

## 「中部国際空港の騒音対策について」

6班(水澤班)

学籍番号	氏名
C08027	酒井 翔太
C08028	佐藤 史隆
C08029	下岡 亮太
C08030	下方 大史

アドバイザ教員：大東 憲二教授  
坂部先生

## 目 次

	ページ
1 . はじめに .....	1
2 . 調査内容と調査方法、役割分担 .....	1
2 . 1 調査内容と役割分担 .....	1
2 . 2 調査方法 .....	1
3 . 調査結果と内容 .....	1
3 . 1 騒音基準について .....	1
3 . 2 現状について .....	2
4 . 現地調査 .....	5
4 . 1 現地で頂いた資料確認 & 内容 .....	5
4 . 2 質問事項 Q&A .....	10
5 . まとめ .....	10
6 . グループとしての反省事項 .....	10
7 . 参考文献 .....	10
8 . 謝辞 .....	10
9 . 感想 , 各自の貢献内容 .....	11
C08027 酒井 翔太 .....	11
C08028 佐藤 史隆 .....	12
C08029 下岡 亮太 .....	13
C08030 下方 大史 .....	14

## 1.はじめに

私たちのグループは、愛知県名古屋市近郊にある常滑沖合の海上空港、中部国際空港(セントレア)の騒音対策について調べました。中部国際空港(セントレア)には、建設前と建設後では周りに対してどれくらい影響があったか、周りに対する騒音問題はどういうものか、どのような対策が行われているかまたその対策に意味があるかどうか、現状はどのようにになっているかいろいろな方法で調べました。

## 2.調査内容と調査方法、役割分担

### 2.1 調査内容と役割分担

- ・騒音の基準値について・・・佐藤 史隆
- ・騒音の原因について・・・酒井 翔太
- ・騒音の対策について・・・酒井 翔太
- ・現状調査について・・・下岡 亮太
- ・現地調査について・・・全員

### 2.2 調査方法

上記の内容に基づいて、騒音基準値については環境基本法に乗っているものを引用し、騒音の原因や騒音の対策については現地調査の資料、中部国際空港ホームページにて調べた。現状調査や現地調査は現地での質問や配布資料を基に調べた。

## 3.調査結果と内容

### 3.1 騒音基準について

環境基準は以下のようになっている。

(昭和 48.12.27 環境庁告示第 154 号)

改正 平5環告91 公害対策基本法(昭和42年法律第132号)第9条の規定に基づく騒音に係る環境上の条件のうち、航空機騒音に係る基準について次のとおり告示する。

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

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。

表1 航空機騒音に係る環境基準

地域の類型	基準値(単位 W E C P N L )
I	70 以下
II	75 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 以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域とする。

## うるささ指数（W値）

航空機騒音の国際単位（W E C P N L = W値）。「加重等価平均感覚騒音レベル」または「うるささ指数」と呼ばれる。ある地点の騒音が続く時間、音質、回数、時間帯などを評価したうるささ度を数値で表す。例えば、深夜から早朝の騒音は、昼間の10倍として算出する。国は環境基準を、住居専用地域は70以下、商業・工業地域は75以下と定めている。

・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、「うるささ指数」と呼ばれている。一般的騒音単位（デシベル：dB）とは異なり、音の大きさの感じ方が回数や昼と夜とでは異なることを考慮した、航空機騒音の消化単位。

### 3.2 現状について

#### 中部国際空港に係る航空機騒音の調査結果（平成19年度）

中部国際空港の開港に伴い発生している航空機騒音による県内の影響を把握するため、調査を行った結果は次のとおりです。

##### 調査地点紹介

表2 観測地点

測定期間	地区	地点名	所在地
平成19年6月12日～18日	木曽岬町	木曽岬町東部地区クリーンセンター	木曽岬町大字和富
	桑名市	桑名市長島総合支所	桑名市長島町松ヶ崎
平成19年12月7日～13日	伊勢市	伊勢市社会福祉協議会二見支所	伊勢市二見町茶屋
	鳥羽市	鳥羽市答志公民館	鳥羽市答志町

