

2-2 工事関係車両の走行による騒音

2-2-1 概 要

新建築物の建設時における工事関係車両の増加に起因する騒音について検討を行った。

2-2-2 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

調査事項

道路交通騒音

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 15 年度）」（名古屋市，平成 17 年）

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 2-2-7 に示すとおりである。

表 2-2-7 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	
高速名古屋新宝線	中村区名駅南二丁目	68	70	455	88	16
県道中川中村線		70		329	61	16
市道椿町線	中村区椿町	67		239	17	7

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。

(2) 現地調査

調査事項

道路交通騒音、自動車交通量及び走行速度

調査場所

図 2-2-5 に示す事業予定地周辺道路の 15 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 4 - 6（資料編 p.177）参照）

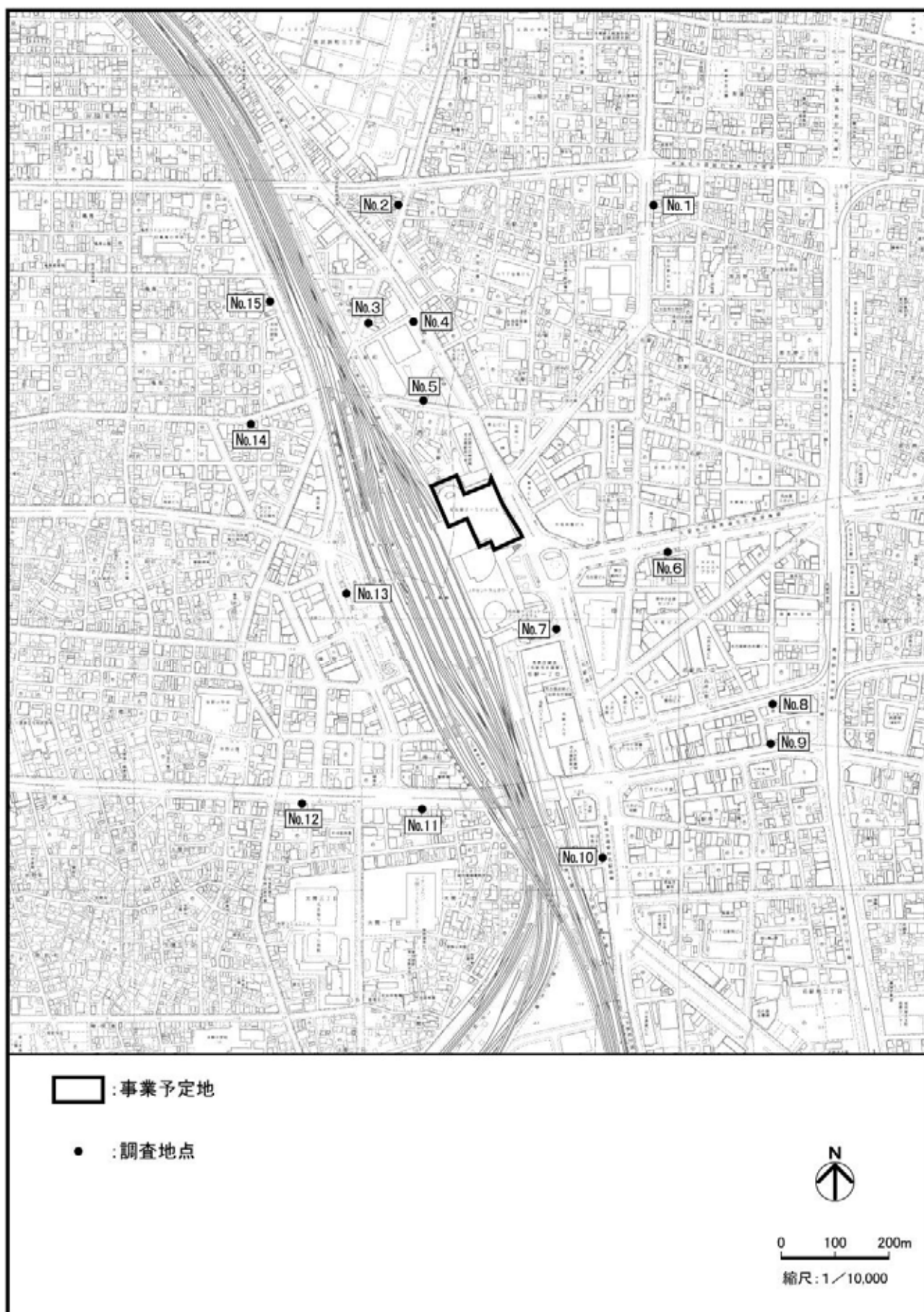


図 2-2-5 道路交通騒音・振動等現地調査地点

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毎正時から 10 分間測定し、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。

自動車交通量については、前掲表 2-1-14 (p.133) に示す大型車、中型車、小型貨物車及び乗用車の 4 車種に分類し、1 時間間隔で測定した。さらに、走行速度については、距離既知の区間を走行する車両の通過時間について、ストップウォッチを用いて、大型車及び小型車の 2 車種別に 1 時間当たり 10 台を基本として計測し求めた。

調査期間

調査期間は、表 2-2-8 に示すとおりである。

表 2-2-8 調査期間

区 分	調 査 期 間
平 日	平成 21 年 5 月 21 日（木）6 時～22 時
休 日	平成 21 年 5 月 24 日（日）6 時～22 時

調査結果

調査結果は、表 2-2-9 に示すとおりである。また、道路交通騒音の騒音レベルの時間変動は、図 2-2-6 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 4 - 7（資料編 p.181）、自動車交通量は資料 3 - 8（資料編 p.103）、平均走行速度は資料 3 - 9（資料編 p.119）参照）

道路交通騒音の等価騒音レベル(L_{Aeq})の時間変動について、平日及び休日ともに、多くの地点で 6～7 時台が低く、8 時以降については、変動は小さい状況であった。

表 2-2-9 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） （ 昼 間 ）			自動車交通量（台/16時間）			
				現況実測値		環境 基準	大型車	中型車	小型貨物車	乗用車
				最大値						
1	市 道	商業地域	5	66 （ 64 ）	67.1 （ 65.3 ）	70以下	782 （ 527 ）	462 （ 132 ）	1,859 （ 379 ）	7,463 （ 5,928 ）
2	市 道	商業地域	2	64 （ 62 ）	65.9 （ 63.4 ）	65以下	142 （ 59 ）	154 （ 25 ）	247 （ 52 ）	5,050 （ 3,492 ）
3	市 道	商業地域	2	64 （ 63 ）	66.2 （ 65.6 ）	65以下	14 （ 1 ）	164 （ 57 ）	325 （ 52 ）	2,115 （ 1,462 ）
4	市 道	商業地域	4	63 （ 62 ）	65.9 （ 64.0 ）	70以下	504 （ 386 ）	640 （ 188 ）	590 （ 153 ）	13,263 （ 10,943 ）
5	市 道	商業地域	4	63 （ 62 ）	64.2 （ 63.3 ）	70以下	87 （ 99 ）	644 （ 270 ）	360 （ 136 ）	11,423 （ 10,456 ）
6	県 道	商業地域	6	66 （ 65 ）	67.4 （ 65.8 ）	70以下	582 （ 544 ）	783 （ 557 ）	636 （ 380 ）	22,955 （ 16,978 ）
7	県 道	商業地域	7	67 （ 65 ）	71.0 （ 66.3 ）	70以下	1,052 （ 831 ）	1,117 （ 466 ）	933 （ 252 ）	27,645 （ 23,546 ）
8	市 道	商業地域	6	65 （ 64 ）	66.7 （ 65.8 ）	70以下	114 （ 94 ）	486 （ 139 ）	588 （ 114 ）	16,050 （ 10,132 ）
	都 市 高 速 道 路		1				170 （ 175 ）	169 （ 83 ）	105 （ 28 ）	5,775 （ 3,023 ）
9	県 道	商業地域	5	69 （ 69 ）	69.6 （ 69.7 ）	70以下	521 （ 407 ）	711 （ 248 ）	2,283 （ 956 ）	25,751 （ 19,842 ）
10	市 道	商業地域	11	66 （ 65 ）	67.7 （ 66.3 ）	70以下	1,126 （ 820 ）	1,401 （ 341 ）	1,804 （ 433 ）	35,541 （ 29,672 ）
11	県 道	商業地域	8	67 （ 66 ）	68.4 （ 67.5 ）	70以下	924 （ 644 ）	1,470 （ 537 ）	7,433 （ 2,167 ）	32,853 （ 32,276 ）
12	県 道	商業地域	7	68 （ 67 ）	68.8 （ 68.7 ）	70以下	658 （ 548 ）	1,060 （ 308 ）	5,298 （ 292 ）	22,832 （ 24,324 ）
13	市 道	商業地域	8	65 （ 65 ）	66.0 （ 66.4 ）	70以下	226 （ 249 ）	533 （ 323 ）	1,887 （ 645 ）	10,854 （ 11,262 ）
14	市 道	商業地域	2	64 （ 63 ）	66.7 （ 64.4 ）	65以下	45 （ 8 ）	241 （ 116 ）	714 （ 168 ）	3,901 （ 3,181 ）
15	市 道	商業地域	4	66 （ 65 ）	67.2 （ 67.0 ）	70以下	278 （ 259 ）	294 （ 200 ）	710 （ 227 ）	8,569 （ 8,961 ）

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。

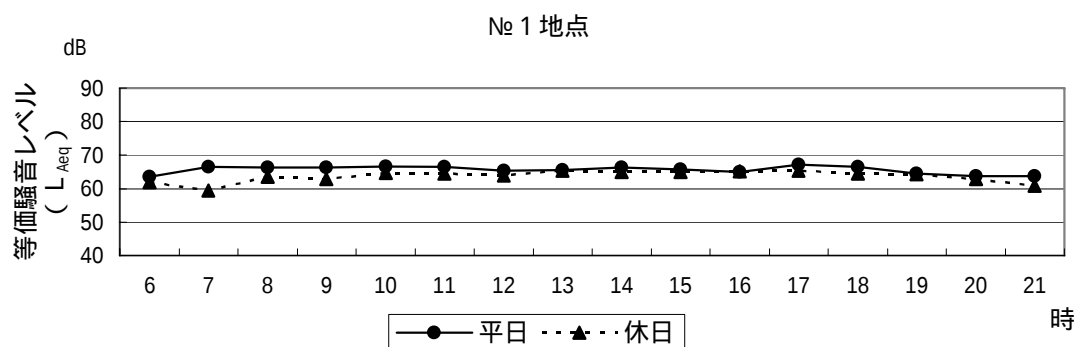


図 2-2-6(1) 道路交通騒音の騒音レベルの時間変動 (№1 地点)

