

第3章 騒音

3-1	建設機械の稼働による騒音	193
3-2	工事関係車両の走行による騒音	202
3-3	新施設関連車両の走行による騒音	213

第3章 騒 音

3-1 建設機械の稼働による騒音

3-1-1 概 要

工事中における建設機械の稼働に起因する騒音について検討を行った。

3-1-2 調 査

既存資料及び現地調査により、現況の把握を行った。

(1) 既存資料による調査

① 調査事項

環境騒音

② 調査方法

以下に示す既存資料の収集によった。

- ・「名古屋市の騒音 環境騒音編（平成 26 年度）」（名古屋市ホームページ）

③ 調査結果

事業予定地周辺の環境騒音の等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）は、表 2-3-1 に示すとおりである。

表 2-3-1 既存資料調査結果

単位：dB

調査地点	用途地域	昼 間 の 等価騒音レベル (L_{Aeq})	環境基準 (昼 間)
野跡四丁目	第1種住居地域	55	55 以下

注) 昼間は6～22時である。

(2) 現地調査

① 調査事項

環境騒音

② 調査方法

「騒音に係る環境基準について」(平成 10 年環境庁告示第 64 号)に基づき、「JIS C 1509-1」の規格のサウンドレベルメータ（騒音計）を使用して、「JIS Z 8731」に定められた騒音レベル測定方法により、調査時間内において連続測定を行い、等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）を算出した。なお、騒音レベルの測定高は地上 1.2m とした。

③ 調査場所

図 2-3-1 に示すとおり、事業予定地周辺の 1 地点で調査を行った。

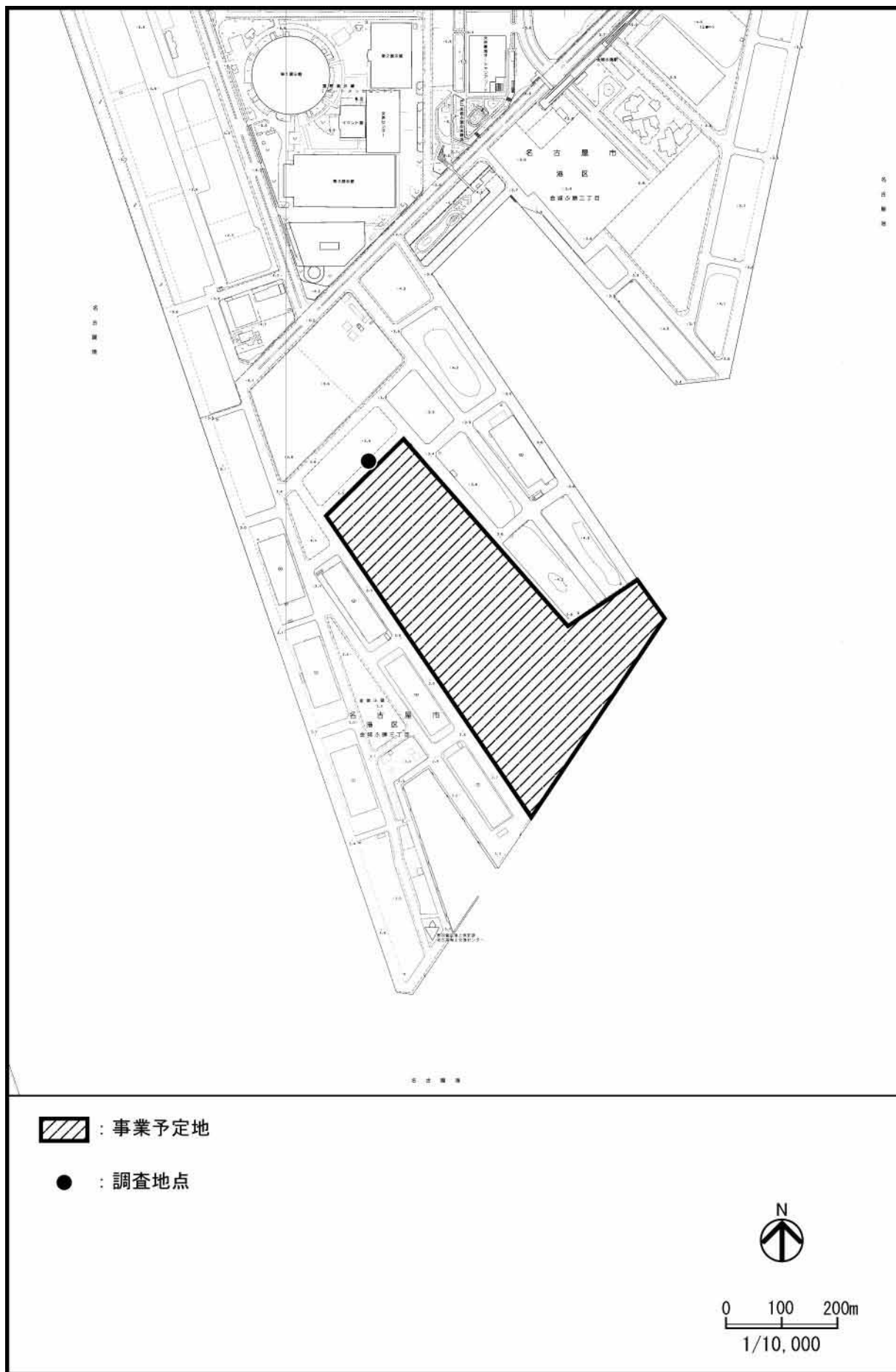


図 2-3-1 環境騒音・振動現地調査地点

④ 調査期間

調査期間は、表 2-3-2 に示すとおりである。

表 2-3-2 調査期間

区 分	調 査 期 間
平 日	平成 29 年 3 月 8 日（水）6～22 時
休 日	平成 29 年 3 月 5 日（日）6～22 時

⑤ 調査結果

調査結果は、表 2-3-3 に示すとおりである。（詳細は資料 5－1（資料編 p.84）参照）

これによると、昼間の環境騒音の等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）は、平日で 54dB、休日で 49dB であり、環境基準を達成していた。

表 2-3-3 環境騒音調査結果

単位：dB

調査地点	用途地域	区 分	等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）	環境基準
			昼 間	昼 間
事業予定地周辺	工業地域	平 日	54 (57.1)	60 以下
		休 日	49 (52.1)	

注)1:昼間は 6～22 時をいう。

2:等価騒音レベルの上段は昼間の環境騒音の等価騒音レベル、下段（ ）内は 1 時間毎の環境騒音の等価騒音レベルの最大値を示す。

(3) まとめ

既存資料によると、事業予定地周辺の昼間の環境騒音は、環境基準を達成している。

現地調査においては、昼間について、平日及び休日ともに、環境基準を達成していた。

3-1-3 予 測

(1) 予測事項

建設機械（工事用船舶及び工事用機械）の稼働による騒音レベル（時間率騒音レベル（ L_{A5} ））

(2) 予測対象時期

工事計画の概要で示した工事工程表（前掲表 1-2-7（p.29）参照）より、建設機械による騒音の影響が最大となる時期を対象に予測を行った。（資料 1－3（資料編 p.8）参照）

予測対象時期である工事着工後 24 ヶ月目における工事内容は、表 2-3-4 に示すとおりである。

表 2-3-4 予測対象時期における工事内容

工 事 内 容	
岸壁工	本体工、舗装工、付属工
埋立工	埋立工

(3) 予測場所

事業予定地周辺とし、10mメッシュの格子点で予測を行った。受音点は地上 1.2mとした。なお、評価は、施工区域外側の陸域部とした。

(4) 予測方法

① 予測手法

建設機械の稼働による騒音の予測は、図 2-3-2 に示す ASJ CN-Model 2007（建設工事騒音の予測手法）における建設機械別の予測法に準拠し、地面からの反射音の影響を考慮した半自由空間における点音源の伝搬理論式^{注)}をもとに、騒音レベルを合成する方法によった。（予測式の詳細は、資料 5－2（資料編 p.85）参照）

