

資料編

目 次

1	事業計画関連	
	資料 1-1	工事工程表…………… 資-1
	資料 1-2	予測時期の設定…………… 資-5
2	地球環境関連	
	資料 2-1	損失時間の算定…………… 資-15
3	大気質関連	
	資料 3-1	走行速度調査結果…………… 資-31
	資料 3-2	気象の異常年検定結果…………… 資-41
	資料 3-3	排出ガスの拡散計算式…………… 資-43
	資料 3-4	日平均値の年間98%値または2%除外値への変換 の回帰式…………… 資-46
	資料 3-5	建設機械の稼働に係る大気汚染物質排出量算定…………… 資-47
	資料 3-6	車両の排出ガスの拡散計算式…………… 資-50
	資料 3-7	建設機械の稼働による短期将来濃度の予測結果…………… 資-52
4	騒音関連	
	資料 4-1	騒音調査結果…………… 資-53
	資料 4-2	建設作業騒音の予測方法…………… 資-66
	資料 4-3	道路交通騒音の予測方法…………… 資-67
	資料 4-4	鉄道騒音の予測方法…………… 資-70
	資料 4-5	既設坑口周辺の環境騒音…………… 資-71
5	振動関連	
	資料 5-1	振動調査結果…………… 資-73
	資料 5-2	建設作業及び施設振動の予測方法…………… 資-89
	資料 5-3	道路交通振動の予測方法…………… 資-90
6	廃棄物等関連	
	資料 6-1	廃棄物等算定量の算出根拠…………… 資-93
7	地域交通関連	
	資料 7-1	交通関連現地調査結果…………… 資-94
	資料 7-2	交差点需要率の算定…………… 資-182
	資料 7-3	交差点需要率の算定（道路等に係る計画等）…………… 資-192
8	隣接区域（川崎大師駅から東門前駅間）の影響予測	
	資料 8-1	大気質予測…………… 資-200
	資料 8-2	騒音予測…………… 資-222
	資料 8-3	振動予測…………… 資-238
	資料 8-4	隣接区間に係る工事工程…………… 資-253
	資料 8-5	予測時期の設定…………… 資-257

1 事業計画関連

1 事業計画関連

資料 1-1 工事工程表

工事工程表は、表 1.1-1 に示すとおりである。

本事業に係る主な工事は、鈴木町駅～川崎大師駅間工事及び川崎大師駅工事を実施する計画であり、工事期間は、工事着手から完了まで概ね 13 年を計画している。

表 1.1-1(1) 工事工程表 (工事開始後 1 年目～4 年目)

項目	1年目												2年目												3年目												4年目																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44												
積工からの月数	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
バックホウ	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20							
ラフタークレーン	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20						
クローラクレーン	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20					
4.9t～28t	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20					
オールテレメンクレーン	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20					
油圧式入引機構	255N																																																							
ロードローラー	10t																																																							
タヤローラー	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40							
モーターグレーダー	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40						
3.1m																																																								
エアリアルコンパニオン	2.3～6m																																																							
積打圧機	131KN																																																							
空気圧機構	3.45～21.7m³/min																																																							
ボートリグマン	18.5kW																																																							
コンクリートミキサー車	7m³/h																																																							
コンクリートポンプ車	46m³/h																																																							
バックホウ	0.1～0.8m³	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2							
ラフタークレーン	18t～50t	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
クローラクレーン	100t～120t	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
4.9t～28t	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1							
オールテレメンクレーン	100t～160t	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
油圧式入引機構	255N																																																							
ロードローラー	10t																																																							
タヤローラー	8～20t	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2							
モーターグレーダー	3.1m	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2						
エアリアルコンパニオン	2.3～6m	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2						
積打圧機	131KN																																																							
空気圧機構	3.45～21.7m³/min																																																							
ボートリグマン	18.5kW																																																							
コンクリートミキサー車	7m³/h																																																							
コンクリートポンプ車	46m³/h																																																							
大車台数 (作業)	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320							
小車台数 (通車時)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100							
大車台数 (通車時)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100							

注) [] : 夜間の工事を示す。

資料 1 - 2 予測時期の設定

(1) 建設機械の稼働

建設機械の稼働に伴う大気質、騒音、振動の予測時期の設定については、以下のような考え
方から時期の設定を行った。

① 大気質

建設機械の稼働に係る長期将来濃度の予測時期は、図 1.2-1 に示すとおりである。

なお、本グラフは、全建設機械の稼働時間を昼間 8 時～18 時の昼休みを除く 9 時間、夜間 20 時～翌 8 時の 12 時間とし、また 1 月あたりの稼働日数を 20 日として設定した。

予測時期の設定にあたっては、建設機械の稼働に伴い発生する窒素酸化物及び粒子状物質の年間排出量（1 年間の合計）が最大となり、大気質への影響が最大となる 1 年間を予測時期とし、工事開始後 85 カ月目～96 カ月目の 1 年間とした。

また、短期将来濃度の予測時期は、図 1.2-2 に示すとおりである。

予測時期の設定にあたっては、月ごとの日稼働台数に基づき想定した建設機械の稼働に伴い発生する窒素酸化物及び粒子状物質の時間排出量（1 時間の合計）が最大となり、大気質への影響が最大となる 1 時間を予測時期とし、工事開始後 86 カ月目～96 カ月目の昼間の中の 1 カ月間とした。（「条例環境影響評価準備書」（以下、「条例準備書」とする）では 86 カ月目を予測対象とした）。

② 騒音

騒音については、図 1.2-3 に示すとおり、月ごとの日稼働台数による音響パワーレベルが最大となる時期とした。

なお、夜間（20 時～翌 8 時）の建設機械の配置時においては、騒音の基準として昼間（6 時～22 時）と夜間（22 時～翌 6 時）の二つ基準と重なるため、基準が厳しい夜間の基準を前提とした。

結果として、昼間は、工事開始後 86 カ月目～96 カ月目が最大となり、夜間は 85 カ月目が最大となった。

（条例準備書では昼間 86 カ月目、夜間 85 カ月目を予測対象とした）。

③ 振動

振動については、図 1.2-4 に示すとおり、月ごとの日稼働台数による基準点振動レベルが最大となる時期とした。

なお、夜間（20 時～翌 8 時）の建設機械の配置時においては、振動の基準として昼間（8 時

～19時)と夜間(19時～翌8時)の二つ基準と重なるため、基準が厳しい夜間の基準を前提とした。

結果として、昼間は工事開始後86ヵ月目～96ヵ月目が最大となり、夜間は工事開始後85ヵ月目が最大となった。

(条例準備書では昼間86ヵ月目、夜間85ヵ月目を予測対象とした)。

■大気質（長期予測の期間）

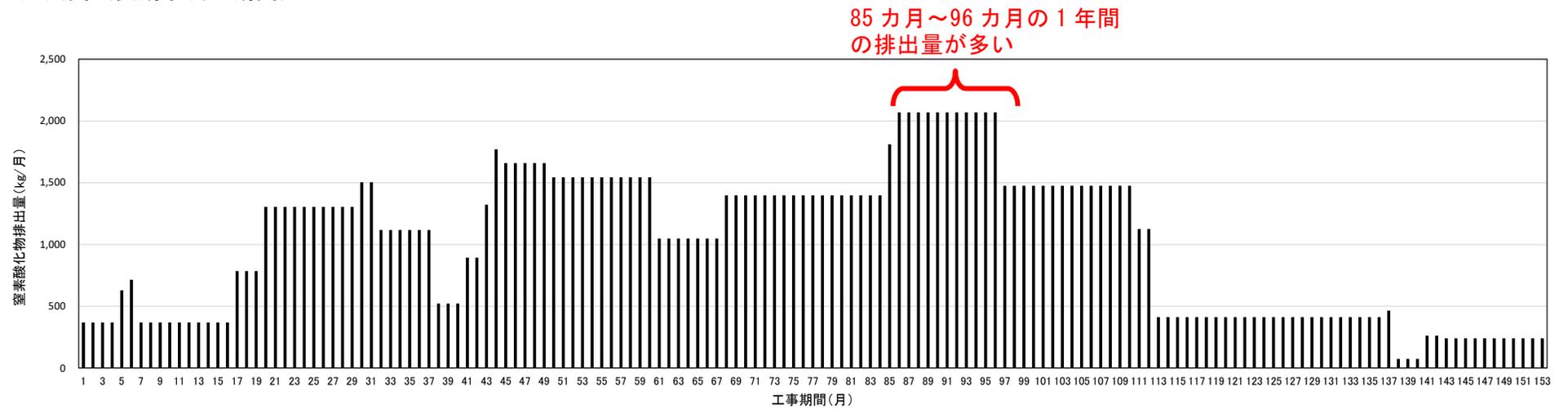


図 1.2-1 (1) 建設機械の稼働による窒素酸化物の月別の排出量

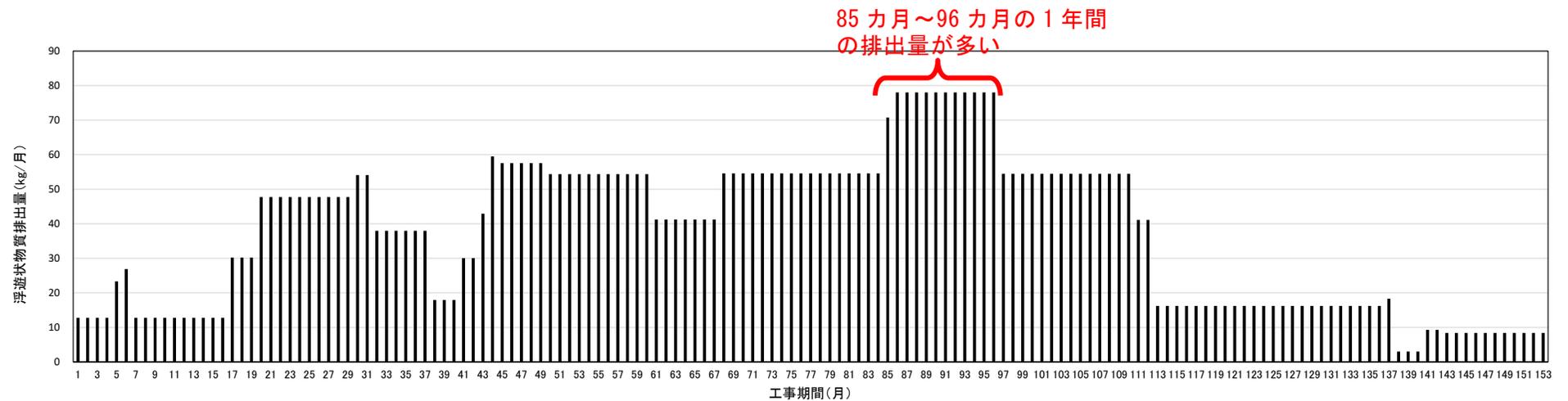


図 1.2-1 (2) 建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の月別の排出量

■大気質（短期予測の期間）

86 カ月～96 カ月に時間別の排出量が多い

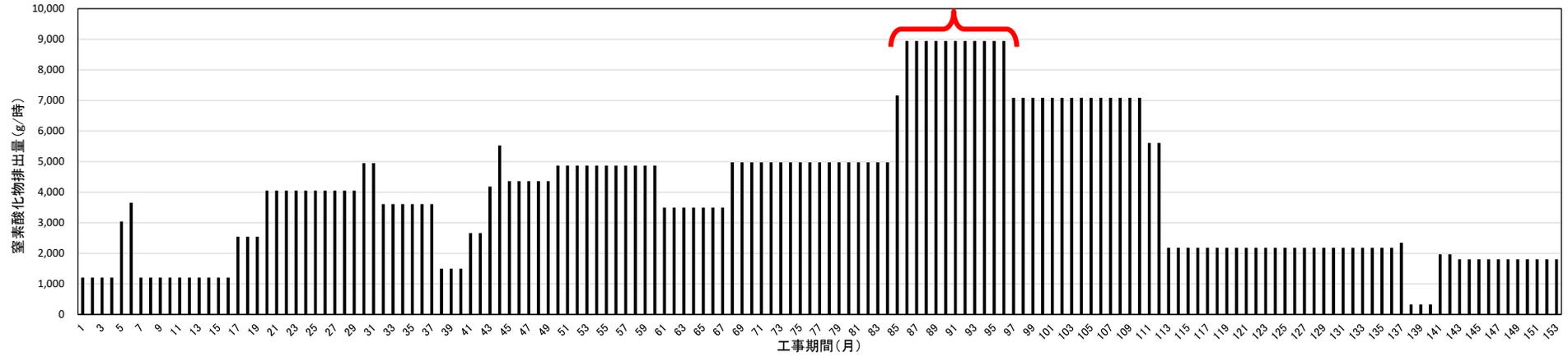


図 1.2-2 (1) 各月の建設機械の稼働による窒素酸化物の時間排出量

86 カ月～96 カ月に時間別の排出量が多い

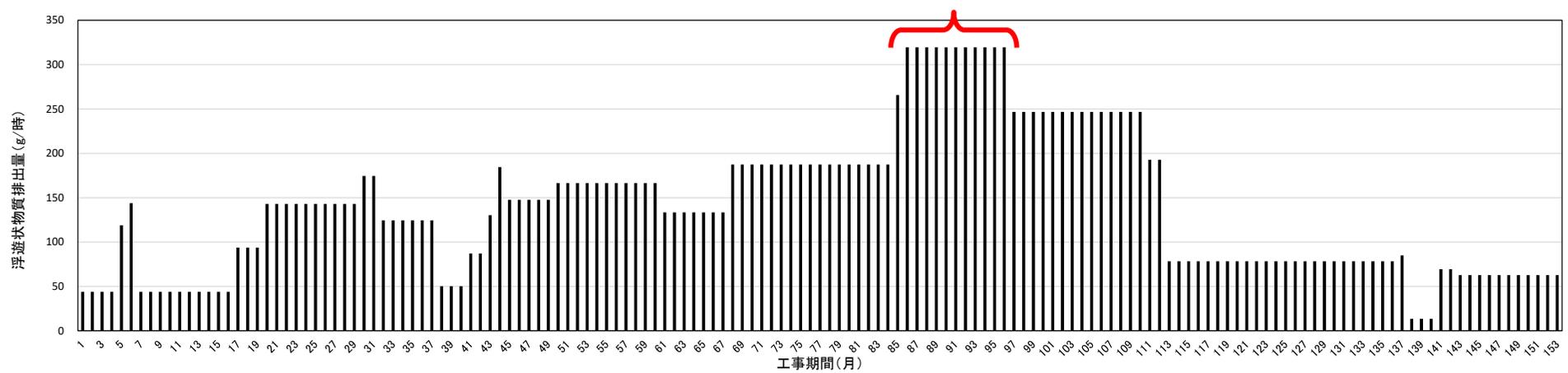


図 1.2-2 (2) 各月の建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の時間排出量

騒音

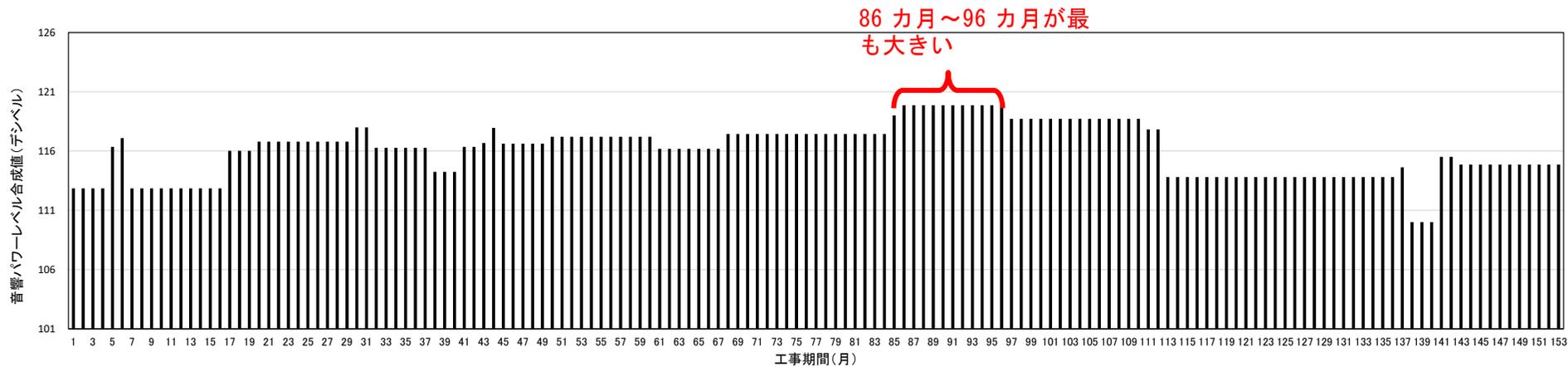


図 1.2-3 (1) 建設機械の稼働による騒音の 1 日当たり (昼間) の音響パワーレベル合成値

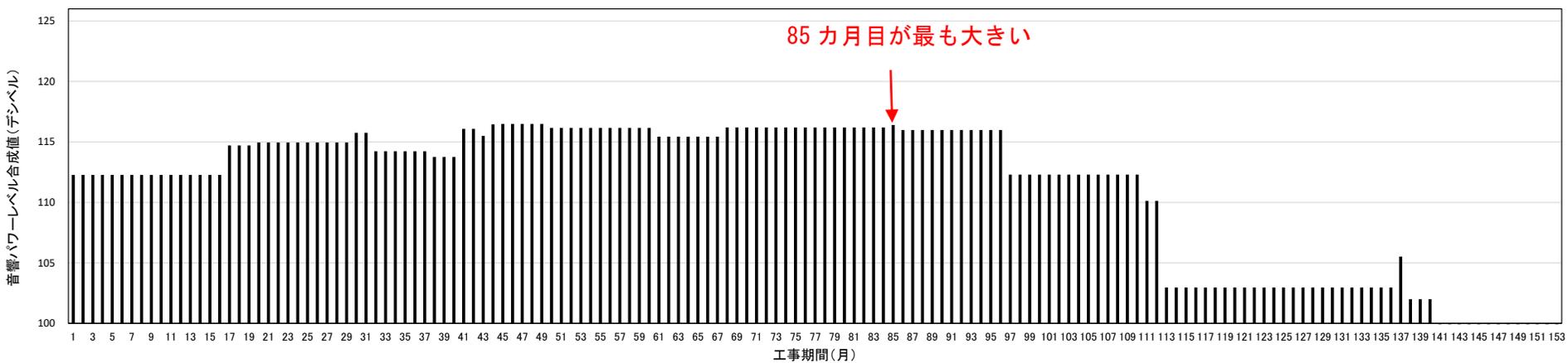


図 1.2-3 (2) 建設機械の稼働による騒音の 1 日当たり (夜間) の音響パワーレベル合成値

■ 振動

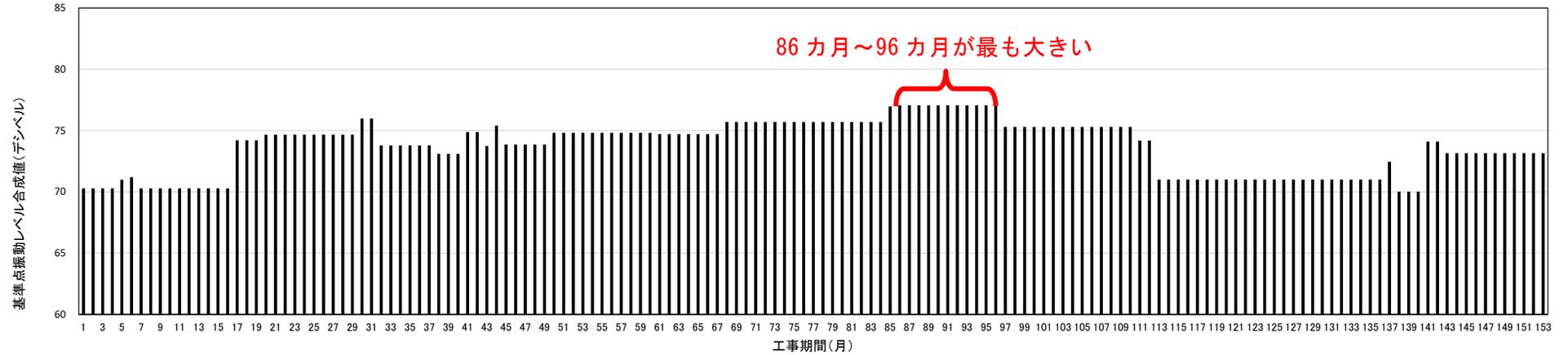


図 1.2-4 (1) 建設機械の稼働による振動の 1 日当たり (昼間) の基準点振動レベル合成値

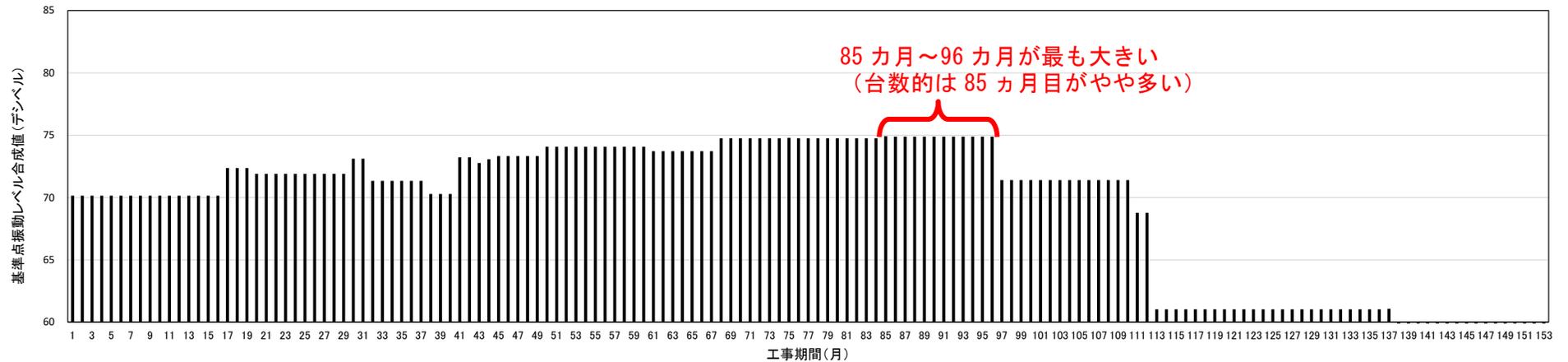


図 1.2-4 (2) 建設機械の稼働による振動の 1 日当たり (夜間) の基準点振動レベル合成値

(2) 工事用車両の走行

工事用車両の走行に伴う大気質、騒音、振動の予測時期の設定については、図 1.2-5～図 1.2-7 に示した工事用車両の台数を踏まえ、以下のような考え方から時期の設定を行った。

① 大気質

工事用車両の走行に伴う長期将来濃度の予測時期は、図 1.2-5 に示すとおり、工事期間中で工事用車両による排出量が最も多くなる工事開始後 85 カ月目～96 カ月目の 1 年間とした。

なお、1 月あたりの稼働日数が 20 日として設定した。また、本グラフの目的は、排出ガスが最大となる期間を確認することであることから、グラフにおいては走行時の地点による走行速度や走行距離の違いを考慮せずに、自動車自体から出る排ガス量の合計量を比較した。

具体的には、「道路環境影響評価の技術手法」をもとに、40 k m 走行時の 1 台当たりの 2030 年次の排出係数（窒素酸化物：大型車 0.353 g/km、小型車 0.048 g/km、浮遊粒子状物質：大型車 0.006663 g/km、小型車 0.000540 g/km）の値に台数を掛け合わせ、かつ 24 時間のうち昼間は 9 時間、夜間は 12 時間稼働するものとして計算した。

② 騒音

騒音については、図 1.2-6 に示すとおり、日走行台数による音響パワーレベルが最大となる時期とした。

なお、本グラフの目的は、騒音が最大となる期間を確認することであることから、グラフにおいては走行時のユニットパターンの変化や地点による走行速度の違いを考慮せずに、ASJ RTN-Model 2023 の密粒舗装 50 k m 走行時の 1 台当たりのパワーレベル（小型車 93.86dB、大型車 101.26dB）の値を前提に算出した。

昼間、夜間ともに、工事開始後 85 カ月目～96 カ月目が最大となった。

（上記のいずれの期間も同様の条件になるため、条例準備書では最初の月の 85 カ月目を予測対象の前提とした）。

③ 振動

振動については、図 1.2-7 に示すとおり、日走行台数（小型車への換算台数）が最大となる時期とした。

昼間、夜間ともに、工事開始後 85 カ月目～96 カ月目が最大となった。

（上記のいずれの期間も同様の条件になるため、条例準備書では最初の月の 85 カ月目を予測対象の前提とした）。

■大気質

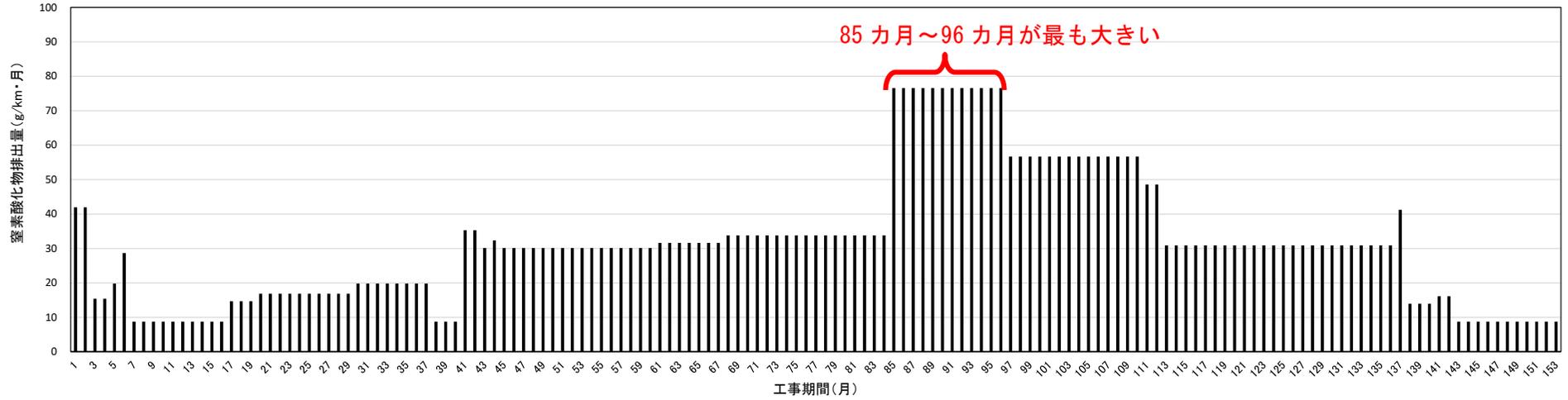


図 1.2-5 (1) 工事用車両の走行による窒素酸化物の各月の排出量

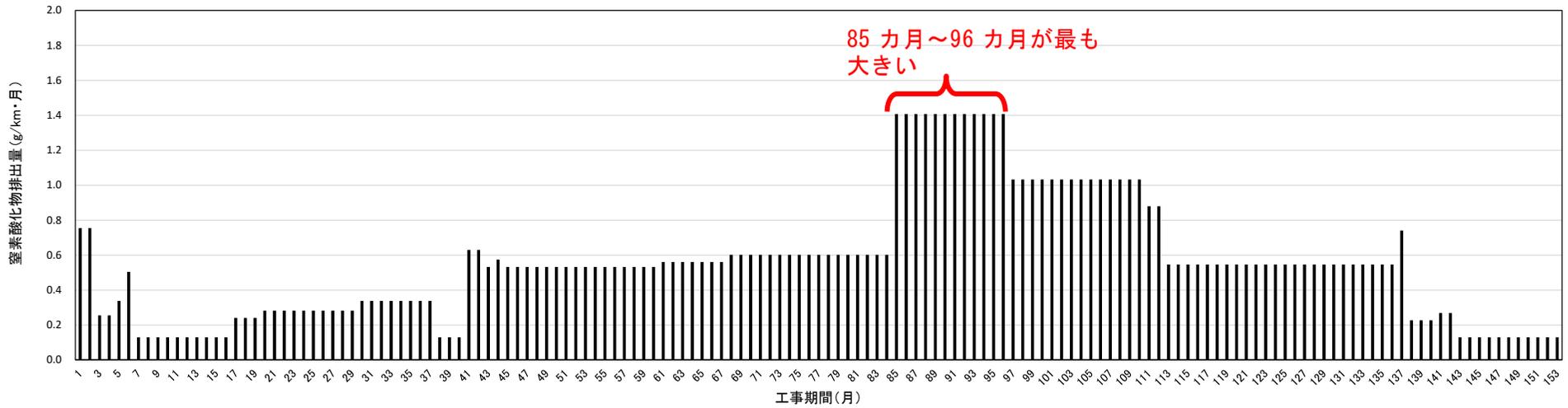


図 1.2-5 (2) 工事用車両の走行による浮遊粒子状物質の各月の排出量

■騒音

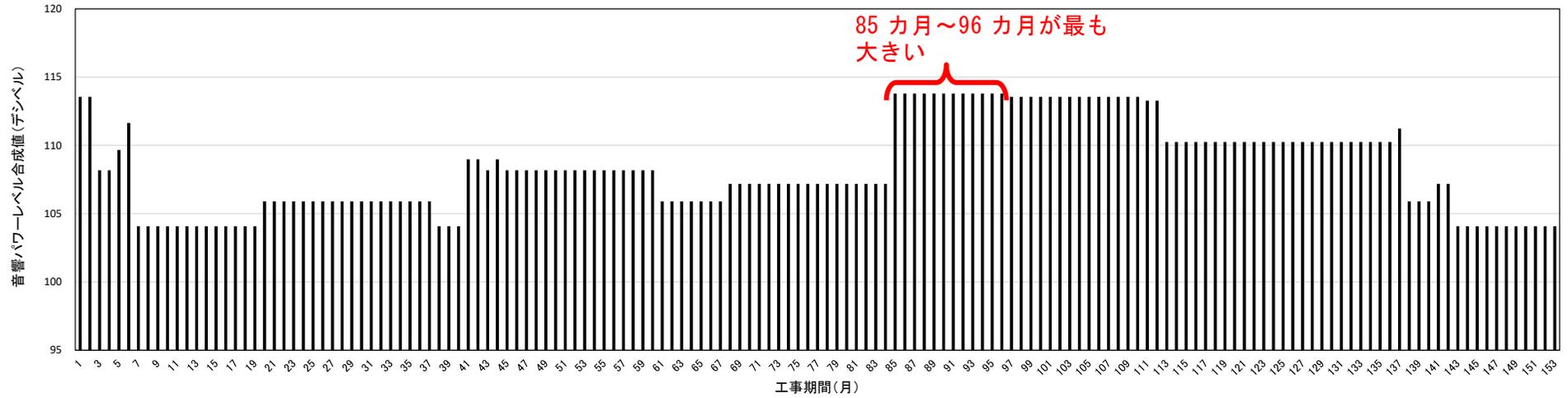


図 1.2-6 (1) 工事用車両の 1 日当たり (昼間) の走行台数の音響パワーレベルの合成値

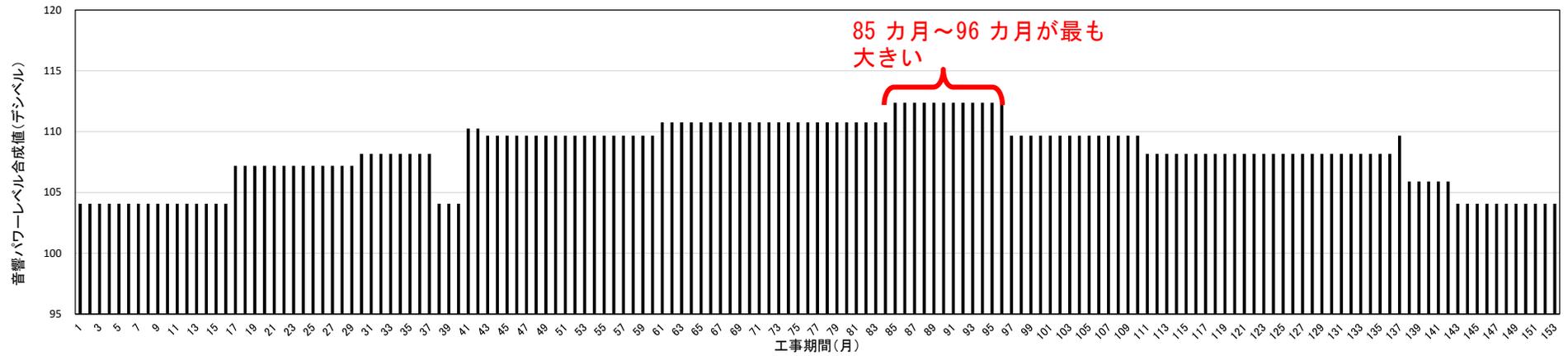


図 1.2-6 (2) 工事用車両の 1 日当たり (夜間) の走行台数の音響パワーレベルの合成値

■振動

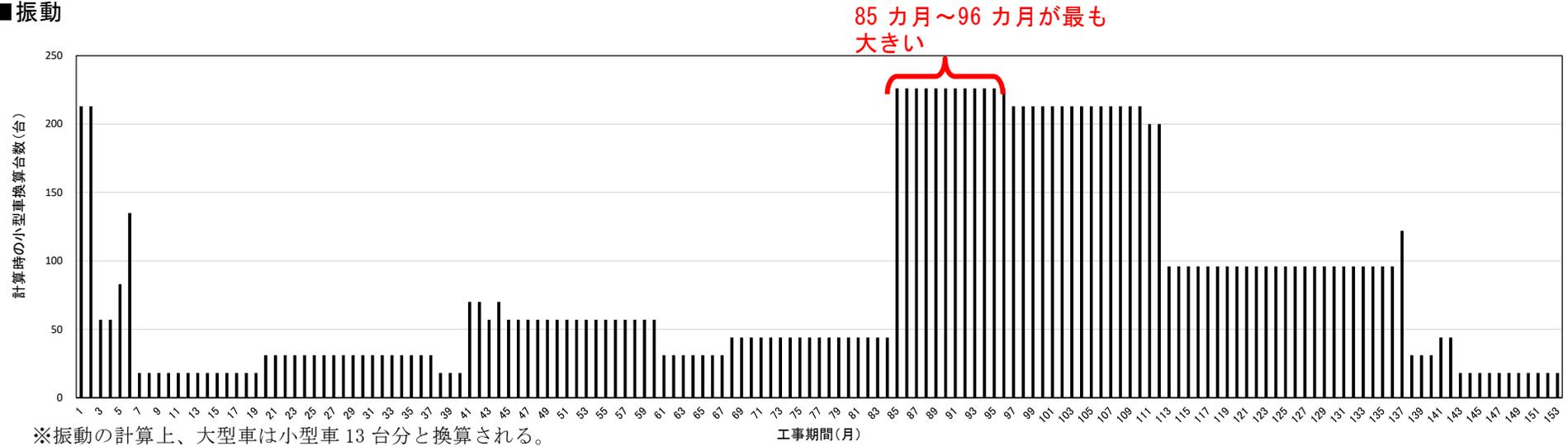


図 1.2-7 (1) 工事用車両の 1 日当たり (昼間) の走行台数 (換算値)

