

## 자동차소음 현황과 특성

### Vehicle Noise Status and Characteristics

강대준<sup>†</sup> · 이재원<sup>\*</sup> · 박준철<sup>\*</sup>

Daejoon Kang, J. W. Lee and J. C. Park

(2004년 6월 23일 접수 : 2004년 11월 29일 심사완료)

**Key Words** : Vehicle Noise(자동차소음), Accelerated Running Noise(가속주행소음), Steady Running Noise(정상주행소음), Vehicle Running Speed(자동차주행속력)

#### ABSTRACT

The road traffic noise becomes aggravated due to the rapid increase of motor vehicles. It has a great effect on the dwelling environment. We investigated characteristics and sources of the motor vehicle noise through grasping the status of the motor vehicle noise. Traffic noise results from the collective contribution of the noise produced by individual motor vehicles. The motor vehicle noise varies enormously depending upon its type and mode of operation. This paper is concerned with the relationship between the vehicle running speed and the noise level under accelerated and steady running.

#### 1. 서 론

자동차 등록대수가 '85년 100만대에서 '97년 7월 1,000만대를 돌파하는 급속한 증가와 도로의 확충 등으로 도로교통소음의 영향범위가 날이 갈수록 확대되고 있으며 인구밀도가 높은 우리의 열악한 주거환경에 비추어 영향 또한 간과할 수 없는 실정이다. 이러한 차량증가 추세에 맞추어 도로망이 계속 확장되고 있어 소음피해지역이 날이 갈수록 확산되어 소음이 거의 문제시되지 않았던 도시교외는 물론 농어촌 지역까지 확산되고 있는 형편이다. 교통소음 방지대책 일환으로 정부에서는 교통소음으로부터 정온한 생활환경을 조성하기 위하여 '98년까지 전국 214개 도로구역 274.1 km를 교통소음 규제지역으로 지정하여 관리하고 있으며 이 지역의 적정한 소음관리를 위하여 학교, 주거지역 등의 정온지역 160개소 33.7 km를 포

함하여 '99년까지 1,602개소에 385 km의 방음벽을 꾸준히 설치하였으나 차량의 기하급수적 증가 및 도시의 팽창으로 도로교통소음의 개선효과는 미흡한 실정이다.

도로교통소음 저감대책은 발생원인 교통수단에 대한 저감대책과 발생한 소음의 경로를 차단하는 저감대책으로 구분될 수 있다. 발생원에 대한 저감대책이 가장 효율적이지만 기술적인 한계로 인하여 단기간에 급속히 저감시킬 수 없는 어려운 문제점이 있어, 차선택으로 소음전파 경로대책이 활용되고 있다. 전파 경로 대책을 효과적으로 수립하기 위해서는 우선 무엇보다 수음점에서 정확한 소음예측이 필요하다. 도로교통소음에 대한 수음점에서의 소음예측을 위하여 소음이 수음점에 도달하기까지의 전파과정에 대한 연구와 더불어 발생원에 대한 정량적인 평가가 필수적이다.

이러한 도로교통소음의 특성은 복잡다기하여 면밀한 발생원 규명과 전파특성에 대한 체계적인 연구가 요청된다. 이에 따라 자동차소음 발생원 특성을 파악하기 위하여 차종별, 주행방식별 및 속도별 소음도를 조사하여 도로교통소음저감대책에 활용하고자 한다.

<sup>†</sup> 책임저자 : 정희원, 환경부 국립환경연구원  
E-mail : djakang@me.go.kr  
Tel : (032) 560-7385, Fax : (032) 568-2053  
<sup>\*</sup> 환경부 국립환경연구원

## 2. 측정 방법

ISO 362<sup>(1)</sup> 및 자동차소음 허용기준의 검사방법 및 절차에 관한 규정<sup>(2)</sup>에 의하여 차량의 주행중심선으로부터 7.5 m 떨어진 거리에서 마이크로폰을 설치하여 측정한다. 가속주행소음은 자동차가 시가지를 주행할 때 주로 사용하는 기어의 변속단으로 가속할 때 발생하는 소음으로써 자동차의 지정 변속단에서의 최대 출력시 이론속도의 3/4 속도 또는 50 km/h중 낮은 속도로 소음측정구간 진입점 직전까지 주행하다 진입점에서 탈출점까지 급가속하여 주행하는 동안 발생하는 소음크기의 최대치를 측정한다. 정상주행소음의 경우 진입속도를 탈출지점까지 일정하게 유지시켜 측정한다. 일반적으로 차량이 50, 70, 90 km/h의 속도로 가속 및 정상주행할 때의 소음도를 조사하여 주파수 대역별로 분석하였다. 자동차의 구분은 소음진동규제법 시행규칙 제4조에 의하여 분류하였다(Table 1).

