

6.3 騷音

資料編 6.3 騒音 目次

1. L字案とV字案の比較による航空機騒音・低周波音の環境影響の 低減について……………	資 6-3-1
2. コンクリート破碎機の稼働に伴う建設作業騒音……………	資 6-3-5
3. コンクリートプラントの稼働に伴う建設作業騒音……………	資 6-3-8
4. 遮音壁の設置による道路交通騒音の低減効果……………	資 6-3-12
5. 夜間工事に伴う道路交通騒音……………	資 6-3-14
6. サンドコンパクションパイル工（地盤改良工）に伴う建設作業騒音…	資 6-3-16
7. 辺野古集落内を運行する資機材運搬車両等による道路交通騒音……………	資 6-3-23
8. ピーク騒音レベル（L _{Amax} ）及び騒音レベル（L _A ）の予測結果……………	資 6-3-25
9. 普天間飛行場代替施設に関する現地試験飛行時の 騒音測定結果について……………	資 6-3-66
10. 普天間飛行場代替施設建設事業に係る現地試験飛行（デモフライト）の 騒音測定結果について……………	資 6-3-69
11. 普天間飛行場代替施設における飛行回数の時間帯別内訳……………	資 6-3-73
12. MV-22 のエンジンテスト時及びホバリング時における騒音測定結果…	資 6-3-74
13. 機種別飛行態様別のスラントディスタンス……………	資 6-3-75
14. 直近（平成 20～23 年度）の騒音発生回数を加えた場合の 1 日平均騒音発生回数の比較結果……………	資 6-3-79
15. オーバーラン（固定翼機）を使用した場合の試算結果……………	資 6-3-84
16. 風の影響を考慮した騒音伝搬の試算結果……………	資 6-3-85

1. L字案とV字案の比較による航空機騒音・低周波音の環境影響の低減について

1.1 飛行経路について

L字案とV字案における北東及び南西よりの風の場合の飛行経路は図-6.3.1及び図-6.3.2に、飛行経路周辺集落における飛行経路と集落との距離は表-6.3.1に示すとおりです。

L字案の飛行経路周辺における周辺集落との距離は、安部集落の近傍を飛行し、辺野古集落では約700m、豊原及び松田集落では約500mとなっています。

V字案における周辺集落との距離は、安部集落で約380m、辺野古集落で約1,100m、豊原集落で約1,700m、松田集落で約1,400mとなっています。

L字案とV字案の飛行経路と集落との距離を比較すると、V字案の飛行経路の方が周辺集落から約380m～1,200m離れていることから、V字案の方が航空機騒音、低周波音による影響を相当程度低減できると考えています。

表-6.3.1 L字案とV字案の飛行経路と周辺集落との距離

集落名	L字案	V字案	V字案－L字案
安部集落	近傍	約380m	約380m
辺野古集落	約700m	約1,100m	約400m
豊原集落	約500m	約1,700m	約1,200m
松田集落	約500m	約1,400m	約900m

1.2 加重等価継続感覚騒音レベル（WECPNL）の予測コンターについて

L字案とV字案における加重等価継続感覚騒音レベル（WECPNL）の予測コンターは図-6.3.3に示すとおりです。

L字案とV字案の加重等価継続感覚騒音レベル（WECPNL）の予測コンターを比較すると、両案とも70WECPNLの範囲内に集落はありません。

L字案の予測コンターによると、辺野古、豊原の陸域部が70Wの範囲内に含まれており、V字案では豊原沿岸域の一部が70Wの範囲内となっています。

L字案とV字案の陸域部における70Wが含まれる範囲を比較すると、L字案の予測コンターの範囲が大きく、V字案の方が豊原沿岸域の一部となっていることから、V字案の方が航空機騒音による影響を相当程度低減できると考えています。

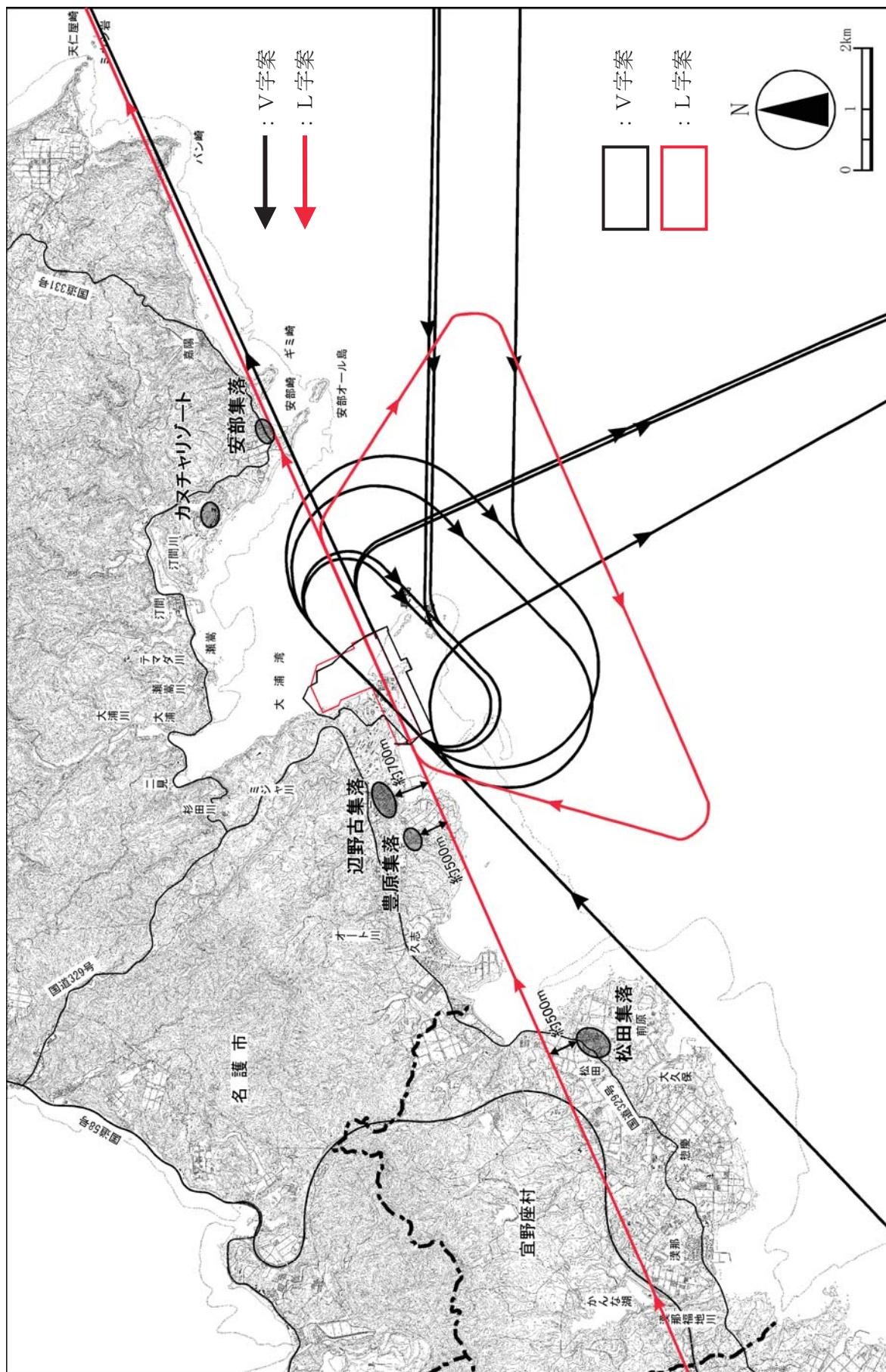
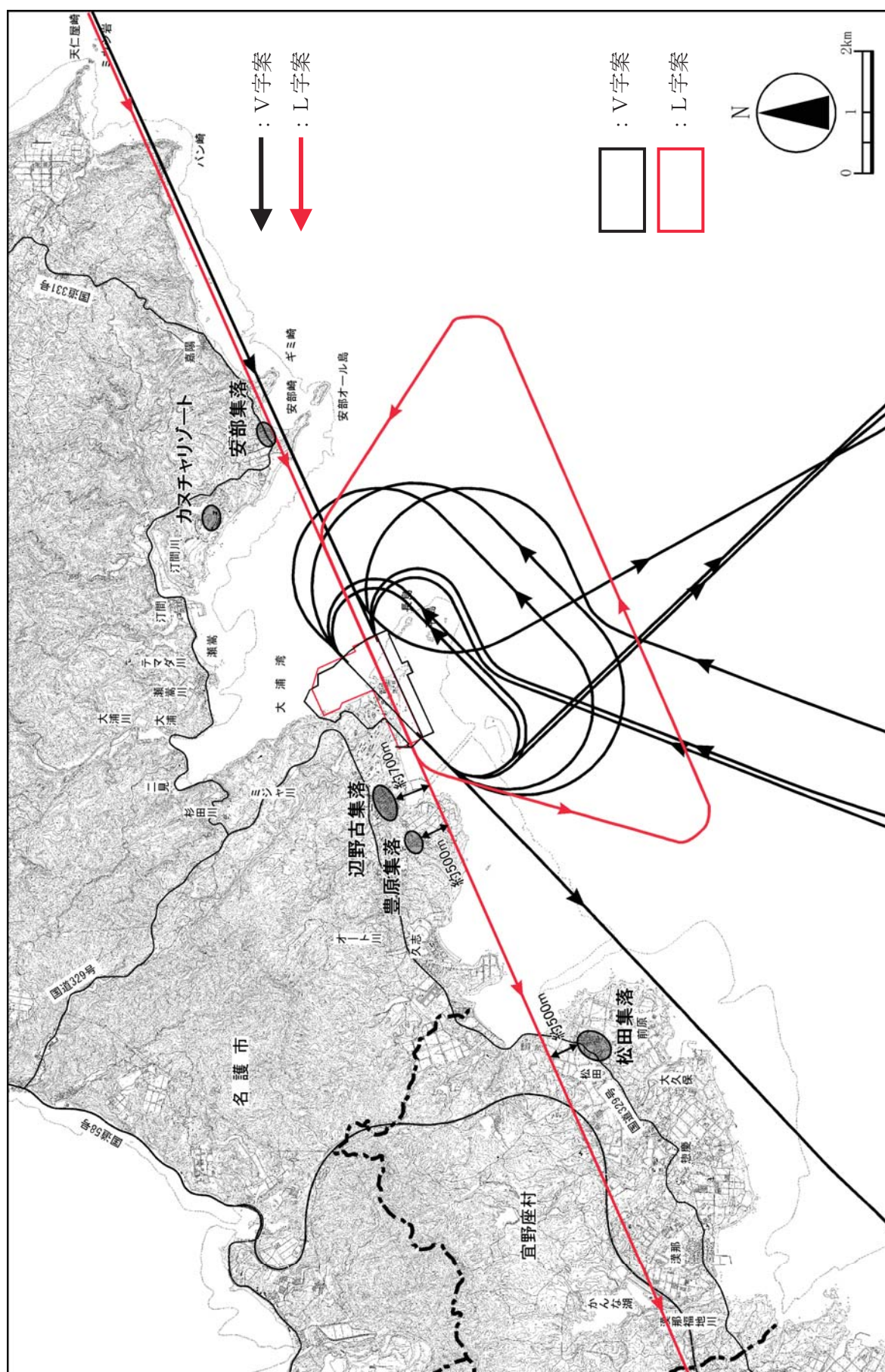


