

## 4.4 騒音・振動・低周波音

### 4.4.1 騒音



## 4.4 騒音・振動・低周波音

### 4.4.1 騒音

計画地周辺の騒音の状況等を調査し、工事中における建設機械の稼働及び工事用車両の走行に伴う騒音が、計画地周辺の生活環境に及ぼす影響について、予測及び評価を行った。

#### (1) 現況調査

##### ア. 調査項目

本事業による騒音が計画地周辺の生活環境に及ぼす影響について、予測及び評価するための基礎資料を得ることを目的として、次の項目について調査を行った。

- (ア) 騒音の状況（環境騒音、道路交通騒音）
- (イ) 地形及び工作物の状況
- (ウ) 土地利用の状況
- (エ) 発生源の状況
- (オ) 自動車交通量等の状況（自動車交通量、走行速度、道路構造等）
- (カ) 関係法令等による基準等

##### イ. 調査地域

###### (ア) 騒音の状況

計画地及びその周辺とした。

###### (イ) 地形及び工作物の状況

計画地及びその周辺とした。

###### (ウ) 土地利用の状況

計画地及びその周辺とした。

###### (エ) 発生源の状況

計画地及びその周辺とした。

###### (オ) 自動車交通量等の状況

計画地周辺とした。

ウ. 調査方法等

(ア) 調査地点

a. 騒音の状況

調査地点は、表 4.4.1-1 及び図 4.4.1-1 に示すとおり、計画地内 1 地点と工事中の工事用車両が走行する県道 140 号川崎町田線に 2 地点の合計 3 地点とした。

表 4.4.1-1 騒音調査地点

区分	調査地点		車線数	用途地域
環境騒音	地点 A	計画地内	—	商業地域
道路交通騒音	No. 1	県道 140 号川崎町田線	4	商業地域
	No. 2	県道 140 号川崎町田線	6	商業地域

b. 自動車交通量等の状況

(a) 既存資料調査

調査地点は、計画地周辺の幹線道路における平成 17 年度から令和 3 年度の道路交通センサスの交通量調査地点とし、「第 2 章 2.1.7 交通、運輸の状況」(p.69 参照)に示すとおりである。