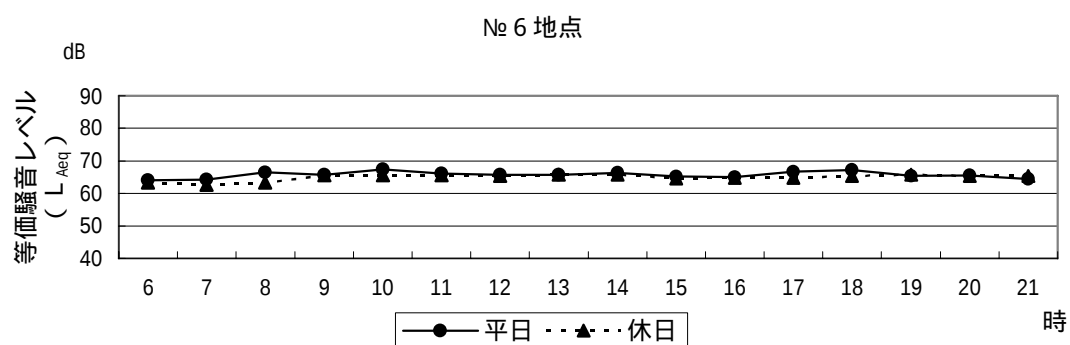
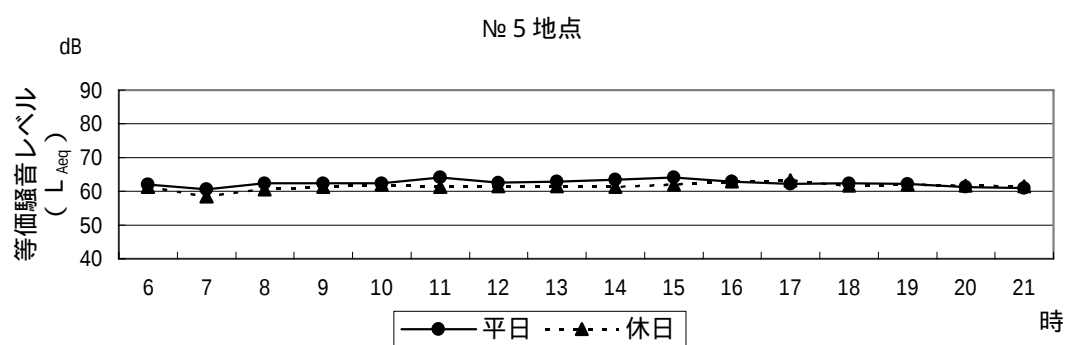
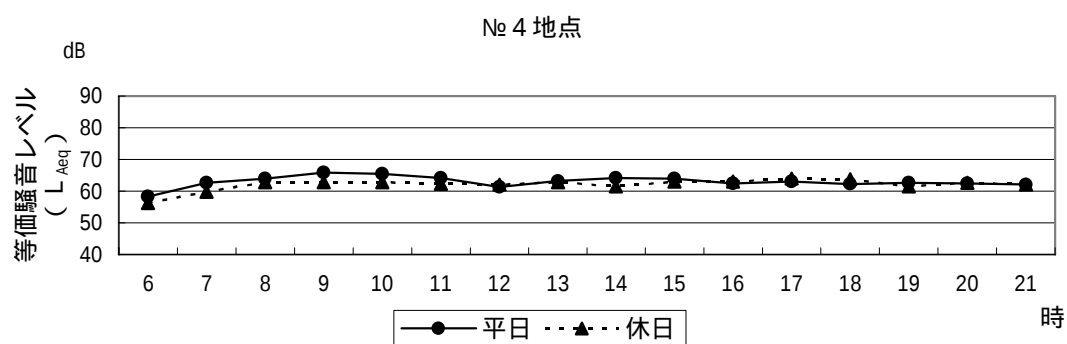
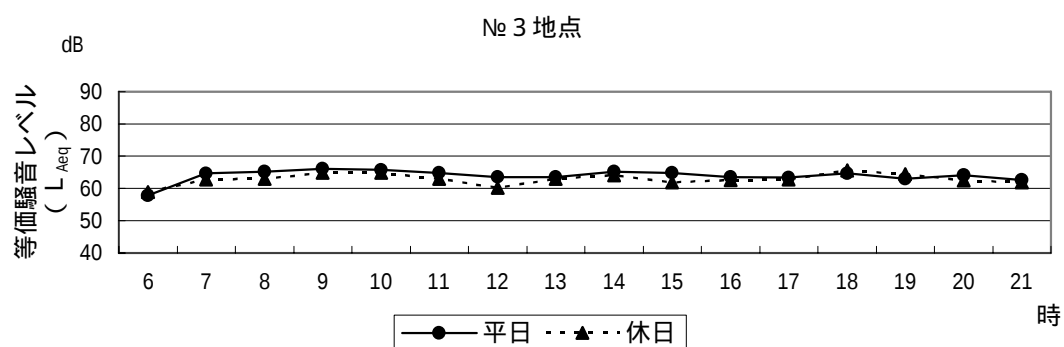
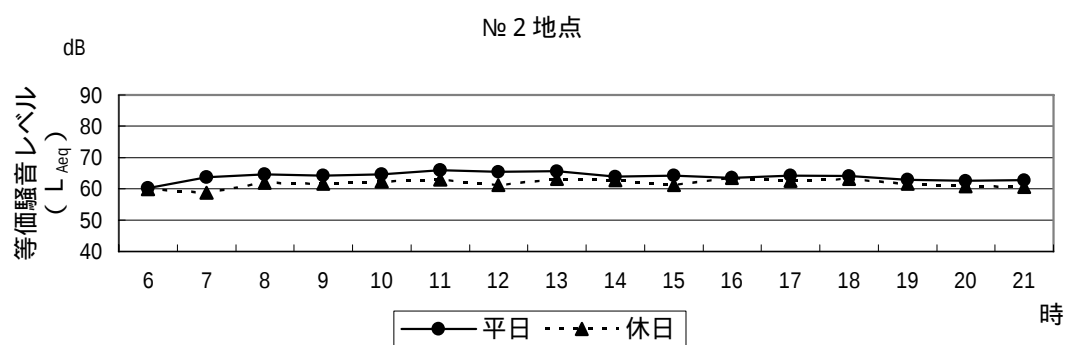


図 2-2-6(2) 道路交通騒音の騒音レベルの時間変動 (№ 2 ~ № 6 地点)

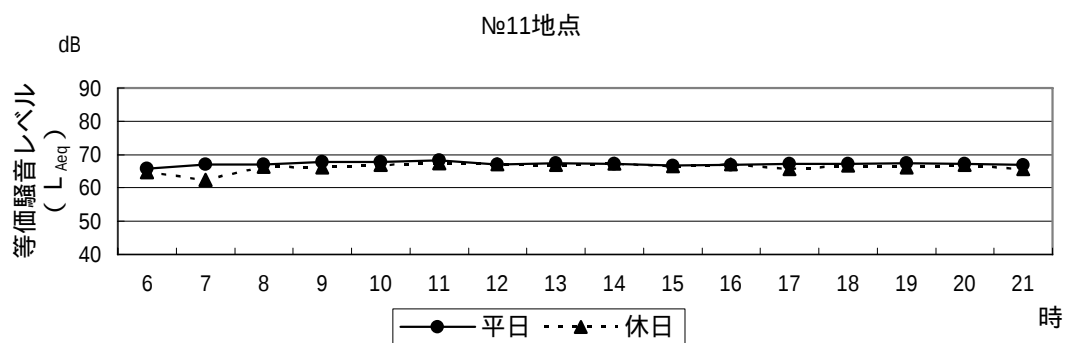
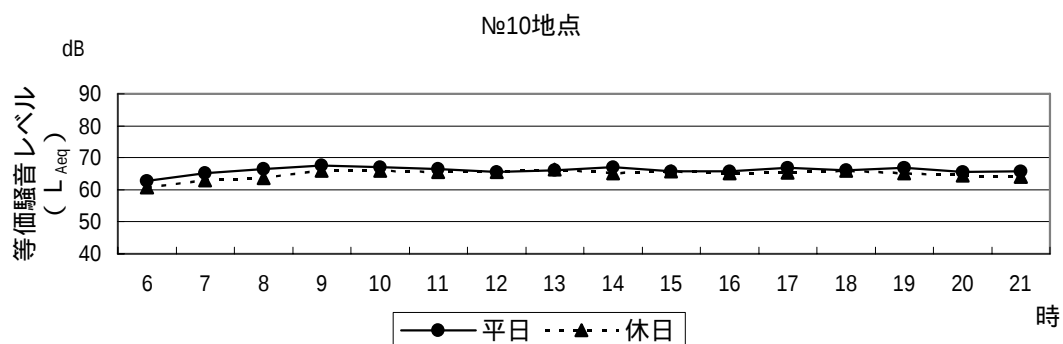
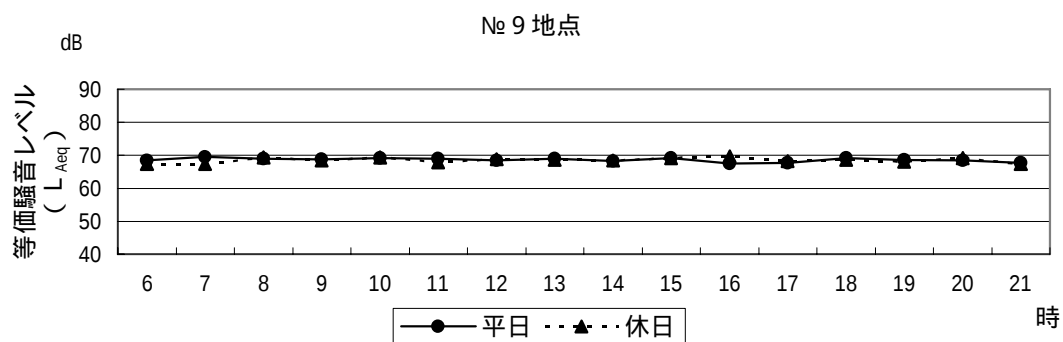
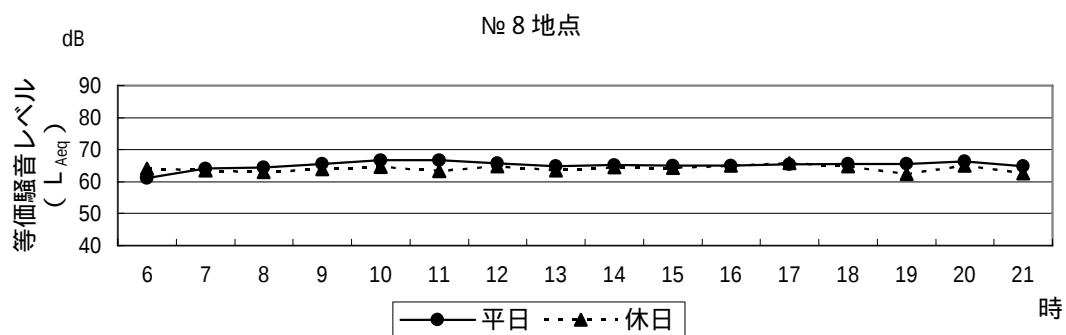
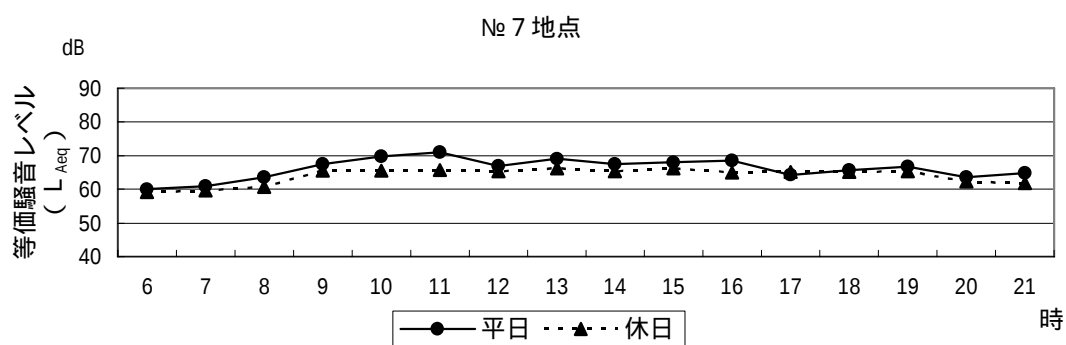


