

図 5.4.25 WECPNL と  $L_{den}$  の関係，継続時間との関係  
(伊丹空港 常時監視局 11 局，日別測定値)

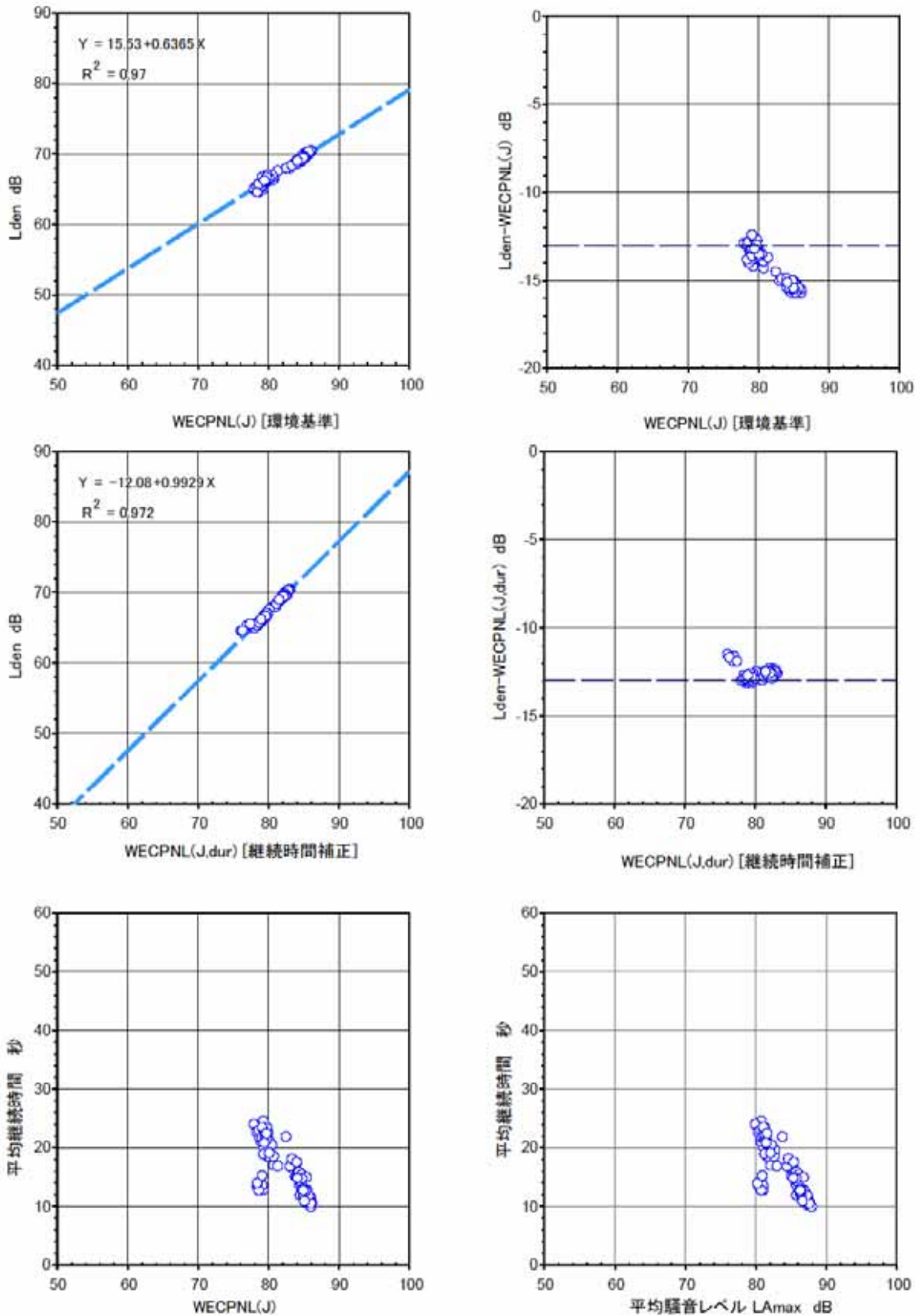


図 5.4.26 WECPNL と  $L_{den}$  の関係，継続時間との関係  
 (福岡空港 常時監視局 2 局，週別平均値)

