

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騒音について、市では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」の実施の要望を受け、騒音測定の実施を成田国際空港株式会社に要望をしている。

令和元年7月18日より標準飛行コースが変更になり、令和元年10月27日からA滑走路の運用時間が0時まで延長されたが、本年度はコロナ禍による大幅な減便となっている状況下での測定となっており、測定地点も2か所から1か所に減らしている。

9-2 測定地点、測定期間

関地区：香取市関529番地

令和2年10月6日(火)～12日(月)の7日間（無人測定）

9-3 測定及び集計方法

測定計器は、精密騒音計と音の到来方向から航空機騒音を自動識別する機能を有する環境騒音観測装置を使用し、屋外において測定した。

「航空機騒音に係る環境基準」に従って、騒音レベルの最大値が暗騒音より10デシベル(dB)以上大きい航空機騒音を対象に評価した。

9-4 運航状況

10月6日～12日に測定した測定期間中の空港北側の運行機数は離陸896機、着陸45機、離着陸合計941機(134.4機／日)となり、離着陸の割合は、離陸が95.2%、着陸が4.8%だった。

表9-1 運航状況

月 日	北側運航機数(機)			離着陸比率(%)	
	離 陸	着 陸	合 計	離 陸	着 陸
10月6日	73 [143]	34 [185]	107 [328]	68.2 [43.6]	31.8 [56.4]
10月7日	133 [295]	0 [101]	133 [396]	100.0 [74.5]	0.0 [25.5]
10月8日	124 [218]	0 [177]	124 [395]	100.0 [55.2]	0.0 [44.8]
10月9日	157 [64]	0 [272]	157 [336]	100.0 [19.0]	0.0 [81.0]
10月10日	130 [234]	11 [74]	141 [308]	92.2 [76.0]	7.8 [24.0]
10月11日	153 [10]	0 [295]	153 [305]	100.0 [3.3]	0.0 [96.7]
10月12日	126 [349]	0 [0]	126 [349]	100.0 [100.0]	0.0 [0.0]
期間通算	896[1,313]	45[1,104]	941[2,417]	84.6 [54.3]	15.4 [45.7]

[]内は令和元年度

9-5 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78.3%、B滑走路が21.7%だった。

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	25 [208]	737 [1,402]	78.3%	941 [2,417]
	離 陸	712 [1,194]			
B滑走路	着 陸	20 [896]	204 [1,015]	21.7%	61.1%減
	離 陸	184 [119]			

[]内は令和元年度

9-6 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(加重等価平均感覚騒音レベル)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。

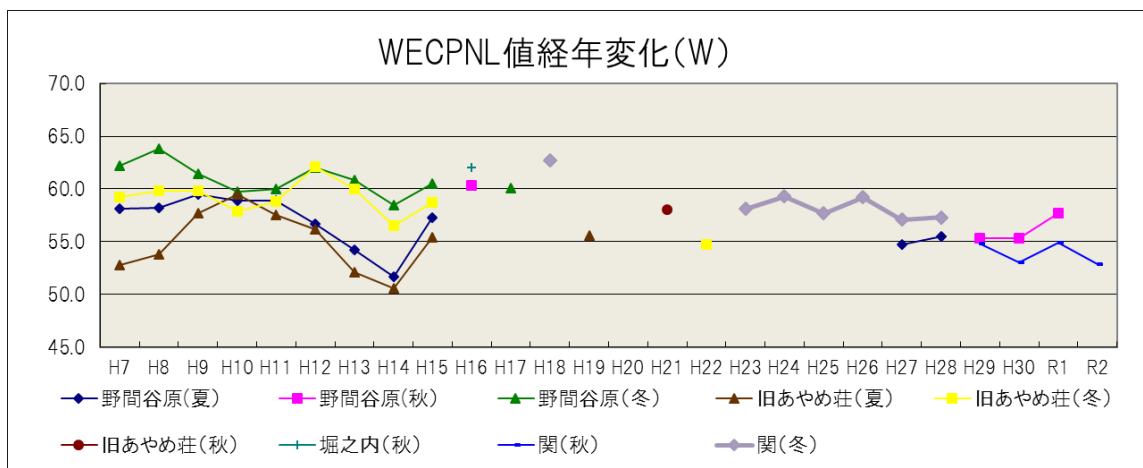
表9-3 測定結果の環境基準との比較

評価指標	環境基準 (I 類型)	測定結果
		関地区
Lden	57dB	42.6 [44.3]dB
WECPNL	70W	52.9 [54.9]W

I 類型を当てはめる地域は専ら住居の用に供される地域 []内は令和元年度

香取市は、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を求めると関地区は42.6dB【参考値:WECPNL(52.9W)】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

