

6.4 騒音

本事業の実施により、工事中は建設機械の稼働及び工事用車両の走行、供用時は建築物の供用及び関係車両の走行が、周辺地域の生活環境に影響を及ぼすおそれがあります。本事業の工事期間中及び供用時に生じる騒音による影響を把握するために、調査、予測及び評価を行いました。

以下に調査、予測、評価等の概要を示します。

【騒音の環境影響評価の概要】

区分	結果等の概要	参照頁
調査結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> 対象事業実施区域の一般環境騒音 (L_{Aeq}) は、昼夜を通じて、50～53dB でした。また、対象事業実施区域周辺の道路交通騒音 (L_{Aeq}) は、昼夜を通じて、58～74dB でした。 	p. 6. 4-6
環境保全目標	<ol style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働に伴う騒音 <ul style="list-style-type: none"> 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である 85dB 以下とすること 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音 <ul style="list-style-type: none"> 現在の状況から、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと 建築物の供用に伴う騒音 <ul style="list-style-type: none"> 事業所において発生する騒音の許容限度（近隣商業地域等の夜間の値）の 50dB 以下とすること 関係車両の走行に伴う道路交通騒音 <ul style="list-style-type: none"> 現在の状況から、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと 	p. 6. 4-10
予測結果の概要	<ol style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働に伴う騒音 <ul style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働に伴って生じる騒音が最も大きくなると考えられる工事開始後 20 ヶ月目において、騒音レベル (L_{A5}) の最大値は、対象事業実施区域の北側境界付近において 76dB と予測します。 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音 <ul style="list-style-type: none"> 本事業の工事用車両（大型車）の走行台数が最大になると考えられる工事開始後 10 ヶ月目の道路交通騒音レベル (L_{Aeq}) は、工事用車両の主要走行ルート上において最大で 74dB、このうち、本事業の工事用車両の走行による道路交通騒音レベルの増加分は、いずれの地点においても 1dB 未満と予測します。 建築物の供用に伴う騒音 <ul style="list-style-type: none"> 計画建築物の供用時に設備機器の稼働によって生じる騒音レベル (L_{A5}) の最大値は、対象事業実施区域の北西側境界付近において 49dB と予測します。 関係車両の走行に伴う道路交通騒音 <ul style="list-style-type: none"> 計画建築物の供用時における交通量による道路交通騒音レベル (L_{Aeq}) は、最大で昼間 74dB、夜間 72dB と予測します。このうち、本事業の関係車両による道路交通騒音レベルの増加分は、いずれの地点においても 1dB 未満と予測します。 	p. 6. 4-15 ～ p. 6. 4-16, p. 6. 4-23, p. 6. 4-29 ～ p. 6. 4-30, p. 6. 4-34
環境保全措置の概要	<ol style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働に伴う騒音 <ul style="list-style-type: none"> 最新の低騒音型建設機械の採用に努めます。 建設機械の使用に際しては、点検・整備を十分行います。 工事計画の策定に当たっては、工事の平準化に努め、建設機械の集中稼働を回避します。 工事関係者に対して、建設機械のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかしや急加速等の高負荷運転をしないための指導・教育を徹底します。 工事区域境界には仮囲いを設置します。 	p. 6. 4-17

区分	結果等の概要	参照頁
環境保全 措置の概要 (続き)	<p>2) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両の使用に際しては、点検・整備を十分行います。 ・工事用車両が特定の日や時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。 ・工事用車両の運転者に対して、規制速度、走行ルートへの厳守、アイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかし、過積載や急加速等の高負荷運転をしないための指導・教育を徹底します。 <p>3) 建築物の供用に伴う騒音</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設備の点検・整備を定期的実施します。 <p>4) 関係車両の走行に伴う道路交通騒音</p> <ul style="list-style-type: none"> ・居住者に対しては、契約に際して、周辺道路の利用上の配慮事項を重要事項説明書を用いて十分説明し、地域との共存を促します。 ・商業施設等の契約に際しては、商業施設等の従業員に対し、通勤時や業務の移動等において可能な限り公共交通機関の利用を促すよう、重要事項説明書を用いて十分説明し、協力を促します。 	p. 6. 4-23, p. 6. 4-29, p. 6. 4-35
評 価	<p>1) 建設機械の稼働に伴う騒音</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設機械の稼働に伴う騒音レベル(L_{A5})の予測結果は最大で76dBであり、環境保全目標「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である85dB以下とすること」は達成され则认为ます。 ・なお、工事に際しては、低騒音型建設機械の採用、建設機械の集中稼働の回避など、建設機械の稼働により生じる騒音の一層の影響低減に努めます。 <p>2) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両の走行に伴う道路交通騒音レベル(L_{Aeq})の予測結果は、工事用車両の主要走行ルート上において最大で74dBであり、本事業の工事用車両の走行による道路交通騒音レベルの増加分は1dB未満であることから、環境保全目標「現在の状況から、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと」は達成され则认为ます。 ・なお、工事に際しては、工事用車両の計画的な運行管理を行うとともに、工事用車両の運転者に対する指導・教育を徹底すること等により、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の一層の影響低減に努めます。 <p>3) 建築物の供用に伴う騒音</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建築物の供用（設備機器の稼働）に伴う騒音レベル(L_{A5})の予測結果は最大で49dBであることから、環境保全目標「事業所において発生する騒音の許容限度（近隣商業地域等の夜間の値）の50dB以下とすること」は達成され则认为ます。 ・なお、本事業では、設備の整備・点検を定期的実施し、異常音等を発生させないように配慮していきます。 <p>4) 関係車両の走行に伴う道路交通騒音</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画建築物の供用時における道絡交通騒音レベル(L_{Aeq})の予測結果は、関係車両の主要走行ルート上において最大で昼間74dB、夜間72dBであり、本事業の関係車両による道絡交通騒音レベルの増加分は1dB未満であることから、環境保全目標「現在の状況から、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと」は達成され则认为ます。 ・なお、居住者に対しては、契約に際して、周辺道路の利用上の配慮事項を重要事項説明書を用いて十分説明し、地域との共存を促します。また、商業施設等の契約に際しては、商業施設等の従業員に対し、通勤時や業務の移動等において可能な限り公共交通機関の利用を促すよう、重要事項説明書を用いて十分説明し、関係車両の走行に伴う道路交通騒音の影響の一層の低減に努めます。 	p. 6. 4-17, p. 6. 4-24, p. 6. 4-29, p. 6. 4-35

※調査、予測、評価等の詳細は、右欄の参照頁でご確認ください。

6.4.1 調査

1) 調査項目

調査項目は、以下に示すとおりです。

- (1) 騒音の状況
- (2) 地形・工作物の状況
- (3) 土地利用の状況
- (4) 騒音の主要な発生源の状況
- (5) 関係法令、計画等

2) 調査方法

(1) 騒音の状況

現地調査の調査方法は、表 6.4-1に示すとおり、「騒音に係る環境基準について」（平成10年9月30日、環境庁告示第64号）に定める方法を基本として実施しました。調査に使用した機器は、表 6.4-2に示すとおりです。

なお、道路交通騒音調査と同時に、断面自動車交通量調査を行いました。

表 6.4-1 調査方法（現地調査）

項目	方法
騒音レベル	調査は、計量法第71条の条件に合格した「普通騒音計」を使用してJIS Z 8731「環境騒音の表示・測定方法」に準拠しました。 測定機器については、マイクロホンを地上高1.2mに設置し、騒音計の周波数重み特性をA特性に、時間重み特性をF (FAST) に設定して24時間の連続測定としました。

表 6.4-2 使用測定機器

項目	機器名	メーカー	型式	測定範囲
騒音レベル	積分型 普通騒音計	リオン（株）	NL-42	周波数範囲：20～8000Hz レベル範囲：25～138dB（A特性）

(2) 地形・工作物の状況

地形図等の既存資料の収集・整理及び現地踏査により調査しました。

(3) 土地利用の状況

地形図、都市計画図、土地利用現況図等の既存資料の収集・整理及び現地踏査により調査しました。

(4) 騒音の主要な発生源の状況

土地利用現況図、道路交通センサス等の既存資料の収集・整理及び現地踏査により調査したほか、自動車断面交通量を測定しました。

(5) 関係法令、計画等

以下に示す関係法令等の内容を整理しました。

- ・「環境基本法」
- ・「騒音規制法」
- ・「横浜市生活環境の保全等に関する条例」
- ・「横浜市環境管理計画」

3) 調査地域・地点

既存資料調査の調査地域は、対象事業実施区域及びその周辺としました。

騒音の状況及び騒音の主要な発生源の状況に係る現地調査地点は、図6.4-1に示すとおりです。

一般環境騒音は対象事業実施区域近傍の1地点、道路交通騒音及び自動車交通量は工車用車両及び関係車両の走行が想定される4地点で行いました。

4) 調査時期

騒音の状況及び騒音の主要な発生源の状況に係る現地調査の実施日時は、表 6.4-3に示すとおりです。

表 6.4-3 調査日時（現地調査）

項目	地点名	日時
一般環境騒音	No.1：神奈川一丁目 (対象事業実施区域近傍)	平成27年5月19日(火)19:00～5月20日(水)19:00
道路交通騒音 自動車交通量	No.2：新町7丁目 (一般国道15号)	平成27年5月19日(火)19:00～5月20日(水)19:00
	No.3：東神奈川一丁目 (市道)	
	No.4：神奈川二丁目 (一般国道15号・ 高速神奈川1号横羽線) No.5：橋本町2丁目 (市道)	平成28年9月5日(月)19:00～9月6日(火)19:00

