

# 神戸空港の規制緩和に係る環境影響（航空機騒音）について

2019年6月



Shaping a New Journey



**KANSAI  
AIRPORTS**

# 航空機騒音値の試算方法

神戸空港の発着枠が60回/日から80回/日に増加し、運用時間が7:00～22:00から7:00～23:00に延長した場合の常時観測地点（4地点）における航空機の騒音値を試算しました。試算の検討フローは、以下のとおりです。



※2017年度の発着回数（実績）は、夏スケジュールと冬スケジュールの年間平均値としているため、奇数となっています。

# 航空機騒音値の試算結果 (Lden)

## ○ 航空機の便数設定

発着回数	時間帯別発着回数		
	7～19時	19～22時	22～23時
59回/日 【2017年実績】	47	12	0
80回/日 【試算値】	61	14	5
増減	14	2	5

## ○ 航空機騒音の試算結果

発着回数	Lden (dB)			
	①明石市 市役所	②淡路市 松帆	③垂水区 五色山	④中央区 港島
59回/日 【2017年実績】	33	41	41	-
80回/日 【試算値】	35	43	42	-
増減	+2	+2	+1	-
環境基準	≤57			

※2017年度の常時観測地点（4地点）での実測データを基に80回/日の騒音値を試算しました。  
 ※80回/日の時間帯別発着回数は、想定値です。環境負荷を安全側に見て、22～23時に最大5便の増便を設定しています。

※南公園局の「-」は、航空機以外の騒音より10dB以上高いピークレベルの騒音が検出できなかったことを示します。

※騒音値および発着回数は、年間平均値です。

※神戸空港の航空機騒音の実績は、以下のURLからご参照ください。

<http://www.kansai-airports.co.jp/efforts/environment/kobe/monitoring/>

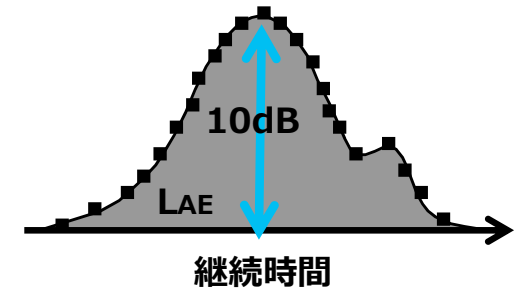


常時観測地点（4地点）における航空機の騒音値は、  
環境基準値の範囲内に収まる見込みです。

# 【参考】航空機騒音の評価について

**Ldenとは？** 単位はデシベル(dB) (整数値)

「日中」「夕方」「夜間」の時間帯毎に測定した騒音レベルを、各時間帯に応じてそれぞれ重み付けした(夕方+5dB、夜間+10dB)上で合計し、そこから1秒当りの平均値を求めます。



**Lden = 全エネルギーの平均**

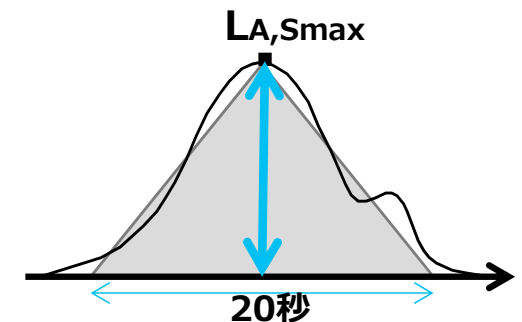
- 騒音の実継続時間内の積分値から求めた単発騒音暴露レベル(LAE)により評価します。
- 飛行騒音と共に、地上騒音も評価します。

**WECPNL (W値) とは？** (※平成24年度まで航空機騒音の評価指標として採用)

1日の騒音レベルの平均値に、発生回数(夕方3倍、夜間10倍)から得られる指標を加味しています。

**WECPNL = 最大騒音レベルの平均 + 10log加重回数 - 27**

- 測定された騒音の最大値と、騒音の継続時間を一律20秒と仮定して算出した単発騒音暴露レベル(LAE)に近似した値で評価します。
- 飛行騒音のみを評価し、地上騒音は評価に含まれません。



※時間帯区分：日中(7~19時)、夕方(19~22時) 夜間(22~7時)