

第3章 振 動

3-1 建設機械の稼働による振動

3-1-1 概 要

新建築物の建設時における建設機械の稼働による振動について検討を行った。

3-1-2 調 査

現地調査により、現況の把握を行った。

(1) 調査事項

環境振動

(2) 調査方法

「JIS C 1510」の規格の振動レベル計を使用して、「JIS Z 8735」に定められた振動レベル測定方法により連続測定を行い、振動レベルの 80% レンジの上端値 (L_{10}) を 1 時間毎に算出した。

(3) 調査場所

環境騒音と同じ前掲図 2-2-1 (p.256) に示す 1 地点で調査を行った。

(4) 調査期間

環境騒音と同じ平成 21 年 5 月 21 日 (木) 6 ~ 22 時とした。

(5) 調査結果

調査結果は、表 2-3-1 に示すとおりである。また、振動レベルの時間変動は、図 2-3-1 に示すとおりである。(詳細は資料 5 - 1 (資料編 p.285) 参照)

環境振動の時間変動をみると、6 時台と 21 時台がやや低い値を示したが、その他の時間帯では概ね 45 ~ 46dB の値であり、変動は小さい状況であった。

表 2-3-1 環境振動調査結果

単位：dB

調査場所	用途地域	振動レベル (L_{10})	
		昼 間	夜 間
事業予定地周辺	商業地域	46 (47)	43 (46)

注)1: 上段は各時間区分の上端値 (L_{10}) の平均値、下段 () 内は 1 時間毎の数値の最大値を示す。

2: 昼間は 7 ~ 20 時、夜間は 6 ~ 7 時及び 20 ~ 22 時の調査結果である。

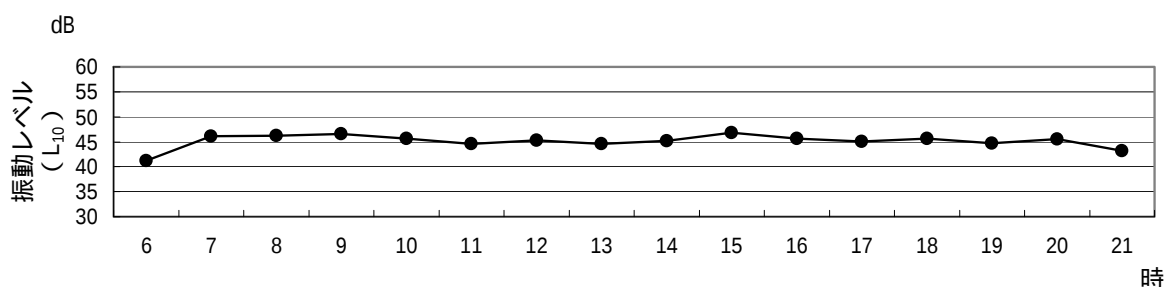


図 2-3-1 環境振動の振動レベルの時間変動

3-1-3 予 測

(1) 予測事項

建設機械の稼働による振動レベル

(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 1-3-5（p.116）参照）より、大型建設機械の稼働が予想される解体工事、山留工事、杭工事、掘削工事、地下躯体工事及び地上躯体工事の 6 工種における施工期間で、建設機械による振動の影響がそれぞれ最大となる 4 時期（ケース）を対象に予測を行った。（資料 1 - 7（資料編 p.43）参照）

各ケースにおける工事内容は、表 2-3-2 に示すとおりである。

表 2-3-2 予測対象時期

予測ケース	工 事 内 容
	解 体 工 事（工事着工後 7 ヶ月目）
	解 体 ・ 山 留 工 事（" 16 ヶ月目）
	杭 ・ 掘 削 ・ 地 下 軀 体 工 事（" 38 ヶ月目）
	掘 削 ・ 地 下 軀 体 ・ 地 上 軀 体 工 事（" 52 ヶ月目）

(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。

(4) 予測方法

予測手法

建設機械の稼働による振動の予測は、図 2-3-2 に示す手順で行った。

予測式は、振動伝搬理論式^{注)}を用いた。（予測式の詳細は、資料 5 - 2（資料編 p.286）参照）

注)「建設作業振動対策マニュアル」(社団法人 日本建設機械化協会, 平成 6 年)

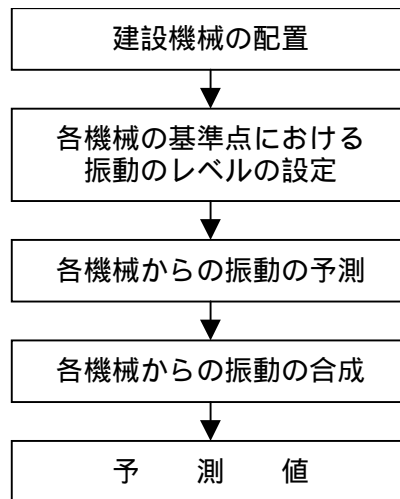


図 2-3-2 建設機械の稼働による振動の予測手順

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、機械の代表的な組み合わせ及び配置を後述する予測結果の図（図 2-3-3）に併せて記載したように設定した。

また、機械の振動源は地表面にあるものとみなして予測した。なお、予測ケースにおいて、地下で作業を行う建設機械があるが、安全側に予測するため、地表面に配置したものであるとした。

なお、各ケースにおける主要な建設機械の稼働台数は、表 2-3-3 に示すとおりである。

イ 建設機械の基準点における振動レベル

建設機械の基準点における振動レベルは、表 2-3-3 に示すとおり設定した。

表 2-3-3 主要な建設機械の基準点における振動レベル及び稼働台数

図番号	建設機械名	規格	基準点における振動レベル (dB)	振動源より基準点までの距離 (m)	稼働台数(台)				出典
					ケース	ケース	ケース	ケース	
	バックホウ(圧砕)	0.4~1.2m ³	67	10	-	10	-	-	*2
	バックホウ(掘削等)	0.4m ³	56	7	2	6	3	6	*1
	コンプレッサー	50HP	78	7	1	1	2	1	*1
	クローラークレーン	50~200t	67	7	-	5	9	5	*1
	ラフターークレーン	50t	67	7	-	-	1	3	*1
	泥水プラント	200KVA	49	5	-	1	1	-	*3
	コンクリートポンプ車	10t	47	5	-	-	1	2	*3
	コンクリートミキサー車	10t	47	5	-	-	3	6	*3
	ダンプトラック	10t	67	7	4	6	6	8	*1
	ブルドーザ	97kW	71	7	-	-	2	8	*1

注)1:図番号は、図 2-3-3 に対応する。

2:ラフターークレーン、コンクリートポンプ車は、それぞれクローラークレーン、コンクリートミキサー車のデータを用いた。

出典) *1「建設作業振動対策マニュアル」(社団法人 日本建設機械化協会、平成 6 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「建設騒音振動の予測評価手法に関する研究第 1 報」(建設省土木研究所、昭和 56 年)

