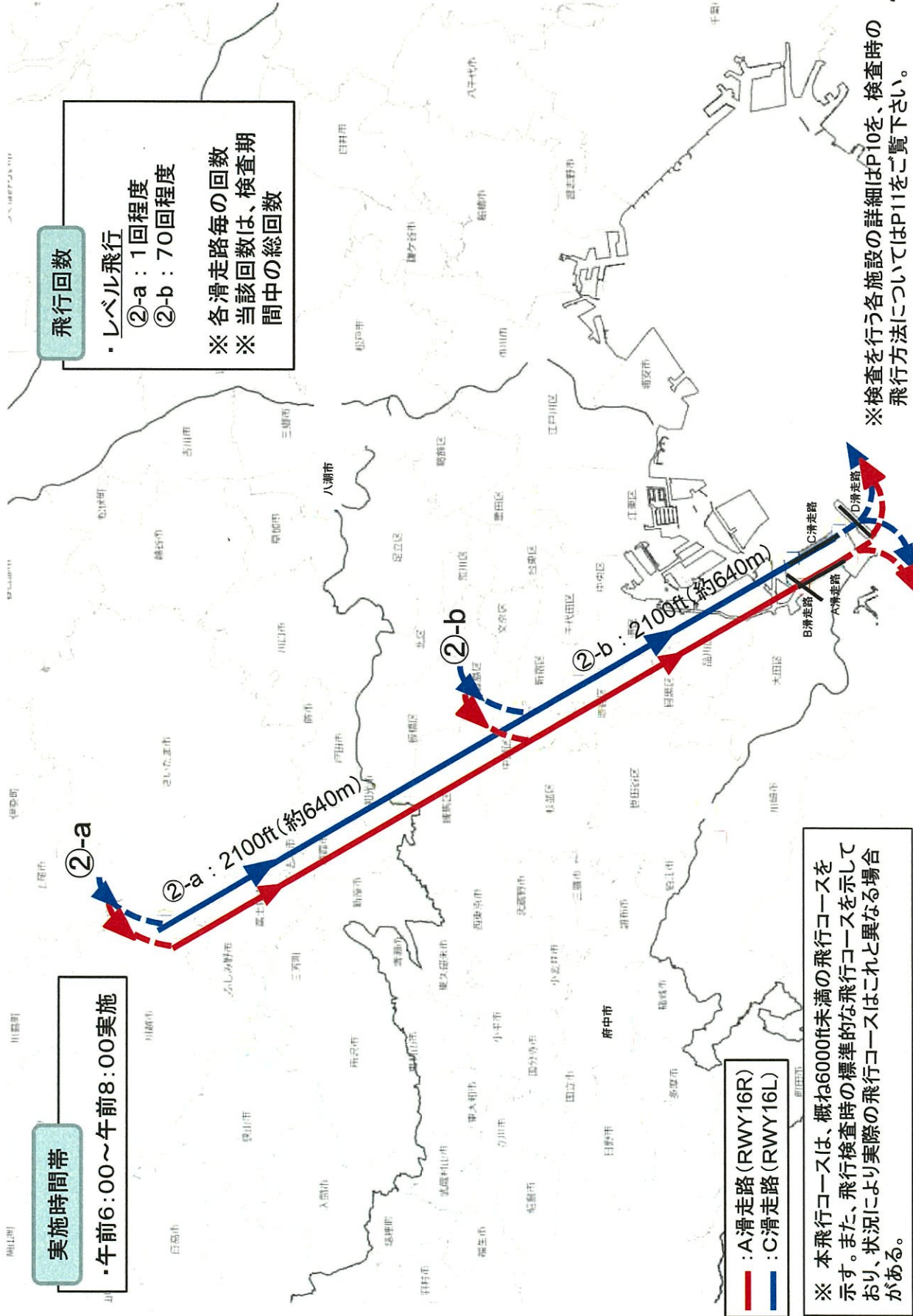
飛行回数
 ・アーク飛行
 ①-a: 4回程度
 ①-b: 1回程度
 ①-c: 25回程度
 ※ 各滑走路毎の回数
 ※ 当該回数は、検査期間中の総回数

— A滑走路 (RWY16R)
 — C滑走路 (RWY16L)

※ 本飛行コースは、概ね6000ft未満の飛行コースを示す。また、飛行検査時の標準的な飛行コースを示しており、状況により実際の飛行コースはこれと異なる場合がある。
 ※ 本検査では、国際基準に則り、各滑走路から一定の距離を示す曲線上を飛行コースとして設定している。

※検査を行う各施設の詳細はP10を、検査時の飛行方法についてはP11をご覧ください。

国土交通省 国土交通省 (羽田新経路に係る飛行検査時の飛行コース①～LS(グライダースロープ))



実施時間帯
 ・午前6:00～午前8:00実施

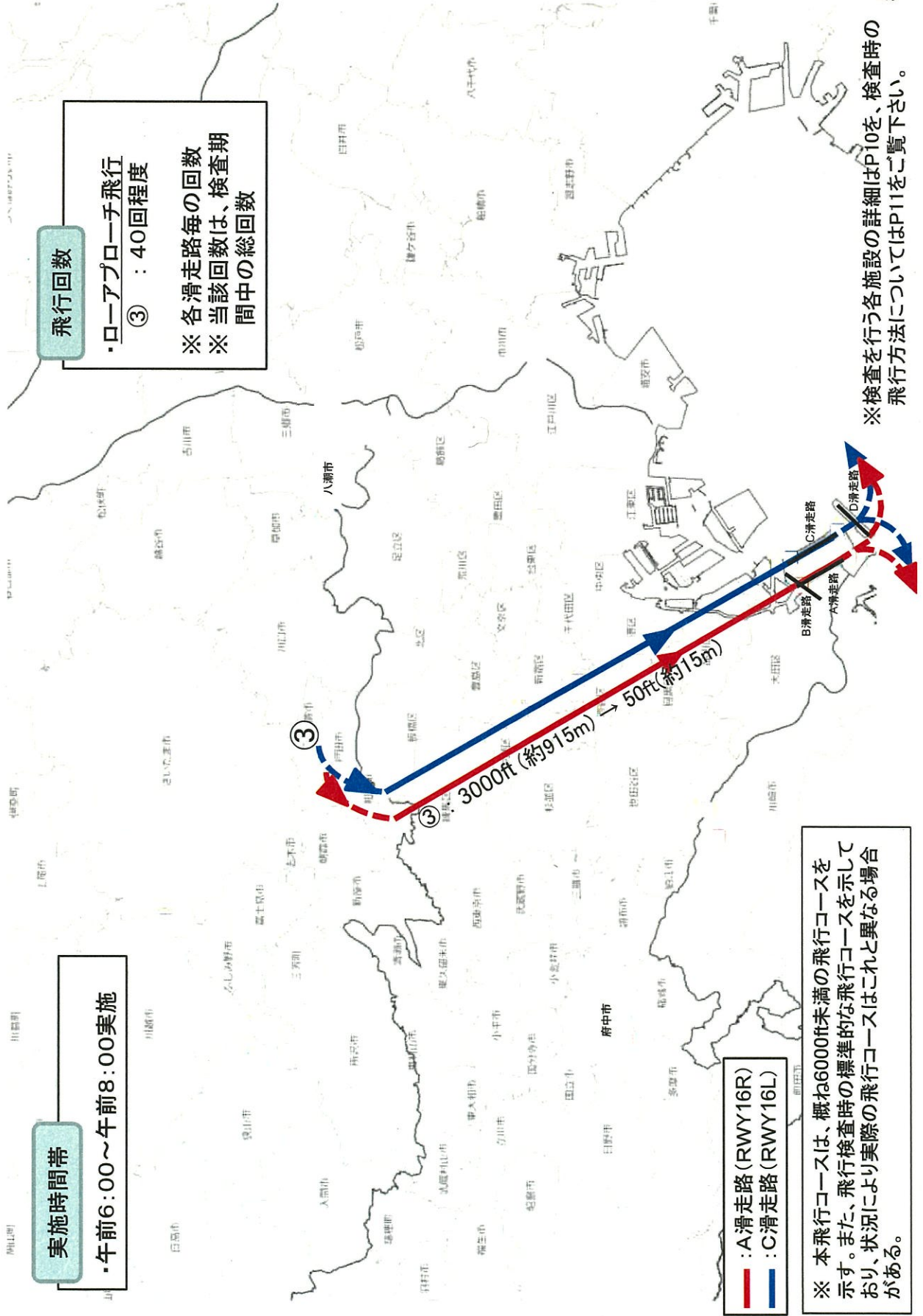
飛行回数
 ・レベル飛行
 ②-a: 1回程度
 ②-b: 70回程度
 ※各滑走路毎の回数
 ※当該回数は、検査期間中の総回数

— : A滑走路 (RWY16R)
 — : C滑走路 (RWY16L)

※ 本飛行コースは、概ね6000ft未満の飛行コースを示す。また、飛行検査時の標準的な飛行コースを示しており、状況により実際の飛行コースはこれと異なる場合がある。

※検査を行う各施設の詳細はP10を、検査時の飛行方法についてはP11をご覧ください。

羽田新経路に係る飛行検査時の飛行コース①～ ILS(ローカライザー・グライドスロープの両電波)



実施時間帯
・午前6:00～午前8:00実施

飛行回数
・ローアプローチ飛行
③ : 40回程度
※各滑走路毎の回数
※当該回数は、検査期間中の総回数

— : A滑走路 (RWY16R)
— : C滑走路 (RWY16L)

※ 本飛行コースは、概ね6000ft未満の飛行コースを示す。また、飛行検査時の標準的な飛行コースを示しており、状況により実際の飛行コースはこれと異なる場合がある。

※検査を行う各施設の詳細はP10を、検査時の飛行方法についてはP11をご覧ください。

羽田新経路に係る飛行検査時の飛行コース②～進入方式(ILS、RNAV)

