

5.4 騒音

5.4.1 現況調査

(1) 調査内容

事業計画地周辺における騒音の状況を把握するため、既存資料調査及び現地調査を実施した。

現地調査は、一般環境騒音については事業計画地の敷地境界付近の2地点、道路交通騒音については施設の利用及び工事の実施に伴う関連車両の主要走行ルートのうち、主に住居が存在する道路沿道2地点において等価騒音レベル (L_{Aeq}) を測定した。なお、道路交通騒音の調査地点は交通量の調査地点と同じである。

調査の内容は表 5-4-1 に、現地調査地点の位置は図 5-4-1 に、道路交通騒音調査地点の道路断面は図 5-4-2(1)、(2)に示すとおりである。

表 5-4-1 調査内容

調査対象項目	調査対象範囲・地点	調査対象期間	調査方法
騒音の状況	大阪市	至近年	既存資料調査 ・大阪市環境白書平成28年度版(大阪市、平成28年)
一般環境騒音 ・等価騒音レベル: L_{Aeq}	事業計画地周辺 : 2地点	(平日) ・平成28年 10月4日(火)7時 ~5日(水)7時	現地調査 ・JIS Z8731 「環境騒音の表示・測定方法」
道路交通騒音 ・等価騒音レベル: L_{Aeq}	関連車両主要走行 ルート沿道 : 2地点	(休日) ・平成28年 10月2日(日) 0時~24時	