図-6.3.1 L字案とV字案の飛行経路の比較（北東：A方向）



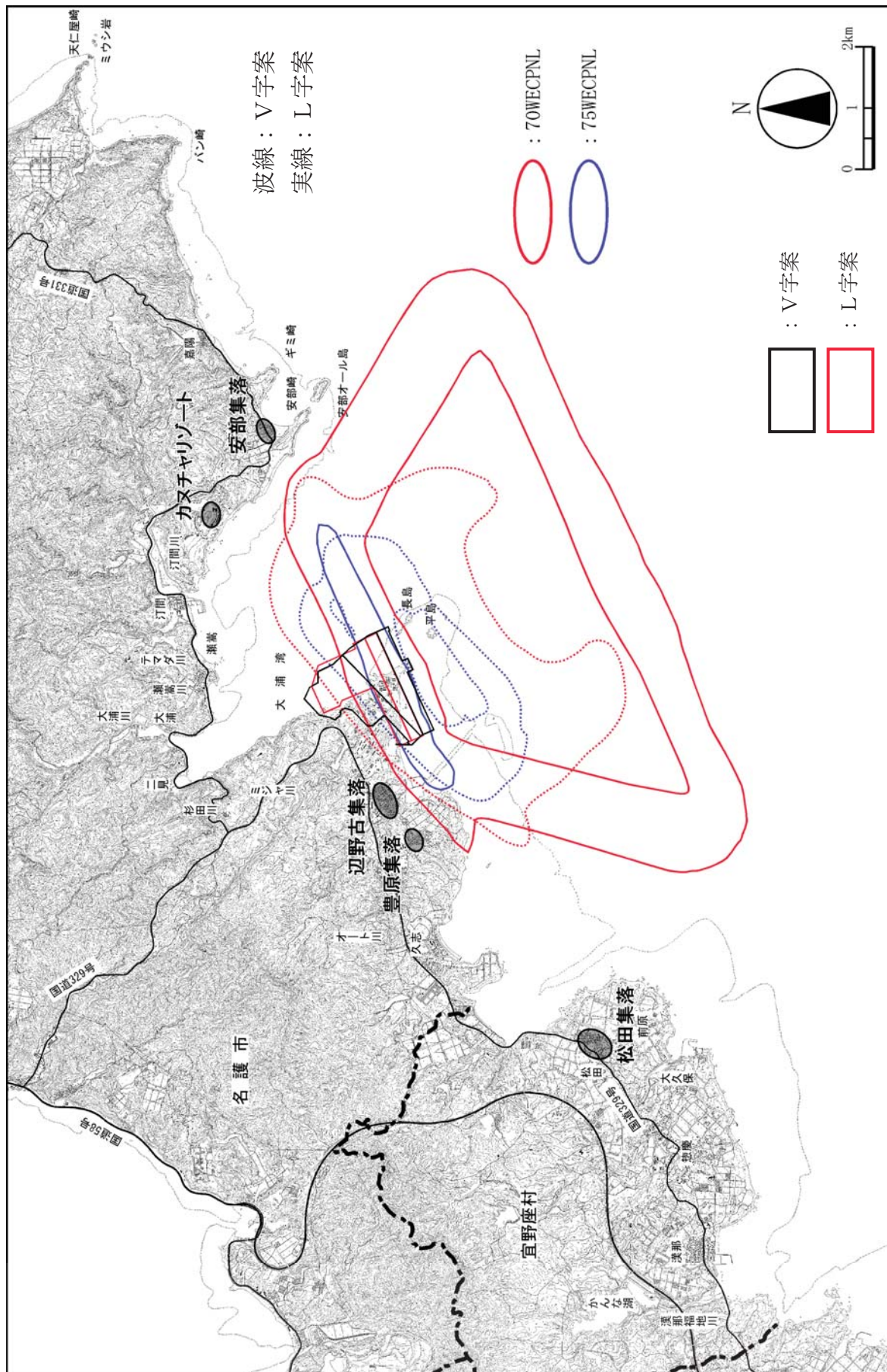


図-6.3.3 L字案とV字案の加重等価継続感覚騒音レベル（WECPNL）の予測コンター

2. コンクリート破砕機の稼働に伴う建設作業騒音

2.1 工程計画及び設置箇所

普天間飛行場代替施設建設事業に伴い撤去が必要となる既存施設の解体、舗装等撤去の工程計画は表-6.3.2に示すとおりです。

既施設の解体は、1年次1ヶ月目から開始し、4年次10ヶ月目に終了する計画となっており、アスファルト、コンクリート舗装の撤去は、2年次4ヶ月目、4年次3ヶ月目、4年次11ヶ月から5年次1ヶ月にかけて行う計画としています。

表-6.3.2 工程計画

項目	1年次												2年次											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
基礎躯体解体																								
上部躯体解体																								
As舗装撤去																								
Con舗装撤去																								

項目	3年次												4年次											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
基礎躯体解体																								
上部躯体解体																								
As舗装撤去																								
Con舗装撤去																								

項目	5年次			
	1	2	3	4
基礎躯体解体				
上部躯体解体				
As舗装撤去				
Con舗装撤去				

また、コンクリート破砕機の設置箇所は図-6.3.4に示すとおりです。



図-6.3.4 コンクリート破砕機の設置箇所

2.2 処理能力及び設置台数

コンクリート破砕機の作業能力については、メーカーヒアリングより処理能力 50t/h級を想定し、日作業能力は $50\text{t/h} \times 7\text{h} \div 2.3\text{t/m}^3 \div 150\text{m}^3/\text{日}$ としました。

