

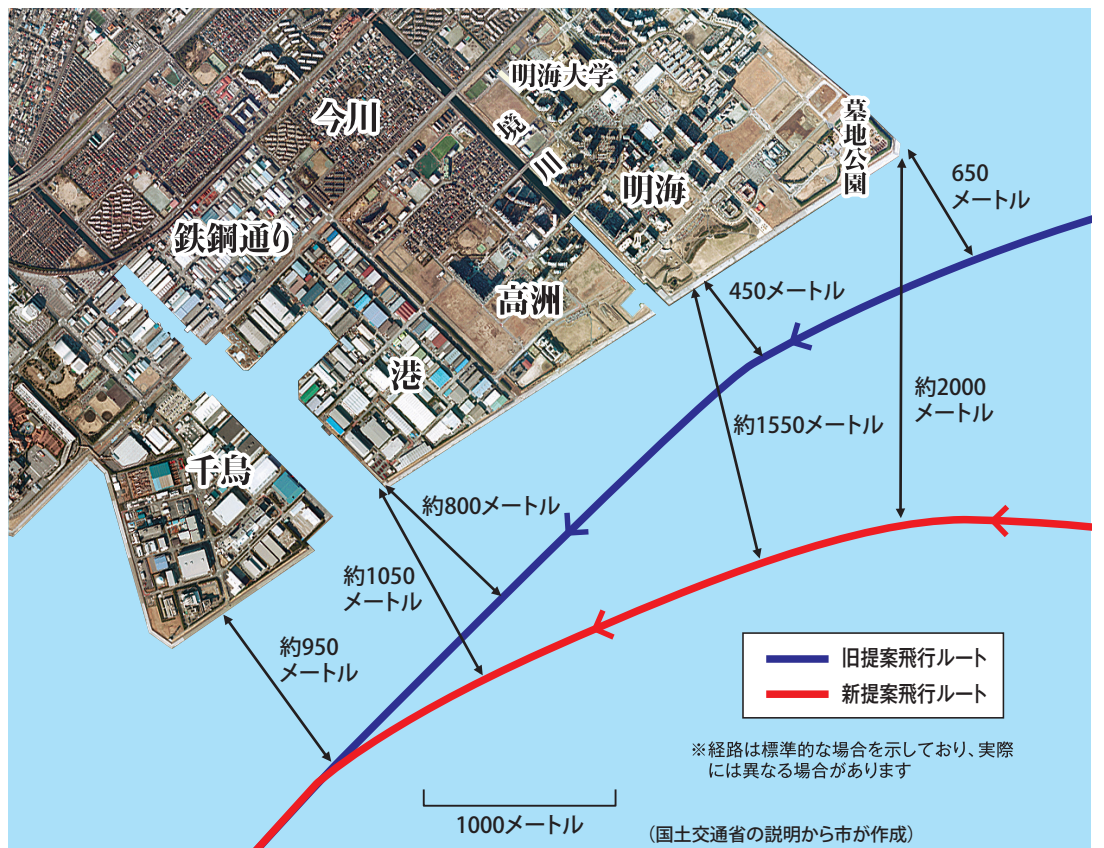
発行／浦安市  
所在／〒279-8501 千葉県浦安市  
猫実 一丁目1番1号  
編集／市長公室広聴広報課  
☎047・351・1111(代表)  
http://www.city.urayasu.chiba.jp

深夜早朝南風悪天時の飛行ルート

騒音軽減の  
新提案

安眠確保へ前進

羽田空港再拡張事業による4本目の滑走路、D滑走路が今年10月末に使用開始となり、羽田空港の24時間国際空港化などの空港機能が強化されます。  
昨年9月4日に「深夜早朝時間帯の南風悪天時の飛行ルート」が国土交通省から唐突に示されましたが、騒音影響などの説明が不十分であり、十分な説明と騒音低減に向けた対応を図るよう申し入れてきました。  
そのようななか、2月1日に羽田再拡張事業に関する県・市町村連絡協議会で国土交通省から飛行ルートの新しい提案が示されました。  
市では、新提案の検証のため、独自に騒音影響予測シミュレーションを行うとともに、騒音による睡眠への影響を研究している専門家への相談も行いました。  
今号では、国土交通省が示した新提案の内容や市が行った検証結果についてお知らせします。  
【問】環境保全課