##### 調査方法

航空機騒音の測定方法は、「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和48年12月27日環境庁告示第154号）及び「航空機騒音監視測定マニュアル」（昭和63年7月環境庁大気保全局）に準拠した。

##### 調査期間

測定は平成19年6月、12月のうち、中部国際空港の運用形態別（南向き運用又は北向き運用）に応じて各1週間（初日の0時から7日目の24時まで）実施した。

##### 調査地点

調査地点は、下表に示す飛行経路周辺地域に位置する4地点。

表3 各地点別の調査結果

## 別紙 各地点別の調査結果

調査地点 木曽岬町東部地区クリーンセンター  
 調査期間 平成19年6月12日～18日

調査日	航空機騒音の最大値 dB	航空機騒音の平均値 d B ※1	観測機数(計) ※2	WECPNL ※3
6月12日(火)	73	64	125	60
6月13日(水)	75	65	131	61
6月14日(木)	80	66	93	62
6月15日(金)	65	61	8	43
6月16日(土)	71	64	83	58
6月17日(日)	77	65	139	62
6月18日(月)	70	63	120	59
平均	73	64	100	60
最高	80	66	139	62
最低	65	61	8	43

調査地点 桑名市長島総合支所  
 調査期間 平成19年6月12日～6月18日

調査日	航空機騒音の最大値 dB	航空機騒音の平均値 d B ※1	観測機数(計) ※2	WECPNL ※3
6月12日(火)	67	63	9	46
6月13日(水)	69	64	26	54
6月14日(木)	69	66	5	49
6月15日(金)	61	58	12	42
6月16日(土)	67	60	30	49
6月17日(日)	67	62	16	48
6月18日(月)	68	62	10	48
平均	67	63	15	49
最高	69	66	30	54
最低	61	58	5	42

調査地点 伊勢市社会福祉協議会二見支所  
 調査期間 平成19年12月7日～12月13日

調査日	航空機騒音の最大値 dB	航空機騒音の平均値 d B ※1	観測機数(計) ※2	WECPNL ※3
12月7日(金)	69	62	26	53
12月8日(土)	68	62	28	51
12月9日(日)	76	66	22	56
12月10日(月)	67	63	23	51
12月11日(火)	71	63	20	54
12月12日(水)	68	63	23	53
12月13日(木)	71	65	30	57
平均	70	64	25	54
最高	76	66	30	57
最低	67	62	20	51

調査地点 烏羽市答志公民館  
調査期間 平成19年12月7日～12月13日

調査日	航空機騒音の最大値 dB	航空機騒音の平均値 dB ≈1	観測機数(計) ≈2	WECPNL ≈3
12月7日(金)	68	61	23	51
12月8日(土)	65	60	17	49
12月9日(日)	68	61	19	50
12月10日(月)	68	62	30	53
12月11日(火)	70	61	26	52
12月12日(水)	72	62	17	50
12月13日(木)	73	66	30	57
平均	69	62	23	53
最高	73	66	30	57
最低	65	60	17	49

(注)

※1 「航空機騒音の平均値(dB)」は1日の全ての航空機騒音のピークレベルをパワー平均したものであり、WECPNLを算出する式(※3)のdB(A)に相当し

※2 「観測機数(計)」は、航空機騒音以外の騒音よりも10dB以上大きい航空機騒音のみを対象としているため、実際に飛行した飛行機よりも少なくなりま

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

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

N<sub>1</sub>: 午前0時から午前7時までの間の航空機の機数

N<sub>2</sub>: 午前7時から午後7時までの間の航空機の機数

N<sub>3</sub>: 午後7時から午後10時までの間の航空機の機数

N<sub>4</sub>: 午後10時から午後12時までの間の航空機の機数

なお、WECPNLの平均値は、1日ごとのWECPNLの値をパワー平均したものです。

## 実施の結果

調査期間中の航空機騒音の1日あたりの平均値は62dBから64dBの範囲内で、最大値は80dBでした。環境基準は、航空機騒音の大きさと飛行した航空機数から算出するWECPNL(うるささ指数)により評価しますが、調査期間中のWECPNLの平均値は49から60の範囲内であり、全地点で環境基準I類型の基準値である70を下回っていました。

