

# 北九州空港環境計画

平成21年 5月

国土交通省 大阪航空局 北九州空港事務所

はじめに	1
第1章 基本方針	2
(1) 環境計画を策定する背景と目的	2
(2) 北九州空港の現況	2
(3) 環境目標の設定の考え方	5
(4) 実施方針の考え方	5
(5) 対象範囲	6
第2章 実施体制	6
(1) エコエアポート推進部会の構成	6
(2) エコエアポート推進部会の主な活動内容	6
第3章 実施計画	7
(1) 大気	7
(2) 騒音・振動	8
(3) 水	8
(4) 土壌	9
(5) 廃棄物	9
(6) エネルギー	10
(7) 自然環境	10
(8) その他	11

## はじめに

環境問題は、21世紀の人類がその叡智を結集して対応すべき最大の課題の一つであり、その対象も大気汚染、水質汚濁等の地域的な問題から、温室効果ガス、気候変動問題等地球規模での問題と拡大している。

国土交通政策の重点政策の一つで「地球環境に対応したくらしづくり」では地球温暖化対策の強化、循環社会の構築の推進等の取り組みを強化しています。

一方、空港における環境対策は、航空機騒音に係る対策を中心として、空港周辺の民家等の移転補償を進めるとともに、住宅、学校、病院等の防音工事や、緩衝緑地等の整備を推進してきました。これら継続的な対策の結果、現在空港の機能は維持され、旅客等の利便性も確保されております。

しかしながら空港と環境との関わりは、単に航空機騒音のみではなく、大気汚染や騒音・震動、空港からの排水等空港の運用に伴い空港周辺の環境に影響を与える様々の要因があると考えられます。

「環境モデル都市」北九州市に位置する空港として空港周辺との調和を考える場合、空港活動の実態を念頭に置きながらこれらの環境上の影響を極力小さくしていくことは極めて重要と考えます。

今般、空港管理者を中心に空港内で活動する関係事業者のご理解とご協力をいただき、大気汚染や騒音・振動、CO<sub>2</sub>の削減、リサイクル等の環境要素ごとの目標及び整備目標達成に向けた「北九州空港環境計画」としてとりまとめたところです。

空港関係者のこのような取り組みが、空港周辺地域の環境に対しより良い影響を与え、北九州空港が今後とも地域と共存し、発展することを期待するものであります。

平成21年 5月28日

北九州空港エコエアポート推進部会 会長

(国土交通省 大阪航空局 北九州空港事務所 所長)

升本 正人

## 第1章 基本方針

### (1) 環境計画を策定する背景と目的

#### 1) 環境に対する背景

近年、CO<sub>2</sub>削減対策を含む循環型社会の実現等、地球環境問題への取り組みが求められる中、政府レベルではCO<sub>2</sub>削減について目標を定め取り組みを強めている。併せて、行政、企業、一般家庭等様々な分野においても、それぞれの分野で環境に対してできることを少しでも進めることが望まれている。空港は、その運用を行う中で、エネルギー消費に伴う大気汚染物質等の発生や、廃棄物の発生、水の消費・排水の発生等様々な分野での空港周辺の地域環境及び地球環境に少なからず影響を与えており、具体的な対策が望まれている。

一方、これまでの空港周辺環境対策により、航空機騒音による障害は着実に防止・軽減されてきたが、航空機需要の増大とともに空港周辺環境対策も一層の充実が求められている。

また、交通政策審議会航空分科会空港整備部会の答申においても、今後の空港環境対策のあり方として、空港の整備・管理運営に伴う環境負荷を低減するための施策について一体的に推進することが必要であるとされている。

#### 2) 空港環境計画策定の目的

北九州空港においては、空港ターミナルビル会社、航空会社、公的機関などそれぞれの立場で環境に対する活動に取り組んできている。

今後、これらの環境に対する活動をさらに実効あるものにし、かつ、効率よく実施するためには、関係者が一体となって活動を推進するための共通の目標を持つことが重要である。

