

平成 29 年度第 2 回鹿児島空港周辺地域環境整備委員会 会議要旨

開催日時	平成 29 年 10 月 12 日（木） 17：00～18：05		
開催場所	溝辺公民館 第 3 研修室		
出席委員	満留委員長、今島光副委員長、今吉委員、末永利治委員、米丸純一委員、山下委員、松崎氏（松崎委員代理）、末重委員、東郷委員、岩元武二委員、徳丸委員、笠井氏（土井委員代理）、万膳委員、米丸万里子委員、岩元晃一委員		
事務局	西地域政策課長、岡留主幹、有村地域振興グループサブリーダー		
関係者	鹿児島空港事務所 佃空港長、小野総務課長、田丸総務課長補佐 県交通政策課 寺前課長、木下航空対策係長、黒葛主事		
公開・一部非公開又は非公開の別	公開	傍聴人数	8 人
議事 1. 開会 2. 委員委嘱 3. 委員長あいさつ 4. 委員会の運営について 5. 協議事項 1) 国（国土交通省航空局）による騒音調査について 6. その他 7. 閉会			
審議結果等の概要 長：委員長 委：委員 事：事務局 国：鹿児島空港事務所 県：交通政策課 1. 開会 ～ 3. 委員長あいさつ （省略） 4. 委員会の運営について 長 本日の委員会及び会議結果の公開について諮る。 霧島市附属機関等の会議の公開に関する指針によると、会議は原則公開とし、会議結果についてはホームページ等に公開することになっている。市ホームページへ掲載案内を掲載した際には「傍聴の可否は当日の委員会に諮って決定する」としているところであるが、原則に則り、公開と考えている。 委 異議なし。 長 それでは、本日の委員会は霧島市附属機関等の会議の公開に関する指針に基			

づき公開とし、併せて会議結果については後日ホームページで公開することに決定する。

5. 協議事項

1) 国（国土交通省航空局）による騒音調査について

国 資料P4「鹿児島空港における騒音実態調査について」に基づき説明。

- ①新型航空機の運用開始に伴う各種騒音調査 6箇所程度
 - ②空港周辺地域での騒音実態調査 2箇所
 - ③滑走路側方の騒音実態調査 2箇所程度
- ・11月下旬、7日程度で調査実施
 - ・3月に調査結果報告（必要に応じ中間報告）

今回の調査は、新型機の導入に伴う騒音値の検証を行うもの、また、騒音に関する住民の意見・要望を踏まえて実態調査が必要であるとの判断から、周辺地域（2箇所）の測定も行うものである。箇所数については、鹿児島空港の規模（3000m滑走路1本）を判断に決めた。場所の選定については、県・市を通して、皆様方との協議の中で決めていただきたいと考える。

県 騒音対策に係る要望等、過去の経緯について説明。

市 資料P5～6「騒音調査の実施について」に基づき説明。

- ・空港周辺地域での騒音実態調査の2箇所（調査エリア）について、県・市の案を説明。
- ①小型機の離陸ルートにあたる、国道504号と県道40号の交差点付近
- ②着陸時上空待機エリアにあたる、陵南中学校付近

長 委員の皆様からご意見・ご質問はないか。

委 着陸時の待機エリアは、いつからこういう形で決めてあるのか。

国 小型機は、定期便の邪魔にならないよう、横から、パイロットが自分の目で見ながら飛んでくる。北や南の方に行くと離陸・着陸の飛行機との安全上の問題が生じるため、滑走路の真横辺りでの待機になるが、離れすぎると、定期便着陸の合間に入れられなくなってしまふ。逆側（東側）は、定期便の出発・到着ルートになっている。これは、開港当初から変わっていない。

委 陵南中の上辺りを飛んでいるようだが、実態はつかんでいるのか。

国 飛行機は空中を飛んでいるので、どうしてもその飛行に幅が生じる。小型機の

飛行ルートは、厳密に決まっているわけではない。パイロットによっても飛び方は変わる。

委 ヘリコプターやセスナ機の騒音について話が出る。窓を開けているとテレビの音が聞こえない。最近セスナ機の方が普通の航空機よりうるさく感じる。

委 騒音調査を共同利用施設で行っているが、納得いかないとの地域の声が出ている。前は先で右に回っていたのが、今は北原の上で方向転換をしている。左に曲がるのはセスナ機だけか。ジェット機も時には回るのか。