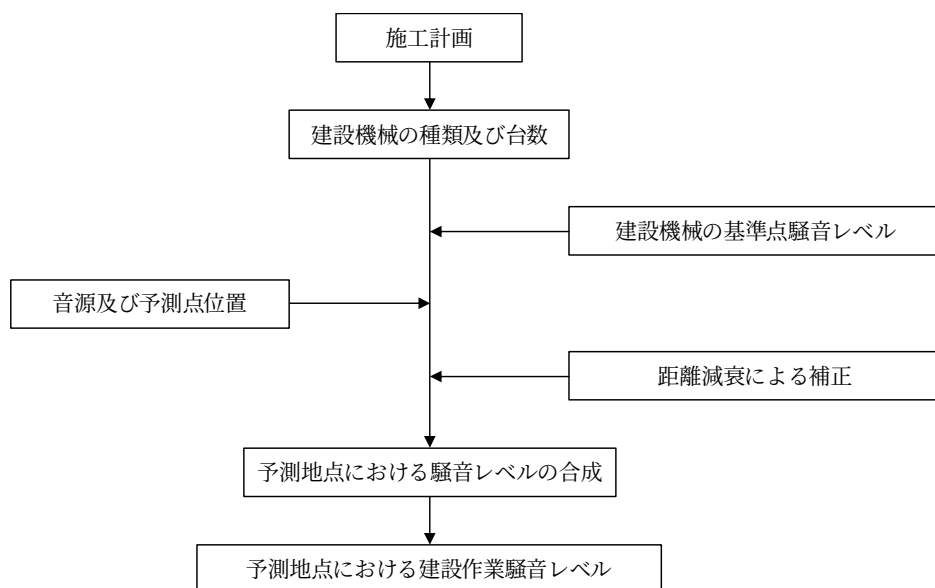


図 2-3-2 建設機械の稼働による騒音の予測手順（機械別予測法）

注)「日本音響学会誌 64 巻 4 号」（社団法人 日本音響学会，2008 年）

② 予測条件

ア 建設機械の配置

建設機械の配置は、作業の進行によって種々変化するが、予測対象時期に使用される主要機械が同時に稼働しているものと考え、図 2-3-3 に示すとおりに設定した。

また、機械の音源の高さは、地上 1.5m に設定した。

主要な建設機械の稼働台数は、表 2-3-5 に示すとおりである。

イ 建設機械の A 特性パワーレベル

建設機械の A 特性パワーレベルは、表 2-3-5 に示すとおりに設定した。

表 2-3-5 主要な建設機械の A 特性パワーレベル及び稼働台数

№	建設機械名	規格	A 特性 パワーレベル (dB(A))	稼働台数 (台/時)	出典
①	押船	D 2,000PS型	111	2	1
②	ガット船	400m ³ 積	120	6	1
③	空気圧送船	D 6,000PS型	118	1	1
④	固化材供給船	100t/h	106	1	1
⑤	打設船	800m ³ /h	114	1	1
⑥	引船	D 200PS型	111	1	1
⑦	揚錨船	D 30t吊	111	2	1
⑧	ラフテレーンクレーン	20t吊	105	2	4
⑨	ブルドーザ	湿地20t級	105	6	2
⑩	コンクリートスプレッダ	3.0～7.5m	111	1	3
⑪	コンクリートフィニッシャ	3.0～7.5m	99	1	2
⑫	コンクリートレベラ	3.0～7.5m	111	1	3
⑬	振動目地切機	3.5～8.5m	106	1	3
⑭	トラックミキサ	4.4m ³	115	15	1
⑮	タイヤローラ	8～20t	101	1	2
⑯	ロードローラ	マカダム10～12t	103	1	2
⑰	モータグレーダ	ブレード幅3.1m	105	1	1

注) 表中の№は、図 2-3-3 に示す建設機械の番号と対応する。

出典 1) 「環境影響評価における原単位の整備に関する調査報告書〔VII〕」

(官公庁公害専門資料 vol.32 №2, 平成 9 年)

2) 「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック (第 3 版)」

(社団法人 日本建設機械化協会, 平成 13 年)

3) 「建設工事騒音の予測モデル “ASJ CN-Model 2007”」(日本音響学会誌 64 巻 4 号, 2008 年)

4) 「地域の音環境計画」((社)日本騒音制御工学会編, 1997 年)