このため、環境要素ごとの目標、具体的施策、実施スケジュール等から構成される、共通の目標としての「空港環境計画」を策定する必要がある。

### (2) 北九州空港の現況

#### 1) 北九州空港の概要

北九州空港は、福岡県北九州市小倉南区と京都郡苅田町の沖合3kmの周防灘の海上の人工島に立地する海上空港であり、住所は北九州市小倉南区空港北町である。

海上空港であるため、航空機騒音の環境基準を超える区域はすべて海上となり、騒音が一般住民に影響を及ぼすことがないため、24時間運用（九州では最初）となっている。

名称	北九州空港	
種別	拠点空港 国管理空港	
設置管理者	国土交通大臣	
位置	福岡県北九州市小倉南区空港北町	
標点位置	北緯33° 50' 44" 東経131° 02' 06"	
標高	T. P. 6. 1m	
敷地面積	約160ha	
基本施設	着陸帯	2, 620m × 300m
	滑走路	2, 500m × 60m
	誘導路	総延長2, 878m
	エプロン	77, 805㎡(ジェット機用) 14, 970㎡(小型機用)

エプロンバース及び PBB	大型ジェット機用	2バース	P. 3
	中型ジェット機用	3バース	
	小型ジェット機用	2バース	
	小型機用	18バース	
	PBB	3基	
運用時間	24時間		

## 2) 空港活動の概要

- ・北九州空港は、平成20年の実績によれば、年間航空旅客数約123万人、航空貨物約1万トン、着陸回数約0.8万回を取り扱う空港である。
- ・北九州空港の国内線は、平成20年の実績では東京、那覇の2路線であり、国際路線は上海(20.5月から運休中)及びウラジオストック(夏季のみ)の2路線が開設されている。
- ・空港内には、空港を設置・管理する空港事務所を始め、航空会社、空港ビル会社等様々な関係者が存在しており、これらの業務のために約790人が従事している。

## 3) 環境面に対する影響

- ・北九州空港は、北九州市の沖合約3kmの海上に位置しており、ほぼ南北方向に滑走路が建設された。
- ・北九州空港は、周防灘の人工島に立地し、対岸(九州本土)とは空港連絡道路(連絡橋)で結ばれている。空港の対岸は埋立地が多く、埋立地の多くは産業団地となっており、自然海岸は少ないが、産業団地に囲まれるようなかたちで曾根干潟がある。



環境要素毎の北九州空港の特質は、次のとおりである。

### [大気]

北九州市では、大気環境に関して二酸化硫黄など5物質について環境基準値を定め、一般環境大気測定局14カ所において常時監視測定を行っている。

観測対象の二酸化硫黄(So<sub>2</sub>)、二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)、一酸化炭素(Co)、浮遊粒子状物質(SPM)については、平成9年から18年まで、一般環境観測局のすべてにおいて環

境基準を達成している。光化学オキシダント（OX）については、年間平均では環境基準を達成しているものの基準を超える日が年間60～80日程度あるが、光化学スモッグ注意報の発令に至る事態は生じていない。（参考資料－1）

北九州空港に近い北九州市門司区、小倉北区、小倉南区の観測局も市内の他地域の観測局と同様に環境基準値に適合しており、北九州空港による周辺地域の大气への影響はないと考えられる。

大気中のダイオキシン類の測定地点のうち北九州空港にもっとも近い測定地点は、門司区松ヶ江観測局である。この観測局における大気中のダイオキシン類の測定結果による毒性量については、環境基準値以下になっている。（参考資料－4）

環境基準＝年間平均値が0.6PG-TEQ/m<sup>3</sup>以下であること。松ヶ江観測局の年間平均値は0.02であり、環境基準値未満である。

また、大気中のPCBについては、若松観測局のみで観測されているが、測定結果は評価基準値未満である。（参考資料－4）

#### [騒音・振動]

北九州空港は、北九州市の沖合約3kmの海上に位置するため飛行経路等をベースに航空機騒音を予測すると、環境基準を超える地域（WECPNL70以上）は、すべて海上に留まっており、空港外の住宅や通常の生活に影響はない。したがって、北九州市では北九州空港の対岸地域において航空機騒音の観測は行っていない。（参考資料－2）