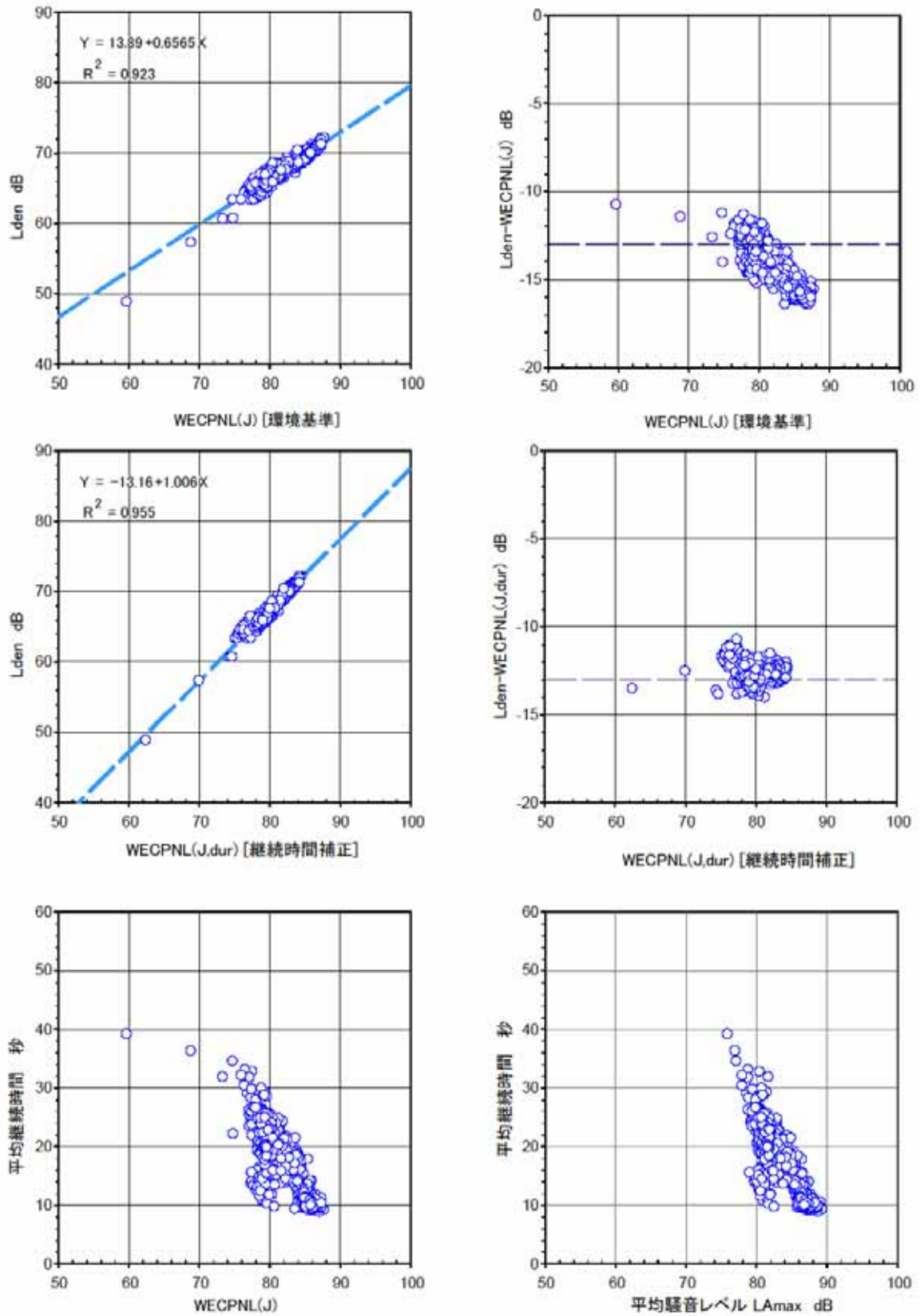


図 5.4.27 WECPNL と  $L_{den}$  の関係，継続時間との関係  
(福岡空港 常時監視局 2 局，日別測定値)