(5) 予測結果

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

また、敷地境界上における最大値は、表 2-3-4 に示すとおりである。

表 2-3-4 建設機械の稼働による振動レベルの最大値

単位：dB

予測ケース	最大値（敷地境界上）	規制基準
	73	75
	74	
	73	
	74	

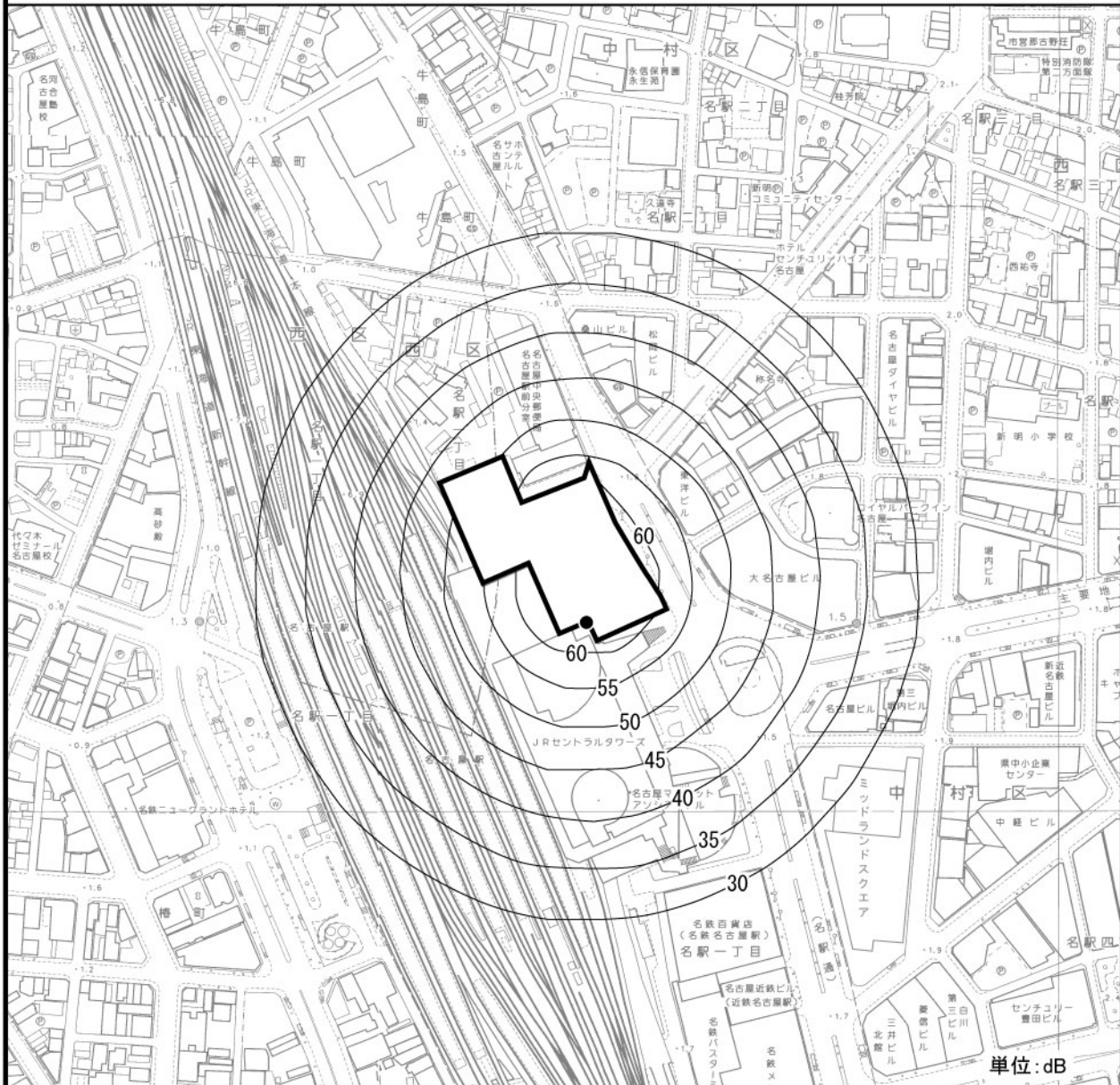
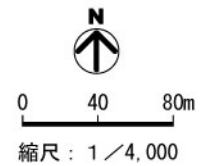
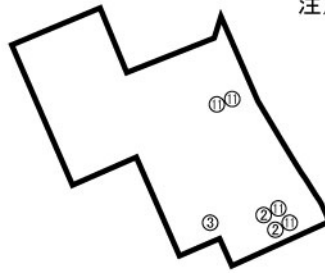
注）規制基準とは、「振動規制法」及び「名古屋市環境保全条例」に基づく特定建設作業に伴う振動の規制に関する基準値をいう。

ケースⅠ（解体工事）

- ②：バックホウ（掘削等）（2台）
- ③：コンプレッサー（1台）
- ⑪：ダンプトラック（4台）

注）機械は、全てGL±0mに配置した。

□：事業予定地



□：事業予定地

- ：敷地境界上の最大値出現地点（73dB）



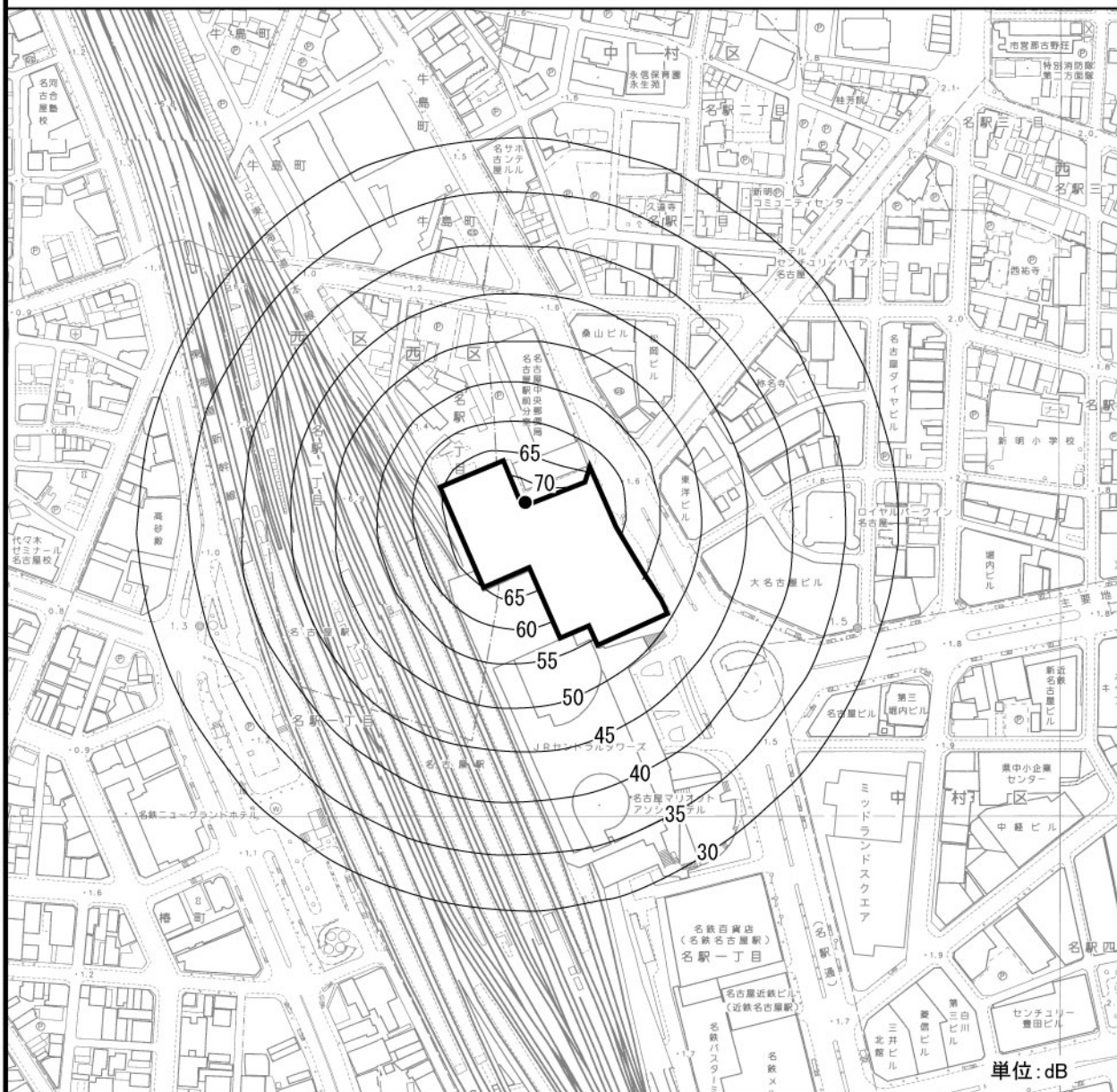
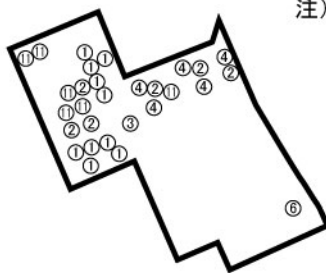
図 2-3-3(1) 建設機械の稼働による振動レベルの予測結果（ケースⅠ）

ケースⅡ（解体・山留工事）

- ①：バックホウ（圧砕）（10台）
- ②：バックホウ（掘削等）（6台）
- ③：コンプレッサー（1台）
- ④：クローラクレーン（5台）
- ⑥：汚泥プラント（1台）
- ⑪：ダンプトラック（6台）

