

平成 20 年度東京都内における航空機騒音の調査結果

1 厚木飛行場

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ました。この結果、指定地域の面積が 5 倍に拡大したことにあわせ、固定調査地点を 2 地点増設したほか、分布調査地点を再配置しました。

(1) 固定調査

- ・ 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(図 1)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 20 年度は、3 地点すべてで環境基準に適合していました。

表 1 固定調査地点別の W E C P N L ・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	16 年度	17 年度	18 年度	19 年度	20 年度
町田市役所	町田市		W E C P N L	76	75	76	75	73
			騒音発生回数	11	12	13	11	9
			ピークレベルのパワー平均	91	90	90	89	88
忠生第一小学校	町田市		W E C P N L (年間推定値)					66
			騒音発生回数	-	-	-	-	8
			ピークレベルのパワー平均					85
鶴川第二小学校	町田市		W E C P N L (年間推定値)					59
			騒音発生回数	-	-	-	-	2
			ピークレベルのパワー平均					83

(注) 1 環境基準値は、類型は W E C P N L 70 以下、類型は W E C P N L 75 以下である。

2 76 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 忠生第一小学校と鶴川第二小学校の測定期間は、平成 20 年 10 月 1 日から平成 21 年 3 月 31 日までの半年間で、W E C P N L 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。

(2) 分布調査

- ・ 町田市内の7地点(図1)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。
- ・ 7地点すべてで環境基準に適合していました。

表2 分布調査地点別のWECPNLの経年変化

地点名	所在地	類型	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
Aビル	町田市		79	78	79	74	74
南中学校	町田市		69	71	69	70	64
町田市民病院	町田市		72	72	71	73	68
南大谷中学校	町田市						62
金井小学校	町田市						64
野津田高等学校	町田市						62
南成瀬小学校	町田市						61
測定期間 平成20年12月18日から平成21年3月31日までの間の、1測定地点につき12週間 (南中学校は、平成21年1月18日から3月31日までの72日間)							

- (注) 1 環境基準値は、類型はWECPNL70以下、類型は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。

(参考) 継続調査地点のまとめ

表3 平成19年度以前からの継続調査地点のWECPNLの経年変化

地点名	調査区分	類型	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
町田市役所	固定調査		76	75	76	75	73
Aビル	分布調査		79	78	79	74	74
南中学校			69	71	69	70	64
町田市民病院			72	72	71	73	68

(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）
（住居系地域）	70以下
（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、

飛行コース延長直下のような基軸となる地点

地域を代表する地点

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