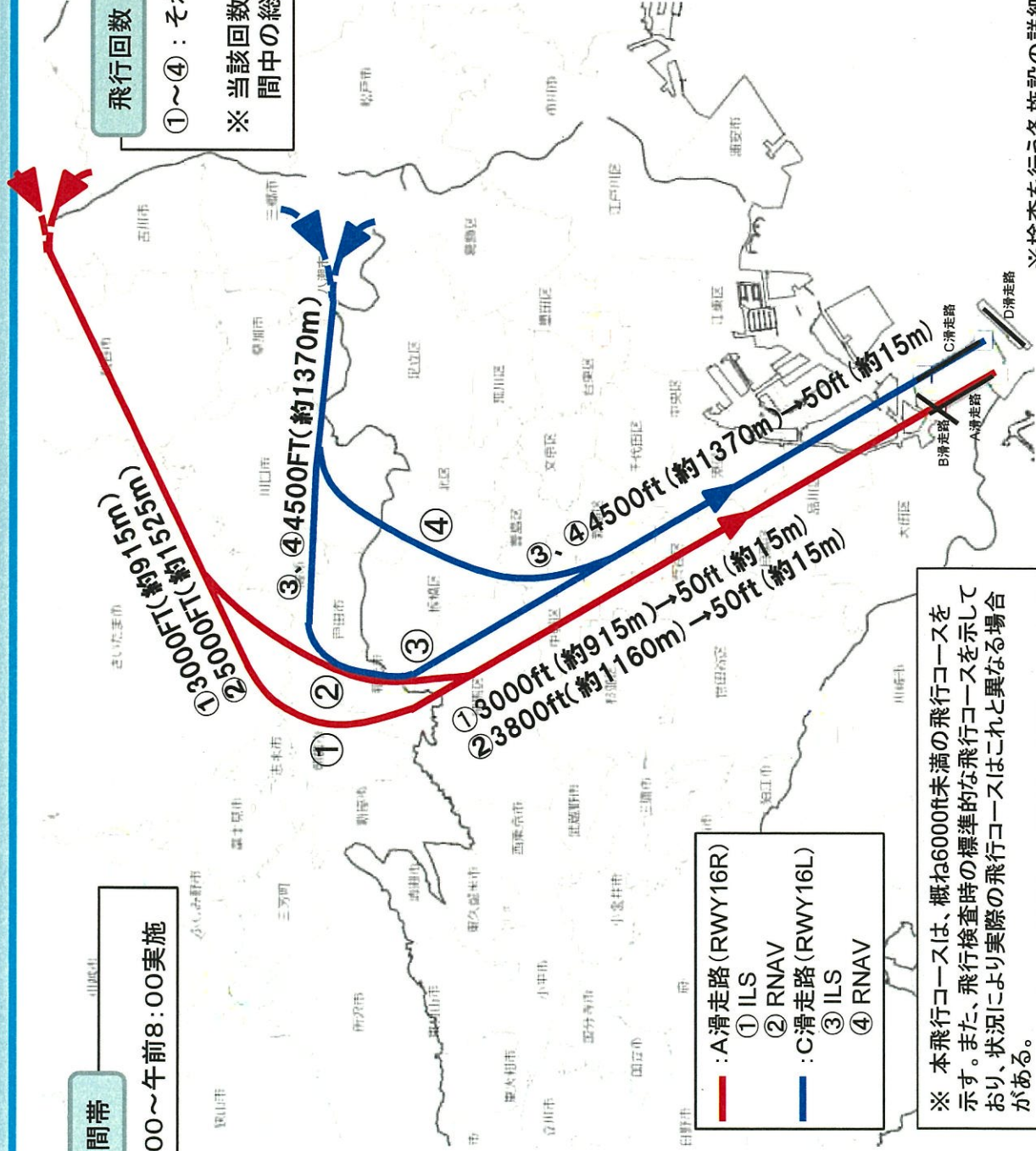
実施時間帯

・午前6:00～午前8:00実施

飛行回数

①～④：それぞれ1回程度

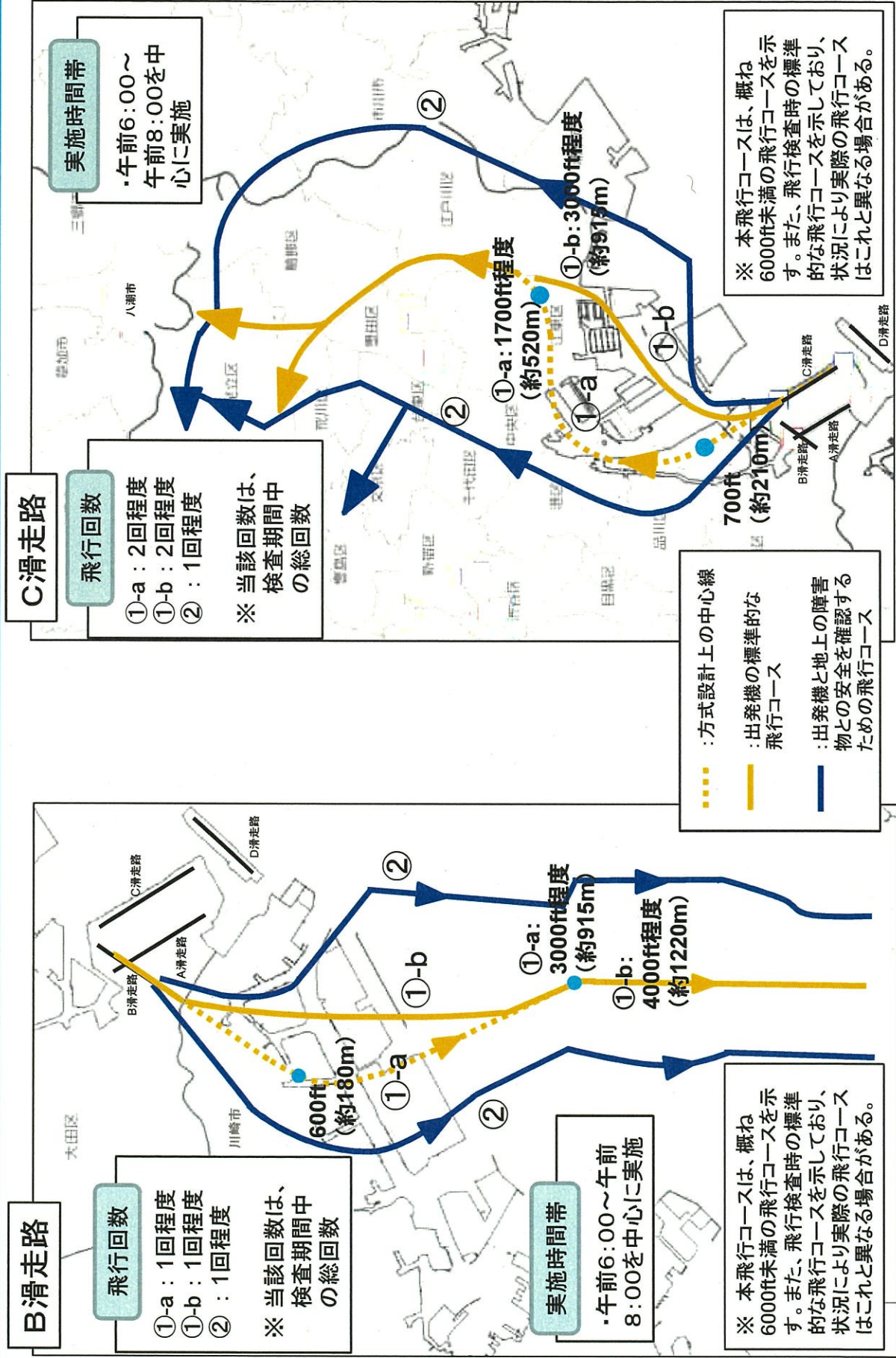
※当該回数は、検査期間中の総回数



■ : A滑走路 (RWY16R)
 ① ILS
 ② RNAV
 ■ : C滑走路 (RWY16L)
 ③ ILS
 ④ RNAV

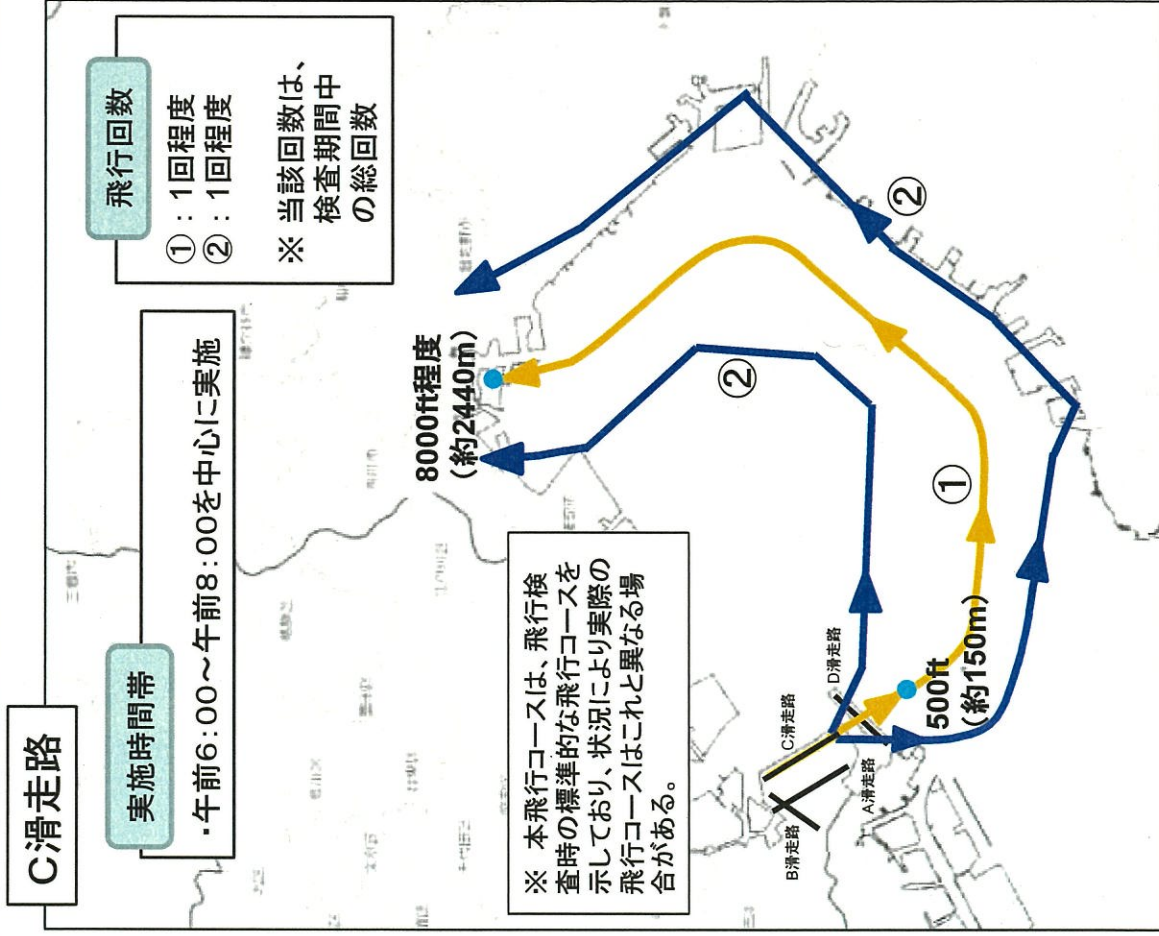
※ 本飛行コースは、概ね6000ft未満の飛行コースを示す。また、飛行検査時の標準的な飛行コースを示しており、状況により実際の飛行コースはこれと異なる場合がある。

羽田新経路に係る飛行検査時の飛行コース③～RNAV出発方式



※検査を行う各施設の設置の詳細はP10を、検査時の飛行方法についてはP12をご覧ください。

羽田新経路に係る飛行検査時の飛行コース③～RNAV出発方式

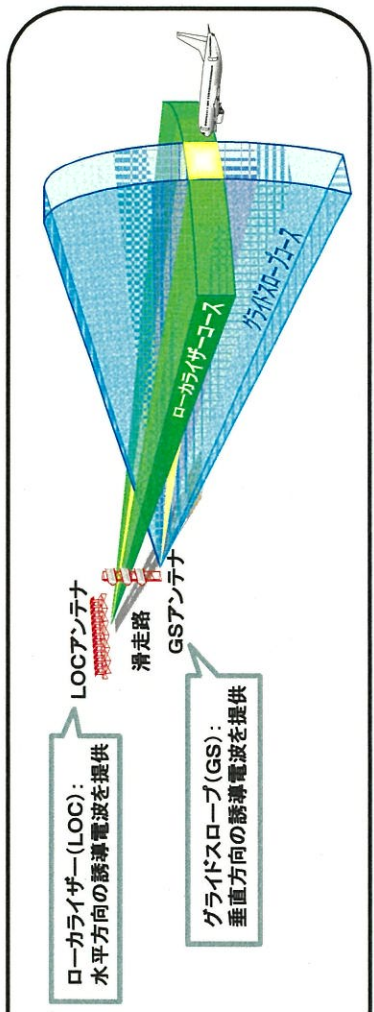


※検査を行う各施設の詳細はP10を、検査時の飛行方法についてはP12をご覧ください。

飛行検査が必要な施設等(ILS/RNAV出発・進入方式/WAM)

① ILS (Instrument Landing System: 計器着陸装置)

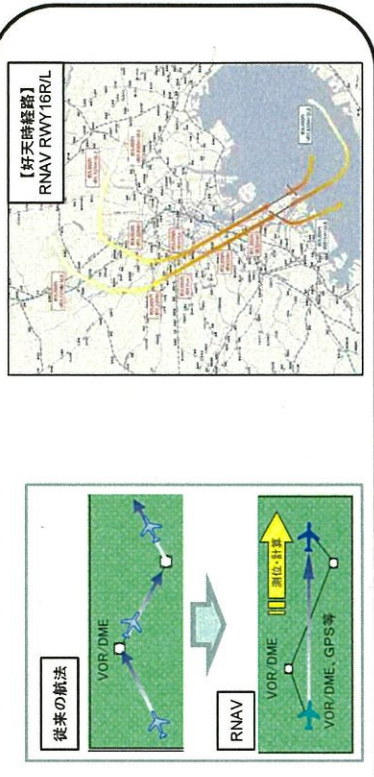
: 着陸のための進入中の航空機に対し、誘導電波を放射し、滑走路への進入コースを指示する無線着陸援助装置。
 水平方向の誘導電波を出すローカライザーと、垂直方向の誘導電波を出すグライドスローブにより構成される。



② RNAV出発・進入方式

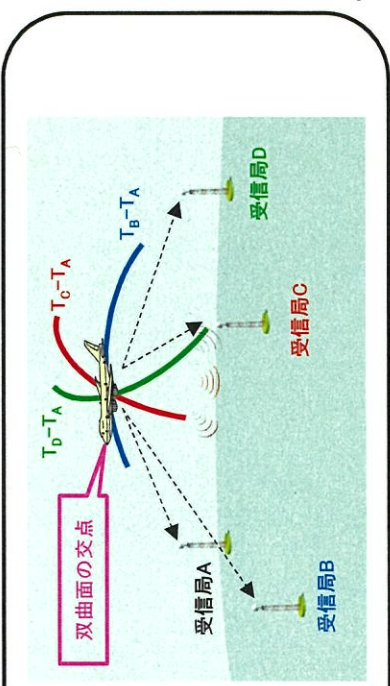
: RNAVを利用した出発・進入方式

※ RNAV (Area Navigation: 広域航法) とは、GPS等の衛星信号等を利用し、自機の位置を算出し任意の経路を飛行する航法であり、地上施設(VOR/DME等)の配置に左右されない柔軟な経路設定が可能な運航方式。



③ WAM: (Wide Area Multilateration: 広域マルチラテレーション)

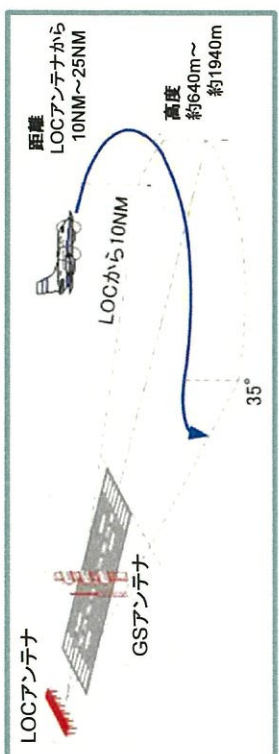
: 航空機から送信される信号を4カ所以上の受信局で受信して、受信時刻の差から航空機の位置を測定する装置



羽田新経路に係る飛行検査の概要～① ILS検査時の飛行方法

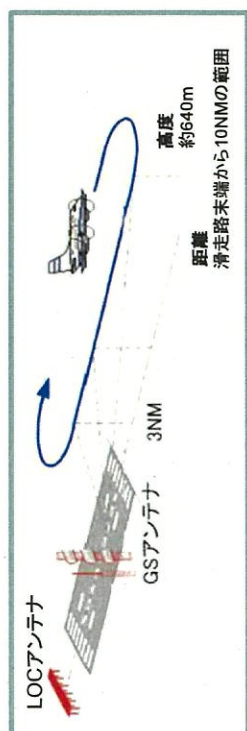
アーク飛行

○ 飛行方法：水平方向に電波を出すローカライザー(LOC)アンテナから一定の距離を保って滑走路への進入経路を横切る方向に円弧飛行



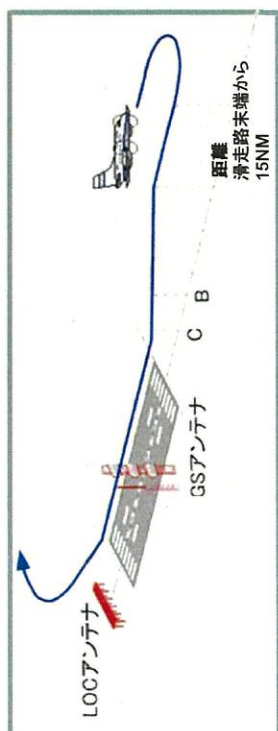
レベル飛行

○ 飛行方法：滑走路への進入経路を一定高度で滑走路に向けて飛行



ローアプローチ飛行

○ 飛行方法：滑走路への進入コースに沿った経路を飛行



1NM(マイル)=1.852km(キロメートル)

※ローカライザー(LOC):水平方向の誘導電波を提供
※グライダーズロップ(GS):垂直方向の誘導電波を提供

羽田新経路に係る飛行検査・飛行検査時の概要～
② RNAV出発・進入方式、WAM検査時の飛行方法

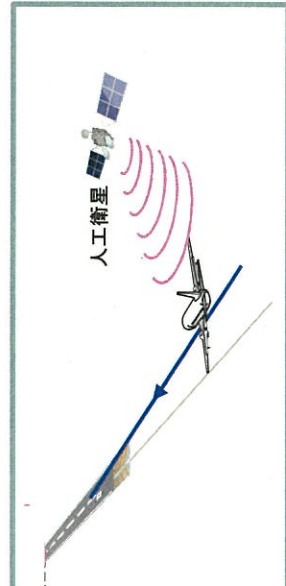
RNAV出発方式

○ 飛行方法：滑走路からの出発経路に沿って飛行
 ※レーダー Coverage や障害物等の確認のため、通常経路の左右に位置をずらす
 ての飛行も実施



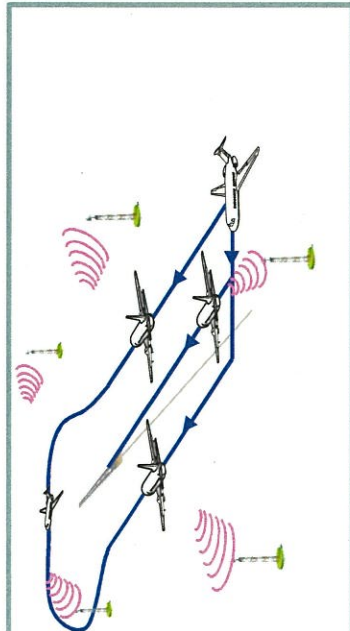
RNAV進入方式

○ 飛行方法：滑走路への進入経路に沿って飛行



WAM

○ 飛行方法：電波の到達範囲を確認するため、必要な監視範囲の外縁上
 及び滑走路への進入経路に沿って飛行



令和2年1月17日
航空局首都圏空港課
空港業務課

羽田空港の新飛行経路の実機飛行による確認を行います

羽田空港の新飛行経路の運用開始に向け、1月30日から3月11日の期間内に、北風・南風それぞれ7日間程度において実機飛行による確認を行います。

実機飛行による確認に併せて、新たに18箇所において航空機の騒音測定を行い、結果をホームページで公表します。

2020年3月29日からの羽田空港の新飛行経路の運用開始・国際線の増便に向け、1月30日から3月11日の期間内に、北風・南風それぞれ7日間程度において、管制官が新飛行経路の運用の手順等を確認するほか、新たに設置した航空機騒音測定局の調整を行うための実機飛行による確認（実際の航空機による新飛行経路についての確認）を行うこととしています。