注）機械は、全てGL±0mに配置した。

□：事業予定地



□：事業予定地

●：敷地境界上の最大値出現地点（74dB）

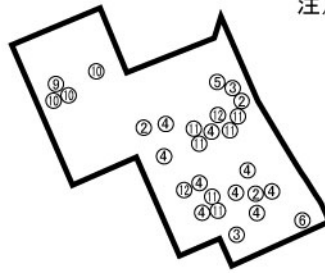


図 2-3-3(2) 建設機械の稼働による振動レベルの予測結果（ケースⅡ）

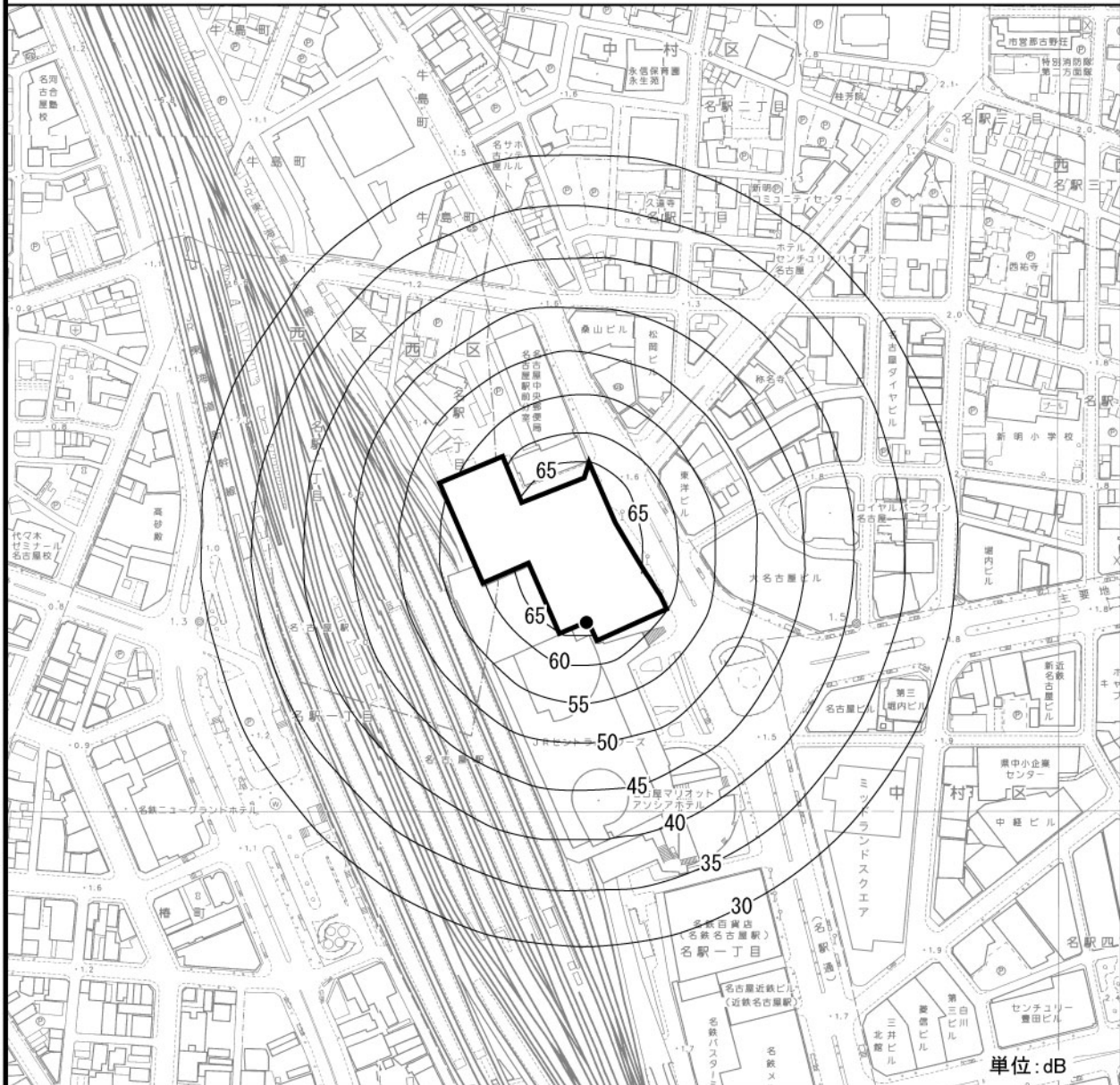
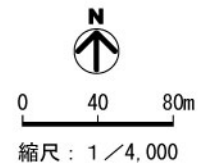
ケースⅢ(杭・掘削・地下躯体工事)

- ② : バックホウ(掘削等)(3台)
- ③ : コンプレッサー(2台)
- ④ : クローラークレーン(9台)
- ⑤ : ラフタークレーン(1台)
- ⑥ : 泥水プラント(1台)
- ⑨ : コンクリートポンプ車(1台)
- ⑩ : コンクリートミキサー車(3台)
- ⑪ : ダンプトラック(6台)
- ⑫ : ブルドーザ(2台)

注)機械は、全てGL±0mに配置した。



□ : 事業予定地



□ : 事業予定地

● : 敷地境界上の最大値出現地点(73dB)



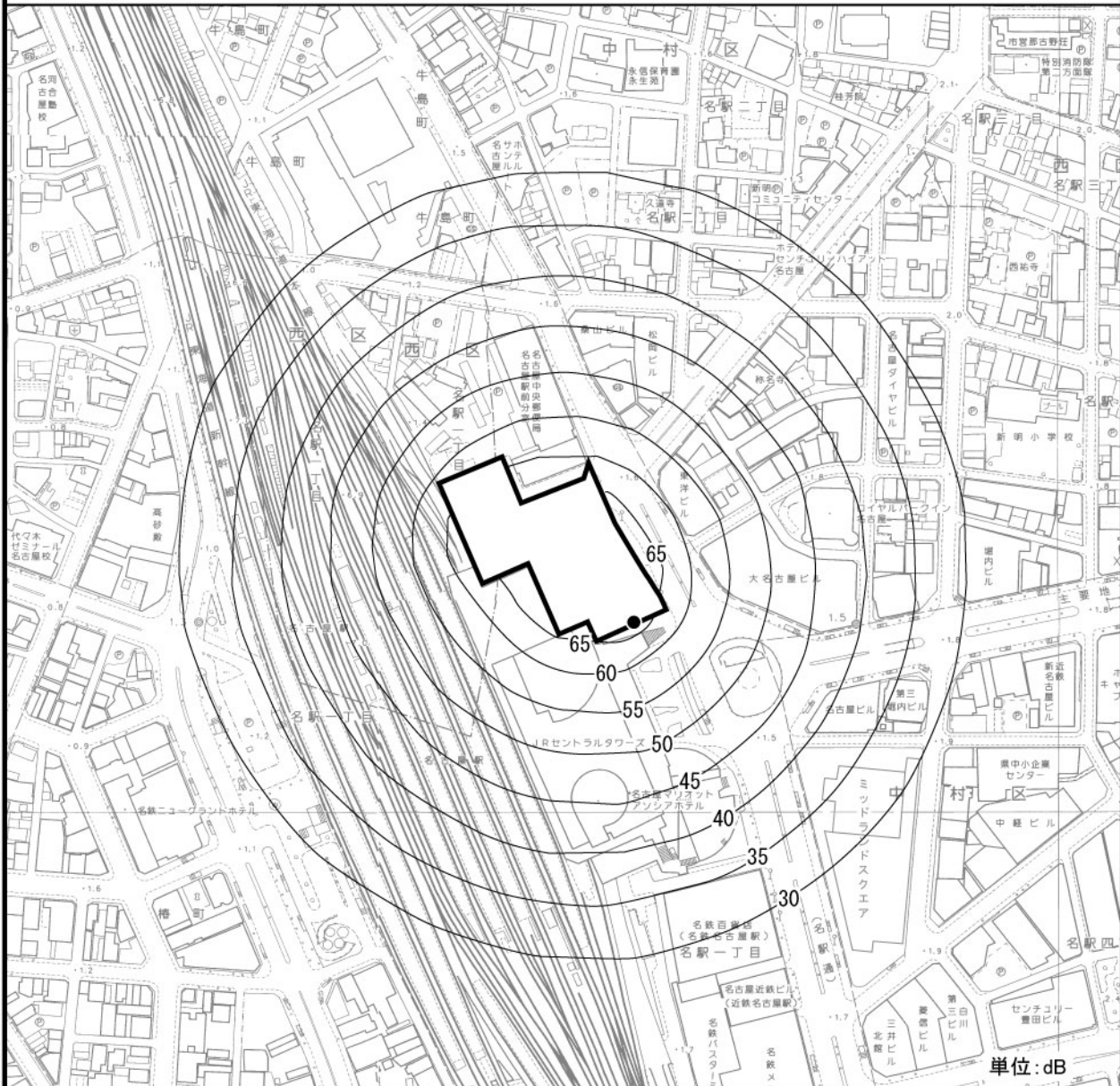
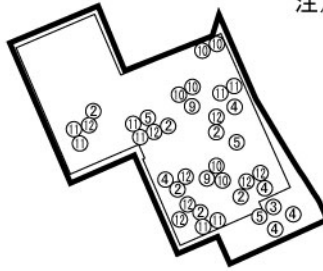
図 2-3-3(3) 建設機械の稼働による振動レベルの予測結果(ケースⅢ)

ケースⅣ(掘削・地下躯体・地上躯体工事)

- ② : バックホウ(6台)
- ③ : コンプレッサー(1台)
- ④ : クローラークレーン(5台)
- ⑤ : ラフタークレーン(3台)
- ⑨ : コンクリートポンプ車(2台)
- ⑩ : コンクリートミキサー車(6台)
- ⑪ : ダンプトラック(8台)
- ⑫ : ブルドーザ(8台)

: 事業予定地
 : 建物部分

注) 機械は、全てGL±0mに配置した。



: 事業予定地
 ● : 敷地境界上の最大値出現地点(74dB)

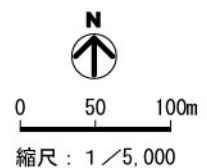


図 2-3-3(4) 建設機械の稼働による振動レベルの予測結果(ケース)

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、以下に示す環境保全措置を講ずる。

- ・ 工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置する。
- ・ 建設機械の使用に際しては、できる限り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。
- ・ 各機械が同時に稼働する時間を合理的な範囲で短くするように、施工計画を立案する。
- ・ 工事に際しては、可能な範囲で低振動型の建設機械を導入する。
- ・ 工事の実施にあたっては、「振動規制法」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振動の規制に関する基準値とは別に、一般に人体が振動を感じ始める評価の目安の一つとして、閾値 55dB（資料 5 - 3（資料編 p.287）参照）にも注目する。
- ・ 周辺の住民等からの問い合わせに対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。

