

平成 23 年度東京都内における航空機騒音の調査結果

○厚木飛行場

(1) 固定調査

- ・ 東京都が厚木飛行場の滑走路延長線の北側に位置する町田市内の 3 地点で行った固定調査の調査結果及び経年変化は表 1 のとおりです。
- ・ 平成 23 年度は、3 地点すべてで環境基準に適合していました。
- ・ 平成 20 年 12 月 22 日に厚木飛行場の航空機騒音に係る環境基準指定地域を改正し、指定地域の面積が 5 倍に拡大したことにあわせ、忠生小学校（旧忠生第一小学校）及び鶴川第二小学校の 2 地点で平成 20 年 10 月より測定を開始しました。

表 1 固定調査地点別の WECPNL・騒音発生回数・ピークレベルの平均の経年変化

地点名	所在地	類型	調査項目	19 年度	20 年度	21 年度	22 年度	23 年度
町田市役所	町田市	II	WECPNL	75	73	73	71	75
			騒音発生回数	11	9	10	8	11
			ピークレベルのパワー平均	89	88	89	88	90
忠生小学校 (旧忠生一小)	町田市	I	WECPNL		66	66	64	66
			騒音発生回数	—	8	6	4	6
			ピークレベルのパワー平均		85	85	84	85
鶴川第二小学校	町田市	I	WECPNL		59	61	59	63
			騒音発生回数	—	2	2	2	2
			ピークレベルのパワー平均		83	83	83	86

- (注) 1 環境基準値は、I 類型（住居系地域）は WECPNL70 以下、II 類型（その他の地域）は WECPNL75 以下である。
- 2 ■ は、環境基準超過を示す。
- 3 騒音発生回数は、70 デシベル以上の航空機騒音が 5 秒間以上継続した場合を 1 回とし、1 日当たりの平均値（回/日）で示した。
- 4 ピークレベルのパワー平均は、航空機 1 機ごとの騒音の最大騒音レベルをパワー平均したものである。
- 5 — は、測定を実施していないことを示す。

(2) 分布調査

- ・東京都が町田市内の8地点で行った分布調査の調査結果及び経年変化は表2のとおりです。
- ・測定した8地点のうち、2地点で環境基準に適合しませんでした。
- ・平成20年12月22日に厚木飛行場の航空機騒音に係る環境基準指定地域を改正し、指定地域の面積が5倍に拡大したことにあわせ、平成20年度に分布調査地点を再配置しました。
- ・平成22年度に町田市が南中学校で固定調査を開始したため、鶴間小学校で分布調査を開始しました。

表2 分布調査地点別のWECPNLの経年変化

地点名	所在地	類型	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度
① Aビル	町田市	Ⅱ	74	74	75	74	76
② 町田市民病院	町田市	Ⅰ	73	68	69	68	70
③ 南大谷中学校	町田市	Ⅰ	—	62	64	60	65
④ 金井小学校	町田市	Ⅰ	—	64	67	63	68
⑤ 野津田高等学校	町田市	Ⅰ	—	62	62	61	62
⑥ 南成瀬小学校	町田市	Ⅰ	—	61	62	58	63
⑦ 町田第四小学校	町田市	Ⅰ	75	—	71	68	72
⑧ 鶴間小学校	町田市	Ⅰ	—	—	—	62	66

測定期間 平成23年12月24日から平成24年3月16日までの間の、1測定地点につき12週間
野津田高等学校は機器故障のため平成23年12月23日から平成24年1月24日までの33日間

- (注) 1 環境基準値は、Ⅰ類型(住居系地域)はWECPNL70以下、Ⅱ類型(その他の地域)はWECPNL75以下である。
- 2 ■は、環境基準超過を示す。
- 3 測定結果は、測定期間の測定値を環境省通知の方法により年間推定値に換算して表示した。
- 4 —は、測定を実施していないことを示す。

(補足説明)

1 用語の説明

(1) 航空機騒音に係る環境基準 (昭和48年12月27日環境庁告示第154号)

地域の類型ごとに次表のように定められています。

地域の類型	基準値 (単位WECPNL)
I (住居系地域)	70以下
II (その他の地域)	75以下

(2) WECPNL

音の大きさを表す単位として以前は“ホン”が使われていましたが、現在は“デシベル (dB)”に統一されています。しかし、航空機騒音の単位としては“WECPNL”が使われます。これは加重等価平均感覚騒音レベル (Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level) の略で、ある場所における1日当たりの航空機騒音の「うるささ」を評価する尺度として「うるささ指数」とも言われています。航空機の音は、だんだん大きくなって、最高音となり、やがて小さくなって聞こえなくなります。その音が、大きくてもすぐ聞こえなくなれば、影響は小さいし、それ程大きくなくても長く続けば影響は大きいと考えられます。また、まわりがうるさい昼間の航空機の音は影響が少なく、寝静まった夜中の音は影響が大きいと考えられ、機数を19時～22時では昼の3倍、22時～翌朝7時では昼の10倍に補正しています。これらを、考慮した下記の計算式で、WECPNLは示されます。

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

ここで、 $\overline{dB(A)}$: 1日のすべてのピークレベルをパワー平均したもの

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

N_1 : 午前0時から午前7時までの間の航空機の機数

N_2 : 午前7時から午後7時までの間の航空機の機数

N_3 : 午後7時から午後10時までの間の航空機の機数

N_4 : 午後10時から午後12時までの間の航空機の機数

2 調査の方法

(1) 固定調査

同一地点で、通年連続して測定を実施する調査

(2) 分布調査

騒音の影響範囲の広がりを把握するため、

① 飛行コース延長直下のような基軸となる地点

② 地域を代表する地点

③ 騒音の影響限界地点

等において、1週間から12週間行う調査