

## 6.3 振 動

### 6.3.1 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振動の状況
- ・ 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、環境振動及び道路交通振動については環境騒音及び道路交通騒音と同様に現地調査を実施した。

現地調査の調査手法を表6.3.1-1に示す。

表 6.3.1-1 調査方法（現地調査）

| 調査項目   | 調査方法                  | 調査日時                     |
|--------|-----------------------|--------------------------|
| 道路交通振動 | JIS Z 8735「振動レベル測定方法」 | 令和5年11月15日11:00～16日11:00 |

#### (3) 調査地域・調査地点

振動の資料調査地点は表6.3.1-2に示す調査地点を対象に実施した（地点図は、前述の図3.1.1-9参照）。

また、環境振動及び道路交通振動の現地調査地点及び選定根拠は表6.3.1-3に示すとおり騒音と同じ観測地点で実施した（地点図は、前述の図6.2.1-1、2参照）。

表 6.3.1-2 資料調査地点

| 調査項目   | 調査地点                               |
|--------|------------------------------------|
| 道路交通振動 | 一般国道258号 桑名市多度町香取                  |
| 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 6.3.1-3 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   |
|--------|------|--|
| 道路交通振動 | 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振動が測定できる地点。 |
|        | 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。                      |

#### (4) 調査結果

振動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 (4)振動」、「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 道路交通振動 (RS-1)

地点RS-1における道路交通振動の現地調査結果を表6. 3. 1-4に示す。

現地調査を実施した80%値の上端値である時間率振動レベルの調査結果では、夜間平均が30dB未満、昼間平均が37dBとなっており、両時間帯ともに要請限度を下回っていた。

表 6. 3. 1-4 現地調査結果 (道路交通振動 RS-1)

| 時間帯 | 観測時間  | 時間率振動レベル (dB) |           |           |           |           | 基準時間帯<br>平均振動<br>レベル<br>(dB) |
|-----|-------|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------------------------|
|     |       | $L_{V5}$      | $L_{V10}$ | $L_{V50}$ | $L_{V90}$ | $L_{V95}$ | $L_{V10}$                    |
| 昼間  | 11~12 | 44            | 39        | <30       | <30       | <30       | 37                           |
|     | 12~13 | 41            | 34        | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 13~14 | 43            | 39        | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 14~15 | 43            | 38        | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 15~16 | 42            | 37        | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 16~17 | 41            | 36        | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 17~18 | 39            | 34        | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 18~19 | 35            | 32        | <30       | <30       | <30       |                              |
| 夜間  | 19~20 | 34            | 31        | <30       | <30       | <30       | <30                          |
|     | 20~21 | 33            | <30       | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 21~22 | <30           | <30       | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 22~23 | <30           | <30       | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 23~0  | <30           | <30       | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 0~1   | <30           | <30       | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 1~2   | 34            | <30       | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 2~3   | 32            | <30       | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 3~4   | 35            | <30       | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 4~5   | 38            | 32        | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 5~6   | 39            | 32        | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 6~7   | 41            | 36        | <30       | <30       | <30       |                              |
| 7~8 | 44    | 40            | <30       | <30       | <30       |           |                              |
| 昼間  | 8~9   | 42            | 38        | <30       | <30       | <30       | 37                           |
|     | 9~10  | 44            | 39        | <30       | <30       | <30       |                              |
|     | 10~11 | 45            | 41        | <30       | <30       | <30       |                              |

② 道路交通振動 (RS-2)

地点RS-2における道路交通振動の現地調査結果を表6. 3. 1-5に示す。

現地調査を実施した80%値の上端値である時間率振動レベルの調査結果では、夜間平均が30dB未満、昼間平均が38dBとなっており、両時間帯ともに要請限度を下回っていた。

表 6. 3. 1-5 現地調査結果 (道路交通振動 RS-2)