## 3. 결과 및 고찰

### 3.1 년도별 가속주행소음

'94년도부터 2000년까지 신규제작차 및 수입차에 대한 소음인증시험시 조사한 차종별 가속주행소음을 년도별로 분류하여 Fig. 1에 보이고 있다. Fig. 1에 의하면 중량자동차는 매년 0.4~1.6 dB씩 소음도가 감소하는 양상을 보이고, 승용차는 '97년도까지 0.5~1.4 dB씩 소음도가 감소하다가 '98년에 0.5 dB 증가, '99년 0.2 dB 감소, 2000년 다시 0.5 dB 증가하는 양상을 보이고 있다. 이륜차의 경우도 '97년까지 1.3~1.6 dB

씩 소음도가 감소하다가 '98년 0.7 dB, '99년 0.9 dB, 2000년 2.0 dB 증가 양상을 보이고 있으나, 자동차의 소음허용기준(이륜차의 경우 80 dBA)을 충족시키고 있으며 이와같은 현상은 배기량이 더 큰 이륜차가 상대적으로 더 늘어났기 때문으로 판단된다.

가장 높은 소음을 배출하는 중량자동차는 년차적으로 강화된 소음허용기준을 충족시키기 위해서 꾸준히 배출소음이 저감되고 있다.

### 3.2 차량주행소음 실태

#### (1) 가속주행소음

국내 신규제작차 및 수입자동차 119대를 대상으로 조사한 차종별·속도별 가속주행소음을 Table 2에 나타내고 있다. Table 2에서 보면 경자동차가 50 km/h 속도에서 70, 90 km/h의 속도로 가속주행할 때 차량 주행중심선으로부터 7.5 m 떨어진 거리에서 소음도는 평균 2.5, 4.6 dB씩 증가하고, 승용자동차의 경우 2.6, 5.1 dB, 소형화물자동차의 경우 1.9, 4.5 dB 증가하는

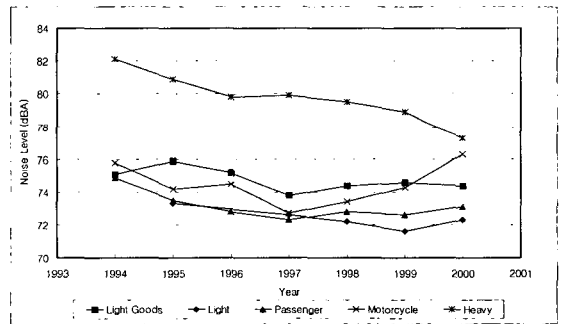


Fig. 1 Accelerated running noise of vehicle by year

Table 1 Classification of motor vehicle manufactured by Dec. 31, 1999

Classification	Definition	Remark
Light vehicle	To transport a few passengers or goods	E.A. <sup>1</sup> < 800 cc
Passenger vehicle	To transport passengers mainly	800 cc ≤ E.A., GVW < 3 ton
Light goods vehicle	To transport goods mainly	800 cc ≤ E.A., GVW < 3 ton
Heavy vehicle	To transport a lot of passengers or goods	3 ton ≤ GVW
Motorcycle	To transport one or two passenger mainly	50 cc ≤ E.A., NVW < 0.5 ton

<sup>1</sup>E.A.: exhaust amount (displacement)

양상을 보이고 있다. 가속주행시에 속도가 약 2배 증가함에 따라 소음도는 4~5 dB 증가함을 엿볼 수 있겠다.

