

6.2 騒音

6.2.1 調査

(1) 調査項目

調査項目は以下のとおりとした。

- ・ 準対象事業実施区域及びその周囲の騒音の状況
- ・ 準対象事業実施区域及びその周囲の交通の状況（「6.1 大気質」に記載済みのため、以下では省略）
- ・ 準対象事業実施区域及びその周囲の配慮が特に必要な施設等の分布状況（「6.1 大気質」に記載済みのため、以下では省略）

(2) 調査手法

上記の項目について、入手可能な最新データの収集整理により把握を行った。

また、騒音及び交通の状況については、本事業における関係車両が走行を予定している県道御衣野北猪飼線・御衣野下野代線及び市道坂井多度線において、現地調査を実施した。

現地調査の調査手法を表6.2.1-1に示す。

表 6.2.1-1 調査方法（現地調査）

調査項目	調査方法	調査日時
道路交通騒音	JIS Z 8731「環境騒音の表示・測定方法」	令和5年11月15日11:00～16日11:00

(3) 調査地域・調査地点

騒音及び交通状況の資料調査地点は表6.2.1-2に示す調査地点を対象に実施した（地点図は、前述の図3.1.1-9、図3.2.4-1参照）。

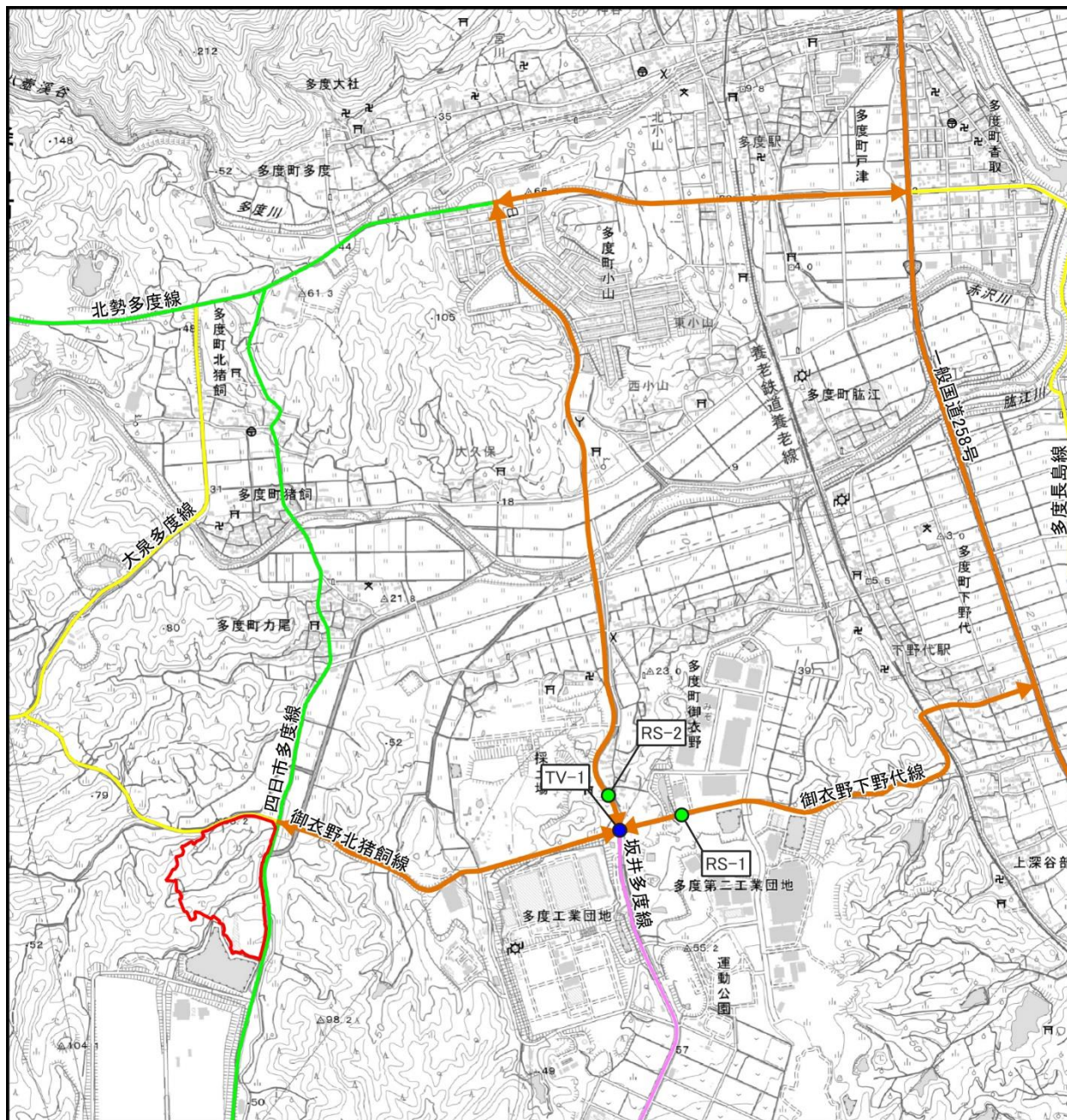
また、道路交通騒音及び交通量の現地調査地点及び選定根拠を表6.2.1-3及び図6.2.1-1、2に示す。

表 6. 2. 1-2 資料調査地点

調査項目	調査地点
環境騒音	青葉公園 桑名市青葉 近鉄住宅東側 桑名市多度町戸津
道路交通騒音	一般国道258号 桑名市多度町香取 桑名東員線 桑名市大山田
交通量	東名阪自動車道 桑名東 IC~桑名 IC 一般国道 258 号 桑名市多度町香取 主要地方道 26 号 四日市多度線 多度町力尾、多度町多度 1 丁目 三重県道 148 号 御衣野北猪飼線 桑名市多度町力尾 三重県道 149 号 御衣野下野代線 桑名市多度町下野代

