

羽田空港への到着便経路変更検討会

主催：池田山住環境協議会

日時：2016年6月19日 東京デザインセンター会議室

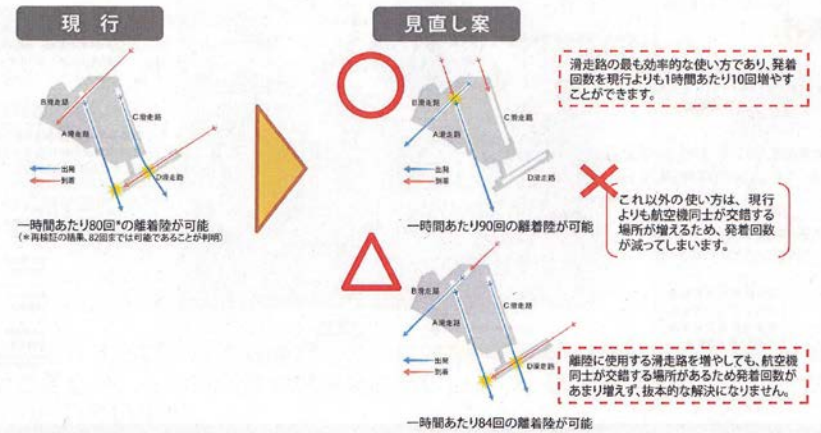
講師：国交省東京国際空港環境企画調整室長 星 明彦氏



便数を増やすためには、滑走路の使い方を見直し、これにあった飛行経路を設定する必要があります。

南風時

▶ 様々なケースを検証した結果、南風時については、都心側から到着、海側へ出発する方法が最も効率的であることがわかりました。この滑走路の使い方に合わせた新しい飛行経路を設定する必要があります。