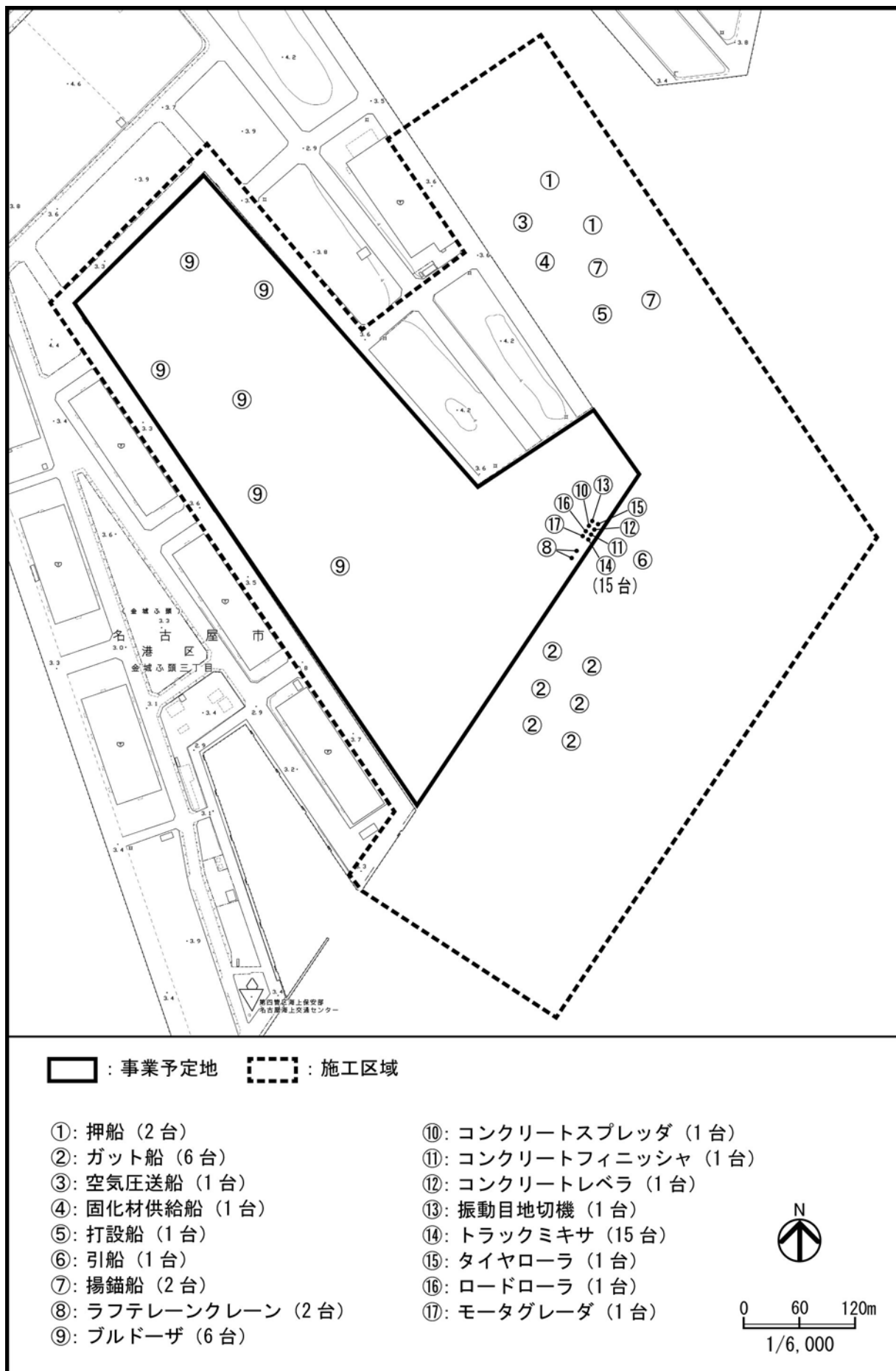


図 2-3-3 建設機械の配置図

(5) 予測結果

建設機械の稼働による騒音レベルの予測結果は、図 2-3-4 に示すとおりである。

また、施工区域の境界上における最大値は、表 2-3-6 に示すとおりである。

表 2-3-6 建設機械の稼働による時間率騒音レベル (L_{A5}) の最大値
単位：dB(A)

最大値（施工区域境界上）	規制基準
<u>76</u>	85

注）規制基準とは、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく
特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値をいう。

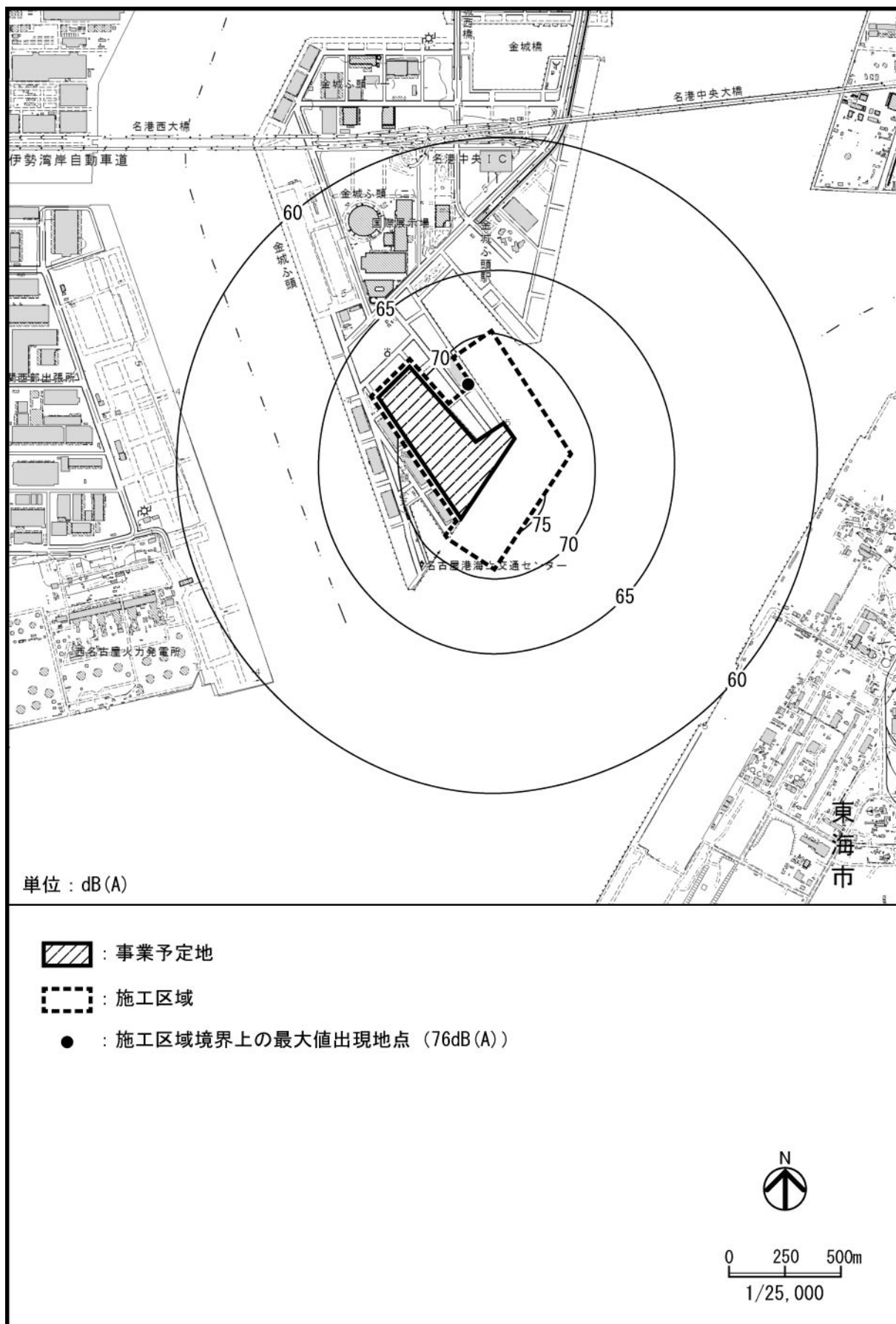


図 2-3-4 建設機械の稼働による騒音レベルの予測結果

3-1-4 環境の保全のための措置

本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。

- ・ 建設機械について、低騒音型機械の使用に努める。
- ・ 運搬車両のアイドリングについて、作業時及びやむを得ない場合以外は、停止する。
- ・ 建設機械の使用に際しては、負荷を小さくするよう心がけるとともに、十分な点検・整備により、性能の維持に努める。
- ・ 大きな音を発生する建設機械が同時に多数稼働することのないような工事計画に努める。

3-1-5 評 価

予測結果によると、施工区域の境界上における建設機械の稼働による騒音レベルの最大値は 76dB(A)であり、「騒音規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う騒音の規制に関する基準値を下回る。

本事業の実施にあたっては、建設機械について、低騒音型機械の使用に努める等の環境の保全のための措置を講ずることにより、周辺的环境に及ぼす影響の低減に努める。

3-2 工事関係車両の走行による騒音

3-2-1 概 要

工事中における工事関係車両の走行に起因する騒音について検討を行った。

3-2-2 調 査

既存資料及び現地調査により、現況の把握を行った。

(1) 既存資料による調査

① 調査事項

道路交通騒音

② 調査方法

以下に示す既存資料の収集によった。

・「名古屋市の騒音 自動車騒音・振動編（平成 24 年度・平成 25 年度）」

（名古屋市ホームページ）

③ 調査結果

事業予定地周辺における道路交通騒音の昼間の等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）は、表 2-3-7 に示すとおりである。

表 2-3-7 既存資料調査結果

路 線 名	測定地点の住所	昼間の 等価騒音レベル（ L_{Aeq} ） （dB）		交通量（台）		大型車 混入率 （%）
		環境基準		小型車	大型車	
市道金城埠頭線	港区野跡五丁目	67	70	95	32	25

