

(2) 施設関連車両の走行

① 予測内容

施設の利用に伴う影響として、施設関連車両の走行により発生する騒音が事業計画地周辺に及ぼす影響について、日本音響学会式による数値計算により予測した。予測内容は表 5-4-10 に、予測地点の位置は図 5-4-8 に示すとおりである。

道路交通騒音調査を行った施設関連車両の主要な走行ルートに沿道 3 地点において、等価騒音レベル (L_{Aeq}) を予測した。

予測時点は、施設供用時とした。なお、予測高さは地上 1.2m とした。

表 5-4-10 予測内容

予測項目	対象発生源	予測範囲・地点	予測時点	予測方法
施設関連車両の走行により発生する騒音の影響 ・騒音レベル (等価騒音レベル: L_{Aeq})	施設関連車両	施設関連車両主要走行ルート等の沿道: 3 地点 (道路交通騒音調査地点と同地点)	施設供用時	日本音響学会式 (ASJ RTN-Model 2008) により予測

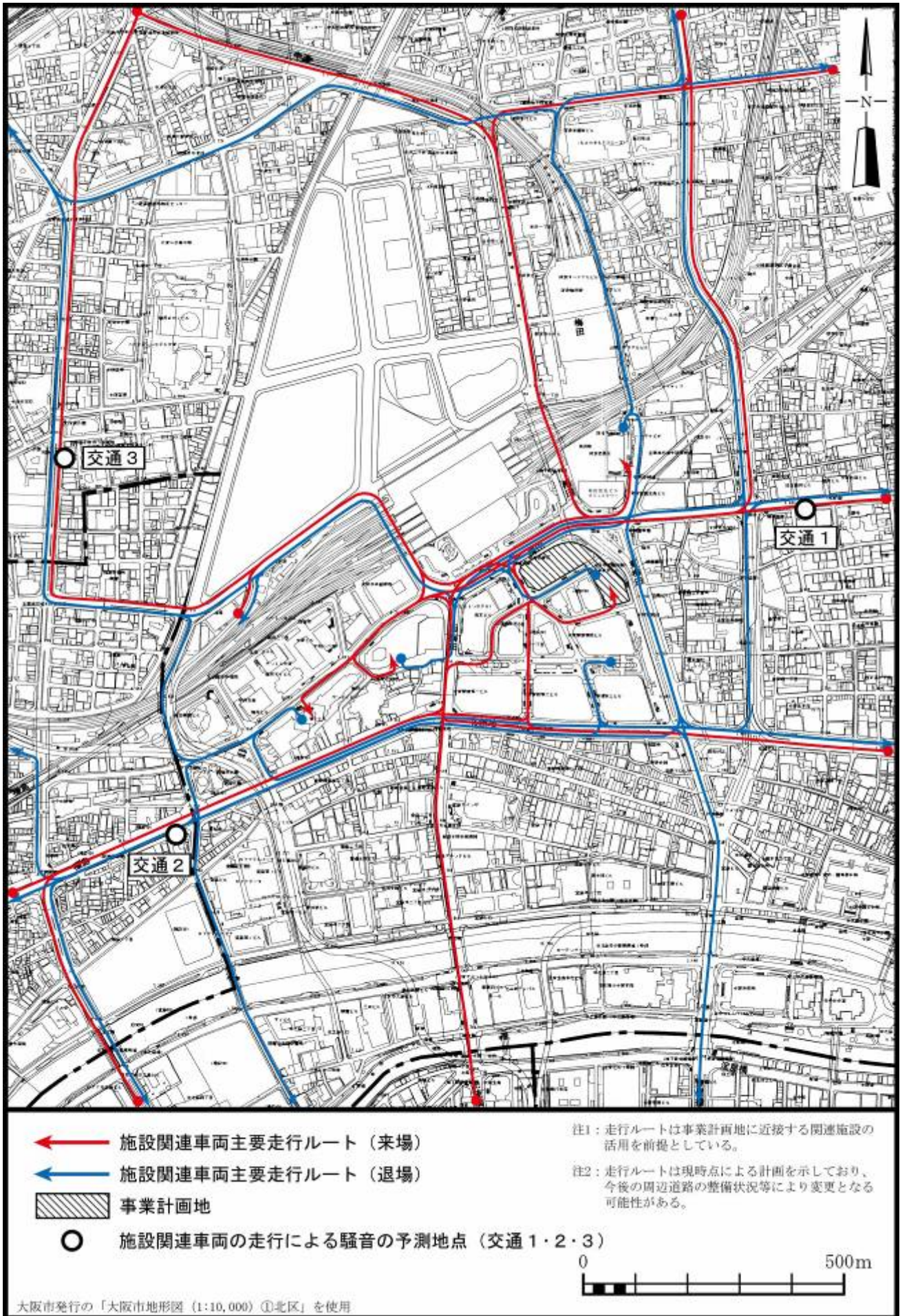


図 5-4-8 施設関連車両の走行による騒音の予測地点

② 予測方法

a. 予測手順

施設関連車両の走行により発生する騒音の予測手順を図 5-4-9 に示す。

施設計画等に基づき施設関連車両の交通量を設定した。

一般車両と施設関連車両を合わせた全車両と、一般車両のみについて、日本音響学会式 (ASJ RTN-Model 2008) を用いて等価騒音レベルを計算し、その差を求めることにより、施設関連車両の走行による道路交通騒音への影響を予測した。