| 時間帯   | 観測時間  | 時間率振動レベル (dB) |           |           |           |           | 基準時間帯<br>平均振動<br>レベル<br>(dB) |
|-------|-------|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------------------------|
|       |       | $L_{V5}$      | $L_{V10}$ | $L_{V50}$ | $L_{V90}$ | $L_{V95}$ | $L_{V10}$                    |
| 昼間    | 11~12 | 41            | 37        | <30       | <30       | <30       | 38                           |
|       | 12~13 | 42            | 37        | <30       | <30       | <30       |                              |
|       | 13~14 | 41            | 38        | <30       | <30       | <30       |                              |
|       | 14~15 | 41            | 37        | <30       | <30       | <30       |                              |
|       | 15~16 | 43            | 39        | <30       | <30       | <30       |                              |
|       | 16~17 | 42            | 38        | <30       | <30       | <30       |                              |
|       | 17~18 | 40            | 36        | <30       | <30       | <30       |                              |
| 18~19 | 40    | 36            | <30       | <30       | <30       |           |                              |
| 夜間    | 19~20 | 37            | 34        | <30       | <30       | <30       | <30                          |
|       | 20~21 | 37            | 33        | <30       | <30       | <30       |                              |
|       | 21~22 | 36            | 32        | <30       | <30       | <30       |                              |
|       | 22~23 | 33            | <30       | <30       | <30       | <30       |                              |
|       | 23~0  | 30            | <30       | <30       | <30       | <30       |                              |
|       | 0~1   | <30           | <30       | <30       | <30       | <30       |                              |
|       | 1~2   | <30           | <30       | <30       | <30       | <30       |                              |
|       | 2~3   | 31            | <30       | <30       | <30       | <30       |                              |
|       | 3~4   | <30           | <30       | <30       | <30       | <30       |                              |
|       | 4~5   | 31            | <30       | <30       | <30       | <30       |                              |
|       | 5~6   | 36            | 31        | <30       | <30       | <30       |                              |
| 6~7   | 40    | 36            | <30       | <30       | <30       |           |                              |
| 7~8   | 42    | 39            | <30       | <30       | <30       |           |                              |
| 昼間    | 8~9   | 44            | 40        | <30       | <30       | <30       | 38                           |
|       | 9~10  | 43            | 39        | <30       | <30       | <30       |                              |
|       | 10~11 | 41            | 38        | <30       | <30       | <30       |                              |

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。

### 6.3.2 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振動について行った。

予測内容を表6.3.2-1に示す。

表 6.3.2-1 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振動の影響 | 敷地境界における工事振動レベル ( $L_{10}$ ) |
|       | 工事関係車両の走行に伴う振動の影響      | 道路端における振動レベル ( $L_{10}$ )    |
| 施設の供用 | 発生車両の走行に伴う振動の影響        | 道路端における振動レベル ( $L_{10}$ )    |

#### (1) 重機の稼働に伴う振動の影響

##### ① 予測内容

重機の稼働に伴う振動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6.3.2-1に示す。

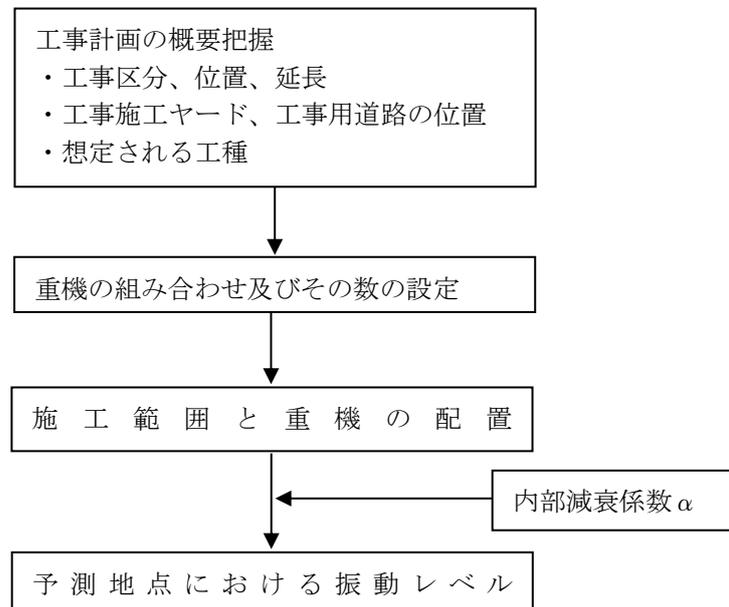


図 6.3.2-1 予測手順

## ② 予測対象時期

予測対象時期は、重機からの振動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6.3.2-2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、「道路環境影響評価の技術手法」に準拠し、以下の式を用いて予測した。

$$L(r) = L(r_0) - 15 \log\left(\frac{r}{r_0}\right) - 8.68\alpha(r - r_0)$$

ここで、 $L(r)$  : 予測地点における振動レベル (dB)  
 $L(r_0)$  : 基準点における振動レベル (dB)  
 $r$  : ユニットの稼働位置から予測地点までの距離 (m)  
 $r_0$  : ユニットの稼働位置から基準点までの距離 (5m)  
 $\alpha$  : 内部減衰係数