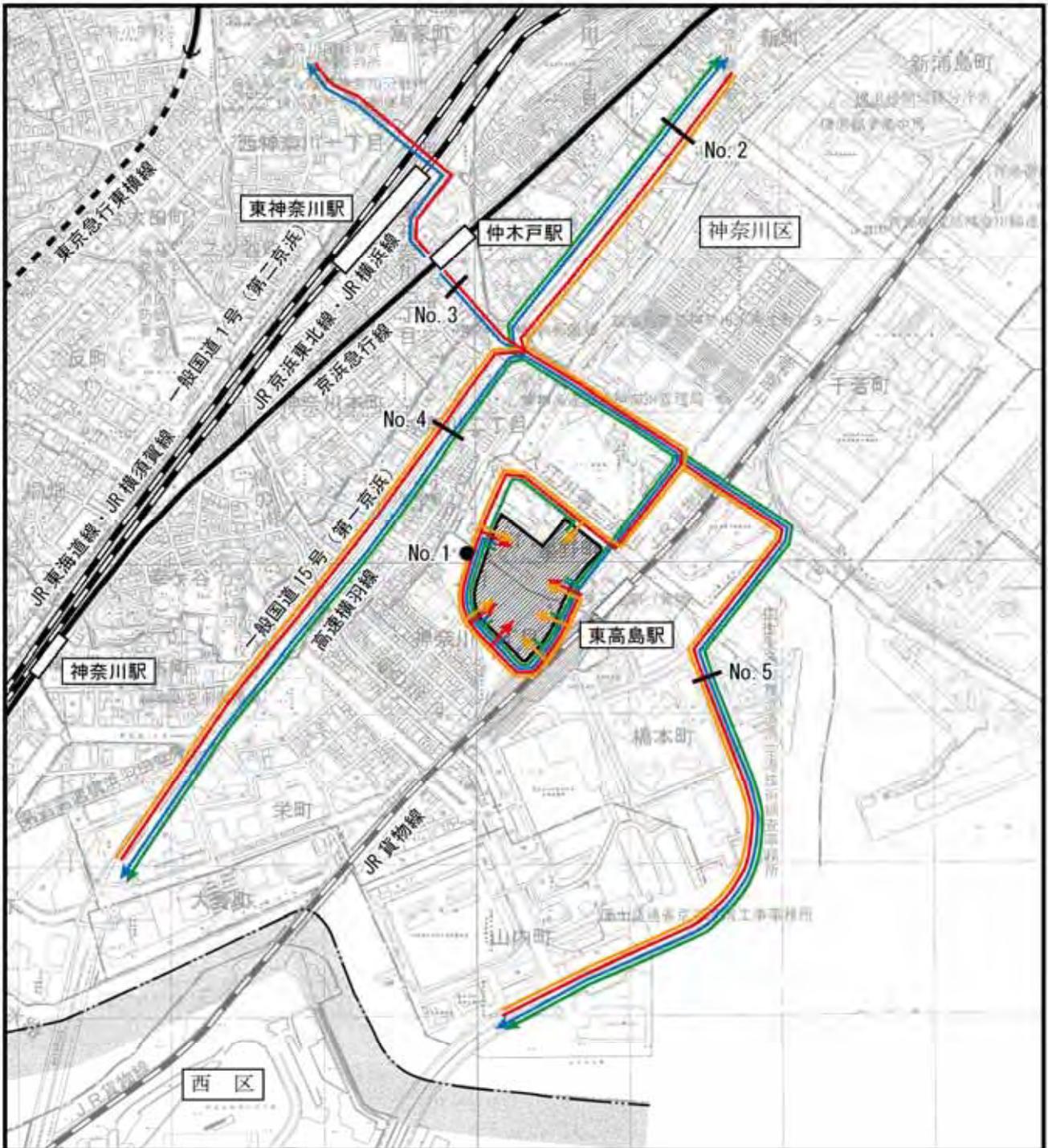


図 6.4-1 騒音に係る調査地点位置図

凡 例

-  : 対象事業実施区域
-  : 区 界
-  : 一般環境騒音調査地点
-  : 道路交通騒音・自動車交通量調査地点
-  : 工事用車両走行ルート (入)
-  : 工事用車両走行ルート (出)
-  : 関係車両走行ルート (入)
-  : 関係車両走行ルート (出)

注) 工事ゲート位置は今後変更される可能性があります。



5) 調査結果

(1) 騒音の状況

一般環境騒音及び道路交通騒音の調査結果は、表 6.4-4(1)～(2)に示すとおりです。

対象事業実施区域の一般環境騒音(L_{Aeq})は、昼夜を通じて、50～53dBでした。また、対象事業実施区域周辺の道路交通騒音(L_{Aeq})は、昼夜を通じて、58～74dBでした。

調査結果の詳細は、資料編 (p. 資3.2-2～6参照) に示すとおりです。

表 6.4-4(1) 一般環境騒音調査結果(現地調査)

単位: dB

地点名	用途地域	地域の 類型	時間の 区分	L _{Aeq}	環境基準 との適合	環境基準
No. 1: 神奈川一丁目 (対象事業実施区域近傍)	工業地域	C	昼間	53	○	60以下
			夜間	50	○	50以下

注) 時間の区分: 昼間6～22時、夜間22～6時

表 6.4-4(2) 道路交通騒音調査結果(現地調査)

単位: dB

地点名	用途地域	地域の 類型	車線数	時間の 区分	L _{Aeq}	環境基準 との適合	環境基準
No. 2: 新町7丁目 (一般国道15号)	商業地域	C	7	昼間	72	×	70以下
				夜間	71	×	65以下
No. 3: 東神奈川一丁目 (市道)	商業地域	C	4	昼間	66	○	70以下
				夜間	63	○	65以下
No. 4: 神奈川二丁目 (一般国道15号・高速 神奈川1号横羽線)	商業地域	C	12 15号 : 6 出入口 : 2 高架 : 4	昼間	74	×	70以下
				夜間	72	×	65以下
No. 5: 橋本町2丁目 (市道)	工業 専用地域	—	2	昼間	62	—	—
				夜間	58	—	—

注) 時間の区分: 昼間6～22時、夜間22～6時

(2) 地形・工作物の状況

対象事業実施区域周辺は、標高10m未満のほぼ平坦な地形となっています。対象事業実施区域の一部は現在水域であり、また北側には運河が位置します。

(3) 土地利用の状況

対象事業実施区域の用途地域は工業地域に指定されています。対象事業実施区域の一部は現在水域となっているほか、駐車場、自動車整備や運輸関連の事業所等の施設が立地しています。

対象事業実施区域の西から南には近隣商業地域に指定されている地域が近接しており、低層住宅が立地しています。また、対象事業実施区域の北西、首都高速道路1号横羽線、一般国道15号沿道は商業地域に指定され、中高層建築物が立ち並び、事業所や住宅として利用されています。対象事業実施区域の南東側には、JR貨物線を挟んで横浜コットンハーバー地区の高層マンション等が立地します。

(4) 騒音の主要な発生源の状況

対象事業実施区域周辺における主要な騒音の発生源としては、主要幹線道路である高速神奈川1号横羽線、一般国道15号などを走行する自動車が挙げられます。

(5) 関係法令、計画等

ア. 「環境基本法」(平成5年11月19日法律第91号)

「環境基本法」に基づき、表 6.4-5(1)～(3)に示すとおり、騒音に係る環境基準が定められています。対象事業実施区域の類型はC類型(工業地域)に該当します。

表 6.4-5(1) 騒音に係る環境基準

地域の類型	基準値	
	昼間(6時～22時)	夜間(22時～6時)
AA	50 dB以下	40 dB以下
A及びB	55 dB以下	45 dB以下
C	60 dB以下	50 dB以下

注) 地域の類型

AA：療養施設、社会福祉施設等が集合して設置される地域など特に静穏を要する地域

A：専ら住居の用に供される地域

B：主として住居の用に供される地域

C：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

表 6.4-5(2) 騒音に係る環境基準(道路に面する地域)

地域の区分	基準値	
	昼間(6時～22時)	夜間(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	60 dB以下	55 dB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	65 dB以下	60 dB以下

注) 車線とは、1縦列の自動車が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線部分を指します。

表 6.4-5(3) 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(6時～22時)	夜間(22時～6時)
70 dB以下	65 dB以下
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(昼間にあつては45dB以下、夜間にあつては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を指します。

(市町村道にあつては4車線以上の区間に限る)

注2) 幹線交通を担う道路に近接する空間：次の車線数の区分に応じ道路端からの距離によりその範囲が特定されます。

- ・2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路：15メートル
- ・2車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路：20メートル

イ. 「騒音規制法」(昭和43年6月10日法律第98号)

本法は、工場及び事業場における事業活動並びに建設工事に伴って発生する相当範囲にわたる騒音について必要な規制を行うとともに、自動車騒音に係る許容限度を定めること等により、生活環境を保全し、国民の健康の保護に資することが目的とされています。法律では都道府県知事等が、特定建設作業に伴う騒音に係る規制地域等の設定や、自動車騒音の規制についても許容限度の限度値を定めるよう決められています。

なお、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は、表 6.4-6に示すとおりです。

表 6.4-6 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

特定建設作業	1 くい打機、くい抜機又はくい打くい抜機を使用する作業（もんけん（人力）又は圧入式くい打くい抜機を使用する作業並びにくい打機をアースオーガと併用する作業を除く。） 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）（電動機以外の原動機を用いるものであつて、その原動機の定格出力が15kW以上のものに限る。） 5 コンクリートプラント又はアスファルトプラントを設けて行う作業（混練機の混練量がコンクリートプラントは0.45m ³ 以上、アスファルトプラントは200kg以上のものに限る。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 バックホウを使用する作業（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80kW以上のものに限る） 7 トラクターショベルを使用する作業（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70kW以上のものに限る。） 8 ブルドーザーを使用する作業（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40kW以上のものに限る。）
基準	①②特定建設作業の作業場の敷地境界線で85dBを超えない
一日の開始及び終了	①7時～19時の時間内、②6時～22時の時間内
一日の作業時間	①10時間を超えない、②14時間を超えない
作業日数	①②連続して6日を超えない
作業日	①②月曜日～土曜日（日曜及びその他の休日でない）

注)①1号区域：

- 住居系地域・近隣商業地域・商業地域・準工業地域・市街化調整区域の全域
- 工業地域のうち次に掲げる施設の敷地の境界線から80mまでの区域
 - (ア) 学校 (イ) 保育所 (ウ) 病院及び診療所等
 - (エ) 図書館 (オ) 特別養護老人ホーム (カ) 幼保連携型認定こども園

②2号区域：

- 工業地域のうち1号区域以外の区域

ウ. 「横浜市生活環境の保全等に関する条例」(平成14年12月25日横浜市条例第58号)

本条例は、事業所の設置についての規制、事業活動及び日常生活における環境の保全のための措置その他の環境への負荷の低減を図るために必要な事項を定めることにより、現在及び将来の世代の市民の健康で文化的な生活環境を保全することを目的としています。

本条例では、事業所において発生する騒音の許容限度について、表 6.4-7に示すとおり定められています。

表 6.4-7 事業所において発生する騒音の許容限度

地域	時間		
	午前8時から 午後6時まで	午前6時から 午前8時まで 及び 午後6時から 午後11時まで	午後11時から 午前6時まで
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	50 dB	45 dB	40 dB
第一種住居地域 第二種住居地域 準住居地域	55 dB	50 dB	45 dB
近隣商業地域 商業地域 準工業地域	65 dB	60 dB	50 dB
工業地域	70 dB	65 dB	55 dB
工業専用地域	75 dB	75 dB	65 dB
その他の地域	55 dB	50 dB	45 dB

エ. 「横浜市環境管理計画」(横浜市、平成 27 年 1 月改定)

「横浜市環境管理計画」は、環境に関する横浜市の計画・指針等を束ねる総合計画として策定されています。

計画の中でまとめられている騒音に関する取組等は、表 6.4-8に示すとおりです。

表 6.4-8 「横浜市環境管理計画」における環境目標等

2025年度 までの 環境目標	市民が振動による不快感がなく、静かな音環境の中で快適に過ごしています。	
達成状況の 目安となる 環境の状況	項目	改善指標 (～2017年度)
	騒音	騒音に係る環境基準への適合。 《各地域等における環境基準の指定の考え方は以下のとおり》 ○一般環境(市民の住居を主とする地域)においては、地域類型「A及びB型」を適用する。地域類型Cにおいても、より厳しい「A及びB型」を適用する。 ※地域類型 A:専ら住居の用に供される地域 B:主として住居の用に供される地域 C:相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域 ○ただし、道路に面する地域及び新幹線鉄道騒音については、「道路に面する地域の環境基準」及び「新幹線鉄道騒音に係る環境基準」をそれぞれ適用する。 ○なお、航空機騒音、新幹線鉄道を除く鉄道騒音、建設作業騒音にはこれらの基準は適用しない。
	※達成指標 (～2025年度)は、2017年度までの達成状況の評価により検証します。	

6.4.2 環境保全目標の設定

騒音に係る環境保全目標は、表 6.4-9に示すとおり設定しました。

表 6.4-9 環境保全目標(騒音)

区分	環境保全目標
【工事中】 ・建設機械の稼働	・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である85dB以下とすること
【工事中】 ・工事用車両の走行	・現在の状況から、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと
【供用時】 ・建築物の供用	・事業所において発生する騒音の許容限度（近隣商業地域等の夜間の値）の50dB以下とすること
【供用時】 ・関係車両の走行	・現在の状況から、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと