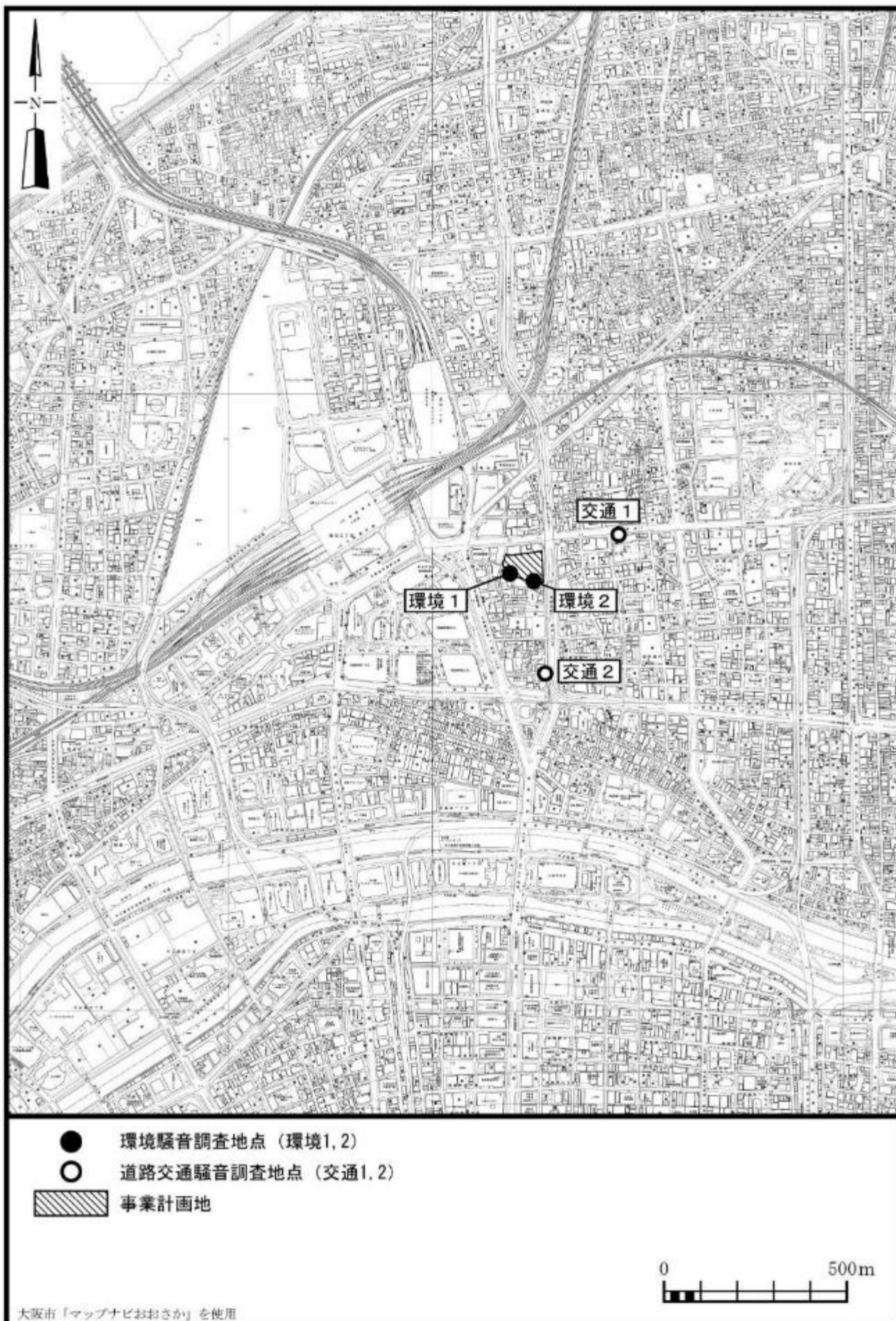


図 5-4-1 現地調査地点

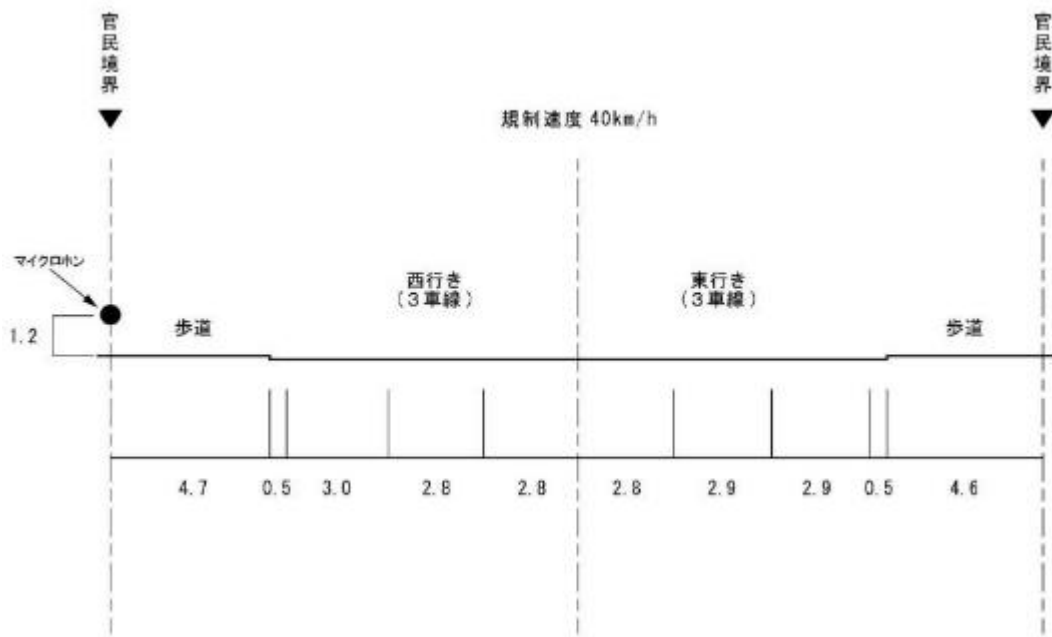


図 5-4-2(1) 道路交通騒音調査地点の道路断面（交通 1）

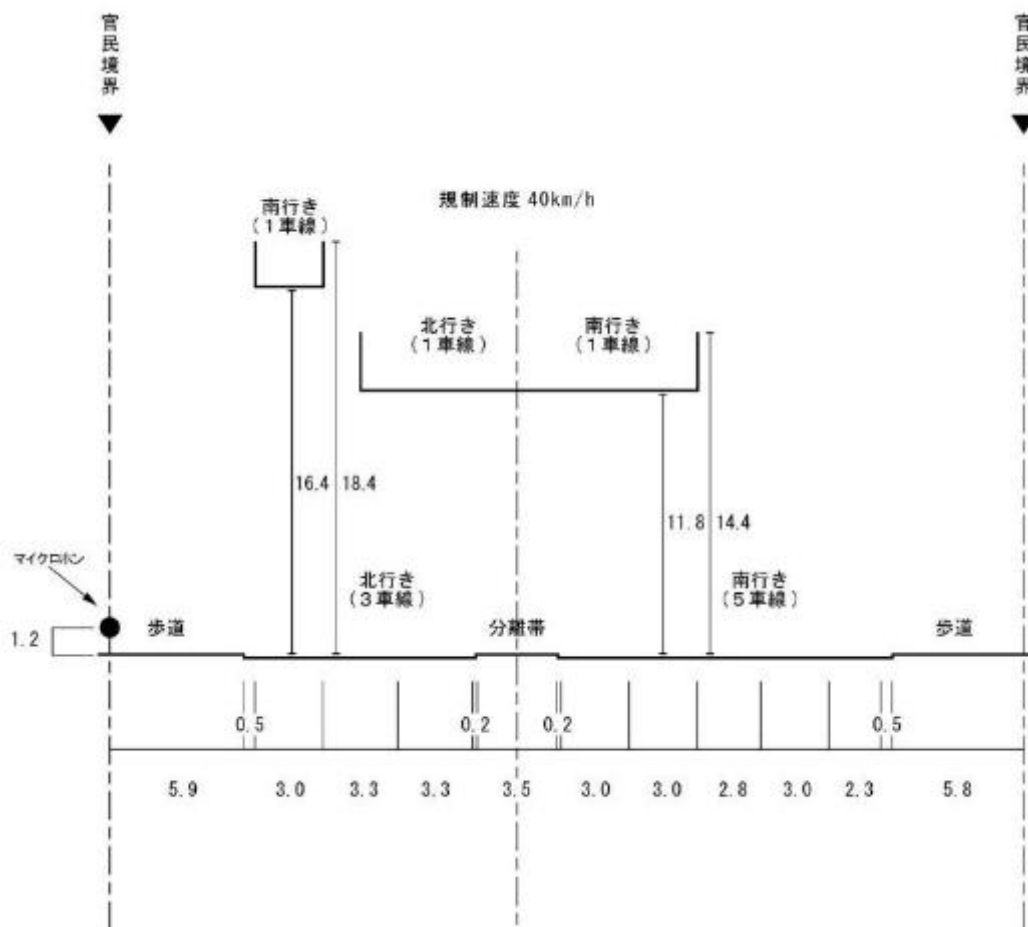


図 5-4-2(2) 道路交通騒音調査地点の道路断面（交通 2）

(2) 調査結果

大阪市の騒音の状況

a . 道路交通騒音

「大阪市環境白書 平成 28 年度版」(大阪市、平成 28 年)によると、平成 27 年度の大阪市内における道路交通騒音レベルは、昼間で 68～71 デシベル(平均 70 デシベル)、夜間で 66～68 デシベル(平均 67 デシベル)となっている。

なお、事業計画地が位置する北区の道路交通騒音の測定結果は、表 5-4-2 に示すとおりである。

表 5-4-2 道路交通騒音の測定結果(平成 27 年度)

対象道路	測定地点	用途地域	測定結果[L_{Aeq}](デシベル)	
			昼間 (6 時～22 時)	夜間 (22 時～翌朝 6 時)
国道 1 号	北区東天満 2-10-7	商業地域	71	68
国道 176 号	北区曾根崎 2-6-6	商業地域	68	66

出典：「大阪市環境白書 平成 28 年度版」(大阪市、平成 28 年)

b . 騒音に係る苦情件数

「大阪市環境白書 平成 28 年度版」(大阪市、平成 28 年)によると、平成 27 年度の騒音に係る苦情件数は 777 件で、全公害苦情件数 1,528 件の 50.9%を占めており、発生源としては、「工事・建設作業」が最も多くなっている。

現地調査

a . 一般環境騒音

一般環境騒音レベルの測定は、「JIS C 1509」に定める「サウンドレベルメーター」を用いた。騒音計のマイクロホンは、事業計画地の境界に設置されている仮囲いによる反射の影響を考慮し、地上 2.8mの高さに固定し、事業計画地方向に向けて設置した。

一般環境騒音の調査結果は、表 5-4-3 に示すとおりである。各地点の等価騒音レベル (L_{Aeq}) の昼間の平均値は 59~61 デシベル、夜間の平均値は 57~60 デシベルであり、環境 1 の平日・休日の昼間で環境基準値以下であったが、それ以外は環境基準値を上回っていた。