(b) 現地調査

現地調査地点は、工事用車両の主要な走行ルートであり、道路交通騒音の調査地点である県道 140 号川崎町田線沿道の 2 地点とした。

(イ) 調査期間・調査時間帯

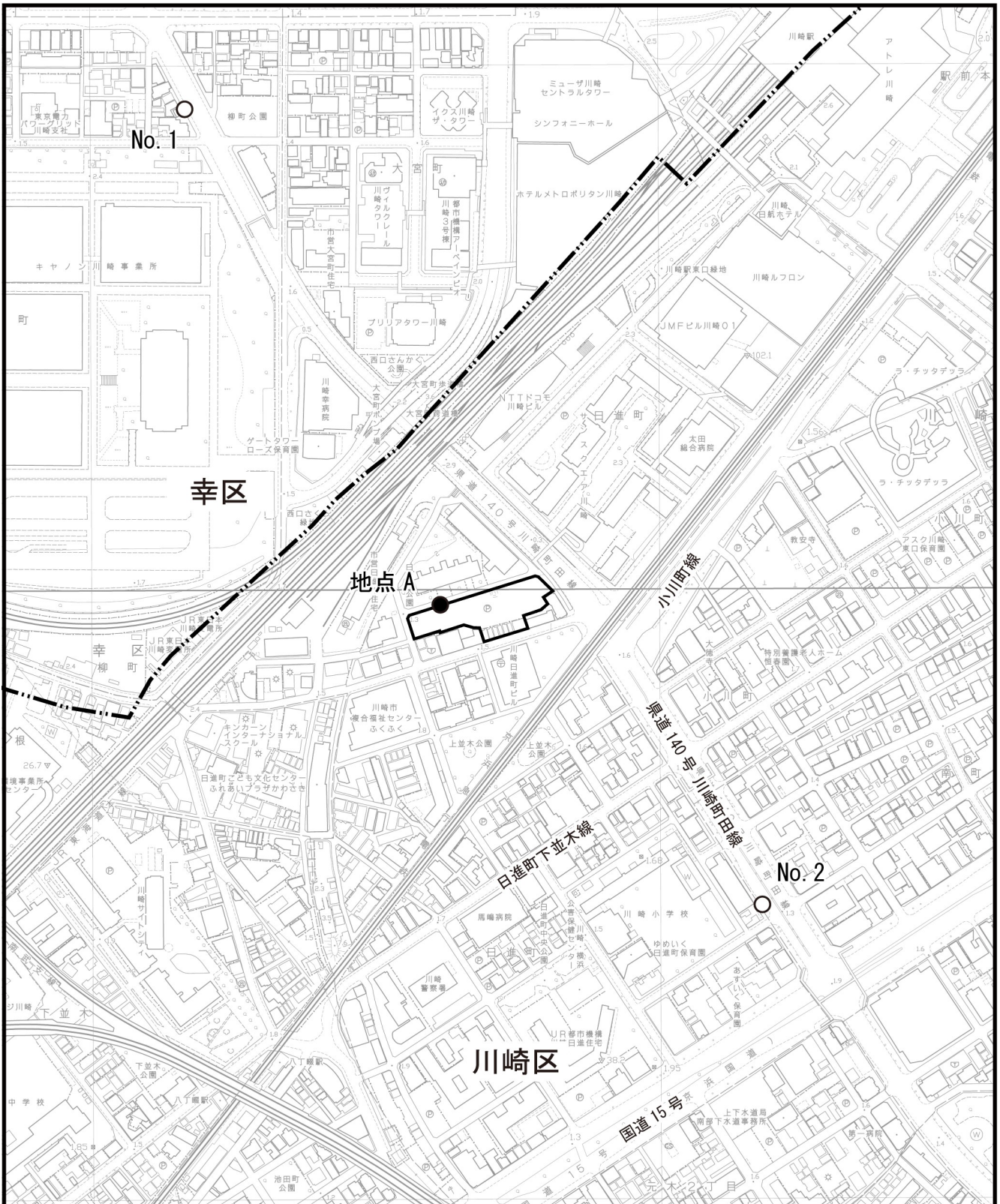
a. 騒音の状況

- ・環境騒音 : 令和 3 年 4 月 7 日 (水) 6 時～22 時
- ・道路交通騒音 : 令和 6 年 12 月 4 日 (水) 6 時～22 時

b. 自動車交通量等の状況

(a) 現地調査

- ・自動車交通量 : 令和 6 年 12 月 3 日 (火) 22 時～4 日 (水) 22 時
- ・走行速度 : 令和 6 年 12 月 3 日 (火) 22 時～4 日 (水) 22 時
- ・道路構造等 : 令和 6 年 12 月 4 日 (水)



凡例

- 計画地
- 区界
- 一般環境騒音・振動調査地点 (地点A)
- 道路交通騒音・振動、自動車交通量等 (No. 1、No. 2)



Scale 1:5,000



図 4.4.1-1 騒音等の現地調査位置

(ウ) 調査方法

a. 騒音の状況

現地調査は、表 4.4.1-2 に示す方法により実施した。

表 4.4.1-2 騒音の調査方法

調査項目	調査方法	測定高さ
騒音レベル	「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年環境庁告示第 64 号）に準拠し、騒音計（JIS C 1509-1：2017）を用いて、「環境騒音の表示・測定方法」（JIS Z 8731：2019）に定められた調査方法とした。 周波数重み特性：A 特性 時間重み特性：FAST 測定範囲：28～130dB	1.2m
	メーカー、形式：リオン(株) NL-42	

b. 地形及び工作物の状況

次の既存資料の収集・整理により、計画地及びその周辺の地形及び工作物の状況を把握した。

- ・「地理院地図 地形分類（自然地形）」  
（令和 7 年 10 月閲覧 国土地理院ホームページ）
- ・「ガイドマップかわさき バリアフリーマップ」  
（令和 7 年 10 月閲覧 川崎市ホームページ）等

c. 土地利用の状況

次の既存資料の収集・整理により、計画地周辺の土地利用の状況を把握した。

- ・「神奈川県土地利用現況図」（令和 6 年 神奈川県県土整備局都市部都市計画課）
- ・「ガイドマップかわさき 用途地域等」  
（令和 7 年 10 月閲覧 川崎市ホームページ）等

d. 発生源の状況

次の既存資料の収集・整理により、計画地周辺の発生源の状況を把握した。

- ・「神奈川県土地利用現況図」（令和 6 年 神奈川県県土整備局都市部都市計画課）
- ・「令和 6 年度 大気・水環境対策の取組」（令和 7 年 3 月 川崎市）等

e. 自動車交通量等の状況

(a) 既存資料調査

次の既存資料の収集・整理により、計画地周辺の自動車交通量を把握した。

- ・「全国道路・街路交通情勢調査」（令和 7 年 10 月閲覧 川崎市ホームページ）
- ・「令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査」  
（令和 7 年 10 月閲覧 国土交通省ホームページ）

(b) 現地調査

自動車交通量の現地調査は、「第 4 章 4.2 4.2.1 (1) ウ. (ウ) f. (b) 現地調査」(p. 131 参照) に示すとおり、方向別、時間別及び車種別にハンドカウンターで計測した。走行速度は、測定断面前後 50m 程度を通過する所要時間を、ストップウォッチにより計測した。また、道路構造は、現地踏査により確認した。

f. 関係法令等による基準等

次の関係法令等の内容を整理した。

- ・「環境基本法」(平成 5 年 11 月 19 日 法律第 91 号)
- ・「騒音規制法」(昭和 43 年 6 月 10 日 法律第 98 号)
- ・「地域環境管理計画」(令和 3 年 3 月改定 川崎市)

エ. 調査結果

(ア) 騒音の状況

現地調査結果は、表 4.4.1-3 に示すとおりである。計画地内の環境騒音は地点 A で昼間 57dB であり、環境基準を満足していた。道路交通騒音は No.1 で昼間 70dB、No.2 で昼間 67dB であり、No.1 及び No.2 は、環境基準を満足していた(資料編 表 3-1 (p. 資-38~40) 参照)。

表 4.4.1-3 騒音の現地調査結果(等価騒音レベル)

(単位: dB)

区分		時間区分	調査結果	環境基準
環境騒音	地点 A	昼間	57	60
道路交通騒音	No. 1	昼間	70	70
	No. 2	昼間	67	70

注 1) 環境基準について、地点 A は用途地域が商業地域であるため C 類型の値をあてはめた。No.1 及び No.2 は幹線交通を担う道路に近接する空間であるため特例の値をあてはめた。

2) 昼間は 6 時から 22 時である。

(イ) 地形及び工作物の状況

計画地周辺の地形及び工作物の状況は、「第 2 章 2.1.2 地象の状況」(p. 53~56 参照) に示すとおりである。

計画地は標高(T.P.) +1.5m 程度の平坦な地形である。計画地北側、東側、西側には、商業施設及び集合住宅等が広がっている。また、南側には、文教・厚生用地も混在している。

(ウ) 土地利用の状況

計画地周辺の土地利用の状況は、「第 2 章 2.1.6 土地利用状況」(p. 63～68 参照)に、公共施設等の状況は、「第 2 章 2.1.8 (1) 公共施設等」(p. 77～79 参照)示すとおりである。

計画地内の用途地域は、商業地域に指定されている。計画地周辺の用途地域は、計画地の北、東、南側の地域は商業地域、北東側は近隣商業地域、西側は工業地域、準工業地域に指定されている地域がある。