6.4.3 予測及び評価等

1) 建設機械の稼働に伴う騒音

(1) 予測項目

予測項目は、建設機械の稼働に伴う騒音としました。

(2) 予測地域・地点

予測地域は対象事業実施区域周辺とし、対象事業実施区域の敷地境界から約200mの範囲としました。また、予測高さは地上1.2mとしました。

(3) 予測時期

予測時期は、表 6.4-10に示すとおり、建設機械の稼働に伴って生じる騒音による影響が最も大きくなると考えられる時期とし、工事開始後20ヶ月目としました。

なお、予測時期の設定根拠は、資料編（p. 資3.2-9参照）に示すとおりです。

表 6.4-10 予測時期(建設機械の稼働に伴う騒音)

予測時期	主な工種
工事開始後20ヶ月目	C-1地区：躯体工事（地上） C-2地区：躯体工事（基礎地下）

(4) 予測方法

ア. 予測手順

予測手順は、図 6.4-2に示すとおりです。

建設機械の稼働に伴う騒音は、騒音の伝搬理論式と複数音源による騒音レベルの合成式を用いて予測しました。

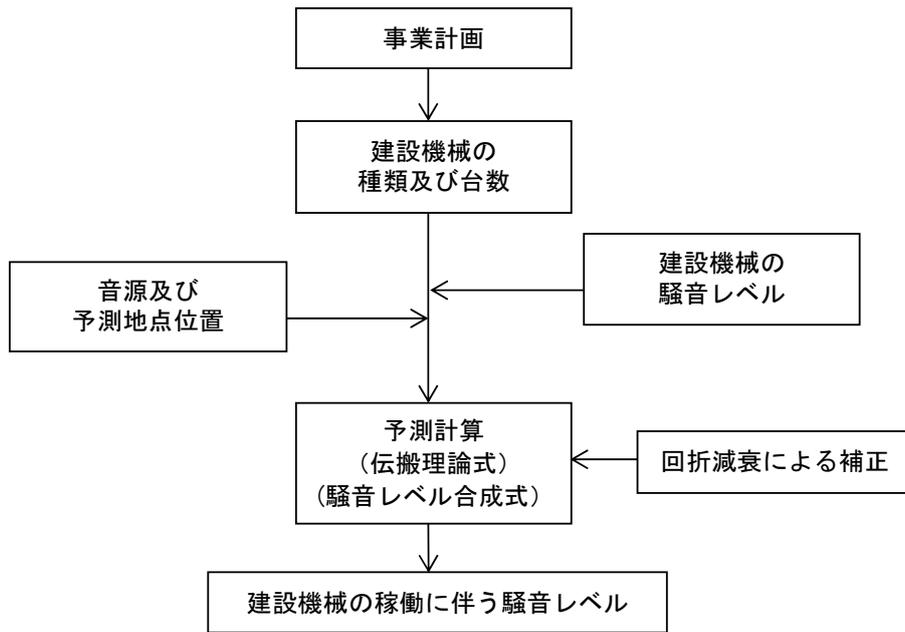


図 6.4-2 予測手順(建設機械の稼働に伴う騒音)

イ. 予測式

予測式は、次に示すとおりです。

建設機械の稼働に伴う騒音の予測式は、騒音の伝搬理論式と複数音源による騒音レベルの合成式を用いました。また、(一社)日本音響学会が提案している建設工事騒音の予測モデル(ASJ CN-Model 2007)に準拠して、対象事業実施区域の外周の仮囲い(鋼製万能板:高さ約3m)による回折減衰を考慮しました。

【伝搬理論式】

$$L_{ri} = L_w - 20 \log_{10} r - 8 + \Delta L_i$$

- i : 伝搬に影響を与える要因($i=1$:回折、 $i=2$:透過損失)
- L_{ri} : 予測地点において要因 i の影響を受けた騒音レベル[dB]
- L_w : 発生源の騒音パワーレベル[dB]
- r : 発生源から予測地点までの距離[m]
- ΔL_i : 遮蔽物による減衰量[dB]

【回折による減衰量】

$$\Delta L_{r1} = \begin{cases} -10 \log_{10} \delta - 18.4 & \delta \geq 1 \text{ (予測点から音源が見えない)} \\ -5 - 15.2 \sinh^{-1}(\delta^{0.42}) & 0 \leq \delta < 1 \text{ (予測点から音源が見えない)} \\ -5 + 15.2 \sinh^{-1}(\delta^{0.42}) & 0 < \delta \leq 0.073 \text{ (予測点から音源が見える)} \\ 0 & 0.073 < \delta \text{ (予測点から音源が見える)} \end{cases}$$

ここで、 δ : 行路差 ($=a+b-c$)

ΔL_{r1} : 回折による減衰量 [dB]

【透過損失による減衰量】

$$\Delta L_{r2} = -20$$

ΔL_{r2} : 透過損失による減衰量 [dB]

【回折による減衰と透過損失による減衰の合成】

$$L_r = \left(10 \log_{10} \left(10^{L_{r1}/10} + 10^{L_{r2}/10} \right) \right)$$

L_r : 回折及び透過損失による減衰を考慮に入れた騒音レベル [dB]

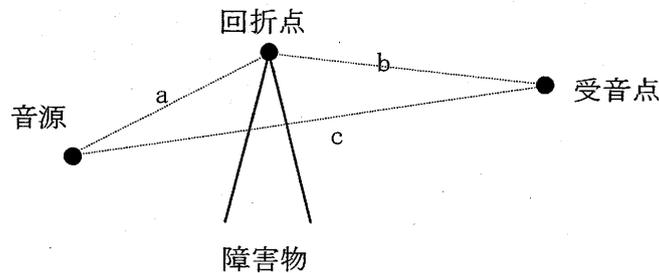


図 6.4-3 回折減衰イメージ

【複数音源による騒音レベルの合成式】

$$L_A = 10 \log_{10} \left(10^{L_{A1}/10} + 10^{L_{A2}/10} + \dots + 10^{L_{An}/10} \right)$$

L_A : 予測地点での合成騒音レベル [dB]

L_{An} : 予測地点での発生源 n からの騒音レベル [dB]

(5) 予測条件

ア. 建設機械の種類及び台数

予測時期における建設機械の種類及び台数は、表 6.4-11に示すとおりです。

音源として設定したこれらの建設機械が全て同時に稼働することは少ないと考えられますが、全てが同時に稼働する状態を想定しました。

表 6.4-11 建設機械の種類及び台数

単位:台/日

建設機械	台数
ラフタークレーン (70t)	2
ラフタークレーン (25t)	2
クローラクレーン (90t)	4
クローラクレーン (55t)	3
コンクリートポンプ車 (20t)	4
コンクリートミキサー車 (4m ³)	8
合計	23

イ. 建設機械の配置

予測時期における音源(建設機械)の配置は、図 6.4-4に示すとおりです。

音源の高さは、建設機械のエンジンの高さを考慮して地上1.5mとしました。

ウ. 建設機械の騒音パワーレベル

予測に用いた各建設機械の騒音パワーレベルは、表 6.4-12に示すとおりです。

表 6.4-12 建設機械の騒音パワーレベル

建設機械	騒音パワーレベル (dB)	資料
ラフタークレーン (70t)	117	②
ラフタークレーン (25t)	117	②
クローラクレーン (90t)	117	②
クローラクレーン (55t)	117	②
コンクリートポンプ車 (20t)	108	①
コンクリートミキサー車 (4m ³)	120	①

資料：①「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2月)

②「建設工事騒音の予測モデルASJ CN-Model 2007」

((社)日本音響学会、平成20年4月)

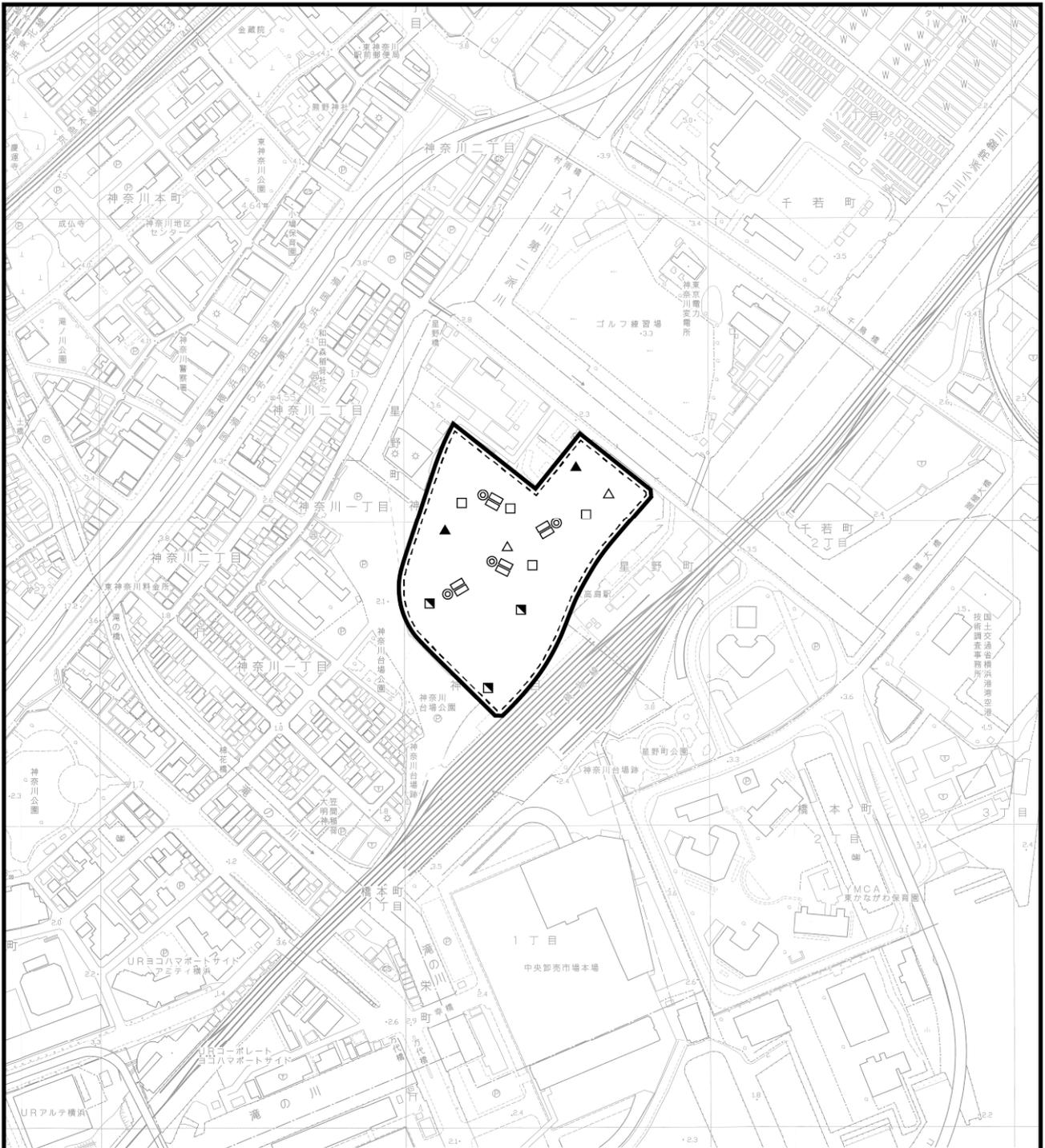


図 6.4-4 建設機械配置図 (工事開始後 20 ヶ月目)

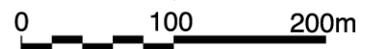
凡 例

- : 対象事業実施区域
- : 仮囲い (H=3m)

- △ : ラフタークレーン 70t
- ▲ : ラフタークレーン 25t
- : クローラークレーン 90t
- : クローラークレーン 55t
- ◎ : コンクリートポンプ車 20t
- : コンクリートミキサー車 4m³



1:5,000



(6) 予測結果

建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果は、表 6.4-13及び図 6.4-5に示すとおりです。

建設機械の稼働に伴って生じる騒音が最も大きくなると考えられる工事開始後20ヶ月目において、騒音レベル(L_{A5})の最大値は、対象事業実施区域の北側境界付近において76dBと予測します。