また、コンクリート破砕機の設置台数は、1台と計画しています。

2.3 パワーレベル

コンクリート破砕機のパワーレベルは、表-6.3.3に示すとおりです。

表-6.3.3 コンクリート破砕機のパワーレベル

建設機械	規格	パワーレベル (dB)
コンクリート破砕機	50t/h	108

2.4 予測結果

コンクリート破砕機の稼働に伴い発生する建設作業騒音の予測結果は表-6.3.4に、建設作業騒音の予測コンターは図-6.3.5に示すとおりです。

国立沖縄工業高等専門学校、辺野古集落（敷地境界線を含む）において、30dB未満と予測しました。

表-6.3.4 建設作業騒音の予測結果

予測地点	騒音レベル (dB)	
	敷地境界	予測地点
国立沖縄工業高等専門学校	<30	<30
辺野古集落	<30	<30

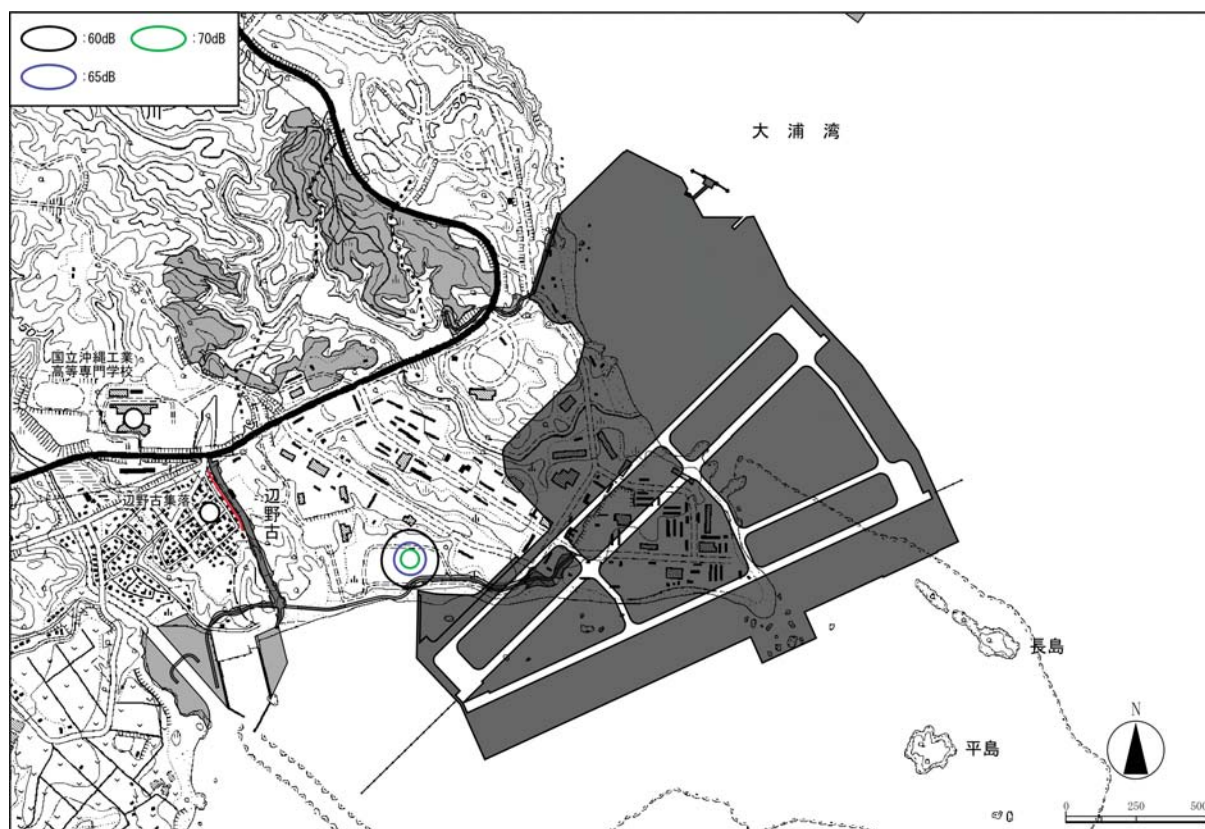


図-6.3.5 建設作業騒音の予測コンター

3. コンクリートプラントの稼働に伴う建設作業騒音

3.1 設置位置、規模、稼働台数

飛行場の舗装工事は、全体工事計画の制約から相当な施工数量を急速施工で行うために、夜間に工事を実施する工程となっており、舗装コンクリートを夜間に調達することが必要となります。

夜間工事において舗装コンクリートを市内プラントから調達する場合、夜間にコンクリート搬入用ダンプトラックが辺野古集落に隣接する工事用仮設道路を運行することになり、地域住民の生活環境配慮の観点から、舗装コンクリートを夜間に現場内で調達できるように、コンクリートプラントを設置する計画です。

コンクリートプラントの設置位置は、図-6.3.6に示すように、辺野古集落から離れた位置に設置する計画であり、プラントから発生する騒音は十分減衰するものと考えています。

設置するコンクリートプラントの混練機（バッチャープラント）の混練容量は $2.0\text{ m}^3 \times 3$ 基を計画しています。

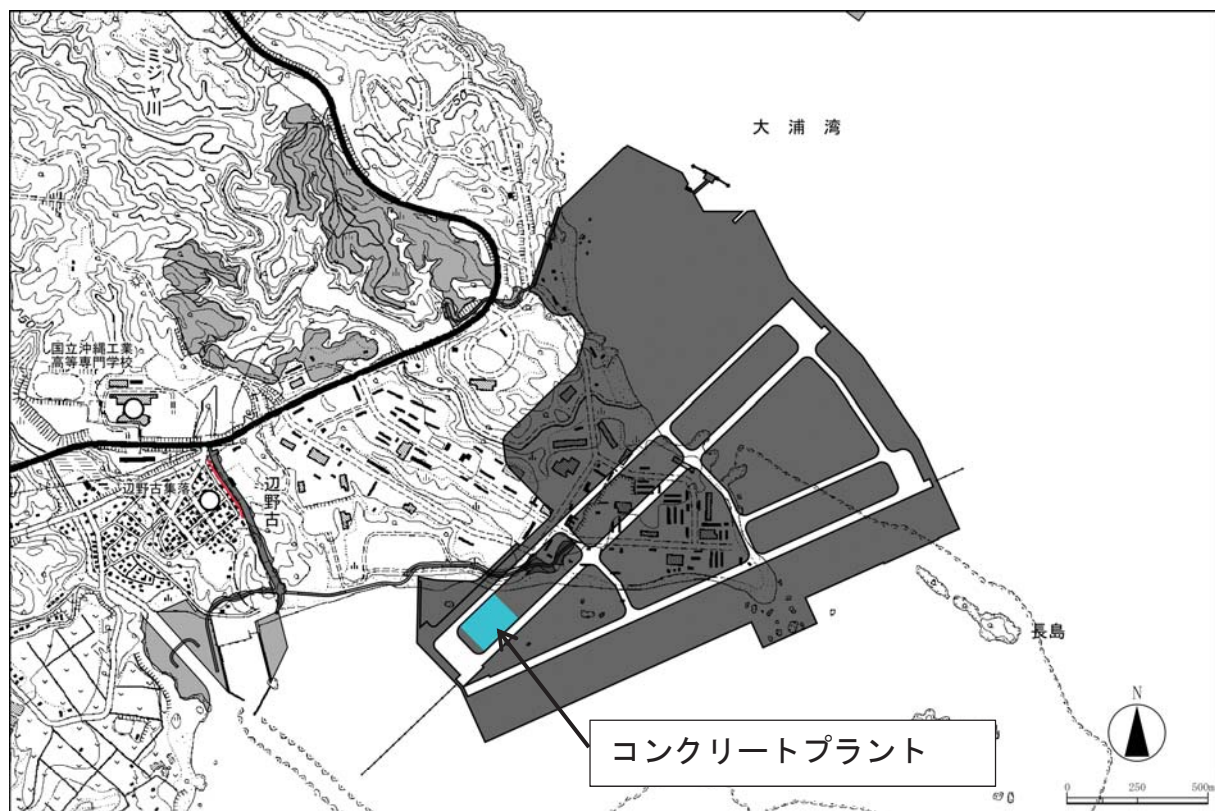


図-6.3.6 コンクリートプラントの設置位置

コンクリートプラントの概略機械配置は図-6.3.7に示すとおりです。

コンクリートプラント主要機械一覧

	機械名称	仕様	数量	単位	電容量 (kw)	備 考
1	振動フィーダ	570t/h	1	台	1.5	組替材受入ホップ
2	振動フィーダ	570t/h	1	台	0.75	組替材受入ホップ
3	受入ベルトコンベア	BC-1	1	基	45.0	900w×87.891
4		BC-2	1	基	30.0	900w×44.461
5		BC-3	1	基	22.0	900w×62.501
6		BC-4	1	基	45.0	900w×82.901
7		BC-5	1	基	22.0	900w×22.491
8		BC-6	1	基	15.0	900w×62.501
9	組替材ピン	φ14×12.1m	4	基	-	
10	組替材ピン	φ14×12.1m	4	基	-	
11	引出コンベア	BC-7	1	基	15.0	900w×80.331
12		BC-8	1	基	15.0	900w×74.391
13		BC-9	1	基	15.0	900w×43.771
14		BC-10	1	基	55.0	900w×112.431
15		BC-11	1	基	55.0	900w×111.121
16	パツチャーププラント	2.5t×1 2軸強制	1	基	120.0	
17	パツチャーププラント	2.5t×2 2軸強制	1	基	183.0	
18	セメントサイロ	1000t	3	基	-	
19	ルーツコロロ	60t/h	2	台	110.0	
20	ルーツコロロ	30t/h	1	台	30.0	
21	ロータリーフィーダ	60, 30t/h	3	台	4.5	
22	混和剤タンク	1000t	3	基	-	
23	振動フィーダ	570t/h	8	台	6.0	組替材引出
24	パイプレータ		8	台	3.2	組替材引出
25	給水槽	φ8×4.3m	2	基	-	
	給水ポンプ		2	台	11.0	
	排水ポンプ		1	台	3.7	
26	温水処理設備	30m ³ /h	1	台	23.0	
27	冷水設備	678,000kcal/h	1	台	156.1	
		1,305,000kcal/h	1	台	4.4	
28	事務所及び試験室	4t×8k	1	棟	10.0	1F試験室、2F事務所
29	トラックスケール	40t	1	台	-	
	合計				1,001.15	