計画地の北側、南側、東側は集合住宅用地及び併用集合住宅用地、西側は集合住宅用地が主体の土地利用となっており、計画地北側には一般市道日進町 17 を隔てて、10 階建ての集合住宅が位置している。計画地南側の一部には戸建て住宅もみられる。計画地の東側には県道 140 号川崎町田線が南北に通っており、北側の JR 線をアンダーパスで交差している。南側には京浜急行本線が高架構造で通っている。計画地周辺は文教・厚生用地としても利用されている。

計画地周辺の主要な公共施設等の分布状況としては、計画地の東側約 120m にまなびの森川崎もりのこ保育園、南側約 90m にはぐくみ保育園、南側約 160m に指定障害福祉サービス事業所むぎの穂、南側約 300m に川崎小学校、南西側約 120m に特別養護老人ホーム川崎ラシクル及び川崎らしくる保育園、南西側約 200m に視覚障害者情報文化センター、北側約 230m に社会医療法人財団石心会川崎幸病院、北側約 210m にゲートタワーローズ保育園がある。

(エ) 発生源の状況

発生源の状況は、「第 2 章 2.1.10 (4) 騒音及び振動」(p. 92 参照)に示すとおりである。

計画地内には、発生源となる施設はない。

計画地に近接した主な発生源としては、移動発生源として計画地の北東側に隣接する県道 140 号川崎町田線といった道路、計画地北側を通る JR 線及び計画地南側を通る京浜急行本線といった鉄道があげられる。

(オ) 自動車交通量等の状況

a. 既存資料調査

調査結果は、「第 2 章 2.1.7 交通、運輸の状況」(p. 69 参照)に示すとおりである。

b. 現地調査

現況調査結果は、「第 4 章 4.2 4.2.1 (1) エ. (カ) 自動車交通量等の状況」(p. 139 参照)に示すとおり、30,567～33,872 台/24 時間であった。

走行速度、道路構造は、「第 4 章 4.2 4.2.1 (1) エ. (カ) 自動車交通量等の状況」(p. 139, 140 参照)に示すとおりである。

なお、調査地点における道路舗装は、密粒舗装であった。

(カ) 関係法令等による基準等

a. 環境基本法

環境基準は、環境基本法第 16 条の「政府は、大気汚染、水質汚濁、土壌汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準を定めるものとする。」という規定に基づき定められた基準である。

環境基本法に基づく騒音に係る環境基準は、表 4.4.1-4 に示すとおりである。

表 4.4.1-4 騒音に係る環境基準

騒音に係る環境基準

地域の類型	時間の区分	昼 間	夜 間
		6 時～22 時	22 時～6 時
AA		50dB 以下	40dB 以下
A 及び B		55dB 以下	45dB 以下
C		60dB 以下	50dB 以下

注 1) 地域の類型 AA: 川崎市については該当する地域はない。

A: 第 1 種・第 2 種低層住居専用地域

第 1 種・第 2 種中高層住居専用地域、田園住居地域

B: 第 1 種・第 2 種住居地域、準住居地域、その他の地域

C: 近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域

2) 網掛けは地点 A に適用される基準を示す。

騒音に係る環境基準（道路に面する地域）

地域の区分	時間の区分	昼 間	夜 間
		6 時～22 時	22 時～6 時
A 地域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する地域		60dB 以下	55dB 以下
B 地域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する地域 及び C 地域のうち車線を有する道路に面する地域		65dB 以下	60dB 以下

注) 車線とは 1 縦列の自動車安全かつ円滑に走行するために必要な一定の幅員を有する帯状の車道部分をいう。

出典：騒音に係る環境基準について（平成 10 年環境庁告示第 64 号）

この場合において、幹線交通を担う道路に近接する空間については、上表にかかわらず、特例として次表の基準値の欄に掲げるとおりとする。

騒音に係る環境基準（幹線交通を担う道路に近接する空間）

基準値	
昼 間	夜 間
6 時～22 時	22 時～6 時
70dB 以下	65dB 以下

〔備考〕 個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間にあっては 45dB 以下、夜間にあっては 40dB 以下）によることができる。

注 1) 「幹線交通を担う道路」とは高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道（市町村道にあっては 4 車線以上の区間に限る）等を表し、「幹線交通を担う道路に近接する空間」とは、以下のように車線数の区分に応じて道路端からの距離によりその範囲を特定する。

（騒音に係る環境基準の改正について（平成 10 年 9 月 30 日 環大企第 257 号））

・ 2 車線以下の車線を有する道路 15m

・ 2 車線を超える車線を有する道路 20m

2) 網掛けは沿道の No. 1 及び No. 2 に適用される基準を示す。

出典：騒音に係る環境基準について（平成 10 年環境庁告示第 64 号）

b. 騒音規制法（昭和 43 年 6 月 10 日 法律第 98 号）に基づく規制基準

「騒音規制法」に基づく特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準及び川崎市長が指定する区域の区分は、表 4.4.1-5 に示すとおりである。計画地は商業地域に位置しており、1号区域に該当する。

