

花巻空港航空機騒音の測定地点について

1 経緯

(1) 令和2年度大気部会（R3.1.20）における提示資料抜粋

なお、令和元年度より北側の測定点の変更(N1→N4、N3→N5)を実施したため、N2 以外の北側測定点は連続のグラフとなっていない。

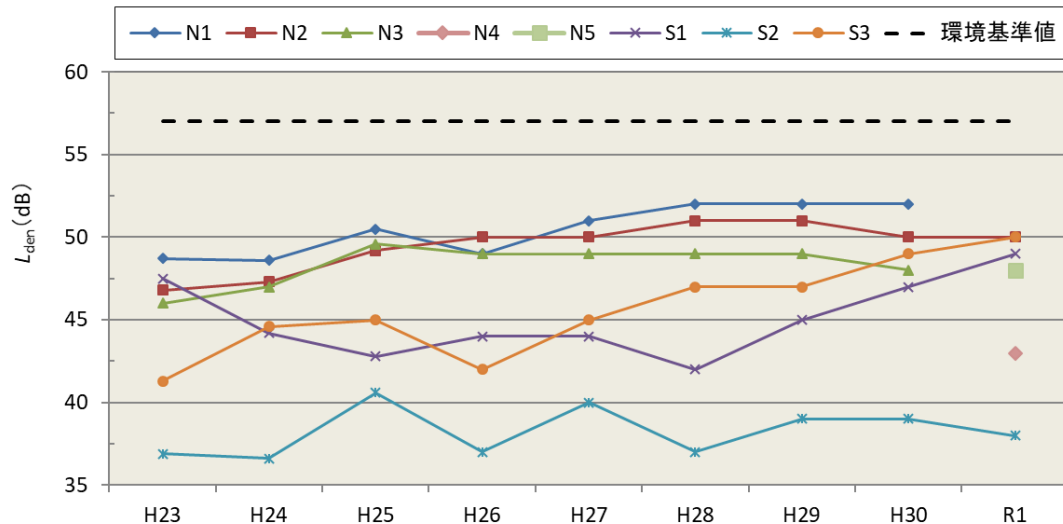


図1 各調査地点の時間帯補正等価騒音レベル(L_{den})の経年変化

(2) 令和2年度大気部会での意見

- ① 測定値が最も大きかったN1からN4への変更は妥当か。
 - ・ N1の代替地点はコンター内でN1と似た条件で探し、年4回測定できないか。
 - ・ N4は自動車騒音の影響があるのではないか。
- ② 測定地点は全てコンター内とし、季節変動を考慮して測定回数を増やしてはどうか。

2 N4地点とN5地点の選定について

変更前の測定地点の近くで、次の条件を満たす地点から選定した。

- ▶電源がある
- ▶高い建物がない
- ▶暗騒音が低い
- ▶環境の変化が少ない
- ▶公共施設が望ましい

【選定結果】

変更前（類型・測定回数）	変更後（類型・測定回数）
N1（無・年1回）	N5（I・年4回）
N3（I・年4回）	N4（無・年1回）

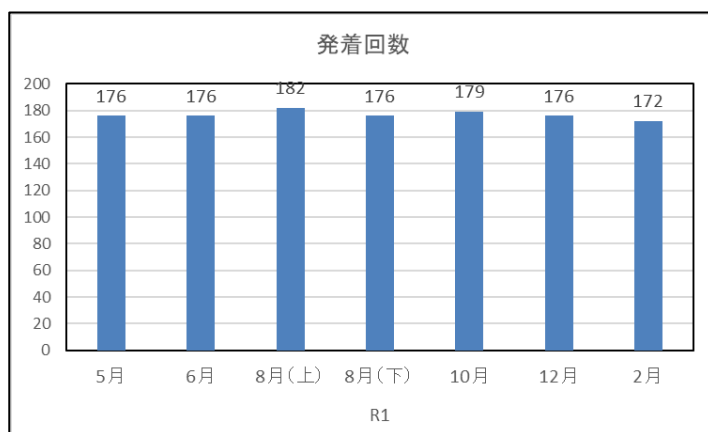
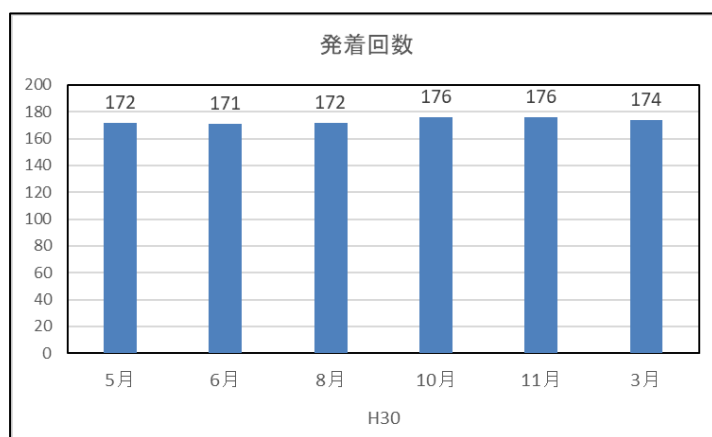
3 測定地点の設定と測定回数

