

4 . 他空港における航空機騒音の曝露状況

4.1 大阪国際空港における騒音の状況

(1) 空港の概要

大阪国際空港は 1939 年に軍用飛行場として建設され、第二次世界大戦後に米軍に接收されて伊丹エアベースとなったが、返還後の 1958 年に大阪空港として開港し、民間航空の用途に供されるに至った。1959 年に国際線が開設され、大阪国際空港と改称された(以下、伊丹空港という)。1964 年にジェット旅客機が就航すると一気に騒音問題が深刻化し、夜間飛行禁止等を求める住民訴訟や空港廃止等を求める調停が行われるなか、住宅防音工事や移転補償等の周辺環境対策、発着規制や低騒音機導入等の発生源対策などのあらゆる空港環境対策が進められた。空港移転も 1960 年代後半から検討され、泉州沖に新空港が建設されることになったが、結局、伊丹空港も国内基幹空港として存続することとなった。1994 年、関西国際空港が開港すると、全ての国際線と一部国内線がそちらへ移り、伊丹空港周辺の騒音曝露は大幅に軽減された。しかしながら立地の利便性等により伊丹空港の発着回数は次第に増加して以前と同じレベルに戻り、騒音曝露も微増の傾向を示したため、2004 年、国土交通省は騒音対策としてジェット枠の削減と大型機の乗り入れ制限を段階的に進めることを決定し、2006 年 4 月以降エンジン 3 基以上のジェット機の乗り入れを全面禁止することとなった。

伊丹空港の航空写真を図 4.1.1 に示す。伊丹空港の敷地面積は 311 ha、滑走路は 1,828m の A 滑走路と 3,000m の B 滑走路が平行滑走路として整備されている。運用時間は 24 時間であるが、実際の利用時間は 7 時～22 時に制限されている(定期便のダイヤ設定は 21 時まで)。



図 4.1.1 伊丹空港の航空写真(出典:国土交通省航空局ホームページ)