図 2-2-6(3) 道路交通騒音の騒音レベルの時間変動 (№ 7 ~ №11 地点)

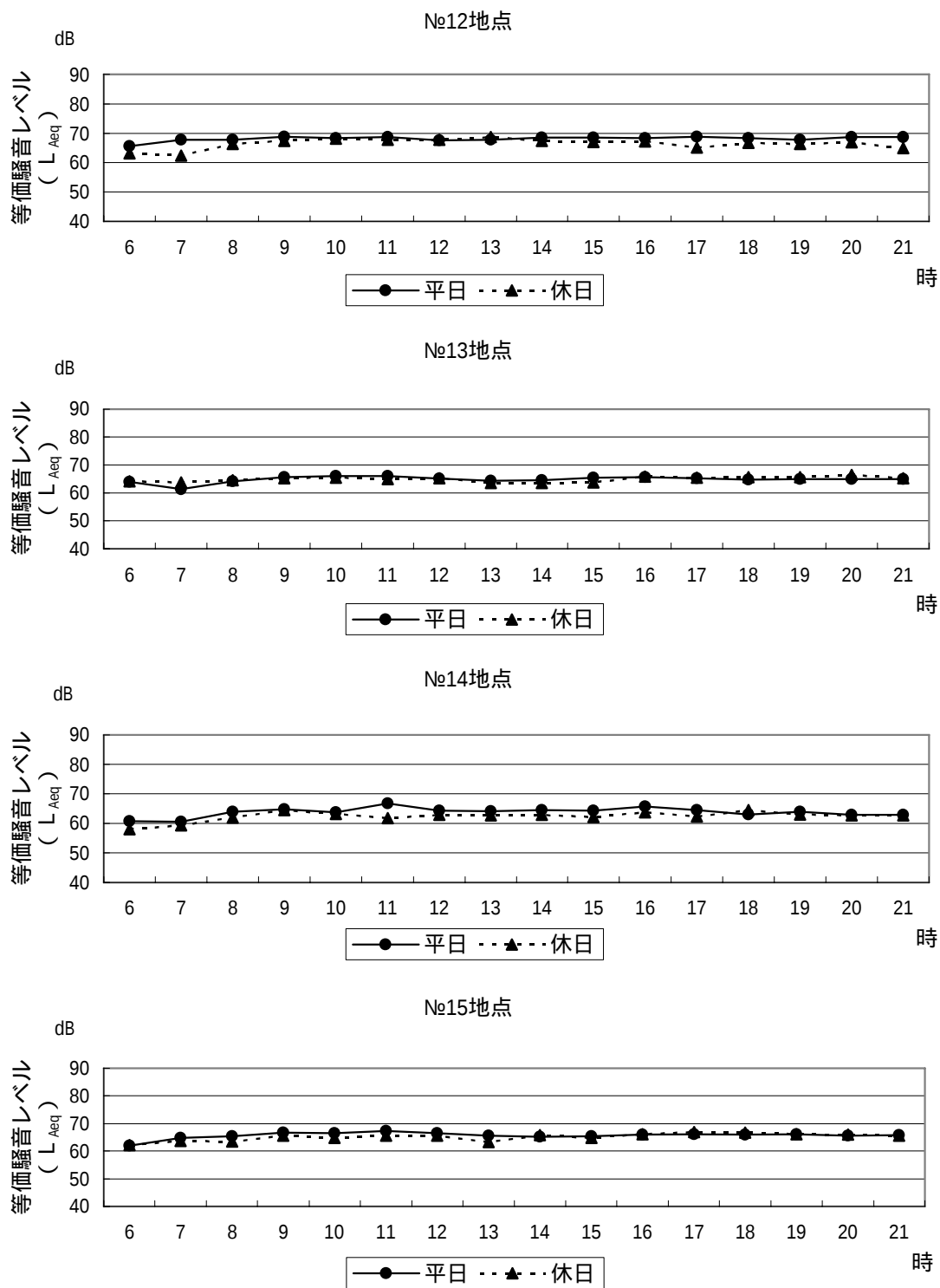


図 2-2-6(4) 道路交通騒音の騒音レベルの時間変動 (№12 ~ №15 地点)

(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 67～70dB であり、環境基準を達成している。

現地調査では、昼間の等価騒音レベルは平日で 63～69dB、休日で 62～69dB であり、平日及び休日ともに、環境基準を達成していた。

2-2-3 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（工事着工後54ヶ月目）とした。（資料1 - 8（資料編 p.45）参照）

(3) 予測場所

予測場所は、図 2-2-7 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№1、№4、№5 及び№10～14 の8断面とした。また、予測地点は、道路端の高さ1.2mとした。

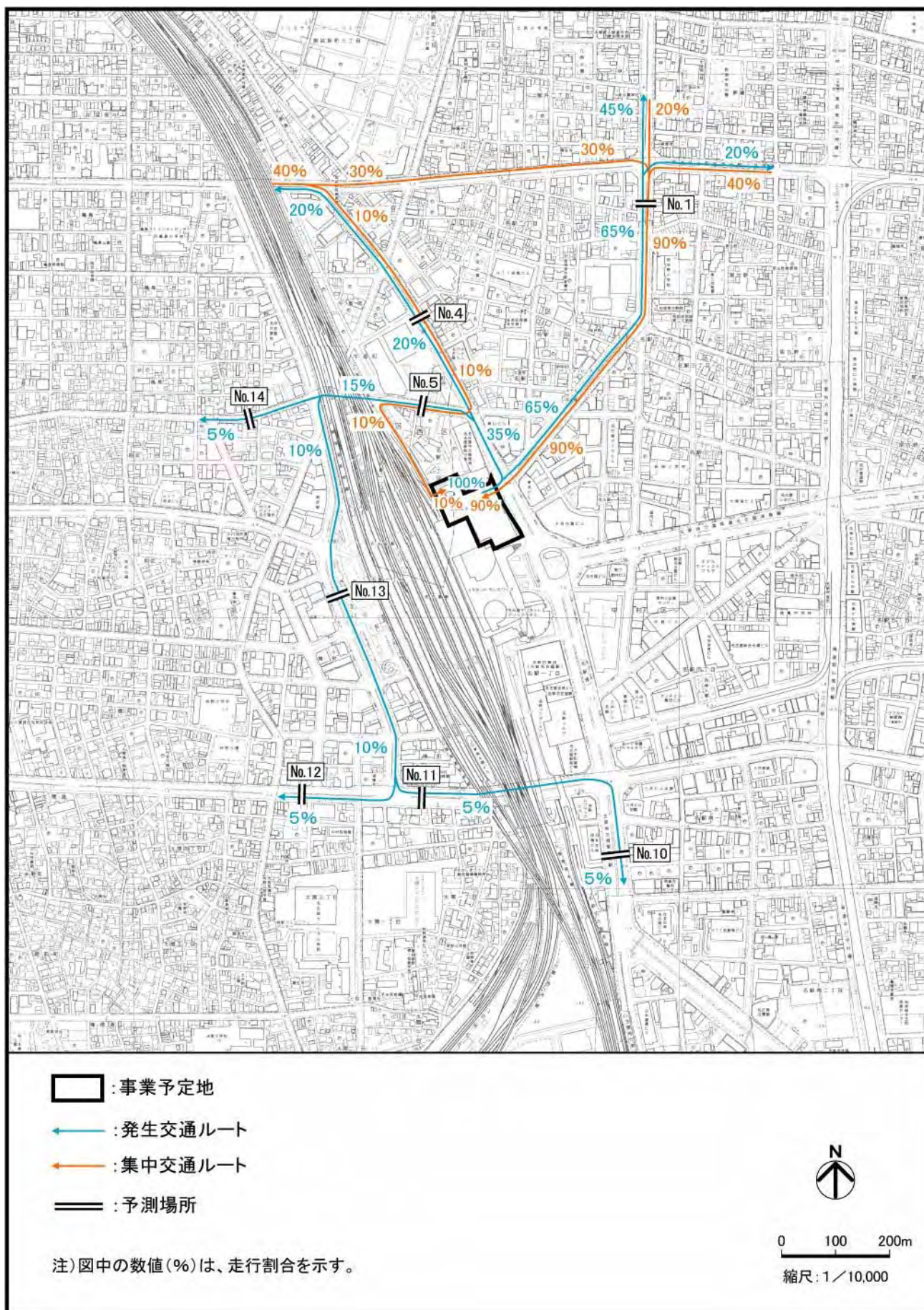


図 2-2-7(1) 工事関係車両の走行ルート、走行割合及び予測場所
(大型車(ダンプ車両、生コン車両)及び中型車)