#### [水]

北九州空港は、北九州市の上下水道が整備されているため、空港からの雨水以外の排水は下水管を経由して空港外の下水処理場で処理される。

空港に近い周防灘海域に水質一般測定点（S-16）が設置されており、この測定点において海水のBOD・CODは、「不適合」となっている。北九州環境白書によると、「周防灘の水質は、この海域が閉鎖性水域の瀬戸内海の一部であり、植物性赤潮プランクトンの増殖等が影響している」とのことである。北九州空港からの排水は海上へ直接排水されることはないため、上記の測定点における「不適合」と空港との因果関係はないと考える。（参考資料－3）

#### [土壌]

北九州空港の各施設からの排水や廃棄物は適正に処理されているため、土壌汚染は発生しないと判断される。なお、冬期においては、航空機への防水剤の吹き付け、滑走路、誘導路等への融雪剤の散布が行われることがある。

#### [廃棄物]

北九州空港から発生する廃棄物は、事業系一般廃棄物（機内ごみ含む）が年間約271t（平成18年度）、一般産業廃棄物が年間約4tとなっている。

なお、空港の維持管理工事に伴って大量に発生する刈草については、平成19年度において68t、平成20年度で128t発生しており、またガレキ類の発生はない。発生した刈草は、事業系一般廃棄物として焼却処分している。

#### [エネルギー]

北九州空港では、航空機燃料以外に電力、プロパンガス、A重油、灯油、ガソリン及び軽油が消費されている。

太陽光などによる自家発電を行い、電力の一部を旅客ターミナルビルに供給している。

空港での消費エネルギーの大半が航空灯火、管制機器及びターミナルビルで使用されている。また、エネルギーの種別としては、その大半が電力エネルギーである。

#### [自然環境]

北九州空港は、周防灘の人工島に立地し、対岸（九州本土）とは空港連絡道路（連絡橋）で結ばれている。空港の対岸は埋立地が多く、埋立地の多くは産業団地となっており、自然海岸は少ないが、産業団地に囲まれるようなかたちで曾根干潟がある。北九州市では「曾根干潟保全・利用計画」を策定し、自然環境と人間活動の共生を目指して曾根干潟の環境保全に努めることとしている。



図 3-5 新北九州空港周辺地域図



図 3-6 曾根干潟（小倉南区）

### （3）環境目標の設定の考え方

北九州空港環境計画における環境目標の設定にあたっては、本空港の規模、立地、気候特性を考慮し、環境要素7項目について、発生・消費規模に留意することとした。

なお、10年後の目標設定にあたっては、今後、省エネ診断を行うことも視野に入れて設定していく。その際、実効性を勘案して、可能な限り数値目標を設定する。

### （4）実施方針の考え方

#### 1) 目標年度

- ・10年後の平成30年度を目標とする。
- ・ただし、空港を取り巻く環境の変化や施策の技術動向等を勘案し、必要に応じて見直すこととする。

#### 2) 施策の実施スケジュール

- ・策定された空港環境計画の施策の実施にあたっては、国の空港整備計画や施策の技術動向を勘案し、緊急性、早期実施の可能性、他の施策との連携等を考慮の上実施していくものとする。

#### 3) 評価及び公表

- ・毎年、関係事業者から、空港環境計画に基づく環境施策の実施状況の報告を受け、「実施状況報告書」として公表する。

- ・原則として概ね5年毎の評価を踏まえて、必要に応じて、環境目標及び「実施計画」の見直しを行い、これを「評価報告書」として公表する。

## (5) 対象範囲

### 1) 対象となる活動範囲

- ・空港内のすべての活動（人、航空機、車、各種設備の稼働等）を対象とする。
- ・ただし、建設工事は、一過性のものであり、最終目標対象に直接リンクするものではないことから対象とはしない。しかしながら、工事実施にあたっては、環境に対する影響が最小限になるよう配慮が必要である。