注)1:昼間は 6～22 時である。

2:交通量は、昼間 10 分間における台数である。

3:調査対象道路は幹線交通を担う道路であり、環境基準は特例値（70dB）が適用される。

(2) 現地調査

① 調査事項

道路交通騒音、自動車交通量及び走行速度

② 調査場所

図 2-3-5 に示す事業予定地周辺道路の 3 地点で調査を実施した。（各調査地点における道路断面は資料 5－3（資料編 p.86）参照）

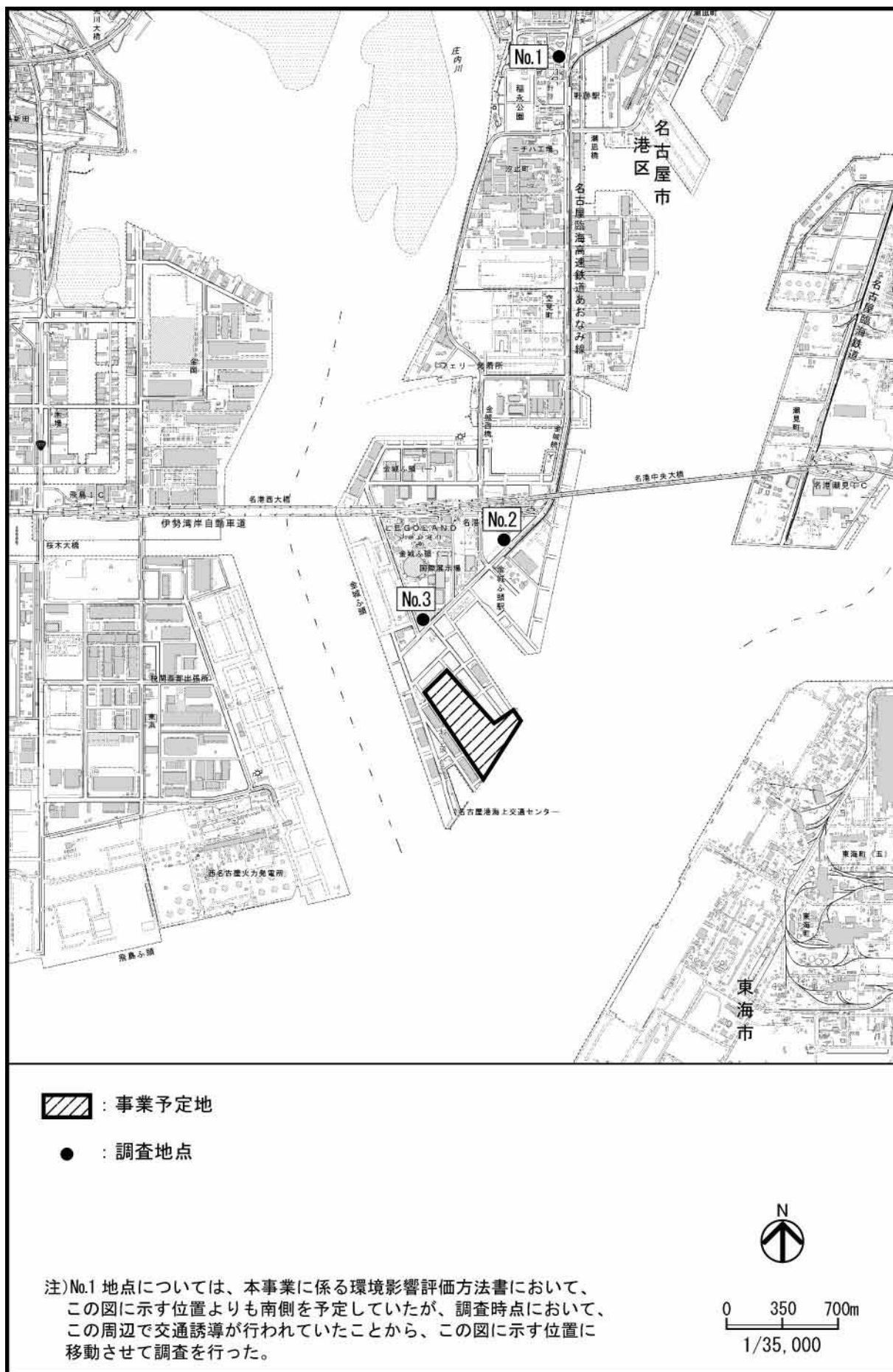


図 2-3-5 道路交通騒音・振動等現地調査地点

③ 調査期間

調査期間は、表 2-3-8 に示すとおりである。

表 2-3-8 調査期間

区 分	調 査 期 間
平 日	平成 29 年 3 月 8 日（水）6 時～22 時
休 日	平成 29 年 3 月 5 日（日）6 時～22 時

④ 調査方法

道路交通騒音については、「騒音に係る環境基準について」に基づき、「JIS C 1509-1」の規格のサウンドレベルメータ（騒音計）を使用して、「JIS Z 8731」に定められた騒音レベル測定方法により、調査時間内において連続して測定し、等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）を算出した。なお、騒音レベルの測定位置は道路端とし、測定高は地上 1.2mとした。

自動車交通量及び走行速度については、第 1 章「大気質」1-2「工事関係車両の走行による大気汚染」と同じとした。（1-2-2（2）②「調査方法」（p.143）参照）

⑤ 調査結果

調査結果は、表 2-3-9 に示すとおりである。（道路交通騒音の騒音レベルの詳細は資料 5－4（資料編 p.87）、自動車交通量は資料 3－7（資料編 p.54）、平均走行速度は資料 3－8（資料編 p.58）参照）

これによると、昼間の道路交通騒音の等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）は、平日で 65～69dB、休日で 59～65dB であり、環境基準を達成していた。

表 2-3-9 道路交通騒音調査結果

地点 №	道路の 種 類	用途地域	車 線 数	等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）（dB）			自動車交通量（台/16時間）			
				（ 昼 間 ）		環境 基準	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車
				現況実測値						
				最大値						
1	市 道	近隣商業地	6	69 (65)	70.7 (66.1)	70以下	3,057 (430)	1,255 (225)	436 (361)	9,326 (8,442)
2	市 道	商業地域	6	67 (63)	69.0 (66.4)	70以下	1,153 (116)	436 (71)	173 (119)	5,181 (6,660)
3	市 道	商業地域	6	65 (59)	66.3 (62.2)	70以下	831 (70)	290 (51)	187 (59)	3,089 (2,303)

注) 1:等価騒音レベル及び自動車交通量について、上段は平日、下段（ ）内は休日を示す。

2:昼間は 6～22 時をいう。

3:現況実測値にある最大値とは、1 時間毎の道路交通騒音の等価騒音レベルの最大値をいう。

4:調査対象道路は幹線交通を担う道路であり、環境基準は特例値（70dB）が適用される。

(3) まとめ

既存資料調査によると、事業予定地周辺における昼間の等価騒音レベルは 67dB であり、環境基準を達成している。

現地調査において、昼間の等価騒音レベルは、平日及び休日ともに環境基準を達成していた。

3-2-3 予 測

(1) 予測事項

工事関係車両の走行による騒音レベル（等価騒音レベル（ L_{Aeq} ））

(2) 予測対象時期

予測対象時期は、工事関係車両の走行による騒音の影響が最大となる時期とし、工事着工後 35 ヶ月目とした。（資料 1－4（資料編 p.12）参照）

(3) 予測場所

予測場所は、図 2-3-6 に示すとおり、工事関係車両の走行ルートに該当する現地調査地点 No.1～3 の 3 断面とした。また、予測地点は、道路端の高さ 1.2m とした。

