

## 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」の実施の要望があり、夏・冬の年2回の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。

本報告は、平成28年9月(野間谷原地区)、平成28年12月(関地区)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、測定期間

#### 野間谷原地区

香取市野間谷原98番地

平成28年9月7日(水)～13日(火)(7日間)・有人測定

#### 関地区

香取市関529番地近傍

平成28年12月14日(水)～20日(火)(7日間)・無人測定

### 9-3 測定及び集計方法

野間谷原地区の測定は、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。

関地区の測定は、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、暗騒音より10dB以上大きい航空機騒音を対象に評価した。

#### 9-4 運航状況

9月7日～13日に測定した野間谷原地区の測定期間中の空港北側の離着陸の割合は、離陸が44.3%、着陸が55.7%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
9月7日	190	131	321	59.2	40.8
9月8日	0	344	344	0.0	100.0
9月9日	24	332	356	6.7	93.3
9月10日	68	265	333	20.4	79.6
9月11日	182	205	387	47.0	53.0
9月12日	342	0	342	100.0	0.0
9月13日	259	60	319	81.2	18.8
期間通算	1065	1337	2402	44.3	55.7

12月14日～20日に測定した関地区の測定期間中の空港北側の離着陸の割合は、離陸が95.0%、着陸が5.0%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
12月14日	337	0	337	100.0	0.0
12月15日	341	0	341	100.0	0.0
12月16日	347	0	347	100.0	0.0
12月17日	320	55	375	85.3	14.7
12月18日	314	30	344	91.3	8.7
12月19日	274	33	307	89.3	10.7
12月20日	319	0	319	100.0	0.0
期間通算	2252	118	2370	95.0	5.0

### 9-5 滑走路別利用状況

野間谷原地区の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55.2%、B滑走路が44.8%となっており、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	450 [ 19]	1,326 [797]	55.2%	2,402 [944]
	離陸	876 [778]			
B滑走路	着陸	887 [ 42]	1,076 [147]	44.8%	(1日平均) 10.9%増
	離陸	189 [105]			

[ ]内は平成27年度(3日間の測定)

関地区の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82.6%、B滑走路が17.4%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	49 [36]	1,958 [1,652]	82.6%	2,370 [2,133]
	離陸	1,909 [1,616]			
B滑走路	着陸	69 [98]	412 [481]	17.4%	11.1%増
	離陸	343 [383]			

[ ]内は平成27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

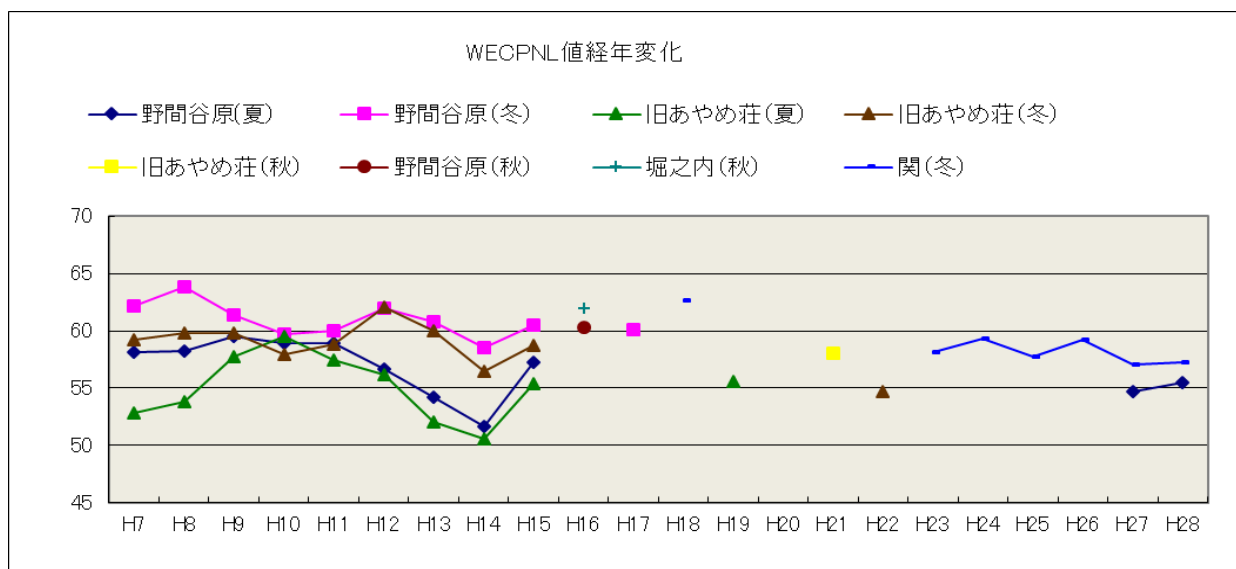
評価指標	環境基準 (I 類型)	測定結果	
		野間谷原	関
Lden	57dB	44.9 [43.9]dB	46.8 [47.0]dB
WECPNL	70W	55.5 [54.7]W	57.3 [57.1]W