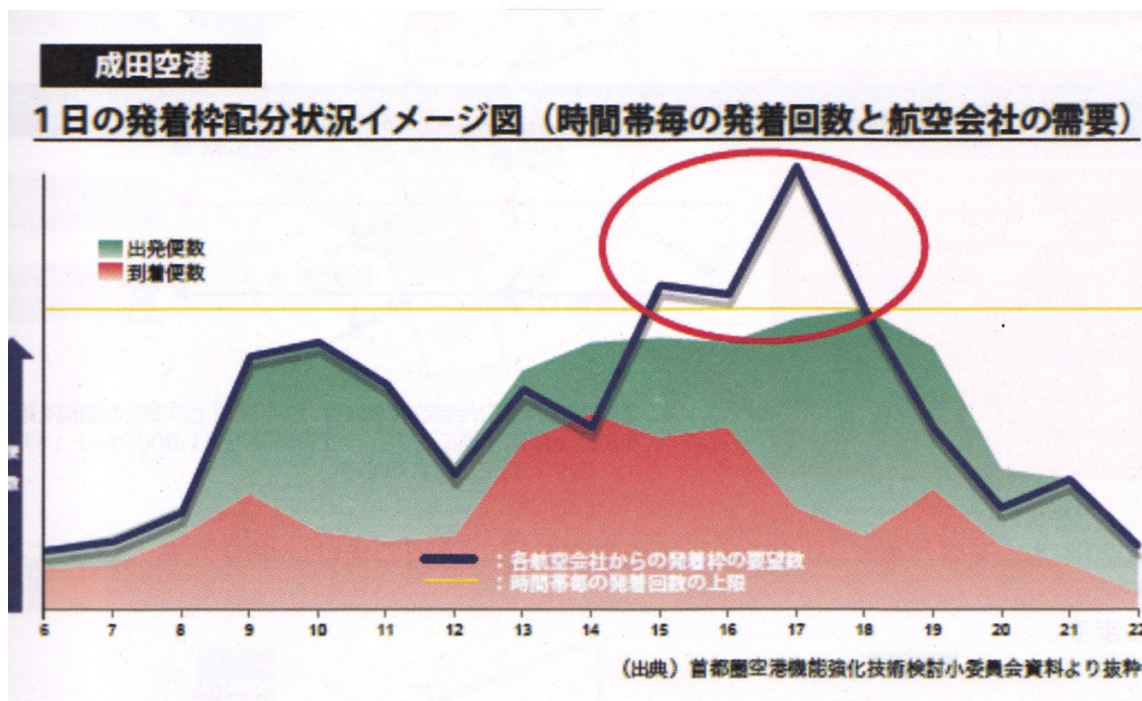
南風時の新飛行経路（年間平均4割）

15時～19時 これ以外の時間帯は従来の経路

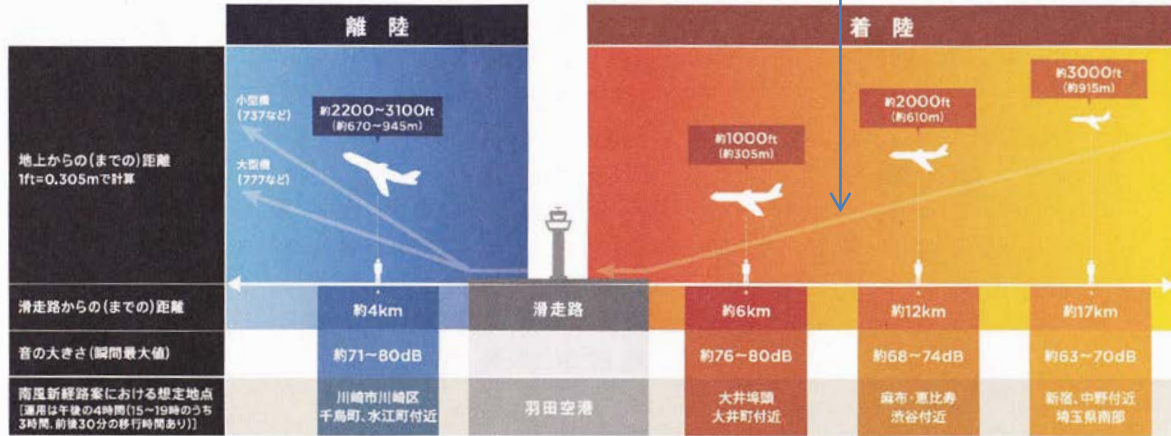
現在到着出発あわせて1時間あたり82回までが限界

→ 離着陸を90回に増やせる

→ 今後C滑走路東側にもう1本新滑走路をつくる余地が生まれる



72dB~77dB



- ※ 1 着陸は、計器着陸装置 (ILS) を利用した進入を念頭においており、国際基準に基づき一定の角度 (3度) で降下することを想定したものです。
- ※ 2 デシベル [dB] とは、音の大きさを示す単位。人間の聴覚特性を踏まえた騒音レベル (L_A[dB]) の瞬間最大値 (想定) を示したものです。
- ※ 3 騒音値は、国土交通省が、過去のデータベースから推計した最大値。実際には重量や気象条件により異なる場合があります。



注) 騒音レベル (dB) は、機体違いによる性能水準の比較のため用いたものであり、実測値とは異なる (騒音証明時の空港近傍離陸測定点における騒音値 (L_{EPNL}) を近似式により L_A [dB] に変換したものを基に国土交通省作成)

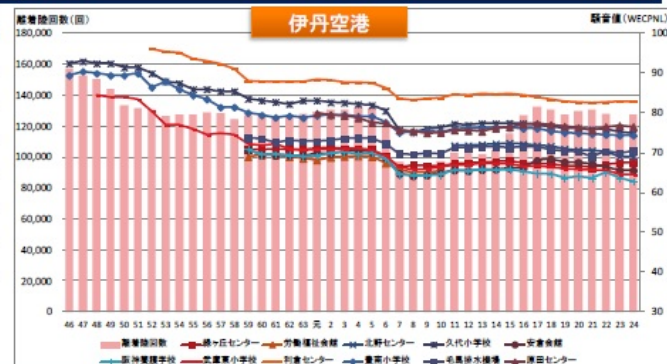
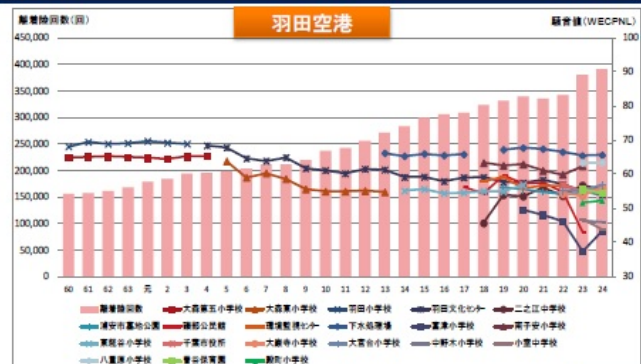
○ 伊丹空港及び福岡空港においては、市街地の上空を航空機が低高度で飛行しており、空港周辺の市街地における騒音値も大きくなっている。



