

2025(令和 7)年度

成田国際空港周辺航空機騒音測定結果
(年報)

2026(令和 8)年 9 月

公益財団法人 成田空港周辺地域共生財団
NARITA AIRPORT REGIONAL SYMBIOSIS PROMOTION FOUNDATION

はじめに

公益財団法人成田空港周辺地域共生財団では、成田国際空港周辺に関係機関が設置した 100 局以上に及ぶ固定測定局からのデータを一元的に集計処理するという全国に例のない体制を整備しています。そして、毎年公表している年報では、地域と成田国際空港との共生に資することを目的に、測定局ごとの詳細なデータはもとより、前年度との比較データや運航状況の変化を踏まえた調査結果等を公表しています。

成田国際空港は、2019(令和元)年度には過去最高の年間発着回数 25.8 万回を記録しましたが、新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大に伴い、航空需要が大きく落ち込み、2020(令和 2)年度には年間発着回数が 10.6 万回まで減少しました。その後は回復基調に転じ、2025(令和 7)年度には 25.4 万回に達し、2019(令和元)年度の 98%程度まで回復しております。さらに、2025(令和 7)年度の航空旅客数は 4,258 万人となり、特に国際線外国人旅客数は過去最高の 2,410 万人を記録いたしました。

また、成田国際空港では、現在、C 滑走路の新設及び B 滑走路延伸の工事が進み、B 滑走路延伸については、2029 年度内の先行供用に向けて取組を進めるとされています。加えて、ワンターミナル化や新貨物地区の整備などを柱とする『新しい成田空港』構想の具体化に向けた検討も行われており、「第 2 の開港」とも言うべき取組が進められています。こうした状況の変化を踏まえ、当財団においても、必要な生活環境対策を着実に推進するため、空港会社および関係自治体と連携しながら、航空機騒音下にお住まいの皆様を対象とした防音工事助成の充実に取り組んでいるところです。

このような成田国際空港を取り巻く環境の変化を踏まえ、当財団の果たすべき役割は、今後ますます重要になるものと認識しております。今後も、データ処理精度の一層の向上と適正な情報提供に努め、地域社会の発展に貢献してまいります。

最後に、「2025(令和 7)年度 成田国際空港周辺航空機騒音測定結果(年報)」の発刊に当たり、データの提供、集計、評価等にご協力賜りました関係機関の皆様をはじめ、貴重なご助言を賜りました航空機騒音監視評価委員の諸先生方に、心より感謝申し上げます。

本報告書が、今後の航空機騒音対策の一助となれば幸いに存じます。

2026(令和 8)年 9 月

公益財団法人 成田空港周辺地域共生財団
理事長 秋山 良一

目 次

1. 集計処理の概要	1
(1) 測定局の配置	1
(2) 測定局のエリア区分.....	1
(3) 測定局に関する情報.....	3
(4) 集計処理の手順.....	6
2. 騒音測定結果	8
(1) L_{den} 測定結果	8
(2) 騒防法による評価.....	18
(3) 月間 L_{den} 及び騒音発生回数.....	20
①茨城県内	21
②A 滑走路北側・コース直下	23
③B 滑走路北側・コース直下	25
④A 滑走路北側・コース西	27
⑤B 滑走路北側・コース東	29
⑥北側谷間地区	31
⑦空港側方	33
⑧A 滑走路南側・コース直下	35
⑨B 滑走路南側・コース直下	37
⑩A 滑走路南側・コース西	39
⑪B 滑走路南側・コース東	41
⑫南側谷間地区	43
3. 運航状況	45
(1) 発着回数	45
(2) 南北発着回数及び南北風向率と風配図.....	47
(3) 時間別及び時間帯別発着回数.....	51
(4) 機種別発着回数.....	55
4. 考察	60
(1) L_{den} の前年度比較・2019(令和元)年度比較・年度別推移.....	60
(2) L_{den} 及び L_{den} の時間帯別重み付けエネルギー構成比.....	68
(3) L_{den} の機種別エネルギー構成比	70
(4) L_{den} に及ぼす地上騒音の影響	74
(5) 離着陸制限（カーフェュー）の弾力的運用.....	76
5. まとめ	78

1. 集計処理の概要

(1) 測定局の配置

成田国際空港周辺には、関係自治体及び成田国際空港株式会社（以下「空港会社」又は「NAA」という）が航空機騒音測定局（以下「測定局」という）を設置し、航空機騒音の測定を行っている。

2025(令和 7)年度の測定局は、成田国際空港の更なる機能強化に関連する工事等により空港敷地に取り込まれるなどの廃止や今後拡大する航空機騒音エリアを確認するための新設が過渡期であることから評価対象は 100 局となっている。

（千葉県 22 局、茨城県 10 局、成田市 26 局、芝山町 9 局、山武市 1 局、多古町 1 局、空港会社 31 局）

表 1-1 に「航空機騒音測定局一覧表」、図 1-1 に「航空機騒音測定局配置及びエリア図」を示した。

(2) 測定局のエリア区分

年報作成にあたっては、航空機騒音の状況が飛行コースと測定局の位置関係（飛行コースの直下及びその東西、空港側方、旋回部分等）により異なることから、測定局を下記の 12 エリアに区分し、検討した。

- ① 茨城県内…………… 茨城県内に設置されている測定局
(A 滑走路北側コース直下の田川局を除く)
- ② A 滑走路北側・コース直下… A 滑走路北側の飛行予定コースから東西におよそ 400m 以内に設置されている測定局
- ③ B 滑走路北側・コース直下… B 滑走路北側の飛行予定コースから東西におよそ 400m 以内に設置されている測定局
- ④ A 滑走路北側・コース西…… A 滑走路北側の飛行予定コースから西側におよそ 400m 以上離れた位置に設置されている測定局
- ⑤ B 滑走路北側・コース東…… B 滑走路北側の飛行予定コースから東側におよそ 400m 以上離れた位置に設置されている測定局
- ⑥ 北側谷間地区…………… 空港北側の A、B 両滑走路の飛行コース間の位置に設置されている測定局

- ⑦ 空港側方…………… A、B 両滑走路の東西両側に設置されている測定局
- ⑧ A 滑走路南側・コース直下… A 滑走路南側の飛行予定コースから東西に
およそ 400m 以内に設置されている測定局
- ⑨ B 滑走路南側・コース直下… B 滑走路南側の飛行予定コースから東西に
およそ 400m 以内に設置されている測定局
- ⑩ A 滑走路南側・コース西…… A 滑走路南側の飛行予定コースから西側に
およそ 400m 以上離れた位置に設置されて
いる測定局
- ⑪ B 滑走路南側・コース東…… B 滑走路南側の飛行予定コースから東側に
およそ 400m 以上離れた位置に設置されて
いる測定局
- ⑫ 南側谷間地区…………… 空港南側の A、B 両滑走路の飛行コース間
の位置に設置されている測定局

(3) 測定局に関する情報

測定局の設置場所等の変更は以下のとおり。

測定局名			変更内容	変更時期	備考
1	NK26	菱田東	更なる機能強化工事のため廃止	2025 年 6 月 20 日	※1
2	NC28	木刀	更なる機能強化対応のため新設	2025 年 6 月 1 日	※2
3	NK39	三里塚ソーラー	更なる機能強化による再配置（新設）	2025 年 8 月 1 日	※3
4	NC29	横芝光町町民会館	更なる機能強化対応のため新設	2025 年 9 月 1 日	※3
5	NC22	高倉	更なる機能強化による廃止	2026 年 3 月 31 日	※2
6	N010	竜ヶ塚	建物建て替えのため休止	2025 年 6 月～ 2026 年 3 月	※4

- ※1 菱田東は、航空機騒音を代表する期間の測定要件を満たさないまま廃止となったことから、年間値の集計および評価対象から除いた。
- ※2 6 月に新設の木刀局および 3 月に廃止の高倉は、航空機騒音を代表する期間の測定要件を満たしていることから、年間値として評価した。
- ※3 三里塚ソーラーは、旧三里塚グラウンドから南東へ約 450m 移設されたが測定環境が既存と異なるため別局として取り扱った。なお、8 月に新設の三里塚ソーラーおよび 9 月に新設の横芝光町町民会館は、航空機騒音を代表する期間の測定要件を満たしていないため、年間値は参考値として扱った。
- ※4 竜ヶ塚局は、休止期間が約 10 か月と長く、航空機騒音を代表する期間の測定要件を満たしていない。また、離陸・着陸に係る測定率がそれぞれ約 2 割および 1 割と低いため、年間値の参考値の算出をしていない。

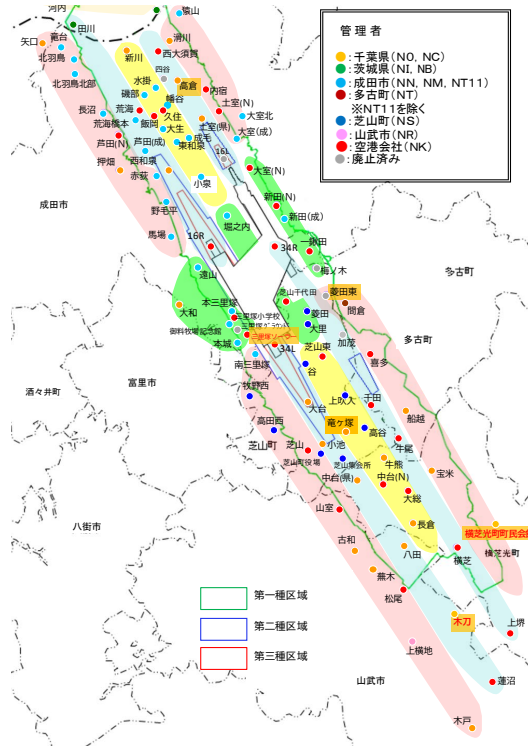


表1-1 航空機騒音測定局一覧表 2025(令和7)年度

	No	局 ID	測定局名	設置場所	管理者
① 茨城県内	1	NT09	島田	牛久市島田公会堂	茨城県
	2	NB04	江戸崎	稲敷市江戸崎公共下水道終末処理場	茨城県
	3	NT03	東	稲敷市新利根土地改良区事務所	茨城県
	4	NT10	町田	稲敷市町田農村集落センター	茨城県
	5	NT08	手賀越新田	稲敷市手賀越新田農村集落センター	茨城県
	6	NT05	杓掛	稲敷市根本五区共同利用施設	茨城県
	7	NT06	太田	稲敷市新利根いこいのプラザ	茨城県
	8	NK08	新利根	稲敷市立新利根中学校	空港会社
	9	NK32	下加納	河内町下加納愛宕神社	空港会社
	10	NT07	伊崎	稲敷市南部共同利用施設	茨城県
	11	NK07	河内	河内町中央公民館	空港会社
	12	NT02	金江津	河内町金江津東共同利用施設	茨城県
② A北側 3-1 直下	13	NT01	田川	河内町田川共同利用施設	茨城県
	14	NK05	荒海	成田市荒海共同利用施設	空港会社
	15	NK23	荒海橋本	成田市荒海共生プラザ	成田市
	16	NN03	芦田(成田市)	成田市芦田	成田市
	17	NO02	西和泉	成田市PGM総合ゴルフクラブ	千葉県
	18	NK01	16R	A滑走路北端	空港会社
③ B北側 3-1 直下	19	NK18	西大須賀	成田市西大須賀共同利用施設	空港会社
	20	NC22	高倉	成田市高倉	千葉県
	21	NC23	土室(千葉県)	成田市久住パークゴルフ場	千葉県
④ A北側 3-1西	22	NC15	矢口	栄町矢口集会所	千葉県
	23	NT20	竜台	成田市竜台	成田市
	24	NN13	北羽鳥	成田市北羽鳥	成田市
	25	NN01	北羽鳥北部	成田市北羽鳥北部共同利用施設	成田市
	26	NN12	長沼	成田市長沼	成田市
	27	NK04	芦田(NAA)	成田市芦田排水機場	空港会社
	28	NC16	押畑	成田市押畑観水広場	千葉県
	29	NC04	赤荻	成田市赤荻共同利用施設	成田市
	30	NN05	野毛平	成田市野毛平共同利用施設	成田市
	31	NN18	馬場	成田市馬場共同利用施設	成田市
	32	NN01	猿山	成田市役所下蔵支所	成田市
⑤ B北側 3-1東	33	NC20	滑川	成田市滑川運動施設	千葉県
	34	NK19	内宿	成田市内宿共同利用施設	空港会社
	35	NK20	土室(NAA)	成田市土室	空港会社
	36	NK25	大室北	成田市大室字下萱ヶ井	成田市
	37	NK22	大室(成田市)	成田市大室字上萱ヶ井	成田市
⑥ 北側 谷間 地区	38	NO07	新川	成田市新川共同利用施設	千葉県
	39	NN19	水掛	成田市水掛共同利用施設	成田市
	40	NN02	磯部	成田市磯部共同利用施設	成田市
	41	NN09	幡谷	成田市幡谷共同利用施設	成田市
	42	NK06	久住	成田市立久住小学校	空港会社
	43	NK03	飯岡(いのおか)	成田市飯岡共同利用施設	空港会社
	44	NN21	大生(おおう)	成田市大生共同利用施設	成田市
	45	NN10	成毛	成田市成毛共同利用施設	成田市
	46	NN24	東和泉	成田市東和泉	成田市
	47	NN26	小泉	成田市小泉防音集会所	成田市
区分	No	局 ID	測定局名	設置場所	管理者
⑦ 空港 側方	48	NN15	遠山	成田市立遠山小学校	成田市
	49	NC17	大和	富里市大和緑ヶ丘自治会館	千葉県
	50	NN07	本三里塚	成田市本三里塚共同利用施設	成田市
	51	NK36	三里塚小学校	成田市立三里塚小学校	空港会社
	52	NN16	御料牧場記念館	成田市三里塚御料牧場記念館	成田市
	53	NK39	三里塚ソーラー	成田市三里塚NAA施設用地内	空港会社
	54	NN17	本城	成田市本城	成田市
	55	NN06	堀之内	成田市堀之内共同利用施設	成田市
	56	NK21	大室(NAA)	成田市大室共同利用施設	空港会社
	57	NK23	新田(NAA)	成田市新田	空港会社
	58	NT11	新田(成田市)	成田市新田	成田市
	59	NK34	一銅田	多古町一銅田共同利用施設	空港会社
⑧ A南側 3-1 直下	60	NK38	芝山千代田	芝山町香山新田	空港会社
	61	NS15	菱田	芝山町菱田公会堂	芝山町
	62	NS14	大里	芝山町住母家集会所	芝山町
	63	NK09	34L	A滑走路南端	空港会社
	64	NO03	大台	芝山町芝山第二工業団地管理事務所	千葉県
	65	NO04	小池	芝山町小池共同利用施設	千葉県
⑨ B南側 3-1 直下	66	NS04	芝山集会所	芝山町芝山集会所	芝山町
	67	NC05	中台(千葉県)	横芝光町中台共同利用施設	千葉県
	68	NO06	八田	山武市八田共同利用施設	千葉県
	69	NC28	木刀	木刀共同利用施設	千葉県
	70	NK16	蓮沼	山武市蓮沼保健センター	空港会社
	71	NK35	34R	B滑走路南端	空港会社
	72	NK28	千田(ちだ)	多古町千田	空港会社
	73	NK29	牛尾(うしのお)	多古町牛尾共同利用施設	空港会社
	74	NK30	横芝	横芝光町立横芝小学校	空港会社
	75	NK31	上堺	横芝光町立上堺小学校	空港会社
⑩ A南側 3-1西	76	NN08	南三里塚	成田市南三里塚共同利用施設	成田市
	77	NS13	牧野西	芝山町牧野西部公民館	芝山町
	78	NS12	高田西	芝山町高田西部公民館	芝山町
	79	NK11	芝山	芝山町立芝山小学校	空港会社
	80	NS01	芝山町役場	芝山町役場	芝山町
	81	NK12	山室	山武市山室	空港会社
	82	NC18	古和	山武市古和共同利用施設	千葉県
	83	NO14	蕪木	山武市蕪木共同利用施設	千葉県
	84	NK15	松尾	山武市松尾ふれあい館	空港会社
	85	NR01	上横地	山武市上横地揚水場	山武市
⑪ B南側 3-1東	86	NC19	木戸	山武市木戸浜共同利用施設	千葉県
	87	NT01	間倉(まくら)	多古町間倉	多古町
	88	NK27	喜多	多古町喜多第二共同利用施設	空港会社
	89	NC26	船越	多古町船越栗田公民館	千葉県
	90	NC27	宝米	九十九里地城水道企業団光取水場	千葉県
	91	NC29	横芝光町市民会館	横芝光町市民会館	千葉県
⑫ 南側 谷間 地区	92	NK10	芝山東	旧芝山町立栗小学校	空港会社
	93	NS10	谷(さく)	芝山町谷	芝山町
	94	NS02	上吹入	芝山町上吹入青年館	芝山町
	95	NS07	高谷	芝山町高谷共同利用施設	芝山町
	96	NO10	竜ヶ塚	芝山町小池第七集会所	千葉県
	97	NO11	牛熊	横芝光町牛熊共同利用施設	千葉県
	98	NK13	中台(NAA)	横芝光町中台	空港会社
	99	NK14	大総(おおふさ)	旧横芝光町立大総小学校	空港会社
	100	NO13	長倉	横芝光町長倉共同利用施設	千葉県

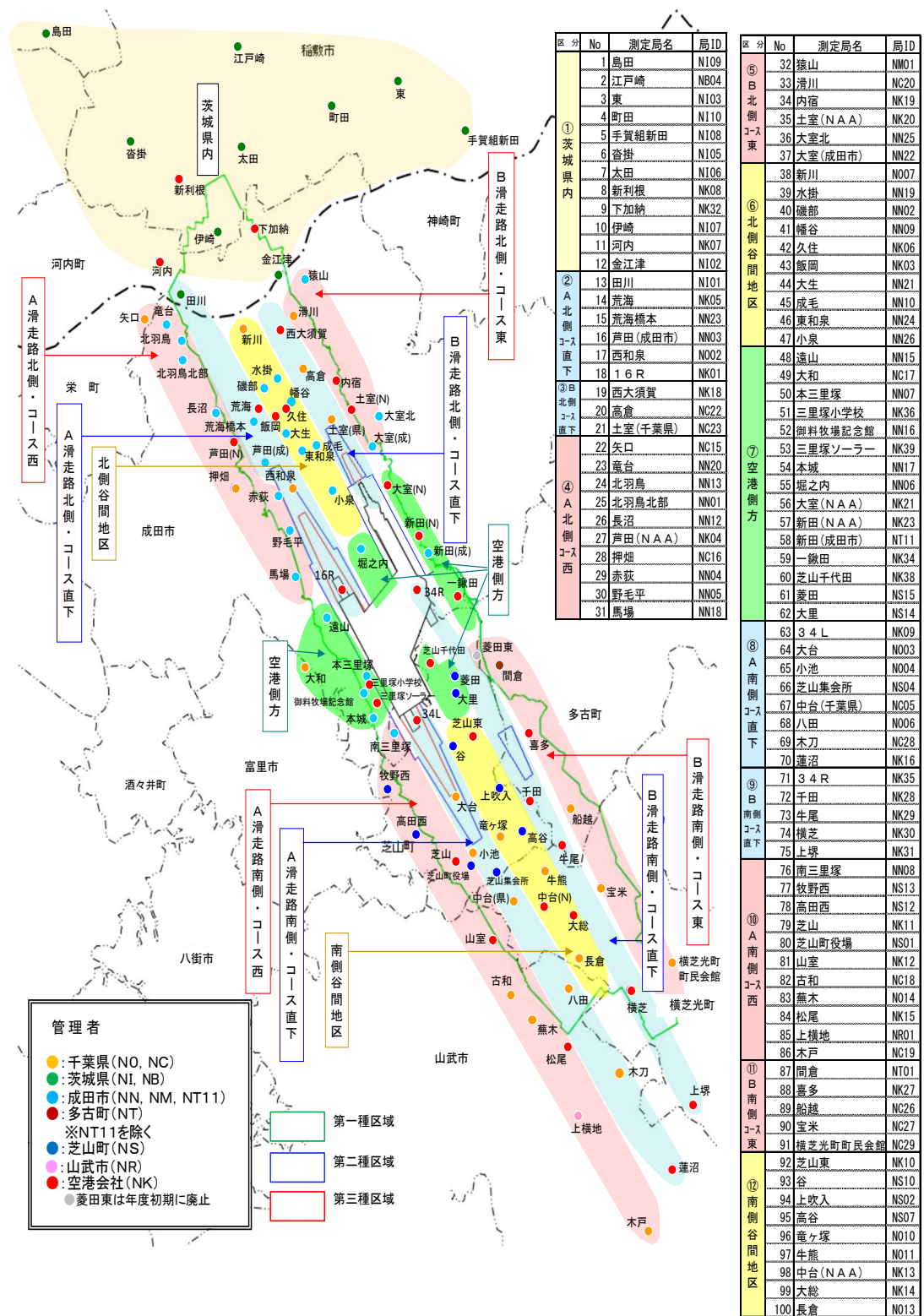


図1-1 航空機騒音測定局配置及びエリア図

(4) 集計処理の手順

共生財団では、航空機騒音データ処理システム（以下「データ処理システム」という）により騒音データの集計処理を行い、各測定局の設置管理者へ日報（速報値）、月報（速報値）として集計データの提供を行うとともに、共生財団のホームページで各測定局の月報（速報値）及び年報を公開している。

図 1-2 に「航空機騒音データ処理システムの構成と集計処理の手順」を示す。航空機騒音集計処理の具体的手順は次のとおりである。※

- ① 測定局では、騒音レベルが“暗騒音レベルに対して 10 デシベル（以下「dB」という）以上大きいもの”と“継続時間”の設定条件を満たした騒音を航空機騒音として識別し、データの測定を行っている。
- ② データ処理システムは、公衆回線を通じて各騒音測定局の測定データを自動収集する。
- ③ データ処理システムは、各騒音測定局から得られた測定データ及び空港会社から提供される運航実績や航跡観測サービスから提供される航跡観測データを基に、騒音発生時刻及び航空機と測定局との最接近時間等により航空機の騒音を抽出し、各測定局における時間帯補正等価騒音レベル（以下「 L_{den} 」という）を算出している。

なお、 L_{den} では、飛行騒音だけでなく地上騒音も評価対象に含まれることから、地上騒音が観測される空港に近い測定局については、NAA から提供される地上騒音検出結果を参照しながら照合集計を行っている。

※ 環境省の「航空機騒音測定・評価マニュアル」では、「通年測定において測定機器の故障や取替え・保守点検等により日単位で欠測する場合は、欠測期間を除外した残りの期間から年間の評価量（年間平均の L_{den} ）を算出する。日単位の欠測率が 20% を大きく超える場合（欠測期間が 2 ヶ月以上）は、算出した評価量に欠測期間及び欠測率を付記する。また、欠測の許容限度を超えると、参考値の扱いとする。」としている。

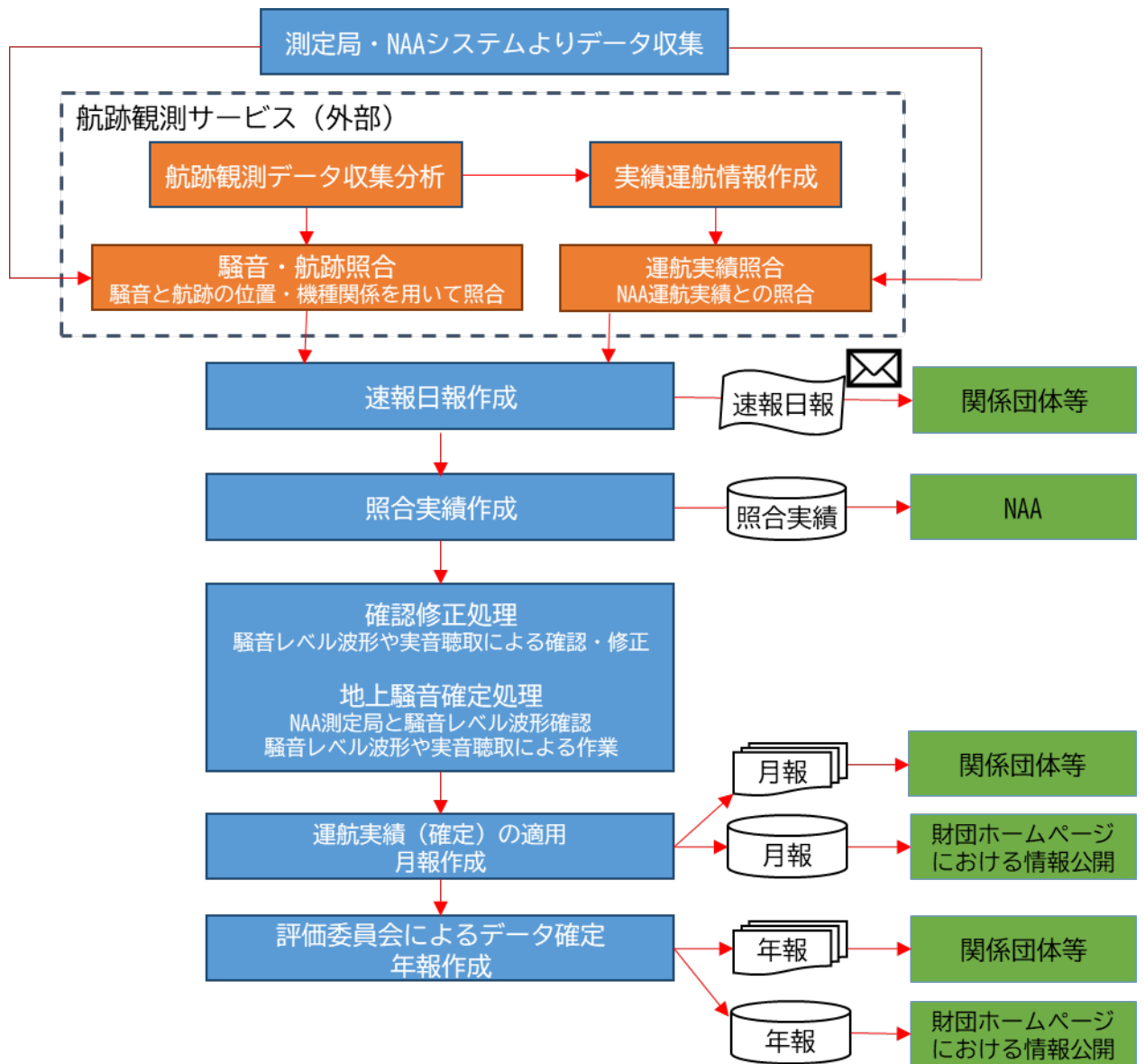


図 1-2 航空機騒音データ処理システムの構成と集計処理の手順

2. 騒音測定結果

(1) L_{den} 測定結果

環境省の「航空機騒音測定・評価マニュアル」に基づき、 L_{den} （時間帯補正等価騒音レベル）により評価を行った。

表 2-1 に 2025(令和 7)年度の各測定局の月間及び年間の L_{den} 測定結果と「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」（以下「騒防法」という）の規定による第一種区域、第二種区域及び第三種区域（以下、それぞれ「第 1 種区域」、「第 2 種区域」、「第 3 種区域」と記載）と各測定局の設置場所の関係もあわせて示した。

また、図 2-1 では、各測定局を 12 エリアに区分して年度別年間 L_{den} 測定結果を示した。

月間及び年間の L_{den} は、1 日の L_{den} をエネルギー平均して算出し、小数点以下第 1 位までの数値として表示した。

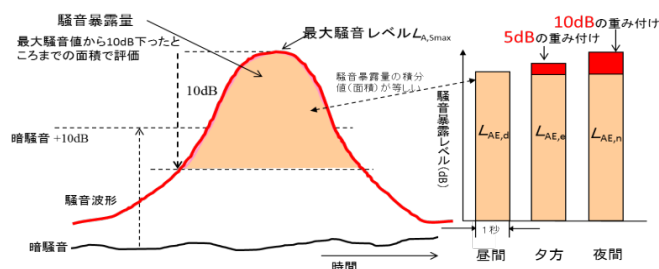
表 2-1：「2025(令和 7)年度月間及び年間 L_{den} 測定結果」

図 2-1：「年度別年間 L_{den} 測定結果」

(参 考)

1. 単発騒音暴露レベル (L_{AE})

L_{den} 算出の基となる L_{AE} は、単発的に発生する騒音の全エネルギーと等しいエネルギーを持つ継続時間 1 秒の定常音の騒音レベルを示す。単位はデシベル[dB]。



2. 時間帯補正等価騒音レベル (L_{den})

L_{den} は、昼間(7～19 時)、夕方(19～22 時)、夜間(0～7 時、22～24 時)の時間帯別に重みを付けて求めた 1 日の等価騒音レベルで、次式による。単位はデシベル[dB]。昼夕夜平均騒音レベルともいう。

$$L_{den} = 10 \log_{10} \left\{ \frac{T_0}{T} \left(\sum_i 10^{\frac{L_{AE,di}}{10}} + \sum_j 10^{\frac{L_{AE,ej}+5}{10}} + \sum_k 10^{\frac{L_{AE,nk}+10}{10}} \right) \right\}$$

ここに、 i, j, k は、それぞれ昼間(7～19 時)、夕方(19～22 時)、夜間(0～7 時、22～24 時)の時間帯に発生した単発騒音を表す添え字。 $L_{AE,di}$ 、 $L_{AE,ej}$ 、 $L_{AE,nk}$ は、それぞれの時間帯での i 番目、 j 番目、 k 番目の単発騒音暴露レベル。 T_0 は基準の時間 (1 s)、 T は観測 1 日の時間 (86400 s)。なお、地上騒音に含まれる準定常騒音は、それぞれの時間帯での騒音暴露レベル $L_{AE,Ti,di}$ 、 $L_{AE,Tj,ej}$ 、 $L_{AE,Tk,nk}$ として表し、これらを上式の $L_{AE,di}$ 、 $L_{AE,ej}$ 、 $L_{AE,nk}$ に読み替えて算入する。

3. 最大騒音レベル ($L_{A,Smx}$)

$L_{A,Smx}$ は、騒音の発生ごとに観測される騒音レベルの最大値。単位はデシベル[dB]。

注記 騒音計の時間重み付け特性を S(slow) に設定して求めた最大騒音レベル。

表 2-1 2025(令和 7)年度 月間及び年間 L_{den} 測定結果 (1/3)

区分	No	無指定 (62dB未満)												第1種区域 (62dB以上)				第2種区域 (73dB以上)				第3種区域 (76dB以上)				空港内				単位: dB
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間値	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015						
茨城 県内	1 島田	46.3	46.0	44.4	42.4	41.9	43.1	46.9	45.6	46.6	43.5	44.9	44.9	45.0	45.3	44.7	44.5	44.9	42.6	45.7	45.5	46.2	46.6	47.0						
	2 江戸崎	52.4	51.8	51.2	50.8	51.1	51.3	51.5	51.9	51.7	50.2	51.4	51.3	51.4	50.9	50.7	49.9	48.6	47.5	50.5	50.9	50.6	50.1	50.2						
	3 東	47.7	46.6	43.2	44.1	46.2	47.4	50.6	50.3	50.3	49.3	49.3	48.8	48.4	48.1	48.0	47.9	47.0	47.0	49.7	49.7	49.7	49.5	49.7						
	4 町田	47.8	47.2	43.1	43.0	44.9	47.2	50.7	50.2	49.8	48.4	49.3	49.4	48.2	47.9	47.3	47.1	46.2	47.1	49.0	49.3	49.3	49.6	49.8						
	5 手賀組新田	43.8	42.6	40.5	41.0	42.0	43.7	46.7	46.3	46.3	44.8	45.1	44.8	44.4	44.1	43.5	43.6	43.1	43.5	45.6	46.5	46.7	46.8	46.6						
	6 沓掛	52.9	52.7	50.5	50.7	51.0	52.1	54.5	54.0	53.9	51.5	52.8	52.3	52.6	52.3	51.7	52.2	51.7	50.8	51.3	50.6	51.5	51.6	52.2						
	7 太田	51.2	50.5	49.9	48.8	49.8	50.4	51.6	51.1	50.8	48.9	50.9	51.0	50.5	50.0	50.3	49.3	48.9	48.9	51.9	52.7	52.7	52.7	52.8						
	8 新利根	54.9	54.8	53.5	52.9	52.7	53.3	55.9	55.8	55.4	53.9	55.1	54.9	54.6	54.1	53.4	52.5	51.7	51.9	54.1	54.0	54.0	54.2	54.2						
	9 下加納	55.0	54.8	55.5	53.2	51.8	51.5	49.8	51.7	51.8	50.0	51.4	52.7	52.8	52.5	52.8	51.7	50.4	47.3	53.5	53.9	53.7	53.7	53.8						
	10 伊崎	57.1	56.1	56.4	55.1	55.1	55.1	55.0	55.6	55.5	53.7	55.3	55.9	55.6	55.4	55.0	53.6	52.9	52.0	55.6	55.8	56.1	55.9	55.9						
	11 河内	55.5	55.4	52.9	53.2	54.0	55.2	57.4	56.9	56.5	54.9	56.0	55.6	55.5	55.2	54.5	54.8	54.6	54.5	55.1	54.7	55.4	55.6	55.9						
	12 金江津	53.5	52.1	52.9	51.5	51.4	50.4	49.9	51.5	51.6	49.6	51.2	52.2	51.6	51.3	51.6	51.2	49.9	46.7	52.6	53.1	53.2	53.2	52.8						
	13 田川	56.2	55.8	53.8	54.1	54.9	56.0	58.1	57.7	57.4	55.8	56.8	56.4	56.3	55.9	55.7	55.7	55.6	55.6	56.0	55.6	56.5	56.4	56.2						
	14 荒海	60.8	60.7	58.3	58.7	59.3	60.9	63.0	62.4	62.1	60.6	61.4	61.1	61.0	60.7	60.0	60.1	60.3	61.0	60.8	61.5	61.7	61.9	61.9						
	15 荒海橋本	61.7	61.7	59.3	59.5	60.0	61.4	63.5	62.9	62.8	61.6	62.3	62.0	61.7	61.6	60.8	60.8	60.9	60.9	61.6	61.2	61.9	62.0	62.2						
	16 芦田(成田市)	61.5	61.7	58.3	58.9	59.7	61.8	64.1	63.6	63.3	62.0	62.7	62.2	62.0	61.9	61.0	60.7	60.5	60.9	61.8	61.3	61.9	62.0	61.9						
	17 西和泉	63.5	63.7	61.2	61.5	62.3	63.8	65.7	65.0	64.6	63.6	64.2	64.0	63.8	63.6	62.9	62.6	62.9	62.9	63.5	63.1	63.7	63.9	64.4						
18 16R	70.7	71.3	69.5	69.7	70.2	71.2	72.3	71.4	71.0	69.7	70.4	70.1	70.7	70.3	69.5	69.8	70.2	70.3	70.5	70.1	71.2	71.5	71.6							
B 北側 コース直 下	19 西大須賀	61.8	61.2	61.8	61.3	60.6	59.5	56.3	57.5	57.7	55.7	57.5	59.1	59.6	59.3	59.5	57.5	52.9	59.7	60.3	59.6	59.3	59.4							
	20 高倉	64.2	63.6	64.5	64.2	63.6	62.3	58.6	59.8	60.0	58.0	59.7	58.9	62.2	61.8	62.0	60.0	58.4	55.3	62.4	62.9	62.2	61.9	62.0						
	21 土室(千葉県)	67.5	66.8	68.0	68.0	67.1	65.7	61.4	62.8	63.0	61.2	63.0	64.9	65.6	65.2	65.3	63.2	61.2	58.2	65.9	66.0	65.2	64.8	65.2						
	22 矢口	49.2	49.6	44.8	44.6	45.9	47.2	52.1	52.0	51.5	50.2	51.1	50.6	49.7	49.6	48.7	48.5	47.9	48.4	49.7	49.2	49.5	49.3	49.5						
	23 竜台	53.5	53.8	50.3	50.7	51.5	53.8	56.6	56.7	56.4	54.7	54.7	54.6	54.4	54.1	53.2	52.8	52.7	52.8	53.8	53.4	53.9	54.1	53.7						
	24 北羽鳥	56.9	56.7	53.5	54.0	54.7	56.3	58.7	58.0	57.9	56.6	57.6	57.0	56.7	56.6	55.8	55.9	55.5	56.0	56.6	56.0	56.6	56.8	57.2						
	25 北羽鳥北部	55.9	55.7	51.8	52.0	52.8	55.4	58.4	58.1	57.8	56.5	57.4	56.9	56.2	56.1	55.2	54.8	54.4	54.9	56.1	55.6	56.0	56.3	56.3						
	26 長沼	56.8	56.5	52.4	52.6	53.8	56.3	59.0	58.6	58.2	57.0	58.0	57.4	56.8	56.8	55.9	55.6	55.2	55.5	56.8	56.5	56.7	57.0	56.9						
	27 芦田(NAA)	57.3	57.4	52.9	53.3	54.4	57.0	59.6	59.3	58.8	57.5	58.2	57.8	57.4	57.1	55.5	55.4	55.2	55.4	57.1	56.4	56.9	57.6	57.4						
	28 押畑	50.5	49.6	43.6	45.1	46.8	48.9	53.1	53.5	53.2	51.9	52.2	51.5	50.9	51.0	49.9	49.3	48.6	49.2	50.5	50.2	50.7	51.0	50.6						
	29 赤荻	59.1	59.3	54.3	54.8	56.1	58.9	61.9	61.6	61.3	60.5	61.2	60.6	59.7	59.5	58.5	58.3	57.8	58.2	59.6	59.0	59.4	59.9	59.6						
	30 野毛平	59.6	60.0	54.5	56.0	57.2	59.9	62.7	62.3	61.9	60.9	61.5	61.0	60.4	60.1	59.2	58.9	58.2	58.7	59.9	59.5	59.9	60.1	60.0						
	31 馬場	54.5	54.3	48.1	50.0	51.5	54.5	57.7	57.5	57.1	56.4	56.9	56.3	55.4	55.3	54.1	53.5	52.7	53.2	55.2	54.5	54.4	55.2	55.2						
	32 猿山	47.5	46.6	46.4	41.7	41.7	42.8	44.5	46.0	46.9	45.7	46.3	47.3	45.7	45.6	46.0	46.9	46.8	43.4	48.3	49.1	49.6	50.0	49.8						
	33 滑川	56.5	55.7	56.2	55.7	55.0	53.7	51.7	53.2	53.7	51.8	53.5	54.7	54.5	54.0	54.2	53.4	52.4	(48.5)	55.5	56.1	56.0	56.1	56.1						
	34 内宿	51.9	51.1	51.2	47.1	46.3	47.7	48.7	50.9	51.2	49.9	50.6	51.3	50.2	49.8	50.4	51.5	50.9	46.5	52.8	53.7	54.1	54.7	54.6						
	35 土室(NAA)	53.3	52.2	52.6	50.1	47.9	49.8	50.5	52.1	52.7	51.5	52.0	52.9	51.7	51.4	51.9	53.0	52.7	48.3	54.5	55.4	55.8	56.6	56.3						
36 土室北	40.9	41.4	36.6	37.4	36.7	39.4	41.9	44.0	47.7	43.1	43.9	44.3	42.7	41.3	42.8															
37 大室(成田市)	54.0	53.3	53.7	53.0	51.7	50.9	50.2	53.3	54.2	52.4	53.2	54.0	53.0	52.7	53.9	54.8	54.4	49.8	56.5	57.4	57.9	58.9	58.1							