表 6. 2. 1-3 現地調査地点及び選定根拠

調査項目	地点名	調査地点選定根拠
道路交通騒音	RS-1	関係車両の走行ルートに当たる県道御衣野下野代線のうち、平坦で適切な道路交通騒音が測定できる地点。
	RS-2	関係車両の走行ルートにあたる市道坂井多度線のうち、保全対象となる民家に近い地点。
交通量	TV-1	工事関係車両が集中する道路沿道地点として設定した地点。



凡 例

- 準対象事業実施区域
- 道路交通騒音調査地点
- 交通量調査地点
- ⇄ 関係車両の走行ルート
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 桑名市道

0 0.5 1 km



図 6.2.1-1 現地調査地点位置図

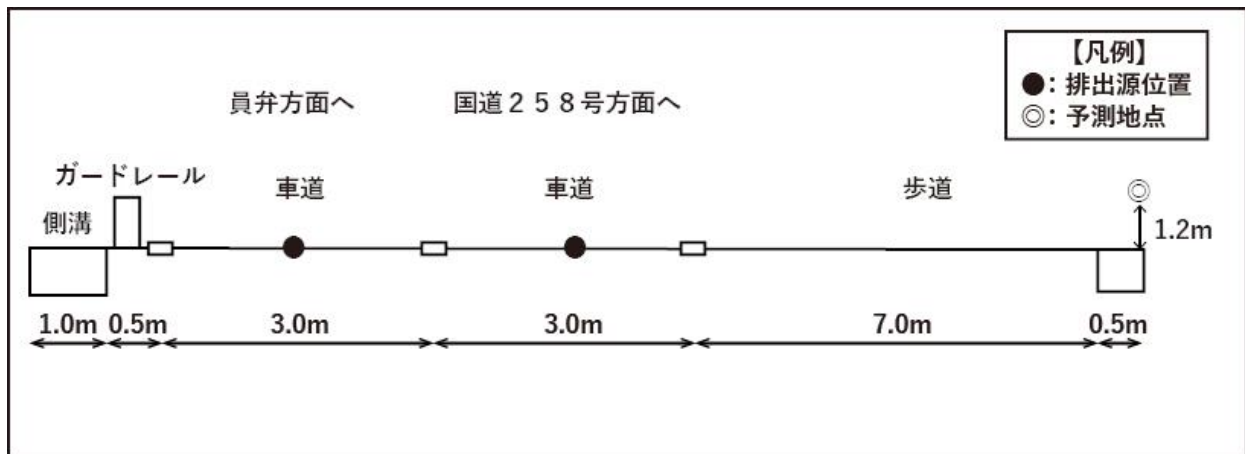


図 6. 2. 1-2 (1) 道路交通騒音測定断面 (RS-1)

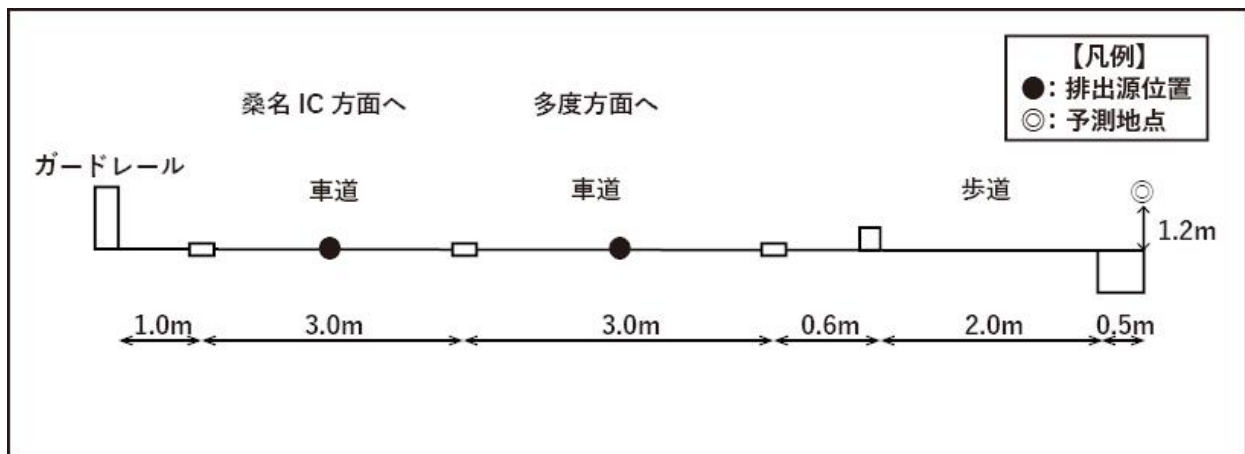


図 6. 2. 1-2 (2) 道路交通騒音測定断面 (RS-2)

(4) 調査結果

騒音及び交通の資料調査結果については、「3. 1. 1 大気環境の状況 (3) 騒音」及び「3. 2. 4 交通の状況」に示したとおりである。

現地調査結果を以下に示す。

① 道路交通騒音 (RS-1)

地点RS-1における道路交通騒音の現地調査結果を表6. 2. 1-4に示す。

調査結果は、昼間は57dB～67dB、夜間は55dB～61dBであり、昼間平均は63dB、夜間平均は58dBであった。なお、当地域は環境基準の類型指定がなされていないため、参考として環境基準の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の基準値（昼間65dB以下、夜間60dB以下）と比較した場合、現状では基準を満足している。