最大騒音レベル(LAmax)を60dB未満、60dB以上70dB未満、70dB以上に分けてみると表9-4のとおりとなる。

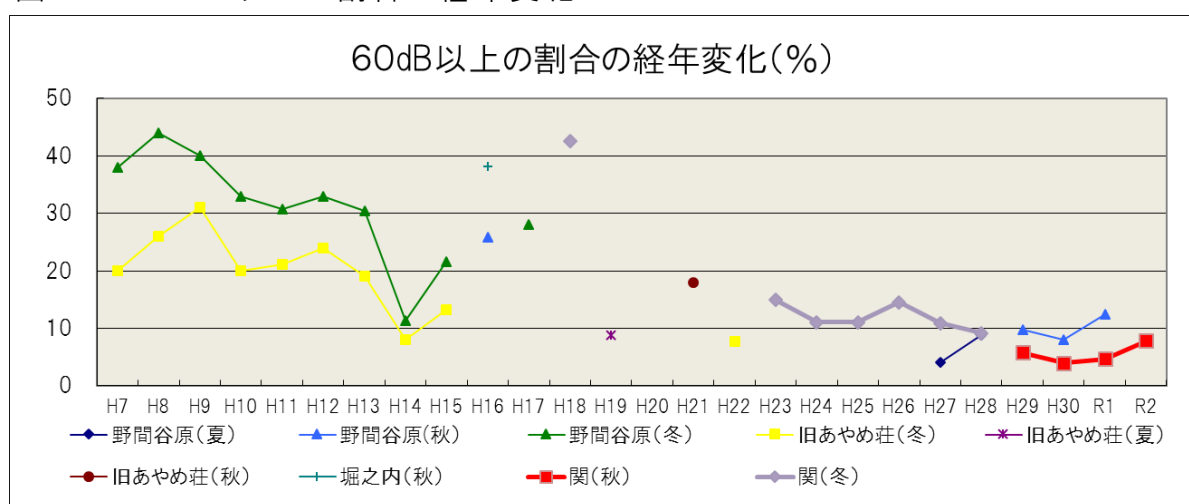
表9-4 関地区の騒音レベル別機数

測 定 点	北側 離着陸機数	測定機数	最大騒音レベル別機数			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)	941 [2,417]	518 [1,088]	444 [975]	74 [113]	0 [0]	68.6 [69.5]	7.8 [4.7]

[]内は令和元年度

また、60dB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。

図9-2 60dB以上の割合の経年変化



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

平成18年度と比べると60dBを超える航空機騒音の割合が減っており、近年は10%前後にとどまっている。これは近年成田空港を離発着する航空機がB-747などの大型機からA-320などの小型機に推移しているためと考えられる。

(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	18.6 [18.0]
国内・韓国・中国方面	9.1 [3.3]
東南アジア方面	14.7 [10.4]
ヨーロッパ方面	27.3 [15.2]

[]内は令和元年度

9-7 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。また、航空機の騒音は離陸機のほうが騒音の影響が大きいとされている。今回の測定では離陸機が84.6%であった。

香取市は、航空機騒音に係る環境基準の指定地域ではなく、測定した期間通算の L_{den} は42.6dB、 $WECPNL$ は52.9Wでいずれも環境基準を下回っていた。

令和元年度の測定結果と比較してみると、騒音レベルが60dB以上の割合は若干増加しており、最大騒音レベル(L_{Amax})は68.6dBであった。

今後も市内航空機騒音分布状況の把握等、測定地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