深夜早朝時間帯(23時～6時)の南風悪天時の飛行ルートと陸地との水平最短距離

さらに海寄りに変更

昨年9月4日に提示された飛行ルート(旧提案)は、浦安市への近接、騒音影響が懸念されていましたが、新提案では、管制上の工夫により陸域よりさらに遠ざけることになっています。この措置により、管制上柔軟な対応が困難になる場合が生じる可能性はあるものの、安全性には問題がないとなっています。

深夜早朝時間帯の南風悪天時の着陸ルートの新提案



深夜早朝時間帯の南風悪天時運用比率 年間3%(想定)  
離着陸回数 1時間あたり16便(離陸8便・着陸8便)

※南風悪天時とは、南風で着陸の際に視界が6キロメートル程度確保できない場合など

良好な住環境のために

羽田空港D滑走路の供用開始が8カ月後と迫ってきました。  
平成16年に国土交通省から浦安市の中心を縦断する飛行ルート案が示され、多くの市民の皆さんと滑走路の角度変更を勝ち取ったことは記憶に新しいところです。  
この成果について私は「山が動いた」と記しました。国が一度決めた方針を撤回し、変更することが稀有なことからこのように表現したのです。  
昨年9月、それまで別途協議としてテーブルに載っていなかった「深夜早朝時間帯の南風悪天時飛行ルート」が唐突に示されました。全く事前の相談もなく出された飛行ルートは日の出・明海・高洲地区の住宅地に接近したもので、住民の健康被害を考えると到底

容認できず、怒りさえ覚えるものでした。  
浦安市自治会連合会では、全市的課題と位置づけていただき、取り組みの準備をしていたところ、私自身も「訴訟も辞さず」との覚悟で臨みました。その結果、国土交通省航空局での再検討の末、浦安市の住宅地に配慮した新提案が提示され、再び「山が動いた」と時代の流れを実感しました。  
未だ羽田空港をめぐる情勢は流動的な部分もありますが、今後も必要な監視を続け、良好な住環境を守るために市民の皆さんの先頭に立ち、全力で取り組んでまいります。

平成22年3月1日

浦安市長 松崎秀樹

羽田空港再拡張事業

国内航空輸送ネットワークの要である羽田空港は、国内航空需要の増大が見込まれるなか、すでに能力が限界に達しています。  
この事業は、新たに4本目の滑走路などを整

備し、発着可能回数を増やすことで、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保し、さらに国際定期便の受け入れを可能にするものです。  
・年間発着容量(6時～23時)  
平成19年9月 30.3万回/年  
→平成22年10月以降 40.7万回/年  
・深夜早朝(23時～6時)  
平成22年10月以降 3万回/年

## 日の出地区

## 騒音10dB軽減

## 国土交通省の南風悪天時の騒音影響の予測

日の出地区では、B747-400（ジャンボジェット機）で騒音影響を想定すると、旧提案では約72dBでしたが、約62dB（約10dB減）に軽減され、新提案では約62dBという予測値が出されました。

## 国土交通省の南風悪天時の騒音予測結果

| 最大騒音レベル予測値<br>《デシベル(dB)》 | 航空機材       | B747-400 |     | B767-300 |     |
|--------------------------|------------|----------|-----|----------|-----|
|                          |            | 旧提案      | 新提案 | 旧提案      | 新提案 |
|                          | 日の出地区の海岸護岸 | 約72      | 約62 | 約67      | 約57 |
|                          | 明海地区の海岸護岸  | 約73      | 約65 | 約68      | 約60 |
|                          | 高洲地区の海岸護岸  | 約72      | 約66 | 約67      | 約61 |
|                          | 千鳥地区の海岸護岸  | 約70      | 約70 | 約65      | 約65 |