表 6. 2. 1-4 現地調査結果（道路交通騒音 RS-1）

時間帯	観測時間	等価騒音レベル (dB(A))	時間率騒音レベル (dB(A))					基準時間帯平均騒音レベル (dB(A))
		L_{Aeq}	L_{A5}	L_{A10}	L_{A50}	L_{A90}	L_{A95}	L_{Aeq}
昼間	11～12	63	70	66	50	42	41	63
	12～13	62	69	65	48	41	41	
	13～14	64	70	67	52	42	41	
	14～15	63	69	66	51	43	42	
	15～16	63	70	67	53	44	43	
	16～17	63	70	67	54	46	45	
	17～18	64	70	68	58	48	46	
	18～19	62	69	67	53	45	44	
	19～20	61	68	64	50	44	44	
	20～21	60	67	62	48	44	43	
21～22	57	61	56	45	42	42		
夜間	22～23	57	59	54	44	42	42	58
	23～0	55	57	52	44	42	42	
	0～1	57	57	52	44	42	42	
	1～2	57	60	55	44	42	41	
	2～3	58	61	54	42	40	39	
	3～4	58	63	57	43	40	39	
	4～5	60	66	62	45	40	40	
	5～6	61	67	63	47	43	42	
昼間	6～7	63	70	67	53	46	46	63
	7～8	67	72	70	61	50	49	
	8～9	65	71	69	57	45	44	
	9～10	63	70	67	52	45	44	
	10～11	64	71	67	53	44	43	

② 道路交通騒音 (RS-2)

地点RS-2における道路交通騒音の現地調査結果を表6. 2. 1-5に示す。

調査結果は、昼間は63dB～67dB、夜間は54dB～63dBであり、昼間平均は65dB、夜間平均は58dBであった。なお、当地域は環境基準の類型指定がなされていないため、参考として環境基準の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の基準値（昼間65dB以下、夜間60dB以下）と比較した場合、現状では基準を満足している。

表 6. 2. 1-5 現地調査結果（道路交通騒音 RS-2）

時間帯	観測時間	等価騒音レベル (dB(A))	時間率騒音レベル(dB(A))					基準時間帯 平均騒音 レベル (dB(A))
			L_{Aeq}	L_{A5}	L_{A10}	L_{A50}	L_{A90}	
昼間	11~12	65	72	70	54	43	42	65
	12~13	65	72	70	55	42	41	
	13~14	64	71	69	53	42	41	
	14~15	65	72	69	54	42	41	
	15~16	66	73	71	57	45	43	
	16~17	66	73	70	58	45	44	
	17~18	67	73	71	60	46	45	
	18~19	65	72	70	56	44	43	
	19~20	64	72	69	51	43	43	
	20~21	63	70	67	49	43	42	
21~22	63	70	65	46	42	41		
夜間	22~23	60	65	60	43	41	41	58
	23~0	58	61	54	41	40	39	
	0~1	55	52	46	41	40	39	
	1~2	55	54	48	42	40	39	
	2~3	58	56	48	41	39	39	
	3~4	54	50	45	41	39	39	
	4~5	58	62	55	43	40	40	
5~6	63	67	61	44	41	41		
昼間	6~7	65	72	68	51	44	44	65
	7~8	67	73	71	60	48	46	
	8~9	67	74	71	60	46	44	
	9~10	66	73	70	57	44	43	
	10~11	65	72	69	55	44	43	

③ 交通量等

交通量調査結果は前述の表6. 1. 1-4に示すとおりである。

6.2.2 予測、環境保全措置及び評価

予測は、工事の実施における建設工事、工事関係車両の走行及び施設の供用における発生車両の走行に係る騒音について行った。予測内容を表6.2.2-1に示す。

表 6.2.2-1 予測内容

影響要因	予測事項	予測項目
工事の実施	建設作業における重機等の稼働に伴う騒音の影響	敷地境界における工事騒音 (L_{A5})
	工事関係車両の走行に伴う騒音の影響	道路端における等価騒音レベル (L_{Aeq})
施設の供用	発生車両の走行に伴う騒音の影響	道路端における等価騒音レベル (L_{Aeq})

(1) 重機の稼働に伴う騒音の影響

① 予測内容

重機の稼働に伴う騒音の影響予測については、「道路環境影響評価の技術手法 平成24年度版」(平成25年3月 国土技術政策総合研究所) (以下、「道路環境影響評価の技術手法」という。)に準拠して行った。

予測手順を図6.2.2-1に示す。

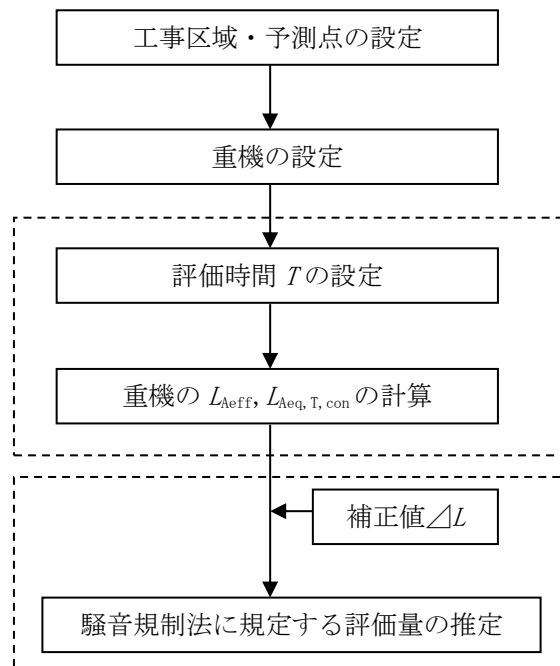


図 6.2.2-1 予測手順

② 予測対象時期

予測対象時期は、重機からの騒音の影響が大きくなる時期とし、工事計画より工事開始7ヶ月目とした。

③ 予測地点

予測地点は、準対象事業実施区域の敷地境界上で最大となる地点とし、図6.2.2-2に示すとおりとした。また、予測高さは地上1.2mとした。

④ 予測手法等

ア) 予測式

予測式は、日本音響学会提案式の「建設工事騒音の予測モデル”ASJ CN-Model 2007”」（平成20年4月 日本音響学会）に基づき、以下の式を用いて予測した。

発生源は、作業単位を考慮した重機の組み合わせ（以下、“ユニット”と表記）として設定した。

$$L_{A,eff,i} = L_{WA,eff,i} - 8 - 20 \log_{10}(r_i) + \Delta L_d + \Delta L_g$$

ここで、 $L_{A,eff,i}$: 予測地点におけるユニット*i*からの実効騒音レベル (dB)