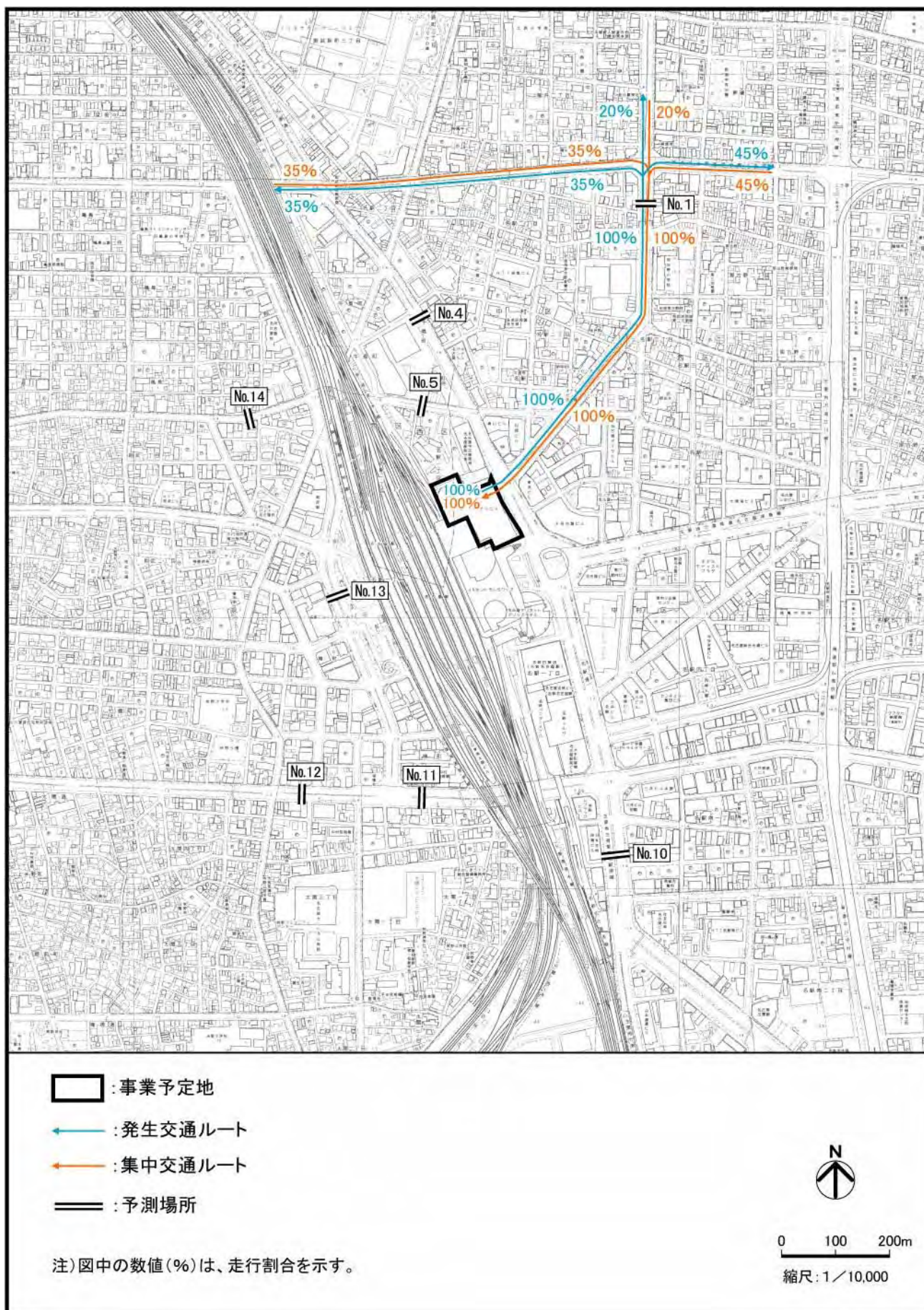


図 2-2-7(2) 工事関係車両の走行ルート、走行割合及び予測場所（大型車（トレーラ））

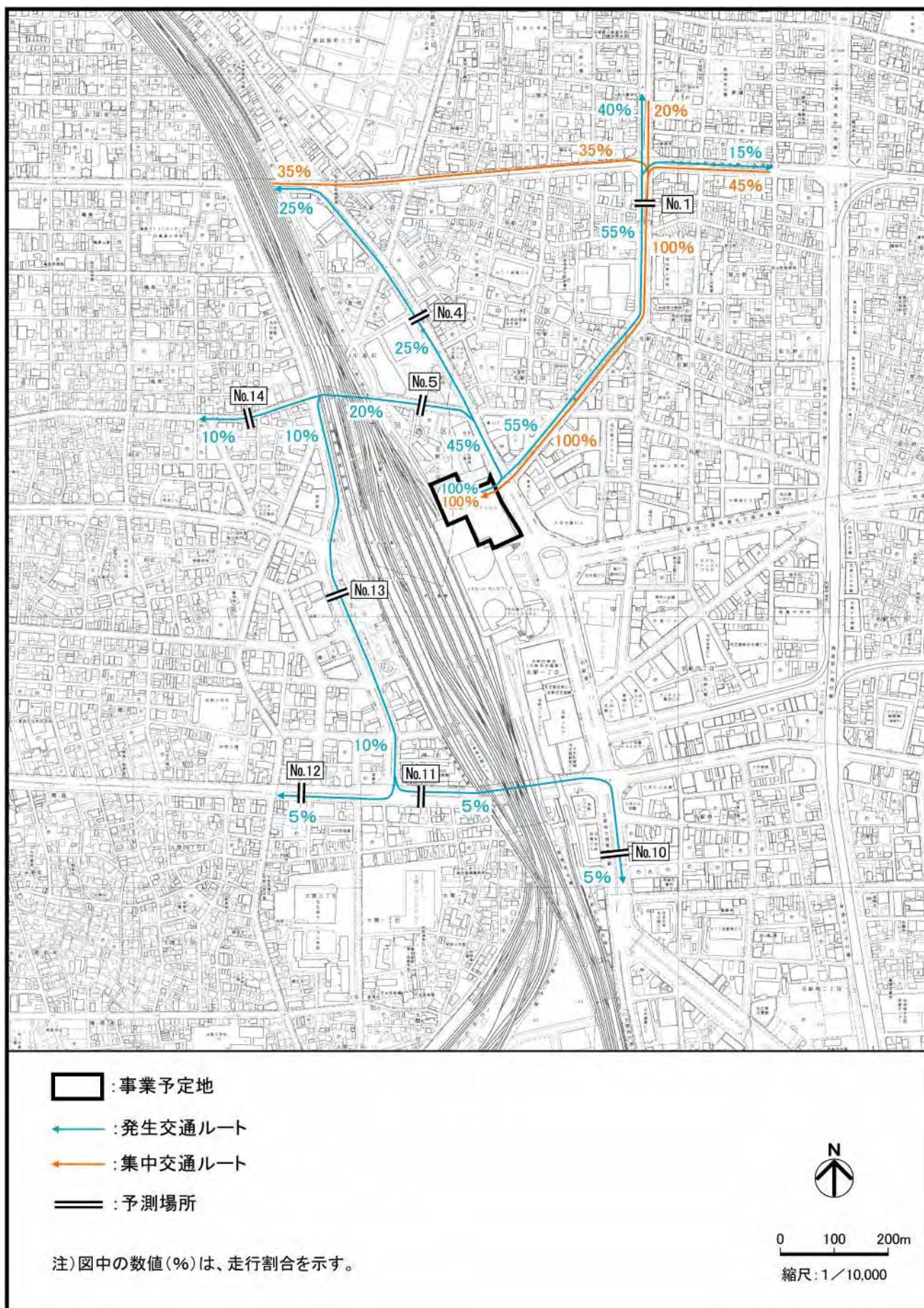


図 2-2-7(3) 工事関係車両の走行ルート、走行割合及び予測場所（小型貨物車）

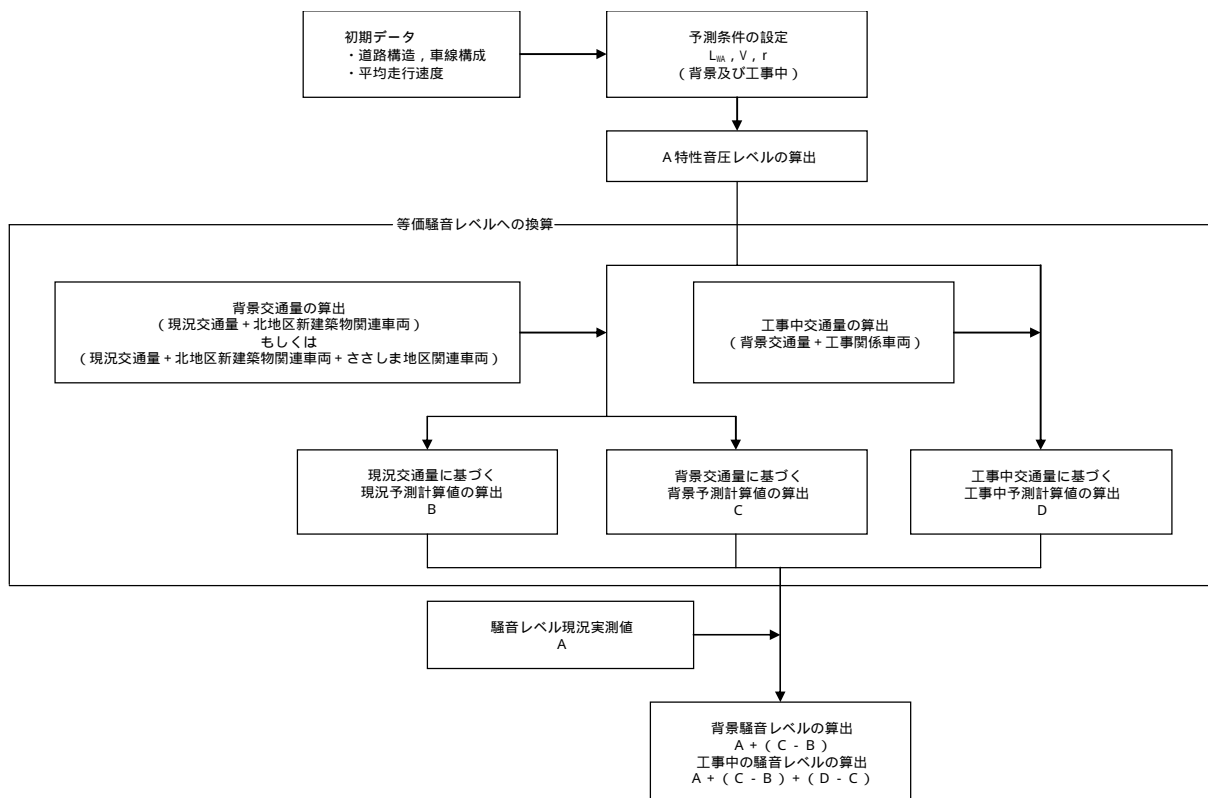
(4) 予測方法

予測手法

工事関係車両の走行による騒音の予測は、図 2-2-8 に示す手順で行った。

予測は、ASJ RTN-Model 2008^{注)}の予測式により行った。(予測式の詳細は、資料 4 - 8 (資料編 p.182) 参照)