航空機騒音の推移(全局)

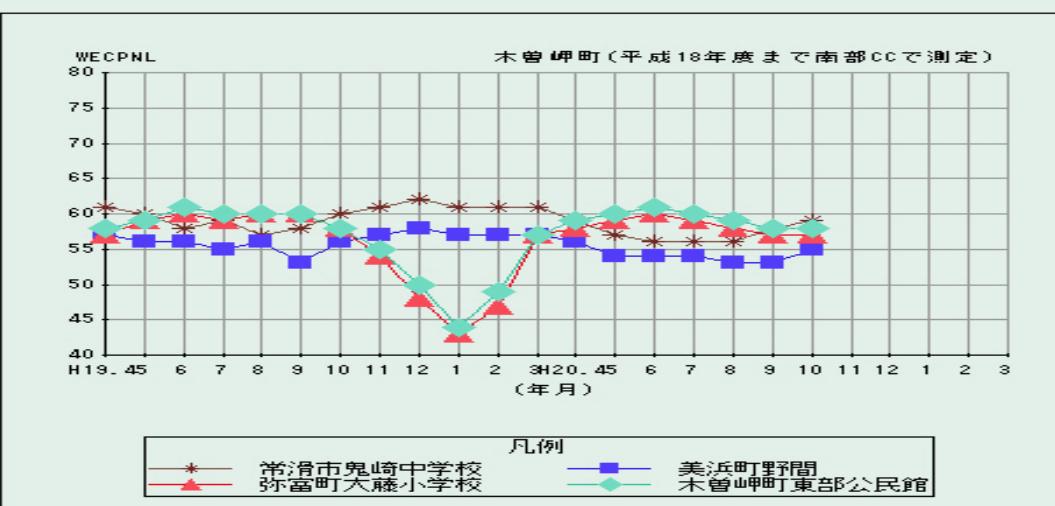


図1 航空機騒音の推移

## 調査結果

全地点で基準下回る 航空機騒音「うるささ指数」

2008年9月12日

- ・愛知、三重両県の10カ所で6月に実施した航空機騒音調査の定期監視調査の結果、いずれの測定地点でも環境省が定めた「うるささ指数」の基準を下回った。
- ・中部国際空港会社が11日に発表した。三重県木曽岬町など4地点で行っている常時監視のほか、年2回実施している定期監視の一環で、常滑市、愛西市、三重県伊勢市、同県桑名市などで1週間継続して測定した。結果公表は本年度の1回目となる。
- ・うるささ指数は、70を超えると人体にも影響があるとされるが、最大値は弥富市（鍋田公民館）の59にとどまった。
- ・最小は三重県四日市市（海蔵地区市民センター）、鳥羽市（鳥羽東中）の38だった。常時監視地点の木曽岬町では、調査中、60を計測している。
- ・他の地点の測定値は次の通り。

常滑市51、南知多町48、愛西市53、弥富市（十四山西部小）56、三重県桑名市47、同県木曽岬町54、同県伊勢市47

### 騒音の対策

- 空港を海上に建設することにより、市街地への航空機騒音を低減した。
- 離着陸時の騒音は市街地では騒音基準を下回るようになっている。

周辺沿岸陸域への航空機騒音の影響をできるだけ低減するため、海上を有効に活用した飛行経路の運用、また深夜および早朝の時間帯においては航空機騒音低減のための運用方法の導入等を図るほか低騒音型機械の導入を関係機関に要請している。