*Ldenとは1日に発生した航空機騒音のエネルギー総量を平均した指標で、地上騒音も含む。今はこれを基に騒音被害救済が図られる。

個別空港における離着陸回数と騒音値の推移

- これまでは、離着陸回数が増加している空港においても、航空機の低騒音化の進展により、騒音値の上昇は抑えられてきたが、今後は離着陸回数の増加に伴い騒音値が上昇することも考えられる。
- また、既に再拡張後の羽田空港において見られるように、従来騒音が発生していなかった地域において、今後新たに騒音影響を受ける地域が発生する可能性がある。



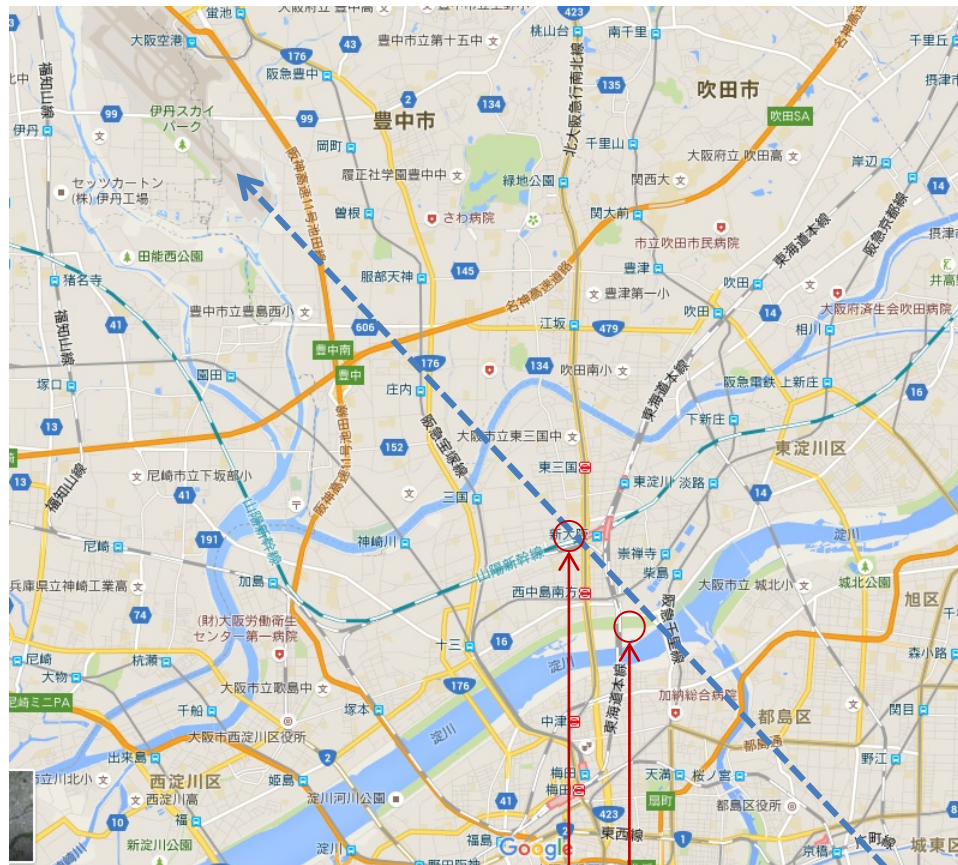
伊丹空港周辺調査

日時：2016年5月15日 午後2時～4時

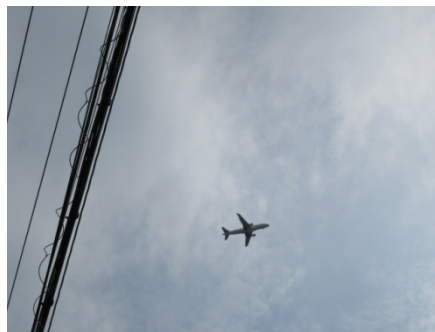
調査地：大阪市立柴島中学校付近



河川敷では飛行音は拡散して他の簾音と相殺されたが、新大阪駅付近では、直接音にビル街の反射音が重なるせいか大きな音となる。



新大阪駅 柴島1丁目



飛行ルートから数百メートルは飛行範囲内となる