

6.3 環境影響の総合的な評価

騒音、低周波音について、事業の実施が事業計画地周辺の環境に及ぼす影響について予測を行った結果、いずれの項目についても環境保全目標を満足するものと評価された。

環境影響評価項目ごとの調査結果、予測・評価の結果及び環境保全対策の検討結果は表 6.3.1 に示すとおりである。

表 6.3.1(1) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果

環境影響 評価項目	現況調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の 検討結果
騒音	環境騒音については、事業計画地周辺の6地点で等価騒音レベル (L_{Aeq}) を測定した。ヘリコプターの試験飛行時及び待機時については、事業計画地周辺の7地点及び大阪ヘリポート内で騒音レベルの最大値 (L_{Amax})、等価騒音レベル (L_{Aeq})、単発騒音暴露レベル (L_{AE}) を測定した。 環境騒音の各地点の調査結果は、昼間 46～60 デシベル、夜間 40～53 デシベルであり、一部で夜間の環境基準値を上回っている。 ヘリコプターの試験飛行時の各地点の調査結果は、騒音レベルの最大値 (L_{Amax}) が着陸時 74～91 デシベル、離陸時 67～87 デシベルとなっている。 ヘリコプターの待機時の調査結果は騒音レベルの最大値 (L_{Amax}) がアイドリング状態 90～97 デシベル、離陸直前状態 94～99 デシベルとなっている。	航空機の運航により発生する騒音については、事業計画周辺及び各飛行ルート周辺の環境保全施設において、航空機騒音に係る環境基準を下回ると予測された。 さらに、事業の実施にあたっては右記に示す環境保全対策を実施する。 以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。	ヘリコプターの運用時間を原則として日出から日没までとすること、ヘリポートにおける待機時間の短縮に努めることにより、ヘリコプターの運航に伴う騒音は、周辺地域の環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されている。

表 6.3.1(2) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果

環境影響 評価項目	現況調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の 検討結果
低周波音	一般環境中の低周波音については、事業計画地周辺の6地点で低周波音の1/3オクターブ周波数分析を行った。ヘリコプターの試験飛行時及び待機時については、事業計画地周辺の7地点及び大阪ヘリポート内で低周波音の1/3オクターブ周波数分析を行った。 一般環境中のG特性音圧レベルは61～76デシベルであり、「ISO-7196」に示された感覚閾値100デシベルを下回っている。 ヘリコプターの試験飛行時の各地点の調査結果は、音圧レベルの最大値(L_{max})が、着陸時82～98デシベル、離陸時80～97デシベル、G特性音圧レベルの最大値(L_{Gmax})が、着陸時90～101デシベル、離陸時85～102デシベルとなっている。 ヘリコプターの待機時の調査結果は、音圧レベルの最大値(L_{max})が、アイドリング状態80～82デシベル、離陸直前状態96～98デシベル、G特性音圧レベルの最大値(L_{Gmax})が、アイドリング状態82～87デシベル、離陸直前状態99～103デシベルとなっている。	航空機の運航により発生する低周波音について、G特性音圧レベルは事業計画周辺及び各飛行ルート周辺の環境保全施設において、1地点を除き「ISO-7196」に示された感覚閾値100デシベル以下と予測された。 周波数別予測結果は、「低周波音の測定方法に関するマニュアル」(平成12年10月、環境庁)に示された建具のがたつき閾値と比較すると中心周波数10Hz以下及び20～25Hz付近で予測結果ががたつき閾値を上回っており、建具等ががたつく可能性があるものと考えられる。また、「環境アセスメントの技術」(平成11年10月、社団法人環境情報科学センター)に示された低周波音により圧迫感・振動感を感じる値と比較すると中心周波数25Hz及び50Hz付近で圧迫感・振動感を感じる可能性があるものと考えられるが、一部の周波数にとどまることから、著しい影響はないと予測される。 ヘリコプターの飛行は継続時間が短いこと、発生頻度が少ないことなどを勘案すると、著しい影響はないものと考えられる。 さらに、事業の実施にあたっては右記に示す環境保全対策を実施する。 以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。	ヘリコプターの運用時間を原則として日出から日没までとすること、ヘリポートにおける待機時間の短縮に努めることにより、ヘリコプターの運航に伴う低周波音は、周辺地域の環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されている。