注記、参考値は（ ）で、データの欠測等は「-」で表記した。

表 2-1 2025(令和 7)年度 月間及び年間 L_{den} 測定結果 (2/3)

区分	No	無指定 (62dB未満)												第1種区域 (62dB以上)			第2種区域 (73dB以上)			第3種区域 (76dB以上)			空港内				単位: dB
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間値	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015			
北側 谷間 地区	38 新川	55.8	55.6	53.2	52.4	53.0	54.8	57.5	57.5	57.2	55.7	56.5	56.1	55.7	55.5	54.9	54.8	54.3	54.0	56.2	56.1	56.6	56.9	56.8			
	39 水掛	54.4	54.3	50.4	48.6	49.9	52.3	56.7	57.2	57.0	56.0	56.4	55.8	54.9	54.8	54.0	54.2	53.9	53.4	55.6	55.8	56.2	56.8	56.5			
	40 磯部	57.3	57.2	52.9	53.2	54.4	56.6	59.4	59.2	58.9	58.0	58.6	58.0	57.4	57.4	56.4	56.0	55.9	55.9	57.5	57.0	57.5	57.9	57.8			
	41 榑谷	55.3	55.0	52.7	51.7	51.1	53.7	56.5	57.0	56.8	56.0	56.4	56.2	55.2	55.0	54.5	54.0	52.9	55.9	56.3	56.6	57.0	56.9				
	42 久住	56.1	55.9	52.9	53.2	53.4	55.4	58.1	58.3	58.0	56.7	57.2	56.9	56.4	56.2	55.6	55.5	54.8	54.5	56.8	56.8	57.1	57.6	57.4			
	43 飯岡	58.5	58.6	54.3	54.9	56.2	58.7	61.3	61.2	61.0	59.9	60.3	59.7	59.2	59.1	58.2	57.9	57.2	57.6	59.1	58.8	59.2	59.7	59.6			
	44 大生	59.1	59.4	54.8	55.7	56.8	59.3	62.0	61.8	61.5	60.2	60.7	60.0	59.8	59.6	58.6	58.2	57.9	58.3	59.7	59.3	59.7	59.8	59.8			
	45 成毛	53.8	53.8	48.7	48.3	49.8	52.1	56.7	57.0	57.1	56.0	56.2	55.9	54.7	54.5	53.8	54.7	54.3	53.1	55.9	56.0	56.6	57.2	57.1			
	46 東和泉	57.6	57.7	52.9	53.7	54.7	57.3	60.0	60.0	59.7	58.7	59.0	58.6	58.0	58.0	57.0	56.7	56.4	56.4	58.3							
	47 小泉	57.0	57.1	52.1	52.5	53.7	55.6	59.7	60.2	60.0	58.9	59.1	58.9	57.8	57.9												
	48 遠山	58.3	58.0	54.3	53.8	54.3	55.5	59.6	59.8	59.6	58.2	59.0	58.8	57.9	57.9	56.7	56.1	56.1	56.2	58.1	58.0	58.3	58.4	58.5			
	49 大和	42.8	40.8	37.8	32.9	40.0	38.9	47.6	46.4	46.3	43.5	46.4	44.7	43.9	43.8	42.6	44.0	43.5	44.1	44.2	44.6	45.1	45.8	45.6			
	50 本三里塚	57.7	57.5	53.0	53.8	54.3	57.0	59.7	60.1	59.8	57.8	58.6	58.9	57.9	57.7	56.6	57.0	57.5	57.4	58.0	57.8	58.1	58.3	58.5			
	51 三里塚小学校	59.6	59.5	57.2	57.2	56.3	58.7	60.3	60.4	60.1	57.8	59.3	59.9	59.0	59.1	57.9	58.5	58.5	58.4	59.4	59.4	60.0	60.0	60.3			
	52 御料牧場記念館	55.6	54.9	53.4	52.9	52.2	54.2	56.1	57.6	57.1	53.9	56.2	56.5	55.3	55.2	54.2	54.7	54.8	54.8	55.6	55.8	56.0	56.0	56.1			
	53 三里塚ソーラー	-	-	-	-	64.3	64.7	65.7	66.1	66.2	64.6	66.0	65.7	(65.5)													
	空港 側方	54 本城	57.3	56.7	56.2	55.0	53.6	53.2	56.5	59.3	58.4	55.8	57.9	57.5	56.8	56.6	55.7	55.6	55.5	54.7	56.3	56.5	57.3	57.3	57.4		
		55 堀之内	56.8	56.5	51.5	51.6	53.2	56.5	60.0	60.4	60.3	58.6	59.6	59.6	58.0	57.6	56.6	55.0	54.4	54.6	58.0	57.7	57.5	57.6	57.4		
		56 大室(NAA)	52.9	52.4	52.2	52.1	51.0	50.4	49.6	51.7	53.3	51.5	52.4	53.5	52.0	51.7	52.7	54.4	54.3	49.2	56.1	57.4	58.0	59.0	58.2		
57 新田(NAA)		55.2	52.6	52.6	53.5	53.7	52.3	51.8	56.8	57.5	56.7	56.3	54.3	54.9	54.6	54.7	50.9	49.7	49.3	55.6	56.2	55.5	54.6	54.0			
58 新田(成田市)		56.5	54.4	54.0	54.4	55.0	53.9	54.3	58.2	59.0	58.4	58.1	55.7	56.4	55.9	56.2	52.6	52.6	50.9	57.4	58.3	58.1	57.1	56.5			
59 一鉄田		48.5	47.8	46.8	48.1	46.7	43.5	47.3	49.0	50.5	49.3	49.4	49.7	48.4	48.4	48.9	46.8	47.3	46.4	52.7	53.3	53.5	53.4	53.5			
60 芝山千代田		55.5	54.8	53.9	53.0	52.1	49.6	52.9	55.8	56.5	55.6	55.5	55.0	54.5	54.4	54.3	53.3	53.2	53.2	55.9	56.3	56.7	56.5	56.5			
61 薮田		59.7	60.4	55.6	56.8	58.2	59.3	62.7	62.4	62.0	61.4	61.8	62.2	60.7	60.8	60.2	56.3										
62 大里		55.9	55.2	54.3	54.4	53.4	51.3	54.4	56.3	56.6	56.1	55.8	56.1	55.2	55.2	54.6	52.4	52.1	51.4	56.3							
63 34L		73.0	72.6	73.7	73.8	74.1	72.8	71.4	72.2	71.7	70.4	71.4	72.0	72.6	72.2	71.6	72.7	72.4	72.1	72.1	72.1	72.8	73.3	73.5			
64 大台		66.7	66.1	66.9	66.7	66.6	65.8	64.8	65.5	64.9	63.6	64.7	65.5	65.8	65.5	65.1	66.2	66.5	66.1	65.3	65.3	66.3	66.8	66.9			
A 南側 コース 直下		65 小池	63.9	63.1	64.1	63.5	63.2	62.2	60.5	62.0	61.4	59.7	61.3	62.2	62.4	62.1	61.6	62.1	62.3	61.8	61.9	61.8	62.7	63.0	63.2		
		66 芝山集会所	62.0	61.3	62.0	60.7	60.8	58.5	59.5	60.9	60.3	59.2	60.1	61.0	60.6	60.6	60.1	61.4	61.7	61.4	60.5	60.4	61.5	62.0	62.1		
		67 中台(千葉県)	62.6	61.8	62.6	62.0	61.7	61.1	59.4	60.9	60.4	59.0	60.1	61.0	61.2	60.8	60.3	61.4	61.5	61.1	60.7	60.8	(61.5)	62.2	62.4		
		68 八田	59.6	58.7	59.3	58.1	58.2	57.6	57.0	58.6	58.1	56.9	57.8	58.7	58.3	57.8	57.5	58.5	58.7	58.1	57.8	57.8	58.6	58.9	59.0		
		69 木刀	-	-	56.9	56.7	56.7	56.0	55.3	56.5	55.9	54.9	55.9	56.6	56.2												
		70 蓮沼	55.1	54.1	54.8	54.5	54.4	53.5	53.0	54.4	54.1	53.1	53.7	54.5	54.1	53.9	53.5	54.0	54.0	53.5	54.1	54.1	54.6	54.7	(54.9)		
		71 34R	71.4	72.3	67.3	68.9	71.0	72.5	74.9	74.5	74.2	73.8	73.7	73.9	72.9	73.0	72.2	67.9	64.5	65.7	73.9	73.8	(70.4)				
B 南側 コース 直下		72 千田	57.6	58.1	54.5	54.7	56.1	57.2	60.0	60.0	59.6	58.9	59.2	59.6	58.3	58.3	57.5	54.1	51.7	52.1	59.2	59.0	58.5	58.1	57.4		
	73 牛尾	56.5	56.8	52.5	53.1	54.9	56.6	59.3	59.5	59.1	58.6	58.7	59.3	57.6	57.6	57.0	53.8	51.0	51.5	58.5	58.3	57.6	57.5	57.1			
	74 横芝	54.9	55.1	50.5	51.6	53.3	55.4	57.5	58.1	57.5	56.7	57.2	57.5	56.0	56.0	55.8	52.7	50.8	50.8	56.8	57.0	56.3	55.9	55.5			
	75 上塚	54.5	54.3	51.7	51.9	52.5	53.3	56.1	56.4	56.2	55.3	55.8	56.2	54.8	54.8	54.2	51.8	50.0	50.1	55.9	56.5	55.8	55.3	55.0			

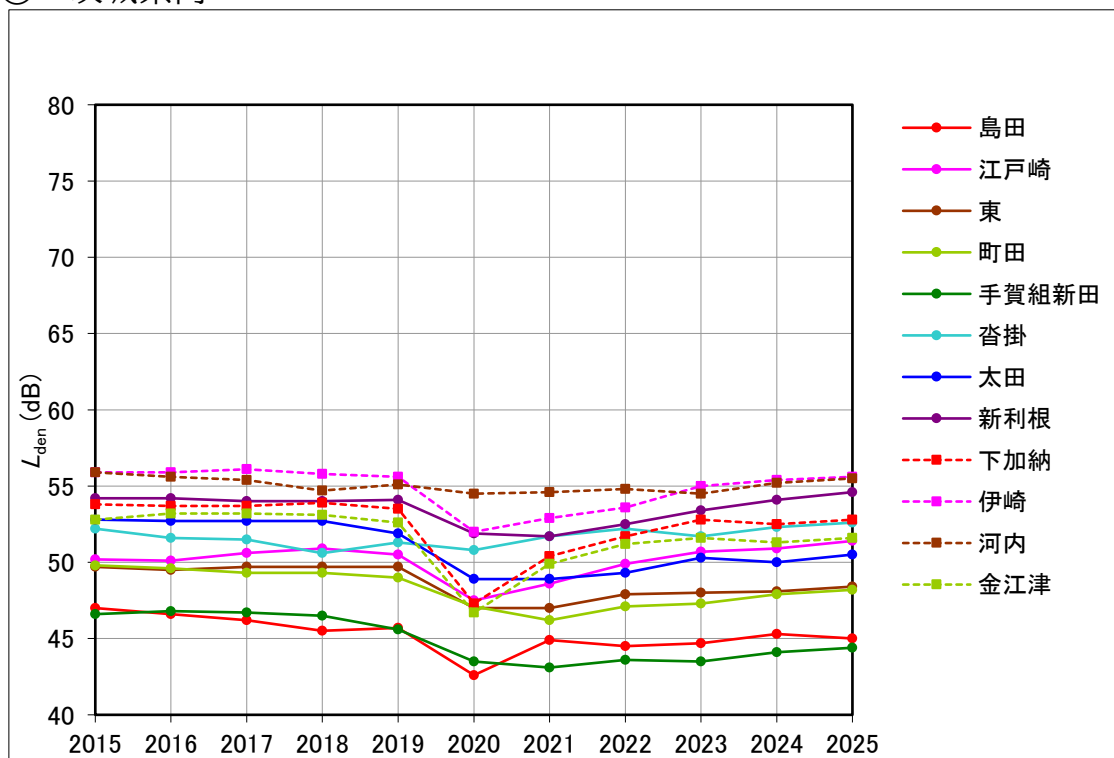
注記. 参考値は () で、データの欠測等は「-」で表記した。

表 2-1 2025(令和 7)年度 月間及び年間 L_{den} 測定結果 (3/3)

区分	No	無指定												第1種区域		第2種区域				第3種区域				空港内					単位: dB
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間値	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015					
A 南側 コース 西	76 南三里塚	60.5	59.7	60.3	59.4	57.9	54.7	56.4	59.1	58.3	57.4	58.8	59.5	58.8	58.7	57.8	57.0	57.1	56.2	59.3	59.6	59.7	59.1	59.0					
	77 牧野西	52.1	51.2	51.8	51.3	50.2	46.6	48.1	50.1	49.3	47.9	50.0	51.0	50.2	49.7	49.3	48.4	47.9	47.0	49.3	49.5	49.8	49.4	49.6					
	78 高田西	52.8	51.8	52.7	51.1	49.9	46.9	44.4	49.1	48.6	46.4	49.4	50.9	50.1	49.2	48.4	47.9	48.7	47.5	50.2	50.3	50.7	50.2	50.8					
	79 芝山	57.9	56.9	58.0	57.4	56.6	55.2	52.0	54.7	54.3	52.3	54.6	55.9	55.9	55.4	55.1	54.6	54.5	53.5	55.5	55.6	56.0	55.7	56.1					
	80 芝山町役場	60.6	59.2	60.4	59.7	59.1	57.7	54.4	57.3	56.8	54.9	57.2	58.5	58.4	57.8	57.7	57.1	57.1	56.2	57.7	57.9	58.3	58.0	58.4					
	81 山室	55.8	54.7	55.9	55.4	54.5	53.1	50.1	52.6	52.3	50.4	52.4	53.7	53.8	53.2	52.9	52.6	52.6	51.6	53.3	53.4	53.8	53.8	54.1					
	82 古和	51.6	50.5	51.6	50.7	49.3	46.1	45.1	49.1	48.7	46.8	48.6	49.9	49.4	48.8	48.7	48.9	49.3	48.7	50.5	50.5	50.9	50.8	51.1					
	83 熊木	55.1	53.9	54.9	54.2	52.7	50.2	49.2	52.4	52.2	50.1	52.0	53.4	52.9	52.5	52.5	52.2	52.4	51.5	52.8	53.0	53.6	53.2	53.4					
	84 松尾	57.7	56.7	57.7	57.3	56.7	55.6	53.7	55.7	55.4	53.8	55.2	56.2	56.2	55.6	55.4	56.0	56.1	55.3	55.8	55.9	56.5	56.4	56.6					
	85 上樺地	50.1	48.3	50.3	49.8	47.5	44.3	44.5	47.9	47.6	46.0	47.6	48.9	48.1	47.7	47.6	47.7	47.9	47.0	48.0	48.4	48.7	48.6	48.9					
B 南側 コース 東	86 木戸	53.3	51.7	53.4	52.7	52.7	51.4	50.3	51.8	51.7	50.4	51.2	52.3	52.0	51.5	51.2	52.2	52.4	51.8	51.5	51.7	52.5	52.6	52.6					
	87 間倉	46.0	44.6	43.6	43.8	44.0	43.7	46.6	48.4	48.9	48.5	48.0	47.8	46.6	46.9	47.5	44.0	43.0	42.2	50.1	50.7	51.2	50.7	50.5					
	88 喜多	50.1	49.5	46.8	47.3	48.2	49.2	51.6	52.0	51.8	51.1	51.4	51.9	50.4	50.7	50.4	46.7	45.5	45.2	52.8	52.4	52.6	52.0	52.1					
	89 船越	50.4	50.4	47.0	47.2	48.7	49.8	52.5	53.3	53.1	52.3	52.4	53.1	51.3	51.3	51.0	47.7	46.0	45.9	53.0	53.1	52.8	52.4	52.1					
	90 宝米	54.5	54.6	50.2	50.8	52.5	54.1	52.2	57.7	57.5	56.9	56.8	57.1	55.6	55.8	55.2	51.7	49.0	49.5	56.7	56.5	55.8	55.3	54.9					
	91 横芝光町民会館	-	-	-	-	-	43.3	46.0	47.4	47.2	46.6	46.8	47.1	(46.5)															
	92 芝山東	55.9	55.2	55.4	55.0	54.7	54.1	54.3	55.4	55.4	54.5	55.2	55.8	55.1	54.9	54.6	52.5	51.8	51.1	56.3	56.5	56.5	56.0	56.2					
	93 谷	61.8	61.0	61.8	61.5	61.3	59.6	55.8	58.2	58.6	56.8	58.6	59.6	59.9	59.5	59.3	58.2	58.1	57.1	59.3	59.6	59.5	59.2	59.5					
	94 上吹入	57.9	56.6	57.7	57.0	56.4	55.0	54.3	56.0	55.8	54.4	56.0	57.1	56.3	56.0	55.7	54.4	54.5	53.6	56.4	56.6	56.6	56.4	56.6					
	南側 谷間 地区	95 高谷	56.3	55.4	55.3	55.1	55.1	54.8	55.9	56.9	56.8	55.9	56.7	57.2	56.0	55.9	55.7	53.4	52.7	52.2	56.6	56.5	56.4	56.0	55.9				
96 竜ヶ塚		60.8	60.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(60.1)	-	58.6	58.3	57.8	57.9	56.9	(59.0)	58.6	59.0	58.6	59.2					
97 牛熊		56.9	54.9	56.5	56.2	55.4	54.4	53.9	55.5	55.2	53.9	55.2	56.2	55.5	55.0	54.8	53.4	53.3	52.4	55.7	55.7	55.9	55.6	55.7					
98 中台(NAA)		58.2	57.5	58.3	57.4	57.2	55.7	53.7	55.8	55.6	53.8	55.5	56.6	56.5	55.9	55.8	55.7	55.7	54.8	56.4	56.3	56.7	56.7	57.1					
99 大総		56.4	56.3	54.8	54.4	54.6	54.9	56.7	57.3	56.9	56.0	56.6	57.2	56.1	55.9	55.5	53.5	52.3	52.1	57.0	56.9	56.5	56.2	56.0					
100 長倉	58.3	57.3	57.9	56.9	56.6	55.5	54.8	56.9	56.7	55.2	56.5	57.2	56.7	56.4	56.1	55.4	55.4	54.7	56.7	56.7	56.9	(56.7)	56.8						

注記 参考値は（ ）で、データの欠測等は「-」で表記した。
竜ヶ塚は、年間値の参考値表示を非表示とした。

① 茨城県内



② A北側コース直下

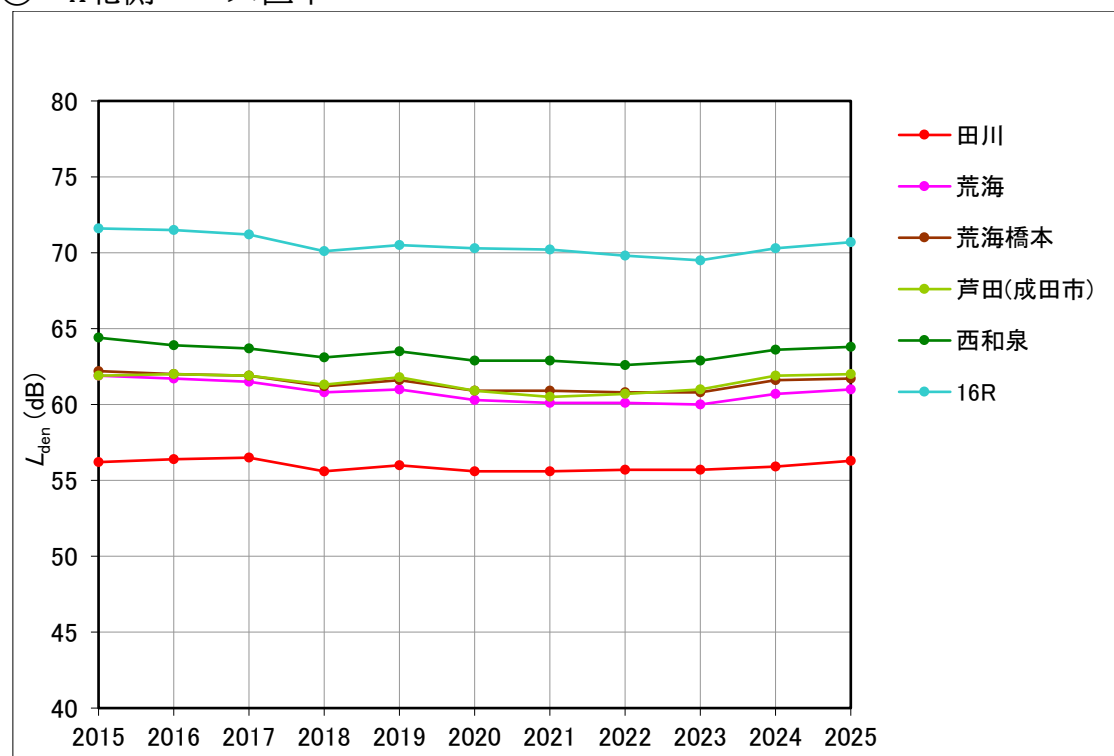
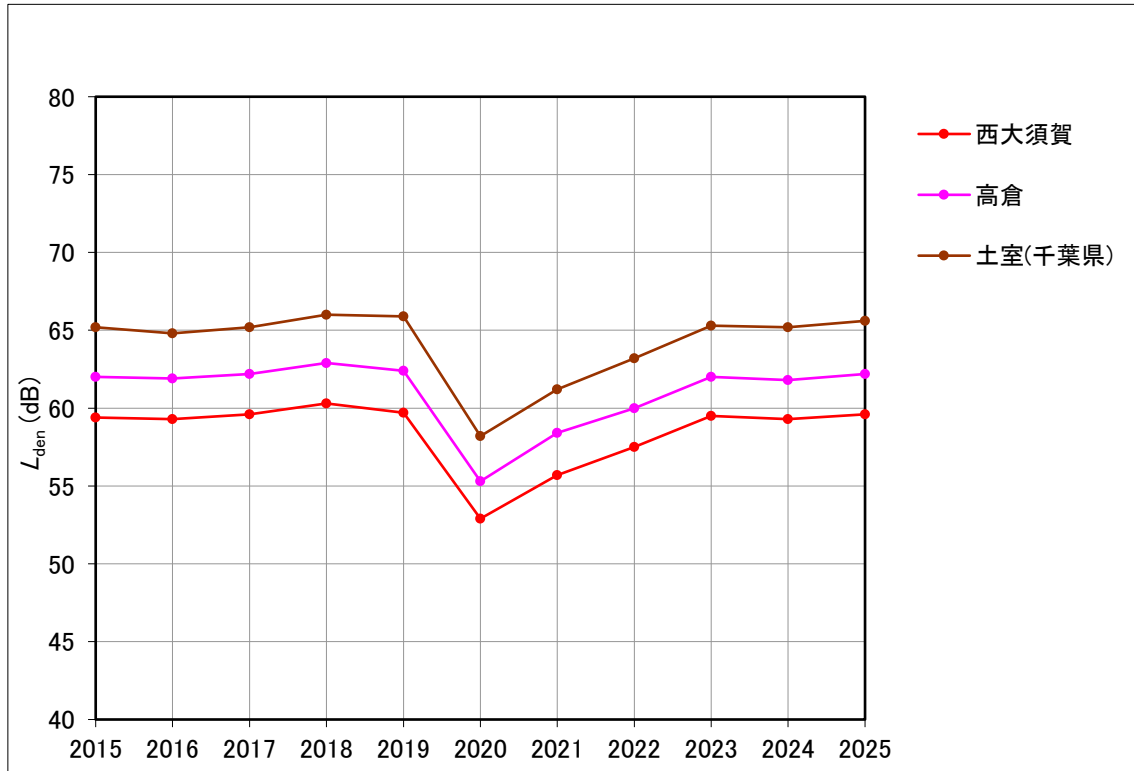


図2-1 年度別年間 L_{den} 測定結果 (1/6)

③ B 北側コース直下



④ A北側コース西

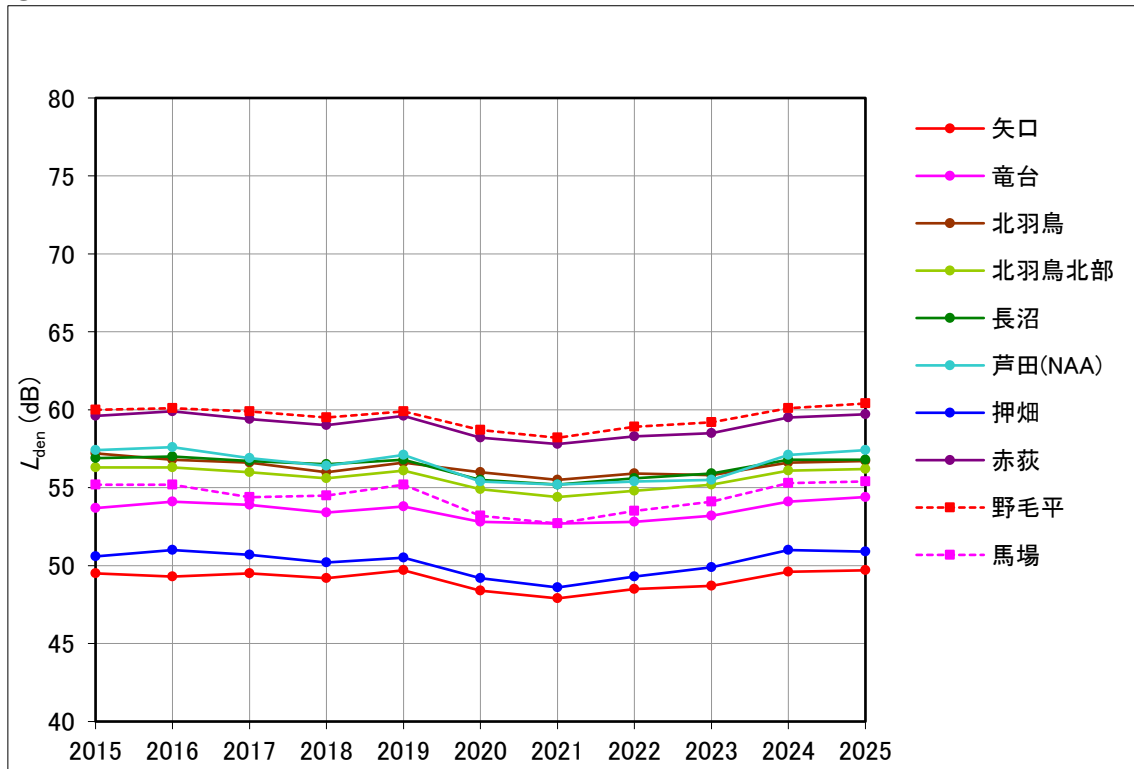
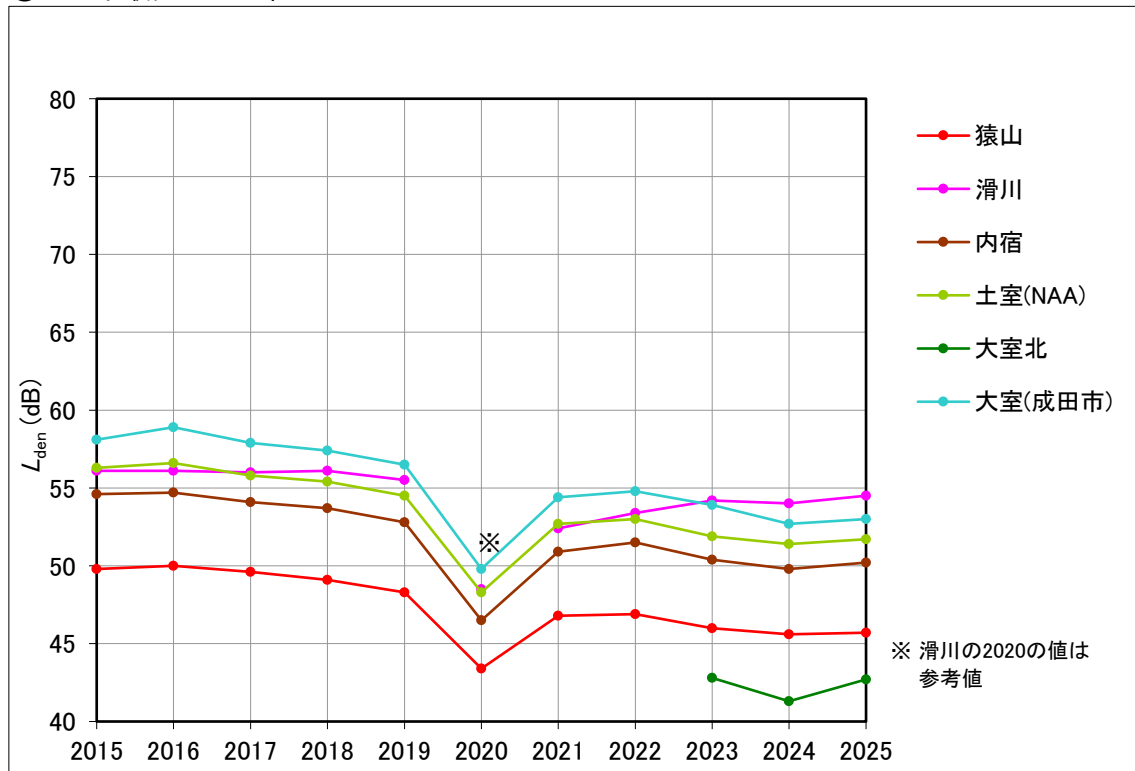


図2-1 年度別年間 L_{den} 測定結果 (2/6)

⑤ B 北側コース東



⑥ 北側谷間地区

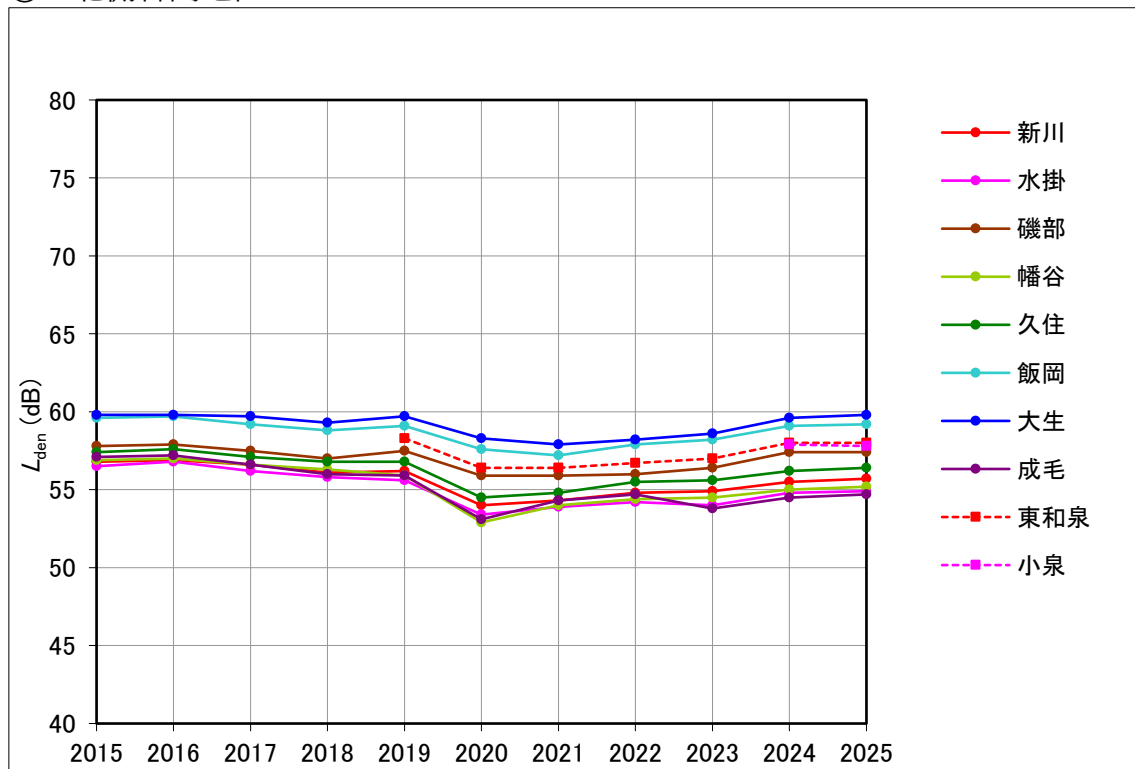
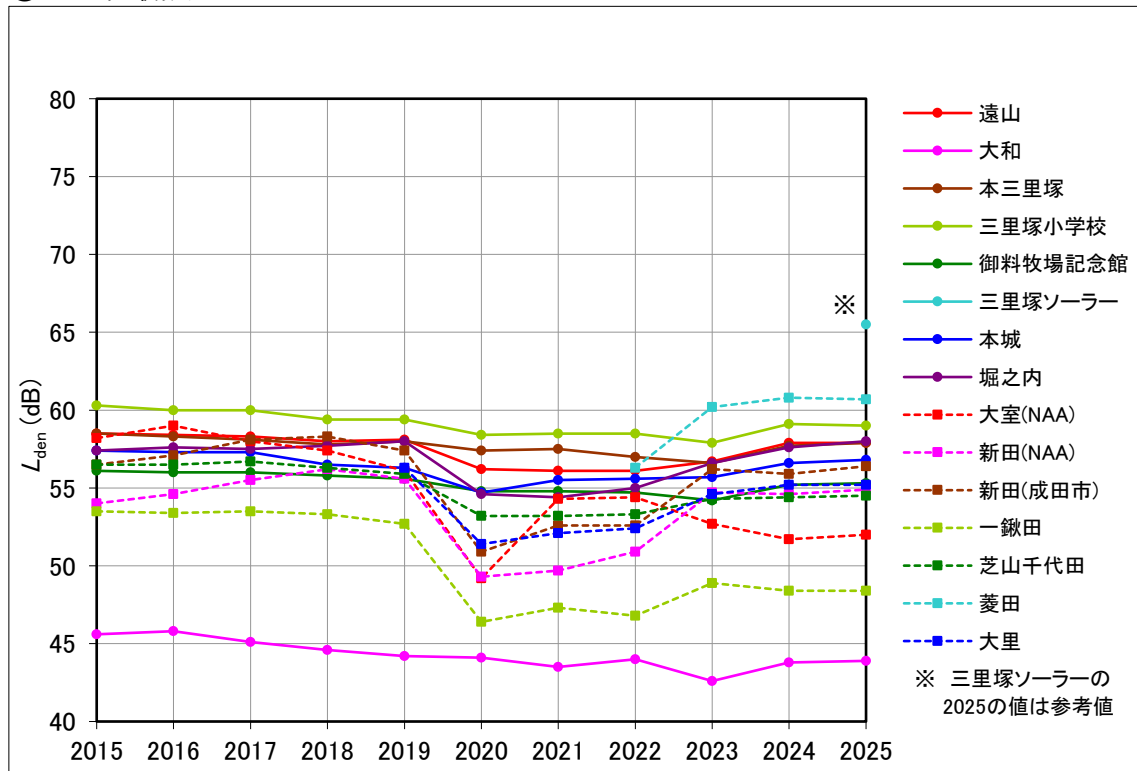