表 6.4-13 建設機械の稼働に伴う騒音

単位: dB

予測時期	騒音レベル 最大地点	騒音レベル(L _{A5}) 最大値
工事開始後20ヶ月目	対象事業実施区域の 北側境界付近	76

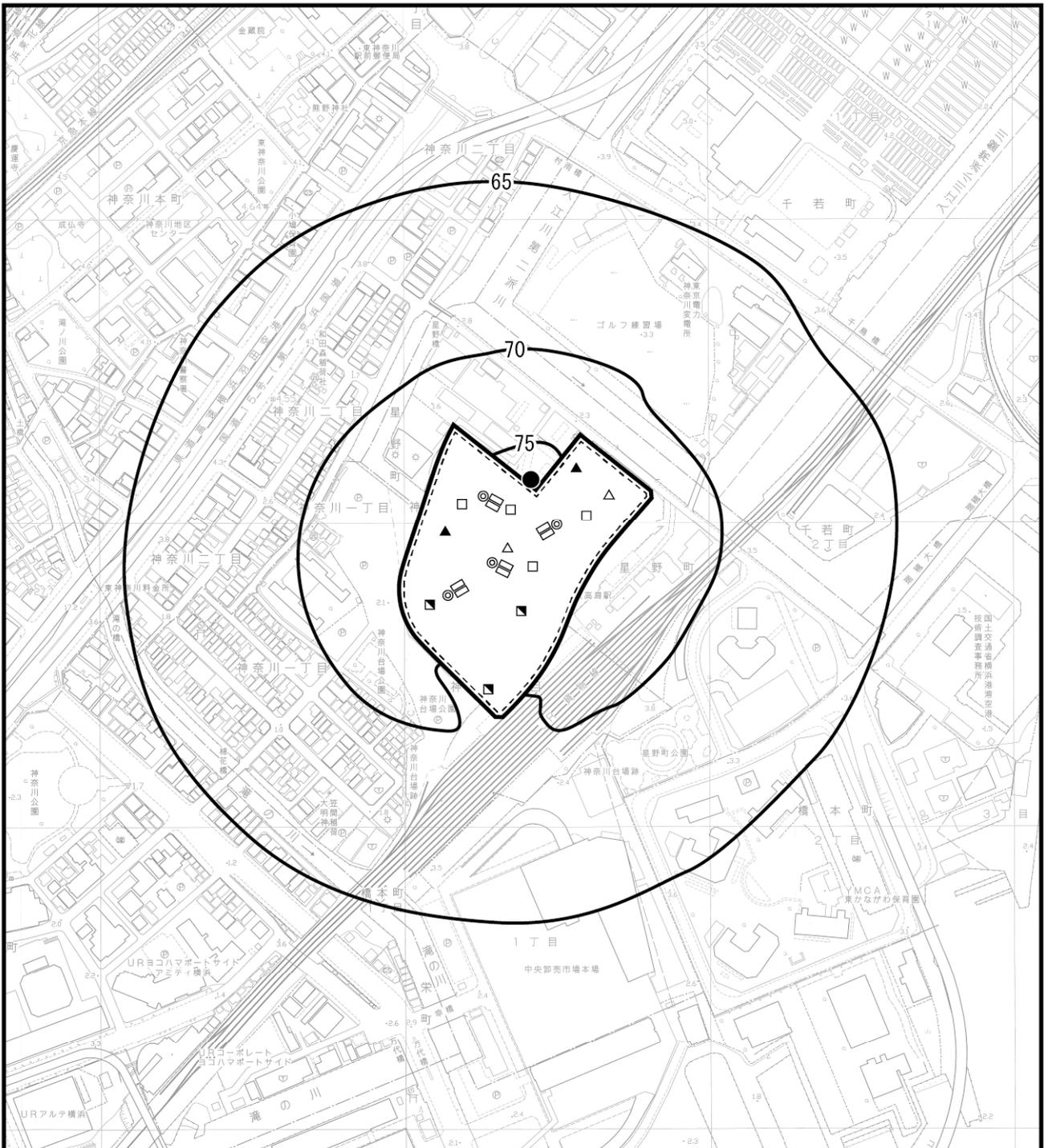


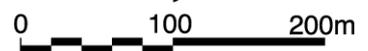
図 6.4-5 建設機械の稼働に伴う騒音予測結果
(工事開始後 20 ヶ月目)

凡 例

- | | | | |
|---|--------------------|---|-------------------------------|
|  | : 対象事業実施区域 |  | : ラフタークレーン 70t |
|  | : 仮囲い (H=3m) |  | : ラフタークレーン 25t |
|  | : 騒音レベル最大地点 (76dB) |  | : クローラークレーン 90t |
| | |  | : クローラークレーン 55t |
| | |  | : コンクリートポンプ車 20t |
| | |  | : コンクリートミキサー車 4m ³ |



1:5,000



(7) 環境の保全のための措置

工事中の建設機械の稼働により生じる騒音を抑制するため、表 6.4-14に示す環境の保全のための措置を実施します。

表 6.4-14 環境の保全のための措置(建設機械の稼働に伴う騒音)

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 ・建設機械の稼働	・最新の低騒音型建設機械の採用に努めます。 ・建設機械の使用に際しては、点検・整備を十分行います。 ・工事計画の策定に当たっては、工事の平準化に努め、建設機械の集中稼働を回避します。 ・工事関係者に対して、建設機械のアイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかしや急加速等の高負荷運転をしないための指導・教育を徹底します。 ・工事区域境界には仮囲いを設置します。

(8) 評価

建設機械の稼働に伴う騒音レベル(L_{A5})の最大値は76dBと予測されます。以上のことから、環境保全目標「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である85dB以下とすること」は達成されるものと考えます。

なお、工事に際しては、低騒音型建設機械の採用、建設機械の集中稼働の回避など、建設機械の稼働により生じる騒音の一層の影響低減に努めます。

2) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音

(1) 予測項目

予測項目は、工事用車両の走行により生じる道路交通騒音としました。

(2) 予測地点

予測地点は、図 6.4-1(p.6.4-5参照)に示した現地調査地点のうち、工事用車両の走行が想定される3地点(No.2、4、5)としました。また、予測位置は道路端とし、予測高さは地上1.2mとしました。

(3) 予測時期

予測時期は、工事用車両の走行に伴って生じる騒音による影響が最も大きくなると考えられる時期として、工事用車両(大型車)の走行台数が最大となる工事開始後10ヶ月目としました。

(4) 予測方法

ア. 予測手順

予測手順は、図 6.4-6に示すとおりです。なお、工事用車両の走行は7時から19時までと想定されることから、等価騒音レベルの計算は「騒音に係る環境基準について」に示される昼間の時間区分(6時から22時までの16時間)を対象に行いました。

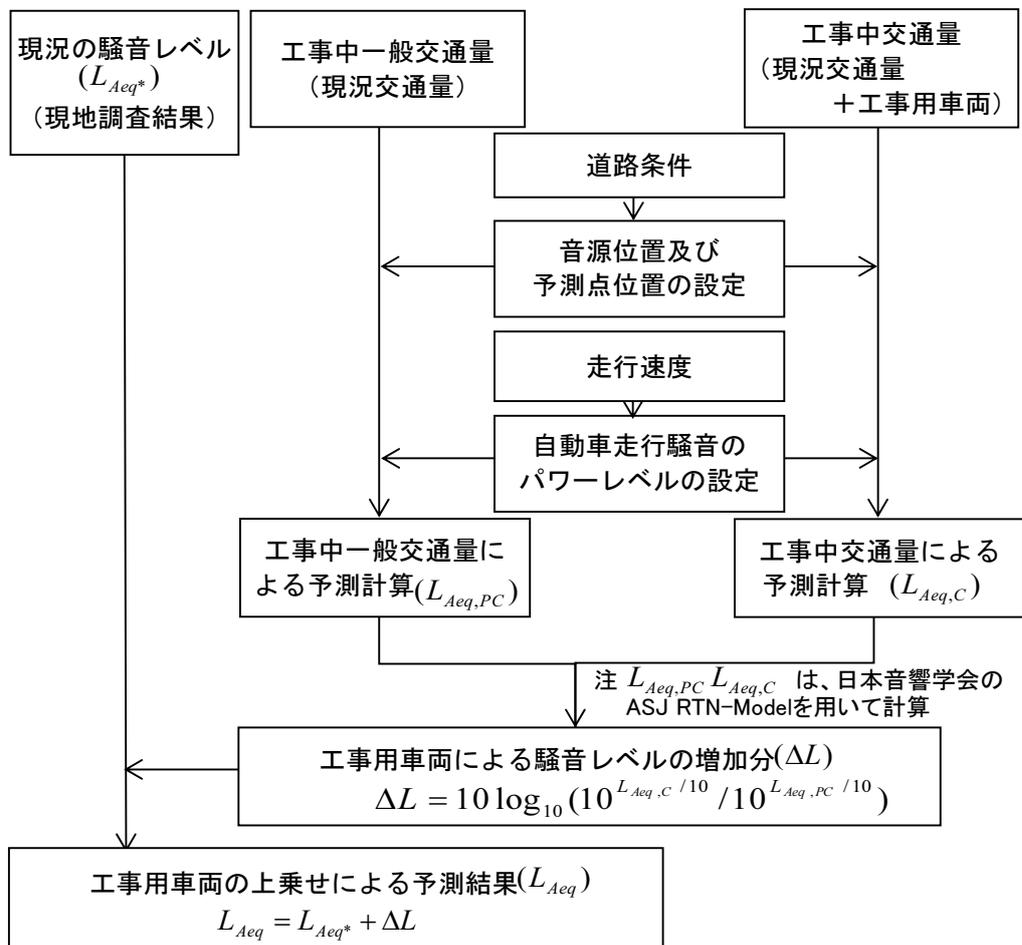


図 6.4-6 予測手順(工事用車両の走行に伴う道路交通騒音)

イ. 予測式

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音は、次式のとおり、既存道路において測定した現況の等価騒音レベル (L_{Aeq*}) に、工事用車両による等価騒音レベルの増加分 (ΔL) を加えることにより予測しました。

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

$$\Delta L = 10 \log_{10} \left(10^{L_{Aeq,C}/10} / 10^{L_{Aeq,PC}/10} \right)$$

L_{Aeq*} : 現況の等価騒音レベル [dB]

$L_{Aeq,PC}$: 工事中一般交通量から、日本音響学会の ASJ RTN-Model を用いて求められる等価騒音レベル [dB]

$L_{Aeq,C}$: 工事中交通量から、日本音響学会の ASJ RTN-Model を用いて求められる等価騒音レベル [dB]

ここで、工事中一般交通量（現況交通量）及び工事中交通量による道路交通騒音 ($L_{Aeq,PC}$, $L_{Aeq,C}$) の予測は、(一社)日本音響学会が提案している道路交通騒音の予測モデル (ASJ RTN-Model 2013) に準拠し、次のとおり行いました。

ア) 音源のパワーレベルの設定

自動車走行騒音の A 特性音響パワーレベル L_W は、道路交通騒音の予測モデル (ASJ RTN-Model 2013) に示されている以下のパワーレベル式を用いて求めました。

$$L_W = 82.3 + 10 \log_{10} V \quad (\text{小型車})$$

$$L_W = 88.8 + 10 \log_{10} V \quad (\text{大型車})$$

L_W : 自動車走行騒音の A 特性音響パワーレベル [dB]

V : 自動車の走行速度 [km/時]

イ) ユニットパターンの計算 (伝搬計算)