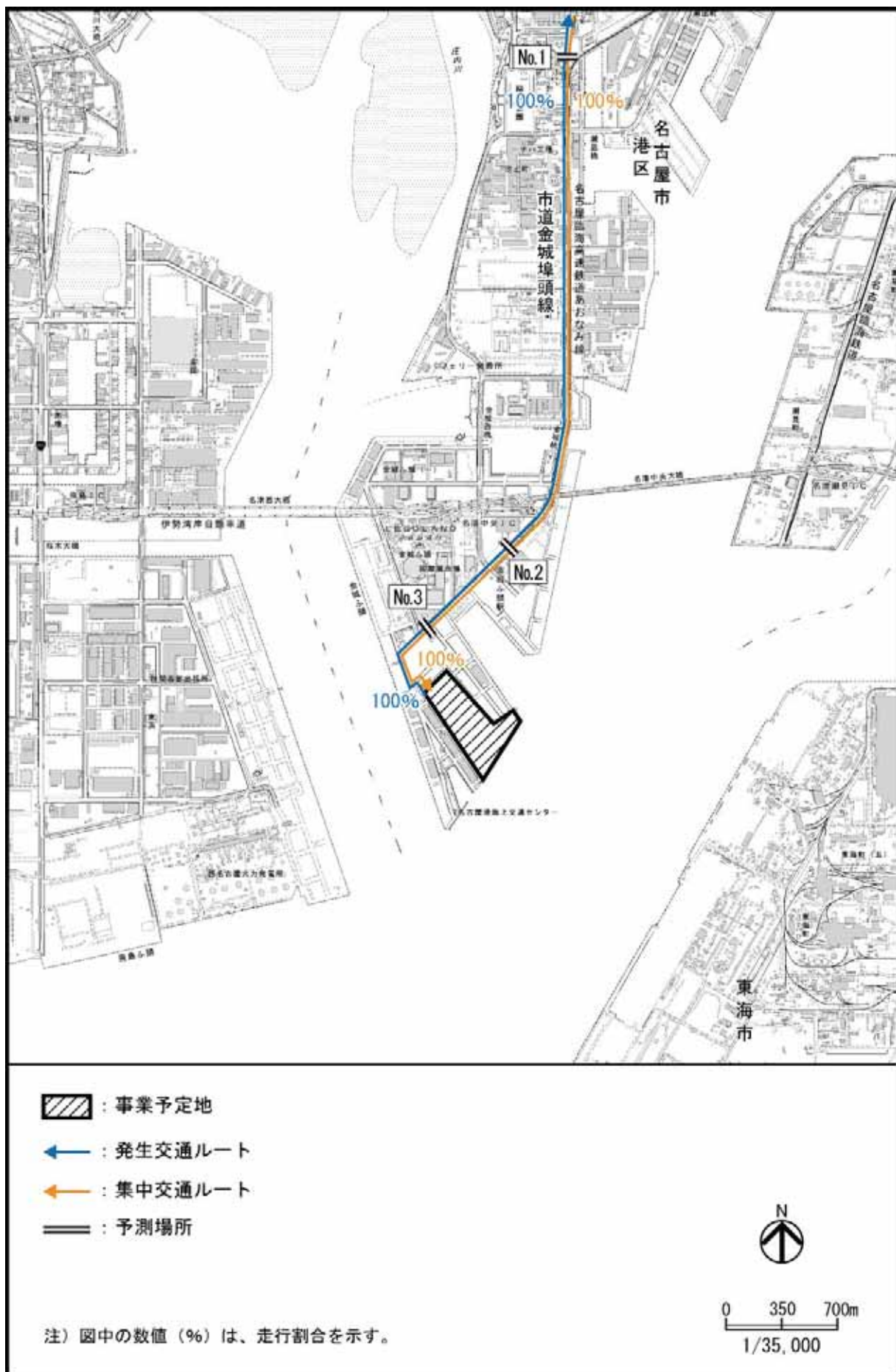
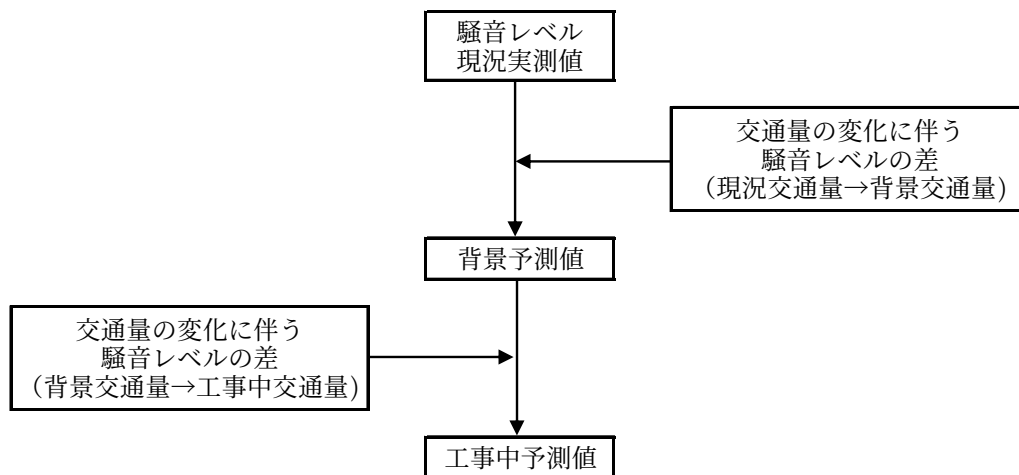


図 2-3-6 工事関係車両の走行ルート、走行割合及び予測場所

(4) 予測方法

① 予測手法

予測対象道路は、本事業の工事中において道路構造が変化しないことから、予測は、現況実測値に、工事の実施等に伴う交通量の変化による騒音レベルの差分を加える方法とした。予測の基本的な考え方は、図 2-3-7 に示すとおりである。



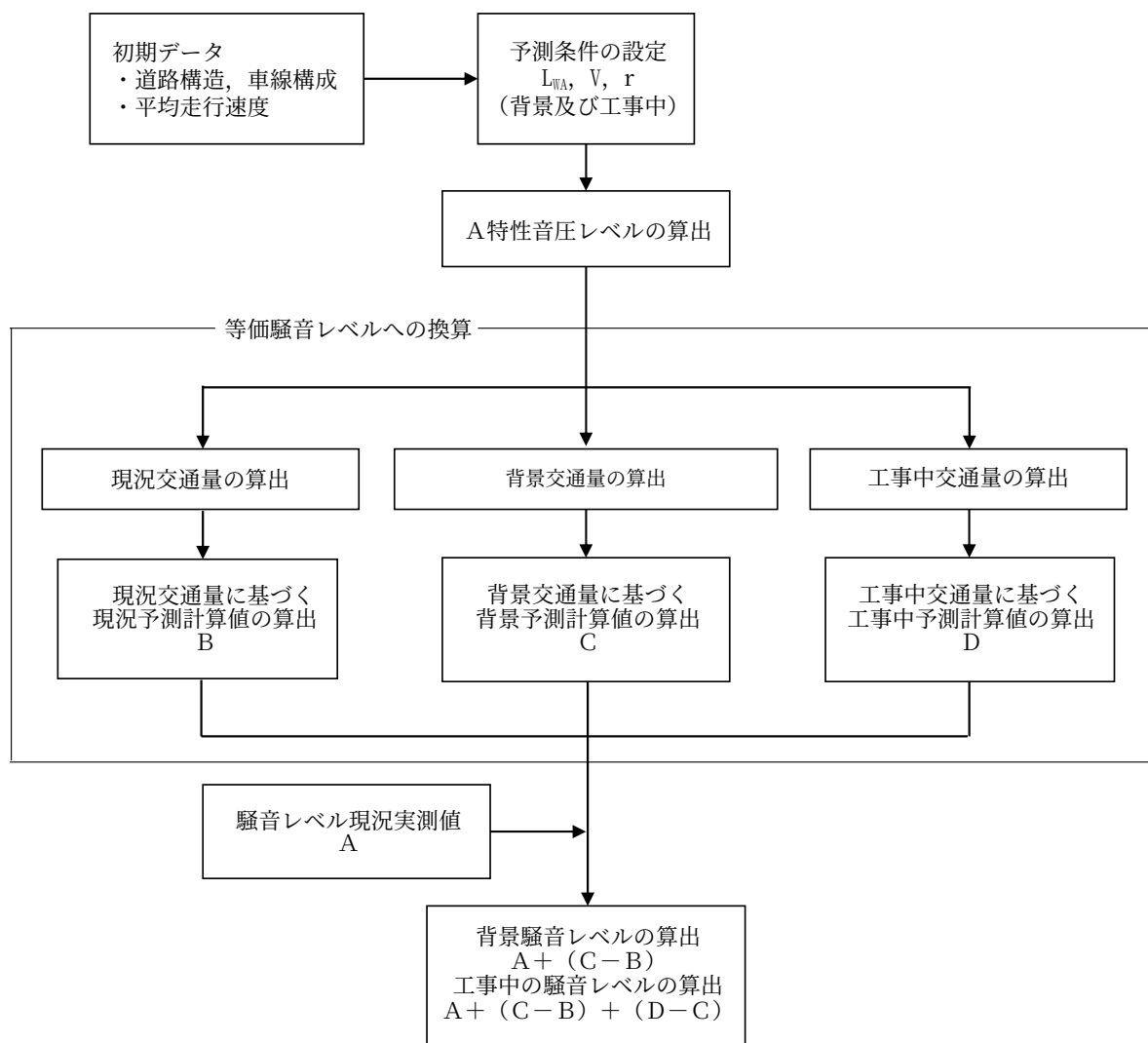
注)「現況交通量」は現地調査による交通量、「背景交通量」は現況交通量に、現地調査後に供用が開始された事業予定地近隣のテーマパーク及び商業施設の供用車両を加算した交通量、「工事中交通量」は背景交通量に工事関係車両を加算した交通量である。