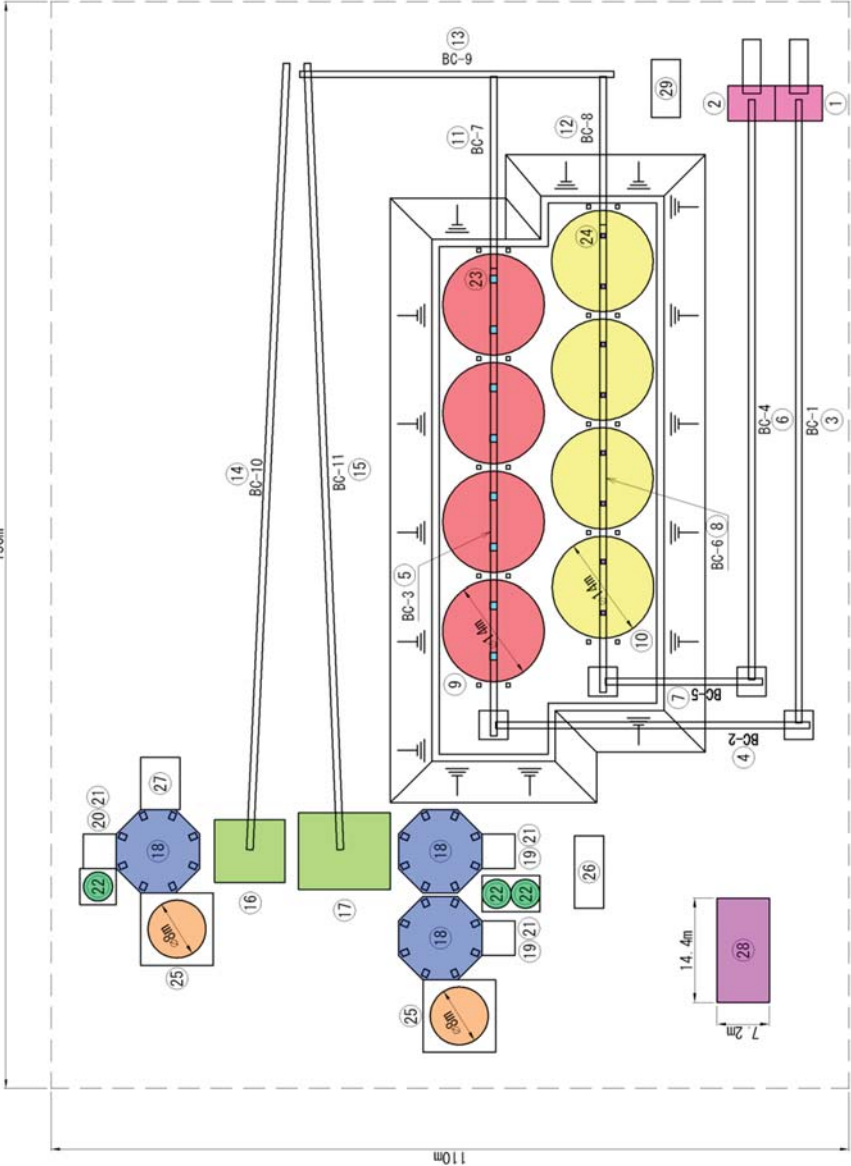


図-6.3.7 コンクリートプラントの概略機械配置

3.2 騒音対策

コンクリートプラントの混練機（バッチャープラント）の騒音対策は以下のとおりです。

- ① エア排気音に対する消音機器を設置する。
- ② 骨材投入音に対して耐摩耗ゴムを取り付ける。
- ③ 外装を防音材とする。

3.3 パワーレベル

コンクリートプラントから発生するパワーレベルは、表-6.3.5に示すとおりです。

表-6.3.5 コンクリートプラントのパワーレベル

建設機械	規格	パワーレベル (dB)
コンクリートプラント	2.0m ³ ×3 基	108

3.4 予測結果

コンクリートプラントの稼働に伴い発生する建設作業騒音の予測結果は表-6.3.6に、建設作業騒音の予測コンターは図-6.3.8に示すとおりです。

国立沖縄工業高等専門学校、辺野古集落（敷地境界線を含む）において、30dB未満と予測しました。

表-6.3.6 建設作業騒音の予測結果

予測地点	騒音レベル (dB)	
	敷地境界	予測地点
国立沖縄工業高等 専門学校	<30	<30
辺野古集落	<30	<30

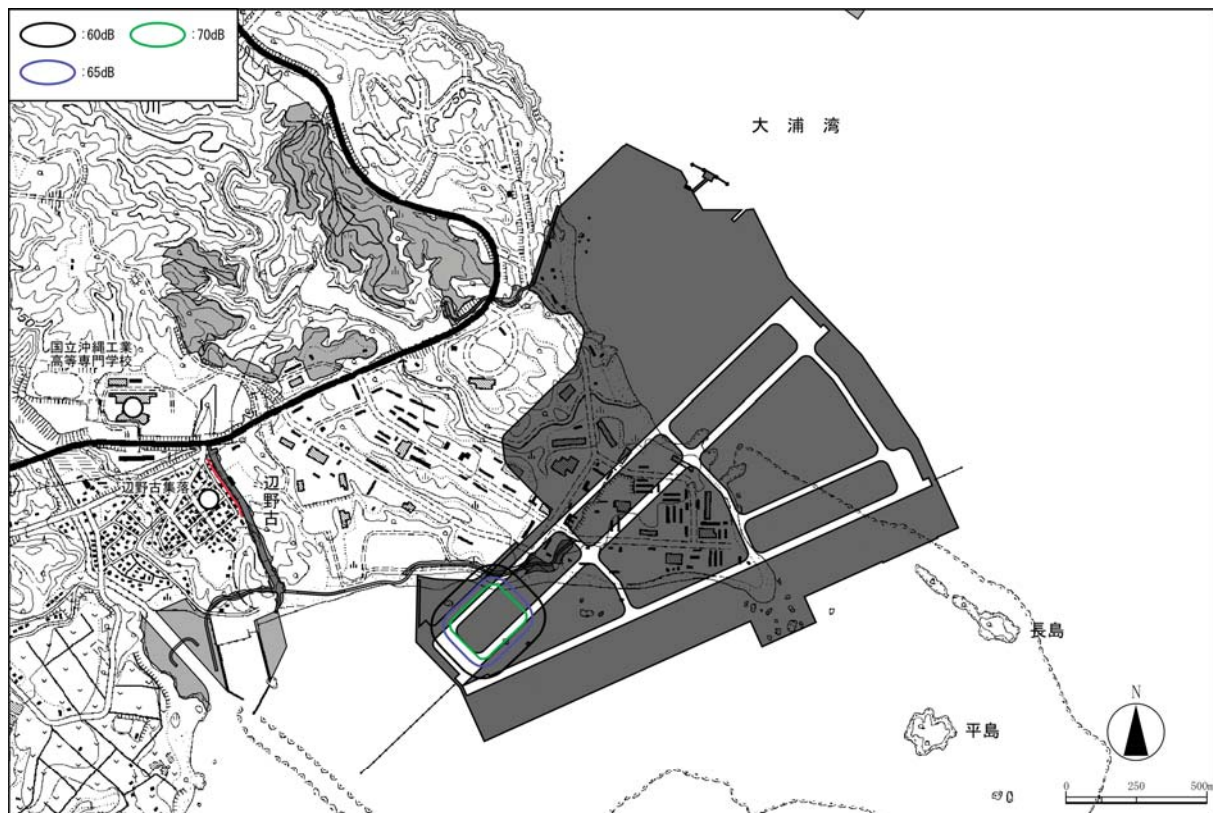


図-6.3.8 建設作業騒音の予測コンター

4. 遮音壁の設置による道路交通騒音の低減効果

工事用仮設道路Aは辺野古集落の近傍に設置されることから、住宅地に隣接する区間については、近隣住民の生活環境に配慮し、遮音壁（高さ：3.1m）を設置する計画としており、遮音壁の設置による道路交通騒音の低減効果を検討しました。

4.1 資機材運搬車両等の運行台数

工事用仮設道路Aを運行する資機材運搬車両等による環境影響が最大となる1年次8ヶ月を予測対象時期とし、表-6.3.7に示すように設定しました。

また、予測に用いた走行速度は30km/hに設定しました。

表-6.3.7 資機材運搬車両等の運行台数

單位：台／16時間

予測地点	対象道路 (車線数)	一般交通車両		資機材運搬車両等		予測交通量	
		小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車
辺野古	工事用仮設道路 (2)	0	0	740	1,498	740	1,498

4.2 道路構造

工事用仮設道路Aにおける予測地点の道路構造は図-6.3.9に示すとおりです。

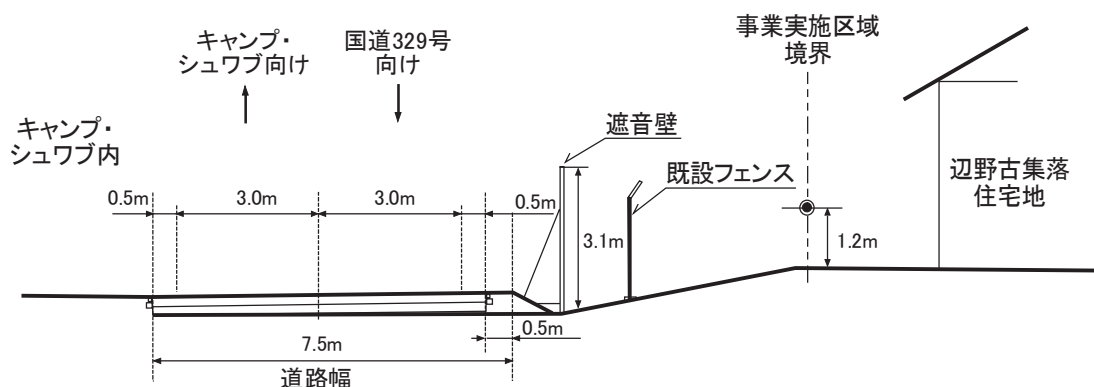


図-6.3.9 予測地点（工事用仮設道路A）の道路構造

4.3 予測結果

工事用仮設道路Aにおいて、遮音壁の設置の有無による道路交通騒音の予測結果は表-6.3.8に示すとおりです。

工事用仮設道路Aにおいて、遮音壁を設置しない場合における道路交通騒音は60dB、59dB（2F）と予測しました。

また、遮音壁を設置した場合における道路交通騒音は44dB、51dB（2F）と予測しました。

遮音壁の設置による道路交通騒音の低減効果は、16dB、8dB（2F）となります。

表-6.3.8 道路交通騒音（ L_{Aeq} ）の予測結果

予測地点	対象道路 (車線数)	騒音レベル (dB)		低減効果 (dB)
		遮音壁／無	遮音壁／有	
辺野古	工事用仮設道路 (2)	60	44	16
		59 (2F)	51 (2F)	8

