

## トピックス

## 航空機騒音の新環境基準について

昭和48年12月に告示された「航空機騒音に係る環境基準」が平成19年12月に一部改正され、平成25年4月から施行されました。施行までに5年以上の猶予期間があったというのは非常に大きな改正ということです（表）。

この改正には大きなポイントが2つあります。1つは、1日あたりの離着陸回数が10回以下の比較的小規模な飛行場にも環境基準が適用されるようになったことです。

もう一つは、騒音をそのエネルギー値で評価することになったことです。今までの航空機騒音の評価指標はWECPNL（加重等価平均感覚騒音レベル）と言い、離着陸毎の騒音の最大値を測定し、その値と離着陸回数で評価値を求めていました。このため、最大値が同じであれば騒音の継続時間が長くても短くても同じ評価となり、なおかつ離着陸以外で飛行機が発する地上走行に伴う騒音やエンジン試運転の騒音などは評価の対象外で、人間の感覚とやや乖離がありました。また、この評価指標は日本以外では中国と韓国で使用されるのみでした。

今回の改正により評価指標が国際的に広く使用されている $L_{den}$ （時間帯補正等価騒音レベル）に変わり、飛行機が発する騒音をその始まりから終わりまでのエネルギー値で評価することになったので、騒音の継続時間が倍になればエネルギー値が倍というようになり、人間の感覚により近くなりました。

改正後の航空機騒音の測定ですが、騒音のエネルギーを正確に測定するのは、騒音の最大値を測定するのに比べ難しいことです。また、航空機騒音は日による飛行経路の違いなどによりばらつきが大きく、1地点につき1週間程度の比較的長期に渡る連続測定をし、その中から航空機騒音のみを抽出して現状を把握しなければならないため、測定やデータ解析に多くの人手と手間が必要となります。

当所でも、平成24年11月に環境省から示された「航空機騒音測定・評価マニュアル」に基づいて、新基準による調査を実施していきたいと考えております。

（花岡良信 [kanken-taiki@pref.nagano.lg.jp](mailto:kanken-taiki@pref.nagano.lg.jp)）

表 航空機騒音に係る環境基準

	H25.3.31 まで	H25.4.1 から
小規模飛行場（離着陸10回/日以下）	適用除外	適用対象
評価指標	加重等価平均感覚騒音レベル (WECPNL)	時間帯補正等価騒音レベル ( $L_{den}$ )
測定対象騒音	飛行騒音のみ	飛行騒音+地上騒音 (地上走行、エンジン試運転等)
測定値	最大騒音レベル	単発騒音暴露レベル (騒音のエネルギー値)