なお、予測対象時期である工事着工後 54 ヶ月目には、事業予定地に隣接する北側において、北地区が供用されている状態とした。さらに、ささしまライブ 24 地区においては、(仮称)グローバルゲート、愛知大学及び独立行政法人 国際協力機構 中部国際センターが供用されている状態とした。以上のことから、本予測においては、北地区新建築物関連車両及びささしま地区関連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 4 - 8 (資料編 p.182) 参照

図 2-2-8 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 65 巻 4 号」(社団法人 日本音響学会, 2009 年)

予測条件

ア 道路条件の設定

道路断面は、資料 4 - 6 (資料編 p.177) 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 54 ヶ月目における背景交通量は、現況交通量に、北地区の新建築物関連車両を加算したものをを用いるとともに、ささしま地区関連車両も走行する №10 ~ 12 については、この車両についても加算することとした。(背景交通量を設定する上での検討結果は、第 1 章 1-3 「工事関係車両の走行による大気汚染」(1-3-3 (1) ア (イ) I) () 「背景交通量」(p.143) 参照))

背景交通量は、表 2-2-10 に示すとおりである。(背景交通量の時間交通量は、資料 4 - 9 (資料編 p.185) 参照)

表 2-2-10 背景交通量

単位：台/16時間

予測断面	車 種	現況交通量	北地区 新建築物関連車両	ささしま地区 関連車両	背景交通量
		A	B		A + B
№ 1	大型車	782	0	-	782
	中型車	462	0	-	462
	小型貨物車	1,859	11	-	1,870
	乗用車	7,463	23	-	7,486
№ 4	大型車	504	0	-	504
	中型車	640	0	-	640
	小型貨物車	590	80	-	670
	乗用車	13,263	93	-	13,356
№ 5	大型車	87	0	-	87
	中型車	644	0	-	644
	小型貨物車	360	80	-	440
	乗用車	11,423	170	-	11,593
№10	大型車	1,126	0	0	1,126
	中型車	1,401	0	0	1,401
	小型貨物車	1,804	29	110	1,943
	乗用車	35,541	63	1,858	37,462
№11	大型車	924	0	0	924
	中型車	1,470	0	0	1,470
	小型貨物車	7,433	15	38	7,486
	乗用車	32,853	33	620	33,506
№12	大型車	658	0	0	658
	中型車	1,060	0	0	1,060
	小型貨物車	5,298	17	16	5,331
	乗用車	22,832	37	302	23,171
№13	大型車	226	0	-	226
	中型車	533	0	-	533
	小型貨物車	1,887	20	-	1,907
	乗用車	10,854	42	-	10,896
№14	大型車	45	0	-	45
	中型車	241	0	-	241
	小型貨物車	714	0	-	714
	乗用車	3,901	0	-	3,901

注)1:単位にある16時間とは、6～22時をいう。

2:端数処理により、16時間交通量と資料4-9(資料編p.185)に示す時間交通量の合計は一致しない。

3:ささしま地区関連車両は、「ささしまライブ24地区「(仮称)グローバルゲート」建設事業に係る環境影響評価準備書」(ささしまライブ24特定目的会社,平成21年)より設定した。

4:ささしま地区関連車両を想定した№10～12以外については、「-」と表記した。

(イ) 工事関係車両の交通量

工事計画より、工事着工後 54 ヶ月目の走行台数は 423 台/日（大型車〔ダンプ車両、生コン車両〕131 台/日、大型車〔トレーラ〕30 台/日、中型車〔貨物車両〕200 台/日、小型貨物車 62 台/日）である。（前掲図 1-3-10（p.53）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 2-2-11 及び資料 4 - 9（資料編 p.185）に示すとおりに設定した。

表 2-2-11 工事関係車両の交通量

予測断面	日交通量（台/日）〔（ ）内は時間交通量（台/時）〕			
	大型車		中型車	小型貨物車
	7～17 時 (11～13 時を除く)		6～21 時 (11～13 時を除く)	6～21 時 (11～13 時を除く)
	ダンプ車両 生コン車両	トレーラ		
№ 1	203 (26)	60 (8)	310 (24)	96 (8)
№ 4	39 (5)	0 (0)	60 (5)	16 (1)
№ 5	33 (4)	0 (0)	50 (4)	12 (1)
№10	7 (1)	0 (0)	10 (1)	3 (1)
№11	7 (1)	0 (0)	10 (1)	3 (1)
№12	7 (1)	0 (0)	10 (1)	3 (1)
№13	13 (2)	0 (0)	20 (2)	6 (1)
№14	7 (1)	0 (0)	10 (1)	6 (1)

注) 各予測断面における発生集中別の日交通量から時間交通量に配分し、端数処理を行ったことから、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

(ウ) 走行速度

走行速度は、現地調査結果より、表 2-2-12 に示す数値を用いた。（資料 3 - 9（資料編 p.119）参照）

表 2-2-12 走行速度（16 時間平均）

車 種	走行速度（km/時）							
	№ 1	№ 4	№ 5	№10	№11	№12	№13	№14
大 型 車	39	45	40	44	41	41	43	34
中 型 車								
小 型 貨 物 車	46	49	46	47	53	48	51	39
乗 用 車								

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 0 m とした。設置範囲は、図 2-2-9(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 2-2-9(2)、各断面の予測音源及び予測地点の位置関係は、資料 4 - 6 (資料編 p.177) 参照)

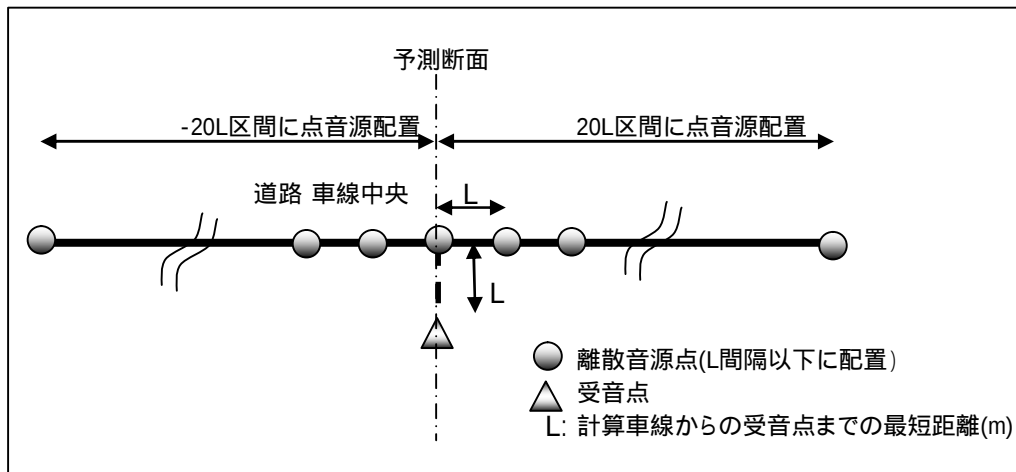


図 2-2-9(1) 音源配置図（道路延長方向の配置イメージ）

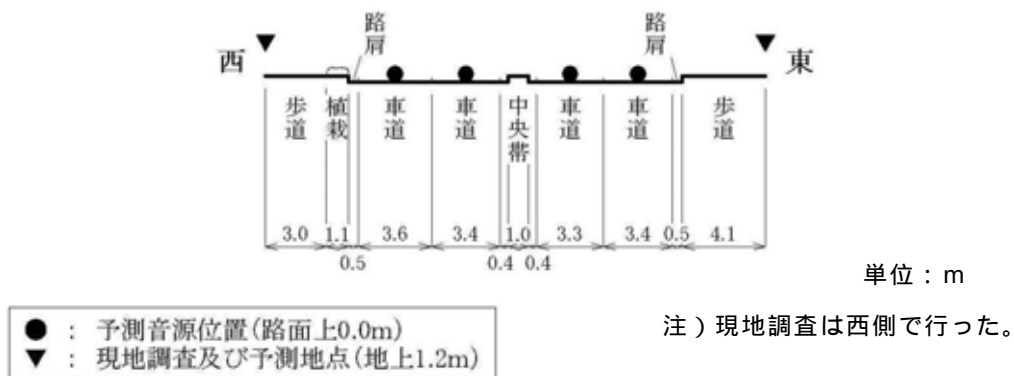


図 2-2-9(2) 音源配置図（道路断面方向の配置イメージ：№ 4 の例）

(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 2-2-13 に示すとおりである。(時間別の予測結果は、資料 4 - 10 (資料編 p.201) 参照)

表 2-2-13 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	66	66	67	1	70 以下
No 4	63	63	64	1	70 以下
No 5	63	63	63	0	70 以下
No10	66	66	66	0	70 以下
No11	67	67	67	0	70 以下
No12	68	68	68	0	70 以下
No13	65	65	65	0	70 以下
No14	64	64	65	1	65 以下

