

航空機騒音に係る環境基準の設定について
(答 申)

昭和48年12月6日

中央公害対策審議会

航空機騒音に係る環境基準の設定について

近年、航空輸送の著しい増加に伴い、飛行場周辺地域において航空機騒音による被害が増大し、生活環境保全上深刻な社会問題となっている。

このため、本審議会は、さきに「環境保全上緊急を要する航空機騒音対策について当面の措置を講ずる場合における指針について」を答申したところであるが、引き続き、騒音振動部会特殊騒音専門委員会において、航空機騒音に係る諸対策を総合的に推進するにあつての目標となるべき環境基準の設定について検討した結果、別添の専門委員会報告がとりまとめられた。本審議会においては、この報告をもとに各飛行場周辺における航空機騒音の現状、騒音低減のための方法等を総合的に審議した結果、航空機騒音に係る環境基準（以下「環境基準」という）としては、以下のように定めるべきものとする。

なお、環境基準を維持達成するためには、政府は音源対策の強化、土地利用の適正化等、別紙「環境基準の設定に伴う課題について」に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進する必要がある。

1 環境基準

環境基準は、地域の類型ごとに次表の基準値の欄に掲げるとおりとする。

地域の類型	基準値
I	WECPNL 70以下
II	WECPNL 75以下

- (注) 1 「地域I」とは、都市計画法にいう第一種住居専用地域及び第二種住居専用地域等、主として住居の用に供される地域とし、「地域II」とは、その他の地域とする。
- 2 この表は1日当たりの離着陸回数が10回以下の飛行場及び離島にある飛行場には適用しないものとする。

2 測定方法等

(1) 測定機器

測定機器は、日本工業規格C 1502に定める指示騒音計若しくは国際電気標準会議 Pub/179に定める精密騒音計、又はこれらに相当する測定機器を用いる。

この場合、聴感補正回路はA特性とし、また、動特性は緩(Slow)とする。

(2) 測定方法

ア 測定は原則として連続7日間行い、暗騒音より10dB以上大きい航空機騒音のピークレベル及び機数を記録する

ものとする。

イ 航空機騒音の評価は、上記ピークレベル及び機数から1日ごとのWECPNLを算出し、そのすべての値をパワー平均して行うものとする。

この場合、WECPNLを算出するには次式を用いるものとする。

$$WECPNL = \overline{dB(A)} + 10 \log N - 27$$

(注) $\overline{dB(A)}$ とは、1日の各ピークレベルのパワー平均をい
い、Nとは、時間帯による重みづけをした1日の機数で、
 $N = N_1$ (7時~19時の機数) + 3 N_2 (19時~22
時の機数) + 10 N_3 (22時~7時の機数)をいう。

(3) 測定場所

測定は屋外で行うものとし、測定点は当該地域の航空機騒音を代表すると思われる地点を選定するものとする。

(4) 測定時期

測定時期は、航空機の飛行状況、風向等の気象条件等を勘案して、その地点の航空機騒音を代表すると思われる時期を選定するものとする。

3 達成期間等

環境基準は、飛行場の区分ごとに次の表に示す期間で達成するものとするが、達成期間が長期にわたる場合には、中間

的に同表に示す改善目標値を達成しつつ、段階的に行うものとする。

なお、自衛隊等が使用する飛行場周辺についても、平均的離着陸回数及び機種並びに人家の密集度に基づいて、同表に示す公共用飛行場の区分に準じて環境基準の維持達成に努めるものとする。

飛行場の区分		達成期間	改善目標値 (単位 WECPNL)
新設飛行場		直ちに	
既設飛行場	第三種空港及びこれに準ずる飛行場	直ちに	
	第二種空港 (福岡空港を除く)	A	5年以内
		B	10年以内
	第一種空港及び福岡空港	10年を超える期間で可及的速やかに	5年目標 「屋外で85以下」 又は「屋外85以上の地域において屋内で65以下」 10年目標 「屋外で75以下」 又は「屋外75以上の地域において屋内で60以下」
新東京国際空港		10年以内	5年目標 「屋外で85以下」 又は「屋外85以上の地域において屋内で65以下」

(備考) 1 既設飛行場の区分は本環境基準の定められた日における区分とする。

- 2 第二種空港のうち、AとはBを除くものをいうものとし、
Bとはターボジェット発動機を有する航空機が定期航空運送事業として離着陸するものをいうものとする。

なお、環境基準の達成に極めて長期間を要する地域に引き続き居住を希望する者に対しては、防音工事等を行うことにより、環境基準が達成された場合と同等の屋内環境が保持されるようにするものとする。

(別紙)

環境基準の設定に伴う課題について

航空機騒音に係る環境基準の維持達成を図るため、公共用飛行場及び自衛隊等が使用する飛行場について、以下の諸施策を総合的かつ強力に推進する必要がある。

1 音源対策の強化

騒音証明制度の導入及び低騒音機の研究開発を進めるとともに、現用機種改良及び低騒音大型機等への変更を積極的に進める措置を講ずること。また、騒音の影響を減少するため、滑走路の方向及び使用方法の改善、離着陸回数の抑制等の措置を講ずること。

なお、自衛隊等が使用する飛行場についても、これらに準じた音源対策を講ずること。

2 土地利用の適正化

- (1) 航空機騒音の特性を考慮し、飛行場周辺地域における土地利用計画を樹立し、その促進を図ること。特に、現在、航空機騒音の著しい地域（例えばWECPNL 85以上の地

域)については、住居を移転し、遮断緑地、飛行場用地、倉庫、工場その他の騒音による影響を受けない施設の用地等とすることにより、早急に被害の軽減を図ること。

(2) 環境基準の達成のため、飛行場周辺における土地利用の適正化を進めていくにあたっては、現行の都市計画法等の制度のみでは達成が困難と考えられるので、飛行場周辺の土地利用規制については、新たな法制度を設ける必要があること。

3 汚染者負担の原則

公共用飛行場周辺における環境基準達成のための防音対策、用地買収等に要する費用については、各飛行場ごとに、負担することを原則とし、これらの費用を料金等に反映させる等の措置を検討すること。

4 環境アセスメントの推進

飛行場の建設又は拡張の際には、航空機騒音による被害を未然に防止するため、飛行場の立地、形態、使用方法、周辺の土地利用及び開発等に関する環境アセスメント手法を確立し、その推進を図ること。

5 監視測定体制の整備

航空機騒音の状況を常に適切に測定評価するとともに、有効な防止対策を促進するため、航空機騒音の監視測定体制を

早急に整備し、また、それが適正に維持管理されるよう努めること。

6 調査研究の推進

環境基準の維持達成のための各種施策の推進に併せて、航空機騒音の影響、測定方法等に関する調査研究を更に進めることとし、必要に応じて環境基準の見直しについて検討すること。

7 その他

環境基準が達成されるまでの間において、特に、飛行場周辺住民の睡眠確保を図るため、深夜における航行制限の実施に努めること。