図 2-3-7 工事関係車両の走行による騒音予測の基本的な考え方

工事関係車両の走行による騒音の予測は、図 2-3-8 に示す手順で行った。

予測式は、ASJ RTN-Model 2013^{注)}を用いた。(予測式の詳細は、資料 5－5 (資料編 p.89) 参照)

予測対象時期である工事着工後 35 ヶ月目には、事業予定地近隣において、テーマパークである LEGOLAND JAPAN と、商業施設である Maker's Pier が供用していることから、予測においては、両施設の供用車両も含めて検討を行った。



注) 図中の記号 (L_{WA} 、 V 、 r) は、資料 5－5 (資料編 p.88) 参照。

図 2-3-8 工事関係車両の走行による騒音の予測手順

注) 「日本音響学会誌 70 巻 4 号」(社団法人 日本音響学会, 2013 年)

② 予測条件

ア 道路条件の設定

道路断面は、資料 5－3（資料編 p.86）に示すとおりである。

イ 交通条件の設定

(ア) 背景交通量

予測対象時期である工事着工後 35 ヶ月目における背景交通量は、現地調査による現況交通量に、事業予定地近隣のテーマパーク及び商業施設の供用車両を加算したものをを用いることとした。（背景交通量を設定する上での検討結果は、第 1 章「大気質」1-2「工事関係車両の走行による大気汚染」（1-2-3 (1) ④ ア (イ) エ (i)「背景交通量」(p.150)) 参照) なお、工事関係車両は平日のみ走行するため、平日における周辺施設の供用車両台数を背景交通量として加算した。

背景交通量は、表 2-3-10 に示すとおりである。（背景交通量の時間交通量は、資料 5－6（資料編 p.91）参照）

表 2-3-10 背景交通量

単位：台/16時間

予測断面	車 種	現況交通量	テーマパーク 供用車両	商業施設 供用車両	背景交通量
		α	β		$\alpha + \beta$
No.1	大型車	3,057	0	0	3,057
	中型車	1,255	0	0	1,255
	小型貨物車	436	40	0	476
	乗用車	9,326	2,016	758	12,100
No.2	大型車	1,153	-	-	1,153
	中型車	436	-	-	436
	小型貨物車	173	-	-	173
	乗用車	5,181	-	-	5,181
No.3	大型車	831	-	-	831
	中型車	290	-	-	290
	小型貨物車	187	-	-	187
	乗用車	3,089	-	-	3,089

注)1:単位にある 16 時間とは、6～22 時をいう。

2:テーマパーク及び商業施設の供用車両台数は、「LEGOLAND JAPAN に係る環境影響評価書」(Merlin Entertainments Group Limited, 平成 26 年 6 月)より読み取った。

3:表中の値は平日の交通量を示す。

(イ) 工事関係車両の交通量

工事計画より、工事着工後 35 ヶ月目の走行台数は 163 台/日（大型車〔ダンプ車両、生コン車両〕 159 台/日、乗用車 4 台/日）である。（前掲図 1-2-26（p.37）参照）

工事関係車両の走行は、短時間に工事関係車両が集中しないように、適切な配車計画を立てることにより、表 2-3-11 及び資料 5－6（資料編 p.91）に示すとおりに設定した。

なお、本事業においては、事前配慮に基づき、資材の運搬は海上輸送を中心とし、工事関係車両台数を少なくすることを前提とした。

表 2-3-11 工事関係車両の交通量

単位：台/日

区 分	大型車	乗用車
	8～17 時	8～9 時、17～18 時
No.1	318	8
No.2	318	8
No.3	318	8

(ウ) 走行速度

走行速度は、現地調査結果より、表 2-3-12 に示す数値を用いた。（資料 3－8（資料編 p.58）参照）

表 2-3-12 走行速度（16 時間平均）

単位：km/時

車 種		No.1	No.2	No.3
大型車類	大型車 中型車	45	44	38
小型車類	小型貨物車 乗用車	52	49	41

ウ 予測対象時間

騒音の予測対象時間は、工事関係車両の走行時間帯を含む 6～22 時とした。

エ 音源条件

音源は各車線の中央にそれぞれ1つずつ配置し、高さは路面上0mとした。設置範囲は、図2-3-9(1)に示すように、道路に対する受音点からの垂線と車線の交点を中心として、 $\pm 20L$ (L : 計算車線から受音点までの最短距離) とし、離散的に L 以下の間隔で点音源を等間隔に配置した。(音源配置の例は図2-3-9(2)、各断面の予測音源及び予測地点の位置関係は、資料5-3(資料編 p.86) 参照)

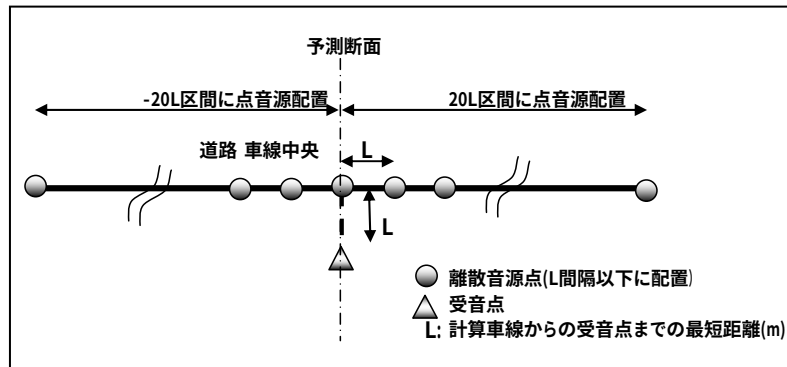


図2-3-9(1) 音源配置図（道路延長方向の配置イメージ）

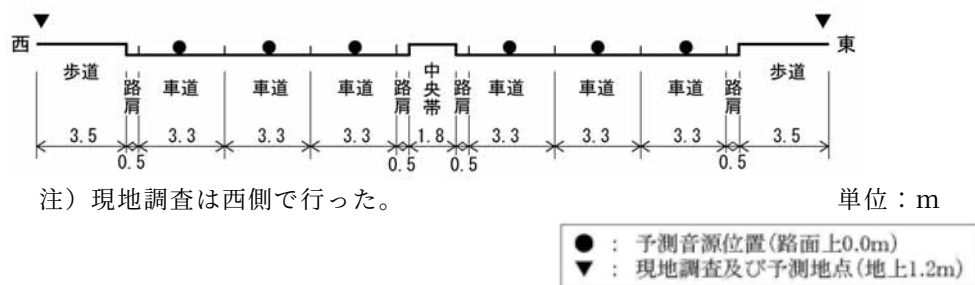


図2-3-9(2) 音源配置図（道路断面方向の配置イメージ：No.3の例）

(5) 予測結果

道路交通騒音の昼間の等価騒音レベルの予測結果は、表 2-3-13 に示すとおりである。(時間別の予測結果は、資料 5－7 (資料編 p.97) 参照)