表 4.4.1-5 特定建設作業に伴って発生する騒音の規制基準

特定建設作業	計画地 敷地境界線 における 騒音レベル	作業ができない 時間		一日の作業時間		同一場所 における 連続作業 期間	日曜・ 休日 における 作業
		1号 区域	2号 区域	1号 区域	2号 区域		
1. くい打機（もんけんを除く）、くい抜機 またはくい打くい抜機（圧入式くい打くい 抜機を除く）を使用する作業。（くい打機 をアースオーガーと併用する作業を除く）	85dB 以下	午 後 7 時 か ら 午 前 7 時	午 後 10 時 か ら 午 前 6 時	10 時 間 以 内	14 時 間 以 内	6 日 以 内	禁 止
2. びょう打機を使用する作業。							
3. さく岩機を使用する作業。（作業地点が 連続的に移動する作業にあつては、1 日 における当該作業に係る 2 地点間の最大距離 が 50m を超えない作業に限る）							
4. 空気圧縮機（電動機以外の原動機を用い るものであって、その原動機の定格出力が 15 キロワット以上のものに限る）を使用 する作業。（さく岩機の動力として使用す る作業を除く）							
5. コンクリートプラント（混練機の混練容 量が 0.45m <sup>3</sup> 以上のものに限る）またはア スファルトプラント（混練機の混練重量が 200 kg 以上のものに限る）を設けて行う作 業。（モルタルを製造するためにコンク リートプラントを設けて行う作業を除く）							
6. バックホウ（一定の限度を超える大き さの騒音を発生しないものとして環境大臣が 指定するものを除き、原動機の定格出力が 80 キロワット以上のものに限る）を使用 する作業。							
7. トラクターショベル（一定の限度を超 える大きさの騒音を発生しないものとして環 境大臣が指定するものを除き、原動機の定 格出力が 70 キロワット以上のものに限 る）を使用する作業。							
8. ブルドーザー（一定の限度を超える大 きさの騒音を発生しないものとして環境大臣 が指定するものを除き、原動機の定格出力 が 40 キロワット以上のものに限る）を使 用する作業。							
川崎市長が指定する区域の区分							
1号区域：第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層 住居専用地域、田園住居地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、 商業地域、準工業地域、用途が定められていない地域、工業地域のうち学校・保育所・病院・図 書館・老人ホーム等の施設の境界線から 80m 以内の区域							
2号区域：工業地域のうち前号の区域以外の区域							

c. 地域環境管理計画（令和 3 年 3 月改定 川崎市）に定められた地域別環境保全水準

地域環境管理計画に基づく地域別環境保全水準のうち、道路に係る騒音については、「環境基準を超えないこと。」とされている。また、建設工事に係る騒音については、「生活環境の保全に支障のないこと。」とされている。

## (2) 環境保全目標の設定

環境保全目標は、「地域環境管理計画」の地域別環境保全水準を参考として、表 4.4.1-6 に示すとおり設定する。

表 4.4.1-6 騒音に係る環境保全目標

環境影響要因	環境保全目標	具体的数値
建設機械の稼働	生活環境の保全に支障のないこと。	85dB 以下 (計画地敷地境界線における騒音レベル)
工事用車両の走行	環境基準を超えないこと。	昼間 70dB 以下 (No. 1 及び No. 2)

注) 昼間は6時から22時である。

## (3) 予測、環境保全のための措置及び評価

### ア. 建設機械の稼働による騒音

#### (ア) 予測

##### a. 予測項目

予測項目は、建設機械の稼働による騒音レベルとした。

##### b. 予測方法等

#### (a) 予測地域・予測地点

予測地域は、計画地周辺とし計画地敷地境界から 100m の地域を含む、図 4.4.1-3 に示す範囲とし、予測高さは地上 1.2m とした。

#### (b) 予測時期

建設機械の稼働による騒音の影響が最大になる時期とし、建設機械の騒音のパワーレベルの合成値が最大となる工事着工後 33 ヶ月目とした。

工事の内容は、表 4.4.1-7 に示すとおりである。

なお、予測時期の設定根拠は、資料編 表 1-1(2) (p. 資-2 参照) に示すとおりである。

表 4.4.1-7 建設機械の稼働による騒音の予測時期

予測時期	工事内容	使用する主な建設機械
33 ヶ月目	地上躯体工事 外装工事 内装工事 立体駐車場工事	コンクリートポンプ車 ラフテレーンクレーン (25t、70t)

(c) 予測手順

建設機械の稼働による建設作業騒音の予測手順は、図 4.4.1-2 に示すとおりである。

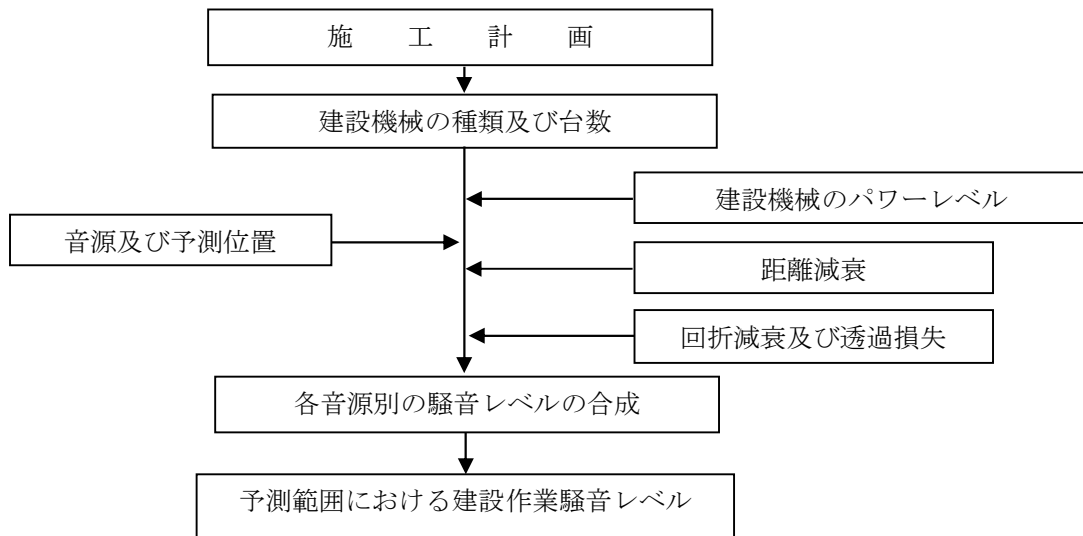


図 4.4.1-2 建設機械の稼働による建設作業騒音の予測手順

(d) 予測式

予測には(社)日本音響学会による建設工事騒音レベルの予測モデル(ASJ CN-Model 2007)を用いた。(予測式の詳細は、資料編「3.(2)1)建設機械の稼働による騒音の予測式」(p. 資-41)参照)