3-1-5 評 価

予測結果によると、建設機械の稼働による振動レベルは、73～74dB である。

建設機械の稼働による振動レベルは、「振動規制法」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振動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、工事の際は作業区域を十分考慮し、建設機械を適切に配置す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。

3-2 工事関係車両の走行による振動

3-2-1 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振動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

調査事項

道路交通振動

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振動の昼間の振動レベル（ L_{10} ）は、表 2-3-5 に示すとおりである。

表 2-3-5 既存資料調査結果

路 線 名	測定地点の住所	昼間の 振動レベル（ L_{10} ） （dB）	交通量（台）		大型車 混入率 （％）
			小型車	大型車	
県道中川中村線	中村区名駅南二丁目	44	329	61	16
市道椿町線	中村区椿町	47	239	17	7

注)1:昼間は 7 ～ 20 時である。

2:振動レベルは、昼間 10 分間における値である。

3: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

道路交通振動、路面平坦性及び地盤卓越振動数

調査場所

事業予定地周辺道路について、道路交通騒音と同じ前掲図 2-2-5（p.269）に示す 15 地点で調査を実施した。

調査方法

道路交通振動については、「振動規制法施行規則」(昭和 51 年総理府令第 58 号)に基づき、「JIS C 1510」の規格の振動レベル計を使用して、「JIS Z 8735」に定められた振動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、振動レベルの 80% レンジの上端値 (L_{10}) を算出した。なお、振動レベルの測定位置は道路端とした。

また、路面平坦性については資料 5 - 4 (資料編 p.288)、地盤卓越振動数については資料 5 - 5 (資料編 p.289) に示した。

調査期間

道路交通振動の調査期間は、道路交通騒音と同じ前掲表 2-2-8 (p.270) に示す期間のうち、平日とした。

また、路面平坦性の調査期間は資料 5 - 4 (資料編 p.288)、地盤卓越振動数は資料 5 - 5 (資料編 p.289) に示した。

調査結果

調査結果は表 2-3-6 に示すとおりである。また、道路交通振動の振動レベルの時間変動は、図 2-3-4 に示すとおりである。(道路交通振動の振動レベルの詳細は資料 5 - 6 (資料編 p.290)、路面平坦性の調査結果は資料 5 - 4 (資料編 p.288)、地盤卓越振動数の調査結果は資料 5 - 5 (資料編 p.289) 参照)

道路交通振動の振動レベル (L_{10}) の時間変動については、多くの地点で 6 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 2-3-6 道路交通振動調査結果

地点 №	用途地域	車 線 数	振動レベル (L ₁₀) (dB)		要請限度 (dB)		路面 平坦性 (mm)	地盤卓越 振動数 (Hz)
			昼 間	夜 間	昼 間	夜 間		
1	商業地域	5	41 (43)	37 (37)	70	65	3.46	12.3
2	商業地域	2	43 (45)	40 (41)	70	65	5.09	14.3
3	商業地域	2	44 (45)	43 (44)	70	65	4.84	18.0
4	商業地域	4	39 (42)	36 (39)	70	65	3.16	14.7
5	商業地域	4	42 (43)	40 (41)	70	65	2.73	17.3
6	商業地域	6	40 (42)	37 (40)	70	65	2.10	12.5
7	商業地域	7	36 (38)	33 (35)	70	65	1.92	16.0
8	商業地域	6 1	46 (48)	44 (45)	70	65	3.18	17.6
9	商業地域	5	49 (52)	47 (48)	70	65	2.86	15.3
10	商業地域	11	42 (44)	42 (43)	70	65	2.98	10.5
11	商業地域	8	52 (54)	50 (50)	70	65	4.37	14.6
12	商業地域	7	54 (55)	51 (52)	70	65	3.42	13.9
13	商業地域	8	39 (41)	35 (37)	70	65	3.67	15.0
14	商業地域	2	41 (44)	38 (38)	70	65	2.57	19.2
15	商業地域	4	48 (50)	45 (47)	70	65	3.75	13.9

注)1:振動レベルについて、上段は上端値 (L₁₀) の各時間区分の平均値、下段 () 内は 1 時間毎の数値の最大値を示す。

2:昼間は 7 ~ 20時、夜間は 6 ~ 7 時及び 20 ~ 22時をいう。

3:№ 8 地点の車線数について、上段は市道、下段は都市高速道路の車線数を示す。

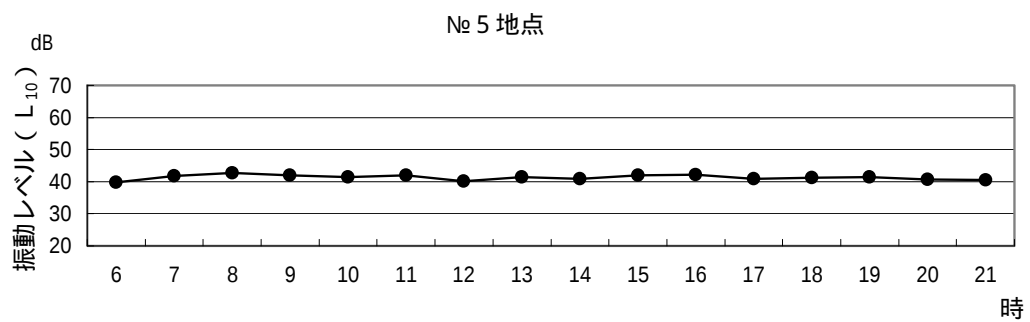
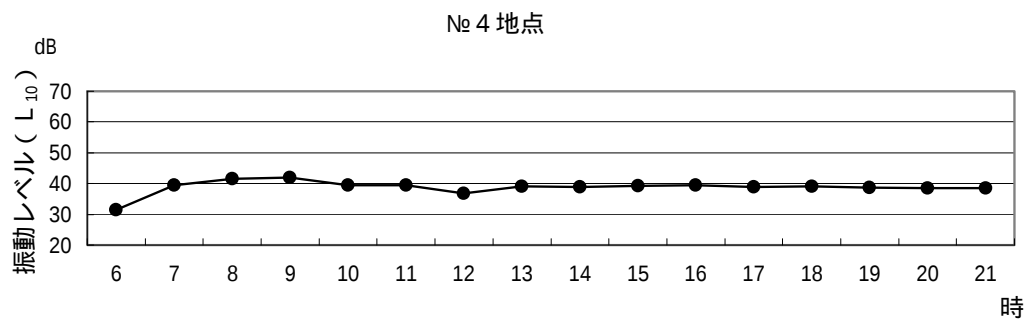
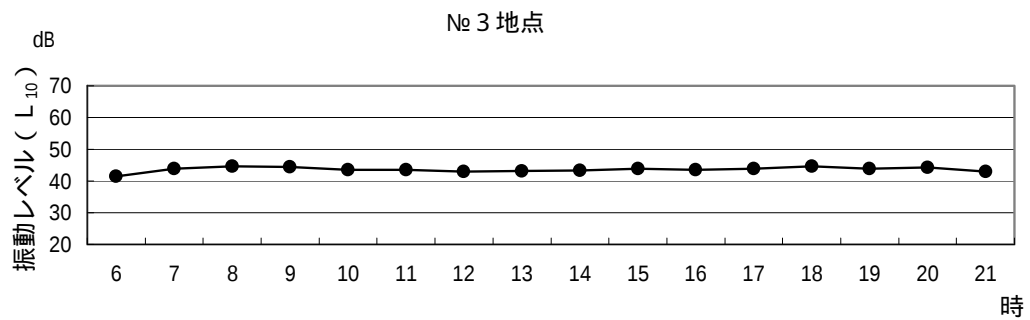
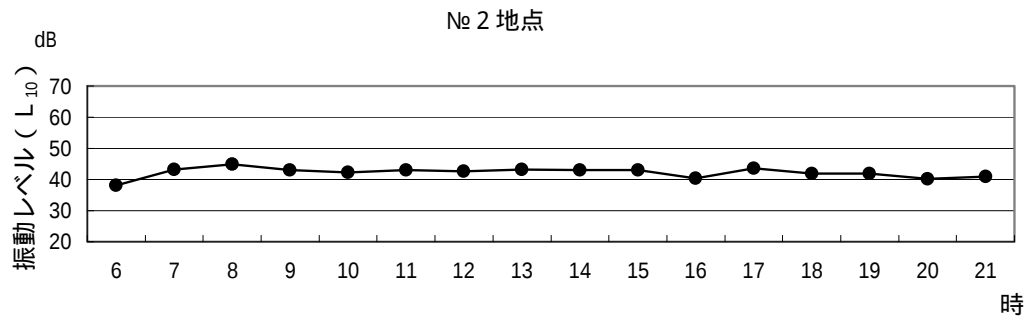
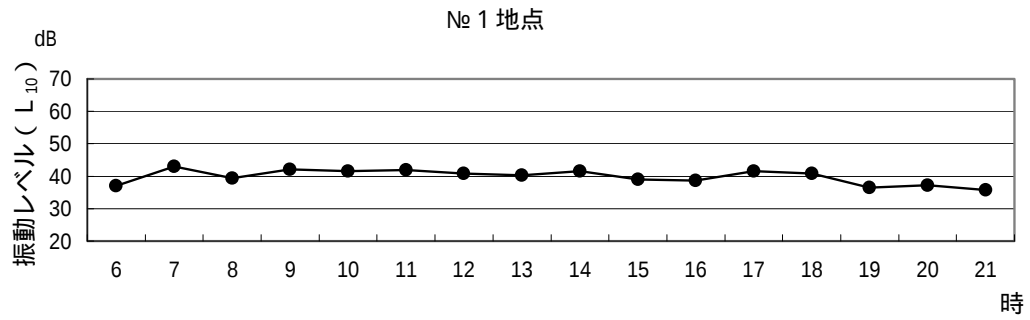


