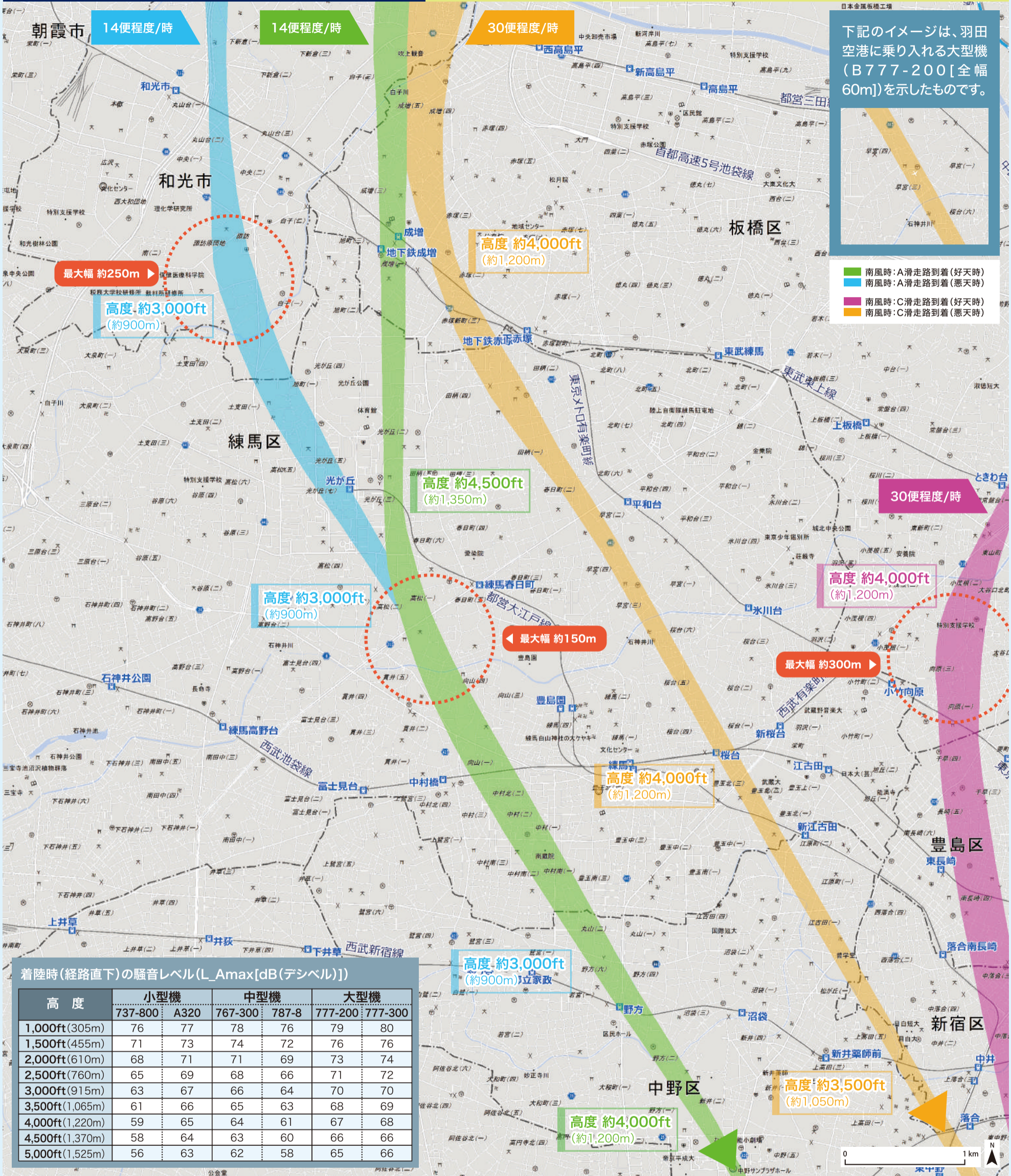


# 練馬区上空における南風時の新飛行経路

南風時の運用は、年間の約4割と推定(練馬区上空では着陸機のみ)  
 運用時間: 15時~19時(切替時間を含むため、実質3時間程度の運用)

※上記以外の時間帯については、現行の飛行経路で運用  
 ※現行経路(南風運用)では、全ての着陸便が千葉県上空を通過しています  
 ※この飛行経路は、シミュレーションにより想定される航空機の運航経路を示したものです



下記のイメージは、羽田空港に乗り入れる大型機(B777-200[全幅60m])を示したものです。

■ 南風時:A滑走路到着(好天時)  
 ■ 南風時:A滑走路到着(悪天時)  
 ■ 南風時:C滑走路到着(好天時)  
 ■ 南風時:C滑走路到着(悪天時)

着陸時(経路直下)の騒音レベル(L<sub>Amax</sub>[dB(デシベル)])

高度	小型機		中型機		大型機	
	737-800	A320	767-300	787-8	777-200	777-300
1,000ft(305m)	76	77	78	76	79	80
1,500ft(455m)	71	73	74	72	76	76
2,000ft(610m)	68	71	71	69	73	74
2,500ft(760m)	65	69	68	66	71	72
3,000ft(915m)	63	67	66	64	70	70
3,500ft(1,065m)	61	66	65	63	68	69
4,000ft(1,220m)	59	65	64	61	67	68
4,500ft(1,370m)	58	64	63	60	66	66
5,000ft(1,525m)	56	63	62	58	65	66

- 着陸時(経路直下)の騒音レベルの騒音値は、過去の航空機騒音調査によって取得したデータベースから、飛行経路下における地上観測地点での騒音値※を推計した値です。
- ※ 航空機1機が観測地点の真上を通過する際に騒音値がピークを迎えるという前提にたつて、計算上求められる騒音のピーク値。
- 実際の騒音値は、重量等の運航条件や風向き等の気象条件によって変動幅があります。
- 航空機の音は飛行経路から離れると聞こえにくくなります。
- 2つの飛行経路を同時に航空機が飛行し、それぞれの音が70dBと75dBだった場合、2つの経路の中間地点で聞こえる音の大きさの値は76~77dB程度となります。

※1 デシベルとは、音の強さを示す単位(音圧)。騒音レベル(L<sub>A</sub>[dB])での瞬間最大レベルを示したものです。  
 ※2 飛行機の音は、概ね着陸時で1,000ft(約305m)、離陸時で2,000ft(約610m)以上の高度で航行する場合のピーク騒音。  
 (一財)空港振興・環境整備支援機構資料より国土交通省作成

### 騒音環境と航空機騒音の程度について

騒音レベル(L<sub>Amax</sub> [dB(デシベル)])

電車のガード下 100dB

大声、騒々しい工場、パチンコ店 90dB

幹線道路、掃除機、騒々しい街頭 70~80dB

街路沿いの住宅街 65~75dB

通常の話し声 50~70dB

静かな事務所内 50dB

静かな室内、ささやき声、深夜の住宅街 30~40dB

耳で聞える限界 0dB

飛行機の音※2 60~80dB

### 現状(航空機が飛んでいない時)の騒音レベル

- 住宅街(練馬図書館付近)  
 平均値: 約53dB  
 瞬間最大値: 約68dB
- 駅前(光が丘駅前)  
 平均値: 約57dB  
 瞬間最大値: 約80dB
- 幹線道路(目白通り沿い)  
 平均値: 約66dB  
 瞬間最大値: 約85dB

※10分程度の簡易測定による参考値