1台の自動車が道路上を単独で走行するときの予測点における A 特性音圧レベル L_A の時間変化 (ユニットパターン) は、次式を用いて求めました。

なお、予測に当たって、地表面効果や空気の音響吸収による減衰に関する補正值は 0 としました。

$$L_A = L_W - 8 - 20 \log_{10} r + \Delta L_d + \Delta L_g + \Delta L_a$$

L_A : 予測点における A 特性音圧レベル [dB]

L_W : 自動車走行騒音の A 特性音響パワーレベル [dB]

r : 音源から受音点までの距離 [m]

ΔL_d : 回折効果による補正值 [dB]

ΔL_g : 地表面効果による補正值 [dB]

ΔL_a : 空気の音響吸収による補正值 [dB]

ウ) ユニットパターンの時間積分値 (単発暴露騒音レベル) の計算

A 特性音圧レベルの時間変化(ユニットパターン)の時間積分値 (単発暴露騒音レベル L_{AE}) は、以下の式により計算しました。

$$L_{AE} = 10 \log_{10} \left(\frac{1}{T_0} \sum_{i=1}^n 10^{L_{A,i}/10} \cdot \Delta t_i \right)$$

L_{AE} : 単発暴露騒音レベル [dB]

T_0 : 1 [秒] (基準の時間)

$L_{A,i}$: A 特性音圧レベルの時間的変化 [dB]

Δt_i : i 番目の音源区域の通過時間 [秒]

$$\Delta t_i = \frac{\Delta l_i}{V_i}$$

Δl_i : i 番目の区間長 [m]

V_i : i 番目の区間における自動車の走行速度 [m/s]

エ) 対象時間区分における等価騒音レベル $L_{Aeq,T}$ の計算

単発暴露騒音レベル L_{AE} の計算結果に、対象時間区分 T (時間) の交通量 N (台) を考慮し、以下の式によって対象時間区分のエネルギー平均レベルである等価騒音レベル $L_{Aeq,T}$ を算出しました。

$$L_{Aeq,T} = 10 \log_{10} \left(10^{L_{AE}/10} \cdot \frac{N_T}{3600T} \right)$$

$L_{Aeq,T}$: 対象時間 T [時間] の等価騒音レベル [dB]

L_{AE} : 単発暴露騒音レベル [dB]

N_T : T [時間] 時間内の交通量 [台]

(5) 予測条件

ア. 交通条件

「3.2.7 1)道路交通」(p.3-16~17)に示すとおり、既存の交通量調査結果において交通量は横ばい傾向にあることから、工事中一般交通量は、予測地点における現況交通量と同等と想定し、予測時期における交通量を表6.4-15に示すとおり設定しました。

なお、予測に用いた工事中交通量の時間帯別台数は、資料編(p.資3.2-12~14参照)に示すとおりです。

表 6.4-15 予測交通量（工所用車両の走行に伴う道路交通騒音）

単位：台／日

予測地点	工事中一般交通量 (現況交通量)			工所用車両台数			工事中交通量			
	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	
No.2：新町7丁目 (一般国道15号)	39,242	9,901	49,143	28	318	346	39,270	10,219	49,489	
No.4：神奈川二丁目 (一般国道15号)	101,010	19,268	120,278	24	254	278	101,034	19,522	120,556	
	(一般国道15号)	30,361	8,994	39,355	24	254	278	30,385	9,248	39,633
	(高速横羽線出入)	2,391	1,003	3,394	0	0	0	2,391	1,003	3,394
(高速横羽線本線)	68,258	9,271	77,529	0	0	0	68,258	9,271	77,529	
No.5：橋本町2丁目 (市道)	6,730	1,113	7,843	6	64	70	6,736	1,177	7,913	

イ. 道路条件

予測地点における道路断面は、図6.4-7(1)~(3)に示すとおりです。

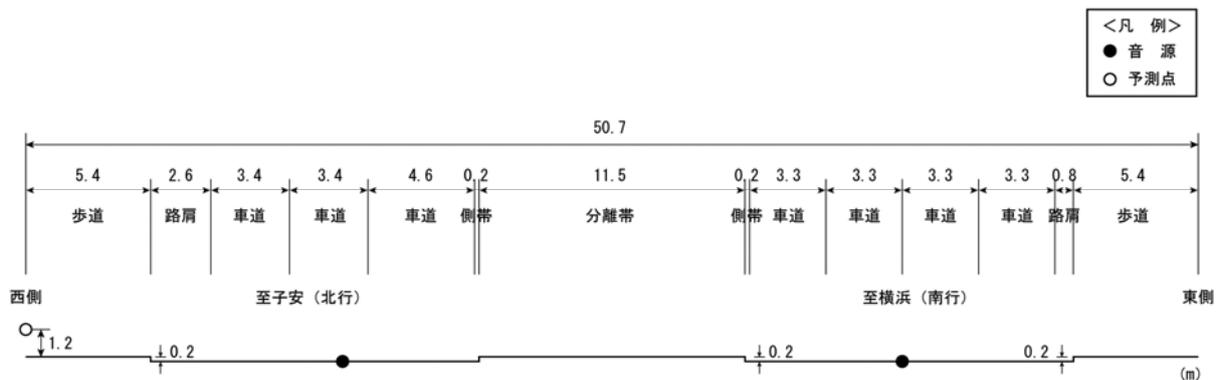


図 6.4-7(1) 道路断面 (No.2)

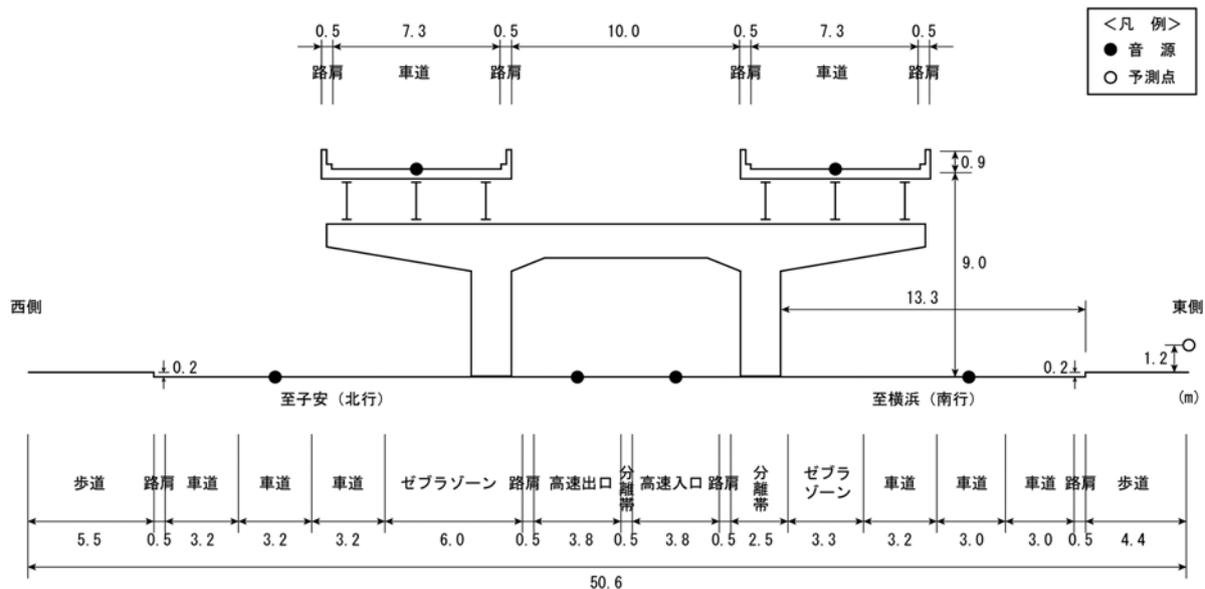


図 6.4-7(2) 道路断面 (No. 4)

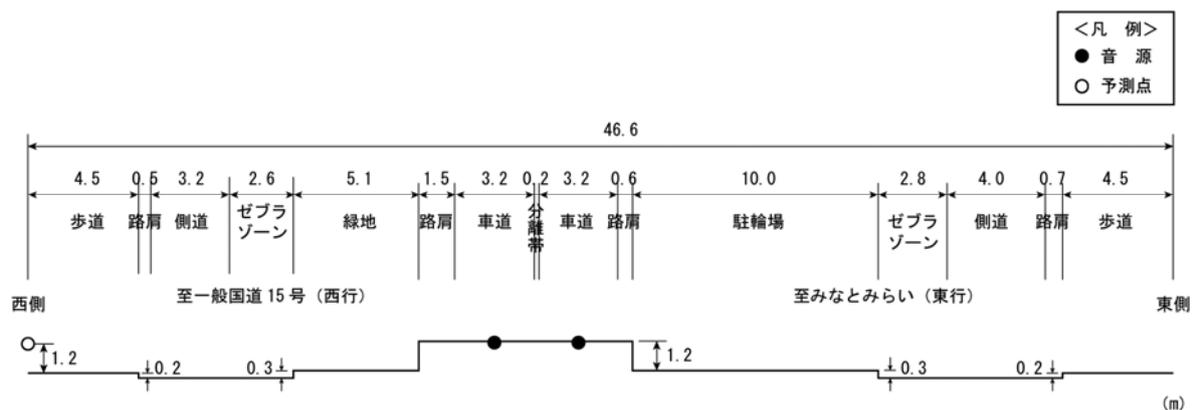


図 6.4-7(3) 道路断面 (No. 5)

ウ. 走行速度

走行速度は、予測地点において規制速度が設定されている場合は規制速度、それ以外は法定速度とし、表 6.4-16に示すとおりとしました。

表 6.4-16 走行速度 (工車用車両の走行に伴う道路交通騒音)

予測地点		走行速度
No. 2 : 新町7丁目 (一般国道15号)		60km/h
No. 4 : 神奈川二丁目	(一般国道15号)	60km/h
	(高速横羽線出入)	40km/h
	(高速横羽線本線)	60km/h
No. 5 : 橋本町2丁目 (市道)		50km/h

(6) 予測結果

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、表 6.4-17に示すとおりです。

本事業の工事用車両（大型車）の走行台数が最大になると考えられる工事開始後10ヶ月目の道路交通騒音レベル（ L_{Aeq} ）は、工事用車両の主要走行ルート上において最大で74dB、このうち、本事業の工事用車両の走行による道路交通騒音レベルの増加分は、いずれの地点においても1dB未満と予測します。

表 6.4-17 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音

単位：dB

予測地点	時間の区分 ※1	工事中一般交通量による等価騒音レベル ①※2	工事中交通量による等価騒音レベル ②※2	工事用車両による等価騒音レベルの増加分 ③※2=②-①	現況騒音レベル（現地調査結果） ④	工事用車両の上乗せによる予測結果 ⑤=④+③
No.2：新町7丁目 （一般国道15号）	昼間	(72.5)	(72.6)	1未満 (0.1)	72	72
No.4：神奈川二丁目 （一般国道15号・高速 神奈川1号横羽線）	昼間	(74.8)	(74.9)	1未満 (0.1)	74	74
No.5：橋本町2丁目 （市道）	昼間	(64.1)	(64.3)	1未満 (0.2)	62	62

※1：騒音に係る環境基準における時間の区分は、昼間：6時～22時、夜間：22時～6時です。

※2：（ ）内の数値は、工事中一般交通量、工事中交通量に対する道路交通騒音の予測モデル（ASJ RTN-Model 2013）による計算結果、及びその差を小数第一位までの概数で示したものです。

(7) 環境の保全のための措置

工事用車両の走行に伴う影響を低減するため、表 6.4-18に示す環境の保全のための措置を実施します。

表 6.4-18 環境の保全のための措置（工事用車両の走行に伴う道路交通騒音）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 ・工事用車両の走行	<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両の使用に際しては、点検・整備を十分行います。 ・工事用車両が特定の日や時間帯に集中しないよう、計画的な運行管理に努めます。 ・工事用車両の運転者に対して、規制速度、走行ルートへの厳守、アイドリングストップの徹底を周知し、無用な空ぶかし、過積載や急加速等の高負荷運転をしないための指導・教育を徹底します。

