

## 航空機騒音調査に係る検討会（第1回） 議事要旨

日時：令和3年1月15日（金曜日）14時00分から15時45分まで

場所：Zoom ウェビナーによるオンライン開催（都庁第二本庁舎 31階特別会議室 23）

### 1 開会

まず初めに、航空機騒音調査に係る検討会設置要綱第6条に基づき町田委員を座長として選出した。

#### （1）航空機騒音調査に係る検討会設置要綱について

- 事務局より、資料1「航空機騒音調査に係る検討会設置要綱及び検討会委員名簿」について説明した。

### 2 議事

#### （1）東京国際空港における指定地域の見直し検討について

- 事務局より、資料2-1から資料4までを用いて、本検討会の設置目的、指定地域の見直し検討スケジュール、航空機騒音に係る環境基準及び新飛行経路の概要について説明した。コメント及び質疑応答は下記のとおり。
  - ・ 環境基準の評価値が WECPNL から Lden に変更となった際に都として指定地域の見直しを行っている。その際は羽田空港周辺の指定地域は変更しなかったが、今回の新飛行経路の運用に伴い指定地域の見直しについて検討を行うものと理解している。（山本委員）
  - ・ 本検討会の位置づけは、基本的に騒音コンター図を作成するための技術的助言をすることで、地域指定の線引きにまでは踏み込まないということか。（山本委員）
    - 検討会の最終段階においてはコンター図を踏まえた地域指定の案を示しご意見をいただくこともあるが、本検討会の位置づけは騒音コンター図の作成に関するところまで。地域指定にはおいては、科学的知見だけではなく、関係区をはじめとした様々な意見を踏まえて都として総合的に判断する。（事務局）
  - ・ 騒音コンター図を作成し何 dB の辺りを目安にしようかという判断になると思うが、その判断の基となる規則はないと理解している。この判断についても検討会の外ということでしょうか。また、現在の指定地域を指定した際はこういった値をベースとしたのか。（森長委員）
    - 何 dB を目安にするかといった判断は検討会の外となる。（事務局）
  - ・ 過去の経緯に縛られる必要はないが、最終的に指定地域を指定する際には、過去の事案も参考にするとよいと考える。（森長委員）

- ・ 今後の検討会において新たな事案や検討事項が出てくると思うので、柔軟に対応してほしい。(町田座長)
- ・ 航空機騒音に係る環境基準は、地上音も評価の対象となっているが、騒音コンター図の作成において地上音も考慮するのか。(山本委員)
  - 騒音コンター図作成のための騒音調査においては、地上音を補足できる地点でも調査を行う予定である。(事務局)

## (2) 東京国際空港周辺航空機騒音予備調査結果について

- 事務局より、資料 5「東京国際空港周辺航空機騒音予備調査結果」について説明した。また資料の訂正説明も併せて行った。コメント及び質疑応答は下記のとおり。
  - ・ 資料 5 の 7 頁 表 2-1-3 機種分類表の機種は、今回の予備調査に関係する機種か。(町田座長)
    - 予備調査における機種分類というわけではなく、一般的な分類である。(事務局)
  - ・ 予備調査結果は年平均ではなく短期間データの Lden 評価で、新型コロナウイルスによる減便の影響もあると思うが、全体として想像していた数字より低い印象を受けた。(山本委員)
  - ・ 28 日間の予備調査の内、新飛行経路の南風運用があった日は何日間か。また、基礎調査の調査期間はどの程度か。(森長委員)
    - 新飛行経路の南風運用は 19 日あった。また、基礎調査は 1 か月程度の調査を 2 回(春・秋)実施する。春期は主に南風運用時のデータ捕捉、秋期は主に北風運用時のデータ捕捉を想定している。(事務局)
  - ・ 基礎調査は機種ごとに音源データを採るのか。(森長委員)
    - データとしては機種別に分けるが、音源モデルの作成の際にどの程度まで細かく分類するかは基礎調査の結果をみて判断したい。(事務局)
  - ・ データ検証は  $L_{AE}$  と Lden のどちらで行うのか。(町田座長)
    - 騒音コンター図は Lden で描画することを想定している。データ検証をどう行うかは今後の検討会で検討したい。(事務局)
  - ・ 最終的に Lden で整合がとれていることが重要であると考えているが、Lden のみで検証するとなると、短期間の測定と年平均した予測値は一致しないかもしれないので、測定期間を揃えた予測値と比較する必要がある。(森長委員)
  - ・ 基礎調査地点の選定方針は事務局の考え方で問題ないが、離陸音を捕捉する地点が不足している。国土交通省のデータ等でこれらを補うことも視野に入れてはどうか。(山本委員)
    - まずは都として測定を行った基礎調査結果を用いて音源モデルを作成し