表 5-4-3 一般環境騒音調査結果 (等価騒音レベル: L_{Aeq})

単位: デシベル

測定地点	平休	騒音レベル (L_{Aeq})		環境基準値		主要騒音源
		昼間	夜間	昼間	夜間	
環境 1	平日	60	58	60	50	周辺設備、自動車
	休日	59	57			周辺設備、自動車
環境 2	平日	61	60			自動車、周辺設備
	休日	61	60			自動車、周辺設備

注: 騒音レベルは、昼間の時間帯 (6:00~22:00)、夜間の時間帯 (22:00~6:00) の平均値である。

b . 道路交通騒音

道路交通騒音レベルの測定は、「JIS C 1509」に定める「サウンドレベルメーター」を用いた。騒音計のマイクロホンは、地上 1.2mの高さに固定し、道路方向に向けて設置した。道路交通騒音の調査結果は、表 5-4-4 に示すとおりである。

各地点の等価騒音レベル (L_{Aeq}) の昼間の平均値は 66~73 デシベル、夜間の平均値が 64~70 デシベルであり、交通 1 は平日・休日の全ての時間区分で環境基準値以下であったが、交通 2 については平日・休日の全ての時間区分で環境基準値を上回っていた。

表 5-4-4 道路交通騒音調査結果 (等価騒音レベル: L_{Aeq})

単位: デシベル

測定地点	平休	騒音レベル (L_{Aeq})		環境基準値		要請限度値	
		昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
交通 1	平日	66	64	70	65	75	70
	休日	66	64				
交通 2	平日	73	70				
	休日	72	70				

注: 騒音レベルは、昼間の時間帯 (6:00~22:00)、夜間の時間帯 (22:00~6:00) の平均値である。

5. 4. 2 施設の利用に伴う影響の予測・評価

(1) 施設の供用

予測内容

施設の利用に伴う影響として、施設の供用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 5-4-5 に、予測地点の位置は図 5-4-3 に示すとおりである。

施設の屋外設置設備等を対象とし、事業計画地敷地境界 2 地点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。

予測時点は施設供用時、予測高さは地上 1.2m とし、高さ方向についても予測した。

表 5-4-5 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
施設の供用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}	給排気、室外機等	事業計画地敷地境界 ：2 地点	施設供用時	回折減衰等による減衰を考慮した伝播理論計算式により予測

