

第2章 騒 音

2-1 建設機械の稼働による騒音

2-1-1 概 要

新建築物の建設時における建設機械の稼働による騒音について検討を行った。

2-1-2 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

事業予定地周辺の環境騒音の状況

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 16 年度）」（名古屋市，平成 17 年）

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 2-2-1 に示すとおりである。

表 2-2-1 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)
名駅南一丁目	商業地域	60	60 以下

注）昼間は 6～22 時である。

(2) 現地調査

① 調査事項

事業予定地周辺の環境騒音の騒音レベル

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 2-2-1 に示すとおり、事業予定地鉄道側敷地境界上 1 地点及び事業予定地内 1 地点の計 2 地点で調査を行った。

④ 調査期間

平成 20 年 9 月 24 日（水）6～22 時

⑤ 調査結果

調査結果は表 2-2-2 に示すとおりである。また、騒音レベルの時間変動は図 2-2-2 に示すとおりである。（詳細は資料 4－1（資料編 p.124）参照）

環境騒音の時間変動をみると、№1 地点については、10 時台に 54dB 程度の低い値、14～15 時台に 59dB 程度の高い値を示した。№2 地点については、6 時台及び 12 時台に 55dB 程度の低い値、8～9 時台及び 14 時台に 58dB 程度の高い値を示した。

表 2-2-2 環境騒音調査結果

単位：dB

地点№	調 査 地 点	用途地域	等価騒音レベル (L_{Aeq})	環境基準
			昼 間	昼 間
1	事業予定地鉄道側敷地境界上	商業地域	57 (59.3)	65 以下
2	事業予定地内	商業地域	57 (58.4)	60 以下

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:環境基準について、№1 地点の地域は「道路に面する地域」、№2 地点は「道路に面する地域以外の地域」である。

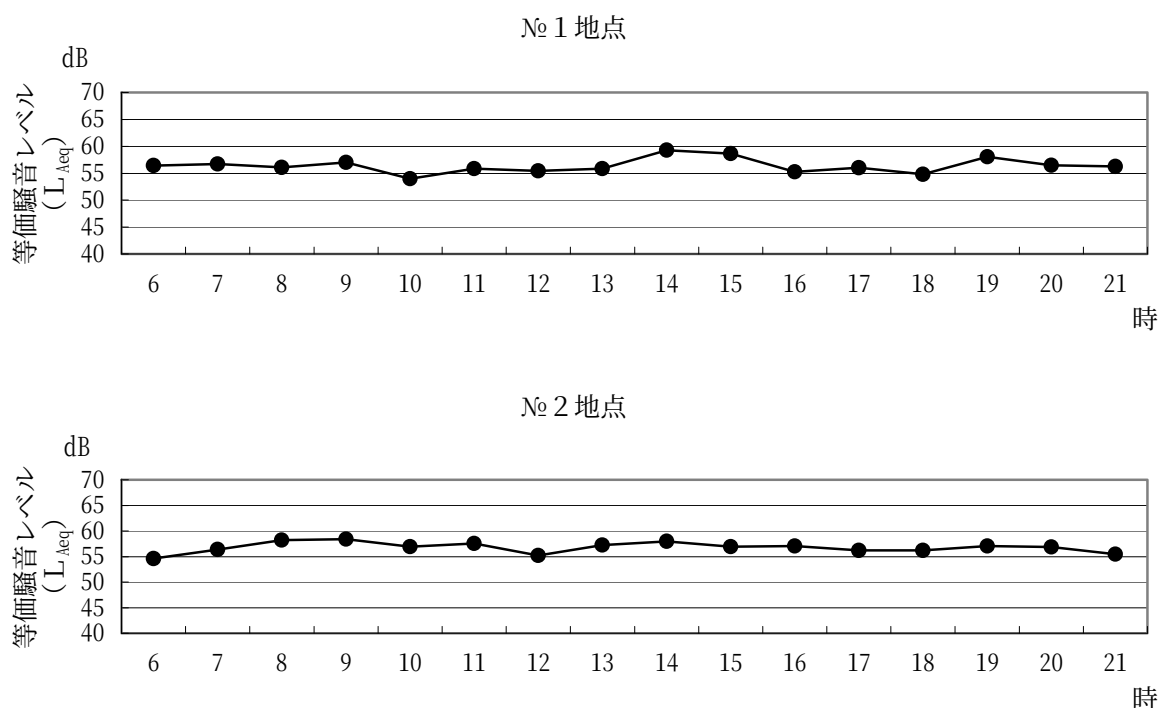


図2-2-2 環境騒音の騒音レベルの時間変動

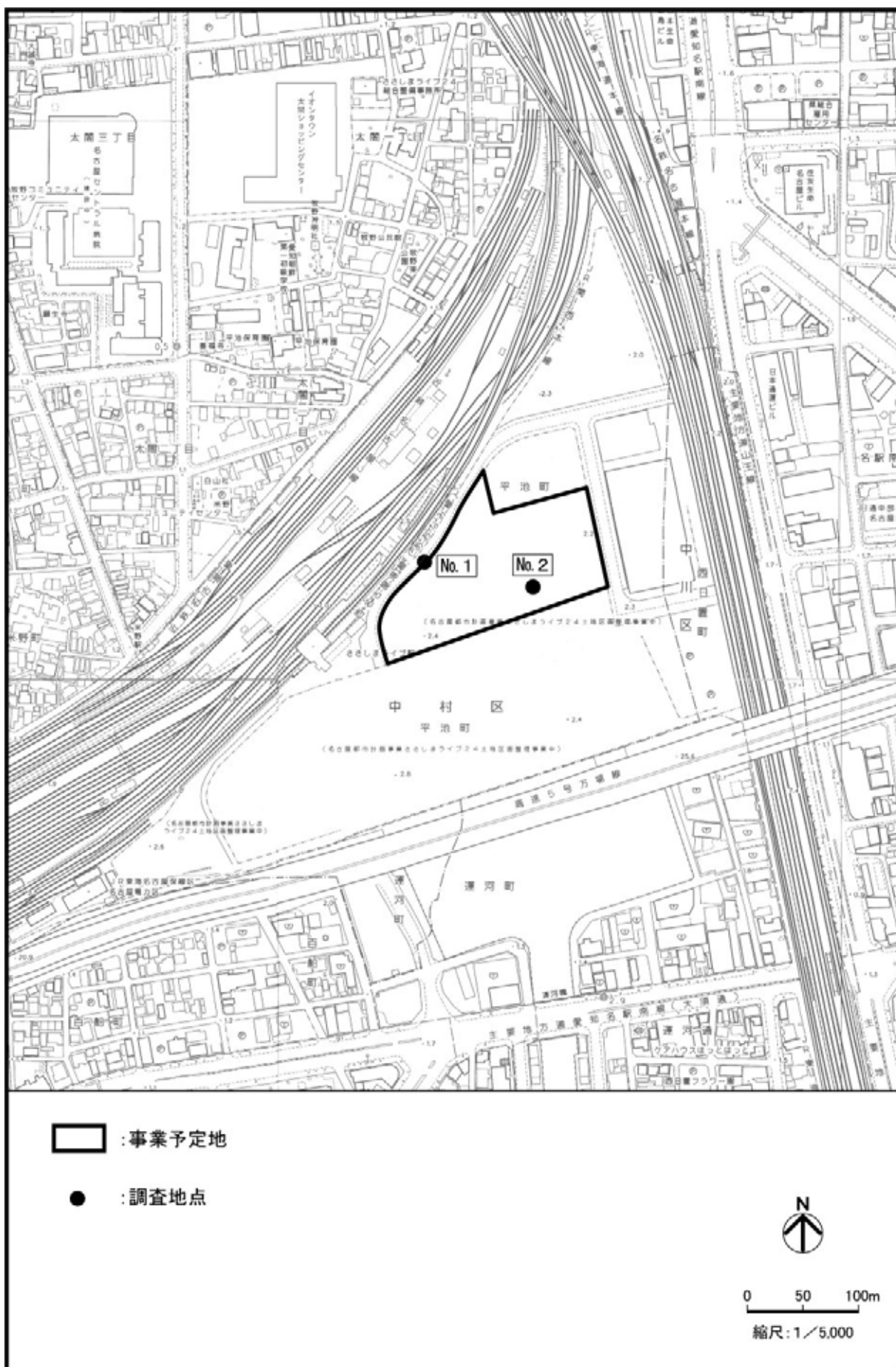


図 2-2-1 環境騒音・振動現地調査地点

(3) まとめ

既存資料によると、事業予定地周辺の環境騒音は、名駅南一丁目の昼間の調査結果によれば、環境基準を達成している。

現地調査においても、昼間については環境基準を達成していた。

2-1-3 予 測

(1) 予測事項

建設機械の稼働に伴う騒音レベル

(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.78）参照）より、大型建設機械の稼働が予想される山留工事、基礎工事、掘削工事、地下躯体工事及び地上躯体工事の5工種について、各工種が重なる時期のうち、建設機械による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1－4（資料編 p.47）参照）

各ケースにおける工事内容は、表 2-2-3 に示すとおりである。

表 2-2-3 予測対象時期

予測ケース	工 事 内 容
I	山 留 ・ 基 礎 工 事（工事着工後6ヶ月目）
II	基 礎 ・ 掘 削 工 事（ " 8ヶ月目）
III	掘 削 ・ 地 下 軀 体 工 事（ " 12ヶ月目）
IV	地下躯体・地上躯体工事（ " 17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。受音点は地上 1.2mとした。

また、事業予定地周辺には中高層ビルがあることから、高さ別の予測についても行った。

(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 2-2-3 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、半自由空間における点音源の伝搬理論式^{注)}をもとに、仮囲いを用いた際の回折音及び透過音を合成する方法によった。また、地面からの反射音の影響についても考慮した。なお、建設機械毎の騒音パワーレベル及び仮囲いによる効果（回折効果、透過損失）は、周波数別に異なることから、計算にあたっては、オクターブバンドの各中心周波数別（以下「各周波数別」という。）に行い、これを騒音レベルに合成して受音点での予測値とした。（予測式の詳細は、資料 4－2（資料編 p.125）参照）

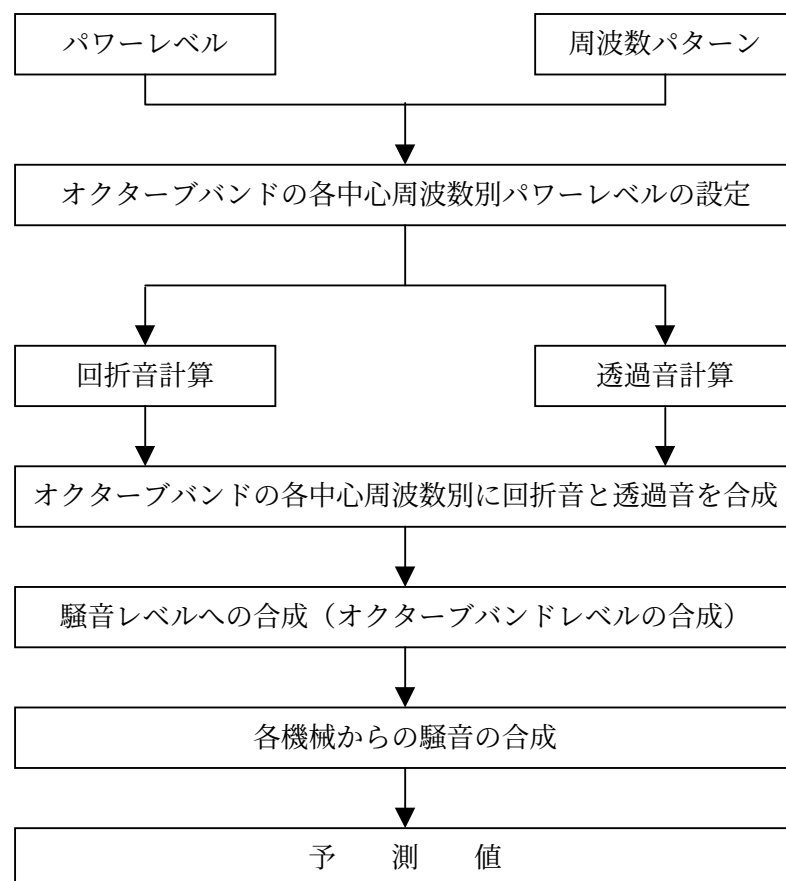


図 2-2-3 建設機械の稼働による騒音の予測手順（機械別予測法）

注)「環境アセスメントの技術」(社団法人 環境情報科学センター, 1999 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 2-2-4）と併せて記載したように設定した。

また、機械の音源の高さは、配置高さ+1.5mに設定した。ただし、ケースⅣにおいて設置されるタワークレーンについては、音源の高さを GL+40mとした。なお、ケースⅡ～Ⅳ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、地表面に配置しているものとし、音源高さは GL+1.5mとした。

各ケースにおける主要な建設機械の稼働台数は、表 2-2-4 に示すとおりである。

イ 建設機械の音圧レベル

建設機械の音圧レベルは、表 2-2-4 に示すとおり設定した。（周波数別音圧レベルは、資料 4－3（資料編 p.126）参照）

なお、本事業においては、事前配慮に基づき、以下に示すことを前提とした。

- ・導入可能な低騒音型の建設機械を使用する。

表 2-2-4 主要な建設機械の音圧レベル及び稼働台数

図番号	建設機械名	規格	A.P. (dB)	周波数 特性	測定位置 (m)	稼働台数（台）				備考
						ケースⅠ	ケースⅡ	ケースⅢ	ケースⅣ	
①,②	クローラクレーン	50～100t	77	F	7	8	4	6	5	低騒音型
③	バックホウ	0.45～0.7m ³	77	F	7	3	9	8	—	低騒音型
④	泥水プラント	200KVA	80	C	20	2	2	—	—	—
⑤	ラフタークレーン	50t	77	F	7	—	2	2	2	低騒音型
⑥	コンクリートポンプ車	10t	92	C	7	—	—	2	2	—
⑦	コンプレッサー	50HP	88	F	7	—	—	4	1	低騒音型
⑧	タワークレーン	600～900tm	77	F	7	—	—	—	4	—
⑨	コンクリートミキサー車	10t	92	C	7	2	2	4	4	—
⑩	ダンプトラック	10t	79	A	5	3	4	3	4	—

注)1:図番号は、図 2-2-4 と対応する。

2:表中の A.P.は、オールパス音圧レベルを示す。

3:ラフタークレーンは、クローラクレーンのデータを用いた。

4:タワークレーンは、電動機を動力源とするため、騒音が問題となることはほとんどないが、安全側に予測するため、クローラクレーン（低騒音型）のデータを用いた。

5:備考欄の「—」は、出典とした文献に対策有りの原単位が示されていないため、一般的な原単位を想定したものである。

出典)「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）

ウ 障壁による回折減衰

本事業においては、事前配慮に基づき、工事時には高さ 3 mの仮囲い（万能鋼板）を設置する計画であることから、回折による騒音レベルの減衰を考慮した。（回折減衰の算定方法は、資料 4－4（資料編 p.127）参照）

エ 障壁を透過する音

工事時には、仮囲い（万能鋼板）を設置するが、この障壁を透過する音による影響が無視できないため、透過損失（TL=15dB）を考慮して騒音レベルを算出した。（透過損失の出典は、資料４－５（資料編 p.128）参照）

(5) 予測結果

受音点が地上 1.2mにおける建設機械の稼働による騒音レベルの予測結果は、図 2-2-4 に示すとおりである。

また、高さ別の最大値は、表 2-2-5 に示すとおりである。

表 2-2-5 建設機械の稼働による騒音レベルの最大値

単位: dB(A)

地上高 (m)	ケースⅠ	ケースⅡ	ケースⅢ	ケースⅣ	規制基準
20	71	75	77	77	85
15	72	76	78	77	
10	72	77	78	78	
5	72	78	79	78	
1.2	66	68	71	69	