(e) 予測条件

① 建設機械の種類、台数及び基準点騒音レベル

予測時期に稼働する建設機械のうち、周辺環境に影響を及ぼす建設機械の種類、台数及び騒音パワーレベルは、表 4.4.1-8 に示すとおりである。

表 4.4.1-8 建設機械の稼働による騒音の予測条件

建設機械	規格	騒音パワーレベル (dB)	ピーク時稼働台数 (台/日)
コンクリートポンプ車	90~110 m <sup>3</sup> /h	107	1
ラフテレーンクレーン	25t	108	1
ラフテレーンクレーン	70t	108	1
合計台数			3

注) 各建設機械の騒音レベルは、以下の資料を参考に設定した。

出典：「建設工事騒音の予測モデル ASJ CN-Model 2007」(平成 20 年 (社)日本音響学会)

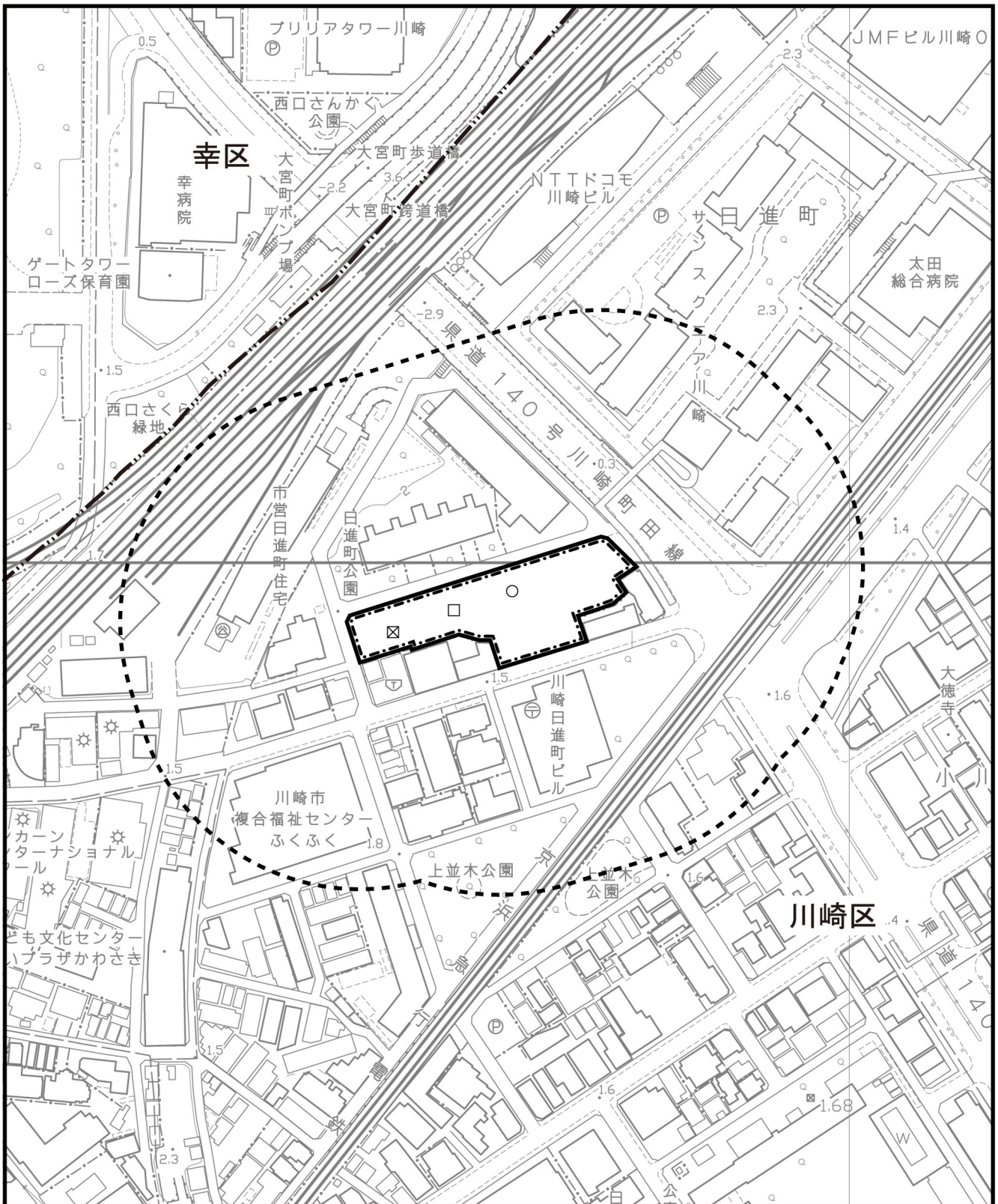
「低騒音型・低振動型建設機械の指定に関する規程」(平成 9 年 7 月 国土交通省告示第 1536 号)

② 建設機械の配置








発生源となる建設機械の配置は、図 4.4.1-3 に示すとおりである。

③ 仮囲いの設置

工事区域の周囲には仮囲い(鋼板、高さ 3m)を設置するものとした。



凡例

- |   |                  |   |  |
|---|------------------|---|--|
|  | 計画地              |  | コンクリートポンプ車<br>(90 ~ 110 m <sup>3</sup> /h) |
|  | 区界               |  | ラフテレーンクレーン (70t)                           |
|  | 計画地から<br>100m範囲  |  | ラフテレーンクレーン (25t)                           |
|  | 仮囲い<br>(鋼板、高さ3m) |   |  |



