

2021 年度 環境監視結果年報

2022 年 12 月

中部国際空港株式会社

はじめに

中部国際空港株式会社は、2016(平成 28)年 4 月、「中部国際空港に係る環境監視計画」を改定し、2016 年度よりこれに基づく環境監視を実施している。

本書は、この環境監視計画に定める調査項目である航空機騒音について、2021 年度（2021 年 4 月 1 日～2022 年 3 月 31 日）の調査結果を①環境基準値との比較、②推移の 2 つの観点から、それぞれ整理することにより、中部国際空港の供用が周辺地域に与える環境影響の程度を把握し、年報としてとりまとめたものである。

とりまとめにあたっては、中部国際空港株式会社が設置する公正・中立の立場の「中部国際空港の航空機騒音に関する検討委員会」において、科学的、客観的な検討・評価を受けた。

なお、2021 年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響で運航便数が大幅に減少したことから、自治体始め関係者と調整した結果、年 2 回実施している定期監視調査は中止することとした。

目 次

1. 気象の状況	1
2. 空港の運用状況	3
3. 環境監視結果及び評価	
航空機騒音	8
(1) 航空機騒音の評価指標	8
(2) 環境監視結果	10
ア 常時監視結果	12
イ 定期監視結果	19
(3) 航空機騒音の項目別比較検討	20
ア 環境基準値との比較	20
(ア) 常時監視結果	20
(イ) 定期監視結果	20
イ 推移	25
(ア) 常時監視結果	25
(イ) 定期監視結果	26
(4) 航空機騒音の評価	27

参考資料

1. 気象の状況

(1) 気象観測

名古屋地方気象台、中部航空地方気象台、アメダス南知多観測所の気象観測結果は表 1-1のとおりであり、中部航空地方気象台における風向出現頻度は図 1-1のとおりである。

2021 年度の中中部航空地方気象台における最多風向は北西であり、全体の16.9%を占めた。

表 1-1 名古屋、セントレア、南知多における気象観測結果

気象要素	地点	2021年										2022年			年間
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
平均風速 (m/s)	名古屋	3.5 (3.3)	3.0 (3.0)	2.8 (2.7)	2.5 (2.7)	3.1 (2.9)	2.3 (2.7)	2.9 (2.6)	2.5 (2.6)	2.9 (2.8)	3.3 (3.1)	3.3 (3.4)	3.3 (3.5)	3.0 (2.9)	
	セントレア	6.3	4.9	4.3	4.0	4.7	4.4	5.6	5.9	6.8	7.2	6.8	5.5	5.5	
	南知多	3.5 (2.4)	2.9 (2.1)	2.3 (1.7)	2.4 (1.6)	2.7 (1.8)	2.5 (1.8)	3.1 (1.9)	2.7 (2.1)	3.4 (2.5)	3.8 (2.7)	3.7 (2.8)	3.3 (2.8)	3.0 (2.2)	
最多風向 (16方位)	名古屋	NNW (NNW)	NNW (NNW)	SSE (SSE)	SSE (SSE)	SSE (SSE)	NNW (NNW)	NNW (NNW)	NNW (NNW)	NNW (NNW)	NNW (NNW)	NW (NNW)	NNW (NNW)	NNW (NNW)	
	セントレア	NW	NW	SE	SSE	SE	ESE	NW	NW	NNW	NW	NW	NW	NW	
	南知多	NW (NW)	NW (NW)	S (ESE)	S (ESE)	S (ESE)	ESE (NW)	NW (NW)	NW (NW)	NW (NW)	NW (NW)	NW (NW)	NW (NW)	NW (NW)	

注1: 名古屋は名古屋地方気象台、セントレアは中部航空地方気象台、南知多はアメダス南知多観測所を示す。

注2: 平均風速の名古屋、南知多の欄の下端()内の数値は、昭和56年(1981年)～平成22年(2010年)の30年平均値(平年値)である。

注3: 最多風向の名古屋の欄の下端()内の数値は、平成2年(1990年)～平成22年(2010年)の21年平均値(準平年値)である。

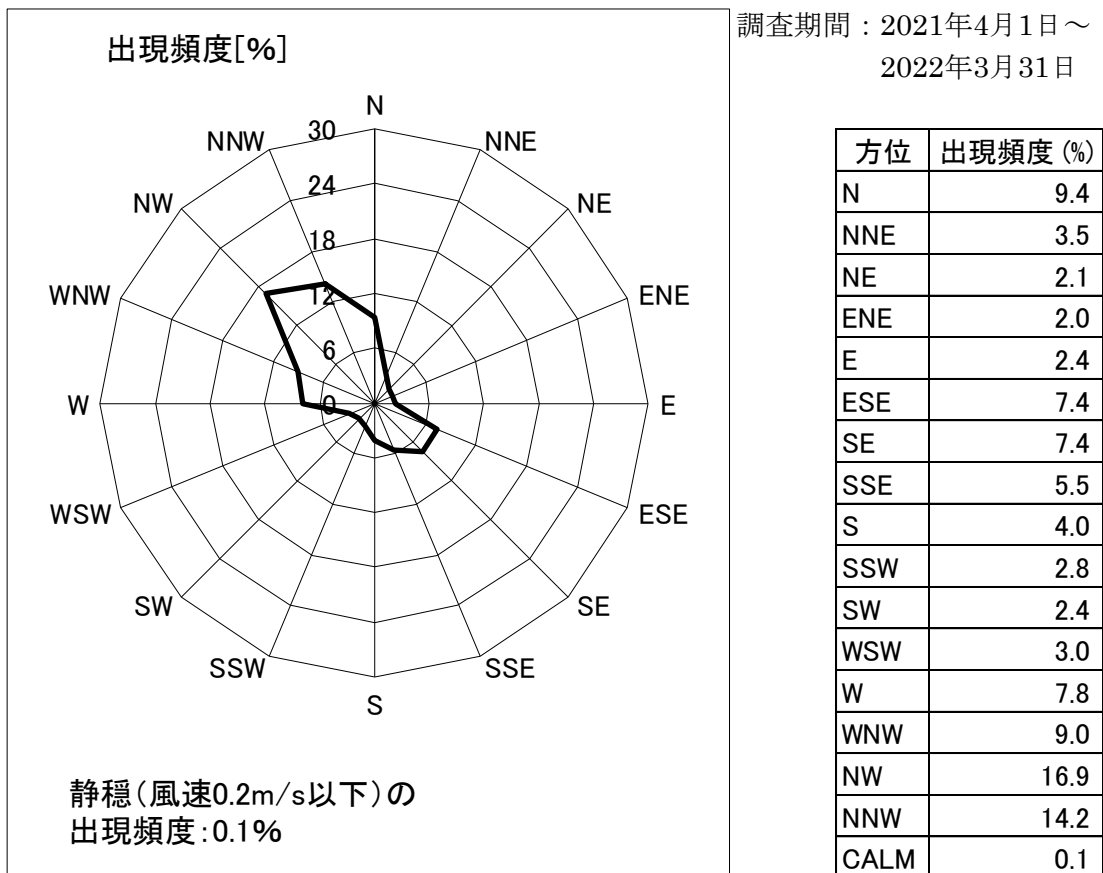
注4: 最多風向の南知多の欄の下端()内の数値は、昭和56年(1981年)～平成22年(2010年)の30年平均値(平年値)である。(南知多観測所: 2000年11月に移設)

注5: 年間の欄の数値は、年間の平均風速及び年間の最多風向である。

出典1. 気象庁ホームページ (<http://www.jma.go.jp/jma/index.html>)

2. 「セントレアの気象」(発行: 中部航空地方気象台 <http://www.jma-net.go.jp/chubu-airport/>)

図 1-1 中部航空地方気象台における風向出現頻度（風配図）



出典. 気象庁サイトのセントレアの気象データから集計、作成。

2. 中部国際空港の運用状況

2021年4月～2022年3月の中部国際空港の運用実績一覧については、表 2-1 のとおりである。

中部国際空港における航空年間旅客数、航空年間貨物取扱量、航空機の年間発着回数の開港からの年度別推移は図 2-1、図 2-2、図 2-3 のとおりである。

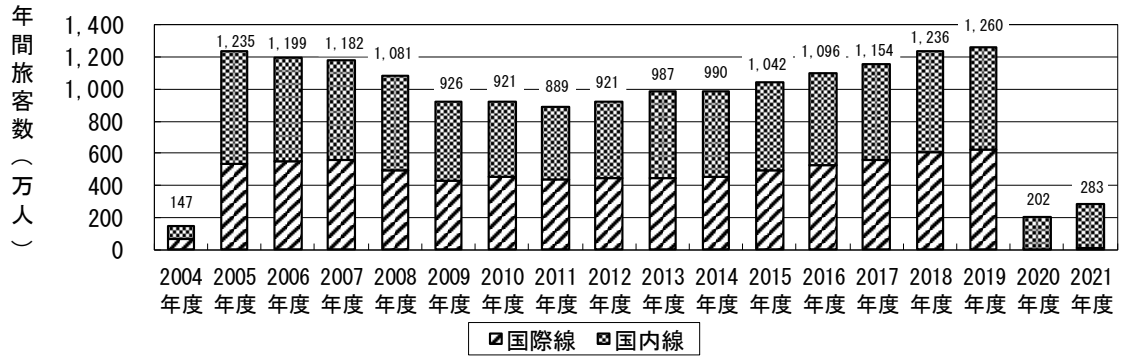
また、航空機発着の月別運用比率は図 2-4 およびその年度別推移は図 2-5、航空機の最大離陸重量別年度別推移は図 2-6、最大離陸重量別の主な航空機材リストは表 2-2 のとおりである。

航空旅客数及び航空機の発着回数は国内・国際のいずれも増加した。航空貨物取扱量は国内は減少したが、国際は増加した。

表 2-1 中部国際空港の運用実績一覧

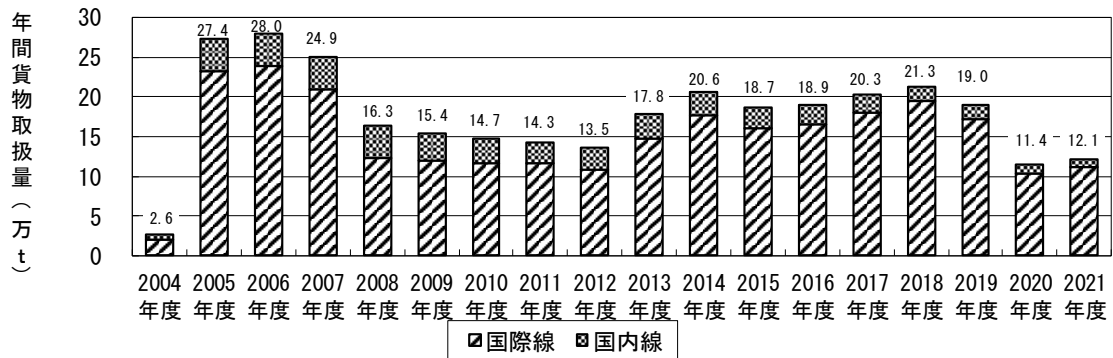
中部国際空港株式会社																
区分	単位	確定値														
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	上期計	10月	11月	12月	1月	2月	3月	下期計	年度計
1. 航空旅客数	人	199,544 (309)	165,138 (519)	134,877 (151)	222,449 (131)	266,169 (147)	158,361 (84)	1,146,538 (158)	271,717 (101)	319,648 (102)	343,990 (140)	246,991 (189)	164,667 (147)	337,805 (147)	1,684,818 (130)	2,831,356 (140)
国際線	"	2,222 (5697)	2,979 (59580)	3,002 (500)	3,816 (370)	3,406 (381)	2,954 (273)	18,379 (503)	4,011 (234)	4,942 (214)	6,573 (159)	4,946 (141)	5,509 (234)	11,281 (471)	36,962 (284)	55,341
日本人旅客	"	1,051 (147800)	1,478 (2094)	1,675 (2094)	2,424 (2400)	2,031 (1972)	1,461 (781)	10,120 (2144)	1,920 (919)	2,167 (797)	4,006 (434)	2,813 (573)	2,108 (341)	4,427 (377)	17,441 (473)	27,561 (663)
外国人旅客	"	1,109 (3169)	1,501 (1)	1,179 (226)	1,302 (143)	1,341 (183)	1,455 (162)	7,887 (255)	2,073 (138)	2,441 (129)	2,523 (79)	2,123 (70)	3,393 (260)	6,840 (580)	19,393 (160)	27,280 (180)
通過客	"	62 (1550)	0 (1)	148 (1)	90 (563)	34 (59)	38 (1)	372 (454)	18 (1)	18 (850)	44 (2200)	10 (500)	8 (35)	14 (267)	128 (267)	500 (385)
国内線	"	197,322 (306)	162,159 (509)	131,875 (149)	218,633 (129)	262,763 (146)	155,407 (83)	1,128,159 (156)	267,706 (100)	315,006 (101)	337,417 (140)	242,045 (190)	159,558 (159)	326,524 (144)	1,647,856 (129)	2,776,015 (139)
2. 航空機発着回数	回	4,336 (139)	3,759 (192)	3,485 (153)	3,823 (114)	4,527 (93)	3,920 (93)	23,850 (127)	4,439 (119)	4,439 (109)	5,020 (110)	4,854 (125)	3,671 (120)	4,817 (120)	27,413 (119)	51,263 (122)
国際線	"	627 (158)	551 (112)	527 (123)	535 (136)	492 (140)	547 (139)	3,279 (134)	638 (144)	696 (156)	731 (142)	677 (126)	545 (86)	653 (96)	7,219 (121)	7,219 (126)
旅客便	"	80 (-)	88 (-)	74 (1057)	101 (631)	96 (505)	110 (379)	549 (773)	132 (293)	130 (260)	163 (152)	137 (143)	126 (150)	171 (194)	859 (183)	1,408 (260)
貨物便	"	381 (102)	315 (70)	340 (104)	295 (95)	264 (101)	303 (102)	1,898 (94)	365 (119)	419 (144)	386 (147)	353 (130)	294 (74)	387 (87)	2,204 (112)	4,102 (103)
その他	"	166 (692)	148 (370)	113 (119)	139 (214)	132 (186)	134 (194)	832 (229)	141 (152)	147 (137)	182 (124)	187 (110)	125 (81)	95 (63)	877 (144)	1,709 (144)
国内線	"	3,709 (136)	3,208 (219)	2,958 (160)	3,288 (111)	4,035 (90)	3,373 (120)	20,571 (126)	3,801 (116)	3,916 (104)	4,289 (106)	4,177 (125)	3,126 (152)	4,164 (125)	23,473 (118)	44,044 (122)
旅客便	"	3,549 (143)	3,010 (240)	2,814 (169)	3,136 (113)	3,890 (91)	3,232 (124)	19,631 (130)	3,626 (118)	3,788 (105)	4,130 (105)	4,015 (126)	2,976 (159)	3,995 (127)	22,530 (120)	42,161 (124)
貨物便	"	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	0 (-)
その他	"	160 (67)	198 (93)	144 (78)	152 (82)	145 (71)	141 (71)	940 (70)	175 (90)	128 (74)	159 (114)	162 (94)	150 (83)	169 (89)	943 (90)	1,883 (83)
3. 国際貨物取扱量	t	10,483 (142)	9,126 (115)	9,316 (124)	9,408 (117)	8,032 (110)	8,999 (112)	55,364 (120)	9,148 (99)	9,267 (107)	9,681 (115)	8,091 (97)	8,272 (77)	11,876 (100)	56,335 (98)	111,699 (108)
積込	"	6,147 (196)	5,031 (146)	5,284 (146)	5,022 (129)	4,362 (117)	4,395 (106)	30,241 (138)	4,762 (100)	4,438 (104)	4,695 (110)	3,774 (84)	4,952 (72)	6,842 (99)	29,463 (93)	59,704 (112)
取卸	"	4,336 (103)	4,095 (92)	4,032 (102)	4,386 (105)	3,670 (103)	4,604 (118)	25,123 (104)	4,386 (98)	4,829 (110)	4,986 (119)	4,317 (112)	3,320 (86)	5,034 (100)	26,872 (104)	51,995 (104)
4. 国内貨物取扱量	"	692 (79)	644 (113)	686 (108)	890 (106)	720 (75)	721 (87)	4,354 (92)	786 (74)	840 (85)	1,030 (84)	654 (75)	605 (68)	831 (98)	4,747 (83)	9,100 (87)
発送	"	386 (76)	313 (107)	322 (90)	386 (86)	372 (65)	370 (81)	2,149 (81)	433 (77)	503 (79)	564 (74)	347 (66)	316 (77)	406 (95)	2,569 (79)	4,719 (82)
到着	"	306 (83)	331 (119)	365 (131)	504 (129)	348 (89)	352 (95)	2,204 (106)	353 (71)	337 (95)	466 (101)	307 (89)	288 (100)	426 (101)	2,177 (92)	4,382 (99)
5. 給油量	kl	24,775 (161)	23,179 (156)	21,899 (137)	23,459 (135)	24,005 (123)	23,152 (143)	140,468 (141)	24,991 (132)	26,405 (130)	27,851 (117)	26,906 (115)	22,185 (111)	27,081 (110)	155,418 (119)	295,886 (128)
6. 構内営業売上高	百万円	281 (279)	213 (395)	187 (148)	277 (122)	322 (131)	210 (84)	1,490 (148)	362 (105)	414 (99)	526 (129)	376 (170)	244 (116)	459 (132)	2,381 (122)	3,871 (131)
免税店	"	7 (-)	7 (1809)	6 (112)	8 (874)	11 (1096)	15 (442)	54 (972)	17 (311)	17 (307)	32 (340)	28 (581)	31 (435)	33 (679)	158 (425)	212 (496)
一般物販店	"	170 (244)	123 (290)	112 (131)	159 (107)	198 (129)	124 (82)	887 (136)	219 (104)	248 (99)	318 (127)	219 (165)	130 (108)	271 (126)	1,404 (119)	2,291 (125)
飲食店	"	103 (334)	83 (726)	69 (171)	110 (141)	112 (125)	71 (74)	549 (158)	127 (97)	149 (91)	175 (119)	129 (155)	84 (99)	155 (121)	819 (111)	1,368 (126)
7. 来場者数	千人	313 (193)	270 (265)	247 (128)	337 (118)	364 (114)	259 (81)	1,790 (130)	383 (96)	424 (98)	505 (125)	398 (154)	292 (127)	484 (131)	2,486 (119)	4,276 (123)
8. 駐車場利用台数	千台	41 (295)	34 (352)	28 (130)	44 (130)	52 (129)	34 (84)	233 (146)	50 (103)	55 (107)	64 (131)	49 (151)	35 (122)	61 (133)	314 (123)	547 (132)