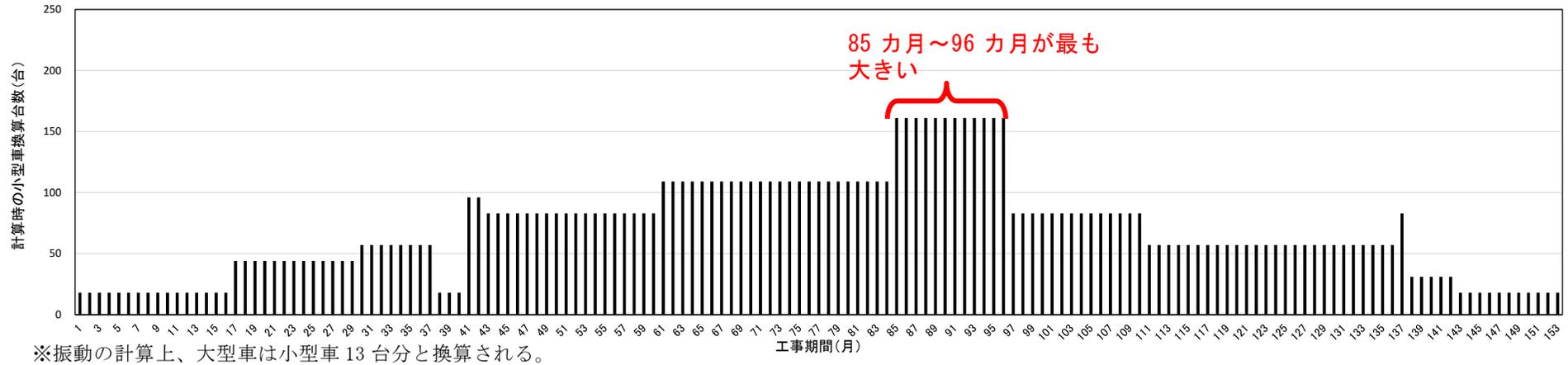


図 1.2-7 (2) 工事用車両の 1 日当たり (夜間) の走行台数 (換算値)

2 地球環境関連

2 地球環境関連

資料 2-1 損失時間の算定

損失時間は、表2.1-1及び表2.1-2に示すとおりである。

表2.1-1 (1) 損失時間 (鈴木町第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	i回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
1	0.00	16.00	2.50	0.67	20.00
2	0.00	55.00	1.00	6.08	27.50
3	0.00	17.00	1.30	1.48	11.05
4	0.00	54.00	0.75	5.98	20.25
5	0.00	25.00	1.33	2.10	16.67
6	0.00	64.00	0.92	5.92	29.33
7	0.00	17.00	1.83	1.68	15.58
8	0.00	60.00	0.97	5.60	29.00
9	0.00	20.00	8.43	1.73	84.33
10	0.00	18.00	1.38	1.58	12.45
11	0.00	53.00	1.10	6.22	29.15
12	2.38	18.00	1.27	1.15	14.28
13	0.00	54.00	1.18	6.10	40.62
14	0.00	20.00	1.35	1.73	13.50
15	0.00	55.00	0.92	5.67	25.21
16	0.00	13.00	1.38	1.97	8.99
17	0.00	52.00	1.10	6.03	28.60
18	0.00	8.00	1.27	1.33	5.07
19	0.00	41.00	0.97	6.07	19.82
20	0.00	23.00	1.38	1.93	15.91
21	0.00	49.00	0.88	5.67	21.64
22	0.00	18.00	1.28	1.83	11.55
23	0.00	63.00	1.07	6.15	33.60
24	0.00	11.00	1.37	1.60	7.52
25	0.00	58.00	1.17	5.98	33.83
26	0.00	15.00	1.32	1.70	9.87
27	0.00	48.00	0.92	5.72	22.00
28	0.00	23.00	1.35	1.95	15.53

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切aにおける渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.119台/m)を乗じることにより算出。

表2.1-1 (2) 損失時間 (鈴木町第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
29	0.00	47.00	0.93	5.78	21.93
30	0.00	6.00	1.55	1.67	4.65
31	0.00	52.00	1.10	6.08	28.60
32	0.00	17.00	1.47	1.27	12.47
33	0.00	57.00	0.18	7.13	5.23
34	0.00	18.00	1.32	1.75	11.85
35	0.00	50.00	0.93	5.57	23.33
36	0.00	16.00	1.53	1.58	12.27
37	0.00	62.00	0.70	6.08	21.70
38	0.00	11.00	1.42	1.67	7.79
39	0.00	56.00	1.03	6.00	28.93
40	0.00	8.00	1.28	1.77	5.13
41	0.00	62.00	0.92	6.10	28.42
42	0.00	14.00	1.42	1.50	9.92
43	0.00	63.00	2.33	6.30	73.50
44	0.00	13.00	0.85	0.50	5.52
45	0.00	45.00	0.85	6.07	19.12
46	0.00	18.00	1.35	1.95	12.15
47	0.00	53.00	1.47	5.97	38.87
48	0.00	15.00	0.78	2.53	5.88
49	0.00	25.00	1.08	4.35	13.54
50	0.00	20.00	0.78	3.07	7.83
51	0.00	28.00	0.78	5.05	10.97
52	0.00	20.00	1.35	1.75	13.50
53	0.00	39.00	1.17	5.78	22.75
54	0.00	16.00	1.28	2.17	10.27
55	0.00	27.00	0.33	3.92	4.50
56	0.00	25.00	0.63	3.85	7.92
57	11.90	6.00	1.42	0.40	15.06

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切aにおける渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.119台/m)を乗じることにより算出。

表2.1-1 (3) 損失時間 (鈴木町第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	i回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
58	0.00	25.00	1.22	2.28	36.03
59	7.14	14.00	1.37	1.48	19.74
60	1.19	21.00	0.80	1.88	19.58
61	9.52	12.00	1.15	0.88	17.79
62	4.76	9.00	1.55	2.35	34.82
63	2.38	7.00	1.40	0.27	10.85
64	0.00	32.00	0.78	2.50	16.44
65	10.71	5.00	1.20	0.97	14.60
66	0.00	33.00	1.05	2.38	35.71
67	7.14	10.00	1.30	0.73	13.76
68	0.00	25.00	0.97	2.33	23.86
69	0.00	16.00	1.27	1.20	10.13
70	0.00	40.00	1.03	2.10	20.67
71	1.19	8.00	1.25	0.92	6.29
72	0.00	29.00	0.95	2.30	15.71
73	0.00	10.00	1.20	0.88	6.00
74	0.00	25.00	1.12	2.60	13.96
75	2.38	9.00	1.28	0.80	8.25
76	0.00	22.00	1.03	2.27	15.29
77	1.19	6.00	1.27	0.63	4.93
78	0.00	15.00	1.17	2.30	10.81
79	0.00	11.00	1.42	1.25	7.79
80	0.00	18.00	1.05	1.88	9.45
81	0.00	10.00	1.23	0.90	6.17
82	0.00	21.00	1.10	2.22	11.55
83	5.95	12.00	1.13	0.73	12.35
84	0.00	26.00	0.93	2.53	22.45
85	0.00	14.00	1.57	1.15	10.97

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切aにおける渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.119台/m)を乗じることにより算出。

表2.1-1 (4) 損失時間 (鈴木町第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
86	0.00	27.00	1.07	2.43	14.40
87	1.19	10.00	1.17	0.68	6.93
88	0.00	21.00	1.03	2.05	12.68
89	0.00	6.00	1.25	0.95	3.75
90	0.00	12.00	2.62	1.35	15.70
91	2.38	6.00	0.47	0.58	2.65
92	0.00	26.00	1.12	2.90	19.30
93	0.00	12.00	0.67	1.25	4.00
94	0.00	15.00	1.13	2.13	8.50
95	1.19	15.00	1.28	1.25	11.13
96	0.00	20.00	1.25	2.42	14.68
97	4.76	8.00	1.27	0.35	8.91
98	0.00	18.00	1.15	2.18	18.28
99	5.95	5.00	1.13	0.80	8.58
100	0.00	25.00	2.93	3.02	54.37
101	0.00	19.00	1.27	2.13	12.03
102	0.00	7.00	1.35	0.65	4.72
103	0.00	18.00	0.95	2.35	8.55
104	0.00	17.00	1.22	0.80	10.34
105	0.00	26.00	0.82	2.90	10.62
106	0.00	5.00	1.13	0.58	2.83
107	0.00	20.00	0.92	2.37	9.17
108	0.00	6.00	1.40	0.85	4.20
109	0.00	18.00	1.15	2.30	10.35
110	0.00	7.00	1.38	0.83	4.84
111	0.00	30.00	1.07	2.52	16.00
112	9.52	1.00	1.25	0.25	7.76
113	0.00	28.00	1.57	4.13	49.07
114	0.00	15.00	1.27	4.08	9.50

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切aにおける渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.119台/m)を乗じることにより算出。

表2.1-1 (5) 損失時間 (鈴木町第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	i回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
115	0.00	12.00	1.05	3.50	6.30
116	0.00	7.00	1.20	2.22	4.20
117	0.00	24.00	1.13	5.10	13.60
118	0.00	5.00	1.25	1.58	3.13
119	0.00	22.00	1.03	3.97	11.37
120	0.00	22.00	1.30	3.72	14.30
121	0.00	35.00	2.23	4.28	39.08
122	0.00	2.00	0.50	1.03	0.50
123	0.00	32.00	0.72	6.38	11.47
124	0.00	10.00	1.43	1.58	7.17
125	0.00	24.00	0.32	6.97	3.80
126	0.00	5.00	0.78	1.98	1.96
127	0.00	24.00	0.65	6.30	7.80
128	0.00	8.00	1.32	1.55	5.27
129	0.00	21.00	1.42	6.22	14.88
130	0.00	4.00	1.32	1.03	2.63
131	0.00	20.00	1.32	6.03	13.17
132	0.00	13.00	0.48	2.43	3.14
133	0.00	32.00	0.70	6.23	11.20
134	0.00	7.00	3.50	1.37	12.25
135	0.00	26.00	0.62	4.90	8.02
136	0.00	3.00	1.50	1.33	2.25
137	0.00	28.00	1.18	5.48	16.57
138	0.00	7.00	0.70	2.42	2.45
139	0.00	23.00	0.93	6.52	10.73
140	0.00	2.00	3.65	1.68	3.65
141	0.00	15.00	1.25	3.27	9.37
142	0.00	9.00	1.42	1.23	6.38

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切aにおける渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.119台/m)を乗じることにより算出。

表2.1-1 (6) 損失時間 (鈴木町第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	i回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
143	0.00	13.00	1.10	5.80	7.15
144	0.00	6.00	3.28	1.97	9.85
145	0.00	3.00	1.05	3.63	1.58
146	0.00	10.00	0.50	2.48	2.50
147	0.00	18.00	1.13	6.03	10.20
148	0.00	1.00	1.40	1.60	0.70
149	0.00	19.00	1.00	5.75	9.50
150	0.00	4.00	1.25	1.92	2.50
151	0.00	20.00	0.80	5.95	8.00
152	0.00	9.00	1.45	1.67	6.52
153	0.00	14.00	1.08	6.13	7.58
154	0.00	9.00	1.63	1.53	7.35
155	0.00	31.00	1.22	9.45	18.86
156	0.00	5.00	1.03	2.30	2.58
157	0.00	27.00	0.50	9.67	6.75
158	0.00	8.00	1.10	1.40	4.40
159	0.00	39.00	0.92	9.92	17.87
160	0.00	9.00	0.17	2.33	0.75
161	0.00	34.00	1.83	11.75	31.17
162	0.00	22.00	1.20	10.90	13.20
163	0.00	3.00	1.08	3.15	1.63
164	0.00	30.00	1.93	11.48	29.00
165	0.00	33.00	1.00	11.23	16.50
166	0.00	2.00	0.80	2.63	0.80
167	0.00	21.00	27.03	10.32	283.85
168	0.00	77.00	0.00	25.98	0.00
169	0.00	77.00	0.00	60.00	0.00
170	0.00	136.00	0.00	60.00	0.00
171	0.00	154.00	0.00	60.00	0.00

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切aにおける渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.119台/m)を乗じることにより算出。

表2.1-1 (7) 損失時間 (鈴木町第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	i回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
172	0.00	239.00	0.55	58.20	65.73
173	0.00	83.00	2.15	11.58	89.23
174	0.00	87.00	1.33	11.92	58.00
175	0.00	63.00	0.42	6.57	13.12
176	0.00	53.00	1.58	9.87	41.96
177	7.14	10.00	0.23	1.32	6.70
178	0.00	83.00	1.40	9.60	97.37
179	3.57	18.00	1.00	1.57	13.58
180	0.00	119.00	1.08	10.28	84.75
181	0.00	7.00	1.45	0.33	5.08
182	8.33	44.00	1.22	3.58	46.76
183	0.00	53.00	1.58	4.83	68.68
184	0.00	13.00	1.33	1.33	8.67
185	0.00	34.00	0.08	4.00	1.42
186	0.00	23.00	0.50	2.75	5.75
187	0.00	23.00	1.08	2.58	12.46
188	2.38	7.00	1.47	0.70	7.71
189	0.00	18.00	0.42	1.10	5.55
190	0.00	60.00	0.37	7.57	11.00
191	0.00	5.00	1.27	0.73	3.17
192	0.00	21.00	1.07	1.98	11.20
193	7.14	62.00	0.80	4.53	43.84
194	16.66	9.00	1.08	0.75	26.69

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切aにおける渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.119台/m)を乗じることにより算出。

表2.1-1 (8) 損失時間 (鈴木町第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	i回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
195	13.09	43.00	1.08	2.62	78.33
196	3.57	16.00	1.37	0.95	30.23
197	11.90	31.00	1.05	2.18	41.28
198	14.28	12.00	1.42	0.83	37.95
199	8.33	26.00	1.13	2.00	50.16
200	15.47	15.00	1.18	0.97	34.46
201	4.76	38.00	1.08	2.55	57.33
202	7.14	5.00	0.22	0.72	6.09
203	14.28	40.00	1.00	3.57	68.91
204	4.76	8.00	1.17	0.75	22.91
205	5.95	25.00	1.08	2.25	31.39
206	13.09	4.00	1.32	0.75	22.31
207	10.71	13.00	0.13	0.93	13.56
208	14.28	18.00	1.17	1.38	42.36
209	11.90	10.00	1.37	1.08	38.90
210	17.85	33.00	1.02	1.83	59.17
211	14.28	15.00	1.07	1.05	42.00
212	10.71	35.00	1.08	2.45	63.11
213	16.66	13.00	0.93	0.93	37.33
214	8.33	21.00	1.22	1.55	25.88
215	9.52	3.00	0.28	0.57	15.31
216	8.33	9.00	0.98	0.73	22.43
217	16.66	40.00	1.18	2.52	87.77
218	15.47	44.00	1.73	3.70	99.41
219	23.80	14.00	1.05	2.55	56.28
220	15.47	22.00	0.23	1.67	71.02
221	17.85	48.00	1.25	4.35	119.23
222	21.42	12.00	1.15	0.75	49.33

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切aにおける渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.119台/m)を乗じることにより算出。

表2.1-1 (9) 損失時間 (鈴木町第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
223	16.66	26.00	0.18	3.33	69.34
224	26.18	6.00	1.33	0.52	43.63
225	21.42	18.00	1.08	2.48	94.64
226	21.42	9.00	1.25	1.07	55.25
227	17.85	18.00	0.95	1.95	65.49
228	20.23	10.00	1.55	1.27	61.38
229	17.85	20.00	0.97	2.00	66.15
230	21.42	11.00	0.35	0.80	24.51
231	11.90	49.00	1.37	5.57	148.99
232	20.23	17.00	0.93	1.90	53.45
233	11.90	30.00	1.45	2.37	83.06
234	10.71	34.00	1.03	5.75	94.25
235	7.14	17.00	1.47	2.00	43.41
236	4.76	37.00	1.05	5.68	59.49
237	0.00	57.00	1.37	9.95	65.88
238	3.57	38.00	0.97	6.07	30.92
239	0.00	15.00	1.23	1.60	14.31
240	2.38	65.00	1.10	10.07	49.04
241	0.00	13.00	1.17	1.42	10.66
242	0.00	24.00	0.62	2.08	7.40
243	0.00	31.00	1.03	3.22	16.02
244	3.57	14.00	13.72	1.78	123.68
245	0.00	17.00	0.30	1.57	5.88
246	2.38	31.00	0.63	4.50	15.93
247	0.00	16.00	1.08	1.75	12.04
248	8.33	53.00	1.10	6.32	60.04
249	0.00	22.00	1.18	1.65	24.82
250	0.00	54.00	1.00	5.90	27.00
251	0.00	25.00	1.42	2.00	17.71

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切aにおける渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.119台/m)を乗じることにより算出。

表2.1-1 (10) 損失時間 (鈴木町第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	i回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
252	9.52	45.00	1.05	5.63	55.44
253	0.00	13.00	1.33	1.70	23.11
254	0.00	58.00	1.05	5.98	30.45
255	0.00	18.00	1.55	1.52	13.95
256	0.00	60.00	3.00	8.68	90.00
257	0.00	49.00	0.88	4.92	21.64
258	0.00	10.00	1.18	1.18	5.92
259	0.00	44.00	1.03	5.90	22.73
260	2.38	16.00	1.32	1.67	14.08
261	0.00	57.00	0.78	6.35	30.81
262	4.76	17.00	1.28	1.55	17.65
263	0.00	54.00	1.55	6.12	60.10
264	0.00	19.00	1.20	1.08	11.40
265	0.00	63.00	0.98	6.12	30.97
266	0.00	22.00	1.30	1.75	14.30
267	0.00	26.00	0.72	1.65	9.32
268	2.38	47.00	1.05	3.78	30.43
269	0.00	16.00	1.23	1.47	13.08
270	0.00	67.00	0.98	6.07	32.94
271	0.00	22.00	1.32	1.78	14.48
		67.00		5.90	

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切aにおける渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.119台/m)を乗じることにより算出。

表2.1-2 (1) 損失時間 (川崎大師第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	i回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
		1.00		0.48	
1	0.00	78.00	2.13	8.08	1.07
2	0.00	80.00	1.87	7.78	72.80
3	0.00	0.00	0.85	0.28	34.00
4	0.00	51.00	1.23	7.75	0.00
5	0.00	71.00	2.07	8.00	52.70
6	0.00	97.00	2.07	7.80	73.37
7	0.00	1.00	0.80	0.28	38.80
8	0.00	98.00	1.18	8.23	0.59
9	0.00	68.00	1.52	8.07	74.32
10	0.00	66.00	2.30	7.50	78.20
11	44.28	3.00	0.88	0.32	214.76
12	0.00	98.00	1.25	7.60	36.56
13	0.00	96.00	2.18	7.82	106.98
14	0.00	3.00	0.92	0.28	44.00
15	0.00	79.00	1.27	7.45	1.90
16	0.00	3.00	0.83	0.25	32.92
17	0.00	92.00	1.18	8.12	1.77
18	0.00	97.00	1.78	8.33	82.03
19	7.38	82.00	2.03	7.63	136.87
20	0.00	0.00	0.78	0.27	63.17
21	0.00	91.00	1.23	7.68	0.00
22	0.00	111.00	2.03	8.38	92.52
23	22.14	90.00	1.70	7.95	205.97
24	0.00	3.00	0.78	0.30	131.93
25	0.00	99.00	1.47	7.38	2.20
26	0.00	86.00	2.00	8.05	99.00
27	0.00	75.00	1.97	7.98	84.57
28	0.00		2.20		82.50

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切bにおける渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.246台/m)を乗じるにより算出。

表2.1-2 (2) 損失時間 (川崎大師第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	i回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
		94.00		7.83	
29	0.00	100.00	1.97	8.35	92.43
30	0.00	104.00	1.72	7.77	85.83
31	0.00	2.00	0.98	0.25	51.13
32	0.00	114.00	1.25	7.97	1.25
33	0.00	93.00	1.92	6.93	109.25
34	7.38	15.00	0.97	1.03	74.10
35	0.00	100.00	1.23	6.65	17.61
36	0.00	0.00	0.75	0.20	37.50
37	41.82	103.00	1.28	7.78	31.02
38	44.28	6.00	0.88	0.42	418.59
39	0.00	67.00	1.43	4.77	45.26
40	0.00	55.00	0.92	3.75	30.71
41	12.30	67.00	1.05	4.67	58.39
42	0.00	56.00	1.58	3.62	91.48
43	0.00	62.00	1.32	3.98	36.87
44	0.00	65.00	1.35	4.28	41.85
45	0.00	60.00	1.52	3.78	49.29
46	0.00	65.00	1.43	4.18	43.00
47	0.00	58.00	1.68	3.88	54.71
48	0.00	60.00	1.40	3.98	40.60
49	0.00	59.00	1.37	4.30	41.00
50	0.00	58.00	1.43	3.88	42.28
51	0.00	57.00	1.42	4.23	41.08
52	0.00	59.00	1.72	3.77	48.93
53	0.00	54.00	1.47	3.97	43.27
54	0.00	57.00	1.27	4.20	34.20
55	0.00	47.00	1.55	4.17	44.17
56	0.00	57.00	1.43	3.97	33.68
57	0.00		1.32		37.52

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切b)における渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.246台/m)を乗じることにより算出。

表2.1-2 (3) 損失時間 (川崎大師第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	i回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
		63.00		4.47	
58	0.00	58.00	1.42	3.70	44.62
59	0.00	60.00	1.28	4.30	37.22
60	0.00	45.00	1.57	3.97	47.00
61	0.00	54.00	1.48	3.90	33.38
62	0.00	64.00	1.37	4.42	36.90
63	0.00	48.00	1.45	3.58	46.40
64	0.00	44.00	1.60	4.05	38.40
65	0.00	44.00	1.45	4.07	31.90
66	0.00	39.00	1.38	4.12	30.43
67	0.00	50.00	1.32	4.28	25.67
68	0.00	44.00	1.52	3.82	37.92
69	12.30	39.00	1.53	4.13	66.64
70	0.00	1.00	1.33	0.33	59.62
71	0.00	39.00	0.80	2.90	0.40
72	0.00	65.00	1.27	5.40	24.70
73	12.30	2.00	0.95	0.32	69.93
74	0.00	85.00	1.33	7.10	11.48
75	0.00	65.00	2.03	5.75	86.42
76	0.00	17.00	0.87	1.93	28.17
77	0.00	58.00	1.42	6.23	12.04
78	0.00	95.00	1.73	8.12	50.27
79	0.00	65.00	1.97	7.78	93.42
80	0.00	58.00	2.22	7.97	72.04
81	0.00	80.00	1.97	8.22	57.03
82	0.00	87.00	1.78	8.17	71.33
83	0.00	57.00	1.97	7.80	85.55
84	0.00	56.00	1.90	8.42	54.15
85	0.00		1.67		46.67

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切bにおける渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.246台/m)を乗じることにより算出。

表2.1-2 (4) 損失時間 (川崎大師第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	i回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
		54.00		7.90	
86	0.00	41.00	2.30	8.42	62.10
87	0.00	40.00	1.33	8.28	27.33
88	0.00	51.00	1.80	7.87	36.00
89	0.00	46.00	2.27	7.77	57.80
90	0.00	45.00	2.15	7.95	49.45
91	0.00	44.00	2.00	7.83	45.00
92	0.00	36.00	2.28	7.80	50.23
93	0.00	37.00	2.02	8.17	36.30
94	0.00	41.00	1.88	9.78	34.84
95	0.00	15.00	1.32	4.22	26.99
96	0.00	48.00	0.87	9.65	6.50
97	0.00	34.00	1.37	9.62	32.80
98	0.00	16.00	0.93	4.02	23.23
99	0.00	25.00	2.22	9.58	7.47
100	0.00	34.00	1.23	4.98	27.71
101	0.00	18.00	0.90	9.82	20.97
102	0.00	20.00	1.38	1.83	8.10
103	0.00	6.00	0.78	9.48	13.83
104	0.00	22.00	0.93	4.03	2.35
105	0.00	21.00	0.93	8.88	10.27
106	0.00	29.00	1.37	26.00	9.80
107	0.00	50.00	0.00	60.00	19.82
108	0.00	119.00	0.00	60.00	0.00
109	0.00	120.00	0.00	60.00	0.00
110	0.00	98.00	0.00	60.00	0.00
111	0.00	147.00	0.55	58.23	0.00
112	0.00	47.00	1.40	11.00	40.42
113	0.00	6.00	0.90	1.37	32.90
114	0.00				2.70

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切b)における渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.246台/m)を乗じることにより算出。

表2.1-2 (5) 損失時間 (川崎大師第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	i回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
115	0.00	35.00	1.42	9.98	24.79
116	0.00	35.00	0.98	7.55	17.21
117	0.00	45.00	1.50	9.83	33.75
118	0.00	46.00	1.53	9.62	35.27
119	0.00	22.00	0.95	3.50	10.45
120	0.00	44.00	1.22	10.20	26.77
121	0.00	30.00	0.78	5.65	11.75
122	2.46	26.00	1.15	3.60	20.79
123	0.00	24.00	0.80	3.60	15.01
124	0.00	10.00	0.93	1.25	4.67
125	0.00	46.00	1.35	7.83	31.05
126	0.00	47.00	0.78	6.93	18.41
127	0.00	15.00	1.43	2.40	10.75
128	0.00	28.00	0.77	3.92	10.73
129	0.00	26.00	1.27	4.40	16.47
130	0.00	29.00	1.50	4.32	21.75
131	0.00	31.00	1.55	3.97	24.03
132	0.00	37.00	1.47	3.88	27.13
133	0.00	33.00	1.48	4.03	24.48
134	0.00	44.00	1.50	3.98	33.00
135	0.00	46.00	1.57	3.88	36.03
136	0.00	40.00	1.72	4.27	34.33
137	0.00	37.00	1.72	3.47	29.29
138	0.00	35.00	1.58	4.02	28.29
139	0.00	30.00	1.62	3.85	22.25
140	0.00	18.00	1.48	4.22	13.65
141	0.00	43.00	1.52	4.10	31.53
142	0.00	40.00	1.47	3.88	30.67

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切bにおける渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.246台/m)を乗じるにより算出。

表2.1-2 (6) 損失時間 (川崎大師第1踏切)

遮断回	捌け残り交通量(台)	通過交通量(台)	遮断時間(分)	開放時間(分)	i回目の踏切遮断の損失時間(台・分)
143	0.00	42.00	1.50	3.97	31.50
144	0.00	44.00	1.47	3.93	32.27
145	0.00	54.00	1.55	4.38	41.85
146	7.38	34.00	1.60	3.78	47.06
147	0.00	40.00	1.47	3.87	49.01
148	0.00	46.00	1.37	4.52	31.43
149	22.14	47.00	0.83	3.77	70.51
150	0.00	12.00	1.18	0.80	29.06
151	0.00	87.00	0.75	7.85	32.62
152	0.00	3.00	1.47	0.25	2.20
153	0.00	59.00	2.25	7.65	66.37
154	0.00	84.00	2.05	7.80	86.10
155	0.00	85.00	1.83	8.28	77.92
156	0.00	86.00	2.43	7.70	104.63
157	0.00	59.00	2.18	7.60	64.41
158	19.68	80.00	1.90	8.12	174.56
159	0.00	81.00	0.72	7.82	112.99
160	0.00	3.00	1.25	0.33	1.87
161	0.00	70.00	2.08	7.78	72.92
162	0.00	78.00	2.10	8.05	81.90
163	0.00	86.00	2.23	8.00	96.03
164	0.00	88.00	2.30	7.45	101.20
165	0.00	83.00	2.12	7.78	87.84
166	0.00	86.00	1.90	8.02	81.70
167	0.00	152.00	2.15	7.97	163.40
168	0.00	79.00	2.23	7.75	88.22
169	0.00	97.00	1.92	8.10	92.96
170	0.00	78.00	2.28	7.85	89.05
		74.00		1.85	

※捌け残り交通量は、渋滞長に踏切bにおける渋滞1m当りの車両台数の実測値(0.246台/m)を乗じることにより算出。

3 大気質関連

3 大気質関連

資料 3 - 1 走行速度調査結果

調査日は、表3.1-1に示すとおりである。

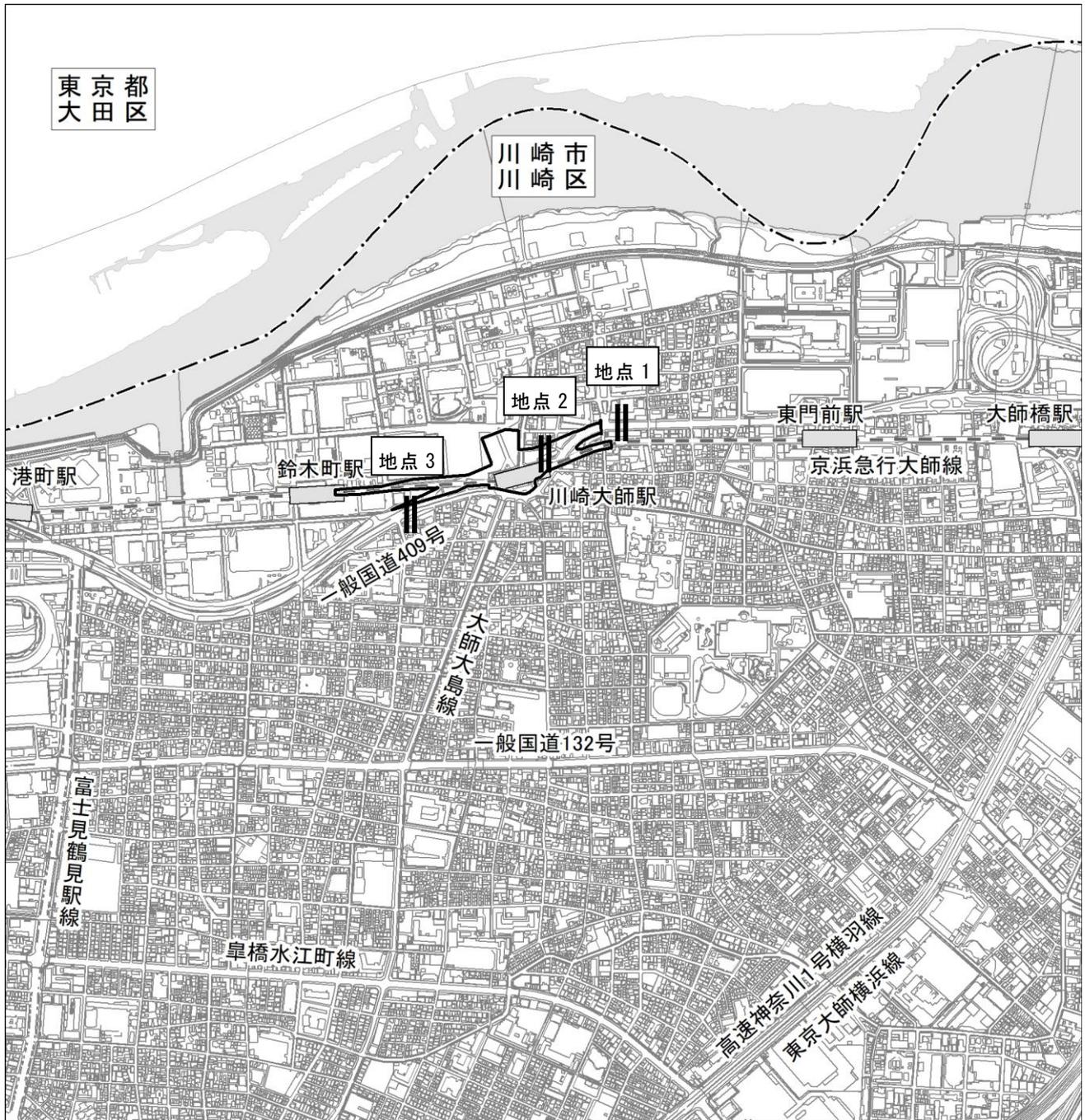
表 3.1-1 調査日

区 分	調査日
走行速度	令和7年7月17日（木）12時～7月18日（金）12時（24時間）

また、走行速度に係る調査地点は、図3.1-1に示すとおり、工事用車両の走行ルートである一般国道409号の沿道2地点及び鈴木町1号線の沿道1地点の計3地点とした。

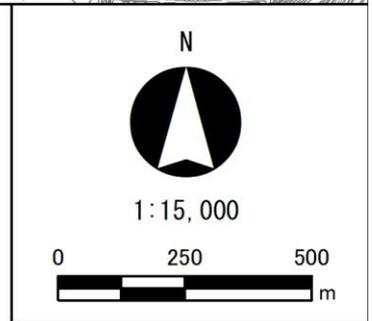
自動車交通量の現地調査結果は、表3.1-2(1)～(3)に示すとおりである。

走行速度の現地調査結果は、表3.1-3(1)～(5)に示すとおりである。



凡例

- 事業区域
- 現況の京浜急行大師線
- 都県境
- 自動車交通量等調査地点



この地図は、川崎市発行の 1 : 2,500 地形図（羽田本町・大師・池上新田・六郷・六郷橋・川崎）を使用したもの

図 3.1-1 調査地点図

表 3.1-2 (1) 地点 1 (一般国道 409 号) の自動車交通量の現地調査結果

測定時間	大型車 (台)	小型車 (台)	自動車 類 合計 (台)	二輪車 (台)	大型車混入率 (%)
12:00	152	703	855	45	17.8
13:00	155	625	780	46	19.9
14:00	174	795	969	42	18.0
15:00	132	851	983	41	13.4
16:00	81	798	879	70	9.2
17:00	55	740	795	87	6.9
18:00	57	835	892	61	6.4
19:00	47	662	709	62	6.6
20:00	50	525	575	43	8.7
21:00	30	362	392	44	7.7
22:00	36	323	359	30	10.0
23:00	25	270	295	26	8.5
0:00	38	195	233	15	16.3
1:00	33	170	203	8	16.3
2:00	48	189	237	18	20.3
3:00	55	176	231	20	23.8
4:00	101	274	375	10	26.9
5:00	150	421	571	37	26.3
6:00	167	661	828	63	20.2
7:00	166	571	737	92	22.5
8:00	195	510	705	34	27.7
9:00	236	584	820	33	28.8
10:00	217	708	925	28	23.5
11:00	208	599	807	29	25.8
合計	2,608	12,547	15,155	984	17.2%

注) 地点 1 (一般国道 409 号) の結果は、交差点交通量調査の地点 A (中瀬二丁目交差点) の d 断面の交通量をもとにしている。

表 3.1-2 (2) 地点 2 (鈴木町 1 号線) の自動車交通量の現地調査結果

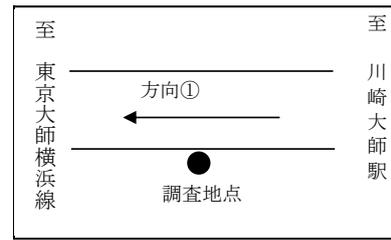
測定時間	大型車 (台)	小型車 (台)	自動車 類 合計 (台)	二輪車 (台)	大型車混入率 (%)
12:00	89	304	393	22	22.6
13:00	76	286	362	17	21.0
14:00	86	318	404	11	21.3
15:00	71	315	386	9	18.4
16:00	38	272	310	22	12.3
17:00	34	291	325	11	10.5
18:00	30	293	323	12	9.3
19:00	16	219	235	18	6.8
20:00	22	193	215	23	10.2
21:00	12	141	153	19	7.8
22:00	13	121	134	11	9.7
23:00	9	126	135	12	6.7
0:00	13	91	104	9	12.5
1:00	18	74	92	4	19.6
2:00	24	98	122	10	19.7
3:00	31	108	139	9	22.3
4:00	53	188	241	12	22.0
5:00	56	346	402	29	13.9
6:00	78	417	495	48	15.8
7:00	90	285	375	55	24.0
8:00	88	256	344	23	25.6
9:00	94	298	392	16	24.0
10:00	120	331	451	10	26.6
11:00	101	356	457	12	22.1
合計	1,262	5,727	6,989	424	18.1

表 3.1-2 (3) 地点 3 (一般国道 409 号) の自動車交通量の現地調査結果

測定時間	大型車 (台)	小型車 (台)	自動車 類 合計 (台)	二輪車 (台)	大型車混入率 (%)
12:00	135	917	1052	66	12.8
13:00	249	892	1141	69	21.8
14:00	230	904	1134	49	20.3
15:00	205	672	877	68	23.4
16:00	116	1124	1240	61	9.4
17:00	67	1177	1244	138	5.4
18:00	46	946	992	101	4.6
19:00	42	850	892	89	4.7
20:00	50	738	788	74	6.3
21:00	35	504	539	63	6.5
22:00	39	357	396	51	9.8
23:00	27	311	338	29	8.0
0:00	46	234	280	24	16.4
1:00	41	215	256	8	16.0
2:00	49	204	253	18	19.4
3:00	66	218	284	25	23.2
4:00	104	326	430	23	24.2
5:00	167	647	814	59	20.5
6:00	186	972	1158	88	16.1
7:00	200	924	1124	122	17.8
8:00	262	955	1217	64	21.5
9:00	302	915	1217	51	24.8
10:00	308	950	1258	33	24.5
11:00	299	872	1171	43	25.5
合計	3,271	16,824	20,095	1,416	16.3