最大騒音レベル予測値——飛行ルートが航空機が通過した際に生じる最も大きい騒音レベル値

B747-400——ボーイング社製で4基のエンジンを搭載する大型ジェット機で、市の実態調査において最も大きい騒音が測定される機種

B767-300——ボーイング社製で2基のエンジンを搭載する中型ジェット機

## 騒音の大きさの例

90dB

怒鳴り声、うるさい工場の中、カラオケ

80dB

地下鉄の車内、交通量の多い道路

70dB

うるさい街頭、うるさい事務所の中、電話のベル

60dB

静かな乗用車、普通の会話

50dB

静かな事務所

40dB

市内の深夜、図書館、静かな住宅地の昼

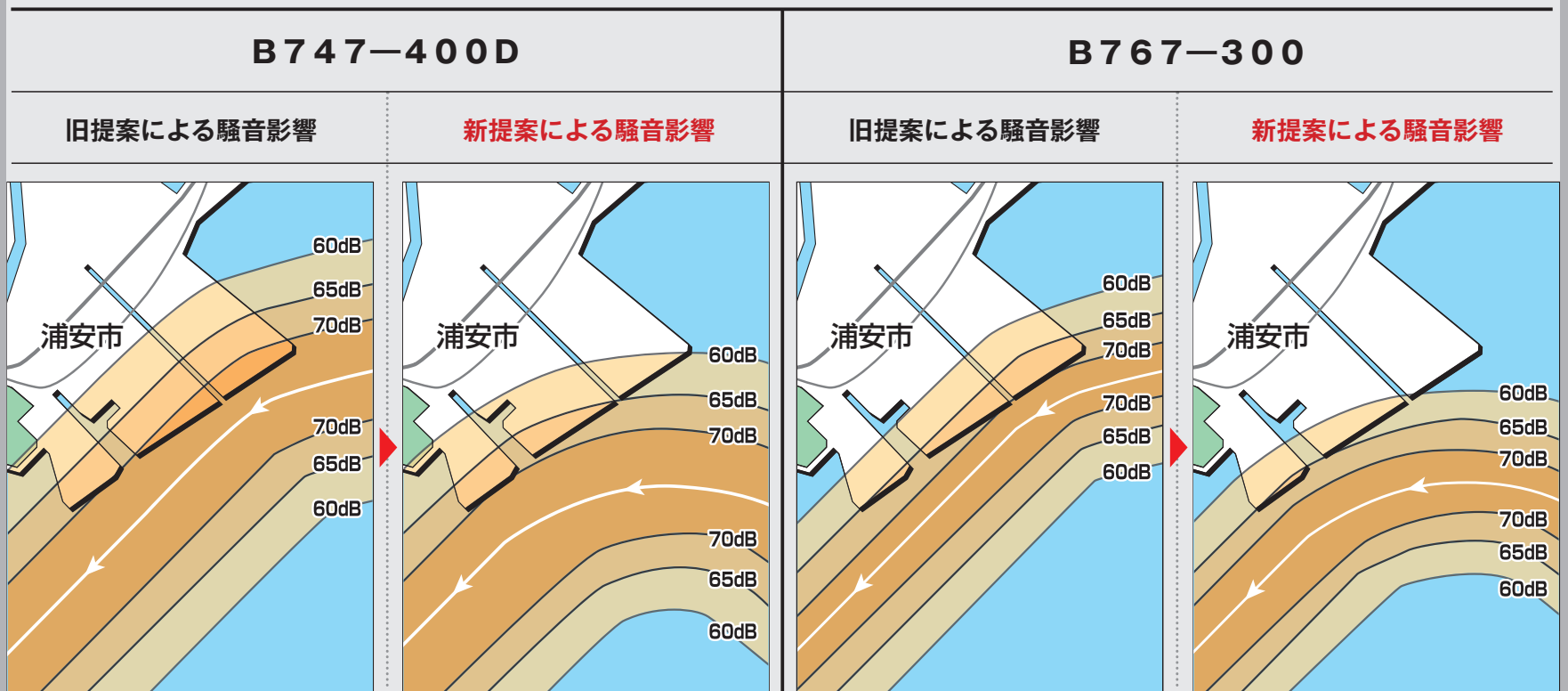
国土交通省が示した新提案を検証するため、市独自で騒音予測シミュレーションを実施しました。また、騒音による睡眠への影響を研究する専門家に、今回の騒音予測シミュレーション結果から、新提案と旧提案による睡眠中の覚醒リスクの試算をお願いしました。

シミュレーション結果から、新提案と旧提案による睡眠中の覚醒リスクの試算をお願いしました。

## 市独自の騒音予測シミュレーション

提案ルートを航空機が通過した場合に生じる騒音影響を予測シミュレーションしました。飛行ルートが海側に遠ざかるため、騒音の影響が大きい範囲は市の陸地から遠ざかることとなります。また、B747-400Dでは、国土交通省の説明のとおり、日の出地区で約10dBの減少となりました。

## 市が試算した旧提案と新提案の騒音予測



※国土交通提案の飛行ルートを通じた場合に生じる最大騒音レベルの影響予測

## 睡眠中の覚醒(目覚める)リスクの軽減

国内では、深夜の個々の航空機騒音に対する規制や基準はありません。このため、騒音による睡眠への影響を研究する専門家に沿岸地域における睡眠中の覚醒リスクについての試算を依頼しました。