(2) 航空機の年度別発着回数

伊丹空港における航空機の発着回数の年度別推移を図 4.1.2 に示す。

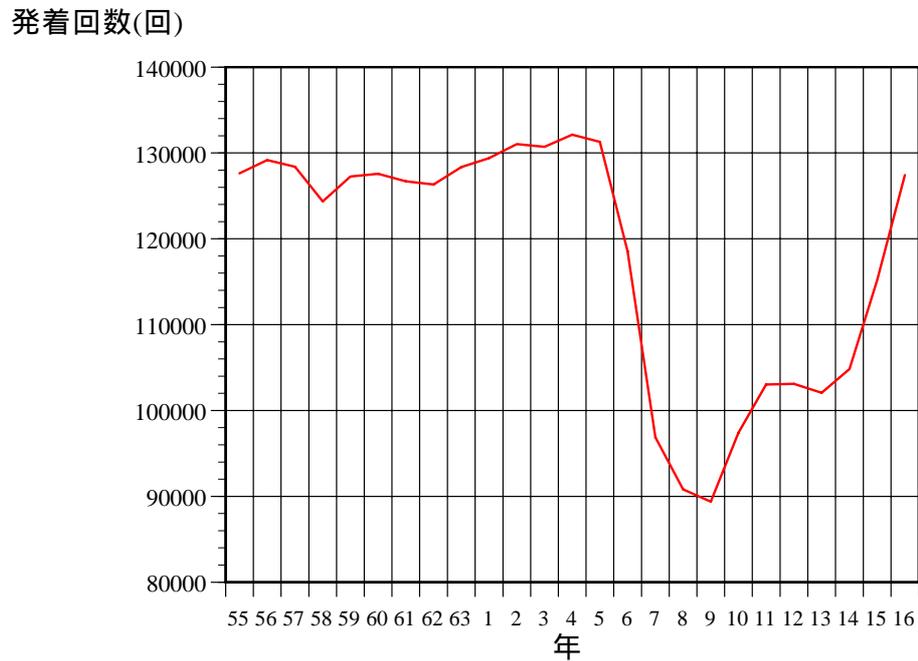


図 4.1.2 伊丹空港における航空機発着回数の年別推移

(3) 機種別発着割合の年度別推移

機種別発着割合の推移を図 4.1.3 に示す。

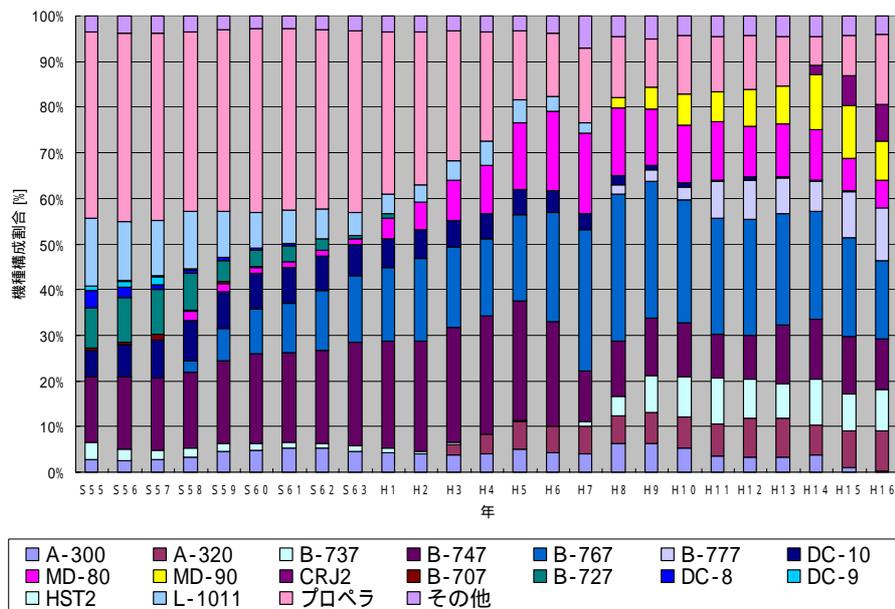


図 4.1.3 機種別発着割合の年度別推移

データの出典：大阪国際空港 騒音調査年報，大阪航空局

(4)年間 WECPNL の状況

伊丹空港周辺には航空機騒音の実態を把握するため、図 4.1.4 に示す合計 11 局の航空機騒音常時監視局が大阪航空局により設置されている。そのうち離陸側 2 ヶ所(久代小学校, 武庫東小学校)と着陸側 1 ヶ所(豊南小学校)の監視局における WECPNL の年別推移を図 4.1.5 に示す。