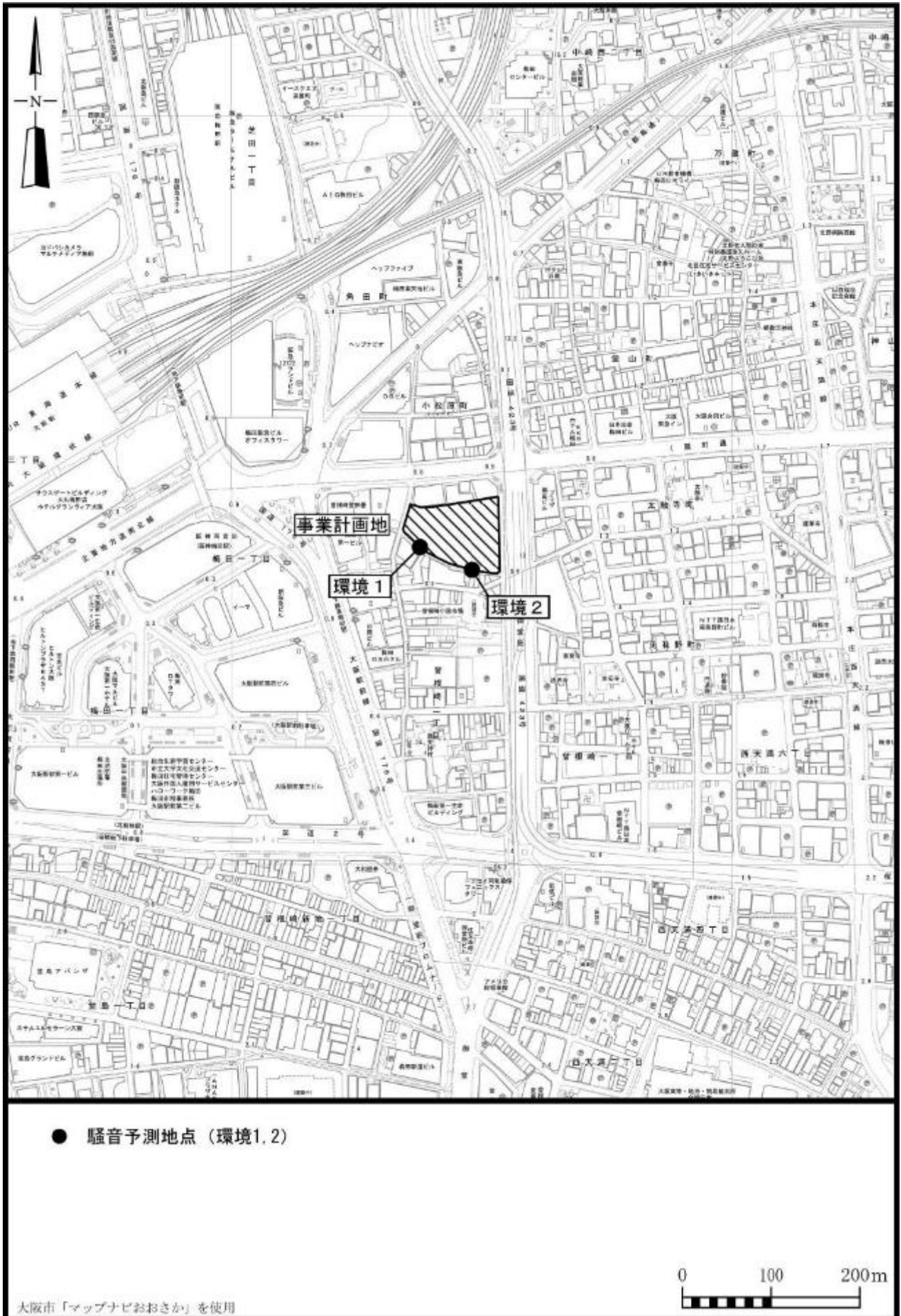


図 5-4-3 施設供用時騒音影響予測地点

予測方法

a. 予測手順

施設の供用により発生する騒音の予測手順を図 5-4-4 に示す。

設備から発生する騒音について、設備計画を元にこれらの配置及びパワーレベル等を設定した。

また、事業計画地内で発生する変動騒音についても騒音レベル等を考慮して選定した。

そして、発生源を点音源として音の伝播理論に基づく予測計算を行い、到達騒音レベルを予測した。

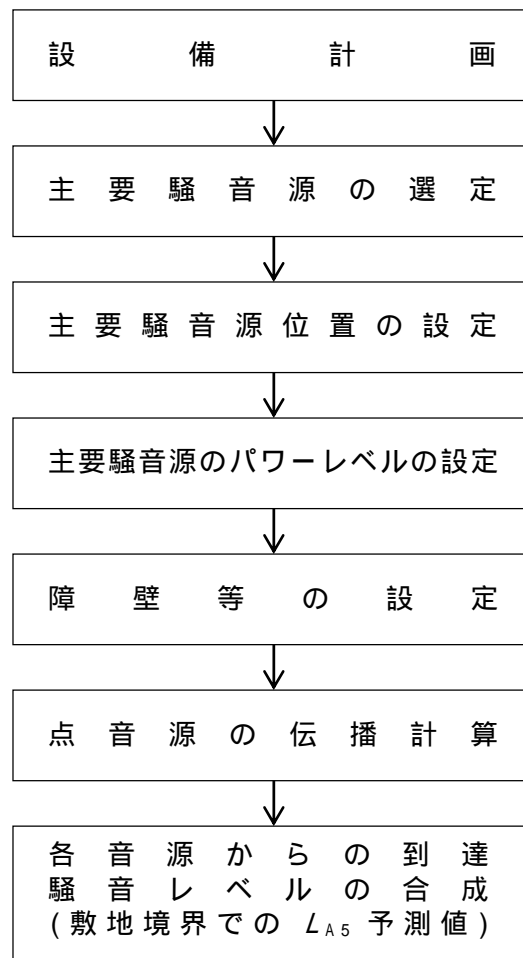


図 5-4-4 施設の供用により発生する騒音の予測手順

b . 予測モデル

(a) 施設からの騒音の予測式 (自動車走行騒音を除く)

