

#### (4) 算出手順による時間帯補正等価騒音レベル $L_{den}$ の差

$L_{den}$  は、観測された個々の航空機騒音の単発騒音暴露レベル  $L_{AE}$  に昼夕夜の時間帯補正を加え、エネルギー加算し、1日の時間平均を取ってレベルに表すものである。この  $L_{AE}$  を算出手順について実測騒音データで検討した結果を(3)項で述べたが、ここでは、その違いの影響を  $L_{den}$  について検証してみた結果を述べる。すなわち、定義どおりに計算する単発騒音暴露レベル  $L_{AE,10dB-down}$  から算定する  $L_{den,10dB-down}$  と  $L_{A,Smax}$  と  $T_{dur}$  から近似的に計算する単発騒音暴露レベル  $L_{AE,d,10dB-down}$  から算定する  $L_{den,10dB-down,dur}$  の関係を調べてみた。

図 5.4.62 ~ 図 5.4.64 に結果を示す。図 5.4.62 は成田空港の結果で、左側は週別の  $L_{den,10dB-down}$  と  $L_{den,10dB-down,dur}$  の関係、右側は両者の差と  $L_{den,10dB-down}$  の関係である。また、上段は滑走路区分なし、中段はAのみ、下段はBのみの結果である。基本的に、両者の対応は良好であるが、低レベルになるにつれ若干であるが差が大きくなる傾向にある。図 5.4.63 は伊丹空港と福岡空港の結果で、相互関係の直線性の良さは成田空港と殆ど変わらないが、低レベルでの差は成田空港より小さいように見える。