**Table 2** Accelerated running noise by vehicle type and speed

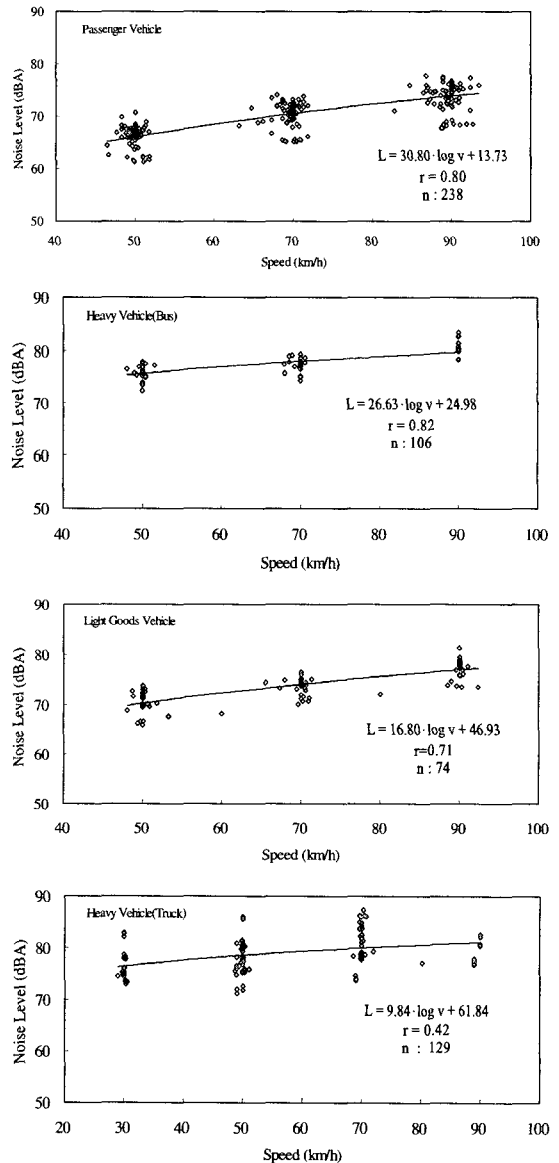
Type of vehicle	Speed (km/h)	Noise level (dBA)		Attenuation (dBA)	No. of sample
		7.5 m	15 m		
Light vehicle	50	70.2	64.7	5.4	2
"	70	72.7	67.5	5.2	2
"	90	75.4	69.5	6.0	2
Passenger vehicle	50	72.0	66.4	5.6	67
"	70	74.6	69.2	5.4	34
"	90	77.1	71.9	5.3	32
Light goods vehicle	50	73.7	68.4	5.3	24
"	70	75.6	70.4	5.3	15
"	90	78.2	73.2	5.0	12
Heavy vehicle(bus)	30	81.4	77.1	4.3	4
"	50	79.4	73.8	5.6	8
"	70	79.2	73.7	5.5	8
"	90	81.2	75.4	5.8	4
Heavy vehicle(truck)	30	83.1	77.9	5.2	5
"	50	81.7	75.6	6.1	13
"	70	81.8	76.4	5.4	9
"	90	81.1	75.7	5.4	4
Motorcycle	50	73.7	69.3	4.4	2

**Table 3** Steady running noise by vehicle type and speed

Type of vehicle	Speed (km/h)	Noise level (dBA)		Attenuation (dBA)	No. of sample
		7.5 m	15 m		
Light vehicle	50	67.7	62.5	5.2	2
"	70	71.1	65.9	5.2	2
"	90	75.4	70.0	5.5	2
Passenger vehicle	50	66.3	60.9	5.5	31
"	70	70.7	65.0	5.7	32
"	90	74.2	68.5	5.7	30
Light goods vehicle	50	70.1	65.1	5.1	16
"	70	73.8	69.0	4.7	15
"	90	77.4	72.3	5.1	12
Heavy vehicle(bus)	30	75.8	71.0	4.8	4
"	50	75.9	70.3	5.6	8
"	70	77.3	71.9	5.3	8
"	90	80.5	75.0	5.5	4
Heavy vehicle(truck)	30	76.3	70.4	5.9	8
"	50	78.3	72.2	6.1	13
"	70	80.4	74.5	5.9	12
"	90	79.4	74.1	5.3	4

(2) 정상주행소음

가속주행소음 시험시와 마찬가지로 국내 신규제작 차 및 수입자동차를 대상으로 조사한 차종별·속도별 정상주행소음을 Table 3에 나타내고 있다. Table 3에 의하면 경승용차가 50 km/h 속도에서 70, 90 km/h의 속도로 정상주행할 때 7.5 m 떨어진 거리에서 3.2, 7.1 dB씩 증가하고, 승용차의 경우 4.3, 7.9 dB, 소형 화물자동차의 경우 5.5, 7.3 dB, 중량자동차 중 버스는 1.4, 4.6 dB, 트럭은 2.1, 1.1 dB 증가하는 양상을 보이



**Fig. 2** Relationship between steady running speed and noise level

는데 중량이 작은 차량일수록 소음증가량이 크다는 것을 알 수 있다.