(8) 評価

本事業の工事用車両（大型車）の走行台数が最大になると考えられる工事開始後10ヶ月目の道路交通騒音レベル（ L_{Aeq} ）は、工事用車両の主要走行ルート上において最大で74dB、このうち、本事業の工事用車両の走行による道路交通騒音レベルの増加分は1dB未満と予測します。以上のことから、環境保全目標「現在の状況から、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと」は達成されるものと考えます。

なお、工事に際しては、工事用車両の計画的な運行管理を行うとともに、工事用車両の運転者に対する指導・教育を徹底すること等により、工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の一層の影響低減に努めます。

3) 建築物の供用に伴う騒音

(1) 予測項目

予測項目は、計画建築物に設置予定の設備機器の稼働に伴い生じる騒音としました。

(2) 予測地点

予測地域は対象事業実施区域周辺とし、対象事業実施区域境界より200m程度の範囲としました。また、予測高さは地上1.2mとしました。

(3) 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物の供用が通常の状態に達した時点(平成38年度)としました。

(4) 予測方法

ア. 予測手順

予測手順は、図 6.4-8に示すとおりです。

建築物の供用に伴う騒音は、騒音の伝搬計算式と複数音源による騒音レベルの合成式を用いて予測しました。

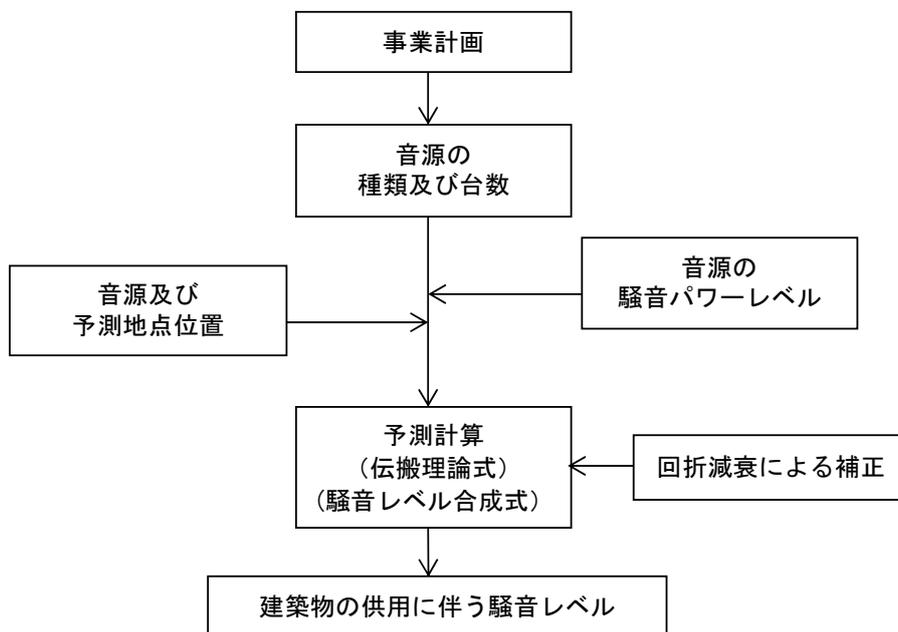


図 6.4-8 予測手順 (建築物の供用に伴う騒音)

イ. 予測式

建築物の供用に伴う騒音の予測式は、「6.4.3 1)建設機械の稼働に伴う騒音」の予測と同様としました (p. 6.4-11参照)。

(5) 予測条件

建築物の供用時において騒音の影響が懸念される設備機器 (音源) としては、排気口及び室外機が想定されます。

音源の設置高さや騒音レベルは表 6.4-19、位置は図 6.4-9(1)～(2)にそれぞれ示すとおりです。

表 6.4-19 音源の種類及び騒音レベル

設備機器				音源	
棟	階	No.	名称 (台数)	設置高さ (G. L. +m)	騒音レベル (dB)
C-1 棟	1 階	1	排気口 A (1 台)	4.25	73.2
		2	排気口 B (1 台)	4.25	74.0
		3	排気口 C (1 台)	4.25	76.0
C-2 A 棟	1 階	4	排気口 A (1 台)	4.25	73.2
		5	排気口 B (1 台)	4.25	76.5
C-2 B 棟	1 階	6	排気口 A [*] (1 台)	3.50	74.8
		7	排気口 B (1 台)	3.50	73.8
		8	排気口 C (1 台)	4.25	75.0
C-1 棟	2 階	9	マルチエアコン室外機 (22.4kW) (3 台)	6.00	56.0
		10	マルチエアコン室外機 (28.0kW) (19 台)	6.00	58.0
		11	室外機 (14.0kW) (4 台)	6.00	50.0
C-2 B 棟	2 階	12	マルチエアコン室外機 (22.4kW) (8 台)	6.00	56.0
		13	マルチエアコン室外機 (28.0kW) (20 台)	6.00	58.0
C-1 棟	3 階	14	室外機 (14.0kW) (17 台)	12.70	50.0
C-2 A 棟	トレンチピット	15	マルチエアコン室外機 (22.4kW) (9 台)	12.00	56.0
		16	マルチエアコン室外機 (28.0kW) (15 台)	12.00	58.0
C-2 B 棟	3 階	17	室外機 (14.0kW) (8 台)	9.70	50.0
C-1 棟	4 階	18	室外機 (14.0kW) (6 台)	16.00	50.0
C-2 A 棟	3 階	19	室外機 (22.4kW) (2 台)	15.00	57.0
		20	室外機 (28.0kW) (2 台)	15.00	59.0
C-2 B 棟	4 階	21	室外機 (14.0kW) (6 台)	15.00	50.0

注1) ※：両面からの排気及び騒音発生を想定しています。

注2) 排気口の騒音レベルは排気口位置での騒音レベル、室外機の騒音レベルは無響音室での1m離れ位置での騒音レベルを示す。

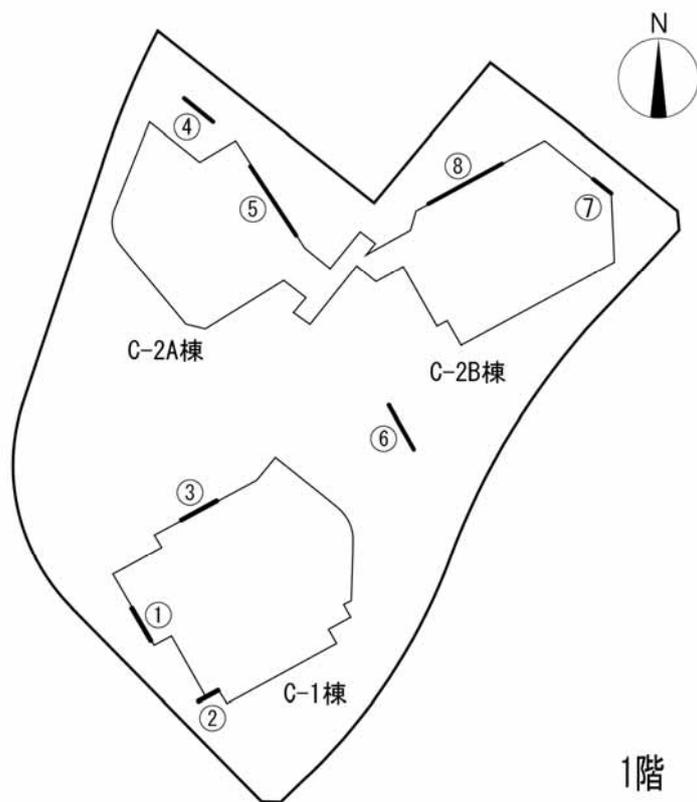
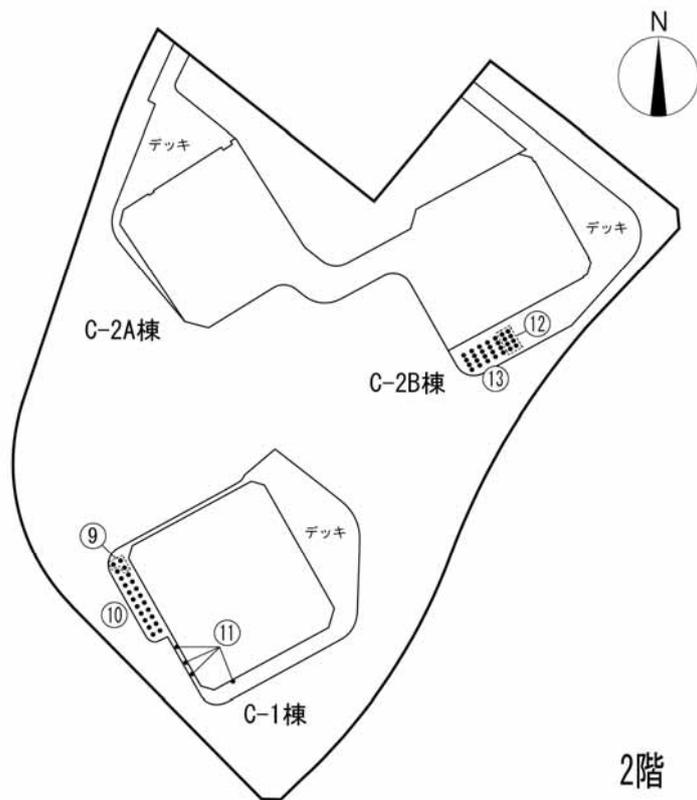


図 6.4-9(1) 設備機器位置図 (地上1~2階)

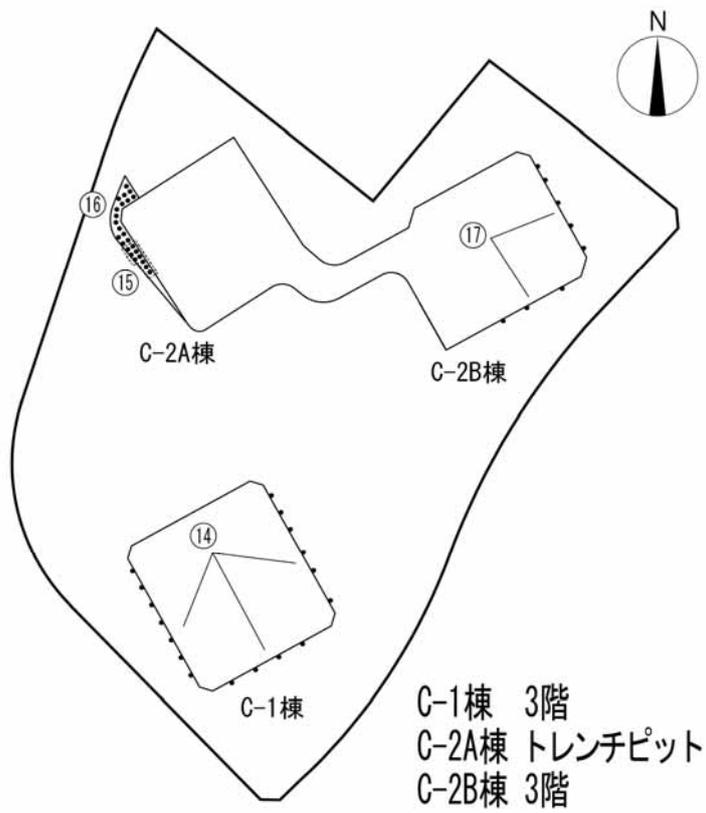
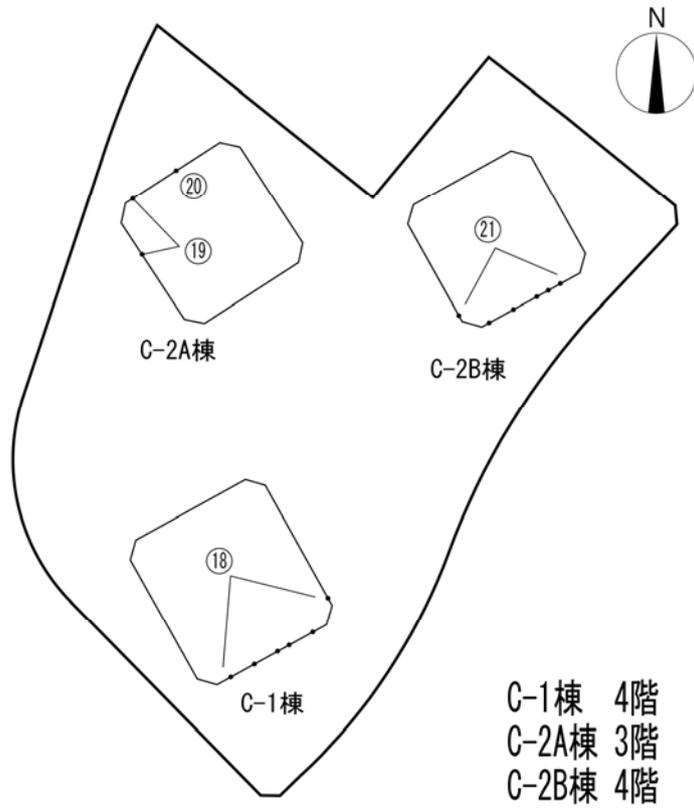