図 2-1 年度別年間 L_{den} 測定結果 (3/6)

⑦ 空港側方



⑧ A 南側コース直下

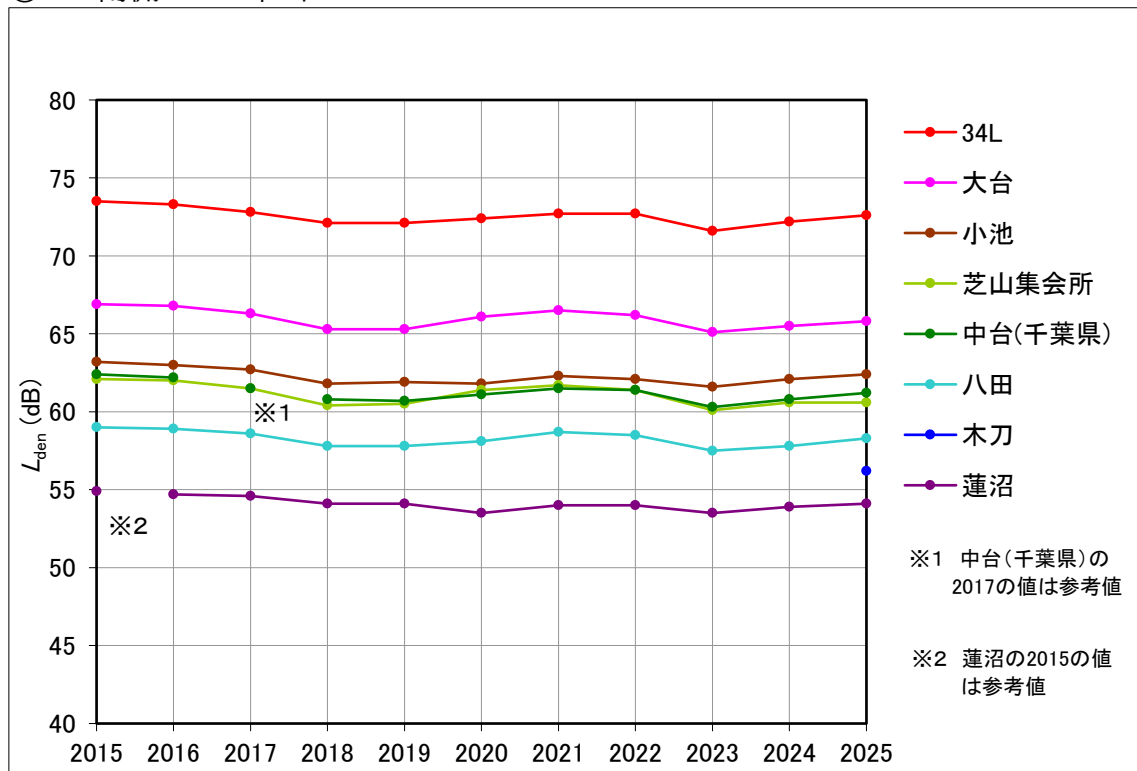
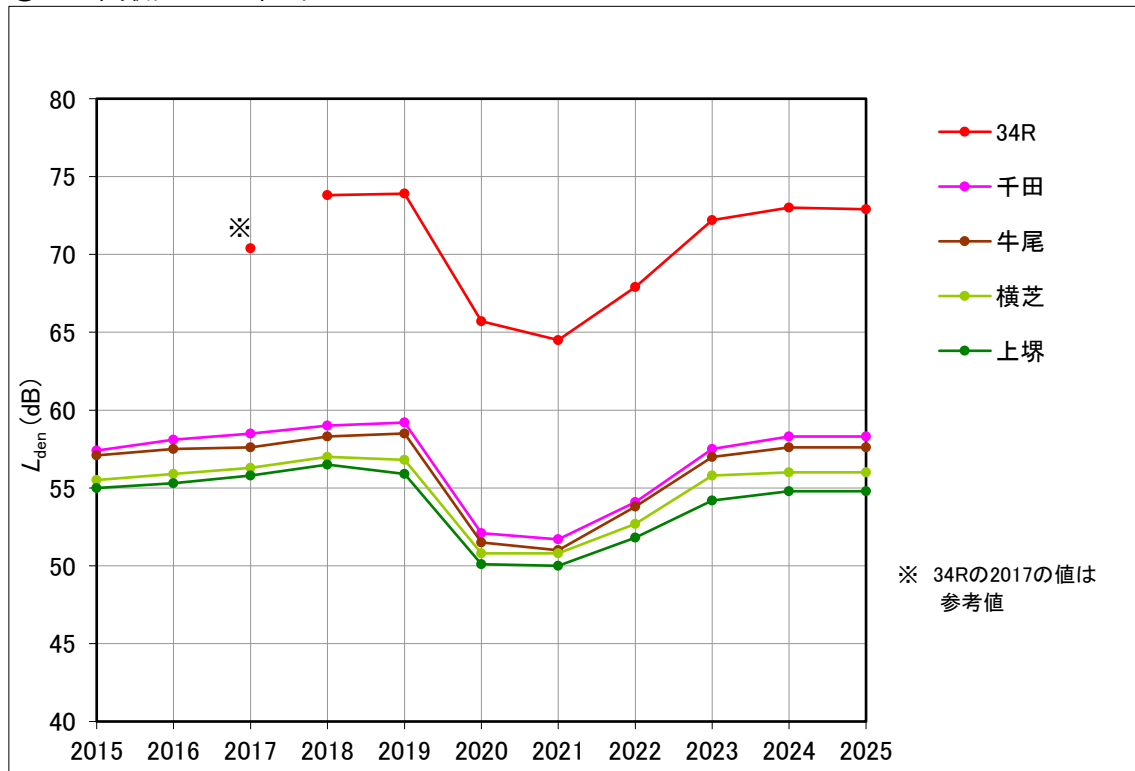


図2-1 年度別年間 L_{den} 測定結果 (4/6)

⑨ B 南側コース直下



⑩ A南側コース西

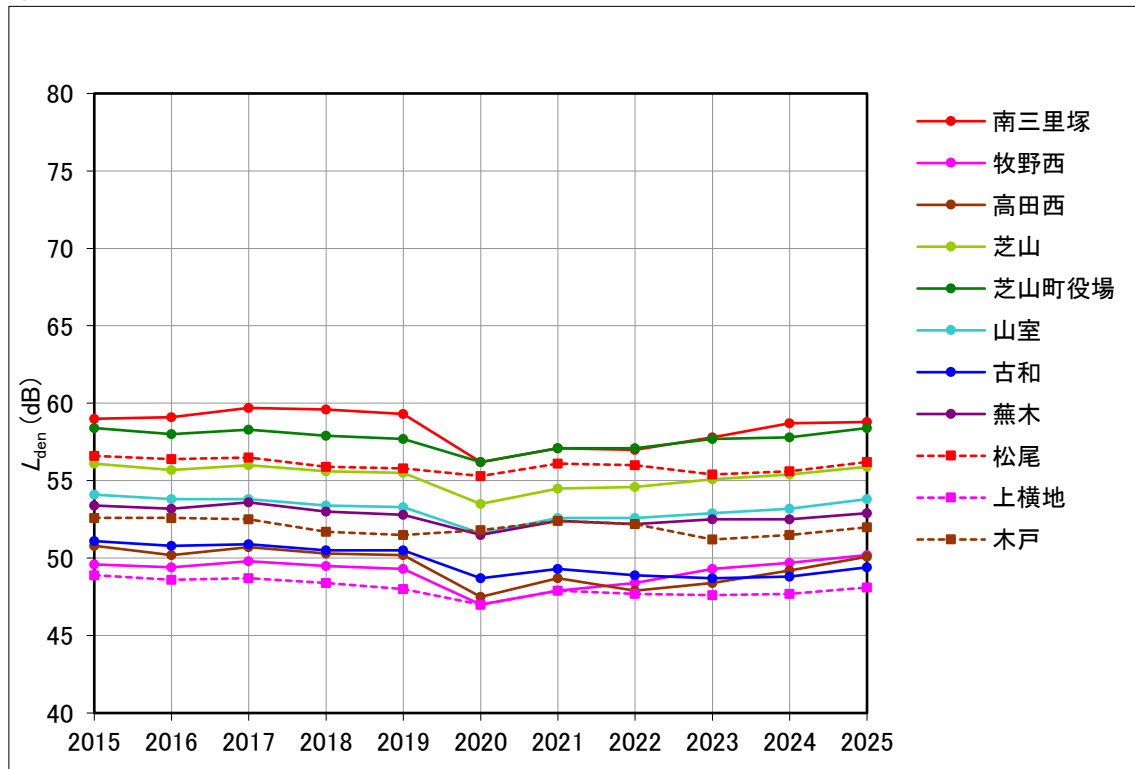
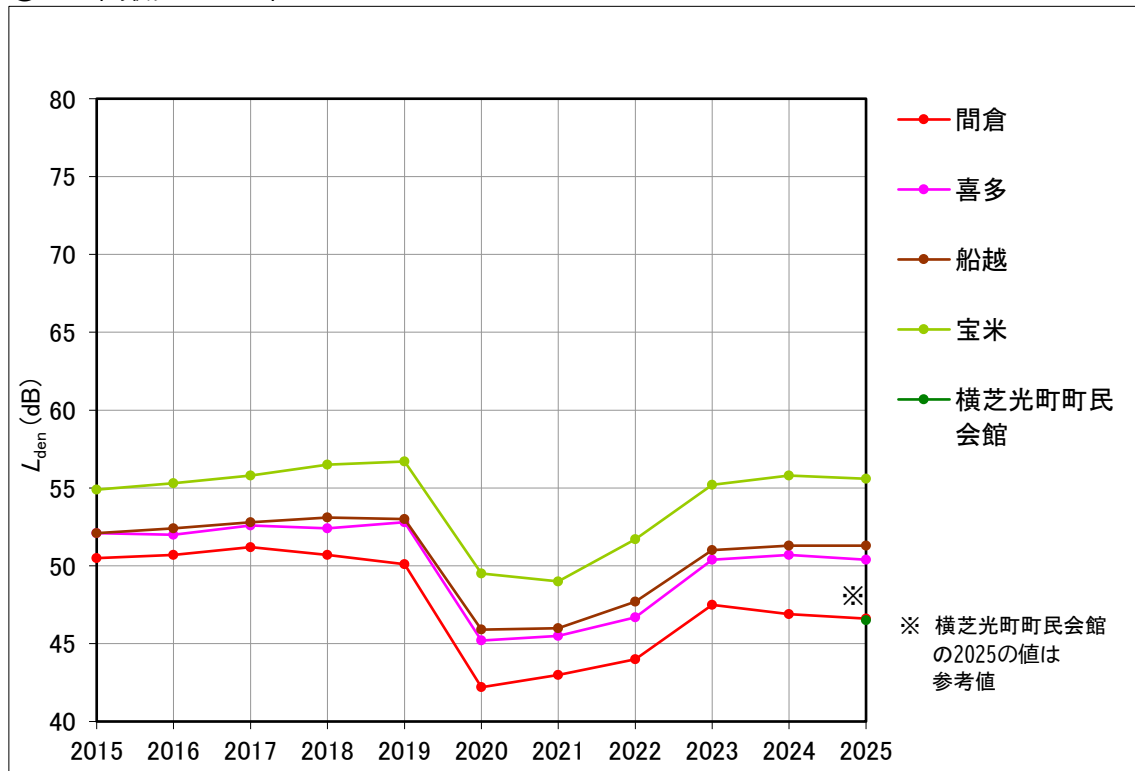


図2-1 年度別年間 L_{den} 測定結果 (5/6)

⑪ B 南側コース東



⑫ 南側谷間地区

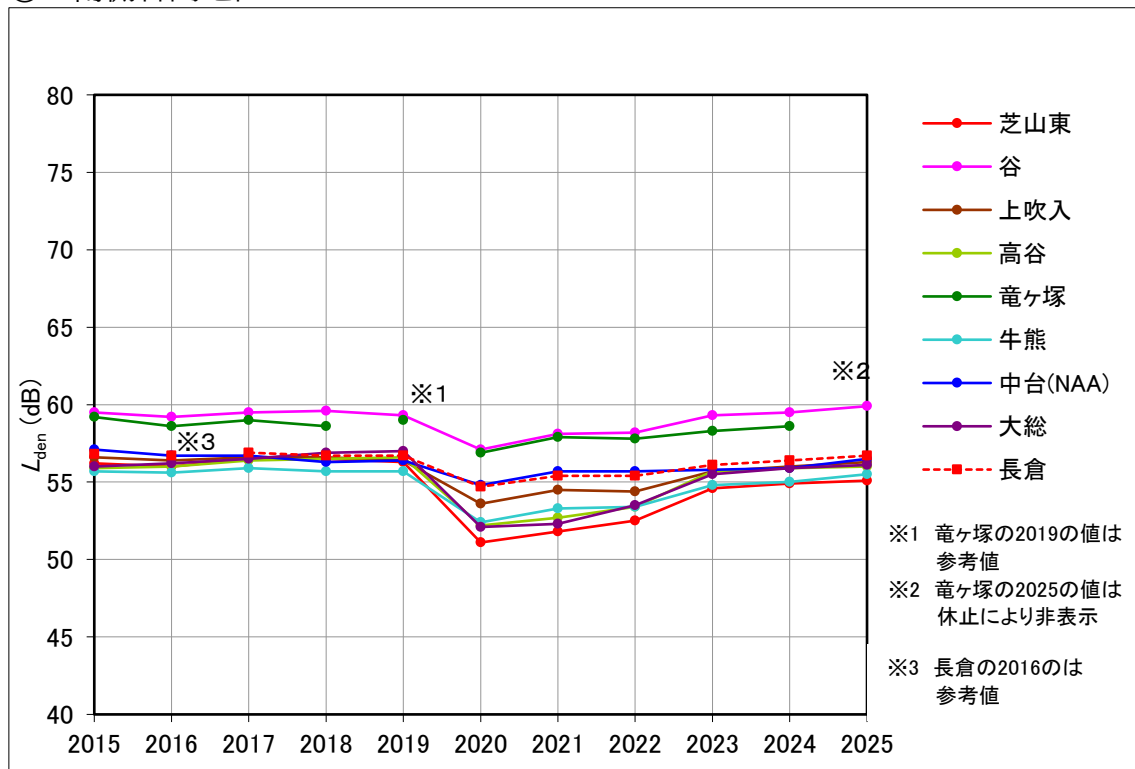


図2-1 年度別年間 L_{den} 測定結果 (6/6)

(2) 騒防法による評価

2025(令和7)年度の指定区域内の全測定局の L_{den} については、騒防法の第1種区域(62dB以上)においては第2種区域を定める値(73dB)未満、第2種区域(73dB以上)においては第3種区域を定める値(76dB)未満であった。

また、無指定地域内の全測定局の L_{den} については、第1種区域を定める値(62dB)未満であった。

2025(令和7)年度の区域ごとの測定局数は、無指定35局、第1種区域59局、第2種区域1局、第3種区域1局、空港内4局の合計100局が評価対象となった。

また、各測定局の年間 L_{den} と騒防法に定める値との比較を図2-2に示した。

<参考>

騒防法に定める区域※ごとの値は次に示すとおりであり、この値以上である区域を指定している。

第1種区域：住宅の騒音防止工事の助成の措置をとる区域

(L_{den} 62dB 以上)

第2種区域：移転の補償等を行うことができる区域

(L_{den} 73dB 以上)

第3種区域：緑地帯等が整備されるよう必要な措置をとる区域

(L_{den} 76dB 以上)

※2020(令和2)年4月1日付けで「成田国際空港の更なる機能強化」に伴う騒防法の指定区域の変更がなされている。

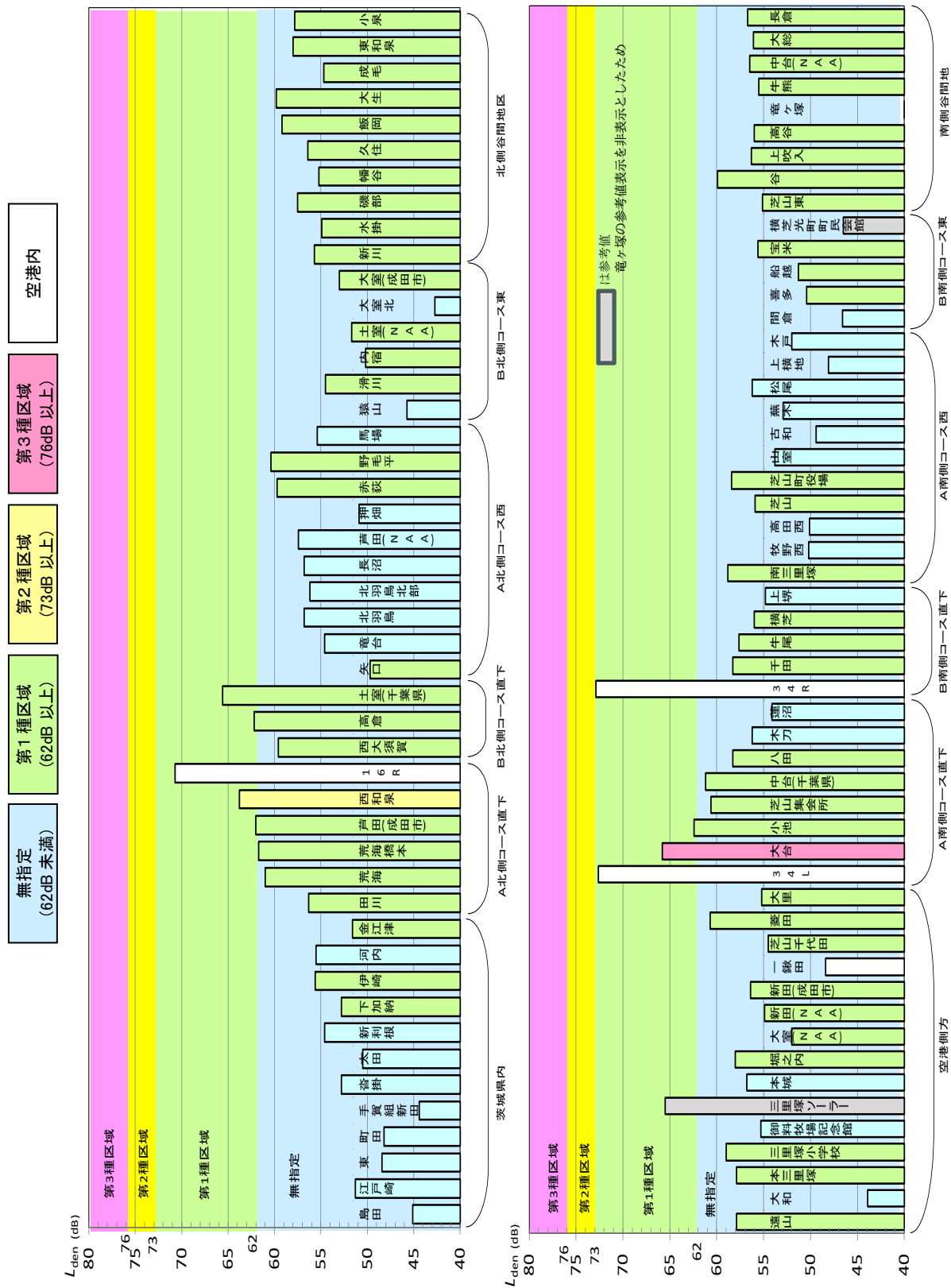


図 2-2 2025 (令和 7) 年度 年間 L_{den} と騒防法に定める値との比較

(3) 月間 L_{den} 及び騒音発生回数

2025(令和7)年度の各測定局の月間 L_{den} 及び月別の騒音発生回数※並びに L_{AE} (単発騒音暴露レベル) の度数分布について検討を行った。

➤ 月間 L_{den} 及び月別日平均騒音発生回数

各測定局の月間 L_{den} の変化及び日平均騒音発生回数(月別の1日あたりの平均騒音発生回数)の変化を示し、同一エリア内における特徴などが比較できるようにした。

また、資料集1に以下の項目について示した。

➤ 月間 L_{den} 及び月間累計騒音発生回数

各測定局の月ごとの累計騒音発生回数(離陸、着陸別)の変化に従って月ごとの L_{den} がどのように変動しているかを示した。(資料集1を参照)

➤ L_{AE} 度数分布図

各測定局で観測された L_{AE} の度数分布を離陸、着陸別に示した。

機種分類は、指標となる7機種 A-320、B-737、B-787、B-767、B-777、B-747-4、B-747-8 とした。(資料集1を参照)

※騒音発生回数とは、その測定地点で測定された航空機騒音の発生回数であり、暗騒音の上昇により測定できなかった航空機騒音は含まない。

①茨城県内

このエリアは、茨城県稲敷市、牛久市及び河内町の2市1町にまたがり、12測定局が設置されている。ただし田川については、A滑走路北側・コース直下に分類した。測定局は広範囲に配置されているため、騒音値の大小は通過した飛行コースと高度により決まる。

- 月別 L_{den} は、月毎の変動幅は小さく、夏季にやや低くなる傾向にある。これは、騒音発生回数の影響を受けている。
- 日平均騒音発生回数は、北側への離陸機が多くなる秋季から冬季は増加し、北側からの着陸機が多くなる春季から夏季は減少する傾向にある。地点ごとに見ると、下加納、新利根、伊崎など空港から近い地点では、飛行コースに近く高度が低いことから日平均騒音発生回数は多く、空港から離れた島田などの地点では、飛行経路がばらつき、高度も高いことから、日平均騒音発生回数が少なくなっている。また、夏季に日平均騒音発生回数が減少しているのは、昼間のセミや、夕方から夜間の虫やカエルの鳴き声などの妨害音による影響と考えられる。
- L_{AE} の度数分布図をみると、離着陸とも比較的広い分布であり、空港から離れた島田では度数が少ない。

図 2-3-1：「月間 L_{den} （茨城県内）」及び「月別日平均騒音発生回数（茨城県内）」

資料 1-1：「月間 L_{den} 及び月間累計騒音発生回数（茨城県内）」

資料 1-2：「 L_{AE} 度数分布図（茨城県内）」

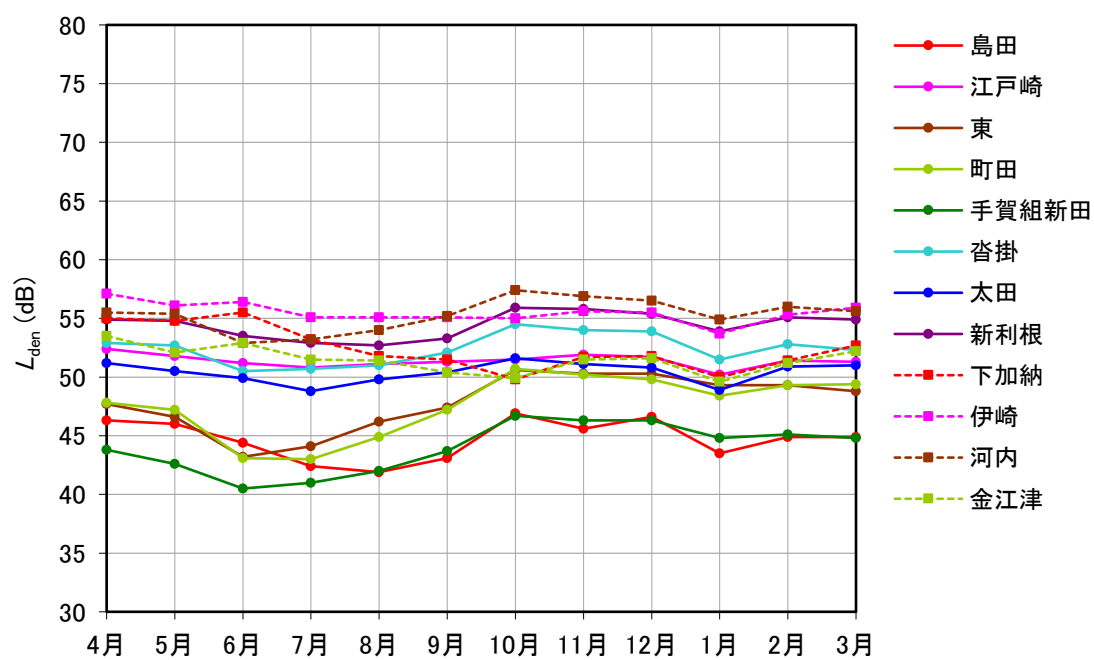


図 2-3-1 月間 L_{den} (茨城県内)

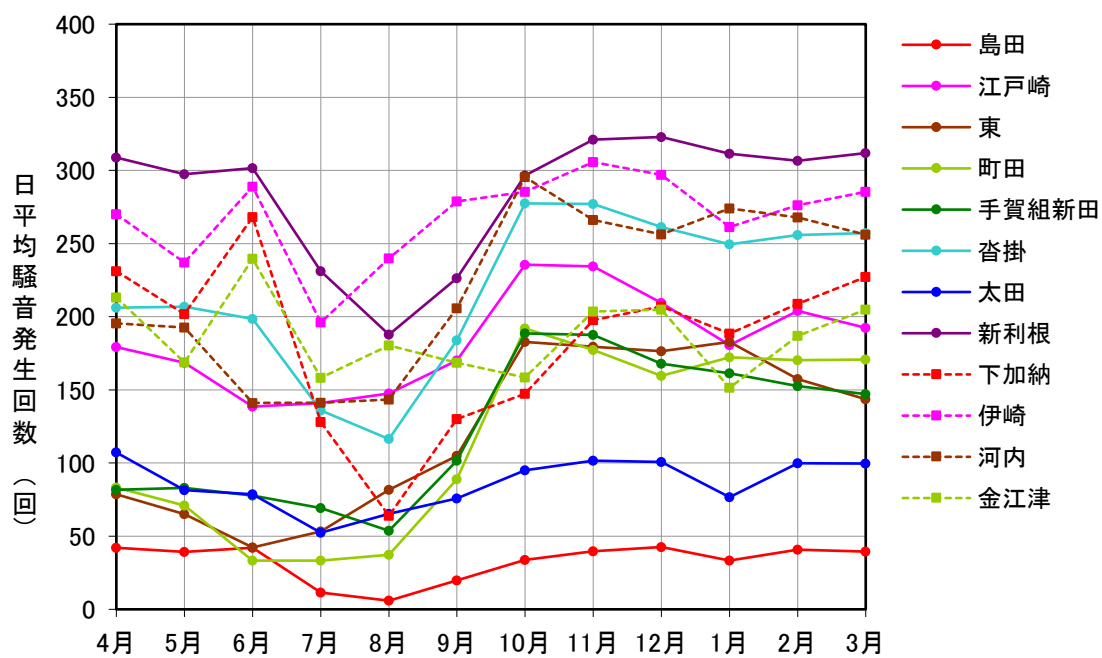


図 2-3-1 月別日平均騒音発生回数 (茨城県内)

②A 滑走路北側・コース直下

このエリアは、A 滑走路北側の飛行経路直下に位置しており、茨城県河内町及び千葉県成田市の 6 箇所に測定局が設置されている。（茨城県河内町に設置している田川は本エリアに分類した。）これらの局では A 滑走路の離着陸騒音はもとより、B 滑走路の離陸騒音も測定される地点もある。なお、B 滑走路の着陸騒音については、ほとんど測定されない。

- 月間 L_{den} は、月ごとの変動幅が小さいが、秋季にやや高めの傾向にある。これは、騒音発生回数の影響を受けている。
- 日平均騒音発生回数は、A 滑走路を離着陸する航空機の影響を大きく受ける。春季から夏季は、北側からの着陸が主に B 滑走路を使用するため減少し、秋季から冬季は、A 滑走路北側への離陸が多くなるため増加する。
- L_{AE} の度数分布図をみると、離陸と着陸で傾向が異なり、離陸は比較的広い分布であるのに対し、着陸は狭い範囲に集中している。これは離陸機が行先や重量などの違いにより飛行するコースが変動して騒音値の変動幅が大きくなるのに対し、着陸機は一定のコースを飛行するので離陸機と比較して騒音値の変動幅が小さくなるためである。

図 2-3-2：「月間 L_{den} (A 滑走路北側・コース直下)」及び「月別日平均騒音発生回数 (A 滑走路北側・コース直下)」

資料 2-1：「月間 L_{den} 及び月間累計騒音発生回数 (A 滑走路北側・コース直下)」

資料 2-2：「 L_{AE} 度数分布図 (A 滑走路北側・コース直下)」

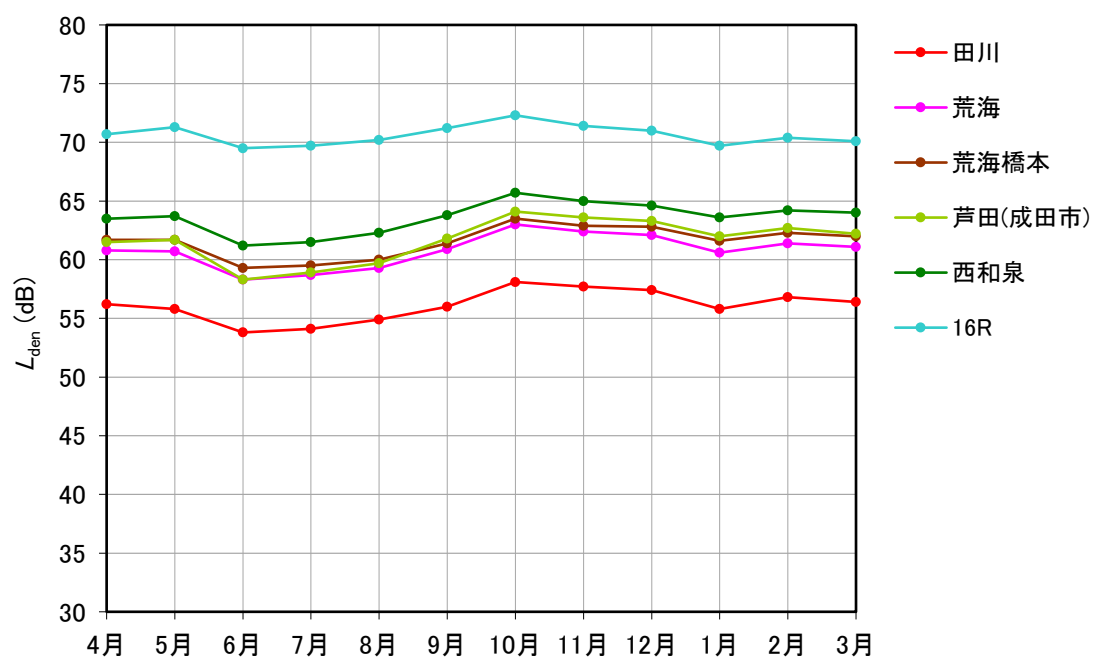


図 2-3-2 月間 L_{den} (A 滑走路北側・コース直下)

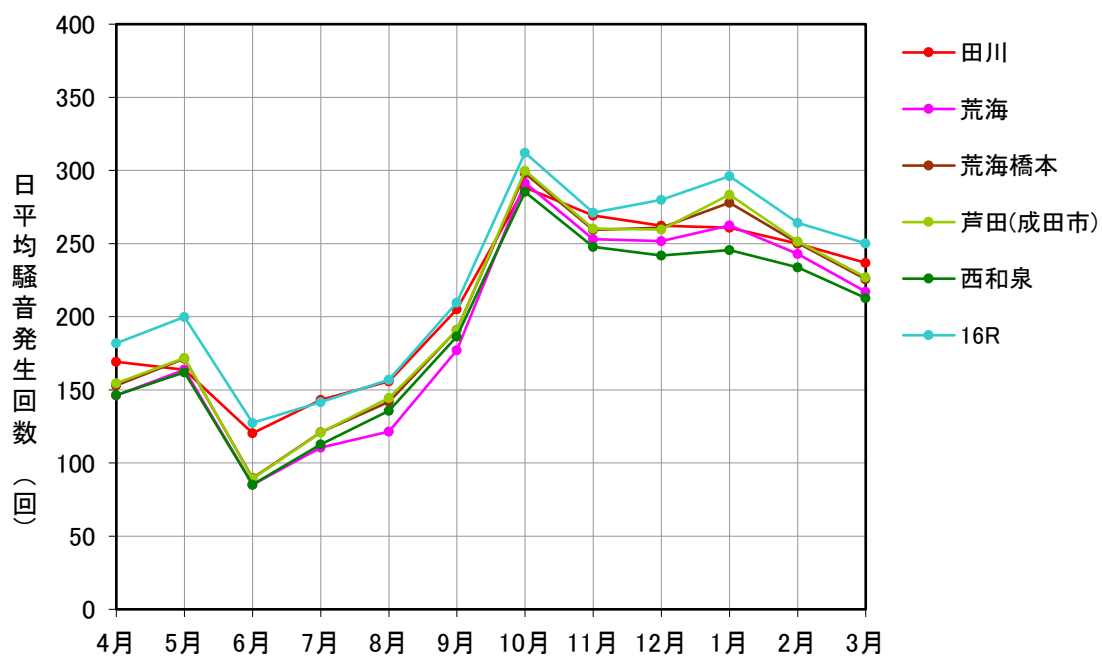


図 2-3-2 月別日平均騒音発生回数 (A 滑走路北側・コース直下)

③B 滑走路北側・コース直下

このエリアは、B 滑走路北側の飛行経路直下に位置しており、成田市の 3 箇所に測定局が設置されている。これらの局では B 滑走路の離着陸騒音以外にも A 滑走路の離着陸騒音が測定される。