なお、本事業では休日の施設関連車両台数の増加はないことから、予測は平日のみ実施する。

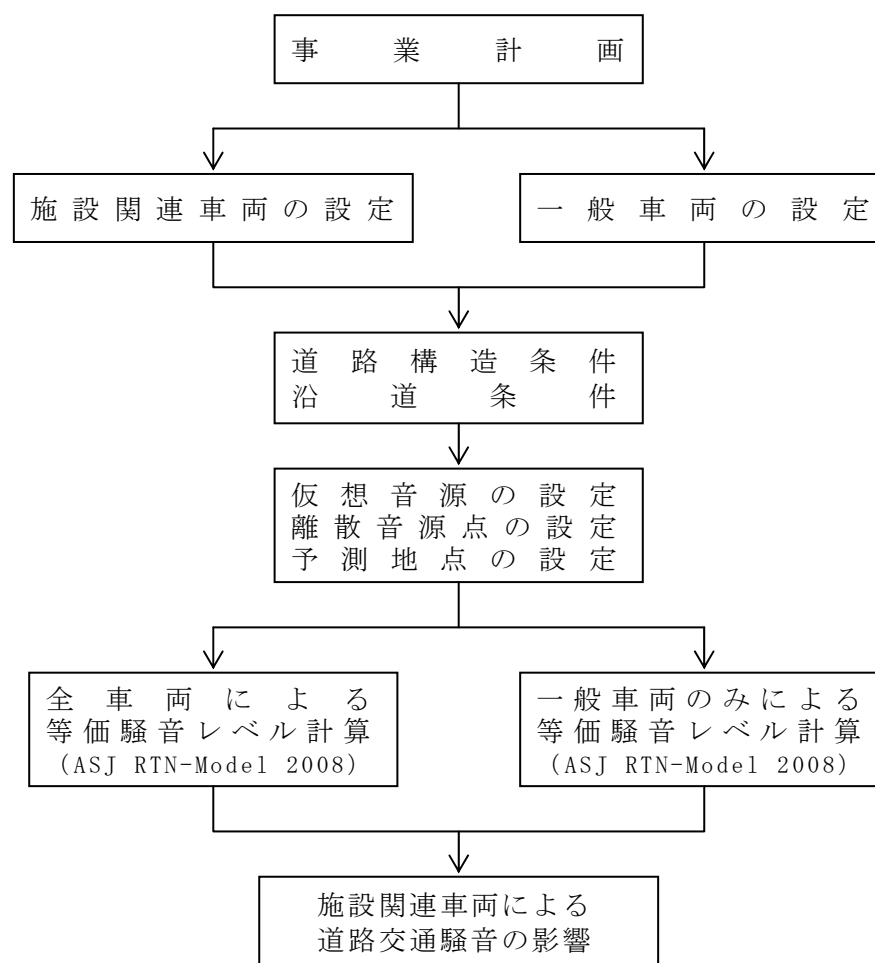


図 5-4-9 施設関連車両の走行により発生する騒音の予測手順

b. 予測モデル

日本音響学会式 (ASJ RTN-Model 2008) を用いて等価騒音レベル (L_{Aeq}) の予測を行った。

(a) 基本式

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

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

L_{Aeq} : 等価騒音レベル (デシベル)

L_{AE} : 単発騒音暴露レベル (デシベル)

$L_{A,i}$: i 番目の音源から予測地点に到達する A 特性音圧レベル (デシベル)

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)

$$L_{A,i} = L_{WA,i} - 8 - 20 \log_{10} r_i + \Delta L_{cor,i}$$

$L_{A,i}$: i 番目の音源位置から予測地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 (デシベル)

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

$$\Delta L_{cor} = \Delta L_{dif} + \Delta L_{grnd} + \Delta L_{air}$$

a, b : 定数項

V : 走行速度 (km/時)

C : 基準値に対する補正項 (=0)

ΔL_{dif} : 回折に伴う減衰に関する補正量 (=0) (デシベル)

ΔL_{grnd} : 地表面効果による減衰に関する補正量 (=0) (デシベル)

ΔL_{air} : 空気の音響吸収による減衰に関する補正量 (=0) (デシベル)