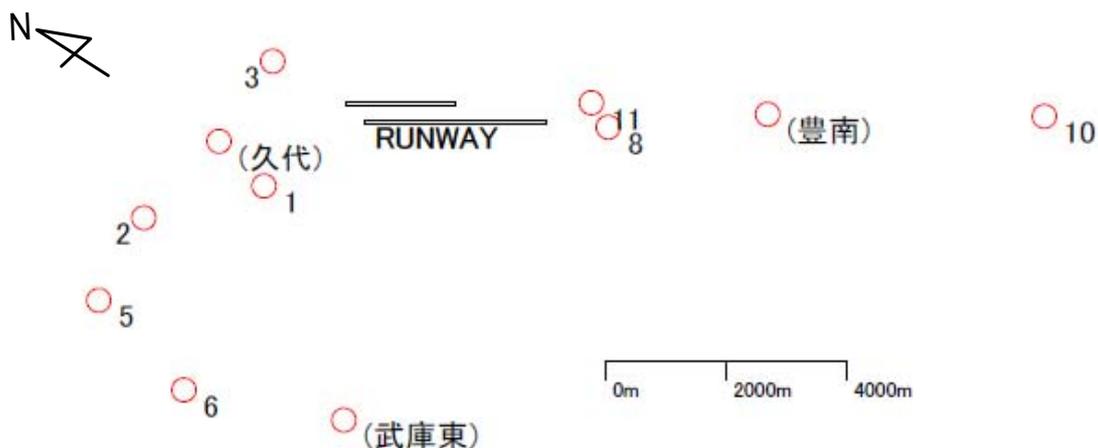


図 4.1.4 航空機騒音常時監視局の配置

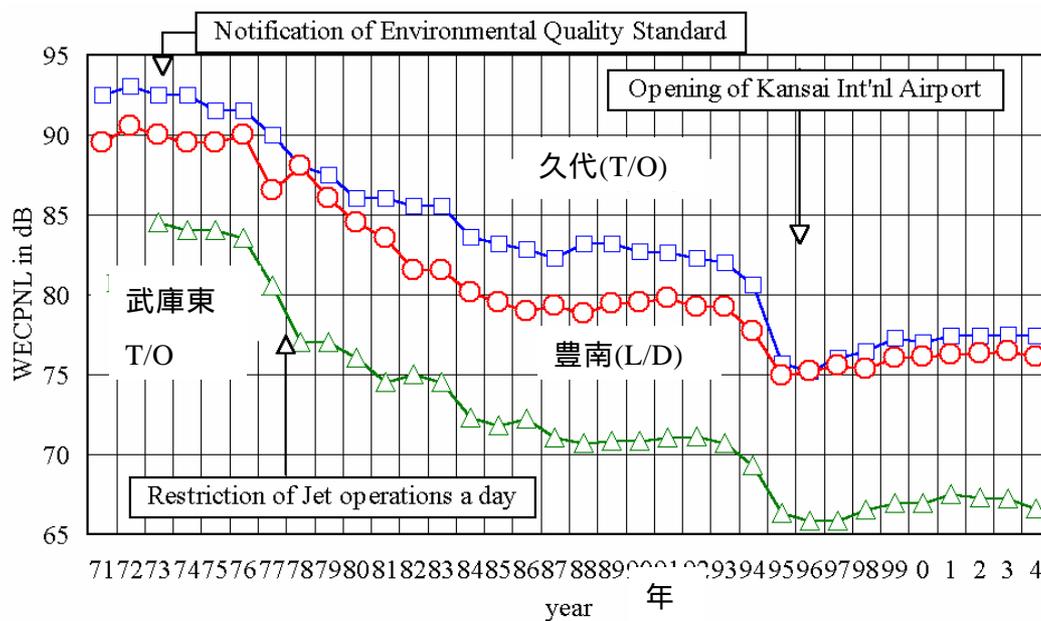


図 4.1.5 伊丹空港周辺における航空機騒音暴露の年別推移
データの出典：大阪国際空港 騒音調査年報，大阪航空局

4.2 福岡空港における騒音の状況

(1) 空港の概要

福岡空港は軍用飛行場として建設され、昭和 20 年に滑走路が完成したが、終戦により昭和 20 年に米軍に接收され、米軍管理の板付基地として運営された。昭和 26 年には民間航空の国内線として東京 - 大阪 - 福岡の航空路が開設され、昭和 40 年に定期国際線として福岡 - 釜山の航空路が開設されて西日本の主要空港として米軍管理下で発展してきた。昭和 45 年に運輸省への移管が決まり、昭和 47 年に運輸大臣が設置管理する第二種空港として供用が開始された。

現在は、国内線 25 路線、国際線 25 路線を有し、乗降客数は年間で 1,800 万人を超え、九州の表玄関の役割を果たしている。滑走路は 2,800m の 1 本にも関わらず、年間発着回数は 13.6 万回（国内線 12.1 万回、国際線 1.5 万回）に達し、朝夕は 2 分に 1 回の割合で離着陸がある。福岡空港の航空写真を図 4.2.1 に示す。



図 4.2.1 福岡空港の航空写真(出典:国土交通省航空局ホームページ)