### 3.3 자동차 주행속도와 소음도의 관계<sup>(3-5)</sup>

#### (1) 정상주행속도와 소음도

각종 차량이 50~90 km/h의 속도로 정상주행할 때 차량주행중심선으로부터 7.5m 떨어진 거리에서 측정 한 주행속도(v)와 소음도(L)의 관계 및 그 관계식을 Fig. 2에 보이고 있다. 승용차의 주행속도가 2배로 증가할 때 소음도는 9.3dB 정도 증가하며, 소형화물차의 경우 8dB 정도, 중량자동차 중 버스의 경우 5.1 dB 정도, 중량자동차 중 트럭의 경우 소음도는 3dB 정도 증가한다. 대체적으로 차량의 중량이 클수록 소음도의 증가량이 줄어들음을 알 수 있다. 반자유음장에서 점음원의 소음도(L)와 음향파위레벨(L<sub>w</sub>)의 관계식을 이용하면 쉽게 음향파위레벨을 추정할 수 있다.

$$L_w = L + 10 \log r^2 + 8 \quad \text{dBA} \quad (1)$$

여기서 r은 측정거리(m)를 나타낸다.

#### (2) 가속주행속도와 소음도

자동차가 50~90 km/h의 속도로 가속주행할 때 7.5m 떨어진 거리에서 측정 한 주행속도와 소음도 및 그 관계식을 Fig. 3에 나타내고 있다. 승용차의 주행속도가 2배 증가할 때 소음도는 4.9 dB 정도, 소형화

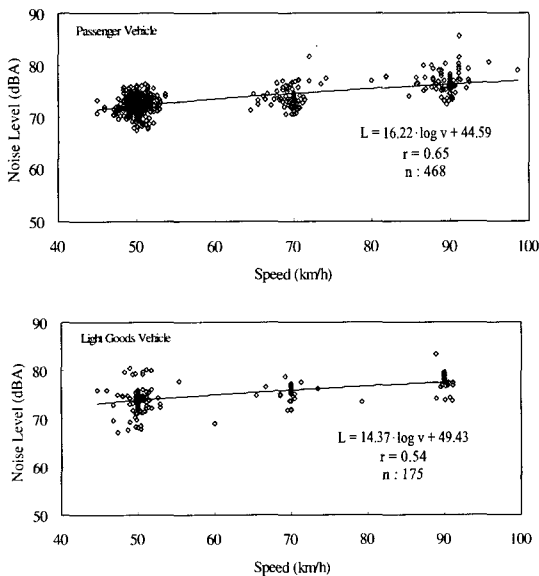


Fig. 3 Relationship between accelerated running speed and noise level

물차의 경우 4.3 dB 정도 증가한다.

### 3.4 차종별 주파수 특성 및 거리감쇠<sup>(3-5)</sup>

승용자동차에서 대표적으로 베르나의 주행소음 주파수 특성을 Fig. 4에 보이고 있다. 베르나가 50, 70, 90 km/h의 속도로 주행할 때 모두 1,000 Hz에서 각각 66.5, 69.9, 74.2 dBA의 가장 높은 소음을 배출하고, 63 Hz에서 제2의 peak치를 발생하고 있다. 한편 같은 속도로 정상주행할 때에도 전부 1,000 Hz에서 각각 65.3, 70, 73.1 dBA의 가장 높은 소음을 배출하고 대체로 125 Hz에서 제2의 peak치를 발생하고 있다. 제2의 peak치는 엔진소음에 기인한 것으로 판단 된다.