場所	目的	地点数	回数
コンター内	環境基準の達成状況把握	2	4回／年
コンター周辺	コンター外の騒音把握	4	1回／年

【航空機騒音測定・評価マニュアル（環境省）抜粋】

- ・特に十分な評価値の信頼性を望む場合は、季節ごとの年4回の短期測定が望ましい。
- ・滑走路の使用状況が年間を通じて大きな変化がない場合、年1回の短期測定でも信頼性を確保した評価値を得ることができる。

【H30 年度及び R1 年度の発着回数】

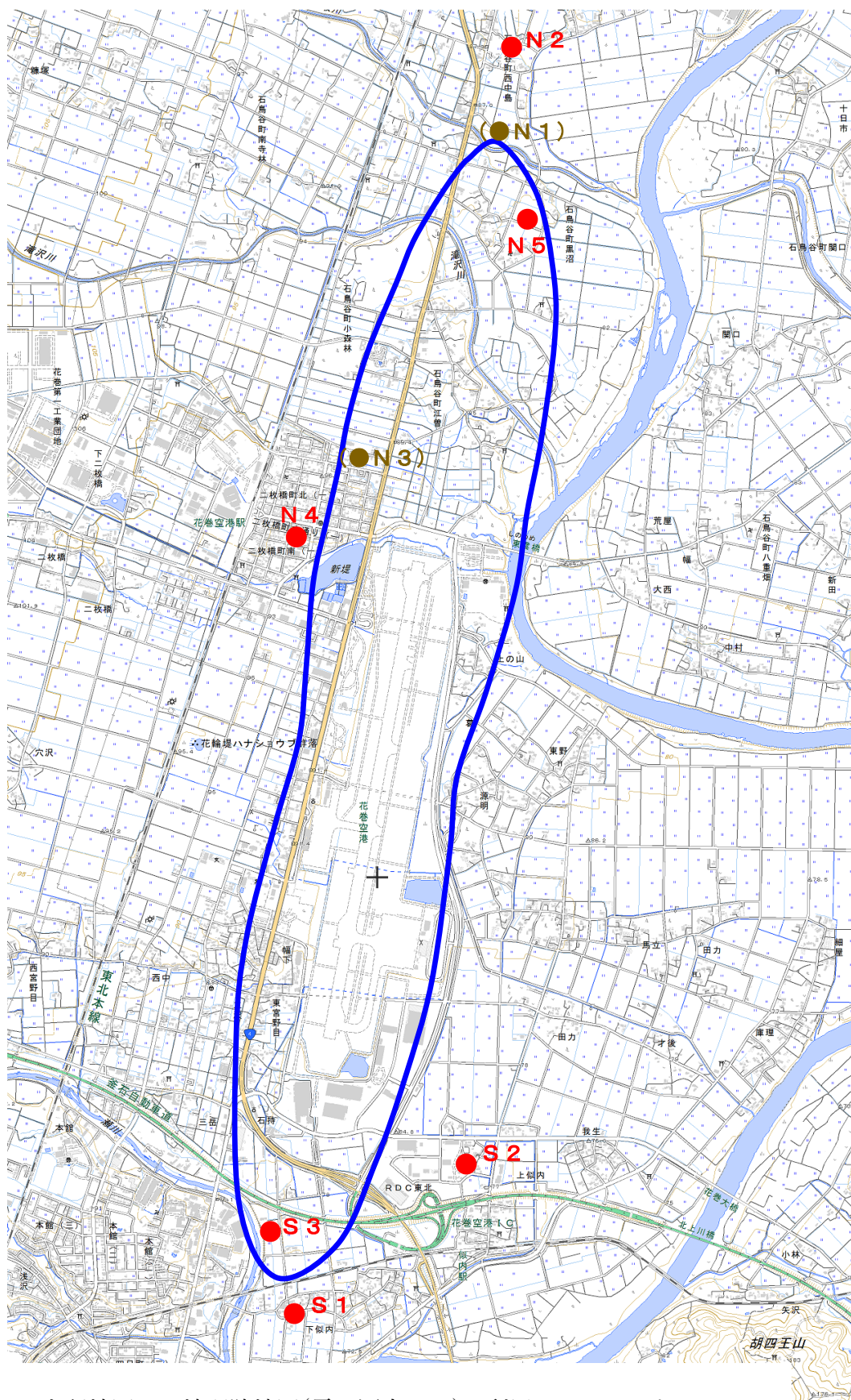


4 今後の測定方針

測定地点の設定及び測定回数については、現時点では妥当と考えられることから、当面この6地点で測定することとする。

なお、令和2年度は欠測、また、令和3年度は測定しているものの、発着便数が通常の4割程度に留まり、通常状態での測定ができなかったことから、今後数年にわたり、測定値の傾向を見ることとする。

[別図 花巻空港航空機騒音測定地点]



※上記地図は、地理院地図(電子国土 web)を利用したものである。