- 月間 L_{den} は、例年、年間を通じて大きな変動が見られない傾向にあるが、春季から夏季は B 滑走路の北側からの着陸機が多くなる影響により高めとなる。また、秋季から冬季が低めとなっているのは、この時期は北側からの着陸機が少なくなるためである。
- 日平均騒音発生回数は、夏季にかけて減少する傾向にある。これは、北側への離陸機が少なくなるものの他、セミなどの妨害音による影響も考えられる。また、例年、航空機の運航便数が減少する 2 月は減少する傾向にある。
- L_{AE} の度数分布図をみると、離陸と着陸で傾向が異なり、離陸は比較的広い分布であるのに対し、着陸は狭い範囲に集中している。これは、離陸機が行先や重量などの違いにより、飛行するコースが変動して騒音値の変動幅が大きくなるのに対し、着陸機は一定のコースを飛行するので離陸機と比較して騒音値の変動幅が小さくなるためである。

図 2-3-3：「月間 L_{den} (B 滑走路北側・コース直下)」及び「月別日平均騒音発生回数 (B 滑走路北側・コース直下)」

資料 3-1：「月別 L_{den} 及び月間累計騒音発生回数 (B 滑走路北側・コース直下)」

資料 3-2：「 L_{AE} 度数分布図 (B 滑走路北側・コース直下)」

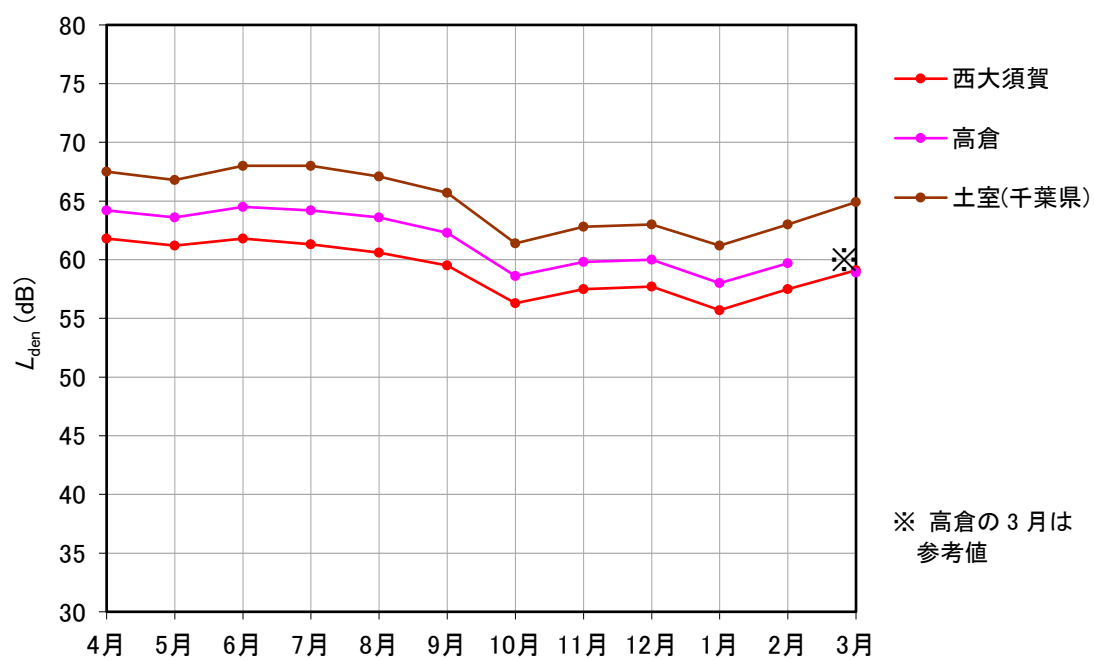


図 2-3-3 月間 L_{den} (B 滑走路北側・コース直下)

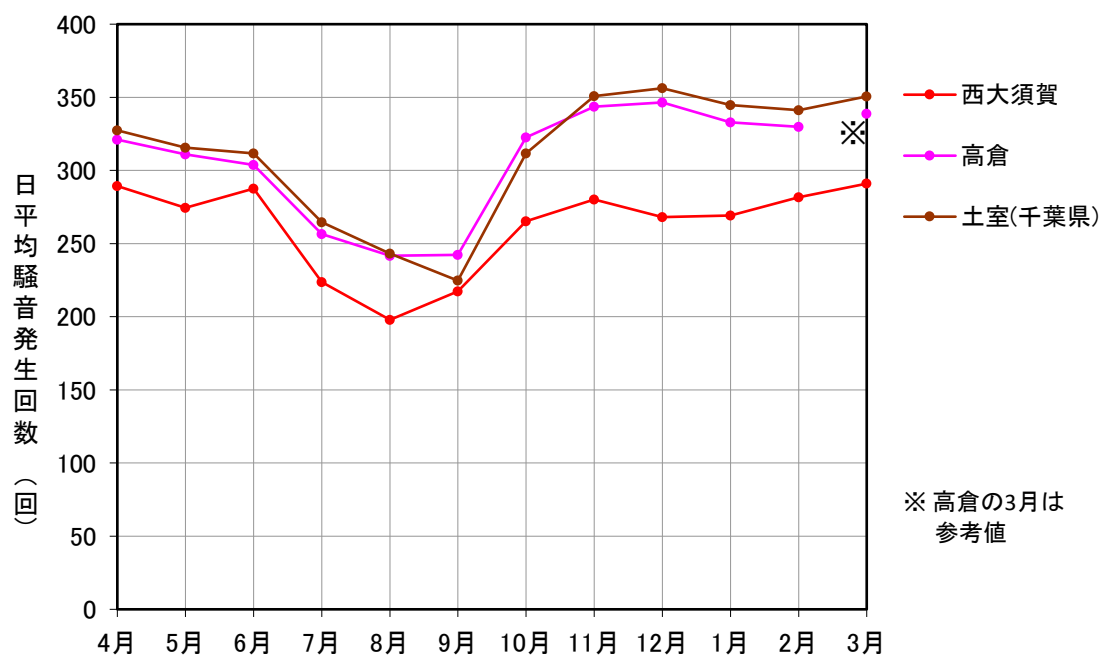


図 2-3-3 月別日平均騒音発生回数(B 滑走路北側・コース直下)

④A 滑走路北側・コース西

このエリアは、A 滑走路北側の飛行経路西側に位置しており、成田市及び栄町の 10 箇所に測定局が設置されている。これらの局では A 滑走路の離着陸騒音が主であり、B 滑走路の離陸騒音は測定されるものの、その回数は僅かである。なお B 滑走路の着陸騒音については、ほとんど測定されない。

- 月間 L_{den} は、例年、夏季が低く、冬季が高くなる傾向が見られる。これは A 滑走路を北側に離陸する航空機の影響を大きく受けるためである。秋季以降の A 滑走路北側の離着陸回数増加に併せて増加している。
- 日平均騒音発生回数は、夏季は少なく、冬季に多くなる傾向にある。前述の理由により、秋季以降に増加が見られる。このエリアでは A 滑走路を離陸する航空機の影響を大きく受けるため、A 滑走路の北側への離陸機が少なくなる春季から夏季に日平均騒音発生回数が減少し、A 滑走路北側への離陸機が多くなる秋季から冬季に増加する。
- L_{AE} の度数分布図を見ると、離陸と着陸で傾向が異なり、離陸は比較的広い分布であるのに対し、着陸は狭い範囲に集中している。これは離陸機が行先や重量などの違いにより飛行するコースが変動して騒音値の変動幅が大きくなるのに対し、着陸機は一定のコースを飛行するので離陸機と比較して騒音値の変動幅が小さくなるためである。

図 2-3-4：「月間 L_{den} (A 滑走路北側・コース西)」及び「月別日平均騒音発生回数 (A 滑走路北側・コース西)」

資料 4-1：「月間 L_{den} 及び月間累計騒音発生回数 (A 滑走路北側・コース西)」

資料 4-2：「 L_{AE} 度数分布図 (A 滑走路北側・コース西)」

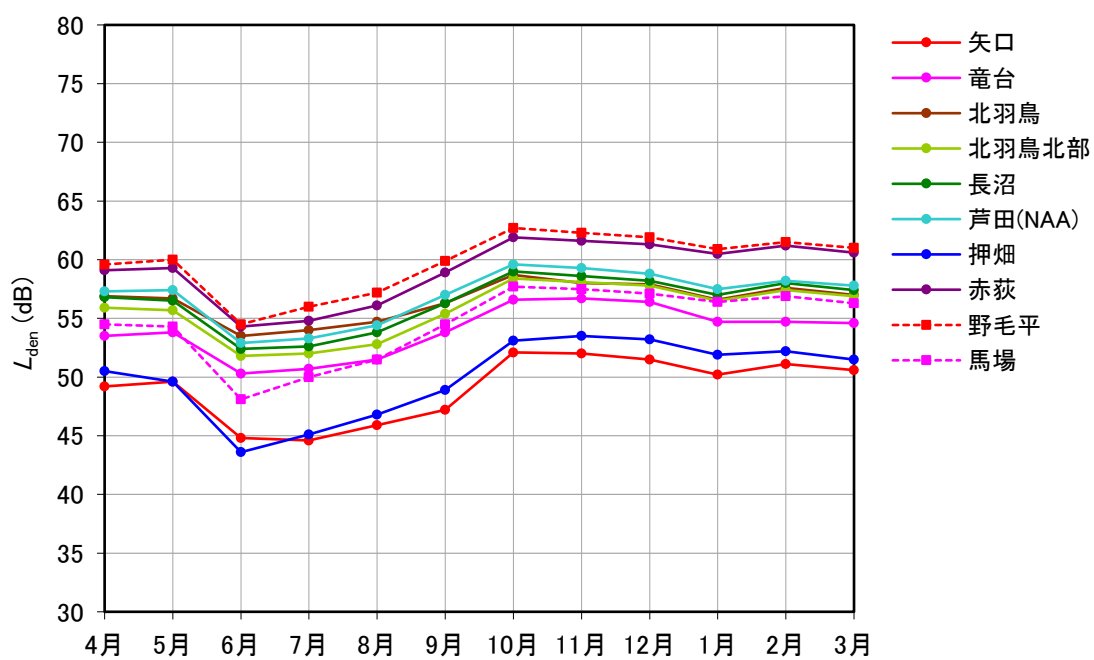


図 2-3-4 月間 L_{den} (A 滑走路北側・コース西)

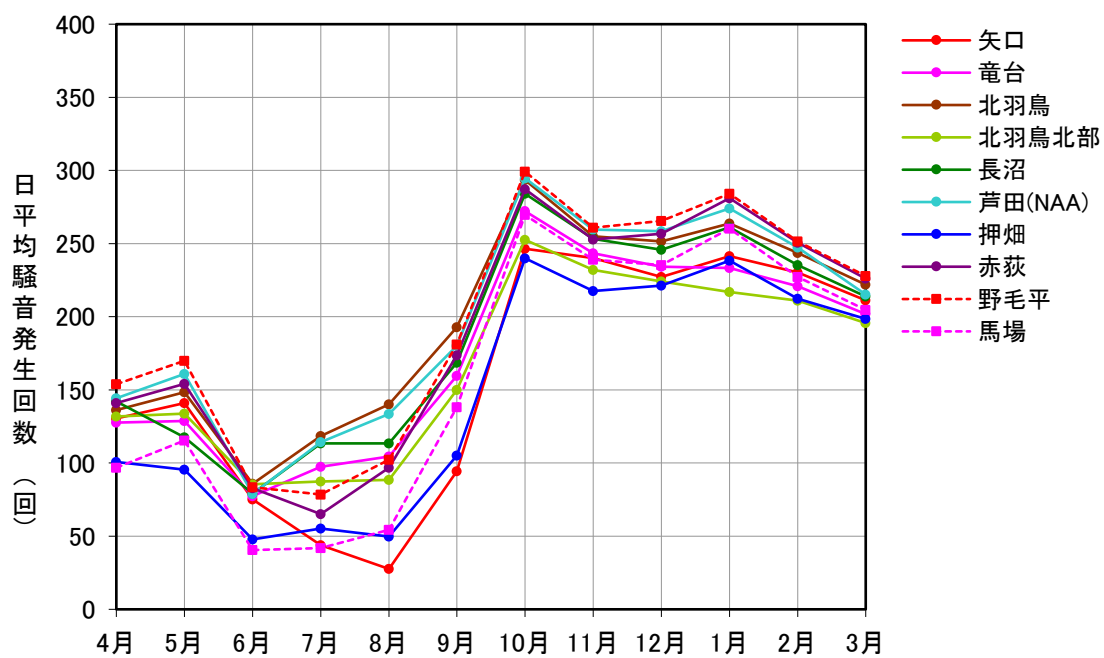


図 2-3-4 月別日平均騒音発生回数 (A 滑走路北側・コース西)

⑤B 滑走路北側・コース東

このエリアは、B 滑走路北側の飛行経路東側に位置しており、成田市の 6 箇所に測定局が設置されている。これらの局では B 滑走路の離着陸騒音はもとより、A 滑走路の離陸騒音も多く測定される。また、A 滑走路の着陸騒音も数は少ないものの測定される。

- 月間 L_{den} は、夏季の減少が見られるが、これは B 滑走路の北側の離陸機が少ないこと及びセミなどの妨害音による影響と考えられる。
- 日平均騒音発生回数は、夏季に北側への離陸機が少なくなるため減少し、冬季は北側への離陸機が多くなるため増加する傾向にある。なお、夏季の減少は、セミなどの妨害音による影響と考えられる。また、例年、航空機の運航便数が減少する 2 月は減少する傾向にある。
- L_{AE} の度数分布図を見ると、離陸と着陸の分布に差が見られる。着陸騒音の分布は幅が狭く集中している一方、離陸騒音は、A 滑走路と B 滑走路の両方の離陸が観測されるため、双峰性の分布が見られる。

図 2-3-5：「月間 L_{den} (B 滑走路北側・コース東)」及び「月別日平均騒音発生回数 (B 滑走路北側・コース東)」

資料 5-1：「月間 L_{den} 及び月間累計騒音発生回数 (B 滑走路北側・コース東)」

資料 5-2：「 L_{AE} 度数分布図 (B 滑走路北側・コース東)」

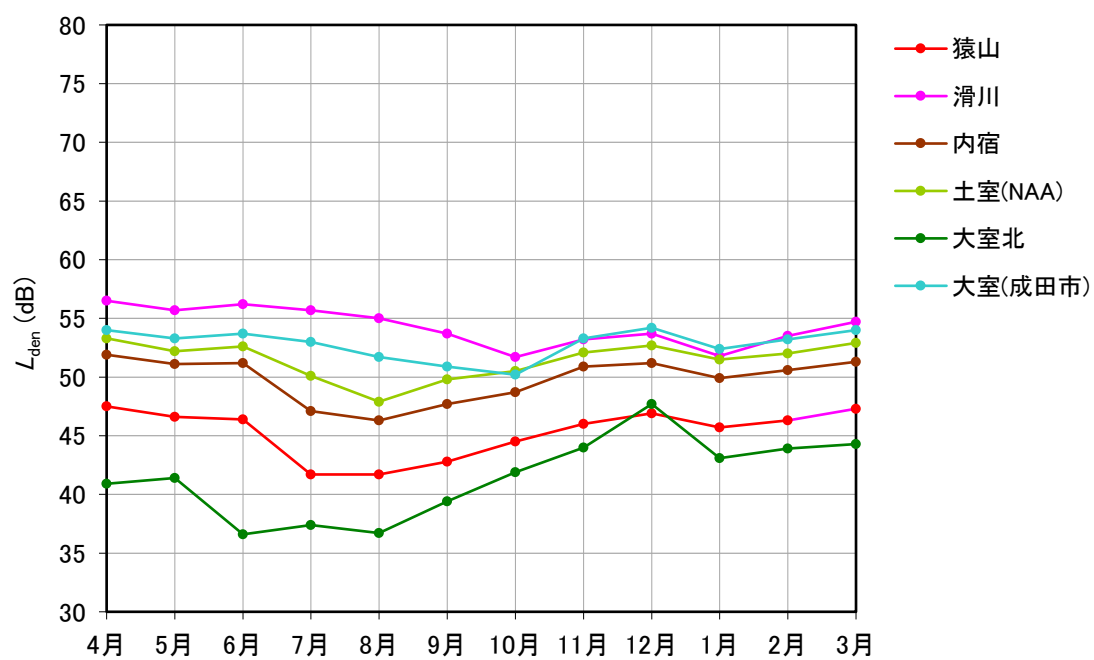


図 2-3-5 月間 L_{den} (B 滑走路北側・コース東)

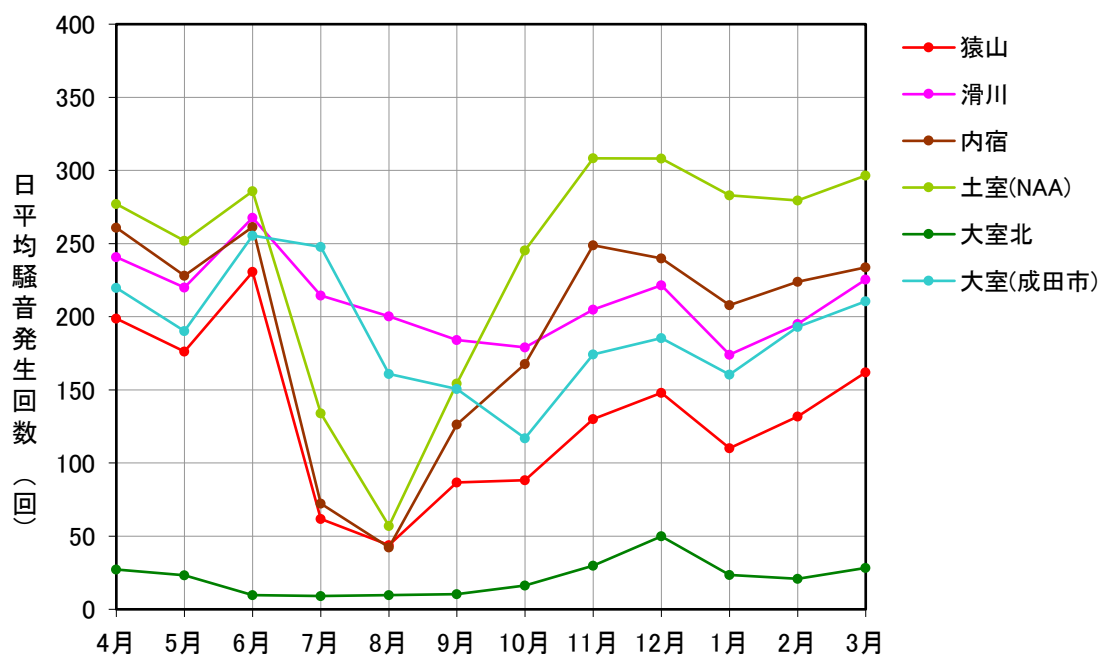


図 2-3-5 月別日平均騒音発生回数 (B 滑走路北側・コース東)

⑥北側谷間地区

このエリアは、A・B 両滑走路北側飛行経路の間に位置しており、成田市の 10 箇所に測定局が設置されている。これらの局では A・B 両滑走路の離着陸騒音が測定されており、空港に近い地点では着陸後のリバース音も測定されるエリアである。

- 月間 L_{den} は、春季から夏季が低めの傾向にあり、秋季から冬季が高めの傾向にある。このエリアでは着陸機よりも離陸機の騒音レベルが高く観測されるため、北側からの着陸機が多くなる春季から夏季は低く、北側への離陸機が多くなる秋季から冬季は高くなる。
- 日平均騒音発生回数は、春季から夏季にかけて減少する傾向にある。この時期は北側からの着陸機が多くなるが、カエル、セミやコオロギなどによる妨害音の影響と考えられる。
- L_{AE} の度数分布図をみると、離陸と着陸で傾向が異なり、離陸は比較的広い分布であるのに対し、着陸は狭い範囲に集中している。これは、離陸機が行先や重量などの違いにより、飛行するコースが変動して騒音値の変動幅が大きくなるのに対し、着陸機は一定のコースを飛行するので離陸機と比較して騒音値の変動幅が小さくなるためである。また、測定局の位置により傾向が異なっている。

図 2-3-6：「月間 L_{den} （北側谷間地区）」及び「月別日平均騒音発生回数（北側谷間地区）」

資料 6-1：「月間 L_{den} 及び月間累計騒音発生回数（北側谷間地区）」

資料 6-2：「 L_{AE} 度数分布図（北側谷間地区）」

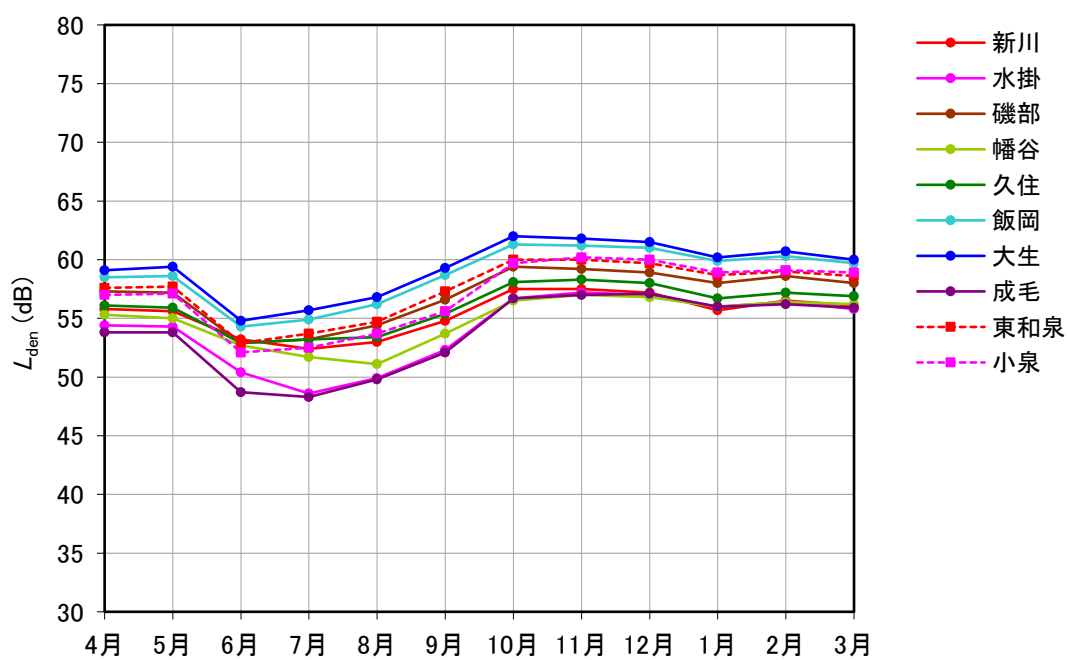


図 2-3-6 月間 L_{den} (北側谷間地区)

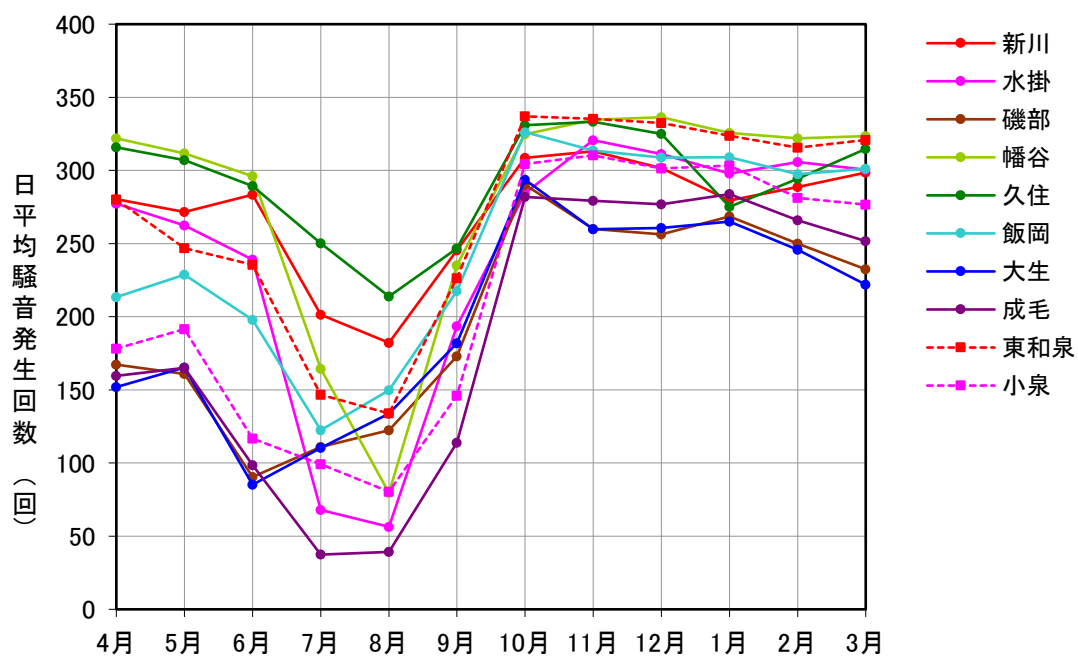


図 2-3-6 月別日平均騒音発生回数 (北側谷間地区)

⑦空港側方

このエリアは、空港周辺で空港を挟むように位置しており、成田市、富里市、芝山町及び多古町の15箇所に測定局が設置されている。これらの局は空港に近いことから、離着陸騒音以外に着陸後のリバース音、航空機の地上走行（タクシーイング）音及びエンジン試運転時の音などの地上騒音が聞こえる地点も多い。これらの音は風向きなどの影響を受けやすいため、騒音レベルが日によって大きく変化するなどの特徴がある。また、滑走路の運用方向の影響を大きく受けるため、A滑走路側とB滑走路側では傾向が異なる。

- 月間 L_{den} は、A滑走路に近い三里塚グラウンドや三里塚小学校では変動が小さい。一方、飛行コースから離れている大和では月間 L_{den} の変動幅が大きい。その他の測定局は、滑走路の運用方向の違いにより変動している。
- 日平均騒音発生回数は、全体的にばらつきが大きく、季節ごとの傾向がはっきりしていないものの、夏季は減少傾向が見られるが、セミなどの妨害音による影響と考えられる。このエリアでは運用方向の違いなどにより騒音発生回数が変わるため、明確な傾向が表れにくい。A滑走路側では、A滑走路の離着陸騒音が主で、滑走路に近い測定局では地上騒音も測定される。B滑走路側では、B滑走路の離着陸騒音の他にA滑走路の離着陸騒音も測定され、滑走路に近い測定局では地上騒音も測定される。
- L_{AE} の度数分布図は、着陸騒音では突出した頻度分布ではなく、なだらかな広がりを持った形状になっている測定局が多く見られる。これは、飛行騒音の他に地上騒音が測定されること、特に地上を伝わる音は風向きなどの気象状況の影響を受け、変動が大きくなっているためと考えられる。離陸騒音は、測定局の位置により傾向が大きく異なっている。

図 2-3-7：「月間 L_{den} （空港側方）」及び「月別日平均騒音発生回数（空港側方）」

資料 7-1：「月間 L_{den} 及び月間累計騒音発生回数（空港側方）」

資料 7-2：「 L_{AE} 度数分布図（空港側方）」

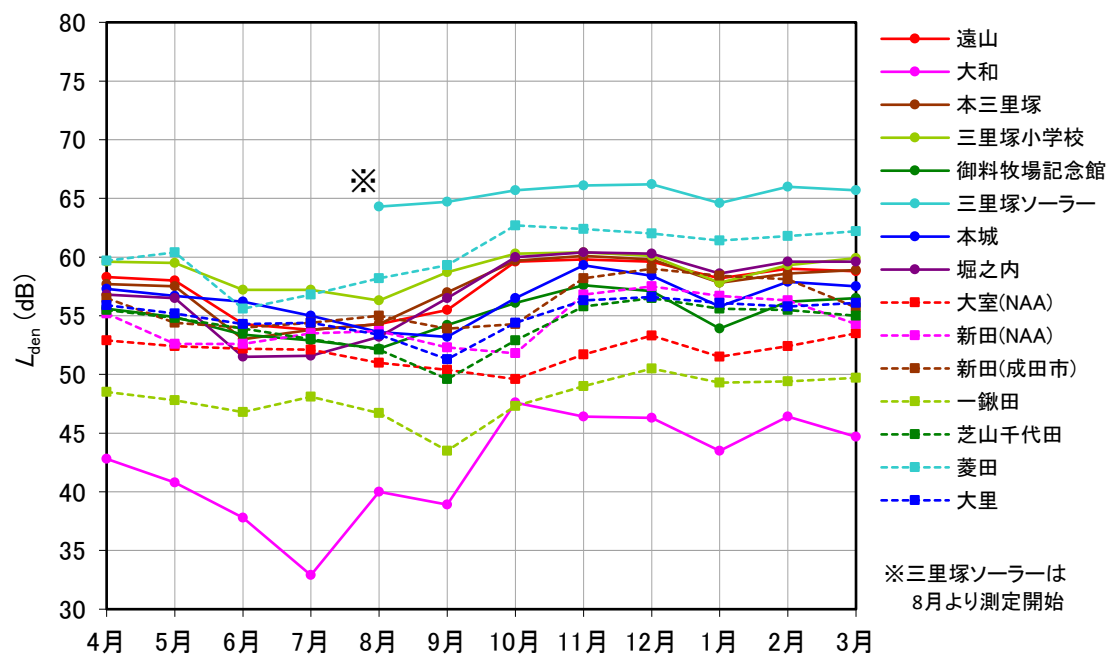


図 2-3-7 月間 L_{den} (空港側方)

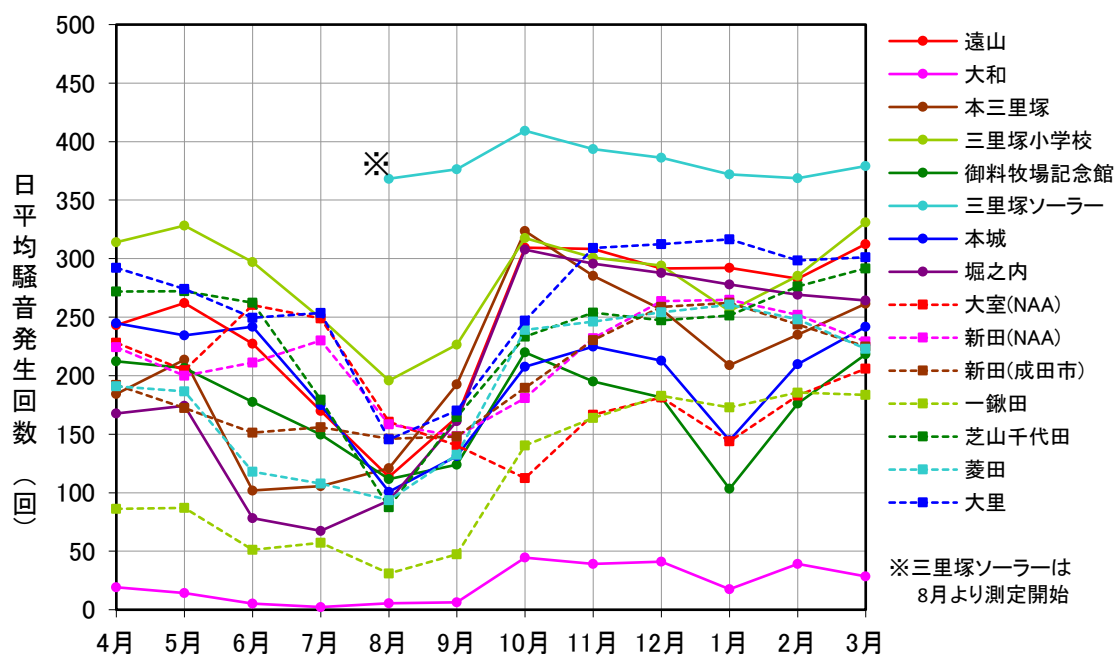


図 2-3-7 月別日平均騒音発生回数 (空港側方)

⑧A 滑走路南側・コース直下

このエリアは、A 滑走路南側の飛行経路直下に位置しており、成田市、山武市、芝山町及び横芝光町の 8 箇所に測定局が設置されている。これらの局は A 滑走路の離着陸騒音以外にも B 滑走路の離着陸騒音も測定される。

- 月間 L_{den} は、年間を通して変動幅が小さい傾向にある。A 滑走路の南側への離着陸が増加する春季から夏季に増加している。
- 日平均騒音発生回数は、春季から夏季に増加し、秋季から冬季に減少する傾向にある。なお、夏季に芝山集会所及び八田で騒音発生回数が減少しているのは、セミなどの妨害音による影響と考えられる。
- L_{AE} の度数分布図をみると、離陸と着陸で傾向が異なり、離陸は比較的広い分布であるのに対し、着陸は狭い範囲に集中している。これは、離陸機が行先や重量などの違いにより、飛行するコースが変動して騒音値の変動幅が大きくなるのに対し、着陸機は一定のコースを飛行するので離陸機と比較して騒音値の変動幅が小さくなるためである。また、八田及び蓮沼の着陸は、双峰性の分布となっているが、これは、騒音値の大きい方が A 滑走路の南側からの着陸で、騒音値の小さい方が B 滑走路の南側からの着陸である。

図 2-3-8：「月間 L_{den} (A 滑走路南側・コース直下)」及び「月別日平均騒音発生回数 (A 滑走路南側・コース直下)」

資料 8-1：「月間 L_{den} 及び月間累計騒音発生回数 (A 滑走路南側・コース直下)」

資料 8-2：「 L_{AE} 度数分布図 (A 滑走路南側・コース直下)」

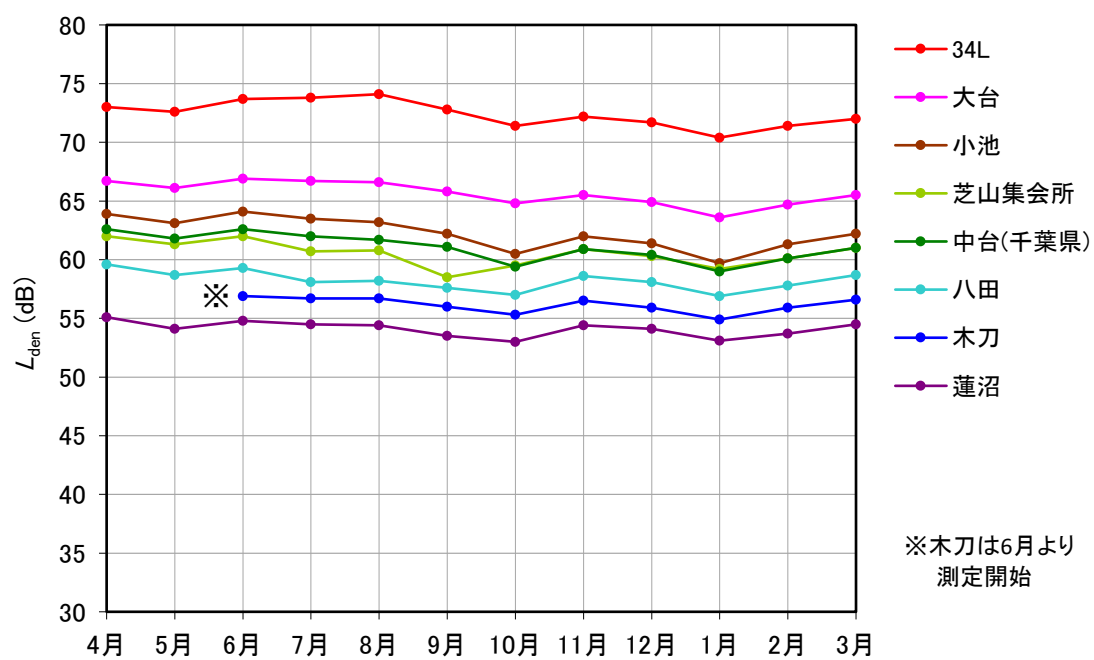


図 2-3-8 月間 L_{den} (A 滑走路南側・コース直下)