なお、 a, b の値は次の通りとした。

車種	a	b	備考
大型車	88.8	10	非定常走行部における値
小型車	82.3	10	

(b) 計算値補正式

各予測地点における道路交通騒音の実測値と予測値の整合をとるため、以下の計算値補正式により補正を行った。

$$L'_{Aeq} = L_{se} - (L_{ge} - L_{gi})$$

L'_{Aeq}	: 補正後将来計算値	(デシベル)
L_{se}	: 将来計算値	(デシベル)
L_{gi}	: 現況実測値	(デシベル)
L_{ge}	: 現況計算値	(デシベル)

c. 予測条件

(a) 道路条件

予測地点は、道路交通騒音調査における地点と同じであり、各予測地点の道路断面は、図 5-4-2(1)～(3)に示したとおりである。

(b) 交通条件

各予測地点における施設供用時の将来交通量を表 5-4-11(1)～(3)に示す。
なお、小型には二輪車を含んでいる。

各予測地点における一般車両の交通量については、現地調査において測定された交通量に、周辺プロジェクトによる影響を加味して設定した。

施設関連車両の台数については、事業計画を元に設定した。

なお、車両の走行速度は予測地点における規制速度とし、交通 1 は 40km/h、交通 2 は 50km/h、交通 3 は 40km/h とした。

表 5-4-11(1) 将来交通量（交通 1）

単位：台

時間帯	一般車両			施設関連車両			合計		
	小型	大型	計	小型	大型	計	小型	大型	計
0:00～ 1:00	871	10	881	0	0	0	871	10	881
1:00～ 2:00	761	12	773	0	0	0	761	12	773
2:00～ 3:00	580	20	600	0	0	0	580	20	600
3:00～ 4:00	396	14	410	0	0	0	396	14	410
4:00～ 5:00	319	31	350	0	0	0	319	31	350
5:00～ 6:00	318	39	357	0	0	0	318	39	357
6:00～ 7:00	436	80	516	0	0	0	436	80	516
7:00～ 8:00	897	113	1,010	1	0	1	898	113	1,011
8:00～ 9:00	1,308	208	1,516	1	0	1	1,309	208	1,517
9:00～10:00	1,542	191	1,733	2	0	2	1,544	191	1,735
10:00～11:00	1,527	157	1,684	6	1	7	1,533	158	1,691
11:00～12:00	1,447	128	1,575	7	1	8	1,454	129	1,583
12:00～13:00	1,421	136	1,557	4	0	4	1,425	136	1,561
13:00～14:00	1,532	143	1,675	9	0	9	1,541	143	1,684
14:00～15:00	1,559	151	1,710	9	0	9	1,568	151	1,719
15:00～16:00	1,645	150	1,795	7	1	8	1,652	151	1,803
16:00～17:00	1,640	124	1,764	8	1	9	1,648	125	1,773
17:00～18:00	1,573	127	1,700	4	0	4	1,577	127	1,704
18:00～19:00	1,523	108	1,631	3	0	3	1,526	108	1,634
19:00～20:00	1,297	85	1,382	4	0	4	1,301	85	1,386
20:00～21:00	1,134	50	1,184	5	0	5	1,139	50	1,189
21:00～22:00	987	42	1,029	2	0	2	989	42	1,031
22:00～23:00	925	29	954	0	0	0	925	29	954
23:00～ 0:00	1,075	17	1,092	0	0	0	1,075	17	1,092
合計	26,713	2,165	28,878	72	4	76	26,785	2,169	28,954

注：一般車両には周辺プロジェクトによる影響を含む。

表 5-4-11(2) 将来交通量（交通 2）

単位：台

時間帯	一般車両			施設関連車両			合計		
	小型	大型	計	小型	大型	計	小型	大型	計
0:00～ 1:00	1,497	42	1,539	0	0	0	1,497	42	1,539
1:00～ 2:00	1,165	47	1,212	0	0	0	1,165	47	1,212
2:00～ 3:00	982	59	1,041	0	0	0	982	59	1,041
3:00～ 4:00	808	96	904	0	0	0	808	96	904
4:00～ 5:00	547	153	700	0	0	0	547	153	700
5:00～ 6:00	675	281	956	0	0	0	675	281	956
6:00～ 7:00	1,178	346	1,524	0	0	0	1,178	346	1,524
7:00～ 8:00	1,747	270	2,017	2	0	2	1,749	270	2,019
8:00～ 9:00	2,313	281	2,594	2	1	3	2,315	282	2,597
9:00～10:00	2,006	290	2,296	3	1	4	2,009	291	2,300
10:00～11:00	2,208	283	2,491	13	2	15	2,221	285	2,506
11:00～12:00	2,236	255	2,491	17	1	18	2,253	256	2,509
12:00～13:00	2,333	231	2,564	8	0	8	2,341	231	2,572
13:00～14:00	2,330	191	2,521	17	1	18	2,347	192	2,539
14:00～15:00	2,322	177	2,499	19	0	19	2,341	177	2,518
15:00～16:00	2,368	193	2,561	16	2	18	2,384	195	2,579
16:00～17:00	2,215	152	2,367	18	1	19	2,233	153	2,386
17:00～18:00	2,432	139	2,571	10	0	10	2,442	139	2,581
18:00～19:00	2,444	139	2,583	9	0	9	2,453	139	2,592
19:00～20:00	1,986	169	2,155	7	0	7	1,993	169	2,162
20:00～21:00	1,542	74	1,616	11	0	11	1,553	74	1,627
21:00～22:00	1,502	105	1,607	4	0	4	1,506	105	1,611
22:00～23:00	1,253	84	1,337	1	0	1	1,254	84	1,338
23:00～ 0:00	1,578	58	1,636	0	0	0	1,578	58	1,636
合計	41,667	4,115	45,782	157	9	166	41,824	4,124	45,948

注：一般車両には周辺プロジェクトによる影響を含む。

表 5-4-11(3) 将来交通量 (交通 3)