注1 ()内数値は対前年同月比。小数点第1位を四捨五入。
 注2 国際貨物取扱量は名古屋税関中部国際空港税関支事務室のもの。
 注3 集計差は端数処理の誤差。
 注4 一般物販店はおよび飲食店は取扱表記。



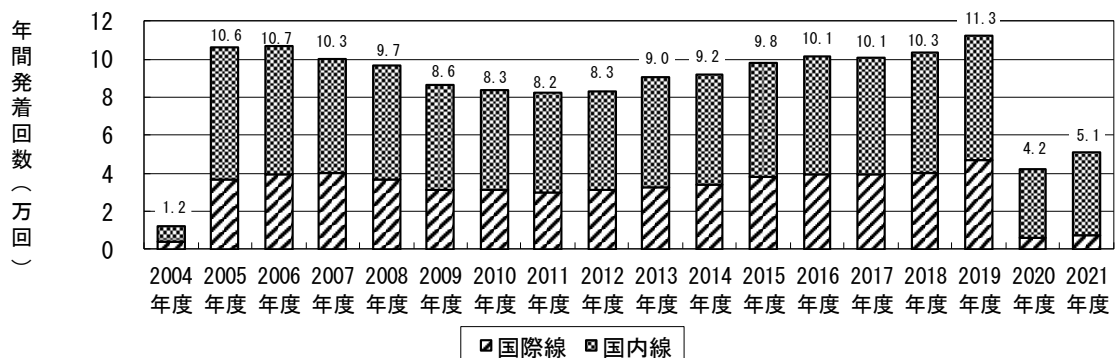
注1：2004年度の空港運用日数は、43日間（2005年2月17日～3月31日）である。
 注2：グラフ中の数字は国際線、国内線の合計値を示す。

図 2-1 航空年間旅客数の推移



注1：2004年度の空港運用日数は、43日間（2005年2月17日～3月31日）である。
 注2：グラフ中の数字は国際線、国内線の合計値を示す。

図 2-2 航空年間貨物取扱量の推移



注1：2004年度の空港運用日数は、43日間（2005年2月17日～3月31日）である。
 注2：グラフ中の数字は国際線、国内線の合計値を示す。

図 2-3 航空機の年間発着回数の推移

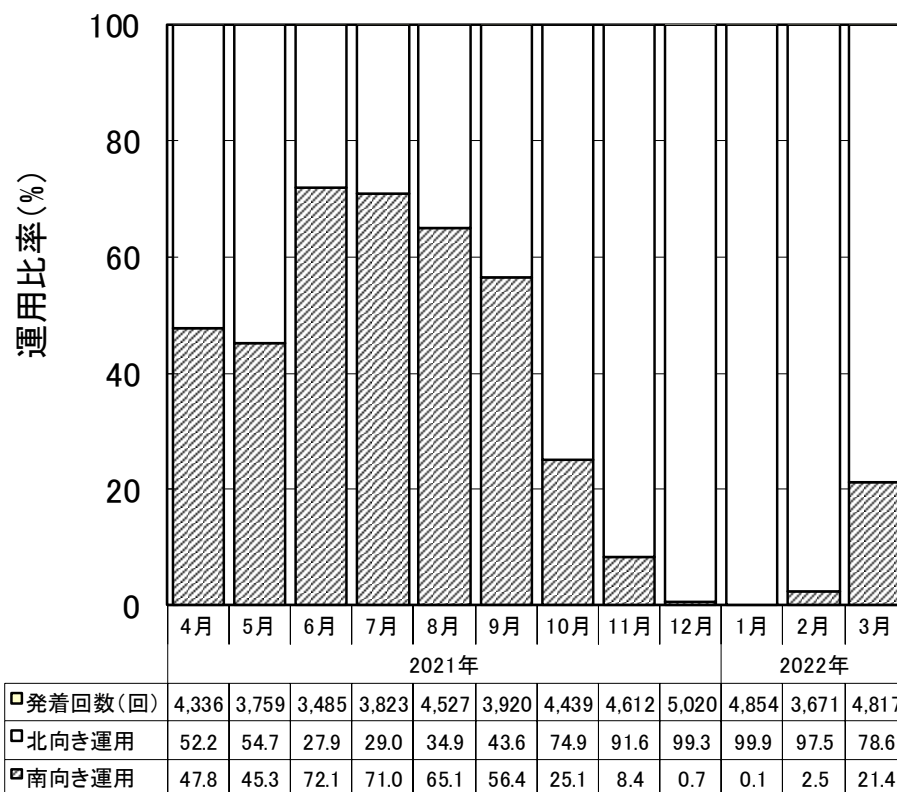
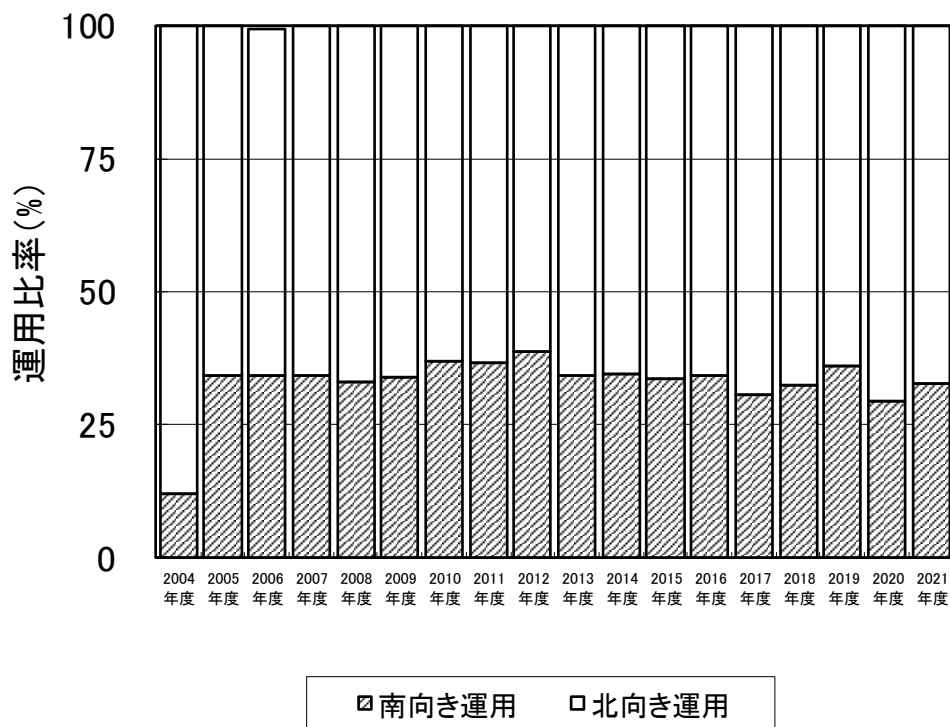


図 2-4 航空機発着の月別運用比率



注： 2004年度は2月17日～3月31日の運用比率であり、参考として示した。

図 2-5 航空機発着の運用比率の年度別推移

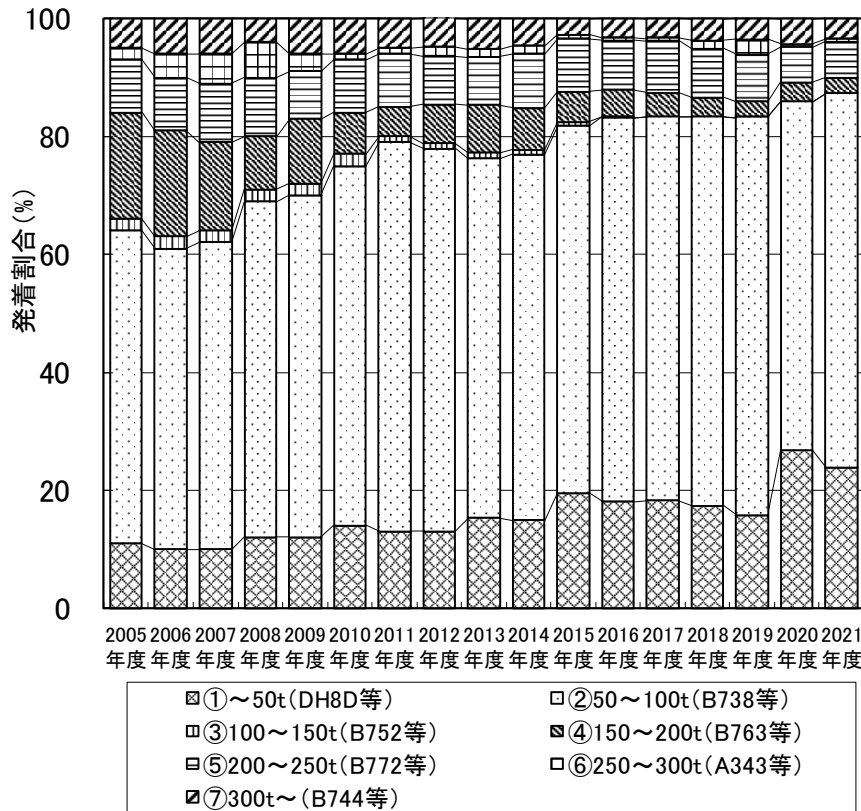


図 2-6 航空機の最大離陸重量別年度別推移

表 2-2 最大離陸重量別の主な航空機材リスト

最大離陸重量	機材
⑦. 300t~	ボーイング747-400
	ボーイング747-8
	ボーイング747-LCF
	ボーイング777-300/300ER
	エアバスA340-600
	エアバスA350-1000
	エアバスA380-800
アントノフAn-124	
⑥. 250~300t	エアバスA340-300
	エアバスA350-900
	ボーイング777-200ER
⑤. 200~250t	エアバスA330-200
	エアバスA330-300
	ボーイング777-200
	ボーイング787-8、9、10
④. 150~200t	エアバスA300-600/600R
	ボーイング767-300/300ER
③. 100~150t	ボーイング757-200
②. 50~100t	エアバスA319、A320、A321
	エアバスA320neo、A321neo
	エアバスA220
	ボーイング737-400、500
	ボーイング737-700、800、900
	ボーイング737MAX8、MAX9
①. ~50t	ボンバルディアDHC-8
	ボンバルディアCRJ-200、700
	サブ2000
	セスナ525C
	アグスタ ウェストランド139
	ベル412

3. 環境監視結果及び評価

航空機騒音

(1) 航空機騒音の評価指標

環境省の航空機騒音測定・評価マニュアル（以下「マニュアル」という。）に基づき、2013(平成25)年度から Lden（時間帯補正等価騒音レベル）（※1）により評価を行った。ただし、開港時からの推移を考慮し、2012年度までの旧評価指標である WECPNL(※2)を参考として示す。

なお、航空機騒音の評価指標が WECPNL から Lden に変更されたことに対応するために、2011年度に Lden 及び WECPNL を算出できる航空機騒音監視システムに改修し、2012年度から運用を開始している。

※1 Lden（時間帯補正等価騒音レベル）

1日の間に観測された航空機騒音の単発騒音暴露レベル（L_{AE}）を時間帯別に補正（午後7時から午後10時まではプラス5デシベル、午後10時から翌日午前7時まではプラス10デシベル）した後にエネルギー加算し、観測時間（1日＝86,400秒）で平均してレベル表示した値。単位はデシベル[dB]。

一般の騒音の大きさを表す騒音レベルとは異なる。

算式1

$$L_{den} = 10 \log_{10} \left\{ \frac{T_0}{T} \left(\sum_i 10^{\frac{L_{AE,di}}{10}} + \sum_j 10^{\frac{L_{AE,ej}+5}{10}} + \sum_k 10^{\frac{L_{AE,nk}+10}{10}} \right) \right\}$$

(注) L_{AE,di} : 午前7時から午後7時までの時間帯における i 番目の L_{AE}

L_{AE,ej} : 午後7時から午後10時の時間帯における j 番目の L_{AE}

L_{AE,nk} : 午後10時から午前7時の時間帯における k 番目の L_{AE}

T₀ : 規準化時間（1秒）

T : 観測1日の時間（86,400秒＝60秒×60分×24時間）

関係する用語

ピークレベル: 航空機の騒音が発生するごとに観測される最大騒音レベルのこと。単位はデシベル[dB]。

L_{AE} : 航空機1機が発生する騒音のエネルギー量。単位はデシベル[dB]。単発騒音暴露レベルと言う。

L_{Aeq} : 時間帯ごとで算出している平均等価騒音レベル。単位はデシベル[dB]。

※2 WECPNL

WECPNL とは、加重等価平均感覚騒音レベル (Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level) のことで、1973(昭和 48)年から 2012(平成 24)年度まで航空機騒音の評価指標として採用された。

19 時から 22 時まで発生した騒音の評価には、1 機騒音が発生したら 3 機分の重みを、22 時から翌日 7 時まで発生した騒音の評価には、10 機分の重みを付けている。単位はない。

算式 2

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

$$N = N_2 + 3N_3 + 10(N_1 + N_4)$$

(注) $\overline{\text{dB(A)}}$: 航空機騒音が暗騒音より 10dB 以上大きい騒音のピークレベルを 1 日のすべてについてパワー平均したもの。

N_1 : 0 時～7 時までに測定された機数

N_2 : 7 時～19 時までに測定された機数

N_3 : 19 時～22 時までに測定された機数

N_4 : 22 時～24 時までに測定された機数

(「測定された機数」とは、暗騒音より 10dB 以上高い騒音を測定した機数を指す。)

(2) 環境監視結果

航空機騒音の調査期間及び調査地点は表 3-1 のとおりである。

常時監視は、開港時から常滑市、美浜町、弥富市、木曾岬町の 4 市町において行っている。

また、2021 年度の定期監視は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で運航便数が大幅に減少したことをうけ中止とした。

表 3-1 調査期間及び調査地点

項目		調査期間	調査地点
常時監視		2021 年 4 月 1 日 ~ 2022 年 3 月 31 日	4 地点
定期監視 (注 1)	夏期	実施せず	7 地点
	冬期	実施せず	3 地点

常時監視地点(注 2)	
①	常滑市立鬼崎中学校
②	美浜町野間(ちびっこ広場)
③	弥富市立大藤小学校
④	木曾岬町東部公民館

定期監視地点(注 2)		調査時期
T1	常滑市立常滑西小学校	夏期・冬期
T2	南知多町町民会館	冬期
A1	愛西市役所	夏期
A2	弥富市立十四山西部小学校	夏期
A3	弥富市鍋田公民館	夏期
M1	桑名市大山田地区市民センター	夏期
M2	木曾岬町農村集落多目的共同利用施設	夏期
M3	四日市市海蔵地区市民センター	夏期
M4	伊勢市神社みなとまち館	冬期

注 1：定期監視は各調査地点について 7 日間連続で測定を実施。

注 2：①～④及び T1～M4 は次ページの図 3-1 の地点番号に対応。

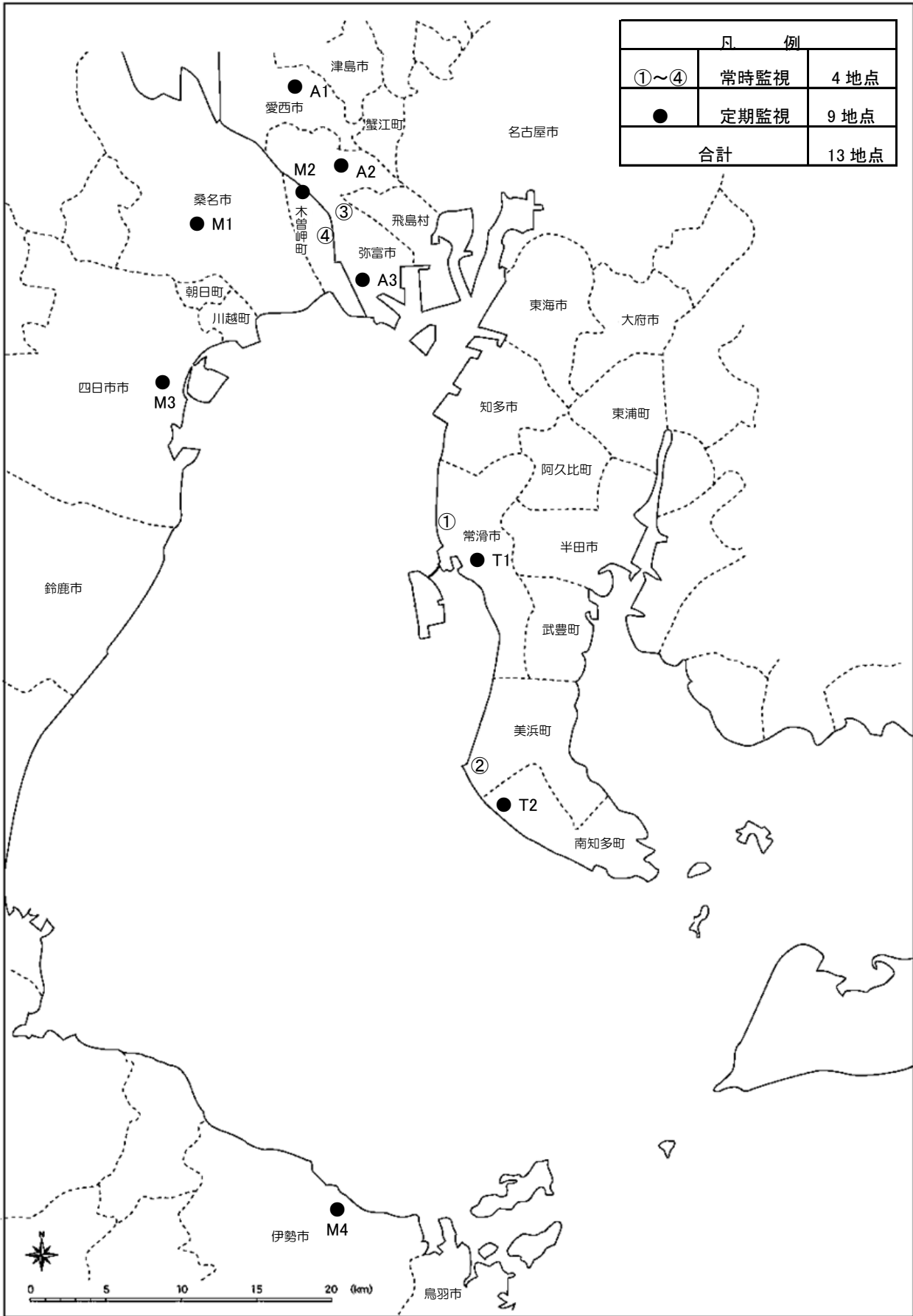


図 3-1 航空機騒音の調査地点（常時監視及び定期監視）

ア 常時監視結果

常滑市立鬼崎中学校、美浜町野間（ちびっこ広場）、弥富市立大藤小学校及び木曾岬町東部公民館における航空機騒音調査結果は、表 3-2(1)～(4)のとおりである。

年間の Lden は、常滑市立鬼崎中学校では 41dB、美浜町野間（ちびっこ広場）では 42dB、弥富市立大藤小学校では 41dB、木曾岬町東部公民館では 41dB であった。