実機飛行による確認に併せて、新飛行経路の運用に伴う騒音影響の実態を把握するとともに、情報提供を行うため、新たに航空機騒音測定局を設置する18箇所において、調整中の騒音測定局とは別に臨時で航空機の騒音測定を行います。測定結果については、測定日の翌営業日に速報結果、測定日の概ね3日後に詳細な測定結果をホームページで公表します。

※測定地点の詳細や測定結果の公表先等については別紙をご覧ください。

<お問い合わせ>

【実機飛行確認について】

国土交通省航空局首都圏空港課

東京国際空港環境企画調整室 曾我・楠田（内線：49304・49415）

電話：03-5253-8111（代表）03-5253-8716（直通）FAX：03-5253-1658

【航空機騒音測定局・航空機の騒音測定について】

国土交通省航空局空港業務課

騒音防止技術室 寺坂・湯浦（内線：49432・49434）

電話：03-5253-8111（代表）03-5253-8724（直通）FAX：03-5253-1658

(別紙)実機飛行確認時の騒音測定等について

騒音影響の実態把握や情報提供を行うため、新たに航空機騒音測定局を設置する18箇所において、実際に飛行する航空機の騒音測定を行い、その結果をホームページで公表いたします。

◎航空機騒音測定局の設置について

- 新飛行経路の運用に伴い、右図の場所に航空機騒音測定局を新たに18箇所（増設16箇所、移設2箇所）に設置します。
- これにより、3月29日以降は羽田空港を離着陸する航空機の騒音は既設の測定局を含めて32箇所で開催することとなります。
- 航空機騒音測定局では騒音の状況を測定し、その結果をホームページで公表します。

◎新飛行経路運用開始後の測定結果の公表

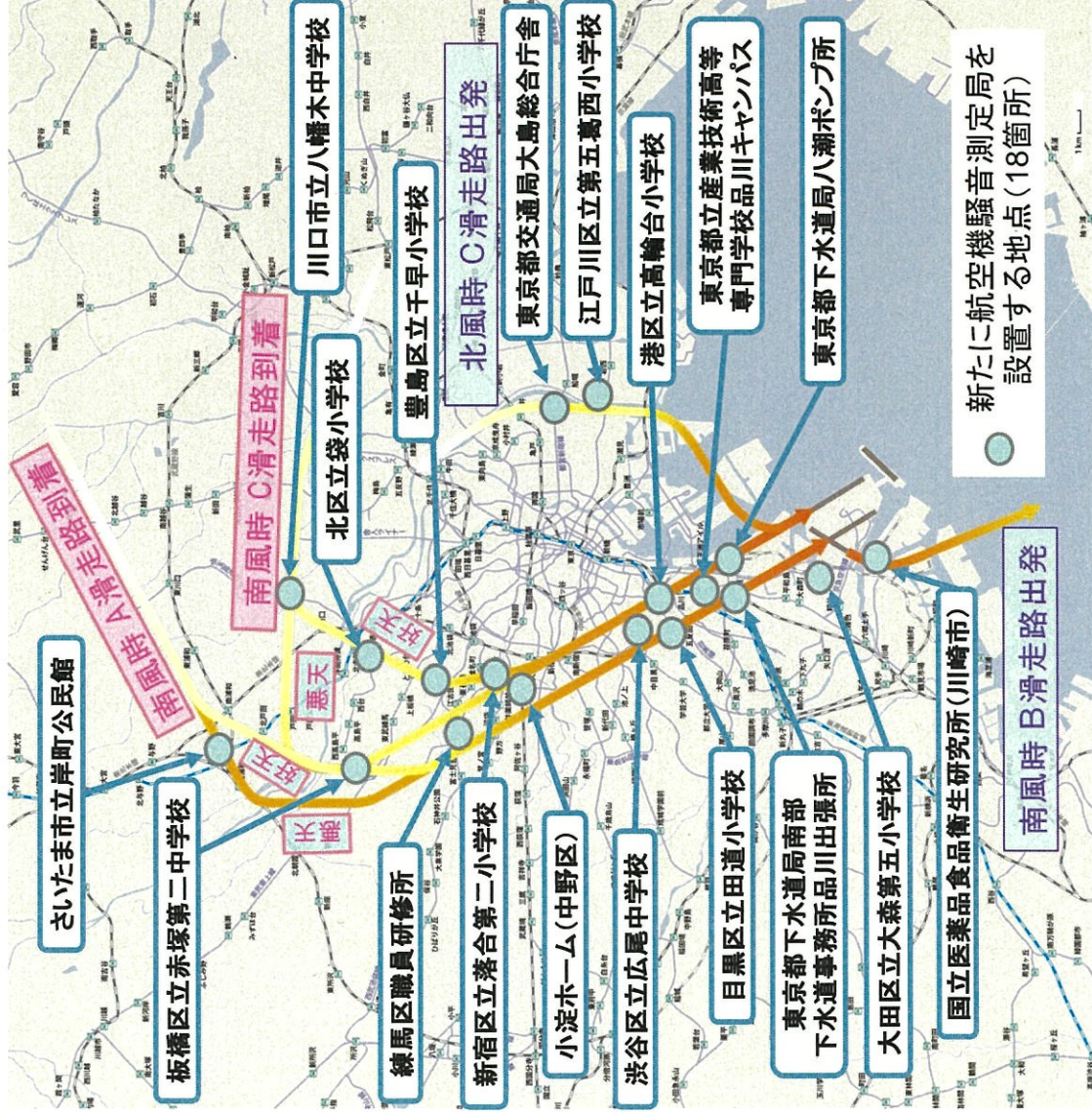
- <https://www.ntrack.mlit.go.jp/>（3月29日より公開予定）

◎実機飛行確認時の騒音測定について

- 実機飛行確認の際には新たに航空機騒音測定局を設置する右図の場所において騒音の状況を測定し、その結果を公表します。
- 実機飛行確認を実施した翌営業日には速報として各地点で測定された最大の騒音レベルを公表します。
- 測定データから航空機以外（自動車等）の騒音を除く等の処理を行った上で、更に詳細な情報の提供も予定しています。

◎実機飛行確認時の結果の公表

- 東京航空局HPの「騒音対策について」ページで公表します。
https://www.cab.mlit.go.jp/tcab/img/duties/pdf_wecpn/kakunin.pdf

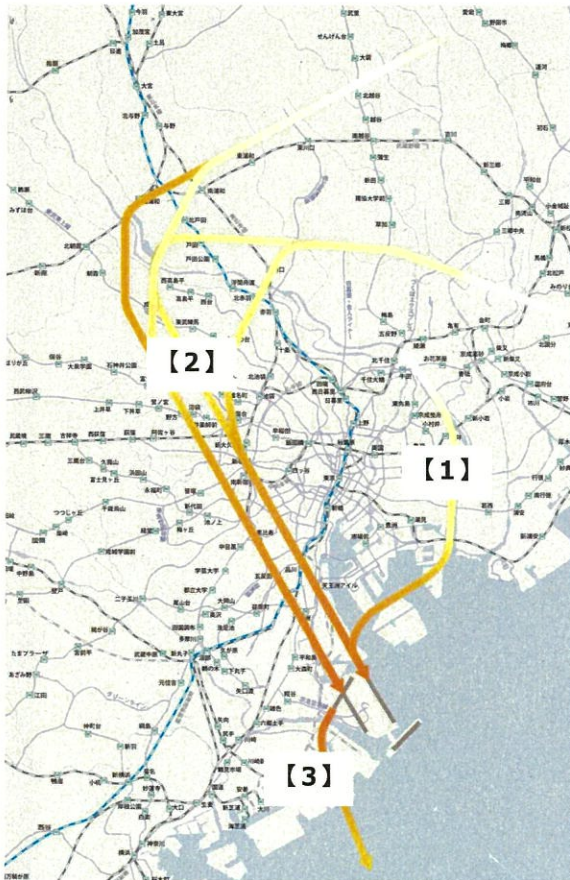


新飛行経路運用開始に向け、実機飛行による確認を行います。

実機飛行確認 (※) について

➤ 北風時・南風時の新飛行経路を、実際の航空機により、以下のとおり飛行確認を行います。

- ※ これまでお示していた「試験飛行」については、航空法における試験飛行（耐空証明を有しない航空機の飛行）との混同を避ける観点から、表現を「実機飛行確認（実機飛行による確認）」に変更することといたしました。
- ※ 実機飛行確認においては、管制官が新飛行経路の運用の手順等を確認するほか、新たに設置した騒音測定局の機器の調整を行うこととしております。



【実機飛行確認の実施】

2020年1月30日～3月11日の期間内に、北風・南風それぞれ以下のとおり実施。
(詳細は下段線表確認)

①北風運用時の実機飛行確認 (7日間程度)

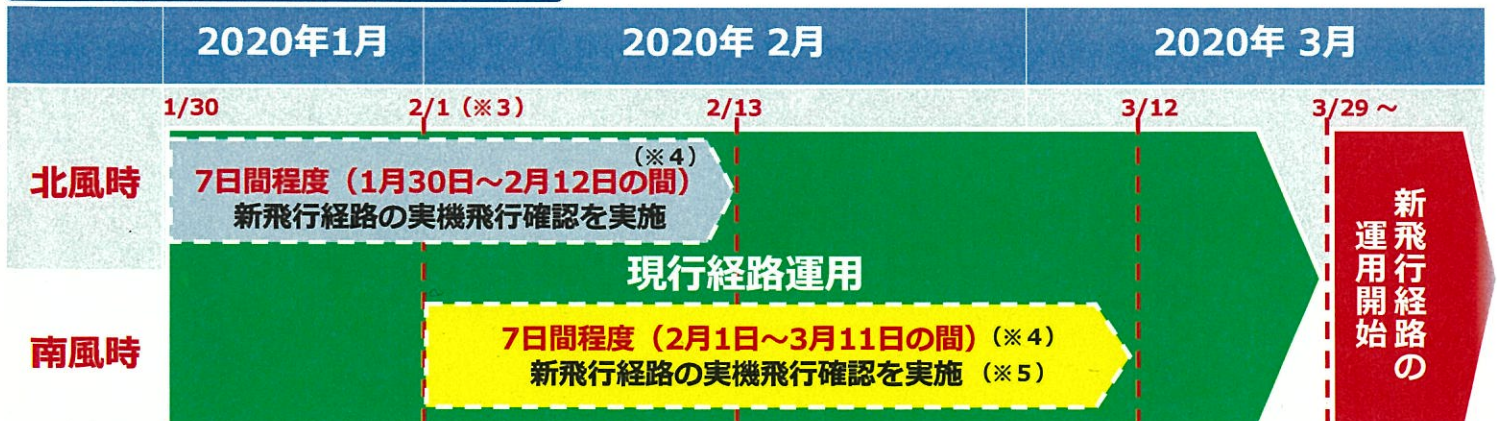
- 【1】北風 新飛行経路 (出発) . . . 7時～11時半
15～19時 (※1)
・ 1時間あたり 22回程度 (※2)

②南風運用時の実機飛行確認 (7日間程度)

- 【2】南風 新飛行経路 (到着) . . . 15～19時 (※1)
・ A滑走路到着 1時間あたり 14回程度 (※2)
・ C滑走路到着 1時間あたり 30回程度 (※2)
- 【3】南風 新飛行経路 (出発) . . . 15～19時 (※1)
・ 1時間あたり 20回以内 (※2)

- (※1) 15～19時は、経路の切り替え時間帯を含むため、実質3時間程度の運用
(※2) 現行の発着回数80回/時の範囲内で飛行

実機飛行確認の実施期間



- (※3) 南風時の新飛行経路による着陸に必要な設備工事を、1月30～31日に実施 (予定) するため、2月1日以降からの開始となります。
- (※4) 天候等により、必要な予定日数の実施できなかつた場合でも、実機飛行確認の期間を延長することはありません。
- (※5) 期間中、南風悪天時の新飛行経路 (ILS) の実機飛行確認も行うこととしており、実施状況により好天時でも行う場合があります。

令和2年3月24日

航空局首都圏空港課

空港業務課

羽田空港の実機飛行確認における 騒音測定結果を公表いたします

騒音測定の地点ごとに計算した機体サイズ別の実測値の平均と、住民説明会等でお示した推計平均値を比較したところ、約6割は推計平均値と同等、約2割は推計平均値以上、約2割は推計平均値以下であることが確認できました。

3.45度の降下角での運用による騒音軽減効果も確認できました。

実機飛行確認においては、19箇所では航空機騒音の測定を行い、その結果について速報として各測定局で発生した最大と最小の航空機騒音の大きさや発生回数を公表していました。このたび、測定結果を精査し、別添のとおりとりまとめを行いましたので公表いたします。

なお、速報値の修正箇所についても併せて公表いたします。

<とりまとめの概要>

- 実測値の平均のうち約6割(30/51)は住民説明会等でお示した推計平均値と同等、約2割(11/51)は推計平均値以上、約2割(10/51)は推計平均値以下でした
- 3度の降下角の運用での実測値の平均と3.45度の降下角の運用での実測値の平均を比較したところ、3.45度の降下角の運用において-1.1~-0.1dbの騒音軽減が確認できました
- 3.45度の降下角の運用時に、角度をできるだけ維持して降下している着陸機と2段階降下(1,500フィート付近で3度の降下角となる方法)を使用している着陸機の実測値の平均を比較したところ、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も確認できました

<お問い合わせ>

■新飛行経路全般について

国土交通省航空局首都圏空港課 塚本・須山(内線:49327)

■騒音測定結果について

国土交通省航空局空港業務課 寺坂・湯浦(内線:49432・49434)