### 2) 対象となる区域

- ・空港環境計画の活動の対象となる区域は、空港用地を原則とする。

## 第2章 実施体制

空港環境計画の策定と実施にあたっては、関係者の理解と協力に基づく総合的な環境問題への取り組みが必要なことから、本空港の管理者が中心となり「北九州空港エコエアポート推進部会」を設置し、この推進部会のもとに「空港環境部会」を設置し、エコエアポートの空港環境施策の取り組みを実施するものである。

### (1) エコエアポート推進部会の構成

エコエアポート推進部会の構成は、以下のとおりとする。（順不同）

大阪航空局 北九州空港事務所	北九州空港振興協議会
九州地方整備局 北九州港湾・空港整備事務所	北九州エアターミナル（株）
九州運輸局 福岡運輸支局	（株）日本航空インターナショナル
福岡航空測候所 北九州空港出張所	（株）スターフライヤー
門司税関	全日本空輸（株）
福岡入国管理局 北九州出張所	中国南方航空公司北九州支店
厚生労働省 福岡検疫所門司検疫所支所	済州航空北九州支店
農林水産省 動物検疫所門司支所	（株）合人社計画研究所北九州支店
農林水産省 門司植物防疫所	北九州空港連絡バス運営協議会
福岡県 企画・地域振興部 空港対策局	北九州タクシー協会
北九州市 港湾空港局 空港企画室	空港内レンタカー事業者
苅田町	
北九州商工会議所	
苅田商工会議所	

なお、推進部会の会長は空港長が、また推進部会運営の事務局は空港事務所が行う。

### (2) エコエアポート推進部会の主な活動内容

本推進部会の主な活動内容は、以下のとおりである。



## ①空港環境計画の策定

空港の環境現況を踏まえ、優先順位を考慮して空港環境計画を策定する。

## ②施策の実施

空港環境計画に基づき関係する各事業者が各々実施する。

## ③達成状況の評価

空港環境計画の各施策の達成状況は、協議会で評価する。

## ④教育・啓発活動

空港環境計画の実施にあたって、関係者に対し必要となる事項について継続的な教育及び啓発活動を行うとともに、旅客に対してもゴミ等の削減キャンペーンを行う。

## 第3章 実施計画

### (1) 大気（エネルギーを含む）

#### 1) 現状認識

[現況]

- ・CO<sub>2</sub>、Noxなどの汚染物質の大気中への排出の抑制が求められている。
- ・空港で消費されるエネルギー量削減のため「温度設定の最適化」、「自然エネルギー利用」、「ヒートポンプシステム利用」が施策として考えられる。

[現状の対策状況]

- ・北九州空港ではGPUは未導入であり、アイドリングの抑制もほとんど行われていない（事業者アンケートによる）。
- ・北九州空港においては温度設定の最適化として「冷暖房機器の適正温度設定」、「冷暖房のこまめなON、OFF」、「不要時消灯」がすでに実施されている。
- ・自然エネルギー利用として、「太陽光発電」が導入済みである。
- ・海上空港という特性を生かして「ヒートポンプシステム（年間を通じて水温が比較的安定している海水を熱源水として熱回収を行い、夏季は冷房、冬季は暖房に利用）」も考えられる。
- ・北九州空港は平成18年開港の新しい空港のため建物構造や空調等の高効率機器によりエネルギー効率の高い空港であるが、エコエアポートとして運用面で高い効率を目指した目標が必要と考えられる。

#### 2) 具体的な施策

大気汚染物質の排出量低減を計画的に実行するためには、化石燃料をクリーンな燃料へ転換するとともにエネルギー消費量を削減し、CO<sub>2</sub>排出量の低減に努めることが重要である。