また、開港後は航空機騒音や飛行経路を監視し、その結果を公開するシステムを導入している。

## 4. 現地調査

### 4.1 現地で頂いた資料確認 & 内容

#### 開港にあたって

中部国際空港（セントレア）は、航空機騒音の影響を軽減するため、愛知県常滑沖の海上に空港を建設しました。

さらに、陸域への航空機騒音を低減するため、滑走路の中心線をできるだけ沖側にしました。

また、離陸機の沖側への経路偏針の基点となるVOR / DME（方位・距離情報提供施設）を滑走路西侧に配置し離陸経路と陸域との距離がより確保できる飛行経路を設定しています。

なお、開港後も航空機騒音の影響を監視するため、周辺地域に測定局を設置してデータを把握するなど、環境監視に努めています。

#### 常時監視結果

平成19年度のWECPNL年間値は、常滑市立鬼崎中学校では60、美浜町野間（ちびっこ広場）及び弥富市立大藤小学校では57、木曽岬町東部公民館では58であった。

平成19年度のWECPNLの月間値は、常滑市立鬼崎中学校では6月～9月の間が57～59と比較的低く、その他の月は60～62と若干高めであった。美浜町野間（ちびっこ広場）では9月が53と

若干低いが、その他の月は55～58であった。弥富市立大藤小学校では11月～2月が43～54と低く、その他の月は57～60であった。木曽岬町東部公民館では弥富市立大藤小学校と同様の傾向がみられ、11月～2月が44～55であり、その他の月が57～61であった。



図2 航空機騒音常時監視測定局位置図

### 定期監視結果

- 平成19年6月12日～6月29日の定期監視1回目のWECPNLは34～60の範囲であった。
- 平成20年2月9日～2月28日の定期監視2回目のWECPNLは33～55の範囲であった。
- WECPNLの年間値は42～57の範囲であった。

### 航空機騒音の評価

平成19年度の常時監視(4地点)のWECPNL年間値は57～60の範囲にあり、環境基準値(類型)と比較した結果、全調査地点で環境基準値を下回っていた。また、過年度データと比較した結果、WECPNL年間値は、木曽岬町を除く3地点ともほぼ同様の値で推移していた。なお、木曽岬町については、平成19年度に観測地点を移設したことから、今年度は過年度データとの比較ができなかった。

平成19年度の定期監視(10地点)のWECPNL年間値は42～57の範囲にあり、環境基準値(類型)と比較した結果、全調査地点で環境基準値を下回っていた。また、過年度である平成18年度データと比較したところ、常時監視地点同様大きな変動はなかった。

以上より、平成19年度の常時監視及び定期監視結果は全調査地点で環境基準値を下回っており、平成17年度～平成18年度(開港後)と比べ大きな変化はみられなかった。



写真1 航空機騒音常時監視測定局  
(美浜町 野間局の外観)

表4 年度ごとの航空機騒音

番号	測定地点局名	平成16	平成17	平成18	平成19
1	常滑市局	61	61	61	60
2	美浜町局	57	56	57	57
3	弥富市局	53	57	58	57
4	木曽岬町局	47	49	48	58

表5 航空機騒音定期監視調査(平成20年度1回目)の結果(その1)