(2) 航空機の年度別発着回数

福岡空港における航空機の発着回数の年度別推移を図 4.2.2 に示す。

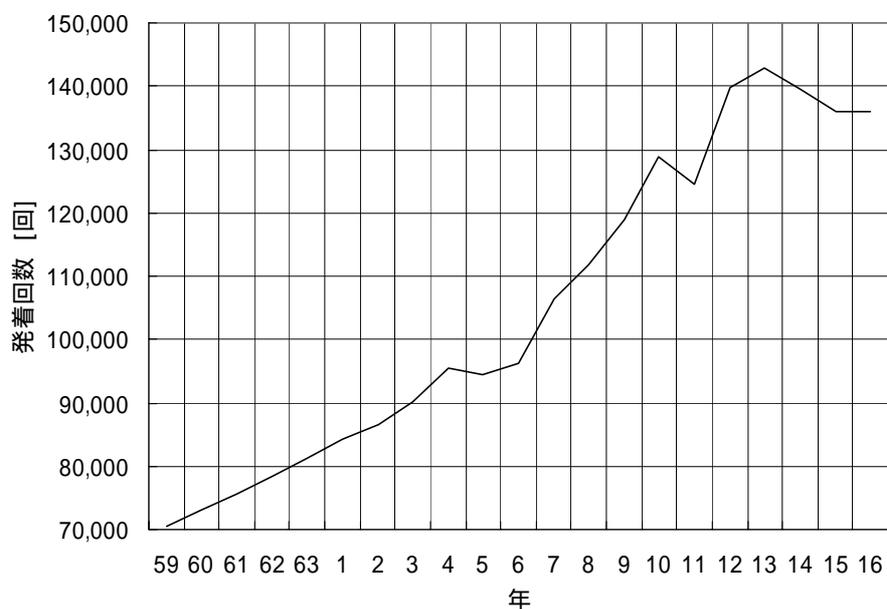


図 4.2.2 福岡空港における航空機発着回数の年別推移

データの出典：大阪国際空港 騒音調査年報，大阪航空局

(3) 機種別発着割合の年度別推移

機種別発着割合の推移を図 4.2.3 に示す。

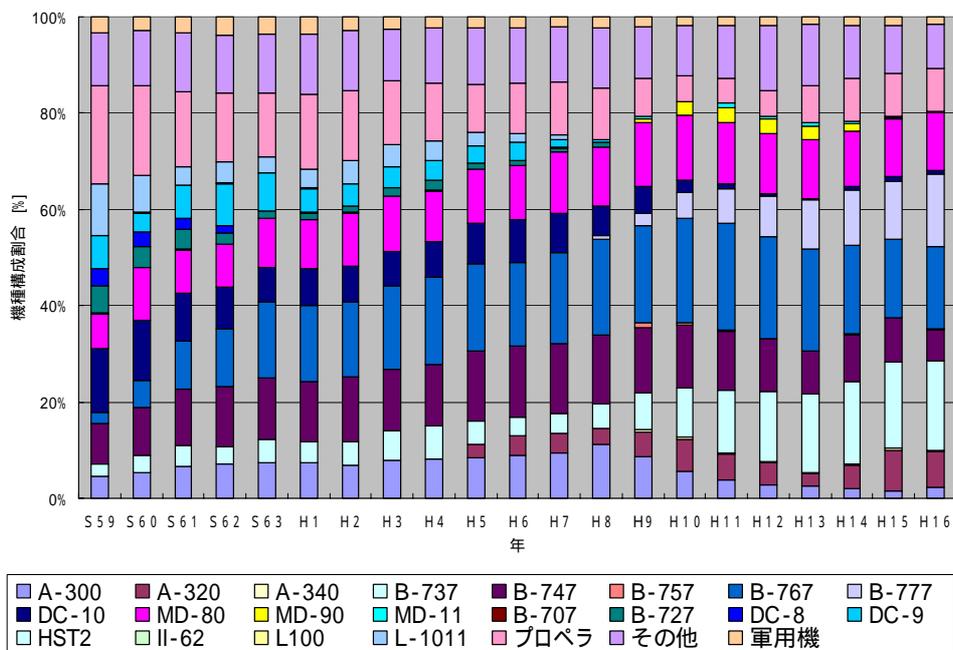


図 4.2.3 機種別発着割合の年度別推移

データの出典：大阪国際空港 騒音調査年報，大阪航空局

(4) 年間 WECPNL の状況

福岡空港周辺には航空機騒音の実態を把握するため、図 4.2.4 に示す合計 3 局の航空機騒音常時監視局が大阪航空局により設置されている。そのうち北側 1 ヶ所（筥松小学校）と南側 1 ヶ所（仲島公民館）の監視局における WECPNL の年別推移を図 4.2.5 に示す。