各調査地点における月別の Lden 及び測定された機数は図 3-2 のとおりである。なお、「測定された機数」とは、暗騒音より 10dB 以上高い騒音を測定した機数であり、実際に飛行した航空機数とは異なる。（環境省の航空機騒音測定・評価マニュアル）

月間の Lden は、常滑市立鬼崎中学校では年間を通して 38dB～43dB、美浜町野間（ちびっこ広場）では年間を通して 40dB～43dB であった。これらに対し、弥富市立大藤小学校では 4 月～10 月及び 3 月が 40dB～44dB、11 月～2 月は 27dB～37dB、木曾岬町東部公民館では 4 月～10 月及び 3 月が 41dB～45dB、11 月～2 月は 29dB～37dB であった。

月別の測定された機数は、常滑市立鬼崎中学校では 570～1,700 機台で、中でも 12 月が 1,720 機と最も多く、7 月が 579 機と最も少なかった。

美浜町野間（ちびっこ広場）では 270～1,500 機台で、中でも 11 月が 1,528 機と最も多く、8 月が 275 機と最も少なかった。

弥富市立大藤小学校では 4 月～9 月は 600～1,000 機台で、中でも 8 月が 1,052 機と最も多かった。10 月～3 月は 100～500 機台で、中でも 1 月が 115 機と最も少なかった。

木曾岬町東部公民館では 4 月～9 月は 600～1,000 機台で、中でも 8 月が 1,031 機と最も多かった。10 月～3 月は 100～500 機台で、中でも 1 月が 107 機と最も少なかった。

年間機数は、常滑市立鬼崎中学校で最も多く、次いで美浜町野間（ちびっこ広場）、弥富市立大藤小学校、木曾岬町東部公民館の順で、常滑市立鬼崎中学校が 14,000 機程度であり、美浜町野間（ちびっこ広場）は 11,000 機程度、弥富市立大藤小学校、木曾岬町東部公民館はともに 6,000 機程度であった。

なお、各調査地点の測定機数は、基本的に航空機が風上に向かって離着陸する滑走路運用方式をとることから、空港島周辺の風向きに大きな影響を受ける。また、空港近傍では離陸便、着陸便の両方が測定されるが、空港から離れた地域では離陸便の高度が着陸便に対して高くなることから、着陸便が多く測定さ

れる。

こうしたことから、北風が吹く冬場は空港島の近くにある常滑市立鬼崎中学校では滑走路が“北向き運用”の離陸便が多く測定され、南側にある美浜町野間（ちびっこ広場）では、“北向き運用”の着陸便が多く測定される。

一方、南風が吹く夏場は、空港島の北側にある弥富市立大藤小学校と木曾岬町東部公民館では滑走路が“南向き運用”の着陸便が多く測定される。従って、月間の Lden は、常滑市立鬼崎中学校と、美浜町野間(ちびっこ広場)では冬場に高く、弥富市立大藤小学校と木曾岬町東部公民館では夏場が高い傾向にあるものと考えられる。

各調査地点における最大離陸重量別の測定された機数は、図 3-3 のとおりである。また、最大離陸重量別の主な航空機材リストは表 3-3 のとおりである。

最大離陸重量別に各調査地点において測定された機数は、4 地点とも 50～100t（ボーイング 737、エアバス 320 等）の機材が最も多く、次いで 50t 以下（ボンバルディア DHC-8、CRJ 等）の機材が多かった。

年間のピークレベルの度数分布は、表 3-4 のとおりである。

常滑市立鬼崎中学校では、測定された機数が最も多いピークレベルの範囲は 55～60dB（測定された機数の年間合計に占める割合 43.8%）であり、70dB 以上の機数の割合は 0.5%であった。

美浜町野間（ちびっこ広場）では、測定された機数が最も多いピークレベルの範囲は 55～60dB（同 54.6%）であり、70dB 以上の機数の割合は 0.7%であった。

弥富市立大藤小学校では、測定された機数が最も多いピークレベルの範囲は 60～65dB（同 52.5%）であり、70dB 以上の機数の割合は 1.2%であった。

木曾岬町東部公民館では、測定された機数が最も多いピークレベルの範囲は 60～65dB（同 59.0%）であり、70dB 以上の機数の割合は 1.2%であった。

表 3-2(1) 航空機騒音調査結果 (①常滑市立鬼崎中学校)

年月	測定 日数 (日)	L_{den} (dB)	測定された機数 (機) (注1)							時間帯別 L_{Aeq} (dB)			(参考)	
			0:00 ~ 7:00	7:00 ~ 19:00	19:00 ~ 22:00	22:00 ~ 24:00	月間 合計	日平均	7:00 ~ 19:00	19:00 ~ 22:00	22:00 ~ 7:00	WECPNL	ピークレベルの パワー 平均値 (dB)	
2021年 4月	30	41	183	722	140	49	1,094	36	38	35	34	53	60	
5月	31	41	211	814	176	55	1,256	41	38	35	34	54	60	
6月	30	39	149	495	177	67	888	30	36	34	31	52	59	
7月	31	38	166	252	95	66	579	19	33	31	32	51	59	
8月	31	39	158	589	140	63	950	31	36	32	32	52	59	
9月	30	40	168	736	111	41	1,056	35	36	33	33	51	58	
10月	31	40	173	957	130	33	1,293	42	38	34	32	53	59	
11月	30	42	149	1,291	88	17	1,545	52	40	33	34	54	60	
12月	31	43	166	1,404	123	27	1,720	55	41	37	35	55	61	
2022年 1月	31	42	119	1,389	98	19	1,625	52	41	35	33	54	61	
2月	28	41	88	1,098	74	17	1,277	46	40	35	32	53	61	
3月	31	42	164	1,224	155	31	1,574	51	40	35	34	53	60	
年間値	365	41	1,894	10,971	1,507	485	14,857	41	39	34	33	53	60	

注1: 「測定された機数」とは、航空機騒音が暗騒音より10dB以上高くなった航空機の機数である。

表 3-2(2) 航空機騒音調査結果 (②美浜町野間 (ちびっこ広場))

年月	測定 日数 (日)	L_{den} (dB)	測定された機数 (機) (注1)							時間帯別 L_{Aeq} (dB)			(参考)	
			0:00 ~ 7:00	7:00 ~ 19:00	19:00 ~ 22:00	22:00 ~ 24:00	月間 合計	日平均	7:00 ~ 19:00	19:00 ~ 22:00	22:00 ~ 7:00	WECPNL	ピークレベルの パワー 平均値 (dB)	
2021年 4月	30	42	79	417	187	57	740	25	36	37	35	53	61	
5月	31	42	74	430	173	45	722	23	36	38	35	52	61	
6月	30	43	72	269	125	25	491	16	34	36	36	52	61	
7月	31	41	71	207	122	36	436	14	34	34	35	53	61	
8月	31	41	64	113	62	36	275	9	32	32	34	52	62	
9月	30	40	53	343	13	22	431	14	34	25	34	50	60	
10月	31	42	68	614	225	59	966	31	37	37	35	52	60	
11月	30	43	84	960	389	95	1,528	51	38	39	35	53	59	
12月	31	43	82	885	416	96	1,479	48	39	41	35	54	60	
2022年 1月	31	43	89	913	427	96	1,525	49	39	40	34	54	60	
2月	28	42	79	727	307	76	1,189	42	38	39	34	53	59	
3月	31	43	110	783	313	98	1,304	42	38	39	35	53	60	
年間値	365	42	925	6,661	2,759	741	11,086	30	37	38	35	53	60	

注1: 「測定された機数」とは、航空機騒音が暗騒音より10dB以上高くなった航空機の機数である。

表 3-2 (3) 航空機騒音調査結果 (③弥富市立大藤小学校)

年 月	測定 日数 (日)	L_{den} (dB)	測定された機数 (機) (注1)						時間帯別 L_{Aeq} (dB)			(参考)	
			0:00 ~ 7:00	7:00 ~ 19:00	19:00 ~ 22:00	22:00 ~ 24:00	月間 合計	日平均	7:00 ~ 19:00	19:00 ~ 22:00	22:00 ~ 7:00	WECPNL	ヒールベ ルのパ ワー 平均値 (dB)
2021年 4月	30	44	2	570	140	35	747	25	42	43	34	54	65
5月	31	42	0	506	101	19	626	20	40	41	32	52	64
6月	30	43	0	660	197	17	874	29	41	43	31	53	63
7月	31	43	0	694	241	41	976	31	40	43	33	53	62
8月	31	43	0	760	253	39	1,052	34	41	43	31	54	63
9月	30	42	0	589	182	35	806	27	40	42	32	53	63
10月	31	40	1	366	107	15	489	16	38	40	29	50	63
11月	30	37	0	274	35	7	316	11	36	36	26	48	62
12月	31	28	0	180	1	0	181	6	31	12	-	39	59
2022年 1月	31	27	3	109	3	0	115	4	28	18	16	38	58
2月	28	31	0	121	9	2	132	5	31	31	18	42	60
3月	31	40	0	436	105	16	557	18	38	40	28	51	63
年間値	365	41	6	5,265	1,374	226	6,871	19	39	40	30	51	63

注1: 「測定された機数」とは、航空機騒音が暗騒音より10dB以上高くなった航空機の機数である。

注2: 表中の「-」は、期間を通して航空機数が計上されず、騒音が記録されなかったことを示す。

表 3-2 (4) 航空機騒音調査結果 (④木曾岬町東部公民館)

年 月	測定 日数 (日)	L_{den} (dB)	測定された機数 (機) (注1)						時間帯別 L_{Aeq} (dB)			(参考)	
			0:00 ~ 7:00	7:00 ~ 19:00	19:00 ~ 22:00	22:00 ~ 24:00	月間 合計	日平均	7:00 ~ 19:00	19:00 ~ 22:00	22:00 ~ 7:00	WECPNL	ヒールベ ルのパ ワー 平均値 (dB)
2021年 4月	30	45	2	573	167	40	782	26	43	43	35	55	65
5月	31	43	0	486	128	19	633	20	41	42	32	52	64
6月	30	44	0	641	203	18	862	29	42	44	32	53	63
7月	31	43	0	656	245	39	940	30	41	43	33	54	63
8月	31	43	0	723	265	43	1,031	33	42	44	32	54	63
9月	30	43	0	601	185	36	822	27	41	43	32	53	63
10月	31	41	1	379	109	15	504	16	39	41	30	50	63
11月	30	37	0	263	33	6	302	10	37	37	23	47	62
12月	31	29	0	155	0	0	155	5	32	-	-	39	59
2022年 1月	31	29	4	101	2	0	107	3	30	19	19	39	60
2月	28	32	0	116	10	2	128	5	31	31	19	42	61
3月	31	41	0	437	107	15	559	18	39	41	27	51	63
年間値	365	41	7	5,131	1,454	233	6,825	19	40	41	30	51	63

注1: 「測定された機数」とは、航空機騒音が暗騒音より10dB以上高くなった航空機の機数である。

注2: 表中の「-」は、期間を通して航空機数が計上されず、騒音が記録されなかったことを示す。

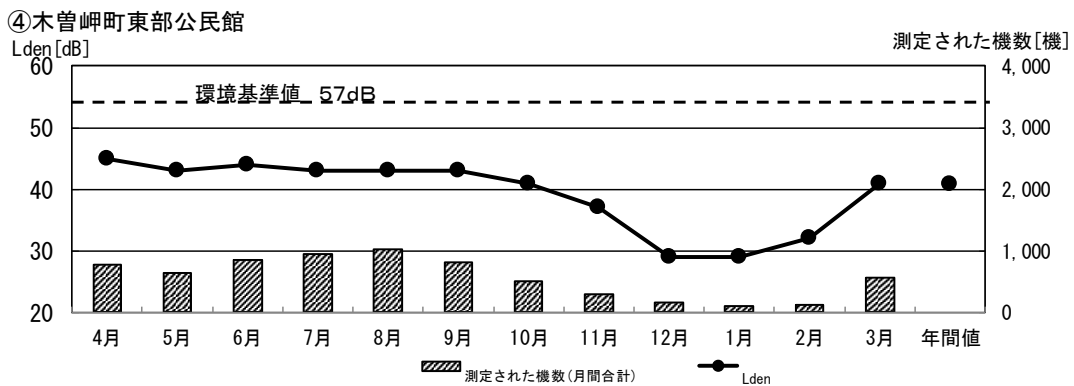
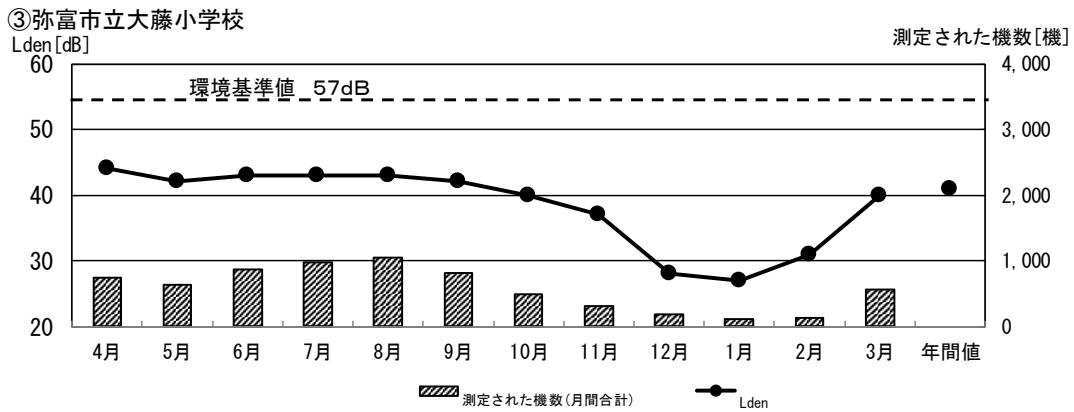
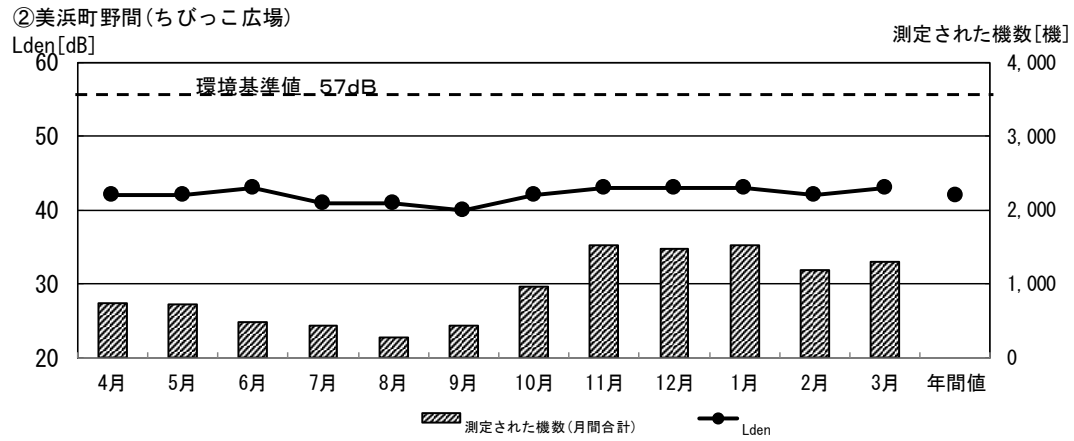
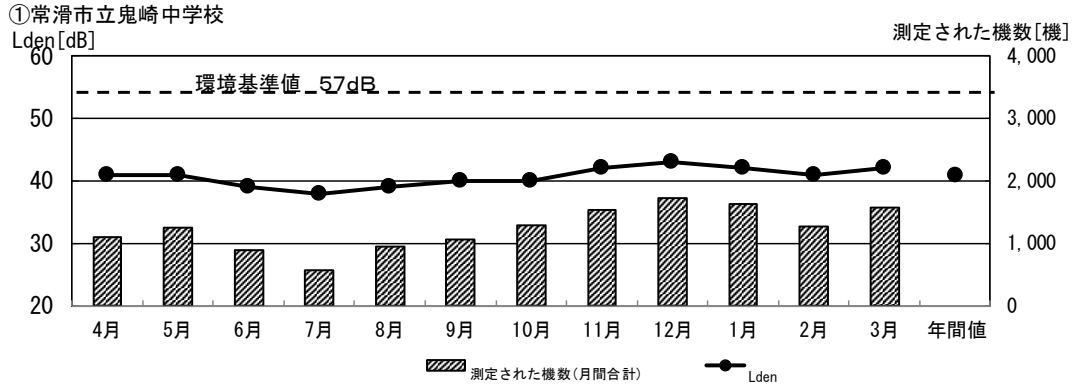
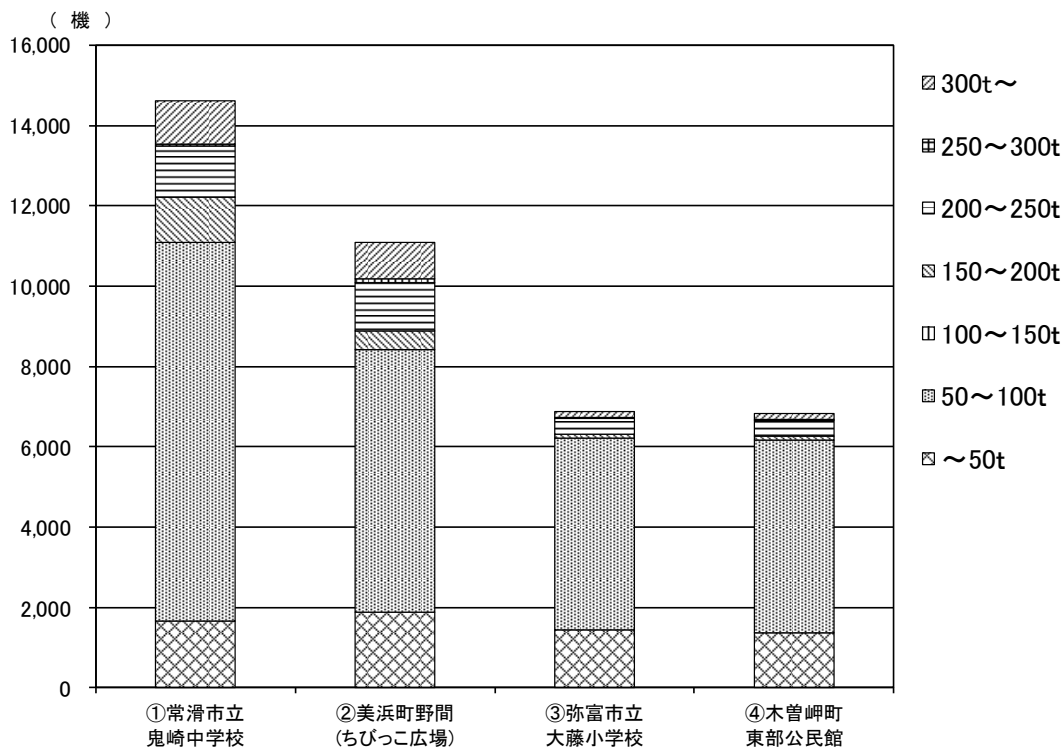