このため、北九州空港における具体的な施策としては以下に示すとおりである。

①GPUの導入促進を行う。

②GSEなど、空港関係者保有車両のエコカー化を推進する。

③照明器具や空調機器などのさらなる高効率化、省エネ化を促進する。（関係者の省エネ活動の推進）

④アイドリングストップ運動を組織的に展開する。

⑤公共交通機関のサービス水準の向上（深夜、早朝のバスサービス等）による自家用車利用を削減する。

以上の施策により

**【10年後の目標Ⅰ：航空旅客1人あたりのCO<sub>2</sub>排出量を削減する】**

**【10年後の目標Ⅱ：エコカーの比率を上げる】**

### 3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①は、北九州空港のように旅客数や便数がそれほど多くない空港では、費用対効果の面で難しい面もあると考えられるが、将来的に北九州空港を日本の空港の中でどう位置づけ、整備するかという観点で議論しておく必要がある。
- ・施策②は、機器の更新時期を考慮しながら、計画的に実施していくことが必要である。
- ・施策③は、すぐに実施可能な施策として本計画策定後すみやかに実施することが必要である。
- ・施策④は、すぐに実施可能な施策として本計画策定後すみやかに実施することが必要である。
- ・施策⑤は、バス会社などとの協議が必要であるが、24時間運用空港として深夜便や早朝便の利用者等の動向も考慮して促進を図る必要がある。

## (2) 騒音・振動

### 1) 現状認識

[現況]

- ・北九州空港は海上空港であり、周辺地域への騒音の影響はないことから、周辺地域への騒音の影響については「空港環境計画」において特段の目標設定の必要性は低いと考えられる。

[現状の対策状況]

- ・空港内における騒音対策として、ハード面からの特段の対策はとっていない。

### 2) 具体的な施策

ターミナル地域でGSEから発生する音なども極力小さくするよう次の施策を実施することが考えられる。

- ①GSE車両については、更新時期に応じて低騒音型への転換を図る。

以上の施策により

**【10年後の目標：空港周辺の騒音・振動を低減し、地域との共生を進展させる】**

### 3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①は、機器の更新時期を考慮しながら、計画的に実施していく必要がある。

## (3) 水

### 1) 現状認識

[現況]

- ・北九州空港から排水されている汚水は、北九州市の公共下水道を通じて空港外へ排出されている。したがって、空港を取りまく海へ直接汚水が排水されないため、空港の影響として海水が汚染されることはないと考えられる。

[現状の対策状況]

- ・水資源の消費抑制に関しては「雨水利用システム」が導入されており、雨水が中水として活用されている。また「節水栓の設置」により水資源の消費抑制対策も導入されているが、「中水再利用システム」は導入されていない。環境目標として、さらなる節水などきめ細かい内容が必要と考えられる。

### 2) 具体的な施策

空港内での水の使用量を今後とも消滅するための方策を総合的に講ずるとともに

雨水利用量の増加を図る。空港外への排水は北九州市公共下水道を利用しているが、防氷剤等の薬剤混入水の空港外への排水については一定の配慮が必要と考えられる。

- ①雨水利用量の増加を促進する。
- ②節水キャンペーン等の展開により空港利用者も含めた利用者の節水意識向上を図る。
- ③防氷剤等の散布効率を向上させる。

以上の施策により

**【10年後の目標Ⅰ：水使用量に占める中水の割合を増やす】**

**【10年後の目標Ⅱ：航空旅客1人あたりの上水・中水の使用量を削減する】**

### 3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①は、現在の雨水利用量をさらに増やすために必要な設備を検討する。
- ・施策②は、すぐに実施可能な施策として本計画策定後すみやかに実施することが必要である。
- ・施策③は、散布機の高性能化を図り、散布効率を上げるよう航空会社へ求めていくことが必要と考えられる。

## (4) 土壌

### 1) 現状認識

[現況]

・北九州空港では基本施設の融雪用としての薬剤は平成18年度では使用していない。航空機の雪氷防除用薬剤は、平成18年度中に述べ54回、3,685kg使用された。

[現状の対策状況]