各予測地点への到達騒音レベル予測式としては、距離による減衰、障壁による回折減衰、空気分子の吸収による減衰を考慮した形で表される次式を用いた。

$$L_{PA,i} = P\#L_{PA,i} - 20 \log_{10} r - 8 - A_e$$

$L_{PA,i}$: 到達騒音レベル	(デシベル)
$P\#L_{PA,i}$: 屋外音源パワーレベル	(デシベル)
r	: 音源・受音点間距離	(m)
A_e	: 超過減衰量	(デシベル)

距離の逆二乗則で表されるエネルギーの拡がりによる減衰以外の減衰量を超過減衰量 (A_e) といい、独立した次の各要素から構成される。

$$A_e = A_{e1} + A_{e2} + A_{e3} + A_{e4}$$

A_{e1}	: 障壁等による回折減衰量
A_{e2}	: 空気分子の吸収減衰量
A_{e3}	: 地表の吸収減衰量
A_{e4}	: 気象条件による減衰量

ア . 障壁等による回折減衰量

音源と受音点との間に障壁や建物が存在する場合は、音は騒音伝搬の過程において音波の回折により減衰する。

音波の回折による減衰については、障壁を半無限障壁と見なし、図 5-4-5 に示す前川の実験チャートを関数近似した次式を用いた。

$$A_{e1} = \begin{cases} 10 \log_{10} N + 13 & N \geq 1 \\ 5 \pm \frac{8}{\sinh^{-1}(1)} \sinh^{-1}(|N|^{0.485}) & -0.324 \leq N < 1 \\ \left(\begin{array}{l} + \text{符号は } N \geq 0, - \text{符号は } N < 0 \text{ の場合} \\ 0 \end{array} \right) & N < -0.324 \end{cases}$$

N : フレネル数 $N = 2 \sqrt{\frac{h}{\lambda}} / \Delta L$ (λ : 波長, ΔL : 経路差)
 (音源から予測地点が見通せない場合は $N \geq 0$ ($\Delta L \geq 0$),
 見通せる場合は $N < 0$ ($\Delta L < 0$))

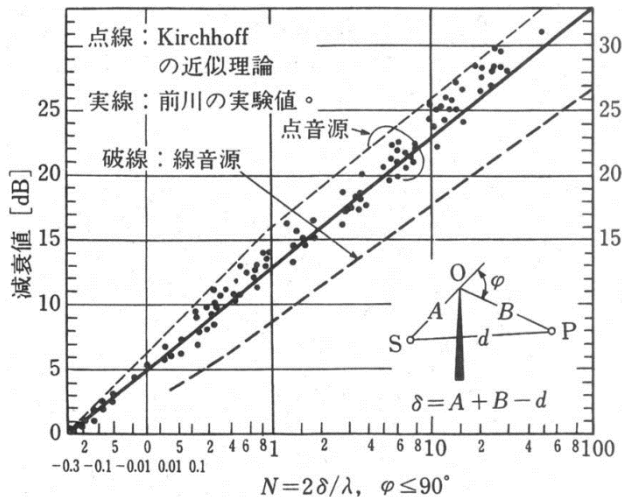


図 5-4-5 自由空間の半無限障壁による減衰値

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ることがある。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 (A_{e1}) を次式により求める。

$$A_e = L_1 - L_2$$

L_1 : 障壁上端での回折減衰値 (デシベル)
(経路差: $= a + b - r$)

L_2 : 障壁下端での回折減衰値 (デシベル)
(経路差: $= -(c + d - r)$)

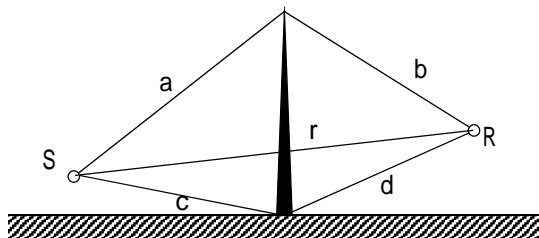


図 5-4-6 回折減衰量を求めるための2つのパス

イ．空気分子の吸収減衰量

本予測においては、空気分子の吸収による減衰は考慮せず、減衰量については $A_{e2} = 0$ とした。

ウ．地表面の吸収による減衰量

本予測においては、地表面の吸収による減衰は考慮せず、減衰量については $A_{e3} = 0$ とした。

エ．気象条件による減衰量

本予測においては、標準的な気象条件を対象とし、気象条件による減衰量については $A_{e4} = 0$ とした。

(b) 施設からの騒音の予測式 (自動車走行騒音)