航空機騒音定期監視調査(平成20年度1回目)の結果												
調査地点			調査結果			(参考)						
地区	番号	市町村名	施設名称 (調査期間)	WECPNL (うるさき 指数)	ビーカーレベル のパワー 平均値 (dB)	測定された 航空機数(機) (日合計の平均) ※1	WECPNL (うるさき 指数)	ビーカーレベル のパワー 平均値 (dB)	測定された 航空機数(機) (日合計の平均) ※1	WECPNL (うるさき 指数)	ビーカーレベル のパワー 平均値 (dB)	測定された 航空機数(機) (日合計の平均) ※1
愛知県 知多地区	T1	常滑市	常滑西小学校 (2008/6/10~6/16)	51	59	31	56	61	35	55	63	35
	T2	南知多町	町民会館体育館 (2008/6/10~6/16)	48	61	9	50	63	6	49	60	19
愛知県 海部地区	A1	愛西市	愛西市役所 (2008/6/21~6/27)	53	63	21	53	64	19	43	63	2
	A2	弥富市	十四山西部小学校 (2008/6/21~6/27)	56	63	62	57	63	64	48	62	7
	A3	弥富市	鍋田公民館 (2008/6/21~6/27)	59	64	78	60	65	81	49	63	9
三重県	M1	桑名市	大山田地区市民センター (2008/6/21~6/27)	47	63	8	46	64	6	33	64	0
	M2	木曽岬町	農村集落多目的共同利用施設 (2008/6/21~6/27)	54	60	70	54	61	60	44	60	7
	M3	四日市市	海蔵地区市民センター (2008/6/21~6/27)	38	64	1	34	62	0	45	64	3
	M4	伊勢市	神社みなとまち館 (2008/6/10~6/16)	47	59	11	40	58	3	49	61	16
	M5	鳥羽市	鳥羽東中学校 (2008/6/10~6/16)	38	64	1	36	65	1	44	62	3

※1 測定された航空機数は、航空機騒音が航空機騒音以外の騒音より10dB以上大きかった航空機の機数である。

※2 平成19年度1回目は、平成19年6月12日～6月29日の間で地点ごとに1週間の調査を実施した。

※3 平成19年度2回目は、平成20年2月9日～2月28日の間で地点ごとに1週間の調査を実施した。

### 航空機騒音定期監視調査(平成20年度1回目)の結果(日別値)

#### ○ 愛知県知多地区

2008年6月10日(火)～2008年6月16日(月)

データ種別:航空機騒音(定期調査)

測定地点		WECPNL	ビーカーレベル のパワー 平均値 (dB)	測定された航空機数(機)						備考
日	別 値			0:00 ～ 7:00	7:00 ～ 19:00	19:00 ～ 22:00	22:00 ～ 24:00	合計	加重 合計	
常滑市立常滑西 小学校	10(火)	51	60	1	13	10	2	26	73	
	11(水)	51	59	2	16	6	3	27	84	
	12(木)	52	59	3	34	6	2	45	102	
	13(金)	53	59	5	18	13	1	37	117	
	14(土)	50	58	2	24	6	2	34	82	
	15(日)	47	58	2	16	0	0	18	36	
	16(月)	52	59	1	10	15	4	30	105	
平均値		51	59					31	86	測定日数
最大値		53	60					45	117	
最小値		47	58					18	36	7日

2008年6月10日(火)～2008年6月16日(月)

データ種別:航空機騒音(定期調査)

測定地点		WECPNL	ビーカーレベル のパワー 平均値 (dB)	測定された航空機数(機)						備考
日	別 値			0:00 ～ 7:00	7:00 ～ 19:00	19:00 ～ 22:00	22:00 ～ 24:00	合計	加重 合計	
南知多町民会 館体育館	10(火)	49	63	0	5	3	1	9	24	
	11(水)	49	58	2	4	7	1	14	55	
	12(木)	53	65	2	7	2	0	11	33	
	13(金)	44	57	1	7	0	1	9	27	
	14(土)	40	60	0	2	1	0	3	5	
	15(日)	45	59	0	3	5	0	8	18	
	16(月)	47	60	0	2	4	1	7	24	
平均値		48	61					9	27	測定日数
最大値		53	65					14	55	
最小値		40	57					3	5	7日

表5 航空機騒音定期監視調査(平成20年度1回目)の結果(その2)

## 航空機騒音定期監視調査(平成20年度1回目)の結果(日別値)

## ○ 愛知県海部地区

2008年6月21日(土)～2008年6月27日(金)

データ種別:航空機騒音(定期調査)