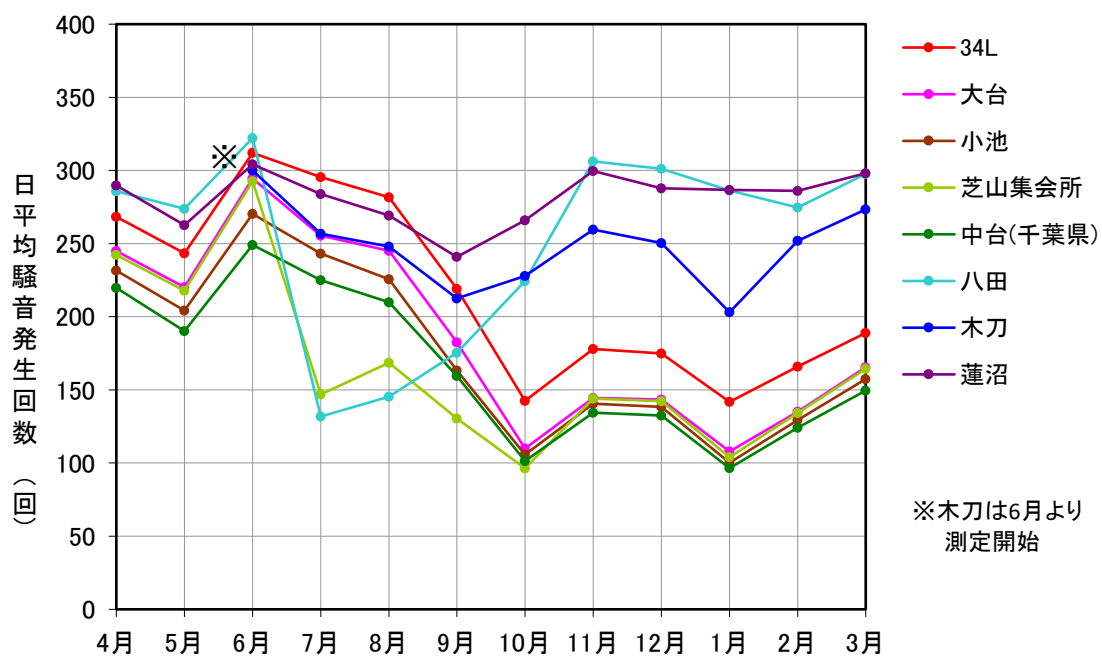


図 2-3-8 月別日平均騒音発生回数 (A 滑走路南側・コース直下)

⑨B 滑走路南側・コース直下

このエリアは、B 滑走路南側の飛行経路直下に位置しており、成田市、多古町及び横芝光町の 5 箇所に測定局が設置されている。これらの局は B 滑走路の離着陸騒音以外にも A 滑走路の離着陸騒音も測定される。

- 月間 L_{den} は年間を通じて変動幅は小さいが、B 滑走路の南側からの着陸が多い冬季に高くなる傾向が見られた。
- 日平均騒音発生回数は、夏季に減少し冬季に増加する傾向がみられた。これは B 滑走路の南側からの着陸が夏季に少なく、冬季に多いことが影響していると考えられる。また、夏季の減少はセミなどの妨害音が影響していると考えられる。
- L_{AE} の度数分布図をみると、離陸と着陸で傾向が異なり、離陸は比較的広い分布であるのに対し、着陸は狭い範囲に集中している。これは、離陸機が行先や重量などの違いにより、飛行するコースが変動して騒音値の変動幅が大きくなるのに対し、着陸機は一定のコースを飛行するので離陸機と比較して騒音値の変動幅が小さくなるためである。また、このエリアでは、A 滑走路、B 滑走路の両方の離着陸騒音が測定されるが、着陸騒音は B 滑走路が、離陸騒音は A 滑走路が主として観測されている。

図 2-3-9：「月間 L_{den} (B 滑走路南側・コース直下)」及び「月別日平均騒音発生回数 (B 滑走路南側・コース直下)」

資料 9-1：「月間 L_{den} 及び月間累計騒音発生回数 (B 滑走路南側・コース直下)」

資料 9-2：「 L_{AE} 度数分布図 (B 滑走路南側・コース直下)」

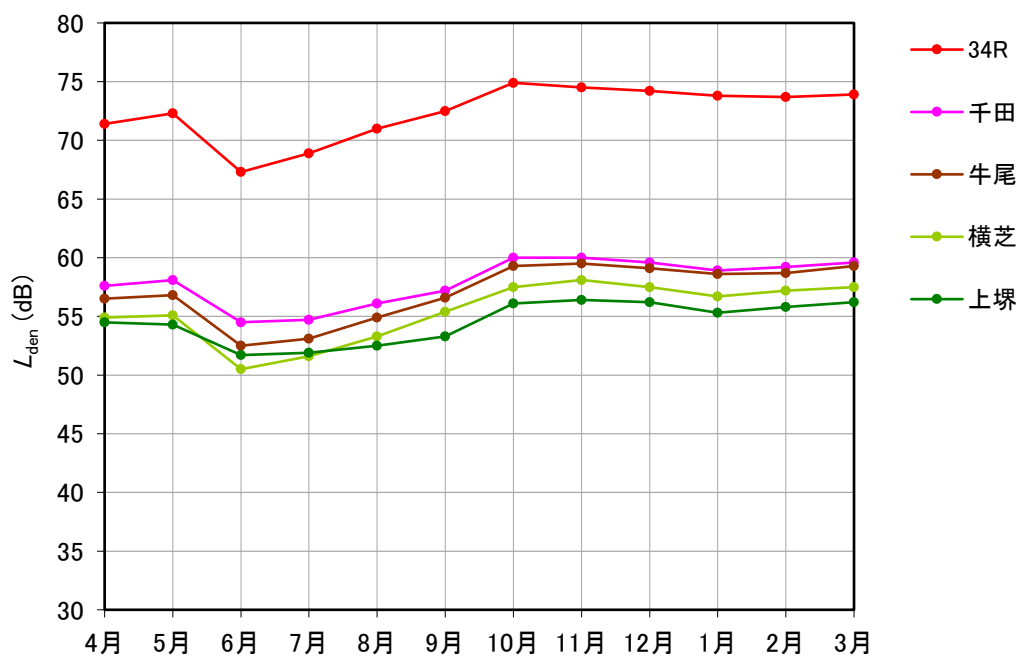


図 2-3-9 月間 L_{den} (B 滑走路南側・コース直下)

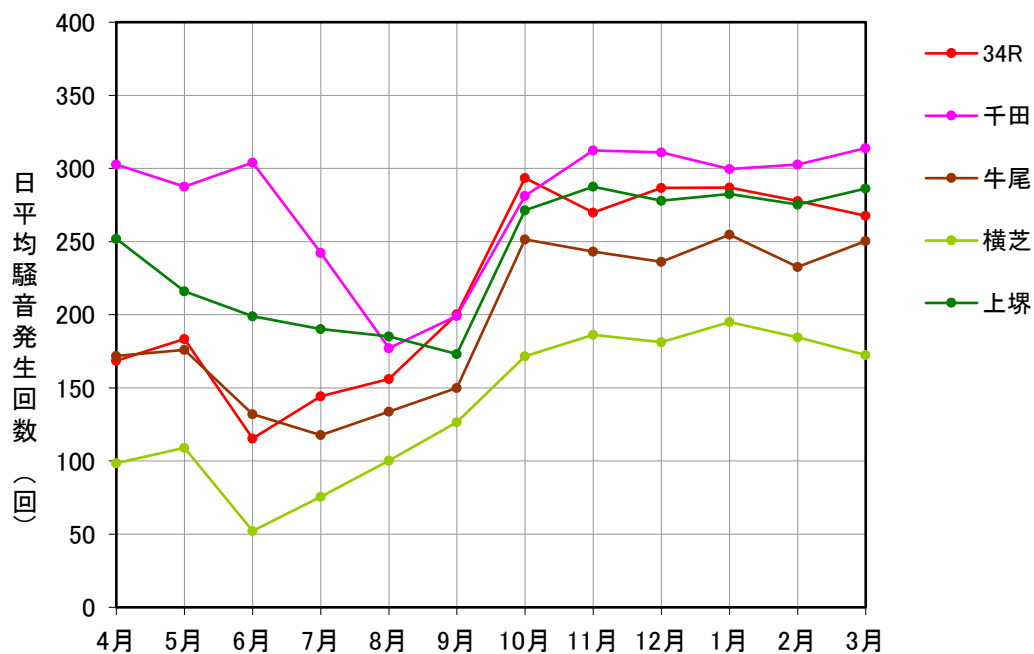


図 2-3-9 月別日平均騒音発生回数 (B 滑走路南側・コース直下)

⑩A 滑走路南側・コース西

このエリアは、A 滑走路南側の飛行経路下から西側に位置し、成田市、山武市及び芝山町の 11 箇所に測定局が設置されている。これらの局は A 滑走路の離着陸騒音が主であるが、B 滑走路の離着陸騒音も僅かながら測定される局もある。

- 月間 L_{den} は、年間を通して変動幅が小さい傾向がある。このエリアでは A 滑走路の南側へ離陸する航空機の影響を大きく受けるため、離陸機が多くなる春季から夏季は高く、逆に離陸機が少なくなる秋季から冬季は低くなる傾向がある。
- 日平均騒音発生回数は、春季から初夏に増加しているが、これは A 滑走路の南側への離陸機増加が影響していると考えられる。また、南三里塚では秋季から冬季に増加しているが、これは空港に近く A 滑走路の北側への離陸機も影響していると考えられる。なお、夏季の減少はセミなどの妨害音による影響と考えられる。
- L_{AE} の度数分布図をみると、離陸と着陸で傾向が異なり、離陸は比較的広い分布であるのに対し、着陸は狭い範囲に集中している。これは離陸機が行先や重量などの違いにより飛行するコースが変動して騒音値の変動幅が大きくなるのに対し、着陸機は一定のコースを飛行するので離陸機と比較して騒音値の変動幅が小さくなるため、着陸に比べて離陸のレベルが大きい傾向がある。

図 2-3-10：「月間 L_{den} (A 滑走路南側・コース西)」及び「月別日平均騒音発生回数 (A 滑走路南側・コース西)」

資料 10-1：「月間 L_{den} 及び月間累計騒音発生回数 (A 滑走路南側・コース西)」

資料 10-2：「 L_{AE} 度数分布図 (A 滑走路南側・コース西)」

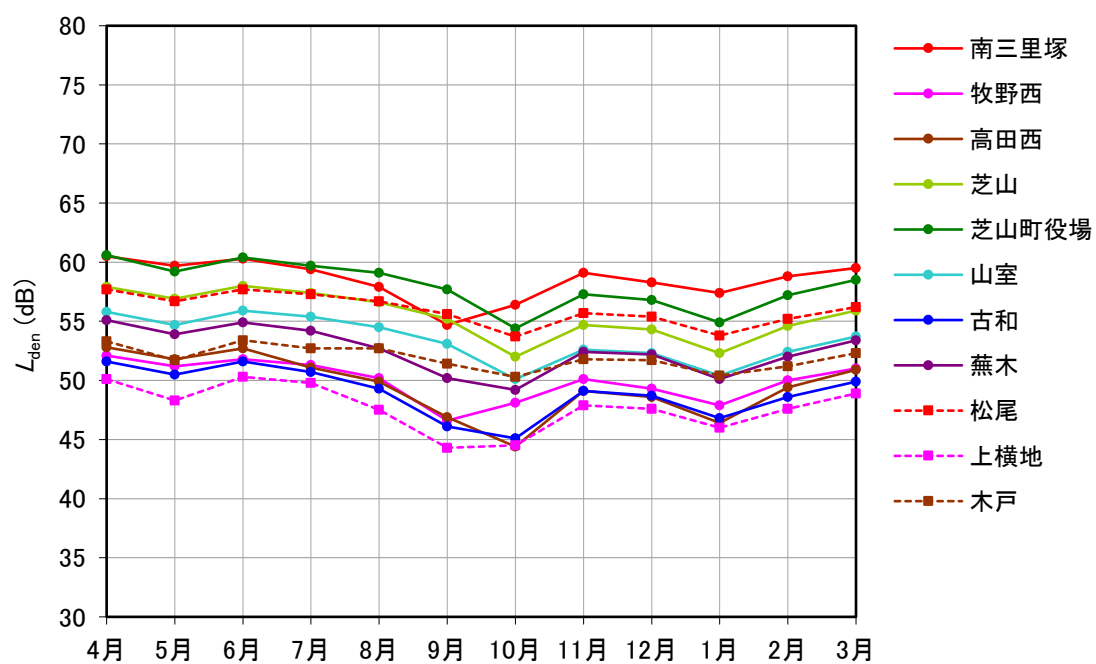


図 2-3-10 月間 L_{den} (A 滑走路南側・コース西)

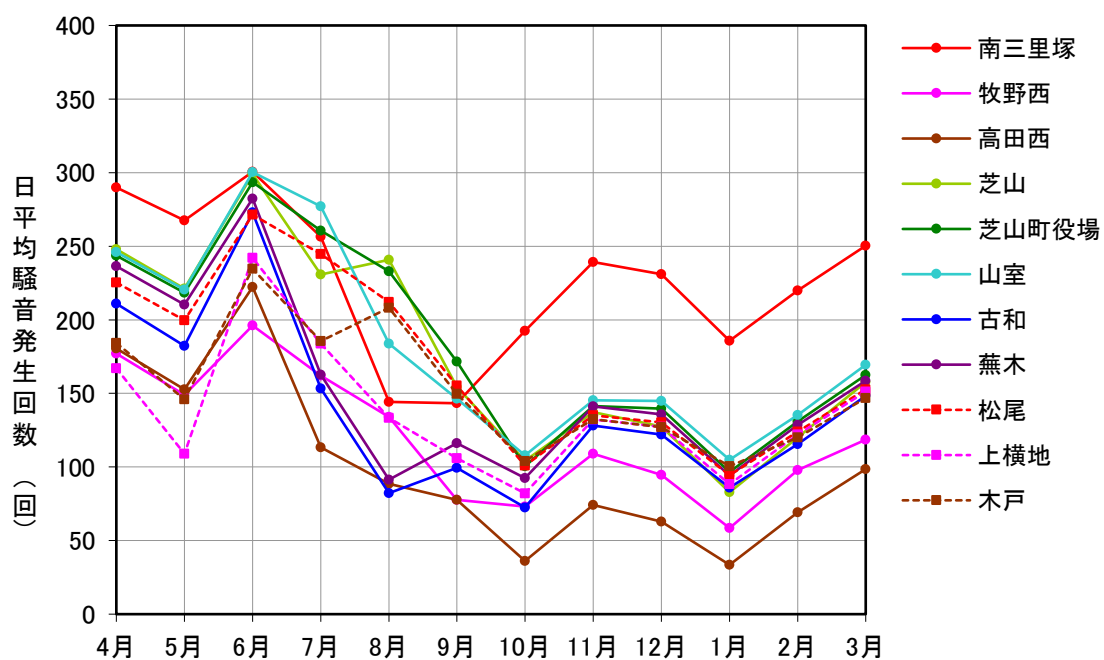


図 2-3-10 月別日平均騒音発生回数 (A 滑走路南側・コース西)

⑪B 滑走路南側・コース東

このエリアは、B 滑走路南側の飛行経路東側に位置し、多古町、及び横芝光町の 5 箇所に測定局が設置されている。これらの局は主に B 滑走路の離着陸騒音が測定されるが、A 滑走路の離陸騒音も観測される。

- 月間 L_{den} は、年間を通じて変動幅が小さい傾向にあるが、春季から夏季は A 滑走路及び B 滑走路から南側への離陸機の影響が、秋季から冬季は B 滑走路の南側からの着陸機の影響が大きいものと考えられる。
- 日平均騒音発生回数は、春季から夏季に少なく、秋季から冬季に多くなる傾向が見られる。なお、夏季は B 滑走路の南側からの着陸機が少なくなる他、セミなどによる妨害音の影響も考えられる。
- L_{AE} の度数分布図を見ると、離陸と着陸の分布に差が見られる。着陸の分布の幅は狭く集中している一方で、離陸は、A 滑走路、B 滑走路の両方が測定されるため、双峰性の分布が見られる。

図 2-3-11：「月間 L_{den} (B 滑走路南側・コース東)」及び「月別日平均騒音発生回数 (B 滑走路南側・コース東)」

資料 11-1：「月間 L_{den} 及び月間累計騒音発生回数 (B 滑走路南側・コース東)」

資料 11-2：「 L_{AE} 度数分布図 (B 滑走路南側・コース東)」

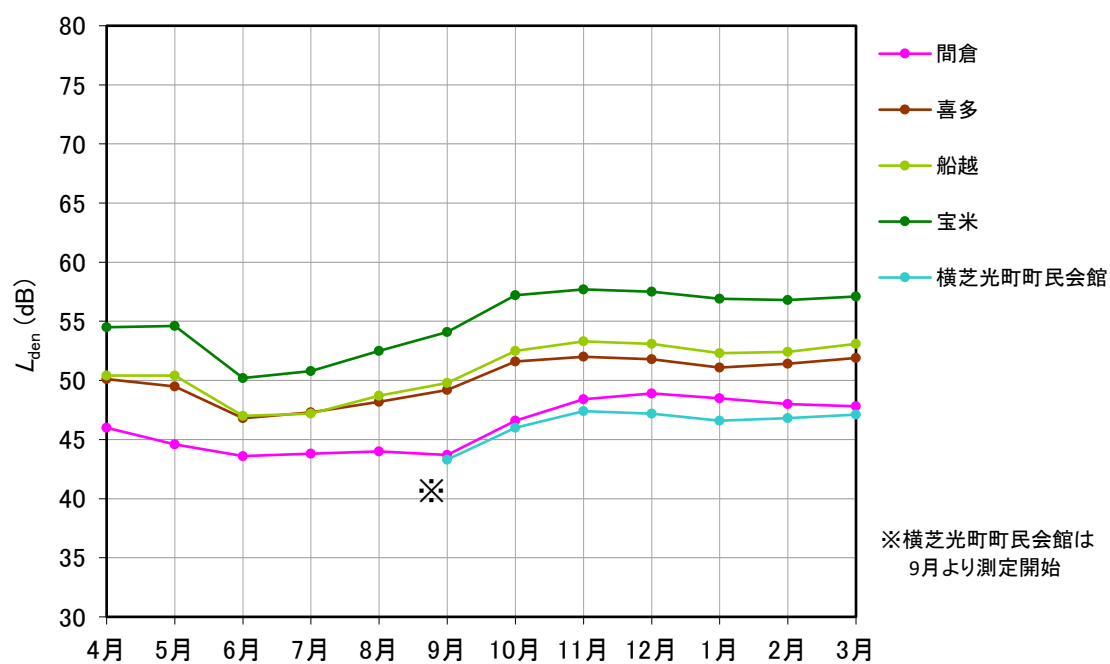


図 2-3-11 月間 L_{den} (B 滑走路南側・コース東)

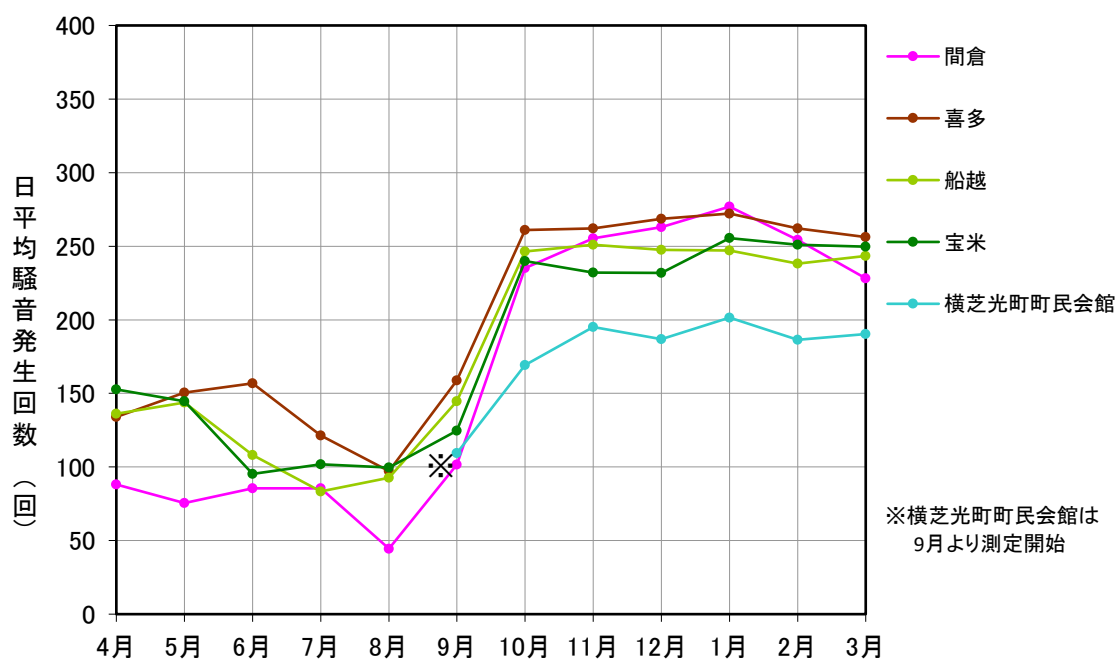


図 2-3-11 月別日平均騒音発生回数 (B 滑走路南側・コース東)

⑫南側谷間地区

このエリアは、A・B 両滑走路南側の飛行経路の間に位置し、芝山町及び横芝光町の 9 箇所に設置されている。これらの局は A・B 両滑走路の離着陸騒音が測定されており、空港に近い地点では地上騒音なども測定される。

- 月間 L_{den} は、年間を通して変動幅は大きくないが、谷は A 滑走路に近く、A 滑走路を離着陸する航空機の影響を大きく受けるためと考えられる。
- 日平均騒音発生回数は、空港との距離が離れるほど変動幅が大きくなる傾向がある。
- L_{AE} の度数分布図を見ると、離陸と着陸で傾向が異なり、離陸は比較的広い分布であるのに対し、着陸は狭い範囲に集中している。これは、離陸機が行先や重量などの違いにより、飛行するコースが変動して騒音値の変動幅が大きくなることに対し、着陸機は一定のコースを飛行するので離陸機と比較して騒音値の変動幅が小さくなるためである。また、測定局の位置により傾向が異なっている。

図 2-3-12：「月間 L_{den} （南側谷間地区）」及び「月別日平均騒音発生回数（南側谷間地区）」

資料 12-1：「月間 L_{den} 及び月間累計騒音発生回数（南側谷間地区）」

資料 12-2：「 L_{AE} 度数分布図（南側谷間地区）」

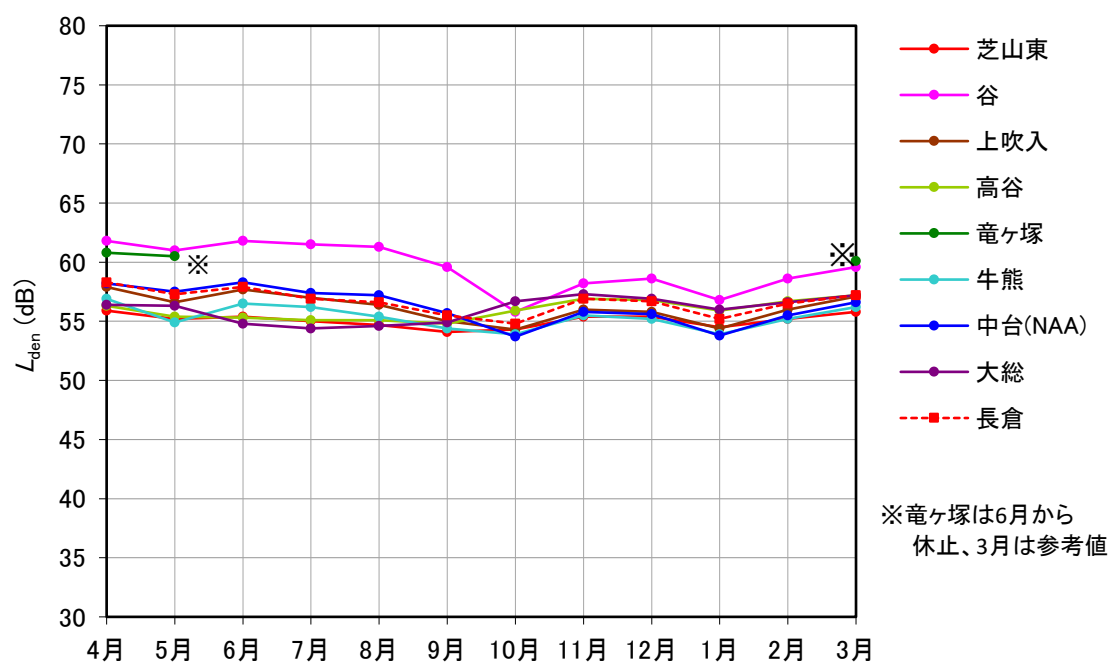


図 2-3-12 月間 L_{den} (南側谷間地区)

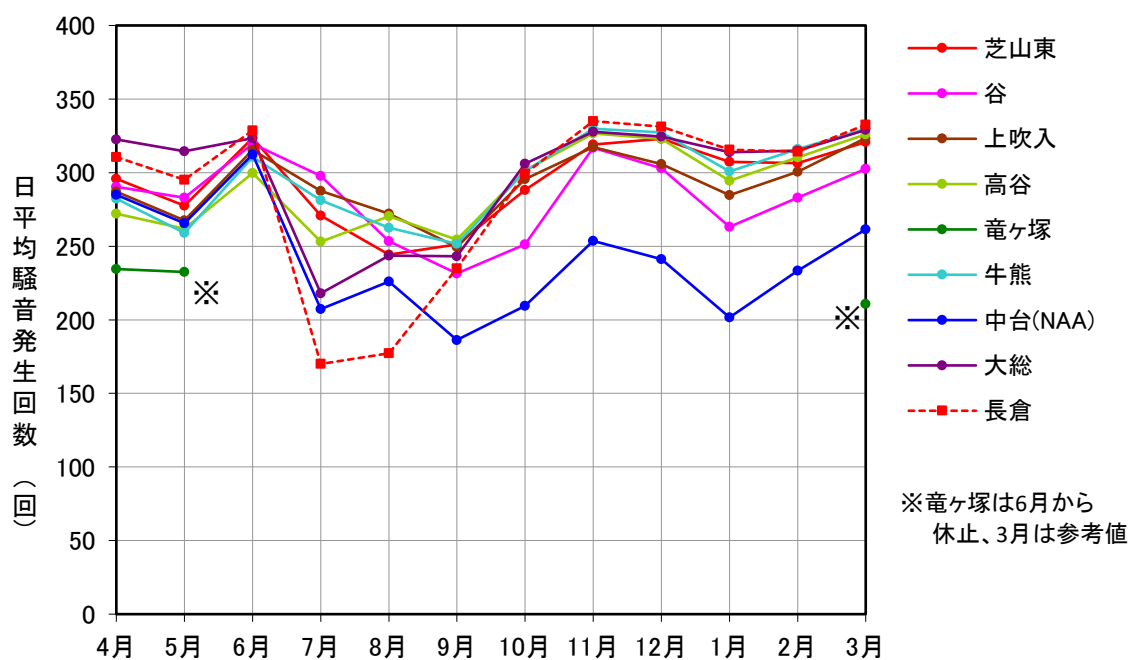


図 2-3-12 月別日平均騒音発生回数 (南側谷間地区)

3. 運航状況

成田国際空港に乗り入れている 2025(令和 7)年度の就航都市数は冬季スケジュールで 122 都市（海外 104 都市、国内 18 都市）であり、前年度の 123 都市（海外 105 都市、国内 18 都市）と比べてほぼ同一であった。なお、過去最高であった 2019(令和元)年度の 140 都市（海外 118 都市、国内 22 都市）と比べると少ない状況が続いている。

(1) 発着回数

滑走路別発着回数を表 3-1 に、開港から 2025(令和 7)年度までの発着回数について、図 3-1 の「発着回数の年度別推移」にまとめた。また、開港当時から現在までの主な運航状況について、表 3-2 の「主な運航状況の推移」にまとめた。

2025(令和 7)年度の総発着回数は、前年度比 104%の 254,134 回であったが、コロナ禍前の過去最高を記録した 2019(令和元)年度と比較すると 98%であった。

滑走路別に見ると、A 滑走路が前年度比 103%の 147,172 回、B 滑走路は前年度比 104% の 106,962 回であり、いずれも増加となった。

表 3-1 滑走路別発着回数

		発着回数						比較					
		①2025年度		②2024年度		③2019(R1)年度		①-②		前年度比 ※1	①-③		2019(R1) 年度比※2
		年間値	日平均	年間値	日平均	年間値	日平均	年間値	日平均		年間値	日平均	
A滑走路	離陸	123,931	339.5	121,102	330.9	116,407	318.1	2,829	8.6	102%	7,524	21.4	106%
	着陸	23,241	63.7	21,578	59.0	25,992	71.0	1,663	4.7	108%	-2,751	-7.3	89%
	計	147,172	403.2	142,680	389.8	142,399	389.1	4,492	13.4	103%	4,773	14.1	103%
B滑走路	離陸	3,132	8.6	1,668	4.6	12,826	35.0	1,464	4.0	188%	-9,694	-26.4	24%
	着陸	103,830	284.5	101,181	276.5	103,272	282.2	2,649	8.0	103%	558	2.3	101%
	計	106,962	293.0	102,849	281.0	116,098	317.2	4,113	12.0	104%	-9,136	-24.2	92%
合計	離陸	127,063	348.1	122,770	335.4	129,233	353.1	4,293	12.7	103%	-2,170	-5.0	98%
	着陸	127,071	348.1	122,759	335.4	129,264	353.2	4,312	12.7	104%	-2,193	-5.1	98%
	計	254,134	696.3	245,529	670.8	258,497	706.3	8,605	25.5	104%	-4,363	-10.0	98%

※1 前年度比：(①/②)×100 ※2 R1 年度比：(①/③)×100

表 3-2 主な運航状況の推移

年度	月 日	事 項	年間発着回数実績	日平均 発着回数実績
1978年度 (昭和53年度)	1978年 5月20日 1978年 5月21日	・成田国際空港開港 ・運航開始	52,613回	167回
2002年度 (平成14年度)	2002年 4月18日	・暫定平行滑走路 (B' 滑走路) 供用開始 (滑走路長：2180m)	176,365回	490回
2009年度 (平成21年度)	2009年10月22日 2010年 3月28日 "	・暫定平行滑走路 (B' 滑走路) が北側へ320m延伸し、2500mの B滑走路として供用開始 ・滑走路の事前承認制度を一部撤廃 ・年間発着枠は20万回から22万回へ拡大	187,051回	512回
2011年度 (平成23年度)	2011年10月20日 2011年10月30日 2012年 3月25日	・A、B両滑走路から同時に離着陸できる同時離着陸方式の運用開始 ・年間発着枠は22万回から23.5万回へ拡大 ・年間発着枠は23.5万回から25万回へ拡大	187,237回	512回
2012年度 (平成24年度)	2012年12月13日 2013年 3月31日 "	・A滑走路南側の着陸滑走路長を750m延長し、4000mとして供用開始 ・離着陸制限 (カーフェー) の弾力的運用の開始 ・年間発着枠は25万回から27万回へ拡大	212,078回	581回
2014年度 (平成26年度)	2015年 3月29日	・年間発着枠は27万回から30万回へ拡大	228,220回	625回
2019年度 (令和元年度)	2019年10月27日	・A滑走路の運用時間が24時までに延長され、離着陸制限 (カーフェー) の弾力的運用時間が24時から24時30分までに変更	258,497回	708回
2025年度 (令和7年度)	2025年10月26日	・C滑走路供用開始までの「30万回を超える運用」について、 2025 (令和7) 年1月の四者協議会で確認し、同年10月26日より 年間発着枠を30万回から34万回へ拡大	254,134回	696回

注：年間発着枠とは、1年間で受け入れ可能な発着回数の合計値

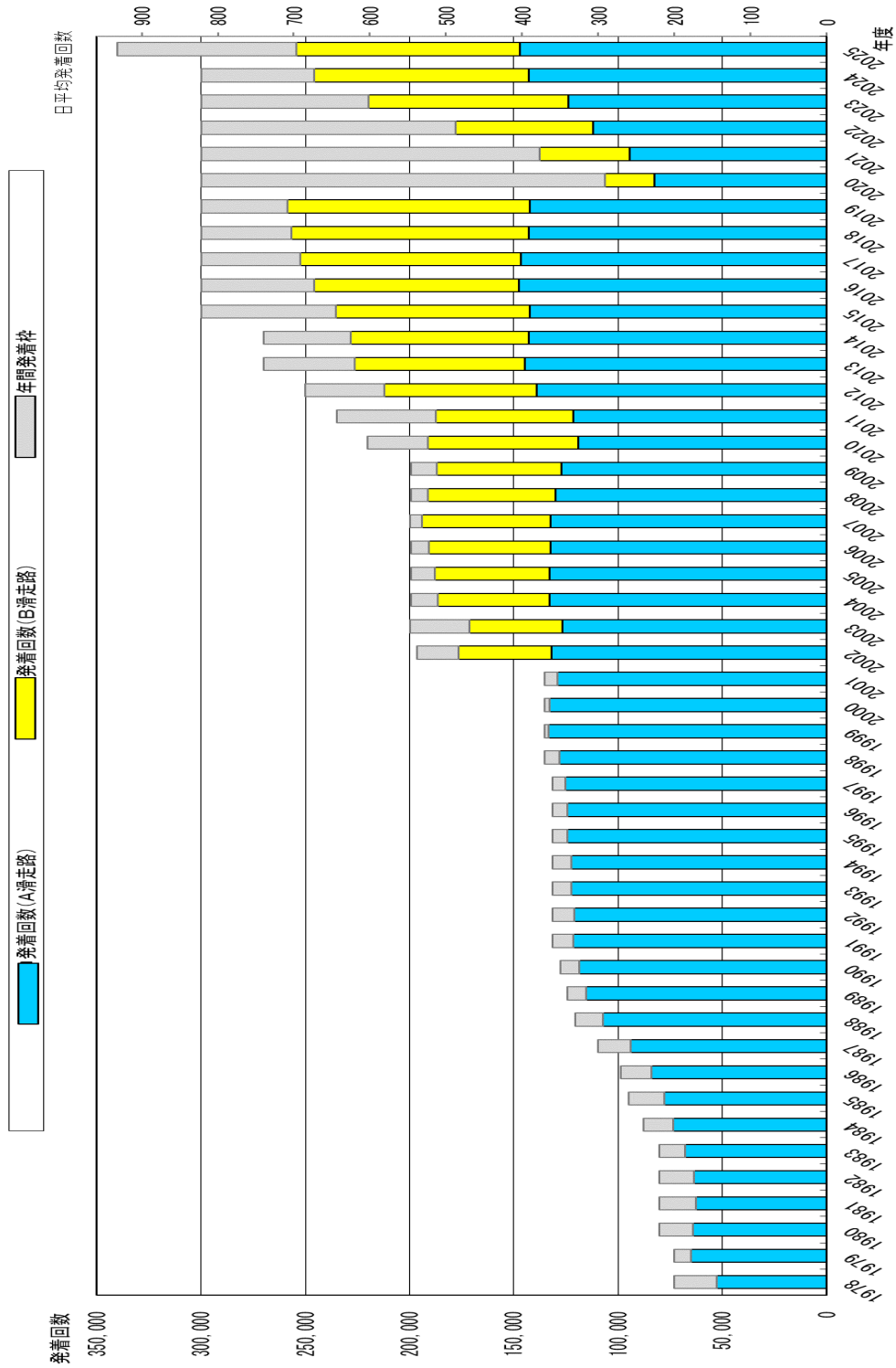


図 3-1 発着回数の年度別推移

(2) 南北発着回数及び南北風向率と風配図

2025(令和 7)年度の南北滑走路別発着回数及び南北風向率(月別・年間)のグラフを図 3-2-1 に示す。滑走路の運用方向は風向により変化するため、例年では南風割合が高い春季～夏季は滑走路南側を向いた発着(以下「南向き運用」という)回数が多くなり、反対に北風の割合が高い秋季～冬季は滑走路北側を向いた発着(以下「北向き運用」という)回数が多い。