出典：「道路環境影響評価の技術手法」

4) 発生源の設定

振動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6.3.2-2に示すものを想定した。発生源位置については図6.3.2-2に示すとおりである。

表 6.3.2-2 重機の振動レベル及び内部減衰定数

| 工 種       |           | 振動<br>レベル<br>(dB) | 内部<br>減衰<br>定数 | ユニッ<br>ト<br>数 |   |
|-----------|-----------|-------------------|----------------|---------------|---|
| 築造        | 水路(管渠)調整池 | 土砂掘削              | 53             | 0.01          | 2 |
|           | 調整池地盤改良   | 土砂掘削              | 53             | 0.01          | 2 |
| 整地工       | 表土処理・切盛土  | 土砂掘削              | 53             | 0.01          | 4 |
|           | 法面工・法面排水工 | 法面整形              | 53             | 0.001         | 1 |
|           | 法面基礎部地盤改良 | 路床安定処理工           | 66             | 0.01          | 1 |
| 雑工事及び仮設工等 | 工事用道路等    | 土砂掘削              | 53             | 0.01          | 1 |



図 6.3.2-2 発生源及び予測地点位置図

## ⑤ 予測結果

重機の稼働に伴う振動の予測結果を表6.3.2-3に示す。

事業実施区域敷地境界上における振動レベルは57dBとなり、特定建設作業に係る規制基準値(75dB)以下となることから、振動への影響は小さいと予測される。

表 6.3.2-3 重機の稼働に伴う振動の予測結果

| 予測地点 | 振動レベルの80%レンジ<br>上端値 ( $L_{10}$ ) (dB) | 規制基準値<br>(dB) |
|------|---------------------------------------|---------------|
| 敷地境界 | 57                                    | 75            |

## ⑥ 環境保全措置

### ア) 環境保全措置の検討結果

予測の結果、重機の稼働に伴う振動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6.3.2-4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 6.3.2-4 環境保全措置の検討結果

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

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6.3.2-5に示すとおりである。

表 6.3.2-5 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                   | 重機の稼働に伴う振動                                   |  |
| 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                                    | 重機の稼働に伴う振動が低減できる。  |
| 環境保全措置を講じた後の環境の状況           | 重機からの振動が低減されることにより、予測結果に比べ、より良好な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

重機の稼働に伴う振動は、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

重機の稼働に伴う振動への影響は表6.3.2-5の環境保全措置を実施することにより、振動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振動の影響

① 予測内容

工事関係車両の走行に伴う振動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6.3.2-3に示す。

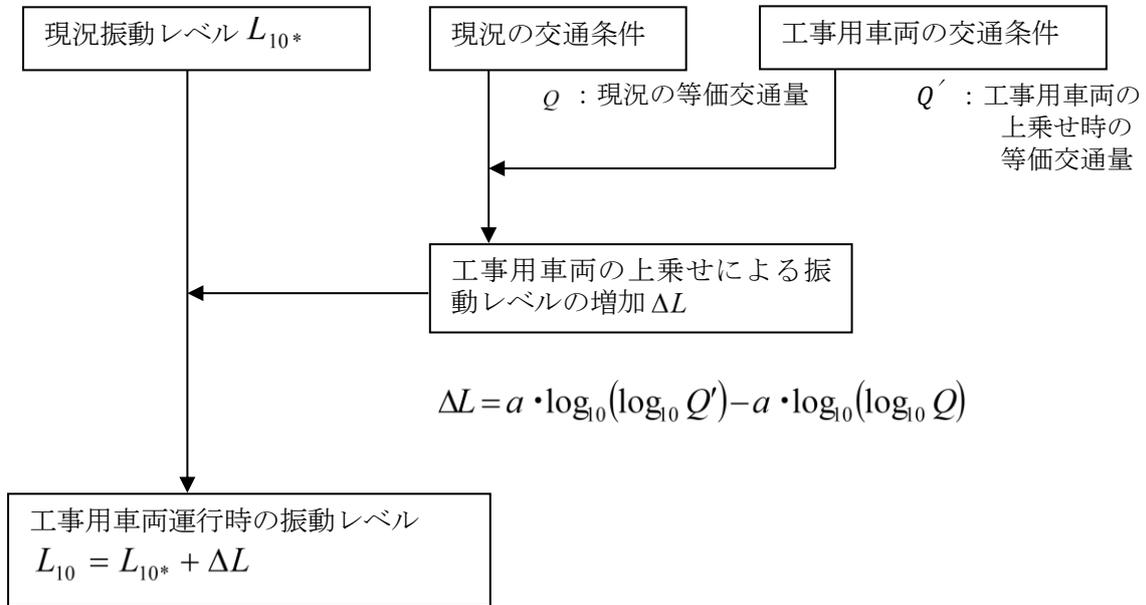


図 6.3.2-3 予測手順

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、図6.2.1-1に示す調査地点RS-1及びRS-2とした。図6.3.2-4に予測地点断面図を示す。