注) 1. 予測結果は地上1.2mにおける値です。

2. 表中の辺野古の騒音レベルの下段は2階建て建物の高さにおける予測結果です。

3. 低減効果とは遮音壁の設置による減少した騒音レベルです。

5. 夜間工事に伴う道路交通騒音

5.1 資機材運搬車両等の運行台数

夜間工事においては、主要資材（路盤材や舗装コンクリート等）の運搬は実施しないことから、基本的に工事用仮設道路を使用しない計画としています。

ただし、夜間工事中に、急な天候悪化等の要因により、工事が急に中止になった場合については、工事作業員が帰宅するために工事用仮設道路を使用する可能性が考えられます。

夜間工事に伴い運行する資機材運搬車両等の台数は表-6.3.9に示すとおりです。

また、予測に用いた交通量は、資機材運搬車両等による環境影響が最大となる時期とし、5年次2ヶ月目としました。

予測に用いた走行速度は30km/hに設定しました。

表-6.3.9 夜間工事の資機材運搬車両等の運行台数

区分	5年次			備考
	2	3	4	
小型車	26	45	9	作業員の帰宅用（4人/台）
大型車	40	24	12	

5.2 予測結果

夜間工事において資機材運搬車両等の運行に伴い発生する道路交通騒音の予測結果は表-6.3.10に、距離減衰は図-6.3.10に示すとおりです。

辺野古の工事用仮設道路における道路交通騒音は32、37dBと予測しました。

表-6.3.10 道路交通騒音（ L_{Aeq} ）の予測結果

予測地点	対象道路 (車線数)	騒音レベル (dB)
辺野古	工事用仮設道路 (2)	32
		37 (2F)

注) 1. 予測結果は地上1.2mにおける値です。

2. 表中の騒音レベルは、遮音壁の防音効果を見込んでいません。

3. 表中の騒音レベルの下段は2階建て建物の高さにおける予測結果です。

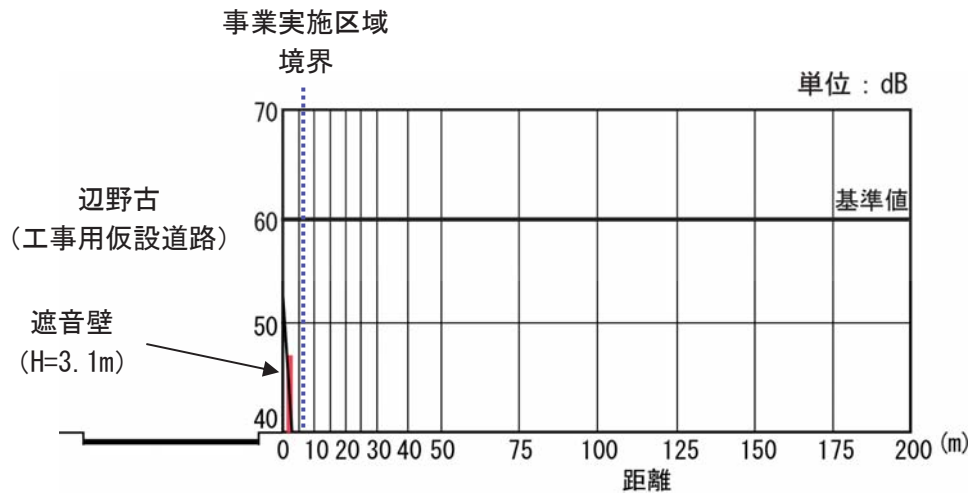


図-6.3.10 道路交通騒音の距離減衰

6. サンドコンパクションパイル工（地盤改良工）に伴う建設作業騒音

6.1 サンドコンパクションパイル工法

サンドコンパクションパイル工法は、一般的に大きく分けて動的工法と静的工法に分けられています。静的工法は圧入方式で動的工法に比べると施工能力がかなり落ちます。一方、動的工法とは、ケーシングパイプを振動力により挿入し、次にケーシングパイプ内に砂を投入します。投入した砂を衝撃力により締固めながら砂杭を形成していきます。

本施工計画では、施工能力の高い動的工法（振動式）で行う計画としています。

6.2 建設機械の稼働台数及びパワーレベル

サンドコンパクションパイル工（地盤改良工）は、図-6.3.11～図-6.3.14に示すように、2年次8ヶ月目から4年次12ヶ月にかけて行う計画としています。

建設機械の稼働台数、建設工事の進捗状況を基に、工事期間中におけるサンドコンパクションパイル工（地盤改良工）による環境影響を検討した結果、辺野古集落に最も近い施工時となる2年次11ヶ月目を予測対象時期としました。

予測対象時期における建設機械の稼働台数は表-6.3.11に、建設機械の稼働位置を図-6.3.15に示すとおりです。

表-6.3.11 建設機械の稼働台数及びパワーレベル

建設機械	規格	台数	騒音対策	パワーレベル (dB)
サンドパイル機	リーダ式 120kw	14	—	119
ホイールローダ	山積1.2m ³ 級	14	有	107