図 4.2.4 航空機騒音常時監視局の配置

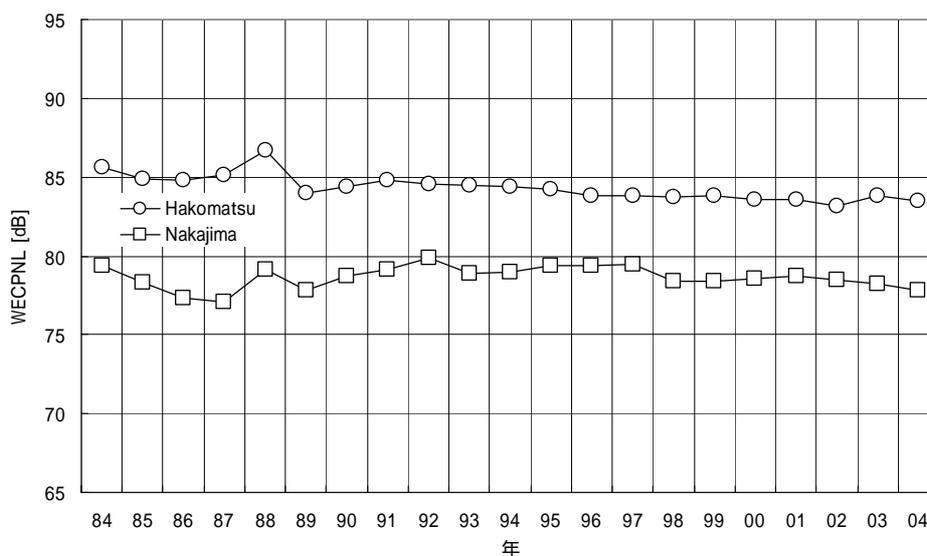


図 4.2.5 WECPNL の年別推移

4.3 富山空港における騒音の状況

(1) 空港の概要

富山空港は、富山県の中心を流れる神通川の河川敷に富山県が設置管理した第3種空港である。富山空港は、1,200mの滑走路を持つ空港として、昭和38年(1963年)8月20日に開港した。開港当時は、プロペラ機だけが就航していたが、年々増大する航空需要に対応するため、滑走路を2,000mに延長し、昭和59年(1984年)3月にジェット化対応として東京便1日4往復(B737型機)となった。現在、国内線では東京便(8往復/日)、札幌便(1往復/日)、福岡便(1往復/日)、沖縄便(週4往復:季節運航)、名古屋便(1往復/日)、函館便(1往復/日)、国際線ではソウル便(3往復/週)、ウラジオストク便(2往復/週)、大連便(4往復/週)の定期便が就航している。

: 7月~10月までの季節運行である。

富山空港の航空写真を図4.3.1に示す。富山空港では、2,000mの滑走路が整備されていて、運用時間は7:30から20:30の13時間である。



図 4.3.1 富山空港の航空写真(出典:国土交通省航空局ホームページ)

(2) 航空機の利用客数，取扱貨物量，及び航空機の年度別発着回数

平成 11 年から 15 年の富山空港における利用客数，取扱貨物量，及び航空機の着陸回数の年度別推移を表 4.3.1 に示す。

表 4.3.1 富山空港の利用客数数，取扱貨物量，及び航空機の着陸回数の推移

(出典:国土交通省航空局ホームページ)

		11年度	12年度	13年度	14年度	15年度
乗降客数(人)	国際	70,458	79,936	90,613	79,657	55,806
	国内	1,052,410	1,084,180	1,077,818	1,263,653	1,289,606
	合計	1,122,868	1,164,116	1,168,431	1,343,310	1,345,412
貨物取扱量(t)	国際	309	304	278	225	179
	国内	2,252	2,064	1,979	2,316	2,118
	合計	2,561	2,368	2,257	2,541	2,297
着陸回数(回)	国際	461	477	573	530	434
	国内	4,897	5,371	5,051	5,556	5,544
	合計	5,358	5,848	5,624	6,086	5,978

※国際線乗降客数には、通過客を含む
 ※発着回数は、着陸回数の概ね 2 倍である
 ※空港管理状況調書（国土交通省航空局）より

(3) 年間 WECPNL の状況

富山空港周辺には航空機騒音の実態を把握するため，図 4.3.2 に示す合計 4 局の航空機騒音常時監視局が富山県により設置されている。各監視局における WECPNL の年間推移を図 4.3.3 に示す。