図 6.4-9(2) 設備機器位置図 (地上3~4階)

(6) 予測結果

建築物の供用に伴う騒音の予測結果(L_{A5})は、表 6.4-20及び図 6.4-10に示すとおりです。

計画建築物の供用時に設備機器の稼働によって生じる騒音レベル(L_{A5})の最大値は、対象事業実施区域の北西側境界付近において49dBと予測します。

表 6.4-20 建築物の供用に伴う騒音

単位：dB

騒音レベル 最大地点	騒音レベル(L _{A5}) 最大値
対象事業実施区域の 北西側境界付近	49

(7) 環境の保全のための措置

建築物の供用（設備機器の稼働）に伴う影響を低減するため、表 6.4-21に示す環境の保全のための措置を実施します。

この環境の保全のための措置は、計画建築物の供用後に適切に講ずることで、騒音の抑制が図れるものと考えます。

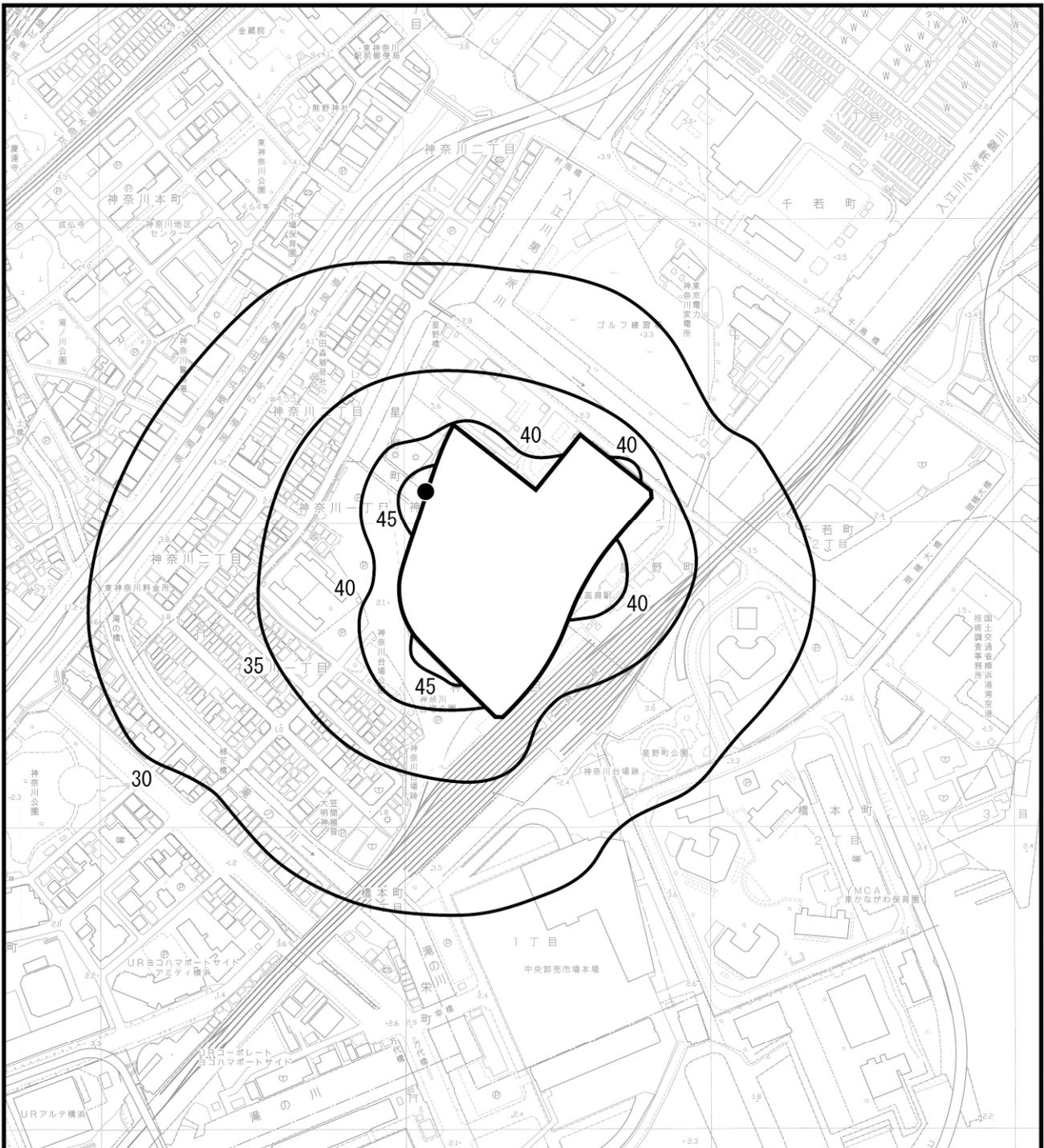
表 6.4-21 環境の保全のための措置（建築物の供用に伴う騒音）

区分	環境の保全のための措置
【供用時】 ・建築物の供用	・設備の点検・整備を定期的実施します。

(8) 評価

建築物の供用（設備機器の稼働）に伴う騒音レベル(L_{A5})の最大値は、49dBと予測され、予測結果は環境保全目標である50dBを下回ります。以上のことから、環境保全目標「事業所において発生する騒音の許容限度（近隣商業地域等の夜間の値）の50dB以下とすること」は達成されるものと考えます。

なお、本事業では、設備の整備・点検を定期的実施し、異常音等を発生させないように配慮していきます。



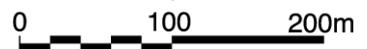
凡 例

図 6.4-10 建築物の供用に伴う騒音予測結果

-  : 対象事業実施区域
-  : 騒音レベル最大地点 (49dB)



1:5,000



4) 関係車両の走行に伴う道路交通騒音

(1) 予測項目

予測項目は、関係車両の走行により生じる道路交通騒音としました。

(2) 予測地点

予測地点は、図 6.4-1 (p.6.4-5参照) に示した現地調査地点のうち、関係車両の走行が想定される4地点 (No.2、3、4、5) としました。また、予測位置は道路端とし、予測高さは地上1.2mとしました。

(3) 予測時期

予測時期は、本事業の計画建築物の供用が通常の状態に達した時点 (平成38年度) としました。

(4) 予測方法

ア. 予測手順

予測手順は、図 6.4-11に示すとおりです。

等価騒音レベルの計算は「騒音に係る環境基準について」に示される昼間の時間区分 (6時から22時までの16時間) 及び夜間の時間区分 (22時から6時まで) を対象に行いました。

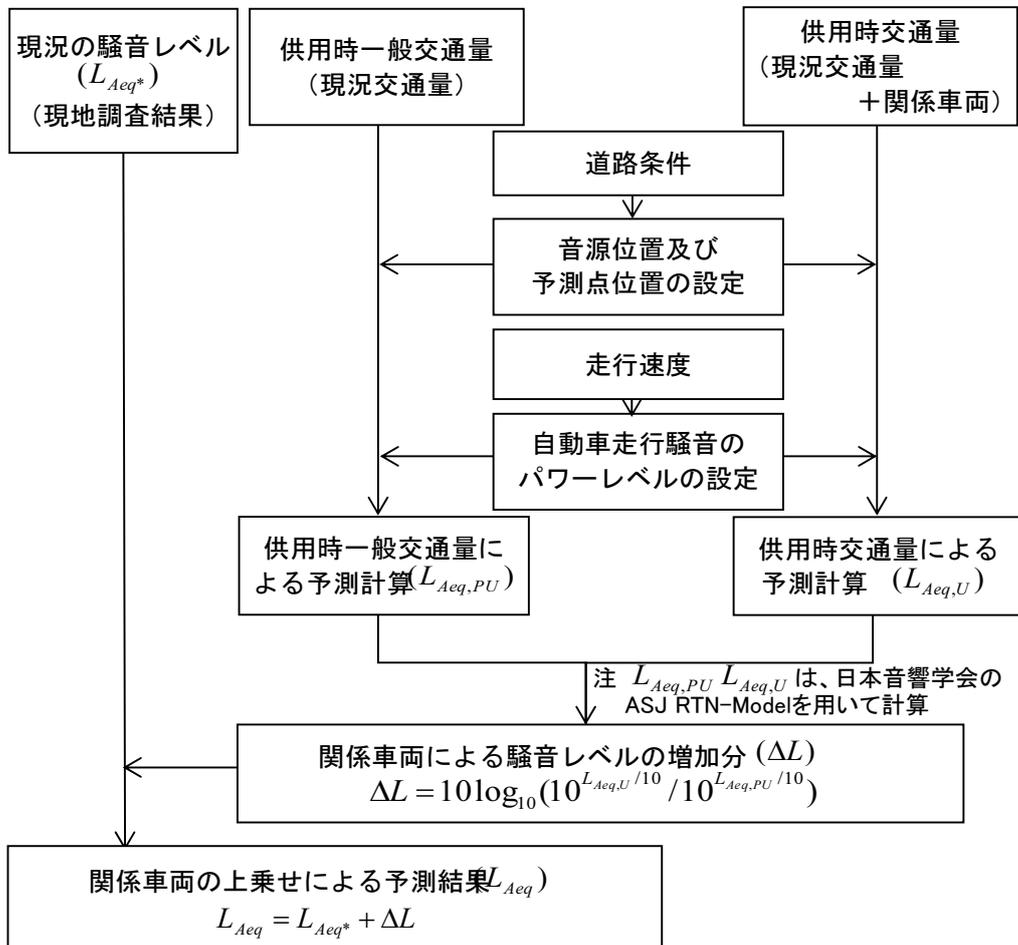


図 6.4-11 予測手順 (関係車両の走行に伴う道路交通騒音)

イ. 予測式

予測式は、「6.4.3 2) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音」と同様としました (p. 6.4-19参照)。

(5) 予測条件

ア. 交通条件

供用時における一般交通量は、「6.4.3 2) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音」の予測と同様に、「3.2.7 1) 道路交通」(p. 3-16~17) に示すとおり、既存の交通量調査結果において交通量は横ばい傾向にあることから、現況交通量に対して将来的な伸びはないものとした。