図2-3-4(1) 道路交通振動の振動レベルの時間変動 (№ 1 ~ 5 地点)

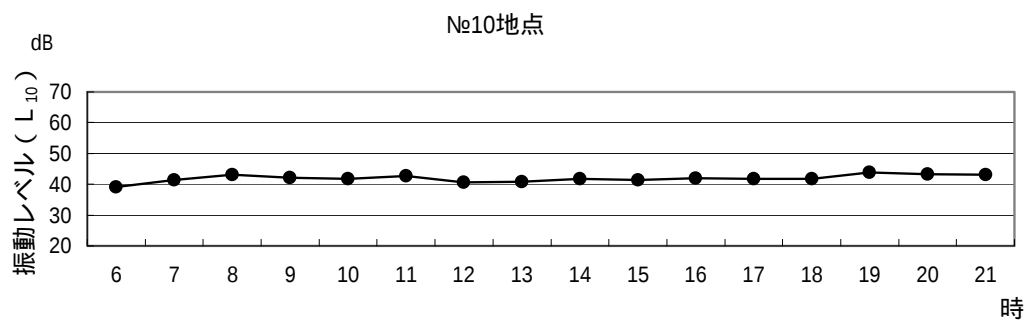
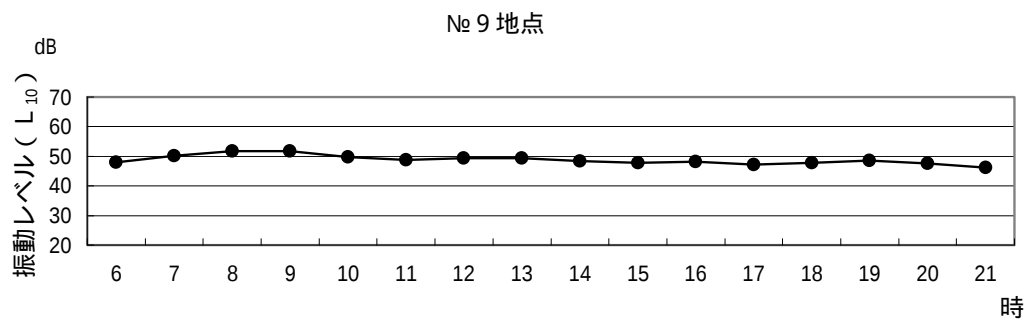
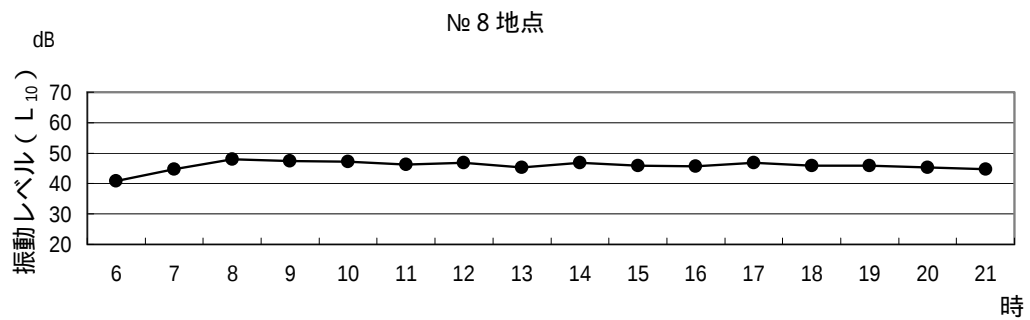
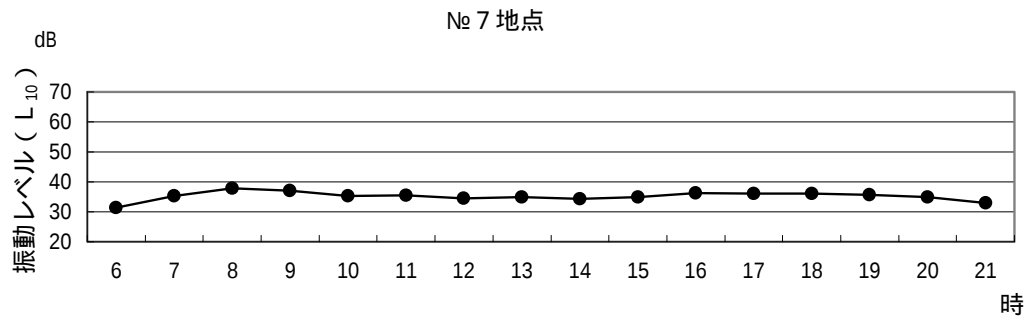
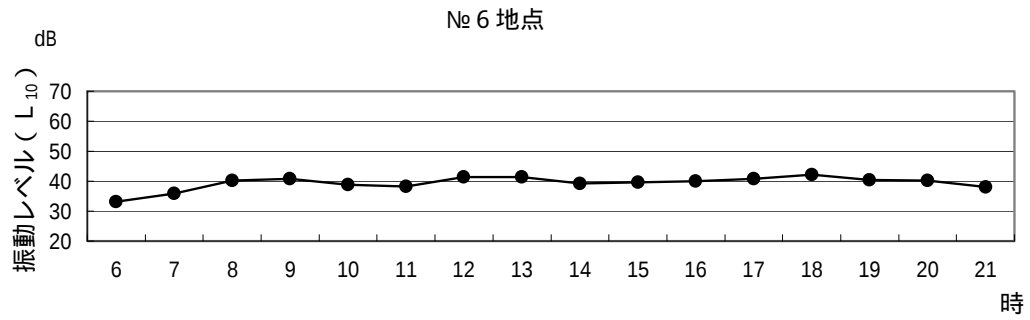


図2-3-4(2) 道路交通振動の振動レベルの時間変動 (№ 6 ~ 10地点)

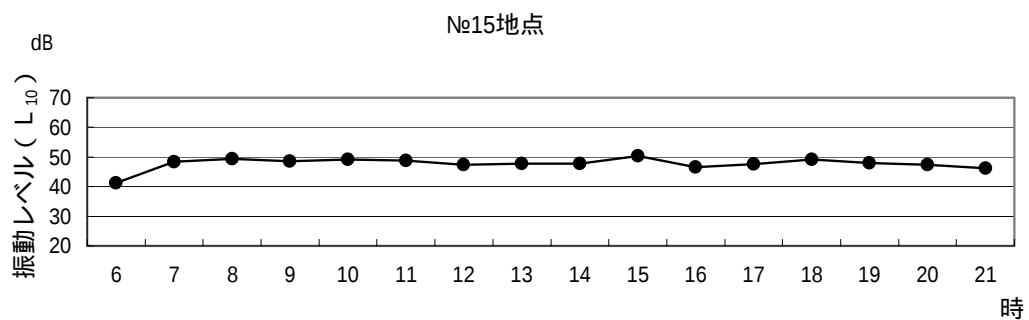
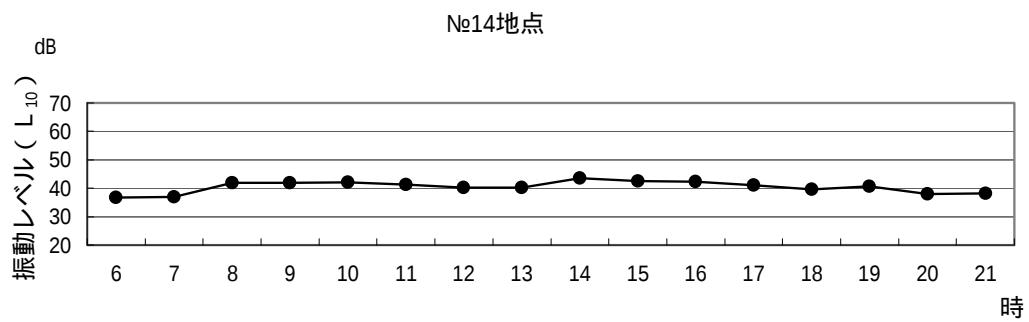
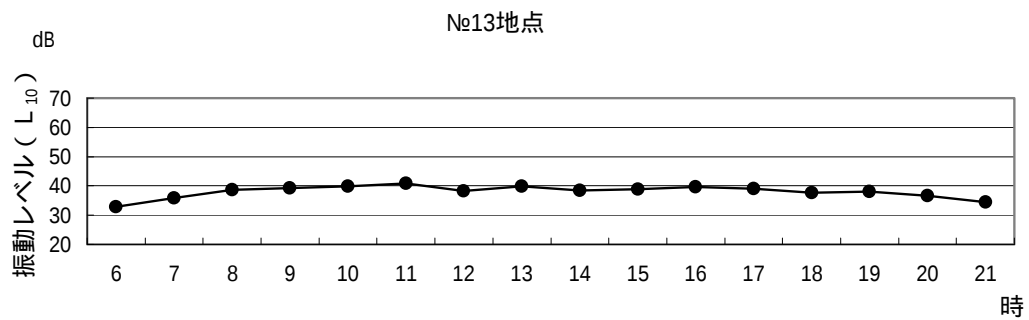
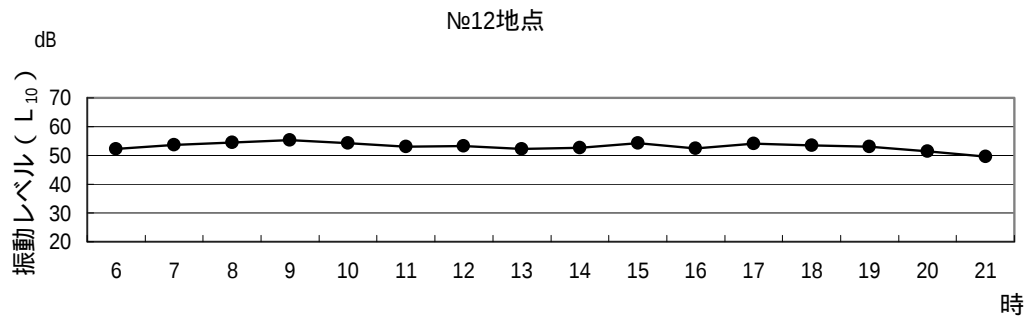
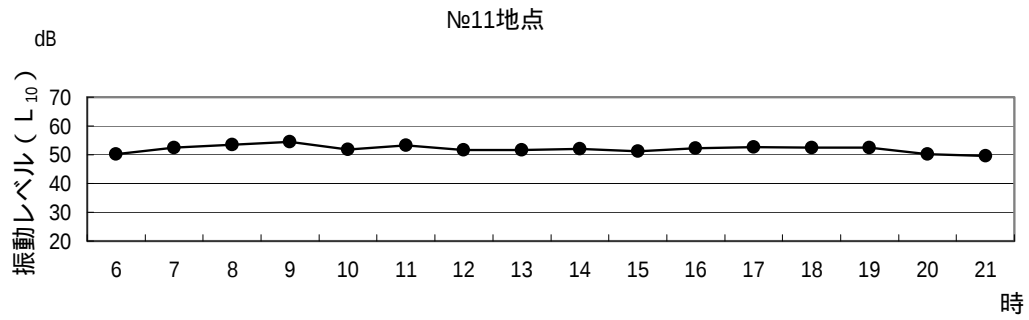