$L_{WA,eff,i}$: ユニット*i*のA特性実効音響パワーレベル (dB)

r_i : ユニット*i*から予測点までの距離 (m)

ΔL_d : ユニット*i*からの回折減衰量 (dB) (=0)

ΔL_g : ユニット*i*からの地表面の影響による減衰量 (dB) (=0)

各ユニットからの実効騒音レベルは以下の式を用いて合成し、予測地点における実効騒音レベル ($L_{A,eff}$) を算出した。

$$L_{A,eff} = 10 \log_{10} \left(\sum 10^{L_{A,eff,i}/10} \right)$$

【評価量 L_{A5} (又は $L_{A,Fmax,5}$)】

予測地点における実効騒音レベルに、補正値を加えて評価量を求めた。

$$L_{A5} \text{ (又は } L_{A,Fmax,5} \text{)} = L_{A,eff} + \Delta L$$

ここで、 L_{A5} (又は $L_{A,Fmax,5}$) : 評価量 (dB)

$L_{A,eff}$: 実効騒音レベル (dB)

ΔL : 評価量を求めるための補正値 (dB)

4) 発生源の設定

騒音の発生源である重機ユニットについては、工事計画より表6.2.2-2に示すものを想定した。発生源位置については図6.2.2-2に示すとおりである。

表 6.2.2-2 重機ユニットのパワーレベル

工 種		工種	LWAeff (dB)	△L (dB)	ユニット 数
築造	水路(管渠)調整池	土砂掘削	103	5	2
	調整池地盤改良	土砂掘削	103	5	2
整地工	表土処理・切盛土	土砂掘削	103	5	4
	法面工・法面排水工	法面整形	105	5	1
	法面基礎部地盤改良	路床安定処理工	108	5	1
雑工事及び仮設工等		工事用道路等	103	5	1

