

航空機騒音軽減に関する意見書

日本の空港の運航方式については、昭和50年に官民合同で設置した「騒音軽減運航方式推進委員会」の検討に基づき、騒音軽減運航方式が導入され、運航技術面での工夫や次に挙げる騒音軽減飛行方式、空港運用時間制限の遵守等の改善が見受けられます。

仙台空港周辺では、いまだに環境基準が完全には達成されていません。

仙台空港を離着陸する航空機が当地域上空を通過する時の騒音は90デシベル(A)を超えています。耳にしている騒音は平均化された加重等価平均感覚騒音レベル(以下、W値という。)の音ではなく、いわゆる騒音測定結果で公表された瞬時のデシベル(A)値で示された音です。

航空機騒音は、比較的騒音値が一定である新幹線騒音等と異なり、飛行コースや天候条件及び航空機の重量等、飛行態様により騒音値の変動が大きい実態があり、平均化されたW値では何ら騒音被害の実態を示していません。当然、うるさい時間帯、うるさい期間が問題ですが「うるさい日があっても静かな日もあり、平均すればW値は低いから我慢しなさい」という考えのもとに示された年平均での評価では、望ましい環境基準が保全されません。

昭和48年の環境庁告示「航空機環境基準」による航空機騒音の評価は、平均値を用いるがゆえに70~75W値の地域は環境基準未満とされ、法による民家防音助成対象区域等から除外されたままです。

さらには、市独自の航空機環境対策基準として設定されている「空港滑走路中心線より半径1キロメートル以内の対策済みの地域」のW値や平均デシベル(A)と比較しても、高い数値が測定結果として示されている当協議会内の本郷・掘内地区では、当然市の基準にも該当せず適用されない状態が続いており、我慢を強いられている事実はまことに遺憾です。

平成10年の仙台空港滑走路3,000メートル延長の際に行われた、空港・県・市の関係機関が開催した説明会での約束事項である優先滑走路方式による騒音被害回避の成果も、他の空港の遵守率とはほど遠く、遵守されているとの認識を私たちは持ち合わせていません。

以上のような状態が何十年と続き、地域住民は騒音被害に半ばあきらめにも

似た不満が充満しています。

このような事実を踏まえ、館腰地域住民、殊に本郷・堀内地区民に対する騒音軽減対策のため、早期に下記事項の実施を強く求めます。

記

- 1 仙台空港離着陸の航空機による騒音軽減について、現行の優先滑走路方式の遵守に努め、その率の向上を図ること。
 - (1) 優先滑走路方式の遵守として、可能な限り(やむを得ない場合以外は)海側への飛行コースをとるとの、住民と各関係機関とで行われた説明会時の共通理解を厳守すること。
 - * やむを得ない場合とは航空機運行の安全上、追風が5キロノット(2.5メートル/秒)以上の時を含む。
- 2 航空機が優先滑走路方式による離着陸ができず、上記騒音被害が発生している地域の上空を通過する場合は、騒音軽減のために次の飛行方式を採用すること。
 - (1) 離陸時は急上昇方式並びにカットバック上昇方式を取り入れること。
 - (2) 着陸時は低フラップ角着陸方式、ディレイドフラップ進入方式及びVNAVアプローチ連続降下方式を取り入れること。
- 3 平成25年4月1日よりの新環境基準としての「時間帯補正等価騒音レベル」方式では、地域類型57エルデン以下、型62エルデン以下の達成をすることとしていますが、この数値では上記地域住民の航空機騒音被害の解消のための対策には当てはまらないことが想定されるので、さらなる対象数値(基準値)の見直しを行うこと。
- 4 平成22年1月より導入されているRNAV航法では、さらなる騒音被害の拡大が予想されるので、騒音被害把握のための測定は、空港当局が騒音発生者としての責任を自覚して行うこと。

以上地方自治法第99条の規定により意見書を提出します。

平成22年3月18日

名取市議会議長 渡邊 武

内閣総理大臣 殿

国土交通大臣 殿