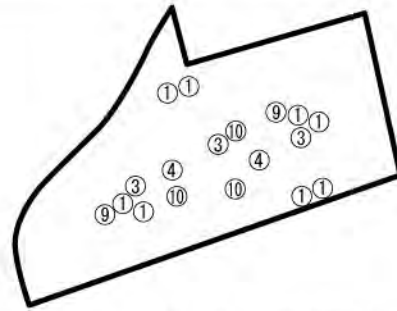
注)1:高さ別のうち、地上 5～20mについては敷地境界上の最大値を、地上 1.2mについては障壁があることから、敷地境界付近の最大値を示す。

2: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。

ケースⅠ（山留・基礎工事）

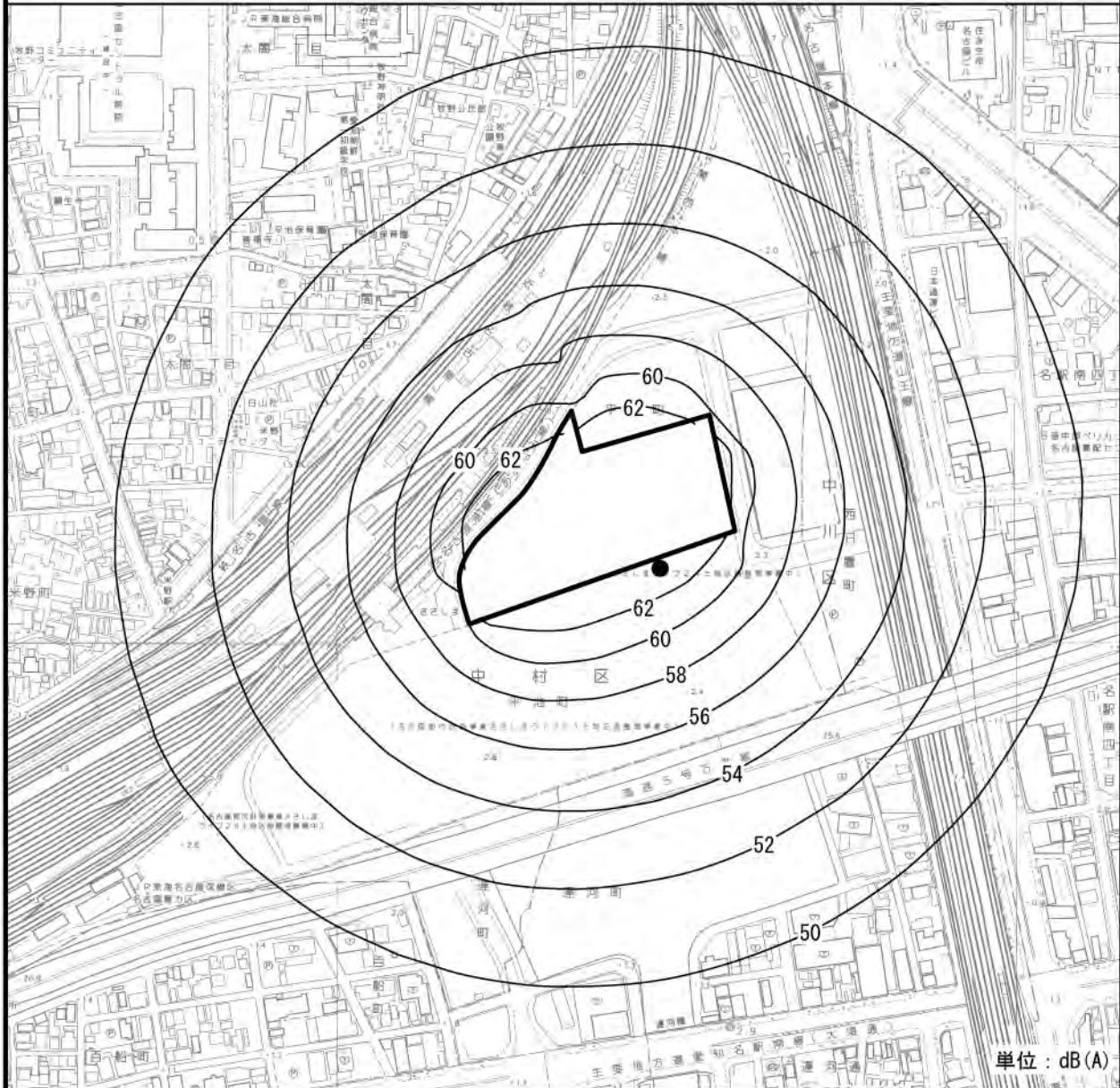
- | | |
|---------------|----|
| ①：クローラクレーン | 8台 |
| ③：バックホウ | 3台 |
| ④：泥水プラント | 2台 |
| ⑨：コンクリートミキサー車 | 2台 |
| ⑩：ダンプトラック | 3台 |

□：仮囲い（H=3m）



注）機械は、全てGL±0mに配置した。 0 40 80m

縮尺：1/4,000



□：事業予定地

●：敷地境界付近の最大値(66dB(A))

0 50 100m
縮尺：1/5,000

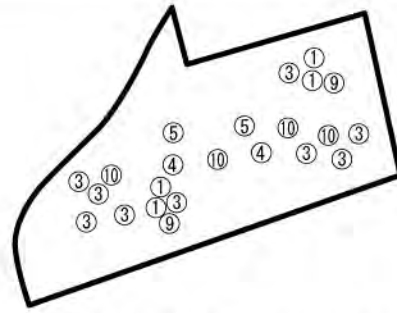
図2-2-4(1) 建設機械の稼働による騒音レベルの予測結果（ケースⅠ）

ケースⅡ（基礎・掘削工事）

①：クローラクレーン	4台
③：バックホウ	9台
④：泥水プラント	2台
⑤：ラフタークレーン	2台
⑨：コンクリートミキサー車	2台
⑩：ダンプトラック	4台

□：仮囲い（H=3m）

注）機械は、⑤はGL+1m、その他はGL±0mに配置した。



□：事業予定地

●：敷地境界付近の最大値(68dB(A))

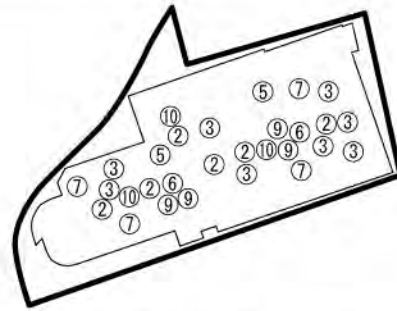


図 2-2-4(2) 建設機械の稼働による騒音レベルの予測結果（ケースⅡ）

ケースⅢ（掘削・地下躯体工事）

②：クローラクレーン	6台
③：バックホウ	8台
⑤：ラフタークレーン	2台
⑥：コンクリートポンプ車	2台
⑦：コンプレッサー	4台
⑨：コンクリートミキサー車	4台
⑩：ダンプトラック	3台

□：仮囲い（H=3m）



注）機械は、③及び⑦はGL±0m、
その他はGL+1mに配置した。



□：事業予定地

●：敷地境界付近の最大値(71dB(A))

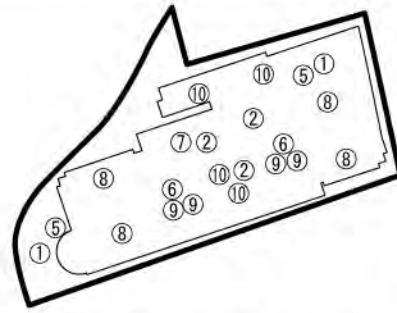


図 2-2-4(3) 建設機械の稼働による騒音レベルの予測結果（ケースⅢ）

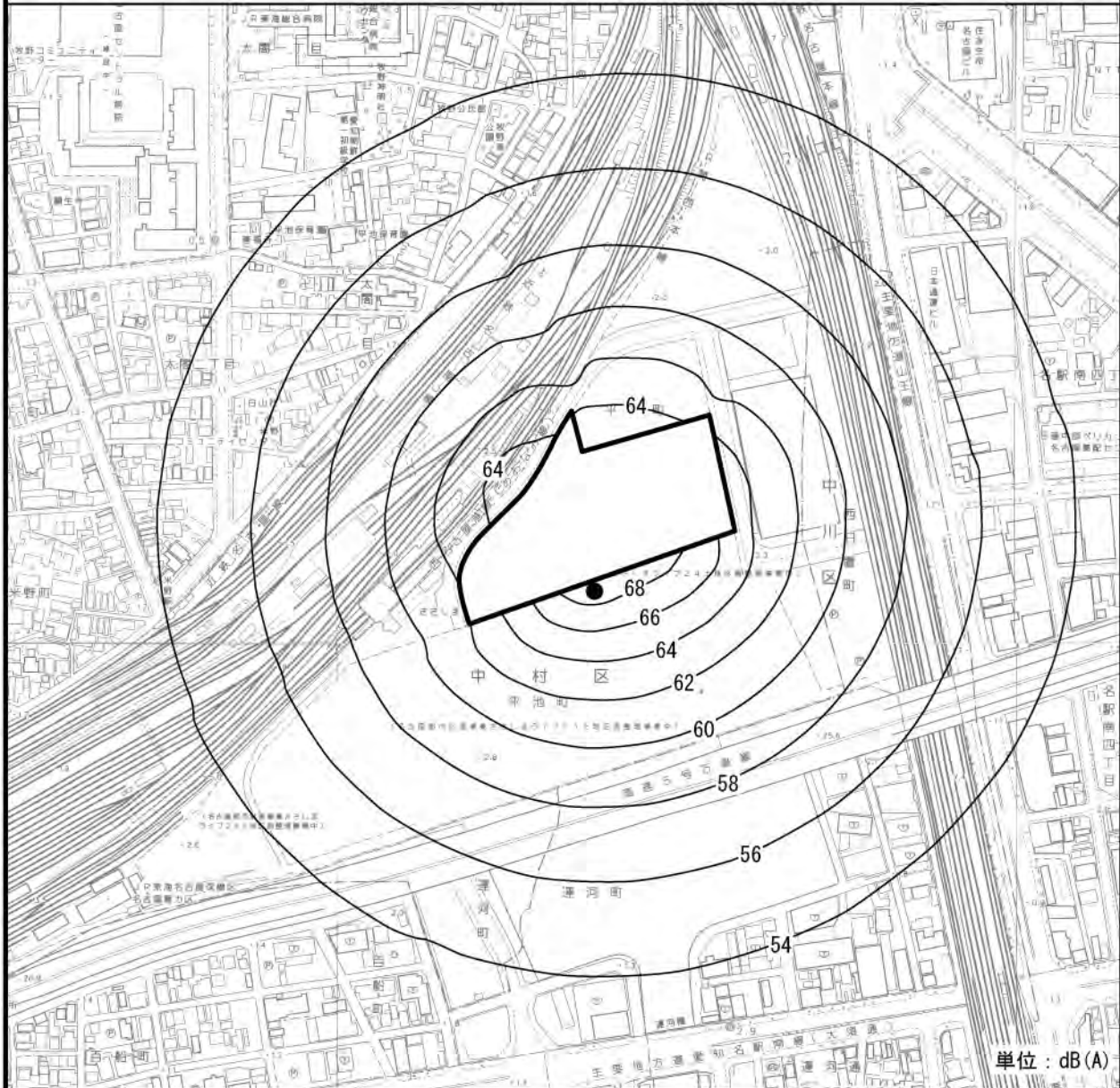
ケースⅣ（地下躯体・地上躯体工事）

- | | |
|---------------|----|
| ①：クローラクレーン | 2台 |
| ②：クローラクレーン | 3台 |
| ⑤：ラフタークレーン | 2台 |
| ⑥：コンクリートポンプ車 | 2台 |
| ⑦：コンプレッサー | 1台 |
| ⑧：タワークレーン | 4台 |
| ⑨：コンクリートミキサー車 | 4台 |
| ⑩：ダンプトラック | 4台 |

□：仮囲い（H=3m）



注) 機械は、①及び⑦はGL±0m、
⑧はGL+40m、その他はGL+1m
に配置した。



□：事業予定地

●：敷地境界付近の最大値(69dB(A))



図 2-2-4(4) 建設機械の稼働による騒音レベルの予測結果（ケースⅣ）

2-1-4 環境の保全のための措置

(1) 予測の前提とした措置

- ・導入可能な低騒音型の建設機械を使用する。
- ・仮囲い（高さ 3 m）を設置する。

ここで、予測の前提とした措置を講ずることによる低減効果として、以下の 2 パターンについて、騒音レベルを算出することにより、低騒音型の建設機械の使用による低減量の把握を行った。

①導入可能な低騒音型の建設機械を使用した場合

②全て低騒音型ではない建設機械を使用した場合

各パターンにおける騒音レベルは、表 2-2-6 に示すとおりである。

これによると、低騒音型の建設機械を使用した場合は、低騒音型ではない建設機械を使用した場合と比較して、ケースⅠでは 1.5～3.0dB(A)、ケースⅡでは 0.6～1.0dB(A)、ケースⅢでは 3.8～4.6dB(A)、ケースⅣでは 0.5～1.0dB(A)低減される。

表 2-2-6 騒音レベル（最大値）の比較

単位：dB(A)

地上高 (m)	ケースⅠ			ケースⅡ			ケースⅢ			ケースⅣ		
	①	②	低減量	①	②	低減量	①	②	低減量	①	②	低減量
20	71.1	72.6	▲ 1.5	74.7	75.6	▲ 0.9	77.3	81.1	▲ 3.8	76.8	77.8	▲ 1.0
15	71.5	73.5	▲ 2.0	75.8	76.6	▲ 0.8	77.8	81.9	▲ 4.1	77.3	78.3	▲ 1.0
10	71.8	74.5	▲ 2.7	76.9	77.6	▲ 0.7	78.3	82.7	▲ 4.4	77.8	78.7	▲ 0.9
5	72.0	75.0	▲ 3.0	77.7	78.3	▲ 0.6	78.6	83.2	▲ 4.6	78.1	78.9	▲ 0.8
1.2	65.8	68.8	▲ 3.0	67.6	68.6	▲ 1.0	70.5	74.5	▲ 4.0	69.0	69.5	▲ 0.5

注)1:▲はマイナス（低減）を示す。

2:高さ別のうち、地上 5～20mについては敷地境界上の最大値を、地上 1.2mについては障壁があることから、敷地境界付近の最大値を示す。

3:①と②の最大値の場所は、違う場合がある。

(2) 予測後の措置

- ・工事の際は作業区域を十分考慮し、できる限り使用機械を敷地中央寄りに配置する。
- ・各機械が同時に稼働する時間をできる限り少なくするように、施工計画を立案する。
- ・ダンプトラックなど運搬車両のアイドリングについて、作業時以外は停止するよう努める。
- ・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。
- ・工事の際には、衝撃音の発生を防止するよう努める。
- ・周辺の住民等からの苦情に対する連絡の窓口を設け、適切に対応する。

2-1-5 評 価

予測結果によると、導入可能な低騒音型の建設機械を使用した場合には、全て低騒音型ではない場合と比較して、0.5～4.6dB(A)低くなることから、周辺の環境に及ぼす影響は低減されるものと判断する。

建設機械の稼働に伴う騒音レベルは、「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下回る。

本事業の実施にあたっては、できる限り使用機械を敷地中央寄り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さらなる低減に努める。

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

① 調査事項

事業予定地周辺の道路交通騒音の状況

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 15 年度）」（名古屋市，平成 17 年）

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 2-2-7 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（ I_{Aeq} ） （dB）	交通量（台）		大型車 混入率 （％）	
			環境基準	小型車		大型車
県道名古屋津島線	中村区竹橋町	69	70	308	38	11
市道山王線	中川区山王 1 丁目	66		171	18	10
市道愛知名駅南線	中川区福住町	69		363	31	8
市道椿町線	中村区椿町	67		239	17	7
市道荒子町線	中川区愛知町	67		149	33	18

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

① 調査事項

事業予定地周辺における道路交通騒音の騒音レベル、自動車交通量及び走行速度

② 調査場所

図 2-2-5 に示す事業予定地周辺道路の 6 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.130) 参照)