表 3.1-3 (1) 走行速度の現地調査結果

表 平均走行速度測定結果表



測定地点：地点1(グランゲート川崎付近)

測定方向：東京大師横浜線方面

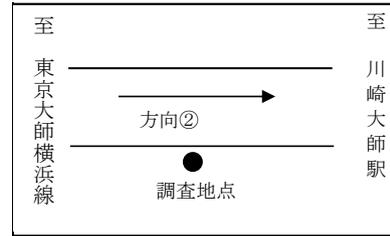
測定日：2025年7月17日(木)～7月18日(金)

単位：km/h

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	平均
12:00～13:00	55.2	46.3	44.9	46.3	46.0	50.7	43.4	43.6	43.4	46.8	46.7
13:00～14:00	47.4	38.3	40.8	38.9	37.3	36.4	37.2	39.9	38.5	40.1	39.5
14:00～15:00	47.1	55.6	45.7	58.8	48.6	48.0	41.6	37.4	44.0	45.3	47.2
15:00～16:00	39.7	46.9	47.8	45.1	50.0	43.0	41.1	39.2	52.4	50.3	45.6
16:00～17:00	43.9	41.0	53.1	51.2	43.5	48.3	44.7	60.8	47.2	51.1	48.5
17:00～18:00	46.0	50.5	44.7	52.9	53.3	43.2	56.3	43.8	52.4	42.4	48.6
18:00～19:00	46.5	45.3	44.6	41.9	47.5	50.3	43.6	46.3	54.3	56.3	47.7
19:00～20:00	37.7	43.1	44.3	45.7	56.7	53.1	50.5	44.2	49.0	49.5	47.4
20:00～21:00	50.0	42.2	45.3	56.9	40.0	42.2	40.4	43.2	44.0	45.9	45.0
21:00～22:00	43.0	44.3	42.1	39.0	40.9	44.6	42.4	39.6	45.0	46.6	42.8
22:00～23:00	45.4	43.0	53.5	48.8	42.6	52.4	50.2	47.4	41.3	52.9	47.8
23:00～0:00	56.7	42.0	48.5	38.4	41.1	39.8	50.5	46.9	49.0	44.3	45.7
0:00～1:00	45.1	46.0	49.3	44.2	43.5	47.1	43.1	46.3	45.0	48.3	45.8
1:00～2:00	42.9	39.7	40.2	49.5	45.7	44.0	49.1	48.0	47.1	47.5	45.4
2:00～3:00	43.4	42.7	56.3	51.8	55.2	41.5	61.0	43.1	45.4	43.6	48.4
3:00～4:00	45.1	43.1	50.7	56.7	54.1	56.0	51.6	48.3	47.7	49.3	50.3
4:00～5:00	43.4	41.6	46.0	41.6	56.9	53.1	48.0	45.9	52.4	46.6	47.6
5:00～6:00	55.0	42.6	42.0	43.5	51.2	46.0	45.1	41.1	47.5	41.9	45.6
6:00～7:00	57.4	49.0	42.6	45.3	49.8	61.5	55.2	45.9	40.0	46.8	49.4
7:00～8:00	51.2	52.6	39.7	47.5	43.5	45.6	47.2	46.6	44.0	45.9	46.4
8:00～9:00	38.7	43.5	41.3	56.7	44.4	52.2	44.7	52.4	45.6	49.3	46.9
9:00～10:00	42.4	40.8	42.6	39.2	45.4	44.2	46.0	40.8	39.5	44.7	42.6
10:00～11:00	46.5	43.8	51.4	52.9	53.1	59.0	58.5	54.1	56.7	46.8	52.3
11:00～12:00	43.5	43.1	43.5	41.0	44.2	41.4	50.2	36.5	41.1	44.2	42.9
	全時間平均										46.5

表 3.1-3 (2) 走行速度の現地調査結果

表 平均走行速度測定結果表



測定地点：地点1(グランゲート川崎付近)

測定方向：東京大師横浜線方面

測定日：2025年7月17日(木)～7月18日(金)

単位：km/h

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	平均
12:00～13:00	48.6	58.1	53.3	49.7	55.0	54.5	49.0	51.1	43.6	48.0	51.1
13:00～14:00	36.2	37.2	35.0	35.7	33.4	36.9	33.0	32.3	36.7	34.1	35.1
14:00～15:00	33.3	40.9	45.1	46.9	40.0	46.9	44.2	39.5	52.0	37.3	42.6
15:00～16:00	32.2	33.4	36.6	31.9	34.2	35.2	36.1	33.2	37.8	34.6	34.5
16:00～17:00	34.7	43.4	41.9	42.4	42.7	35.6	38.0	35.7	40.4	36.2	39.1
17:00～18:00	36.9	34.6	35.9	37.1	38.7	37.3	38.4	37.9	39.7	38.5	37.5
18:00～19:00	48.5	36.8	37.2	50.7	42.4	41.6	54.5	45.4	45.4	41.0	44.4
19:00～20:00	45.9	52.4	55.2	49.7	42.1	52.2	52.2	51.1	49.5	49.7	50.0
20:00～21:00	40.4	41.6	44.7	41.4	43.8	39.9	36.8	40.4	42.0	47.8	41.9
21:00～22:00	39.7	38.8	38.1	40.8	36.0	37.2	42.9	38.1	39.9	36.7	38.8
22:00～23:00	50.0	52.6	42.9	36.4	46.8	39.1	47.5	46.9	43.5	45.6	45.1
23:00～0:00	42.7	46.0	47.5	50.3	46.8	40.0	49.3	48.6	40.7	44.0	45.6
0:00～1:00	44.3	39.5	50.0	49.5	46.0	42.2	46.2	42.9	45.1	44.6	45.0
1:00～2:00	42.1	42.7	45.6	43.5	50.7	48.6	39.0	44.7	40.8	43.9	44.2
2:00～3:00	42.0	51.4	53.7	36.0	58.1	44.9	41.0	56.0	59.5	49.3	49.2
3:00～4:00	44.0	48.0	52.2	63.2	69.9	41.7	43.1	48.5	53.1	65.2	52.9
4:00～5:00	60.6	53.0	55.0	46.8	59.2	51.1	57.0	54.3	56.3	54.2	54.8
5:00～6:00	63.5	56.5	59.4	51.1	57.2	53.8	65.5	57.6	56.5	62.6	58.4
6:00～7:00	54.3	69.2	46.9	52.6	46.9	50.7	49.1	56.7	46.5	41.1	51.4
7:00～8:00	49.1	46.5	45.1	60.8	48.0	42.2	45.6	46.8	49.1	52.4	48.6
8:00～9:00	53.5	48.3	42.9	67.3	64.0	66.7	47.8	45.6	39.9	46.5	52.3
9:00～10:00	46.5	55.0	47.4	44.7	43.0	40.0	39.6	43.9	42.7	41.7	44.5
10:00～11:00	44.6	59.5	57.8	50.3	48.7	56.6	53.0	56.8	52.8	50.8	53.1
11:00～12:00	47.6	52.4	44.7	51.9	60.2	58.4	65.7	44.2	45.8	50.4	52.1

※方向2川崎大師駅方向、16時～19時渋滞が続いた為、車速低下した。

全時間平均	46.3
両方向平均	46.4

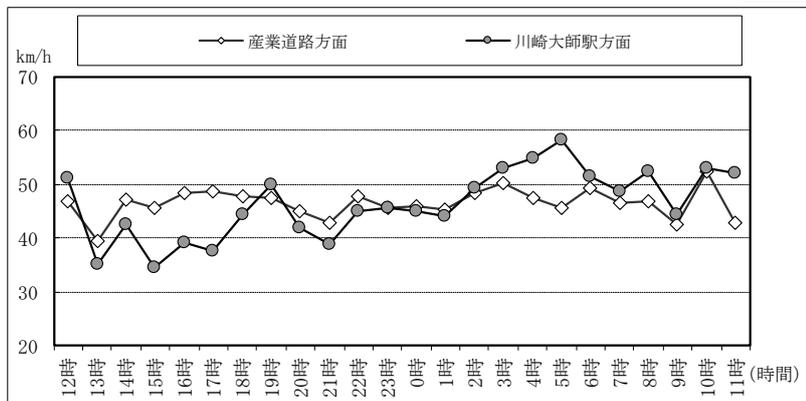
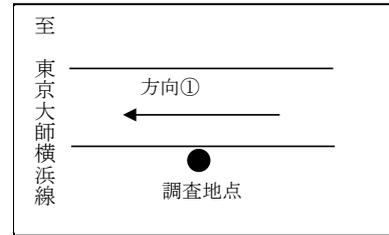


表 3.1-3 (3) 走行速度の現地調査結果

表 平均走行速度測定結果表



測定地点：地点2(川崎大師駅北側)

測定方向：東京大師横浜線方面

測定日：2025年7月17日(木)～7月18日(金)

単位：km/h

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	平均
12:00～13:00	48.1	45.5	39.5	36.3	36.6	43.5	45.2	37.0	36.1	41.3	40.9
13:00～14:00	43.3	46.2	48.1	43.1	47.1	49.7	40.4	41.3	36.4	38.1	43.4
14:00～15:00	40.5	45.0	43.7	47.1	44.6	34.5	44.3	46.9	41.7	44.1	43.2
15:00～16:00	42.5	37.7	34.7	41.9	44.3	32.6	38.6	31.3	39.5	38.1	38.1
16:00～17:00	46.6	45.2	34.6	36.9	47.6	39.6	39.0	40.2	47.4	50.0	42.7
17:00～18:00	43.9	30.1	33.6	36.7	39.1	35.6	46.2	40.0	36.4	36.1	37.8
18:00～19:00	34.5	38.5	33.5	40.2	36.3	31.8	33.8	37.3	38.0	35.2	35.9
19:00～20:00	37.5	46.9	40.5	41.1	39.1	34.6	37.3	35.9	41.1	36.9	39.1
20:00～21:00	47.4	40.9	38.1	48.1	41.5	33.3	37.7	41.9	34.6	32.3	39.6
21:00～22:00	40.5	42.5	36.9	32.8	33.1	40.7	40.2	37.5	48.6	39.6	39.2
22:00～23:00	38.8	36.9	45.5	41.1	45.9	42.5	38.3	42.1	47.6	44.8	42.4
23:00～0:00	42.3	45.2	40.5	42.3	44.1	40.9	42.1	41.3	39.3	42.1	42.0
0:00～1:00	39.3	37.3	43.7	40.5	44.8	45.5	37.5	46.9	45.9	44.3	42.6
1:00～2:00	38.1	35.4	50.0	45.5	46.2	42.5	39.6	43.3	47.1	39.0	42.7
2:00～3:00	46.2	41.9	42.9	36.7	50.0	33.0	39.5	45.0	46.2	47.4	42.9
3:00～4:00	41.3	47.6	45.5	46.2	42.7	41.9	40.9	46.2	49.7	33.6	43.6
4:00～5:00	52.6	41.1	33.1	45.2	42.1	43.3	43.1	39.6	35.9	38.3	41.4
5:00～6:00	44.1	43.9	46.2	48.9	50.8	36.7	34.9	30.3	31.3	36.1	40.3
6:00～7:00	47.1	38.6	38.5	38.8	33.1	38.6	33.2	35.4	37.3	40.2	38.1
7:00～8:00	46.4	42.5	45.7	43.1	37.0	36.0	41.7	36.9	33.8	40.7	40.4
8:00～9:00	32.5	44.8	33.3	35.7	34.7	42.9	49.2	32.8	30.4	43.9	38.0
9:00～10:00	41.3	35.2	37.7	48.9	40.4	34.7	41.9	33.6	37.2	39.5	39.0
10:00～11:00	34.9	39.6	42.1	45.2	35.6	46.2	44.6	36.3	45.0	46.4	41.6
11:00～12:00	32.1	50.3	46.2	42.5	37.8	52.9	46.6	33.2	41.7	40.5	42.4
	全時間平均										40.7

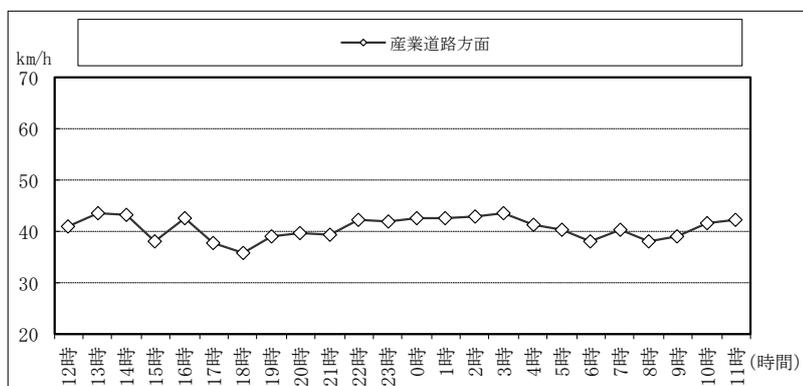
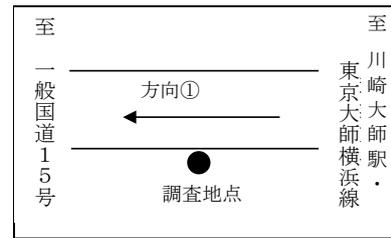


表 3.1-3 (4) 走行速度の現地調査結果

表 平均走行速度測定結果表



測定地点：地点3 (セブンイレブン川崎大師駅前2丁目店付近)

測定方向：一般国道15号方面

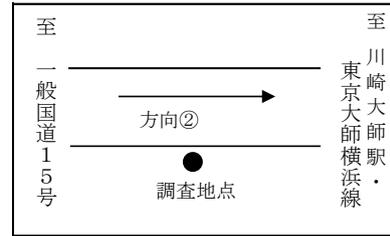
測定日：2025年7月17日(木)～7月18日(金)

単位：km/h

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	平均
12:00～13:00	40.3	44.6	47.8	43.1	40.6	41.3	40.8	41.1	38.1	34.3	41.2
13:00～14:00	48.2	37.1	36.5	48.0	44.2	43.8	37.2	44.2	38.2	41.5	41.9
14:00～15:00	38.5	40.8	47.7	48.2	46.0	43.6	40.3	43.2	37.9	41.3	42.8
15:00～16:00	42.7	57.6	54.3	57.8	48.8	51.2	43.1	53.9	43.1	42.6	49.5
16:00～17:00	53.9	53.3	44.9	52.6	43.9	52.6	50.7	52.0	47.8	54.5	50.6
17:00～18:00	57.6	54.1	45.4	57.4	38.1	39.0	38.5	56.0	57.4	45.9	48.9
18:00～19:00	40.3	40.6	56.3	60.5	41.3	59.0	55.4	46.8	49.7	45.6	49.6
19:00～20:00	50.0	52.6	52.2	42.4	41.9	45.1	45.4	37.8	55.2	44.4	46.7
20:00～21:00	47.4	37.2	40.4	46.5	37.6	39.9	44.6	51.1	45.3	40.0	43.0
21:00～22:00	51.6	50.0	59.0	64.9	50.7	49.0	49.0	48.5	43.5	48.8	51.5
22:00～23:00	46.5	54.1	62.1	48.6	49.8	51.2	56.7	51.6	46.5	46.8	51.4
23:00～0:00	49.0	51.4	55.4	49.0	47.8	38.9	42.2	44.3	52.4	55.0	48.5
0:00～1:00	52.2	52.2	45.7	46.9	52.6	37.2	51.4	50.7	53.9	65.2	50.8
1:00～2:00	38.8	42.7	44.9	46.2	39.5	47.8	41.0	45.6	43.5	48.5	43.9
2:00～3:00	39.6	50.3	36.4	50.2	39.8	44.4	48.3	46.2	39.7	48.2	44.3
3:00～4:00	59.5	51.1	43.4	37.8	49.3	53.1	53.5	47.2	57.8	47.7	50.0
4:00～5:00	44.3	53.3	48.5	46.9	43.8	41.1	65.2	58.3	40.4	43.0	48.5
5:00～6:00	49.7	53.9	40.0	45.9	62.1	47.8	54.5	40.9	51.1	49.7	49.6
6:00～7:00	54.5	64.6	46.0	44.0	41.7	41.4	47.4	53.7	52.6	64.9	51.1
7:00～8:00	42.2	40.0	45.1	40.7	45.6	48.6	38.9	43.9	53.1	45.4	44.4
8:00～9:00	39.9	47.8	49.0	39.8	45.3	47.1	42.6	47.4	40.0	40.2	43.9
9:00～10:00	51.6	57.4	60.0	44.7	46.5	51.2	58.5	52.6	47.7	51.4	52.2
10:00～11:00	40.7	53.5	46.5	45.6	53.1	50.9	44.2	42.1	54.5	49.1	48.0
11:00～12:00	48.5	38.3	39.6	45.0	38.4	46.8	48.8	47.4	48.6	50.2	45.2
	全時間平均										47.4

表 3.1-3 (5) 走行速度の現地調査結果

表 平均走行速度測定結果表



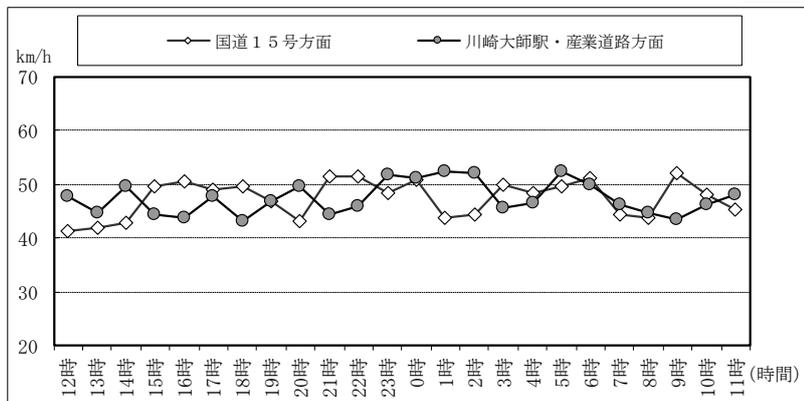
測定地点：地点3 (セブンイレブン川崎大師駅前2丁目店付近)

測定方向：川崎大師駅・東京大師横浜

測定日：2025年7月17日(木)～7月18日(金)

単位：km/h

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	平均
12:00～13:00	36.4	38.8	50.4	48.8	56.8	55.0	47.7	46.7	54.1	43.8	47.9
13:00～14:00	38.7	45.7	42.9	41.9	52.7	50.4	40.6	41.0	47.7	46.7	44.8
14:00～15:00	43.4	47.5	46.3	52.5	45.3	43.2	54.5	51.6	53.8	57.5	49.6
15:00～16:00	40.3	49.6	45.3	39.0	48.1	48.8	43.9	37.5	54.1	37.0	44.4
16:00～17:00	53.2	50.4	39.9	40.6	41.3	44.7	47.4	39.5	41.2	38.9	43.7
17:00～18:00	51.9	61.2	49.4	39.9	54.8	37.8	48.1	38.9	55.5	41.3	47.9
18:00～19:00	42.6	51.2	49.2	36.7	36.3	45.0	41.0	42.1	38.7	46.8	43.0
19:00～20:00	51.4	52.3	49.2	38.5	36.4	50.0	54.8	52.1	41.9	40.8	46.7
20:00～21:00	52.7	56.5	50.8	56.3	50.4	48.1	54.8	43.8	39.0	42.3	49.5
21:00～22:00	39.4	45.0	36.6	54.1	48.5	56.8	37.4	50.8	33.2	40.9	44.3
22:00～23:00	46.5	41.7	52.3	43.3	47.5	46.2	50.0	45.8	45.3	41.6	46.0
23:00～0:00	60.6	51.2	59.2	48.3	41.3	42.7	44.2	62.1	54.8	53.2	51.8
0:00～1:00	52.9	60.6	42.4	49.6	47.9	45.5	47.5	49.0	59.2	56.0	51.1
1:00～2:00	55.5	57.5	60.9	51.0	45.0	41.9	53.2	55.0	56.8	47.9	52.5
2:00～3:00	55.0	40.9	51.2	47.7	49.4	59.2	53.4	58.9	55.5	51.0	52.2
3:00～4:00	52.9	43.9	44.8	44.8	53.2	38.5	49.6	41.9	39.4	48.3	45.7
4:00～5:00	55.3	51.0	45.7	44.4	48.1	45.3	40.9	52.1	40.8	40.9	46.5
5:00～6:00	52.5	50.8	40.5	50.2	52.7	45.3	56.8	60.3	60.9	53.2	52.3
6:00～7:00	50.2	56.8	52.3	55.3	50.0	43.6	41.0	40.4	56.5	54.1	50.0
7:00～8:00	49.6	47.9	44.1	59.7	45.3	37.2	44.8	44.5	45.7	44.2	46.3
8:00～9:00	53.2	42.3	43.2	32.1	47.5	41.9	49.2	46.0	41.4	49.2	44.6
9:00～10:00	41.0	53.4	40.9	38.2	36.8	41.6	51.2	44.7	43.2	42.9	43.4
10:00～11:00	47.4	46.7	41.0	38.1	51.4	45.7	38.2	53.4	53.6	47.4	46.3
11:00～12:00	41.3	45.3	48.8	45.5	51.6	44.4	51.4	49.0	49.2	55.8	48.2
	全時間平均										47.4
	両方向平均										47.4



資料 3 - 2 気象の異常年検定結果

予測に用いた令和 5 年度（2023 年度）の気象が異常年であったか否かについて検定を行った。なお、予測に用いた気象の観測場所は大師測定局となるが、大師測定局については、令和 7 年 2 月に観測箇所や高さが変わる等の統計的な分析地点としてふさわしくないため、気象の異常年検定については、横浜地方気象台の観測データを用いて行うものとした。

検定手法は、F 分布棄却検定法^{注)}を採用し、有意水準（危険率）は 1 %とした。

① 検定項目

検定項目は次のとおりとした。

- ・ 風向出現頻度
- ・ 風速出現頻度

② 検定年度と統計年度

検定年度は令和 5 年度（2023 年度）の 1 年間とした。統計年度は、平成 26 年度（2014 年度）から令和 6 年度（2024 年度）までのうち、令和 5 年度（2023 年度）を除く 10 年間とした。

③ 検定結果

異常年検定の結果は、表 3.2-1（1）に示すとおりであり、予測に用いる気象データの観測年は異常年ではないと判定し、令和 5 年度（令和 5 年 4 月～令和 6 年 3 月）の気象データを用いることとした。

注) F 分布棄却検定法は、正規分布をなす母集団からとりだした標本のうち、不良標本とみられるものを X_0 、その他のものを $X_1, X_2, \dots, X_i, \dots, X_n$ とした場合、 X_0 を除く他の n 個の標本の平均を $\bar{X} = \sum_{i=1}^n X_i / n$ として、標本の分散からみて X_0 と \bar{X} との差が有意ならば X_0 を棄却する方法である。

表 3.2-1 気象の異常年検定結果（横浜地方気象台）

風向	統計年度													検定年度	F0	判定 ○採択、×棄却	棄却限界1% F値=10.56	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2024	平均	偏差	2023				1%	上限
	NNE	611	820	769	650	655	687	542	563	543	516	635.6	96.2	346	7.42	○	290	981
NE	237	318	277	234	224	268	217	244	245	214	247.8	30.3	202	1.87	○	139	357	
ENE	411	490	491	403	395	491	476	647	489	483	477.6	68.0	335	3.60	○	233	722	
E	524	624	630	716	552	591	648	607	651	615	615.8	50.8	514	3.29	○	433	798	
ESE	405	428	400	403	361	406	402	407	359	353	392.4	24.0	358	1.69	○	306	478	
SE	257	251	252	232	242	287	195	299	231	240	248.6	27.7	260	0.14	○	149	348	
SSE	307	344	339	454	354	536	373	425	419	454	400.5	66.1	506	2.09	○	163	638	
S	452	463	545	546	404	497	462	449	460	480	475.8	41.5	570	4.21	○	327	625	
SSW	746	767	617	804	1030	544	866	634	769	795	757.2	130.6	977	2.32	○	288	1226	
SW	918	824	720	761	822	702	805	758	734	835	787.9	62.0	934	4.55	○	565	1011	
WSW	404	320	290	356	241	223	282	297	276	430	311.9	63.4	341	0.17	○	84	540	
W	150	110	128	136	93	94	126	113	103	148	120.1	19.7	151	2.01	○	49	191	
WNW	87	69	102	89	73	53	76	93	86	95	82.3	13.8	77	0.12	○	33	132	
NW	92	63	81	79	82	93	92	98	74	78	83.2	10.1	105	3.84	○	47	119	
NNW	615	450	551	587	511	603	755	805	806	593	627.6	115.8	804	1.90	○	212	1044	
N	2531	2402	2553	2292	2710	2682	2424	2312	2503	2424	2483.3	133.4	2268	2.13	○	2004	2963	
CALM	6	8	7	4	3	5	4	5	7	4	5.3	1.6	10	7.50	○	0	11	

※CALM ≤ 0.4m/s で設定。

風速 階級	統計年度													検定年	F0	判定 ○採択、×棄却	棄却限界1% F値=10.56	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2024	平均	偏差	2023				1%	上限
	0 ~ 1	213	225	223	204	224	200	211	254	240	232	222.6	15.7	258	4.15	○	166	279
1 ~ 2	1446	1542	1580	1439	1381	1460	1474	1590	1408	1602	1492.2	75.9	1378	1.85	○	1220	1765	
2 ~ 3	2313	2386	2305	2306	2041	2264	2203	2315	2359	2233	2272.5	92.8	2113	2.42	○	1939	2606	
3 ~ 4	1937	1990	1961	2005	1843	1995	1944	1916	1836	1848	1927.5	61.6	1834	1.89	○	1706	2149	
4 ~ 5	1226	1259	1218	1267	1270	1227	1226	1184	1280	1199	1235.6	30.4	1319	6.15	○	1126	1345	
5 ~ 6	744	685	677	683	822	671	710	727	764	756	723.9	45.9	803	2.43	○	559	889	
6 ~ 7	437	355	362	436	527	454	427	358	416	445	421.7	50.2	520	3.13	○	241	602	
7 ~ 8	243	215	202	229	323	282	298	236	241	267	253.6	36.2	277	0.34	○	124	384	
8 ~ 9	128	66	112	105	186	134	145	104	133	113	122.6	29.8	155	0.97	○	16	229	
9 ~ 10	47	39	69	55	83	63	74	37	52	44	56.3	14.7	69	0.61	○	3	109	
10 ~ 11	21	13	34	19	35	18	26	21	23	13	22.3	7.2	40	4.95	○	-4	48	
11 ~ 12	3	6	11	4	17	9	15	9	5	5	8.4	4.5	13	0.86	○	-8	25	
12 ~ 13	2	1	2	6	3	2	4	5	2	2	2.9	1.5	5	1.58	○	-3	8	
13 ~ 14	0	2	2	1	1	0	3	4	0	1	1.4	1.3	0	0.98	○	-3	6	

資料 3-3 排出ガスの拡散計算式

(1) 拡散式 (建設機械の稼働)

【拡散式】

区 分	拡 散 式
ブルーム式	$C(x, y, z; H_e) = \frac{Q_p}{\sqrt{2\pi} (\pi/8) \cdot R \cdot \sigma_z \cdot u} \left(\exp\left(-\frac{1}{2} \left(\frac{z-H_e}{\sigma_z}\right)^2\right) + \exp\left(-\frac{1}{2} \left(\frac{z+H_e}{\sigma_z}\right)^2\right) \right)$
パフ式	$C(x, y, z; H_e) = \frac{Q_p}{(2\pi)^{3/2} \cdot \gamma} \left(\frac{1}{\eta_-^2} + \frac{1}{\eta_+^2} \right)$
記号説明	<p>C : 濃度 (m³/m³又はkg/m³)</p> <p>R : R² = x² + y² [m], x: 風下距離 [m], y: xに直角な水平距離 [m]</p> <p>z : xに直角な鉛直距離 (m, 計算地点の地上高さ)</p> <p>H_e : 有効煙突高 [m]</p> <p>σ_z : z方向の拡散パラメータ [m]</p> <p>u : 風速 [m/秒]</p> <p>η_± : η_±² = x² + y² + (α²/γ²) (z ± H_e)² (複号同順)</p> <p>α : 水平方向の拡散パラメータ [m/秒]</p> <p>γ : 鉛直方向の拡散パラメータ [m/秒]</p> <p>Q_p : 汚染物質排出強度 (m³N/秒またはkg/秒)</p>

【重合計算式】

区 分	拡 散 式
予 測 式	$\bar{C}(l, m) = \sum_k [\sum_j \sum_i C_w(i, j, k) \cdot f_w(i, j, k, l, m) + C_c(k) \cdot f_c(k, l, m)]$
記号説明	<p>$\bar{C}(l, m)$: 季(期) m, 時間帯 l の平均濃度</p> <p>C_w(i, j, k) : 有風時 (+弱風時), 風向 i, 風速階級 j, 大気安定度 k のときの 1 時間濃度</p> <p>f_w(i, j, k, l, m) : 季(期) m, 時間帯 l における有風時 (+弱風時), 風向 i, 風速階級 j, 大気安定度 k の出現率</p> <p>C_c(k) : 無風時, 大気安定度 k のときの 1 時間濃度</p> <p>f_c(k, l, m) : 季(期) m, 時間帯 l における無風時, 大気安定度 k の出現率</p>

【短期濃度の拡散式】

区 分	拡 散 式
ブルーム式	$C(x, y, z; H_e) = \frac{Q_p}{2\pi\sigma_y\sigma_z u} \exp\left(-\frac{1}{2} \left(\frac{y}{\sigma_y}\right)^2\right) \left(\exp\left(-\frac{1}{2} \left(\frac{z-H_e}{\sigma_z}\right)^2\right) + \exp\left(-\frac{1}{2} \left(\frac{z+H_e}{\sigma_z}\right)^2\right) \right)$
記号説明	<p>σ_y : 水平方向の拡散幅 (m)</p> <p>ただし、パスキル・ギフォート線図で得られたσ_yに1.82^(注)を乗じる。</p> <p>その他：長期平均値予測のブルーム式と同じ。</p>

注) 時間希釈係数：(60分/3分)^{1.6} = 1.82

(2) 拡散パラメータ (建設機械の稼働)

拡散パラメータは、パスキル・ギフォード線図による。

a 有風時 (風速 $\geq 1.0 \text{ m/s}$)

鉛直方向の拡散幅 (σ_z) は、図 3.3-1 に示すパスキル・ギフォード図 (P-G 図) を関数近似した表 3.3-1 を用いた。

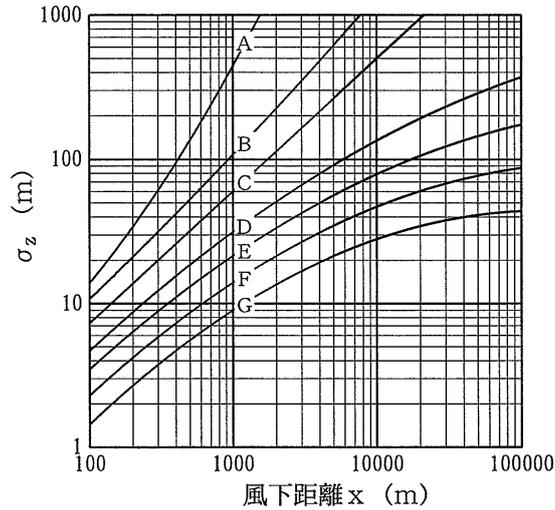


図 3.3-1 パスキル・ギフォード図

(風下距離の関数としての鉛直方向の拡散幅)

表 3.3-1 パスキル・ギフォード図の近似関係

$\sigma_z(x) = \gamma_z \cdot x^{\alpha_z}$			
安定度	α_z	γ_z	風下距離 x (m)
A	1.122	0.0800	0 ~ 300
	1.514	0.00855	300 ~ 500
	2.109	0.000212	500 ~
B	0.964	0.1272	0 ~ 500
	1.094	0.0570	500 ~
C	0.918	0.1068	0 ~
D	0.826	0.1046	0 ~ 1000
	0.632	0.400	1000 ~ 10000
	0.555	0.811	10000 ~
E	0.788	0.0928	0 ~ 1000
	0.565	0.433	1000 ~ 10000
	0.415	1.732	10000 ~
F	0.784	0.0621	0 ~ 1000
	0.526	0.370	1000 ~ 10000
	0.323	2.41	10000 ~
G	0.794	0.0373	0 ~ 1000
	0.637	0.1105	1000 ~ 2000
	0.431	0.529	2000 ~ 10000
	0.222	3.62	10000 ~

b 弱風時(風速 0.5m/s から 0.9m/s) 及び無風時(風速 ≤ 0.4m/s)

無風時及び弱風時の拡散式に用いる拡散幅は表 3.3-2 を用いた。

表 3.3-2 無風時及び弱風時の拡散パラメータ

無風時 $\sigma_y = \alpha \cdot t$			弱風時 $\sigma_z = \gamma \cdot t$		
安定度	α	γ	安定度	α	γ
A	0.948	1.569	A	0.748	1.569
A-B	0.859	0.862	A-B	0.659	0.862
B	0.781	0.474	B	0.581	0.474
B-C	0.702	0.314	B-C	0.502	0.314
C	0.635	0.208	C	0.435	0.208
C-D	0.542	0.153	C-D	0.342	0.153
D	0.470	0.113	D	0.270	0.113
E	0.439	0.067	E	0.239	0.067
F	0.439	0.048	F	0.239	0.048
G	0.439	0.029	G	0.239	0.029

(3) 窒素酸化物から二酸化窒素への変換

測定局：川崎市内の自排局（全 9 局）

期 間：平成 2 年度～令和 6 年度の過去 5 ヶ年

表 3.3-3 窒素酸化物から二酸化窒素への変換の回帰式

回帰式	相関係数 (R)
〔二酸化窒素の年平均値〕 = 0.548 × 〔窒素酸化物の年平均値〕 (ppm)	0.983

注) 建設機械の排出ガス予測では、発生源（建設機械）近傍の拡散計算であることから、自排局のデータによる回帰式を用いた。

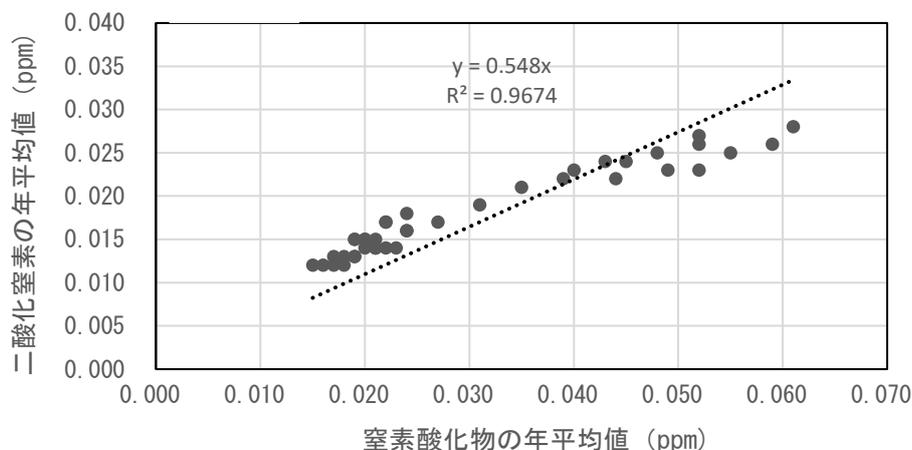


図 3.3-2 自排局（9 局）における相関図（NO_x 及び NO₂）

資料 3 - 4 日平均値の年間 98% 値または 2% 除外値への変換の回帰式

(1) 自排局 (建設機械の稼働による予測に使用)