その試算によると、旧提案の飛行ルートでは、深夜早朝（23時～6時）に約10人が目を覚ますのに対し、新提案による飛行ルートの通過が遵守されることにより、目を覚ますのは1人未満となり、睡眠中の覚醒リスクが大幅に低減されることが明らかになりました。

なお、深夜早朝には、1日に最大で56回（1時間あたり8回）の着陸が見込まれています。

※試算は、WHO欧州事務局夜間騒音ガイドラインで採用された騒音と覚醒率の関係に基づき、特に騒音影響を受けるとされる、日の出・明海・高洲・入船・今川の居住者が、すべて睡眠中と仮定し、かつ、住宅の防音（遮音）効果を20dBと仮定し、航空機（B747-400D）が1回飛行した際に目覚める人数を推定（京都大学都市環境工学専攻 松井利仁准教授による試算）

# ルートの遵守が大前提

2月22日

## 国土交通省航空局長に要望書を提出

「羽田空港再拡張事業に伴う飛行ルートについての要望書」全文

日頃より、本市の市政運営にご理解を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、羽田空港再拡張後における深夜早朝時間帯の飛行ルートによる航空機騒音問題につきましては、市民の生活環境への多大なる影響が懸念されることから重要な問題であると認識していました。

しかし、平成21年9月4日国土交通省から唐突に提示された深夜早朝時間帯・南風悪天時の飛行ルートは、本市の陸地近傍を通過し、市民の安眠している時間帯に住宅地域では約70dBという高い騒音レベルが生じることから到底容認できるものではありませんでした。

このため9月14日貴職に対し、「羽田空港再拡張事業に伴う深夜早朝時間帯の飛行ルートについての申入書」を提出し、更に10月20日には辻元国土交通副大臣に騒音問題の解決に向けた対応を強く要望したところであります。

このような経緯の中、本年2月1日の「羽田再拡張事業に関する県・市町村連絡協議会担当部課長会議」で、国土交通省から新たな提案が示され、本市の陸域から飛行ルートを遠ざけることにより、騒音影響が軽減されるという説明がありました。

市においても新提案による騒音影響を検証したところ、提示された飛行ルートを航空機が通過する際の本市への騒音影響は、当初案と比較して軽減されることが確認できました。

私としても、新提案の内容や提示するに至るまでの貴職をはじめ担当者各位の対応について、本市の影響を良く理解し見直しを図られたことに感謝を申し上げます。

しかしながら、羽田空港再拡張事業後は、24時間国際空港化による段階的な増便や運用時間の延長がなされることから、航空機騒音の影響に対する懸念は、実際に飛行するまでは完全に払拭できないものと考えています。

つきましては、昼夜を問わず本市への航空機騒音の影響が軽減されるよう特段のご配慮をお願いいたしたく下記の

事項について要望いたします。

平成22年2月22日

国土交通省航空局長 前田隆平 様

浦安市長 松崎秀樹

記

1. 飛行ルートの経路逸脱防止  
D滑走路の飛行ルートについて、経路逸脱による本市陸地への接近防止を徹底する。
2. 騒音低減のための技術革新  
将来における本市への騒音影響を軽減するため、引き続き管制技術の進展を踏まえた対策の研究を行い、積極的な導入を図る。
3. 南風悪天時運用の連絡体制  
南風悪天時(23ILS)の運用を行う場合には、本市へ気象条件等の連絡を行う。
4. その他  
今後も騒音軽減に向けた協議を進めていくとともに、羽田空港に係る重要事項の決定にあたっては、地元自治体との十分な協議を行い、理解を得た上で行う。