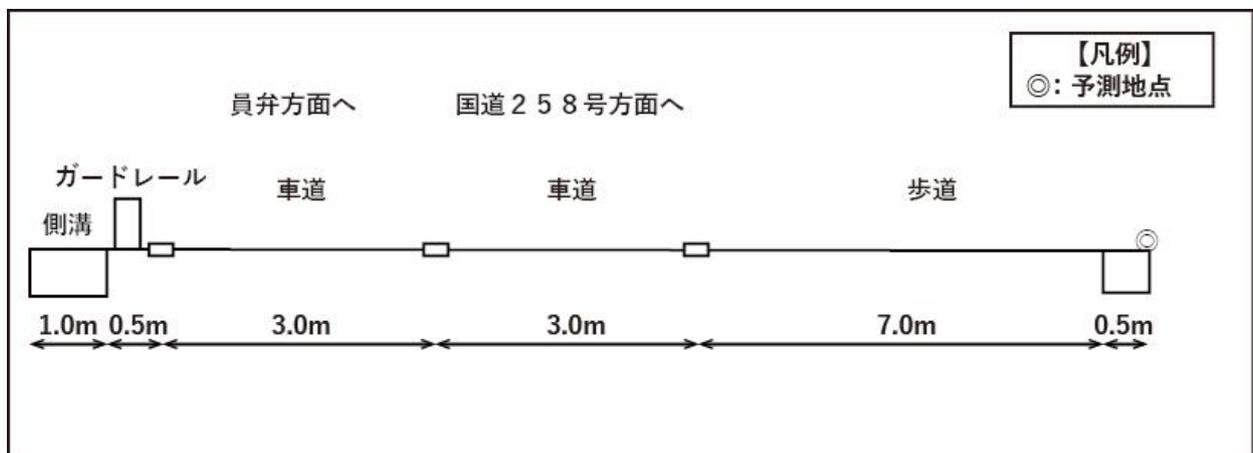


図 6.3.2-4(1) 予測地点断面図 (RS-1)

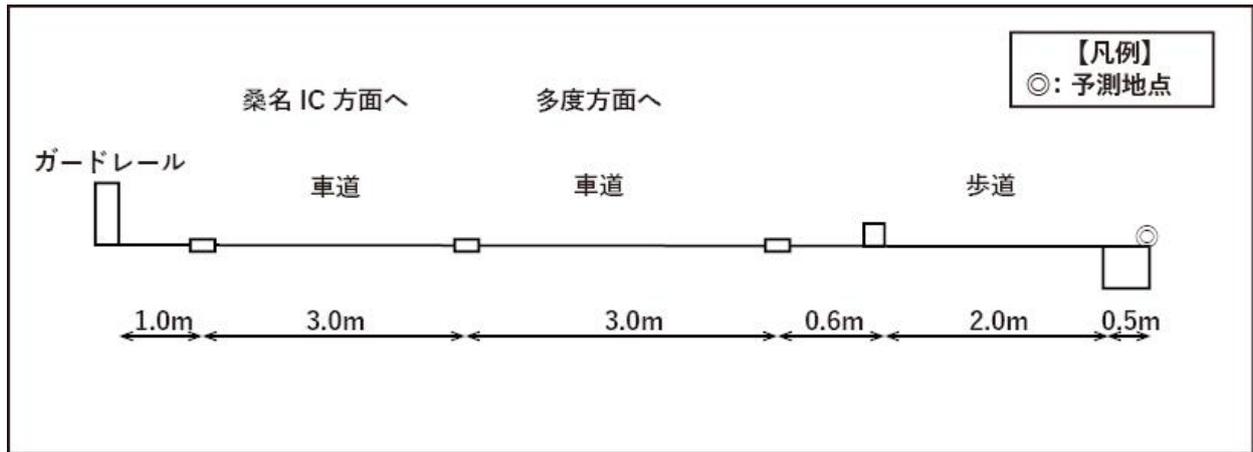


図 6.3.2-4(2) 予測地点断面図 (RS-2)