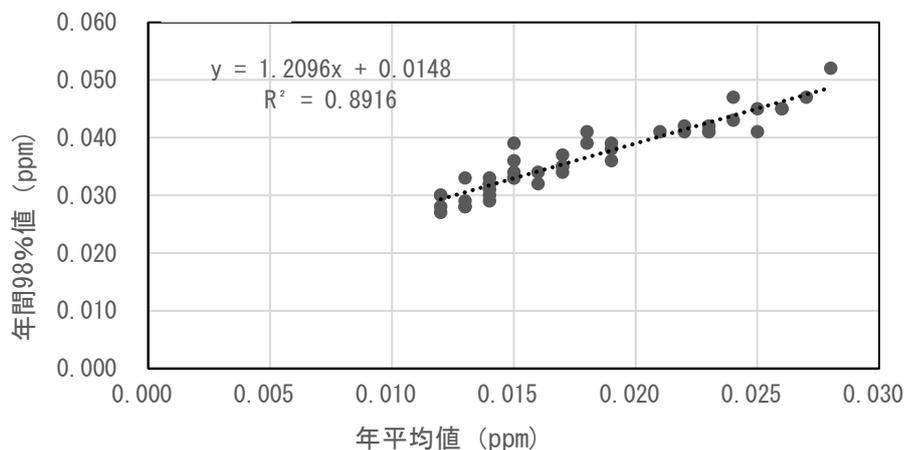
測定局 : 川崎市内の自排局 (全 9 局)

期 間 : 令和 2 年度 ~ 令和 6 年度の過去 5 カ年

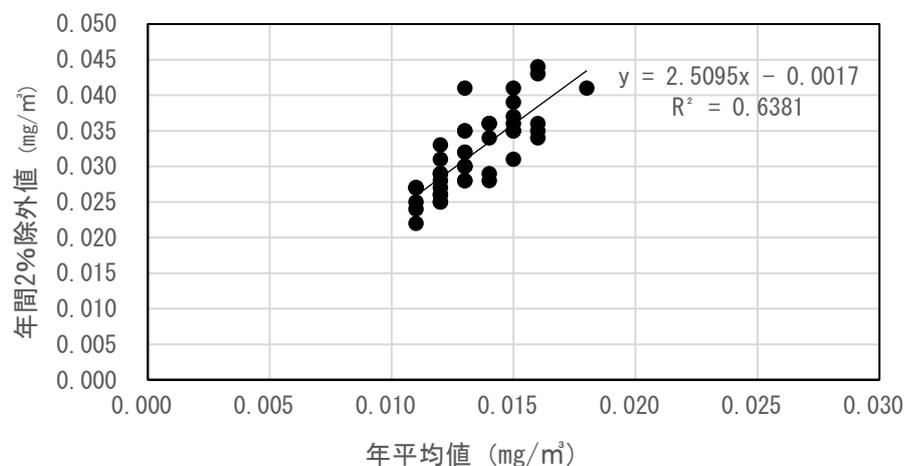
表 3.4-1 年平均値及び日平均値の年間 98% 値 (または 2% 除外値) の回帰式

項 目	回帰式	相関係数 (R)
二酸化窒素	〔日平均値の年間 98% 値〕 = 1.2096 × 〔年平均値〕 + 0.0148 (ppm)	0.944
浮遊粒子状物質	〔日平均値の年間 2% 除外値〕 = 2.5095 × 〔年平均値〕 - 0.0017 (mg/m ³)	0.799

注) 建設機械の排出ガス予測では、発生源 (建設機械) 近傍の拡散計算であることから、自排局のデータによる回帰式を用いた。



自排局 (9 局) における相関図 (NO₂)



自排局 (9 局) における相関図 (SPM)

図 3.4-1 年間 98% 値または 2% 除外値への変換回帰式 (自排局)

資料 3-5 建設機械の稼働に係る 大気汚染物質排出量算定

排出量の算定には、「道路環境影響評価の技術手法」の手法を用いた。

$$q_{NOx} = (P \times \overline{NOx}) \times Br / b$$

$$q_{SPM} = (P \times \overline{PM}) \times Br / b$$

〔記号〕

q_{NOx} : 窒素酸化物排出量 (g/h)

q_{SPM} : 浮遊粒子状物質排出量 (g/h)

P : 定格出力 (kW)

\overline{NOx} : ISO-CIモードにおける窒素酸化物の排出係数 (g/kW・h)

\overline{PM} : ISO-CIモードにおける粒子状物質の排出係数 (g/kW・h)

Br : 実作業ベースの平均燃料消費率で積算基準値を1.2で除したもの
(g/kW・h)

b : ISO-CIモードにおける平均燃料消費率 (g/kW・h)

建設機械諸元一覧は表 3.5-1 に、予測ケース毎の排出量は表 3.5-2(1)、(2)、(3) に示すとおりである。

表 3.5-1 建設機械諸元一覧

機種	規格	P: 定格出力		Br : 燃料消費率		排出係数原単位		平均燃料消費率	対策・未対策の別
		kw	l/kw・h	g/kw・h	\overline{NOx} g/kw・h	\overline{PM} g/kw・h	g/kw・h		
バックホウ	0.1~0.8m ³	104	0.153	127.5	5.4	0.22	234	二次排出ガス対策型	
ラフタークレーン	16~50 t	254	0.088	73.3	5.3	0.15	229	二次排出ガス対策型	
クローラークレーン	100~120 t	184	0.076	63.3	5.3	0.15	229	二次排出ガス対策型	
クローラークレーン	4.9~25 t	112	0.076	63.3	5.4	0.22	234	二次排出ガス対策型	
オールテレーンクレーン	100~160 t	136	0.044	36.7	14.0	0.41	237	排出ガス未対策型	
油圧式圧入引抜機	255kN	44	0.145	120.8	7.8	0.50	244	一次排出ガス対策型	
空気圧縮機	21.7m ³ /min	145	0.187	155.8	5.3	0.15	229	二次排出ガス対策型	
ボーリングマシン	18.5kW	19	0.429	357.5	9.0	0.59	279	排出ガス未対策型	
コンクリートミキサー車	7 m ³ /h	213	0.059	49.2	14.0	0.41	237	排出ガス未対策型	
コンクリートポンプ車	45m ³ /h	118	0.078	65.0	13.9	0.45	239	排出ガス未対策型	

表 3.5-2 (1) 長期将来予測で設定した排出量 (昼間)

機 械	1 台当たりの 昼間 9 時間の 排出量	昼間 年間稼働台数 (台/年) 注 1		昼間 年間排出量		
		NOx (g/9h/台)	SPM (g/9h/台)	NOx (kg/年)	SPM (kg/年)	
バックホウ	0.1~0.8m ³	2008.1	82.0	960	1927.8	78.8
ラフタークレーン	16~50 t	2909.9	82.4	960	2793.5	79.1
クローラクレーン	100~120 t	1820.5	51.3	240	436.9	12.3
クローラクレーン	4.9~25 t	1105.0	45.2	720	795.6	32.6
オールテレーンクレーン	100~160 t	2054.8	60.0	240	493.2	14.4
油圧式圧入引抜機	255kN	1130.1	72.5	240	271.2	17.4
空気圧縮機	21.7m ³ /min	4707.0	133.2	260	1223.8	34.6
ボーリングマシン	18.5kW	1698.0	111.6	960	1630.1	107.1
コンクリートミキサー車	7 m ³ /h	5567.4	162.9	900	5010.7	146.6
コンクリートポンプ車	45m ³ /h	3613.4	116.6	460	1662.2	53.7

注 1) 昼間は 8 時~18 時の昼休みを除く 9 時間となる。

注 2) 1 台当たりの昼間 9 時間の排出量は、①時間排出量×②標準稼働時間×(9 時間/8 時間)で算出した。ここで、①時間排出量：表 3.5-2(3) の 1 台当たりの時間排出量、②標準稼働時間：各機械の建設機械等損料表から求めた 1 日あたりの標準稼働時間：「令和 7 年度版 建設機械等損料表 (一般社団法人日本建設機械施工協会 令和 7 年 4 月)」の「日中 8 時間の運転時間/損料表の運転日数」から算出した。

注 3) 年間排出量は「1 台当たりの昼間 9 時間の排出量」に年間の車両台数を掛け合わせて算出した。

表 3.5-2 (2) 長期将来予測で設定した排出量 (夜間)

機 械	1 台当たりの 夜間 12 時間の 排出量	夜間 年間稼働台数 (台/年) 注 1		夜間 年間排出量		
		NOx (g/12h/台)	SPM (g/12h/台)	NOx (kg/年)	SPM (kg/年)	
バックホウ	0.1~0.8m ³	2677.5	109.4	260	696.2	28.4
ラフタークレーン	16~50 t	3879.9	109.8	720	2793.5	79.1
クローラクレーン	100~120 t	2427.3	68.4	240	582.6	16.4
クローラクレーン	4.9~25 t	1473.3	60.3	720	1060.8	43.4
オールテレーンクレーン	100~160 t	2739.8	80.0	240	657.5	19.2
油圧式圧入引抜機	255kN	1506.8	96.6	240	361.6	23.2
空気圧縮機	21.7m ³ /min	6276.0	177.6	0	0.0	0.0
ボーリングマシン	18.5kW	2264.0	148.8	960	2173.5	142.8
コンクリートミキサー車	7 m ³ /h	7423.2	217.2	0	0.0	0.0
コンクリートポンプ車	45m ³ /h	4817.9	155.5	0	0.0	0.0

注 1) 夜間は 20 時から翌 8 時の稼働となる。

注 2) 1 台当たりの夜間 12 時間の排出量は、①時間排出量×②標準稼働時間×(12 時間/8 時間)で算出した。ここで、①時間排出量：表 3.5-2(3) の 1 台当たりの時間排出量、②標準稼働時間：各機械の建設機械等損料表から求めた 1 日あたりの標準稼働時間：「令和 7 年度版 建設機械等損料表 (一般社団法人日本建設機械施工協会 令和 7 年 4 月)」の「日中 8 時間の運転時間/損料表の運転日数」から算出した。

注 3) 年間排出量は「1 台当たりの夜間 12 時間の排出量」に年間車両台数を掛け合わせて算出した。

表 3.5-2 (3) 短期将来予測で設定した排出量

機 械		1 台当たりの時間排出量		ピーク稼働台数 (台/ピーク時)	日排出量	
		NOx (g/時/台)	SPM (g/時/台)		NOx (g/時)	SPM (g/時)
バックホウ	0.1~0.8m ³	306.0	12.5	4	1,224	50
ラフタークレーン	16~50 t	431.1	12.2	4	1,724	49
クローラークレーン	100~120 t	269.7	7.6	1	270	8
クローラークレーン	4.9~25 t	163.7	6.7	3	491	20
オールテレーンクレーン	100~160 t	294.6	8.6	1	295	9
油圧式圧入引抜機	255kN	170.0	10.9	1	170	11
空気圧縮機	21.7m ³ /min	523.0	14.8	1	523	15
ボーリングマシン	18.5kW	219.1	14.4	4	876	58
コンクリートミキサー車	7 m ³ /h	618.6	18.1	4	2,474	72
コンクリートポンプ車	45m ³ /h	446.1	14.4	2	892	29
合計		—	—	—	8,939	320

資料 3-6 車両の排出ガスの拡散計算式

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質濃度の予測については、「道路環境影響評価の技術手法」に示される大気拡散式（ブルーム式及びパフ式）を用いた。

予測式は、以下のとおりである。

①有風時（風速1.0m/秒を超える場合）：ブルーム式

$$C(x,y,z) = \frac{Q}{2\pi \cdot u \cdot \sigma_y \cdot \sigma_z} \cdot \exp\left(-\frac{y^2}{2\sigma_y^2}\right) \cdot \left[\exp\left\{-\frac{(z+H)^2}{2\sigma_z^2}\right\} + \exp\left\{-\frac{(z-H)^2}{2\sigma_z^2}\right\} \right]$$

$$\sigma_y = \frac{W}{2} + 0.46L^{0.81}$$

$$\sigma_z = \sigma_{z0} + 0.31L^{0.83}$$

[記号]

$C(x, y, z)$: (x, y, z) 地点における窒素酸化物濃度 (ppm) 又は浮遊粒子状物質濃度 (mg/m³)

Q : 点煙源の窒素酸化物の排出量 (ml/秒) 又は浮遊粒子状物質の排出量 (mg/秒)

u : 平均風速 (m/秒)

H : 排出源の高さ (m)

σ_y, σ_z : 水平 (y)、鉛直 (z) 方向の拡散幅 (m)
($x < W/2$ の場合は、 $\sigma_y = W/2$ 、 $\sigma_z = \sigma_{z0}$ とする。)

σ_{z0} : 鉛直方向の初期拡散幅 (1.5m (遮音壁がない場合))

L : 車道部端からの距離 ($L = x - W/2$) (m)

x : 風向に沿った風下距離 (m)

W : 車道部幅員 (m)

x : 風向に沿った風下距離 (m)

y : x 軸に直角な水平距離 (m)

z : x 軸に直角な鉛直距離 (m)

②弱風時（風速1.0m/秒以下）：パフ式

$$C(x,y,z) = \frac{Q}{(2\pi)^{3/2} \cdot \alpha^2 \cdot \gamma} \left\{ \frac{1 - \exp\left(-\frac{\ell}{t_0}\right)}{2\ell} + \frac{1 - \exp\left(-\frac{m}{t_0}\right)}{2m} \right\}$$

$$\ell = \frac{1}{2} \cdot \left\{ \frac{x^2 + y^2}{\alpha^2} + \frac{(z-H)^2}{\gamma^2} \right\}$$

$$m = \frac{1}{2} \cdot \left\{ \frac{x^2 + y^2}{\alpha^2} + \frac{(z+H)^2}{\gamma^2} \right\}$$

[記号]

t_0 : 初期拡散幅に相当する時間 ($t_0 = W/2\alpha$) (秒)

α, γ : 拡散幅に関する係数

($\alpha = 0.3$ 、 $\gamma = 0.18$ (昼間: 7:00~19:00)、 $\gamma = 0.09$ (夜間: 19:00~7:00))

③ 重合計算式

$$Ca = \frac{\sum_{t=1}^{24} Ca_t}{24}$$

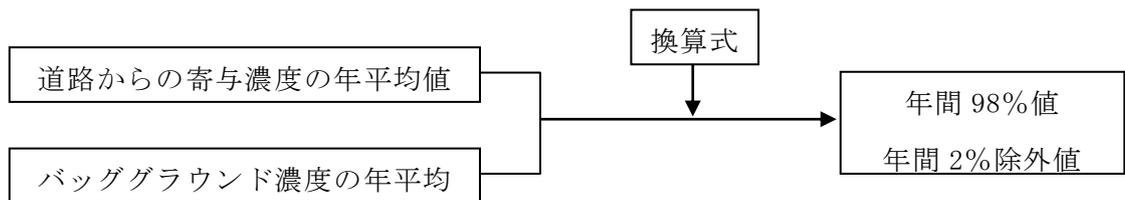
$$Ca_t = \left[\sum_{s=1}^{16} \{ (Rw_s / uw_{ts}) \times fw_{ts} \} + Rc_{dn} \times fc_t \right] Q_t$$

[記号]

Ca : 年平均濃度 (ppm又はmg/m³)
 Ca_t : 時刻tにおける年平均濃度 (ppm又はmg/m³)
 R_{w_s} : プルーム式により求められた風向別基準濃度 (m⁻¹)
 f_{w_{ts}} : 年平均時間別風向出現割合
 u_{w_{ts}} : 年平均時間別風向別平均風速 (m/秒)
 R_{c_{dn}} : パフ式により求められた昼夜別基準濃度 (秒/m²)
 f_{c_t} : 年平均時間別弱風時出現割合
 Q_t : 年平均時間別平均排出量 (ml/m・秒、mg/m・秒)
 なお、添字のsは風向 (16方位)、tは時間、dnは昼夜の別、wは有風時、cは弱風時を示す。

④ 年平均値から日平均値への換算式

予測された年平均値については、以下の式を用いて日平均値の年間 98%値 (浮遊粒子状物質の場合は年間 2%除外値) に換算した。



[二酸化窒素]

$$[\text{年間 98\%値}] = a ([\text{NO}_2]_{\text{BG}} + [\text{NO}_2]_{\text{R}}) + b$$

$$a = 1.34 + 0.11 \cdot \exp(-[\text{NO}_2]_{\text{R}} / [\text{NO}_2]_{\text{BG}})$$

$$b = 0.0070 + 0.0012 \cdot \exp(-[\text{NO}_2]_{\text{R}} / [\text{NO}_2]_{\text{BG}})$$

[NO₂]_R : 道路寄与の二酸化窒素濃度年平均値 (ppm)

[NO₂]_{BG} : バックグラウンド濃度の二酸化窒素濃度年平均値 (ppm)

[浮遊粒子状物質]

$$[\text{年間 2\%除外値}] = a ([\text{SPM}]_{\text{BG}} + [\text{SPM}]_{\text{R}}) + b$$

$$a = 1.71 + 0.37 \cdot \exp(-[\text{SPM}]_{\text{R}} / [\text{SPM}]_{\text{BG}})$$

$$b = 0.0063 + 0.0014 \cdot \exp(-[\text{SPM}]_{\text{R}} / [\text{SPM}]_{\text{BG}})$$

[SPM]_R : 道路寄与の浮遊粒子状物質濃度年平均値 (mg/m³)

[SPM]_{BG} : バックグラウンド濃度の浮遊粒子状物質濃度年平均値 (mg/m³)

資料 3 - 7 建設機械の稼働による短期将来濃度の 予測結果

建設機械の稼働による短期将来濃度の風向別の予測結果は、表3.7-1(1)、(2) に示すとおりである。

表 3.7-1 (1) 建設機械の稼働による二酸化素の付加濃度（短期将来濃度：1時間値）

風 向	建設機械による 付加濃度 (ppm)	バックグラウンド 濃度 (ppm)	将来予測濃度 (ppm)	環境保全目標 (ppm)
N	0.104	0.015	0.119	0.2 以下
NNE	0.103		0.118	
NE	0.132		0.147	
ENE	0.119		0.134	
E	0.137		0.152	
ESE	0.124		0.139	
SE	0.122		0.137	
SSE	0.115		0.130	
S	0.116		0.131	
SSW	0.105		0.120	
SW	0.129		0.144	
WSW	0.164		0.179	
W	0.132		0.147	
WNW	0.117		0.132	
NW	0.117		0.132	
NNW	0.114		0.129	

■ : 最大値

表 3.7-1 (2) 建設機械の稼働による浮遊粒子状物質の付加濃度（短期将来濃度：1時間値）

風 向	建設機械による 付加濃度 (mg/m ³)	バックグラウンド 濃度 (mg/m ³)	将来予測濃度 (mg/m ³)	環境保全目標 (mg/m ³)
N	0.011	0.014	0.025	0.20 以下
NNE	0.011		0.025	
NE	0.015		0.029	
ENE	0.013		0.027	
E	0.015		0.029	
ESE	0.014		0.028	
SE	0.013		0.027	
SSE	0.013		0.027	
S	0.013		0.027	
SSW	0.012		0.026	
SW	0.014		0.028	
WSW	0.020		0.034	
W	0.015		0.029	
WNW	0.013		0.027	
NW	0.013		0.027	
NNW	0.013		0.027	

■ : 最大値

4 騒音関連

4 騒音関連

資料 4 - 1 騒音調査結果

調査日及び調査時間帯は、表4.1-1に示すとおりとした。

表 4.1-1 調査日及び調査時間帯

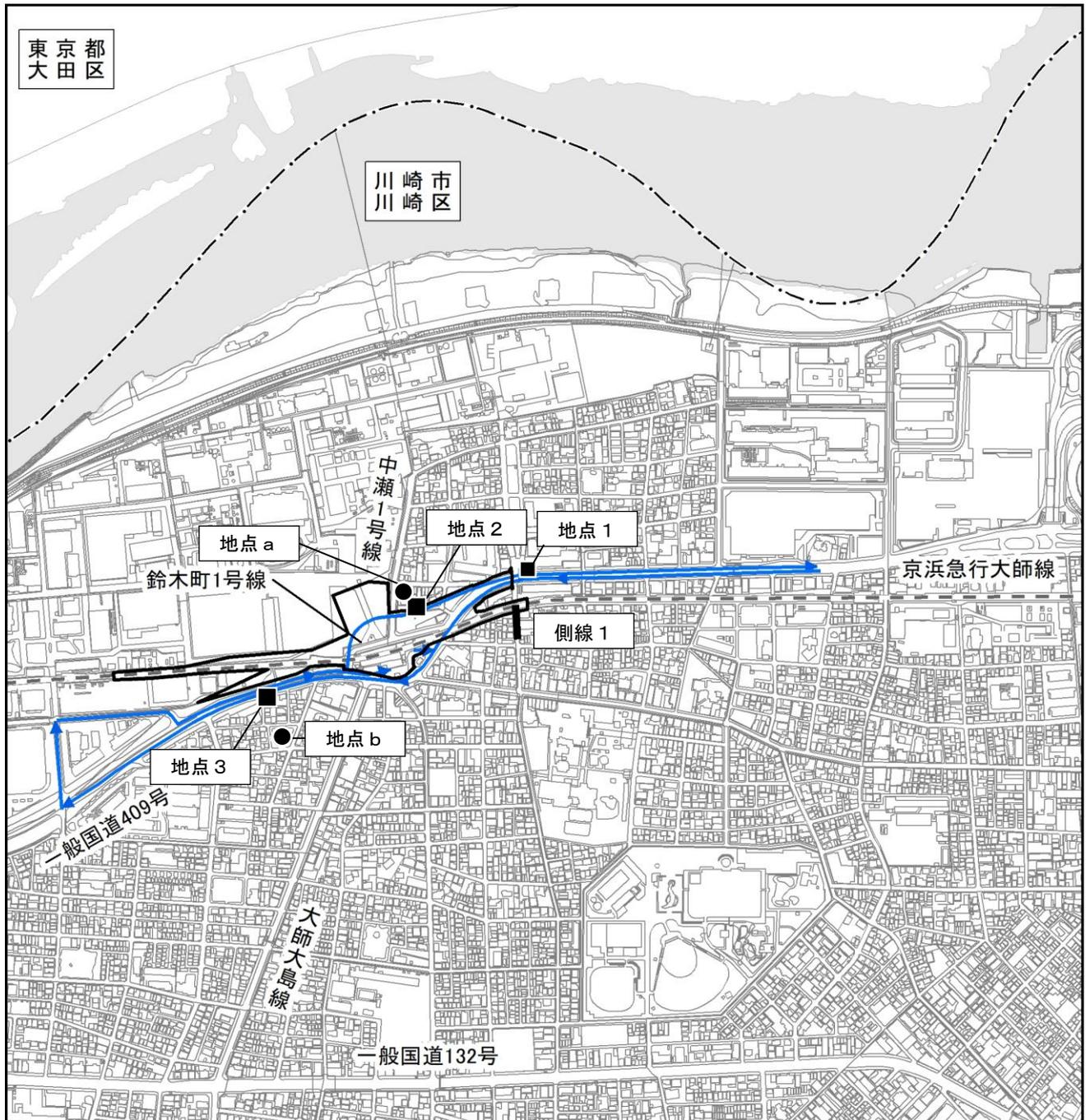
区分	調査日及び調査時間帯
環境騒音	令和2年7月28日（火）6時～7月29日（水）6時（24時間）
道路交通騒音	令和7年7月17日（木）12時～7月18日（金）12時（24時間）
鉄道騒音	令和7年7月8日（火）初電～終電

調査地点は、表4.1-2及び図4.1-1に示すとおりである。調査地点は、環境騒音は事業区域北側及び南側の2地点、道路交通騒音は工事用車両の走行ルートである一般国道409号の沿道2地点及び中瀬28号線の沿道1地点の計3地点、鉄道騒音は川崎大師駅～東門前駅間南側の1側線とした。

表 4.1-2 騒音調査地点

区分	調査地点	備考
環境騒音	地点 a	事業区域北側の地域
	地点 b	事業区域南側の地域
道路交通騒音	地点 1	一般国道 409 号北側
	地点 2	中瀬 28 号線北側
	地点 3	一般国道 409 号南側
鉄道騒音	側線 1	川崎大師駅～東門前駅間南側

環境騒音の現地調査結果は表4.1-3（1）、（2）及び図4.1-2（1）、（2）に、道路交通騒音の現地調査結果は表4.1-4（1）～（3）及び図4.1-3（1）～（3）に、鉄道騒音の現地調査結果は表4.1-5（1）～（6）に示すとおりである。



凡例

- | | |
|--|--|
|  計画区間 |  環境騒音調査地点 |
|  都県境 |  道路交通騒音調査地点 |
|  現況の京浜急行大師線 |  鉄道騒音(側線)調査地点 |
|  仮設道路を通るルート | |

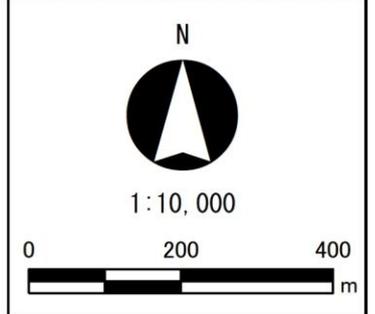


図 4.1-1 調査地点図

表4.1-3 (1) 環境騒音の現地調査結果

測定日：令和2年7月28日(火)～7月29日(水)

測定地点：地点a

(単位：デシベル)

観測時間	等価騒音レベル	時間率騒音レベル				
	L _{Aeq}	L _{A5}	L _{A10}	L _{A50}	L _{A90}	L _{A95}
06～07	54.3	57.7	56.5	53.1	50.7	50.1
07～08	54.7	58.2	57.1	53.9	51.2	50.5
08～09	54.8	58.1	57.0	53.8	51.7	51.3
09～10	55.6	59.0	57.7	54.6	52.2	51.7
10～11	55.2	58.2	57.3	54.4	52.1	51.4
11～12	54.7	58.0	56.6	53.5	51.2	50.6
12～13	54.4	57.7	56.5	53.3	51.2	50.7
13～14	55.1	58.3	57.1	53.8	51.5	50.9
14～15	54.5	58.2	56.5	53.1	51.0	50.6
15～16	55.1	58.6	57.5	53.9	51.5	50.8
16～17	53.9	56.9	55.9	53.0	50.9	50.4
17～18	54.0	57.0	56.0	53.0	51.0	50.5
18～19	53.4	56.5	55.4	52.4	50.4	50.0
19～20	52.2	55.1	54.0	51.4	49.5	49.0
20～21	52.7	55.4	54.4	51.8	50.1	49.7
21～22	50.4	53.3	52.4	49.7	47.8	47.4
22～23	49.6	53.0	52.0	48.5	46.5	46.1
23～00	47.6	51.4	50.2	46.3	44.1	43.8
00～01	47.8	52.0	50.6	46.1	43.3	42.9
01～02	47.2	51.4	50.1	44.9	42.5	42.2
02～03	47.9	52.8	51.2	45.2	42.5	42.1
03～04	49.7	54.3	52.6	47.2	42.9	42.4
04～05	50.5	55.0	53.6	48.7	44.4	43.7
05～06	52.5	56.7	55.4	51.1	47.4	46.5
昼間	54.2	57.5	56.3	53.2	51.0	50.5
夜間	49.5	53.7	52.3	47.7	44.6	44.0

(注)

1. 各時間値及び基準時間帯平均等価騒音レベルは、有効データのエネルギー平均値である。
2. 各時間値及び基準時間帯平均時間率騒音レベルは、有効データの算術平均値である。
3. 時間区分は以下のとおりである。

時間の区分 昼間:6～22時 夜間:22～6時

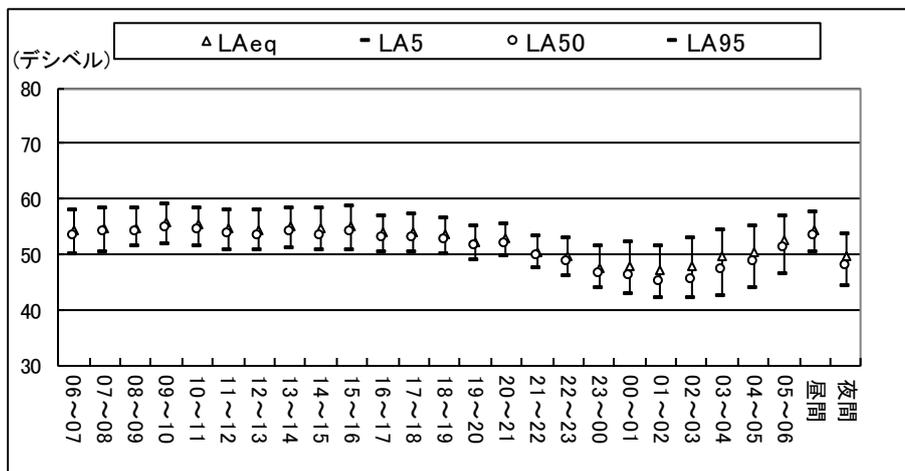


図4.1-2 (1) 環境騒音レベルの時間変動

表4.1-3 (2) 環境騒音の現地調査結果

測定日：令和2年7月28日(火)～7月29日(水)

測定地点：地点b

(単位：デシベル)

観測時間	等価騒音レベル	時間率騒音レベル				
	L _{Aeq}	L _{A5}	L _{A10}	L _{A50}	L _{A90}	L _{A95}
06～07	48.2	50.7	49.8	47.4	45.5	45.0
07～08	49.3	52.3	51.1	48.1	46.6	46.3
08～09	49.6	53.1	51.7	48.3	46.2	45.7
09～10	50.5	54.1	52.7	49.1	46.9	46.5
10～11	50.7	53.8	52.7	49.5	47.5	47.1
11～12	49.5	52.6	51.5	48.5	46.5	46.1
12～13	50.6	53.4	52.5	49.7	47.6	47.1
13～14	50.1	53.7	52.3	48.9	46.9	46.5
14～15	50.2	53.5	52.3	49.0	47.0	46.6
15～16	50.3	53.7	52.4	49.1	47.1	46.6
16～17	50.5	54.1	52.7	49.2	47.4	47.0
17～18	50.5	53.5	52.3	49.3	47.2	46.8
18～19	49.0	51.8	50.7	48.2	46.7	46.4
19～20	48.2	50.3	49.5	47.6	46.2	46.0
20～21	47.7	50.3	49.2	46.9	45.8	45.6
21～22	47.1	49.9	48.7	46.1	45.0	44.7
22～23	45.5	47.5	46.7	44.9	44.0	43.9
23～00	44.5	46.5	45.5	44.1	43.5	43.4
00～01	44.8	46.6	45.8	44.4	43.7	43.6
01～02	46.0	48.0	47.3	45.5	44.2	44.0
02～03	44.0	46.7	45.7	43.2	41.9	41.6
03～04	44.4	47.4	46.4	43.2	41.5	41.2
04～05	43.8	46.6	45.7	43.0	41.5	41.2
05～06	46.7	49.4	48.6	46.0	43.9	43.5
昼間	49.6	52.8	51.6	48.5	46.7	46.3
夜間	45.1	47.4	46.6	44.4	43.2	42.9

(注)

1. 各時間値及び基準時間帯平均等価騒音レベルは、有効データのエネルギー平均値である。
2. 各時間値及び基準時間帯平均時間率騒音レベルは、有効データの算術平均値である。
3. 時間区分は以下のとおりである。
時間の区分 昼間:6～22時 夜間:22～6時

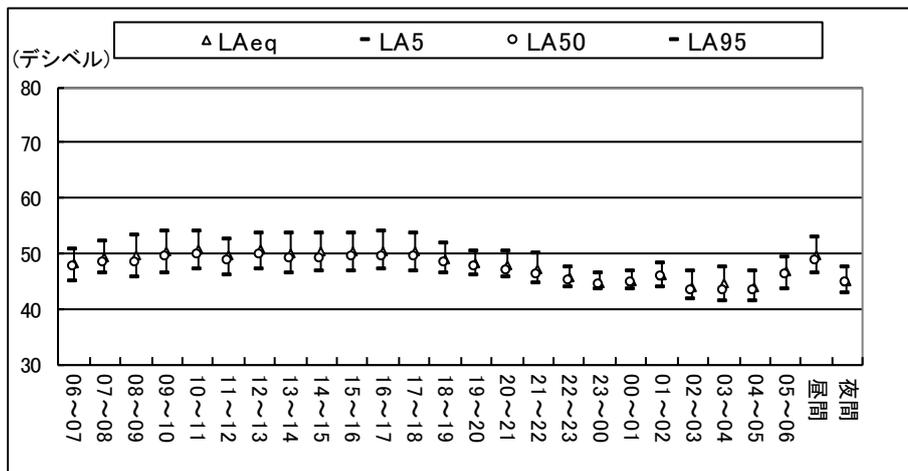


図4.1-2 (2) 環境騒音レベルの時間変動

表4.1-4 (1) 道路交通騒音の現地調査結果

測定日： 2025年7月17日(木)～7月18日(金)
 調査地点： 地点1 グランゲート川崎付近 (単位：dB)

観測時間	等価騒音レベル	時間率騒音レベル					
	L _{Aeq}	L _{A5}	L _{A10}	L _{A50}	L _{A90}	L _{A95}	L _{Amax}
12～13	66.9	72.4	70.3	63.2	55.8	54.3	85.6
13～14	66.4	71.5	69.6	63.2	59.6	58.7	81.4
14～15	67.7	73.2	71.1	64.1	56.4	54.6	85.0
15～16	66.6	72.0	70.0	63.6	58.0	56.9	80.4
16～17	65.7	71.0	69.1	62.5	56.2	54.8	82.3
17～18	66.1	71.6	69.9	62.5	53.7	52.3	82.8
18～19	66.1	71.2	69.7	62.2	52.7	51.3	85.4
19～20	64.5	69.9	68.1	61.0	52.1	50.7	80.0
20～21	65.3	70.8	68.8	60.6	50.3	48.6	84.3
21～22	63.9	69.8	67.9	58.2	47.5	46.6	84.1
22～23	64.0	70.0	67.7	56.1	46.7	45.9	82.5
23～00	62.8	69.2	67.0	55.5	45.3	44.5	80.1
00～01	63.6	69.3	67.1	54.3	44.8	44.1	83.3
01～02	62.7	69.1	66.5	52.8	43.8	43.2	82.6
02～03	64.1	70.4	67.8	54.9	44.4	43.4	83.7
03～04	65.1	71.4	68.7	55.9	45.3	44.2	84.7
04～05	66.8	72.8	70.7	60.8	48.4	47.0	85.4
05～06	68.0	73.7	71.7	63.7	52.2	48.8	84.4
06～07	68.8	74.4	72.5	64.3	53.4	50.9	86.5
07～08	68.2	73.9	72.1	64.8	54.9	53.0	84.2
08～09	68.1	73.1	71.2	65.8	61.0	60.2	84.5
09～10	68.2	73.7	71.9	64.8	57.7	55.8	83.6
10～11	67.9	73.6	71.7	64.0	55.0	53.3	82.9
11～12	65.9	71.2	69.2	63.1	56.7	54.8	82.7
全日	66.0	71.6	69.6	60.9	52.2	50.7	86.5
昼間	66.6	72.1	70.2	63.0	55.1	53.6	86.5
夜間	64.6	70.7	68.4	56.8	46.4	45.1	85.4

(注)

1. 各時間値及び基準時間帯平均等価騒音レベルは、有効データのエネルギー平均値である。
2. 時間区分は以下のとおりである。
 時間の区分 昼間:6～22時 夜間:22～6時
3. MAX以外の各時間値及び基準時間帯平均時間率騒音レベルは、有効データの算術平均値である。

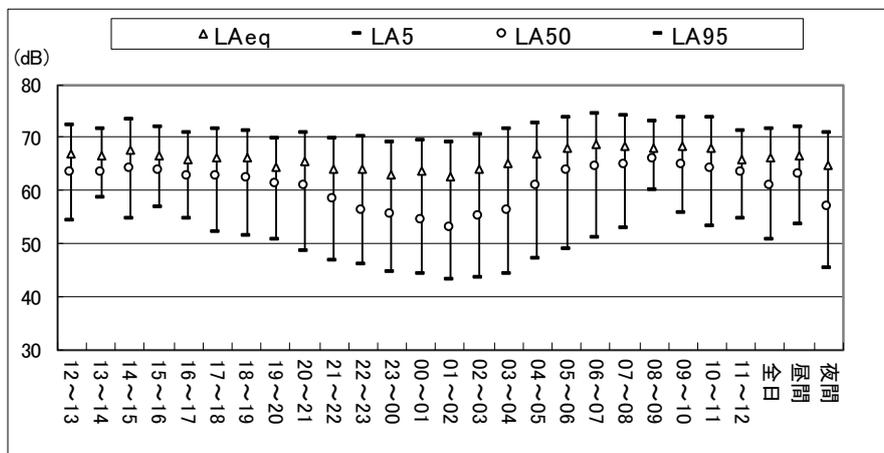


図4.1-3 (1) 環境騒音レベルの時間変動

表4.1-4 (2) 道路交通騒音の現地調査結果

測定日： 2025年7月17日(木)～7月18日(金)