注)1:「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。

2: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。

3:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。

2-2-4 環境の保全のための措置

本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。

- ・土砂、資材等の搬出入については、適正な車種の選定及び積載量並びに荷姿の適正化による運搬の効率化を推進し、さらに工事関係車両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。
- ・関係機関や隣接事業者（北地区）との連絡・調整を行う。

2-2-5 評価

予測結果によると、工事関係車両の走行による工事中の予測値は、全地点で 0 ～ 1 dB 程度の増加であることから、工事関係車両の増加に起因する騒音が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、全地点で環境基準の値以下である。

本事業の実施にあたっては、土砂、資材等の搬出入の効率化により、さらに工事関係車両台数を減らす等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。

2-3 新建築物関連車両の走行による騒音

2-3-1 概 要

新建築物の供用時における新建築物関連車両の増加に起因する騒音について検討を行った。

2-3-2 調 査

2-2「工事関係車両の走行による騒音」に示すとおりである。(2-2-2 「調査」(p.196) 参照)

2-3-3 予 測

(1) 予測事項

新建築物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

新建築物の供用時

(3) 予測場所

予測場所は、図 2-2-10 に示すとおり、新建築物関連車両の走行ルートに該当する現地調査地点№1～13の13断面とした。また、予測地点は、道路端の高さ1.2mとした。

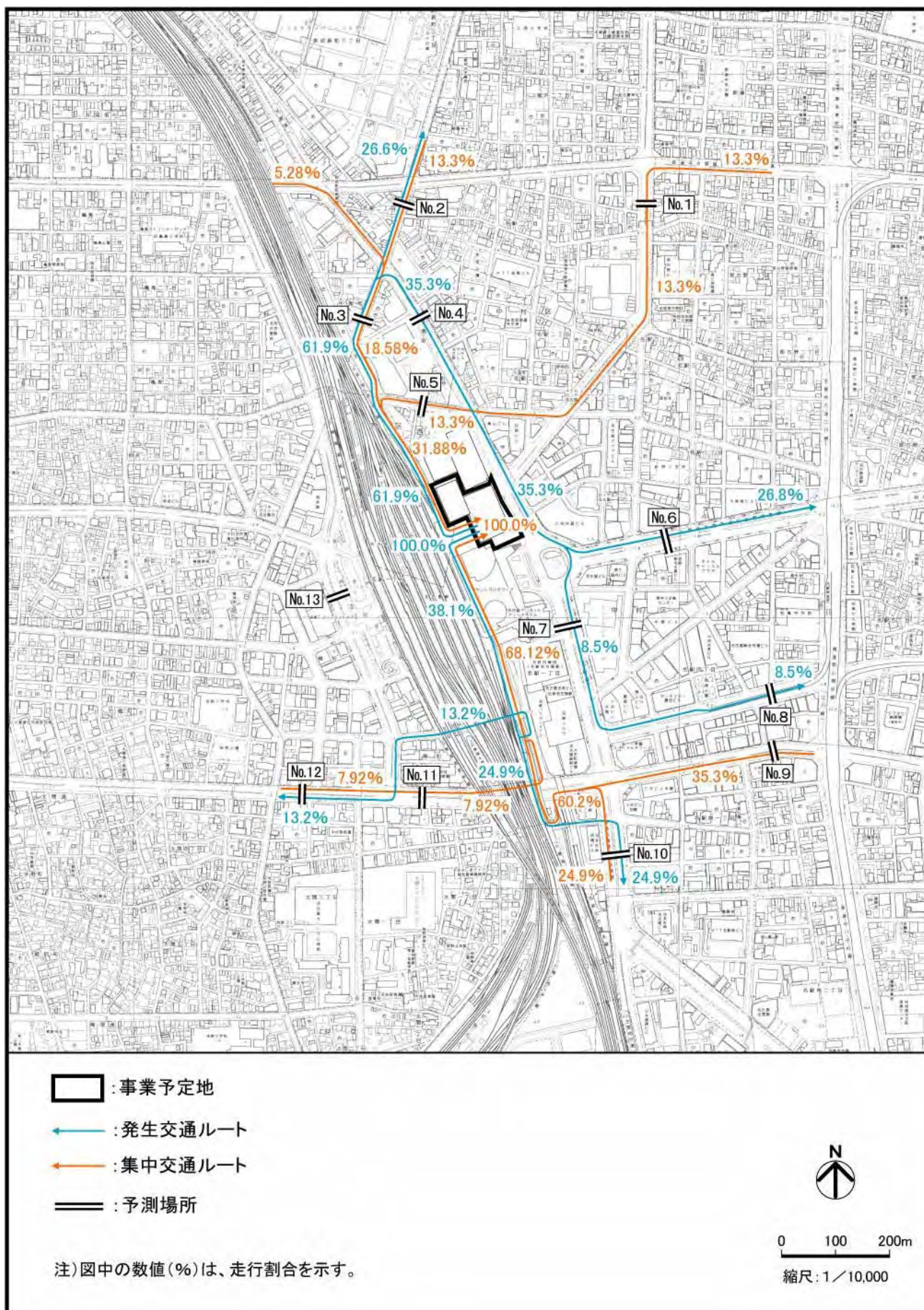


図 2-2-10(1) 新建築物関連車両の走行ルート、走行割合及び予測断面
(事務所及びホテル)

