

## 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調査については、本市からの要望により成田国際空港株式会社が実施しているものであり測定データの提供を受けている。

本報告は、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、本市が成田国際空港株式会社に測定を要望し、平成27年3月に実施したものを本市が取りまとめたものである。

### 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27年3月6日(金)～12日(木)(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運用時間の離着陸制限(カーフェュー)の弾力的運用等に備え、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71.7%、着陸が28.3%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
3月 6日	曇り・晴	東北東	1.9	287	96	383	74.9	25.1
3月 7日	曇り・雨	北 東	4.0	326	0	326	100.0	0
3月 8日	雨	北 東	5.1	324	0	324	100.0	0
3月 9日	雨	北北東	3.9	315	0	315	100.0	0
3月10日	曇り・雨	北 西	12.4	303	0	303	100.0	0
3月11日	晴	南 西	4.4	56	276	332	16.9	83.1
3月12日	晴	南 西	4.4	55	286	341	16.1	83.9
期間通算				1666	658	2324	71.7	28.3

### 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	259[104]	1,738 [1,942]	74.8%	2,324 [2,265]
	離陸	1,479[1,838]			
B滑走路	着陸	399[128]	586 [323]	25.2%	2.6%増
	離陸	187[195]			

[ ]内は平成25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。

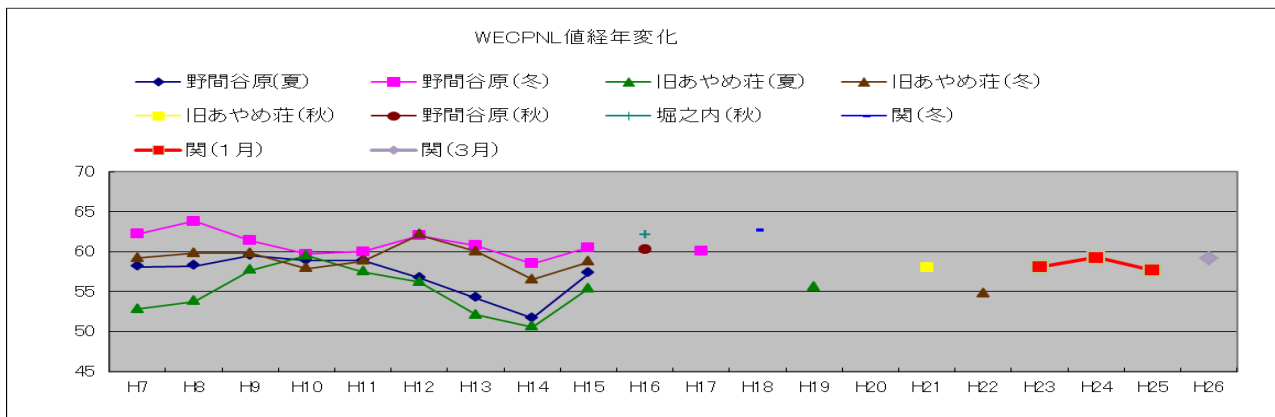
表9-3 測定結果の環境基準との比較

評価指標	環境基準(I類型)	測定結果
Lden	57dB	48.0dB
WECPNL(参考値)	70W	59.2W

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48.0dB【参考値:WECPNL(59.2W)】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。

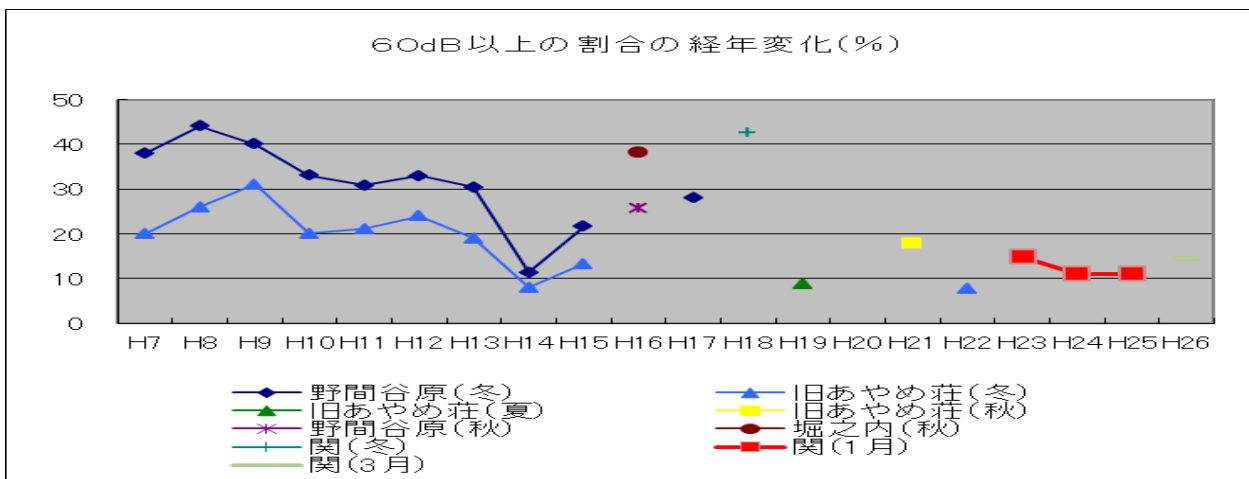
表9-4 騒音レベル別機数

測定点	北側 離着陸機数	測定機数	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 (関公民館)	2,324 [2,265]	1,105 [1,077]	765 [958]	328 [248]	12 [7]	75.8 [74.4]	14.5 [11.3]