소형화물자동차 중에서 대표적으로 산타페(LPG)의 주행소음 주파수 특성을 Fig. 5에 보이고 있다. 산타페(LPG)가 50, 70 km/h의 속도로 가속주행할 때 500 Hz에서 66.5, 68 dBA의 가장 높은 소음을 배출하고, 90 km/h의 속도로 가속주행시는 1,000 Hz에서 70.6 dBA의 가장 높은 소음을 발생하며 125 Hz에서 제2의 peak치를 배출하고 있다. 한편 동일한 속도로 정상주행할 경우 모두 1,000 Hz에서 각각 62.6, 67.7, 70.8 dBA의 가장 높은 소음을 배출하고 대체로 63

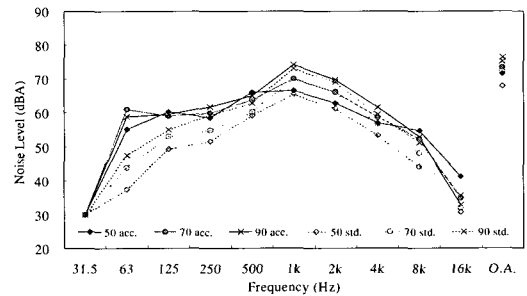


Fig. 4 Pass-by noise spectra of typical passenger vehicle(Verna)

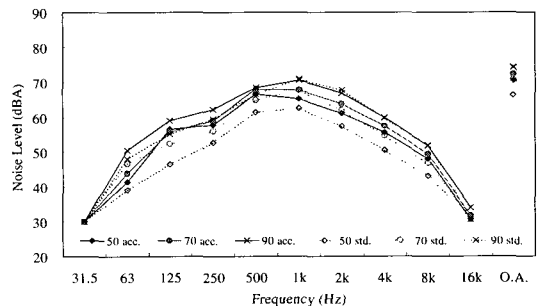


Fig. 5 Pass-by noise spectra of typical light goods vehicle(Santafe)

Hz에서 제2의 peak치를 발생한다.

중량자동차 중에서 대표적으로 15톤 덤프의 주행소음 주파수특성을 Fig. 6에 보이고 있다. 15톤 덤프가 50 km/h의 속도로 가속주행할 때 1,000 Hz에서 78.4 dBA의 가장 높은 소음을 발생하고 63 Hz에서 제2의 peak치를 배출하며 30, 50, 70 km/h의 속도로 정상주행할 경우 모두 1,000 Hz에서 각각 73.5, 76.6, 80.1

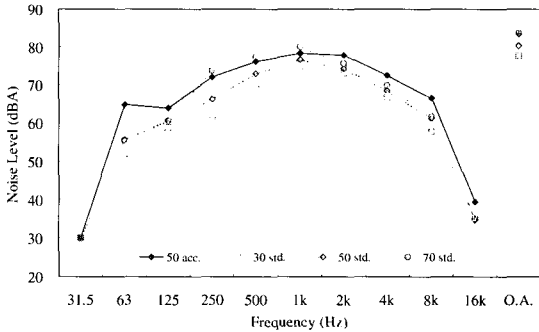


Fig. 6 Pass-by noise spectra of typical heavy vehicle(15 t dump truck)

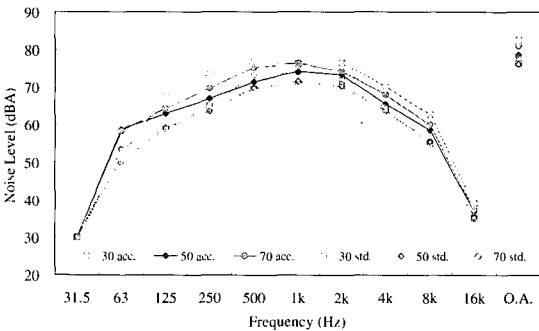


Fig. 7 Pass-by noise spectra of typical heavy omnibus(Gran Bird)

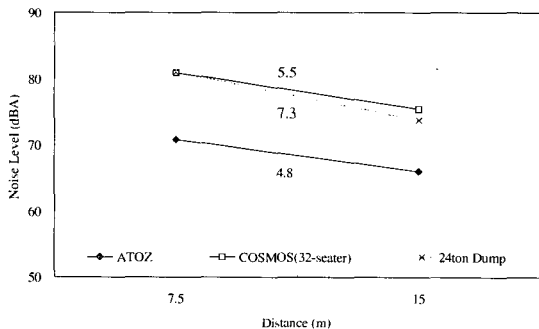


Fig. 8 Attenuation due to distance

dBA의 가장 높은 소음을 발생하고 30 km/h의 속도의 경우 125 Hz에서, 50, 70 km/h 속도의 경우 63 Hz에서 제2의 peak치를 발생하고 있다.

