

5-2 騒音

5-2-1 調査

(1) 既存資料調査

ア 調査事項

- ・調査地域の騒音レベル(等価騒音レベル( $L_{Aeq}$ ))の状況
- ・平地及び高架での軌道による騒音

イ 調査方法

以下に示す既存資料の収集を行った。

- ・「名古屋市の騒音 在来鉄道騒音・振動編(平成23年度)」(名古屋市、平成24年)
- ・「名古屋市の騒音 在来鉄道騒音・振動編(平成28年度)」(名古屋市、平成29年)

ウ 調査結果

(ア) 現況騒音レベル(等価騒音レベル( $L_{Aeq}$ ))の状況

既存資料調査の結果は表5-2-1、調査地点の位置は図5-2-1のとおりである。

在来鉄道騒音は、調査地域で3地点、地域外1地点で名鉄名古屋本線を対象に調査が行われており、等価騒音レベルは近接側軌道の中心より12.5mの地点で51~65dB、25mの地点で50~63dBであった。

表 5-2-1 在来鉄道騒音の調査結果(平成28年度)

路線名	調査地点		軌道構造	測定側	等価騒音レベル $L_{Aeq}$ (dB)		最大騒音レベル $L_{Amax}$ (dB)		列車速度 (km/h)
					12.5m	25m	12.5m	25m	
名鉄 名古屋 本線	ア	南区呼続元町	平地	下り側	64	56	82	74	84
	イ	南区西桜町	盛土	下り側	61	58	79	75	89
	ウ	南区粕島町	平地	下り側	65	63	82	79	87
	エ	緑区鳴海町字上汐田	高架	下り側	51	50	66	65	69

- 注) 1. 測定側は、名古屋駅方向を上りとする。  
 2. 12.5mと25mは近接側軌道中心からの距離である。  
 3. 列車速度は、12.5m地点でのピークレベルを求めるために抽出した上位半数の列車の速度を算術平均して求めた。  
 4. 調査地点番号は、図5-2-1に対応している。

出典:「名古屋市の騒音 在来鉄道騒音・振動編(平成28年度)」(名古屋市、平成29年)



注) 調査地点番号は、表 5-2-1 に対応している。

図 5-2-1 鉄道騒音測定地点

(イ) 平地及び高架での軌道による騒音

平地及び高架での軌道による騒音の調査結果は表 5-2-2 のとおりである。

過去に連続立体交差事業を実施した名鉄常滑線大同町の場合、列車速度が速くなっているにもかかわらず、最大騒音レベル(12.5m)が概ね 87dB から 71dB に約 16dB 減少し、等価騒音レベル(12.5m)が概ね 69dB から 54dB に約 15dB 減少している。

近鉄名古屋線烏森町の場合は、最大騒音レベル(12.5m)が概ね 82dB から 75dB に約 7dB 減少し、等価騒音レベル(12.5m)が概ね 65dB から 58dB に約 7dB 減少している。

表 5-2-2 過去に連続立体交差事業を実施した路線における高架化前後の騒音レベル

路線名	調査地点	軌道構造	年度	等価騒音レベル(dB)		最大騒音レベル(dB)		列車速度 (km/h)
				12.5m	25m	12.5m	25m	
名鉄常滑線	南区 大同町	平地	H9	69	64	87	82	88
			H14	69	63	87	81	94
		高架	H18	56	54	73	72	106
			H23	54	52	70	69	98
			H28	53	52	70	69	109
近鉄 名古屋線	中村区 烏森町	平地	H9	65	58	81	74	95
			H14	65	62	82	78	67
		高架	H18	58	57	75	73	98
			H23	58	56	74	72	102
			H28	59	57	75	73	103

注)1. 12.5mと25mは近接側軌道中心からの距離である。

2. 名鉄名古屋駅、近鉄名古屋駅方向を上りとした時、名鉄常滑線は下り側、近鉄名古屋線は上り側で測定している。

3. 名鉄常滑線(下り線)は平成16年12月、近鉄名古屋線(上り線)は平成17年5月に高架化された。

出典:「名古屋市の騒音 在来鉄道騒音・振動編(平成23、28年度)」(名古屋市、平成24、29年)

5-2-2 予測

(1) 供用時の騒音

A 案(高架化)実施後の供用時における列車の走行に伴う騒音が周辺環境に及ぼす影響について、予測を行った。

ア 予測事項

供用時の騒音

イ 予測対象時期

供用時

ウ 予測地点

事業実施想定区域周辺

## エ 予測方法

鉄道施設の供用に伴う騒音の予測は、既存資料調査結果を基に定性的に行った。

## オ 予測結果

既存資料調査結果によると、過去に連続立体交差事業を実施した路線における高架化前後の最大騒音レベル(12.5m)は約 7～16dB、等価騒音レベル(12.5m)は約 7～15dB 減少していることから、A 案(高架化)実施後の事業実施想定区域周辺における鉄道騒音は低減するものと予測される。

### 5-2-3 評価

A 案(鉄道高架で事業を実施する)とB 案(事業を実施しない)の比較により評価を行った。

予測結果によると、A 案は、B 案に比べて、騒音レベルが低減すると予測される。以上により、A 案の影響が小さいと判断する。

なお、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」(平成7年環大一第174号)で示された指針と対比したところ、事業実施後の等価騒音レベルは現状より低減すると予測されるため、指針を満足するものと判断する。