電話:03-5253-8111(代表)03-5253-8724(直通)FAX:03-5253-1658

実機飛行確認における航空機騒音の測定結果について

実機飛行確認における騒音測定局ごとの実測値

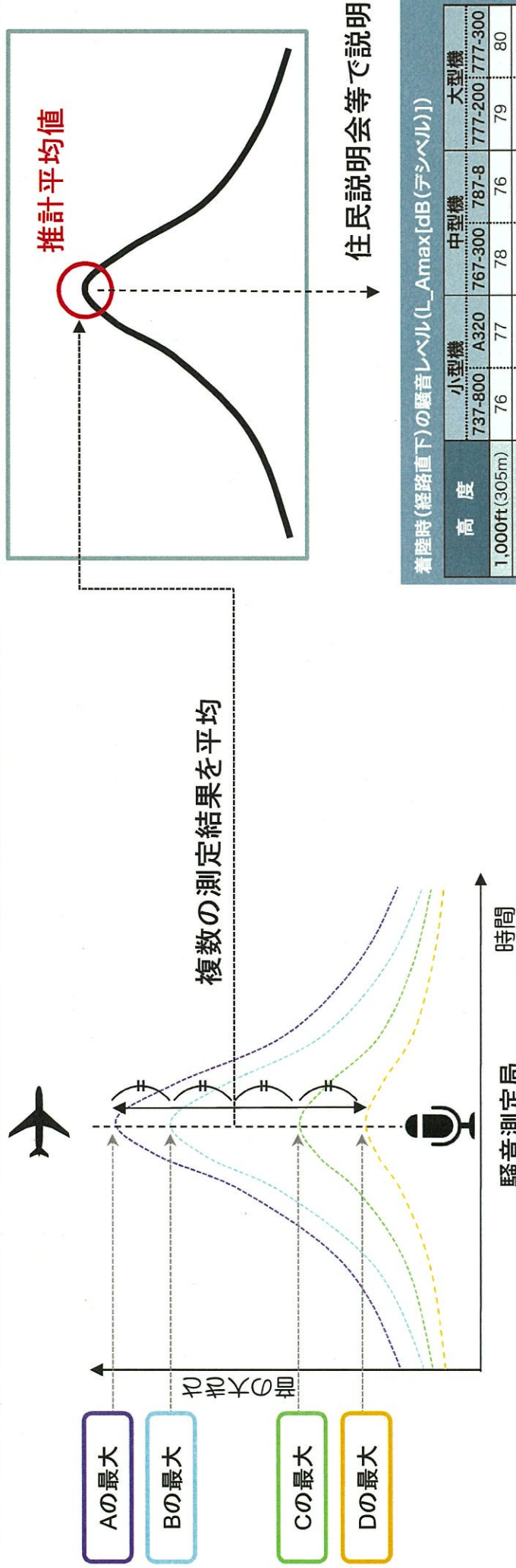
※「実測値の平均」の小数点を切り上げて、「推計平均値」と比較

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	説明会等でお示していた推計平均値以上	実測値の平均	説明会等でお示していた推計平均値	説明会等でお示していた推計平均値以上	実測値の平均	説明会等でお示していた推計平均値	説明会等でお示していた推計平均値以上
	単位: dB								
第五葛西小学校(江戸川区)【C離陸】	69.7	77~68		64.3	76~61		66.3	74~65	
東京都交通局大島総合庁舎(江東区)【C離陸】	68.1	74~68		65.3	73~61		65.9	71~65	
国立医薬品食品衛生研究所(川崎市)【B離陸】	87.9	▲3 91		81.8	-		84.5	▲1 86	
羽田小学校(大田区)【B離陸】	78.1	+3 76		74.5	-		73.9	+2 72	
八幡木中学校(川口市)【C着陸】	65.5	68~66		63.4	64~60		63.6	65~58	
岸町公民館(さいたま市)【A悪天/A好天】	66.8/63.5	▲3/▲1 70/66~65		64.9/61.1	66~64/62~58		66.0/61.2	67~63/63~56	
袋小学校(北区)【C好天】	67.5	68~66		63.0	64~60		63.8	65~58	
赤塚第二中学校(板橋区)【A/C着陸】	64.0	▲2 68~66		61.7	64~60		62.4	65~58	
練馬区職員研修所(練馬区)【A/C着陸】	65.2	▲1 70~67		61.8	66~61		62.0	67~59	
千早小学校(豊島区)【C着陸】	67.1	69~67		65.9	+1 65~61		64.8	66~59	
落合第二小学校(新宿区)【C着陸】	69.9	+1 69~68		67.9	+3 65~63		66.1	+1 66~61	
小淀ホムム(中野区)【C着陸】	67.6	70~68		66.9	+1 66~63		65.8	67~61	
広尾中学校(渋谷区)【A/C着陸】	69.6	▲1 71		66.8	-		65.5	+1 65	
田道小学校(目黒区)【A着陸】	73.3	74~73		70.6	71~69		69.3	71~68	
高輪台小学校(港区)【C着陸】	75.7	76~73		74.3	+1 74~69		72.9	73~68	
東京都南部下水道事務所品川出張所(品川区)【A着陸】	77.9	80~76		75.0	78~72		73.9	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】	69.9	▲4 74		69.3	-		68.5	+1 68	
東京都下水道局八潮ポンプ所(品川区)【A/C着陸】	71.1	▲2 74		68.5	-		68.7	+1 68	
大森第五小学校(大田区)【A着陸】	64.6	▲4 69		62.9	-		61.9	▲3 65	
計 19騒音測定局									
	同等: 9局(47%)	推計平均値以上: 2局(11%)	推計平均値以上: 4局(31%)	同等: 9局(69%)	推計平均値以上: 5局(26%)	推計平均値以上: 11局(22%)	同等: 12局(63%)	推計平均値以上: 2局(11%)	推計平均値以上: 10局(20%)
	推計平均値以下: 8局(42%)	推計平均値以下: 8局(42%)	推計平均値以下: 4局(31%)	推計平均値以下: 4局(31%)	推計平均値以下: 2局(11%)	推計平均値以下: 11局(22%)	推計平均値以下: 2局(11%)	推計平均値以下: 2局(11%)	推計平均値以下: 10局(20%)

大型・中型・小型機全体では、同等: 30局(59%)、推計平均値以上: 11局(22%)、推計平均値以下: 10局(20%)

航空機騒音の推計平均値について

- 航空機騒音は、航空機が近づくにつれて徐々に大きくなり、ほぼ真上で最大となり、遠ざかるにつれて徐々に小さくなります。
- 全国の空港周辺で大型機・中型機・小型機ごとに測定して平均した値を**推計平均値**として住民説明会等でお示してきました。
- その際、様々な要因により実際には上下にばらつきが生じることをあわせてご説明してきました。



着陸時(経路直下)の騒音レベル(L_Amax[dB(デシベル)])

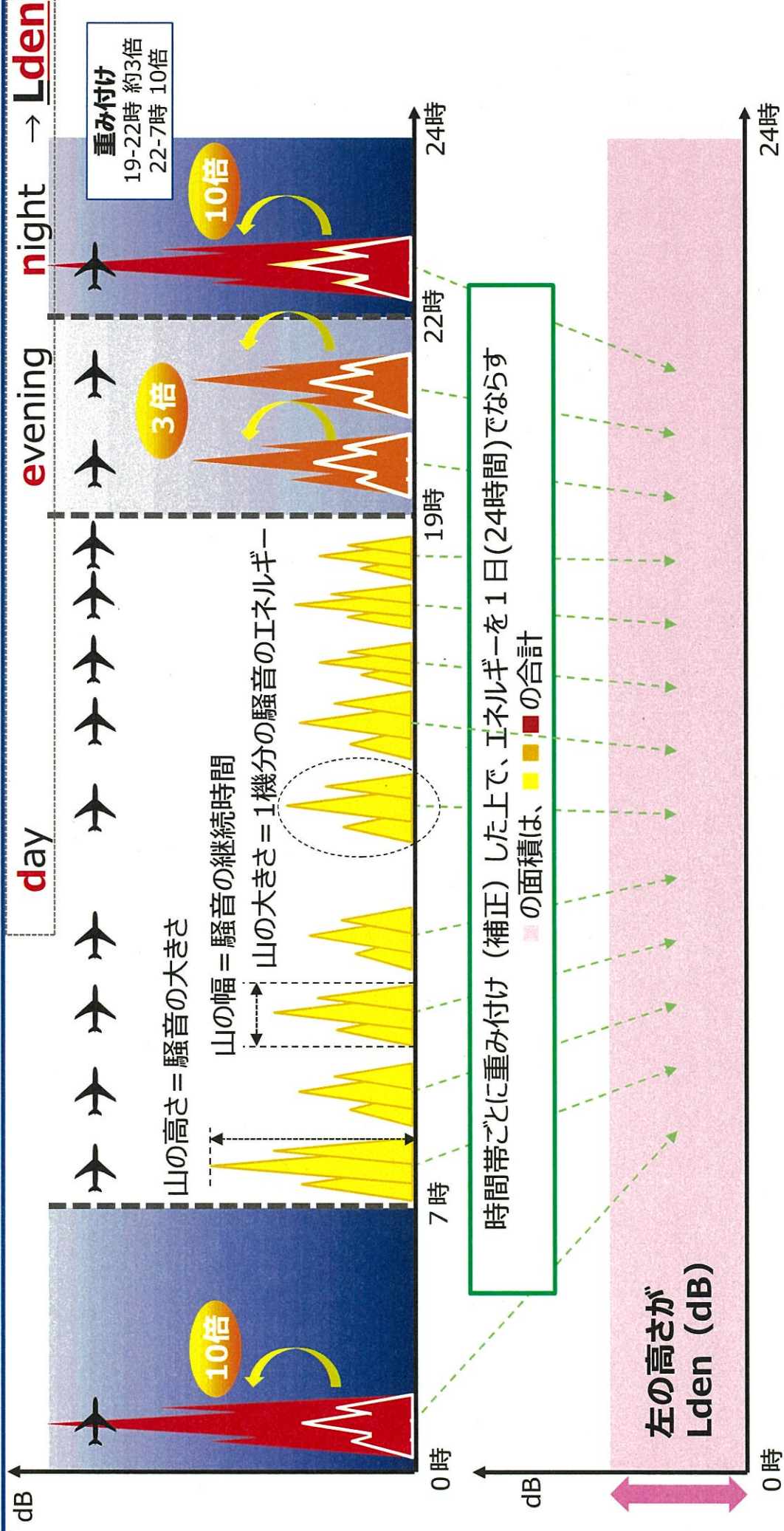
高度	小型機	中型機	大型機
	737-800 A320	767-300 787-8	777-200 777-300
1,000ft(305m)	76	77	78
1,500ft(455m)	71	73	74
2,000ft(610m)	68	71	69
2,500ft(760m)	65	69	66
3,000ft(915m)	63	67	64
3,500ft(1,065m)	61	66	63
4,000ft(1,220m)	59	65	61
4,500ft(1,370m)	58	64	60
5,000ft(1,525m)	56	63	58

- 最大値は様々な要因によりばらつきが生じる
 (例) 気象条件 (気温・気圧等)
 機体重量 (乗客数・燃料搭載量等で変化)
 エンジン出力 (飛行状態により変化)

※図はイメージであり実際の波形等を正確に表したものではありません。

航空機騒音の評価指標について(イメージ)

- ① 航空機から発生する騒音の影響は、季節ごとに滑走路の使用割合やダイヤが変わることがあるため、1年間の騒音の総エネルギー量で評価します。
- ② 時間帯により感じ方が変わるため、よりうるさく感じる時間帯には一定の重み付け（補正）をします。
- ③ 日中 (day)、夕方 (evening)、夜間 (night) で区分することから、評価指標はLden (エルデン) と呼ばれています。





各測定地点の測定結果概要（江戸川区立第五葛西小学校）

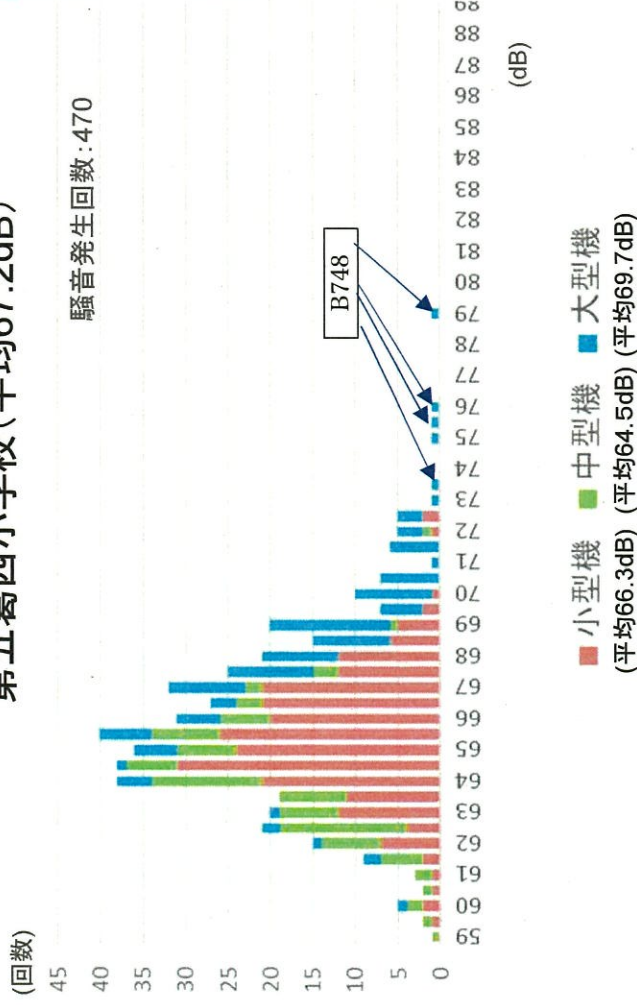
○飛行経路と測定地点の位置関係等

-C滑走路北向き出発経路の側方200m程度の場所。

-騒音の影響を極力抑えるため、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。

○実測データの分布

第五葛西小学校（平均67.2dB）



○測定結果

	実測値の平均	住民説明会等でお示ししていた推計平均値
大型機	69.7dB	77~68dB
中型機	64.5dB	76~61dB
小型機	66.3dB	74~65dB

○分析結果の概要

- ・大型・中型・小型機のいずれも実測値の平均が推計平均値と同程度。
- ・ボーイング747-8の飛行(1便/日)があり、ボーイング777型機など一般的な大型機を上回る値が測定されていた。
- ・気温が上がる夏季には今回の実機飛行確認の結果より騒音レベルが高くなる可能性がある。

実施日 (実施時間)	1/30 (88分)	1/31 (430)	2/1 (427)	2/2 (334)	2/3 (209)	2/4 (370)	2/5 (237)
日Lden	42.2	48.5	48.0	46.0	46.6	47.7	44.9

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

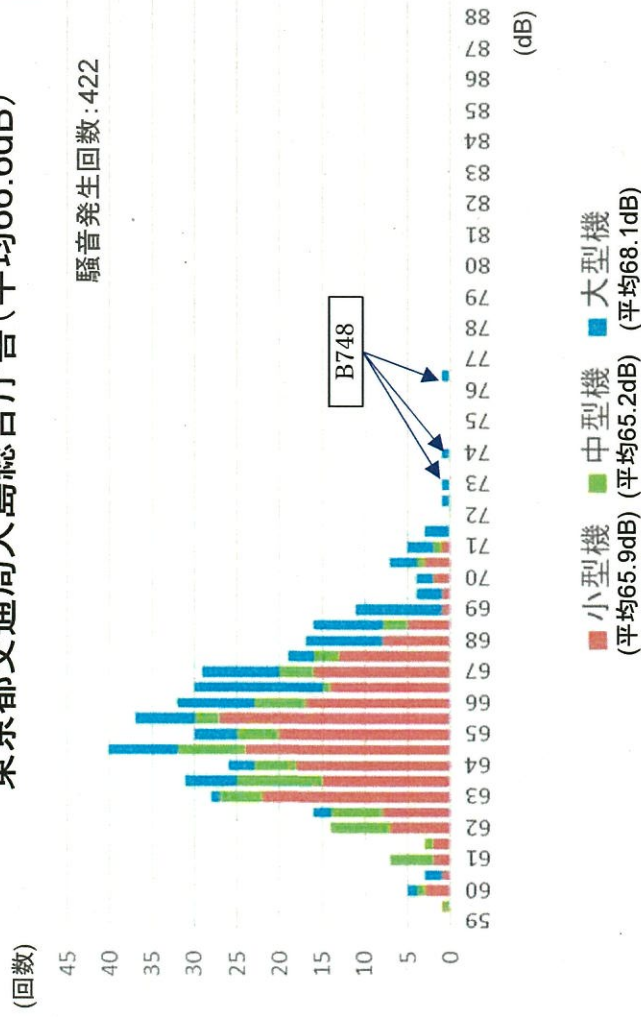
各測定地点の測定結果概要（東京都交通局大島総合庁舎）

○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500m程度の場所。
- ・住宅地への騒音の影響を極力抑えるため、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。