- ① 2025(令和 7)年度は、5 月を除き 4 月～9 月は南向き運用が多く、10 月～翌 3 月は北向き運用が多くなるといった例年と同じような傾向が見られた。通年で見ると、北向き運用比率は 51.9%となり、前年度の 53.3%から 1.4 ポイント減少した。風向率は、北風率が 47.2%となり、前年度の 49.5%から 2.3 ポイント減少した。
- ② 月別の北風率、北向き運用比率を、前年度及び過去 10 年平均とともに図 3-2-2 に示す。2025(令和 7)年度は、5・6 月を除き、前年度及び過去 10 年平均と概ね同様の推移を示した。
- ③ 年度別風配図を図 3-3 に示す。過去 5 年間の年度別風配図と比較すると、2025(令和 7)年度は南南東の風が多く、加えて南西の風もやや多い傾向が見られた。また、月別風配図では、6 月に南南東の風に加えて南西の風もやや多い状況が見られた。

図 3-2-1: 「2025(令和 7)年度 南北滑走路別発着回数及び南北風向率(月別・年間)」(南北風向率は滑走路の方位を補正して算定)

図 3-2-2: 「月別の北風率及び北向き運用比率と年間値の推移」

表 3-3 : 「月別南北別発着回数」

図 3-3 : 「年度別風配図」

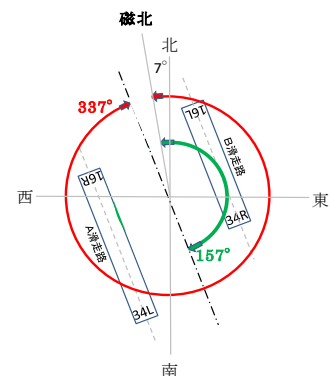
資料集 1 資料 14: 「年度別滑走路南北使用比率」

資料集 1 資料 15: 「月別風配図」

(参考)

成田国際空港の場合の使用滑走路[A 滑走路(16R、34L)及び B 滑走路(16L、34R)]とは、滑走路の磁方位を磁北から時計廻りに計った角度を元に求めた数字の 1 桁目を四捨五入し、0 を省略したもので、平行して 2 本の滑走路がある場合、着陸方向から見て左側の滑走路に L、右側の滑走路に R を付加している。

16R、16L : 磁北から時計廻りの角度 約 157°
34L、34R : 磁北から時計廻りの角度 約 337°



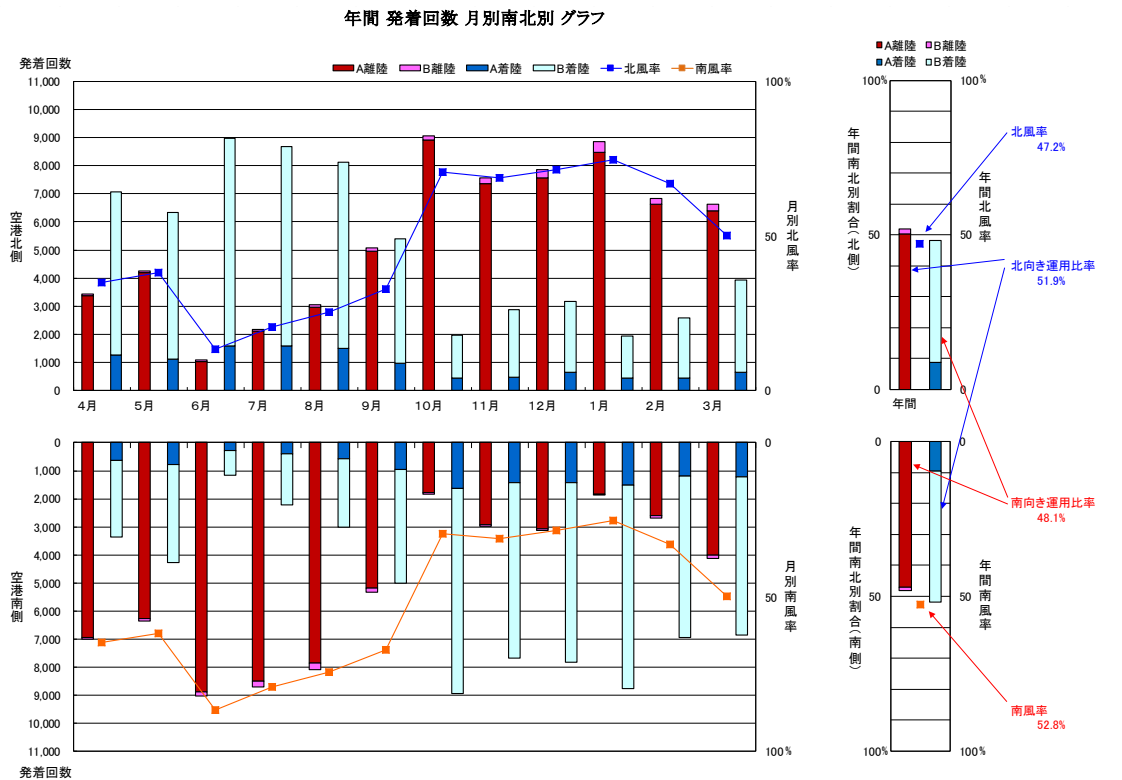


図 3-2-1 2025(令和7)年度 南北滑走路別発着回数及び南北風向率(月別・年間)

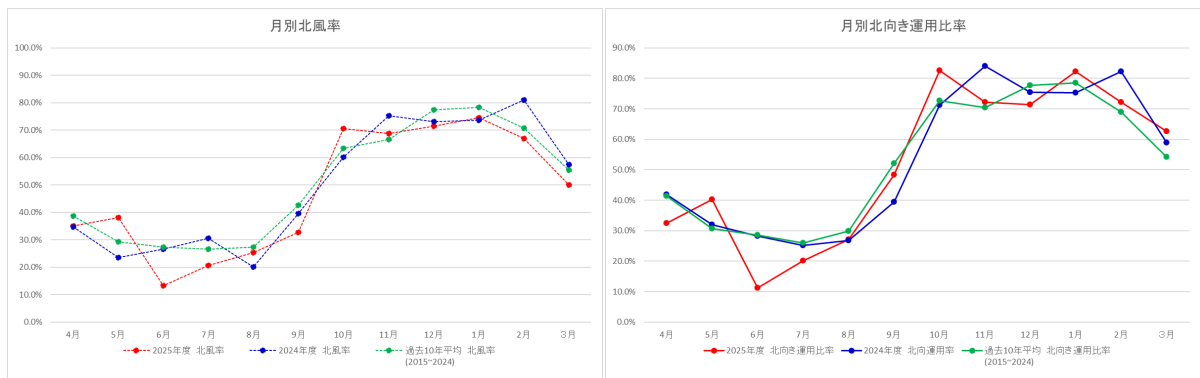
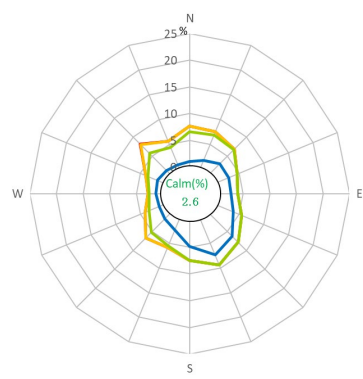
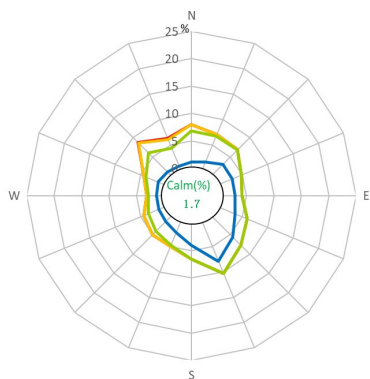
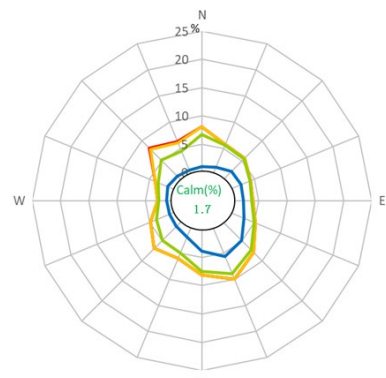
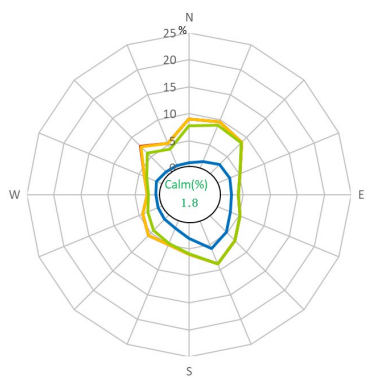
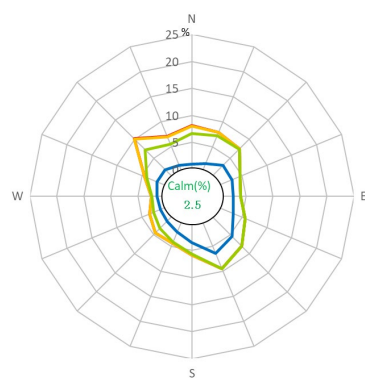
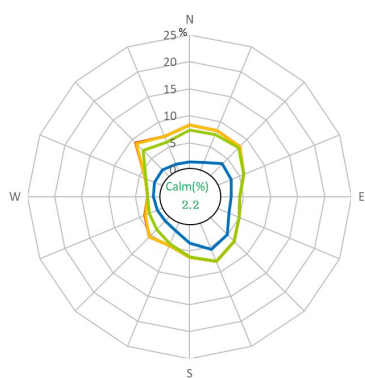


図 3-2-2 月別の北風率及び北向き運用比率と年間値の推移

表 3-3 月別南北別発着回数

集計期間	空港北側				空港南側				北向運用率	南向運用率
	A北離陸	B北離陸	A北着陸	B北着陸	北風率	A南離陸	B南離陸	A南着陸	B南着陸	南風率
2025年4月	3376	46			35.0	6944	71			65.0
			1261	5816				630	2726	
5月	4204	61			38.1	6265	79			61.9
			1132	5215				791	3468	
6月	1047	44			13.2	8891	149			86.8
			1598	7364				269	901	
7月	2119	48			20.6	8512	195			79.4
			1604	7057				411	1797	
8月	2966	76			25.4	7857	224			74.6
			1517	6605				582	2423	
9月	4969	103			32.7	5193	142			67.3
			965	4438				954	4045	
10月	8921	142			70.5	1791	38			29.5
			437	1528				1633	7296	
11月	7362	214			68.7	2932	48			31.3
			493	2398				1429	6244	
12月	7576	279			71.5	3055	82			28.5
			642	2533				1427	6406	
2026年1月	8461	396			74.6	1838	36			25.4
			437	1496				1515	7260	
2月	6635	205			66.9	2610	87			33.1
			441	2160				1195	5748	
3月	6400	238			50.1	4007	129			49.9
			669	3267				1209	5639	
合計	64,036	1,852	11,196	49,877	47.2%	59,895	1,280	12,045	53,953	52.8%
										51.9%
										48.1%



凡例

Calm	0.5m/s 未満
■	～1.9m/s
■	～4.9m/s
■	～9.9m/s
■	10m/s～

(積み上げグラフ)

データ提供：成田国際空港(株)

図 3-3 年度別風配図

(3) 時間別及び時間帯別発着回数

① 1日当たりの時間別発着回数

2025(令和7)年度の1日当たりの時間別発着回数について、過去2年分と併せて図3-4-1~3に示す。

空港全体における2025(令和7)年度の発着回数は、過去2年分と比べると、6時、12時、13時台を除く時間で増加した。

滑走路別に見ると、A滑走路では6時、7時、9時、13時台で前年度より減少しているが、他の時間では過去2年分よりも増加している。

B滑走路では、12時、19時台で前年度より減少、8時、21時台は一昨年度より減少しているが、他の時間では過去2年分と同等もしくは増加している。

② カーフェュー時間帯の発着回数

成田国際空港では、周辺地域への環境対策（発生源対策の一つ）の一環として、開港以来、深夜23時～早朝6時の時間帯は離着陸制限（カーフェュー）を実施してきたが、2013(平成25)年3月31日の夏ダイヤから、緊急事態（従来取り決め）に加え、出発地の空港の悪天候等、航空会社の努力では対応できない、やむを得ない場合に限り、23時台の離着陸を認める「離着陸制限（カーフェュー）の弾力的運用」が開始された。更に2019(令和元)年10月27日から、A滑走路の運用時間を1時間延長して24時までにするとともに、弾力的運用時間を24時から24時30分までの30分間とした。

2025(令和7)年度において、弾力的運用の対象となったのは13機あり、前年度(31機)と比較して18機減少した。また、緊急事態の対象となったのは16機あり、前年度(30機)と比較して14機減少した。運航の主な理由は、降雪による出発遅延の他、機体トラブルであった。

図3-4-1：「時間別発着回 2023(R5)・2024(R6)・2025(R7) A・B滑走路合計」

図3-4-2：「時間別発着回数 2023(R5)・2024(R6)・2025(R7) A滑走路」

図3-4-3：「時間別発着回数 2023(R5)・2024(R6)・2025(R7) B滑走路」

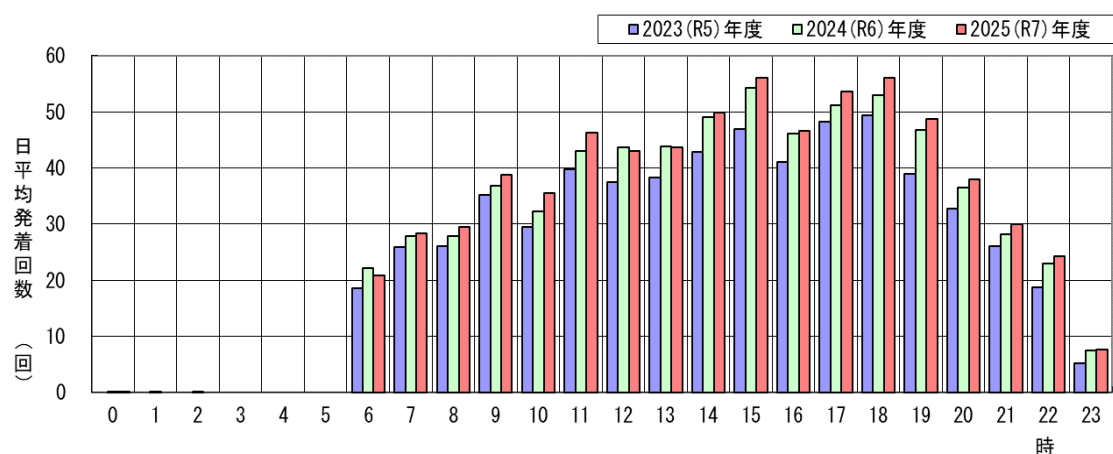


図 3-4-1 時間別発着回数 2023(R5)・2024(R6)・2025(R7) A・B 滑走路合計

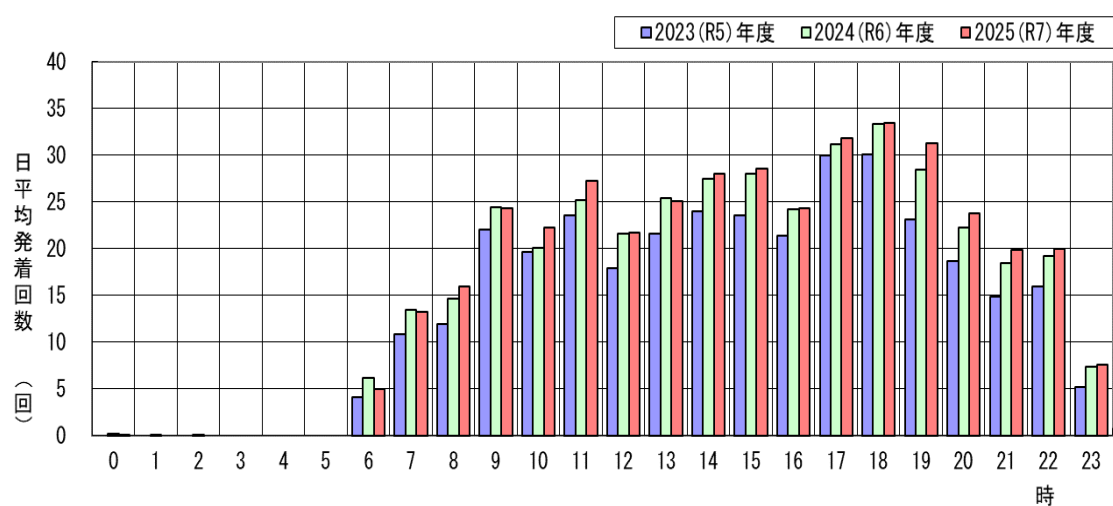


図 3-4-2 時間別発着回数 2023(R5)・2024(R6)・2025(R7) A 滑走路

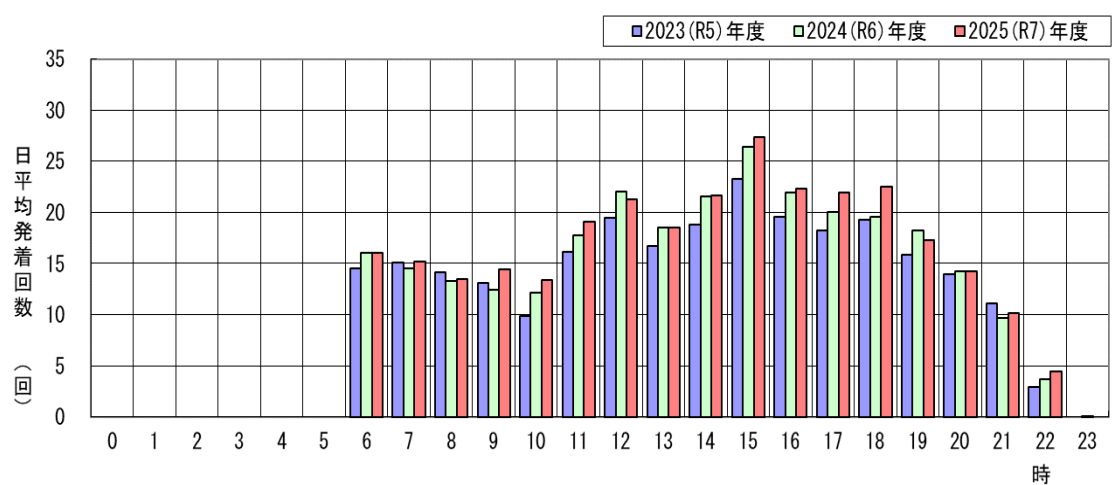


図 3-4-3 時間別発着回数 2023(R5)・2024(R6)・2025(R7) B 滑走路

③ 年間の時間帯別発着回数

2025(令和 7)年度の各時間帯における発着回数を過去 2 年分とあわせて表 3-4 及び図 3-5-1～3 に示す。

2025(令和 7)年度の発着回数は前年度比 104% (8,605 回増) であるものの、時間帯別発着回数を前年度と比較すると、A+B 滑走路で 00:00～07:00 の時間帯が 94% (493 回減)、B 滑走路の 19:00～22:00 の時間帯で 99% (211 回減) であった。

表 3-4 : 「時間帯別発着回数」

図 3-5-1 : 「時間帯別発着回数 2023(R5)・2024(R6)・2025(R7) A・B 滑走路合計」

図 3-5-2 : 「時間帯別発着回数 2023(R5)・2024(R6)・2025(R7) A 滑走路」

図 3-5-3 : 「時間帯別発着回数 2023(R5)・2024(R6)・2025(R7) B 滑走路」

表 3-4 時間帯別発着回数

時 間 帯	滑走路	2023(R5)	2024(R6)	2025(R7)	前年度差	前年度比	前々年度差	前々年度比
		①	②	③	(③-②)	(③/②)	(③-①)	(③/①)
00 : 00-07 : 00	A	1,500	2,303	1,822	-481	79%	322	121%
	B	5,298	5,852	5,840	-12	※ 100%	542	110%
	A+B	6,798	8,155	7,662	-493	94%	864	113%
07 : 00-19 : 00	A	93,897	105,425	107,930	2,505	102%	14,033	115%
	B	74,525	80,268	84,359	4,091	105%	9,834	113%
	A+B	168,422	185,693	192,289	6,596	104%	23,867	114%
19 : 00-22 : 00	A	20,753	25,240	27,370	2,130	108%	6,617	132%
	B	14,985	15,380	15,169	-211	99%	184	101%
	A+B	35,738	40,620	42,539	1,919	105%	6,801	119%
22 : 00-24 : 00	A	7,722	9,712	10,050	338	103%	2,328	130%
	B	1,047	1,349	1,594	245	118%	547	152%
	A+B	8,769	11,061	11,644	583	105%	2,875	133%
合 計	A	123,872	142,680	147,172	4,492	103%	23,300	119%
	B	95,855	102,849	106,962	4,113	104%	11,107	112%
	A+B	219,727	245,529	254,134	8,605	104%	34,407	116%

※ 端数処理による 100%表示

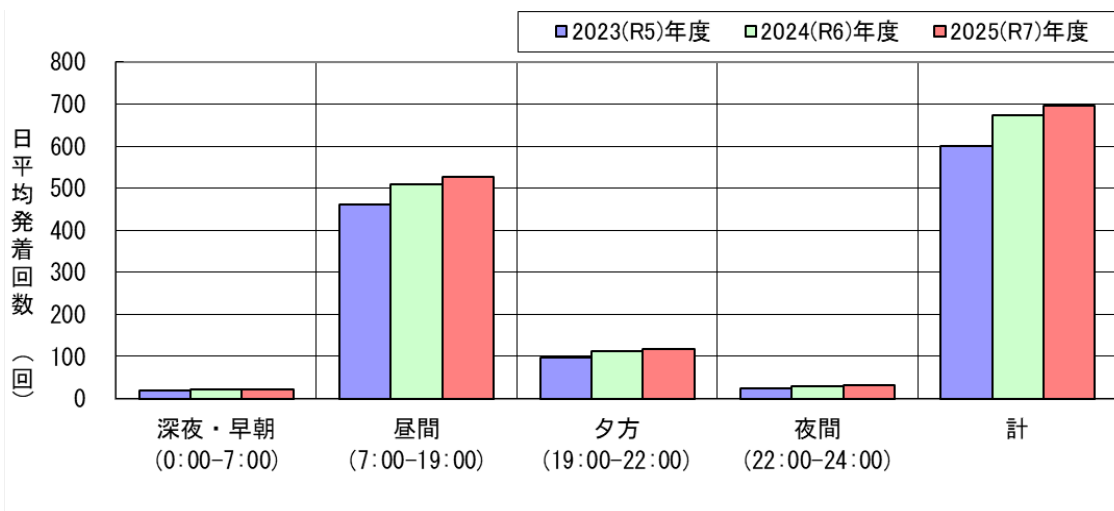


図 3-5-1 時間帯別発着回数 2023(R5)・2024(R6)・2025(R7) A・B滑走路合計

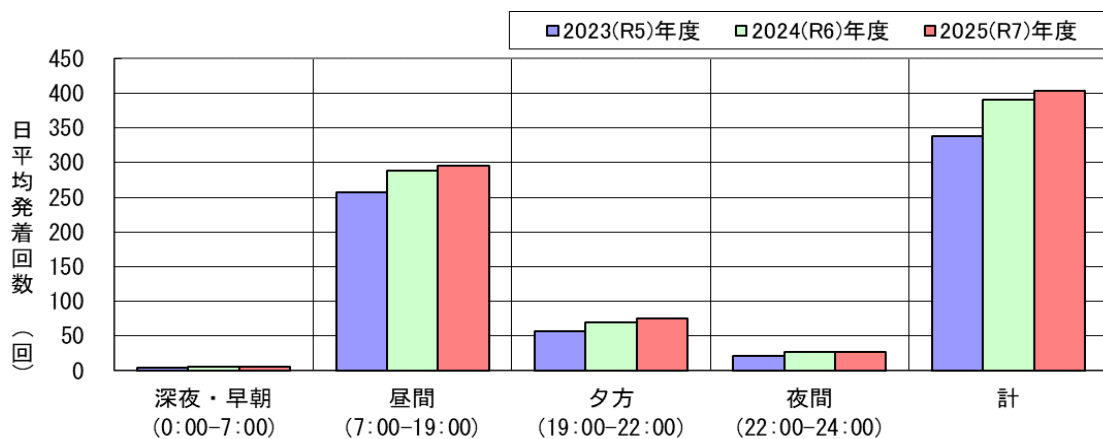


図 3-5-2 時間帯別発着回数 2023(R5)・2024(R6)・2025(R7) A滑走路

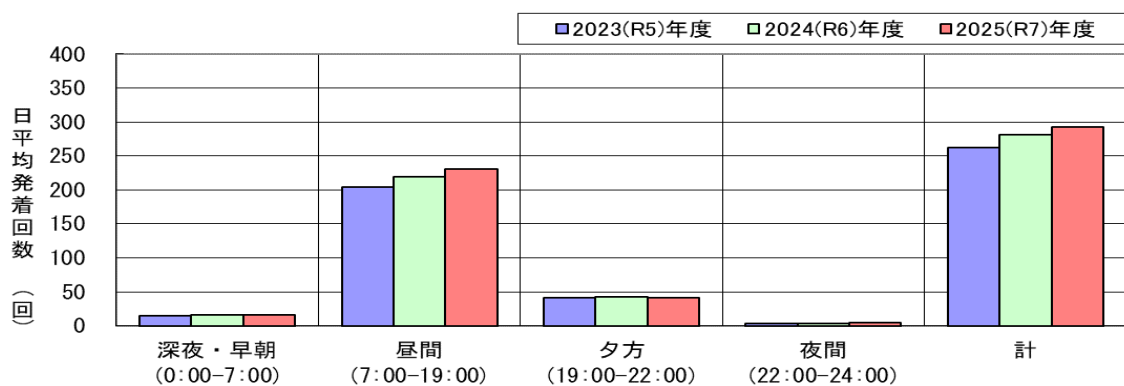


図 3-5-3 時間帯別発着回数 2023(R5)・2024(R6)・2025(R7) B滑走路

(4) 機種別発着回数

2025(令和7)年度の総発着回数を機種別に集計し、過去からの年度別推移とともに表3-5に示す。

なお、機種の区分は、以下に示す ICAO コードを基に行った。

機種	ICAOコード
A-300	A306 A30B
A-320	A318 A319 A320 A321
A320neo	A20N A21N
A-330	A332 A333
A330neo	A339 A338
A-340	A342 A343 A345 A346
A-350	A359 A35K
A-380	A388
B-737	B732 B733 B734 B735 B736 B737 B738 B739
B737MAX	B37M B38M B39M
B-747	B741 B742 B743 B74R B74S
B-747-4	B744 B74D
B-747-8	B748
B-757	B752 B753
B-767	B762 B763 B764
B-777	B772 B773 B77L B77W
B-787	B788 B789 B78X
CRJ	CRJ1 CRJ2 CRJ7 CRJ8
DC-10	DC10
DH8D等	FK50 DH8D DH8C
MD-11	MD11

- ① 2025(令和7)年度の機種別発着回数は、前年度比で見ると B-737MAX、B-747-4、B-767 およびその他に含まれているビジネスジェット機が増加となった。
一方、中・大型機の A-330、A-330neo、B-747-8 及び B-777 は減少した。
- ② A 滑走路では、前年度比で大幅に増加した機種として B-737MAX が 146% (771 回増)、B-747-4 が 114% (322 回増)、B-767 が 113% (1,300 回増)、その他が 144% (717 回増) となった。
一方、減少した機種として、A-330 が 92% (574 回減)、A-330neo が 84% (162 回減)、B-747-8 が 93% (391 回減) 及び B-777 が 94% (828 回減) となった。
- ③ B 滑走路では、前年度比で大幅に増加した機種として B-737MAX が 144% (685 回増)、B-747-4 が 112% (109 回増)、B-777 が 104% (296 回増)、その他が 155% (593 回増) となった。
一方、減少した機種として、A-330 が 97% (182 回減)、A-330neo が 84% (158 回減)、B-747-8 が 74% (362 回減) となった。
- ④ 2025(令和7)年度の機種別発着割合は、A 滑走路では A-320 (19.3%)、A-320neo (11.6%)、B-737 (13.1%)、B-787 (20.2%) の比率が高く、B 滑走路では A-320 (25.7%)、A-320neo (14.0%)、B-737 (15.7%)、B-787 (16.8%) の比率が高くなっている。

- 表 3-5 : 「機種別発着回数の年度別推移」
図 3-6-1 : 「機種別構成割合の年度別推移 (A・B 滑走路合計)」
図 3-6-2 : 「機種別発着回数の年度別推移 (A・B 滑走路合計)」
図 3-6-3 : 「機種別発着割合の年度別推移 (A 滑走路)」
図 3-6-4 : 「機種別発着割合の年度別推移 (B 滑走路)」

表 3-5 機種別発着回数の年度別推移

機種	年度	2015 (H27)	2016 (H28)	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)		前年度増減 (2025-2024)	前年度比 (2025/2024)
												発着回数	割合		
A 滑走路	A-320	54,795	59,364	62,141	62,383	59,146	19,813	31,625	41,101	53,003	54,929	55,892	22.0%	963	102%
	A-320neo			1,601	2,902	8,094	654	3,938	13,818	21,959	31,438	32,092	12.6%	654	102%
	A-330	19,242	19,518	22,057	23,032	19,878	5,309	5,462	7,879	12,423	13,834	13,078	5.1%	-756	95%
	A-330neo					1,128	350	510	818	1,378	2,024	1,704	0.7%	-320	84%
	A-350		54	1,184	5,428	7,528	2,671	3,283	3,391	6,642	7,807	7,914	3.1%	107	101%
	A-380	2,452	1,594	2,044	2,187	3,319	87	117	547	2,484	2,710	2,728	1.1%	18	101%
	B-737	27,409	32,137	34,272	33,313	32,935	3,875	5,311	17,583	30,277	33,545	36,108	14.2%	2,563	108%
	B-737MAX				32			4	1,064	1,910	3,206	4,662	1.8%	1,456	145%
	B-747-4	12,286	9,568	6,629	4,995	4,429	5,004	3,997	3,912	3,487	3,203	3,634	1.4%	431	113%
	B-747-8	4,994	5,072	5,376	4,542	6,062	7,090	7,308	6,603	6,883	7,336	6,583	2.6%	-753	90%
B 滑走路	B-767	37,774	36,054	34,089	29,938	21,904	12,437	15,374	16,138	14,806	14,296	15,689	6.2%	1,393	110%
	B-777	41,289	39,562	33,482	32,978	35,175	19,671	22,193	22,309	23,179	22,935	22,403	8.8%	-532	98%
	B-787	23,840	32,783	40,228	44,543	47,296	27,298	36,566	40,275	39,355	45,558	47,629	18.7%	2,071	105%
	その他	11,109	9,999	9,344	10,548	12,747	2,021	1,897	2,399	1,941	2,708	4,018	1.6%	1,310	148%
	計	235,190	245,705	252,447	256,821	259,641	106,280	137,585	177,837	219,727	245,529	254,134	100.0%	8,605	104%
	A-320	20,396	22,928	25,022	27,464	26,357	8,324	12,747	17,762	25,663	28,587	28,426	19.3%	-161	90%
	A-320neo			953	1,708	3,975	410	2,538	7,512	11,146	16,617	17,097	11.6%	480	103%
	A-330	12,127	11,376	12,531	12,321	10,648	4,150	3,661	4,970	6,664	7,541	6,967	4.7%	-574	92%
	A-330neo					732	331	478	588	729	1,033	871	0.6%	-162	84%
	A-350		49	771	3,153	4,364	1,920	2,150	1,988	3,399	4,094	4,143	2.8%	49	101%
A 滑走路	A-380	2,452	1,594	2,044	2,187	3,319	87	117	547	2,484	2,710	2,728	1.9%	18	101%
	B-737	12,994	15,588	15,976	15,509	14,459	2,956	3,709	8,943	14,870	17,704	19,280	13.1%	1,576	109%
	B-737MAX				12			3	832	973	1,661	2,432	1.7%	771	146%
	B-747-4	10,698	8,304	5,233	3,296	2,981	4,797	3,683	3,431	2,484	2,288	2,610	1.8%	322	114%
	B-747-8	4,507	4,564	4,479	3,441	4,536	6,967	6,909	6,110	5,610	5,940	5,549	3.8%	-391	93%
	B-767	24,835	24,142	21,563	16,858	12,729	11,724	12,701	12,535	9,677	9,711	11,011	7.5%	1,300	113%
	B-777	31,193	30,741	25,718	23,453	23,996	17,390	18,684	17,409	14,792	14,870	14,042	9.5%	-828	94%
	B-787	15,440	21,606	26,308	27,254	27,834	21,553	25,173	27,355	24,232	28,300	29,675	20.2%	1,375	105%
	その他	7,633	6,825	6,081	6,362	7,613	1,888	1,705	1,790	1,149	1,624	2,341	1.6%	717	144%
	計	142,275	147,717	146,679	143,018	143,543	82,497	94,258	111,772	123,872	142,680	147,172	100.0%	4,492	103%
B 滑走路	A-320	34,399	36,436	37,119	34,919	32,789	11,489	18,878	23,339	27,340	26,342	27,466	25.7%	1,124	104%
	A-320neo			648	1,194	4,119	244	1,400	6,306	10,813	14,821	14,995	14.0%	174	101%
	A-330	7,115	8,142	9,526	10,711	9,230	1,159	1,801	2,909	5,759	6,293	6,111	5.7%	-182	97%
	A-330neo					396	19	32	230	649	991	833	0.8%	-158	84%
	A-350		5	413	2,275	3,164	751	1,133	1,403	3,243	3,713	3,771	3.5%	58	102%
	A-380														
	B-737	14,415	16,549	18,296	17,804	18,476	919	1,602	8,640	15,407	15,841	16,828	15.7%	987	106%
	B-737MAX				20			1	232	937	1,545	2,230	2.1%	685	144%
	B-747-4	1,588	1,264	1,396	1,699	1,448	207	314	481	1,003	915	1,024	1.0%	109	112%
	B-747-8	487	508	897	1,101	1,526	123	399	493	1,273	1,396	1,034	1.0%	-362	74%
B 滑走路	B-767	12,939	11,912	12,526	13,080	9,175	713	2,673	3,603	5,129	4,585	4,678	4.4%	93	102%
	B-777	10,096	8,821	7,764	9,525	11,179	2,281	3,509	4,900	8,387	8,065	8,361	7.8%	296	104%
	B-787	8,400	11,177	13,920	17,289	19,462	5,745	11,393	12,920	15,123	17,258	17,954	16.8%	696	104%
	その他	3,476	3,174	3,263	4,186	5,134	133	192	609	792	1,084	1,677	1.6%	593	155%
	計	92,915	97,988	105,768	113,803	116,098	23,783	43,327	66,065	95,855	102,849	106,962	100.0%	4,113	104%

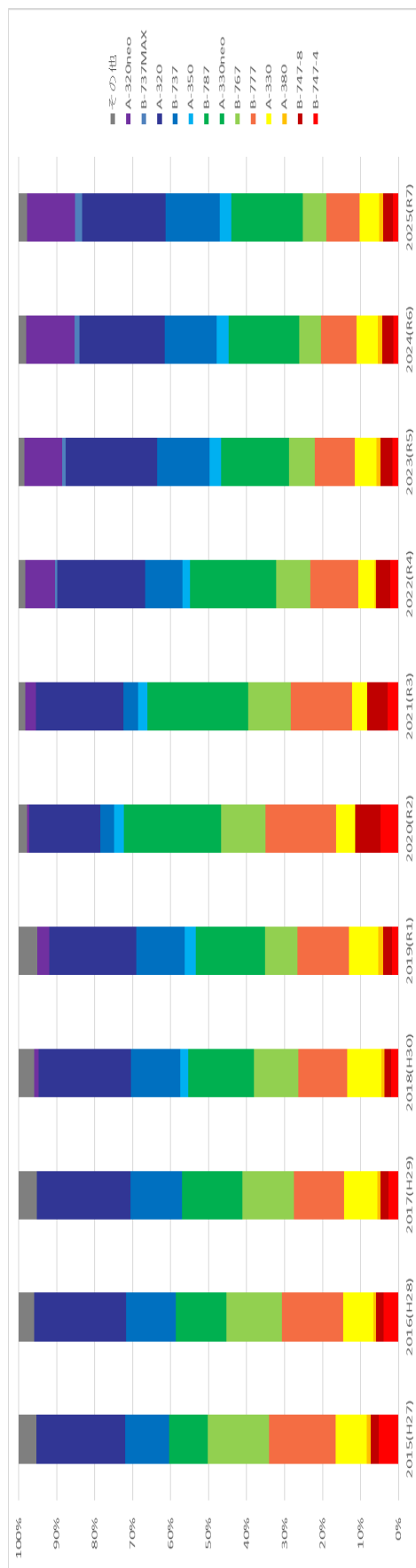


図 3-6-1 機種別構成割合の年度別推移 (A・B 滑走路合計)