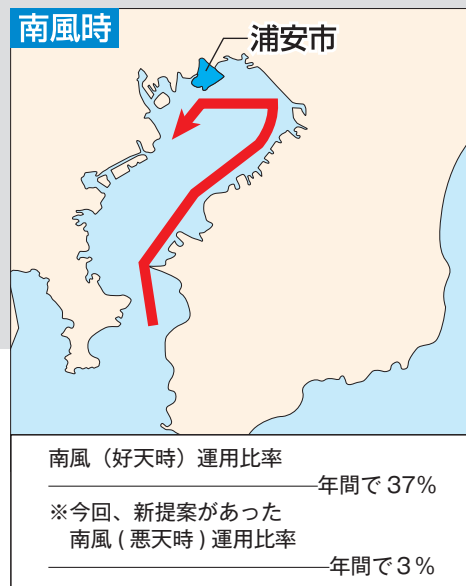
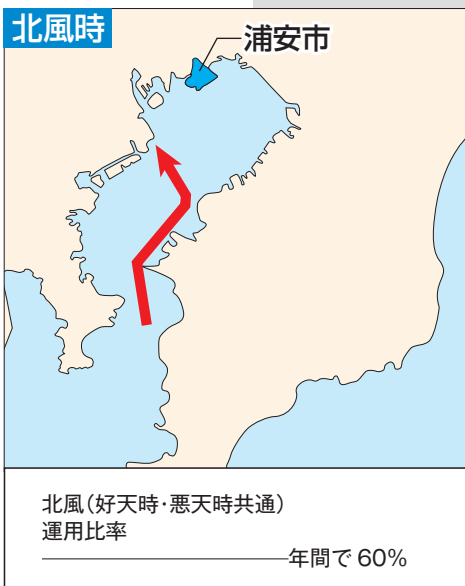
空港部長を通して提出

### 航空機騒音問題

## Q & A

**Q** 深夜早朝時間帯の南風悪天時の飛行ルートは新しい提案がされていますが、北風や南風好天時の着陸ルートはどのようなものですか？

**A** 飛行機の着陸は、基本的に風上に向かって着陸していきます。その着陸コースはつぎのようなものです。



**Q** 市内での航空機騒音の大きさはどのくらいですか？

**A** 市では航空機騒音の状況を把握するため毎年度実態調査を行っています。平成21年7月1日～7日に実施した調査の結果は、つぎのとおりです。なお、測定された騒音レベルの差は、航空機の機種や離着陸の別、測定地点との距離によるものです。

| 測定地点        | 最大騒音レベル | 最小騒音レベル | 測定回数 |
|-------------|---------|---------|------|
| 日の出(墓地公園)   | 71.6dB  | 49.6dB  | 465回 |
| 高洲(浦安南高校)   | 72.5dB  | 51.4dB  | 645回 |
| 千鳥(ビーナスプラザ) | 80.5dB  | 60.2dB  | 812回 |

**Q** 南風(好天時)の飛行ルートは浦安市からどの程度離れているのですか？

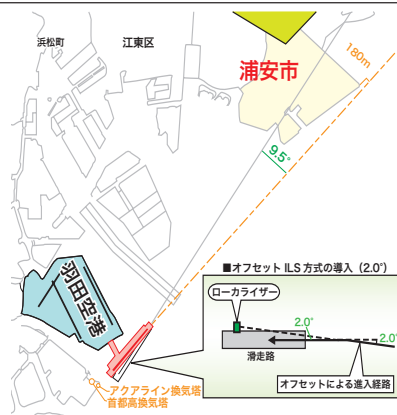
**A** 飛行ルートは、市に最も接近する地点で5000メートル離れます。(左図、南風時を参照)

# 羽田空港騒音問題への市の取り組み

平成 16 年 5 月

## 市内上空の通過回避

D滑走路への飛行ルート当初案は、市の中央を年間5000機の航空機が通過するもので、騒音の発生により市民の生活環境に悪影響が生じることから、国に対して要望、抗議、意見書の提出など、市民と一体になって働きかけた結果、国は、滑走路の角度を本市に向かって海側に「7.5度」振るとともに、飛行方法の工夫で「2度」、あわせて「9.5度」進入方向を変更する修正案を提示しました。



19 年 9 月

## 出発機の本市上空を避ける RNAV 経路を導入

平成16年6月に、市上空を通過している出発機（北海道・東北方面）に対する騒音苦情対応のため、市独自で航空機の実際の飛行経路を調査しました。

右の図が当時の調査結果です。市全域を通過していることを国土交通省にデータで示し改善を求めました。

その結果、出発機の本市上空を避ける新たな RNAV 経路が設定されました。

※RNAV（広域航法）とは、地上施設の配置に左右されず柔軟な経路設定が可能な運航方式



市が実施した飛行経路調査（平成16年6月）

21 年 2 月 23 日

## 第5滑走路やD滑走路延長に対する 国土交通省大臣への申し入れ

2月21日の一部新聞で、羽田空港に5本目の滑走路新設、また、D滑走路の延長の検討に着手という報道がありました。松崎市長は堂本千葉県知事（当時）とともに、国土交通大臣を訪問し真意を確認したところ、国土交通大臣は第5滑走路の新設とD滑走路延長の検討はしていないと回答しました。