調査地点： 地点2 川崎大師駅北側

(単位：dB)

観測時間	等価騒音レベル	時間率騒音レベル					
	L _{Aeq}	L _{A5}	L _{A10}	L _{A50}	L _{A90}	L _{A95}	L _{Amax}
12～13	60.5	64.9	63.3	58.4	53.7	52.9	75.4
13～14	61.0	65.5	63.8	58.9	54.9	54.0	75.4
14～15	61.7	66.1	64.2	59.3	55.3	54.1	86.5
15～16	62.0	66.8	65.0	59.5	55.3	54.2	77.3
16～17	61.2	66.1	63.6	58.3	54.1	53.1	84.9
17～18	61.4	66.7	63.8	58.4	53.6	52.6	84.8
18～19	60.4	65.8	62.5	57.5	52.5	51.5	78.3
19～20	59.5	63.8	61.4	55.9	51.0	50.0	76.7
20～21	59.0	63.4	61.1	55.0	50.1	48.9	76.3
21～22	59.1	63.0	61.0	53.2	47.7	46.8	84.0
22～23	59.3	63.8	61.4	53.3	47.5	46.6	79.5
23～00	57.1	62.0	60.0	50.7	46.0	45.3	75.2
00～01	56.0	60.5	58.7	49.8	45.8	45.2	73.9
01～02	53.0	58.7	56.7	47.8	44.4	44.0	72.4
02～03	54.0	59.8	57.4	49.0	44.4	43.9	68.5
03～04	55.2	61.6	59.2	49.5	44.6	43.9	72.6
04～05	58.1	62.9	61.4	53.1	47.3	46.3	78.9
05～06	60.1	64.5	62.9	57.6	49.9	48.3	84.9
06～07	61.3	65.9	64.0	58.9	53.3	51.9	81.6
07～08	62.1	67.5	65.1	59.3	53.9	52.8	80.3
08～09	61.1	66.2	64.1	58.8	53.5	52.5	78.1
09～10	61.6	65.7	63.9	59.2	54.9	53.9	87.9
10～11	61.9	66.1	64.2	58.8	54.6	53.6	86.7
11～12	61.4	65.0	63.3	58.6	54.7	53.7	87.3
全日	59.5	64.3	62.2	55.8	51.0	50.0	87.9
昼間	61.0	65.5	63.4	58.0	53.3	52.3	87.9
夜間	56.6	61.7	59.7	51.4	46.2	45.4	84.9

(注)

1. 各時間値及び基準時間帯平均等価騒音レベルは、有効データのエネルギー平均値である。
2. 時間区分は以下のとおりである。
時間の区分 昼間:6～22時 夜間:22～6時
3. MAX以外の各時間値及び基準時間帯平均時間率騒音レベルは、有効データの算術平均値である。

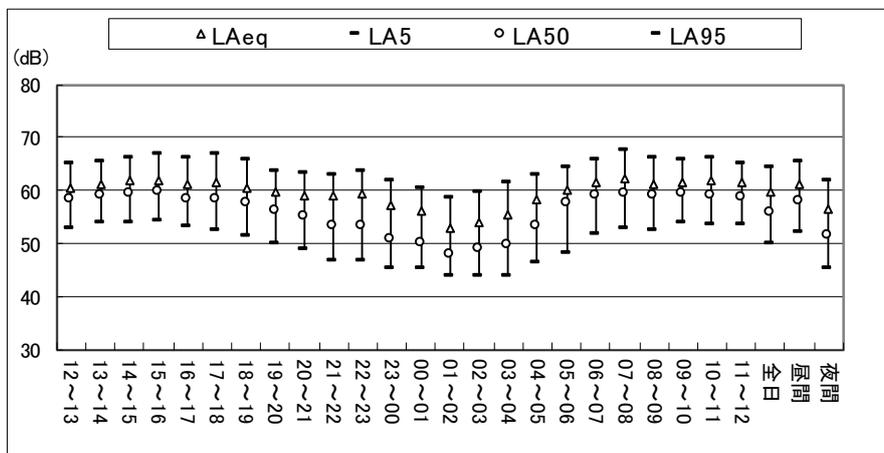


図4.1-3 (2) 道路交通騒音レベルの時間変動

表4.1-4 (3) 道路交通騒音の現地調査結果

測定日： 2025年7月17日(木)～7月18日(金)
 調査地点： 地点3 セブンイレブン川崎大師駅前2丁目店付近 (単位：dB)

観測時間	等価騒音レベル	時間率騒音レベル					
	L _{Aeq}	L _{A5}	L _{A10}	L _{A50}	L _{A90}	L _{A95}	L _{Amax}
12～13	66.1	71.6	69.6	62.5	55.8	54.5	83.0
13～14	67.1	72.7	71.0	63.7	56.1	54.6	80.8
14～15	67.1	72.1	70.4	64.4	57.0	55.4	87.6
15～16	67.1	72.5	70.8	63.5	54.9	52.8	82.9
16～17	66.7	71.9	70.2	63.3	55.4	53.7	86.6
17～18	67.1	72.2	70.5	63.7	55.3	53.7	84.8
18～19	65.7	71.0	69.5	62.3	52.8	50.8	88.2
19～20	64.7	70.3	68.6	60.4	51.1	49.2	82.2
20～21	64.3	70.1	68.3	59.9	50.3	48.6	83.8
21～22	63.4	69.5	67.1	56.2	46.8	45.7	81.2
22～23	62.7	69.0	66.8	56.2	47.6	46.4	81.3
23～00	63.5	68.4	66.4	55.9	46.8	45.1	79.5
00～01	61.6	68.2	65.8	52.9	44.2	43.2	79.3
01～02	61.4	67.5	64.8	50.7	43.6	42.7	82.9
02～03	61.3	67.5	64.7	52.2	43.6	42.3	87.1
03～04	61.9	68.2	65.2	50.9	42.6	41.7	80.6
04～05	63.8	70.0	67.4	56.8	47.0	45.7	80.9
05～06	65.7	72.1	69.4	60.3	50.0	47.9	84.6
06～07	66.9	73.0	70.6	61.9	52.9	51.5	85.6
07～08	66.8	72.7	70.6	62.5	56.9	55.6	84.1
08～09	67.4	72.9	70.9	63.4	57.0	55.9	84.6
09～10	66.9	72.9	70.8	62.7	56.1	54.7	83.7
10～11	66.9	72.3	70.3	63.5	56.8	55.3	85.4
11～12	67.0	72.5	70.7	63.6	55.5	53.8	83.4
全日	65.1	70.9	68.8	59.7	51.5	50.0	88.2
昼間	66.3	71.9	70.0	62.3	54.4	52.9	88.2
夜間	62.7	68.9	66.3	54.5	45.7	44.4	87.1

(注)

1. 各時間値及び基準時間帯平均等価騒音レベルは、有効データのエネルギー平均値である。
2. 時間区分は以下のとおりである。
 時間の区分 昼間:6～22時 夜間:22～6時
3. MAX以外の各時間値及び基準時間帯平均時間率騒音レベルは、有効データの算術平均値である。

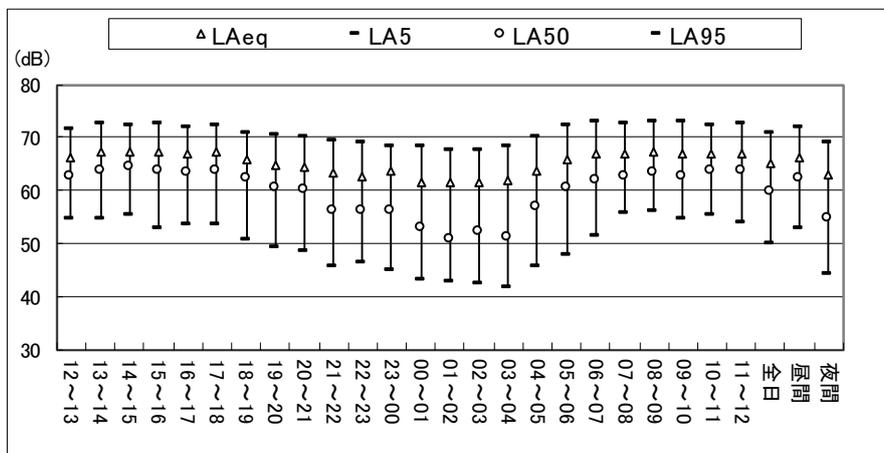


図4.1-3 (3) 道路交通騒音レベルの時間変動

表4.1-5 (1) 鉄道騒音の現地調査結果

調査位置: 側線1

調査年月日: 令和7年7月8日(火)~9日(水)

路線: 京急大師線

上り: 京急川崎方面

下り: 小島新田方面

No.	通過時刻	上下別	列車種別	車両数	列車速度		騒音ピーク値(dB)						LAE(dB)					
					通過 S	速度 km/h	地上1.2m			地上3.5m			地上1.2m		地上3.5m			
							7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5
1	4:58	下り	回送	4	4.42	58.6	80.4	78.4	71.8	81.9	80.6	73.0	87.5	85.8	79.1	89.2	87.9	80.3
2	5:10	上り	普通	4	4.44	58.4	82.6	80.6	74.0	83.7	81.8	74.8	89.5	87.9	81.1	90.7	89.0	81.7
3	5:13	下り	普通	4	4.31	60.1	81.0	78.7	72.1	82.4	81.0	73.5	87.8	85.9	79.3	89.4	88.1	80.6
4	5:23	上り	普通	4	4.51	57.5	82.1	80.1	73.4	82.8	81.2	74.1	89.0	87.3	80.4	89.9	88.3	81.0
5	5:33	下り	普通	4	4.25	61.0	80.5	78.5	72.1	81.9	80.6	72.9	87.6	85.8	79.3	89.3	88.0	80.2
6	5:43	上り	普通	4	4.18	62.0	85.7	84.0	76.0	85.7	85.4	76.5	92.2	90.5	83.5	93.0	91.8	84.1
7	5:43	下り	普通	4	4.13	62.8	85.7	84.0	76.0	85.7	85.4	76.5	92.2	90.5	83.5	93.0	91.8	84.1
8	5:54	上り	普通	4	4.33	59.9	82.5	80.1	73.6	83.2	81.7	74.5	89.3	87.4	80.7	90.3	88.7	81.4
9	6:00	下り	普通	4	4.35	59.6	80.4	78.7	71.8	82.0	80.7	73.1	87.6	86.0	79.2	89.3	88.0	80.5
10	6:10	上り	普通	4	4.48	57.9	83.0	80.9	74.6	84.0	82.1	75.1	89.8	88.3	81.7	91.1	89.3	82.0
11	6:11	下り	普通	4	4.24	61.1	81.4	79.1	72.6	82.7	81.4	73.8	88.1	86.1	79.5	89.5	88.3	80.7
12	6:17	下り	普通	4	4.30	60.3	81.1	79.2	72.5	82.8	81.4	73.7	87.8	86.2	79.6	89.5	88.3	80.6
13	6:21	上り	普通	4	4.43	58.5	82.4	80.4	74.1	83.1	81.6	74.4	89.3	87.6	81.2	90.3	88.7	81.5
14	6:27	下り	普通	4	4.31	60.1	80.3	78.7	72.3	82.1	80.6	73.3	87.5	85.9	79.6	89.3	88.0	80.6
15	6:28	上り	普通	4	4.45	58.2	82.4	80.4	74.1	83.4	81.7	74.7	88.9	87.4	80.8	90.1	88.5	81.2
16	6:37	上り	普通	4	4.46	58.1	83.2	80.7	74.8	84.2	82.1	75.1	92.2	90.2	84.0	93.7	92.1	84.6
17	6:37	下り	普通	4	4.29	60.4	83.2	80.7	74.8	84.2	82.1	75.1	92.2	90.2	84.0	93.7	92.1	84.6
18	6:46	下り	普通	4	4.25	61.0	80.9	78.9	72.8	83.0	81.4	73.8	87.7	85.9	79.8	89.7	88.3	80.7
19	6:49	上り	普通	4	4.62	56.1	82.3	79.9	73.9	83.1	81.5	74.3	89.3	87.2	81.0	90.2	88.7	81.4
20	6:54	下り	普通	4	4.38	59.2	80.2	78.5	71.9	82.0	80.6	73.0	87.6	86.0	79.9	89.4	88.1	81.1
21	7:00	下り	普通	4	4.31	60.1	87.4	83.3	78.1	89.9	86.6	80.8	93.2	90.7	84.5	95.1	93.0	86.2
22	7:00	上り	普通	4	4.52	57.3	87.4	83.3	78.1	89.9	86.6	80.8	93.2	90.7	84.5	95.1	93.0	86.2
23	7:05	下り	普通	4	4.28	60.6	81.6	79.4	72.6	83.1	81.8	74.2	88.2	86.3	79.7	89.8	88.6	81.0
24	7:05	上り	普通	4	4.58	56.6	82.5	80.9	74.4	83.6	81.9	74.7	89.9	88.4	81.7	91.2	89.4	82.0
25	7:11	上り	普通	4	4.34	59.7	83.1	81.2	74.7	84.2	82.4	75.1	92.1	90.3	83.7	93.6	92.0	84.5
26	7:11	下り	普通	4	4.74	54.7	83.1	81.2	74.7	84.2	82.4	75.1	92.1	90.3	83.7	93.6	92.0	84.5
27	7:16	下り	普通	4	4.34	59.7	82.2	80.3	73.8	83.4	81.9	74.4	91.6	90.0	83.3	93.0	91.7	84.0
28	7:16	上り	普通	4	4.60	56.3	82.2	80.3	73.8	83.4	81.9	74.4	91.6	90.0	83.3	93.0	91.7	84.0
29	7:22	上り	普通	4	4.76	54.5	82.6	80.9	74.3	83.5	82.1	74.9	91.8	90.2	83.7	93.2	91.7	84.3
30	7:22	下り	普通	4	4.33	59.9	82.6	80.9	74.3	83.5	82.1	74.9	91.8	90.2	83.7	93.2	91.7	84.3
31	7:27	下り	普通	4	4.28	60.6	81.2	79.3	73.0	83.3	81.8	74.1	88.0	86.3	80.1	90.1	88.7	81.0
32	7:27	上り	普通	4	4.66	55.6	82.6	81.2	74.3	83.6	81.8	74.5	89.1	87.8	81.1	90.2	88.5	81.2
33	7:33	下り	普通	4	4.31	60.1	88.3	89.5	78.6	89.0	81.6	80.1	93.7	93.4	85.0	94.9	88.3	86.0
34	7:33	上り	普通	4	4.52	57.3	88.3	89.5	78.6	89.0	88.7	80.1	93.7	93.4	85.0	94.9	92.5	86.0
35	7:38	下り	普通	4	4.23	61.3	86.6	81.5	76.9	85.7	82.8	78.9	93.5	90.9	84.9	94.4	92.5	85.8
36	7:38	上り	普通	4	4.41	58.8	86.6	81.5	76.9	85.7	82.8	78.9	93.5	90.9	84.9	94.4	92.5	85.8
37	7:44	下り	普通	4	4.38	59.2	82.6	80.6	74.3	83.7	81.7	74.5	91.6	89.9	83.4	93.1	91.6	83.9
38	7:44	上り	普通	4	4.46	58.1	82.6	80.6	74.3	83.7	81.7	74.5	91.6	89.9	83.4	93.1	91.6	83.9
39	7:49	上り	普通	4	4.49	57.7	82.8	81.0	74.9	84.0	82.2	74.9	91.9	90.3	83.9	93.5	91.9	84.3
40	7:49	下り	普通	4	4.43	58.5	82.8	81.0	74.9	84.0	82.2	74.9	91.9	90.3	83.9	93.5	91.9	84.3
41	7:55	下り	普通	4	4.47	58.0	90.9	87.4	82.5	91.1	89.5	84.5	95.7	93.2	87.0	96.2	94.9	88.5
42	7:55	上り	普通	4	4.50	57.6	90.9	87.4	82.5	91.1	89.5	84.5	95.7	93.2	87.0	96.2	94.9	88.5
43	8:00	下り	普通	4	4.30	60.3	83.3	81.3	74.7	84.5	82.8	75.1	92.0	90.4	83.7	93.7	92.1	84.4
44	8:00	上り	普通	4	4.52	57.3	83.3	81.3	74.7	84.5	82.8	75.1	92.0	90.4	83.7	93.7	92.1	84.4
45	8:06	上り	普通	4	4.50	57.6	83.1	81.4	74.8	84.2	82.4	75.2	92.0	90.3	83.8	93.5	91.9	84.3
46	8:06	下り	普通	4	4.26	60.8	83.1	81.4	74.8	84.2	82.4	75.2	92.0	90.3	83.8	93.5	91.9	84.3
47	8:11	下り	普通	4	4.06	63.8	81.5	79.9	73.2	83.7	82.1	74.5	88.2	86.7	80.1	90.3	88.9	81.3
48	8:11	上り	普通	4	4.50	57.6	82.4	80.6	74.6	83.4	81.6	74.3	89.2	87.7	81.4	90.5	88.7	81.2
49	8:17	上り	普通	4	4.58	56.6	82.7	80.8	74.7	83.8	82.3	74.9	89.6	87.9	81.6	90.8	89.3	81.8
50	8:17	下り	普通	4	4.32	60.0	84.0	79.7	74.3	83.9	81.7	74.6	89.4	86.6	80.7	90.6	88.7	81.3

表4.1-5 (2) 鉄道騒音の現地調査結果

調査位置: 側線1

調査年月日: 令和7年7月8日(火)~9日(水)

路線: 京急大師線

上り: 京急川崎方面

下り: 小島新田方面

No.	通過時刻	上下別	列車種別	車両数	列車速度		騒音ピーク値(dB)						LAE(dB)					
					通過 S	速度 km/h	地上1.2m			地上3.5m			地上1.2m		地上3.5m			
							7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5
51	8:22	上り	普通	4	4.57	56.7	83.6	81.8	75.4	84.9	82.8	75.7	89.9	88.3	81.7	91.1	89.3	81.9
52	8:22	下り	普通	4	4.16	62.3	81.2	79.4	72.9	83.3	81.8	74.0	88.0	86.3	79.8	90.1	88.7	80.8
53	8:28	下り	普通	4	4.11	63.1	81.5	79.3	73.1	83.6	81.7	74.1	88.1	86.2	79.9	90.1	88.5	80.8
54	8:28	上り	普通	4	4.43	58.5	83.1	81.1	75.1	84.0	82.4	75.3	90.0	88.4	82.2	91.3	89.5	82.3
55	8:33	下り	普通	4	4.28	60.6	81.2	79.2	72.8	83.0	81.4	73.8	87.9	86.0	79.8	89.7	88.2	80.6
56	8:34	上り	普通	4	4.44	58.4	83.3	81.5	75.4	84.5	82.7	75.5	89.8	88.2	82.0	91.1	89.3	82.1
57	8:39	上り	普通	4	4.38	59.2	83.7	81.8	75.6	84.6	83.0	75.6	91.7	89.8	83.7	93.2	91.2	84.2
58	8:39	下り	普通	4	4.06	63.8	83.7	81.8	75.6	84.6	83.0	75.6	91.7	89.8	83.7	93.2	91.2	84.2
59	8:45	上り	普通	4	4.60	56.3	82.5	80.9	74.5	83.6	82.0	74.7	89.6	88.1	81.5	90.8	89.2	81.8
60	8:50	下り	普通	4	4.22	61.4	81.5	79.0	71.7	83.1	81.8	73.8	88.0	86.0	79.1	90.0	88.6	80.9
61	8:51	上り	普通	4	4.20	61.7	83.6	81.7	75.4	84.7	83.0	75.8	89.8	88.2	81.8	91.0	89.4	82.3
62	9:00	下り	普通	4	4.24	61.1	81.2	78.9	73.1	83.2	81.8	74.0	87.9	86.0	80.0	90.0	88.6	80.8
63	9:02	上り	普通	4	4.51	57.5	83.2	81.4	75.2	84.3	82.5	74.9	89.8	88.2	81.9	91.1	89.4	81.7
64	9:10	下り	普通	4	4.21	61.6	81.9	79.7	73.6	83.6	82.3	74.4	88.4	86.5	80.3	90.2	89.0	81.1
65	9:11	上り	普通	4	4.48	57.9	82.8	80.9	75.0	83.9	82.0	75.0	89.6	88.0	81.8	90.8	89.1	81.8
66	9:21	下り	普通	4	4.28	60.6	81.3	79.1	72.9	83.5	81.8	74.1	88.0	86.2	79.9	90.2	88.7	81.0
67	9:22	上り	普通	4	4.23	61.3	83.1	81.9	73.8	84.4	82.9	74.1	89.0	88.2	80.9	90.6	89.3	81.2
68	9:31	下り	普通	4	4.36	59.4	81.3	78.9	73.0	82.9	81.5	73.9	87.9	86.0	79.9	89.6	88.3	80.8
69	9:32	上り	普通	4	4.32	60.0	83.5	81.7	75.6	84.5	82.9	75.7	90.1	88.5	82.3	91.4	89.7	82.4
70	9:41	下り	普通	4	4.42	58.6	80.9	79.3	72.8	83.4	81.7	73.7	87.6	86.2	79.7	90.0	88.5	80.6
71	9:42	上り	普通	4	4.43	58.5	82.9	81.0	75.0	84.1	82.0	74.8	89.7	87.9	81.8	90.8	89.1	81.7
72	9:50	下り	普通	4	4.18	62.0	81.3	79.5	73.1	84.2	82.2	74.4	88.0	86.5	79.8	90.8	89.1	81.1
73	9:51	上り	普通	4	4.56	56.8	82.7	81.3	74.4	83.6	82.0	74.8	89.3	87.9	81.1	90.3	88.7	81.5
74	10:01	下り	普通	4	4.23	61.3	80.9	78.9	72.1	83.0	81.4	73.3	87.7	85.9	79.2	89.7	88.3	80.3
75	10:01	上り	普通	4	4.18	62.0	83.7	82.0	75.4	84.8	83.1	75.9	90.2	88.6	82.1	91.5	89.9	82.5
76	10:11	下り	普通	4	4.39	59.0	81.1	78.9	72.7	83.2	81.7	73.8	87.8	86.1	79.9	89.9	88.6	80.9
77	10:12	上り	普通	4	4.62	56.1	82.5	80.8	74.3	83.6	81.8	74.6	89.4	87.7	81.3	90.6	88.8	81.6
78	10:20	下り	普通	4	4.19	61.9	81.9	79.8	73.6	83.9	82.5	74.6	88.4	86.7	80.3	90.5	89.2	81.3
79	10:22	上り	普通	4	5.59	46.4	80.1	79.2	71.9	81.4	79.7	72.1	87.5	86.5	79.3	88.7	87.1	79.4
80	10:31	下り	普通	4	4.22	61.4	81.1	79.0	73.1	82.9	81.5	74.0	87.8	86.0	79.9	89.7	88.3	80.8
81	10:31	上り	普通	4	4.36	59.4	83.7	81.9	75.8	85.0	83.3	75.7	90.3	88.7	82.3	91.6	89.9	82.5
82	10:41	下り	普通	4	4.55	57.0	80.8	78.8	72.7	83.0	81.5	73.7	87.6	85.9	79.6	89.7	88.5	80.6
83	10:42	上り	普通	4	4.47	58.0	83.1	80.9	74.7	84.1	82.2	74.7	89.7	87.8	81.6	90.8	89.0	81.6
84	10:51	下り	普通	4	4.72	54.9	79.7	77.8	71.7	82.2	80.6	72.8	86.8	85.2	79.1	89.3	87.8	80.1
85	10:51	上り	普通	4	4.62	56.1	84.2	82.9	76.1	86.0	85.2	76.5	90.0	88.6	82.1	91.4	90.1	82.3
86	11:00	下り	普通	4	4.24	61.1	81.7	79.5	73.3	83.5	82.1	74.4	88.2	86.3	80.2	90.1	88.9	81.2
87	11:02	上り	普通	4	5.08	51.0	81.1	79.6	73.0	82.2	80.4	73.1	88.4	87.1	80.4	89.6	87.9	80.5
88	11:11	下り	普通	4	4.29	60.4	81.1	79.1	73.2	83.3	81.7	73.9	87.8	86.2	80.0	90.0	88.7	80.8
89	11:11	上り	普通	4	4.39	59.0	84.1	81.5	75.6	84.9	83.1	76.2	90.5	88.3	82.2	91.5	89.8	82.7
90	11:21	下り	普通	4	4.23	61.3	81.6	79.4	73.5	83.5	82.1	74.7	88.0	86.4	80.4	90.2	88.9	81.3
91	11:22	上り	普通	4	4.56	56.8	82.9	81.9	75.1	84.8	83.3	75.2	89.6	88.3	81.7	91.1	89.4	82.0
92	11:31	下り	普通	4	4.39	59.0	80.6	78.8	72.7	82.8	81.4	73.8	87.3	85.7	79.6	89.5	88.2	80.7
93	11:32	上り	普通	4	4.48	57.9	83.1	81.7	75.4	84.4	82.8	75.7	89.6	88.5	82.1	91.2	89.7	82.3
94	11:41	下り	普通	4	4.37	59.3	80.7	79.1	73.2	83.0	81.7	73.7	87.5	86.2	80.0	89.7	88.6	80.6
95	11:42	上り	普通	4	4.56	56.8	83.8	80.9	75.0	84.6	82.4	76.2	90.1	88.0	81.9	91.2	89.3	82.4
96	11:51	下り	普通	4	4.20	61.7	81.4	79.5	73.6	83.3	81.9	74.7	88.0	86.4	80.3	90.1	88.7	81.3
97	11:52	上り	普通	4	4.44	58.4	82.9	81.7	74.8	84.3	82.7	75.3	89.6	88.3	81.6	90.9	89.4	82.0
98	12:01	下り	普通	4	4.85	53.4	79.2	77.4	71.1	81.4	80.0	72.1	86.2	84.9	78.4	88.4	87.3	79.3
99	12:02	上り	普通	4	4.41	58.8	83.6	82.0	75.7	84.8	83.5	75.8	90.3	88.8	82.4	91.5	90.1	82.5
100	12:11	下り	普通	4	4.00	64.8	81.7	80.0	73.7	84.4	82.8	74.8	88.2	86.8	80.5	90.8	89.4	81.5

表4.1-5 (3) 鉄道騒音の現地調査結果

調査位置: 側線1

調査年月日: 令和7年7月8日(火)~9日(水)

路線: 京急大師線

上り: 京急川崎方面

下り: 小島新田方面

No.	通過時刻	上下別	列車種別	車両数	列車速度		騒音ピーク値(dB)						LAE(dB)					
					通過S	速度km/h	地上1.2m			地上3.5m			地上1.2m		地上3.5m			
							7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5
101	12:12	上り	普通	4	5.40	48.0	82.4	79.5	73.1	83.3	80.7	74.1	88.8	86.9	80.2	89.8	88.0	80.6
102	12:20	下り	普通	4	4.11	63.1	81.6	79.7	73.2	83.8	82.3	74.2	88.2	86.5	80.1	90.4	89.0	81.0
103	12:21	上り	普通	4	4.20	61.7	83.9	82.4	75.9	85.0	83.4	75.8	90.1	88.8	82.2	91.4	89.8	82.1
104	12:31	下り	普通	4	4.26	60.8	80.8	78.8	73.1	82.9	81.4	73.6	87.4	85.8	79.8	89.6	88.3	80.6
105	12:32	上り	普通	4	4.38	59.2	83.7	81.8	75.9	85.0	83.3	75.9	90.3	88.6	82.4	91.5	90.0	82.5
106	12:41	下り	普通	4	4.27	60.7	81.0	79.3	73.0	83.2	81.7	73.9	87.6	86.2	79.8	89.8	88.6	80.6
107	12:42	上り	普通	4	4.44	58.4	85.0	81.7	75.8	85.1	83.4	76.5	90.8	88.4	82.2	91.5	89.8	82.7
108	12:51	下り	普通	4	5.03	51.5	79.5	77.1	70.8	81.2	79.7	72.5	86.5	84.8	78.3	88.5	87.1	79.7
109	12:52	上り	普通	4	4.35	59.6	83.5	81.7	75.2	84.5	82.5	75.5	89.9	88.2	81.6	91.1	89.3	81.9
110	13:00	下り	普通	4	3.95	65.6	81.7	79.7	73.8	83.7	82.7	75.2	88.2	86.5	80.4	90.3	89.3	81.6
111	13:02	上り	普通	4	5.49	47.2	81.1	79.5	73.0	82.2	80.2	72.8	88.3	87.0	80.3	89.4	87.7	80.2
112	13:11	下り	普通	4	4.32	60.0	81.4	79.2	73.0	83.5	81.7	74.0	88.7	87.5	80.3	90.4	89.6	81.2
113	13:11	上り	普通	4	4.32	60.0	85.6	82.5	75.9	85.8	84.1	77.3	91.3	89.1	82.3	91.9	90.4	83.3
114	13:21	下り	普通	4	5.17	50.1	79.4	77.7	70.9	81.4	79.9	71.8	86.6	85.2	78.5	88.6	87.2	79.4
115	13:21	上り	普通	4	4.42	58.6	83.3	82.0	75.1	84.4	82.9	75.5	89.9	88.6	81.7	91.0	89.5	82.1
116	13:30	下り	普通	4	4.01	64.6	81.8	80.1	73.6	83.8	82.4	74.7	88.3	86.8	80.2	90.2	89.0	81.3
117	13:31	上り	普通	4	4.52	57.3	82.4	80.9	74.2	83.5	81.8	74.3	89.2	87.9	81.4	90.3	88.7	81.3
118	13:41	下り	普通	4	4.38	59.2	80.9	79.6	73.1	83.5	81.9	73.5	87.7	86.5	79.9	90.1	88.9	80.6
119	13:41	上り	普通	4	4.23	61.3	86.6	82.7	76.6	86.2	84.3	77.7	91.8	89.2	82.7	92.3	90.5	83.6
120	13:51	下り	普通	4	4.93	52.6	79.7	77.9	71.0	81.7	80.2	72.2	86.9	85.2	78.5	88.9	87.6	79.6
121	13:52	上り	普通	4	4.56	56.8	83.2	81.6	74.6	84.1	82.3	75.4	89.8	88.3	81.2	90.7	89.1	81.8
122	14:00	下り	普通	4	4.15	62.5	81.0	79.0	72.7	83.4	82.0	73.7	87.7	86.1	79.6	90.0	88.6	80.6
123	14:01	上り	普通	4	5.24	49.5	82.2	80.6	73.8	83.1	81.1	74.4	89.0	87.8	81.1	90.1	88.4	81.3
124	14:10	下り	普通	4	4.16	62.3	81.1	79.7	73.4	83.8	82.5	74.1	87.8	86.6	80.1	90.4	89.1	81.0
125	14:11	上り	普通	4	4.50	57.6	85.4	81.8	76.2	85.9	84.1	76.8	91.2	88.6	82.2	91.9	90.2	82.8
126	14:21	下り	普通	4	4.29	60.4	81.9	79.9	73.7	83.8	82.1	74.8	88.5	86.7	80.5	90.5	89.0	81.6
127	14:21	上り	普通	4	4.48	57.9	84.1	82.4	75.9	84.9	83.4	76.3	90.4	88.9	82.2	91.3	89.8	82.6
128	14:31	下り	普通	4	4.39	59.0	80.8	79.2	72.8	83.2	81.5	73.9	87.5	86.2	79.6	89.9	88.3	80.7
129	14:32	上り	普通	4	4.58	56.6	83.7	82.1	75.4	85.0	83.1	76.0	90.3	88.9	82.1	91.4	89.8	82.4
130	14:40	下り	普通	4	4.20	61.7	81.8	79.9	73.4	83.9	82.5	74.6	88.3	86.8	80.3	90.4	89.1	81.3
131	14:41	上り	普通	4	4.57	56.7	85.5	81.7	75.9	85.5	83.9	76.9	91.3	88.6	82.2	91.7	90.2	83.1
132	14:50	下り	普通	4	4.37	59.3	81.8	79.6	73.8	83.5	82.0	74.6	88.4	86.5	80.6	90.2	88.8	81.4
133	14:51	上り	普通	4	4.20	61.7	84.7	82.4	75.8	85.4	83.6	76.2	90.6	88.7	82.0	91.6	89.9	82.3
134	15:01	下り	普通	4	4.44	58.4	80.4	78.7	72.3	82.6	81.2	73.3	87.3	85.9	79.3	89.3	88.2	80.3
135	15:02	上り	普通	4	4.48	57.9	85.0	82.0	75.9	85.8	84.0	76.7	90.8	88.7	82.1	91.8	90.2	82.6
136	15:12	上り	普通	4	5.41	47.9	85.4	81.3	75.4	85.7	84.4	76.9	91.4	88.1	81.9	91.9	90.4	83.1
137	15:12	下り	普通	4	4.50	57.6	81.8	80.4	74.0	83.6	82.3	74.8	89.1	88.0	82.0	90.6	89.4	82.5
138	15:21	下り	普通	4	4.21	61.6	81.7	79.6	73.2	83.6	82.3	74.4	88.3	86.6	80.2	90.4	89.1	81.2
139	15:21	上り	普通	4	4.43	58.5	85.0	82.3	76.0	85.3	83.5	76.5	91.0	88.9	82.3	91.7	90.0	82.9
140	15:31	下り	普通	4	4.14	62.6	81.2	79.2	72.7	83.1	81.7	73.9	87.9	86.2	79.7	89.9	88.6	80.8
141	15:32	上り	普通	4	4.34	59.7	85.5	82.5	76.4	86.1	84.0	77.5	91.2	89.2	82.7	92.1	90.4	83.3
142	15:40	下り	普通	4	4.25	61.0	81.9	80.0	73.5	84.0	82.5	74.7	88.4	87.0	81.1	90.6	89.3	81.8
143	15:42	上り	普通	4	5.56	46.6	85.5	81.3	75.3	86.1	84.9	77.0	91.2	88.1	81.7	92.1	90.6	83.0
144	15:51	下り	普通	4	4.27	60.7	81.2	79.4	73.0	83.2	81.9	74.6	88.1	86.5	80.0	90.0	88.8	81.4
145	15:51	上り	普通	4	4.23	61.3	85.8	83.1	76.5	86.3	84.7	77.4	91.6	89.4	82.7	92.4	90.8	83.5
146	16:00	下り	普通	4	4.24	61.1	81.4	78.9	72.7	83.0	81.7	73.8	87.9	85.9	79.7	89.7	88.5	80.7
147	16:01	上り	普通	4	4.54	57.1	85.5	82.3	75.9	86.3	83.9	77.6	91.1	88.8	82.0	92.1	90.4	83.2
148	16:09	下り	普通	4	4.18	62.0	81.5	79.6	73.0	83.4	82.0	74.1	88.2	86.5	79.9	90.0	88.7	80.9
149	16:11	上り	普通	4	4.43	58.5	87.1	82.7	77.2	86.8	84.7	78.3	92.4	89.1	83.1	92.7	90.9	83.9
150	16:20	下り	普通	4	4.24	61.1	81.4	79.7	73.6	83.7	82.1	74.4	88.1	86.5	80.5	90.3	88.8	81.2

表4.1-5 (4) 鉄道騒音の現地調査結果

調査位置: 側線1

調査年月日: 令和7年7月8日(火)~9日(水)