○実測データの分布

東京都交通局大島総合庁舎（平均66.6dB）



○測定結果

	実測値の平均	住民説明会等でお示ししていた推計平均値
大型機	68.1dB	74~68dB
中型機	65.2dB	73~61dB
小型機	65.9dB	71~65dB

○分析結果の概要

- ・大型・中型・小型機のいずれも実測値の平均が推計平均値と同程度。
- ・ボーイング747-8の飛行(1便/日)があり、ボーイング777型機などの一般的な大型機を上回る値が測定されていた。
- ・気温が上がる夏季には今回の実機飛行確認の結果より騒音レベルが高くなる可能性がある。

実施日 (実施時間)	1/30 (88分)	1/31 (430)	2/1 (427)	2/2 (334)	2/3 (209)	2/4 (370)	2/5 (237)
---------------	---------------	---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

日Lden 41.1 47.9 47.5 45.2 45.4 47.4 44.3

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

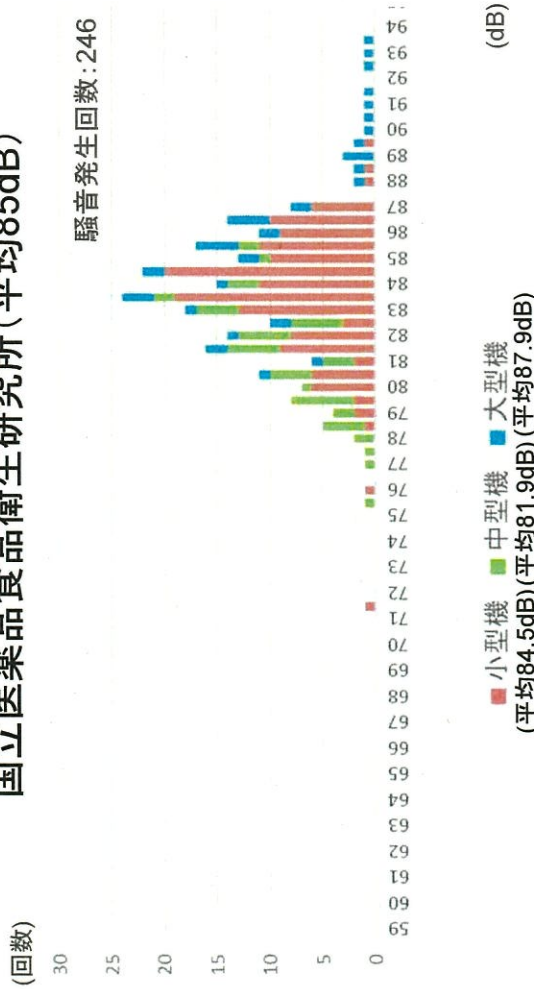
各測定地点の測定結果概要（国立医薬品食品衛生研究所）

○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
- ・住宅地への騒音の影響を極力抑えるため、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。

○実測データの分布

国立医薬品食品衛生研究所（平均85dB）



実施日 (実施時間)	2/2 (89分)	2/3 (158)	2/4 (65)	2/5 (77)	2/7 (164)	2/11 (69)	2/12 (152)
日Lden	58.4	60.7	57.6	58.6	61.8	56.1	59.7

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

○測定結果

	実測値の平均	住民説明会等でお示ししていた推計平均値
大型機	87.9dB	91dB
中型機	81.9dB	—
小型機	84.5dB	86dB

* 住民説明会等でお示ししていた推計平均値については、実態に即した検証を行って参ります。

○分析結果の概要

- ・大型機・小型機では実測値の平均が推計平均値をやや下回っている。
- ・90dBを超える6機は、全てボーイング777-300(大型機)の国内線長距離機であった。
- ・Ldenについて、今回の実機飛行確認では住宅防音工事の対象となるような影響ではなかったが、気温が上がる夏季には騒音レベルが高くなる可能性があるため、年間を通して継続的に監視していく。

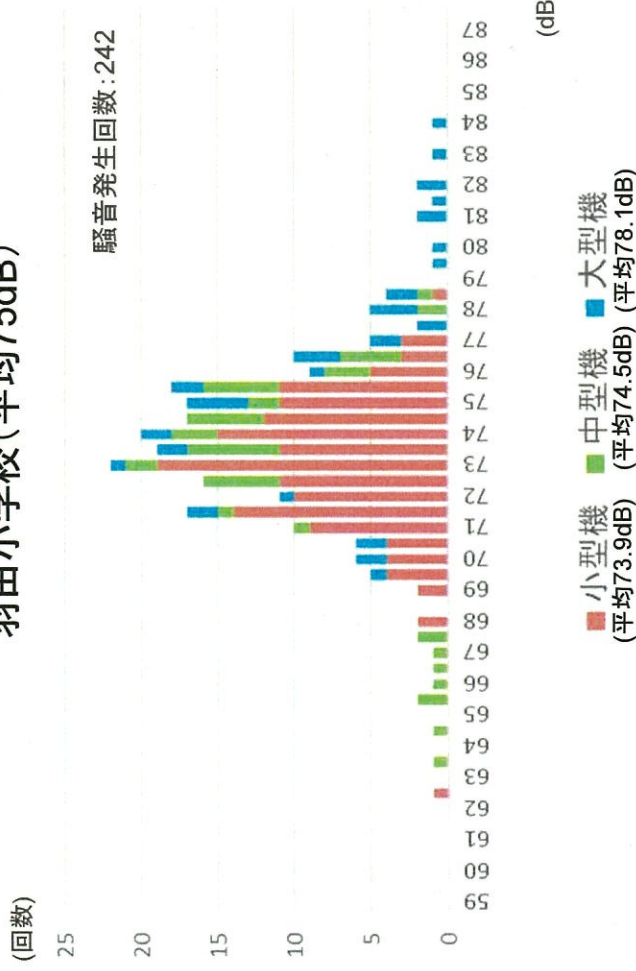
各測定地点の測定結果概要（大田区立羽田小学校）

○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1km程度の場合。
- ・羽田空港からは800m程度。
- ・住宅地への騒音の影響を極力抑えるため、離陸後、急上昇方式により上昇。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。

○実測データの分布

羽田小学校（平均75dB）



実施日 (実施時間)	2/2 (89分)	2/3 (158)	2/4 (65)	2/5 (77)	2/7 (164)	2/11 (69)	2/12 (152)
日Lden	48.8	51.7	49.3	48.6	52.5	47.4	51.2

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

○測定結果

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

*住民説明会等でお示していた推計平均値については、実態に即した検証を行って参ります。

○分析結果の概要

- ・大型、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の国内線が7機、ボーイング777-200の国内線が1機であった。(いずれも大型機)



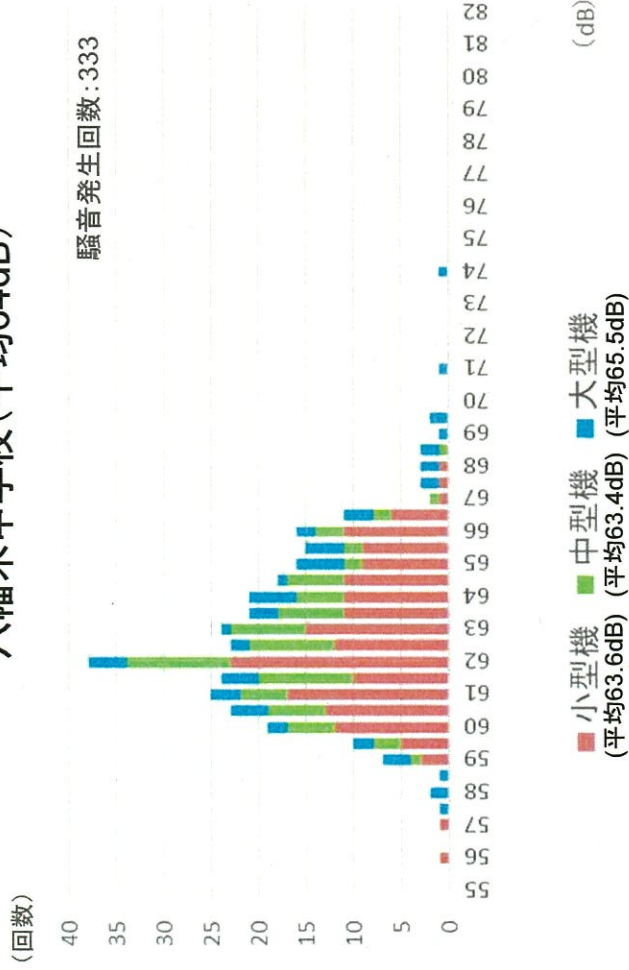
各測定地点の測定結果概要（川口市立八幡木中学校）

○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の場所。
- ・A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測定されていない。
- ・羽田空港からは好天着陸経路で33km程度、悪天着陸経路で42km程度。

○実測データの分布

八幡木中学校（平均64dB）



○測定結果

	実測値の平均	A滑走路着陸機を除いた実測値の平均	住民説明会等でお示した推計平均値 (C滑走路)
大型機	65.5dB	65.5dB	68~66dB
中型機	63.4dB	63.4dB	64~60dB
小型機	63.6dB	63.6dB	65~58dB

○分析結果の概要

- ・大型・中型・小型機とも実測値の平均が推計平均値と同程度。
- ・一部突出している測定結果は、瞬間的に音が大きくなる現象が発生していた。

実施日 (実施時間)	2/2 (96分)	2/3 (144)	2/4 (66)	2/5 (75)	2/7 (169)	2/11 (73)	2/12 (152)
日Lden	40.9	43.1	41.9	39.6	44.7	39.7	44.9

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

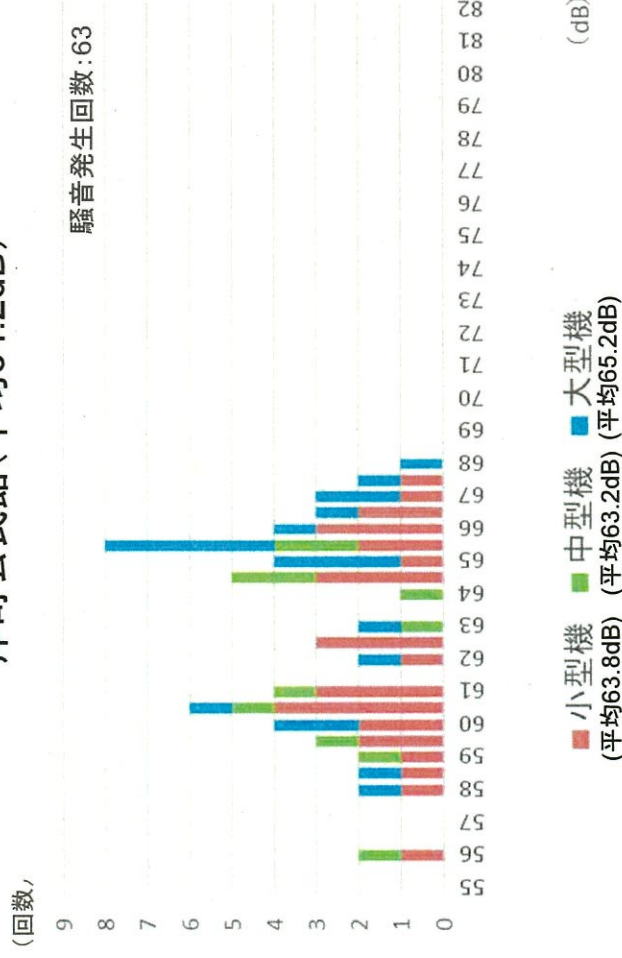
各測定地点の測定結果概要（さいたま市立岸町公民館）

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路悪天着陸経路よりのA滑走路好天着陸経路との間の場所。
- ・C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。
- ・A滑走路好天着陸経路から1km程度、A滑走路悪天着陸経路から400m程度の位置。
- ・羽田空港からは37km程度。

○実測データの分布

岸町公民館（平均64.2dB）



実施日 (実施時間)	2/2 (96分)	2/3 (144)	2/4 (66)	2/5 (75)	2/7 (169)	2/11 (73)	2/12 (152)
日Lden	-	42.3	29.4	-	36.8	-	34.6

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

○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滑走路悪天)
	A滑走路好天時 着陸機の実測値 の平均	A滑走路悪天時 着陸機の実測値 の平均	
大型機	65.2dB	63.5dB	70dB
中型機	63.2dB	61.1dB	66~64dB
小型機	63.8dB	61.2dB	67~63dB

○分析結果の概要

- ・中型及び小型機では実測値の平均が推計平均値と同程度。
- ・大型機では実測値の平均が推計平均値を下回っている。
- ・RNAV着陸経路とILS着陸経路を比較すると、航空機との直線距離の差（測定地点からの側方距離及び高度の差）が大きく、実測値の平均に3dB以上の差が出ている。

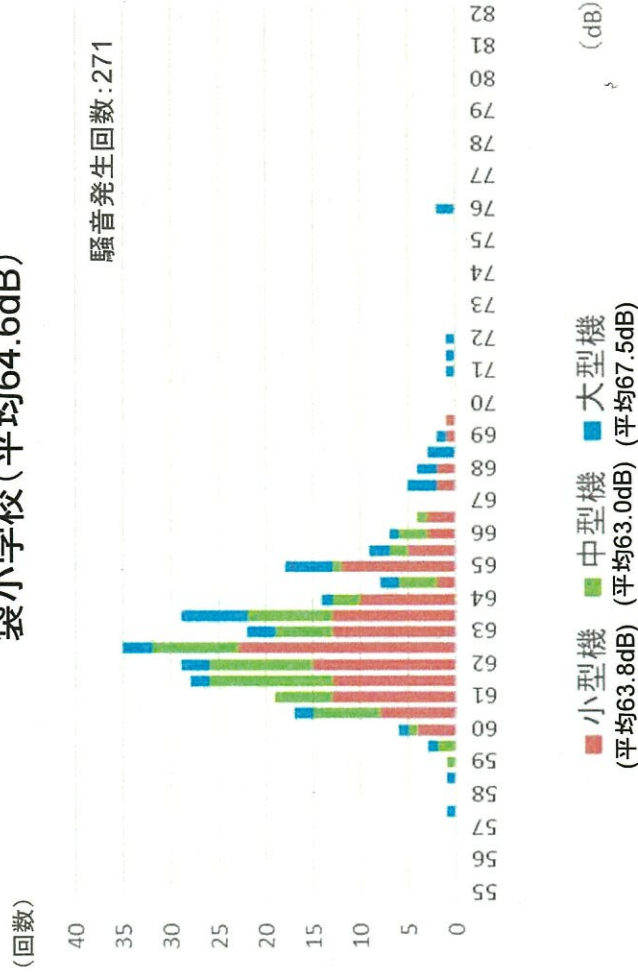
各測定地点の測定結果概要（北区立袋小学校）

○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の場所であり、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。
- ・羽田空港からは27km程度。