・土壌汚染への対策としては、特段のものは講じていない。

### 2) 具体的な施策

北九州空港の排水は公共下水道で処理されており、給油施設等から油の流出が発生しても中和剤で処理し適切に排出している。したがって、排水による土壌汚染はないと考えられ、特段の目標設定の必要性は低い。しかし防氷剤の散布効率向上の検討は必要である。

- ①空港全体として、排水量及び水質の観測を継続して実施する。
- ②防氷剤の散布効率向上策を検討する。

以上の施策により

**【10年後の目標：防氷剤の使用量の低減を図る】**

### 3) 施策の実施スケジュール

- ・施策①は、すぐに実施可能な施策として引き続き実施することが望ましい。
- ・施策②は、北九州空港に就航している航空会社に、引き続き推進していくことを求めていくことが必要である。

## (5) 廃棄物

### 1) 現状認識

[現況]

- ・廃棄物の発生抑制、分別回収に基づく廃棄物の再資源化が求められている。
- ・他の環境負荷要素に比べて廃棄物対策が遅れていることから、廃棄物の発生

量削減、分別回収、再利用といった点での環境目標が必要と考えられる。

[現状の対策状況]

・北九州空港では、平成20年12月時点では廃棄物（ごみ）発生量の削減と廃棄物の再利用についてはほとんど対策が講じられておらず、エコエアポートの望ましい水準とかなりの乖離が生じている。

## 2) 具体的な施策

廃棄物については、3R（リデュース、リユース、リサイクル）を徹底して推進することで、発生量の抑制と再利用率の増加（リサイクル率の向上）が目標となる。

北九州空港では、廃棄物は処理業者が一括引き取り処理しており、再利用率が把握されていない。したがって、まず発生量とともに再生処理量を把握したうえで、再利用率の向上を図らなければならない。

①廃棄物発生量と再利用率の定量的な計測

②廃棄物排出元におけるごみ減量化及び分別化の促進及び及びごみ減量化キャンペーンの実施

③グリーン調達の促進

【10年後の目標Ⅰ：廃棄物（一般、産業別）のリサイクル率を上げる】

【10年後の目標Ⅱ：航空旅客1人あたりの廃棄物（一般、産業別）発生量を削減する】

## 3) 施策の実施スケジュール

・施策①は、再利用率の計測など現在実施していない項目についてはすぐに実施する必要がある。

・施策②は、資源ごみの分別回収をすみやかに実施するとともに、航空旅客、施設従事者の両方に対するごみ減量化キャンペーンの実施が望まれる。

・施策①②③とも既に実施している事業所や公的機関があることから、目標数値の設定に当たっては慎重に議論する必要がある。

## (6) エネルギー

(大気の項を参照のこと。)

## (7) 自然環境

### 1) 現状認識

[現況]

・海上空港のため周辺の生態系等への影響は少ない。

・空港島対岸の干潟の保全に北九州市が力を入れているが、空港の影響は対岸までは及ばないと考えられているため、特段の対策は不必要と考えられる。

・空港島の緑化やビオトープの形成等に関する環境目標の設定が考えられる。

[現状の対策状況]

・特段の自然環境保全対策は実施していない。

### 2) 具体的な施策

北九州空港の自然環境については空港内の緑化促進以外、特段の目標設定は必要ないと考えられる。

## (8) その他

### 1) 現状認識

[現況]

北九州空港は「24時間運用空港」であるが早朝や深夜の時間帯では公共交通機関が利用できず、空港内就業者や深夜・早朝便利用旅客は自家用車の利用が多くなっている。空港周辺の自動車排気ガスの抑制のためにも、公共交通機関の充実を前提とする自家用車利用削減対策が望まれる。

### 2) 具体的な施策

北九州空港は「24時間運用空港」であるため、空港アクセスには空港利用者、空港関係者とも自家用車の利用率が高い。空港アクセスに関しては、排出ガス、温室効果ガスの更なる削減を目指して、公共交通機関の利用率を向上させる。