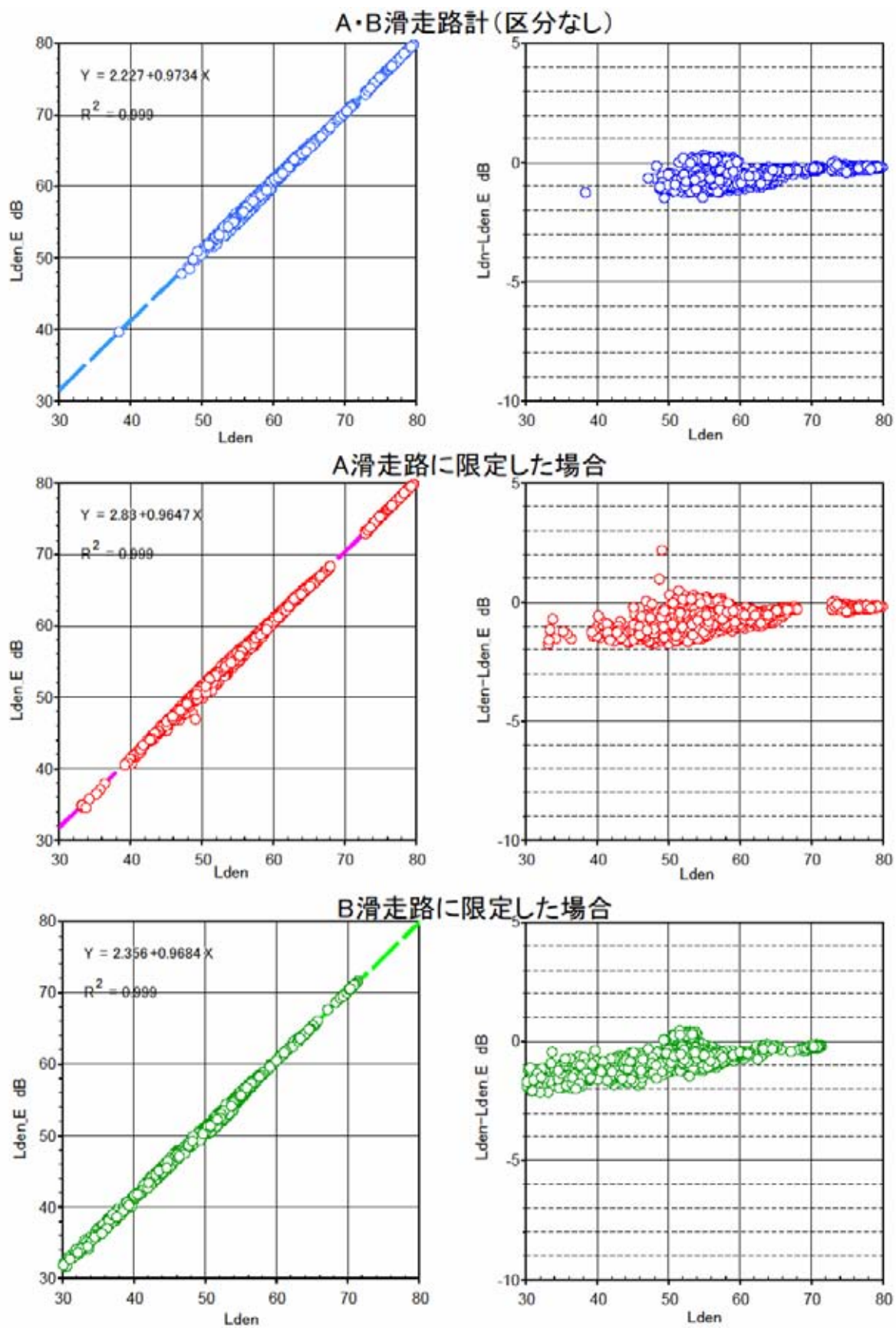


図 5.4.62 算出手順による時間帯補正等価騒音レベル  $L_{den}$  の差 (成田国際空港)

$L_{den\_E}$ : 最大騒音レベルと継続時間から近似的に計算した  $L_{AE}$  を用いて算定した  $L_{den}$

$L_{den}$ : 定義どおりに計算した  $L_{AE}$  から算定した  $L_{den}$

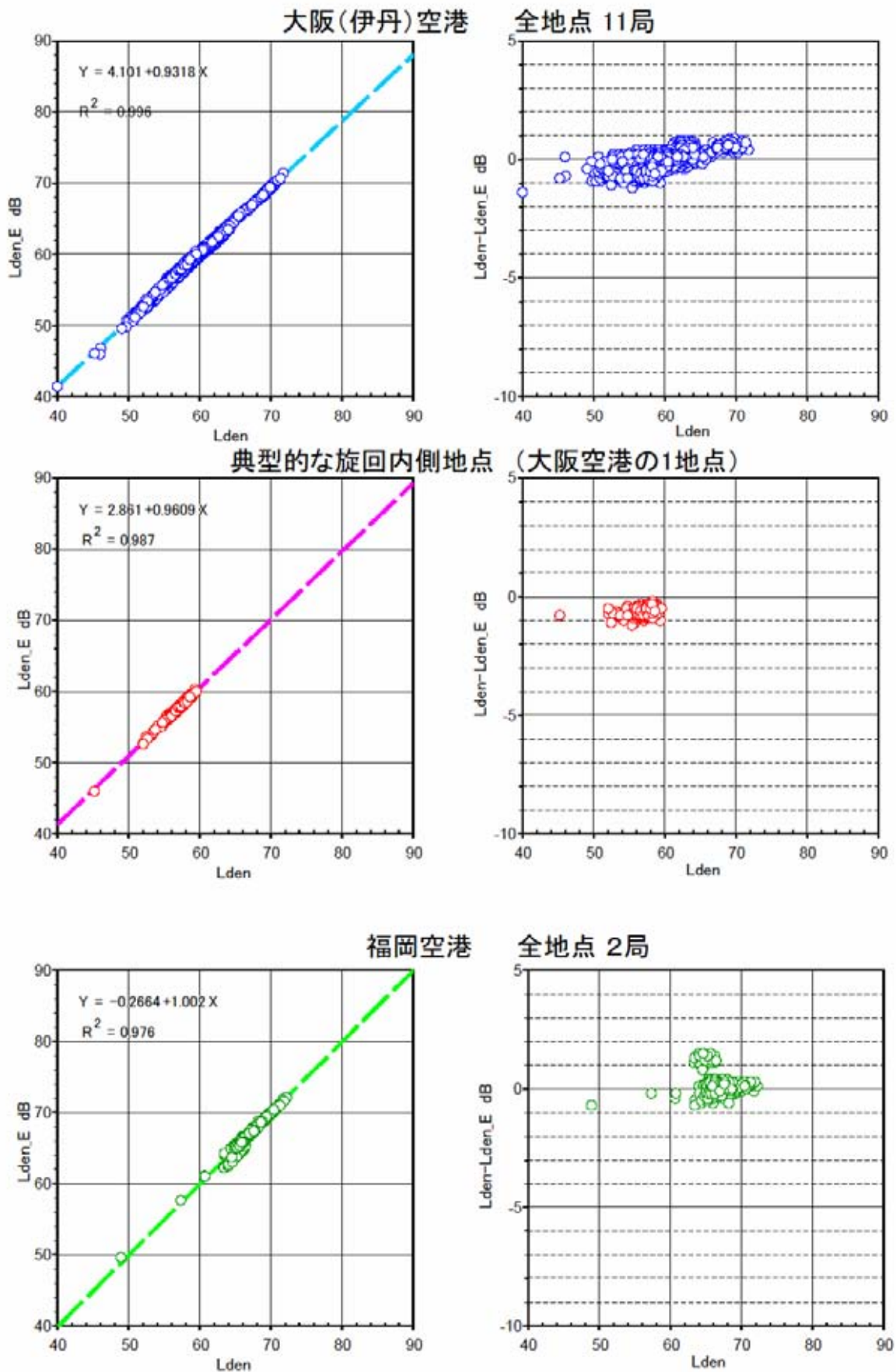


図 5.4.63 算出手順による時間帯補正等価騒音レベル  $L_{den}$  の差  
 上段; 伊丹空港, 中段; 伊丹空港の典型的な旋回内側地点 下段; 福岡空港