○実測データの分布

袋小学校（平均64.6dB）



○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 (C滑走路)
	A滑走路着陸機を除外した実測値の平均		
大型機	67.5dB	67.5dB	68~66dB
中型機	63.0dB	63.0dB	64~60dB
小型機	63.8dB	63.8dB	65~58dB

○分析結果の概要

- ・大型、中型、小型機のいずれも実測値の平均が推計平均値と同程度。
- ・一部突出している測定結果は、瞬間的に音が大きくなる現象が発生していた。

実施日 (実施時間)	2/2 (96分)	2/3 (144)	2/4 (66)	2/5 (75)	2/7 (169)	2/11 (73)	2/12 (152)
日Lden	41.2	-	41.5	40.4	45.1	40.9	44.8

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

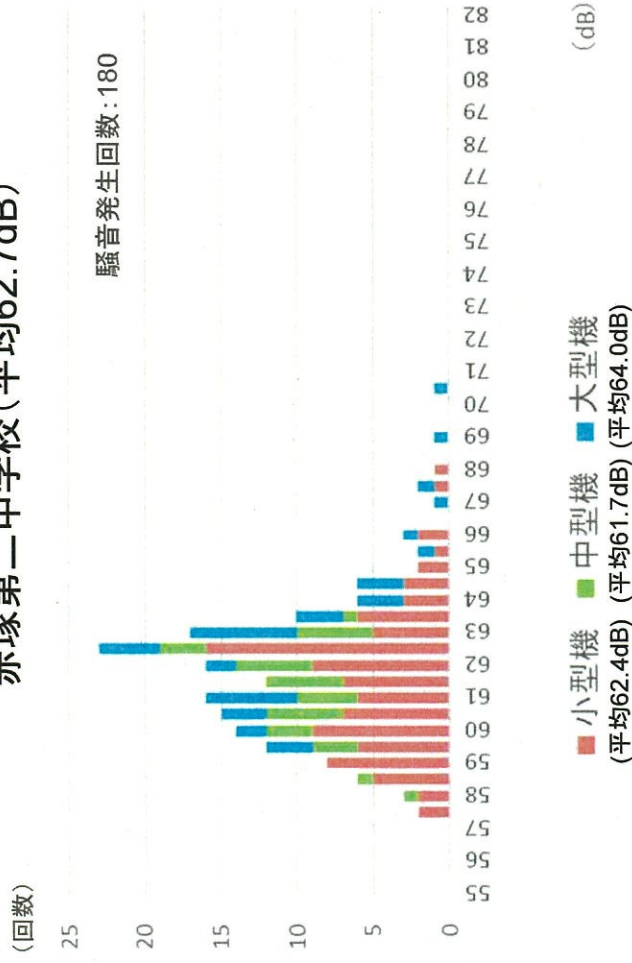
各測定地点の測定結果概要（板橋区立赤塚第二中学校）

○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、C滑走路悪天着陸経路のほぼ直下の場所。
- ・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測定できていない。
- ・A滑走路悪天着陸経路から1.5km程度、C滑走路好天着陸経路から6km程度の位置。
- ・羽田空港からは28km程度。

○実測データの分布

赤塚第二中学校（平均62.7dB）



実施日 (実施時間)	2/2 (96分)	2/3 (144)	2/4 (66)	2/5 (75)	2/7 (169)	2/11 (73)	2/12 (152)
日Lden	36.4	45.0	35.0	32.7	39.7	34.9	38.0

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

○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	64.0dB	68~66dB
中型機	61.7dB	64~60dB
小型機	62.4dB	65~58dB

○分析結果の概要

- ・中型及び小型機では実測値の平均が推計平均値と同程度。
- ・大型機では実測値の平均が推計平均値を下回っている。



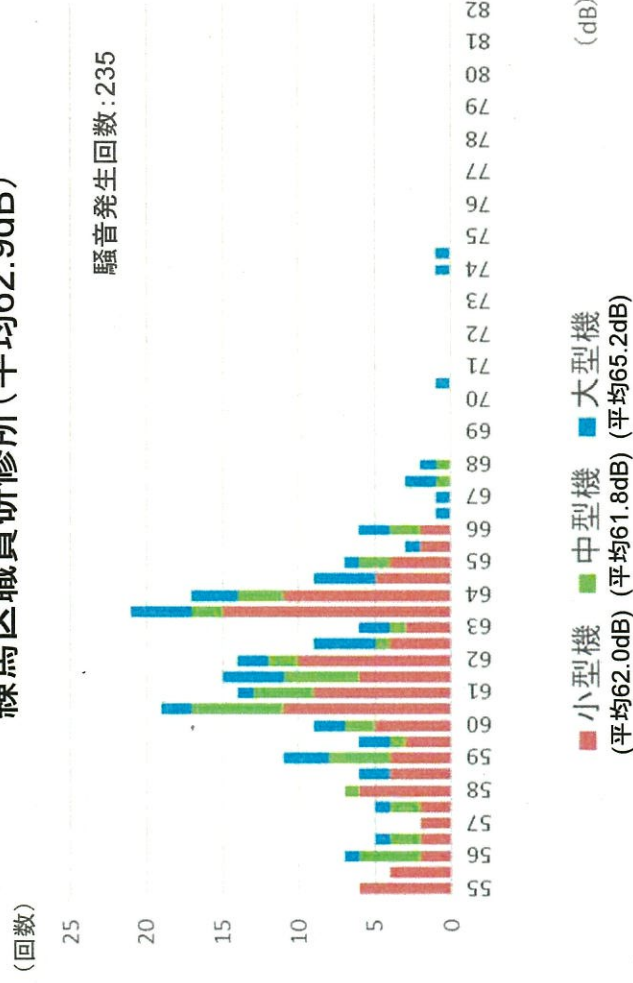
各測定地点の測定結果概要（練馬区職員研修所）

○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の場所にあり、両経路の音の差が小さい。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。
- ・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3km程度、C滑走路悪天着陸経路から1km程度の位置。
- ・羽田空港からは23km程度。

○実測データの分布

練馬区職員研修所(平均62.9dB)



実施日 (実施時間)	2/2 (96分)	2/3 (144)	2/4 (66)	2/5 (75)	2/7 (169)	2/11 (73)	2/12 (152)
日Lden	37.9	45.1	35.9	35.1	40.6	38.0	41.1

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

○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	65.2dB	70~67dB
中型機	61.8dB	66~61dB
小型機	62.0dB	67~59dB

○分析結果の概要

- ・中・小型機では実測値の平均が推計平均値と同程度。
- ・大型機では実測値の平均が推計平均値を下回っている。
- ・一部突出している測定結果は、瞬間的に音が大きくなる現象が発生していた。
- ・56デシベル以下の音は休日のみ測定されており、平日は周辺で発生する他の騒音により小さな音が測定できない状況にあると考えられる。



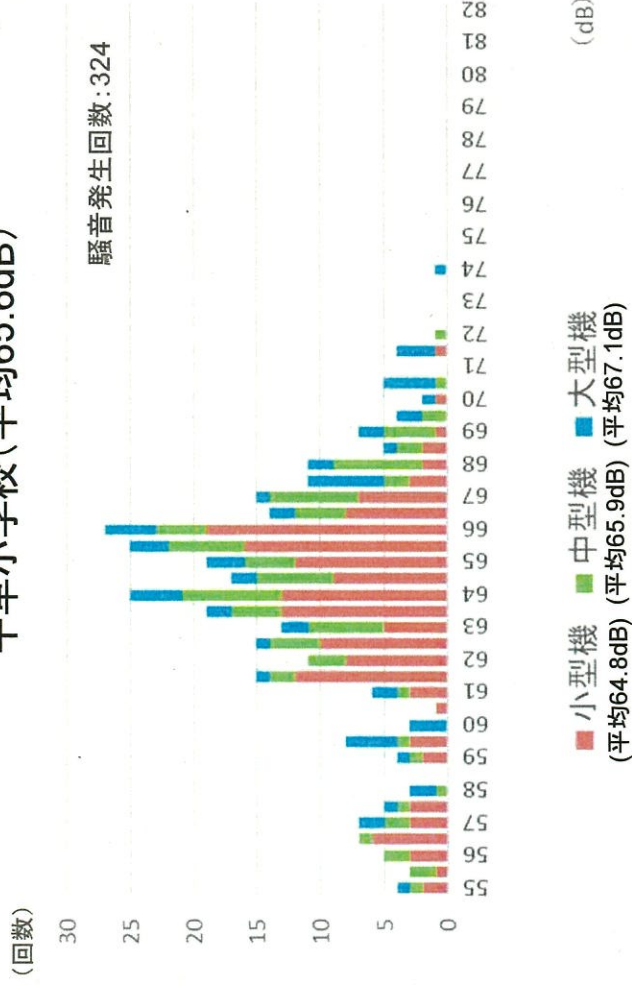
各測定地点の測定結果概要（豊島区立千早小学校）

○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の場所。
- ・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。
- ・羽田空港からは21km程度。

○実測データの分布

千早小学校（平均65.6dB）



実施日 (実施時間)	2/2 (96分)	2/3 (144)	2/4 (66)	2/5 (75)	2/7 (169)	2/11 (73)	2/12 (152)
日Lden	42.5	37.4	43.7	39.8	46.6	41.3	46.2

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

○測定結果

	実測値の平均	A滑走路着陸機を除いた実測値の平均	住民説明会等でお示した推計平均値 (C滑走路)
大型機	67.1dB	67.1dB	69~67dB
中型機	65.9dB	65.9dB	65~61dB
小型機	64.8dB	64.8dB	66~59dB

○分析結果の概要

- ・大型及び小型機では実測値の平均が推計平均値と同程度。
- ・中型機では実測値の平均が推計平均値を上回っている。
- ・本測定地点は好天時には旋回途中であり、何らかの操作等の影響により騒音がやや高くなっている可能性が考えられる。特に中型機において騒音が高くなっている傾向が見られる。



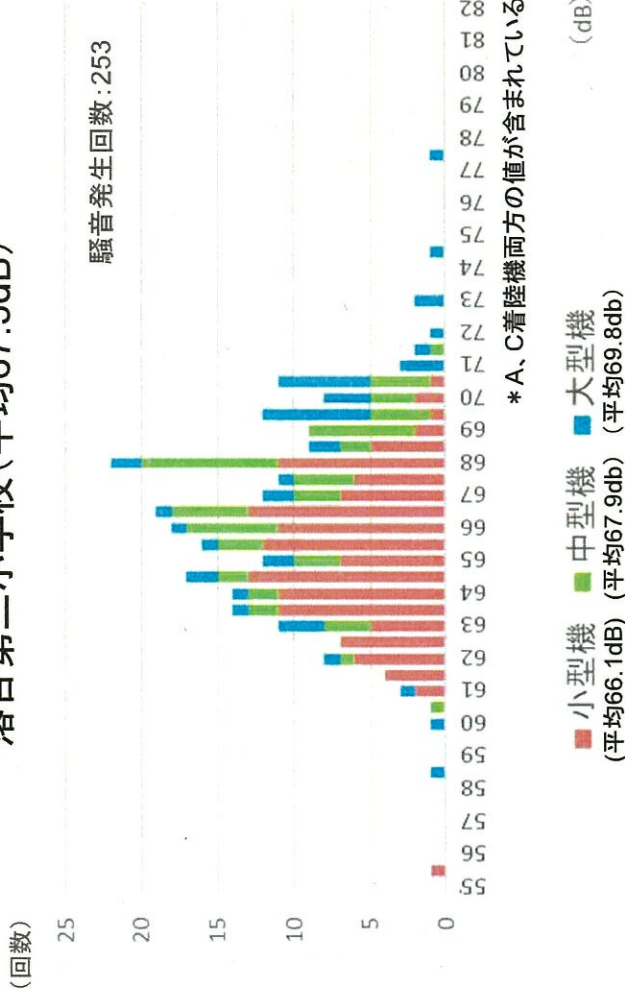
各測定地点の測定結果概要（新宿区立落合第二小学校）

○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、羽田空港からは19km程度に位置する。
- ・C滑走路悪天時着陸経路からは側方500m程度。
- ・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。

○実測データの分布

落合第二小学校（平均67.5dB）



実施日 (実施時間)	2/2 (96分)	2/3 (144)	2/4 (66)	2/5 (75)	2/7 (169)	2/11 (73)	2/12 (152)
ELden	43.6	39.5	42.2	41.8	47.9	42.8	47.6

ELdenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

○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 (C滑走路)
	A滑走路着陸機を除いた実測値の平均		
大型機	69.8dB	69.9dB	69~68dB
中型機	67.9dB	67.9dB	65~63dB
小型機	66.1dB	66.1dB	66~61dB

○分析結果の概要

- ・大型・中型・小型機とも実測値の平均が推計平均値を上回っている。
- ・大型機の推計平均値で68~69dBとしていたところ、最大で約9上回る78dBを計測した。
- ・73dB以上の実測値について精査したところ、瞬間的に音が大きくなる現象が発生していた。
- ・本測定地点は好天時には旋回途中であり、何らかの操作等の影響により騒音がやや高くなっている可能性が考えられる。特に中型機において騒音が高くなっている傾向が見られる。

各測定地点の測定結果概要（中野区小淀ホーム）

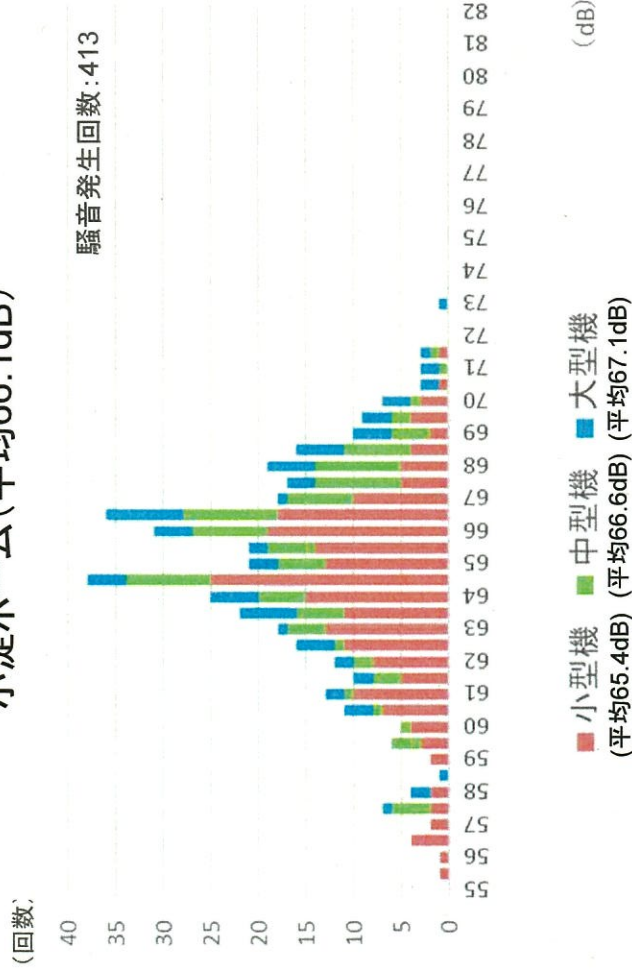
○飛行経路と測定地点の位置関係等

- C滑走路着陸経路寄りA滑走路着陸経路との間の場所にある。
- A滑走路着陸経路の側方1.4km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。
- 羽田空港からは18km程度。
- 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。