路線: 京急大師線

上り: 京急川崎方面

下り: 小島新田方面

No.	通過時刻	上下別	列車種別	車両数	列車速度		騒音ピーク値(dB)						LAE(dB)					
					通過S	速度km/h	地上1.2m			地上3.5m			地上1.2m			地上3.5m		
							7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5
151	16:20	上り	普通	4	4.46	58.1	85.5	82.4	75.7	85.7	84.1	77.0	91.2	88.8	82.0	91.8	90.3	83.1
152	16:30	下り	普通	4	4.15	62.5	81.3	79.1	73.2	83.0	81.8	74.2	87.9	86.0	80.0	89.6	88.5	81.0
153	16:31	上り	普通	4	4.45	58.2	85.5	82.5	76.6	86.3	84.3	77.9	91.2	89.1	82.6	92.2	90.5	83.6
154	16:37	下り	普通	4	4.06	63.8	82.0	80.0	73.6	83.7	82.4	74.9	88.4	86.8	80.4	90.3	89.0	81.5
155	16:42	上り	普通	4	4.56	56.8	86.3	82.5	76.3	86.2	84.7	77.8	92.8	90.1	83.7	93.5	91.9	84.7
156	16:42	下り	普通	4	4.30	60.3	86.3	82.5	76.3	86.2	84.7	77.8	92.8	90.1	83.7	93.5	91.9	84.7
157	16:47	下り	普通	4	4.18	62.0	81.9	80.0	73.8	84.1	82.4	75.0	88.4	86.7	80.5	90.6	89.1	81.7
158	16:47	上り	普通	4	4.17	62.2	85.4	82.7	76.1	86.1	84.2	77.0	91.2	89.0	82.4	92.1	90.3	83.1
159	16:52	上り	普通	4	4.62	56.1	82.7	80.9	74.1	83.6	81.8	74.7	91.7	90.1	83.5	93.1	91.5	84.0
160	16:52	下り	普通	4	4.22	61.4	82.7	80.9	74.1	83.6	81.8	74.7	91.7	90.1	83.5	93.1	91.5	84.0
161	16:58	下り	普通	4	4.03	64.3	80.8	78.6	72.5	82.5	80.9	73.4	87.7	85.7	79.6	89.3	88.0	80.5
162	16:58	上り	普通	4	4.39	59.0	86.1	82.6	76.7	86.6	84.9	78.1	91.8	89.0	82.9	92.6	91.1	83.8
163	17:03	下り	普通	4	4.22	61.4	81.7	79.6	73.5	83.4	82.1	74.6	88.3	86.6	80.4	90.0	88.8	81.2
164	17:04	上り	普通	4	4.50	57.6	83.0	81.2	74.8	83.9	82.0	75.0	89.9	88.3	81.9	91.1	89.3	82.1
165	17:09	下り	普通	4	4.12	62.9	81.2	79.1	72.7	82.8	81.3	73.7	87.8	86.0	79.6	89.5	88.2	80.6
166	17:09	上り	普通	4	4.42	58.6	86.4	82.6	76.7	86.3	84.6	77.7	91.7	88.9	82.5	92.0	90.6	83.4
167	17:14	上り	普通	4	4.48	57.9	85.1	83.5	76.2	86.6	85.1	76.7	93.0	91.0	84.4	94.4	92.8	85.3
168	17:14	下り	普通	4	4.27	60.7	85.1	83.5	76.2	86.6	85.1	76.7	93.0	91.0	84.4	94.4	92.8	85.3
169	17:20	上り	普通	4	4.79	54.1	86.6	84.0	78.8	86.4	85.8	79.3	93.3	91.2	85.2	93.8	92.6	85.7
170	17:20	下り	普通	4	4.37	59.3	86.6	84.0	78.8	86.4	85.8	79.3	93.3	91.2	85.2	93.8	92.6	85.7
171	17:26	下り	普通	4	4.23	61.3	81.2	79.2	72.9	82.7	81.3	73.8	87.8	86.1	79.8	89.4	88.2	80.6
172	17:26	上り	普通	4	4.50	57.6	86.2	82.6	76.5	86.5	84.6	78.1	91.5	89.0	82.4	92.3	90.7	83.6
173	17:31	下り	普通	4	4.20	61.7	81.9	80.1	73.5	83.8	82.5	74.3	88.4	86.8	80.3	90.3	89.0	81.1
174	17:31	上り	普通	4	4.64	55.9	84.1	82.1	75.4	85.1	83.0	76.2	90.6	89.0	82.3	91.7	89.9	82.9
175	17:37	下り	普通	4	4.27	60.7	81.5	79.3	75.0	82.6	81.4	76.1	88.0	86.2	83.7	89.3	88.2	84.6
176	17:37	上り	普通	4	4.70	55.1	84.5	81.4	75.0	84.6	83.0	76.1	90.4	88.1	83.7	91.0	89.4	84.6
177	17:42	上り	普通	4	4.26	60.8	84.3	82.1	75.4	85.4	83.5	76.3	92.7	90.8	84.3	94.2	92.6	85.2
178	17:42	下り	普通	4	4.01	64.6	84.3	82.1	75.4	85.4	83.5	76.3	92.7	90.8	84.3	94.2	92.6	85.2
179	17:47	上り	普通	4	4.56	56.8	82.5	81.1	74.4	83.8	81.9	74.5	89.7	88.2	81.6	90.9	89.2	81.6
180	17:48	下り	普通	4	4.29	60.4	80.7	78.7	72.5	82.4	81.2	73.4	87.8	86.1	79.7	89.4	88.4	80.5
181	17:53	下り	普通	4	4.69	55.3	80.0	77.9	71.4	81.6	80.3	72.7	87.0	85.3	78.7	88.5	87.4	79.8
182	17:53	上り	普通	4	4.44	58.4	86.0	82.7	75.9	86.5	84.6	77.7	91.3	89.0	82.0	92.2	90.7	83.3
183	17:58	下り	普通	4	4.31	60.1	82.4	80.1	73.0	83.8	82.7	74.9	88.5	86.4	79.8	90.1	89.0	81.3
184	17:59	上り	普通	4	4.52	57.3	83.5	81.2	75.1	84.6	82.6	75.7	90.2	88.3	81.7	91.4	89.5	82.4
185	18:04	下り	普通	4	4.01	64.6	82.9	81.0	74.8	83.9	82.4	74.8	91.9	90.1	83.7	93.2	91.9	84.2
186	18:04	上り	普通	4	4.38	59.2	82.9	81.0	74.8	83.9	82.4	74.8	91.9	90.1	83.7	93.2	91.9	84.2
187	18:09	下り	普通	4	4.24	61.1	81.7	79.7	74.5	83.5	81.9	75.1	88.4	86.6	80.9	90.2	88.7	81.9
188	18:10	上り	普通	4	4.62	56.1	82.6	81.3	74.2	83.7	82.0	74.5	89.3	87.9	80.9	90.3	88.7	81.3
189	18:15	上り	普通	4	4.39	59.0	83.3	81.5	75.3	84.4	82.7	75.3	92.0	90.4	84.0	93.3	91.9	84.3
190	18:15	下り	普通	4	4.32	60.0	83.3	81.5	75.3	84.4	82.7	75.3	92.0	90.4	84.0	93.3	91.9	84.3
191	18:20	上り	普通	4	4.44	58.4	84.3	81.8	75.5	85.1	83.2	76.3	90.2	88.4	81.9	91.3	89.6	82.4
192	18:21	下り	普通	4	4.29	60.4	81.5	79.3	72.9	83.2	81.6	74.1	88.1	86.2	79.9	89.7	88.4	80.9
193	18:26	下り	普通	4	4.49	57.7	81.3	79.3	72.7	83.4	82.0	73.8	87.9	86.2	79.7	90.1	88.5	80.5
194	18:26	上り	普通	4	4.47	58.0	83.0	81.2	74.7	83.8	82.2	74.9	89.8	88.5	81.7	91.0	89.3	81.8
195	18:31	下り	普通	4	4.21	61.6	81.3	79.3	74.0	82.8	81.8	74.5	88.1	86.3	83.5	89.6	88.5	84.1
196	18:31	上り	普通	4	4.56	56.8	82.1	80.6	74.0	83.5	81.5	74.5	88.9	87.6	83.5	90.2	88.5	84.1
197	18:37	下り	普通	4	4.27	60.7	82.2	80.6	74.1	83.4	81.8	74.3	91.5	89.9	83.4	93.0	91.3	83.8
198	18:37	上り	普通	4	4.93	52.6	82.2	80.6	74.1	83.4	81.8	74.3	91.5	89.9	83.4	93.0	91.3	83.8
199	18:42	上り	普通	4	4.33	59.9	83.0	81.4	75.1	84.0	82.3	75.1	89.8	88.4	81.8	91.0	89.4	81.9
200	18:43	下り	普通	4	4.32	60.0	80.2	78.6	72.3	82.3	80.7	72.9	87.5	85.9	79.5	89.5	88.1	80.2

表4.1-5 (5) 鉄道騒音の現地調査結果

調査位置: 側線1

調査年月日: 令和7年7月8日(火)~9日(水)

路線: 京急大師線

上り: 京急川崎方面

下り: 小島新田方面

No.	通過時刻	上下別	列車種別	車両数	列車速度		騒音ピーク値(dB)						LAE(dB)					
					通過S	速度km/h	地上1.2m			地上3.5m			地上1.2m		地上3.5m			
							7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5
201	18:48	上り	普通	4	4.56	56.8	82.8	81.2	74.5	83.9	82.2	74.6	91.7	90.2	83.6	93.1	91.6	84.1
202	18:48	下り	普通	4	4.27	60.7	82.8	81.2	74.5	83.9	82.2	74.6	91.7	90.2	83.6	93.1	91.6	84.1
203	18:53	上り	普通	4	4.56	56.8	83.2	81.1	74.4	84.0	82.2	75.2	89.9	88.2	81.2	91.0	89.3	82.0
204	18:54	下り	普通	4	4.38	59.2	81.4	79.4	72.8	83.3	82.0	74.4	88.0	86.4	79.7	89.9	88.6	81.1
205	18:59	上り	普通	4	4.50	57.6	82.3	80.6	74.0	83.3	81.7	74.5	91.0	89.1	82.7	92.2	90.4	83.4
206	18:59	下り	普通	4	4.18	62.0	82.3	80.6	74.0	83.3	81.7	74.5	91.0	89.1	82.7	92.2	90.4	83.4
207	19:05	上り	普通	4	4.88	53.1	82.7	81.3	74.1	83.7	82.2	74.8	91.3	89.5	82.8	92.8	90.8	83.7
208	19:05	下り	普通	4	4.39	59.0	82.7	81.3	74.1	83.7	82.2	74.8	91.3	89.5	82.8	92.8	90.8	83.7
209	19:10	上り	普通	4	4.65	55.7	83.6	82.2	76.0	84.1	83.0	76.2	91.7	90.4	84.6	92.8	91.3	85.0
210	19:10	下り	普通	4	4.34	59.7	83.6	82.2	76.0	84.1	83.0	76.2	91.7	90.4	84.6	92.8	91.3	85.0
211	19:16	上り	普通	4	4.53	57.2	83.1	81.3	74.5	84.0	82.7	75.6	89.5	87.8	81.0	90.6	89.1	81.9
212	19:16	下り	普通	4	4.38	59.2	81.4	79.3	73.1	83.1	81.7	74.2	88.1	86.3	80.0	89.8	88.5	81.0
213	19:21	上り	普通	4	4.44	58.4	82.9	81.0	74.7	83.9	82.1	75.2	89.8	88.3	81.5	91.0	89.2	82.1
214	19:22	下り	普通	4	4.36	59.4	81.4	79.2	73.0	83.2	81.8	73.9	88.1	86.3	80.0	89.9	88.6	80.7
215	19:26	上り	普通	4	4.42	58.6	82.5	80.5	74.3	83.2	81.7	74.5	89.3	87.5	81.2	90.2	88.5	81.3
216	19:33	下り	普通	4	4.39	59.0	81.3	79.2	72.7	83.1	81.6	73.9	88.0	86.2	79.8	89.8	88.5	80.8
217	19:34	上り	普通	4	4.51	57.5	82.7	80.9	74.5	83.7	81.8	74.4	89.2	87.6	81.0	90.2	88.4	81.0
218	19:43	下り	普通	4	4.35	59.6	80.9	78.8	72.4	82.6	81.3	73.6	87.8	85.8	79.4	89.4	88.2	80.6
219	19:44	上り	普通	4	4.61	56.2	82.9	81.2	74.4	83.7	82.1	74.5	89.5	88.0	81.0	90.5	88.8	81.3
220	19:51	下り	普通	4	4.38	59.2	81.2	79.3	72.8	82.9	81.7	74.1	88.0	86.3	79.9	89.6	88.5	80.9
221	19:54	上り	普通	4	4.68	55.4	81.8	79.9	73.4	82.7	81.1	74.1	88.8	87.1	80.4	89.7	88.1	81.0
222	20:01	下り	普通	4	4.21	61.6	81.4	79.4	73.0	83.2	81.7	74.2	88.1	86.3	80.0	90.0	88.6	81.2
223	20:01	上り	普通	4	4.56	56.8	82.6	80.8	74.4	83.7	81.7	74.6	89.1	87.5	80.9	90.3	88.5	81.1
224	20:11	下り	普通	4	4.16	62.3	81.6	79.3	72.7	83.0	81.5	74.2	88.2	86.2	79.7	89.7	88.4	80.9
225	20:12	上り	普通	4	4.55	57.0	80.3	80.2	72.5	81.7	81.8	73.0	87.5	87.4	80.5	89.0	88.5	80.7
226	20:21	下り	普通	4	4.19	61.9	81.3	79.3	73.0	83.2	81.9	74.0	88.0	86.3	79.9	89.8	88.7	80.8
227	20:22	上り	普通	4	4.49	57.7	82.4	80.4	74.0	83.1	81.6	74.5	89.1	87.5	80.9	90.1	88.5	81.3
228	20:31	下り	普通	4	4.12	62.9	81.7	79.7	73.5	83.8	82.1	74.7	88.3	86.5	80.3	90.3	88.9	81.4
229	20:31	上り	普通	4	4.45	58.2	82.1	80.3	73.8	83.3	81.4	74.1	88.7	87.2	80.5	89.9	88.2	80.8
230	20:41	下り	普通	4	4.07	63.7	81.4	79.2	73.0	83.0	81.5	73.9	87.9	86.1	79.8	89.6	88.3	80.7
231	20:41	上り	普通	4	4.76	54.5	81.6	80.0	73.3	82.6	80.8	73.2	88.5	87.1	80.4	89.5	87.9	80.3
232	20:51	下り	普通	4	5.38	48.2	78.3	76.4	70.0	80.0	78.5	70.7	85.8	84.4	77.8	87.5	86.2	78.3
233	20:52	上り	普通	4	4.51	57.5	82.3	80.4	73.5	83.1	81.5	74.2	89.1	87.3	80.6	90.0	88.4	81.1
234	21:01	下り	普通	4	4.09	63.4	82.0	79.7	73.7	83.8	82.0	74.6	88.5	86.5	80.5	90.3	88.8	81.4
235	21:01	上り	普通	4	4.93	52.6	81.2	79.6	72.5	82.3	80.2	72.9	88.1	86.7	79.5	89.2	87.3	79.8
236	21:11	下り	普通	4	4.18	62.0	81.3	79.2	72.6	82.8	81.4	73.8	88.0	86.1	79.6	89.4	88.2	80.6
237	21:11	上り	普通	4	4.68	55.4	82.2	80.3	73.8	83.0	81.6	73.9	89.0	87.3	80.6	89.9	88.4	80.8
238	21:21	下り	普通	4	4.38	59.2	81.6	79.2	73.1	83.1	81.5	74.0	88.2	86.3	80.0	89.7	88.4	80.8
239	21:21	上り	普通	4	4.44	58.4	82.4	80.4	74.1	82.9	81.2	74.2	89.1	87.3	80.8	89.9	88.2	81.1
240	21:31	下り	普通	4	4.39	59.0	81.6	79.6	73.4	83.3	81.7	74.4	88.3	86.4	80.2	89.9	88.6	81.2
241	21:32	上り	普通	4	4.43	58.5	82.1	80.3	73.7	83.2	81.4	74.2	88.7	87.1	80.4	89.8	88.2	80.8
242	21:41	下り	普通	4	4.27	60.7	81.3	79.1	72.5	82.7	81.3	73.9	88.0	86.1	79.5	89.5	88.1	80.6
243	21:41	上り	普通	4	4.56	56.8	82.2	80.5	74.4	83.0	81.6	74.2	88.9	87.2	81.1	89.9	88.3	81.1
244	21:51	下り	普通	4	4.32	60.0	80.9	79.0	72.9	82.9	81.1	73.6	87.7	86.0	79.8	89.5	88.1	80.5
245	21:51	上り	普通	4	4.56	56.8	81.9	79.7	73.4	82.5	80.9	73.5	88.8	86.9	80.4	89.6	88.1	80.6
246	22:01	下り	普通	4	4.17	62.2	81.5	79.4	73.3	83.1	81.5	74.4	88.2	86.4	80.2	89.9	88.5	81.1
247	22:01	上り	普通	4	4.69	55.3	81.8	80.2	73.6	82.7	81.0	73.6	88.5	87.0	80.4	89.5	87.8	80.4
248	22:11	下り	普通	4	4.10	63.2	81.7	79.2	72.8	83.1	81.6	74.1	88.2	86.2	79.8	89.8	88.4	80.9
249	22:11	上り	普通	4	4.50	57.6	82.3	80.3	73.9	83.0	81.6	73.9	88.9	87.1	80.7	89.8	88.4	80.8
250	22:21	下り	普通	4	4.39	59.0	80.6	78.8	72.4	83.0	81.1	73.6	87.5	85.9	79.4	89.7	88.2	80.5

表4.1-5 (6) 鉄道騒音の現地調査結果

調査位置:側線1

調査年月日:令和7年7月8日(火)~9日(水)

路線: 京急大師線 上り:京急川崎方面 下り:小島新田方面

No.	通過時刻	上下別	列車種別	車両数	列車速度		騒音ピーク値(dB)						LAE(dB)					
					通過S	速度km/h	地上1.2m			地上3.5m			地上1.2m		地上3.5m			
							7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5	7.5	12.5	26.5
251	22:21	上り	普通	4	4.93	52.6	80.3	78.7	72.2	81.3	79.5	72.2	87.7	86.3	79.5	88.7	86.9	79.5
252	22:31	下り	普通	4	4.36	59.4	81.4	79.5	72.7	83.2	81.8	74.0	88.0	86.4	79.6	89.9	88.6	80.8
253	22:31	上り	普通	4	4.83	53.7	81.9	80.3	72.9	82.7	81.1	73.3	88.5	87.1	79.8	89.4	87.8	80.1
254	22:41	下り	普通	4	4.32	60.0	81.4	79.2	72.7	83.0	81.6	73.9	88.0	86.1	79.6	89.7	88.4	80.8
255	22:41	上り	普通	4	4.58	56.6	82.2	80.4	74.0	83.2	81.4	74.1	88.9	87.3	80.9	90.0	88.3	80.9
256	22:52	上り	普通	4	4.94	52.5	81.0	79.5	73.3	82.2	80.2	73.3	88.2	86.8	80.3	89.3	87.6	80.2
257	22:58	下り	普通	4	4.42	58.6	81.3	79.2	73.0	83.0	81.7	74.0	88.0	86.2	80.0	89.8	88.5	80.9
258	23:08	上り	普通	4	4.82	53.8	82.1	80.4	73.8	83.1	81.9	74.0	91.3	89.4	82.9	92.5	90.9	83.5
259	23:08	下り	普通	4	4.40	58.9	82.1	80.4	73.8	83.1	81.9	74.0	91.3	89.4	82.9	92.5	90.9	83.5
260	23:19	上り	普通	4	4.48	57.9	82.4	80.4	73.8	83.1	81.6	74.1	89.0	87.4	80.7	90.1	88.5	80.9
261	23:25	下り	普通	4	4.38	59.2	81.2	79.4	73.1	83.0	81.6	73.8	88.0	86.3	80.1	89.8	88.5	80.8
262	23:35	上り	普通	4	4.56	56.8	82.1	80.2	74.0	82.9	81.3	74.1	88.9	87.2	80.8	89.9	88.3	81.0
263	23:37	下り	普通	4	4.11	63.1	81.6	79.4	72.9	83.1	81.9	74.3	88.2	86.2	79.7	89.8	88.6	81.0
264	23:47	上り	普通	4	5.02	51.6	80.5	78.6	72.0	81.4	79.4	72.3	87.7	86.1	79.3	88.7	86.8	79.6
265	23:53	下り	普通	4	4.25	61.0	81.5	79.4	73.2	83.5	81.9	74.3	88.1	86.4	80.1	90.2	88.8	81.1
266	0:05	上り	普通	4	4.44	58.4	82.3	80.2	73.9	83.1	81.4	74.0	89.1	87.2	80.7	89.9	88.3	80.9
267	0:08	下り	普通	4	4.20	61.7	81.6	79.3	72.8	82.9	81.3	73.9	88.0	86.2	79.8	89.5	88.2	80.7
268	0:18	上り	回送	4	4.38	59.2	82.5	80.1	74.0	83.2	81.3	74.5	89.1	87.2	80.7	90.0	88.3	81.1
269	0:22	下り	普通	4	4.36	59.4	81.3	79.4	73.1	83.0	81.6	74.3	88.2	86.4	80.1	89.9	88.5	81.1
270	0:33	上り	回送	4	4.51	57.5	81.9	79.9	73.4	82.6	81.4	73.7	88.7	86.8	80.3	89.6	88.2	80.7
全列車の平均速度・パワー平均					58.7	82.5	80.3	74.0	83.7	82.1	74.7	89.0	87.2	80.8	90.4	88.9	81.4	
上り列車の平均速度・パワー平均					57.1	83.5	81.2	74.9	84.3	82.6	75.4	89.9	88.0	81.5	90.9	89.2	81.9	
下り列車の平均速度・パワー平均					60.4	81.3	79.2	72.9	83.1	81.6	74.0	87.9	86.2	79.9	89.8	88.5	80.9	
全列車の最大値					65.6	87.1	83.1	77.2	86.8	85.2	78.3	92.4	89.4	83.1	92.7	91.1	83.9	
全列車の最小値					46.4	78.3	76.4	70.0	80.0	78.5	70.7	85.8	84.4	77.8	87.5	86.2	78.3	
昼間の等価騒音レベル(7:00~22:00)													65.3	63.5	57.1	66.7	65.2	57.7
夜間の等価騒音レベル(22:00~7:00)													59.8	58.1	51.6	61.2	59.7	52.3
24時間の等価騒音レベル													63.9	62.2	55.7	65.3	63.8	56.4

資料 4 - 2 建設作業騒音の予測方法

建設作業騒音の予測方法は、距離減衰式に基づき、距離減衰量 ($=20\log_{10}r$) による騒音の回折減衰量を減じて算出した。

$$L_r = L_w - 8 - 20 \log_{10} r - R$$

ここで、
 L_r : 騒音レベル(デシベル)
 L_w : 建設機械のパワーレベル(デシベル)
 r : 音源から受音点までの距離 (m)
 R : 回折減衰量(デシベル)

受音点において複数の音源からの寄与がある場合には、次式により合成騒音レベルを求めた。

$$L = 10 \log_{10} \left[\sum_{i=1}^n 10^{\frac{L_i}{10}} \right]$$

ここで、
 L : 受音点の合成騒音レベル(デシベル)
 L_i : 個別音源による受音点での騒音レベル(デシベル)
 n : 音源の個数

資料 4 - 3 道路交通騒音の予測方法

(1) 予測の基本的な手法

予測計算には次式を用いた。

$$L_{Aeq} = L_{Aeq, FT} + \Delta L$$

$$\Delta L = L_{Aeq, CS} - L_{Aeq, RT}$$

$L_{Aeq, CS}$: 現況の等価騒音レベル (デシベル)

$L_{Aeq, RT}$: 現況の交通量から(社)日本音響学会のASJ RTN-Model 2023を用いて求められる等価騒音レベル (デシベル)

$L_{Aeq, FT}$: 将来の交通量から(社)日本音響学会のASJ RTN-Model 2023を用いて求められる等価騒音レベル (デシベル)

ΔL : 現況の交通量による等価騒音レベル補正值 (デシベル)

(2) ASJ RTN-Model 2023 の考え方

予測は、(社)日本音響学会の ASJ RTN-Model 2023 の考え方を基本として行った。

まず、対象とする道路上を点音源と見なせる 1 台の自動車が行ったときの予測点における騒音レベルの時間変化 (ユニットパターン) を求め、単発騒音暴露レベル L_{AE} を算出する。算出された単発騒音暴露レベルに車種別の交通量を考慮して、予測点における騒音のエネルギー的な時間平均値である $L_{Aeq, T}$ を求める。

伝搬計算式、単発騒音暴露レベル算出式及び等価騒音レベル算出式は以下のとおりである。

【自動車走行騒音の伝搬計算式】

1 台の自動車が行ったときの予測点における騒音の時間変化 (ユニットパターン) は、次式を用いて算出した。

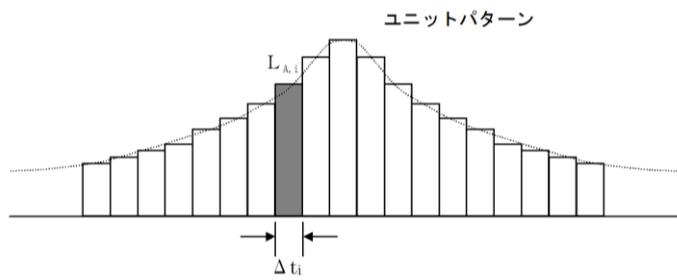


図4.3-1 ユニットパターンの模式図

$$L_{A,i} = L_{WA,i} - 8 - 20 \log r_i + \Delta L_{dif,i} + \Delta L_{grnd,i}$$

ここで、

$L_{A,i}$: i 番目の音源位置から予測点に伝搬する騒音のA特性音圧レベル (デシベル)

$L_{WA,i}$: i 番目の音源位置における自動車走行騒音のA特性音響パワーレベル (デシベル)

r_i : i 番目の音源位置から予測点までの直達距離 (m)

$\Delta L_{dif,i}$: 回折に伴う減衰に関する補正量 (デシベル) ※今回は考慮していない

$\Delta L_{grnd,i}$: 地表面効果による減衰に関する補正量 (デシベル)

【単発騒音暴露レベル算出式】

ユニットパターンの時間積分値である単発騒音暴露レベル L_{AE} は、次式を用いて算出した。

$$L_{AE} = 10 \log_{10} \sum_i 10^{\frac{L_{AE, T_i, i}}{10}}$$

$$L_{AE, T_i, i} = L_{A, i} + 10 \log_{10} \frac{T_i}{T_0}$$

L_{AE} : 1台の自動車を対象とする道路の全延長を通過する間の予測点における単発騒音暴露レベル (デシベル)

$L_{AE, T_i, i}$: i 番目の音源位置から予測点に伝搬する騒音暴露レベル (デシベル)

$L_{A, i}$: i 番目の音源位置から予測点に伝搬する騒音のA特性音圧レベル (デシベル)

T_i : 音源が区間 i に存在する時間 (秒)

T_0 : 基準の時間 (1秒)

【等価騒音レベル算出式】

等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、次式に示すようにユニットパターンの時間積分値 (L_{AE}) に対象とする1時間当たりの交通量を考慮し、その時間のエネルギー平均レベルを求めることにより算出した。

$$L_{Aeq, T} = 10 \log_{10} \frac{\sum_j N_{T, j} 10^{\frac{L_{AE, j}}{10}}}{T}$$

$L_{Aeq, T}$: 車線別、車種別の等価騒音レベル (デシベル)

$L_{AE, j}$: 車種 j の単発騒音暴露レベル (デシベル)

T : 対象とする時間 (秒)

$N_{T, j}$: 時間 T における車種 j の交通量 (台)

また、予測点における騒音レベルは、車線別、車種別の等価騒音レベルを次式により合成して算出した。

【エネルギー合成式】

$$L_{Aeq} = 10 \log_{10} (\sum 10^{L_{Aeq, T}/10})$$

L_{Aeq} : 予測点における騒音レベル (デシベル)

$L_{Aeq, T}$: 車線別、車種別の等価騒音レベル (デシベル)

(3) 工事用車両の走行による等価騒音レベルの予測計算による補正

工事用車両の走行による等価騒音レベルの予測計算による補正值は、表 4.3-1 に示すとおりである。

将来騒音レベルの予測については、将来一般交通による騒音レベル（予測結果）（ $L2$ ）の予測を行い、将来一般交通による騒音レベル（現況騒音レベル[現地調査結果]）（ $L1$ ）との差分を将来一般交通による騒音レベル補正值（ $L3$ ）とした。

表 4.3-1 (1) 工事用車両の走行に係る等価騒音レベルの予測計算による補正值（昼間）

単位：デシベル

予測地点		時間 区分	将来一般交通による 騒音レベル予測結果	将来一般交通による 騒音レベル (現況騒音レベル) [現地調査結果]	将来一般交通による 騒音レベル補正值
			$L2$	$L1$	$L3$ ($L1-L2$)
地点 1 (一般国道 409 号)	北側	昼間	69.4	66.6	-1.2
	南側	昼間	69.8	66.6	-0.7
地点 2 (仮道)	北側	昼間	—	—	—
	南側	昼間	—	—	—
地点 3 (一般国道 409 号)	北側	昼間	70.3	66.3	-2.4
	南側	昼間	70.5	66.3	-2.6

注 1) 「—」は、将来一般交通による騒音レベル補正值を設定していないことを示す。

注 2) 網掛けは現地調査の実施地点側となる。

注 3) 昼間は 6 時～22 時の時間帯となる。

表 4.3-1 (2) 工事用車両の走行に係る等価騒音レベルの予測計算による補正值（夜間）

単位：デシベル

予測地点		時間 区分	将来一般交通による 騒音レベル予測結果	将来一般交通による 騒音レベル (現況騒音レベル) [現地調査結果]	将来一般交通による 騒音レベル補正值
			$L2$	$L1$	$L3$ ($L1-L2$)
地点 1 (一般国道 409 号)	北側	夜間	65.7	64.6	-1.1
	南側	夜間	65.1	64.6	0.5
地点 2 (仮道)	北側	夜間	—	—	—
	南側	夜間	—	—	—
地点 3 (一般国道 409 号)	北側	夜間	66.0	62.7	-3.3
	南側	夜間	66.2	62.7	-3.5

注 1) 「—」は、将来一般交通による騒音レベル補正值を設定していないことを示す。

注 2) 網掛けは現地調査の実施地点側となる。

注 3) 夜間は 22 時～翌 6 時の時間帯となる。

資料 4 - 4 鉄道騒音の予測方法

(1) 列車（仮線）の走行に係る騒音

(a) 騒音レベルの算出

現在線から仮線への切換え(軌道の位置の変更)による騒音レベルの変化量を算出した。

(b) 等価騒音レベル (L_{Aeq}) の計算式

単発騒音暴露レベル (L_{AE}) から等価騒音レベル (L_{Aeq}) を求める計算式は、次に示すとおりである。

$$L_{Aeq} = 10 \log_{10}(N \cdot 10^{\frac{L_{AE}}{10}} / T)$$

L_{Aeq} : 等価騒音レベル (デシベル)

N : 対象としている時間帯の列車本数 (本)

L_{AE} : 単発騒音暴露レベル (デシベル)

T : L_{Aeq} の対象としている時間帯 (昼間、夜間) の時間

: 昼間 (15時間 : 7時~22時) = 54,000秒

: 夜間 (9時間 : 22時~7時) = 32,400秒

資料 4 - 5 既設坑口周辺の環境騒音

(1) 調査方法等

事業区域の坑口に類似する既設の坑口周辺における騒音の状況を調査した。

ア 調査地点

調査地点は、図4.5-1及び表4.5-1に示すとおり、京浜急行大師線の小島新田駅付近の既設坑口周辺の4地点とした。

表4.5-1 環境騒音・振動調査地点

区 分	調査地点	備考
既設坑口周辺の環境騒音	地点 a ~ d (4地点) 高さ1.2m	京浜急行大師線の小島新田駅付近の既設坑口周辺の地点

イ 調査期間

調査期間は、令和3年7月13日(火)1:00~14日(水)1:00であり、24時間連続調査とした。

ウ 調査方法

調査方法は、表4.5-2に示すとおりとした。

表4.5-2 調査方法

項 目	測 定 方 法
既設坑口周辺の環境騒音	JIS Z 8731「環境騒音の表示・測定方法」に準拠し測定する。 マイクロホンを地上高1.2mに設置し、騒音計の周波数重みをA特性に、時間重み特性をF (FAST)に設定して測定する。

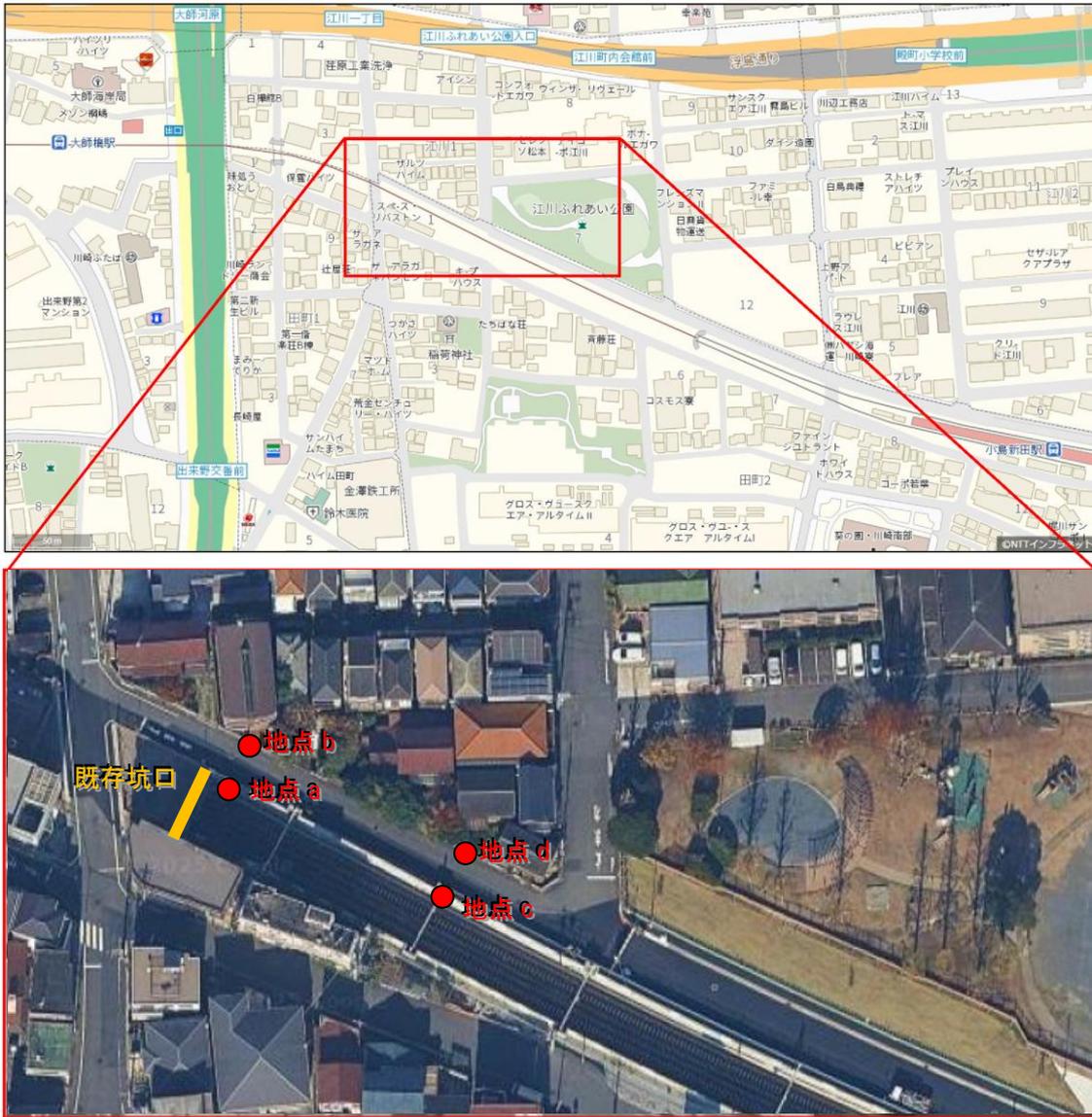


図 4.5-1 調査地点位置

(2) 調査結果

既設坑口（小島新田駅側）の環境騒音における調査結果は表4.5-3に示すとおりである。

調査地点は開口部の影響を受ける箇所（地点a,b）と地上の鉄道の影響を受ける地点（地点d、c）で比較したが、地点d、cの騒音レベルが高く、開口部による騒音は、地上部の騒音レベルによる影響よりも大きくないと考えられた。