③ 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、№1 地点については連続測定、その他の地点については毎正時から 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 2-1-10 (p.151) 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、方向別に 1 時間当たり 10 台を基本として計測し求めた。

④ 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	調査場所
平 日	平成 20 年 9 月 24 日 (水) 6 時～22 時	№ 1
	平成 20 年 10 月 21 日 (火) 6 時～22 時	№ 2 ～ 6
休 日	平成 20 年 10 月 19 日 (日) 6 時～22 時	№ 1 ～ 6

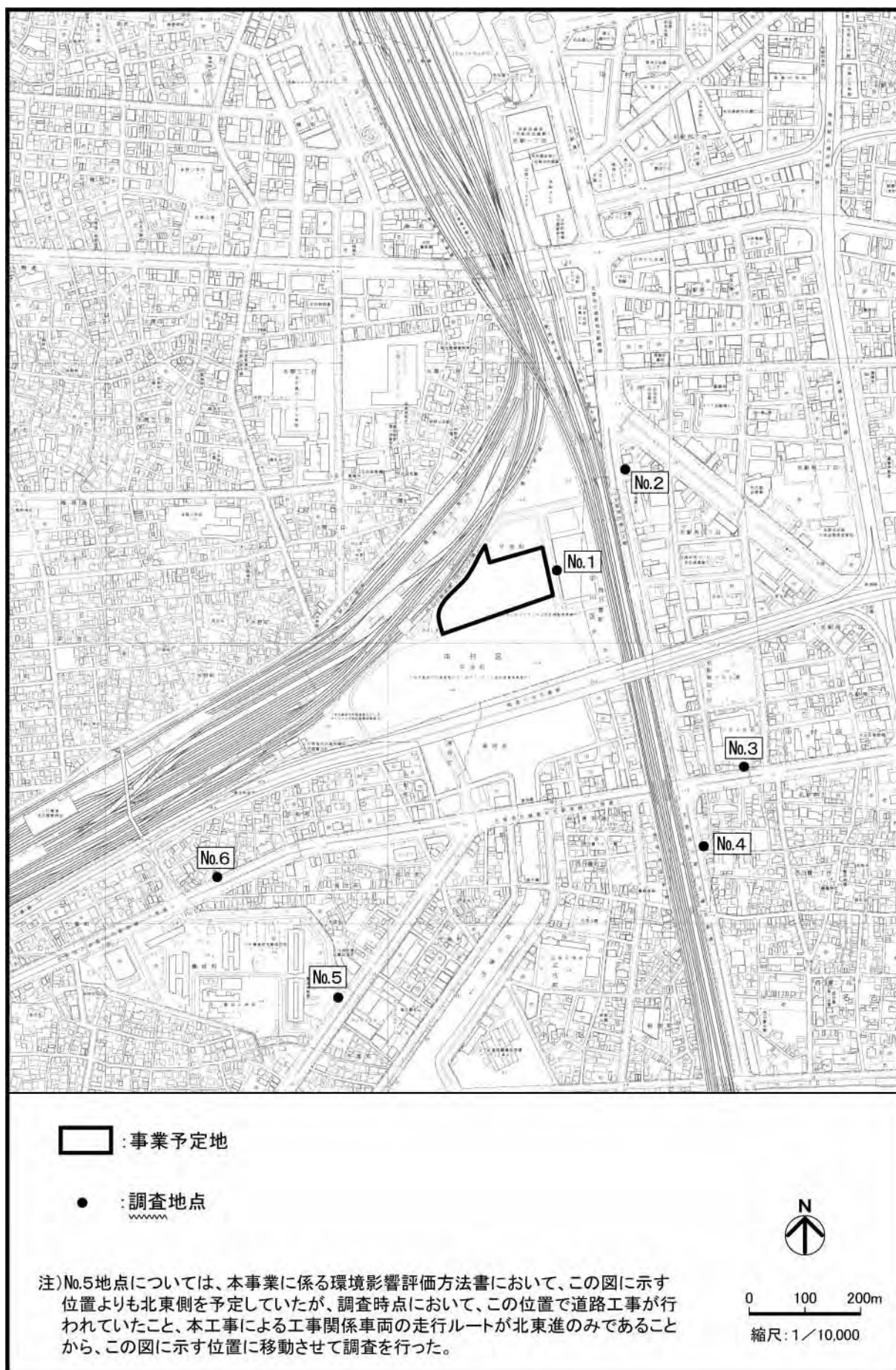


図2-2-5 道路交通騒音・振動及び自動車交通量現地調査地点

⑤ 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.133)、自動車交通量は資料 4－8 (資料編 p.134)、平均走行速度は資料 3－8 (資料編 p.103) 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 時台が低く、8 時以降は横ばい傾向を示していた。

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	2	62 (61)	67.4 (64.6)	65以下 (0)	14 (15)	16 (50)	58 (1,176)	711
2	市 道	商業地域	6	71 (71)	71.6 (71.4)	70以下 (743)	855 (218)	981 (786)	1,189 (11,337)	12,917
3	市 道	商業地域	6	70 (69)	72.8 (71.2)	70以下 (446)	943 (362)	1,979 (1,633)	6,239 (16,987)	17,360
4	市 道	近隣商業地域	6	68 (68)	69 (68.8)	70以下 (81)	108 (235)	947 (942)	3,794 (10,133)	9,702
5	市 道	準工業地域	6	68 (67)	70.5 (68.7)	70以下 (261)	454 (150)	860 (182)	734 (8,799)	11,576
6	市 道	準工業地域	6	69 (68)	70.8 (69.6)	70以下 (355)	1,034 (327)	1,833 (1,945)	7,138 (17,818)	16,791

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: 網掛けは、環境基準を上回っている数値を示す。

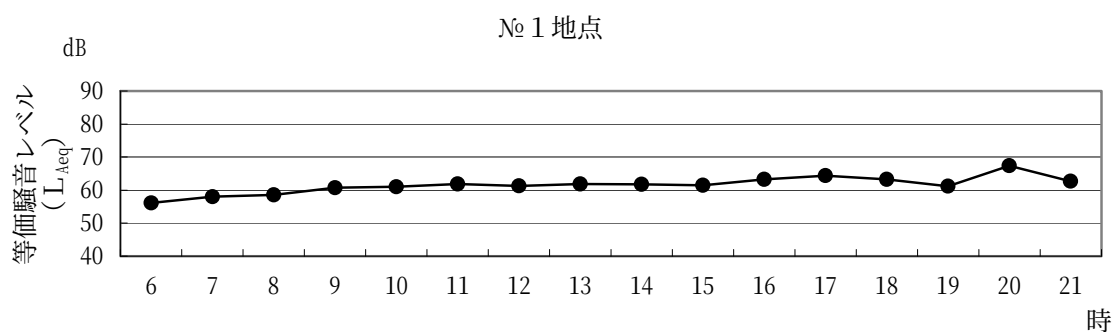


図 2-2-6(1) 道路交通騒音の騒音レベルの時間変動 (平日: № 1 地点)

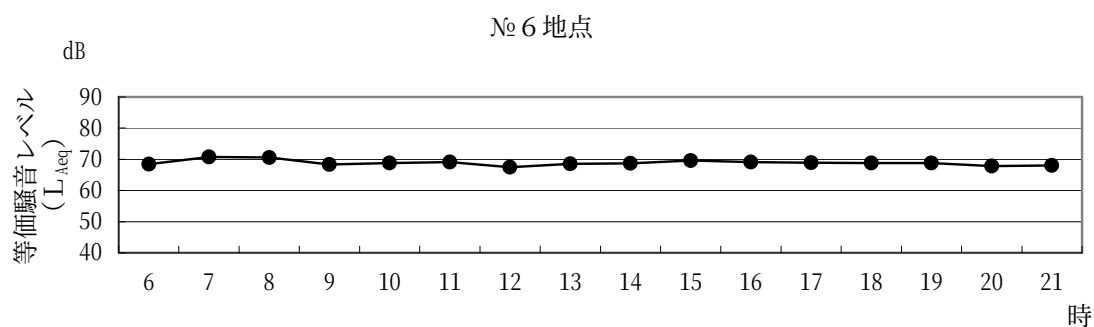
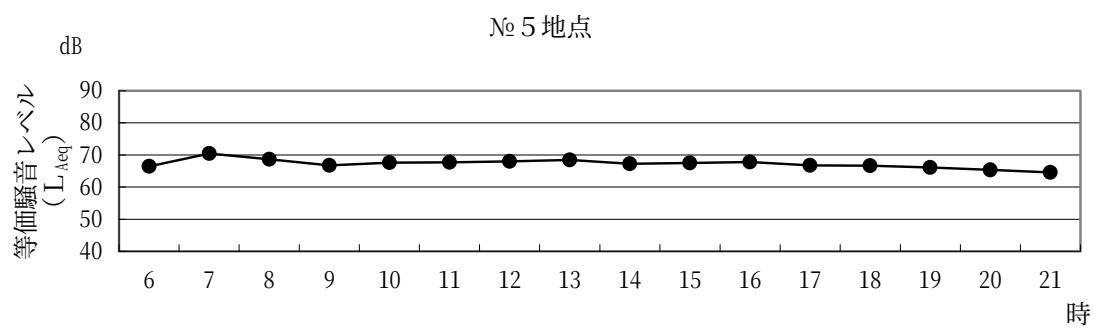
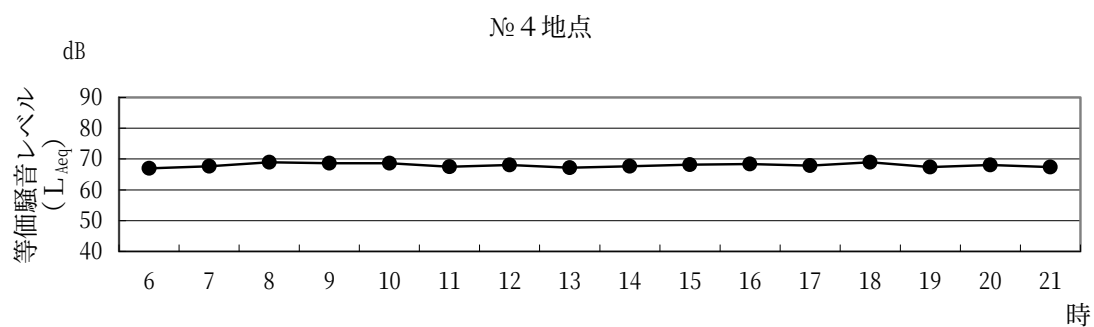
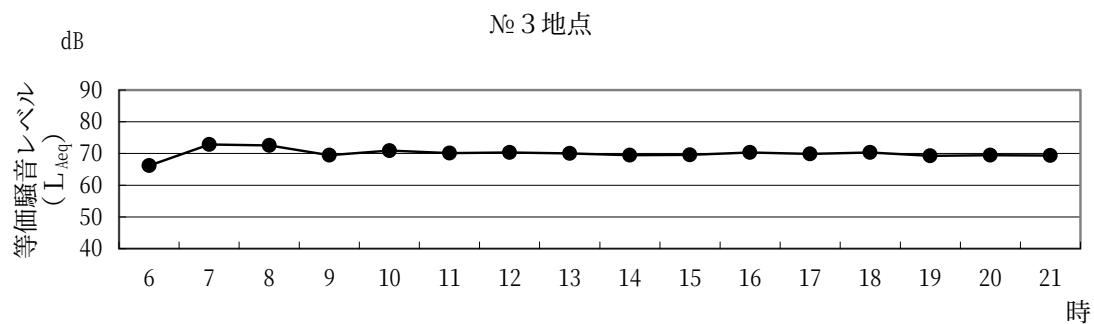
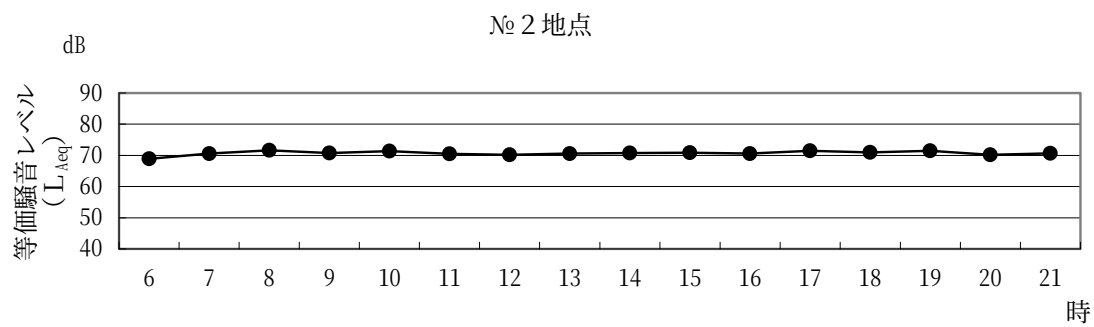


図 2-2-6(2) 道路交通騒音の騒音レベルの時間変動（平日：№ 2 ～ 6 地点）

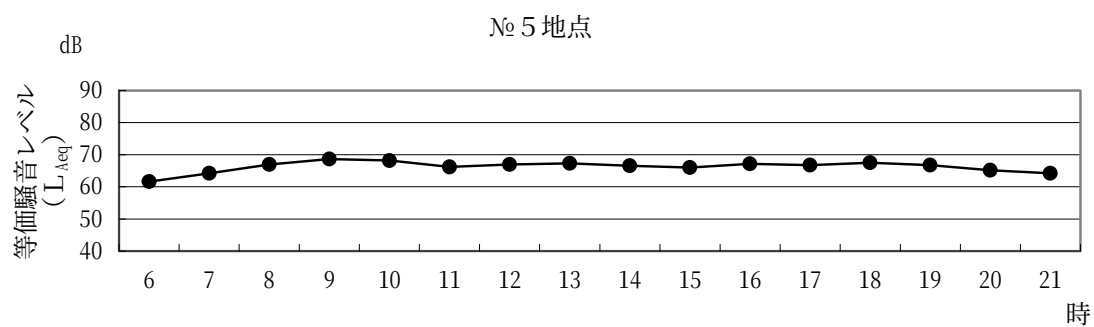
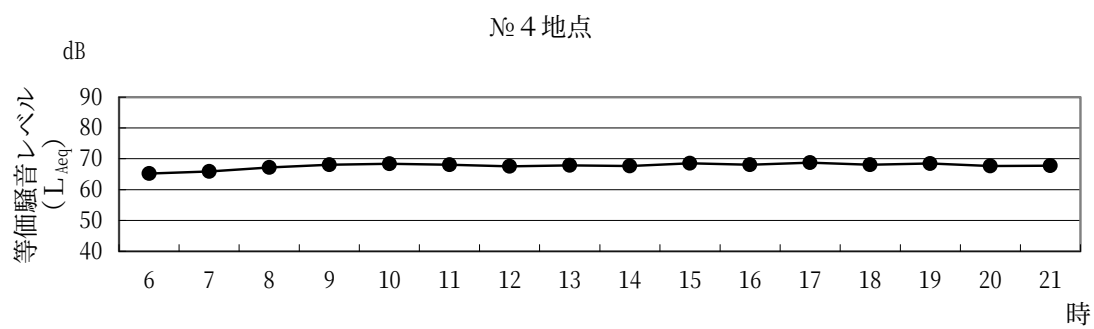
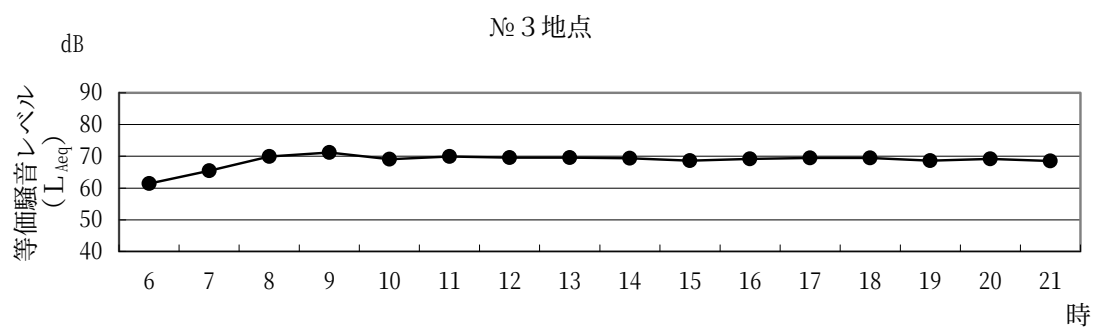
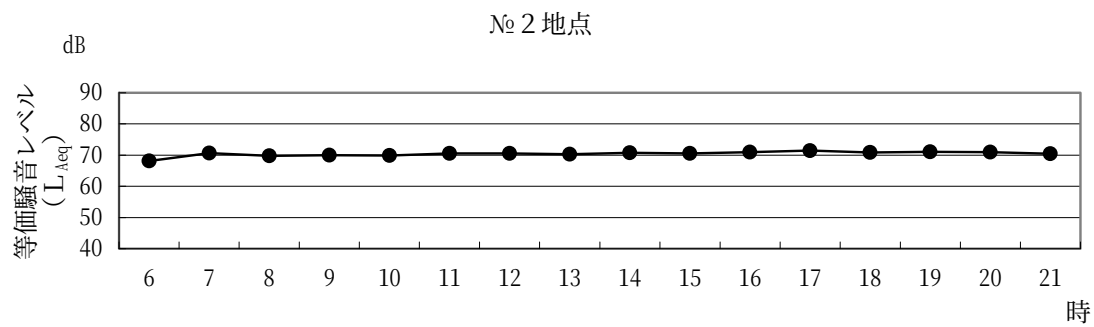
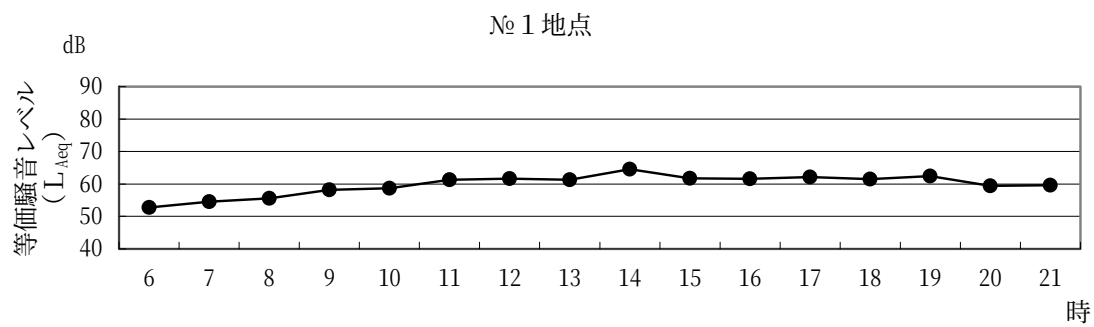