○測定結果

○実測データの分布

小淀ホーム（平均66.1dB）



実施日 (実施時間)	2/2 (96分)	2/3 (144)	2/4 (66)	2/5 (75)	2/7 (169)	2/11 (73)	2/12 (152)
日Lden	43.5	47.0	44.8	41.3	47.6	42.8	47.6

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

実測値の平均

A滑走路着陸機を除いた実測値の平均

住民説明会等でお示した推計平均値 (C滑走路)

機体	実測値の平均	推計平均値 (C滑走路)
大型機	67.1dB	70~68dB
中型機	66.6dB	66~63dB
小型機	65.4dB	67~61dB

○分析結果の概要

- 大型及び小型機では実測値の平均が推計平均値と同程度。
- 中型機では実測値の平均が推計平均値をやや上回っている。
- RNAV着陸経路とILS着陸経路を比較すると、航空機との直線距離に十分な差があるが、音の平均値に差が見られない状況。
- 本測定地点では、ILS運用では直線経路となっているのに対しRNAV運用では旋回が行われている影響が考えられ、特に中型機においてRNAVがILSを上回る状況が確認できる。

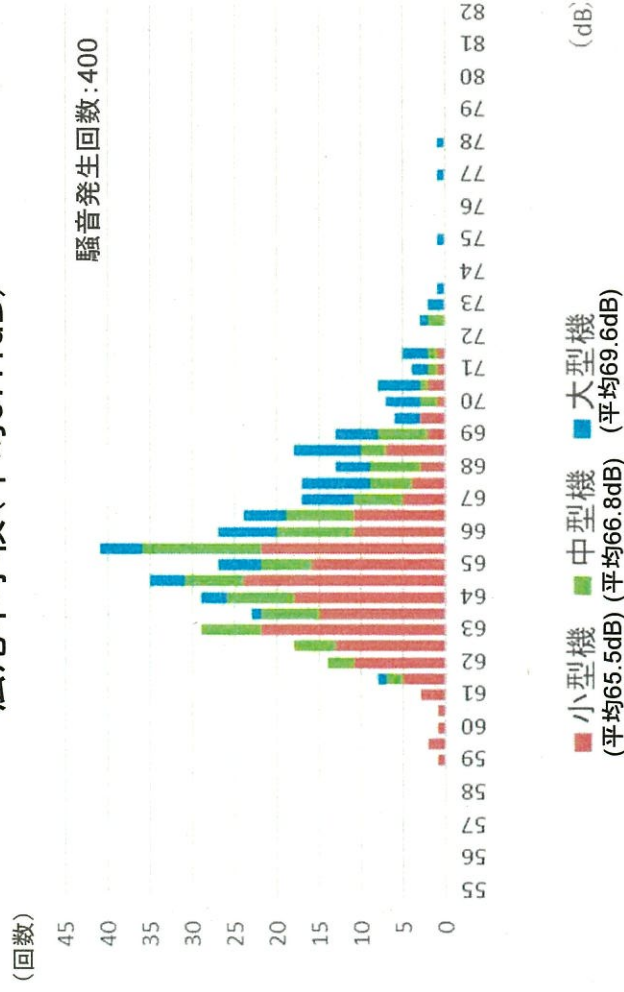
各測定地点の測定結果概要（渋谷区立広尾中学校）

○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の場所にあり、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12km程度。

○実測データの分布

広尾中学校（平均67.1dB）



実施日 (実施時間)	2/2 (96分)	2/3 (144)	2/4	2/5	2/7	2/11 (73)	2/12 (152)
日Lden	44.6	48.3	44.3	43.8	48.4	43.2	47.6

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

○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	69.6dB	71dB
中型機	66.8dB	—
小型機	65.5dB	65dB

○分析結果の概要

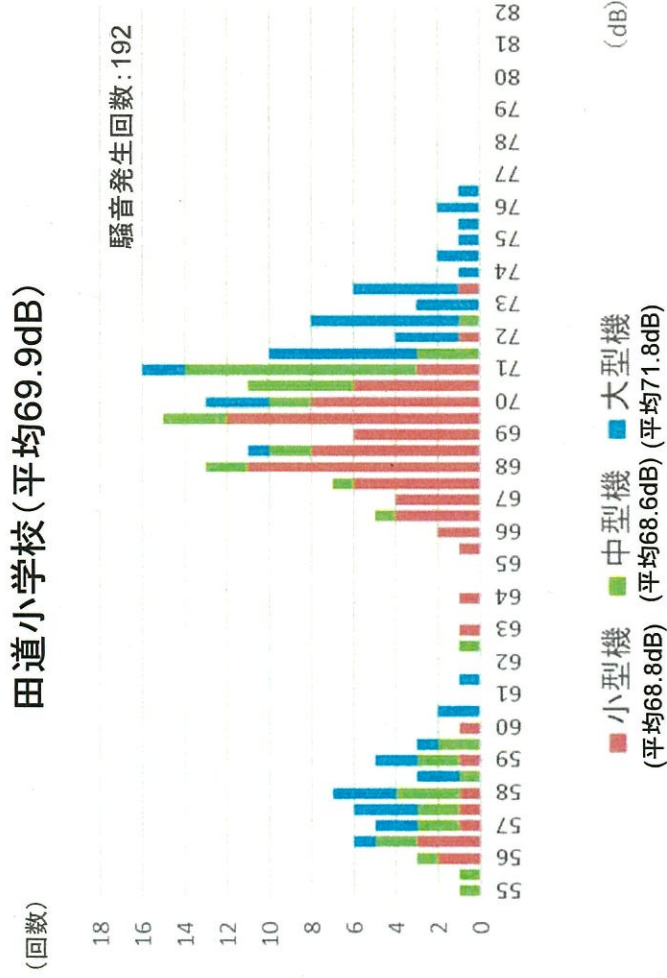
- ・大型機では実測値の平均が推計平均値を下回っている。
- ・小型機では実測値の平均が推計平均値をやや上回っている。
- ・一部突出している音は、瞬間的に音が大きくなる現象が発生していた。
- ・本測定地点は、A滑走路着陸経路とC滑走路着陸経路の中間に位置するため側方距離が長く、RNAV着陸経路とILS着陸経路を比較すると、航空機の高度差による騒音の差が出にくいものの、RNAVの平均の方がILSの平均を下回っている。

各測定地点の測定結果概要（目黒区立田道小学校）

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路の側方400m程度の場合。
- ・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。
- ・羽田空港からは11km程度。

○実測データの分布



○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)
	C滑走路着陸機を除いた実測値の平均		
大型機	71.8dB	73.3dB	74~73dB
中型機	68.6dB	70.6dB	71~69dB
小型機	68.8dB	69.3dB	71~68dB

○分析結果の概要

- ・中型及び小型機では実測値の平均が推計平均値と同程度。
- ・大型機では実測値の平均が推計平均値をやや下回っている。
- ・RNAV着陸経路とILS着陸経路を比較すると、高度差による直線距離の差により、RNAVの実測値の平均の方がILSの実測値の平均を下回っている。

実施日 (実施時間)	2/2 (96分)	2/3 (144)	2/4 (66)	2/5 (75)	2/7 (169)	2/11 (73)	2/12 (152)
日Lden	43.4	48.1	41.8	43.0	47.7	43.0	47.0

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

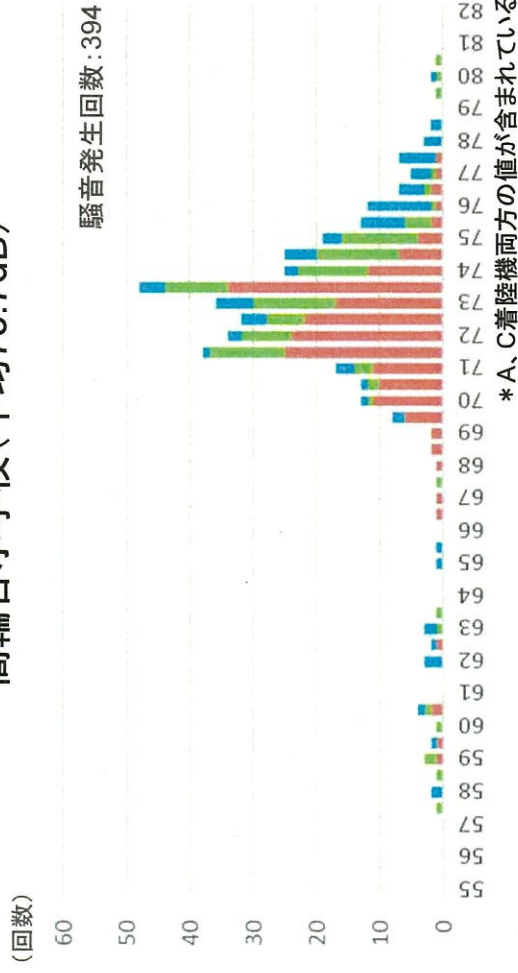
各測定地点の測定結果概要（港区立高輪台小学校）

○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9km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。

○実測データの分布

高輪台小学校(平均73.7dB)



実施日 (実施時間)	2/2 (96分)	2/3 (144)	2/4 (66)	2/5 (75)	2/7 (169)	2/11 (73)	2/12 (152)
日Lden	49.8	54.3	50.3	49.7	53.6	48.8	53.5

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

○測定結果

	実測値 の平均	A滑走路着陸 機を除いた実 測値の平均	住民説明会 等でお示し た推計平均 値(C滑走路)
大型機	75.1dB	75.7dB	76~73dB
中型機	74.0dB	74.3dB	74~69dB
小型機	72.8dB	72.9dB	73~68dB

○分析結果の概要

- 大型及び小型機では実測値の平均が推計平均値と同程度。
- 中型機では実測値の平均が推計平均値を上回っている
- 大型機の推計平均値で76~73dBとしていたところ、最大で約5上回る81dBを計測した。
- 79dB以上の実測値について精査したところ、瞬間的に音が大きくなる現象が発生していた。
- RNAV着陸経路とILS着陸経路を比較すると、高度差による直線距離の差により、RNAVの実測値の平均の方がILSの実測値の平均を下回っている。



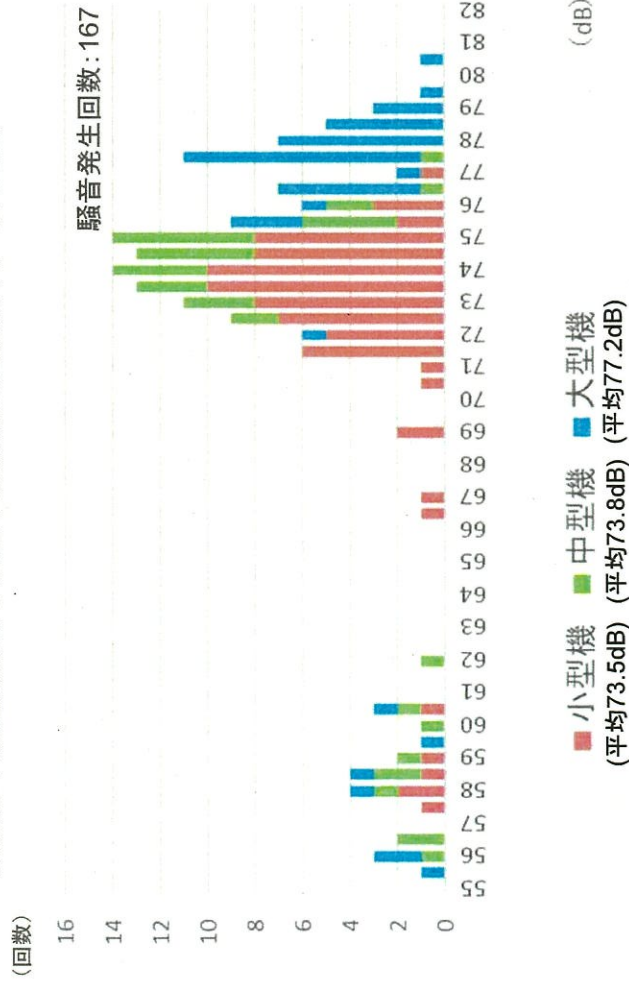
各測定地点の測定結果概要(東京都下水道局南部下水道事務所品川出張所)

○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の場所。
- ・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。
- ・羽田空港からは7km程度。

○実測データの分布

東京都下水道局南部下水道事務所品川出張所(平均75dB)



実施日 (実施時間)	2/2 (96分)	2/3 (144)	2/4 (66)	2/5 (75)	2/7 (169)	2/11 (73)	2/12 (152)
日Lden	47.2	51.2	44.8	47.1	51.3	45.8	50.7

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

○測定結果

	実測値の平均	C滑走路着陸機を除いた実測値の平均	住民説明会等でお示しした推計平均値 (A滑走路)
大型機	77.2dB	77.9dB	80~76dB
中型機	73.8dB	75.0dB	78~72dB
小型機	73.5dB	73.9dB	77~71dB

○分析結果の概要

- ・大型、中型、小型機のいずれも実測値の平均が推計平均値と同程度。
- ・RNAV着陸経路とILS着陸経路を比較すると、高度差による直線距離の差により、RNAVの実測値の平均の方がILSの実測値の平均を下回っている。



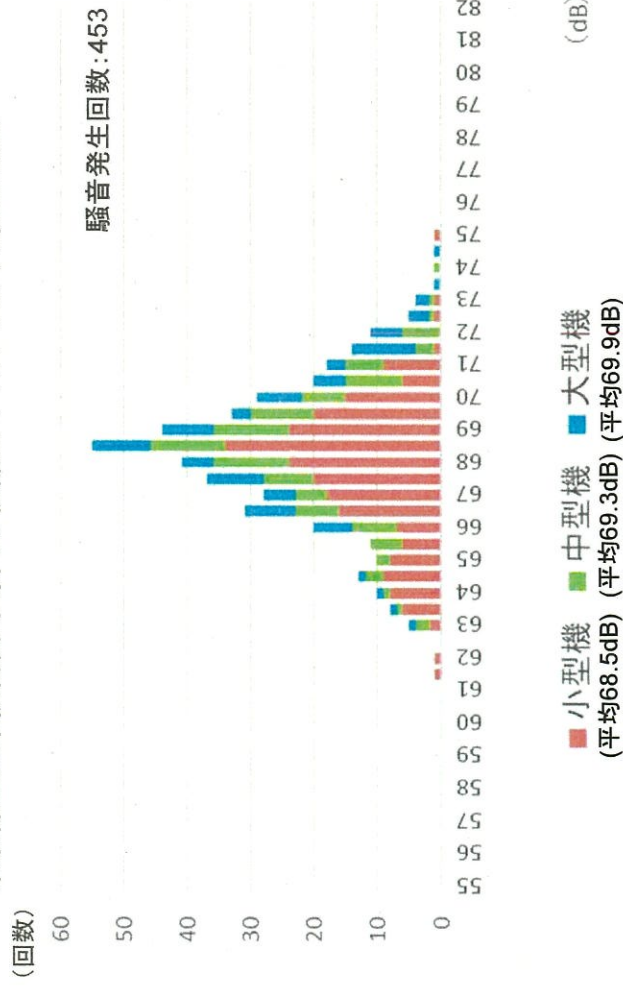
各測定地点の測定結果概要（東京都立産業技術高等学校品川キャンパス）

○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1km程度、C滑走路着陸経路の側方700m程度。
- ・羽田空港からは6km程度。

○実測データの分布

東京都立産業技術高等学校品川キャンパス(平均69.1dB)