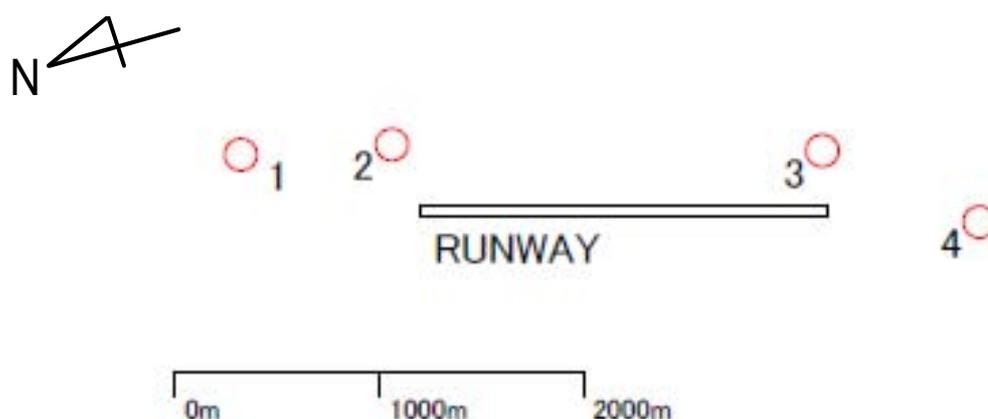


図 4.3.2 航空機騒音常時監視局の配置

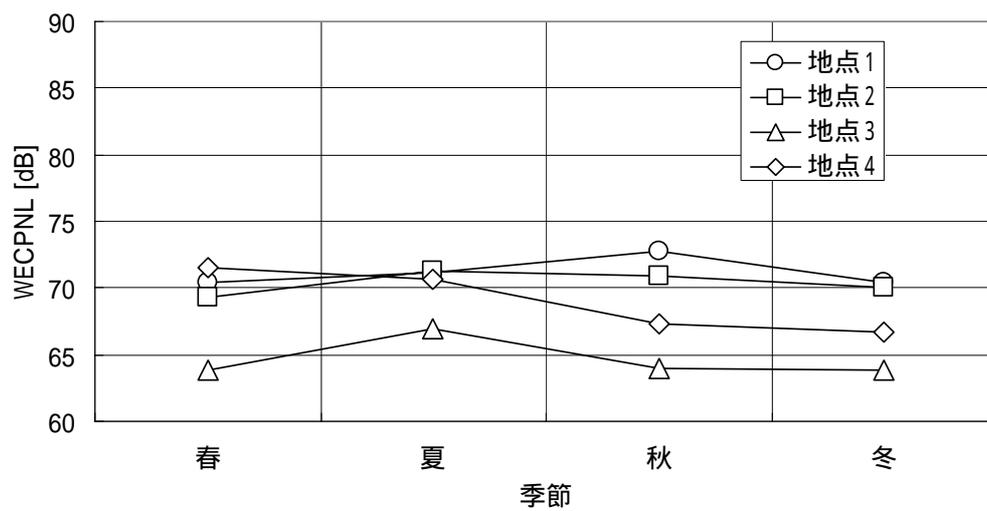


図 4.3.3 富山空港周辺における航空機騒音曝露の年間推移。

4.4 広島空港における騒音の状況

(1) 空港の概要

広島空港は広島県三原市本郷町善入寺にあり，国土交通大臣が設置管理する第二種空港である。高い標高にあるため気象条件の制約を受けやすい。広島市街地にあった空港(旧広島空港)がジェット化により手狭になったため，1993年に2,500mの滑走路を整備して新広島空港として供用開始した。1994年には旧広島空港の名称変更に伴い広島空港と名称変更された。また，2001年には滑走路を2,500mから3,000mに延長している。現在，国内線では東京便（往復／日），成田便（往復／日），札幌便（往復／日），仙台便（往復／日），沖縄便（往復：季節運航），国際線ではソウル便（往復／週），上海便（往復／週），大連便（往復／週），台北便（往復／週），グアム便（往復／週），バンコック（往復／週）の定期便が就航している。

広島空港の航空写真を図4.4.1に示す。広島空港では3,000mの滑走路が整備されていて，運用時間は7:30から21:30の14時間である。



図 4.4.1 広島空港の航空写真(出典:国土交通省航空局ホームページ)

(2) 航空機の利用客数，取扱貨物量，及び航空機の年度別発着回数

平成 11 年から 15 年の広島空港における利用客数，取扱貨物量，及び航空機の着陸回数
の年度別推移を表 4.4.1 に示す。

表 4.4.1 広島空港の利用客数数，取扱貨物量，及び航空機の着陸回数の推移

(出典:国土交通省航空局ホームページ)