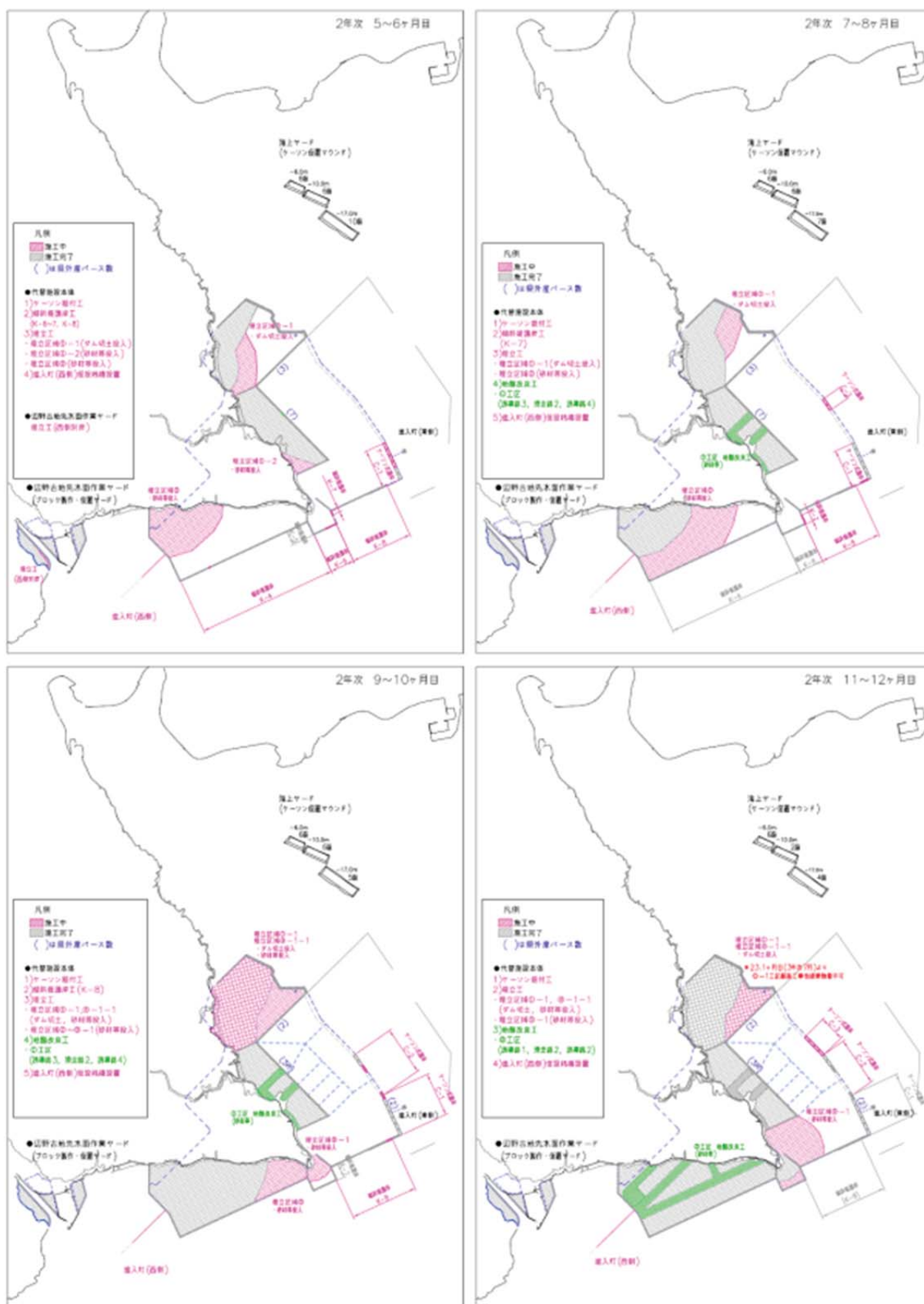


図-6.3.11 サンドコンパクションパイル工（地盤改良工）の工事進捗図

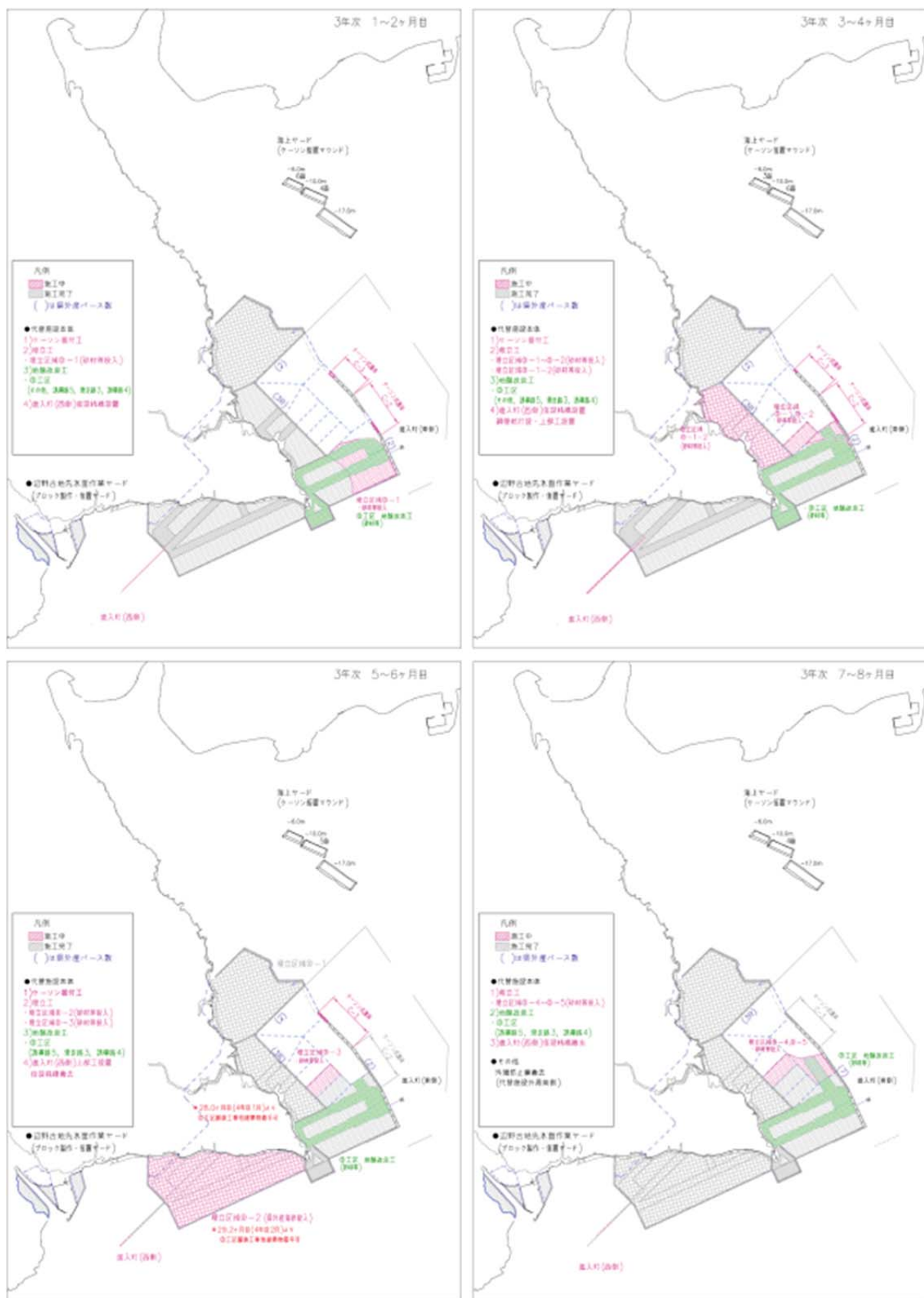


図-6.3.12 サンドコンパクションパイル工（地盤改良工）の工事進捗図

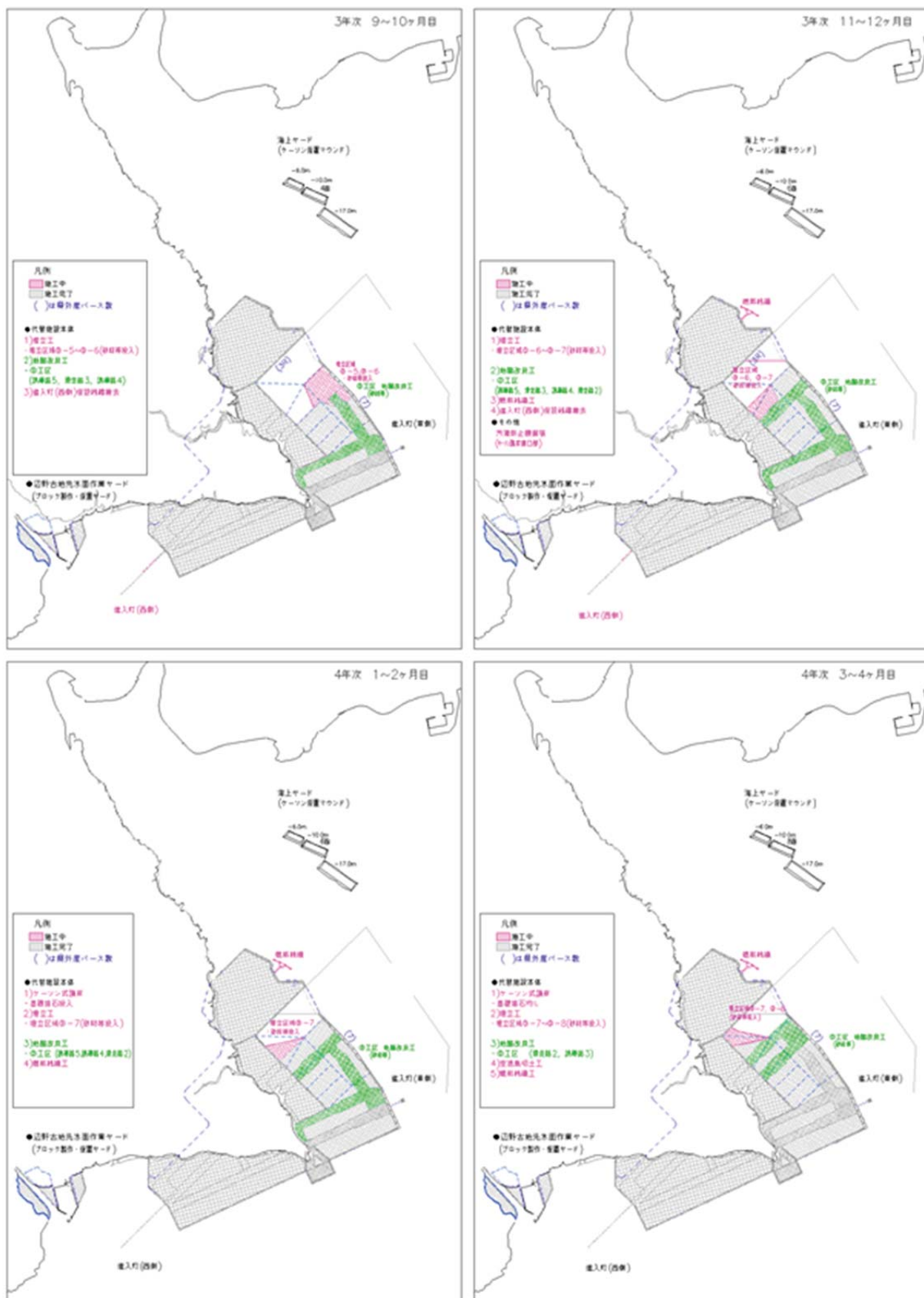


図-6.3.13 サンドコンパクションパイル工（地盤改良工）の工事進捗図



図-6.3.14 サンドコンパクションパイル工（地盤改良工）の工事進捗図

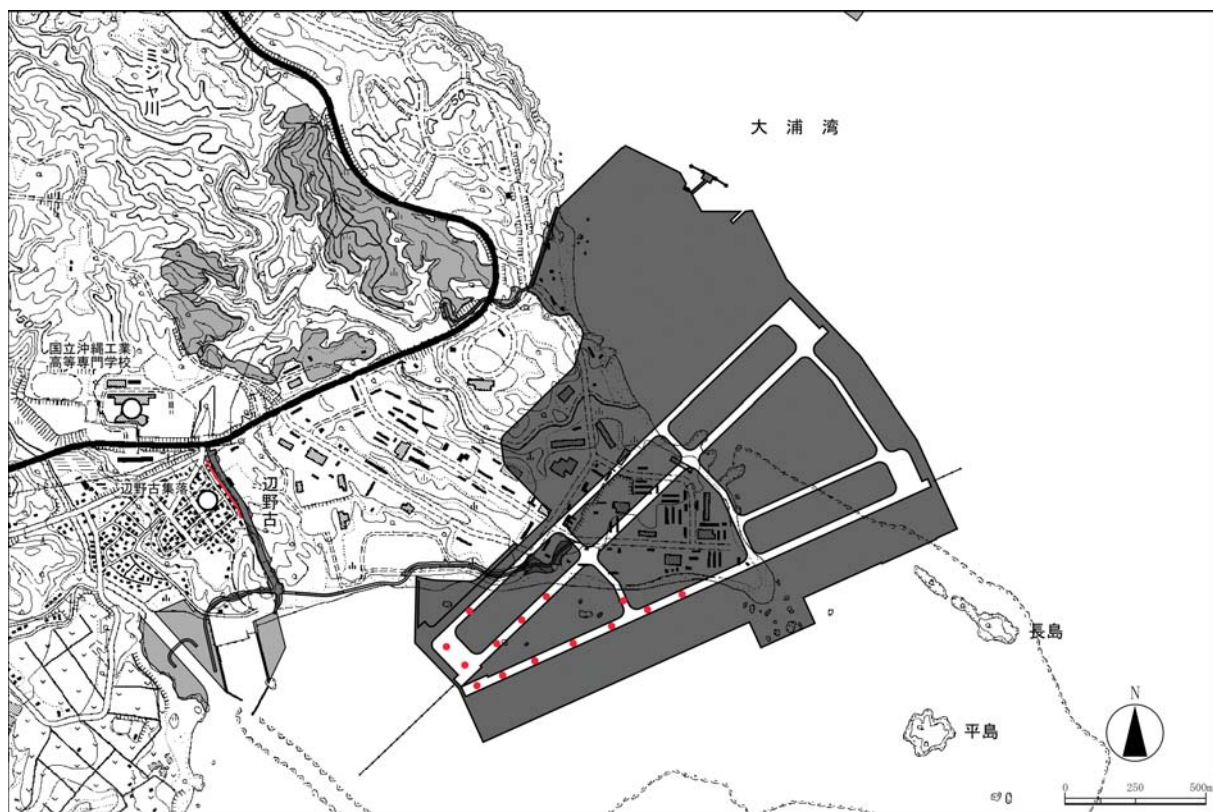


図-6.3.15 建設機械の稼働位置（サンドコンパクションパイル工）

6.3 予測結果

サンドコンパクションパイル工（地盤改良工）に伴い発生する建設作業騒音の予測結果は表-6.3.12に、建設作業騒音の予測コンターは図-6.3.16に示すとおりです。