測定地点	WECPNL	ピークレベル のパワー 平均値 (dB)	測定された航空機数(機)							備考
			0:00 ～ 7:00	7:00 ～ 19:00	19:00 ～ 22:00	22:00 ～ 24:00	合計	加重 合計		
愛西市役所	21(土)	53	64	0	11	13	0	24	50	
	22(日)	37	61	0	2	0	0	2	2	
	23(月)	44	64	0	6	0	0	6	6	
	24(火)	52	63	0	11	10	0	21	41	
	25(水)	53	63	0	7	13	1	21	56	
	26(木)	55	64	0	9	20	0	29	69	
	27(金)	57	64	0	15	28	1	44	109	
平均値			53	63				21	48	測定日数
最大値			57	64				44	109	
最小値			37	61				2	2	

2008年6月21日(土)～2008年6月27日(金)

データ種別:航空機騒音(定期調査)

測定地点	WECPNL	ピークレベル のパワー 平均値 (dB)	測定された航空機数(機)							備考
			0:00 ～ 7:00	7:00 ～ 19:00	19:00 ～ 22:00	22:00 ～ 24:00	合計	加重 合計		
弥富市立十四山 西部小学校	21(土)	54	62	0	34	14	0	48	76	
	22(日)	50	61	0	42	0	0	42	42	
	23(月)	49	63	0	20	0	0	20	20	
	24(火)	56	63	0	55	13	0	68	94	
	25(水)	57	63	0	34	26	1	61	122	
	26(木)	57	62	0	64	29	2	95	171	
	27(金)	58	63	0	71	28	2	101	175	
平均値			56	63				62	100	測定日数
最大値			58	63				101	175	
最小値			49	61				20	20	

## 航空機騒音定期監視調査(平成20年度1回目)の結果(日別値)

2008年6月21日(土)～2008年6月27日(金)

データ種別:航空機騒音(定期調査)

測定地点	WECPNL	ピークレベル のパワー 平均値 (dB)	測定された航空機数(機)							備考
			0:00 ～ 7:00	7:00 ～ 19:00	19:00 ～ 22:00	22:00 ～ 24:00	合計	加重 合計		
弥富市鍋田公民 館	21(土)	58	64	0	37	28	1	66	131	
	22(日)	52	63	0	41	1	0	42	44	
	23(月)	51	64	0	23	1	0	24	26	
	24(火)	60	65	0	59	35	1	95	174	
	25(水)	60	65	0	44	41	1	86	177	
	26(木)	60	64	0	78	34	1	113	190	
	27(金)	61	65	0	82	33	2	117	201	
平均値			59	64				78	135	測定日数
最大値			61	65				117	201	
最小値			51	63				24	26	

## 4 . 2 現地調査の質問事項 Q & A

- Q1 . 騒音対策についてなにをしていますか？
  - A. 空港を海上に建設することにより、市街地への航空機騒音を低減した。
- Q2 . ホームページや WEB 等など調べた結果、航空機騒音に関する環境基準については満たしているようですが、実際、近隣住民からの苦情等はないのですか？
  - A. 苦情はいつもきている。

## 5 .まとめ

中部国際空港に現地調査に行き、実際に職員の方に離着陸時の騒音について聞いてみて騒音基準の規定値は満たしていると聞いたが実際は住民からの苦情は出ている。

電車の騒音、振動対策は十分やられておらず、飛行機の騒音は、空港を海上に建設することにより、市街地への航空機騒音を低減した。離着陸時の騒音は市街地では騒音基準を下回るようになっているが、実際に生活している市民にとっては、我慢のならない問題となっている。

中部新国際空港を核としてすすめてきた愛知県の大型開発優先の行政が、様々なところでほこりびを見せ始め、そこに住む市民にとってもけっして地域の活性化につながらないことが明らかになりはじめている。