図2-3-4(3) 道路交通振動の振動レベルの時間変動 (№11～15地点)

(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振動レベル(L_{10})は 44～47dB である。

現地調査では、振動レベル(L_{10})の最大値は、昼間 38～55dB、夜間 35～52dB であり、全地点において、「振動規制法」に基づく道路交通振動の限度(以下「要請限度」という。)を下回っていた。

3-2-3 予 測

(1) 予測事項

工事関係車両の走行による振動レベル(L_{10})

(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振動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.46) 参照)

(3) 予測場所

予測場所は、第 2 章 2-2「工事関係車両の走行による騒音」と同じ 8 断面とした(前掲図 2-2-7 (p.276～278) 参照)。また、予測地点は道路端とした。

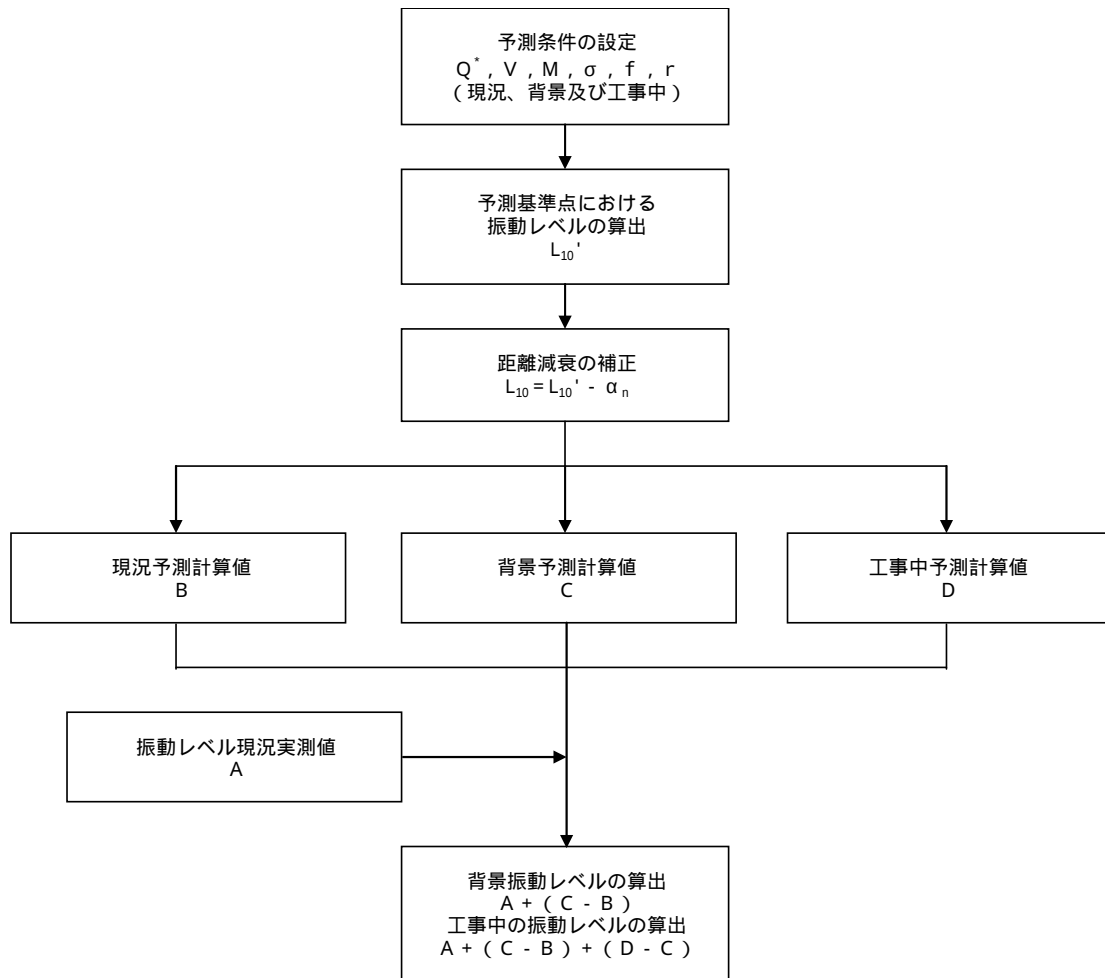
(4) 予測方法

予測手法

工事関係車両の走行による振動の予測は、旧建設省土木研究所の提案式^{注)}により、図 2-3-5 に示す手順で行った。なお、各予測地点において、この提案式に基づく計算値と現況実測値には差がみられたことから、これらの差を現況実測値による補正值として設定した。(予測式の詳細は、資料 5 - 7 (資料編 p.291) 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)「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版 第 2 巻」(財団法人 道路環境研究所, 2007 年)



注) 図中の記号 (Q^* 、 V 、 M 、 σ 、 f 、 r 、 L_{10} 、 L_{10}' 、 α_n) は、資料 5 - 7 (資料編 p.291) 参照
 図 2-3-5 工事関係車両の走行による振動の予測手順 (旧建設省土木研究所の提案式)

予測条件

ア 道路条件の設定

道路断面は、道路交通騒音と同じとした。(資料 4 - 7 (資料編 p.185) 参照)

イ 交通条件の設定

(ア) 背景交通量

背景交通量は、第 2 章 2-2 「工事関係車両の走行による騒音」と同じとした。(第 2 章 2-2-3 (4) イ (ア) 「背景交通量」(p.280) 及び資料 4 - 10 (資料編 p.193) 参照)

(イ) 工事関係車両の交通量

工事関係車両の交通量は、第 2 章 2-2 「工事関係車両の走行による騒音」と同じとした。(第 2 章 2-2-3 (4) イ (イ) 「工事関係車両の交通量」(p.282) 及び資料 4 - 10 (資料編 p.193) 参照)

(ウ) 走行速度

走行速度は、車種別に行った現地調査結果を全車種として平均することにより、表 2-3-7 に示す数値を用いた。(資料 3 - 9 (資料編 p.120) 参照)

表 2-3-7 走行速度 (16 時間平均)

単位：km/時

予測断面	№ 1	№ 4	№ 5	№10	№11	№12	№13	№14
走行速度	43	47	43	45	47	44	47	37

ウ 予測対象時間

振動の予測対象時間は、道路交通騒音と同じとした。(第 2 章 2-2-3 (4) ウ「予測対象時間」(p.283) 参照)