単位：台

時間帯	一般車両			施設関連車両			合計		
	小型	大型	計	小型	大型	計	小型	大型	計
0:00～1:00	690	25	715	0	0	0	690	25	715
1:00～2:00	567	18	585	0	0	0	567	18	585
2:00～3:00	469	19	488	0	0	0	469	19	488
3:00～4:00	384	18	402	0	0	0	384	18	402
4:00～5:00	269	28	297	0	0	0	269	28	297
5:00～6:00	286	39	325	0	0	0	286	39	325
6:00～7:00	616	95	711	0	0	0	616	95	711
7:00～8:00	1,434	193	1,627	1	0	1	1,435	193	1,628
8:00～9:00	1,436	184	1,620	1	0	1	1,437	184	1,621
9:00～10:00	1,562	220	1,782	2	0	2	1,564	220	1,784
10:00～11:00	1,491	217	1,708	6	2	8	1,497	219	1,716
11:00～12:00	1,393	181	1,574	8	0	8	1,401	181	1,582
12:00～13:00	1,434	149	1,583	4	0	4	1,438	149	1,587
13:00～14:00	1,477	179	1,656	9	0	9	1,486	179	1,665
14:00～15:00	1,535	179	1,714	9	0	9	1,544	179	1,723
15:00～16:00	1,635	153	1,788	8	1	9	1,643	154	1,797
16:00～17:00	1,567	144	1,711	8	1	9	1,575	145	1,720
17:00～18:00	1,647	104	1,751	4	0	4	1,651	104	1,755
18:00～19:00	1,625	77	1,702	4	0	4	1,629	77	1,706
19:00～20:00	1,388	71	1,459	4	0	4	1,392	71	1,463
20:00～21:00	1,055	58	1,113	5	0	5	1,060	58	1,118
21:00～22:00	988	41	1,029	2	0	2	990	41	1,031
22:00～23:00	851	40	891	1	0	1	852	40	892
23:00～0:00	786	19	805	0	0	0	786	19	805
合計	26,585	2,451	29,036	76	4	80	26,661	2,455	29,116

注：一般車両には周辺プロジェクトによる影響を含む。

③ 予測結果

施設関連車両の走行により発生する騒音予測結果を表 5-4-12 に示す。

施設関連車両の走行による道路交通騒音の増分は最大でも 0.1 デシベルと予測され、一般車両と施設関連車両を合わせた道路交通騒音は、交通 1 の夜間以外全ての地点及び時間区分において環境基準値以下になると予測される。

また、交通 1 の夜間において予測値が環境基準値を上回っているが、これは一般車両による影響であり、施設関連車両の走行による道路交通騒音の上昇はないと予測される。

表 5-4-12 施設関連車両の走行による道路交通騒音予測結果と環境基準値等との比較

単位：デシベル

予測地点	時間区分	等価騒音レベル (L_{Aeq})			環境基準値	要請限度値
		一般車両＋施設関連車両	一般車両	施設関連車両による増分		
交通 1	昼間	68.4	68.4	0.0	70	75
	夜間	66.3	66.3	0.0	65	70
交通 2	昼間	67.2	67.2	0.0	70	75
	夜間	65.1	65.1	0.0	65	70
交通 3	昼間	62.5	62.4	0.1	70	75
	夜間	60.8	60.8	0.0	65	70

注：一般車両には周辺プロジェクトによる影響を含む。

④ 評価

a. 環境保全目標

施設関連車両の走行により騒音についての環境保全目標は、「環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること」、「環境基本法に定められた環境基準の達成と維持に支障がないこと」、「大阪市環境基本計画の目標の達成と維持に支障がないこと」とし、本事業の実施が事業計画地周辺の騒音に及ぼす影響について、予測結果を環境保全目標に照らして評価した。

b. 評価結果

施設関連車両の走行により発生する騒音予測結果は、表 5-4-12 に示したとおりであり、交通 1 の夜間以外全ての地点及び時間区分において環境基準値以下になると予測された。また、交通 1 の夜間において予測値が環境基準値を上回っているが、これは一般車両による影響であり、施設関連車両の走行による道路交通騒音の上昇はないと予測された。

なお、歩行者ネットワークに配慮した地下歩道やデッキレベルでの動線強化を行い、公共交通機関の利用促進を図る計画である。

以上のことから、周辺環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていること、事業による影響は、環境基準の達成と維持に支障がないことから、環境保全目標を満足するものと評価する。

5. 4. 3 工事の実施に伴う影響の予測・評価

(1) 建設機械等の稼働

① 予測内容

工事に伴う影響として、建設機械等の稼働により発生する騒音が事業計画地周辺に及ぼす影響について、騒音伝播計算式による数値計算により予測した。予測内容は表 5-4-13 に示すとおりである。