国立沖縄工業高等専門学校方面の敷地境界線上では42dB、国立沖縄工業高等専門学校では46dBと予測し、辺野古集落方面の敷地境界線上では48dB、辺野古集落では45dBと予測しました。

表-6.3.12 建設作業騒音の予測結果

予測地点	騒音レベル (dB)	
	敷地境界	予測地点
国立沖縄工業高等専門学校	44	46
辺野古集落	48	45

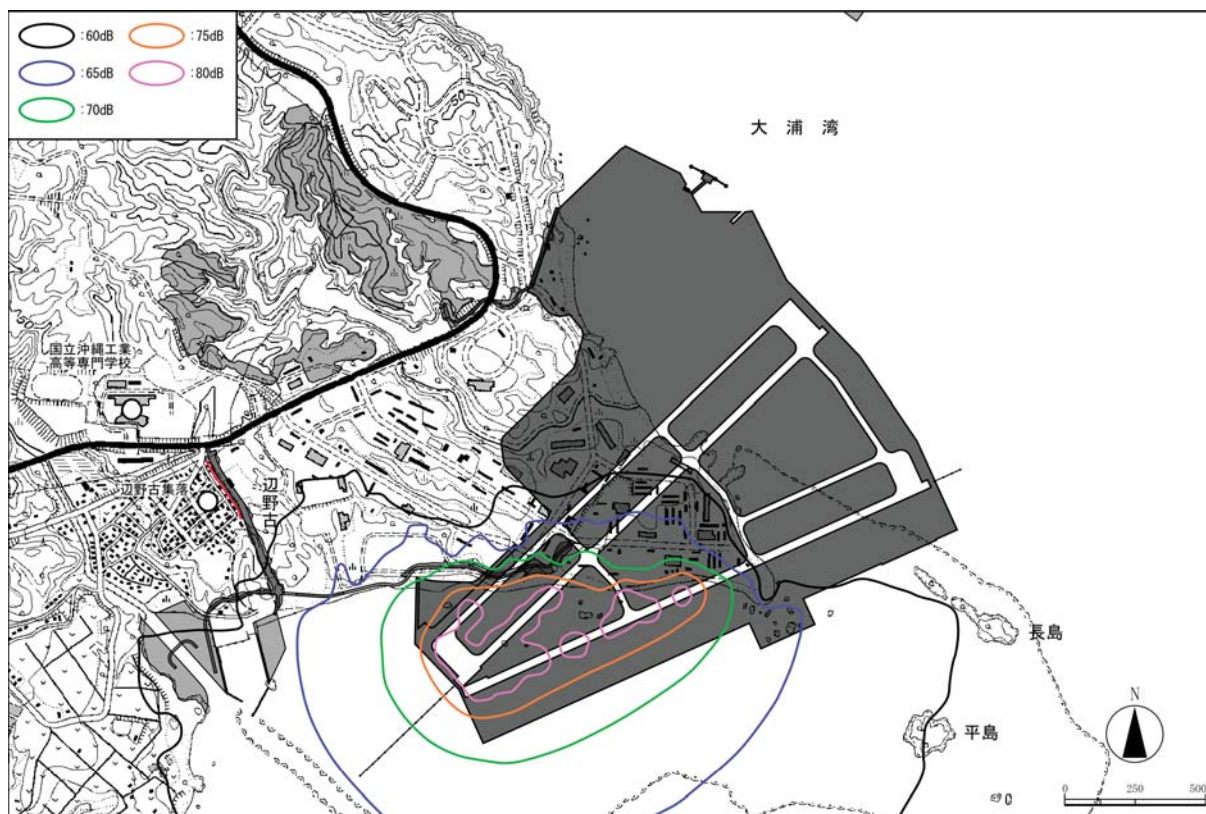


図-6.3.16 建設作業騒音の予測コンター

7. 辺野古集落内を運行する資機材運搬車両等による道路交通騒音

7.1 資機材運搬車両等の運行台数

工事用仮設道路の整備工事が終了するまでの2ヶ月間は、辺野古地先水面作業ヤードの造成工事に伴って、辺野古集落内を資機材運搬車両等が運行する計画としています。

辺野古地先水面作業ヤードの造成工事に伴い運行する資機材運搬車両等の台数は表-6.3.13に示すとおりです。

予測に用いた走行速度は30km/hに設定しました。

表-6.3.13 資機材運搬車両等の運行台数

工区	建設機械	規格	1 ヶ月	2 ヶ月
辺野古漁港西側対岸傾斜堤護岸	ダンプトラック	10t	302	302
辺野古漁港西側傾斜堤護岸			305	305
辺野古漁港東側傾斜堤護岸			305	305
辺野古漁港西側対岸傾斜堤護岸	コンクリート ミキサー車	4. 4m ³	9	9
辺野古漁港西側傾斜堤護岸			8	8
辺野古漁港東側傾斜堤護岸			8	8
合計（台／月）			937	937

7.2 予測結果

辺野古地先水面作業ヤードの造成工事において資機材運搬車両等の運行に伴い発生する道路交通騒音の予測結果は表-6.3.14に、距離減衰は図-6.3.17に示すとおりです。

辺野古集落内における道路交通騒音は51dBと予測しました。

表-6.3.14 道路交通騒音（L_{Aeq}）の予測結果

予測地点	対象道路	騒音レベル (dB)
辺野古	集落内道路	51

注) 予測結果は地上1.2mにおける値です。

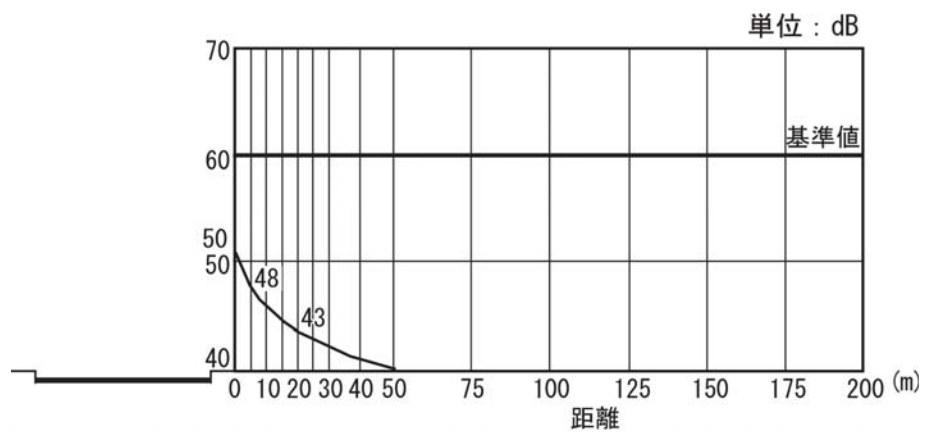


図-6.3.17 道路交通騒音の距離減衰

8. ピーク騒音レベル（LAmax）及び騒音レベル（LA）の予測結果

8.1 飛行時

飛行場の供用後における各予測地点のピーク騒音レベル（LAmax）の予測結果は表-6.3.15～表-6.3.17に、ピーク騒音レベル（LAmax）の予測コンターは図-6.3.18～図-6.3.45に示すとおりです。

表-6.3.15 ピーク騒音レベル（CH-53）の予測結果

単位：dB

No.	予測地点	機 種	CH-53									
		方 向	A					B				
		態 様	TO	LDV	LDI	TG	LRE	TO	LDV	LDI	TG	LRE
		カテゴリ	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
1	安部集落	AN-1	60.9	60.5	54.0	62.1	54.0	54.0	58.5	82.3	59.5	82.3
2	カヌチャリゾート	AN-2	61.2	57.9	55.4	64.3	54.5	55.4	59.1	68.1	61.1	68.1
3	汀間集落	AN-3	59.5	57.0	57.0	63.6	54.9	57.0	58.6	60.2	61.3	60.2
4	瀬嵩集落	AN-4	59.6	59.6	59.6	63.8	56.8	59.6	59.5	59.6	62.6	59.5
5	大浦集落	AN-5	56.7	57.4	57.4	59.6	55.1	57.4	56.7	56.7	59.0	56.5
6	二見集落	AN-6	55.4	56.3	56.3	57.0	54.7	56.3	55.4	55.4	56.9	54.6
7	国立沖縄工業高等専門学校	AN-7	64.0	67.7	67.8	67.7	67.0	67.8	64.0	64.0	67.8	60.6
8	辺野古高台	AN-8	64.5	70.4	70.9	70.4	70.7	71.1	64.5	64.5	71.1	61.2
9	辺野古漁港	AN-9	66.3	74.8	75.7	74.8	75.4	76.1	66.3	66.3	76.1	62.8
10	辺野古集落	AN-10	63.9	69.8	70.6	69.8	70.5	70.8	63.9	63.9	70.8	60.7
11	豊原集落	AN-11	59.6	64.0	65.9	64.0	65.9	65.4	59.6	59.6	65.4	57.4
12	久志集落	AN-12	55.1	58.5	62.8	58.5	62.8	60.0	55.1	55.1	60.0	53.8
13	松田集落	AN-13	50.1	52.8	68.6	52.8	68.6	54.1	53.4	50.1	54.1	50.0
14	宜野座IT企業立地予定地	AN-14	50.9	54.0	75.2	54.0	75.2	55.5	55.1	50.9	55.5	51.0
15	児童福祉施設	AN-15	61.3	65.7	66.5	65.7	66.5	66.5	61.3	61.3	66.5	58.6