エ 予測基準点の設定

予測基準点は、最外側車線中心より 5 m 地点とした。

(5) 予測結果

道路交通振動の振動レベルの予測結果は、表 2-3-8 及び図 2-3-6 に示すとおりである。
(時間別の予測結果は、資料 5 - 8 (資料編 p.297) 参照)

表 2-3-8 道路交通振動の振動レベルの予測結果

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	要請限度	
					昼間	夜間
№ 1	36 ~ 43	36 ~ 43	36 ~ 45	0.0 ~ 2.2	70 以下	65 以下
№ 4	32 ~ 42	32 ~ 42	32 ~ 42	0.0 ~ 0.4		
№ 5	40 ~ 43	40 ~ 43	40 ~ 43	0.0 ~ 0.6		
№10	39 ~ 44	39 ~ 44	39 ~ 44	0.0 ~ 0.1		
№11	50 ~ 54	50 ~ 54	50 ~ 54	0.0 ~ 0.1		
№12	50 ~ 55	50 ~ 55	50 ~ 55	0.0 ~ 0.1		
№13	33 ~ 41	33 ~ 41	33 ~ 41	0.0 ~ 0.1		
№14	37 ~ 44	37 ~ 44	37 ~ 44	0.0 ~ 0.5		

注) 1: 上記の数値は、6 ~ 22 時の 1 時間毎の数値において、最小値と最大値を示したものである。

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。

5: 増加分は、数値レベルを示すために小数第 1 位まで表示した。また、同一時間における増加分を示しているため、背景予測値と工事中予測値の最小値どうしや最大値どうしの差とは一致しない。(資料 5 - 8 (資料編 p.297) 参照)

6: 「要請限度」のうち、昼間は 7 時 ~ 20 時、夜間は 20 時 ~ 翌日 6 時である。

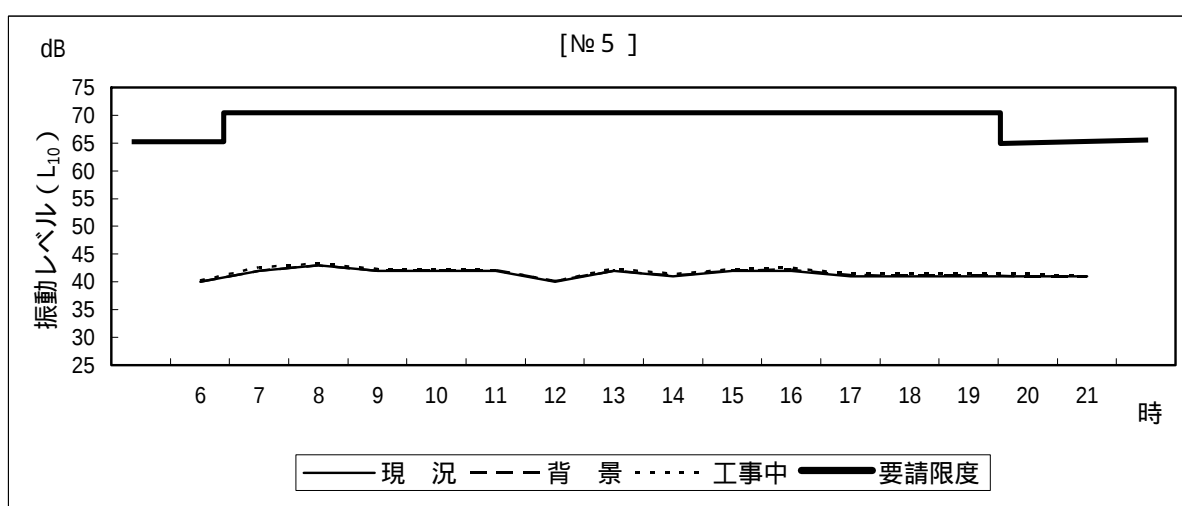
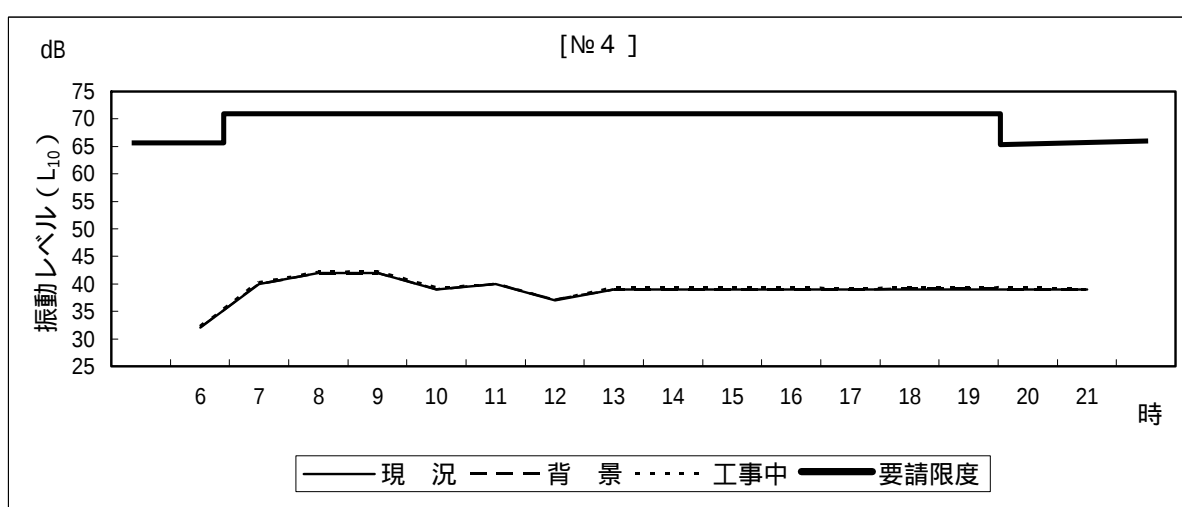
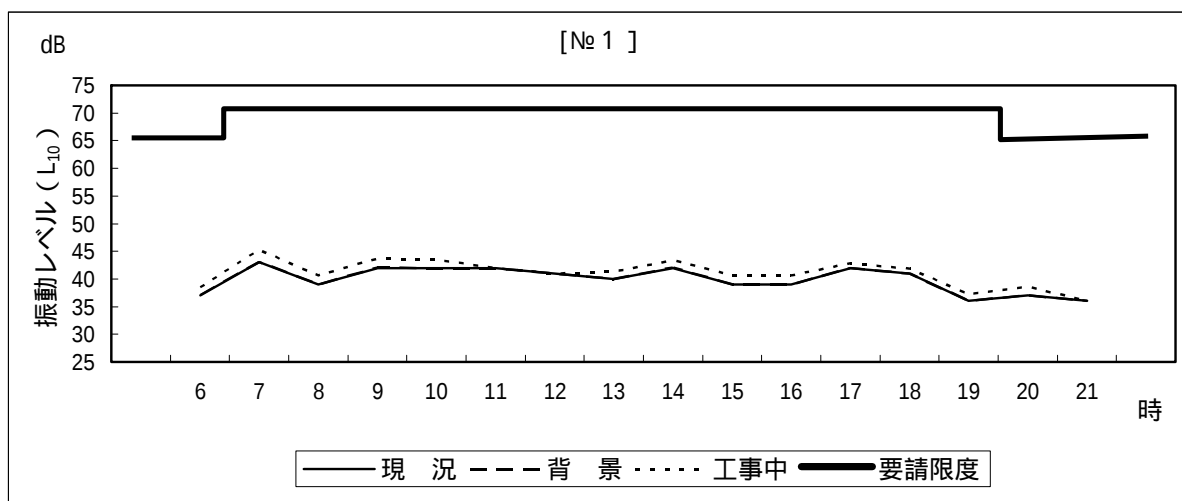