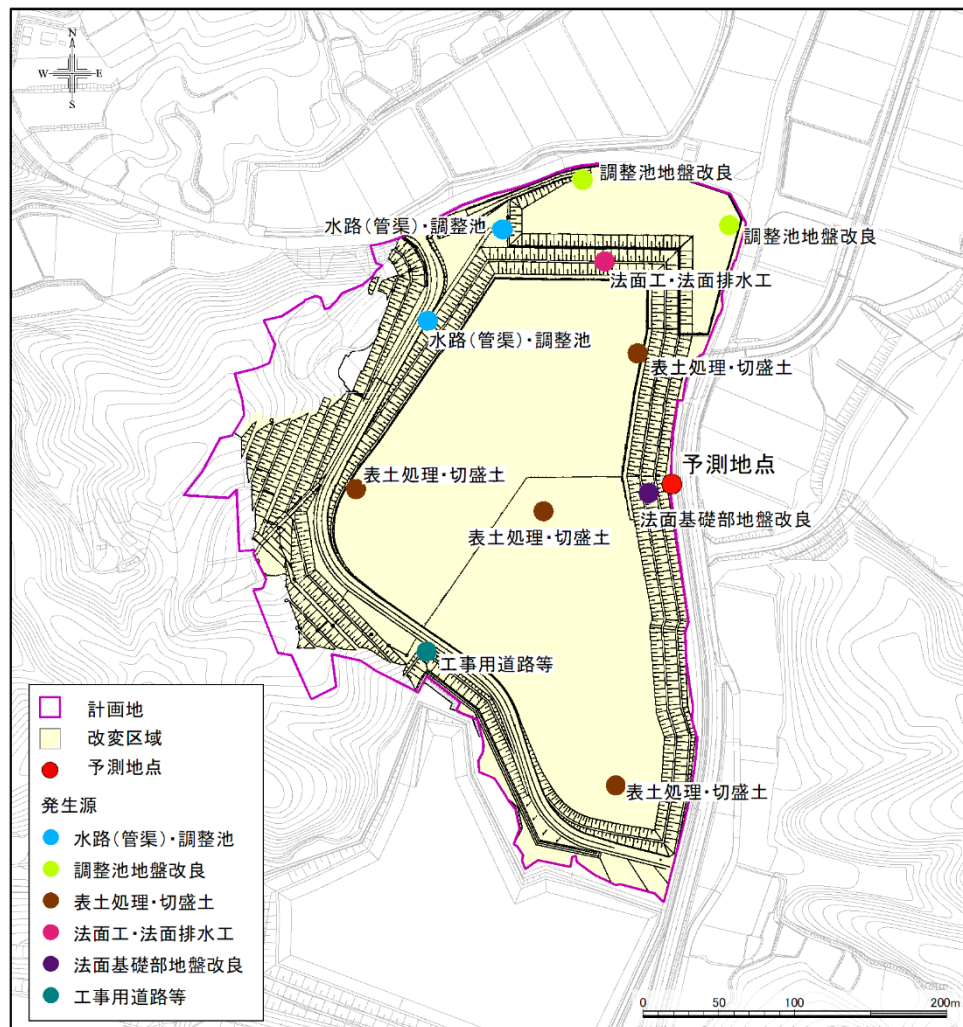


図 6.2.2-2 発生源及び予測地点位置図

⑤ 予測結果

重機の稼働に伴う騒音の予測結果を表6.2.2-3に示す。

準対象事業実施区域敷地境界上における騒音レベルは76dBとなり、特定建設作業に係る規制基準値（85dB）以下となった。

以上のことから、騒音への影響は小さいと予測される。

表 6.2.2-3 重機の稼働に伴う騒音の予測結果

予測地点	騒音レベルの90%レンジ上端値 (L_{A5}) (dB)	規制基準値 (dB)
敷地境界	76	85

⑥ 環境保全措置

ア) 環境保全措置の検討結果

予測の結果、重機の稼働に伴う騒音への影響は小さいと考えられるものの、より影響を低減するため、表6.2.2-4に示すとおり環境保全措置とその効果について検討した。

表 6.2.2-4 環境保全措置の検討結果

対象項目	環境保全措置	効果
重機の稼働に伴う騒音	重機の稼働時間の削減及びエコドライブの徹底	重機の稼働に伴う騒音が低減できる。

イ) 環境保全措置の検証及び整理

環境保全措置の検証及び整理の結果は表6.2.2-5に示すとおりである。

表 6.2.2-5 環境保全措置の検証及び整理の結果

環境保全措置の対象	重機の稼働に伴う騒音	
環境保全措置	重機の稼働時間の削減及びエコドライブの徹底	
環境保全措置の実施の内容	実施主体	アルファモール株式会社
	実施方法	工事計画の詳細設定にあたって、作業内容の調整を行い、重機の効率化、最適化等を検討することにより、稼働時間を削減するとともに、待機中のエンジン停止（アイドリングストップ）、空ぶかしの防止などエコドライブを徹底する。
	実施期間	工事期間中
	実施範囲	準対象事業実施区域
	環境保全措置の効果	重機の稼働に伴う騒音が低減できる。
環境保全措置を講じた後の環境の状況	重機からの騒音が低減されることにより、予測結果に比べ、より良好な音環境になると期待される。	
環境保全措置の効果の不確実性の程度	同様の環境保全措置の実施例があり、不確実の程度は小さいと考えられる。	
環境保全措置の実施に伴い生じるおそれがある環境への影響	特になし	

⑦ 評価

ア) 基準値との整合性

重機の稼働に伴う騒音は、直近の住宅地側の敷地境界で規制基準を下回ることから、基準値等との整合が図られているものと評価する。

イ) 環境影響の回避・低減

重機の稼働に伴う騒音への影響は、表6.2.2-5の環境保全措置を実施することにより騒音への影響は事業者の実施可能な範囲でできる限り回避・低減されていると評価する。

(2) 工事関係車両の走行に伴う騒音の影響

① 予測内容

工事関係車両の走行に伴う騒音の影響予測については、「道路環境影響評価の技術手法」に準拠して行った。予測手順を図6.2.2-3に示す。

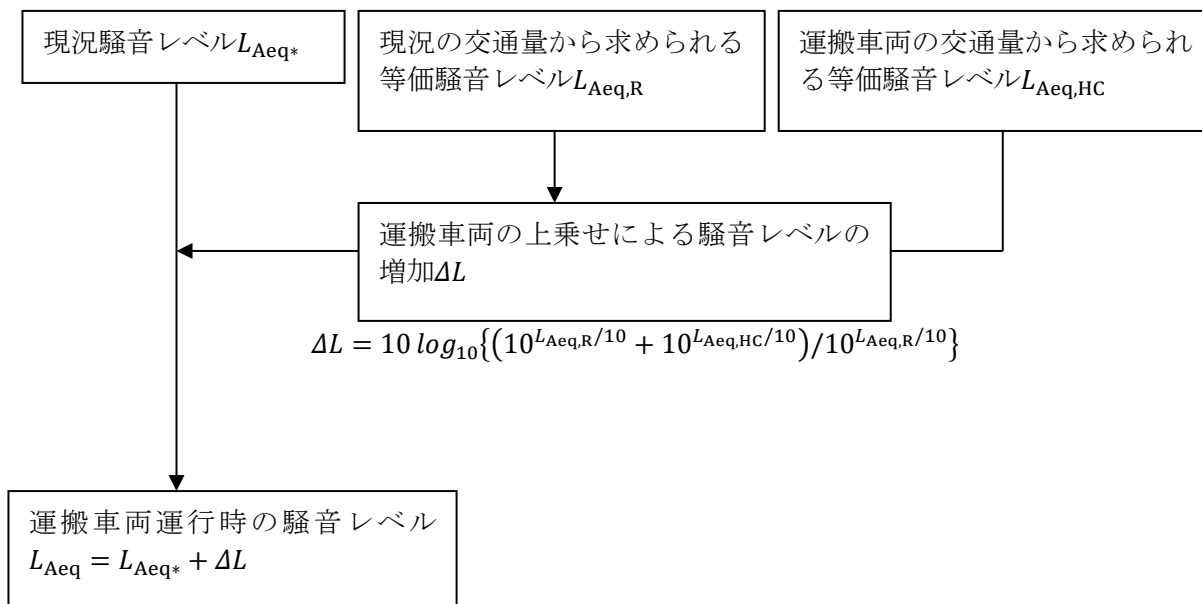


図 6.2.2-3 予測手順

② 予測対象時期

予測対象時期は、工事計画より工事関係車両台数が最大となる時期とした。

③ 予測地点

予測地点は、工事関係車両が集中すると考えられる地点とし、「6.1.2 予測、環境保全措置及び評価 (3) 工事関係車両の走行に伴う排出ガスの影響」と同様とした。なお、予測高さは1.2mとした。図6.2.2-4に予測地点断面図を示す。