航空機騒音の平均継続時間（平成16年度、大阪空港周辺常時監視局）

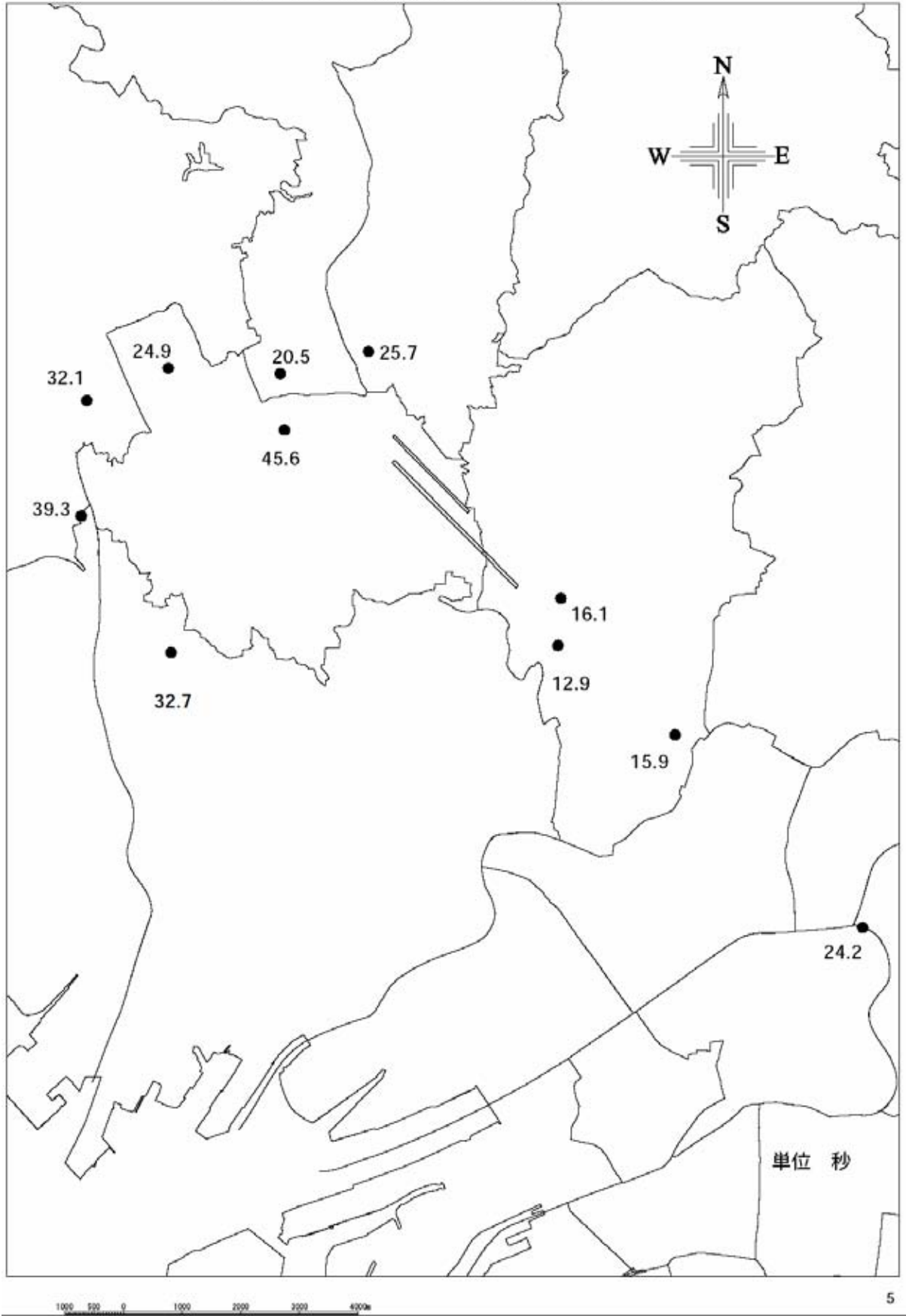


図 5.4.28 継続時間の平均値（平成16年度年間平均値，伊丹空港）

継続時間：最大騒音レベルから-10dB以上の時間

航空機騒音の平均継続時間（平成16年度、福岡空港常時監視局）



図 5.4.29 継続時間の平均値（平成16年度年間平均値，福岡空港）

継続時間：最大騒音レベルから-10dB 以上の時間

## 富山空港の結果

解析は富山県が設置する4つの常時監視局における平成16年の春夏秋冬、各々、1週間ずつの観測記録の提供を受けて行った。 $WECPNL_J$ は環境基準式、 $L_{den}$ も自動記録によって得られた単発騒音暴露レベルを用いて算定したものであるが、最大騒音レベルから何dB下のレベルまでを積分したものは不明である。図5.4.30に富山空港の結果を示す。 $WECPNL_J$ と $L_{den}$ （上段）、 $L_{Aeq,24h}$ （下段）の関係を示したものである。右側は両者の差との関係を示したものである。図より成田空港や伊丹空港と同様、直線性は良好であるが、差の方は $L_{den}$ で-14~-15dB、 $L_{Aeq,24h}$ では-15~-16dBとなっており、成田空港や伊丹空港に比べて差が大きいが、常時監視局の配置図からわかるように、いずれの監視局も滑走路に近く観測される騒音レベルの継続時間は成田空港や伊丹空港の場合と比べて継続時間が短いことが、その理由と考えられる。