実施日 (実施時間)	2/2 (96分)	2/3 (144)	2/4 (66)	2/5 (75)	2/7 (169)	2/11 (73)	2/12 (152)
日Lden	45.3	48.5	45.6	45.2	49.2	43.8	48.8

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

○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	69.9dB	74dB
中型機	69.3dB	—
小型機	68.5dB	68dB

○分析結果の概要

- ・大型機については実測の平均値が推計平均値を下回っている。
- ・小型機については、実測の平均値が推計平均値をやや上回っている。
- ・本測定地点は、A滑走路着陸経路とC滑走路着陸経路の中間に位置するため側方距離が長く、RNAV着陸経路とILS着陸経路を比較すると、航空機の高度差による騒音の差が出にくいものの、RNAVの平均の方がILSの平均を下回っている。

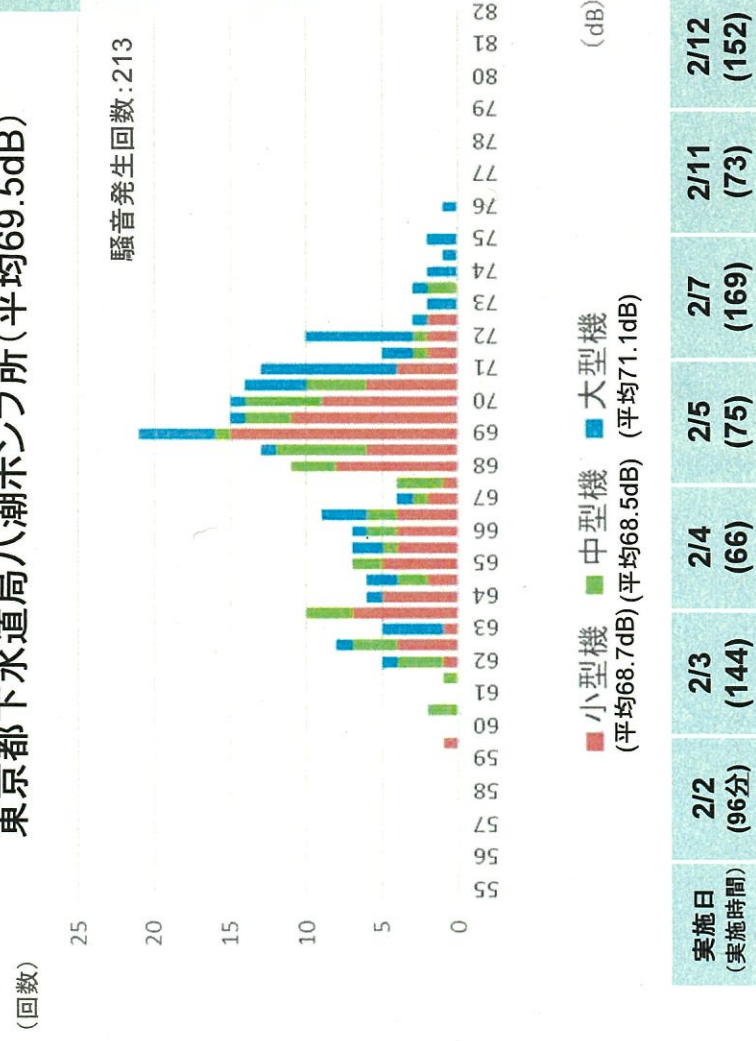
各測定地点の測定結果概要（東京都下水道局八潮ポンプ所）

○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1km程度。
- ・羽田空港からは5km程度。

○実測データの分布

東京都下水道局八潮ポンプ所（平均69.5dB）



○測定結果

	実測値の平均	住民説明会等 推計平均値
大型機	71.1dB	74dB
中型機	68.5dB	—
小型機	68.7dB	68dB

○分析結果の概要

- ・大型機では実測値の平均が推計平均値を下回っている。
- ・小型機では実測値の平均が推計平均値をやや上回っている。
- ・本測定地点は、A滑走路着陸経路とC滑走路着陸経路の中間に位置するため側方距離が長く、RNAV着陸経路とLS着陸経路を比較すると、航空機の高さ差による騒音の差が出にくいもの、RNAVの平均の方がLSの平均を下回っている。

日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。

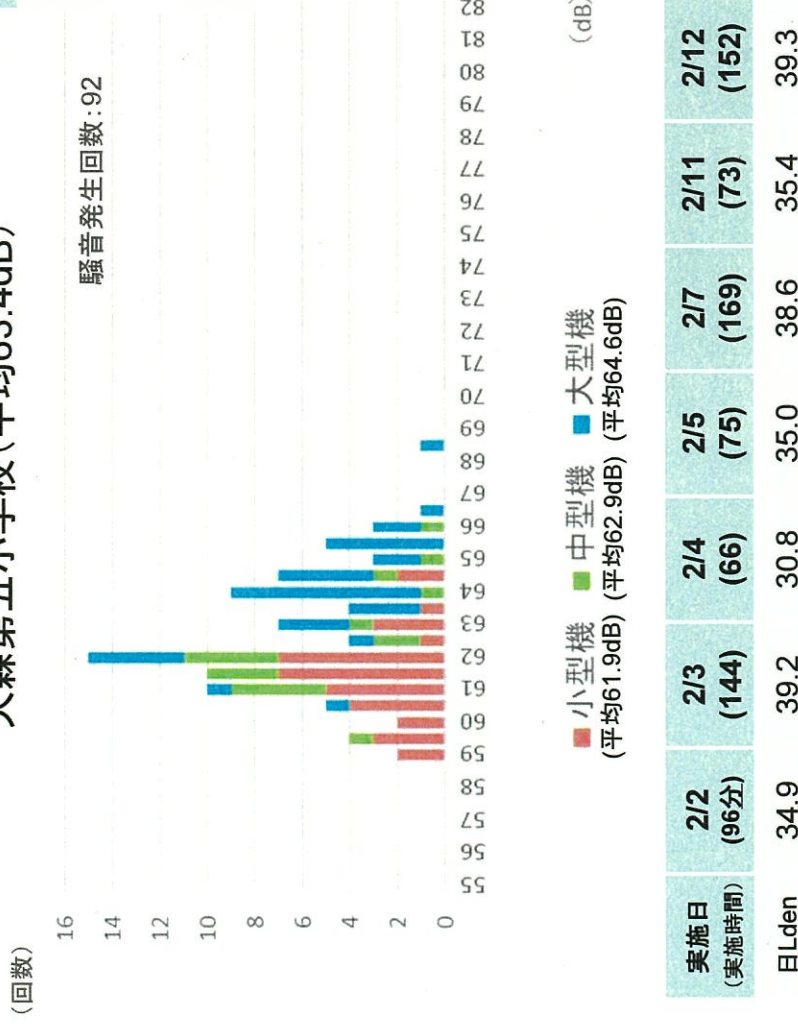
各測定地点の測定結果概要（大田区立大森第五小学校）

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路の側方1.2km程度の場合
- ・羽田空港から4km程度

○実測データの分布

大森第五小学校（平均63.4dB）



○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

○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着陸経路とILS着陸経路を比較すると、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。

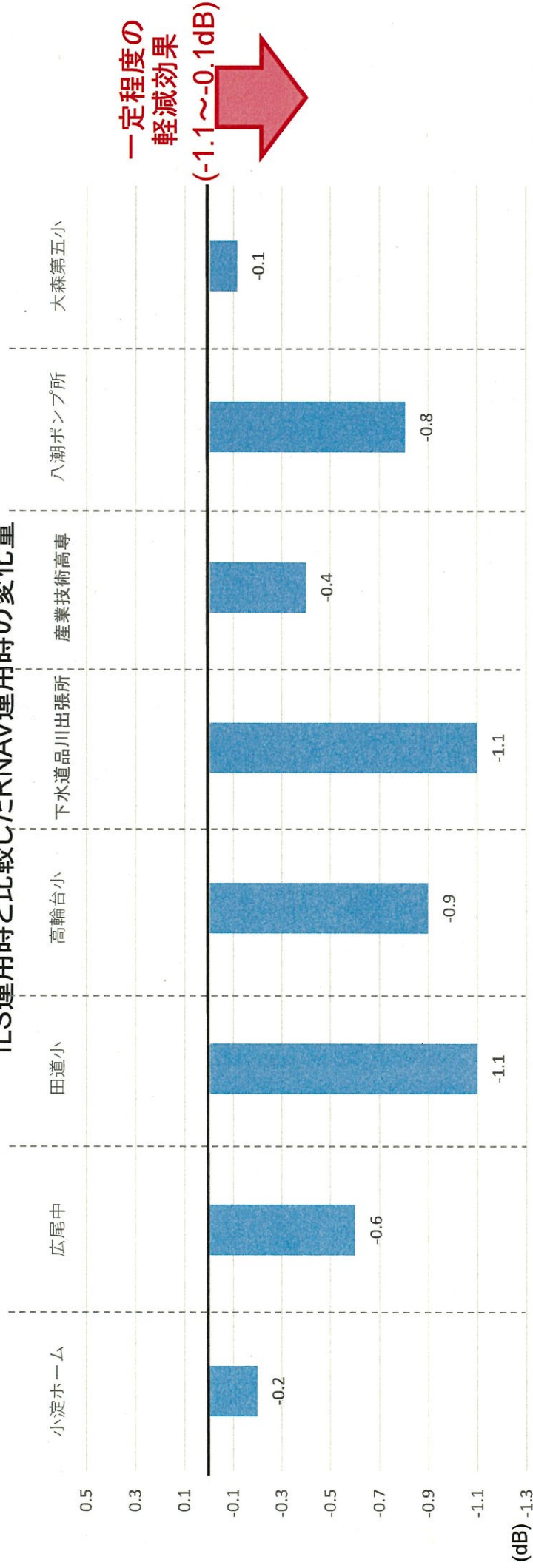
日Ldenは当該測定地点において同日に測定された実機飛行確認の実測の結果を集計して算出したもの。



実機飛行確認におけるRNAV運用時とILS運用時の騒音の比較について

ILS運用時(3度の降下角)の実測値の平均を基準にRNAV運用時(3.45度の降下角)の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の騒音軽減が確認できました。今後も引き続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RNAV運用時の変化量



- ・3度と3.45度の高度差による騒音軽減効果は距離の要素だけで計算すると1デシベル程度であり、現時点では高度が上がり距離が離れたことにより騒音軽減効果が出ているものと考えられる。東京都立産業技術専門学校及び八潮ポンプ所はA着陸経路とC着陸経路の中間にあり、大森第五小学校はA着陸経路から西向きに大きく離れた地点にあるため、高度差による騒音軽減効果が少ないと考えられる。
- ・実機飛行確認におけるILS運用日は2月3日のみ(A滑走路に32機、C滑走路に76機が着陸)であることから、今後、更にデータの蓄積を進めていくこととする。

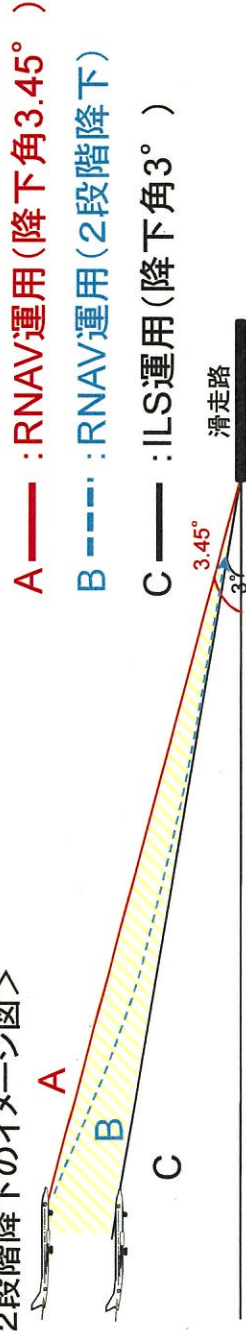
※RNAV経路と同じ場所を通る(高度だけが異なる)測定局の変化量を示している。

※八潮ポンプ所ではILS経路でC滑走路に着陸する航空機の騒音が測定できていなかったためC滑走路にRNAV経路で着陸した機体を除外して計算している。

実機飛行確認における3.45度継続降下機と2段階降下機の比較について

RNAV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、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ました。今後も引き続きモニタリングを実施していく。

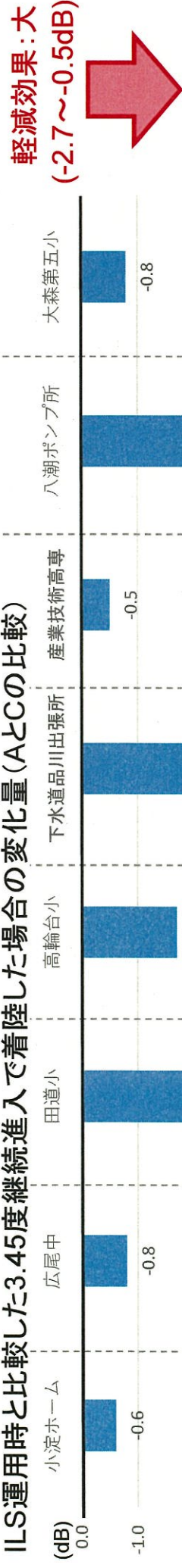
<RNAV運用(3.45度降下)と2段階降下のイメージ図>



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)



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)





実機飛行確認における騒音測定結果(速報値)の修正について

実機飛行確認における航空機騒音の測定結果(速報値)として、最大と最小の航空機騒音の大きさや発生回数を公表してきたところですが、測定結果の精査により速報値の修正が生じております。主な修正箇所は下記のとおりです。

日付	測定局	修正事項	速報値	精査結果
2/2	千早小学校(豊島区)	最大値(大型機) 最大値(中型機)	69dB(17:48、B777-200) 72dB(17:24、B767-300)	72dB(17:24、B777-200) 70dB(17:09、B767-300)
2/2	東京都立産業技術高等専門学校 品川キャンパス(品川区)	最大値(中型機)	74dB(16:27、B767-300)	72dB(16:32、B767-300)
2/2	大森第五小学校(大田区)	最小値(大型機) 最大値、最小値(中型機)	62dB(19:34、B777-200) 58dB(22:37、B787-9)	63dB(17:25、B777-200) 63dB(16:44、B767-300)
2/3	国立医薬品食品衛生研究所(川崎市)	最大値(大型機)	91dB(16:24、B777-300)	92dB(15:27、A330-300)
2/3	赤塚第二中学校(板橋区)	最大値(小型機)	68dB(15:48、A320)	69dB(15:17、A320)
2/3	練馬区職員研修所(練馬区)	最大値(大型機)	65dB(17:35、B777-300ER)	67dB(15:29、B777-300ER)
2/3	東京都下水道局八潮ポンプ所 (品川区)	最大値(大型機) 最大値(小型機)	75dB(15:36、B777-200) 76dB(16:12、B737-800)	76dB(16:12、B777-300) 73dB(16:35、B737-800)
2/5	千早小学校(豊島区)	最大値(大型機)	68dB(15:45、B777-200)	75dB(16:05、B777-300)
2/7	袋小学校(北区)	最大値(大型機)	73dB(17:56、B777-200)	77dB(15:30、B777-200)

その他の修正箇所については、下記HP (https://www.cab.mlit.go.jp/tcab/img/duties/pdf_wecpn/kekashuusei.pdf) からご参照ください。