事業計画地敷地境界及び周辺において到達騒音レベルの 90%レンジ上端値 (L_{A5}) を予測した。

予測時点は、建設機械等の発生騒音レベル等を考慮し、事業計画地敷地境界における騒音が最大となる月（工事最盛期）とした。なお、予測高さは地上 1.2m とした。

表 5-4-13 予測内容

予測項目	対象発生源	予測範囲・地点	予測時点	予測方法
建設機械等の稼働により発生する騒音の影響 ・騒音レベル (90%レンジ上端値： L_{A5})	建設機械	事業計画地敷地境界及び周辺	工事最盛期 I 期工事： 工事着工後 28～29 か月目 II 期工事： 工事着工後 71 か月目	日本音響学会式 (ASJ CN-Model 2007)により到達 騒音レベルを予測

② 予測方法

a. 予測手順

工事中の建設機械等の稼働により発生する騒音の予測手順を図 5-4-10 に示す。
工事計画を元に工事最盛期を推定し、それを予測時点とした。

そして、予測時点における建設機械等を工事区域内に配置し、発生源を点音源として音の伝搬理論に基づく予測計算を行い、建設機械等からの到達騒音レベルを予測した。

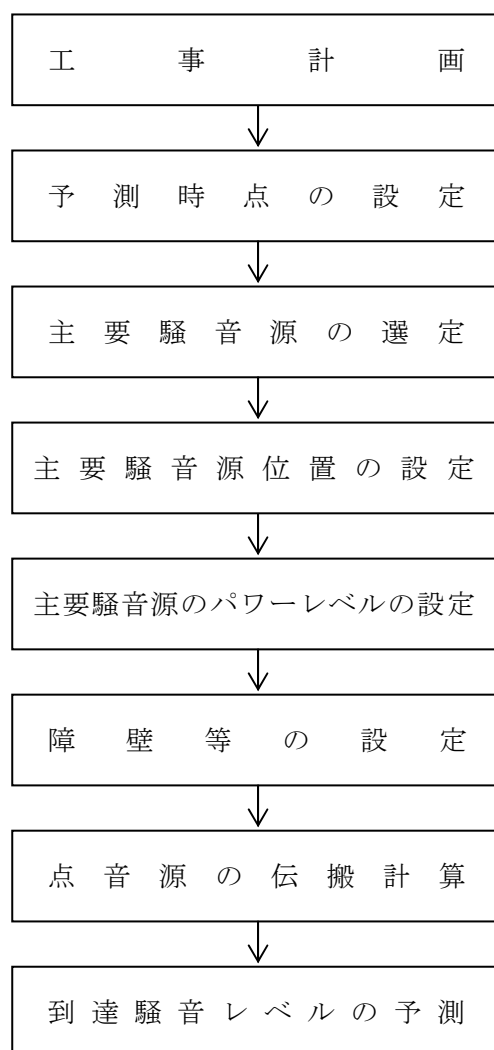


図 5-4-10 建設機械等の稼働により発生する騒音の予測手順

b. 予測モデル

日本音響学会提案の ASJ CN-Model 2007 における機械別予測法を用いて騒音規制法に規定する評価量 (L_{A5}) の予測を行った。

(a) 予測式

機械別予測法による騒音伝搬計算は以下のように与えられる。

$$L_{A,i} = L_{WA,i} - 8 - 20 \log_{10} r_i / r_0 + \Delta L_{d,i} + \Delta L_{g,i}$$

- $L_{A,i}$: i 番目の建設機械の予測点における騒音レベル (デシベル)
- $L_{WA,i}$: i 番目の建設機械の A 特性音響パワーレベル (デシベル)
- r_i : i 番目の建設機械から予測点までの距離 (m)
- r_0 : 基準距離 (= 1 m)
- $\Delta L_{d,i}$: i 番目の建設機械からの回折減衰量 (デシベル)
- $\Delta L_{g,i}$: i 番目の建設機械からの地表面の影響による減衰量 (= 0) (デシベル)

回折減衰量 $\Delta L_{d,i}$ は複数の建設機械の代表スペクトルより得られた次式を用いて算出した。

$$\Delta L_{d,i} = \begin{cases} -10 \log_{10} \delta - 18.4 & \delta \geq 1 \\ -5 \pm \frac{13.4}{\sinh^{-1}(1)} \sinh^{-1}(|\delta|^{0.42}) & -0.069 \leq \delta < 1 \dots\dots (1) \\ 0 & \delta < -0.324 \end{cases}$$

(+ 符号は $\delta < 0$ 、- 符号は $\delta \geq 0$ の場合)

δ : 行路差

(音源から予測地点が見通せない場合は $\delta \geq 0$ 、
見通せる場合は $\delta < 0$)

微少な突起や段差を障壁として扱うと、回折に伴う補正量が過大に計算されてしまうことがある。ここでは、地面の反射による影響も考慮し、インサージョンロスで回折減衰量を与える。

すなわち回折減衰量を次式により求める。

$$\Delta L_{d,i} = \Delta L_{d1} - \Delta L_{d2}$$

ΔL_{d1} : 障壁上端での回折減衰値 (デシベル)
(経路差: $\delta = a + b - r$)

ΔL_{d2} : 障壁下端での回折減衰値 (デシベル)
(経路差: $\delta = -(c + d - r)$)