[ ]内は平成25年度

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。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%台にとどまっている。これは近年成田空港を離発着する航空機がB747などの大型機からA320などの小型機に推移しているためと考えられる。

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(%)

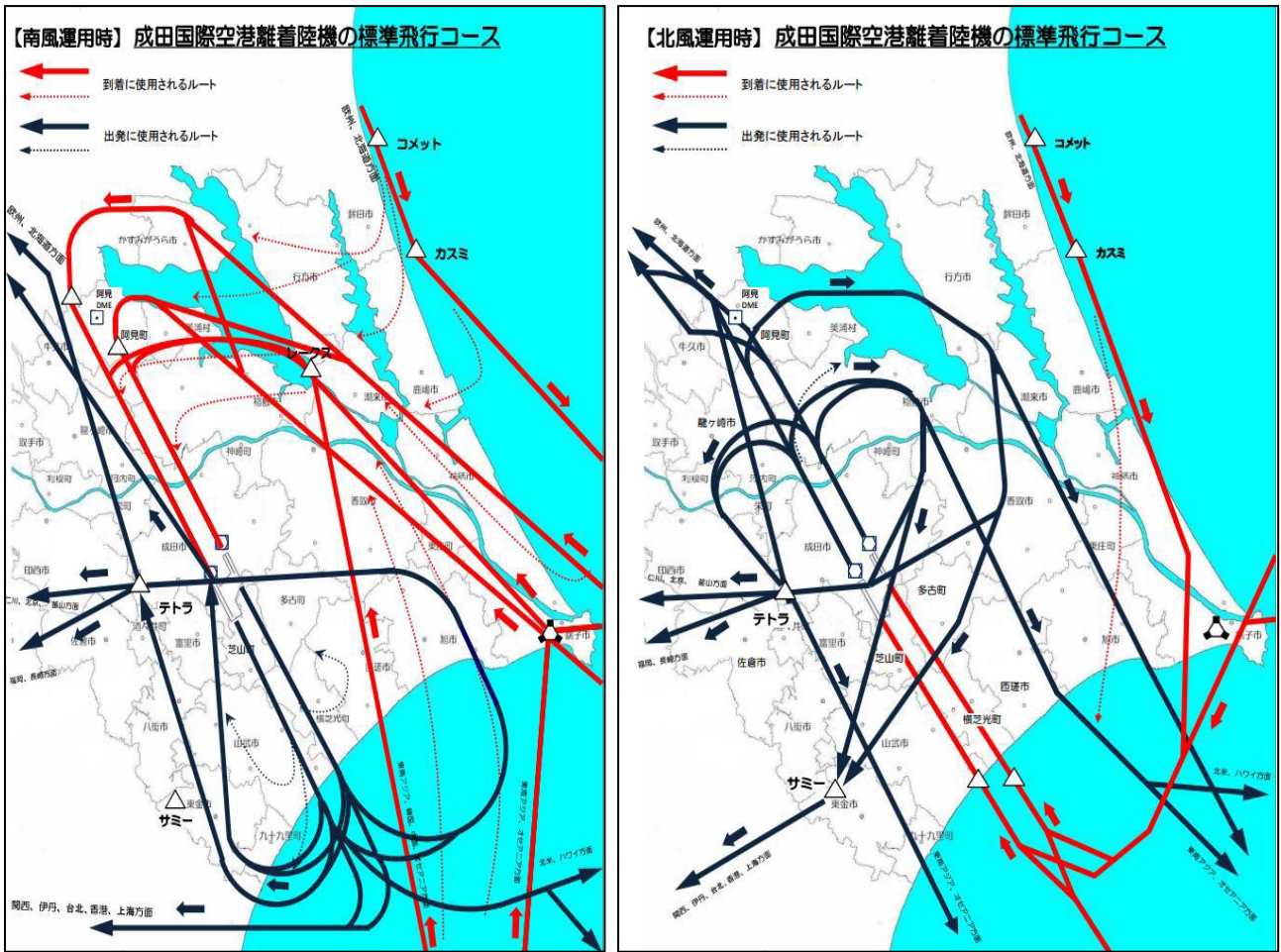
着陸機に比べて騒音レベルが高い離陸機をさらに、方面別にわけて比較すると表9-5のとおりとなる。

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	44.1[21.6]
韓国、国内方面	8.8[5.2]
東南アジア方面	22.7[20.1]
ヨーロッパ方面	2.1[0.0]

[ ]内は平成25年度

図9-3 標準飛行コース図



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71.7%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25年度の測定結果と比較してみると、騒音レベルが60dB以上の割合はほぼ横ばいだが、最大値及び参考W値は若干上回る結果であった。(平成25年度参考W値:57.7)

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。