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

[ ]内は平成27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を求めると野間谷原地区で44.9dB【参考値:WECPNL(55.5W)】、また、関地区で46.8dB【参考値:WECPNL(57.3W)】でいずれも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 野間谷原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	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		
野間谷原地区 (福寿院)	2,402 [944]	827 [220]	616 [181]	211 [38]	0 [1]	68.8 [70.0]	8.8 [4.1]

[ ]内は平成27年度(3日間の測定)

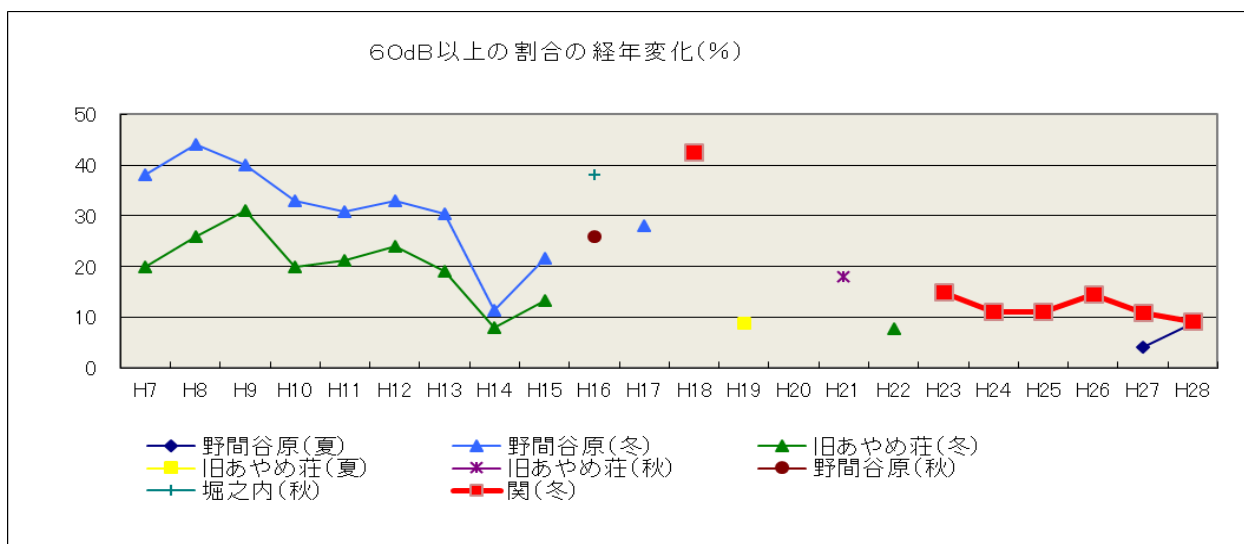
表9-4 関地区の騒音レベル別機数

測定点	北側 離着陸機数	測定機数	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)	2,370 [2,133]	1,531 [1,291]	1,311 [1,058]	219 [230]	0 [3]	69.8 [72.1]	9.2 [10.9]

[ ]内は平成27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。

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、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(%)