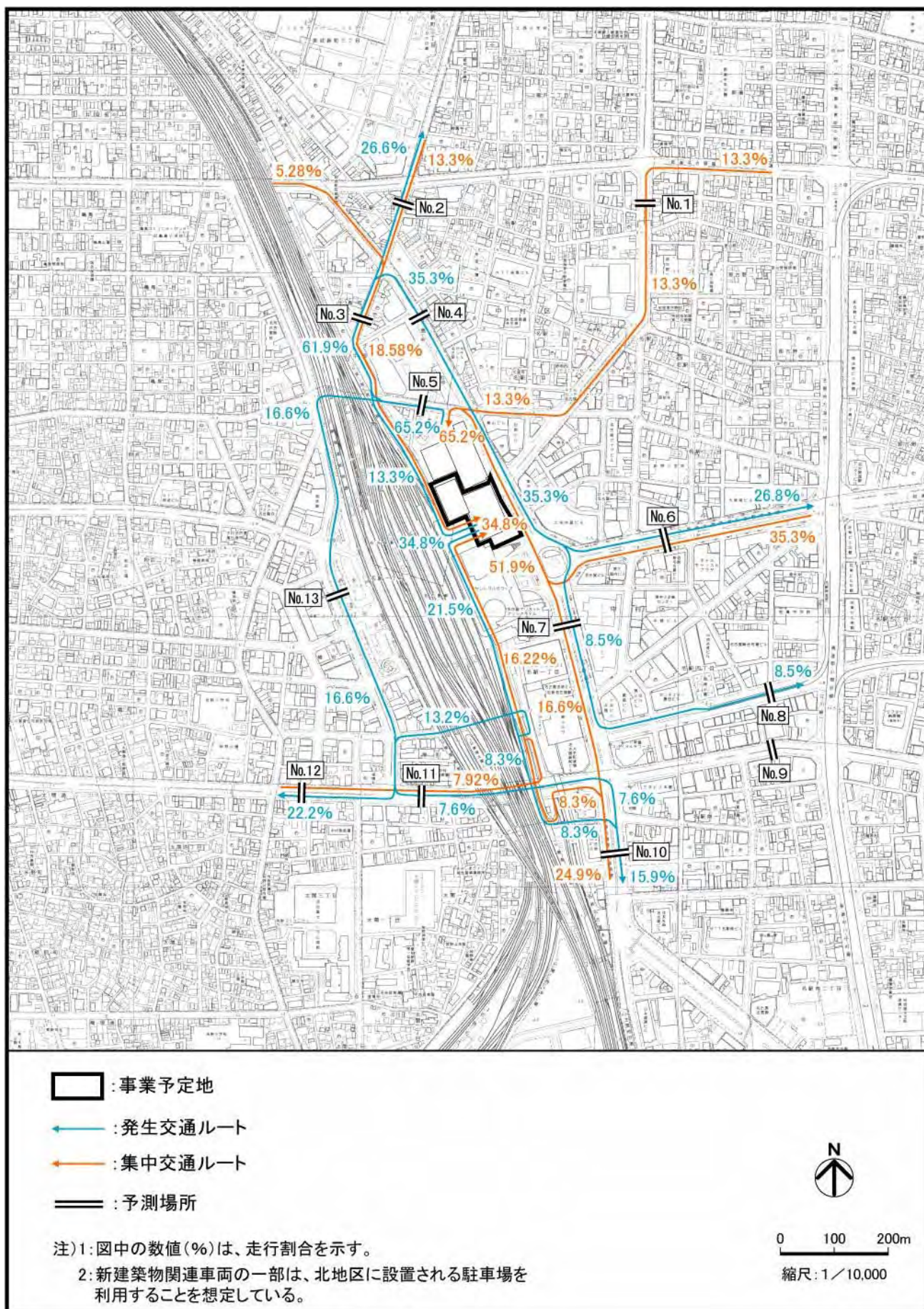


図 2-2-10(2) 新建築物関連車両の走行ルート、走行割合及び予測断面（商業施設）

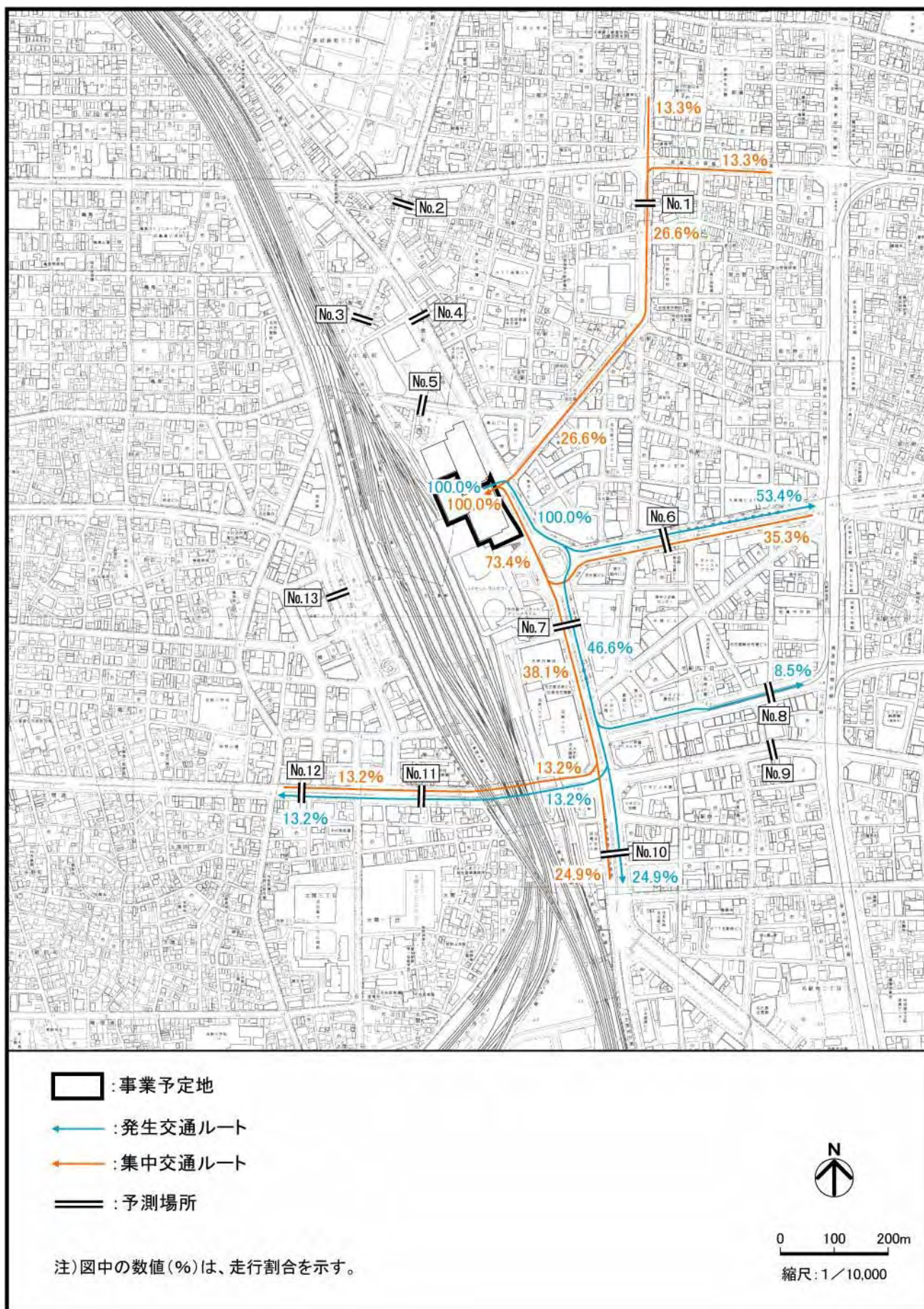


図 2-2-10(3) 新建築物関連車両の走行ルート、走行割合及び予測断面（荷捌き車両）

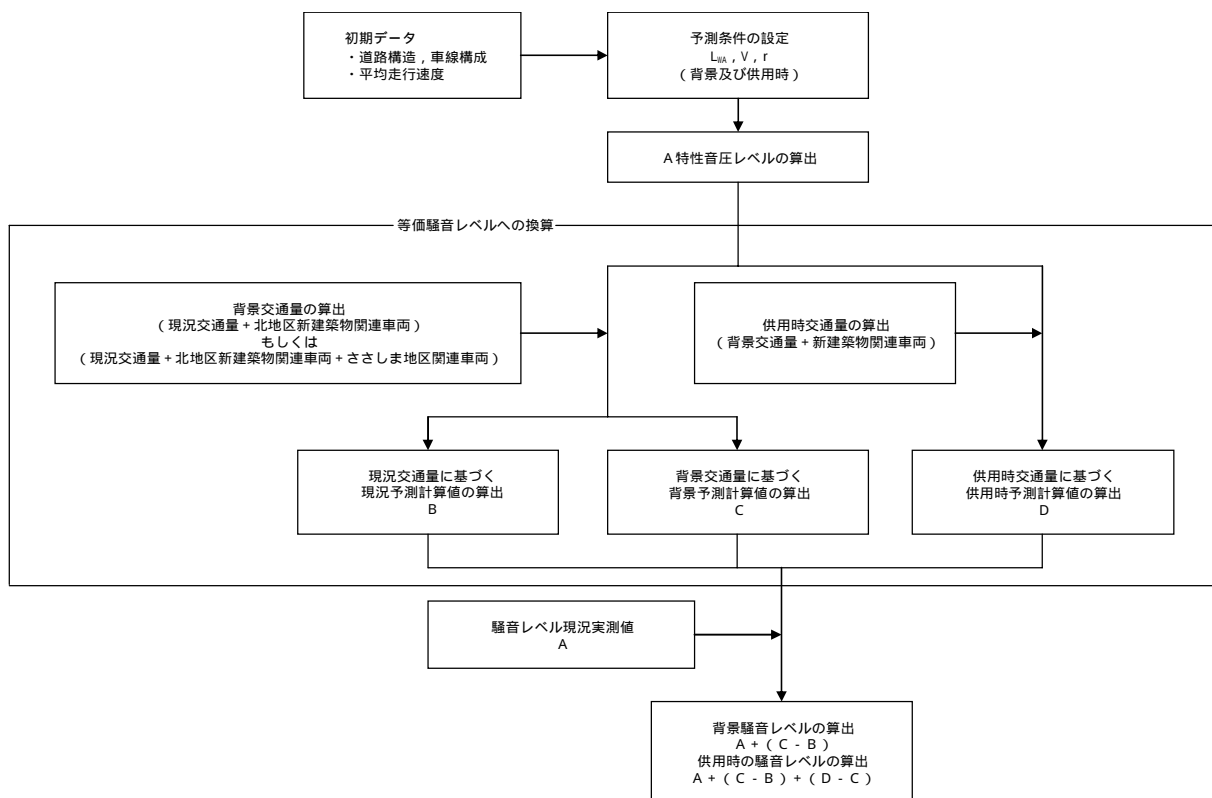
(4) 予測方法

予測手法

新建築物関連車両の走行による騒音の予測は、図 2-2-11 に示す手順で行った。

予測式は、2-2「工事関係車両の走行による騒音」と同じとした。(資料 4 - 8 (資料編 p.182) 参照)

なお、供用時としては、事業予定地に隣接する北側において、北地区が供用されている状態とした。さらに、ささしまライブ 24 地区においては、(仮称)グローバルゲート、愛知大学及び独立行政法人 国際協力機構 中部国際センターが供用されている状態とした。以上のことから、本予測においては、北地区新建築物関連車両及びささしま地区関連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 4 - 8 (資料編 p.182) 参照

図 2-2-11 新建築物関連車両の走行による騒音の予測手順

予測条件

ア 道路条件の設定

道路断面は、資料 4 - 6 (資料編 p.177) に示すとおりである。なお、№ 8 については、都市高速道路における縦断勾配についても考慮した。

イ 交通条件の設定

(ア) 背景交通量

予測対象時期の背景交通量は、現況交通量に、北地区の新建築物関連車両を加算したものを用いるとともに、ささしま地区関連車両も走行する№ 9 ~ 12 については、この車両についても加算することとした。(背景交通量を設定する上での検討結果は、第 1 章 1-6「新建築物関連車両の走行 (事業予定地周辺道路) による大気汚染」(1-6-3 (1) イ (I) ア)「背景交通量」(p.175) 参照))

背景交通量は、表 2-2-14 に示すとおりである。(背景交通量の時間交通量は資料 4 - 1 1 (資料編 p.205) 参照)

表 2-2-14(1) 背景交通量 (平日)

単位：台/16時間

予測断面	車 種	現況交通量	北地区 新建築物関連車両	ささしま地区 関連車両	背景交通量
		A	B		A + B
№ 1	大型車	782	0	-	782
	中型車	462	0	-	462
	小型貨物車	1,859	11	-	1,870
	乗用車	7,463	24	-	7,487
№ 2	大型車	142	0	-	142
	中型車	154	0	-	154
	小型貨物車	247	32	-	279
	乗用車	5,050	70	-	5,120
№ 3	大型車	14	0	-	14
	中型車	164	0	-	164
	小型貨物車	325	50	-	375
	乗用車	2,115	106	-	2,221
№ 4	大型車	504	0	-	504
	中型車	640	0	-	640
	小型貨物車	590	43	-	633
	乗用車	13,263	94	-	13,357
№ 5	大型車	87	0	-	87
	中型車	644	0	-	644
	小型貨物車	360	80	-	440
	乗用車	11,423	172	-	11,595

注)1:単位にある 16 時間とは、6 ~ 22 時をいう。

2:端数処理により、16 時間交通量と資料 4 - 1 1 (資料編 p.205) に示す時間交通量の合計は一致しない。

3:ささしま地区関連車両は、「ささしまライブ 24 地区「(仮称) グローバルゲート」建設事業に係る環境影響評価準備書」(ささしまライブ 24 特定目的会社、平成 21 年) より設定した。

4:ささしま地区関連車両を想定した№ 9 ~ 12 以外については、「 - 」と表記した。

表 2-2-14(2) 背景交通量 (平日)

単位：台/16時間

予測断面		車 種	現況交通量	北地区 新建築物関連車両	ささしま地区 関連車両	背景交通量
			A	B		A + B
№ 6		大型車	582	0	-	582
		中型車	783	0	-	783
		小型貨物車	636	49	-	685
		乗用車	22,955	108	-	23,063
№ 7		大型車	1,052	0	-	1,052
		中型車	1,117	0	-	1,117
		小型貨物車	933	33	-	966
		乗用車	27,645	73	-	27,718
№ 8	市 道	大型車	114	0	-	114
		中型車	486	0	-	486
		小型貨物車	588	0	-	588
		乗用車	16,050	0	-	16,050
	都 市 高速道路	大型車	170	0	-	170
		中型車	169	0	-	169
		小型貨物車	105	7	-	112
		乗用車	5,775	15	-	5,790
№ 9		大型車	521	0	0	521
		中型車	711	0	0	711
		小型貨物車	2,283	0	38	2,321
		乗用車	25,751	0	600	26,351
№10		大型車	1,126	0	0	1,126
		中型車	1,401	0	0	1,401
		小型貨物車	1,804	29	110	1,943
		乗用車	35,541	64	1,906	37,511
№11		大型車	924	0	0	924
		中型車	1,470	0	0	1,470
		小型貨物車	7,433	15	38	7,486
		乗用車	32,853	34	600	33,487
№12		大型車	658	0	0	658
		中型車	1,060	0	0	1,060
		小型貨物車	5,298	17	16	5,331
		乗用車	22,832	37	298	23,167
№13		大型車	226	0	-	226
		中型車	533	0	-	533
		小型貨物車	1,887	20	-	1,907
		乗用車	10,854	43	-	10,897