図 2-2-6(3) 道路交通騒音の騒音レベルの時間変動（休日：№ 1 ～ 5 地点）

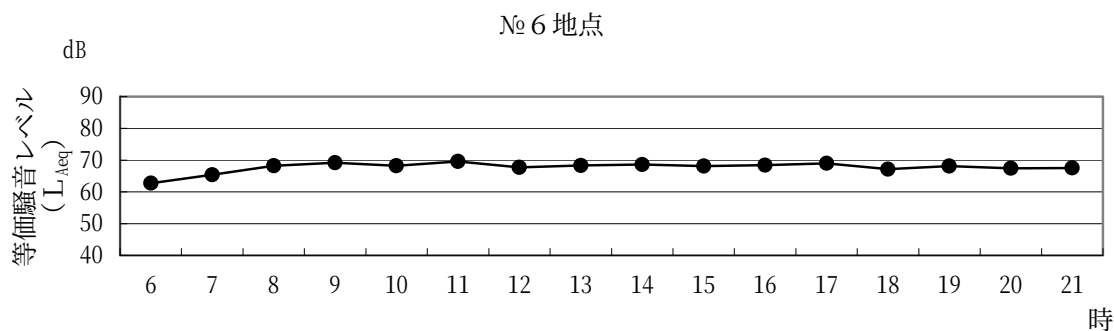


図 2-2-6(4) 道路交通騒音の騒音レベルの時間変動（休日：№ 6 地点）

(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 66～69dB 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 62～71dB、休日で 61～71dB であり、環境基準と比較すると、平日及び休日ともに、№ 2 地点については環境基準を達成していなかった。

2-2-3 予 測

(1) 予測事項

道路交通騒音の等価騒音レベル (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 11 ヶ月目）とした。（資料 1－5（資料編 p.50）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 № 1～6 の 6 地点とした。また、予測点は、道路端の高さ 1.2mとした。

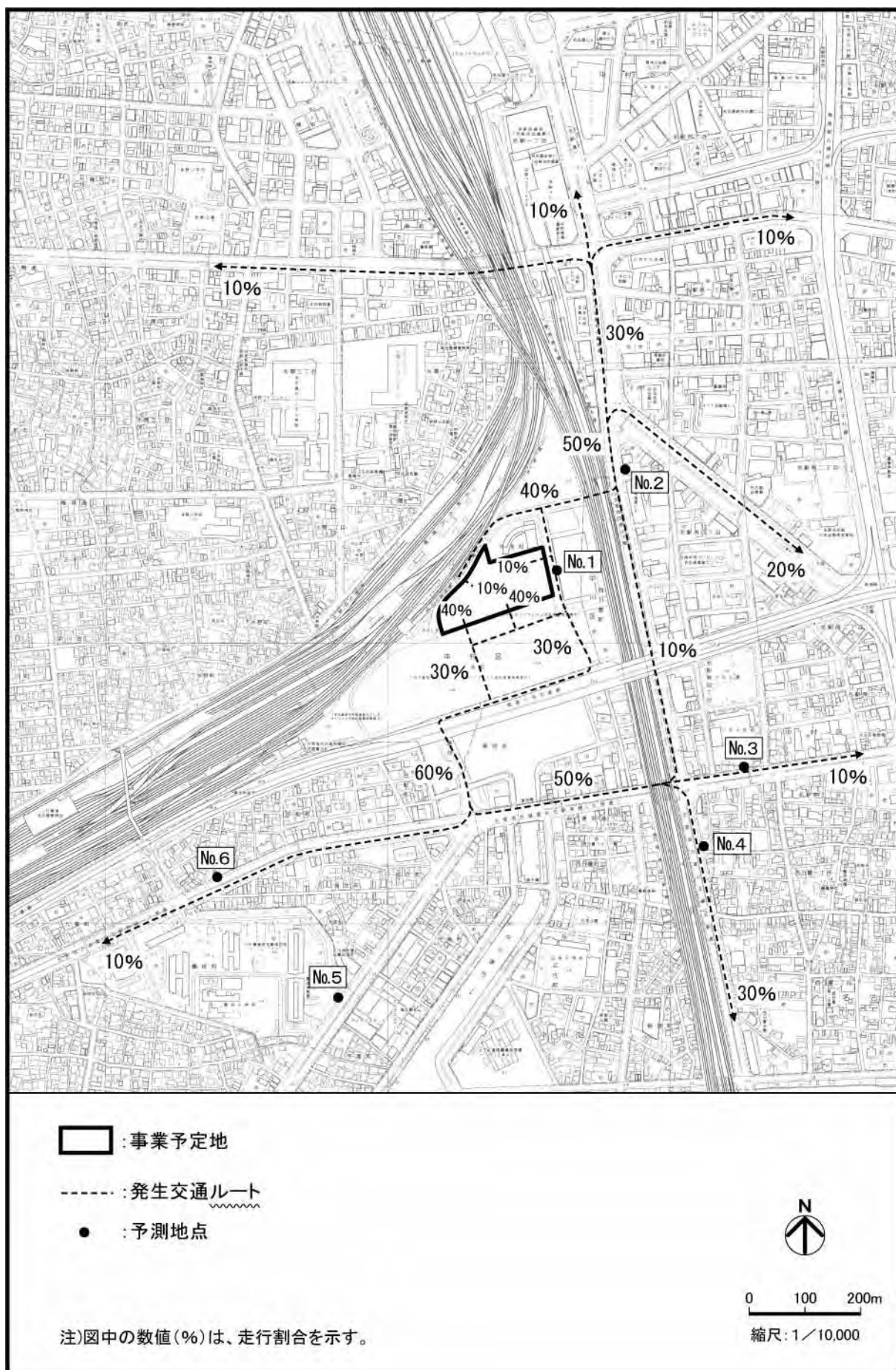


図 2-2-7(1) 工事関係車両の走行ルート、走行割合及び予測地点（大型車：発生）

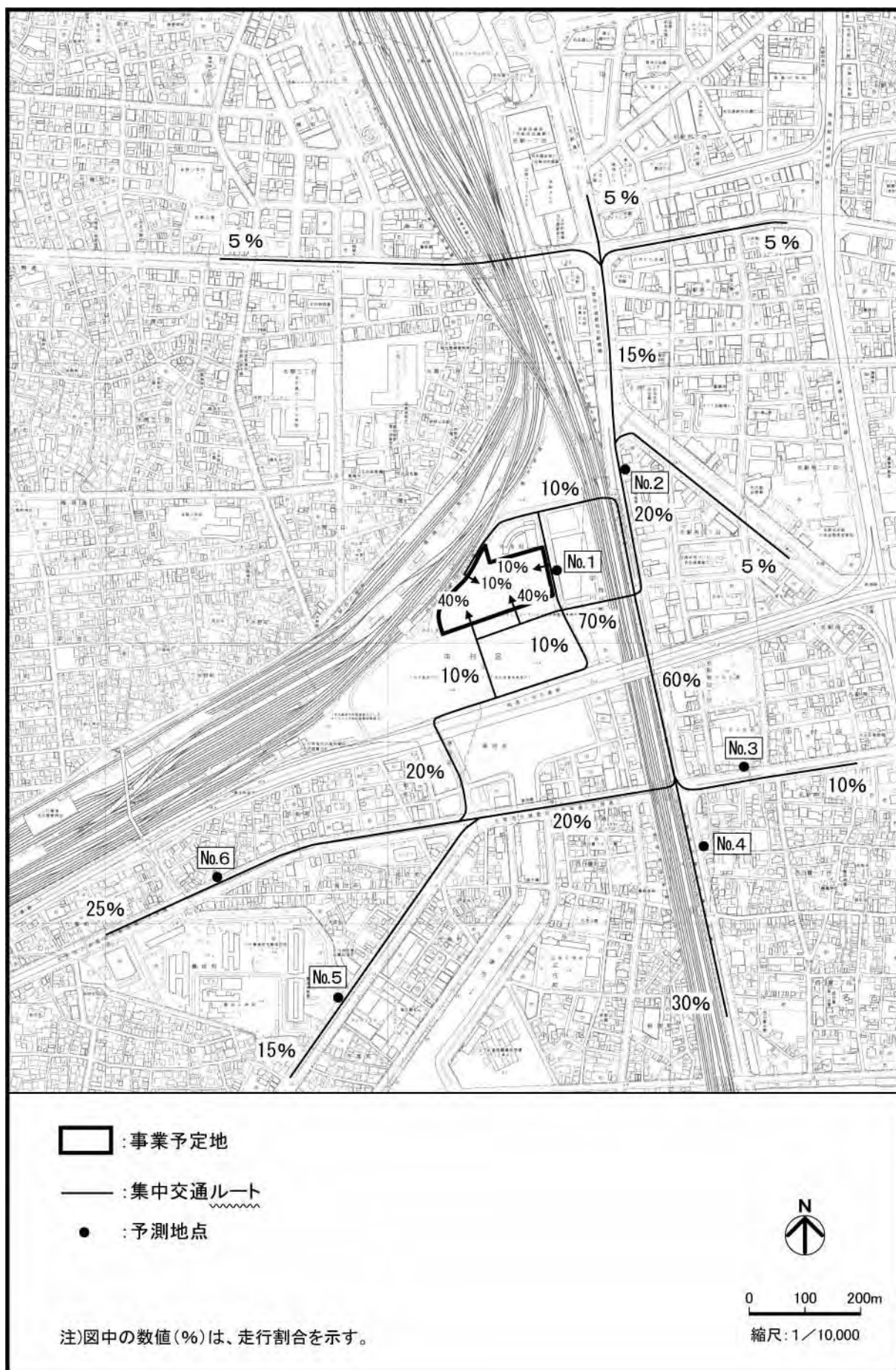


図 2-2-7(2) 工事関係車両の走行ルート、走行割合及び予測地点 (大型車：集中)

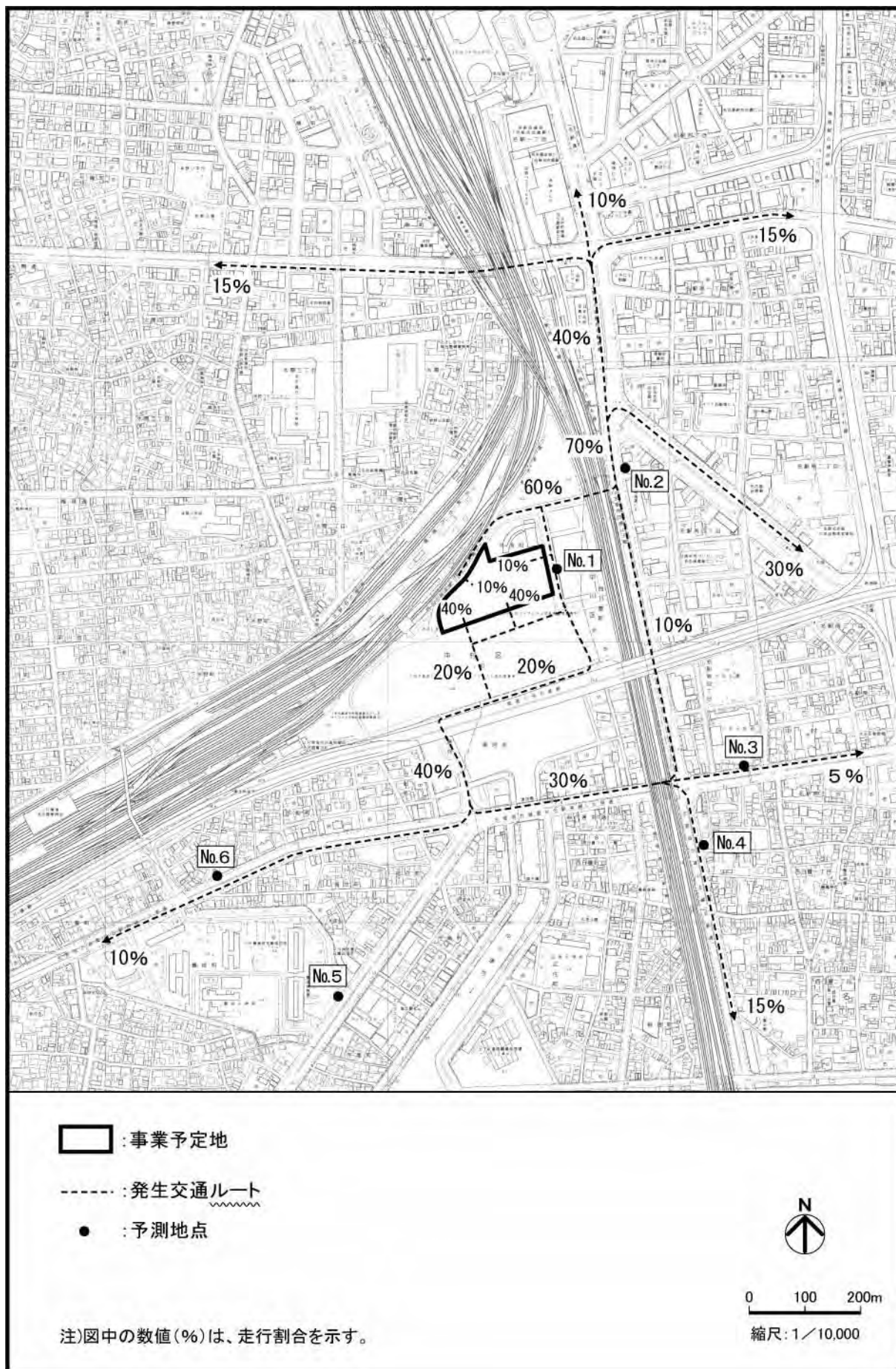


図 2-2-7(3) 工事関係車両の走行ルート、走行割合及び予測地点
(中型車並びに乗用車：発生)