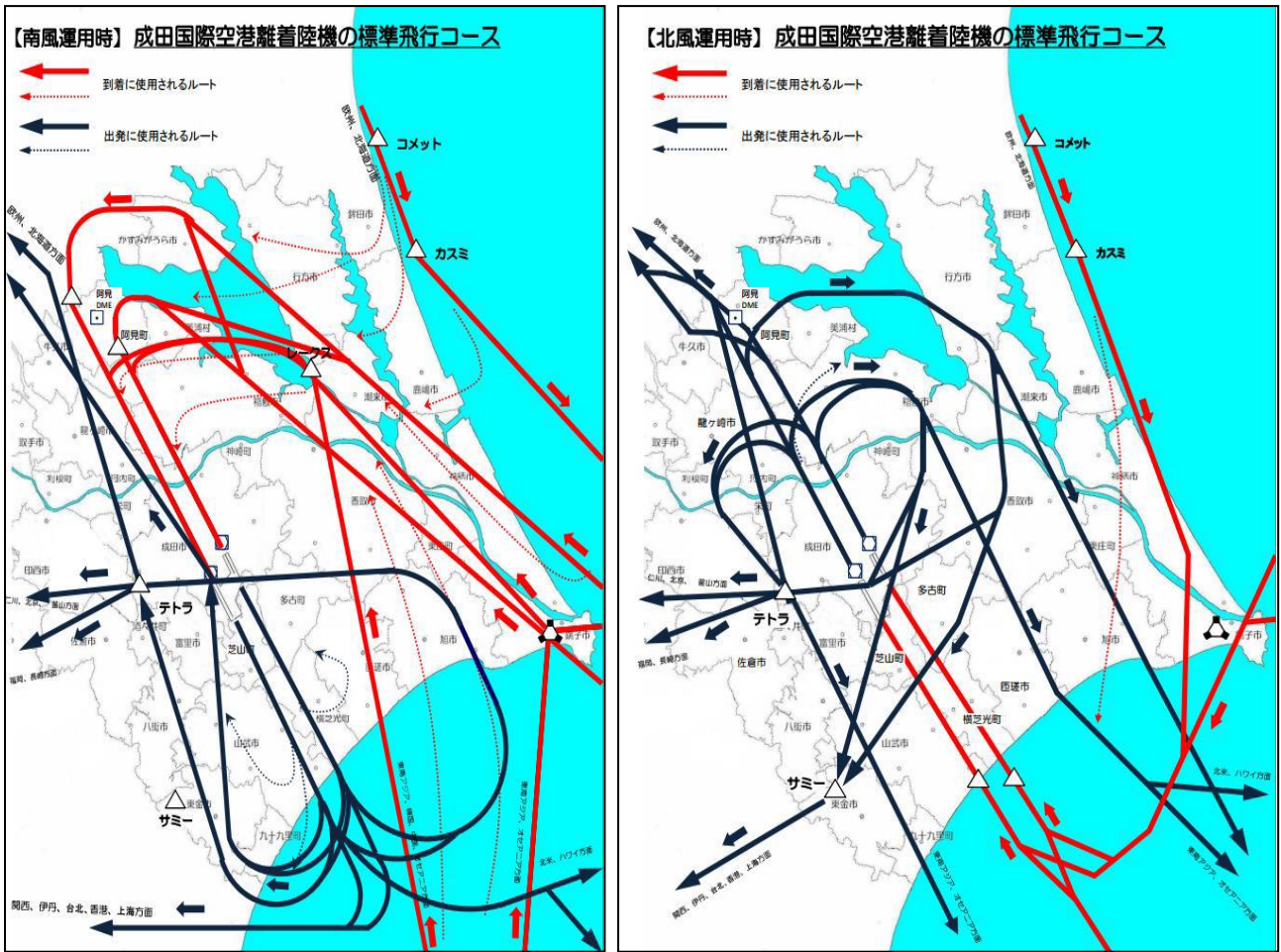
着陸機に比べて騒音レベルが高い離陸機をさらに、方面別にわけて比較すると表9-5のとおりとなる。

表9-5 離陸機コース別60dB以上の割合(%)

行先	野間谷原地区	関地区
アメリカ方面	6.3 [11.0]	15.2 [17.4]
韓国、国内方面	1.0 [1.3]	6.0 [7.8]
東南アジア方面	2.3 [2.4]	13.5 [15.4]
ヨーロッパ方面	0.0 [0.0]	1.5 [0.0]

[ ]内は平成27年度

図9-3 標準飛行コース図



### 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69.5%（野間谷原地区では44.3%、関地区では95.0%）を占めた。

香取市は、航空機騒音に係る環境基準の指定地域ではないが、両地区とも環境基準を下回っていた。

野間谷原地区において、平成27年度の測定結果（3日間の測定）と比較してみると、騒音レベルが60dB以上の割合は増加しているが、最大値は前年度の測定結果を下回る結果であった。

関地区において、平成27年度の測定結果と比較してみると、騒音レベルが60dB以上の割合は若干減少している。最大値及びLdenも前回の測定結果を下回る結果であった。

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。