21 年 8 月 5 日

## 第10回羽田再拡張事業に関する県・市町村協議会が開催

国土交通省から深夜早朝時間帯の飛行ルートは提示されましたが、南風悪天時の飛行ルートは提示されませんでした。

21 年 8 月 26 日

## 羽田再拡張後の飛行ルートについて協議会から申し入れ

8月5日の国土交通省からの説明を受け、8月26日、「深夜早朝時間帯について、23時台前半も含めた海上ルート化」と「神奈川・都心北上ルートの撤回について更なる説明」を求める申し入れを、千葉県知事（羽田再拡張事業に関する県・市町村連絡協議会）から国土交通省航空局長あてに申し入れました。

本市からは、騒音影響を具体的に明らかにすることを申し入れのなかで要請しました。

21 年 9 月 4 日

## 羽田再拡張事業に関する県・市町村協議会担当部課長会議が開催

県内の深夜早朝時間帯の上空通過回避と抱き合わせに、深夜早朝時間帯の南風悪天時の飛行ルートが突然示されましたが、騒音影響などの詳細な説明はありませんでした。

21 年 9 月 14 日

## 国土交通省への申し入れ

9月4日に示された飛行ルートに対して、航空機が最も接近する本市への騒音影響などの詳細説明がなく唐突に示されたことに、十分な説明と航空機騒音の低減に向けた誠意ある対応を早急を実施するよう市長が申し入れを行いました。

## 千葉県知事への協力要請

「羽田再拡張事業に関する県・市町村連絡協議会」の会長である森田千葉県知事に本件に関する協力を要請。

21 年 10 月 12 日

## 「羽田空港を徐々にハブ化する」と前原大臣

「(来年10月にできる)4本目の滑走路(D滑走路)を契機に内際分離の原則をとっばらい、羽田の24時間国際空港化を徐々に目指していきたい」と述べました。

21 年 10 月 16 日

## 辻元国土交通副大臣を訪問

市長は、千葉県市長会と町村会の「羽田空港の国際ハブ空港化発言に関する要望書」の提出に同席し、騒音問題の懸念を表明し、解決を要望しました。

21 年 10 月 20 日

## 千葉県知事へ申し入れ

千葉県知事を訪問し深夜早朝時間帯における騒音問題の解決を強く要請しました。

21 年 10 月 23 日

## 広報うらやす（号外）航空機騒音問題を発行

羽田空港騒音問題に対する現状を説明するため号外を発行。

21 年 11 月 11 日

## 自治会連合会定例会で深夜早朝時間帯の南風悪天時の飛行ルートの説明を実施

21 年 11 月 28 日

## 新町地区連絡協議会で市長が状況説明



22 年 2 月 1 日

## 羽田再拡張に関する県・市町村連絡協議会担当部課長会議

## 国より新提案の提示と説明がされる

22 年 2 月 19 日

## 平成 22 年第 1 回定例会 行政報告

市長が深夜早朝時間帯の南風悪天時の飛行ルートを議会に報告。

22 年 2 月 22 日

## 国土交通省航空局長に要望書を提出

## 羽田空港騒音問題に関するホームページ

### ○浦安市ホームページ「羽田空港騒音問題」

市の調査結果やこれまでの市の取り組みを公開  
<http://www.city.urayasu.chiba.jp/menu2446.html>

### ○千葉県ホームページ

<http://www.pref.chiba.lg.jp>  
 空港地域振興課のページ  
 羽田空港再拡張事業に関する情報を公開  
 大気保全課のページ  
 県が設置する航空機騒音測定局の測定結果を公開

### ○国土交通省東京航空局ホームページ

飛行コース公開ホームページ  
 羽田空港への離着陸機の飛行コースと国が設置している騒音監視塔の騒音値が、前日から1カ月前まで公開《ユーザ登録（無料）が必要》  
<https://www.franomo.mlit.go.jp>

### 東京国際空港騒音測定結果

国が設置している羽田空港周辺の航空機騒音測定局の測定結果を公開  
[http://www.mlit.go.jp/tokyo\\_cab/04\\_gaiyou/index\\_10\\_haneda.html](http://www.mlit.go.jp/tokyo_cab/04_gaiyou/index_10_haneda.html)