Scale 1:2,500



図4.4.1-3 騒音源の位置  
(工事着工後33ヶ月目)

c. 予測結果

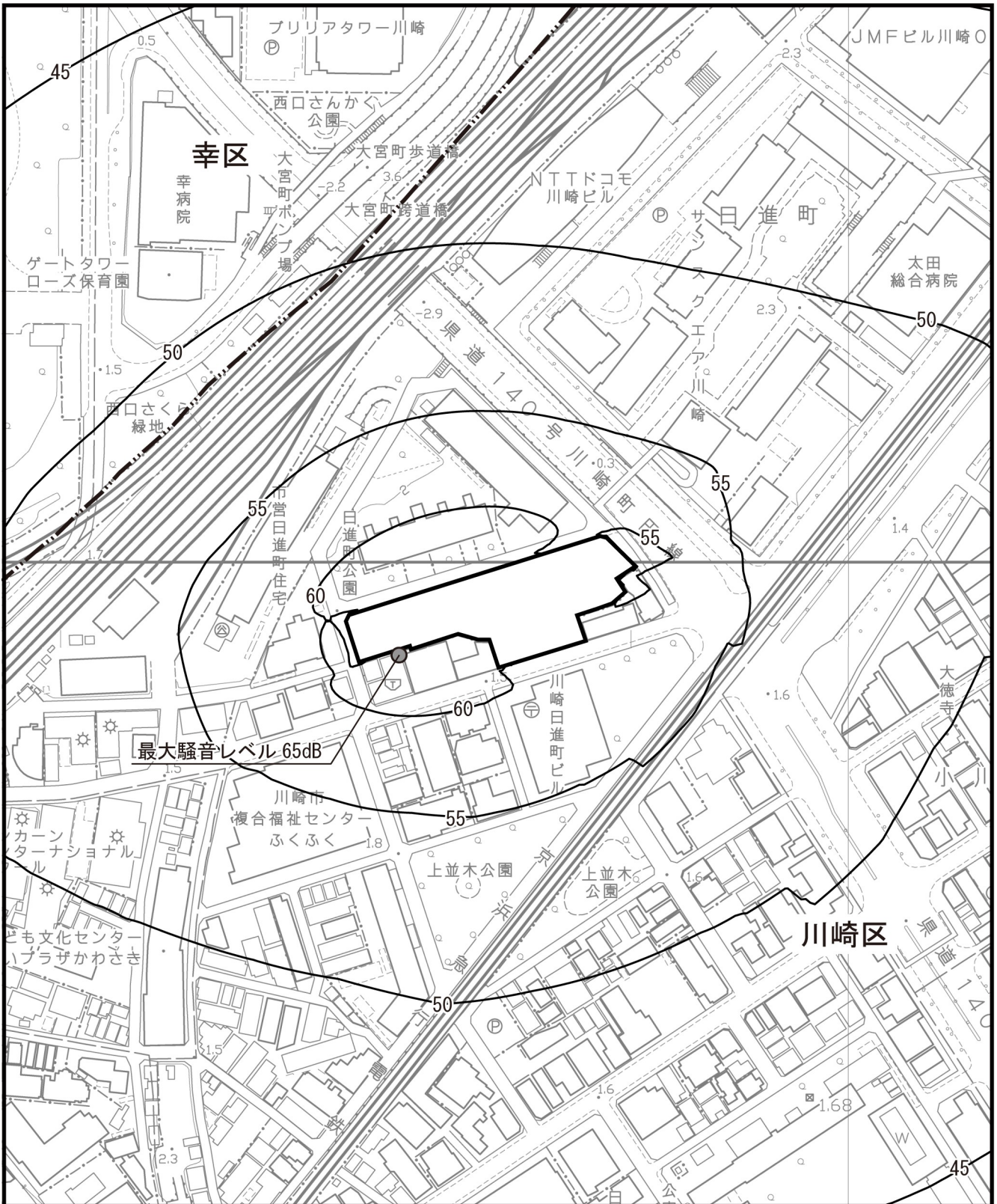
建設機械の稼働による騒音の予測結果は、表 4.4.1-9 及び図 4.4.1-4 に示すとおりである。

計画地南側の敷地境界付近における騒音レベルの最大値は 65dB であり、環境保全目標（85dB 以下）を下回ると予測する。





表 4.4.1-9 建設機械の稼働による騒音の予測結果

(単位：dB)

予測時期	予測地点	騒音レベル	環境保全目標
33ヶ月目	計画地南側敷地境界付近	65	85以下



凡 例

-  計画地
-  区界
-  最大騒音レベルの出現地点 (65dB)
-  建設機械の騒音レベル (dB)



Scale 1:2,500



図4.4.1-4 建設作業騒音予測結果  
(工事着工後33ヶ月目)

(イ) 環境保全のための措置

本事業においては、建設機械の稼働に伴う騒音の影響を低減するために、次のような措置を講じる計画である。

- ・ 施工方法や手順等を十分に検討し、建設機械の集中稼働を行わないよう作業の平準化に努める。
- ・ 建設機械のオペレーターに対し、新規入場時の教育等により、不必要な空ぶかし、急発進等の禁止を徹底させる。
- ・ 建設機械は、定期的に点検・整備を行い、故障や異常の早期発見に努める。
- ・ 可能な限り最新の低騒音型建設機械の使用及び低騒音な施工方法の採用に努める。
- ・ 工事区域の外周に高さ 3m の鋼板による仮囲い設置し、騒音の低減に努める。
- ・ 仮囲いには、騒音計を設置する。

(ウ) 評価

計画地南側の敷地境界付近における騒音レベルの最大値は 65dB であり、環境保全目標 (85dB 以下) を下回ると予測する。

建設機械の稼働にあたっては、可能な限り最新の低騒音型建設機械を使用する等の環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、周辺地域の生活環境の保全に支障はないものと評価する。

イ. 工事用車両の走行による騒音

(ア) 予測

a. 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行による騒音レベルとした。

b. 予測方法等

(a) 予測地域・予測地点

工事用車両は、県道 140 号川崎町田線を利用する計画である。

そのため予測地点は、南幸町二丁目交差点及び元木交差点に至る区間のうち、住宅等に近接した地点とし、「第 4 章 4.2 4.2.1 (3) イ. (ア) b. 予測地域・予測地点」(p. 158~159 参照) に示す 2 地点 (No.1 及び No.2) の道路端から 50m の範囲とした。なお、予測高さは道路境界の地上 1.2m とした。