国 離島便やプロペラ機は左へ回している。ジェット機については、通常は右回りだが、新燃岳の噴火など、何かあった時は左回りにする。着陸ができずにもう一回上がる時に、霧で見えない場合なども左へ曲がる。

委 大型機は今までと変わらないか。

国 変わらない。騒音については、県も国も実態調査を行っている。

委 スタートする時の騒音も大きい。障子とか襖がガタガタいう。

国 以前は、うるささはW値、飛行機が上がってからの騒音測定だったが、今はL d e nに変わり地上音を測るようになったので、スタート地点から測ることになる。基礎データを採りコンピュータ処理をかけると、音の大きさなど機種ごとの影響がわかる。

委 年間の測定機を網掛の所に配置できないか。

国 継続的に測定し、その変化を見ることが重要であることから、測定場所の変更は難しい。今回測定するので、そのデータも確認したい。

委 測定は、一つの空港で2箇所、7日間ぐらいが基準か。増やすことはできないか。

国 空港の規模によって違うが、今回のような調査であれば鹿児島島の規模だと普通6箇所ぐらい。今回は住民の要望もあったことから、2箇所を付け加えたところ。

委 騒音の結果については公開を要望する。そのつもりだとは思いますが、念のため。

委 陵南中の北側は、近年急激に住宅が増えている。ヘリコプターは空港を発ってビルを過ぎたらすぐ曲がり、中学校の上空を飛んでいくように見える。陵南中の北側での調査を希望したい。

委 着陸時待機エリアを左側（西の山側）にずらせないか。

国 待機地点はパイロットによって違いがある。なるべく高いところを飛ぶよう指示するが、パイロットにとっては飛行場が見えないと困る。

委 図面の円の左側で待機してもらえたら少しはいいかのかもしれないが。

委 平地では音が拡散するので、音の集まる窪地で測定して欲しい。

国 正確な騒音測定のため、音が反射しない、他の音が入らない場所での測定となる。

委 実際、住民は、上からの音だけでなく反射音も含め耳にしている音なので考慮して欲しい。

国 道路音など飛行機以外の音を拾わない場所である必要がある。市の協力ももらい進めていきたい。

委 地域に住んでいる人が一番分かっているので、市ではなく地区の代表者等に聞いて調査した方がよい。

委 気象条件により音は変わるが、具体的な調査日は決まっているのか。条件のよい時だけの測定とならないよう、ランダムな気象条件で行って欲しい。

国 性能が上がっており、雨など、天候による補正もできるようになっている。日程は、契約業者と調整した1週間で行うこととしている。

委 小型機の離陸ルートは、この西への1ルートだけか。

国 小型機は南から離陸しても西へ出る。東の方は定期便が使うようになっているので、西側でないと安全間隔がとれなくなる。

委 空港の時間延長が朝夜30分延長された。遅いときは10時過ぎに飛んでいることもある。安易に受け入れていることはないか。

国 通常の運航においてはきちっと守ってもらっているところであるが、台風など天候でどうしようもない場合がある。地域住民の方には申し訳なく思っているが、どうかご理解いただきたい。

委 そうであれば、地域住民にも文章等で説明して欲しい。

国 市には提供できるので、それをお願いしたい。

長 いただいたご意見については、今後の要望、あるいは今回の2箇所の地点の決定においても考慮していただきたいと考える。調査エリアとしては、多くの要望等もあった今回提案の2つのエリアでよろしいか。

→<決定>

6. その他

長 県交通政策課より情報提供があります。

県 資料P7「鹿児島空港国際線 冬季スケジュールについて」に基づき説明。

- ・ソウル線（大韓航空）の増便
- ・ソウル線（イースター航空（LCC））の新規就航
- ・プサンチャーター便（エアプサン（LCC））の運航
- ・シンガポールチャーター便（シルクエア）の運航

長 今の情報提供について質問等はないか。

委 なし。

長 ほかに委員より何かないか。

委 なし。

9. 閉会

事 （省略）

会議資料

【配付資料】

○平成29年度第2回鹿児島空港周辺地域環境整備委員会 資料