図 3-2 調査地点別の Lden 及び測定された機数



注1：調査期間は2021年4月1日～2022年3月31日

図 3-3 各調査地点における最大離陸重量別の測定された機数

表 3-3 最大離陸重量別の主な航空機材リスト

最大離陸重量	機材
300t~	ボーイング747-200
	ボーイング747-400
	ボーイング747-8
	ボーイング747-LCF
	ボーイング777-300/300ER
	エアバスA380-800
	アントノフ
250~300t	エアバスA340-300
	ボーイング747-400D
200~250t	エアバスA330-200
	エアバスA330-300
	ボーイング777-200/200ER
	ボーイング787-800
	ボーイング787-900
150~200t	エアバスA300-600/600R
	ボーイング767-300/300ER
100~150t	ボーイング757-200
50~100t	エアバスA319-100
	エアバスA320-200
	エアバスA321-200
	ボーイング737-400
	ボーイング737-500
	ボーイング737-700
	ボーイング737-800
	ボーイング737-900
~50t	ボンバルディアDHC-8
	ボンバルディアCRJ
	サーブ2000
	セスナ525C
	アグスタ ウェストランド139
	ベル412

表 3-4 ピークレベルの度数分布（常時監視）

①常滑市立鬼崎中学校

年月	測定された機数(注1)					合計機数
	55dB未満	55dB～60dB	60dB～65dB	65dB～70dB	70dB以上	
2021年4月	340	438	263	48	5	1,094
5月	406	544	252	45	9	1,256
6月	422	337	108	12	9	888
7月	263	226	73	12	5	579
8月	362	430	131	21	6	950
9月	416	490	130	16	4	1,056
10月	392	589	276	30	6	1,293
11月	260	739	477	66	3	1,545
12月	219	746	654	91	10	1,720
2022年1月	314	675	538	86	12	1,625
2月	243	528	430	71	5	1,277
3月	336	769	411	51	7	1,574
合計	3,973	6,511	3,743	549	81	14,857
割合(%)	26.7	43.8	25.2	3.7	0.5	100.0

②美浜町野間(ちびっこ広場)

年月	測定された機数(注1)					合計機数
	55dB未満	55dB～60dB	60dB～65dB	65dB～70dB	70dB以上	
2021年4月	156	369	168	34	13	740
5月	142	387	157	28	8	722
6月	177	171	96	41	6	491
7月	140	177	78	31	10	436
8月	74	104	64	26	7	275
9月	130	179	91	27	4	431
10月	249	509	175	26	7	966
11月	315	908	273	30	2	1,528
12月	218	853	370	35	3	1,479
2022年1月	237	940	309	30	9	1,525
2月	201	710	257	19	2	1,189
3月	275	751	240	27	11	1,304
合計	2,314	6,058	2,278	354	82	11,086
割合(%)	20.9	54.6	20.5	3.2	0.7	100.0

③弥富市立大藤小学校

年月	測定された機数(注1)					合計機数
	55dB未満	55dB～60dB	60dB～65dB	65dB～70dB	70dB以上	
2021年4月	25	103	404	193	22	747
5月	31	94	353	133	15	626
6月	28	201	499	132	14	874
7月	44	291	527	105	9	976
8月	42	268	615	122	5	1,052
9月	39	198	463	98	8	806
10月	41	139	246	58	5	489
11月	42	107	122	43	2	316
12月	52	84	43	2	0	181
2022年1月	43	44	27	1	0	115
2月	39	41	44	8	0	132
3月	66	142	266	80	3	557
合計	492	1,712	3,609	975	83	6,871
割合(%)	7.2	24.9	52.5	14.2	1.2	100.0

④木曾岬町東部公民館

年月	測定された機数(注1)					合計機数
	55dB未満	55dB～60dB	60dB～65dB	65dB～70dB	70dB以上	
2021年4月	12	89	466	195	20	782
5月	18	96	371	137	11	633
6月	15	154	552	126	15	862
7月	14	206	612	96	12	940
8月	25	230	658	112	6	1,031
9月	20	168	538	92	4	822
10月	28	146	274	47	9	504
11月	34	79	145	44	0	302
12月	30	72	50	3	0	155
2022年1月	25	45	35	2	0	107
2月	17	57	47	7	0	128
3月	45	148	281	80	5	559
合計	283	1,490	4,029	941	82	6,825
割合(%)	4.1	21.8	59.0	13.8	1.2	100.0

注1：「測定された機数」とは、航空機騒音が暗騒音より10dB以上高くなった航空機の機数である。

イ 定期監視結果

2021年度の定期監視は、新型コロナウイルス感染症による影響で運航便数が大幅に減少したことにより中止した。

(3) 航空機騒音の項目別比較検討

評価を行うにあたり、次の①と②について比較・検討した。

① 環境基準値との比較

環境監視結果について、環境基準値（I 類型の基準値 Lden 57dB（表 3-5））と比較した。

② 推移

5年間の推移から変動傾向を把握した。

ア 環境基準値との比較

(ア) 常時監視結果

2021年度の常時監視4地点における航空機騒音調査結果は、表 3-6 のとおりである。

Lden は、常滑市立鬼崎中学校では 41dB、美浜町野間（ちびっこ広場）では 42dB、弥富市立大藤小学校では 41dB、木曾岬町東部公民館では 41dB であった。

環境基準値と比較した結果、4地点全てにおいて航空機騒音の環境基準（I 類型の基準値 Lden 57dB、以下同じ）を満たしていた。

なお、月別の Lden は、空港島の北側にある調査地点では春から夏が高くなり、空港島の周辺や南側にある調査地点では秋から冬が高い値となった（P16 図 3-2 参照）。これは、春から夏は南向き運用比率が高く、秋から冬は北向き運用比率が高いためである。

(イ) 定期監視結果

2021年度は中止した。

なお、参考までに、愛知県及び三重県が実施した中部国際空港に係る航空機騒音の調査結果を表 3-7 及び表 3-8 に示す。

表 3-5 航空機騒音に係る環境基準

<中部国際空港の航空機騒音に係る環境基準>

該当地域		地域の 類型	基準値	施行
愛知県	常滑市、弥富市、海部郡飛島村並びに知多郡南知多町及び美浜町の区域。ただし、空港島の区域、河川区域及び工業専用地域を除く。	I	Lden 57dB 以下	平成18 (2006)年 4月1日
三重県	桑名市の長島町、鳥羽市の答志島及び木曾岬町の区域。ただし、河川区域を除く。	I		平成19 (2007)年 4月1日

(昭和48.12.27 環境庁告示第154号)

改正 平5環告91

改正 平12環告78

改正 平成19年環告114

環境基本法（平成5年法律第91号）第16条第1項の規定に基づく騒音に係る環境上の条件につき、生活環境を保全し、人の健康の保護に資するうえで維持することが望ましい航空機騒音に係る基準（以下「環境基準」という。）及びその達成期間は、次のとおりとする。

第1 環境基準

1 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し、各類型をあてはめる地域は、都道府県知事が指定する。

地域の類型	基準値
I	57デシベル以下
II	62デシベル以下

(注) I をあてはめる地域は専ら住居の用に供される地域とし、II をあてはめる地域は I 以外の地域であつて通常の生活を保全する必要がある地域とする。

(出典：環境省HP)

表 3-6 航空機騒音調査結果（常時監視）

調査期間：2021年4月1日～2022年3月31日

調査地点	環境基準		L_{den} (dB)	測定された機数 (機) (注1)		時間帯別 L_{Aeq} (dB)			測定 日数 (日)	(参考)	
	地域 の 類型	環境 基準値 L_{den} (dB)		年間	日平均	7:00 ～ 19:00	19:00 ～ 22:00	22:00 ～ 7:00		WECPNL	ピーク レベルの パワー平 均値 (dB)
①常滑市立 鬼崎中学校	I	57以下	41	14,857	41	39	34	33	365	53	60
②美浜町野間 (ちびっこ広場)	I	57以下	42	11,086	30	37	38	35	365	52	60
③弥富市立 大藤小学校	I	57以下	41	6,871	19	39	40	30	365	51	63
④木曾岬町 東部公民館	I	57以下	41	6,825	19	40	41	30	365	51	63

注1：「測定された機数」とは、航空機騒音が暗騒音より10dB以上高くなった航空機の機数である。

表 3-7 中部国際空港に係る愛知県の航空機騒音の調査結果

(単位：dB)

No.	調査地点	調査実施期間	調査結果	環境基準	調査機関
1	海部郡飛島村大字服岡八丁目	7/5 ~ 7/11	30	57	愛知県
		1/7 ~ 1/13			
2	弥富市鍋田町稲山	6/25 ~ 7/1	42	57	愛知県
		1/16 ~ 1/22			
3	常滑市樽水町二丁目	6/17 ~ 6/23	40	57	愛知県
		1/25 ~ 1/31			
4	知多郡美浜町大字上野間字泉乙	5/12 ~ 5/18	37	57	愛知県
		2/7 ~ 2/13			
5	知多郡南知多町大字豊浜字須佐ヶ丘	6/9 ~ 6/15	29	57	愛知県
		2/11 ~ 2/17			
6	愛西市稲葉町米野	7/13 ~ 7/19	35	—	愛知県
7	知多市南粕谷本町三丁目	2/20 ~ 2/26	31	—	愛知県

(注) No. 6, 7 は環境基準の地域類型を指定した地域外の調査地点である。

注1： - は類型指定されていないことを示す。

注2：2022年9月末時点で公表されている調査結果を掲載。

出典：愛知県ホームページ「2021年度交通騒音・振動調査結果について」から抜粋。

表 3-8 中部国際空港に係る三重県の航空機騒音の調査結果

調査地点 つばき公園(鳥羽市答志町 985 付近)
 調査期間 令和4年1月29日(土)~2月4日(金)

調査日	評価値 L _{den} [dB]	参考値						
		航空機騒音の L _{Aeq} [dB]			騒音発生回数			
		L _{Aeq,d}	L _{Aeq,e}	L _{Aeq,n}	昼間	夕方	夜間	計
1月29日(土)	30.6	-	34.6	-	0	3	0	3
1月30日(日)	25.3	-	29.4	-	0	1	0	1
1月31日(月)	-	-	-	-	0	0	0	0
2月1日(火)	19.4	22.4	-	-	1	0	0	1
2月2日(水)	-	-	-	-	0	0	0	0
2月3日(木)	29.3	-	-	23.6	0	0	1	1
2月4日(金)	21.7	24.7	-	-	2	0	0	2
測定期間全体	25.7	18.3	27.3	-	0	1	0	1

令和3年度 航空機騒音 地点別調査結果一覧表

地点 番号	測定場所	用途地域	地 域 類 型	評価値 L _{den} [dB]	測定期間
1	つばき公園 (鳥羽市答志町 985 付近)	無指定地域 (都市計画区域外)	I	26	短期測定 1/29 ~ 2/4

出典：三重県環境生活部大気・水環境課ウェブサイトから抜粋。

イ 推移

(ア) 常時監視結果

中部国際空港の航空機騒音の変動傾向を把握するため、5年間の常時監視調査結果の推移をとりまとめた。常時監視結果の推移は、表 3-9 及び図 3-4 のとおりである。

表 3-9 5年間の Lden と測定された機数の推移（常時監視）

測定地点	常時監視局結果の年間の推移				
	上段:Lden値(dB) 下段:測定された機数の日平均(機)(注1)				
	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
①常滑市 鬼崎中学校	44	44 (注3)	43 (注3)(注4)	41	41
	83	69(注3)	81(注3)(注4)	34	41
②美浜町野間 (ちびっこ広場)	44	44	44	41	42
	60	62	68	26	30
③弥富市 大藤小学校	45 (注2)	45	45	39	41
	43(注2)	46	53	16	19
④木曾岬町 東部公民館	45	45	45	39	41
	45	47	53	16	19

注1:「測定された機数」とは、航空機騒音が暗騒音より10dB以上高くなった航空機の機数である。

注2:2017年7月1日～9月30日までは、校舎改修工事のため、弥富市立大藤保育園で測定を実施。

注3:2018年8月9日～2019年3月31日までは、校舎改修工事のため、常滑市立鬼崎西保育園で測定を実施。

注4:2019年5月30日～2019年5月29日までは、測定機器の再設置工事のため欠測。

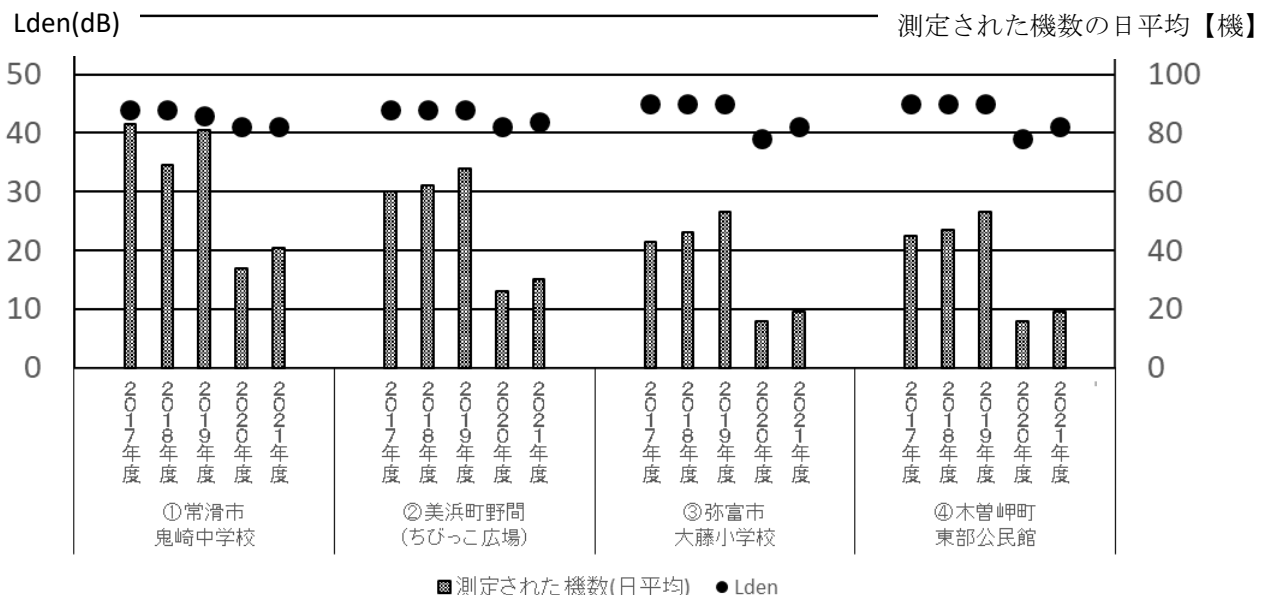


図 3-4 5年間の Lden と測定された機数の推移（常時監視）

4局とも2021年度は前年度と比較して、測定された機数は増加しており、Ldenについても同程度か上昇した。

(イ)定期監視結果

2021年度は中止した。

(4) 航空機騒音の評価

2021年度の常時監視4地点の年間のLdenは41dB～42dBの範囲にあり、環境基準値(I類型:Lden 57dB以下)と比較した結果、全調査地点で環境基準を満たしていた。