注)1:単位にある16時間とは、6～22時をいう。

2:端数処理により、16時間交通量と資料4-11(資料編p.205)に示す時間交通量の合計は一致しない。

3:ささしま地区関連車両は、「ささしまライブ24地区「(仮称)グローバルゲート」建設事業に係る環境影響評価準備書」(ささしまライブ24特定目的会社、平成21年)より設定した。

4:ささしま地区関連車両を想定した№9～12以外については、「-」と表記した。

表 2-2-14(3) 背景交通量（休日）

単位：台/16時間

予測断面		車 種	現況交通量	北地区 新建築物関連車両	ささしま地区 関連車両	背景交通量
			A	B		A + B
№ 1		大型車	527	0	-	527
		中型車	132	0	-	132
		小型貨物車	379	2	-	381
		乗用車	5,928	3	-	5,931
№ 2		大型車	59	0	-	59
		中型車	25	0	-	25
		小型貨物車	52	6	-	58
		乗用車	3,492	8	-	3,500
№ 3		大型車	1	0	-	1
		中型車	57	0	-	57
		小型貨物車	52	9	-	61
		乗用車	1,462	12	-	1,474
№ 4		大型車	386	0	-	386
		中型車	188	0	-	188
		小型貨物車	153	8	-	161
		乗用車	10,943	11	-	10,954
№ 5		大型車	99	0	-	99
		中型車	270	0	-	270
		小型貨物車	136	14	-	150
		乗用車	10,456	19	-	10,475
№ 6		大型車	544	0	-	544
		中型車	557	0	-	557
		小型貨物車	380	9	-	389
		乗用車	16,978	12	-	16,990
№ 7		大型車	831	0	-	831
		中型車	466	0	-	466
		小型貨物車	252	6	-	258
		乗用車	23,546	9	-	23,555
№ 8	市 道	大型車	94	0	-	94
		中型車	139	0	-	139
		小型貨物車	114	0	-	114
		乗用車	10,132	0	-	10,132
	都 市 高速道路	大型車	175	0	-	175
		中型車	83	0	-	83
		小型貨物車	28	1	-	29
		乗用車	38	2	-	40
№ 9		大型車	407	0	0	407
		中型車	248	0	0	248
		小型貨物車	956	0	38	994
		乗用車	19,842	0	402	20,244
№10		大型車	820	0	0	820
		中型車	341	0	0	341
		小型貨物車	433	5	110	548
		乗用車	29,672	7	1,216	30,895

注)1:単位にある 16 時間とは、6～22 時をいう。

2:端数処理により、16 時間交通量と資料 4 - 1 1（資料編 p.205）に示す時間交通量の合計は一致しない。

3:ささしま地区関連車両は、「ささしまライブ 24 地区（仮称）グローバルゲート」建設事業に係る環境影響評価準備書」（ささしまライブ 24 特定目的会社，平成 21 年）より設定した。

4:ささしま地区関連車両を想定した № 9～12 以外については、「-」と表記した。

表 2-2-14(4) 背景交通量 (休日)

単位: 台/16時間

予測断面	車 種	現況交通量	北地区 新建築物関連車両	ささしま地区 関連車両	背景交通量
		A	B		A + B
№11	大型車	644	0	0	644
	中型車	537	0	0	537
	小型貨物車	2,167	3	28	2,198
	乗用車	32,276	4	402	32,682
№12	大型車	548	0	0	548
	中型車	308	0	0	308
	小型貨物車	292	3	16	311
	乗用車	24,324	5	204	24,533
№13	大型車	249	0	-	249
	中型車	323	0	-	323
	小型貨物車	645	3	-	648
	乗用車	11,262	5	-	11,267

注)1: 単位にある 16 時間とは、6 ~ 22 時をいう。

2: 端数処理により、16 時間交通量と資料 4 - 1 1 (資料編 p.205) に示す時間交通量の合計は一致しない。

3: ささしま地区関連車両は、「ささしまライブ 24 地区「(仮称)グローバルゲート」建設事業に係る環境影響評価準備書」(ささしまライブ 24 特定目的会社, 平成 21 年)より設定した。

4: ささしま地区関連車両を想定した №9 ~ 12 以外については、「-」と表記した。

(イ) 新建築物関連車両の交通量

新建築物の主な利用施設は、事務所、ホテル及び商業施設である。

新建築物関連車両による増加交通量は、表 2-2-15 及び資料 4 - 1 1 (資料編 p.205) に示すとおりである。(新建築物関連車両の交通量の算出の詳細は、資料 1 - 4 (資料編 p.8) 参照)

表 2-2-15(1) 新建築物関連車両の交通量 (増加交通量)

単位: 台/16時間

予測断面	車 種	平 日	休 日
№ 1	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	81	29
	乗用車	200	348
№ 2	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	0	0
	乗用車	602	1,050
№ 3	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	0	0
	乗用車	1,216	2,120

注)1: 単位にある 16 時間とは、6 ~ 22 時をいう。

2: 端数処理により、16 時間交通量と資料 4 - 1 1 (資料編 p.205) に示す時間交通量の合計は一致しない。

表 2-2-15(2) 新建築物関連車両の交通量（増加交通量）
単位：台/16時間

予測断面		車 種	平 日	休 日
№ 4		大型車	0	0
		中型車	0	0
		小型貨物車	0	0
		乗用車	534	932
№ 5		大型車	0	0
		中型車	0	0
		小型貨物車	0	0
		乗用車	897	1,681
№ 6		大型車	0	0
		中型車	0	0
		小型貨物車	267	96
		乗用車	875	1,605
№ 7		大型車	0	0
		中型車	0	0
		小型貨物車	256	93
		乗用車	350	646
№ 8	都 市 高速道路	大型車	0	0
		中型車	0	0
		小型貨物車	25	9
		乗用車	129	224
№ 9		大型車	0	0
		中型車	0	0
		小型貨物車	0	0
		乗用車	62	26
№10		大型車	0	0
		中型車	0	0
		小型貨物車	150	54
		乗用車	631	1,080
№11		大型車	0	0
		中型車	0	0
		小型貨物車	79	28
		乗用車	221	403
№12		大型車	0	0
		中型車	0	0
		小型貨物車	79	28
		乗用車	439	787
№13		大型車	0	0
		中型車	0	0
		小型貨物車	0	0
		乗用車	222	425

注)1: 単位にある 16 時間とは、6 ～ 22 時をいう。

2: 端数処理により、16 時間交通量と資料 4 - 1 1 (資料編 p.205) に示す時間交通量の合計は一致しない。

(ウ) 走行速度

走行速度は、現地調査結果より、表 2-2-16 に示す数値を用いた。(資料 3 - 9 (資料編 p.119) 参照)

表 2-2-16 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		39	46	38	47
No 2		24	29	26	37
No 3		37	45	40	45
No 4		45	49	38	45
No 5		40	46	40	47
No 6		29	37	28	38
No 7		37	44	33	41
No 8	市 道	34	39	35	41
	都市高速道路	38	43	41	45
No 9		34	39	39	48
No10		44	47	38	44
No11		41	53	39	51
No12		41	48	37	47
No13		43	51	45	53

ウ 予測対象時間

騒音の予測対象時間は、新建築物関連車両の主な走行時間帯である 6 ~ 22 時とした。

エ 音源条件

2-2「工事関係車両の走行による騒音」と同じとした。(2-2-3 (4) 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 2-2-17 に示すとおりである。
(時間別の予測結果は、資料 4 - 1 2 (資料編 p.259) 参照)

表 2-2-17(1) 道路交通騒音の昼間の等価騒音レベルの予測結果（平日）
単位：dB

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
No 1	66	66	66	0	70 以下
No 2	64	64	65	1	65 以下
No 3	64	64	66	2	65 以下
No 4	63	63	63	0	70 以下
No 5	63	63	64	1	70 以下
No 6	66	66	66	0	70 以下
No 7	67	67	67	0	70 以下
No 8	65	65	65	0	70 以下
No 9	69	69	69	0	70 以下
No10	66	66	66	0	70 以下
No11	67	67	67	0	70 以下
No12	68	68	68	0	70 以下
No13	65	65	65	0	70 以下

注)1:「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。

2: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。

3:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。

表 2-2-17(2) 道路交通騒音の昼間の等価騒音レベルの予測結果（休日）
単位：dB

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
No 1	64	64	64	0	70 以下
No 2	62	62	63	1	65 以下
No 3	63	63	66	3	65 以下
No 4	62	62	63	1	70 以下
No 5	62	62	63	1	70 以下
No 6	65	65	65	0	70 以下
No 7	65	65	65	0	70 以下
No 8	64	64	64	0	70 以下
No 9	69	69	69	0	70 以下
No10	65	65	66	1	70 以下
No11	66	66	66	0	70 以下
No12	67	67	67	0	70 以下
No13	65	65	65	0	70 以下

注)1:「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。

2: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。

3:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。

2-3-4 環境の保全のための措置

本事業の実施にあたっては、以下に示す環境保全措置を講ずる。

- ・新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける。
- ・名古屋駅及び地下鉄との歩行者ネットワークを整備し、公共交通機関の利用促進を図ることにより、新建築物関連車両の発生の抑制に努める。

なお、№3 付近の道路における環境保全措置は、上記に加え次のとおりである。

- ・走行ルートの分散化や植栽、舗装改良等による整備について関係機関と協議を行い、周辺環境の改善を図ることができるように努める。

2-3-5 評 価

予測結果によると、新建築物関連車両の走行による供用時の予測値は、平日及び休日ともに№3 を除き、0 ～ 1 dB 程度の増加であることから、新建築物関連車両の増加に起因する騒音が周辺の環境に及ぼす影響は、小さいと判断するが、№3 については、2 ～ 3 dB の増加となる。

新建築物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、№3 を除き、環境基準の値以下となるものの、№3 については環境基準の値を上回る。

本事業の実施にあたっては、新建築物利用者には、できる限り公共交通機関を利用するよう働きかける等の環境保全措置を講ずることにより、周辺の環境に及ぼす影響の低減に努める。

なお、平日及び休日において環境基準の値を上回る№3 については、走行ルートの分散化や植栽、舗装改良等による整備に努める。