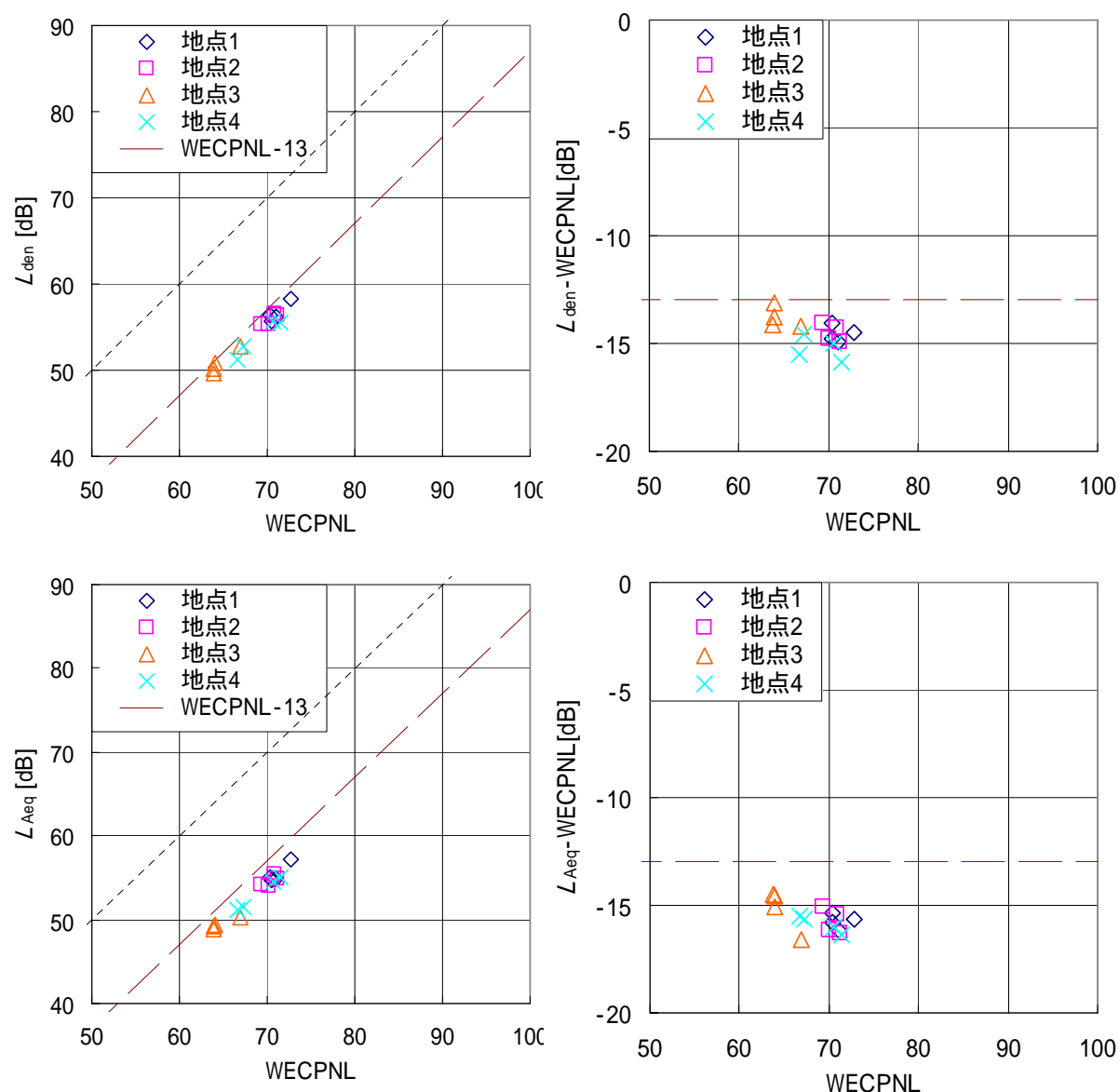


図 5.4.30 富山空港の観測データによる  $WECPNL$  と  $L_{den}$  の関係（上段）と  $WECPNL$  と  $L_{Aeq}$  の関係（下段）（平成16年度 春夏秋冬 各1週間×4地点）

## 広島空港の結果

解析は県が設置する 5 つの常時監視局の平成 16 年の 1 年間の観測記録の提供を受けて行った。 $WECPNL_J$  は環境基準式。 $L_{den}$  も自動記録された単発騒音暴露レベルから算出したもの。ただし、航空機騒音検出の閾値レベルまでの積分値である。図 5.4.31 に広島空港の結果を示す。 $WECPNL_J$  と  $L_{den}$  (上段),  $L_{Aeq,24h}$  (下段) の関係を示したものである。右側は両者の差との関係を示したものである。成田空港, 伊丹空港及び富山空港同様, 直線性は良好である。両者の差は  $L_{den}$  で  $-11 \sim -15\text{dB}$ ,  $L_{Aeq,24h}$  では  $-13 \sim -17\text{dB}$  となっているが,  $WECPNL70\text{dB}$  前後について  $L_{den}$  との差を見ると概ね  $-13\text{dB}$  となっており, 成田空港の B 滑走路や伊丹空港の結果に傾向は似ている。

