

9 成田国際空港騒音対策

9-1 目的

成田国際空港を離着陸する航空機から発生する騒音の実態については、成田国際空港株式会社が今後の航空機騒音対策に資することを目的として実施しているものであり、本市の状況について測定データの提供を受けている。

今回の測定は、年間発着可能回数の拡大により、市内で滑走路に最も近い関地区から「最も騒音影響の大きい時期の測定」と強い意向があり、市が成田国際空港株式会社に要望し平成26年1月に実施したものである。

9-2 測定地点

香取市関525番地近傍

9-3 測定期間、時間帯

平成26年1月8日(水)～14日(火)(7日間)

9-4 測定及び集計方法

精密騒音計及びレベルレコーダーを使用し、屋外において測定した。尚、航空機の運用時間帯(6:00～23:00)において有人にて測定を行い、それ以外の時間帯は通常と異なる運航の備え、機材のみ稼働させ測定を継続させた。「航空機騒音に係る環境基準」に従って、暗騒音より10dB以上大きい航空機騒音を対象に評価した。

9-5 気象及び運航状況

測定期間中の空港北側の離着陸の割合は、離陸が89.8%、着陸が10.2%だった。

表9-1 運航状況

月 日	天候	風 向	風 速 (m/s)	北側運航機数(機)			離着陸比率(%)	
				離 陸	着 陸	合 計	離 陸	着 陸
1月 8日	曇り・雨	西北西	2.5	228	104	332	68.7	31.3
1月 9日	曇り・晴	北	4.9	311	0	311	100	0
1月10日	晴	北	8.6	322	0	322	100	0
1月11日	晴	北北西	3.8	321	0	321	100	0
1月12日	曇り	西北西	2.9	237	128	365	64.9	35.1
1月13日	晴	西北西	5.7	313	0	313	100	0
1月14日	晴	西北西	3.8	301	0	301	100	0
期間通算				2,033	232	2,265	89.8	10.2

9-6 滑走路別利用状況

測定期間中の空港北側における滑走路別の利用状況は、A滑走路が全体の85.7%、B滑走路が14.3%となっており、圧倒的にA滑走路の利用が多かった。

表9-2 滑走路別航空機数

種別	離着陸の別	機数	合計	割合	総機数
A滑走路	着陸	104[27]	1,942 [1,742]	85.7%	2,265 [2,028]
	離陸	1838[1715]			
B滑走路	着陸	128[6]	323 [286]	14.3%	11.7%増
	離陸	195[280]			

[]内は平成24年度

9-7 測定結果

(1)Lden(時間帯補正等価騒音レベル)

航空機騒音の評価指標が平成25年4月1日よりWECPNL(加重等価平均間隔騒音レベル)からLdenに移行したことから、測定結果はLdenで示しているが、測定結果の継続性の観点および比較参照するため、参考値としてWECPNLの値も併記している。

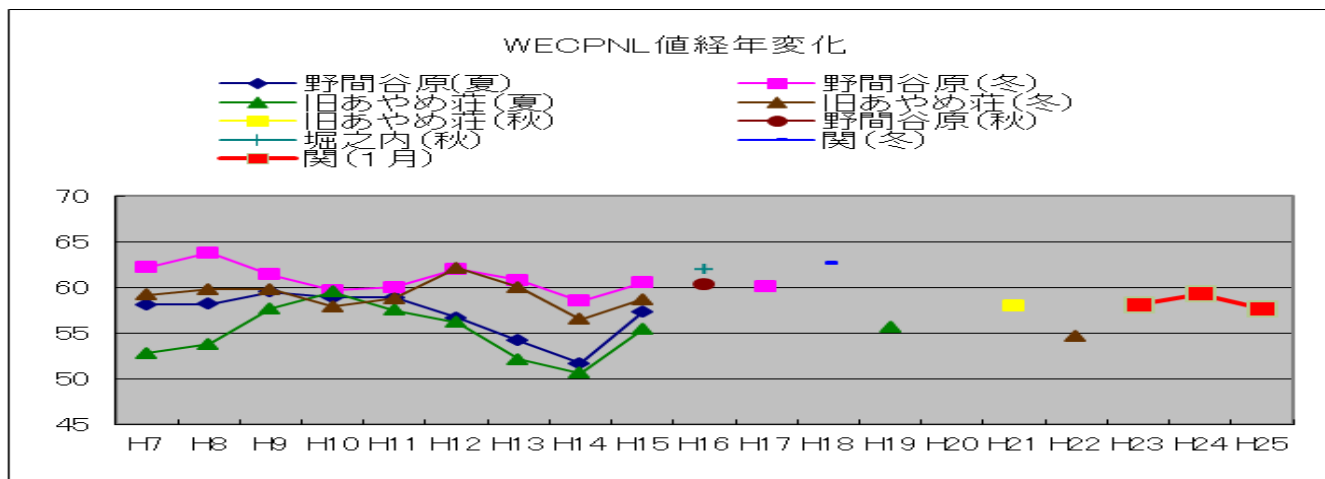
表9-3 測定結果の環境基準との比較

評価指標	環境基準(I類型)	測定結果
Lden	57dB	47.7dB
WECPNL(参考値)	70W	57.7W

Iを当てはめる地域は専ら住居の用に供される地域

市内は、航空機騒音に係る環境基準の「地域類型指定」によって定められた「指定地域」ではないが、この計算方法によってLdenを求めると47.7dB【参考値:WECPNL(57.7W)】で、環境基準値を下回っている。また、当市のWECPNL(参考値)は近年60W以下で安定している。経年変化のグラフを下図に示す。

