

航空機騒音の周波数特性に関する調査について

1 調査目的

航空機騒音に係る環境基準の評価については、現在、時間帯補正等価騒音レベル L_{den} により行われているが、 L_{den} は平均化された指標であるため、個々の航空機騒音の特性については判別できない。

また、自衛隊機の新型機の導入や、民間機の新規開発などにより、県営名古屋空港を利用する航空機の機種に変化がみられる。

このため、県営名古屋空港周辺における航空機騒音について、機種別に単発騒音暴露レベル L_{AE} 、1/3 オクターブバンド周波数分析などの詳細調査を行った。

2 調査内容

県営名古屋空港の離陸側北端付近（調査地点 1）、着陸側南端付近（調査地点 2）及び滑走路に近い空港東側（調査地点 3）において測定を行った。

調査地点の概要及び位置は、表 1 及び図 1 に示す。

表 1 調査地点概要

	調査地点 1	調査地点 2	調査地点 3
所在地	小牧市外堀 2 丁目 （池新田会館、通年測定地点）	春日井市西本町 1 丁目 （味美ふれあいセンター）	小牧市春日寺 1 丁目 （春日寺会館、短期測定地点）
調査日	平成 28 年 12 月 7 日 平成 29 年 9 月 26 日	平成 28 年 11 月 28 日 平成 29 年 10 月 31 日	平成 28 年 5 月 24 日 平成 29 年 5 月 24 日
地域類型	I	II	I

3 測定機器

精密騒音計 NL-62（リオン）

4 測定及び分析方法

騒音計の周波数補正回路は A 特性を、動特性は SLOW を使い、騒音レベルの瞬時値を 0.1 秒間隔でメモリーカードに記録するとともに、録音を行った。

メモリーカードに記録した瞬時値データ及び WAVE ファイルデータから、分析ソフトを用いて環境省告示「航空機騒音測定・評価マニュアル」に従って、航空機毎の最大騒音レベル ($L_{A, \max}$)、単発騒音暴露レベル (L_{AE})、等価騒音レベル (L_{Aeq})、継続時間及び暗騒音を求めた。また、航空機毎の最大騒音レベルについて、1/3 オクターブバンド周波数分析を行った。

图1 調査地点图



5 調査結果

調査地点 1～3 における機種別、飛行形態別の最大騒音レベル ($L_{A, \text{smax}}$)、単発騒音暴露レベル (L_{AE}) のパワー平均値、等価騒音レベル (L_{Aeq}) 及び継続時間の平均値を集計したものを表 2～7 に示す。

航空機別、飛行形態別の 1/3 オクターブバンド周波数分析結果 (抜粋) について、地点別に図 2～20 に示す。

(結果の詳細については、添付略)