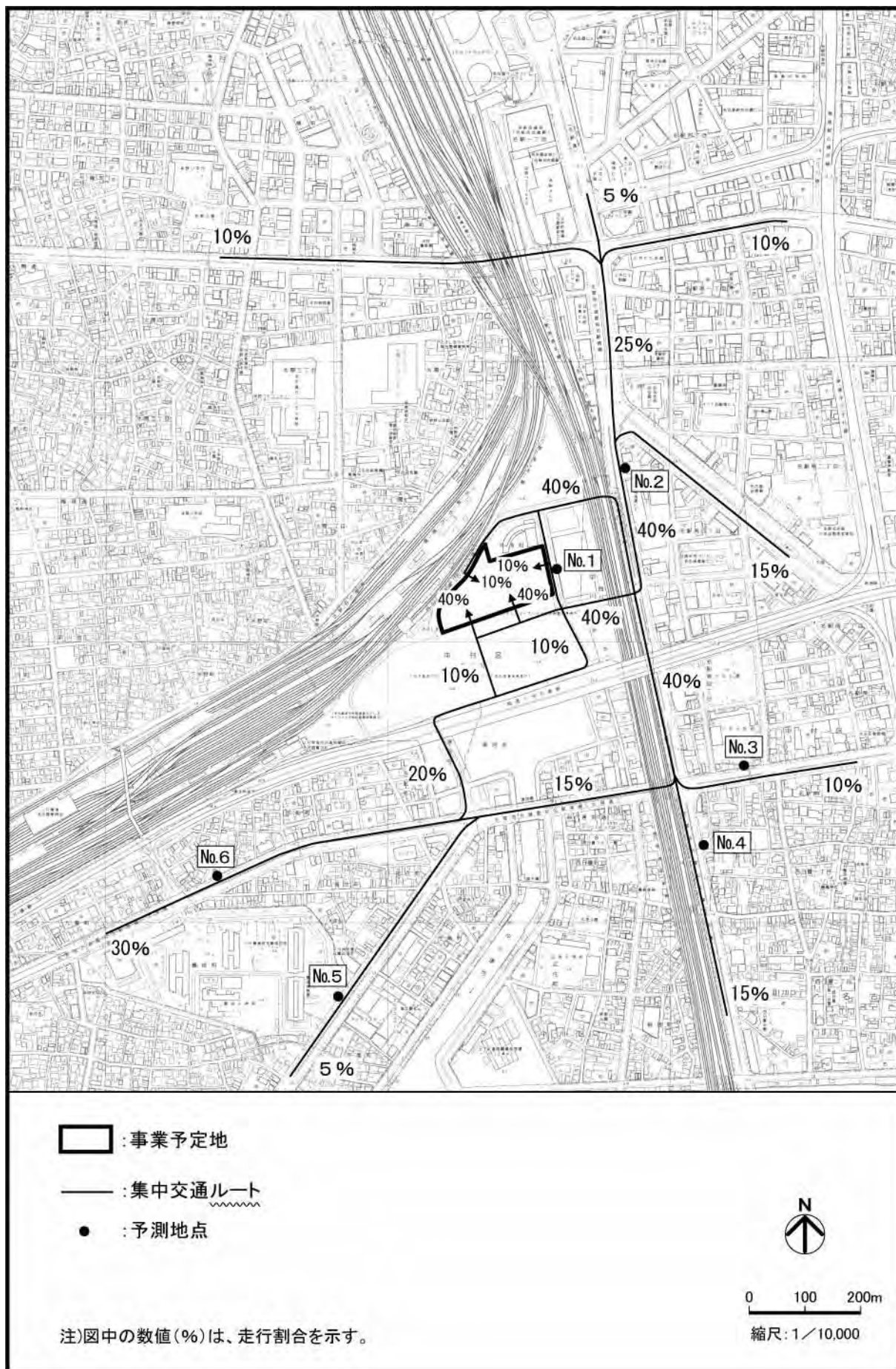


図 2-2-7(4) 工事関係車両の走行ルート、走行割合及び予測地点
(中型車並びに乗用車：集中)

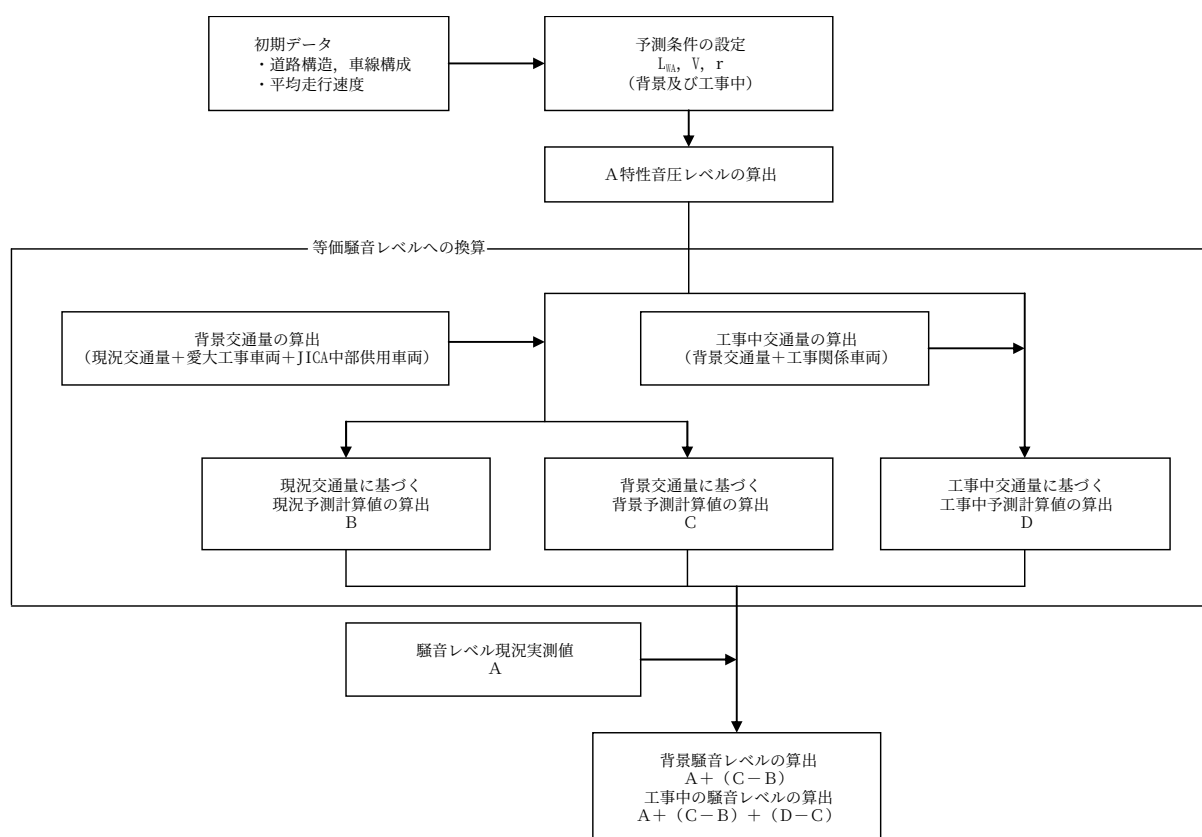
(4) 予測方法

① 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 2003^{注)}の予測式により行った。(予測式の詳細は、資料 4－9 (資料編 p.138) 参照)

なお、予測対象時期である工事着工後 11 ヶ月目には、事業予定地周辺において、愛大が建設工事中であるとともに、現地調査時において工事中であった JICA 中部が供用されている。これらのことから、本予測においては、愛大工事車両及び JICA 中部供用車両も含んで検討を行った。



注) 図中の記号 (L_{WA} 、 V 、 r) は、資料 4－9 (資料編 p.138) 参照

図 2-2-8 道路交通騒音の計算手順

② 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.130) に示すとおりである。

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)

イ 交通条件の設定

(7) 背景交通量

予測対象時期である工事着工後 11 ヶ月目における背景交通量は、現況交通量に、愛大工事車両及び JICA 中部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 1-2「工事関係車両の走行による大気汚染」(1-2-3 (1) ④ イ (エ) 7)「背景交通量」(p.161) 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 4-10 (資料編 p.140) 参照)

表 2-2-10 背景交通量

単位：台/16 時間

予測地点	車 種	現況交通量 A	愛大工事車両 B	JICA 中部供用車両 C	背景交通量 A + B + C
№ 1	大型車	14	91	0	105
	中型車	16	32	0	48
	小型貨物車	58	0	0	58
	乗用車	711	29	31	771
№ 2	大型車	855	127	0	982
	中型車	981	35	0	1,016
	小型貨物車	1,189	0	0	1,189
	乗用車	12,917	32	30	12,979
№ 3	大型車	943	36	0	979
	中型車	1,979	5	0	1,984
	小型貨物車	6,239	0	0	6,239
	乗用車	17,360	4	8	17,372
№ 4	大型車	108	109	0	217
	中型車	947	10	0	957
	小型貨物車	3,794	0	0	3,794
	乗用車	9,702	9	18	9,729
№ 5	大型車	454	27	0	481
	中型車	860	2	0	862
	小型貨物車	734	0	0	734
	乗用車	11,576	1	12	11,589
№ 6	大型車	1,034	63	0	1,097
	中型車	1,833	13	0	1,846
	小型貨物車	7,138	0	0	7,138
	乗用車	16,791	12	20	16,823

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 4-10 (資料編 p.140) に示す時間交通量の合計は一致しない。

(イ) 工事関係車両の交通量

工事計画より、工事着工後 11 ヶ月目の走行台数は 252 台/日（大型車（ダンプ車両、生コン車両）186 台/日、中型車（貨物車両）8 台/日、乗用車（通勤車両）58 台/日）である。（前掲図 1-3-10（p.80）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から、大型車については、11～13 時を除く 7～17 時の 8 時間に均等配分し、中型車及び乗用車については、7～8 時及び 18～19 時に配分した。

工事関係車両の交通量は、表 2-2-11 及び資料 4－10（資料編 p.140）に示すとおりである。

表 2-2-11 工事関係車両の交通量

車 種	走行時間	日交通量（台/日） [() 内は時間交通量（台/時）]					
		No1	No2	No3	No4	No5	No6
大 型 車	7～17時 (11～13時を除く)	56(7)	130(17)	37(4)	112(14)	28(3)	65(8)
中 型 車	7～8 時	2(2)	3(3)	1(1)	1(1)	0(0)	2(2)
	18～19時	3(3)	6(6)	0(0)	1(1)	0(0)	1(1)
乗 用 車	7～8 時	12(12)	23(23)	6(6)	9(9)	3(3)	17(17)
	18～19時	23(23)	41(41)	3(3)	9(9)	0(0)	6(6)

注) 端数処理により、日交通量と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 2-2-12 に示す数値を用いた。（資料 3－8（資料編 p.103）参照）

表 2-2-12 走行速度（16 時間平均）

単位：km/時						
予測断面	No 1	No 2	No 3	No 4	No 5	No 6
走行速度	31	47	55	44	50	62

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、±20 L (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.130）参照）

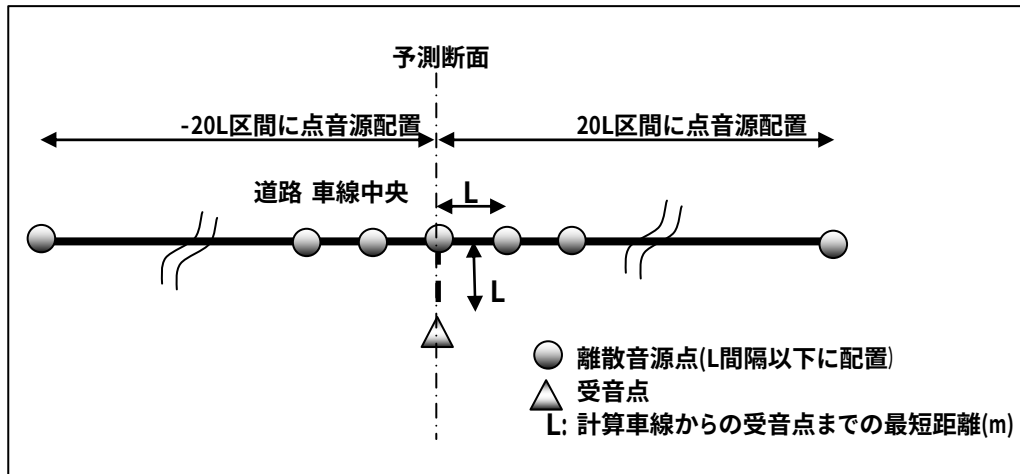


図 2-2-9(1) 音源配置図（道路延長方向の配置イメージ）

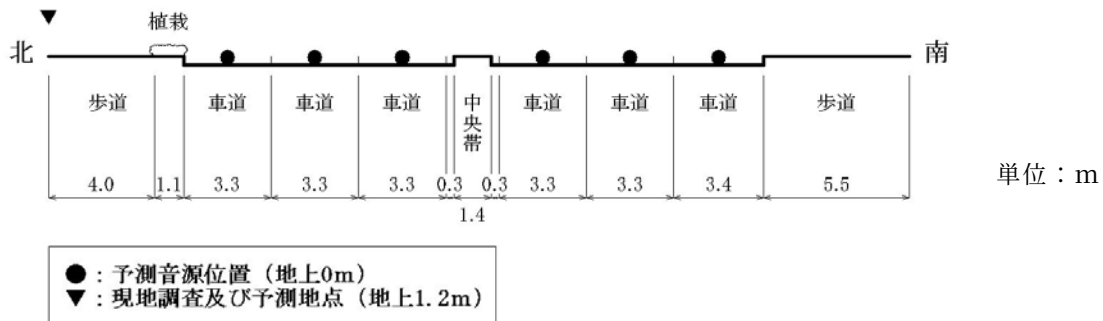


図 2-2-9(2) 音源配置図（道路断面方向の配置イメージ：No 3 断面の例）

(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 4－1 1（資料編 p.152）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					
予測地点	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	62	64	65	1	65以下
No 2	71	71	71	0	70以下
No 3	70	70	70	0	70以下
No 4	68	69	69	0	70以下
No 5	68	68	68	0	70以下
No 6	69	69	69	0	70以下

注)「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。

2-2-4 環境の保全のための措置^{注1)}

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。
- ・発生土の現場内、現場間のリサイクルを推進し、運搬土量を削減することにより、工事関係車両台数を減らすよう努める。
- ・工事関係の通勤者には、できる限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを指導し、通勤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。
- ・関係機関や愛大など各事業者との協議・調整を緊密に行う。

2-2-5 評 価

予測結果によると、工事関係車両の走行に伴う工事中の予測値は、大部分の地点で背景予測値と概ね同レベルである。

工事関係車両の走行に伴う騒音レベルは、№1地点及び№3～6地点については環境基準の値以下となるものの、№2地点については環境基準の値を上回る。この地点については、現況においても環境基準の値を上回っている状況であり、背景交通量に対する工事関係車両による増加分は約0dB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、軽微であると判断する。

しかし、本事業の実施にあたっては、現況において、環境基準の値を上回っている状況があることを考慮し、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。

なお、施工箇所に近接する№1地点においては、ここを走行する工事関係車両による騒音に、施工箇所から発生する建設機械の稼働による騒音が加わることにより、66dB^{注2)}とやや騒音レベルが高くなることが懸念される。このことから、施工時において、苦情があった場合等には、建設機械の稼働と工事関係車両の走行の状況を考慮し、適切に対応する。