表4.5-3 既設坑口（小島新田駅側）周辺の環境騒音の調査結果

単位：デシベル

調査地点	等価騒音レベル (L _{Aeq})		備考
	昼間 (6時～22時)	夜間 (22時～6時)	
地点 a	67.1	61.5	開口部
地点 b	63.5	58.0	開口部
地点 c	70.8	65.3	地上の鉄道の影響を受ける地点
地点 d	64.7	59.3	地上の鉄道の影響を受ける地点

5 振動関連

5 振動関連

資料 5 - 1 振動調査結果

調査日及び調査時間帯は表5.1-1に示すとおりとした。

表 5.1-1 調査日及び調査時間帯

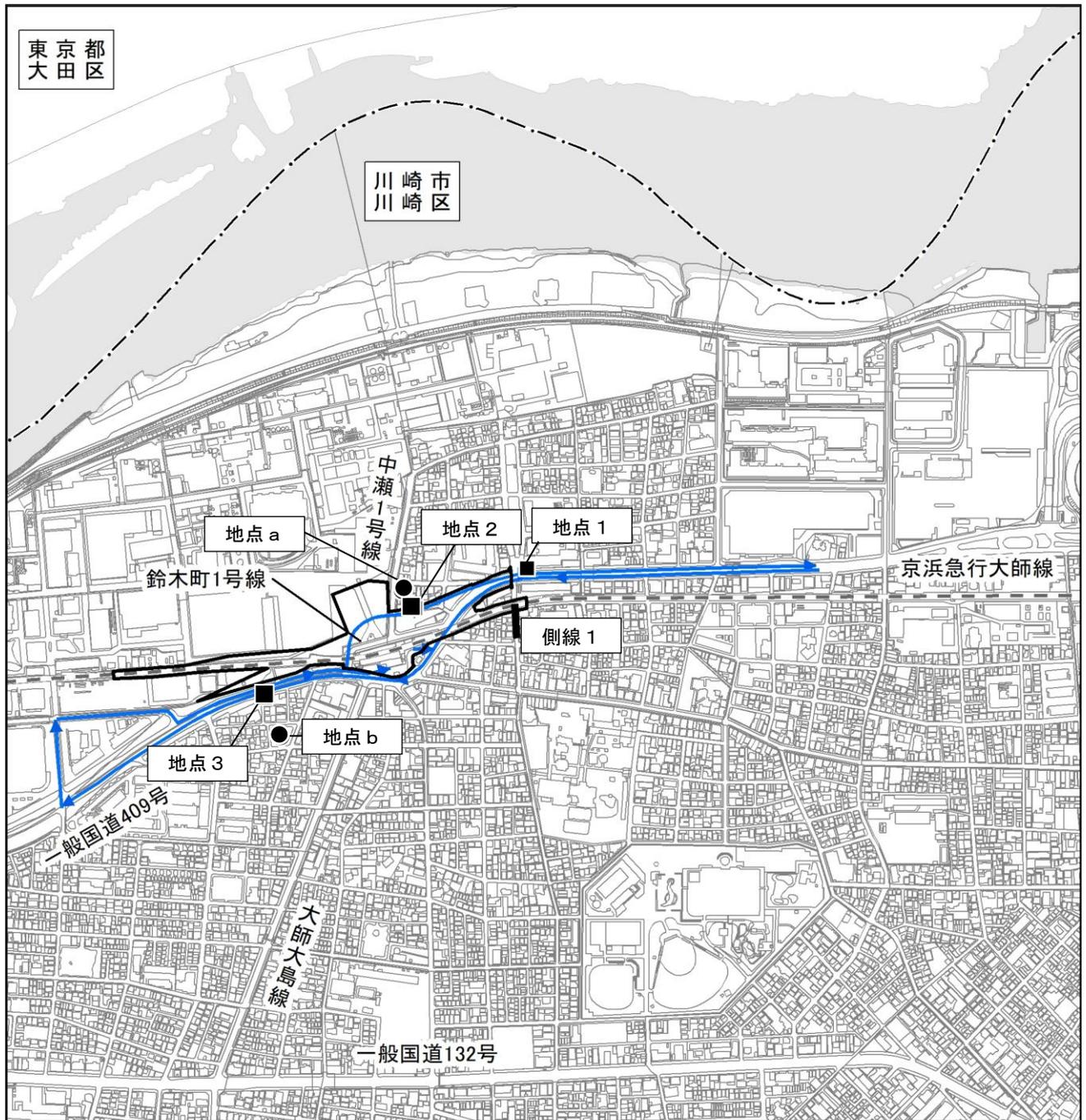
区分	調査日及び調査時間帯
環境振動	令和2年7月28日（火）6時～7月29日（水）6時（24時間）
道路交通振動	令和7年7月17日（木）12時～7月18日（金）12時（24時間）
地盤卓越振動数	令和2年7月28日（火）6時～7月29日（水）
鉄道振動	令和7年7月8日（火）初電～終電

調査地点は、表5.1-2及び図5.1-1に示すとおりである。調査地点は、環境振動は事業区域北側及び南側の2地点、工事用車両の走行ルートである一般国道409号の沿道2地点及び中瀬28号線の沿道1地点の計3地点、鉄道振動は川崎大師駅～東門前駅間南側の1側線とした。

表 5.1-2 振動調査地点

区分	調査地点	備考
環境振動	地点 a	事業区域北側の地域
	地点 b	事業区域南側の地域
道路交通振動、 地盤卓越振動数	地点 1	一般国道 409 号北側
	地点 2	中瀬 28 号線北側
	地点 3	一般国道 409 号南側
鉄道振動	側線 1	川崎大師駅～東門前駅間南側

環境振動の現地調査結果は表5.1-3（1）、（2）及び図5.1-2（1）、（2）に、道路交通振動の現地調査結果は表5.1-4（1）～（3）及び図5.1-3（1）～（3）に、地盤卓越振動数の現地調査結果は表5.1-5（1）～（3）及び図5.1-4（1）～（3）に、鉄道振動の現地調査結果は表5.1-6（1）～（6）に示すとおりである。



- 凡例
- 計画区間
 - ⋯ 都県境
 - - - 現況の京浜急行大師線
 - 仮設道路を通るルート
 - 環境振動調査地点
 - 道路交通振動調査地点
 - 鉄道振動(側線)調査地点

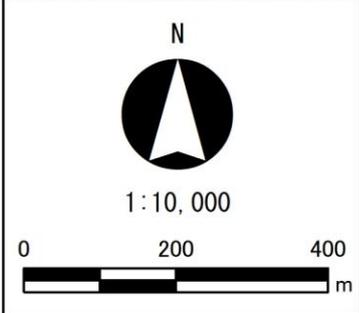


図 5.1-1 調査地点図

表5.1-3 (1) 環境振動の現地調査結果

測定日： 令和2年7月28日(火) ～ 7月29日(水)

測定地点： 地点a

(単位：デシベル)

観測時間	時間率振動レベル				
	L ₅	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L ₉₅
06～07	41.7	40.2	34.6	29.9	28.7
07～08	44.6	42.4	36.1	31.1	29.7
08～09	43.6	41.9	37.3	33.2	32.0
09～10	45.2	43.6	39.0	35.2	34.2
10～11	45.0	43.3	38.6	34.7	33.7
11～12	44.1	42.8	37.8	33.5	32.4
12～13	42.7	41.1	35.2	29.5	28.3
13～14	43.6	42.0	37.3	33.2	32.0
14～15	43.7	41.6	35.8	31.2	30.0
15～16	43.3	41.4	35.8	30.7	29.5
16～17	41.8	39.7	33.9	29.5	28.4
17～18	42.0	39.4	32.6	28.5	27.7
18～19	42.8	39.4	31.8	27.2	26.3
19～20	39.8	37.2	29.6	24.9	23.8
20～21	40.1	37.3	28.3	23.2	22.2
21～22	39.4	36.4	27.2	21.8	21.0
22～23	39.0	36.8	27.1	21.1	20.3
23～00	38.4	35.6	24.3	20.0	19.4
00～01	36.8	34.0	25.6	21.2	20.3
01～02	34.1	30.7	24.1	20.6	19.9
02～03	36.9	34.3	26.2	21.0	20.0
03～04	38.3	36.1	28.5	22.6	21.2
04～05	39.3	37.7	31.2	25.0	23.6
05～06	43.2	40.9	34.5	28.5	26.9
昼間	43.4	41.5	35.9	31.5	30.4
夜間	39.4	36.9	29.0	23.9	22.8

(注)

1. 各時間値及び基準時間帯平均時間率振動レベルは、有効データの算術平均値である。
2. 時間区分は以下のとおりである。
時間の区分 昼間：8～19時 夜間：19～8時
3. 25dB未満の値は測定下限値未満のため参考値とする。

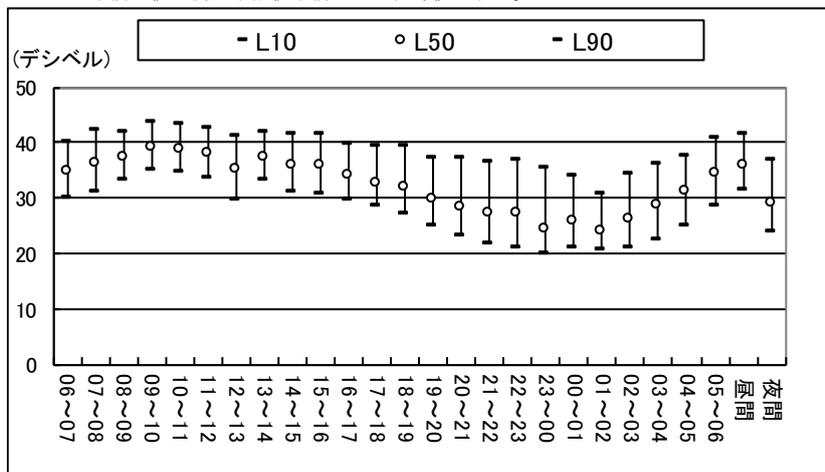


図5.1-2 (1) 環境振動レベルの時間変動

表5.1-3 (2) 環境振動の現地調査結果

測定日： 令和2年7月28日(火) ～ 7月29日(水)

測定地点： 地点b

(単位：デシベル)

観測時間	時間率振動レベル				
	L ₅	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L ₉₅
06～07	43.3	41.5	33.3	27.2	26.1
07～08	42.9	41.2	34.1	28.9	27.9
08～09	43.6	42.0	35.0	30.2	29.2
09～10	43.9	42.1	36.4	31.6	30.7
10～11	44.3	42.4	36.6	31.7	30.7
11～12	43.3	41.5	35.9	30.7	29.7
12～13	42.9	41.5	34.3	28.4	27.3
13～14	43.5	41.8	35.4	30.2	29.1
14～15	41.9	40.2	34.2	29.6	28.6
15～16	41.8	40.2	33.9	28.7	27.6
16～17	41.0	39.0	32.4	27.6	26.5
17～18	39.2	37.2	30.8	27.0	26.0
18～19	39.2	37.4	30.1	25.8	24.9
19～20	38.4	36.3	28.5	24.3	23.6
20～21	38.7	36.1	27.7	23.3	22.5
21～22	38.7	36.0	26.7	22.9	22.2
22～23	39.0	36.2	26.4	21.8	21.0
23～00	37.3	34.4	24.0	20.4	19.7
00～01	36.7	34.1	24.8	20.9	20.1
01～02	34.0	31.4	23.9	20.3	19.6
02～03	38.1	35.1	25.0	20.6	19.7
03～04	39.2	36.1	26.4	21.2	20.3
04～05	42.1	39.3	29.4	23.3	22.2
05～06	43.4	41.3	32.7	26.1	24.9
昼間	42.2	40.5	34.1	29.2	28.2
夜間	39.4	36.8	27.9	23.2	22.3

(注)

1. 各時間値及び基準時間帯平均時間率振動レベルは、有効データの算術平均値である。
2. 時間区分は以下のとおりである。
時間の区分 昼間：8～19時 夜間：19～8時
3. 25dB未満の値は測定下限値未満のため参考値とする。

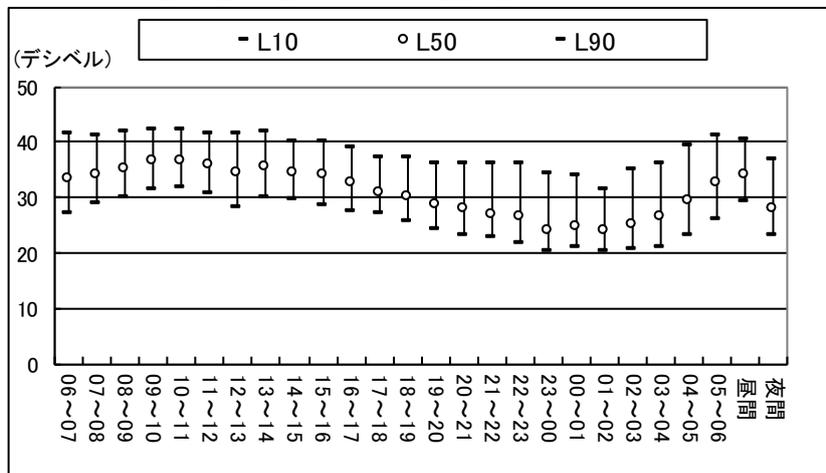


図5.1-2 (2) 環境振動レベルの時間変動

表5.1-4 (1) 道路交通振動の現地調査結果

測定日： 2025年7月17日(木)～7月18日(金)

調査地点： 地点1_グランゲート川崎付近 (単位：dB)

観測時間	時間率振動レベル					
	L ₅	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L ₉₅	L _{max}
12～13	42.9	40.8	31.9	26.4	25.4	49.6
13～14	42.5	39.1	31.3	27.2	26.4	50.2
14～15	43.1	40.9	32.9	27.8	26.7	54.4
15～16	42.5	39.7	31.9	27.2	26.2	49.4
16～17	42.4	38.5	29.6	25.2	24.4	50.5
17～18	43.9	39.1	29.2	24.8	23.8	51.6
18～19	43.9	39.7	28.9	24.3	23.3	51.0
19～20	41.4	36.9	27.7	23.1	22.2	50.4
20～21	41.2	37.1	27.0	21.8	21.0	54.2
21～22	40.5	36.1	25.2	20.7	19.8	49.5
22～23	41.3	36.5	24.5	19.4	18.7	48.7
23～00	37.2	32.8	23.1	18.8	18.1	52.5
00～01	36.9	32.8	23.1	18.7	18.1	49.4
01～02	34.2	30.4	21.4	17.5	17.0	49.8
02～03	35.9	32.3	22.4	17.9	17.2	50.7
03～04	38.7	35.4	24.3	18.9	18.1	48.8
04～05	41.1	38.7	27.7	21.3	20.3	51.9
05～06	42.6	40.4	30.6	24.0	22.7	55.5
06～07	43.7	41.6	31.9	25.5	24.3	61.6
07～08	45.6	43.3	33.7	27.1	25.7	58.7
08～09	44.6	42.2	33.5	28.0	27.0	51.1
09～10	43.2	41.5	34.3	28.8	27.6	52.2
10～11	43.8	41.4	33.5	28.3	27.3	58.2
11～12	43.4	41.1	33.8	28.6	27.7	53.5
全日	41.5	38.3	28.9	23.8	22.9	61.6
昼間	43.3	40.4	31.9	27.0	26.0	58.2
夜間	40.0	36.5	26.4	21.1	20.2	61.6

(注)

1. 時間区分は以下のとおりである。
時間の区分 昼間：8～19時 夜間：19～8時
2. 25dB未満の値は測定下限値未満のため参考値とする。
3. MAX以外の各時間値及び基準時間帯平均時間率振動レベルは、有効データの算術平均値である。

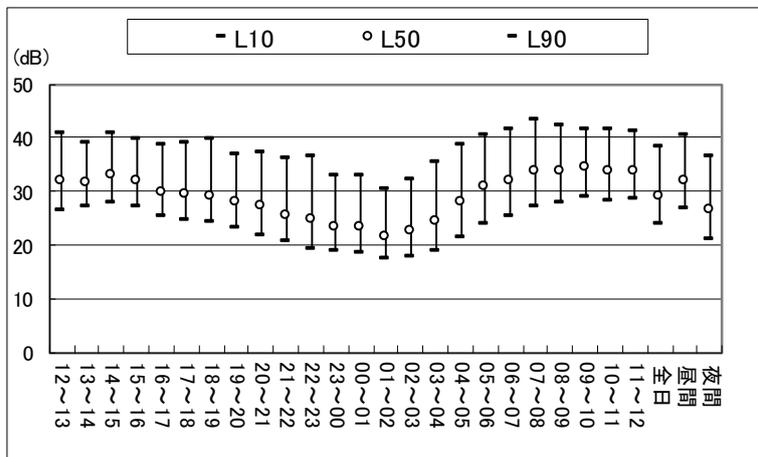


図5.1-3 (1) 環境振動レベルの時間変動

表5.1-4 (2) 道路交通振動の現地調査結果

測定日： 2025年7月17日(木)～7月18日(金)

調査地点： 地点2_川崎大師駅北側

(単位：dB)

観測時間	時間率振動レベル					
	L ₅	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L ₉₅	L _{max}
12～13	44.5	42.1	34.8	29.0	27.7	55.8
13～14	45.1	42.0	35.3	30.5	29.3	58.0
14～15	45.3	42.7	36.1	31.3	30.0	58.9
15～16	44.6	41.9	35.3	29.9	28.7	55.4
16～17	43.3	39.9	32.2	26.9	25.7	56.7
17～18	44.5	39.9	31.7	26.4	25.4	54.4
18～19	44.0	39.4	30.7	25.2	24.1	56.1
19～20	41.3	37.6	28.6	23.1	22.0	55.5
20～21	40.5	37.2	27.9	21.7	20.4	52.9
21～22	39.4	36.4	26.4	20.5	19.5	55.1
22～23	39.5	36.5	26.4	20.7	19.8	55.0
23～00	37.7	33.8	22.8	18.1	17.4	53.3
00～01	37.2	33.7	24.2	18.9	18.1	56.1
01～02	34.6	31.7	21.9	17.6	16.7	53.9
02～03	36.4	33.7	23.9	17.8	16.8	57.5
03～04	39.3	36.2	26.3	18.6	17.6	58.1
04～05	43.4	40.6	30.1	23.0	21.5	56.6
05～06	44.2	41.3	33.3	26.4	24.5	59.2
06～07	44.9	42.3	35.2	28.8	27.4	59.1
07～08	46.6	44.4	36.5	30.2	28.6	56.8
08～09	46.2	43.6	36.5	31.0	29.8	53.5
09～10	45.8	43.2	37.2	32.2	31.0	56.8
10～11	46.0	43.7	37.0	32.0	30.5	58.3
11～12	45.4	43.1	36.9	31.5	30.1	59.8
全日	42.5	39.5	31.1	25.5	24.3	59.8
昼間	45.0	42.0	34.9	29.6	28.4	59.8
夜間	40.4	37.3	28.0	22.0	20.8	59.2

(注)

1. 時間区分は以下のとおりである。
時間の区分 昼間：8～19時 夜間：19～8時
2. 25dB未満の値は測定下限値未満のため参考値とする。
3. MAX以外の各時間値及び基準時間帯平均時間率振動レベルは、有効データの算術平均値である。

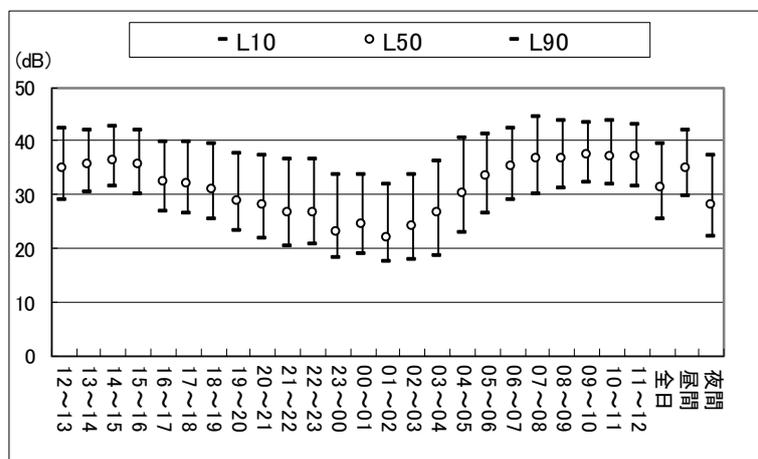


図5.1-3 (2) 道路交通振動レベルの時間変動

表5.1-4 (3) 道路交通振動の現地調査結果

測定日： 2025年7月17日(木)～7月18日(金)

調査地点： 地点3_セブンイレブン川崎大師駅前2丁目店付近(単位：dB)

観測時間	時間率振動レベル					
	L ₅	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L ₉₅	L _{max}
12～13	48.2	46.2	38.3	31.9	30.6	60.4
13～14	49.3	47.3	39.9	33.1	31.8	58.3
14～15	48.8	46.9	40.0	33.9	32.5	56.9
15～16	48.8	46.7	38.6	32.2	30.9	58.8
16～17	47.9	45.4	36.7	29.7	28.2	62.0
17～18	46.6	43.8	35.5	29.3	27.8	58.2
18～19	47.0	43.4	34.4	28.8	27.5	55.3
19～20	45.6	42.1	32.7	26.6	25.4	55.7
20～21	44.5	41.1	31.6	24.8	23.7	56.9
21～22	45.1	41.3	29.8	23.1	22.2	57.5
22～23	44.9	41.1	29.0	21.8	20.8	59.5
23～00	41.8	37.8	27.5	21.2	19.6	60.1
00～01	43.3	39.3	28.1	22.8	22.0	58.2
01～02	41.6	37.4	25.8	21.0	20.2	57.4
02～03	42.6	38.9	25.7	19.8	19.0	57.5
03～04	45.3	41.6	27.3	20.6	19.6	57.2
04～05	47.7	44.7	31.5	24.6	23.3	60.9
05～06	48.9	46.4	35.2	27.8	26.3	64.1
06～07	48.7	46.6	37.5	29.4	27.8	57.7
07～08	49.3	47.1	38.0	31.8	30.1	61.5
08～09	49.3	47.4	39.2	32.7	31.5	59.1
09～10	49.3	47.4	39.7	33.2	31.7	58.7
10～11	48.6	46.8	39.7	33.4	32.1	56.7
11～12	49.5	47.6	40.3	33.4	31.7	60.6
全日	46.8	43.9	34.3	27.8	26.5	64.1
昼間	48.5	46.3	38.4	32.0	30.6	62.0
夜間	45.3	42.0	30.7	24.3	23.1	64.1

(注)

1. 時間区分は以下のとおりである。
時間の区分 昼間：8～19時 夜間：19～8時
2. 25dB未満の値は測定下限値未満のため参考値とする。
3. MAX以外の各時間値及び基準時間帯平均時間率振動レベルは、有効データの算術平均値である。

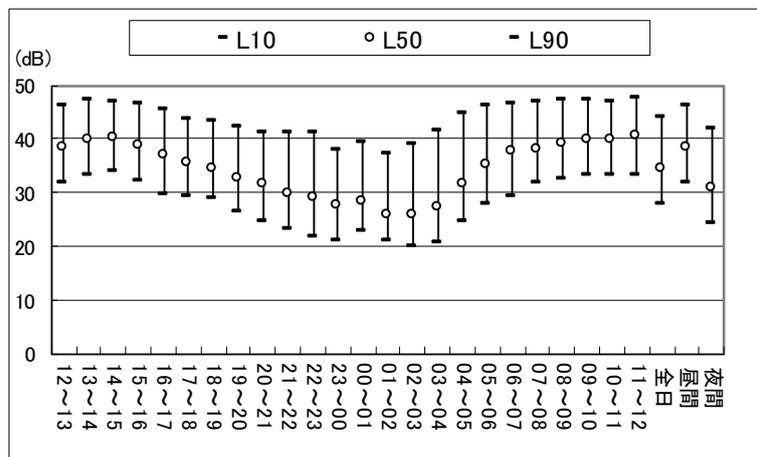


図5.1-3 (3) 道路交通振動レベルの時間変動

表5.1-5 (1) 地盤卓越振動数の現地調査結果

測定日： 令和2年7月28日(火)～7月29日(水)

測定地点： 地点①

中心周波数 (Hz)	振動加速度レベル(デシベル)										最大値 の個数
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
AP	55.1	55.5	53.1	52.5	51.9	52.5	53.3	53.1	59.6	53.9	
1											
1.25											
1.6											
2											
2.5			30.0								
3.15			38.0	31.0	31.7			36.9	32.0	36.1	
4			36.7						33.2	33.4	
5			30.5						36.0		
6.3		32.9						30.2	30.3	31.4	
8	34.6	45.5		32.8					36.1	36.0	
10	45.8	48.4	43.5	41.5		35.1	47.1	35.6	51.9	45.1	
12.5	49.7	50.2	50.7	50.6	41.0	42.2	49.3	39.0	57.3	50.7	6
16	51.9	48.7	42.6	42.6	51.0	51.1	47.5	52.3	51.4	47.0	4
20	44.2	45.9	44.3	41.7	38.9	43.0	40.4	40.4	42.5	42.9	
25	34.7	41.3	34.0	34.8	35.7	36.9	38.9	35.5	46.7	40.5	
31.5		38.1		35.7	30.3	30.3			31.4	32.9	
40		37.0		31.6							
50		30.7		31.3							
63				30.1							
80				30.1							
地盤卓越 振動数 (Hz)	最大値が最も多い中心周波数					12.5 Hz					
	最大値を示す中心周波数の平均値					13.9 Hz					

注) は最大値、空欄は30dB未満

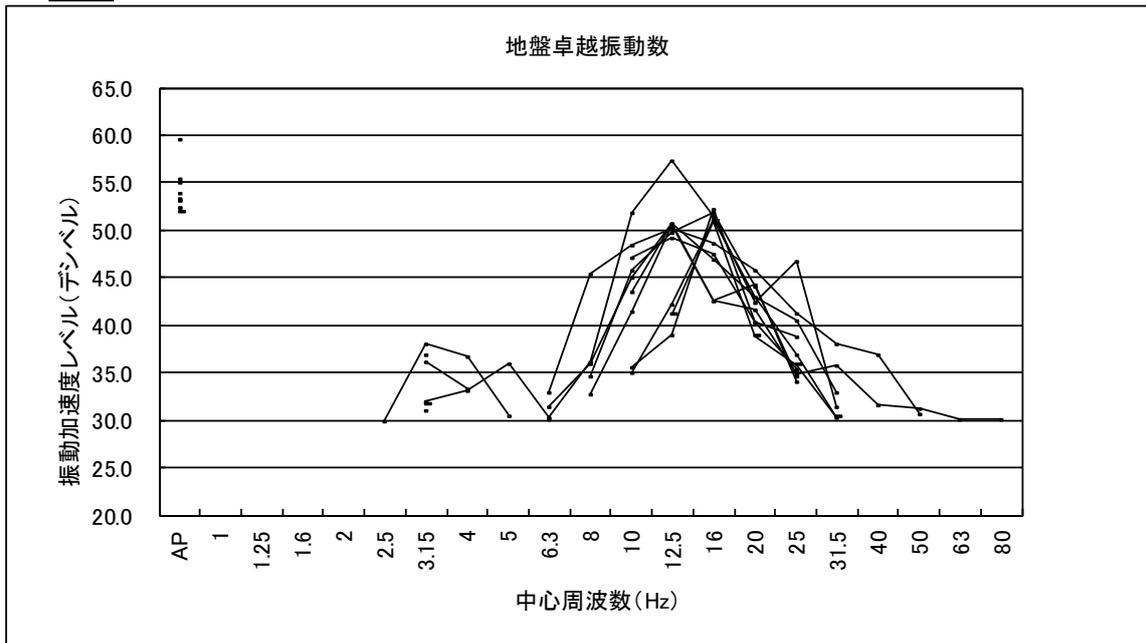


図 5.1-4 (1) 地盤卓越振動数測定結果

表 5.1-5 (2) 地盤卓越振動数の現地調査結果

測定日： 令和2年7月28日(火)～7月29日(水)

測定地点： 地点②

中心周波数 (Hz)	振動加速度レベル(デシベル)										最大値 の個数
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
AP	60.4	61.9	59.9	60.6	60.4	57.5	61.4	59.4	58.0	57.1	
1											
1.25											
1.6											
2											
2.5											
3.15	32.5	31.5	32.9	33.8							
4	32.3	32.5		33.6							
5	33.3		30.4	35.6	35.3	33.0	30.9	37.4	32.4		
6.3	32.0	33.2	32.5	38.7	38.4	36.3	36.1	42.8	35.5	35.0	
8	36.3	42.1	37.0	38.5	46.4	40.4	41.9	41.3	38.6	41.7	
10	46.2	52.5	48.6	50.0	51.3	49.9	54.5	50.0	51.2	49.3	
12.5	50.8	58.3	58.8	52.6	57.8	55.7	59.7	57.2	55.2	55.7	8
16	59.2	57.6	49.6	57.1	50.9	48.1	48.1	50.0	46.9	44.8	2
20	49.3	49.6	46.2	52.7	52.4	38.9	47.7	49.0	49.5	34.8	
25	37.2	36.1	33.5	47.0	41.3	34.9	40.6	44.8	38.4	31.8	
31.5	33.0	36.4	31.3	45.2	35.7		35.3	37.5	35.4		
40		32.7		42.3				32.3			
50				44.2							
63				38.2							
80				30.6							
地盤卓越 振動数 (Hz)	最大値が最も多い中心周波数					12.5 Hz					
	最大値を示す中心周波数の平均値					13.2 Hz					

注) は最大値、空欄は30dB未満

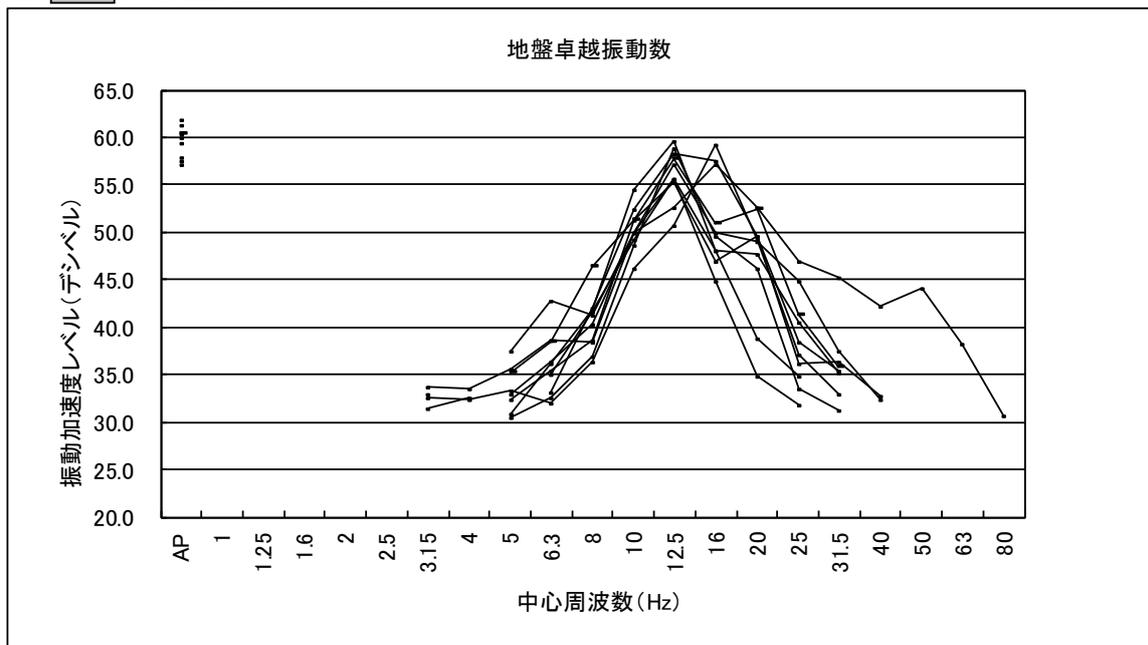


図 5.1-4 (2) 地盤卓越振動数測定結果

表 5.1-5 (3) 地盤卓越振動数の現地調査結果

測定日： 令和2年7月28日(火)～7月29日(水)

測定地点： 地点③

中心周波数 (Hz)	振動加速度レベル(デシベル)										最大値 の個数
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
AP	71.9	71.1	72.2	70.3	72.0	71.0	72.0	70.8	71.2	69.0	
1											
1.25											
1.6											
2	37.2	31.1									
2.5	46.7	41.0	30.1		30.9			30.6	30.8		
3.15	46.3	46.6	32.9	40.5	36.5	33.7			39.1	38.4	
4	35.2	40.0	33.2	34.1	40.7	37.5	31.2		42.9	35.0	
5	36.0	33.8		34.0	36.0	35.8	32.5	32.2	39.1	32.1	
6.3	42.4	38.9	32.8	38.8	38.0	33.9	37.0	37.5	39.5	39.4	
8	48.6	45.9	41.5	42.2	48.9	52.4	49.8	46.2	46.9	42.5	
10	54.3	54.9	48.9	52.2	58.2	59.8	53.9	54.5	56.5	48.9	
12.5	67.8	62.6	62.2	59.7	68.0	61.6	68.0	67.9	61.3	56.5	4
16	66.3	67.4	67.4	67.0	66.5	67.3	63.2	59.7	67.2	66.6	6
20	63.6	62.3	65.6	64.1	63.4	64.6	66.6	64.2	64.3	60.1	
25	61.0	63.2	66.0	61.2	61.6	58.3	62.5	62.2	63.5	61.6	
31.5	60.0	59.6	59.2	56.8	56.2	59.6	58.9	55.3	59.8	54.7	
40	51.0	55.1	57.7	52.2	49.0	46.9	50.1	48.1	50.8	47.7	
50	43.3	46.9	51.7	48.0	38.2	41.7	42.6	40.2	44.6	37.8	
63	38.7	38.8	45.1	43.0	34.9	38.4	35.7	33.3	36.0	34.6	
80	34.7	33.8	43.3	40.6	30.6	31.7	32.3		30.3	31.6	
地盤卓越 振動数 (Hz)	最大値が最も多い中心周波数					16.0 Hz					
	最大値を示す中心周波数の平均値					14.6 Hz					

注) は最大値、空欄は30dB未満

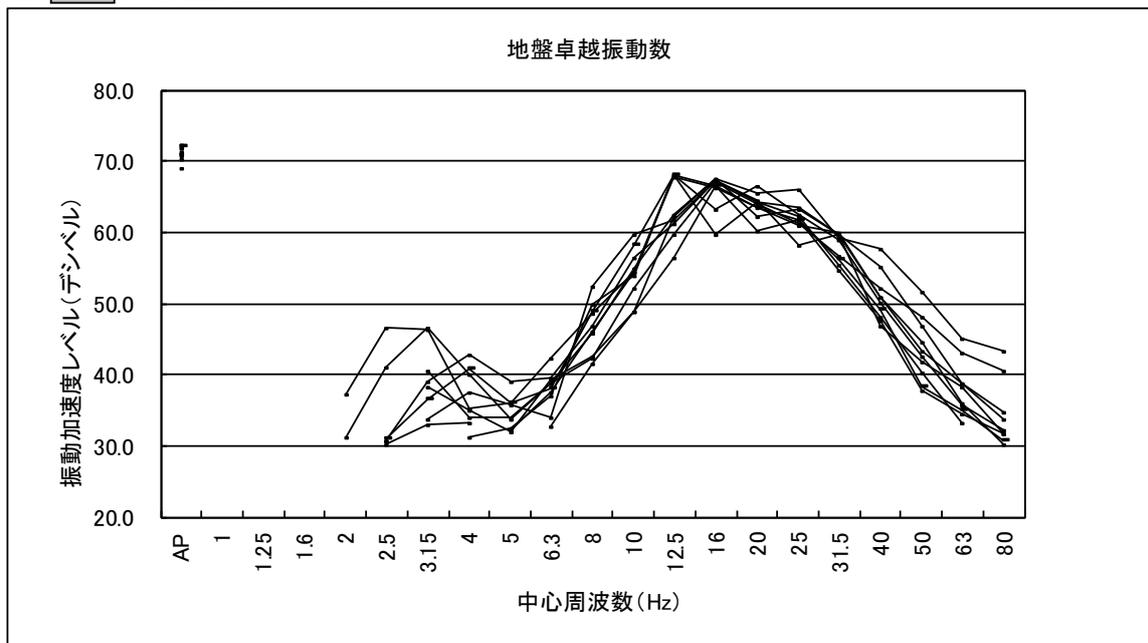


図 5.1-4 (3) 地盤卓越振動数測定結果

表 5.1-6 (1) 鉄道振動の現地調査結果

調査位置:側線1

調査年月日:令和7年7月8日(火)~9日(水)