なお、Ldenに関しては、常滑局は前年度と同程度であったが、美浜局、弥富局及び木曾岬局は前年度と比較して便数が回復基調にあったため1～2 dBの上昇であった。

中部国際空港の航空機騒音に関する検討委員会

委員	三重大学大学院准教授	寺島	貴根
	名城大学教授	岡田	恭明

参考資料 1

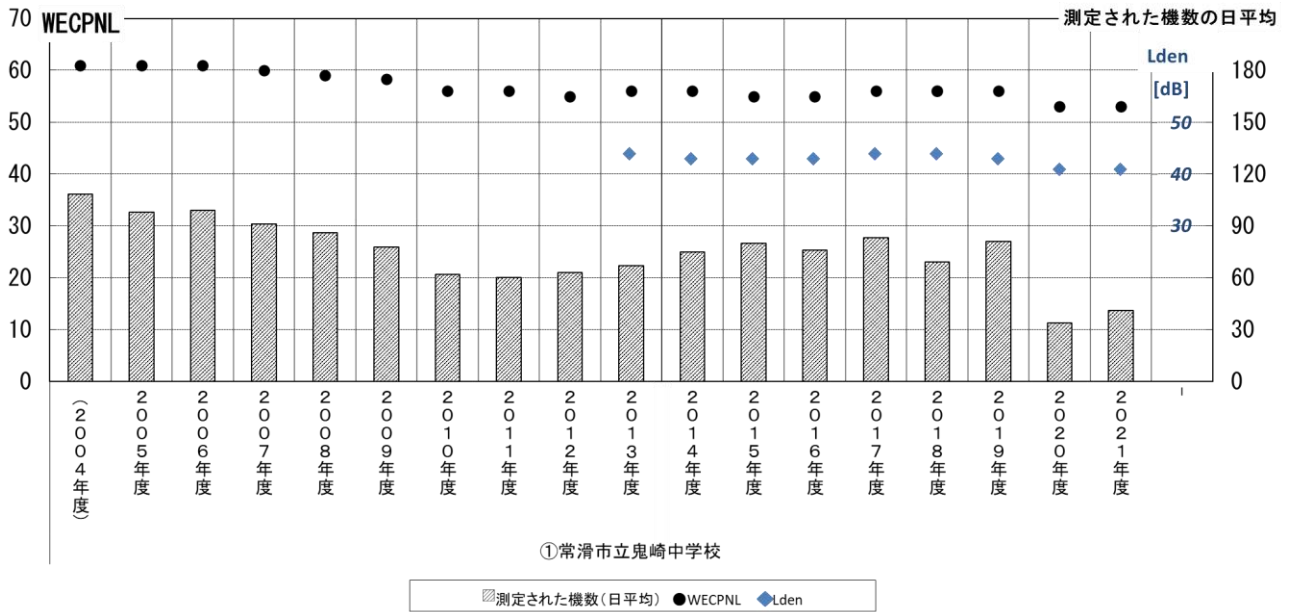
開港からの推移

常時監視結果

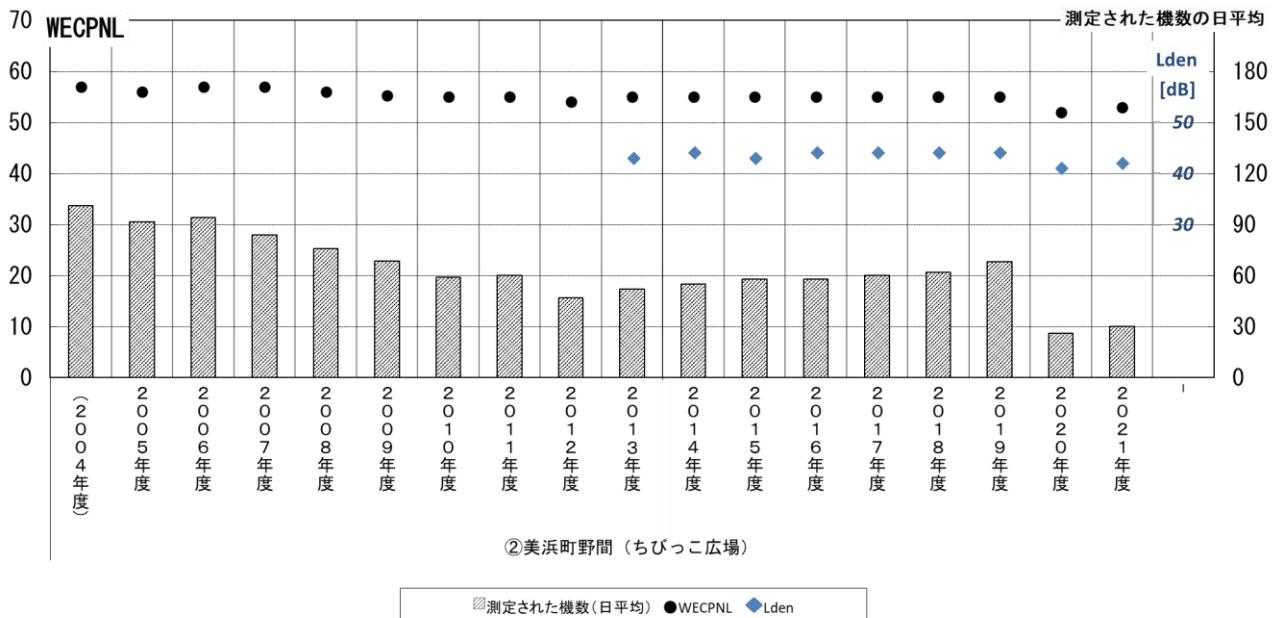
調査地点	Lden(dB) : 上段 測定された機数の日平均(機) : 中段(注1) WECPNL(単位なし) : 下段(注2)																	
	2004年度(注3)	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
①常滑市立 鬼崎中学校	/	/	/	/	/	/	/	/	/	44	43	43	43	44	44 ^{注6}	43 ^{注6}	41	41
	(108)	98	99	91	86	78	62	60	63	67	75	80	76	83	69 ^{注6}	81 ^{注6}	34	41
	(61)	61	61	60	59	58	56	56	55	(56)	(56)	(55)	(55)	(56)	(56) ^{注6}	(56) ^{注6}	(53)	(53)
②美浜町野間 (ちびっこ広場)	/	/	/	/	/	/	/	/	/	43	44	43	44	44	44	44	41	42
	(101)	92	94	84	76	68	59	60	47	52	55	58	58	60	62	68	26	30
	(57)	56	57	57	56	55	55	55	54	(55)	(55)	(55)	(55)	(55)	(55)	(55)	(52)	(53)
③弥富市立 大藤小学校	/	/	/	/	/	/	/	/	/	44	45	45	45	45 ^{注5}	45	45	39	41
	(25)	54	54	51	44	39	41	40	43	41	43	45	46	43 ^{注5}	46	53	14	19
	(53)	57	58	57	56	56	56	56	56	(55)	(56)	(56)	(56)	(55) ^{注5}	(56)	(56)	(49)	(51)
④木曾岬町 東部公民館	/	/	/	/	/	/	/	/	/	45	46	46	45	45	45	45	39	41
	(6) ^{注4}	13 ^{注4}	10 ^{注4}	49	43	39	41	40	43	42	44	47	48	45	47	53	14	19
	(47) ^{注4}	49 ^{注4}	48 ^{注4}	58	57	57	56	56	56	(56)	(56)	(56)	(56)	(56)	(56)	(56)	(49)	(51)

注1: 「測定された機数」とは、航空機騒音が暗騒音より10dB以上高くなった航空機の機数。
 注2: 開港からの推移を把握するために、2013年度から下段の()内にWECPNLを参考値として記載。
 注3: 2004年度は、2005年2月17日～3月31日までの値で、()内に参考値として記載。
 注4: 木曾岬町南部クリーンセンターでの測定値。
 注5: 2017年7月1日～9月30日までは、弥富市立大藤保育園での測定値。
 注6: 2018年8月9日～2019年5月29日までは、常滑市立鬼崎西保育園での測定値。

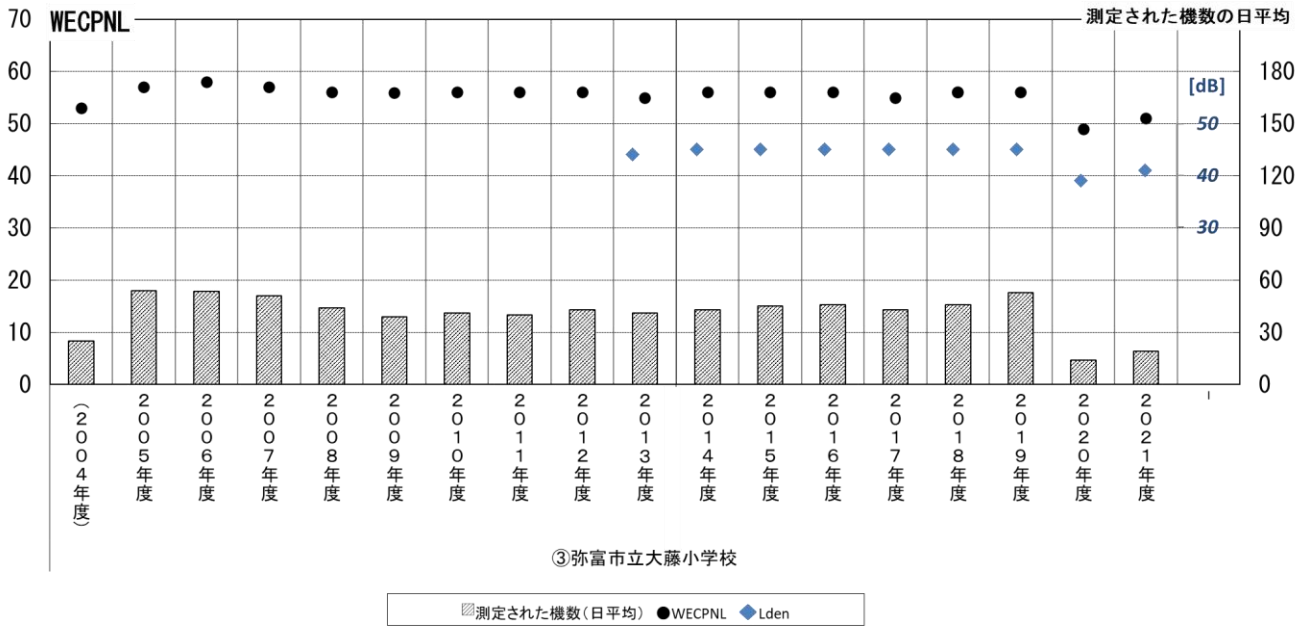
① 常滑市立鬼崎中学校



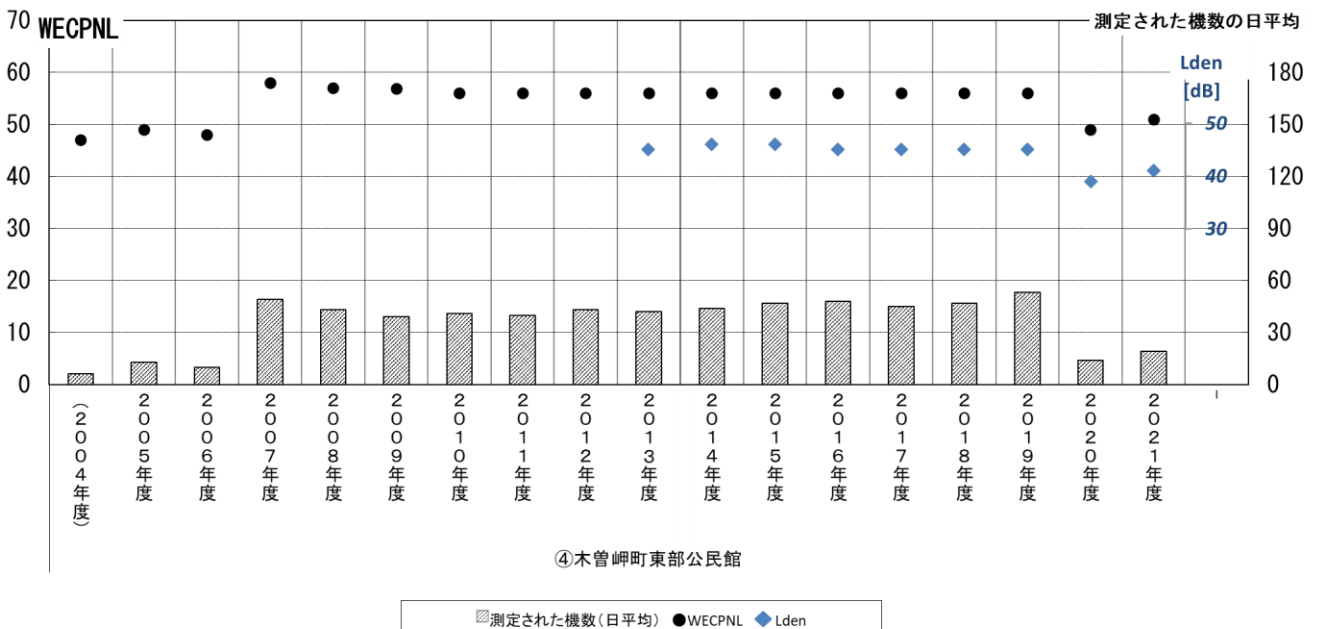
② 美浜町野間 (ちびっこ広場)



③ 弥富市立大藤小学校



③ 木曾岬町東部公民館

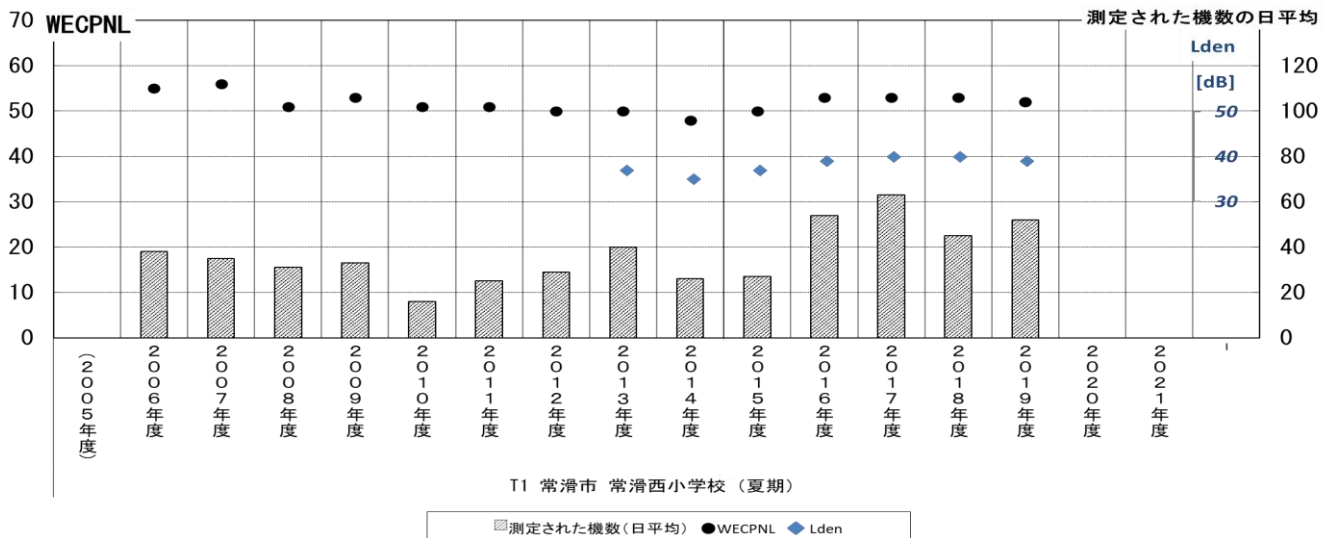


定期監視結果 夏期

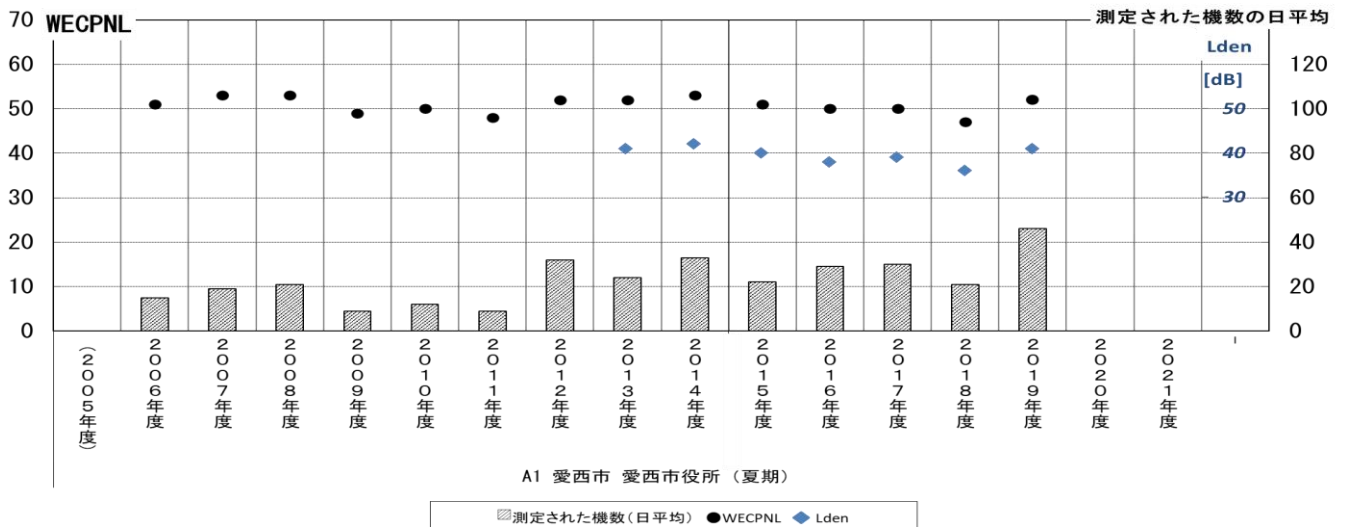
調査地点				定期監視結果（夏期）の推移																	
地区	番号	市町村名	施設名称	上段:Lden値(dB) 中段:測定された機数の日平均(機)(注1) 下段:WECPNL値(注2)																	
				2005年度(注3)	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度(注7)	2021年度(注7)	
愛知県	知多	T1	常滑市 常滑西小学校	/	/	/	/	/	/	/	/	/	37	35	37	39	40	40	39	-	-
				-	38	35	31	33	16	25	29	40	26	27	54	63	45	52	-	-	
	海部	A1	愛西市 愛西市役所	/	/	/	/	/	/	/	/	41注5	42注5	40注5	38	39	36	41	-	-	
				-	15	19	21	9	12	9	32	24注5	33注5	22注5	29	30	21	46	-	-	
		A2	弥富市 十四山西部小学校	/	/	/	/	/	/	/	/	45	45	45	43	44	42	45	-	-	
				-	55	56	51	53	51	51	50	(50)	(48)	(50)	(53)	(53)	(53)	(52)	-	-	
		A3	弥富市 鍋田公民館	/	/	/	/	/	/	/	/	48	49	48	46	47	45	48	-	-	
				-	86	81	78	66	63	72	80	70	96	67	62	63	58	94	-	-	
	三重県	M1	桑名市 大山田地区市民センター	/	/	/	/	/	/	/	/	37	39	38	35注6	38注6	38注6	37注6	-	-	
				-	7	6	8	10	13	18	21	16	24	17	12注6	19注6	16注6	20注6	-	-	
		M2	木曾岬町 農村集落多目的共同利用施設	/	/	/	/	/	/	/	/	43	46	43	41	43	40	43	-	-	
				-	81注4	60	70	44	55	67	74	58	86	58	57	61	44	83	-	-	
M3		四日市市 海蔵地区市民センター	/	/	/	/	/	/	/	/	34	39	36	37	38	37	39	-	-		
			-	1	0	1	1	1	0	15	9	22	10	15	20	16	17	-	-		
-		42	34	38	40	38	36	48	(44)	(49)	(47)	(46)	(49)	(47)	(49)	-	-				