注1)環境影響評価準備書における「予測の前提とした措置」及び見解書における事業者見解として記載した工事関係車両に対する出入口及び走行ルート分散化を図るという措置は、周辺の交通量の平準化等に寄与する措置ではあるが、総車両台数を削減する措置ではないため、環境影響評価書では削除した。

2)工事関係車両の走行による騒音レベルとの重合に用いた建設機械の稼働による騒音レベルは、定常騒音として計算した。(資料4-12(資料編p.155)参照)

2-3 新建築物関連車両の走行による騒音

2-3-1 概 要

新建築物の存在・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

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

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 (1)「既存資料による調査」(p.200) 参照)

(2) 現地調査

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 (2)「現地調査」(p.201) 参照)

2-3-3 予 測

(1) 予測事項

道路交通騒音の等価騒音レベル (L_{Aeq})

(2) 予測対象時期

新建築物の存在・供用時のうち、

- ・ 開通前
- ・ 開通後

(3) 予測場所

開通前の予測場所は、図 2-2-10(1)～(4)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№1～6の6地点とした。また、開通後は、樺町線においても新建築物関連車両の走行が想定されることから、予測場所は、図 2-2-10(5)～(8)に示すとおり、現地調査地点の6地点に、樺町線上の1地点(№7)を加えた7地点とした。^{注)}

なお、予測点は、道路端の高さ1.2mとした。

注) 見解書では、樺町線における騒音への影響については、樺町線アセスにおいて、必要な環境保全措置の検討が実施されていると聞いている旨を見解として記載したが、本事業による影響を把握するため、樺町線上においても予測場所を1地点設けて予測を行った。