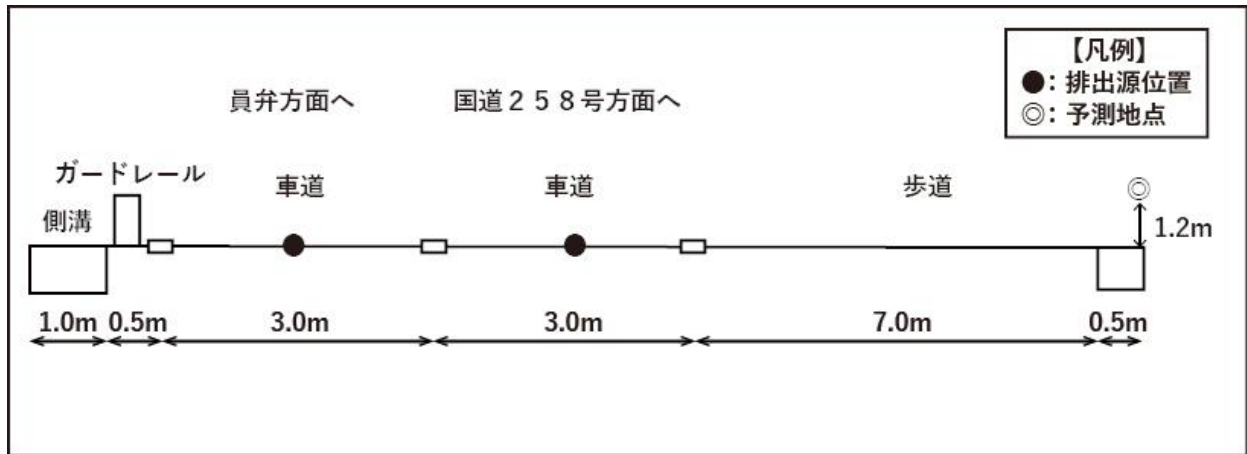


図 6. 2. 2-4 (1) 予測地点断面図 (RS-1)

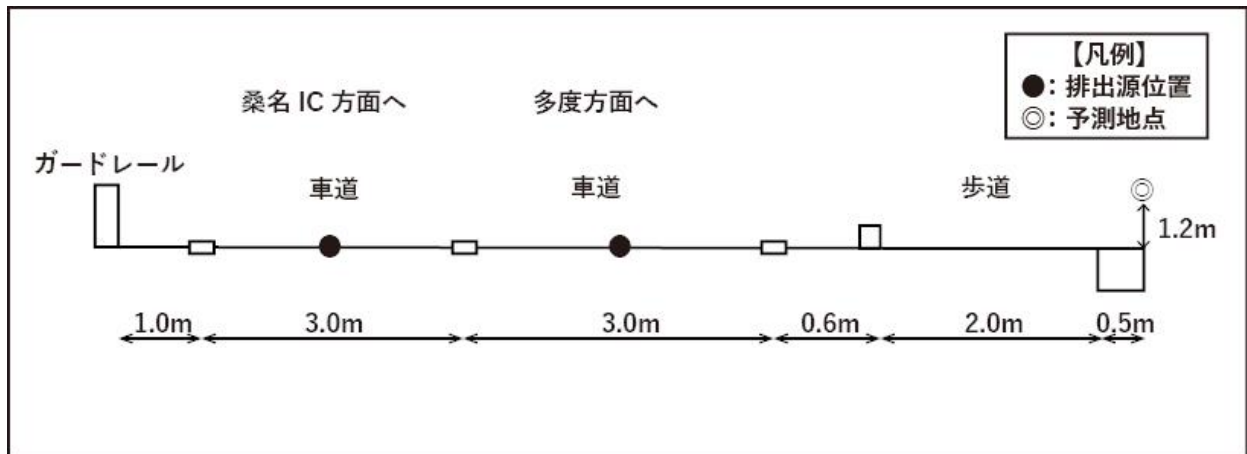


図 6. 2. 2-4 (1) 予測地点断面図 (RS-2)

④ 予測手法等

ア) 予測式

予測式は「道路環境影響評価の技術手法」に準拠し、日本音響学会提案のASJ RTN-Model2018を用いた。

$$L_{Aeq} = L_{Aeq*} + \Delta L$$

$$\Delta L = 10 \log_{10} \left\{ \left(10^{L_{AeqR}/10} + 10^{L_{AeqHC}/10} \right) / 10^{L_{AeqR}/10} \right\}$$

ここで、 L_{Aeq*} : 現況の等価騒音レベル (dB)

L_{AeqR} : 現況の交通量から、ASJ RTN-Model2018 を用いて求められる等価騒音レベル (dB)

$L_{Aeq,HC}$: 資材運搬車両の交通量から、ASJ RTN-Model2018 を用いて求められる等価騒音レベル (dB)

現況及び資材搬入車両等の交通量から求められる等価騒音レベルは、以下の式を用いた。

$$L_{Aeq} = 10 \log_{10} \left(10^{L_{AE}/10} \frac{N}{3600} \right)$$

$$L_{AE} = 10 \log_{10} \frac{1}{T_0} \sum_i 10^{L_{Ai}/10} \cdot \Delta t_i$$

- ここで、 L_{Aeq} : 等価騒音レベル (dB)
 L_{AE} : 単発暴露レベル (dB)
 L_{Ai} : i 番目の音源から予測地点に到達する騒音の A 特性音圧レベル (dB)
 Δt_i : 音源が i 番目の区間に存在する時間 (秒)
 T_0 : 基準時間 (=1) (秒)
 N : 交通量 (台/時)

$$L_{Ai} = L_{WAi} - 8 - 20 \log_{10}(r_i) + \Delta L_{cor,i}$$

- ここで、 L_{Ai} : i 番目の音源位置から予測地点に到達する騒音の A 特性音圧レベル (dB)
 L_{WAi} : 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 (dB)
 r_i : i 番目の音源位置から予測地点までの直達距離 (m)
 $\Delta L_{cor,i}$: i 番目の音源位置から予測地点に至る音の伝搬に影響を与える各種の減衰要素に関する補正量 (dB)

$$L_{WA} = a + b \log_{10} V$$

$$\Delta L_{cor} = \Delta L_{dir} + \Delta L_{grad} + \Delta L_{air}$$

$$\Delta L_{dir} = \begin{cases} -20 - 10 \log_{10}(c_{spec} \delta) & c_{spec} \delta \geq 1 \\ -5 - 17.0 \cdot \sinh^{-1}(c_{spec} \delta)^{0.414} & 0 \leq c_{spec} \delta < 1 \\ \min [0, -5 + 17.0 \cdot \sinh^{-1}(c_{spec} \delta)^{0.414}] & c_{spec} \delta < 0 \end{cases}$$