注1:「測定された機数」とは、航空機騒音が暗騒音より10dB以上高くなった航空機の機数。
 注2:開港からの推移を把握するために、2013年度から下段の()内にWECPNLを参考値として記載。
 注3:2005年度は、定期監視調査を2006年2月に1回目の調査を実施したため、調査結果なし。
 注4:東部公民館での測定値。
 注5:市江コミュニティセンターでの測定値。
 注6:陵成中学校での測定値。
 注7:2020年度と2021年度は運航便数の減少により定期調査は中止した。

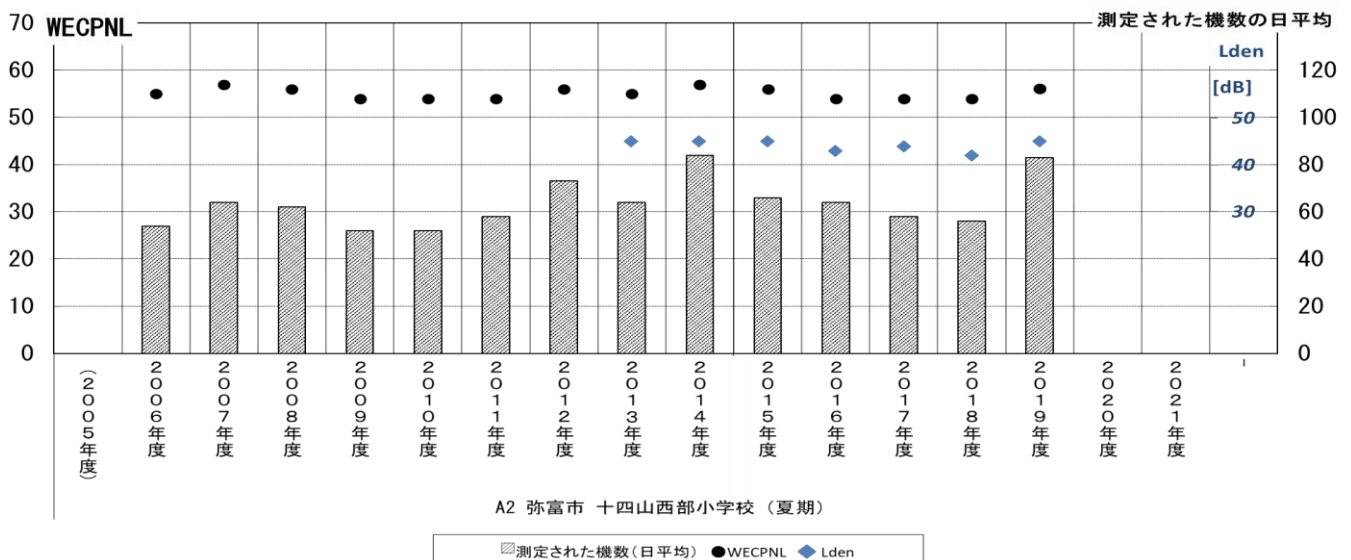
T1 常滑市常滑西小学校



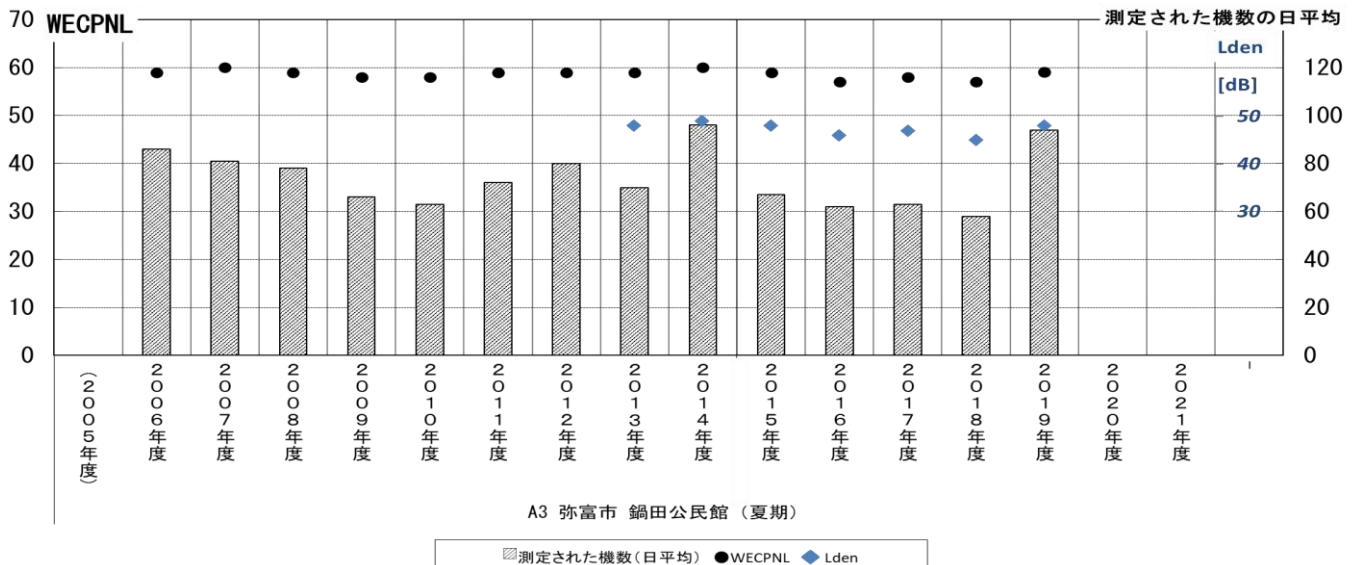
A 1 愛西市役所



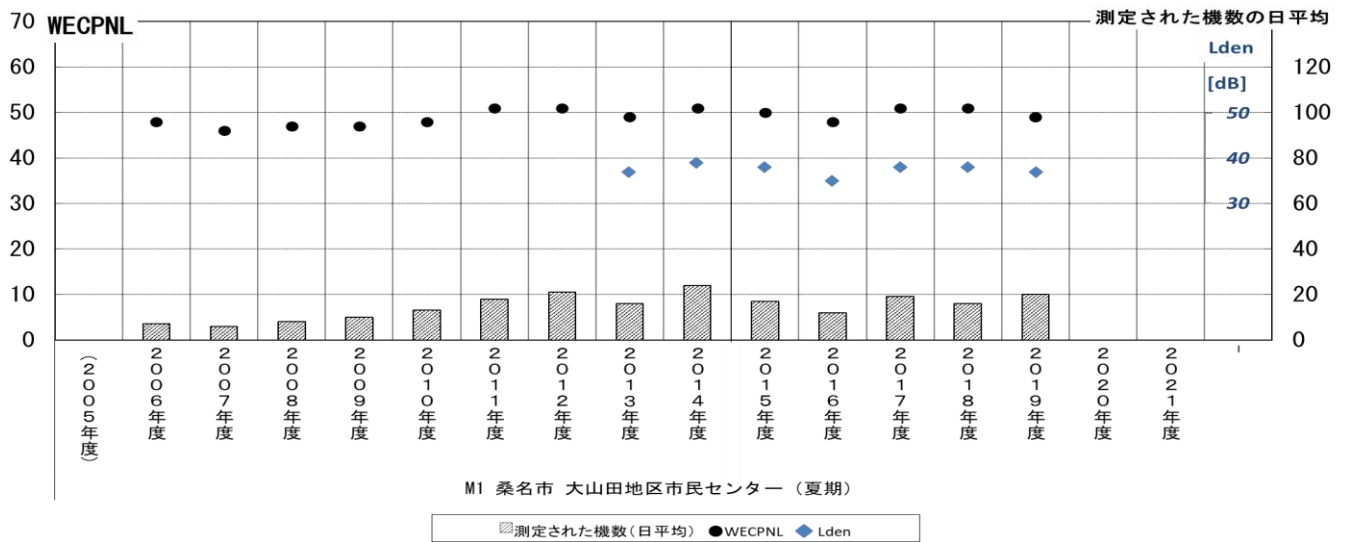
A 2 弥富市十四山西部小学校



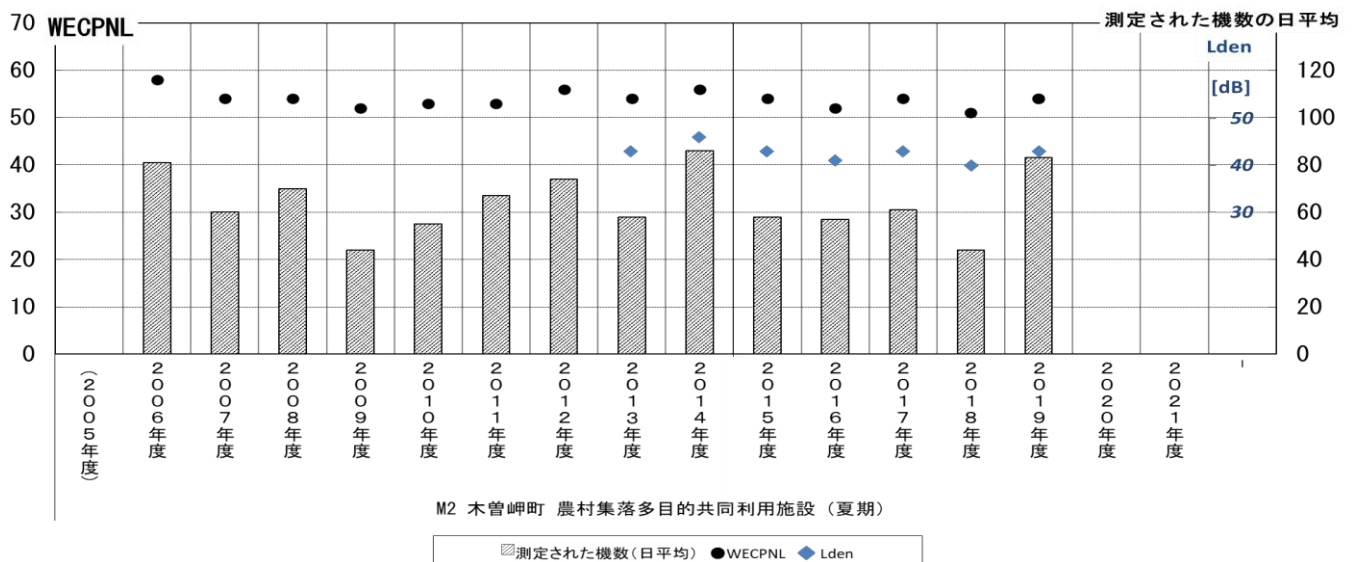
A 3 弥富市鍋田公民館



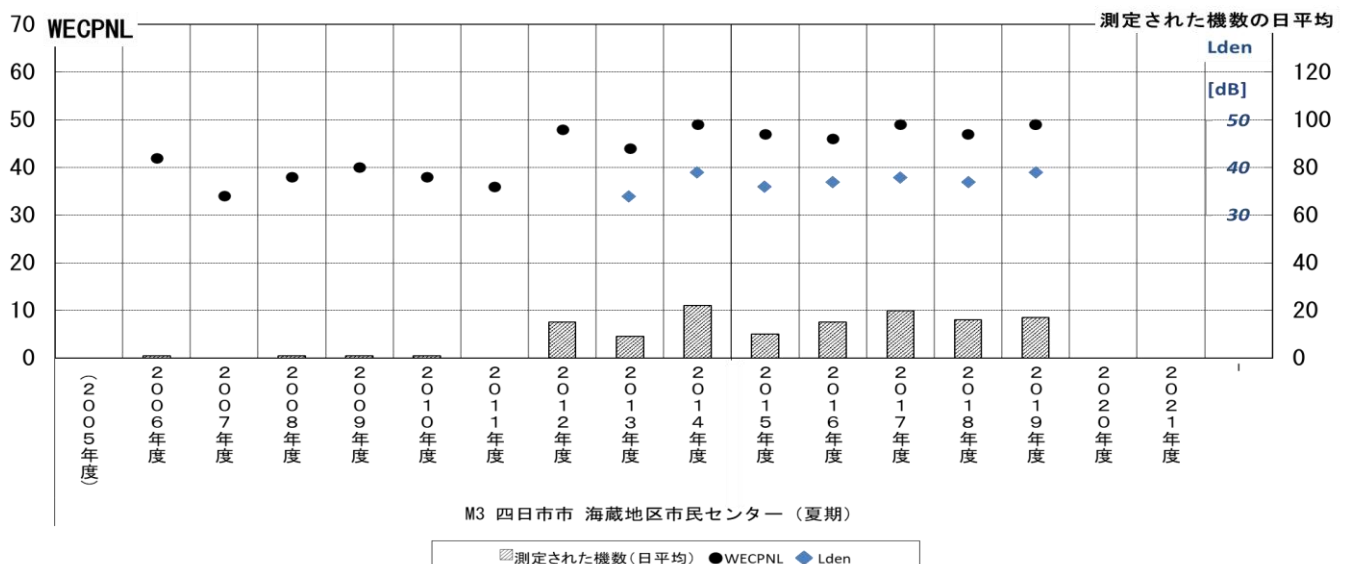
M1 桑名市大山田地区市民センター



M2 木曾岬町多目的共同利用施設



M3 四日市市海蔵地区市民センター

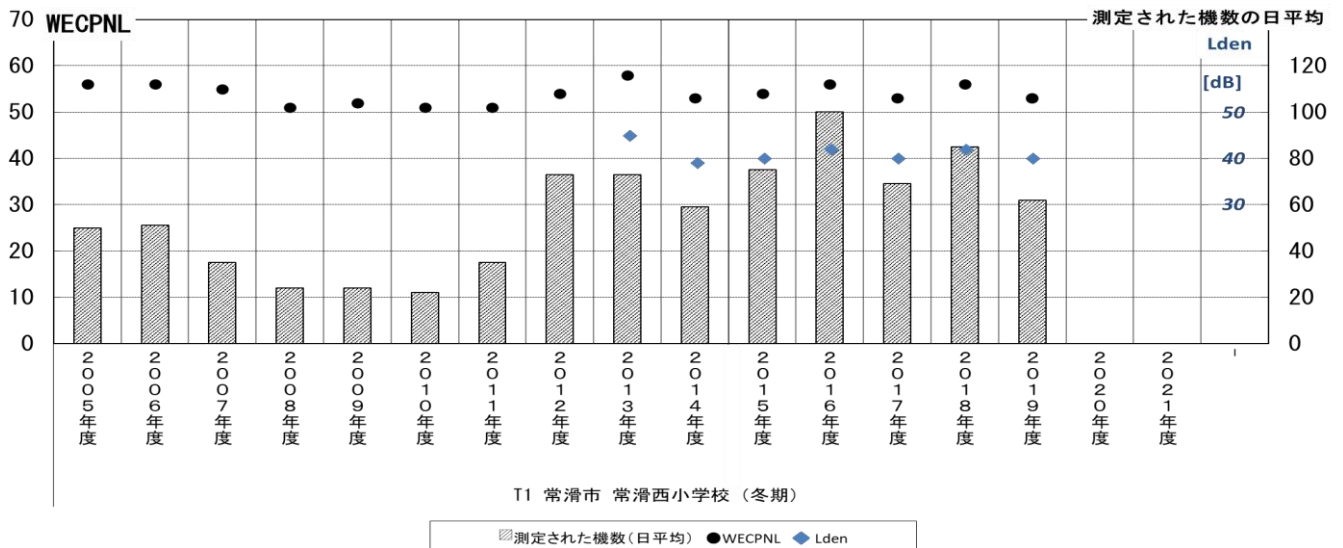


冬期

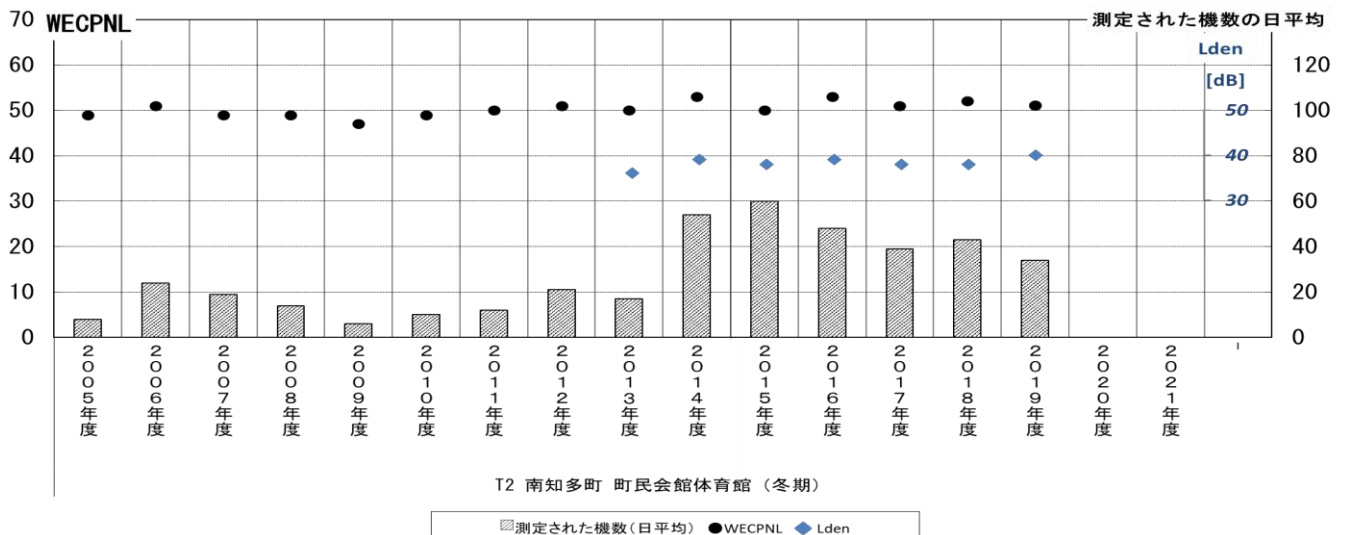
調査地点				定期監視結果（冬期）の推移																	
地区	番号	市町村名	施設名称	上段:Lden値(dB) 中段:測定された機数の日平均(機) (注1) 下段:WECPNL値(注2)																	
				2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度 ^(注3)	2021年度 ^(注3)	
愛知県	T1	常滑市	常滑西小学校	/	/	/	/	/	/	/	/	/	45	39	40	42	40	42	40	-	-
				50	51	35	24	24	22	35	73	73	59	75	100	69	85	62	-	-	
				56	56	55	51	52	51	51	54	(58)	(53)	(54)	(56)	(53)	(56)	(53)	-	-	
	T2	南知多町	町民会館体育館	/	/	/	/	/	/	/	/	/	36	39	38	39	38	38	40	-	-
				8	24	19	14	6	10	12	21	17	54	60	48	39	43	34	-	-	
				49	51	49	49	47	49	50	51	(50)	(53)	(50)	(53)	(51)	(52)	(51)	-	-	
三重県	M4	伊勢市	神社みなとまち館	/	/	/	/	/	/	/	/	39	40	40	40	41	39	-	-		
				11	21	16	11	12	13	23	26	25	26	36	27	32	40	29	-	-	
				50	52	49	46	48	49	51	52	(52)	(54)	(53)	(53)	(53)	(55)	(53)	-	-	