表 2-3-13 道路交通騒音の昼間の等価騒音レベルの予測結果

単位：dB

予測断面	現況実測値	背景予測値	工事中予測値	増加分	環境基準
No.1	69 (68.9)	69 (69.3)	70 (69.7)	0 (0.4)	70 以下
No.2	67 (67.1)	67 (67.1)	68 (67.7)	1 (0.6)	70 以下
No.3	65 (64.5)	65 (64.5)	65 (65.4)	1 (0.9)	70 以下

注)1:()内の数値は、端数処理前の数値を示す。

2:「増加分」には、背景予測値から工事中予測値への増加量を示した。

3:上記の数値は、道路端の予測値のうち増加分が多い方の数値を示す。

4:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。

3-2-4 環境の保全のための措置

(1) 予測の前提とした措置

- ・資材の運搬は海上輸送を中心とし、工事関係車両台数を少なくする。

(2) その他の措置

- ・資材等の搬出入については、積載量に応じた適正な車種の選定による運搬の効率化を推進することにより、さらに工事関係車両の走行台数を減らすよう努める。
- ・工事関係の通勤者には、公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤に使用する車両の走行台数を減らすよう努める。
- ・工事関係車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。
- ・アイドリングストップの遵守を指導する。

3-2-5 評価

予測結果によると、工事関係車両の走行による背景予測値からの増加分は、全予測地点で 0～1dB 程度の増加であることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。

工事関係車両の走行による騒音レベルは、全予測地点で環境基準の値以下となる。

3-3 新施設関連車両の走行による騒音

3-3-1 概 要

新施設の供用時における新施設関連車両の走行に起因する騒音について検討を行った。

3-3-2 調 査

3-2「工事関係車両の走行による騒音」に示すとおりである。（3-2-2「調査」（p.202）参照）

3-3-3 予 測

(1) 予測事項

新施設関連車両の走行による騒音レベル（等価騒音レベル（ L_{Aeq} ））

(2) 予測対象時期

予測対象時期は、新施設が供用し、定常状態となる時期とした。

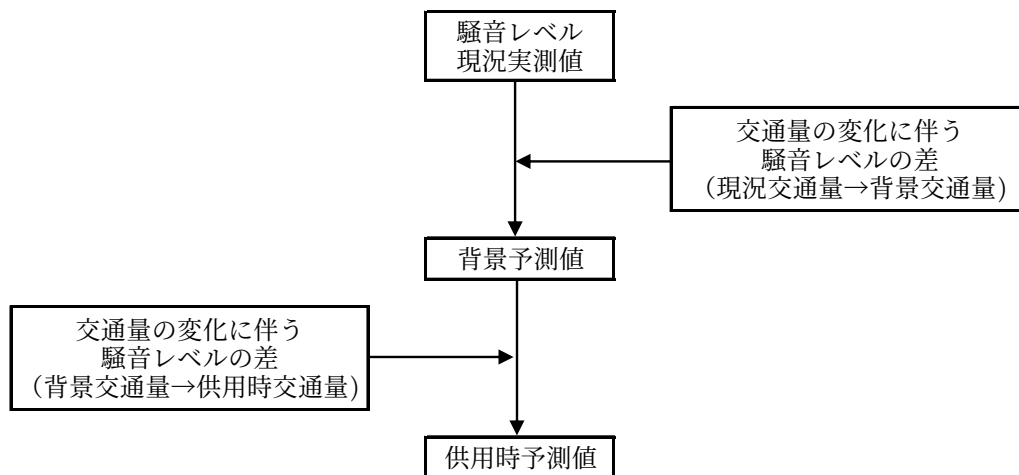
(3) 予測場所

予測場所は、図 2-3-10 に示すとおり、新施設関連車両の走行ルートに該当する現地調査地点 No.1、No.2 及び No.3 の 3 断面とした。また、予測地点は、道路端の高さ 1.2mとした。

(4) 予測方法

① 予測手法

予測対象道路は、本事業の供用時において道路構造が変化しないことから、予測は、現況実測値に、新施設の供用等に伴う交通量の変化による騒音レベルの差分を加える方法とした。予測の基本的な考え方は、図 2-3-11 に示すとおりである。



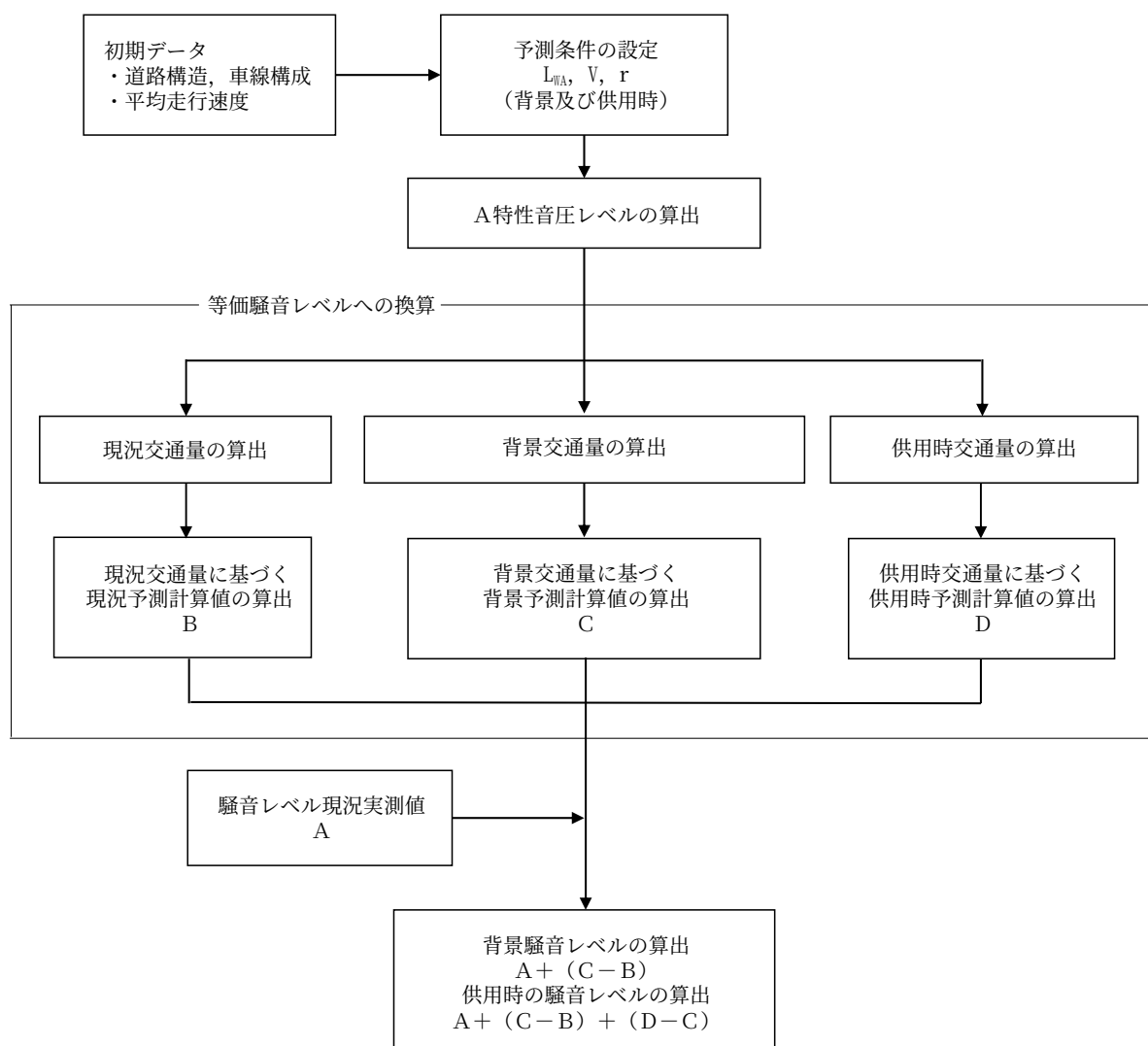
注)「現況交通量」は現地調査による交通量、「背景交通量」は現況交通量に、現地調査後に供用が開始された事業予定地近隣のテーマパーク及び商業施設の供用車両を加算した交通量、「供用時交通量」は背景交通量に新施設関連車両を加算した交通量である。