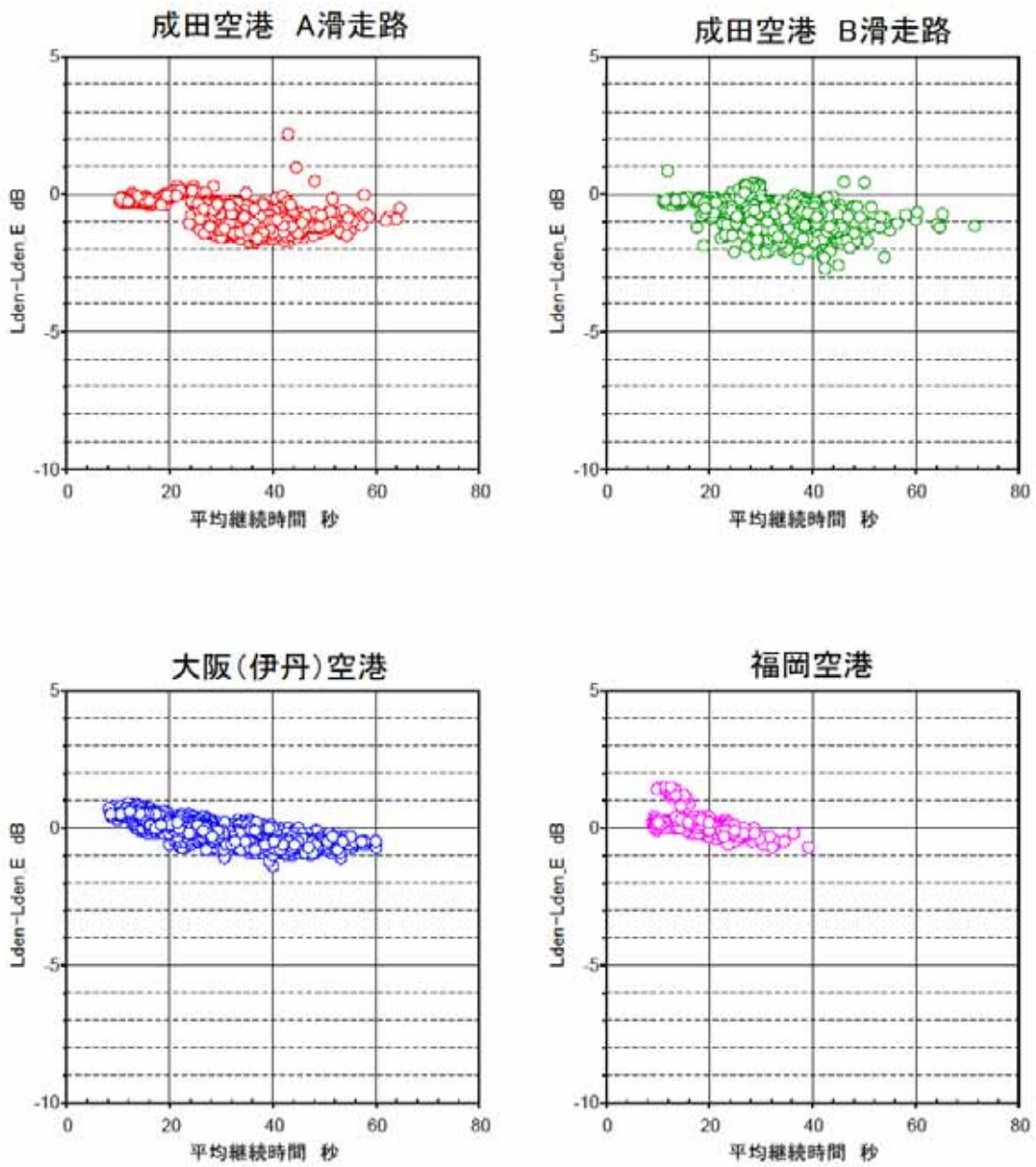


図 5.7.64 航空機騒音の継続時間平均値と算出手順によるレベル差の比較