

## 「独立行政法人空港周辺整備機構」の職場紹介

本庁支部 (独) 空港周辺整備機構 事業第二課 緑地整備係長 櫻井利和

私が現在勤務している「独立行政法人空港周辺整備機構」の職場紹介をさせていただきます。まず当機構の所在地ですが、福岡市博多区博多駅東、福岡合同庁舎新館の東隣にあるARKビルの9階にあります。

以下、項目に分けて紹介します。

### 1) 機構の役割

独立行政法人空港周辺整備機構は周辺整備空港(福岡空港)の周辺地域において航空機の騒音により生ずる障害の防止及び軽減を図り、併せて生活環境の改善を図ることを目的としています。

### 2) 発足の経緯

「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」(以下「騒防法」という。)に基づき、昭和42年に大阪国際空港、昭和47年に福岡空港が特定飛行場に指定されました。

こうしたなか、昭和44年に大阪国際空港の周辺住民から夜間飛行禁止等を求める第1次訴訟等がおきました。一方、環境庁は、昭和48年に①航空機騒音をWECPNL 75(住居専用地域は70)以下にすること、②達成期間は原則として5年または10年以内とする等の環境基準を告示しました。

この環境基準を達成するため昭和49年に騒防法の一部改正が行われ、空港周辺対策の実施主体として空港周辺整備機構の設立等が盛り込まれました。これを受け大阪国際空港は周辺整備空港に指定され、大阪国際空港周辺整備機構が同年4月に発足しました。

また、福岡空港も航空機騒音が社会問題となっていたため、昭和51年に周辺整備空港に指定され、福岡県知事が策定した「福岡空港周辺整備計画」の実施主体として福岡空港周辺整備機構が同年7月に発足しました。

その後、第2次臨時行政調査会の「特殊法人の整理・統合について」答申に基づき、昭和60年9月に両空港周辺整備機構は解散し、同時に空港周辺整備機構が発足。大阪国際空港事業本部と福岡空港事業本部が設置されました。さらに平成13年には、「特殊法人等整理合理化計画」において独立行政法人化が閣議決定され、平成15年に独立行政法人空港周辺整備機構が発足しました。

平成24年7月、関西国際空港及び大阪国際空港の経営統合を受け、大阪国際空港事業本部の業務については、新関西国際空港株式会社へ継承しました。

現在、独立行政法人空港周辺整備機構は、福岡空港のみで事業推進を図っています。

### 3) 機構が行う空港環境対策

空港環境対策には、発生源対策、空港構造の改良、空港周辺環境対策の3つに分けられます。このうち当機構においては、空港周辺環境対策にかかる民家防音事業、移転補償事業、再開発整備事業、緑地造成事業を実施しています。

### 4) 各事業の概要

#### ①民家防音事業（事業第一課）

国が定めた航空機騒音が著しい地域（第一種地区）内に建っている住宅とその住人の方々に対して、区域指定日等に応じて、騒音障害を軽減するための防音工事やエアコン等空調機器設置などの費用、設置したエアコン等空調機器の故障等に伴う更新費用などを助成する事業です。

#### ②移転補償事業（事業第三課）

第二種区域（第三種区域含む）指定の際に存在した建物や土地について、所有者などから申請があれば、その建物の移転補償や土地の買い入れを行う事業です。

#### ③再開発整備事業（事業第二課）

福岡空港周辺地域において移転補償事業により国が取得した土地を、当機構が有償で借受け、周辺生活環境へも配慮しながら「騒音斉合施設（そうおんせいごうしせつ）」を整備し、貸付をすることによって移転補償跡地の有効活用を図る事業です。

「騒音斉合施設」とは、航空機の騒音によりその機能が害されるおそれの少ない施設（駐車場、倉庫、物販施設など）のことで、現在数十件の施設を整備済みです。

#### ④緑地造成事業（事業第二課）

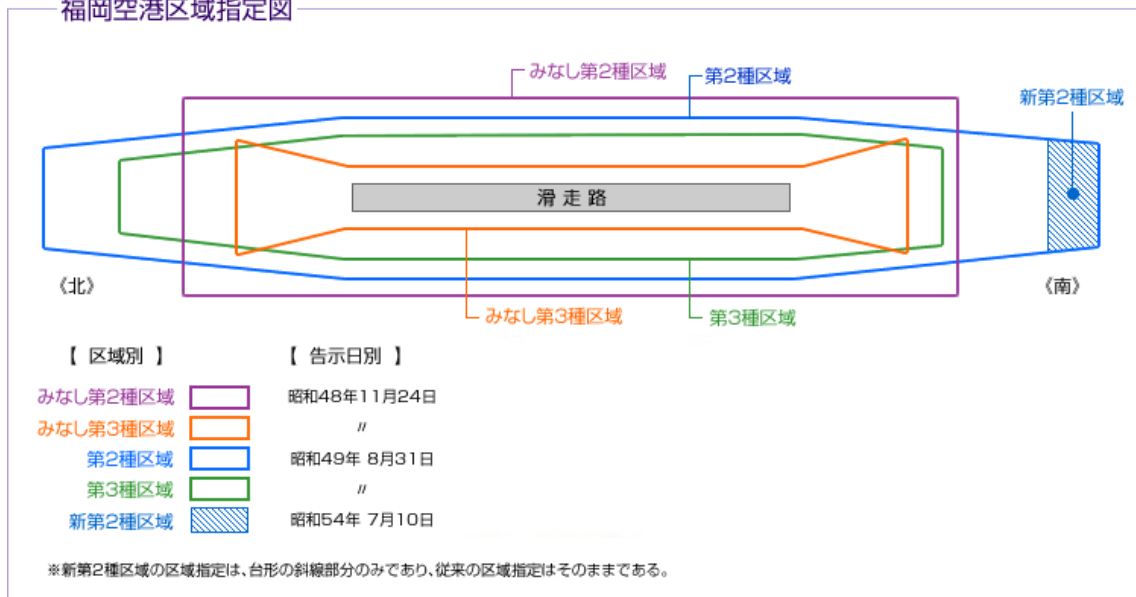
第三種区域において移転補償事業により取得した土地を対象に、造成工事や植栽工事などを実施し、緑地帯を整備することによって、航空機による騒音の軽減を図り、併せてその地域の生活環境を改善を図る事業です。

なお、緑地造成事業による緑地帯の整備では、緑地帯の管理、防犯を主目的として、フェンスで緑地帯を囲む閉鎖型に限定して行っています。

### 5) 最後に

当機構に興味のある方は、当機構のホームページ「<http://www.oeia.or.jp/>」をご参照ください。なお、当機構への福岡県からの派遣は6名、そのうちの土木技術職は1名で、緑地造成事業を担当しています。

福岡空港区域指定図



第一種区域 (WECPNL75 以上)

第二種区域 (WECPNL90 以上)

第三種区域 (WECPNL95 以上)

○航空機騒音の評価指標について

同じ大きさの音でも、夜と昼では夜の方が「うるさい」と感じます。これを昼、夕方、深夜の時間帯別に騒音の発生回数に補正をかけて、航空機騒音の評価指標が作られています。

現在の評価指標は WECPNL (加重等価平均感覚騒音レベル) が用いられており、平成25年4月1日から Lden (時間帯補正等価騒音レベル) が適用されます。