図 2-3-11 新施設関連車両の走行による騒音の予測手順

新施設関連車両の走行による騒音の予測は、図 2-3-12 に示す手順で行った。

予測式は、3-2「工事関係車両の走行による騒音」と同じとした。（資料 5－5（資料編 p.89 参照）

新施設の供用時には、事業予定地近隣において、テーマパークである LEGOLAND JAPAN と、商業施設である Maker's Pier が供用していることから、予測においては、両施設の供用車両も含めて検討を行った。



注）図中の記号 (L_{WA} , V , r) は、資料 5－5（資料編 p.89）参照。

図 2-3-12 新施設関連車両の走行による騒音の予測手順

② 予測条件

ア 道路条件の設定

道路断面は、資料 5－3（資料編 p.86）に示すとおりである。

イ 交通条件の設定

(7) 背景交通量

予測対象時期の背景交通量は、現地調査による現況交通量に、事業予定地近隣のテーマパーク及び商業施設の供用車両を加算したものをを用いることとした。（背景交通量を設定する上での検討結果は、第1章「大気質」1-2「工事関係車両の走行による大気汚染」（1-2-3（1）④ ア（イ）エ）（i）「背景交通量」（p.150））参照）

背景交通量は、表2-3-14に示すとおりである。（背景交通量の時間交通量は、資料5－8（資料編 p.99）参照）

表 2-3-14 背景交通量

[平日]

単位：台/16時間

予測断面	車 種	現況交通量	テーマパーク 供用車両	商業施設 供用車両	背景交通量
		α	β		$\alpha + \beta$
No.1	大型車	3,057	0	0	3,057
	中型車	1,255	0	0	1,255
	小型貨物車	436	40	0	476
	乗用車	9,326	2,016	758	12,100
No.2	大型車	1,153	-	-	1,153
	中型車	436	-	-	436
	小型貨物車	173	-	-	173
	乗用車	5,181	-	-	5,181
No.3	大型車	831	-	-	831
	中型車	290	-	-	290
	小型貨物車	187	-	-	187
	乗用車	3,089	-	-	3,089

[休日]

単位：台/16時間

予測断面	車 種	現況交通量	テーマパーク 供用車両	商業施設 供用車両	背景交通量
		α	β		$\alpha + \beta$
No.1	大型車	430	0	0	430
	中型車	225	0	0	225
	小型貨物車	361	40	0	401
	乗用車	8,442	3,048	7,561	19,051
No.2	大型車	116	-	-	116
	中型車	71	-	-	71
	小型貨物車	119	-	-	119
	乗用車	6,660	-	-	6,660
No.3	大型車	70	-	-	70
	中型車	51	-	-	51
	小型貨物車	59	-	-	59
	乗用車	2,303	-	-	2,303

注)1:単位にある16時間とは、6～22時をいう。

2:テーマパーク及び商業施設の供用車両台数は、「LEGOLAND JAPANに係る環境影響評価書」（Merlin Entertainments Group Limited, 平成26年6月）より読み取った。

(イ) 新施設関連車両の交通量

新施設関連車両の交通量は、表 2-3-15 及び資料 5－8（資料編 p.99）に示すとおりである。

表 2-3-15 新施設関連車両の交通量

単位：台/16時間

予測断面	車 種	平 日	休 日
No.1	大型車	76	10
	中型車	0	0
	小型貨物車	0	0
	乗用車	0	0
No.2	大型車	210	22
	中型車	0	0
	小型貨物車	0	0
	乗用車	0	0
No.3	大型車	210	22
	中型車	0	0
	小型貨物車	0	0
	乗用車	0	0

注）単位にある 16 時間とは、6～22 時をいう。

(ウ) 走行速度

走行速度は、現地調査結果を車種別に平均することにより、表 2-3-16 に示す数値を用いた。（資料 3－8（資料編 p.58）参照）

表 2-3-16 走行速度（16 時間平均）

単位：km/時

予測断面	平 日		休 日	
	大型車 中型車	小型貨物車 乗用車	大型車 中型車	小型貨物車 乗用車
No.1	45	52	46	52
No.2	44	49	43	47
No.3	38	41	38	41

ウ 予測対象時間

騒音の予測対象時間は、新施設関連車両の走行時間帯を含む 6～22 時とした。

エ 音源条件

3-2「工事関係車両の走行による騒音」と同じとした。（3-2-3（4）② エ「音源条件」（p.211）参照）

(5) 予測結果

道路交通騒音の昼間の等価騒音レベルの予測結果は、表 2-3-17 に示すとおりである。(時間別の予測結果は、資料 5－9 (資料編 p.111) 参照)

表 2-3-17 道路交通騒音の昼間の等価騒音レベルの予測結果

単位：dB

区 分	予測断面	現況実測値	背景予測値	供用時予測値	増 加 分	環境基準
平 日	No.1	69 (68.9)	69 (69.3)	69 (69.4)	0 (0.1)	70 以下
	No.2	67 (67.1)	67 (67.1)	68 (67.5)	0 (0.4)	70 以下
	No.3	65 (64.5)	65 (64.5)	65 (65.1)	1 (0.6)	70 以下
休 日	No.1	65 (64.5)	67 (67.2)	67 (67.2)	0 (0.0)	70 以下
	No.2	63 (63.0)	63 (63.0)	63 (63.1)	0 (0.1)	70 以下
	No.3	59 (59.3)	59 (59.3)	60 (59.5)	0 (0.2)	70 以下

注)1:()内の数値は、端数処理前の数値を示す。

2:「増加分」には、背景予測値から供用時予測値への増加量を示した。

3:上記の数値は、道路端の予測値のうち増加分が多い方の数値を示す。

4:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。

3-3-4 環境の保全のための措置

本事業の実施にあたっては、以下に示す環境の保全のための措置を講ずる。

- ・新施設関連車両については、十分な点検・整備を行い、急発進や急加速を避けるなど、適正な走行に努める。
- ・アイドリングストップの遵守を指導する。

3-3-5 評 価

予測結果によると、新施設関連車両の走行による背景予測値からの増加分は、平日、休日ともに、全予測地点で 0～1dB 程度の増加であることから、周辺の環境に及ぼす影響は小さいと判断する。

新施設関連車両の走行による騒音レベルは、平日及び休日ともに、全予測地点で環境基準の値を下回る。