たい。国土交通省のデータは再現性の確認に使用したいと考えている。(事務局)

- ・ ADS-B で捕捉できなかった機種の飛行経路は、他の機種で代替するのか。(森長委員)
  - 類似する機種を選定して代替することを考えている。(事務局)
- ・ シミュレーションの際に航跡のばらつきはどの程度考慮するのか。(山本委員)
  - 航跡のばらつきをどの程度考慮するか、どういった手法でばらつきを再現するかは今後の検討会の検討事項としたい。最終的には実測値との整合性を見ながら検討していくことになると思う。(事務局)

### (3) 騒音基礎調査について

○ 事務局より、資料6「騒音基礎調査」について説明した。コメント及び質疑応答は下記のとおり。

- ・ シミュレーションに当たってはどのような音源モデルや伝搬モデルを想定しているのか。(山本委員)
  - 詳細なシミュレーションモデルは今後の検討会での検討事項としたい。一般的には、測定した音源データを周波数分析して、それぞれの周波数帯の値ごとに距離減衰を考慮して計算する手法を用いることが多い。(事務局)
- ・ 音源の形状は有限長の線音源として仮定するのか。また、空気吸収補正をする際の気圧データはどここのデータを利用するのか。(山本委員)
  - 測定地点と音源の距離があるため、点音源として仮定する。気圧データは気象庁の公開データを利用する予定であるが、空港気象のデータがあればそれを利用する。(事務局)
- ・ 国際的には航空機騒音の騒音コンター図を作成する際はセグメントモデルを用いることが多いが、今回はシミュレーションモデルで騒音コンター図を作成するということがよいか。(森長委員)
  - どのモデルを用いるかは今後の検討会の検討事項としたいが、事務局としては、以前(平成22年度～平成25年度)の指定地域の見直し検討の際にも採用したシミュレーションモデルが有力と考えている。(事務局)
- ・ より精緻に計算できるシミュレーションモデルを用いることができるのであれば、あえてセグメントモデルを用いる理由はないかもしれない。ただ、仮にセグメントモデルを使用するのであれば、旋回中の騒音データを音源データとして使用することは好ましくないため、それも考慮して基礎調査地点を選定する必要がある。また、最終的に指定地域のラインが引かれると思われる区域周辺において、再現性の検証を行うとよい。(森長委員)

- ・ 資料 6 図 1 で、騒音基礎調査選定地点一覧の表中で、枠の中に 2 地点入っているのはどういうことか。また選定地点の B から E はどのように考えるのか（町田座長）
  - 2 地点のうちのいずれか 1 地点を選定したいと考えている。選定地点 B から E についてはこれから地点を検討する。また、基礎調査に加えて、追加で補足調査を実施することも考えている。（事務局）

（4）その他

- 今後の指定地域見直し検討スケジュールについて、新型コロナウイルスの影響で減便されており、令和 3 年度春期の基礎調査ではデータが十分に取れない可能性があるため、基礎調査実施の是非及びその時期については令和 3 年 3 月下旬を目途に各委員に個別に相談する旨を事務局から説明し、了承を得た。

（以上）