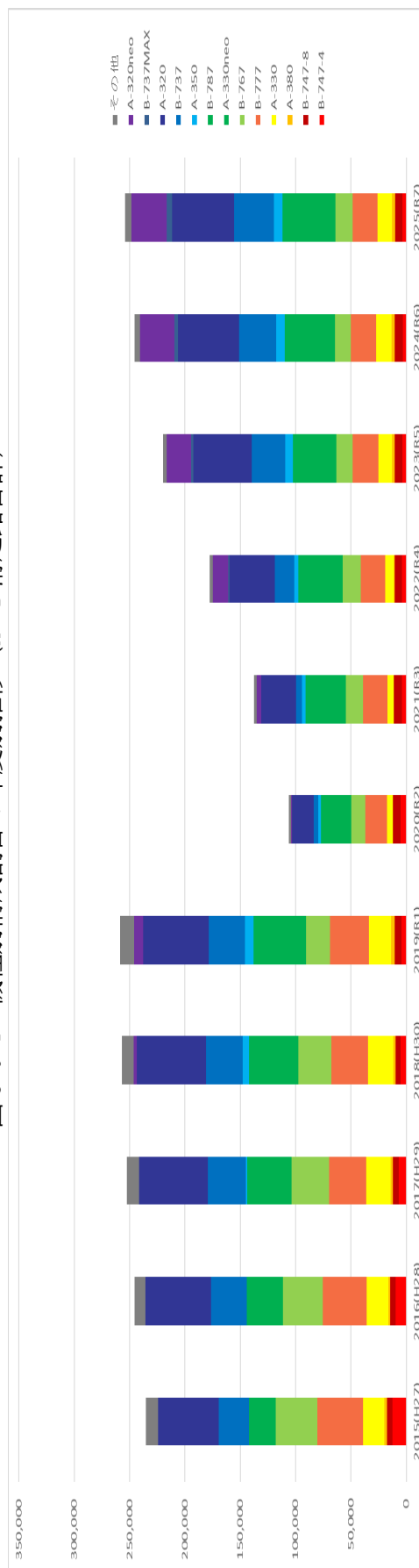


図 3-6-2 発着回数の年度別推移 (A・B 滑走路合計)

* 凡例の機種は、2025(令和 7)年度に荒海で測定した離着陸騒音のエネルギー平均順に並べた。
ただし、2025(令和 7)年度に運航のなかった機種については、それ以前の最終運航年度のもの
で比較した。また、A-330neo を除き全体で割合が 1%未満の機種は「その他」に含めた。

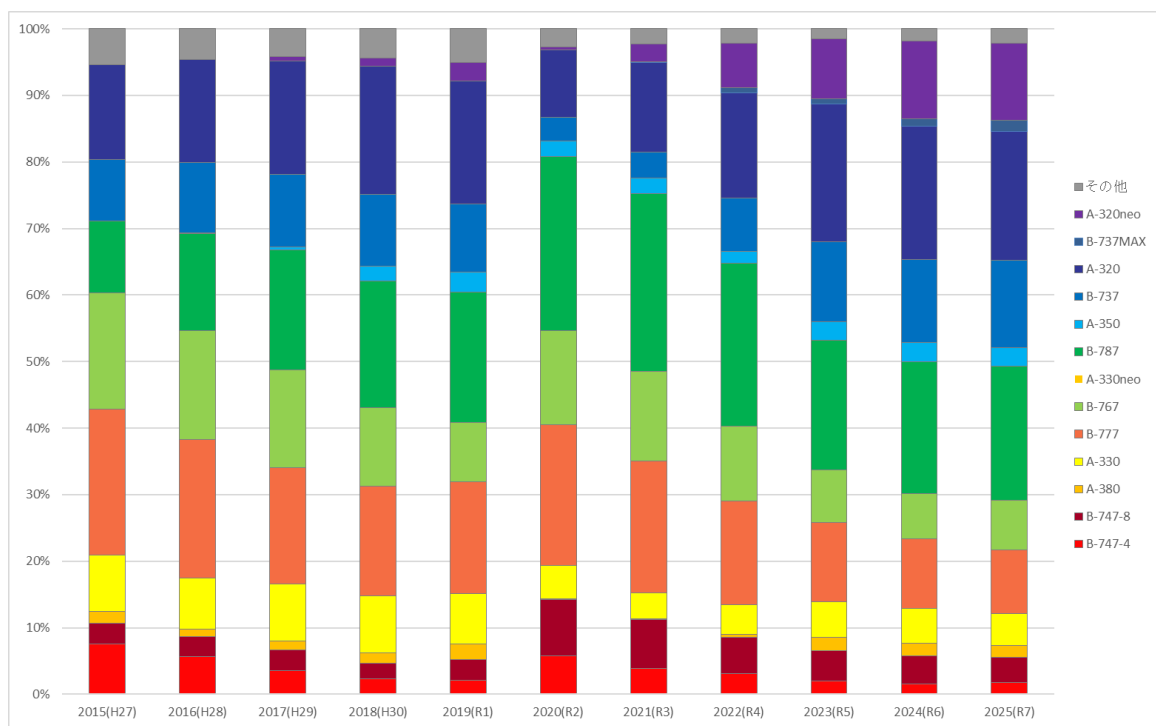


図 3-6-3 機種別発着割合の年度別推移 (A 滑走路)

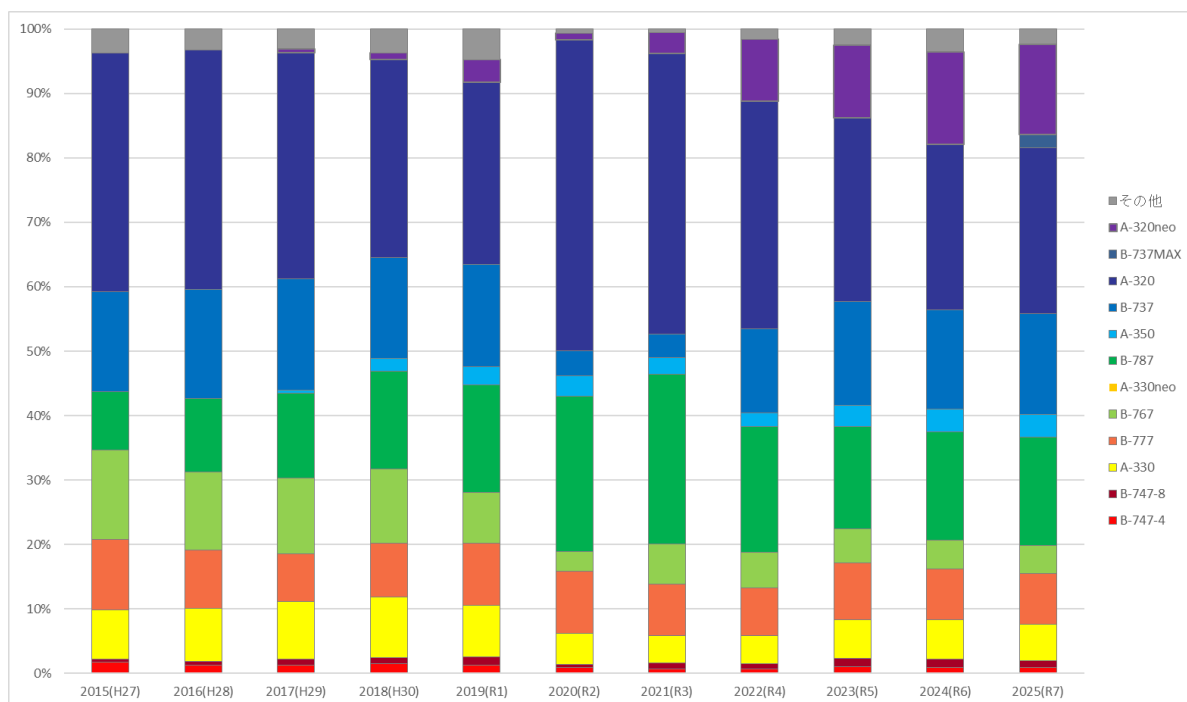


図 3-6-4 機種別発着割合の年度別推移 (B 滑走路)

* 凡例の機種は、2025(令和 7)年度に荒海で測定した離着陸騒音のエネルギー平均順に並べた。
 ただし、2025(令和 7)年度に運航のなかった機種については、それ以前の最終運航年度のも
 ので比較した。また、A-330neo を除き全体で割合が 1%未満の機種は「その他」に含めた。

4. 考察

(1) L_{den} の前年度比較・2019(令和元)年度比較・年度別推移

各測定局における L_{den} を前年度(2024(令和6)年度)及びコロナ禍前の過去最高の発着回数を記録した2019(令和元)年度と比較した。また、年度別推移についてはエリア別に分けて図2-1(12~17頁参照)に示した。

図2-1 : 「年度別年間 L_{den} 測定結果」

表4-1 : 「 L_{den} 増減と該当局数」

図4-1 : 「各エリアにおける測定局の増減の平均値」

表4-2 : 「滑走路方向使用比率」

図4-2-1 : 「滑走路南北別・離着陸別の発着回数 前年度との増減比較」

図4-2-2 : 「滑走路南北別・離着陸別の発着回数 2019(令和元)年度との増減比較」

図4-3-1 : 「 L_{den} の前年度比較」

図4-3-2 : 「 L_{den} の2019(令和元)年度比較」

航空機の発着状況、気象条件等の変動要因などによる不確かさを考慮して L_{den} の変動範囲が-0.4dB~+0.4dBの間は変化がないものとみなし、2024(令和6)年度と比較した。

その結果、79局で L_{den} に変化がなく、0.5dBから0.9dB増加した測定局は16局、1.0dB以上増加した測定局は1局だった。

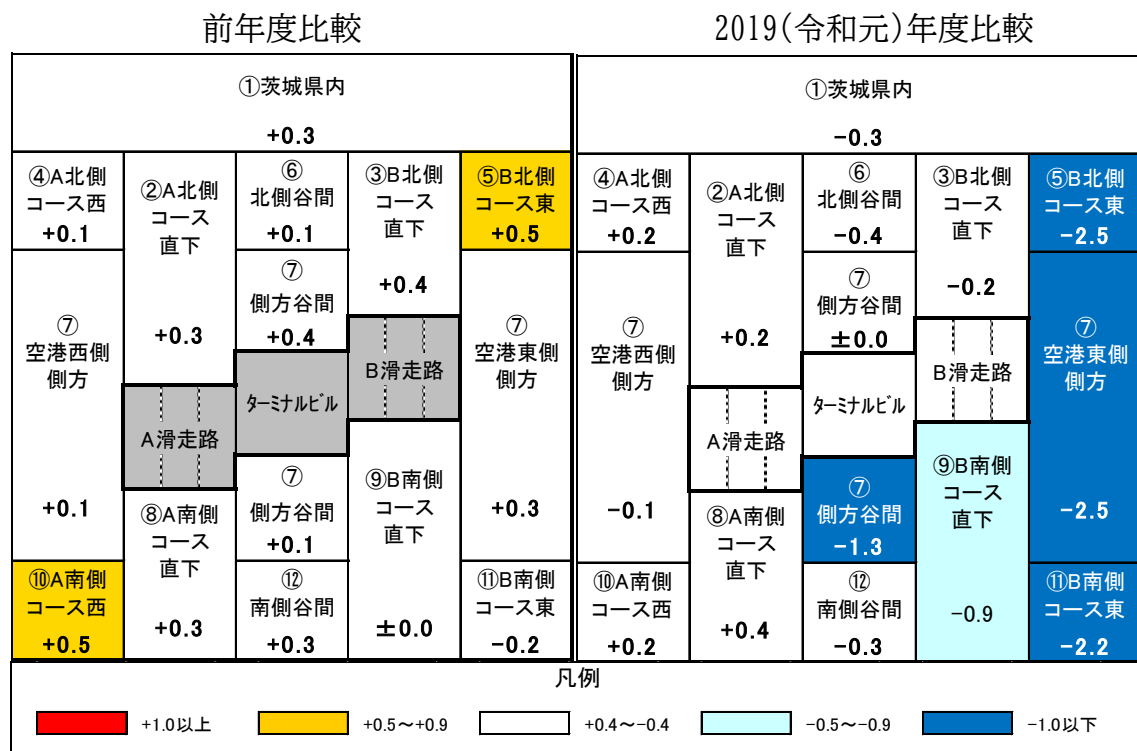
また、同様にして2019(令和元)年度と比較すると、41局で L_{den} に変化がなく、0.5dBから0.9dB減少した測定局は13局、1.0dB以上減少した測定局は23局、0.5dBから0.9dB増加した測定局は15局、1.0dB以上増加した測定局は1局だった。

表4-1 L_{den} 増減と該当局数

前年度比較		2019(令和元)年度比較	
L_{den} の増減	局数	L_{den} の増減	局数
1.0 dB以上増加	1	1.0 dB以上増加	1
0.5~0.9 dB増加	16	0.5~0.9 dB増加	15
変化なし	79	変化なし	41
0.5~0.9 dB減少	0	0.5~0.9 dB減少	13
1.0 dB以上減少	0	1.0 dB以上減少	23
比較なし	4	比較なし	7
合計	100	合計	100

※2025(令和7)年度は、新設の木刀、三里塚ソーラー、横芝光町民会館及び休止があった竜ヶ塚の4局を比較対象から除いた。

※2019(令和元)年度と2025(令和7)年度に休止があった竜ヶ塚、2019(令和元)年度以降に移設された菱田、新設の大室北、小泉、三里塚ソーラー、木刀および横芝光町民会館については、比較対象から除いた。



(注) 数値は、各エリア内の測定局の増減を平均したもの

単位：dB

図 4-1 各エリアにおける測定局の増減の平均値

2025(令和7)年度は、前年度に比べ、運用面で主に次のような変化があった。

- ① A滑走路北側は、離陸が変化なし（ほぼ100%、+22回）、着陸が増加（112%、+1,228回）
- ② A滑走路南側は、離陸が増加（105%、+2,807回）、着陸が増加（104%、+435回）
- ③ B滑走路北側は、離陸が増加（198%、+916回）、着陸が増加（106%、+2,986回）
- ④ B滑走路南側は、離陸が増加（175%、+548回）、着陸が減少（99%、-337回）

これらの変化が、以下のように、各エリアの L_{den} に影響を与えたものと思われる。

- A滑走路北側では着陸が増加（上記①）した影響で、「茨城県内」およびその他のA滑走路北側では L_{den} の増加（+0.1~0.4dB）が見られた。

- A滑走路南側では離陸が増加（上記②）した影響で、「A南側コース西」の L_{den} が増加（+0.5dB）、また、その他A滑走路南側では L_{den} の増加（+0.1～0.3dB）が見られた。
- B滑走路北側では離陸が前年度の2倍近く増加（上記③）したため、離陸に占める測定割合が9割程度となる大室北で大幅に増加（+1.4dB）したことにより、「B北側コース東」で L_{den} が増加（+0.5dB）した。また、着陸も増加したことにより「茨城県内」およびB滑走路北側「B北側コース東」を除くエリアでも L_{den} の増加（+0.1～+0.4dB）が見られた。
- B滑走路南側では離陸が前年度の2倍近く増加した一方で着陸が減少（上記④）したため相殺され、「B南側コース直下」では L_{den} が変化なし（+0.0dB）となった。「B南側コース東」では離陸の影響を受けにくい測定局が多く L_{den} が減少（-0.2dB）した。また、その他のB滑走路南側では L_{den} の増加（+0.1～+0.3dB）が見られた。

【参考】 L_{den} の2019(令和元)年度からの増減要因について

2025(令和7)年度の総発着回数は、コロナ禍前に過去最高を記録した2019(令和元)年度との比較では、ほぼ同程度となった。

2019（令和元）年度からの運用面の変化は次のとおりである。

- ① A滑走路北側の離陸が増加（101%、+881回）、着陸が減少（84%、-2,111回）
- ② A滑走路南側の離陸が増加（112%、+6,643回）、着陸が減少（95%、-640回）
- ③ B滑走路北側の離陸が減少（28%、-4,698回）、着陸が増加（110%、+4,735回）
- ④ B滑走路南側の離陸が減少（20%、-4,996回）、着陸が減少（93%、-4,177回）

航空機騒音については、新しい機種による低騒音化が進んだことに加え、A滑走路側では、離着陸回数の増減（上記①②）の影響（相殺）により、変化なしのエリアが多くなっている。一方、B滑走路側では、離陸が南北で大幅な減少（上記③④）のため空港の東側エリアと谷間エリアで L_{den} が減少したエリアが多く見られた。

表 4-2 滑走路方向使用比率

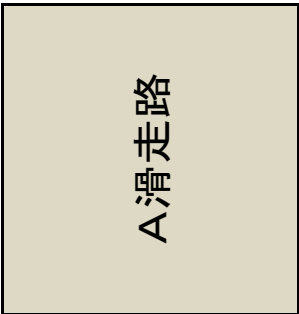
		発着回数						比較									
		①2025年度			②2024年度			③2019年度		①－②		①－③					
		年間値	日平均	南北使 用比率	年間値	日平均	南北使 用比率	年間値	日平均	年間値	日平均	前年度 比※1	2019年度 比※2				
A滑走路	空港北側	離陸	64,036	175.4		64,014	175.4	63,155	172.6		22	0.0	※3 100%	881	2.8	101%	
		着陸	11,196	30.7	51.1%	9,968	27.3	51.9%	13,307	36.4	53.7%	1,228	3.4	112%	-2,111	-5.7	84%
		計	75,232	206.1		73,982	202.7		76,462	208.9		1,250	3.4	102%	-1,230	-2.8	98%
	空港南側	離陸	59,895	164.1		57,088	156.4		53,252	145.5		2,807	7.7	105%	6,643	18.6	112%
		着陸	12,045	33.0	48.9%	11,610	31.8	48.1%	12,685	34.7	46.3%	435	1.2	104%	-640	-1.7	95%
		計	71,940	197.1		68,698	188.2		65,937	180.2		3,242	8.9	105%	6,003	16.9	109%
	計	離陸	123,931	339.5		121,102	331.8		116,407	318.1		2,829	7.7	102%	7,524	21.4	106%
		着陸	23,241	63.7		21,578	59.1		25,992	71.0		1,663	4.6	108%	-2,751	-7.3	89%
		計	147,172	403.2		142,680	390.9		142,399	389.1		4,492	12.3	103%	4,773	14.1	103%
	B滑走路	空港北側	離陸	1,852	5.1		936	2.6		6,550	17.9		916	2.5	198%	-4,698	-12.8
着陸			49,877	136.6	48.4%	46,891	128.5	46.5%	45,142	123.3	44.5%	2,986	8.1	106%	4,735	13.3	110%
計			51,729	141.7		47,827	131.0		51,692	141.2		3,902	10.7	108%	37	0.5	※3 100%
空港南側		離陸	1,280	3.5		732	2.0		6,276	17.1		548	1.5	175%	-4,996	-13.6	20%
		着陸	53,953	147.8	51.6%	54,290	148.7	53.5%	58,130	158.8	55.5%	-337	-0.9	99%	-4,177	-11.0	93%
		計	55,233	151.3		55,022	150.7		64,406	176.0		211	0.6	※3 100%	-9,173	-24.7	86%
計		離陸	3,132	8.6		1,668	4.6		12,826	35.0		1,464	4.0	188%	-9,694	-26.4	24%
		着陸	103,830	284.5		101,181	277.2		103,272	282.2		2,649	7.3	103%	558	2.3	101%
		計	106,962	293.0		102,849	281.8		116,098	317.2		4,113	11.2	104%	-9,136	-24.2	92%
合計		空港北側	離陸	65,888	180.5		64,950	177.9		69,705	190.5		938	2.6	101%	-3,817	-10.0
	着陸		61,073	167.3	50.0%	56,859	155.8	49.6%	58,449	159.7	49.6%	4,214	11.5	107%	2,624	7.6	104%
	計		126,961	347.8		121,809	333.7		128,154	350.1		5,152	14.1	104%	-1,193	-2.3	99%
	空港南側	離陸	61,175	167.6		57,820	158.4		59,528	162.6	50.4%	3,355	9.2	106%	1,647	5.0	103%
		着陸	65,998	180.8	50.0%	65,900	180.5	50.4%	70,815	193.5	50.4%	98	0.3	※3 100%	-4,817	-12.7	93%
		計	127,173	348.4		123,720	339.0		130,343	356.1		3,453	9.4	103%	-3,170	-7.7	98%
	計	離陸	127,063	348.1		122,770	336.4		129,233	353.1		4,293	11.7	104%	-2,170	-5.0	98%
		着陸	127,071	348.1		122,759	336.3		129,264	353.2		4,312	11.8	104%	-2,193	-5.1	98%
		計	254,134	696.3		245,529	672.7		258,497	706.3		8,605	23.6	104%	-4,363	-10.0	98%

※1 前年度比：(2025/2024)×100
 ※2 2019年度比：(2025/2019)×100
 ※3 端数処理による100%表示

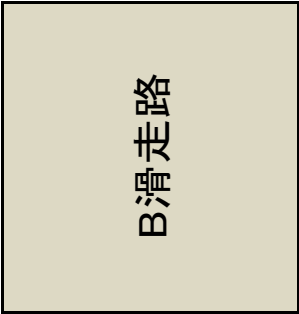
空港北側 合計			
区分	前年度比	増減	
計	104%	5152	
離陸(T)	101%	938	
着陸(L)	107%	4214	

A滑走路 北側			
区分	前年度比	増減	
計	102%	1250	
離陸(T)	※100%	22	
着陸(L)	112%	1228	

A滑走路 南北合計			
区分	前年度比	増減	
計	103%	4492	
離陸(T)	102%	2829	
着陸(L)	108%	1663	



空港全体 合計			
区分	前年度比	増減	
計	104%	8605	
離陸(T)	104%	4293	
着陸(L)	104%	4312	



B滑走路 南北合計			
区分	前年度比	増減	
計	104%	4113	
離陸(T)	188%	1464	
着陸(L)	103%	2649	

B滑走路 北側			
区分	前年度比	増減	
計	108%	3902	
離陸(T)	198%	916	
着陸(L)	106%	2986	

A滑走路 南側			
区分	前年度比	増減	
計	105%	3242	
離陸(T)	105%	2807	
着陸(L)	104%	435	

B滑走路 南側			
区分	前年度比	増減	
計	100%	211	
離陸(T)	175%	548	
着陸(L)	99%	-337	

空港南側 合計			
区分	前年度比	増減	
計	103%	3453	
離陸(T)	106%	3355	
着陸(L)	※100%	98	

※端数処理による100%表示

図 4-2-1 滑走路南北別・離着陸別の発着回数 前年度との増減比較

空港北側 合計		
区分	元年度比	増減
計	99%	-1193
離陸(T)	95%	-3817
着陸(L)	104%	2624

A滑走路 北側		
区分	元年度比	増減
計	98%	-1230
離陸(T)	101%	881
着陸(L)	84%	-2111

A滑走路 南北合計		
区分	元年度比	増減
計	103%	4773
離陸(T)	106%	7524
着陸(L)	89%	-2751

空港全体 合計		
区分	元年度比	増減
計	98%	-4363
離陸(T)	98%	-2170
着陸(L)	98%	-2193

空港南側 合計		
区分	元年度比	増減
計	98%	-3170
離陸(T)	103%	1647
着陸(L)	93%	-4817

A滑走路 南側		
区分	元年度比	増減
計	109%	6003
離陸(T)	112%	6643
着陸(L)	95%	-640

B滑走路 北側		
区分	元年度比	増減
計	100%	37
離陸(T)	28%	-4698
着陸(L)	110%	4735

B滑走路 南北合計		
区分	元年度比	増減
計	92%	-9136
離陸(T)	24%	-9694
着陸(L)	101%	558

B滑走路 南側		
区分	元年度比	増減
計	86%	-9173
離陸(T)	20%	-4996
着陸(L)	93%	-4177

図 4-2-2 滑走路南北別・離着陸別の発着回数 2019(令和元)年度との増減比較

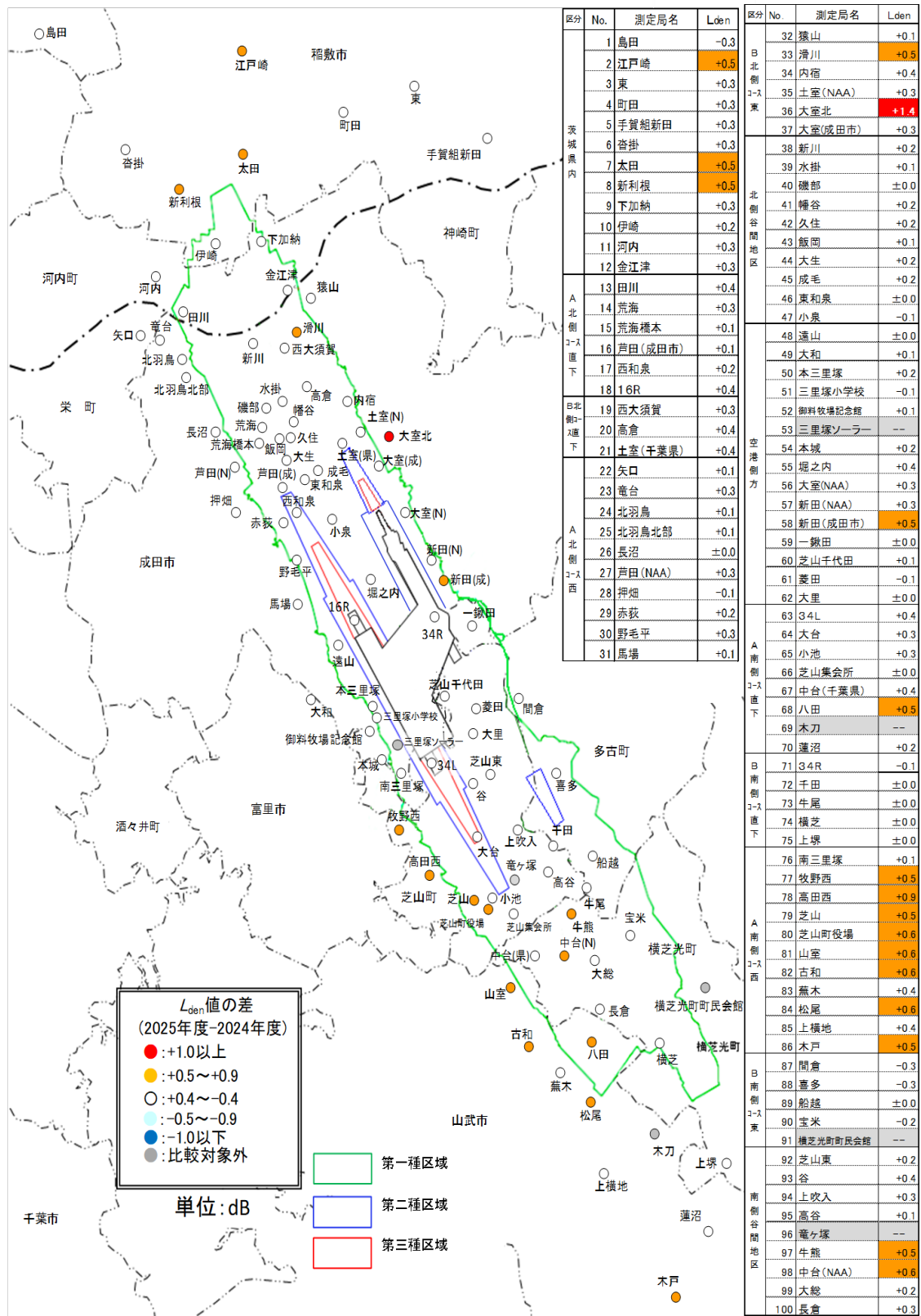


図 4-3-1 L_{den} の前年度比較

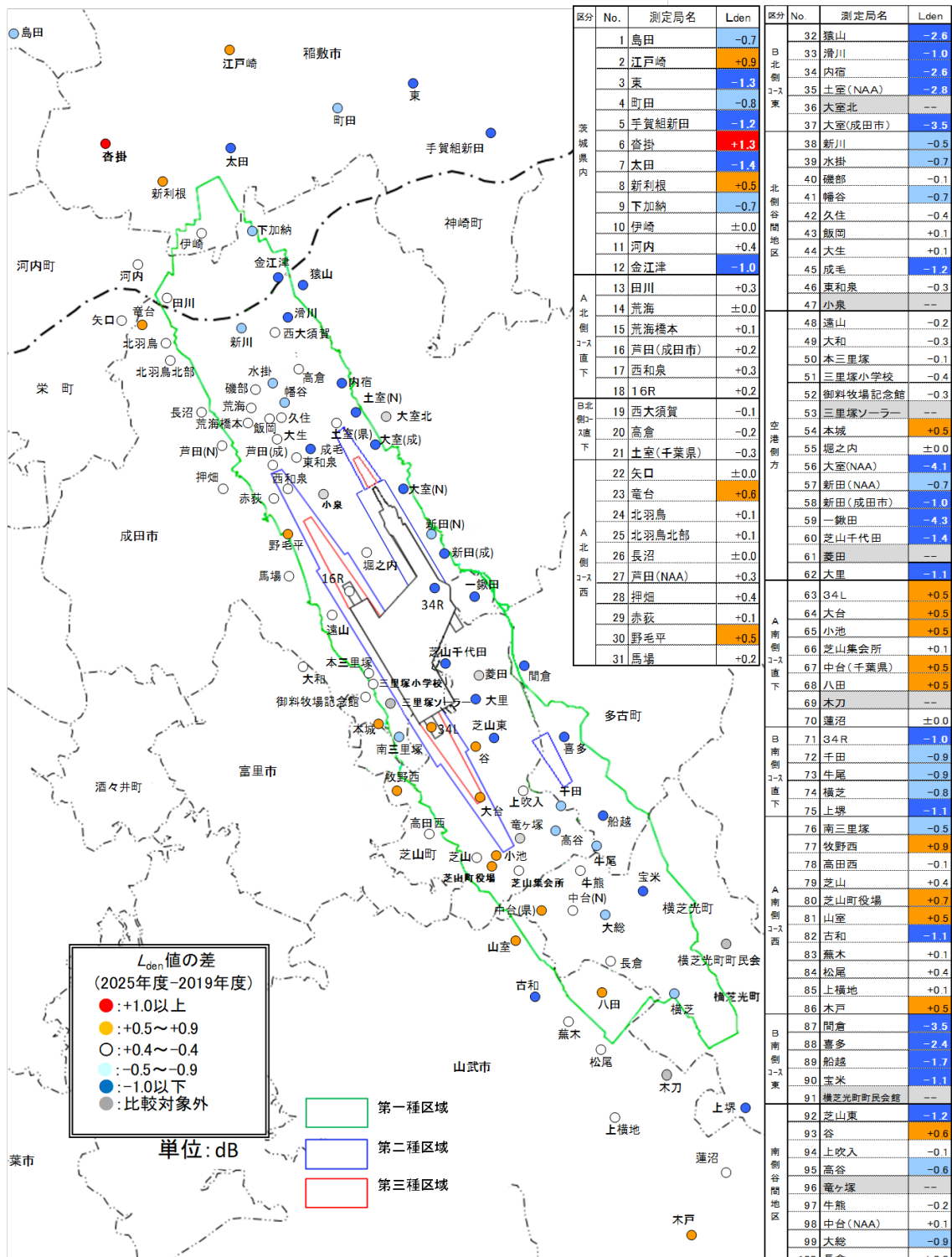


図 4-3-2 L_{den} の 2019(令和元)年度比較

(2) L_{den} 及び L_{den} の時間帯別重み付けエネルギー構成比

図 4-4-1～4 に時間帯別等価騒音レベル(以下 L_{Aeq} という)と L_{den} 及び 2024(令和 6)年度を基準とした時間帯別重み付けエネルギー構成比を示した。

時間帯別エネルギー構成比は、時間帯別等価騒音レベル(L_{Aeq})に重み付けをして算出した。

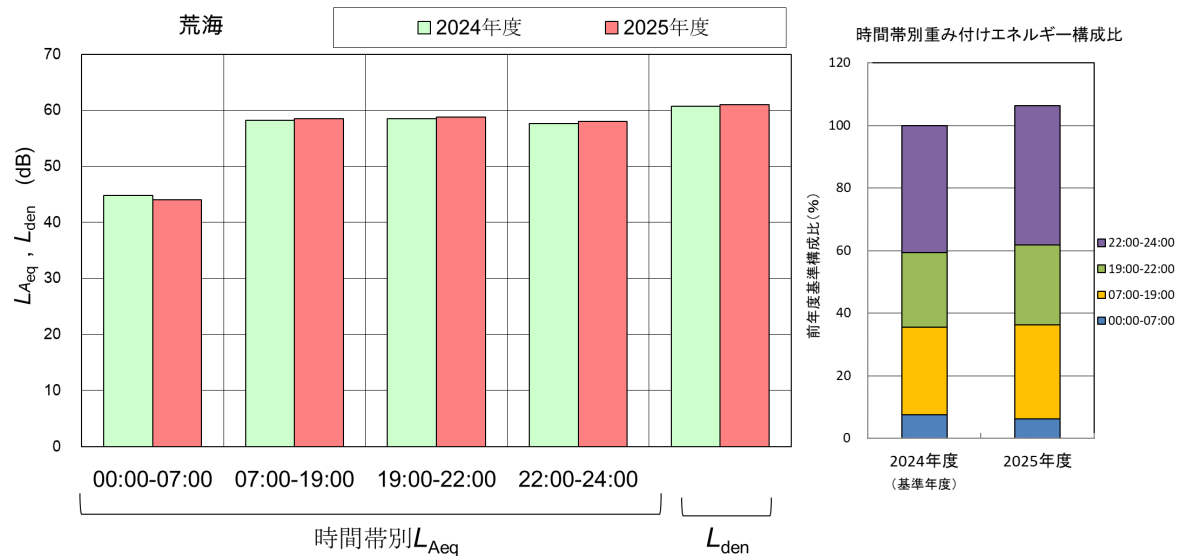


図 4-4-1 L_{den} 及び L_{den} の時間帯別構成比率 (荒海：A 滑走路北側直下)

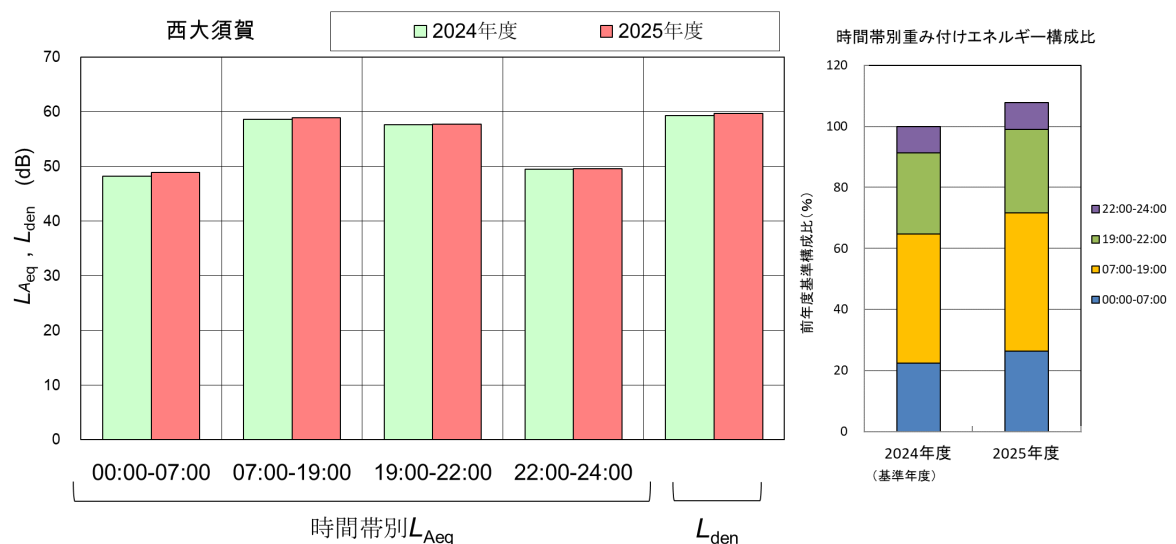


図 4-4-2 L_{den} 及び L_{den} の時間帯別構成比率 (西大須賀：B 滑走路北側直下)