①空港関係者は、自家用車による通勤等でエコドライブを実践する。

②空港利用者に対し、空港連絡バスの利用や自家用車利用におけるエコドライブを呼びかける。

### 3) 施策の実施スケジュール

・施策①②は、すみやかな実施が望ましい。エコドライブの実施率については数値で目標を示すことが難しいため、スローガン等による啓発が必要である。

## 参考資料－1

表 3-2 観測局別・環境基準達成状況（平成 18 年度）

観測局	所在地	二酸化硫黄	窒素酸化物	一酸化炭素	浮遊粒子状物質	光化学オキシダント	
一般環境大気測定局	門司観測局	門司区大里原町	○	○	－	○	△
	門司港観測局	門司区東門司	○	○	－	○	△
	松ヶ江観測局	門司区大字畑	○	○	－	○	△
	小倉観測局	小倉北区大門	○	○	－	○	△
	北九州観測局	小倉北区井堀	○	○	○	○	△
	城野観測局	小倉南区富士見	○	○	－	○	△
	曾根観測局	小倉南区下曾根	○	○	－	○	△
	企救丘観測局	小倉南区企救丘	○	○	－	○	△
	若松観測局	若松区本町	○	○	－	○	△
	江川観測局	若松区大字乙丸	○	○	－	○	△
	八幡観測局	八幡東区中央	○	○	－	○	△
	黒崎観測局	八幡西区筒井町	○	○	－	○	△
	塔野観測局	八幡西区塔野	○	○	－	○	△
	戸畑観測局	戸畑区新池	○	○	－	○	△