注1:「測定された機数」とは、航空機騒音が暗騒音より10dB以上高くなった航空機の機数。
 注2:開港からの推移を把握するために、2013年度から下段の()内にWECPNLを参考値と記載。
 注3:2020年度は運航便数の減少により定期調査は中止した。

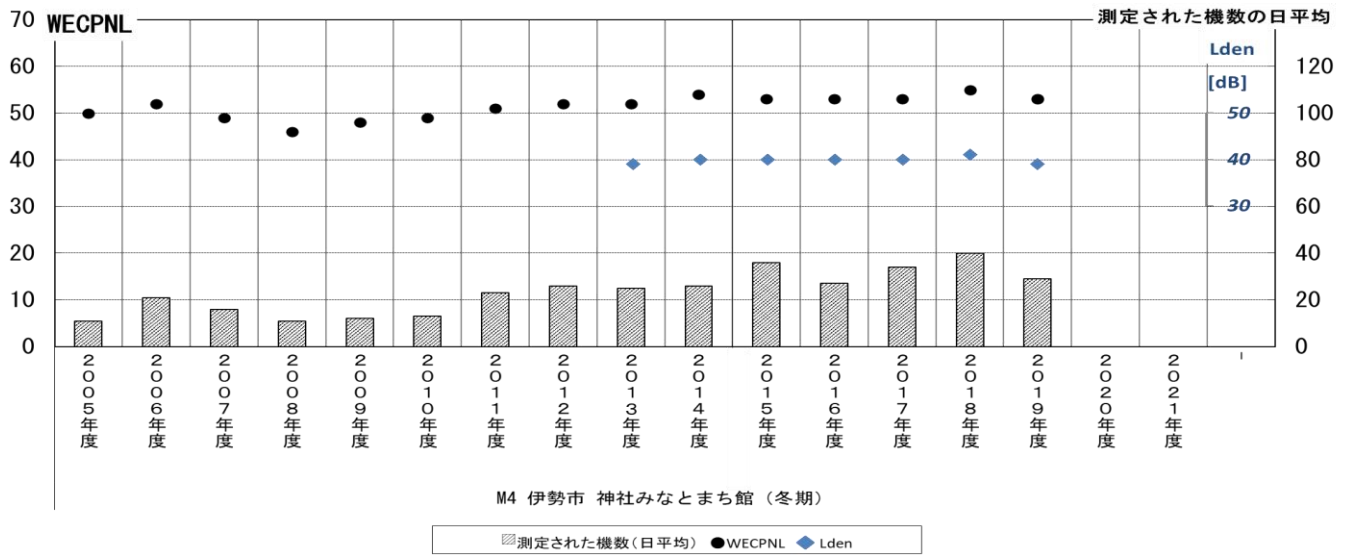
T 1 常滑市常滑西小学校



T 2 南知多町町民会館



M4 伊勢市神社みなとまち館



参考資料 2

航空機騒音に係る相談件数

① 航空機騒音相談件数の状況

	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度
愛知県	79	490	448	409	245	297	206	233	263	280	265	250	190	150	105	98	110	72
うち名古屋市	4	29	13	15	13	25	13	18	2	27	9	6	3	0	0	2	3	2
岐阜県	0	1	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	0	1	2	3	1	0
三重県	27	162	93	59	47	31	24	31	27	26	72	88	98	122	153	97	19	7
在住不明 その他	0	5	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	2
計	106	658	545	471	295	329	230	264	294	306	337	338	288	273	261	199	131	81
累積	106	764	1,309	1,780	2,075	2,404	2,634	2,898	3,192	3,498	3,835	4,173	4,461	4,734	4,995	5,194	5,325	5,406

② 2021年度 相談内容別件数

区 分	主な相談内容等
飛行経路・高度へのお叱り 52件	<ul style="list-style-type: none"> ○いついつに飛んだ飛行機の高度・行き先を知りたい ○陸域を低空で飛ばさいでほしい(海域を飛ばすように。) ○我が家の上空を飛行するな。(低くて脅威だ。) ○飛行経路を知りたい。(飛び方・便数など詳しい内容を知りたい。) ○開港時に比べて飛行経路が守られていないのではないか。(最近、高度が低い)
航空機騒音に対するお叱り 14件	<ul style="list-style-type: none"> ○深夜・早朝の飛行機の音がうるさい。(特に深夜の騒音で眠れない) ○飛行機の音がうるさい。(最近、また気になるようになった。) ○最近、飛行機の通過が増えて、飛行機の音がうるさい。 ○ヘリコプターの音がうるさい。 ○着陸機の到着時の騒音がうるさい。

参考資料 3

中部国際空港に係る環境監視計画

中部国際空港に係る

環 境 監 視 計 画

2016年4月改定

中部国際空港株式会社

目 次

第1章 環境監視についての基本的な考え方	1
1.1 環境監視の目的	1
1.2 環境監視計画の内容等	1
1.3 環境監視の実施	1
1.4 環境監視結果の評価	1
1.5 対策	1
1.6 環境監視結果の公開等	2
第2章 環境影響要因	4
2.1 環境影響要因	4
2.2 場所及び規模	4
2.3 航空機の運航	4
2.4 空港施設概要	4
第3章 環境監視計画	8
3.1 調査	8
3.2 環境監視情報処理システム	12

第1章 環境監視についての基本的な考え方

本計画は、2005年2月17日からの中部国際空港の供用に伴う周辺地域に対する環境影響を把握するため、事業者の責任において自主的に環境監視を実施する内容を定めたものである。

1. 1 環境監視の目的

- (1) 中部国際空港の供用に伴う環境に及ぼす影響を把握し、必要に応じて適切な措置を講じることにより環境の保全を図る。
- (2) 環境監視の結果を広く一般に公開し、事業に対する理解の促進に努める。

1. 2 環境監視計画の内容等

調査項目、調査地点、調査頻度などの環境監視計画の具体的な内容は、事業計画、環境影響評価書の内容及び環境監視結果を踏まえ設定する。

なお、環境監視計画については、必要に応じて見直しを行う。これに当たっては、専門分野の学識経験者及び関係自治体の意見を聴き、事業者が計画内容を定める。

1. 3 環境監視の実施

環境監視については、環境監視計画に基づいて適切に実施する。

環境監視に当たっては、日常的にデータの検討を行うとともに、迅速な環境保全の措置を講じることができる体制の整備を図る。

1. 4 環境監視結果の評価

環境監視結果については、専門分野の学識経験者の公正・中立な評価を受ける。

評価に当たっては、周辺地域に与える影響の程度を環境監視結果を基に行政機関等の一般環境データを参考として、環境基準や周辺地域の経年的な環境変化の傾向等と対比するなど、科学的・客観的に行う。

1. 5 対策

環境監視結果等から何らかの異常があると認められる場合については、関係機関と連携して原因を究明するとともに、事業による環境への影響が認められる場合には、適切な対応を行う。

1. 6 環境監視結果の公開等

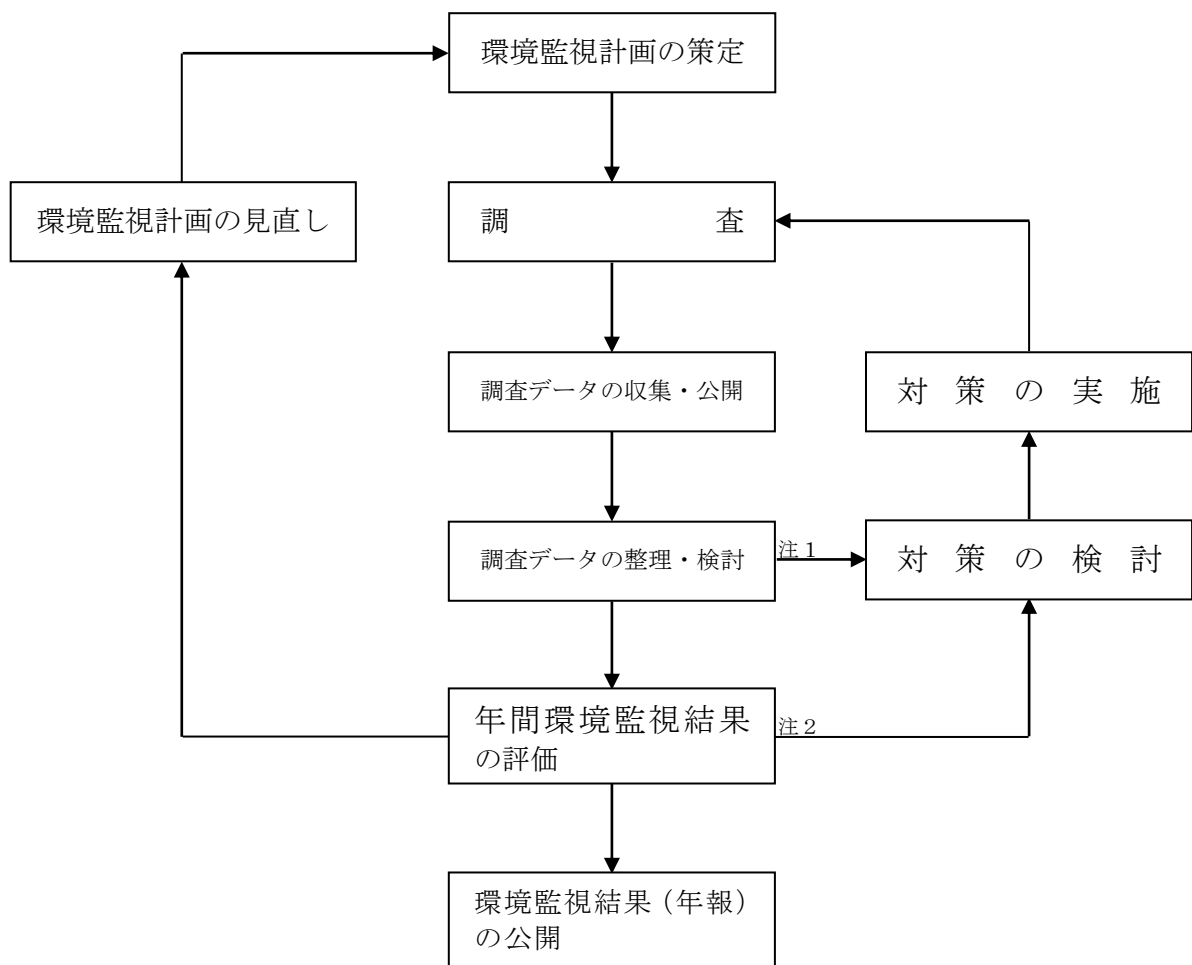
環境監視結果については、情報コーナーやインターネット等を用いて環境監視データの速報及び環境監視の評価結果を一般公開する。

環境監視結果の公開方法は、次のとおりとし、月報、年報については、岐阜・愛知・三重県、名古屋市、関係市町村等に報告する。

<環境監視結果の公開方法>

- ・ セントレア情報コーナーでのパソコン上でデータの公開
- ・ セントレア情報コーナー等での月報及び年報の公開
- ・ インターネットによるデータの公開

また、環境に関する理解や関心を深めていただくため、環境監視に係る調査項目や調査地点などをまとめたリーフレット等を作成する。



注1：日々の調査データを整理・検討した結果から、事業による環境への影響が認められる場合には、適切な対策を講じる。

注2：調査データについて、年間を通して評価された結果から、事業による環境への影響が認められる場合には、適切な対策を講じる。

図1 環境監視の概念図

第 2 章 環境影響要因

2. 1 環境影響要因

空港の供用に係る環境影響要因として、中部国際空港の運用に伴う航空機の運航等がある。

2. 2 場所及び規模

(1) 場所 (図 2-1 参照)

愛知県常滑市セントレアの一部 (空港用地)

(2) 規模

470ha

2. 3 航空機の運航

(1) 飛行経路 (図 2-2、2-3 参照)

(2) 滑走路 1本、3500m

(3) 飛行機材 B737、B767、B787、B777、B747、A320、A330、A340、DH8、CRJ等

(4) 離着陸回数 約9.2万回/年 (2014年度実績)

2. 4 空港施設概要

離着陸施設 (滑走路、誘導路、航空保安施設等)

エプロン

航空旅客取扱施設 (国内・国際旅客ターミナルビル、機内食工場等)

航空貨物取扱施設 (国内・国際貨物取扱施設)

管理施設 (庁舎、管制塔、空港管理棟等)

供給処理施設 (航空機給油施設、エネルギー供給施設等)

その他施設 (道路等)