図2-3-6(1) 道路交通振動の振動レベル (L_{10}) 予測結果

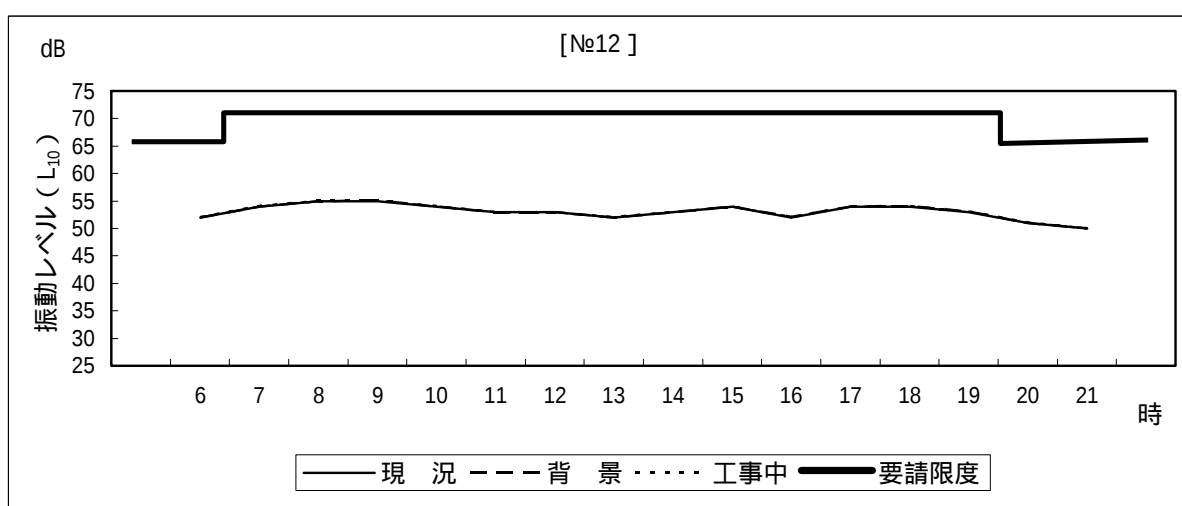
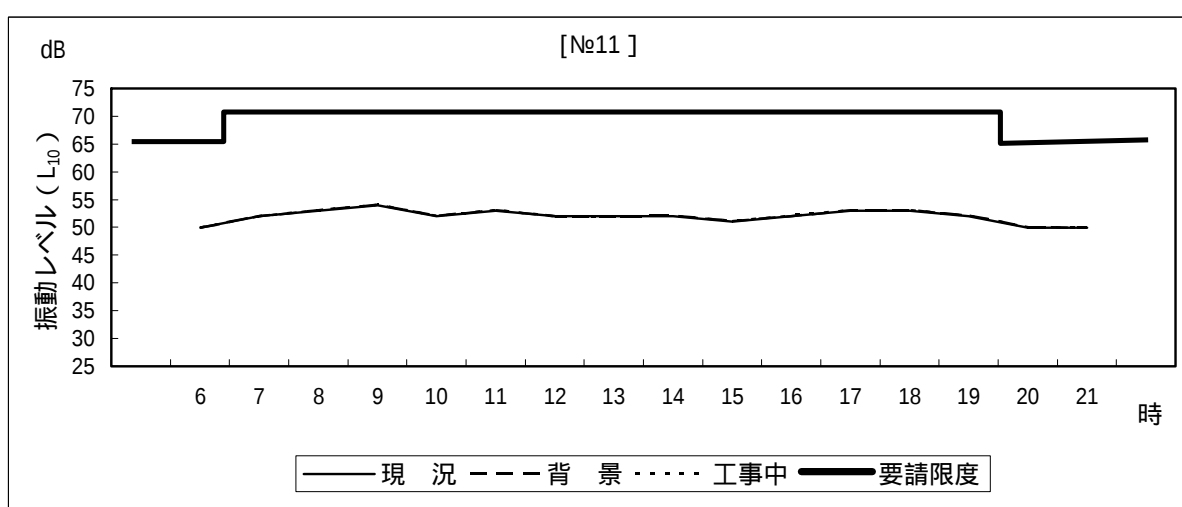
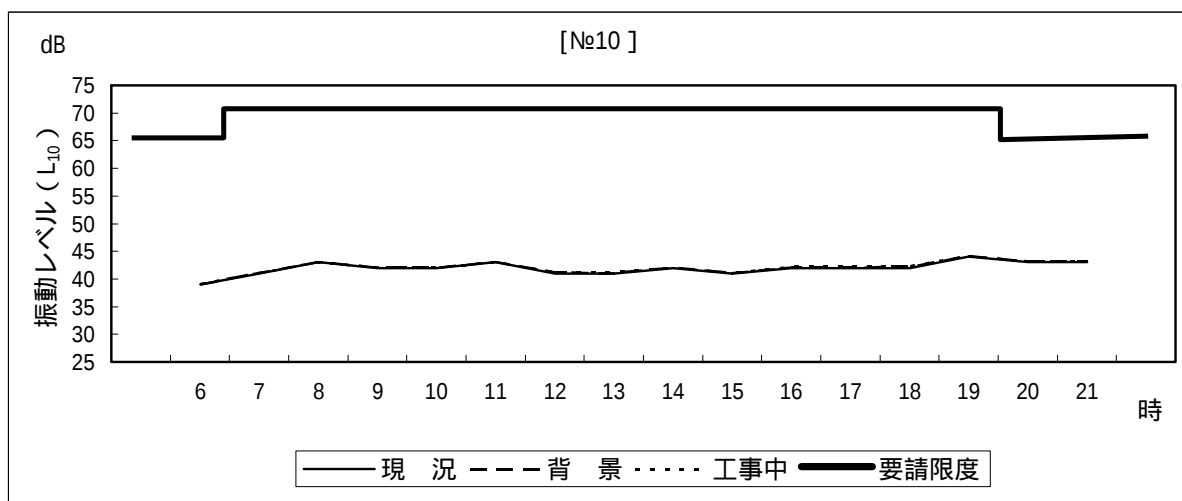


図2-3-6(2) 道路交通振動の振動レベル (L_{10}) 予測結果

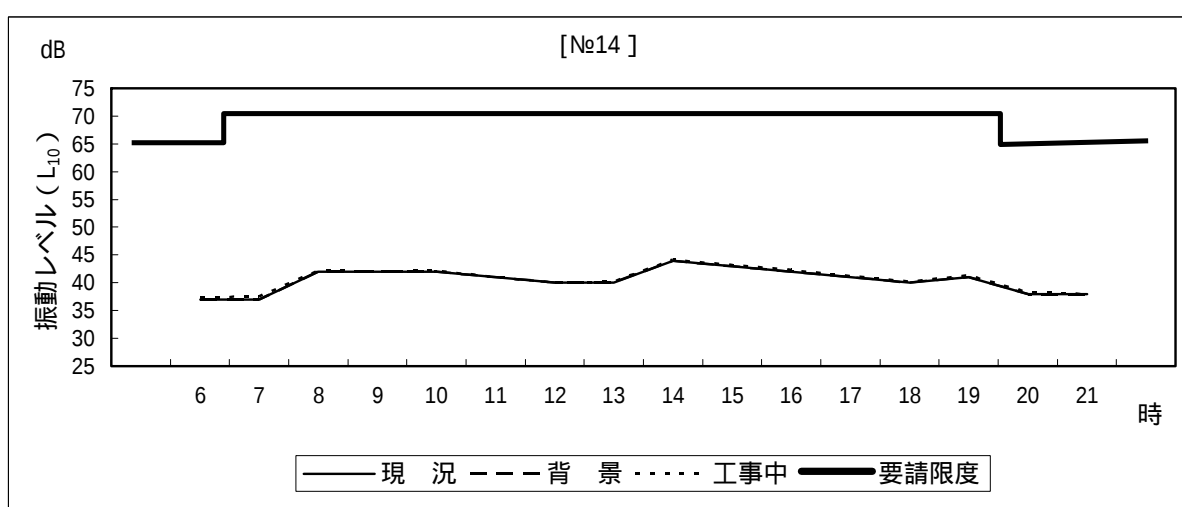
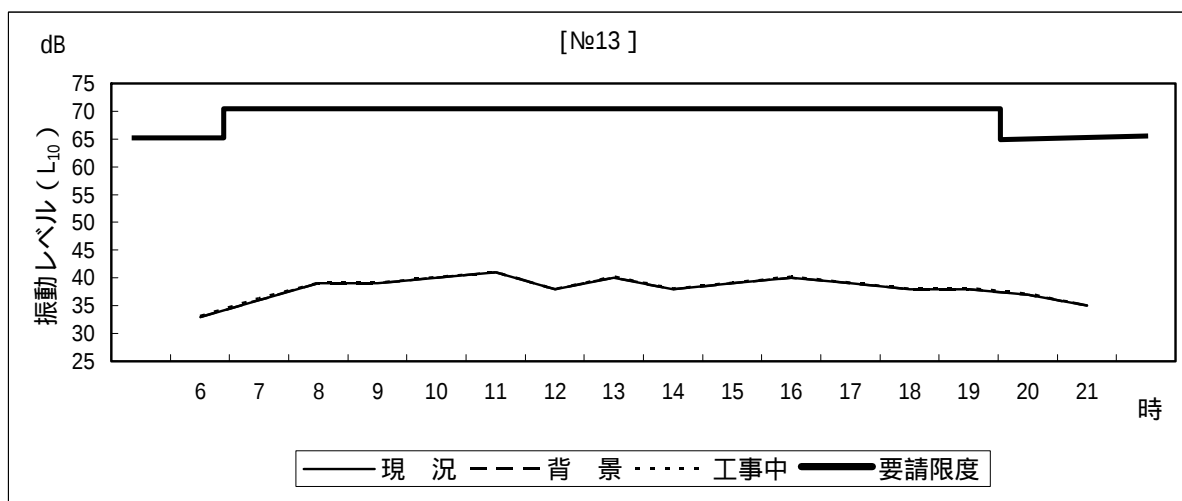


図2-3-6(3) 道路交通振動の振動レベル (L_{10}) 予測結果

3-2-4 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の走行台数を減らすよう努める。
- ・関係機関や隣接事業者（北地区）との連絡・調整を適切に行い、環境負荷の低減に努める。
- ・事業予定地東側において計画中である名駅三丁目計画の事業者とは、必要に応じて情報交換等の協力を行い、環境負荷の低減に努める。

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 0.0～2.2dB であり、工事中の予測値は 32～55dB となる。

工事関係車両の走行による振動レベル（ L_{10} ）は、要請限度を下回る。

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の走行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。