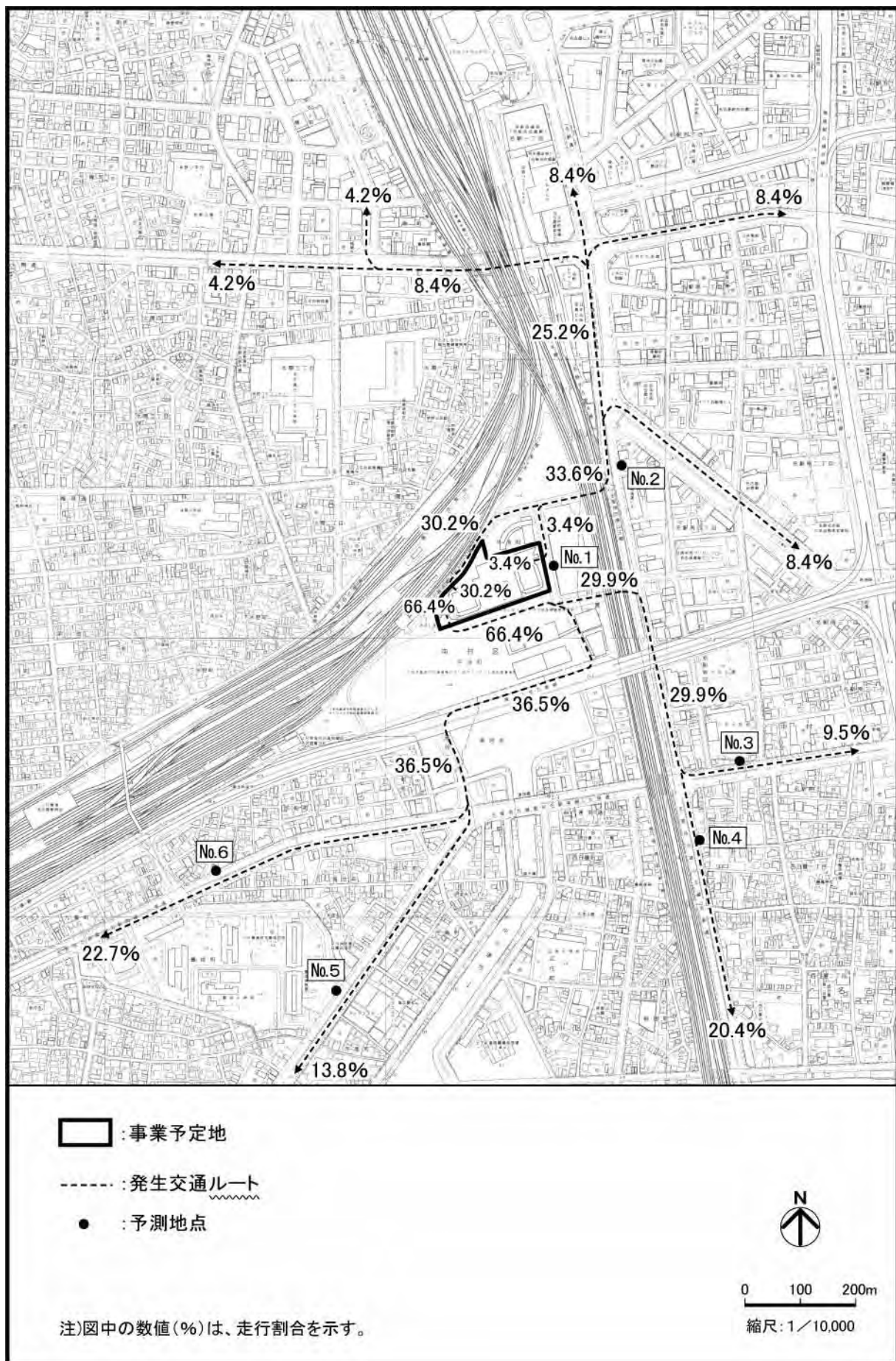


図 2-2-10(1) 施設来場車両の走行ルート、走行割合及び予測地点（開通前：発生）

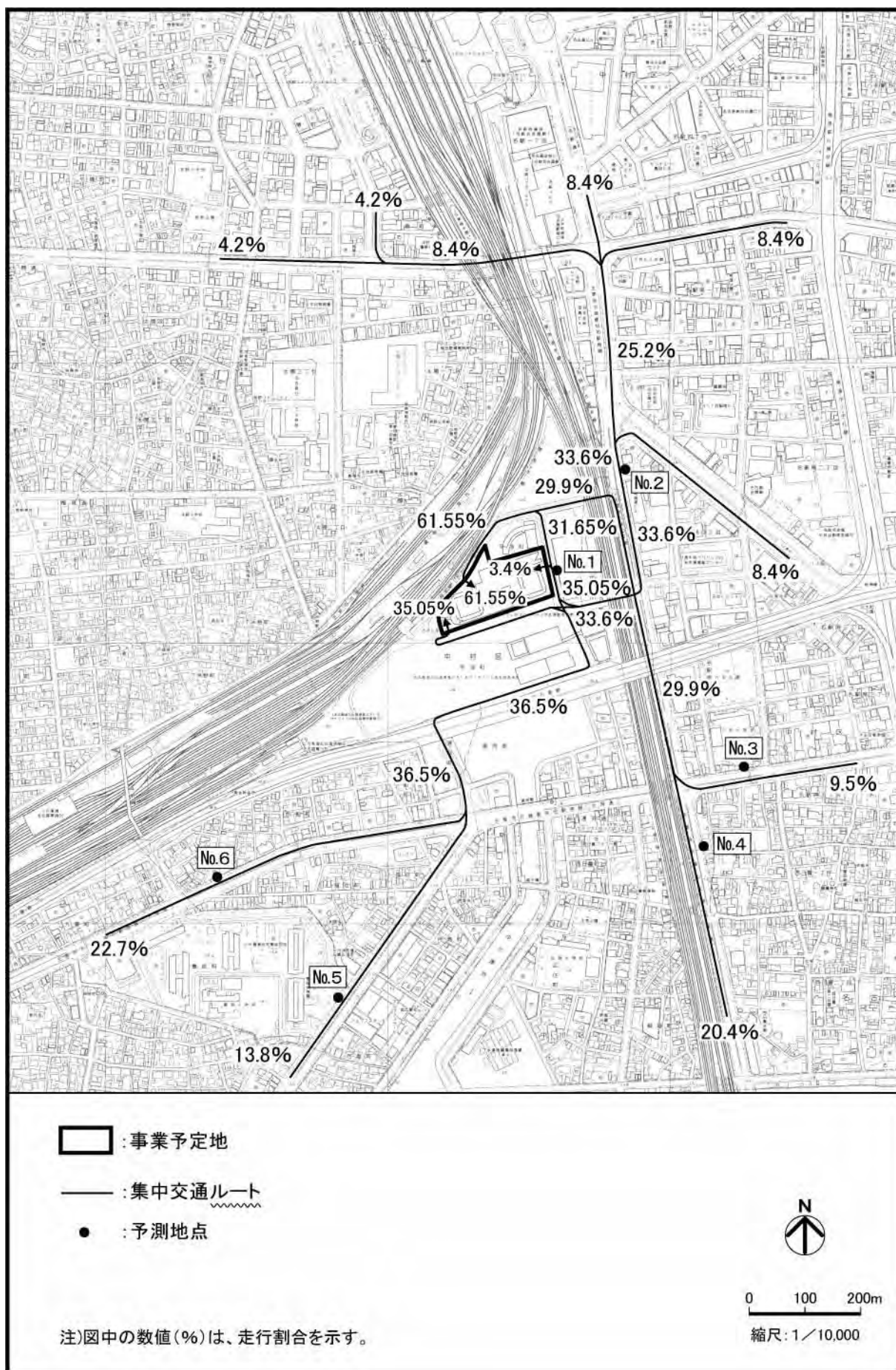


図 2-2-10(2) 施設来場車両の走行ルート、走行割合及び予測地点（開通前：集中）

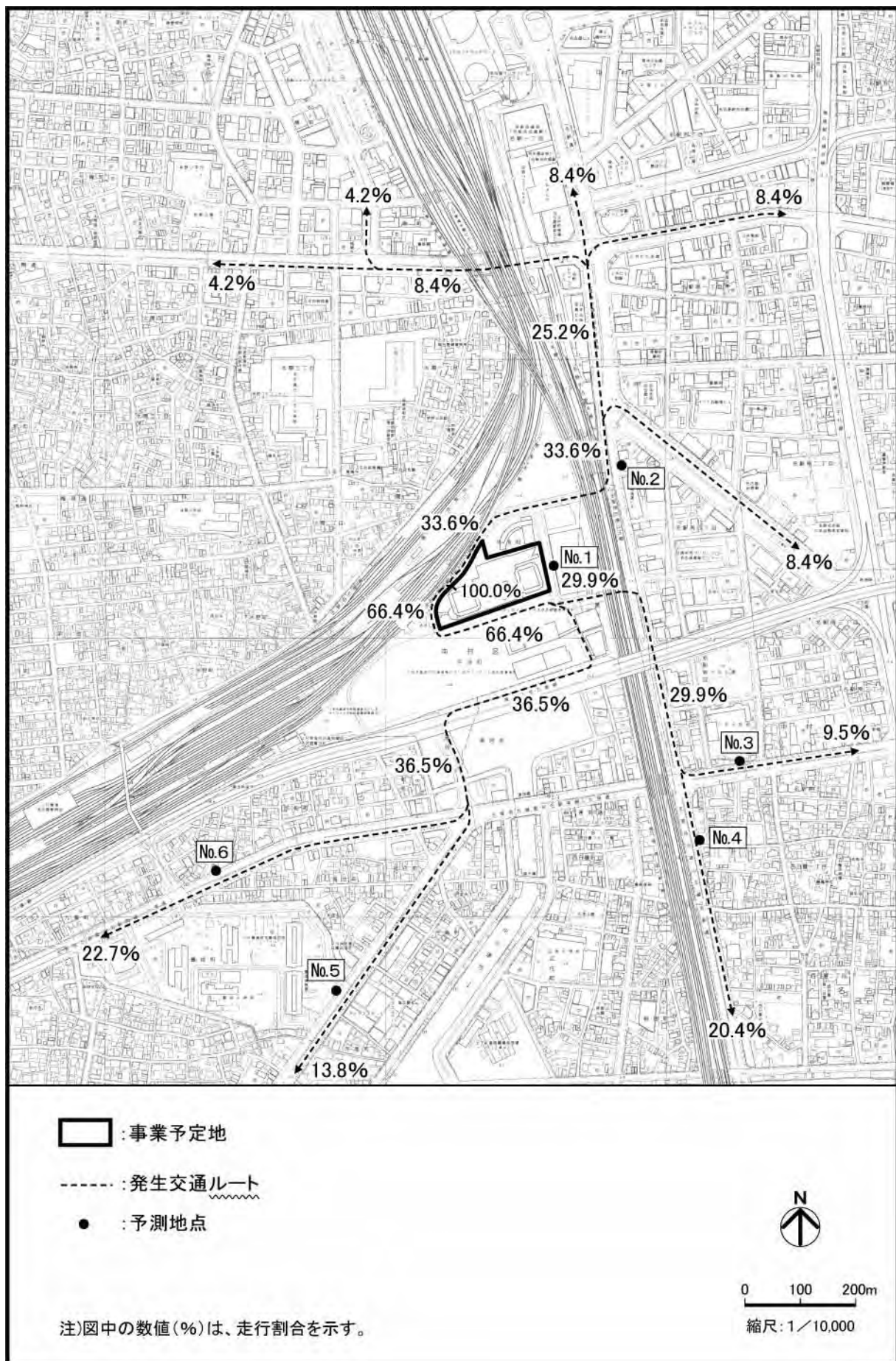


図 2-2-10(3) 荷捌き車両の走行ルート、走行割合及び予測地点（開通前：発生）

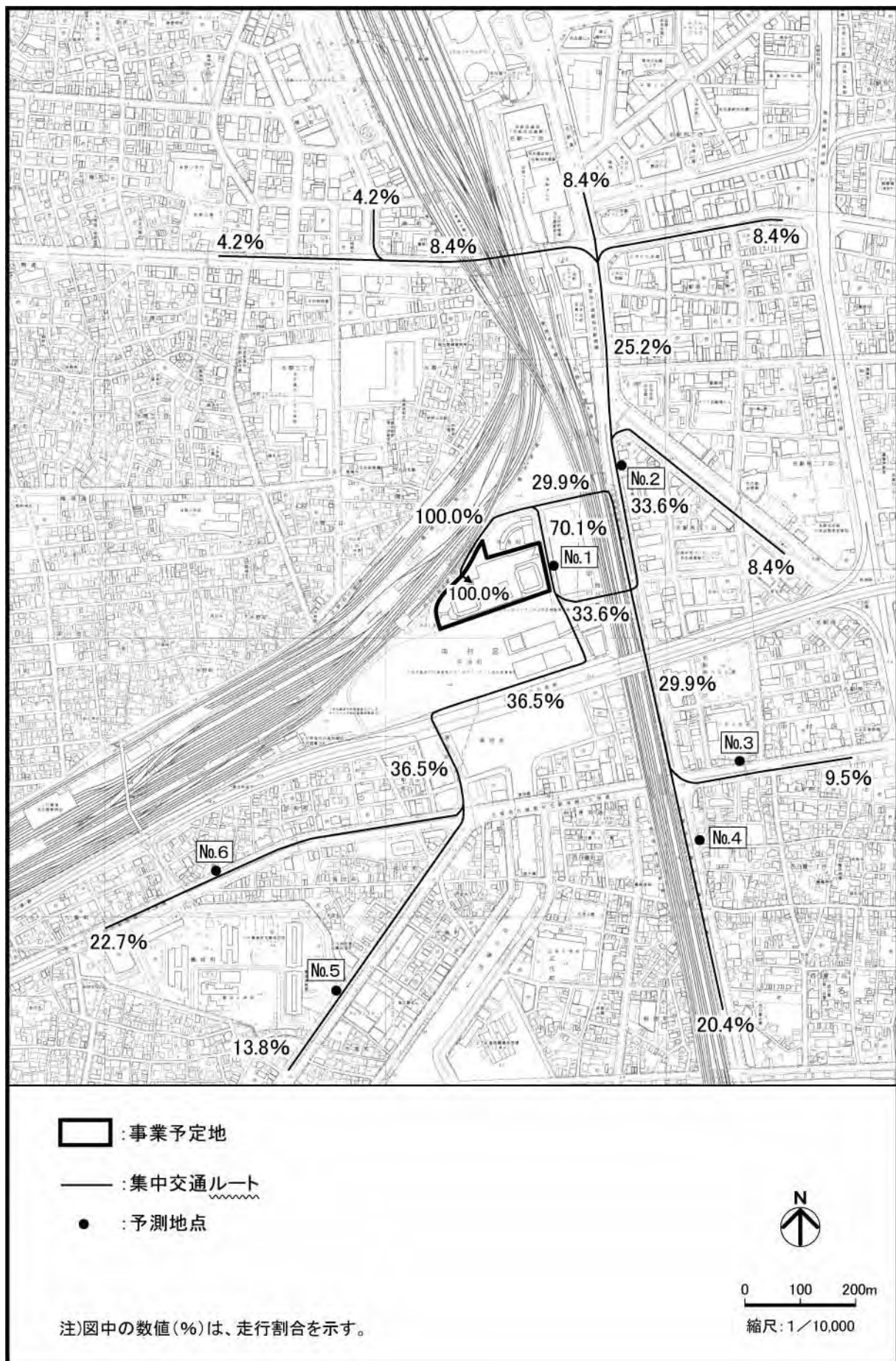


図 2-2-10(4) 荷捌き車両の走行ルート、走行割合及び予測地点（開通前：集中）

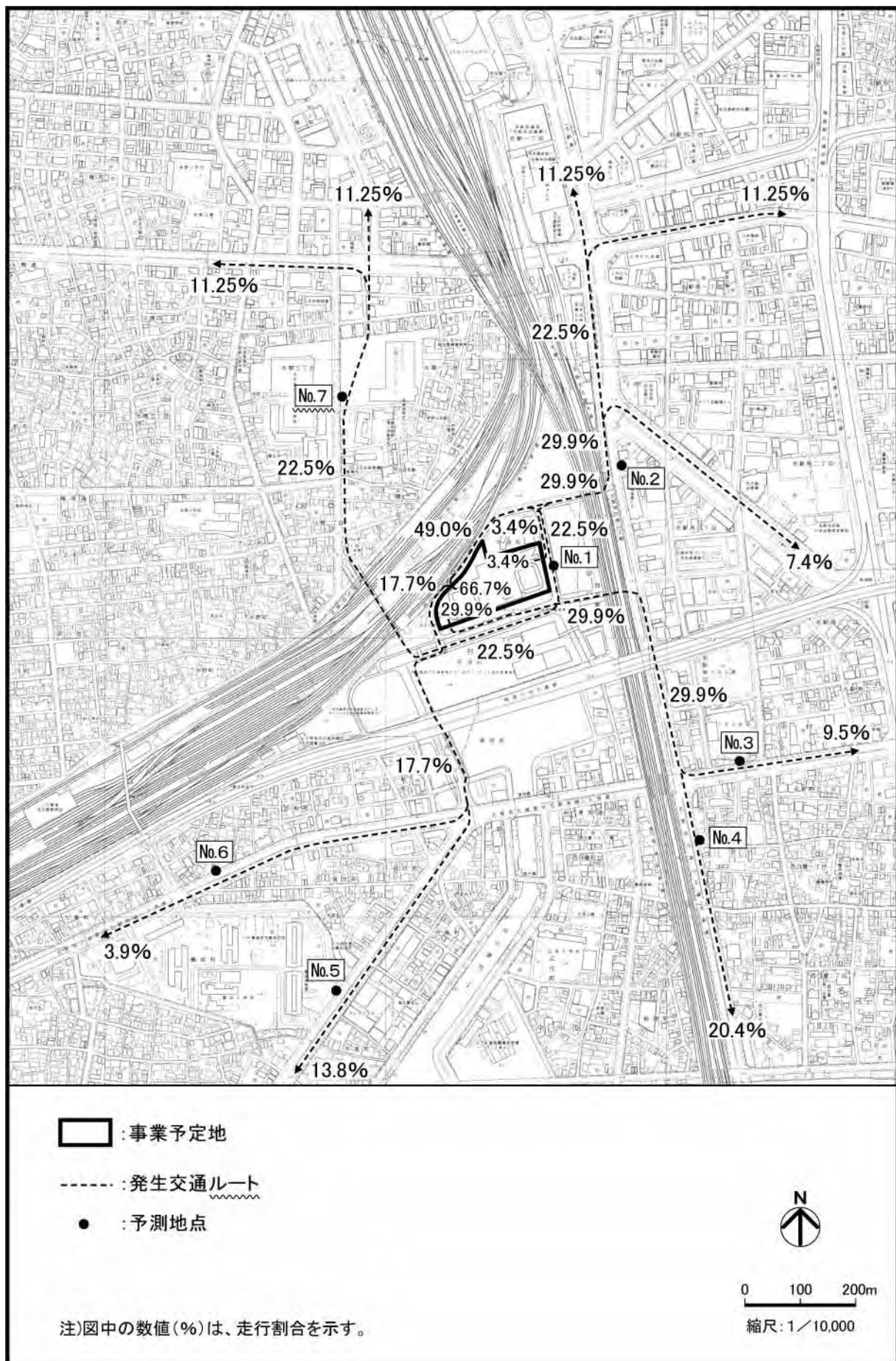


図 2-2-10(5) 施設来場車両の走行ルート、走行割合及び予測地点（開通後：発生）

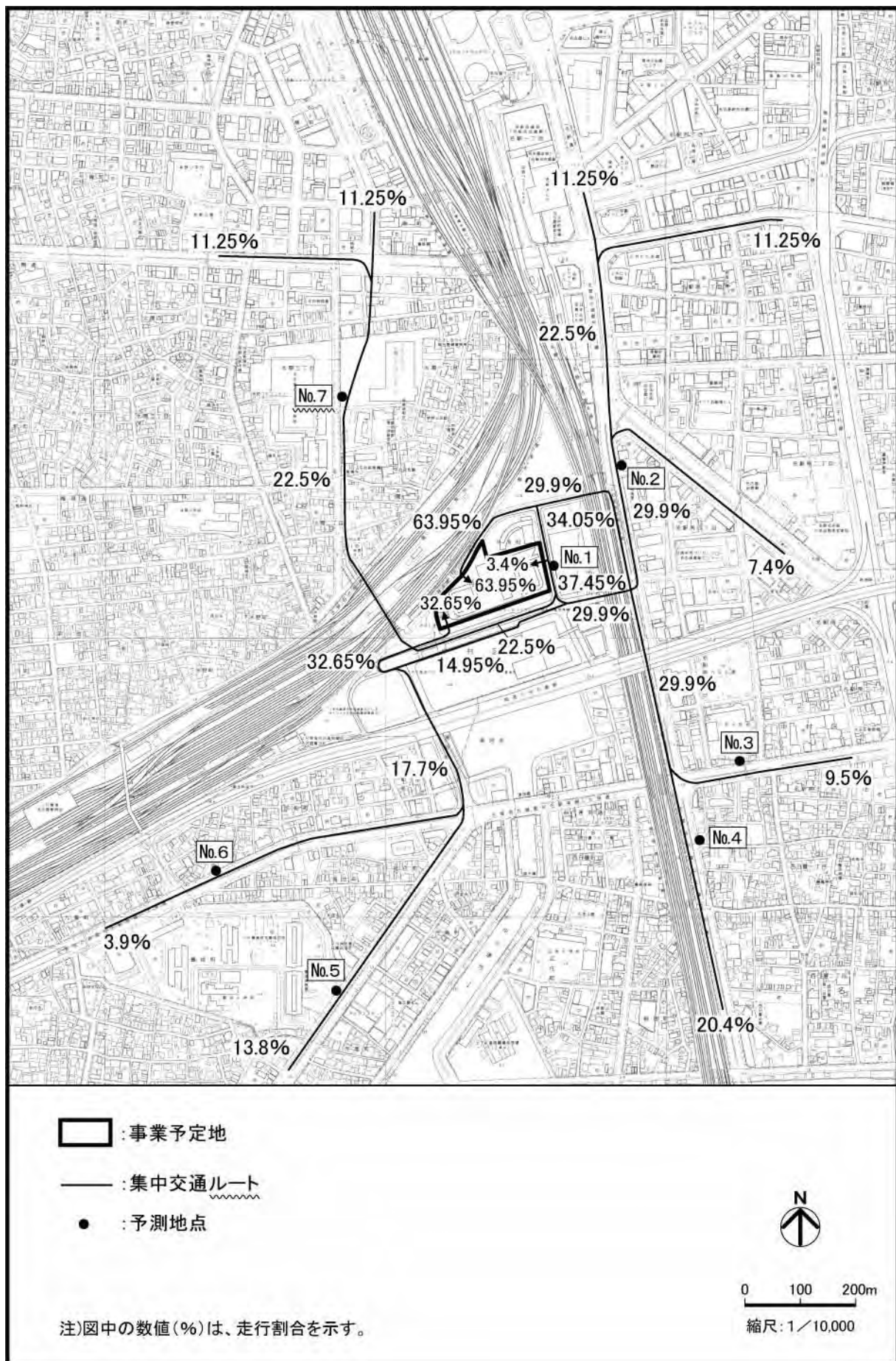


図 2-2-10(6) 施設来場車両の走行ルート、走行割合及び予測地点（開通後：集中）

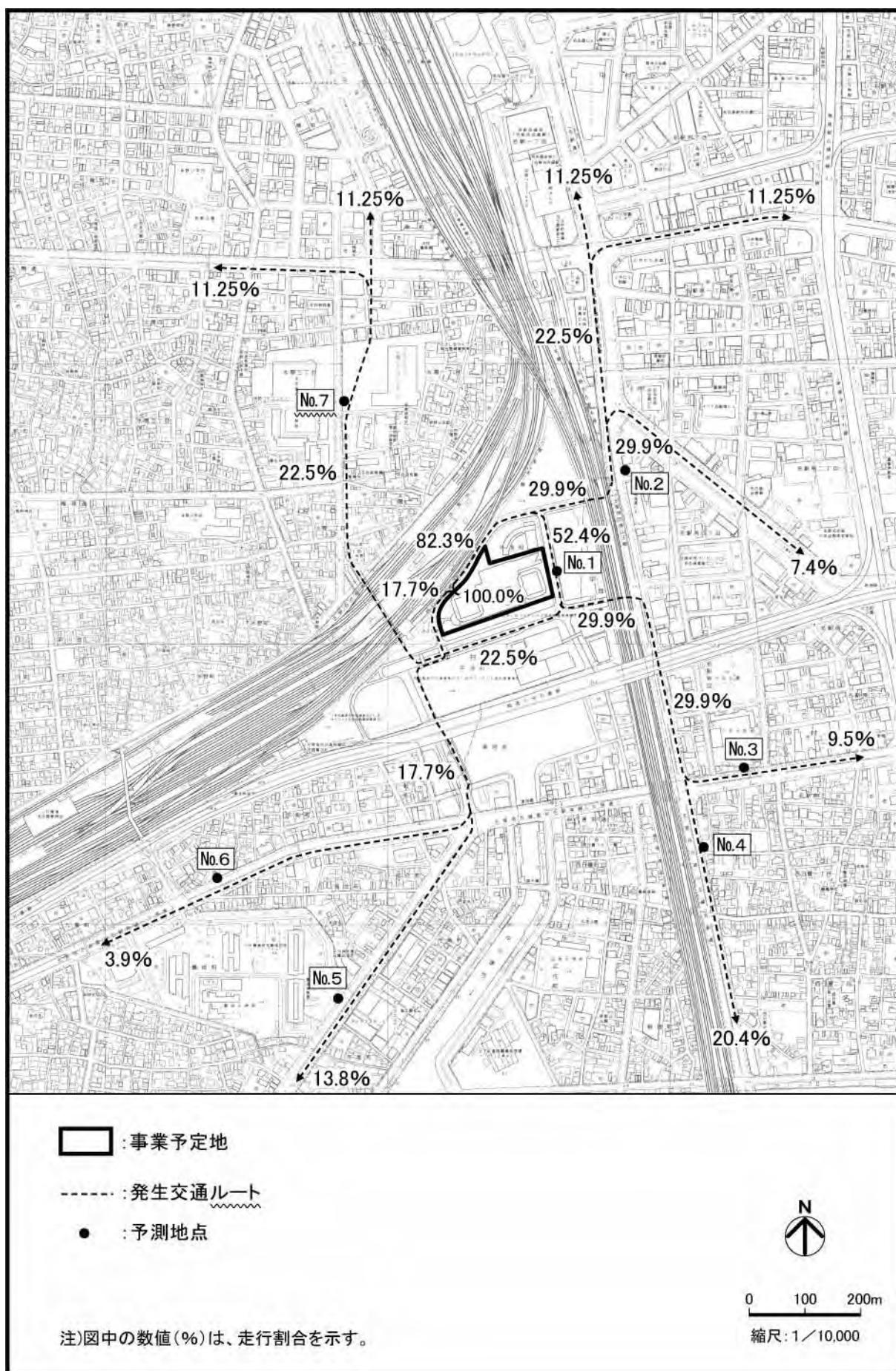


図 2-2-10(7) 荷捌き車両の走行ルート、走行割合及び予測地点（開通後：発生）

(4) 予測方法

① 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。

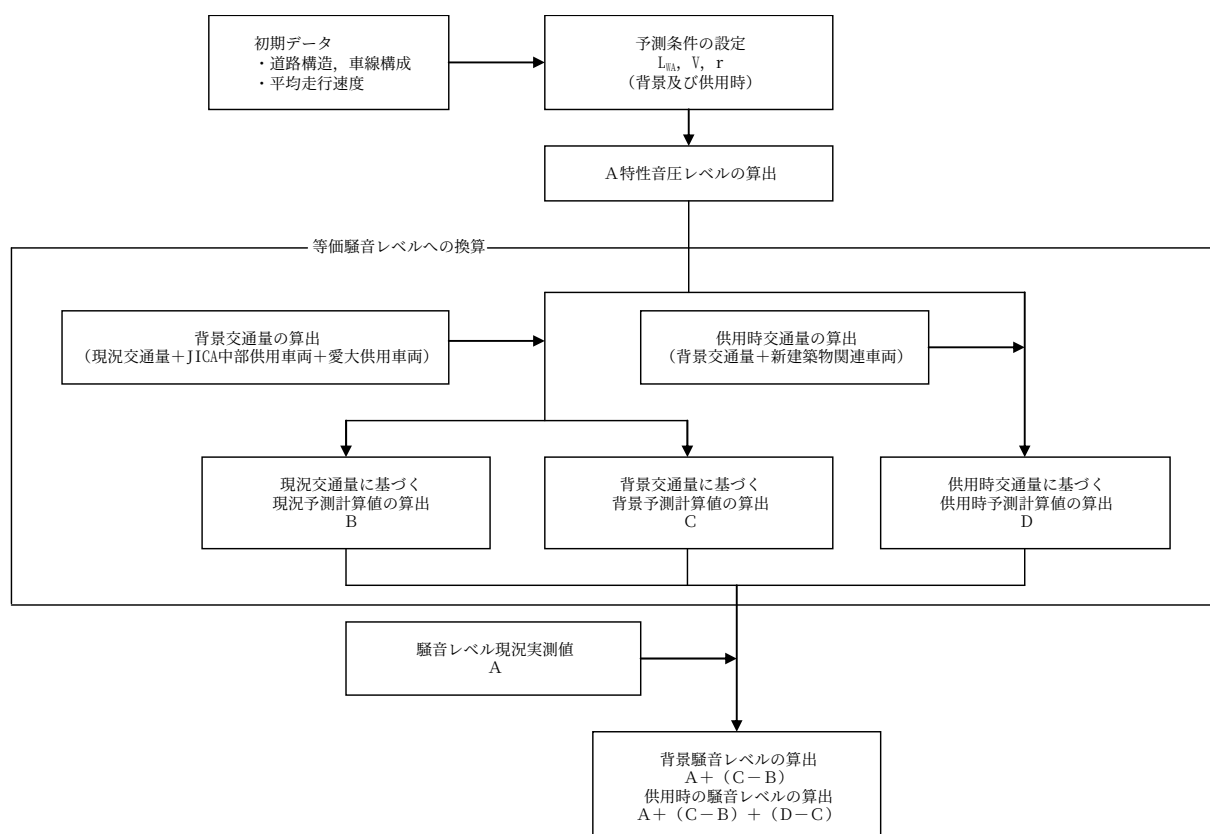
予測式は、2-2「工事関係車両の走行による騒音」と同じとした。(資料 4－9 (資料編 p.138) 参照)