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、以下の式を用いた。

$$L_{10} = L_{10}^* + \Delta L$$

$$\Delta L = a \cdot \log_{10}(\log_{10} Q') - a \cdot \log_{10}(\log_{10} Q)$$

ここで、 $L_{10}$  : 振動レベルの 80%レンジ上端値 (dB)  
 $L_{10}^*$  : 現況の振動レベルの 80%レンジの上端値 (dB)  
 $\Delta L$  : 資材運搬車両等による振動レベルの増加分 (dB)  
 $Q'$  : 資材運搬車両等の上乗せ時の 500 秒間の 1 車線あたりの等価交通量 (台/500 秒/車線)

$$Q' = \frac{500}{3600} \cdot \frac{1}{M} \cdot \{N_L + N_{LC} + K(N_H + N_{HC})\}$$

$N_L$  : 現況の小型車類時間交通量 (台/時)  
 $N_{LH}$  : 資材運搬車両等 (小型車類) 台数 (台/時)  
 $N_H$  : 現況の大型車類時間交通量 (台/時)  
 $N_{HC}$  : 資材運搬車両等 (大型車類) 台数 (台/時)  
 $Q$  : 現況の 500 秒間の 1 車線あたりの等価交通量 (台/500 秒/車線)  
 $K$  : 大型車の小型車への換算係数 (=13)  
 $M$  : 上下車線合計の車線数  
 $a$  : 定数 (=47)

イ) 予測条件

ア) 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振動の予測結果を表6.3.2-6に示す。

工事関係車両の主要走行ルート沿道における振動は、いずれの地点、時間帯においても1dB未満の増加となり、要請限度の昼間65dB、夜間60dBを下回った。

以上のことから、振動への影響は小さいと予測される。

表 6.3.2-6 工事関係車両の走行に伴う振動の予測結果

単位：dB

| 予測地点 | 時間区分 | 現況振動レベル | 振動レベル ( $L_{10}$ ) |             | 要請限度 |
|------|------|---------|--------------------|-------------|------|
|      |      |         | $\Delta L$         | 一般車両＋工事関係車両 |      |
| RS-1 | 昼間   | 37      | 1dB 未満             | 37          | 65   |
|      | 夜間   | 30 未満   | 1dB 未満             | 30          | 60   |
| RS-2 | 昼間   | 38      | 1dB 未満             | 38          | 65   |
|      | 夜間   | 30 未満   | 1dB 未満             | 30          | 60   |

※現況振動レベルが30dB未満の場合は、30dBとして取り扱った。

## ⑥ 環境保全措置

### ア) 環境保全措置の検討結果

予測の結果、工事関係車両の走行に伴う振動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6.3.2-7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 6.3.2-7 環境保全措置の検討結果

| 対象項目         | 環境保全措置                   | 効果                    |
|--------------|--------------------------|-----------------------|
| 関係車両の走行に伴う振動 | 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振動が低減できる。 |

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6.3.2-8に示すとおりである。

表 6.3.2-8 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振動                                      |   |
| 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、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振動が低減できる。   |
| 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振動が低減されることにより、予測結果に比べ、より良好な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伴う振動は、工事関係車両が集中する道路沿道において規制基準値を下回ることから、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振動への影響は表6.3.2-8の環境保全措置を実施することにより、振動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振動の影響

#### ① 予測内容

施設供用時の発生車両の走行に伴う振動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6.3.2-5に示す。