私たちも実際に敷地内で離着陸時の音を聞いてみたが多少気になる程度だと感じた。

## 6 . グループとしての反省事項

私たちのグループは、取り掛かりが遅いのが反省点である。それにより、毎回ぎりぎりになって慌て、そのせいかそうでないかはわからないが、内容が薄すぎる部分が多くあり、発表等での評価が悪いのがすごくわかる。

他には、まとまってやるのではなく、個人で進めていくことが多いせいで個人の出来に差があったと思われる。

後は、個人のやる気の問題が大部分を占めている。

## 7 . 参考文献

中部国際空港ホームページ・<http://www.centrair.jp/index.html>

中部国際空港でいただいた資料

- ・平成19年度 環境監視結果年報（概要版）
- ・Centrair2008 環境に配慮した空港をめざして Green-Report

## 8 . 謝辞

本調査を進めるにあたり、中部国際空港株式会社の方々には、施設内の案内や説明、資料配布等お忙しい中、私たちのために時間と手間をかけていただきました。

ここに深く謝意を表します。

## 8 . 感想 , 各自の貢献内容

「調査を終えて」

C08027 酒井 翔太

感想 :

自分の班では、中部国際空港の騒音対策について調べた。

中部国際空港では対策として海上に空港を作るということをしていることを知った。だが、調べていくといろいろなことが問題になっていることがわかった。騒音の基準値を満たしているのに、毎日地域住民からの苦情がきていること、電車の通る本数が増えたことによる騒音問題があること、滑走路を増やすことによる騒音問題などがあった。

現地調査をすることにより、飛行機の騒音がどのくらいあるのかということもわかった。近くに空港があったならば自分も苦情を言いに行くと思うぐらいうさかった。

今まで騒音については全く考えたことなどなかった。しかし、この調査の中で、騒音とは非常に難しい問題であるということがわかった。基準を満たしていても苦情は来る。人それぞれによって騒音の感じ方が違うので、それにひとつひとつ答えていくことはできない。しかし、これに答えていくことで、いろいろな人からの信頼というものがえられると思った。

私の貢献内容 :

この班での調査の中で、自分は現地調査、インターネットでの現状調査、レジュメ製作、報告書製作、発表を行った。

やることが多く、資料も多かったのでまとめるのが大変だった。発表は、あまりしなかったがとても緊張した。現地調査では実際に空港に行くことができ、普段は入ることのできない滑走路に入ることができ、貴重な体験をした。

なかなかうまくできず大変だった。

## 「騒音」

C08028 佐藤 史隆

### 感想：

私の班では中部国際空港の騒音対策について調べました。最初はあまり調べ方もわからずひたすらインターネットで資料を探したり、図書館などで調べましたが、あまり活用のできるものが見つかりませんでした。それでも、班の報告を毎授業先生や同じ学科の生徒たちの前で発表しなければならぬので、必死で資料を集めたのが大変でした。

そんな大変な授業のなかで現地調査は最高に楽しかったです。

普段まじかで見ることのできない飛行機を、空港の敷地内を車で移動しながら近くで見る事ができましたし、現地のスタッフの方が丁寧に一つ一つ施設について教えてくださったので発表のために必要な情報も手にはいりました。

空港のスタッフの方達がフレンドリーで面白かったのを覚えています。

スタッフの方には報告書や発表に必要なパンフレットなど色々な資料もいただいてとても重宝しました。

総合的に今考えるとこの授業は大変でしたが、すごく自分のためになったと思います。

### 私の貢献内容：

この班での調査の中で、私は主に班長として活動していました。

主な貢献内容は発表です。

毎授業の最後にやる班の発表や、中間発表などの発表者として貢献していました。その他では、インターネットなどで資料を探してくることや、報告書の自分が担当した部分を仕上げました。