図9-1 W値経年変化グラフ



(2)騒音レベル別機数

騒音レベルを60デシベル未満、60デシベル以上70デシベル未満、70デシベル以上に分けてみると表9-4のとおりとなる。

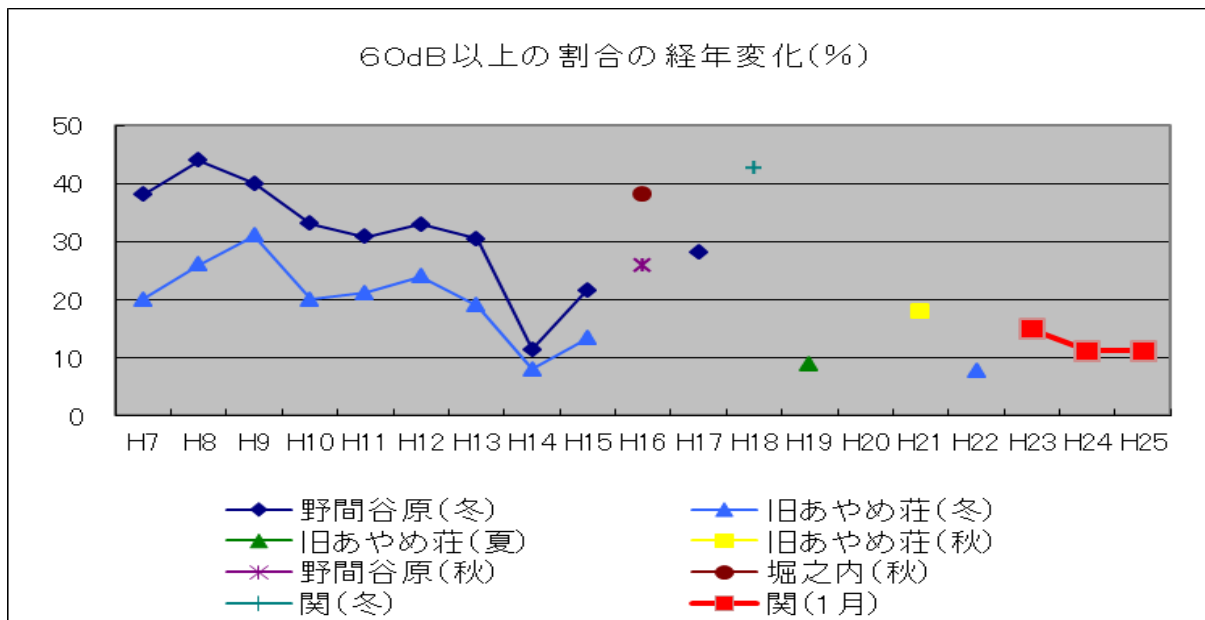
また、60デシベル以上の騒音を記録した機数の割合の経年変化は図9-2のとおりである。

表9-4 騒音レベル別機数

測定点	北側 離着陸機数	暗騒音+10dB B	騒音レベル別機数			最大値 dB(A)	60dB以上の割合
			60未満	60~70	70以上		
関地区 (関公民)	2,265 [2,028]	1,213 [1,077]	956 [852]	248 [268]	7 [13]	74.4 [77.4]	11.3 [11.1]

[]内は平成24年度

図9-2 60dB以上の割合の経年変化



旧あやめ荘屋上のデータは、平成9年度が市役所屋上、平成7年度、8年度は県立病院屋上である。

(3)方面別60dB以上の航空機の割合(%)

着陸機に比べて騒音レベルが高い離陸機をさらに、方面別にわけて比較すると表9-5のとおりとなる。

表9-5 離陸機コース別60dB以上の割合(%)

行先	関地区
アメリカ方面	21.6[28.2]
韓国、国内方面	5.2[4.5]
東南アジア方面	20.1[14.4]
ヨーロッパ方面	0[0]

[]内は平成24年度

9-8 考 察

航空機は風に向かって飛ぶため、空港北側においては、北向きの風の日には離陸機が、南向きの風の日には着陸機が多くなる。今回の測定では北向きの風の日が多く、離陸機が89.8%と大部分を占め、香取市内に騒音影響の大きい離陸機の割合が多かった。

平成24年度の測定結果と比較してみると、騒音レベルが60dB以上の割合は横ばいだが、最大値及び参考W値は下回る結果であった。(平成25年度参考W値:57.7)

平成14年4月、成田国際空港のB滑走路が図9-3のとおり供用されたことから、当該年度の総発着回数は大幅に増加し約17.6万回(前年度比37%増)となった。以後発着回数は毎年増加し、平成18年度は約19.1万回となっている。

また、平成18年7月からは、一部の着陸機の高度引下げが実施

されたが、成田国際空港株式会社が実施した高度引き下げ前・後の騒音値については「大差がなく、日々の変動の範囲内」との結果が出ている。

なお、平成21年10月にはB滑走路の北伸工事が完了し、本格供用が開始となり、平成22年3月末以降は年間総発着回数が20万回から22万回に拡大され、同年10月には、国・千葉県・本市を含む成田国際空港周辺9市町と成田国際空港株式会社との間で、年間総発着回数を30万回まで拡大することについて合意がなされた。

これにより成田国際空港は、30万回に向けた空港処理能力のため、平成23年10月20日から、A・B滑走路から同時に離着陸する運航方法が導入され、年間23.5万回の運用が可能となった。さらには、オープンスカイの導入及びローコストキャリア(LCC)の拠点化の推進などにより、平成25年度の年間発着回数は22.6万回となっている。

今後も市内航空機騒音分布状況の把握等、測定点の選定方法も考慮しながら監視を継続していく必要がある。

図9-3 標準飛行コース図