注) 1. TOとは離陸、LDVとはVFR着陸、LDIとはIFR着陸、TGとはタッチアンドゴー、LREとはIFR着陸復行を示します。

2. A方向とは北東方向への離着陸、B方向とは南西方向への離着陸を示します。

表-6.3.16 ピーク騒音レベル (MV-22) の予測結果

単位：dB

No.	予測地点	機 種	MV-22 (Airplane Mode)									
		方 向	A					B				
		態 様	TO	LDV	LDI	TG	LRE	TO	LDV	LDI	TG	LRE
		カテゴリー	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
1	安部集落	AN-1	78.3	52.0	52.0	67.2	51.3	52.5	57.9	78.2	61.7	78.2
2	カヌチャリゾート	AN-2	65.3	53.1	53.1	66.7	51.7	54.1	57.4	64.1	61.6	64.1
3	汀間集落	AN-3	55.1	54.5	54.5	60.2	52.1	55.7	55.7	56.9	59.3	56.9
4	瀬嵩集落	AN-4	56.2	56.8	56.8	58.9	53.8	57.9	56.3	56.3	59.5	56.3
5	大浦集落	AN-5	53.7	55.2	55.2	55.7	52.3	55.2	55.0	55.0	56.0	53.5
6	二見集落	AN-6	52.5	54.8	54.8	54.8	51.9	53.8	54.3	54.3	53.9	51.8
7	国立沖縄工業高等専門学校	AN-7	62.5	64.2	64.2	64.2	63.1	64.2	60.1	60.1	64.2	57.2
8	辺野古高台	AN-8	64.0	66.6	66.8	66.6	66.6	68.4	60.1	60.1	68.6	57.7
9	辺野古漁港	AN-9	66.4	71.1	71.5	71.1	71.2	73.7	61.2	61.2	74.0	59.2
10	辺野古集落	AN-10	63.3	66.1	66.5	66.1	66.4	68.1	59.7	59.7	68.3	57.3
11	豊原集落	AN-11	58.4	60.8	62.0	60.8	62.0	62.1	56.5	56.5	61.6	54.3
12	久志集落	AN-12	53.8	56.1	59.2	56.1	59.2	56.9	53.0	53.0	54.7	51.1
13	松田集落	AN-13	48.7	51.5	65.9	51.5	65.9	65.5	48.8	48.8	49.3	47.6
14	宜野座IT企業立地予定地	AN-14	49.5	52.9	72.4	52.9	72.4	72.0	49.5	49.5	50.1	48.6
15	児童福祉施設	AN-15	60.1	62.1	62.6	62.1	62.6	63.1	57.9	57.9	63.3	55.4

注) 1. TOとは離陸、LDVとはVFR着陸、LDIとはIFR着陸、TGとはタッチアンドゴー、LREとはIFR着陸復行を示します。

2. A方向とは北東方向への離着陸、B方向とは南西方向への離着陸を示します。

表-6.3.17 ピーク騒音レベル (C-12) の予測結果

単位：dB

No.	予測地点	機 種	C-12							
		方 向	A				B			
		態 様	T0	LD	TG	LRE	T0	LD	TG	LRE
		カテゴリ	59	60	61	62	63	64	65	66
1	安部集落	AN-1	73.3	—	65.2	49.7	51.6	72.5	58.7	72.5
2	カヌチャリゾート	AN-2	65.6	—	65.8	50.3	53.8	57.0	56.8	57.0
3	汀間集落	AN-3	57.4	—	62.2	50.9	55.9	47.8	55.9	47.8
4	瀬嵩集落	AN-4	56.7	—	61.7	53.4	58.7	47.1	58.7	56.6
5	大浦集落	AN-5	53.3	—	56.7	51.2	55.3	—	55.3	53.1
6	二見集落	AN-6	51.6	—	53.6	50.6	53.4	—	53.4	50.6
7	国立沖縄工業高等専門学校	AN-7	64.3	56.6	65.3	64.9	65.7	49.6	65.7	57.8
8	辺野古高台	AN-8	65.9	60.3	66.8	69.0	69.2	49.6	69.3	58.5
9	辺野古漁港	AN-9	68.9	65.4	69.8	73.8	74.2	51.0	74.3	60.4
10	辺野古集落	AN-10	65.1	60.0	65.9	68.8	68.9	48.9	69.0	58.0
11	豊原集落	AN-11	59.3	54.5	59.9	54.5	63.8	—	63.3	54.0
12	久志集落	AN-12	53.4	51.0	53.6	51.0	60.3	—	57.6	49.4
13	松田集落	AN-13	45.7	57.7	45.7	57.7	64.8	—	51.3	—
14	宜野座IT企業立地予定地	AN-14	46.9	65.0	46.9	65.0	68.9	—	53.4	45.5
15	児童福祉施設	AN-15	61.6	55.2	62.2	61.3	64.4	46.4	64.4	55.5

注) 1. T0とは離陸、LDとは着陸、LREとはIFR着陸復行を示します。

2. A方向とは北東方向への離着陸、B方向とは南西方向への離着陸を示します。

3. 表中の—はピーク騒音レベルが暗騒音以下であることを示します。

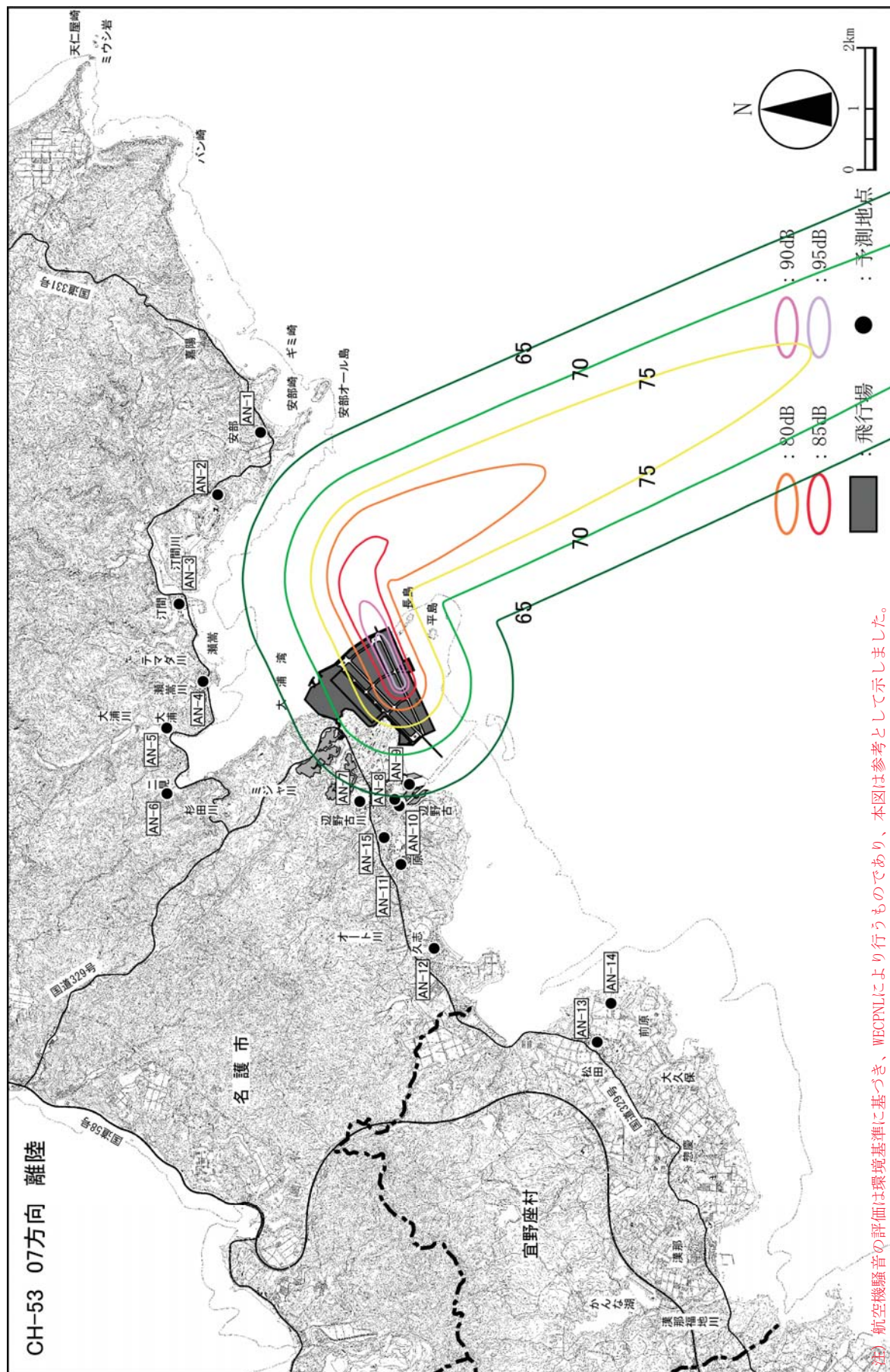


図-6.3.18 CH-53 の飛行時におけるピーク騒音レベル (LAmax) 予測コンター (07 方向離陸)