- ここで、 a 、 b : 定数項 (表 6. 2. 2-5)
 V : 走行速度 (km/h)
 ΔL_{dir} : 回折に伴う減衰に関する補正量 (dB)
 ΔL_{grnd} : 地表面効果による減衰に関する補正量 (dB) (=0)
 ΔL_{air} : 空気の音響吸収による減衰に関する補正量 (dB) (=0)

なお、 a 、 b の値は表6. 2. 2-5に示すとおりとした。

表 6. 2. 2-5 予測式中の定数項 a 、 b

車種	a	b	備考
大型車類	88.8	10	非定常走行
小型車類	82.3	10	

1) 予測条件

a) 交通量及び走行速度

予測地点における工事関係車両の交通量及び走行速度は「6.1.2 予測、環境保全措置及び評価 (3) 工事関係車両の走行に伴う排出ガスの影響」と同様とした。

⑤ 予測結果

工事関係車両の走行に伴う騒音の予測結果を表6.2.2-6に示す。

工事関係車両の主要走行ルート沿道における騒音はRS-1地点において63dB、RS-2地点で65dBとなり、現況からの増加は1dB未満となった。

なお、当地域は環境基準の類型指定がなされていないため、参考として環境基準の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の基準値と比較した場合、現況及び予測値共に基準値を満足している。

表 6.2.2-6 工事関係車両の走行に伴う騒音の予測結果

単位：dB

予測地点	時間区分	現況騒音レベル	等価騒音レベル (L_{Aeq})		環境基準(参考)
			ΔL	一般車両＋工事関係車両	
RS-1	昼間	63	1dB 未満	63	(65)
RS-2		65	1dB 未満	65	

⑥ 環境保全措置

ア) 環境保全措置の検討結果

工事関係車両の走行に伴う騒音への影響をより低減するため、表6.2.2-7に示すとおり環境保全措置とその効果について検討した。

表 6.2.2-7 環境保全措置の検討結果

対象項目	環境保全措置	効果
工事関係車両の走行に伴う騒音	工事関係車両等の台数の削減及びエコドライブの徹底	工事関係車両の走行に伴う騒音が低減できる。

4) 環境保全措置の検証及び整理

環境保全措置の検証及び整理の結果は表 6. 2. 2-8 に示すとおりである。

表 6. 2. 2-8 環境保全措置の検証及び整理の結果

環境保全措置の対象	工事関係車両の走行に伴う騒音	
環境保全措置	工事関係車両等の台数の削減及びエコドライブの徹底	
環境保全措置の内容	実施主体	アルファモール株式会社
	実施方法	工事計画の詳細設定にあたって、作業内容の調整を行い、積載量の最適化等による工事関係車両等台数削減するとともに、その運行にあたっては、急発進、急加速を避けるなどエコドライブを徹底する。
	実施期間	工事期間中
	実施範囲	準対象事業実施区域
	環境保全措置の効果	工事関係車両の走行に伴う騒音が低減できる。
環境保全措置を講じた後の環境の状況	工事関係車両の走行からの騒音が低減されることにより、予測結果に比べ、より良好な音環境になると期待される。	
環境保全措置の効果の不確実性の程度	同様の環境保全措置の実施例があり、不確実の程度は小さいと考えられる。	
環境保全措置の実施に伴い生じるおそれがある環境への影響	特になし	

⑦ 評価

ア) 基準値との整合性

工事関係車両の走行による騒音について、工事関係車両による増加は1dB未満と予測され、現況で参考とした基準値を満足する結果となったことから、基準値等との整合は図られているものと評価する。

イ) 環境影響の回避・低減

工事関係車両の走行に伴う騒音への影響は表6. 2. 2-10の環境保全措置を実施することにより、騒音への影響は事業者の実施可能な範囲でできる限り回避・低減されていると評価する。