自動車走行騒音の予測式は次式を用いた。

$$L_{pA,i} = L_{WA} - 8 - 20 \log_{10} r_i + L_{d,i} + L_{g,i}$$

$L_{pA,i}$: i 番目の区間を通過する車両による予測地点における騒音レベル (デシベル)

L_{WA} : 車両走行騒音の A 特性音響パワーレベル (デシベル)

r_i : i 番目の区間を通過する車両から予測地点までの距離 (m)

$L_{d,i}$: i 番目の区間を通過する車両に対する回折効果に関する補正量 (デシベル)

$L_{g,i}$: i 番目の区間を通過する車両に対する地表面効果に関する補正量 (デシベル)

($L_{g,i} = 0$ デシベルとした。)

回折効果による補正量は、日本音響学会式 (ASJ RTN-Model 2013) に示された次式を用いた。ただし、係数 C_{spec} については密粒舗装 (=0.85) として計算を行った。

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

(c) 到達騒音レベルの合成

各音源からの到達騒音レベルの合成は次式を用いた。

$$L_t = 10 \log_{10} (10^{L_i/10})$$

L_t : 全音源からの総合到達騒音レベル (デシベル)

L_i : 各点音源からの到達騒音レベル (デシベル)

c. 予測条件

(a) 空調設備等のパワーレベルの設定

予測の対象とした騒音発生源は屋外に設置される室外機等とした。各騒音発生源のパワーレベル、設置台数を表 5-4-6(1)、(2)に示す。パワーレベルについては、メーカー提供値等により設定した。なお、これらの設備からの騒音は、定常音である。

表 5-4-6(1) 空調設備等のパワーレベル

設備名称	パワーレベル (デシベル)	台数	稼働時間
室 外 機	47.0	1	0時～24時
	57.0	2	8時～22時
		2	0時～24時
	58.0	1	8時～22時
	59.0	1980	0時～24時
	61.0	5	8時～22時
		45	0時～24時
	62.0	277	0時～24時
	64.0	3	
	65.0	7	
	65.5	2	
	66.0	28	
	66.5	2	
	67.0	36	
	68.0	2	
	68.1	266	
	69.0	1	
	70.0	341	0時～24時
	71.0	1	
	72.0	136	8時～22時
	73.0	3	
	73.5	2	
	75.0	128	
76.0	2		
76.5	2		

表 5-4-6(2) 空調設備等のパワーレベル

設備名称	パワーレベル (デシベル)	台数	稼働時間
ガ ラ リ	44.0	3	0時～24時
	48.2	1	
	52.4	1	8時～22時
	54.0	2	0時～24時
	54.5	5	
	55.7	5	
	55.9	1	
	57.5	3	
	59.5	6	
	59.8	1	
	63.0	4	8時～20時
7		8時～22時	
17		0時～24時	
給 排 気	78.5	1	0時～24時
	80.0	1	
	83.0	1	
	83.5	1	
	85.0	1	
	87.0	1	
給 湯 器	63.0	14	8時～22時

(b) 自動車走行騒音の音源設定

事業計画地内駐車場に出入りする来場車両（小型車）及び荷捌き車両（大型車）による走行音のパワーレベルは、自動車工学に基づくパワーレベル式により算出し、小型車については81.8デシベル、大型車については93.4デシベルとした。なお、場内の走行速度は20km/hとした。

1日あたりの事業計画地内駐車場に出入りする車両の台数は、表5-4-7に示すとおりである。

表 5-4-7 1日あたりの車両台数

単位：台

	平日				休日			
	来場		退場		来場		退場	
	小型	大型	小型	大型	小型	大型	小型	大型
朝 (6時～8時)	3	0	6	0	3	1	6	2
昼間 (8時～18時)	111	9	105	10	243	8	196	4
夕 (18時～21時)	17	1	21	0	49	0	58	2
夜間 (21時～6時)	9	0	8	0	10	0	45	1

(c) 騒音源及び障壁の配置

騒音源となる室外機等及び障壁として考慮した建物の配置は、図5-4-7に示すとおりである。