## 「授業が終わって」

C08029 下岡 亮太

### 感想：

私の班では、中部国際空港の騒音対策について調べた。  
私たちの班はメンバーがほかの班より一人足りなくて、役割分担が難しく、結局ほとんどの役割を全員で協力して行った。  
今回の調査では、私の知らない土地での事を調べることだったので、余計苦労した。  
私の住んでいた場所では、近くに空港が無かったので航空機の騒音がどのようなものかわからなく、あまりイメージが沸かなくて最初は何をしていいか分からず、簡単なことしかできなかつたが実際に現地に行ってみると、やはり気にならない音ではなく、騒音として感じ取れた。インターネットや現場の人々が詳しく教えていただいて調べた結果、数字だけみると騒音の基準値を満たしている事になっていたが、実際に聞いてみると苦情がくる理由は妥当だと思った。  
今回の調査をした結果、騒音の対策はまだまだ不十分だと思った。騒音に感じるか感じないかは人それぞれだと思うから、数字に頼っていてはいけないと感じた。  
でも、空港の方たちはとても親切でいい感じの人たちでした。

### 私の貢献内容：

この班での調査の中で、最初は何をしていいか分からなくて、インターネットを使って調べるなど簡単なことしかできなかつたが、現地に行って現地の人が詳しく教えていただいてしっかりと調べることができた。自分にできることを最優先に考えて行動した。発表などにはあまり参加しなかつたが、1番ポスター製作に努力した。あとは、グループ報告の文章を打った。  
みんなに色々とアドバイスを貰って自分のやるべきことをやれた。

感想：

私の班では中部国際空港（セントレア）の騒音対策について調べていました。

調べていくのに、まず担当分野の役割分担をすることから始めました。そこから、各々が違う分野での調査を開始、班内での報告や全体への報告を行った。

はっきり言って、この授業で学んだことは自分探しといつても過言ではありません。

時間が無駄に過ぎていくのがわかりました。自分が何をしたいのか、何を言いたいのか、何を求めているのか、本当はそれを探すために大学に入ったはずなの・・・時の流れとは早いものです、また新しい年がやってきました。

自分は、こんなことしていいのだろうか？何も変わらない毎日を過ごしているのが今、これを書いているときも感じられます。

ただ流されるままに生きているのが自分でもわかる。自分という存在に意味など無いのがわかる。

人は、人間は幸せを求める存在だと私は思う。私が望むものは小さな幸せに過ぎない。特別なことではないと思う。少なくとも行動の根源には、人として、ごく当たり前の、とてもささやかな願いしかない。そんな夢を、そんな誓いを、誰が否定できるのか？誰にそんな資格があるというのか？

だがしかし、人は、誰しもが否応なく他者と、世界と関ることによって自らを規定され、定められてしまう。ならば、個人の思惑など世界の意思を前にしては、どうしようもなく流されてしまう、儚い存在でしかない。でも人は、流されながらも生きていく。

そして、向かっている先にあるのは、自分という存在。

私たちは、この世に生まれてきた瞬間から自分に向かって進み続けている。生きた分だけ自分に近づく。生きた分だけ自分を知る。生きた分だけ自分を理解する。そういうものだと、私は思います。

私は、この授業を受けて少しは自分を見つめなおすことが出来たのだろうか？

「感想」とは、感じて思うことである。だから私は、思ったことを・・・感じたことをそのままここに残そうと思う。

*Why is the sky blue?*

私の貢献内容：

この班での調査の中で、私は徹底している役割はありませんでした。全てに対しての補佐的な役割をしています。

貢献したことなど自分で書くのはどうかと思うのは、私だけでしょうか？自分を評価するのに自分で書くのはおかしいのではないか、自分がどのようなことに貢献したかは、自分ではそう思っていても実は、違うかも知れないとなぜ考えないのでしょうか？

まあ、ここでああだこうだ言って仕方ないと思うので、一様貢献したと思われるものをあげておきます。

レジュメを少々とパワーポイントを少々といった所でしょうか？

やはり、こういったものは他者が書くべきものだと私は思います。

終わり