중량자동차 중에서 대표적으로 45인승 버스인 Gran Bird의 주행소음 주파수 특성을 Fig. 7에 보이고 있다. Gran Bird가 30 km/h의 속도로 가속주행할 때 500 Hz에서 50, 70 km/h 속도의 경우 1,000 Hz에서 각각 76.7, 74.3, 76.4 dBA의 가장 높은 소음을 배출하고 30, 70 km/h의 경우 63 Hz에서, 50 km/h의 경우 125 Hz에서 제2의 peak를 발생하고 있다. 한편 30 km/h의 속도로 정상주행할 때 2,000 Hz에서, 50, 70 km/h 속도의 경우 1,000 Hz에서 각각 71.7, 71.6, 73.9 dBA의 가장 높은 소음을 배출하고 제2의 peak치는 63 Hz에서 발생하고 있다.

차량주행중심선으로부터 7.5 m 및 15 m 떨어진 거리에서 차종별로 측정한 거리감쇠효과를 Fig. 8에 보이고 있다. 경자동차 아토스가 50~90 km/h의 속도로 가속·정상주행할 때 거리가 7.5 m에서 15 m로 2배 멀어짐에 따라 평균 4.8 dB 감소하고 32인승 버스인 코스모스의 경우 평균 5.5 dB 감소하며, 24톤 덤프트럭의 경우 평균 7.3 dB 감소하고 있어 대체로 점음원 감쇠현상을 보이고 있다.

#### 4. 결론

국내 신규제작차 및 수입자동차 119대를 대상으로 차종·속도별 가속·정상주행소음도를 조사·분석하여 얻은 결론은 다음과 같다.

승용차가 50 km/h의 속도로 가속주행시에 주행중심선으로부터 7.5 m 떨어진 거리에서 67.9~75.8(평균 72.0) dBA, 소형화물자동차의 경우 68.0~75.8(평균 73.7) dBA, 중량자동차인 버스의 경우 76.9~80.1(평균 79.4) dBA, 중량자동차인 트럭의 경우 77.9~84.7(평균 81.7) dBA의 소음도를 발생하고 있다.

승용차가 50 km/h의 속도로 정상주행시에 주행중심선으로부터 7.5 m 떨어진 거리에서 평균 66.3 dBA, 소형화물자동차의 경우 70.1 dBA, 중량자동차인 버스의 경우 75.9 dBA, 중량자동차인 트럭의 경우 78.3 dBA의 소음도를 배출하는데 가속주행시보다 대체적으로 3.4~3.7 dB 낮다.

정상주행시의 차량주행속도  $v$ (km/h)와 소음도  $L_w$ (음향파워레벨  $L_w$ )(dBA)의 관계는 승용차의 경우

$L = 30.8 \log v + 13.7(L_w = 30.8 \log v + 39.2)$ , 소형화물차의 경우  $L = 26.6 \log v + 25.0(L_w = 26.6 \log v + 50.5)$ , 중량자동차 버스의 경우  $L = 16.8 \log v + 46.9(L_w = 16.8 \log v + 72.4)$ , 중량자동차 트럭의 경우  $L = 9.8 \log v + 61.8(L_w = 9.8 \log v + 87.3)$ 로 속도가 2배로 증가할 때 소음도는 3~9.3 dB 증가한다.

### 참 고 문 헌

(1) ISO 362, 1998, Acoustics - Measurement of Noise Emitted by Accelerating Road Vehicles - Engineering Method.  
(2) 환경부, 2000, 제작자동차배출허용기준·소음허용기준의검사방법및절차에관한규정(환경부 고시 제

2000-65호).

(3) Sharp, B. H., and Donovan, P. R., 1979, "Motor Vehicle Noise", Ch. 32 of Handbook Noise Control (2nd ed.), C. M. Harris, ed., McGraw-Hill, New York.  
(4) Buna, B., 1987, "Some Characteristics of Noise from Single Vehicles", Ch. 6 of Transportation Noise Reference Book, P. M. Nelson, ed., Butterworth & Co.  
(5) Tyler, John W., 1987, "Sources of Vehicle Noise", Ch. 7 of Transportation Noise Reference Book, P. M. Nelson, ed., Butterworth & Co.  
(6) (社)日本自動車工業會 騒音部會, 1996, 自動車交通と騒音, 第4版.