(b) 予測時期

1 日あたりの工事用車両走行台数が最大であり、大型車両のみの走行台数でも最大となる工事着工後 5 ヶ月目とした (資料編 表 1-2 (p. 資-3) 参照)。

(c) 予測手順

工事用車両の走行に係る騒音の予測手順は、図 4.4.1-5 に示すとおりである。

なお、実測値と予測計算値の差 (補正值) の算出にあたっては、車線数が異なるものの、予測地点道路両端の環境が概ね類似していることから、現地調査を行った側の車線における補正值を反対側の車線にも適用した。

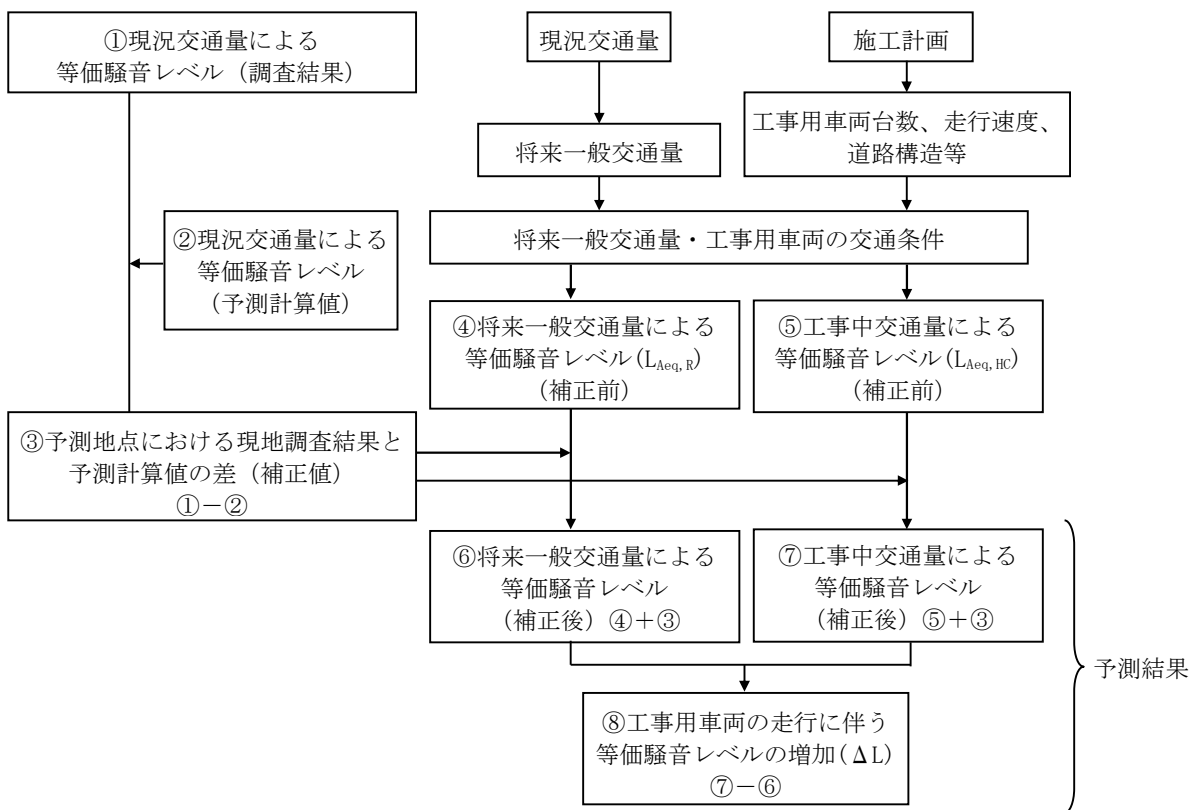


図 4.4.1-5 工事用車両の走行による道路交通騒音予測手順

(d) 予測式

工事用車両の走行に係る騒音の予測は、(一社)日本音響学会の「道路交通騒音の予測モデル ASJ RTN-Model 2023」に準拠した(予測式の詳細は、資料編「3.(2)2)工事用車両の走行による騒音の予測式」(p. 資-43)参照)。

(e) 予測時間帯

予測時間帯は、工事用車両の走行する時間帯を含む6時～22時の16時間とした(騒音に係る環境基準の昼間の時間区分)。

(f) 交通条件等

① 工事中交通量

工事中交通量は、表4.4.1-10に示すとおりである。

工事中交通量(③)は、将来一般交通量(①)に工事用車両の発生台数がピークとなる工事着工後5ヶ月目の台数(②)を加えて設定した。

将来一般交通量については、「道路交通センサス」等より、県道140号川崎町田線の平成17年度から令和3年度にかけての平日昼間の12時間交通量が、増加傾向がみられないことから(「第2章 2.1.7 交通、運輸の状況」p.69参照)、現況調査の交通量を用いた。

表4.4.1-10 工事中交通量

(単位：台/16時間<sup>注1)</sup>)

予測地点	分類	①			②			③=①+②		
		将来一般交通量			工事用車両台数			工事中交通量		
		大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計	大型車	小型車	合計
No.1	県道140号川崎町田線	3,714	22,767	26,481	34	7	41	3,748	22,774	26,522
No.2	県道140号川崎町田線	4,412	25,305	29,717	34	7	41	4,446	25,312	29,758

注1) 断面交通量である。

2) 交通量等は、環境基準の昼間の時間帯である6時～22時の交通量である。

② 走行速度

走行速度は、走行速度の現地調査結果と制限速度を踏まえ、No.1及びNo.2の制限速度である50km/hとした。

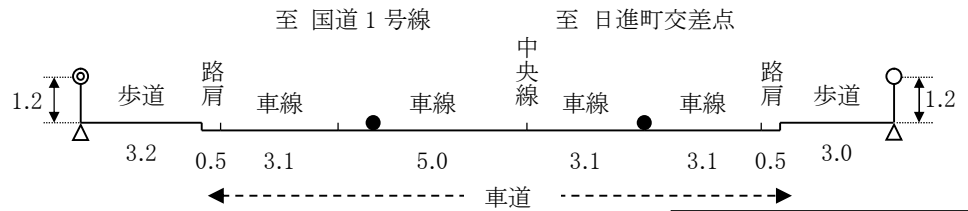
③ 道路条件及び音源・予測点位置

予測地点の道路構造は、図 4.4.1-6 に示すとおりである。道路交通騒音の音源は、方向別の車線の中央部路面上に設定した。

<No. 1>

(西側)