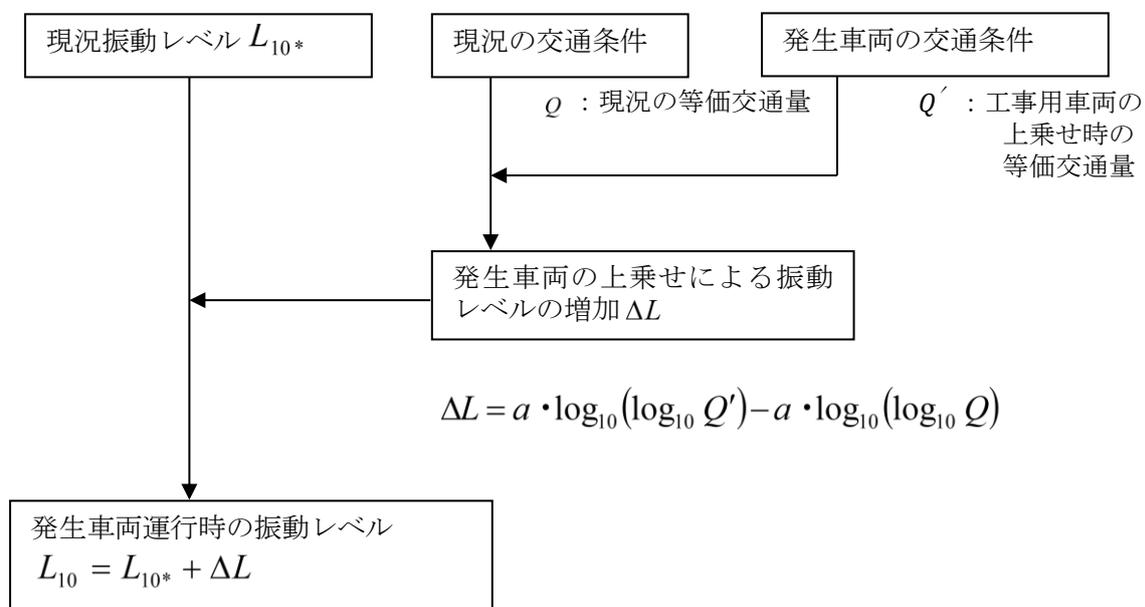


図 6.3.2-5 予測手順

#### 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、「6.3.2 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振動の影響」と同様とした。(図 6.3.2-4 参照)。

#### ④ 予測手法等

##### ア) 予測式

予測式は「6.3.2 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振動の影響」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振動の予測結果を表6.3.2-9に示す。

発生車両の主要走行ルート沿道における振動は、いずれの地点、時間帯においても1dB未満の増加となり、要請限度の昼間65dB、夜間60dBを下回った。

以上のことから、振動への影響は小さいと予測される。

表 6.3.2-9 発生車両の走行に伴う振動の予測結果

単位：dB

| 予測地点 | 時間区分 | 現況振動レベル | 振動レベル ( $L_{10}$ ) |            | 要請限度 |
|------|------|---------|--------------------|------------|------|
|      |      |         | $\Delta L$         | 一般車両＋発生車両等 |      |
| RS-1 | 昼間   | 37      | 1dB 未満             | 37         | 65   |
|      | 夜間   | 30 未満   | 1dB 未満             | 30         | 60   |
| RS-2 | 昼間   | 38      | 1dB 未満             | 38         | 65   |
|      | 夜間   | 30 未満   | 1dB 未満             | 30         | 60   |

※現況振動レベルが30dB未満の場合は、30dBとして取り扱った。

#### ⑥ 環境保全措置

##### ア) 環境保全措置の検討結果

予測の結果、発生車両の走行に伴う振動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6.3.2-10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 6.3.2-10 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振動 | 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振動が低減できる。 |

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6.3.2-11に示すとおりである。

表 6.3.2-11 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振動                                      |   |
| 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                               |   |
| 環境保全措置の実施の内容                | 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振動が低減できる。   |
| 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振動が低減されることにより、予測結果に比べ、より良好な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

発生車両の走行に伴う振動は、発生車両が集中する道路沿道において規制基準値を下回ることから、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振動への影響は表6.3.2-11の環境保全措置を実施することにより、振動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 6.3.2-12 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38dB、夜間31dB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39dB、夜間31dBとなり、昼間、夜間ともには1dBの増加となった。

また発生車両の主要走行ルート沿道における振動は、いずれの地点においても、要請限度の昼間65dB、夜間60dBを下回った。

表 6.3.2-12 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 | 現況振動レベル (dB) | 等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ )  |                         |                 | 要請限度 |
|------|------|--------------|------------------------|-------------------------|-----------------|------|
|      |      |              | 本事業による $\Delta L$ (dB) | 周辺事業による $\Delta L$ (dB) | 将来レベル騒音レベル (dB) |      |
| RS-1 | 昼間   | 37           | 1dB 未満                 | 1dB 未満                  | 38              | 65   |
|      | 夜間   | 30 未満        | 1dB 未満                 | 1                       | 31              | 60   |
| RS-2 | 昼間   | 38           | 1dB 未満                 | 1                       | 39              | 65   |
|      | 夜間   | 30 未満        | 1dB 未満                 | 1                       | 31              | 60   |