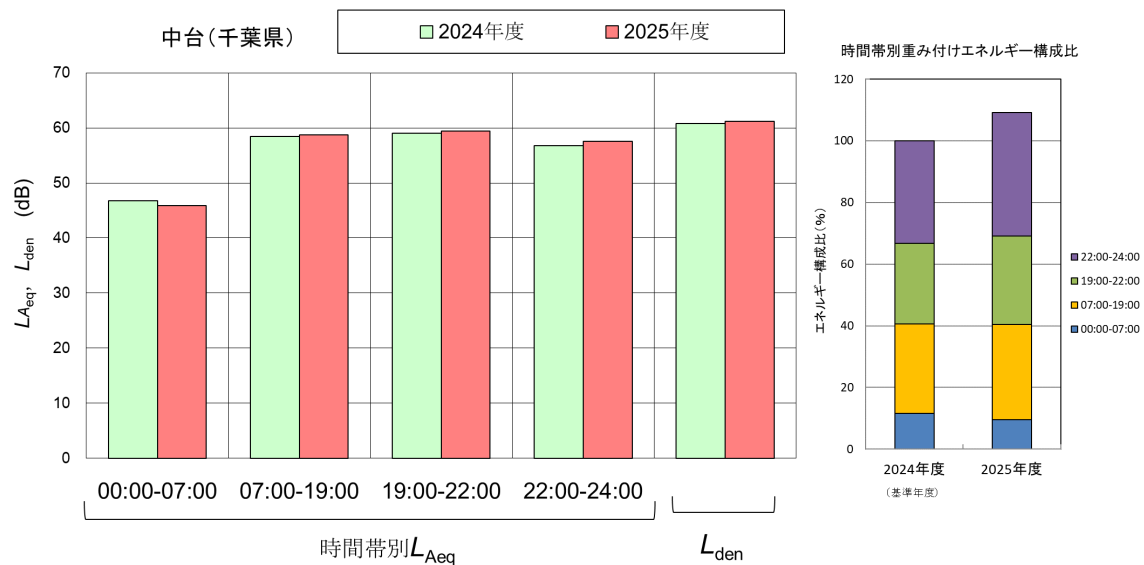


図 4-4-3 L_{den} 及び L_{den} の時間帯別構成比率 (中台 (千葉県) : A 滑走路南側直下)

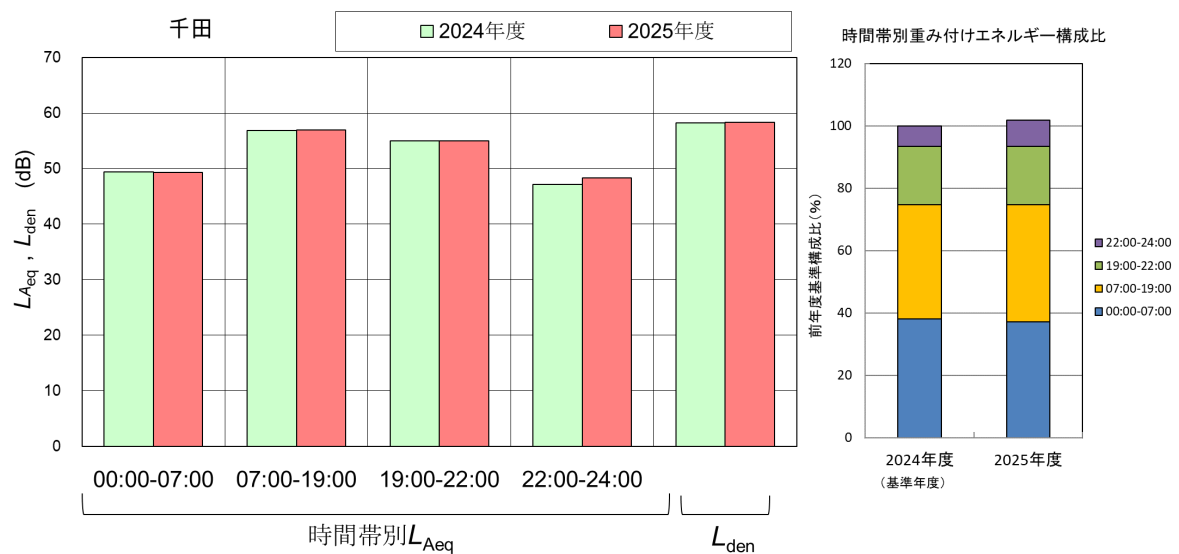


図 4-4-4 L_{den} 及び L_{den} の時間帯別構成比率 (千田 : B 滑走路南側直下)

(3) L_{den} の機種別エネルギー構成比

A・B 滑走路の南北コース直下の代表的な測定局（居住者が比較的多い地域を選定）における L_{den} の機種別エネルギー構成比、機種別単発騒音暴露レベル及び機種別騒音発生回数の割合を図 4-5-1～4 に示した。

なお、エネルギー構成比は時間帯別に重み付けした単発騒音暴露レベル (L_{AE}) と騒音発生回数から算出した。

着陸時の L_{AE} は、同一の測定局では高度が一定なため、機種の違いによる差となる。離陸時の L_{AE} は、高度も様々であり、スラントディスタンス（測定局から航空機までの直線距離）が異なるため、便ごとに異なる。

機種別エネルギー構成比は測定地点ごとに異なるが、特に B-747 シリーズは騒音発生回数が少ないものの、他の機種と比べ L_{AE} が大きいため、大きくになっている。

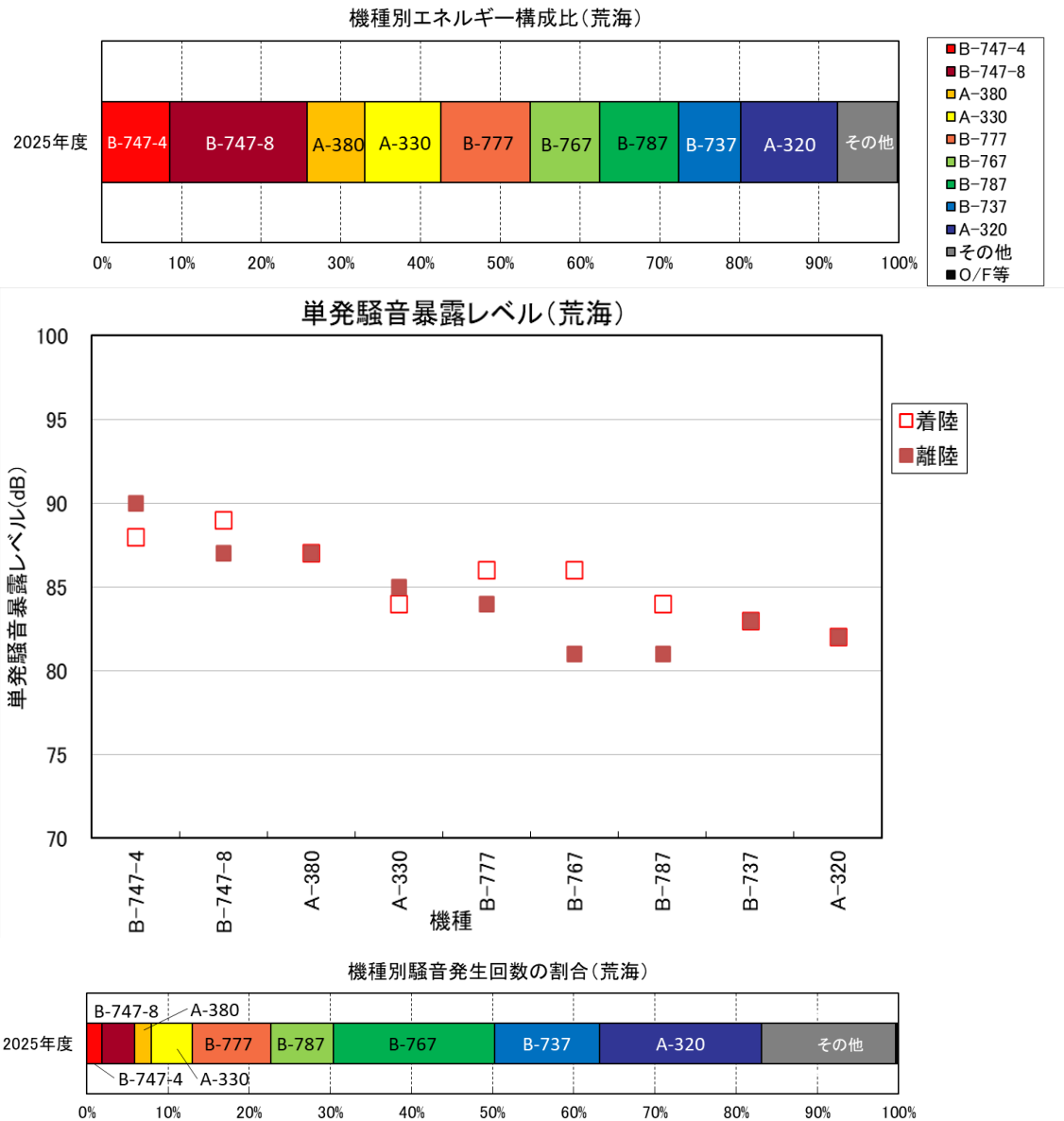


図 4-5-1 A 滑走路北側直下局（荒海）の機種別エネルギー構成比（上図）、機種別単発騒音暴露レベル（中図）及び機種別騒音発生回数の割合（下図）

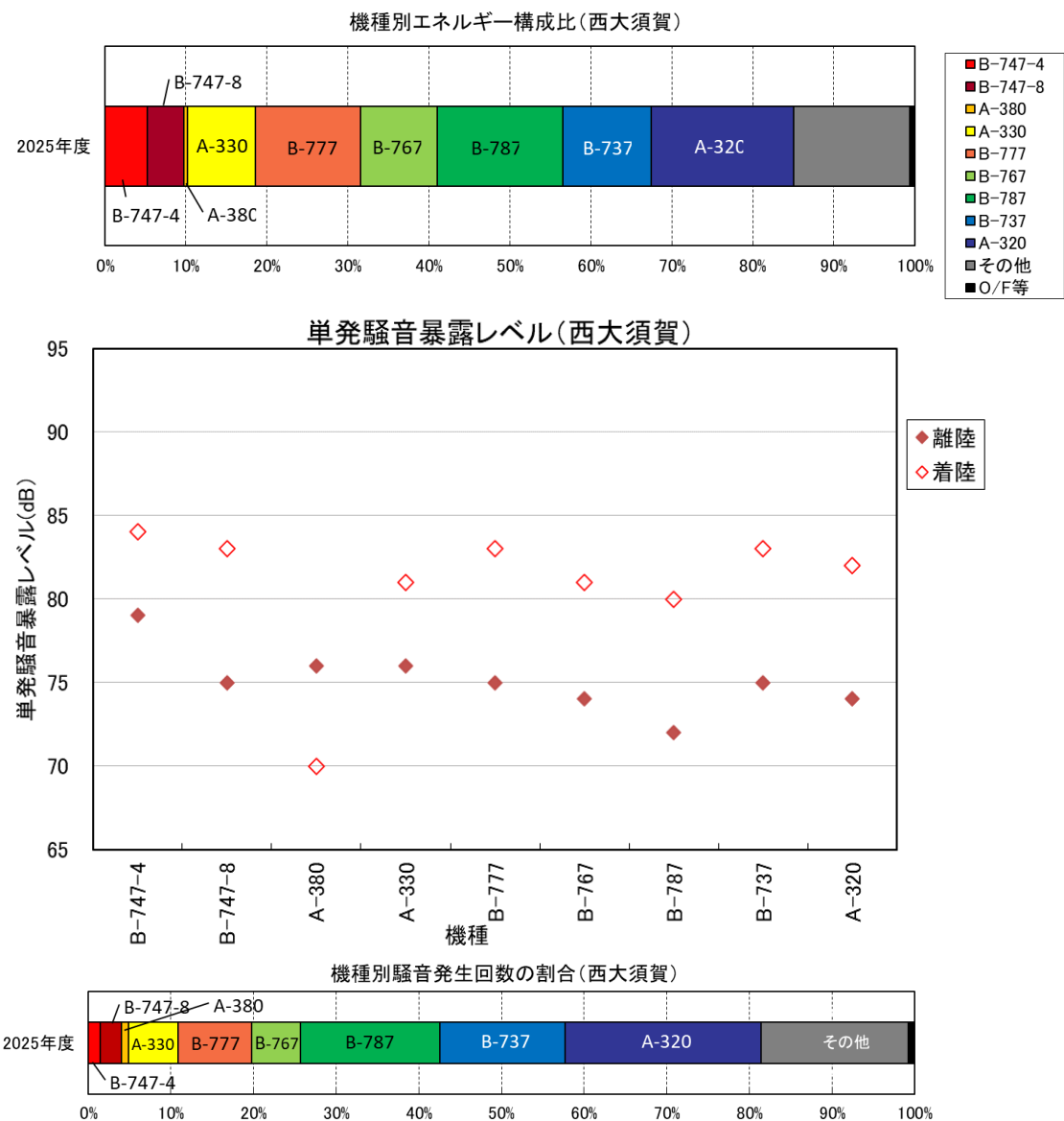


図 4-5-2 B 滑走路北側直下局 (西大須賀) の機種別エネルギー構成比 (上図)、機種別単発騒音暴露レベル (中図) 及び機種別騒音発生回数の割合 (下図)

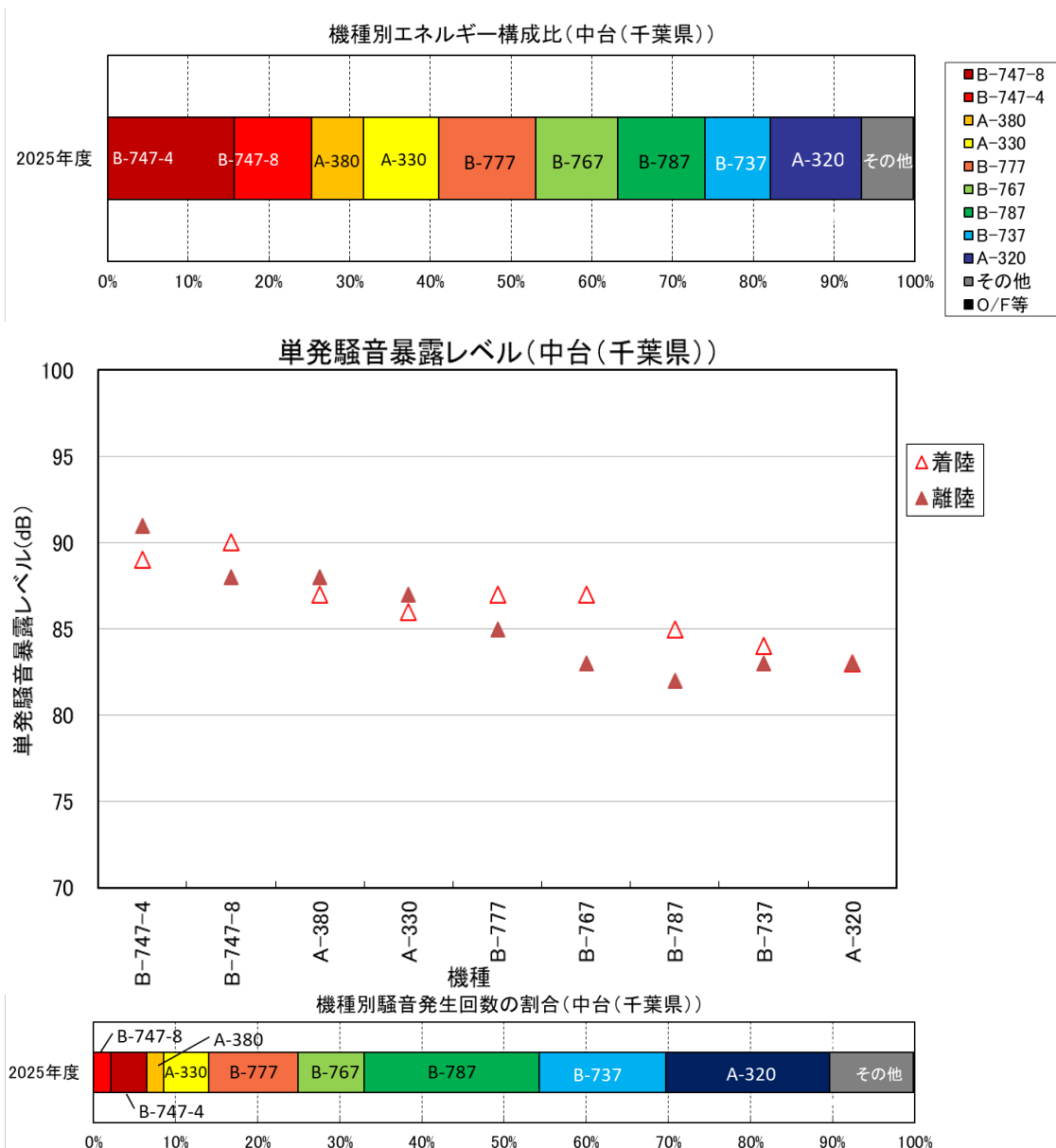


図 4-5-3 A 滑走路南側直下局 (中台 (千葉県))の機種別エネルギー構成比 (上図)、機種別騒音暴露レベル (中図) 及び機種別騒音発生回数の割合 (下図)

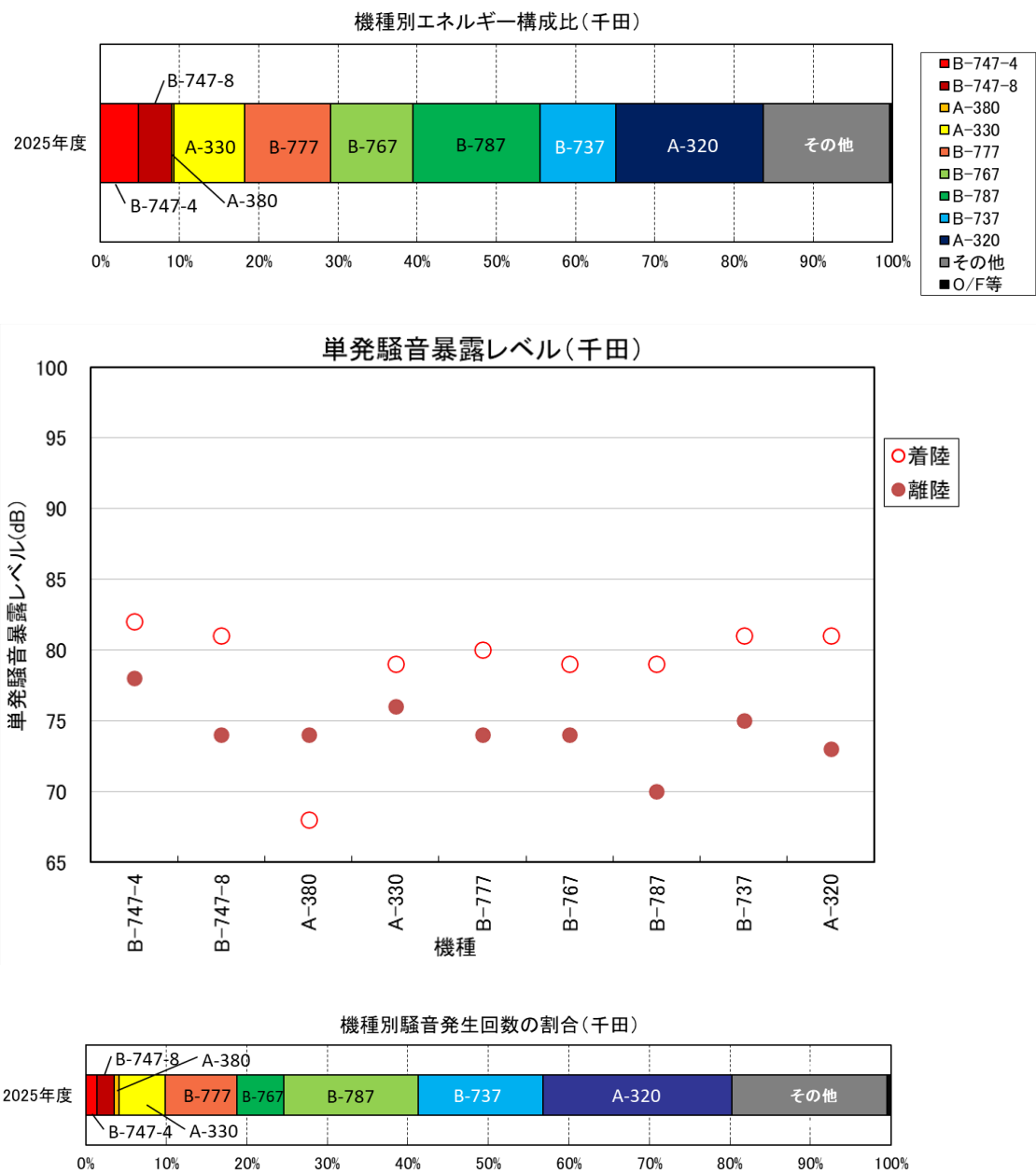


図 4-5-4 B 滑走路南側直下局 (千田) の機種別エネルギー構成比 (上図)、
機種別騒音暴露レベル (中図) 及び機種別騒音発生回数の割合 (下図)

(4) L_{den} に及ぼす地上騒音の影響

表 4-3 に L_{den} の内訳（飛行騒音、地上騒音）及び地上騒音による増加量、図 4-6-1 地上騒音を測定した測定局、図 4-6-2 に地上騒音による L_{den} の増加量を示した。

空港内に設置された 34L、34R を除き、地上騒音は空港周辺の測定局で観測されることが多く、これらの測定結果から、地上騒音による L_{den} の増加量は、飛行騒音と地上騒音の差が比較的小さい芝山千代田と一鍬田が 0.4dB で大きかった。それ以外の局は、0.2dB 増加が 3 局、0.1dB 増加が 5 局、変化なしが 7 局であり 0.5dB を超える測定局は無かった。なお、地上騒音が一番大きかったのは、参考値ではあるものの三里塚ソーラー（48.6dB）、2 番目に大きかったのは芝山千代田 44.0dB であった。

※地上騒音とは、飛行場内における航空機の運用や機体の整備に伴って発生する騒音。飛行場近傍で観測される。誘導路で発生するタクシーイングに伴う騒音、エプロンで発生する APU の稼働やエンジン試運転等に伴う騒音はこれに該当する。

表 4-3 L_{den} の内訳（飛行騒音、地上騒音）及び地上騒音による増加量

測定局名		L_{den} (dB)				
		飛行騒音	地上騒音	飛行騒音 +地上騒音	地上騒音によ る増加量	地上騒音 日最大値
34L*	基準局	72.3	60.1	72.6	0.3	68.9
34R*		72.9	33.6	72.9	0.0	49.6
三里塚小学校		59.0	41.8	59.0	0.0	56.9
三里塚ソーラー		(65.4)	(48.6)	(65.5)	(0.1)	(57.4)
芝山千代田		54.1	44.0	54.5	0.4	59.6
新田(NAA)		54.8	35.6	54.9	0.1	43.9
一鍬田		48.0	37.8	48.4	0.4	48.0
堀之内	集計局	58.0	30.5	58.0	0.0	49.2
遠山		57.9	37.4	57.9	0.0	50.2
大和		43.7	29.7	43.9	0.2	45.9
本三里塚		57.7	43.7	57.9	0.2	53.6
御料牧場記念館		55.2	40.4	55.3	0.1	54.1
本城		56.7	40.9	56.8	0.1	54.1
菱田		60.7	28.8	60.7	0.0	46.3
新田(成田市)		56.2	41.9	56.4	0.2	51.2
大里		55.2	31.1	55.2	0.0	50.3
南三里塚		58.7	37.9	58.8	0.1	50.0
谷		59.9	25.5	59.9	0.0	38.5
牧野西		50.2	20.0	50.2	0.0	38.1

* 34L 及び 34R は空港内の測定局であり、評価しない。

- ・基準局とは地上騒音を特定するための基準となる局で、NAA 航空機騒音監視システムにより地上騒音の照合が行われる。
- ・集計局は、基準局の地上騒音照合結果をもとに判別した局である。
- ・参考値は () で表記した。

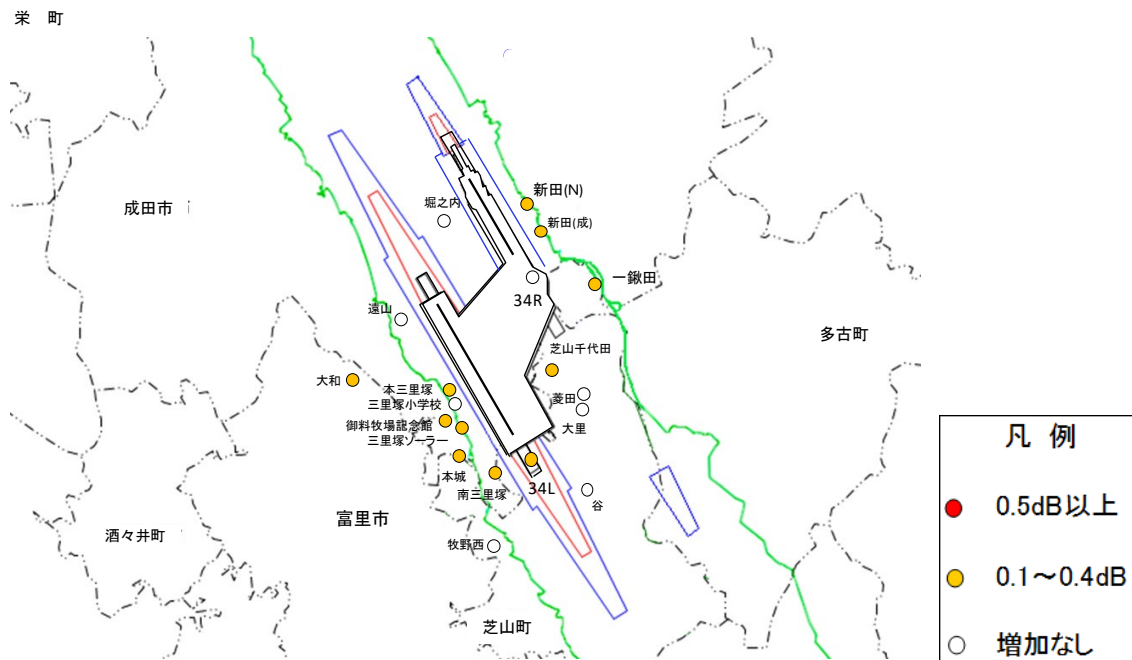


図 4-6-1 地上騒音を測定した測定局

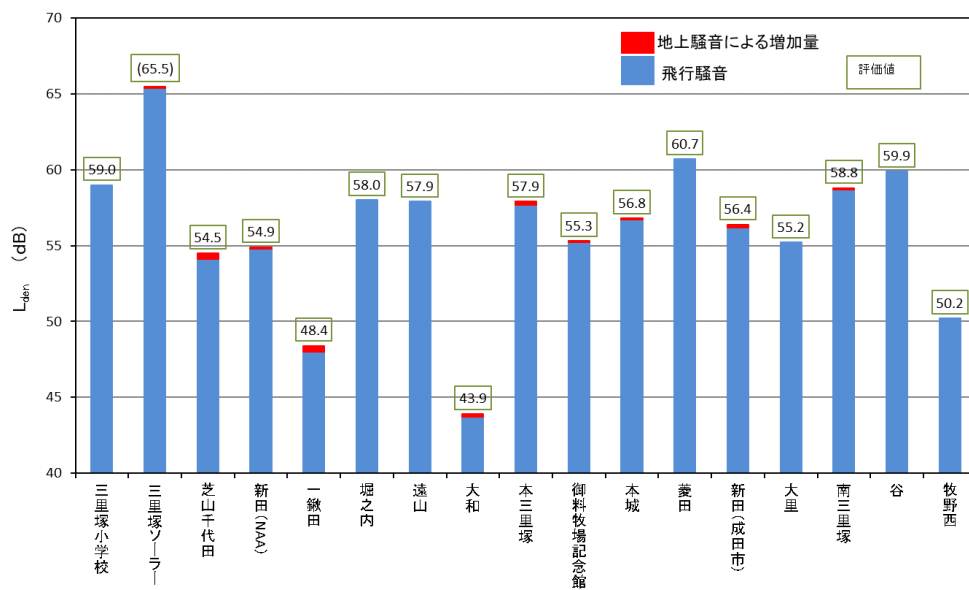


図 4-6-2 地上騒音による L_{den} の増加量

(5) 離着陸制限（カーフェュー）の弾力的運用

成田国際空港では、周辺地域への環境対策（発生源対策の一つ）の一環として、開港以来、深夜 23 時～早朝 6 時の時間帯は離着陸制限（カーフェュー）を実施してきたが、2013(平成 25)年 3 月 31 日の夏ダイヤから、緊急事態（従来取り決め）に加え、出発地の空港の悪天候等、航空会社の努力では対応できない、やむを得ない場合に限り、23 時台の離着陸を認める「離着陸制限（カーフェュー）の弾力的運用」が開始された。更に 2019(令和元)年 10 月 27 日から、A 滑走路の運用時間を 1 時間延長して 24 時までにするとともに、弾力的運用時間を 24 時から 24 時 30 分までの 30 分間とした。

表 4-4-1 カーフェュー内運航の理由

弾力的運用	緊急事態（従来取り決め）
23時から24時迄（A滑走路は24時から24時30分迄）の離着陸で以下の事例に該当する場合 ・出発空港での遅延 ・他空港での一時避難による遅延 ・玉突きによる遅延 ・成田への引返し ・やむを得ない理由による遅延	23時から6時迄（A滑走路は24時から6時迄）の離着陸で以下の事例に該当する場合 ・機体の安全上の異常事態 ・急病人の発生等生命に係る異常事態 ・捜索、救難 ・成田空港での異常気象 など

表 4-4-2 カーフェュー内運航機数

年 度	2022	2023	2024	2025
カーフェュー内	10	14	61	29
（緊急事態）	3	2	30	16
（弾力的運用）	7	12	31	13

単位：機

※NAAホームページより引用

① 弾力的運用

2025(令和 7)年度において、弾力的運用の対象となったのは 13 機あり、前年度（31 機）と比較して 18 機減少した。

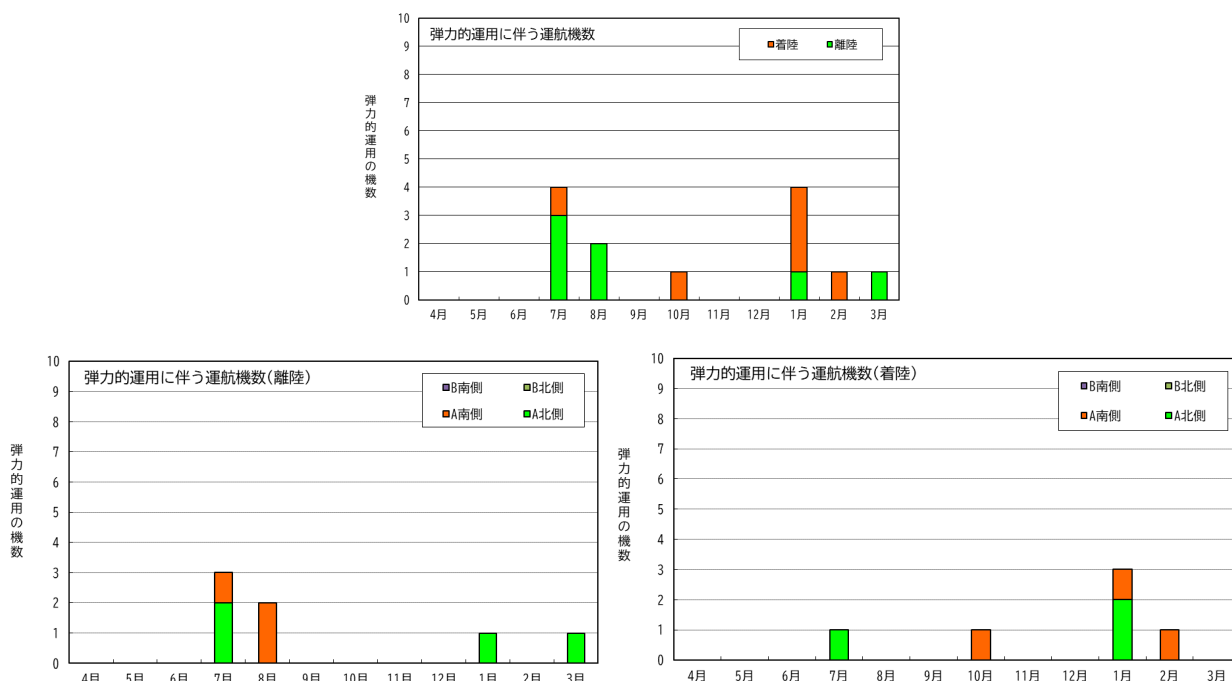


図 4-7-2 南北別・滑走路別運航機数（左図：離陸、右図：着陸）

表 4-5-1 弾力的運用の対象となった事由の内訳

2025(R7)年度

弾力的運用の対象となった事由の内訳

事 由	離陸	着陸	計
出発地空港での遅延（着陸）	0	3	3
他空港への一時退避による遅延（着陸）	0	0	0
玉突きによる遅延（着陸）	0	3	3
成田への引き返し（着陸）	0	0	0
やむを得ない理由による遅延（離着陸）	7	0	7
計	7	6	13

2025(R7)年度

弾力的運用の対象となった具体的な理由の内訳

具体的な理由	離陸	着陸	計	日数
悪天候	5	5	10	6
急病人の発生	0	1	1	1
滑走路閉鎖	0	0	0	0
空域使用制限	1	0	1	1
機材等トラブル	0	0	0	0
管制上の離陸制限	0	0	0	0
その他（突発的トラブル等）	1	0	1	1
合計	7	6	13	9

② 緊急事態（従来取り決め）

2025(令和 7)年度において緊急事態の対象となったのは 16 機あり、前年度（30 機）と比較して 14 機減少した。運航の主な理由は、降雪による出発遅延の他、機体トラブルであった。

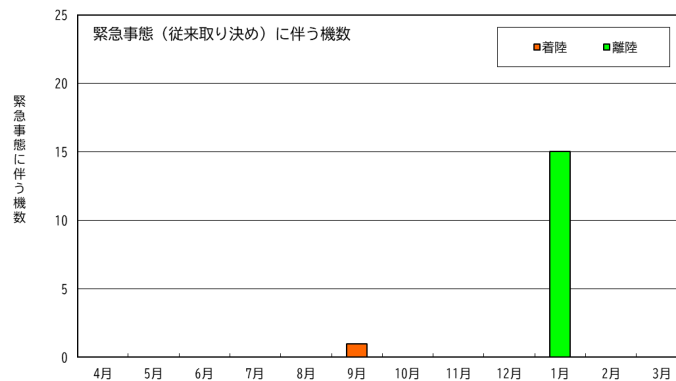


図 4-7-3 緊急事態に伴う運航機数

表 4-5-2 緊急事態に伴う運航理由の内訳

理 由	離陸	着陸	計	日数
機体トラブルによる緊急宣言等	0	1	1	1
滑走路閉鎖、悪天候（降雪）による遅延	15	0	15	1
計	15	1	16	2

5. まとめ

騒防法による評価

2025(令和7)年度の指定区域内の全測定局の L_{den} については、騒防法の第1種区域においては第2種区域を定める値未満、第2種区域においては第3種区域を定める値未満であった。

また、無指定地域内の全測定局の L_{den} については、第1種区域を定める値未満であった。