ア 開通前

開通前には、事業予定地周辺において、現地調査時に工事中であった JICA 中部が供用されているとともに、現在計画中である愛大も供用される。これらのことから、開通前においては、JICA 中部及び愛大供用車両も含んで検討を行った。

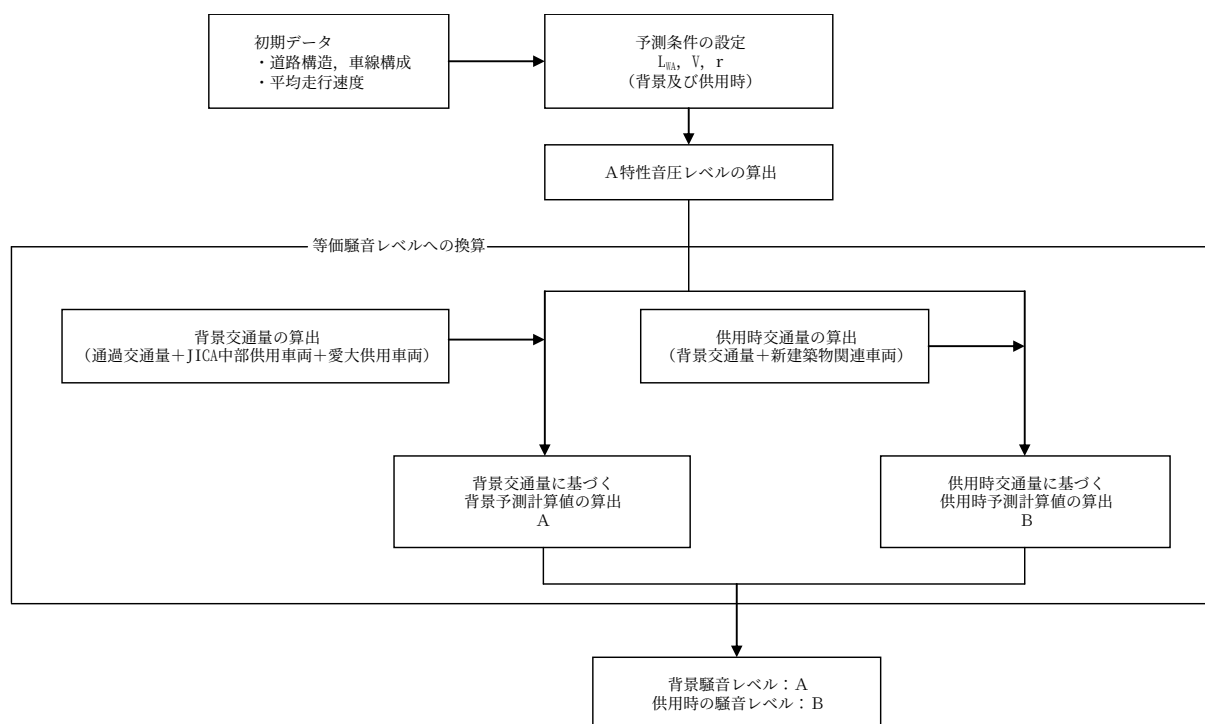
イ 開通後

開通後には、椿町線の全線供用開始により、事業予定地周辺の交通流が変化すると考えられる。このことから、開通後においては、JICA 中部及び愛大供用車両に併せ、椿町線の供用を反映した通過交通量も含んで検討を行った。



注) 図中の記号 (L_{WA} , V , r) は、資料 4－9 (資料編 p.138) 参照

図 2-2-11(1) 道路交通騒音の計算手順 (開通前)



注) 図中の記号 (L_{WA} 、 V 、 r) は、資料 4－9 (資料編 p.138) 参照
 図 2-2-11(2) 道路交通騒音の計算手順 (開通後)

② 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.130) に示すとおりである。

イ 交通条件の設定

(7) 背景交通量

7) 開通前

予測対象時期である開通前における背景交通量は、現況交通量に、JICA 中部及び愛大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 1-3 「新建築物関連車両の走行による大気汚染」(1-3-3 (4) ② エ (7) 7) 「開通前」(p.179) 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 3 (資料編 p.157) 参照)

表 2-2-14(1) 背景交通量（開通前：平日）

単位：台/16時間

予測地点	車 種	現況交通量 A	JICA中部供用車両 B	愛大供用車両 C	背景交通量 A + B + C
№ 1	大型車	14	0	0	14
	中型車	16	0	0	16
	小型貨物車	58	0	0	58
	乗用車	711	31	0	742
№ 2	大型車	855	0	0	855
	中型車	981	0	0	981
	小型貨物車	1,189	0	0	1,189
	乗用車	12,917	30	78	13,025
№ 3	大型車	943	0	0	943
	中型車	1,979	0	0	1,979
	小型貨物車	6,239	0	0	6,239
	乗用車	17,360	8	22	17,390
№ 4	大型車	108	0	0	108
	中型車	947	0	0	947
	小型貨物車	3,794	0	0	3,794
	乗用車	9,702	18	22	9,742
№ 5	大型車	454	0	0	454
	中型車	860	0	0	860
	小型貨物車	734	0	0	734
	乗用車	11,576	12	32	11,620
№ 6	大型車	1,034	0	0	1,034
	中型車	1,833	0	0	1,833
	小型貨物車	7,138	0	0	7,138
	乗用車	16,791	20	52	16,863

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 3（資料編 p.157）に示す時間交通量の合計は一致しない。

表 2-2-14(2) 背景交通量（開通前：休日）

単位：台/16時間

予測地点	車 種	現況交通量 A	JICA中部供用車両 B	愛大供用車両 C	背景交通量 A + B + C
№ 1	大型車	0	0	0	0
	中型車	15	0	0	15
	小型貨物車	50	0	0	50
	乗用車	1,176	41	0	1,217
№ 2	大型車	743	0	0	743
	中型車	218	0	0	218
	小型貨物車	786	0	0	786
	乗用車	11,337	40	10	11,387
№ 3	大型車	446	0	0	446
	中型車	362	0	0	362
	小型貨物車	1,633	0	0	1,633
	乗用車	16,987	12	2	17,001
№ 4	大型車	81	0	0	81
	中型車	235	0	0	235
	小型貨物車	942	0	0	942
	乗用車	10,133	24	2	10,159
№ 5	大型車	261	0	0	261
	中型車	150	0	0	150
	小型貨物車	182	0	0	182
	乗用車	8,799	16	4	8,819
№ 6	大型車	355	0	0	355
	中型車	327	0	0	327
	小型貨物車	1,945	0	0	1,945
	乗用車	17,818	26	6	17,850

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 3（資料編 p.169）に示す時間交通量の合計は一致しない。

1) 開通後

予測対象時期である開通後における背景交通量は、通過交通量に、JICA 中部及び愛大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 1-3「新建築物関連車両の走行による大気汚染」（1-3-3（4）② エ（7）イ）「開通後」（p.180）参照）

背景交通量は、表 2-2-15 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 3（資料編 p.181）参照）

表 2-2-15(1) 背景交通量（開通後：平日）

単位：台/16時間

予測地点	車 種	通過交通量 A	JICA中部供用車両 B	愛大供用車両 C	背景交通量 A + B + C
№ 1	大型車	289	0	0	289
	中型車	322	0	0	322
	小型貨物車	403	0	0	403
	乗用車	5,677	41	20	5,738
№ 2	大型車	785	0	0	785
	中型車	940	0	0	940
	小型貨物車	1,397	0	0	1,397
	乗用車	15,982	26	70	16,078
№ 3	大型車	591	0	0	591
	中型車	1,254	0	0	1,254
	小型貨物車	4,643	0	0	4,643
	乗用車	13,935	8	22	13,965
№ 4	大型車	105	0	0	105
	中型車	874	0	0	874
	小型貨物車	2,658	0	0	2,658
	乗用車	7,203	18	48	7,269
№ 5	大型車	637	0	0	637
	中型車	1,162	0	0	1,162
	小型貨物車	1,035	0	0	1,035
	乗用車	17,080	12	32	17,124
№ 6	大型車	860	0	0	860
	中型車	1,528	0	0	1,528
	小型貨物車	6,767	0	0	6,767
	乗用車	17,256	4	10	17,270
№ 7	大型車	625	0	0	625
	中型車	1,165	0	0	1,165
	小型貨物車	2,137	0	0	2,137
	乗用車	15,873	14	52	15,939

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 3（資料編 p.181）に示す時間交通量の合計は一致しない。

表 2-2-15(2) 背景交通量（開通後：休日）

単位：台/16時間

予測地点	車 種	通過交通量 A	JICA中部供用車両 B	愛大供用車両 C	背景交通量 A + B + C
№ 1	大型車	32	0	0	32
	中型車	445	0	0	445
	小型貨物車	203	0	0	203
	乗用車	4,599	54	3	4,656
№ 2	大型車	938	0	0	938
	中型車	358	0	0	358
	小型貨物車	934	0	0	934
	乗用車	12,149	34	8	12,191
№ 3	大型車	774	0	0	774
	中型車	664	0	0	664
	小型貨物車	1,315	0	0	1,315
	乗用車	13,175	12	2	13,189
№ 4	大型車	211	0	0	211
	中型車	603	0	0	603
	小型貨物車	713	0	0	713
	乗用車	7,467	24	6	7,497
№ 5	大型車	841	0	0	841
	中型車	582	0	0	582
	小型貨物車	337	0	0	337
	乗用車	13,973	16	4	13,993
№ 6	大型車	863	0	0	863
	中型車	1,022	0	0	1,022
	小型貨物車	1,903	0	0	1,903
	乗用車	17,076	4	2	17,082
№ 7	大型車	659	0	0	659
	中型車	1,233	0	0	1,233
	小型貨物車	2,357	0	0	2,357
	乗用車	17,503	22	6	17,531

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 3（資料編 p.195）に示す時間交通量の合計は一致しない。

(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。

新建築物関連車両の交通量は、表 2-2-16 及び資料 4－1 3（資料編 p.157）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 1－3（資料編 p.15）参照）

表 2-2-16(1) 新建築物関連車両の交通量（開通前）
単位：台/16時間

予測地点	車 種	平 日	休 日
№ 1	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	121	121
	乗用車	1,176	751
№ 2	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	116	116
	乗用車	2,254	1,442
№ 3	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	34	34
	乗用車	636	408
№ 4	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	70	70
	乗用車	1,370	876
№ 5	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	48	48
	乗用車	926	592
№ 6	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	78	78
	乗用車	1,522	972

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 3（資料編 p.157）に示す時間交通量の合計は一致しない。

表 2-2-16(2) 新建築物関連車両の交通量（開通後）

単位：台/16時間

予測地点	車 種	平 日	休 日
№ 1	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	210	210
	乗用車	2,012	1,285
№ 2	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	100	100
	乗用車	2,006	1,282
№ 3	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	34	34
	乗用車	636	408
№ 4	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	70	70
	乗用車	1,370	876
№ 5	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	48	48
	乗用車	926	592
№ 6	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	14	14
	乗用車	260	166
№ 7	大型車	0	0
	中型車	0	0
	小型貨物車	78	78
	乗用車	1,510	964

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 3（資料編 p.181）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 2-2-17 に示す数値を用いた。（資料 3－8（資料編 p.103）参照）

なお、№ 7 地点については、新設道路であることから、設計速度を用いた。

表 2-2-17 走行速度（16 時間平均）

単位：km/時

予測断面		№ 1	№ 2	№ 3	№ 4	№ 5	№ 6	№ 7
走行速度	平日	31	47	55	44	50	62	50
	休日	33	47	54	44	48	58	50

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) ② エ「音源条件」(p.213) 参照)

(5) 予測結果

① 開通前

開通前における道路交通騒音の昼間の等価騒音レベルの予測結果は、表 2-2-18 に示しておりである。(時間別の予測結果は、資料 4－1 4 (資料編 p.209) 参照)

表 2-2-18(1) 道路交通騒音の昼間の等価騒音レベルの予測結果 (開通前：平日)
単位：dB

予測地点	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	62	62	65	3	65以下
No 2	71	71	71	0	70以下
No 3	70	70	70	0	70以下
No 4	68	68	69	1	70以下
No 5	68	68	68	0	70以下
No 6	69	69	69	0	70以下

注)「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。

表 2-2-18(2) 道路交通騒音の昼間の等価騒音レベルの予測結果 (開通前：休日)
単位：dB

予測地点	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	61	61	63	2	65以下
No 2	71	71	71	0	70以下
No 3	69	69	69	0	70以下
No 4	68	68	68	0	70以下
No 5	67	67	67	0	70以下
No 6	68	68	68	0	70以下

注)「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 開通後

開通後における道路交通騒音の昼間の等価騒音レベルの予測結果は、表 2-2-19 に示すとおりである。（時間別の予測結果は、資料 4－1 4（資料編 p.215）参照）

表 2-2-19(1) 道路交通騒音の昼間の等価騒音レベルの予測結果
（開通後：平日）

単位：dB

予測地点	背景予測値	供用時予測値	増加分	環境基準
No 1	67	68	1	65以下
No 2	70	70	0	70以下
No 3	70	70	0	70以下
No 4	67	68	1	70以下
No 5	70	70	0	70以下
No 6	71	71	0	70以下
No 7	60	60	0	70以下

注)「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。

表 2-2-19(2) 道路交通騒音の昼間の等価騒音レベルの予測結果
（開通後：休日）

単位：dB

予測地点	背景予測値	供用時予測値	増加分	環境基準
No 1	66	67	1	65以下
No 2	69	69	0	70以下
No 3	69	69	0	70以下
No 4	66	67	1	70以下
No 5	69	69	0	70以下
No 6	70	70	0	70以下
No 7	59	59	0	70以下

注)「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。

2-3-4 環境の保全のための措置^{注)}

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。
- ・交通負荷低減に向けたコミュニティバスの導入を検討する。
- ・新建築物関連車両の動線及び駐車場出入口から料金ゲートまでの滞留長を適切に確保するなど、周辺交通渋滞の緩和を図る。

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伴う供用時の予測値は、開通前及び開通後における№2、№3、№5及び№6地点、開通後における№7地点については、背景予測値と概ね同レベルであるが、№1地点については、開通前で2～3 dB、開通後で1 dB、№4地点については、開通前で0～1 dB、開通後で1 dBの増加となる。

新建築物関連車両の走行に伴う騒音レベルは、開通前においては、平日及び休日ともに、№1地点及び№3～6地点については環境基準の値以下となるものの、№2地点については環境基準の値を上回る。この地点については、現況実測値においても環境基準の値を上回っている状況である。背景交通量に対する新建築物関連車両による増加分は約0 dB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、軽微であると判断する。

また、開通後においては、平日では№2～5及び№7地点、休日では№2～7地点については環境基準の値以下となるものの、平日の№1及び№6地点、休日の№1地点については環境基準の値を上回る。これらの地点についても、背景予測値において環境基準の値を上回っている状況である。背景交通量に対する新建築物関連車両による増加分は0～1 dB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、軽微であると判断する。

本事業の実施にあたっては、現況実測値もしくは背景予測値において、環境基準の値を上回っている状況があることを考慮し、新建築物利用者には、できる限り公共交通機関の利用を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。

注) 環境影響評価準備書における「予測の前提とした措置」及び見解書における事業者見解として記載した新建築物関連車両に対する出入口の分散化を図るという措置は、周辺の交通量の平準化等に寄与する措置ではあるが、総車両台数を削減する措置ではないため、環境影響評価書では削除した。