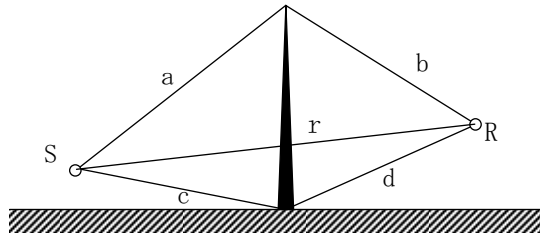


図 5-4-11 回折減衰量を求めるための 2つのパス

また、建設工事現場では、遮音壁としてコンクリートパネル、仮設鉄板などの音響透過損失が十分でない材料が用いられることが多い。このような場合には遮音壁を透過する音の寄与を考慮する必要がある。遮音壁の音響透過損失を考慮した回折減衰量は次式で与えられる。

$$\Delta L_D = -10 \log_{10} (10^{-\Delta L_d/10} + 10^{-R/10})$$

- ΔL_D : 障壁の透過損失を考慮した回折減衰値 (デシベル)
 ΔL_d : 障壁自体の回折減衰量 (デシベル)
 R : 障壁の音響透過損失 (デシベル)

地表面の影響による減衰は 0 とした。

(b) 等価騒音レベルの算出及び合成

各音源からの等価騒音レベルは各機械の稼働時間を考慮し算出し、それらを合成して、建設機械全体からの等価騒音レベルを求めた。

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

$$L_{Aeq, i} = L_{A, i} + 10 \log_{10} (T / T_0)$$

- $L_{Aeq, total}$: 全音源からの等価騒音レベル (デシベル)
 $L_{A, i}$: 各騒音源からの到達騒音レベル (デシベル)
 T : 各騒音源の稼働時間 (秒)
 T_0 : 基準時間 (秒)

(c) 時間率騒音レベルへの変換

等価騒音レベルから 5% 時間率騒音レベルへの変換は次式により求めた。

$$L_{A5, total} = L_{Aeq, i} + \Delta L$$

- $L_{A5, total}$: 全音源からの 5% 時間率騒音レベル (デシベル)
 ΔL : 補正值 (デシベル)

$\Delta L = 6$ デシベルとした。(予測対象時期の工事種別が掘削作業であることから、掘削工における最大の補正值を用いた。)

c. 予測条件

(a) 予測時点

工事計画を元に、各月ごとに稼働する建設機械等の各パワーレベルの合成値及び配置を考慮し、事業計画地敷地境界における騒音が最も大きくなる工事最盛期とし、Ⅰ期工事は工事着工後 28～29 か月目、Ⅱ期工事は 71 か月目を予測時点とした。

月別のパワーレベル合成値を表 5-4-14 に示す。

表 5-4-14 建設機械等のパワーレベル合成値（工事中）

単位：デシベル

着工後月数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
パワーレベル	111	113	116	120	120	120	118	120	118	121
着工後月数	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
パワーレベル	121	120	119	119	120	121	121	121	122	121
着工後月数	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
パワーレベル	121	122	122	122	122	122.8	122	123.1	123.1	122.7
着工後月数	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
パワーレベル	121	121	121	121	122	122	122	121	120	120
着工後月数	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
パワーレベル	120	117	114	111	115	115	116	116	121	120
着工後月数	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
パワーレベル	120	118	118	116	116	118	119	119	117	119
着工後月数	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
パワーレベル	119	120	120	118	118	119	121	122	122.7	122.6
着工後月数	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
パワーレベル	123.1	123.0	123.0	123.0	122.6	122	122	121	121	121
着工後月数	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
パワーレベル	121	121	121	118	118	118	118	113	113	113
着工後月数	91									
パワーレベル	113									

(b) 建設機械等のパワーレベルの設定

予測時点に稼働する建設機械等のパワーレベルについては、その種類、規格に基づき、既存の文献により設定した。

予測時点の騒音源、パワーレベルは表 5-4-15 に示すとおりである。なお、予測上は、工事最盛期に稼働する建設機械（騒音源）がすべて同時稼働するものとした。

表 5-4-15 騒音源のパワーレベル

(Ⅰ期工事：着工後 28・29 か月目)

騒音源	規格	台数	パワーレベル (デシベル)
ラフタークレーン	60t	4	108
ラフタークレーン	25t	4	108
クローラクレーン	120t	8	98
バックホウ	0.7m ³	11	101
バックホウ	0.45m ³	15	101
バックホウ	0.25m ³	8	101
クラムシェル	0.7m ³	5	106
ポンプ車	—	4	107
生コン車	—	16	106

(Ⅱ期工事：着工後 71 か月目)

騒音源	規格	台数	パワーレベル (デシベル)
ラフタークレーン	60t	2	108
ラフタークレーン	25t	3	108
クローラクレーン	120t	4	98
バックホウ	0.45m ³	15	101
バックホウ	0.25m ³	4	101
クラムシェル	0.7m ³	5	106
ポンプ車	—	6	107
生コン車	—	24	106

出典：「ASJ CN-Model 2007」((社) 日本音響学会)

「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック第3版」

((社) 日本建設機械化協会、平成 13 年)

「地域の音環境計画」((社) 日本騒音制御工学会、平成 9 年)

(c) 騒音源及び障壁の配置

騒音源となる建設機械等の配置及び障壁の位置・高さは、図 5-4-12(1)、(2) に示すとおりである。建設機械等については、工事計画に基づき、工事区域内に配置した。