		11年度	12年度	13年度	14年度	15年度
乗降客数(人)	国際	291,285	321,961	296,499	293,871	161,656
	国内	2,964,769	3,015,412	3,054,533	3,149,682	3,159,278
	合計	3,256,054	3,337,373	3,351,032	3,443,553	3,320,934
貨物取扱量(t)	国際	2,445	2,143	2,390	2,311	1,338
	国内	22,799	25,361	22,063	22,368	25,827
	合計	25,244	27,504	24,453	24,679	27,165
着陸回数(回)	国際	1,293	1,321	1,370	1,317	908
	国内	8,944	9,751	9,496	9,733	9,735
	合計	10,237	11,072	10,866	11,050	10,643

※国際線乗降客数には、通過客を含む
 ※発着回数は、着陸回数の概ね 2 倍である
 ※空港管理状況調書(国土交通省航空局)より

(3) 年間 WECPNL の状況

広島空港周辺には，航空機騒音の実態を把握するため，合計 5 局の航空機騒音常時監視
局が広島県により設置されている。その配置を図 4.4.2 に示す。各監視局における航空機
騒音曝露 (WECPNL) の年間推移(平成 16 年度)を図 4.4.3 に示す。

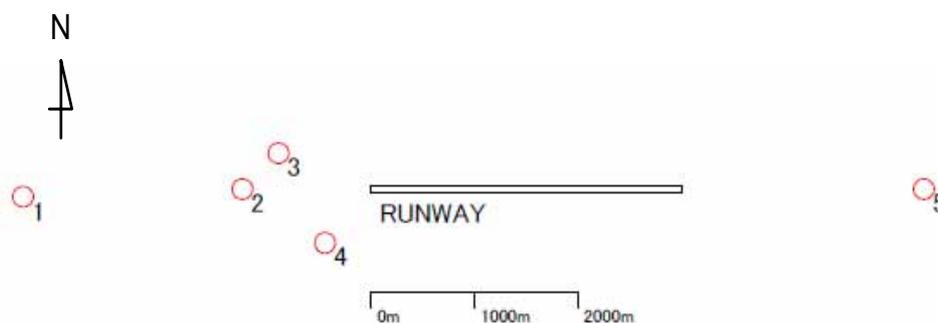


図 4.4.2 航空機騒音常時監視局の配置

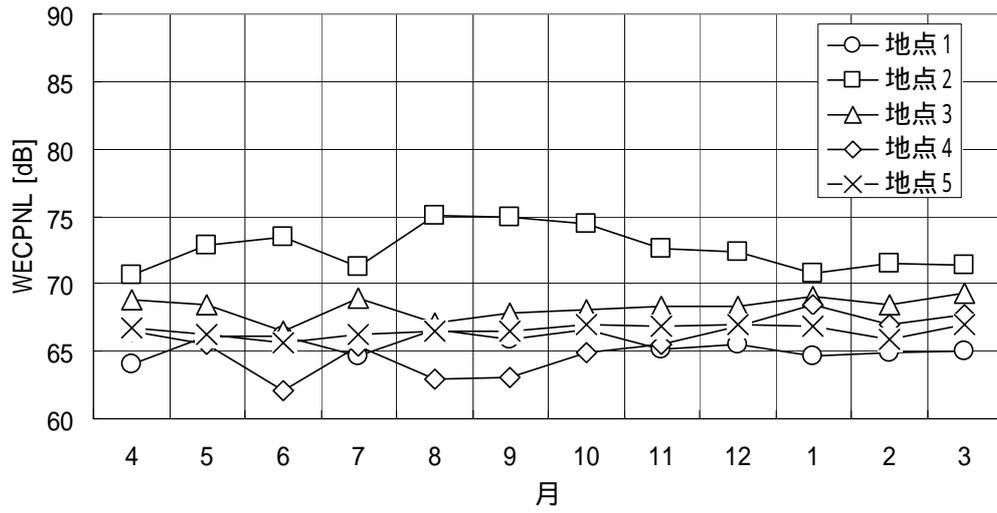


図 4.4.3 広島空港周辺における航空機騒音曝露の年間推移(平成 16 年度)