路線: 京急大師線 上り:京急川崎方面 下り:小島新田方面

No.	通過時刻	上下別	列車種別	車両数	列車速度		振動ピーク値(dB)		
					通過S	速度km/h	7.5	12.5	26.5
1	4:58	下り	回送	4	4.42	58.6	59.4	58.2	57.8
2	5:10	上り	普通	4	4.44	58.4	63.0	62.4	58.1
3	5:13	下り	普通	4	4.31	60.1	59.0	57.9	58.1
4	5:23	上り	普通	4	4.51	57.5	62.6	62.1	57.3
5	5:33	下り	普通	4	4.25	61.0	59.3	58.3	58.4
6	5:43	上り	普通	4	4.18	62.0	63.3	63.4	59.9
7	5:43	下り	普通	4	4.13	62.8	63.3	63.4	59.9
8	5:54	上り	普通	4	4.33	59.9	62.1	62.8	57.4
9	6:00	下り	普通	4	4.35	59.6	59.5	58.3	57.9
10	6:10	上り	普通	4	4.48	57.9	63.3	62.9	57.4
11	6:11	下り	普通	4	4.24	61.1	59.5	58.7	57.7
12	6:17	下り	普通	4	4.30	60.3	59.9	58.3	56.5
13	6:21	上り	普通	4	4.43	58.5	62.1	62.3	58.4
14	6:27	下り	普通	4	4.31	60.1	59.6	58.3	58.2
15	6:28	上り	普通	4	4.45	58.2	63.8	62.3	57.3
16	6:37	上り	普通	4	4.46	58.1	63.3	62.9	58.5
17	6:37	下り	普通	4	4.29	60.4	63.3	62.9	58.5
18	6:46	下り	普通	4	4.25	61.0	59.8	58.7	56.2
19	6:49	上り	普通	4	4.62	56.1	62.9	61.9	58.7
20	6:54	下り	普通	4	4.38	59.2	59.9	58.2	57.5
21	7:00	下り	普通	4	4.31	60.1	64.8	62.9	58.7
22	7:00	上り	普通	4	4.52	57.3	64.8	62.9	58.7
23	7:05	下り	普通	4	4.28	60.6	63.0	62.2	59.2
24	7:05	上り	普通	4	4.58	56.6	63.0	62.2	59.2
25	7:11	上り	普通	4	4.34	59.7	64.5	61.6	58.0
26	7:11	下り	普通	4	4.74	54.7	59.4	61.6	58.0
27	7:16	下り	普通	4	4.34	59.7	62.8	62.2	59.0
28	7:16	上り	普通	4	4.60	56.3	62.8	62.2	59.0
29	7:22	上り	普通	4	4.76	54.5	62.9	61.5	59.0
30	7:22	下り	普通	4	4.33	59.9	62.9	61.5	59.0
31	7:27	下り	普通	4	4.28	60.6	64.5	62.2	57.7
32	7:27	上り	普通	4	4.66	55.6	64.5	62.2	57.7
33	7:33	下り	普通	4	4.31	60.1	63.5	62.3	58.4
34	7:33	上り	普通	4	4.52	57.3	63.5	62.3	58.4
35	7:38	下り	普通	4	4.23	61.3	63.4	62.3	58.9
36	7:38	上り	普通	4	4.41	58.8	63.4	62.3	58.9
37	7:44	下り	普通	4	4.38	59.2	62.5	62.7	59.0
38	7:44	上り	普通	4	4.46	58.1	62.5	62.7	59.0
39	7:49	上り	普通	4	4.49	57.7	63.2	61.9	59.2
40	7:49	下り	普通	4	4.43	58.5	63.2	61.9	59.2
41	7:55	下り	普通	4	4.47	58.0	64.9	62.6	59.8
42	7:55	上り	普通	4	4.50	57.6	64.9	62.6	59.8
43	8:00	下り	普通	4	4.30	60.3	62.8	62.1	60.1
44	8:00	上り	普通	4	4.52	57.3	62.8	62.1	60.1
45	8:06	上り	普通	4	4.50	57.6	63.7	61.5	58.4
46	8:06	下り	普通	4	4.26	60.8	60.3	61.5	58.4
47	8:11	下り	普通	4	4.06	63.8	59.6	59.8	57.4
48	8:11	上り	普通	4	4.50	57.6	62.0	62.1	59.8
49	8:17	上り	普通	4	4.58	56.6	62.5	61.8	58.3
50	8:17	下り	普通	4	4.32	60.0	62.5	61.8	58.3

表 5.1-6 (2) 鉄道振動の現地調査結果

調査位置:側線1

調査年月日:令和7年7月8日(火)~9日(水)

路線: 京急大師線 上り:京急川崎方面 下り:小島新田方面

No.	通過時刻	上下別	列車種別	車両数	列車速度		振動ピーク値(dB)		
					通過S	速度km/h	7.5	12.5	26.5
51	8:22	上り	普通	4	4.57	56.7	64.1	64.1	58.0
52	8:22	下り	普通	4	4.16	62.3	64.1	64.1	58.0
53	8:28	下り	普通	4	4.11	63.1	59.9	59.6	58.5
54	8:28	上り	普通	4	4.43	58.5	63.6	62.3	59.2
55	8:33	下り	普通	4	4.28	60.6	60.2	58.5	56.9
56	8:34	上り	普通	4	4.44	58.4	63.6	61.7	58.5
57	8:39	上り	普通	4	4.38	59.2	63.0	62.7	59.7
58	8:39	下り	普通	4	4.06	63.8	63.0	62.7	59.7
59	8:45	上り	普通	4	4.60	56.3	62.0	61.7	59.0
60	8:50	下り	普通	4	4.22	61.4	59.8	59.1	55.8
61	8:51	上り	普通	4	4.20	61.7	64.9	64.3	57.0
62	9:00	下り	普通	4	4.24	61.1	59.4	59.6	58.2
63	9:02	上り	普通	4	4.51	57.5	63.8	61.8	58.6
64	9:10	下り	普通	4	4.21	61.6	60.1	60.3	58.2
65	9:11	上り	普通	4	4.48	57.9	62.6	62.4	59.0
66	9:21	下り	普通	4	4.28	60.6	60.0	59.4	55.9
67	9:22	上り	普通	4	4.23	61.3	63.3	63.9	58.6
68	9:31	下り	普通	4	4.36	59.4	59.6	59.2	57.6
69	9:32	上り	普通	4	4.32	60.0	62.6	63.4	56.3
70	9:41	下り	普通	4	4.42	58.6	60.3	58.7	56.9
71	9:42	上り	普通	4	4.43	58.5	62.7	62.4	58.3
72	9:50	下り	普通	4	4.18	62.0	61.1	60.5	57.7
73	9:51	上り	普通	4	4.56	56.8	64.0	63.2	58.2
74	10:01	下り	普通	4	4.23	61.3	59.9	58.7	58.0
75	10:01	上り	普通	4	4.18	62.0	62.9	63.0	56.3
76	10:11	下り	普通	4	4.39	59.0	59.9	58.2	56.2
77	10:12	上り	普通	4	4.62	56.1	62.4	61.5	58.0
78	10:20	下り	普通	4	4.19	61.9	61.4	60.8	58.0
79	10:22	上り	普通	4	5.59	46.4	63.4	61.5	57.4
80	10:31	下り	普通	4	4.22	61.4	60.0	59.2	58.1
81	10:31	上り	普通	4	4.36	59.4	63.4	62.6	56.5
82	10:41	下り	普通	4	4.55	57.0	60.0	57.8	55.8
83	10:42	上り	普通	4	4.47	58.0	62.0	62.4	58.3
84	10:51	下り	普通	4	4.72	54.9	58.6	57.3	54.8
85	10:51	上り	普通	4	4.62	56.1	64.9	62.1	59.8
86	11:00	下り	普通	4	4.24	61.1	59.9	59.8	59.5
87	11:02	上り	普通	4	5.08	51.0	62.7	61.1	57.8
88	11:11	下り	普通	4	4.29	60.4	60.9	57.9	55.7
89	11:11	上り	普通	4	4.39	59.0	61.8	61.6	56.8
90	11:21	下り	普通	4	4.23	61.3	61.2	58.9	56.6
91	11:22	上り	普通	4	4.56	56.8	65.2	61.9	59.4
92	11:31	下り	普通	4	4.39	59.0	59.2	57.8	57.8
93	11:32	上り	普通	4	4.48	57.9	64.9	60.8	58.1
94	11:41	下り	普通	4	4.37	59.3	60.5	57.4	55.1
95	11:42	上り	普通	4	4.56	56.8	62.7	60.8	57.7
96	11:51	下り	普通	4	4.20	61.7	60.7	58.8	56.6
97	11:52	上り	普通	4	4.44	58.4	64.5	62.9	59.2
98	12:01	下り	普通	4	4.85	53.4	57.3	56.2	56.0
99	12:02	上り	普通	4	4.41	58.8	65.2	61.8	59.3
100	12:11	下り	普通	4	4.00	64.8	61.2	60.3	57.8

表 5.1-6 (3) 鉄道振動の現地調査結果

調査位置:側線1

調査年月日:令和7年7月8日(火)~9日(水)

路線: 京急大師線 上り:京急川崎方面 下り:小島新田方面

No.	通過時刻	上下別	列車種別	車両数	列車速度		振動ピーク値(dB)		
					通過S	速度km/h	7.5	12.5	26.5
101	12:12	上り	普通	4	5.40	48.0	61.6	60.1	57.6
102	12:20	下り	普通	4	4.11	63.1	61.6	59.7	56.9
103	12:21	上り	普通	4	4.20	61.7	64.1	62.5	58.5
104	12:31	下り	普通	4	4.26	60.8	60.0	58.0	57.8
105	12:32	上り	普通	4	4.38	59.2	65.0	62.2	57.7
106	12:41	下り	普通	4	4.27	60.7	61.6	58.0	55.8
107	12:42	上り	普通	4	4.44	58.4	62.4	61.4	58.2
108	12:51	下り	普通	4	5.03	51.5	57.8	56.3	55.0
109	12:52	上り	普通	4	4.35	59.6	64.7	62.8	58.8
110	13:00	下り	普通	4	3.95	65.6	60.7	60.3	59.1
111	13:02	上り	普通	4	5.49	47.2	63.3	61.3	57.6
112	13:11	下り	普通	4	4.32	60.0	61.3	57.7	56.4
113	13:11	上り	普通	4	4.32	60.0	62.2	61.5	57.1
114	13:21	下り	普通	4	5.17	50.1	58.2	55.7	55.6
115	13:21	上り	普通	4	4.42	58.6	64.0	63.1	58.4
116	13:30	下り	普通	4	4.01	64.6	60.9	59.9	59.0
117	13:31	上り	普通	4	4.52	57.3	64.3	59.9	58.7
118	13:41	下り	普通	4	4.38	59.2	61.6	57.9	57.3
119	13:41	上り	普通	4	4.23	61.3	62.7	62.2	57.4
120	13:51	下り	普通	4	4.93	52.6	58.4	57.1	55.7
121	13:52	上り	普通	4	4.56	56.8	65.1	62.4	58.9
122	14:00	下り	普通	4	4.15	62.5	60.4	58.9	58.2
123	14:01	上り	普通	4	5.24	49.5	63.2	59.3	58.1
124	14:10	下り	普通	4	4.16	62.3	61.3	59.6	56.4
125	14:11	上り	普通	4	4.50	57.6	62.2	61.4	57.1
126	14:21	下り	普通	4	4.29	60.4	61.9	58.8	56.5
127	14:21	上り	普通	4	4.48	57.9	64.7	63.7	57.8
128	14:31	下り	普通	4	4.39	59.0	60.2	58.5	57.8
129	14:32	上り	普通	4	4.58	56.6	63.5	61.8	58.2
130	14:40	下り	普通	4	4.20	61.7	61.8	59.6	56.8
131	14:41	上り	普通	4	4.57	56.7	62.4	61.3	58.0
132	14:50	下り	普通	4	4.37	59.3	61.6	58.9	56.5
133	14:51	上り	普通	4	4.20	61.7	64.3	63.4	58.6
134	15:01	下り	普通	4	4.44	58.4	59.5	58.0	57.4
135	15:02	上り	普通	4	4.48	57.9	64.7	61.7	58.1
136	15:12	上り	普通	4	5.41	47.9	61.5	59.8	56.7
137	15:12	下り	普通	4	4.50	57.6	60.9	57.5	56.7
138	15:21	下り	普通	4	4.21	61.6	61.4	58.9	56.7
139	15:21	上り	普通	4	4.43	58.5	64.2	63.2	58.9
140	15:31	下り	普通	4	4.14	62.6	60.4	58.5	57.9
141	15:32	上り	普通	4	4.34	59.7	64.4	62.4	56.8
142	15:40	下り	普通	4	4.25	61.0	61.4	60.2	58.1
143	15:42	上り	普通	4	5.56	46.6	62.1	59.9	57.1
144	15:51	下り	普通	4	4.27	60.7	61.3	58.0	56.3
145	15:51	上り	普通	4	4.23	61.3	63.8	62.8	57.7
146	16:00	下り	普通	4	4.24	61.1	60.2	58.8	58.0
147	16:01	上り	普通	4	4.54	57.1	63.9	60.1	59.1
148	16:09	下り	普通	4	4.18	62.0	61.0	58.6	56.7
149	16:11	上り	普通	4	4.43	58.5	62.4	61.5	58.4
150	16:20	下り	普通	4	4.24	61.1	61.1	59.2	56.9

表 5.1-6 (4) 鉄道振動の現地調査結果

調査位置:側線1

調査年月日:令和7年7月8日(火)~9日(水)

路線: 京急大師線 上り:京急川崎方面 下り:小島新田方面

No.	通過時刻	上下別	列車種別	車両数	列車速度		振動ピーク値(dB)		
					通過S	速度km/h	7.5	12.5	26.5
151	16:20	上り	普通	4	4.46	58.1	64.3	62.6	58.2
152	16:30	下り	普通	4	4.15	62.5	60.4	58.9	58.5
153	16:31	上り	普通	4	4.45	58.2	65.4	62.1	59.6
154	16:37	下り	普通	4	4.06	63.8	61.3	60.0	57.8
155	16:42	上り	普通	4	4.56	56.8	62.3	62.7	59.2
156	16:42	下り	普通	4	4.30	60.3	62.3	62.7	59.2
157	16:47	下り	普通	4	4.18	62.0	61.3	59.7	56.6
158	16:47	上り	普通	4	4.17	62.2	63.9	63.6	57.9
159	16:52	上り	普通	4	4.62	56.1	62.0	61.3	58.9
160	16:52	下り	普通	4	4.22	61.4	62.0	61.3	58.9
161	16:58	下り	普通	4	4.03	64.3	59.7	58.1	58.4
162	16:58	上り	普通	4	4.39	59.0	64.2	61.8	60.0
163	17:03	下り	普通	4	4.22	61.4	61.0	59.4	57.1
164	17:04	上り	普通	4	4.50	57.6	62.9	62.6	59.1
165	17:09	下り	普通	4	4.12	62.9	62.7	61.9	58.6
166	17:09	上り	普通	4	4.42	58.6	62.7	61.9	58.6
167	17:14	上り	普通	4	4.48	57.9	64.2	64.0	58.6
168	17:14	下り	普通	4	4.27	60.7	64.2	64.0	58.6
169	17:20	上り	普通	4	4.79	54.1	63.5	62.3	60.7
170	17:20	下り	普通	4	4.37	59.3	63.5	62.3	60.7
171	17:26	下り	普通	4	4.23	61.3	59.8	58.8	58.5
172	17:26	上り	普通	4	4.50	57.6	64.0	61.9	58.5
173	17:31	下り	普通	4	4.20	61.7	60.9	59.5	57.3
174	17:31	上り	普通	4	4.64	55.9	64.1	62.4	59.7
175	17:37	下り	普通	4	4.27	60.7	63.2	58.7	58.8
176	17:37	上り	普通	4	4.70	55.1	63.2	61.9	58.8
177	17:42	上り	普通	4	4.26	60.8	64.7	64.7	58.3
178	17:42	下り	普通	4	4.01	64.6	64.7	64.7	58.3
179	17:47	上り	普通	4	4.56	56.8	64.0	62.2	59.4
180	17:48	下り	普通	4	4.29	60.4	60.0	58.7	58.3
181	17:53	下り	普通	4	4.69	55.3	57.3	57.5	59.5
182	17:53	上り	普通	4	4.44	58.4	63.4	62.3	59.5
183	17:58	下り	普通	4	4.31	60.1	60.0	58.8	56.7
184	17:59	上り	普通	4	4.52	57.3	63.5	62.5	59.5
185	18:04	下り	普通	4	4.01	64.6	62.9	63.0	59.4
186	18:04	上り	普通	4	4.38	59.2	62.9	63.0	59.4
187	18:09	下り	普通	4	4.24	61.1	60.9	59.2	56.8
188	18:10	上り	普通	4	4.62	56.1	64.4	61.6	57.7
189	18:15	上り	普通	4	4.39	59.0	62.4	63.6	57.6
190	18:15	下り	普通	4	4.32	60.0	62.4	63.6	57.6
191	18:20	上り	普通	4	4.44	58.4	64.1	62.8	58.4
192	18:21	下り	普通	4	4.29	60.4	59.7	58.8	57.8
193	18:26	下り	普通	4	4.49	57.7	60.0	58.5	56.0
194	18:26	上り	普通	4	4.47	58.0	64.1	62.8	59.7
195	18:31	下り	普通	4	4.21	61.6	62.5	60.0	58.9
196	18:31	上り	普通	4	4.56	56.8	62.5	63.0	58.9
197	18:37	下り	普通	4	4.27	60.7	64.9	61.3	58.7
198	18:37	上り	普通	4	4.93	52.6	64.9	61.3	58.7
199	18:42	上り	普通	4	4.33	59.9	63.6	63.5	58.1
200	18:43	下り	普通	4	4.32	60.0	59.8	58.8	57.1

表 5.1-6 (5) 鉄道振動の現地調査結果

調査位置:側線1

調査年月日:令和7年7月8日(火)~9日(水)

路線: 京急大師線 上り:京急川崎方面 下り:小島新田方面

No.	通過時刻	上下別	列車種別	車両数	列車速度		振動ピーク値(dB)		
					通過S	速度km/h	7.5	12.5	26.5
201	18:48	上り	普通	4	4.56	56.8	64.8	62.6	58.6
202	18:48	下り	普通	4	4.27	60.7	59.5	62.6	58.6
203	18:53	上り	普通	4	4.56	56.8	64.0	62.6	59.0
204	18:54	下り	普通	4	4.38	59.2	60.4	58.3	55.7
205	18:59	上り	普通	4	4.50	57.6	63.7	63.7	59.5
206	18:59	下り	普通	4	4.18	62.0	63.7	63.7	59.5
207	19:05	上り	普通	4	4.88	53.1	64.2	64.0	58.4
208	19:05	下り	普通	4	4.39	59.0	64.2	64.0	58.4
209	19:10	上り	普通	4	4.65	55.7	64.1	63.5	60.2
210	19:10	下り	普通	4	4.34	59.7	64.1	63.5	60.2
211	19:16	上り	普通	4	4.53	57.2	63.5	63.4	58.1
212	19:16	下り	普通	4	4.38	59.2	60.1	58.6	58.1
213	19:21	上り	普通	4	4.44	58.4	63.3	63.4	57.6
214	19:22	下り	普通	4	4.36	59.4	60.2	59.0	56.3
215	19:26	上り	普通	4	4.42	58.6	62.3	63.0	57.6
216	19:33	下り	普通	4	4.39	59.0	59.9	58.1	56.3
217	19:34	上り	普通	4	4.51	57.5	64.5	63.1	58.1
218	19:43	下り	普通	4	4.35	59.6	58.8	57.9	57.7
219	19:44	上り	普通	4	4.61	56.2	64.6	62.2	58.5
220	19:51	下り	普通	4	4.38	59.2	60.0	58.5	56.0
221	19:54	上り	普通	4	4.68	55.4	62.7	62.5	58.4
222	20:01	下り	普通	4	4.21	61.6	60.1	59.1	56.5
223	20:01	上り	普通	4	4.56	56.8	64.4	63.0	57.5
224	20:11	下り	普通	4	4.16	62.3	59.7	59.3	58.1
225	20:12	上り	普通	4	4.55	57.0	64.4	62.1	58.7
226	20:21	下り	普通	4	4.19	61.9	59.9	58.9	56.7
227	20:22	上り	普通	4	4.49	57.7	62.2	63.4	57.3
228	20:31	下り	普通	4	4.12	62.9	60.3	59.6	58.0
229	20:31	上り	普通	4	4.45	58.2	64.1	62.8	56.9
230	20:41	下り	普通	4	4.07	63.7	59.5	59.3	58.1
231	20:41	上り	普通	4	4.76	54.5	64.5	61.1	58.1
232	20:51	下り	普通	4	5.38	48.2	58.2	56.1	54.1
233	20:52	上り	普通	4	4.51	57.5	62.8	62.9	57.3
234	21:01	下り	普通	4	4.09	63.4	60.8	59.5	58.1
235	21:01	上り	普通	4	4.93	52.6	64.0	60.7	58.5
236	21:11	下り	普通	4	4.18	62.0	59.7	58.5	57.8
237	21:11	上り	普通	4	4.68	55.4	63.8	61.3	58.1
238	21:21	下り	普通	4	4.38	59.2	60.1	59.0	56.1
239	21:21	上り	普通	4	4.44	58.4	62.6	62.9	58.2
240	21:31	下り	普通	4	4.39	59.0	60.0	59.1	56.7
241	21:32	上り	普通	4	4.43	58.5	64.7	62.7	59.4
242	21:41	下り	普通	4	4.27	60.7	59.0	58.8	57.8
243	21:41	上り	普通	4	4.56	56.8	63.9	62.0	58.6
244	21:51	下り	普通	4	4.32	60.0	59.8	57.8	56.4
245	21:51	上り	普通	4	4.56	56.8	62.9	62.3	57.9
246	22:01	下り	普通	4	4.17	62.2	60.0	57.9	56.3
247	22:01	上り	普通	4	4.69	55.3	64.6	61.8	57.3
248	22:11	下り	普通	4	4.10	63.2	59.2	59.3	59.2
249	22:11	上り	普通	4	4.50	57.6	63.5	62.2	58.2
250	22:21	下り	普通	4	4.39	59.0	59.8	58.0	56.4

表 5.1-6 (6) 鉄道振動の現地調査結果

調査位置: 側線1

調査年月日: 令和7年7月8日(火)~9日(水)

路線: 京急大師線

上り: 京急川崎方面

下り: 小島新田方面

No.	通過時刻	上下別	列車種別	車両数	列車速度		振動ピーク値(dB)		
					通過S	速度km/h	7.5	12.5	26.5
251	22:21	上り	普通	4	4.93	52.6	61.9	59.7	56.9
252	22:31	下り	普通	4	4.36	59.4	60.2	58.6	56.6
253	22:31	上り	普通	4	4.83	53.7	64.1	61.4	57.4
254	22:41	下り	普通	4	4.32	60.0	59.6	59.4	58.6
255	22:41	上り	普通	4	4.58	56.6	63.3	63.0	57.6
256	22:52	上り	普通	4	4.94	52.5	61.8	59.9	58.2
257	22:58	下り	普通	4	4.42	58.6	59.9	57.9	55.9
258	23:08	上り	普通	4	4.82	53.8	63.7	62.5	59.4
259	23:08	下り	普通	4	4.40	58.9	63.7	62.5	59.4
260	23:19	上り	普通	4	4.48	57.9	62.6	62.9	56.1
261	23:25	下り	普通	4	4.38	59.2	59.6	57.8	56.3
262	23:35	上り	普通	4	4.56	56.8	64.1	62.7	58.6
263	23:37	下り	普通	4	4.11	63.1	59.0	59.8	58.8
264	23:47	上り	普通	4	5.02	51.6	61.7	59.0	57.0
265	23:53	下り	普通	4	4.25	61.0	59.7	58.1	57.0
266	0:05	上り	普通	4	4.44	58.4	63.8	62.9	58.5
267	0:08	下り	普通	4	4.20	61.7	59.1	58.9	58.3
268	0:18	上り	回送	4	4.38	59.2	62.6	62.1	56.6
269	0:22	下り	普通	4	4.36	59.4	59.7	57.7	56.8
270	0:33	上り	回送	4	4.51	57.5	63.3	62.2	57.7
全列車の算術平均値					58.7	61.9	60.6	57.7	
上位半数列車の算術平均値					61.0	63.2	61.9	58.3	
上り列車の算術平均値					57.1	63.5	62.1	58.2	
下り列車の算術平均値					60.4	60.4	59.0	57.3	
全列車の最大値					65.6	65.4	64.3	60.0	
全列車の最小値					46.4	57.3	55.7	54.1	

条例準備書本編 P229 の「列車（仮線）の走行に係る影響予測」で扱った値

資料 5 - 2 建設作業及び施設振動の予測方法

建設作業及び施設振動の予測は、以下に示す伝搬理論式を用いた。

$$L_r = L(r_0) - 15 \log_{10} (r / r_0) - 8.68 \cdot \alpha \cdot (r - r_0)$$

ここで、 L_r : 振動源から r m 離れた地点の振動レベル(デシベル)

L_{r_0} : 振動源から r_0 m 離れた地点(基準点)の振動レベル(デシベル)

r : 振動源から受振点までの距離 (m)

r_0 : 振動源から基準点までの距離 (m)

α : 内部減衰係数(事業区域の下層地盤は砂が主体であるため、未固結地盤に対応する $\alpha = 0.01$ とした)

出典:「道路環境影響評価の技術手法」

なお、振動発生源が複数個になる場合は、各発生源による振動レベルを次式により合成して求めた。

$$V L = 10 \log_{10} \left[\sum_{i=1}^n 10^{\frac{V L_i}{10}} \right]$$

ここで、 $V L$: 受振点の合成振動レベル(デシベル)

$V L_i$: 個別振動源による受振点での振動レベル(デシベル)

n : 振動源の個数

資料 5-3 道路交通振動の予測方法

(1) 予測の基本的な手法

予測計算には次式を用いた。

$$L_{10} = L_{10,FT} + \Delta L$$

$$\Delta L = L_{10,CS} - L_{10,RT}$$

L_{10} : 振動レベルの 80% レンジの上端値の予測値(デシベル)

$L_{10,CS}$: 現況の振動レベルの 80% レンジの上端値(デシベル)

$L_{10,RT}$: 現況の交通量から、建設省土木研究所の提案式を用いて求められる振動レベル(デシベル)

$L_{10,FT}$: 将来の交通量から、建設省土木研究所の提案式を用いて求められる振動レベル(デシベル)

ΔL : 工事用車両等による振動レベルの補正值(デシベル)

(2) 予測式

予測式は、建設省土木研究所提案式を用いた。

$$L_{10} = L_{10}^* - \alpha_1$$

$$L_{10}^* = a \log_{10}(\log_{10} Q^*) + b \log_{10} V + c \log_{10} M + d + \alpha_\sigma + \alpha_f + \alpha_s + \alpha_1$$

ここで、 L_{10} : 振動レベルの 80% レンジの上端値の予測値(デシベル)

L_{10}^* : 基準点における振動レベルの 80% レンジの上端値の予測値(デシベル)

Q^* : 500 秒間の 1 車線当たり等価交通量(台/500 秒/車線)

$$Q^* = \frac{500}{3,600} \times \frac{1}{M} \times (Q_1 + K Q_2)$$

Q_1 : 小型車類時間交通量(台/時)

Q_2 : 大型車類時間交通量(台/時)

K : 大型車の小型車への換算係数 ($V \leq 100 \text{ km/時}$ のとき 13)

V : 平均走行速度(km/時)

M : 上下車線合計の車線数

α_σ : 路面の平坦性による補正值(デシベル)

$$\alpha_\sigma = 19.4 \log_{10} \sigma \quad (\text{コンクリート舗装})$$

σ : 3 m プロフィルタによる路面凹凸の標準偏差(mm)

α_f : 地盤卓越振動数による補正值(デシベル)

$$\alpha_f = -17.3 \log_{10} f \quad (f \geq 8 \text{ Hz のとき})$$

f : 地盤卓越振動数(Hz)

α_s : 道路構造による補正值(0 デシベル(平面道路))

α_1 : 距離減衰値(デシベル)

$$\alpha_1 = \frac{\beta \log\left(\frac{r}{5} + 1\right)}{\log 2}$$

$\beta = 0.068 L_{10}^* - 2.0$ (平面道路の粘土地盤)

r : 基準点から予測地点までの距離(m)

a 、 b 、 c 、 d : 定数 ($a=47$ 、 $b=12$ 、 $c=3.5$ 、 $d=27.3$ (表 5.3-1 参照))

表5.3-1 道路交通振動予測式の定数及び補正值等

道路構造	K	a	b	c	d	α_{σ}	α_f	α_s	$\alpha_1 = \beta \log(r/5+1)/\log 2$ r:基準点から予測地点までの距離(m)
平面道路 高架道路に併設された場合を除く	$100 < V \leq 140$ km/hのとき $V \leq 100$ km/hのとき 13	47	12	3.5	27.3	アスファルト舗装では $8.2 \log_{10} \sigma$ コンクリート舗装では $19.4 \log_{10} \sigma$ σ :3m ² プロフィールメータによる路面凹凸の標準偏差(mm)	$f \geq 8\text{Hz}$ のとき $-17.3 \log_{10} f$ $f < 8\text{Hz}$ のとき $-9.2 \log_{10} f - 7.3$ f:地盤卓越振動数(Hz)	0	β :粘土地盤では $0.068 L_{10}^* - 2.0$ β :砂地盤では $0.130 L_{10}^* - 3.9$
盛土道路								-1.4H-0.7 H:盛土高さ(m)	β : 0.081 $L_{10}^* - 2.2$
切土道路								-0.7H-3.5 H:切土高さ(m)	β : 0.187 $L_{10}^* - 5.8$
掘割道路								-4.1H+6.6 H:掘割深さ(m)	β : 0.035 $L_{10}^* - 0.5$
高架道路				7.9	1 本橋脚では 7.5 2 本以上橋脚では 8.1	$1.9 \log_{10} H_p$ H_p :伸縮継手部より±5m範囲内の最大高低差(mm)	$f \geq 8\text{Hz}$ のとき $-6.3 \log_{10} f$ $f < 8\text{Hz}$ のとき -5.7	0	β : 0.073 $L_{10}^* - 2.3$
高架道路に併設された平面道路				3.5	21.4	アスファルト舗装では $8.2 \log_{10} \sigma$ コンクリート舗装では $19.4 \log_{10} \sigma$	$f \geq 8\text{Hz}$ のとき $-17.3 \log_{10} f$ $f < 8\text{Hz}$ のとき $-9.2 \log_{10} f - 7.3$		

出典:「道路環境影響評価の技術手法」

(3) 工事用車両の走行に係る振動レベルの予測計算による補正

工事用車両の走行に係る振動レベルの予測計算による補正值は表 5.3-2 に示すとおりである。将来振動レベルの予測については、将来一般交通による振動レベル（予測結果）（ $L2$ ）の予測を行い、将来一般交通による振動レベル（現況振動レベル[現地調査結果]）（ $L1$ ）との差分を将来一般交通による振動レベル補正值（ $L3$ ）とした。

表5.3-2 (1) 工事用車両の走行に係る振動レベルの予測結果（昼間）

単位：デシベル

予測地点		時間区分	ピーク時間帯	将来一般交通による振動レベル予測結果 $L2$	将来一般交通による振動レベル（現況振動レベル） [現地調査結果] $L1$	将来一般交通による振動レベル補正值 $L3$ ($L1-L2$)
地点1	北側	昼間	9時～10時	59.3	40.4	-18.9
	南側	昼間	9時～10時	59.3	40.4	-18.9
地点2	北側	昼間	10時～11時	—	—	—
	南側	昼間	10時～11時	—	—	—
地点3	北側	昼間	10時～11時	58.8	46.6	-12.2
	南側	昼間	10時～11時	59.3	46.6	-13.0

注1) ピーク時間帯は、振動レベルのピークとなる時間帯のことであり、交通量のピークとは異なる（振動の予測では大型車の寄与が高いため、全交通量台数とは必ずしも一致しない）

注2) 「—」は、将来一般交通による振動レベル補正值を設定していないことを示す。

注3) 網掛けは現地調査の実施地点側となる。

注4) 昼間の区分は、8時から19時の時間帯である。

表5.3-2 (2) 工事用車両の走行に係る振動レベルの予測結果（夜間）

単位：デシベル

予測地点		時間区分	ピーク時間帯	将来一般交通による振動レベル予測結果 $L2$	将来一般交通による振動レベル（現況振動レベル） [現地調査結果] $L1$	将来一般交通による振動レベル補正值 $L3$ ($L1-L2$)
地点1	北側	夜間	6時～7時	58.2	36.7	-21.5
	南側	夜間	6時～7時	58.2	36.7	-21.5
地点2	北側	夜間	7時～8時	—	—	—
	南側	夜間	7時～8時	—	—	—
地点3	北側	夜間	7時～8時	57.8	42.1	-15.7
	南側	夜間	7時～8時	58.4	42.1	-16.3

注1) ピーク時間帯は、振動レベルのピークとなる時間帯のことであり、交通量のピークとは異なる（振動の予測では大型車の寄与が高いため、全交通量台数とは必ずしも一致しない）

注2) 「—」は、将来一般交通による振動レベル補正值を設定していないことを示す。

注3) 網掛けは現地調査の実施地点側となる。

注4) 夜間の区分は、19時から翌8時の時間帯である。

6 廃棄物等関連

6 廃棄物等関連

資料6-1 廃棄物等算定量の算出根拠

(1) 工事中に発生する産業廃棄物の発生量

京浜急行大師線連続立体交差事業1期①区間（東門前駅～小島新田駅間）の実績を参考に設定した産業廃棄物の排出原単位及び本事業の工事による産業廃棄物の発生量は、表 6.1-1 に示すとおりである。

なお、排出原単位は、鉄道部及び駅舎部の工事を含む値である。

表 6.1-1 産業廃棄物の発生量

廃棄物の種類		事業区域 (100m)	排出原単位 (t/100m)	発生量 (t)
		①	②	③=①×②
がれき類	コンクリート塊	6	981	5,886
	アスファルト・ コンクリート塊		354	2,124
	その他		240	1,440
廃プラスチック類			24	144
金属くず			35	210
木くず			95	570
紙くず			8	48
その他			114	684
建設混合廃棄物			38	228
建設汚泥			5,223	31,398

(2) 工事中に発生する建設発生土量

京浜急行大師線連続立体交差事業1期①区間（東門前駅～小島新田駅間）の実績を参考に設定した地山土量の排出原単位及び本事業の工事による建設発生土量は、表 6.1-2 に示すとおりである。

なお、排出原単位は、鉄道部及び駅舎部の工事を含む値である。

表 6.1-2 建設発生土量

種類	事業区域 (100m)	排出原単位 (地山土量) (m ³ /100m)	発生量 (地山土量) (m ³)	ほぐし率	建設発生土 (ほぐし率考慮) (m ³)
	①	②	③=①×②		④
建設発生土	6	9,048	54,288	1.2	65,146

注) ほぐし率とは、地山から掘削した際の土量の変化率であり、1.2とした。