障壁としては敷地境界線に沿って設置する仮囲い及び工事中に事業計画地内に存在する建物を障壁として設定した。



図 5-4-12(1) 騒音源配置図 (I 期工事最盛期)

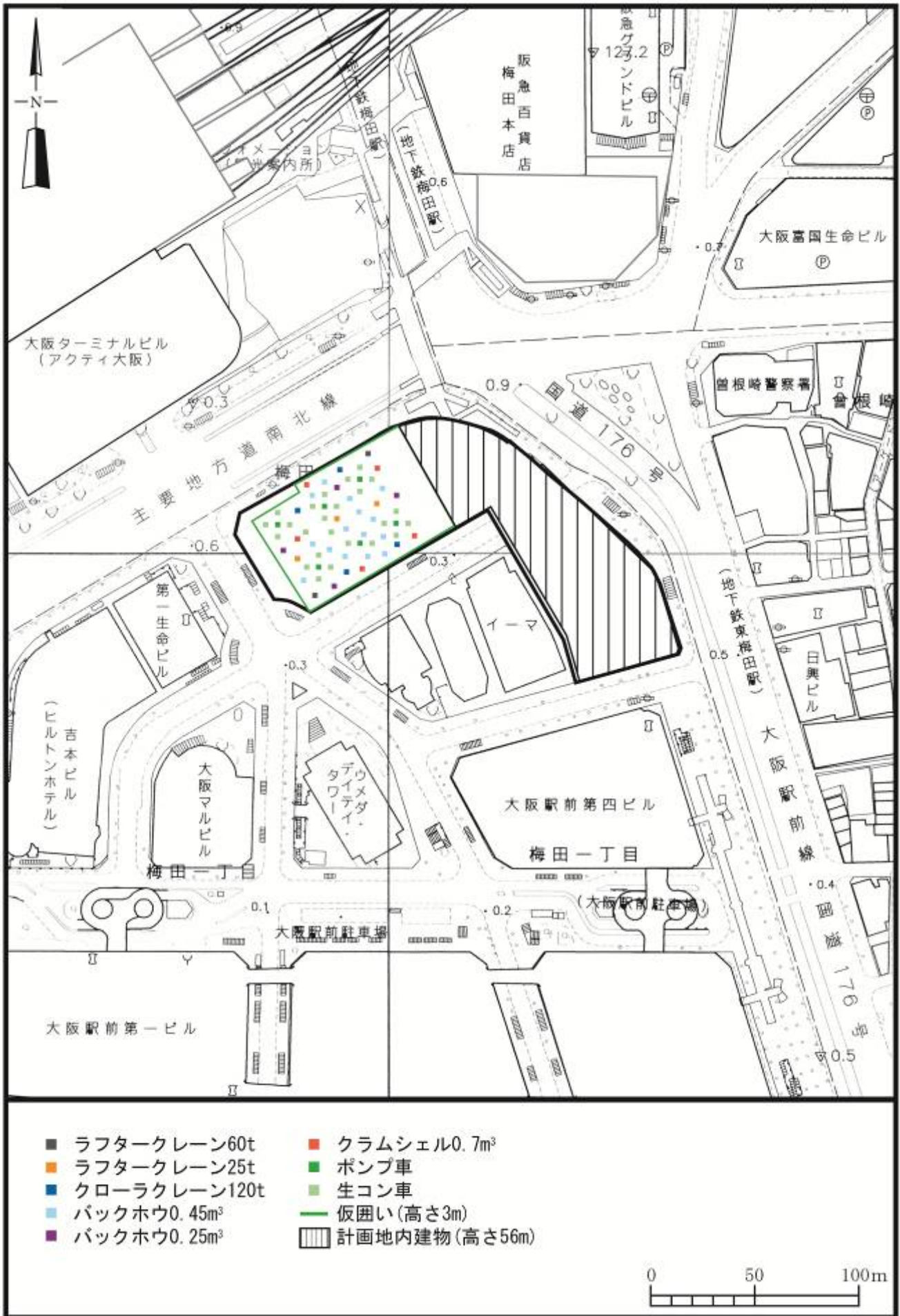


図 5-4-12(2) 騒音源配置図 (Ⅱ期工事最盛期)

③ 予測結果

工事中の建設機械等の稼働により発生する騒音の事業計画地周辺における到達騒音レベルの予測結果を図 5-4-13(1)、(2)に示す。

事業計画地敷地境界での到達騒音レベルは、最大 78 デシベルと予測され、特定建設作業に係る騒音の規制基準値（85 デシベル）を下回っている。

④ 評価

a. 環境保全目標

工事中の建設機械等の稼働により発生する騒音についての環境保全目標は、「環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること」、「騒音規制法、大阪府生活環境の保全等に関する条例に定められた規制基準に適合すること」、「大阪市環境基本計画の目標、方針の達成と維持に支障がないこと」とし、本事業の実施が事業計画地周辺の騒音に及ぼす影響について、予測結果を環境保全目標に照らして評価した。

b. 評価結果

工事の実施にあたっては、工事区域の周囲には遮音壁を兼ねた仮囲いを設置し、建設機械等からの騒音による周辺環境への影響を軽減する計画である。

工事中の建設機械等の稼働により発生する騒音の事業計画地敷地境界での到達騒音レベルは、最大で 78 デシベルと予測され、特定建設作業に係る騒音の規制基準値（85 デシベル）を下回っていた。