(3) 施設供用時の発生車両の走行に伴う騒音の影響

① 予測内容

施設供用時の発生車両の走行に伴う騒音の影響予測については、「道路環境影響評価の技術手法」に準拠して行った。予測手順を図6.2.2-5に示す。

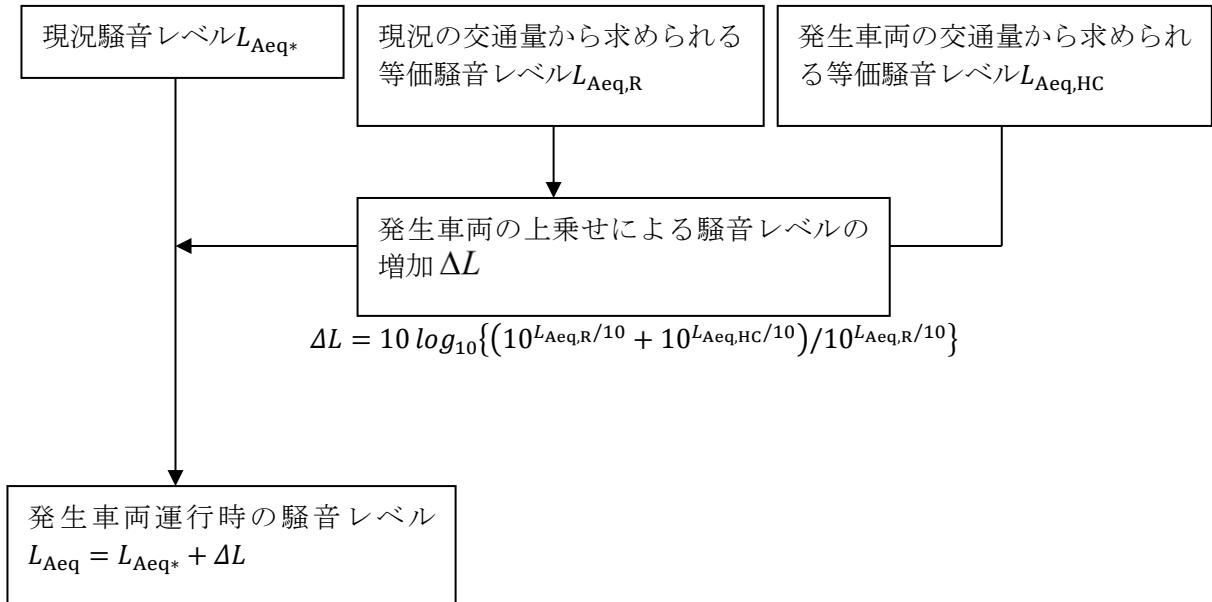


図 6.2.2-5 予測手順

② 予測対象時期

予測対象時期は、施設の供用・稼働により発生車両台数が最大となる時期とした。

③ 予測地点

予測地点は発生車両が集中すると考えられる地点とし、「6.2.2 予測、環境保全措置及び評価 (2) 工事関係車両の走行に伴う騒音の影響」と同様とした。(図 6.2.2-4 参照)。

④ 予測手法等

ア) 予測式

予測式は「6.2.2 予測、環境保全措置及び評価 (2) 工事関係車両の走行に伴う騒音の影響」と同様とした。

イ) 交通量及び走行速度

予測地点における工事関係車両の交通量及び走行速度は「6.1.2 予測、環境保全措置及び評価 (4) 施設供用時の発生車両の走行に伴う排出ガスの影響」と同様とした。

⑤ 予測結果

施設供用時の発生車両の走行に伴う騒音の予測結果を表6.2.2-9に示す。

発生車両の主要走行ルート沿道における騒音はRS-1地点で昼間63dB、夜間59dBであり、夜間においては1dBの増加となった。

RS-2地点で昼間65dB、夜間59dBとなり、夜間においては1dBの増加となった。

なお、当地域は環境基準の類型指定がなされていないため、参考として環境基準の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の基準値と比較した場合、両地点とも基準値を満足する結果となった。

表 6.2.2-9 発生車両の走行に伴う騒音の予測結果

単位：dB

予測地点	時間区分	現況騒音レベル	等価騒音レベル (L_{Aeq})		環境基準(参考)
			ΔL	一般車両＋発生車両等	
RS-1	昼間	63	1dB 未満	63	(65)
	夜間	58	1	59	(60)
RS-2	昼間	65	1dB 未満	65	(65)
	夜間	58	1	59	(60)

⑥ 環境保全措置

ア) 環境保全措置の検討結果

発生車両の走行に伴う騒音の影響をより低減するため、表6.2.2-10に示すとおり環境保全措置とその効果について検討した。

表 6.2.2-10 環境保全措置の検討結果

対象項目	環境保全措置	効果
発生車両の走行に伴う騒音	発生車両等の分散及びエコドライブの徹底	発生車両の走行に伴う騒音が低減できる。

4) 環境保全措置の検証及び整理

環境保全措置の検証及び整理の結果は表6.2.2-11に示すとおりである。

表 6.2.2-11 環境保全措置の検証及び整理の結果

環境保全措置の対象		発生車両の走行に伴う騒音
環境保全措置		発生車両等の分散及びエコドライブの徹底
環境保全措置の内容の実施の	実施主体	各誘致企業
	実施方法	各誘致企業からの発生車両を可能な限り分散するとともに、その運行にあたっては、急発進、急加速を避けるなどエコドライブを徹底する。
	実施期間	施設供用時
	実施範囲	準対象事業実施区域
	環境保全措置の効果	発生車両の走行に伴う騒音が低減できる。
環境保全措置を講じた後の環境の状況		発生車両の走行からの騒音が低減されることにより、予測結果に比べ、より良好な音環境になると期待される。
環境保全措置の効果の不確実性の程度		同様の環境保全措置の実施例があり、不確実の程度は小さいと考えられる。
環境保全措置の実施に伴い生じるおそれがある環境への影響		特になし

⑦ 評価

ア) 基準値との整合性

発生車両の走行による騒音について、施設関係車両からの寄与分は1dBまたは1dB未満と予測されるものの、参考とした基準値を満足する結果となったことから、基準値等との整合は図られているものと評価する。

イ) 環境影響の回避・低減

発生車両の走行に伴う騒音への影響は表6.2.2-11の環境保全措置を実施することにより、騒音への影響は事業者の実施可能な範囲でできる限り回避・低減されていると評価する。

⑧ 周辺事業の影響を考慮した予測結果

本事業供用開始後においては、周辺事業に関連して予測対象地点における交通量の増加が予想される。

ここでは、周辺事業により発生する交通量の影響を含めた予測を行った。

a) 周辺事業により発生する交通量

周辺事業計画より、予測地点において発生する交通量は「6.1.2 予測、環境保全措置及び評価 (4) 施設供用時の発生車両の走行に伴う排出ガスの影響」と同様とした。

b) 周辺事業交通量を考慮した予測結果

本事業による発生車両及び周辺事業による交通量を考慮した予測結果を表 6.2.2-12 に示す。発生車両の主要走行ルート沿道における騒音はRS-1地点で昼間64dB、夜間59dBであり、昼間、夜間においては1dBの増加となった。

RS-2地点で昼間66dB、夜間59dBでとなり、昼間、夜間においては1dBの増加となった。

なお、当地域は環境基準の類型指定がなされていないため、参考として環境基準の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の基準値と比較した場合、RS-2地点の昼間において基準値を超過する結果となった。

表 6.2.2-12 周辺事業の影響を考慮した騒音の予測結果

予測地点	時間区分	現況騒音レベル (dB)	等価騒音レベル (L_{Aeq})			環境基準 (参考) (dB)
			本事業による ΔL (dB)	周辺事業による ΔL (dB)	将来レベル騒音レベル (dB)	
RS-1	昼間	63	1dB 未満	1dB 未満	64	(65)
	夜間	58	1	1dB 未満	59	(60)
RS-2	昼間	65	1dB 未満	1dB 未満	66	(65)
	夜間	58	1	1dB 未満	59	(60)