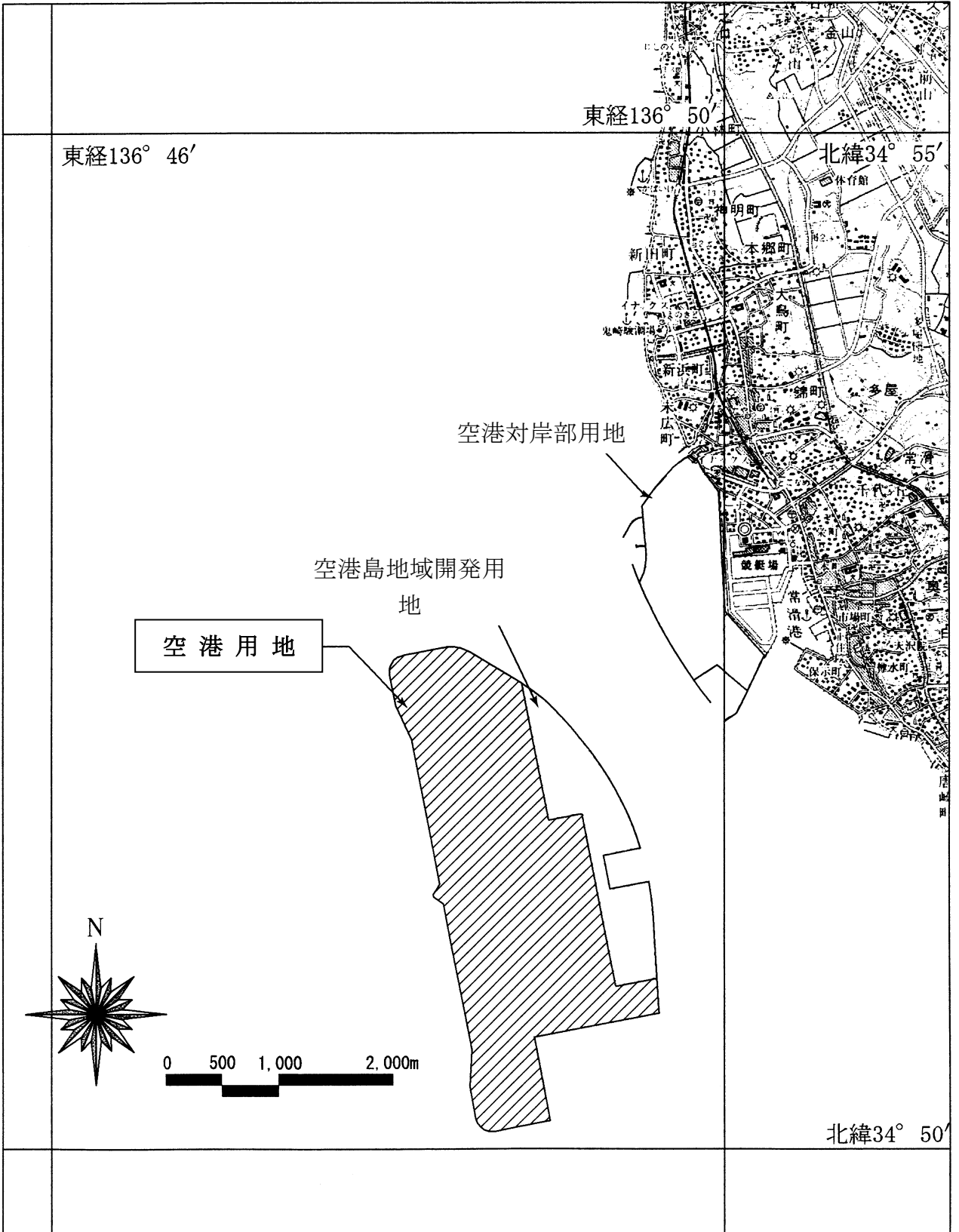
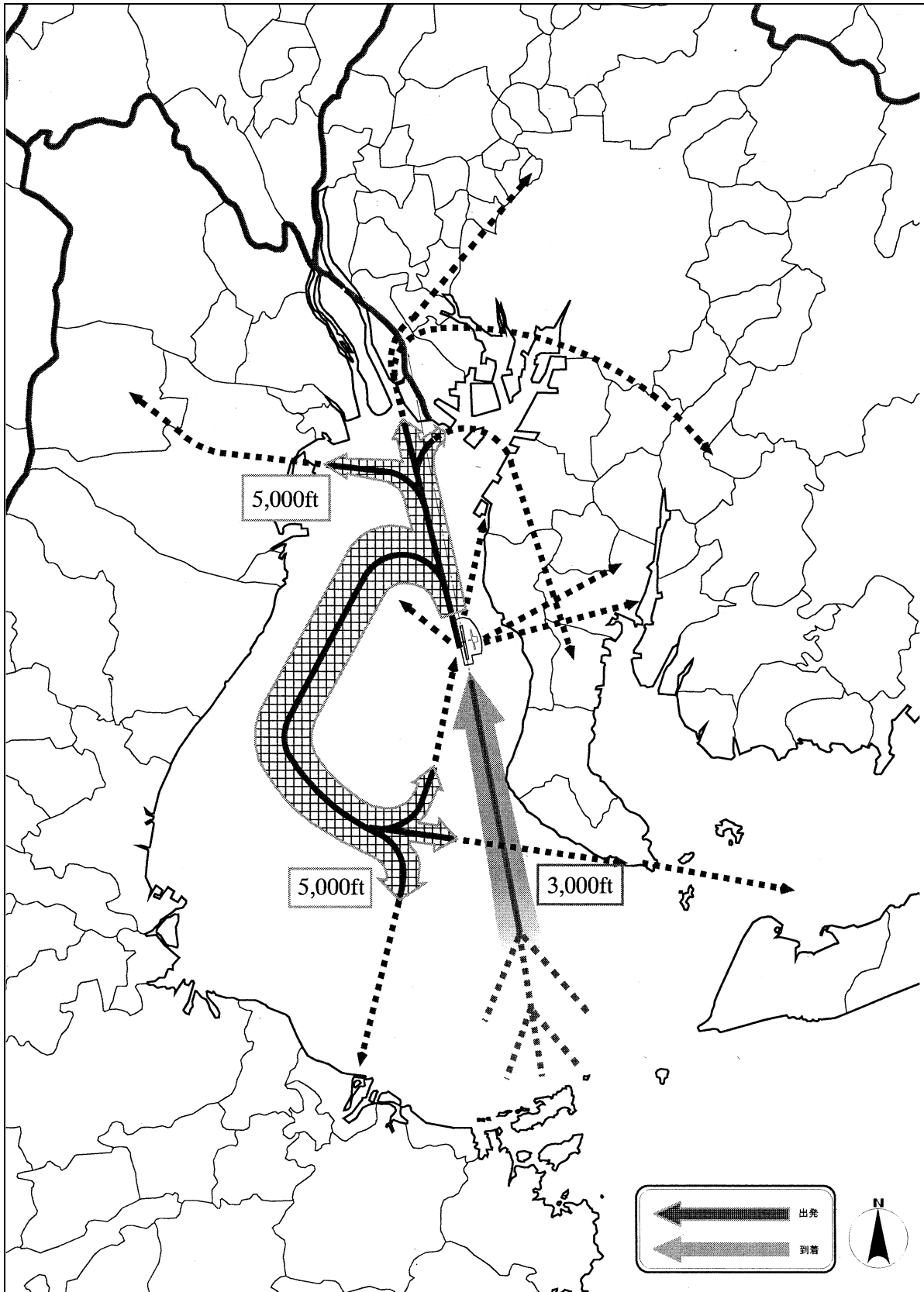
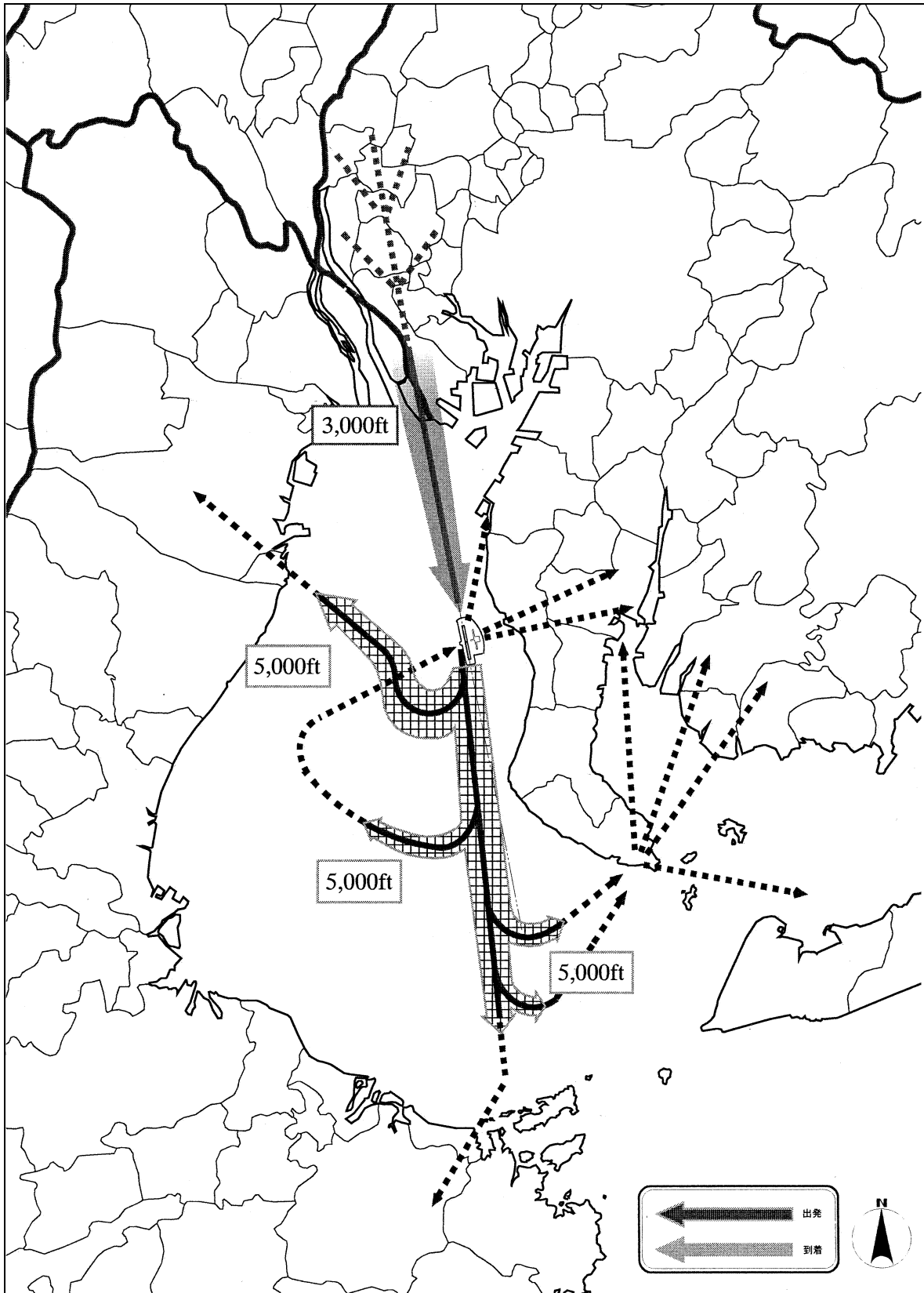


図 2 - 1 場所及び形状



* 出発5000フィート以下・到着3000フィート以下で飛行すると予想される区域

図2-2 飛行経路（北向き運用：6～23時）



* 出発5000フィート以下・到着3000フィート以下で飛行すると予想される区域

図 2 - 3 飛行経路 (南向き運用 : 6 ~ 23 時)

第3章 環境監視計画

3. 1 調査

(1) 調査の考え方

空港の供用が環境に及ぼす影響を適切に把握するため、以下の考え方に基づき調査を実施する。

なお、必要に応じて原因を究明するための調査や周辺環境の基礎情報を収集するための調査を実施する。

ア 調査項目

空港の供用に伴う環境影響、環境影響予測項目、環境監視結果を踏まえ、「騒音」を設定する。

イ 調査地点

地域の環境特性を考慮して、空港の供用による周辺環境への影響の程度が的確に把握できるよう配慮し設定する。

ウ 調査期間

周辺環境への影響の程度を考慮して設定する。

エ 調査頻度・時期

環境質の特性、空港の供用に伴う環境負荷の発生状況に応じ、環境の的確な把握が行えるように設定する。

オ 調査方法

各種法令やJIS等の規定に準拠する。

(2) 調査の内容

調査の内容は次のとおりである。

調査項目			調査地点	調査頻度・時期	調査方法
騒音	航空機騒音	常時監視	図3-1 (4地点)	常時	表3
		定期監視 注	図3-1 (9地点)	夏期7箇所 (T1, A1, A2, A3, M1, M2, M3) 冬期3箇所 (T1, T2, M4)	表3

注 定期監視については、今後の調査結果を踏まえ、見直しを行う。

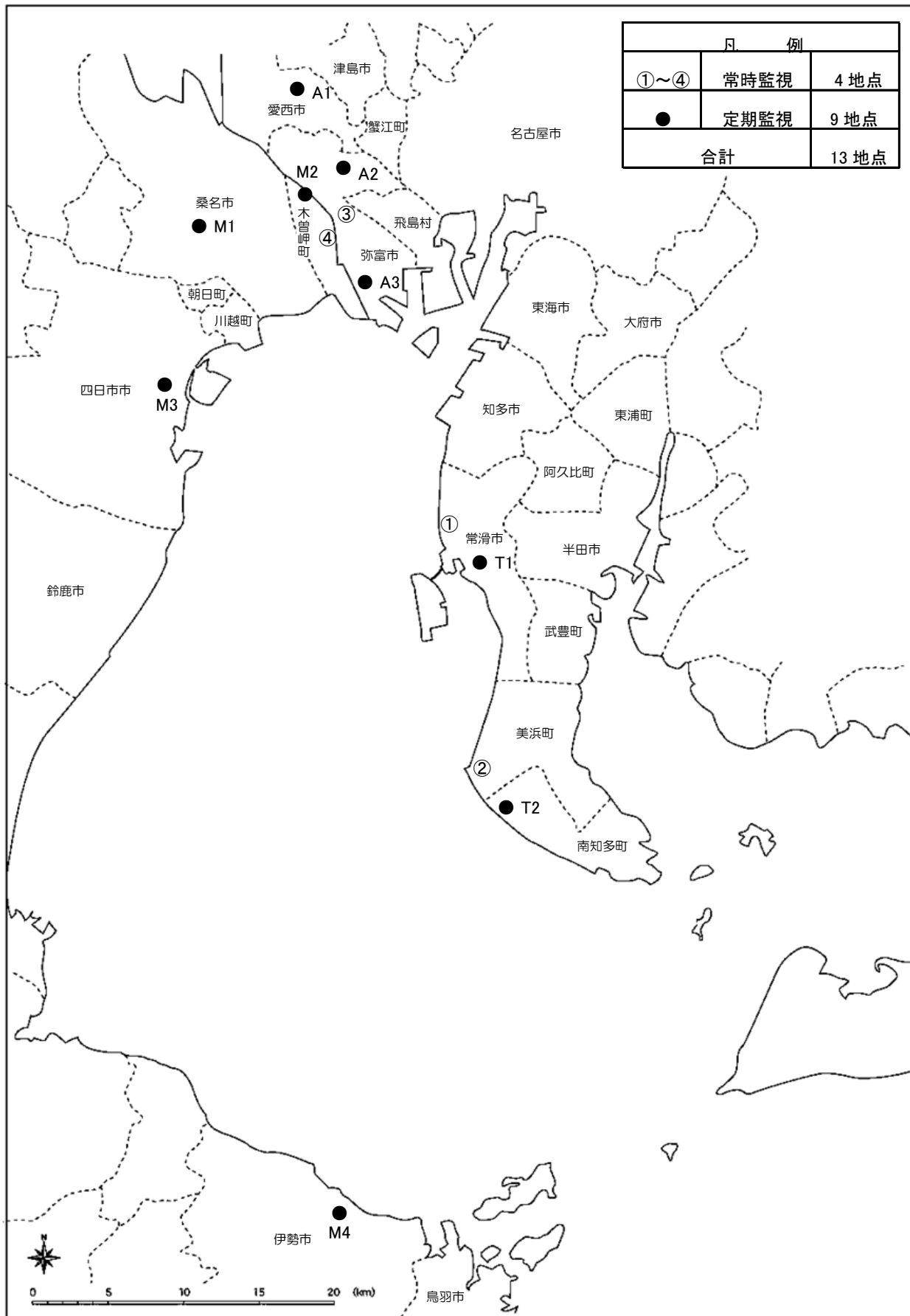


図 3 - 1 航空機騒音の調査地点

<航空機騒音調査地点一覧表>

1 常時監視地点

地 点	場 所
①	常滑市立鬼崎中学校
②	美浜町野間(ちびっこ広場)
③	弥富市立大藤小学校
④	木曾岬町東部公民館

2 定期監視地点

(1) 愛知県知多地区

地 点	場 所	調査時期
T1	常滑市立常滑西小学校	夏期、冬期
T2	南知多町町民会館	冬期

(2) 愛知県海部地区

地 点	場 所	調査時期
A1	愛西市役所	夏期
A2	弥富市立十四山西部小学校	夏期
A3	弥富市鍋田公民館	夏期

(3) 三重県

地 点	場 所	調査時期
M1	桑名市大山田地区市民センター	夏期
M2	木曾岬町農村集落多目的共同利用施設	夏期
M3	四日市市海蔵地区市民センター	夏期
M4	伊勢市神社みなとまち館	冬期

表3 航空機騒音

項 目	調 査 方 法
航空機騒音	「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和48年環境庁告示第154号、改正平成19年環境省告示第114号)及び「航空機騒音測定・評価マニュアル」(平成24年11月環境省)に定める方法

3. 2 環境監視情報処理システム

各種調査データの収集・処理を迅速かつ効率的に取り扱うため、テレメータシステム及びコンピュータを用いたデータ処理システムによってデータの収集・処理、管理を行う。

環境監視情報処理システム機能概要図は、図3-2のとおりである。

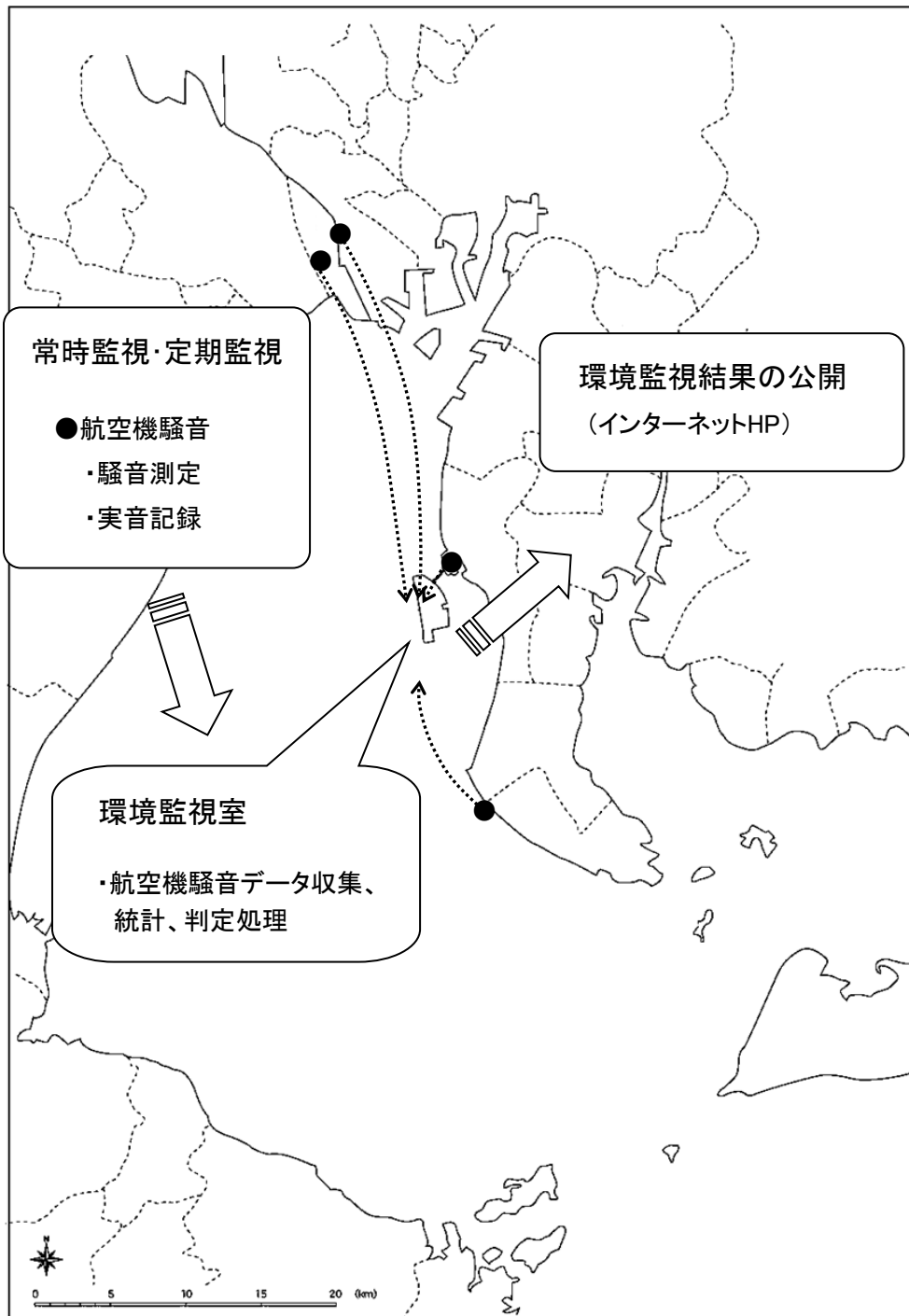


図3-2 環境監視情報処理システム機能概要図