なお、予測上は建設機械がすべて同時稼働するという最も影響の大きな場合を想定しているが、実際の工事の実施にあたっては、以下の対策を実施し、建設機械等からの騒音による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画である。

- ・低騒音型の建設機械・工法の採用に努めるとともに、工事の平準化、同時稼働のできる限りの回避、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行等の適切な施工管理を行う。
- ・建物外壁を最後に残して内側から工事を進める。
- ・状況に応じて建物外壁や他建物と隣接している部分はワイヤーソーイングや道路カッターによる縁切りを行い、躯体をブロックで撤去解体する工法等の採用を検討する。

以上のことから、周辺環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていること、事業による影響は、騒音規制法等に定められた規制基準に適合することから、環境保全目標を満足するものと評価する。

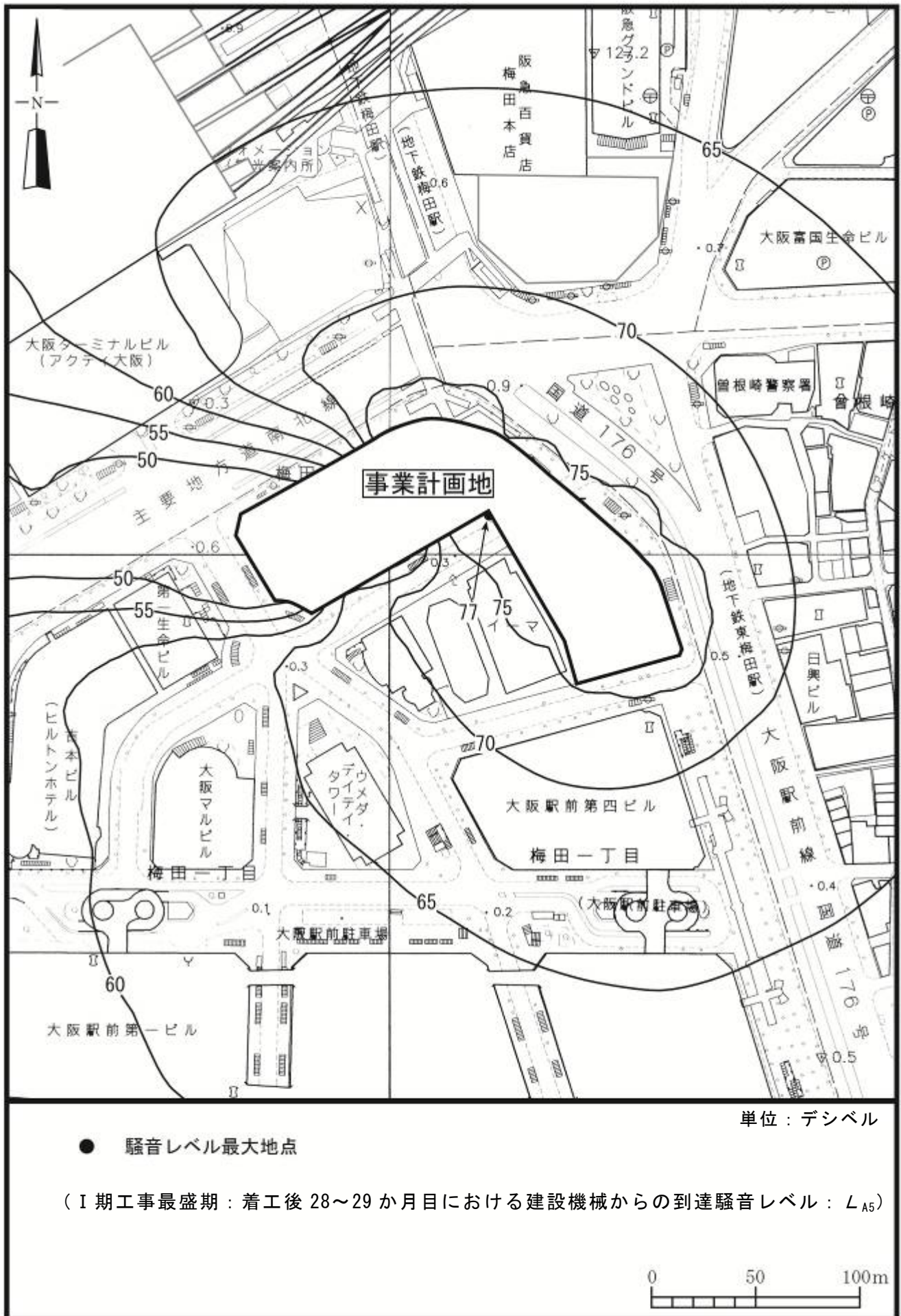


図 5-4-13(1) 建設機械騒音予測結果 (I期工事最盛期)



図 5-4-13(2) 建設機械騒音予測結果 (Ⅱ期工事最盛期)