(東側)



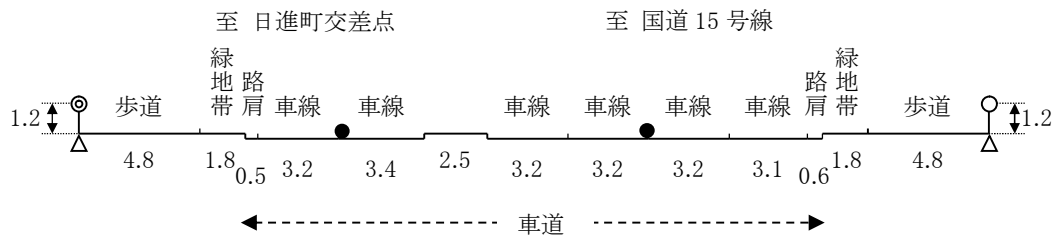
- 凡例
- ◎ 現況調査及び予測地点
  - 予測地点
  - 音源 (路面上)
  - △ 道路境界

(単位 : m)

<No. 2>

(西側)

(東側)



- 凡例
- ◎ 現況調査及び予測地点
  - 予測地点
  - 音源 (路面上)
  - △ 道路境界

(単位 : m)

図 4.4.1-6 予測地点の道路構造及び音源の配置条件

c. 予測結果

工事用車両の走行による騒音の予測結果は、表 4.4.1-11 に示すとおりである。

工事用車両走行時の騒音レベルは、No.1 の西側で 70dB、No.2 の両側で 67dB と環境保全目標（70dB 以下）を満足する。No.1 の東側では 71dB と環境保全目標（70dB 以下）を超過しているものの、将来一般交通量による等価騒音レベルにおいて既に環境基準値を超過しており、工事用車両の上乗せによる騒音レベルの増加分は 1dB 未満であることから、周辺の騒音レベルに大きな影響を及ぼすことはないと予測する。

なお、距離減衰図は、資料編 図 3-3 (p. 資-45 参照) に整理している。

表 4.4.1-11 工事用車両の走行による騒音の予測結果

(単位：dB)

予測地点	調査結果 ( $L_{Aeq}$ )	予測計算値 ( $L_{Aeq}$ )	補正值 ( $L_{Aeq}$ )	予測計算値 ( $L_{Aeq}$ )		予測結果 ( $L_{Aeq}$ )			環境 保全 目標	
	現況交通量による等価騒音レベル	現況交通量による等価騒音レベル	予測地点における現地調査結果と予測計算値の差	将来一般交通量による等価騒音レベル	工事中交通量による等価騒音レベル	将来一般交通量による等価騒音レベル	工事中交通量による等価騒音レベル	工事用車両の走行に伴う等価騒音レベルの増加		
	①	②	③ (①-②)	④	⑤	⑥ (④+③)	⑦ (⑤+③)	⑧-⑥		
No.1	西側	70 (70.2)	72 (72.4)	-2 (-2.2)	72 (72.4)	72 (72.5)	70 (70.2)	70 (70.3)	1 未満 (0.1)	70 以下
	東側	—	73 (73.0)	—	73 (73.0)	73 (73.0)	71 (70.8)	71 (70.8)	1 未満 (0.0)	
No.2	西側	67 (67.4)	71 (71.3)	-4 (-3.9)	71 (71.3)	71 (71.4)	67 (67.4)	67 (67.5)	1 未満 (0.1)	
	東側	—	71 (70.8)	—	71 (70.8)	71 (70.8)	67 (66.9)	67 (66.9)	1 未満 (0.0)	

注 1) 括弧内の数字は、小数点以下第 1 位までの表記を併記したものである。

2) 補正值は、車線数が異なるものの道路両側の沿道状況がほぼ同様であったため、現地調査側の補正值を、現地調査を行っていない側（反対車線側）の補正值として適用した。

3) 網掛けは、環境保全目標を上回っている値を示す。

(イ) 環境保全のための措置

本事業においては、工事用車両の走行に伴う騒音の影響を低減するために、次のような措置を講じる計画である。

- ・ 施工方法や手順等を十分に検討し、工事用車両が特定の期間・時間に集中しないよう平準化に努める。
- ・ 工事用車両の運転者に対し、新規入場時の教育等により、エコドライブの励行を徹底させる。
- ・ 工事用車両は、定期的な点検・整備を行い、故障や異常の早期発見に努める。
- ・ 工事用車両の出入口には交通誘導員を配置し、出入口付近での渋滞発生の抑制に努める。
- ・ 工事作業員の通勤にあたっては、公共交通機関を利用するよう指導する。

(ウ) 評価

工事用車両走行時の騒音レベルは、No. 1 の西側で 70dB、No. 2 の両側で 67dB と環境保全目標（70dB 以下）を満足する。No. 1 の東側では 71dB と環境保全目標（70dB 以下）を超過しているものの、将来一般交通量による等価騒音レベルにおいて既に環境基準値を超過しており、工事用車両の上乗せによる騒音レベルの増加分は 1dB 未満であることから、周辺の騒音レベルに大きな影響を及ぼすことはないと予測する。

工事用車両の走行にあたっては、施工方法や手順等を十分に検討し、工事用車両が特定の期間・時間に集中しないよう平準化に努める等の環境保全のための措置を講じる。

以上のことから、道路沿道環境の現状を悪化させることはなく、生活環境の保全に著しい支障はないものと評価する。