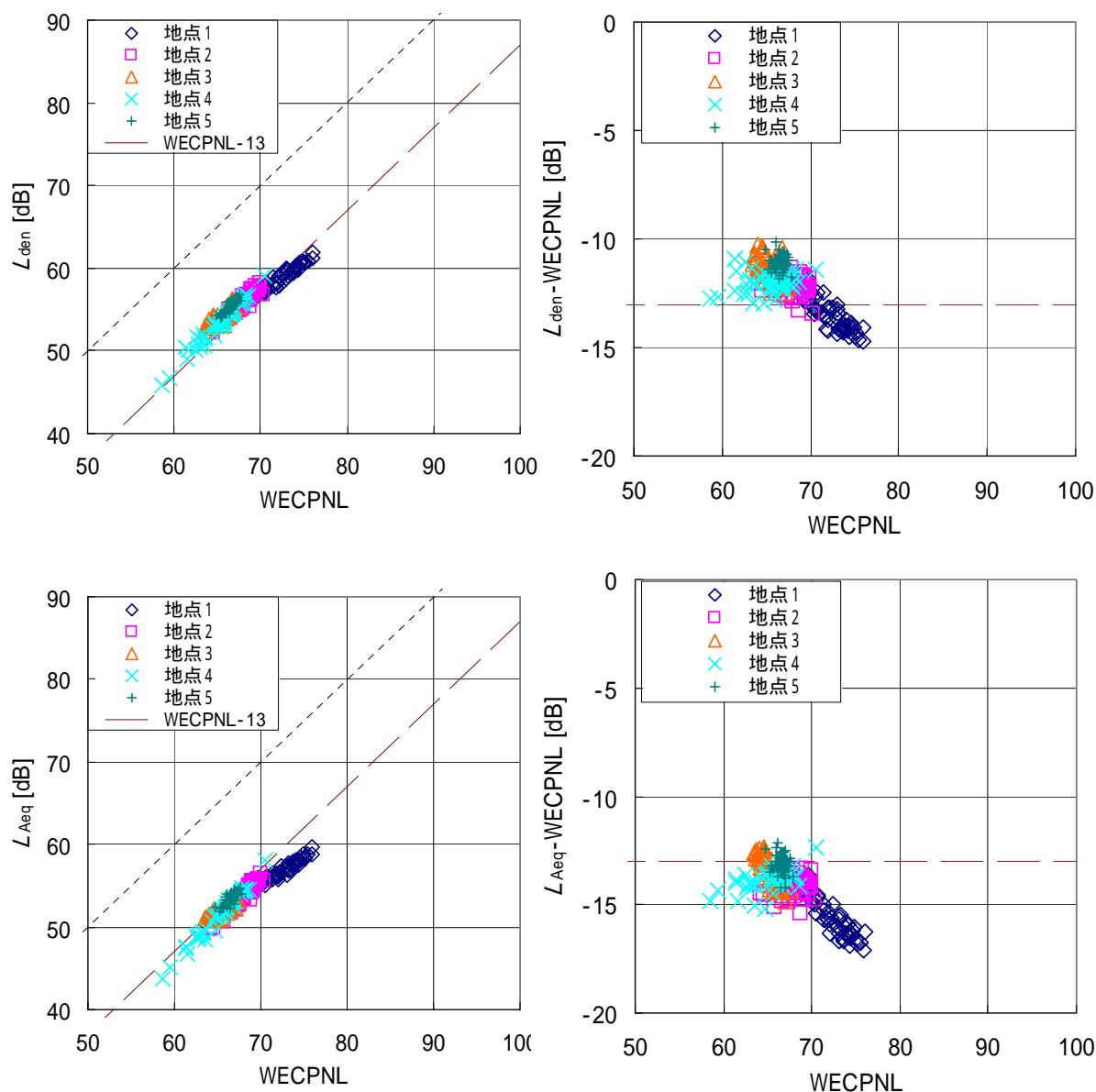


図 5.4.31 広島空港の観測データによる  $WECPNL$  と  $L_{den}$  の関係 (上段) と  $WECPNL$  と  $L_{Aeq}$  の関係 (下段)。(2004 年度 4 週 × 12 ヶ月 × 5 地点)