（注） ○は、環境基準達成、△は、一部未達成、－は、観測対象でないことを示す。

資料：「北九州市の環境・資料編」北九州市環境局

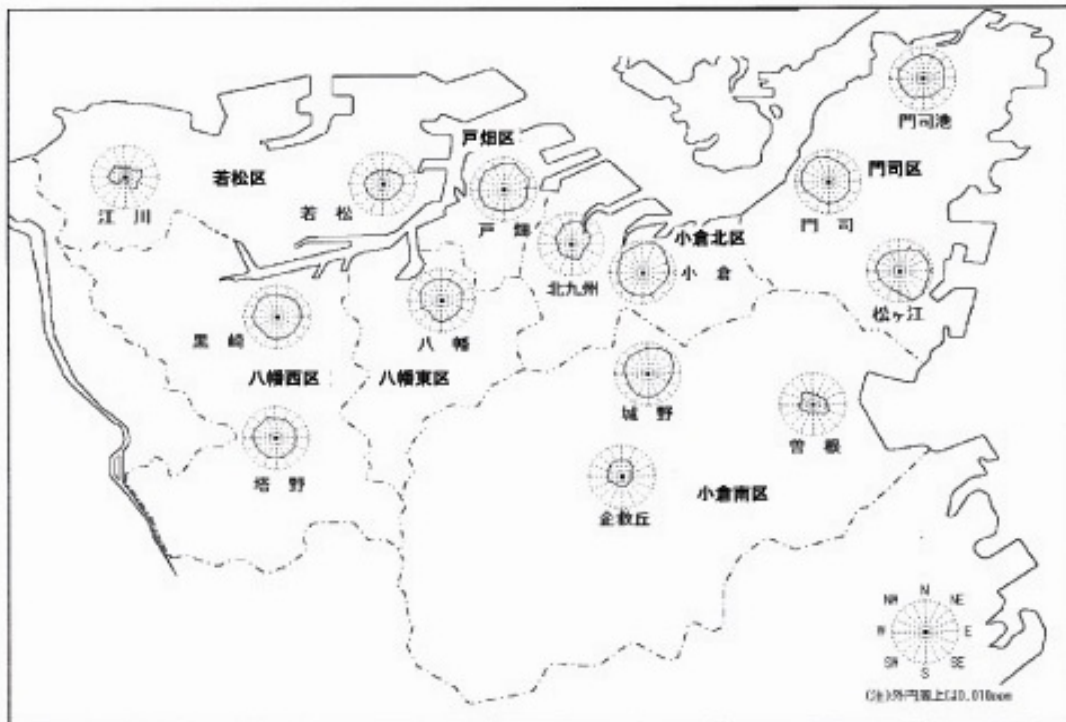


図 3-2 平成 18 年度 二酸化硫黄 風向別濃度図（一般環境大気測定局の位置を示す）

資料：「北九州市の環境・資料編」北九州市環境局

## 参考資料-2



図 3-1 新北九州空港における WECPNL のコンターライン図

出典:「新北九州空港の概要パンフレット」国土交通省大阪航空局

(注) WECPNL とは、生活環境において航空機騒音の「うるささの程度」を表す尺度で、通称「うるささ指数」とよばれている。地域類型により以下のように定められている。

- 
- ・専ら住宅の用に供される地域（Ⅰ類型）については、WECPNL70 以下
  - ・それ以外の地域であって、通常の生活を保全する必要がある地域（Ⅱ類型）については WECPNL75 以下
-





## 参考資料-4

表 3-4 平成 18 年度 環境大気中ダイオキシン類 測定結果

(単位: pg-TEQ/m<sup>3</sup>)

測定地点	測定月	PCDDs+PCDFs <sup>注)</sup>	コプラナ-PCBs	総毒性等量
松ヶ江観測局 (門司区)	5月	0.014	0.0019	0.016
	8月	0.051	0.0051	0.056
	11月	0.020	0.0013	0.021
	2月	0.021	0.00033	0.021
	年間平均値			0.029
企救丘観測局 (小倉南区)	5月	0.016	0.0017	0.017
	8月	0.020	0.0022	0.022
	11月	0.040	0.0019	0.042
	2月	0.019	0.00036	0.020
	年間平均値			0.025
若松観測局 (若松区)	5月	0.038	0.0064	0.045
	8月	0.061	0.012	0.073
	11月	0.083	0.0056	0.089
	2月	0.040	0.0047	0.045
	年間平均値			0.063
黒崎観測局 (八幡西区)	5月	0.017	0.0020	0.019
	8月	0.044	0.0082	0.052
	11月	0.033	0.0029	0.036
	2月	0.021	0.0020	0.023
	年間平均値			0.033

※毒性当量の算出について:

定量下限値以上の値と、定量下限値未満で検出下限値以上の値についてはそのままの値を用い、検出下限値未満の値については、検出下限値に1/2を乗じて得られた値を用いて各異性体の毒性等量を算出し、それらを合計して毒性等量を算出する。

＜環境基準＞ 年間平均値が0.6pg-TEQ/m<sup>3</sup>以下であること

注) PCDDs: ポリ塩化ジベンゾ-パラ-ジオキシン (Polychlorinated dibenzo-p-dioxins)

PCDFs: ポリ塩化ジベンゾフラン (Polychlorinated dibenzofurans)

資料: 「北九州市の環境・資料編」北九州市 環境局

表 3-5 平成 18 年度 環境大気中 PCB 測定結果

(単位: mg/m<sup>3</sup>)

測定地点	測定月	PCB	評価基準値 <sup>※</sup>
若松観測局 (若松区)	6月	0.00025×10 <sup>-3</sup>	0.0005
	8月	0.00022×10 <sup>-3</sup>	
	11月	0.00021×10 <sup>-3</sup>	
	2月	0.00030×10 <sup>-3</sup>	
年間平均値		0.00025×10 <sup>-3</sup>	

※評価基準値: 「PCBを焼却処分する場合における排ガス中のPCB 暫定排出許容限界について (S47.12.22、環境庁大気保全局長通知)」で示される環境中のPCB濃度

資料: 「北九州市の環境・資料編」北九州市 環境局