予測時期における交通量は、表 6.4-22に示すとおり設定しました。なお、予測に用いた供用時交通量の時間帯別台数は、資料編 (p. 資3.1-26~29参照) に示したとおりです。

表 6.4-22 予測交通量(関係車両の走行に伴う道路交通騒音)

単位：台/日

予測地点	供用時一般交通量 (現況交通量)			関係車両台数			供用時交通量		
	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計
No. 2：新町7丁目 (一般国道 15 号)	39,242	9,901	49,143	841	0	841	40,083	9,901	49,984
No. 3：東神奈川 一丁目 (市道)	14,709	907	15,616	537	0	537	15,246	907	16,153
No. 4：神奈川二丁目 (一般国道15号)	101,010	19,268	120,278	321	0	321	101,331	19,268	120,599
(一般国道15号)	30,361	8,994	39,355	321	0	321	30,682	8,994	39,676
(高速横羽線出入)	2,391	1,003	3,394	0	0	0	2,391	1,003	3,394
(高速横羽線本線)	68,258	9,271	77,529	0	0	0	68,258	9,271	77,529
No. 5：橋本町2丁目 (市道)	6,730	1,113	7,843	501	0	501	7,231	1,113	8,344

イ. 道路条件

予測地点における道路断面は、図 6.4-12(1)~(4)に示すとおりです。

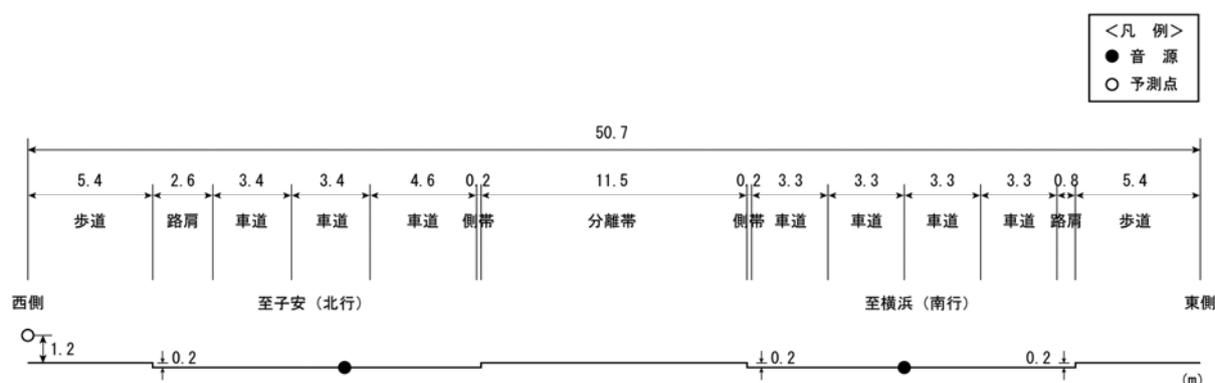


図 6.4-12(1) 道路断面 (No. 2)

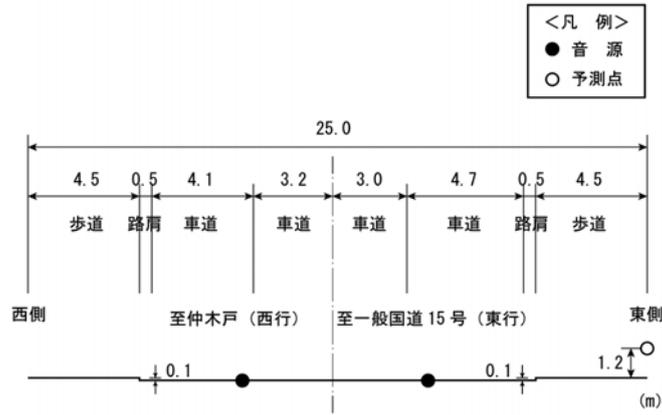


図 6.4-12(2) 道路断面 (No. 3)

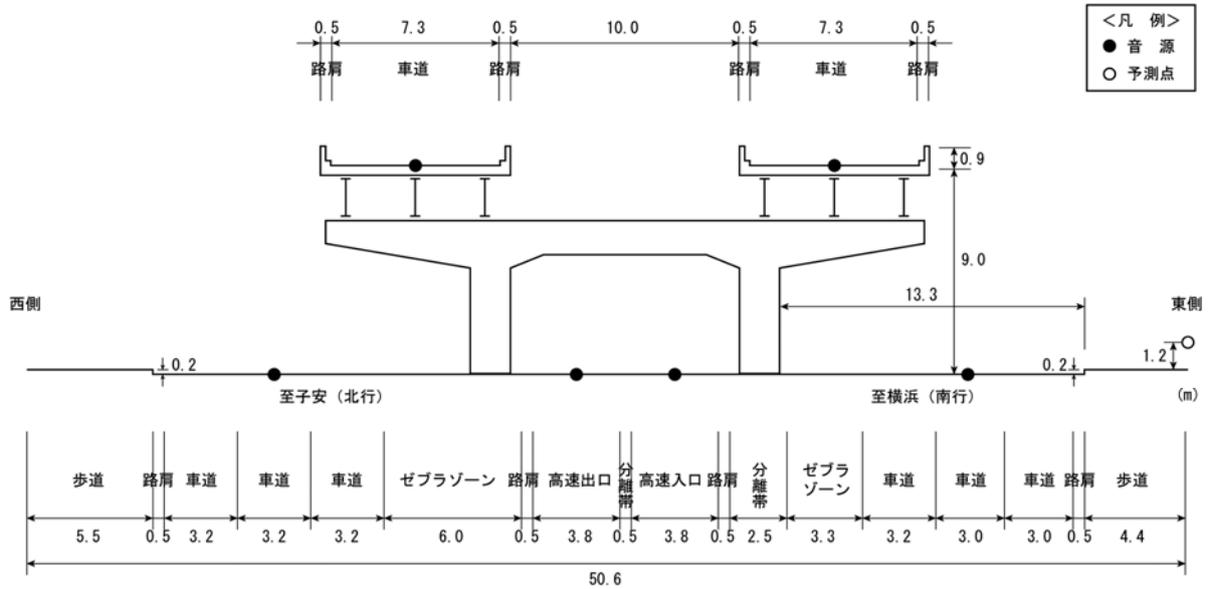


図 6.4-12(3) 道路断面 (No. 4)

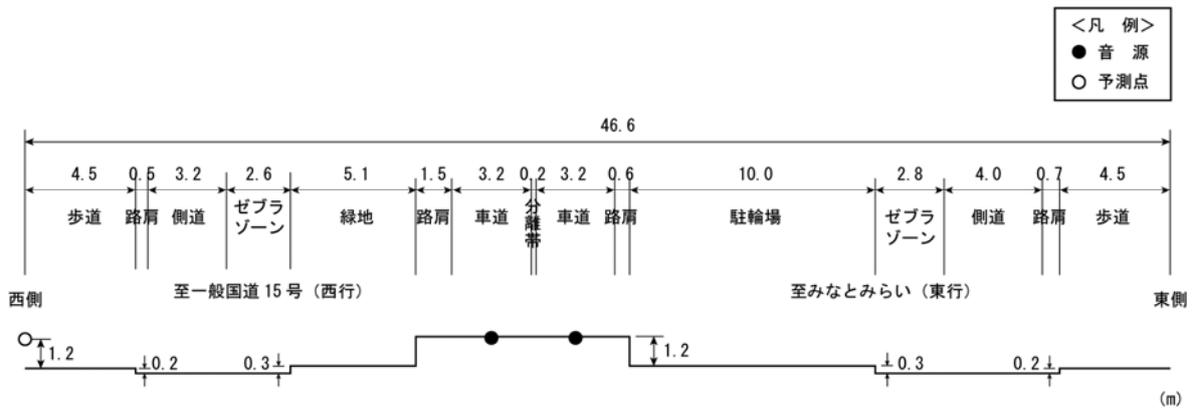


図 6.4-12(4) 道路断面 (No. 5)

ウ. 走行速度

走行速度は、予測地点において規制速度が設定されている場合は規制速度、それ以外は法定速度とし、表 6.4-23に示すとおりとしました。

表 6.4-23 走行速度（関係車両の走行に伴う道路交通騒音）

予測地点		走行速度
No. 2 : 新町7丁目（一般国道15号）		60km/h
No. 3 : 東神奈川一丁目（市道）		40km/h
No. 4 : 神奈川二丁目	（一般国道15号）	60km/h
	（高速横羽線出入）	40km/h
	（高速横羽線本線）	60km/h
No. 5 : 橋本町2丁目（市道）		50km/h

(6) 予測結果

関係車両の走行に伴う道路交通騒音の予測結果は、表 6.4-24に示すとおりです。

計画建築物の供用時における交通量による道路交通騒音レベル(L_{Aeq})は、最大で昼間74dB、夜間72dBと予測します。このうち、本事業の関係車両による道路交通騒音レベルの増加分は、いずれの地点においても1dB未満と予測します。

表 6.4-24 関係車両の走行に伴う道路交通騒音

単位: dB

予測地点	時間の区分 ※1	供用時一般交通量による等価騒音レベル	供用時交通量による等価騒音レベル	関係車両による等価騒音レベルの増加分	現況騒音レベル (現地調査結果)	関係車両の上乗せによる予測結果
		①※2	②※2	③※2=②-①		
No. 2 : 新町7丁目 (一般国道15号)	昼間	(72.5)	(72.6)	1未満 (0.1)	72	72
	夜間	(69.2)	(69.3)	1未満 (0.1)	71	71
No. 3 : 東神奈川 一丁目(市道)	昼間	(68.7)	(68.8)	1未満 (0.1)	66	66
	夜間	(63.3)	(63.4)	1未満 (0.1)	63	63
No. 4 : 神奈川二丁目 (一般国道15号・高速 神奈川1号横羽線)	昼間	(74.8)	(74.8)	1未満 (0.0)	74	74
	夜間	(71.6)	(71.6)	1未満 (0.0)	72	72
No. 5 : 橋本町2丁目 (市道)	昼間	(64.1)	(64.3)	1未満 (0.2)	62	62
	夜間	(57.7)	(57.9)	1未満 (0.2)	58	58

※1: 騒音に係る環境基準における時間の区分は、昼間:6時~22時、夜間:22時~6時です。

※2: () 内の数値は、供用時一般交通量、供用時交通量に対する道路交通騒音の予測モデル(ASJ RTN-Model 2013)による計算結果、及びその差を小数第一位までの概数で示したものです。

(7) 環境の保全のための措置

関係車両の走行に伴う道路交通騒音による影響を低減するため、表 6.4-25に示す環境の保全のための措置を実施します。

表 6.4-25 環境の保全のための措置（関係車両の走行に伴う道路交通騒音）

区分	環境の保全のための措置
【供用時】 ・関係車両の走行	<ul style="list-style-type: none">・居住者に対しては、契約に際して、周辺道路の利用上の配慮事項を重要事項説明書を用いて十分説明し、地域との共存を促します。・商業施設等の契約に際しては、商業施設等の従業員に対し、通勤時や業務の移動等において可能な限り公共交通機関の利用を促すよう、重要事項説明書を用いて十分説明し、協力を促します。

(8) 評価

計画建築物の供用時における道路交通騒音レベル(L_{Aeq})は、関係車両の主要走行ルート上において最大で昼間74dB、夜間72dBと予測します。また、本事業の関係車両による道路交通騒音レベルの増加分は1dB未満と予測します。以上のことから、環境保全目標「現在の状況から、周辺的生活環境に著しい影響を及ぼさないこと」は達成されるものと考えます。

なお、居住者に対しては、契約に際して、周辺道路の利用上の配慮事項を重要事項説明書を用いて十分説明し、地域との共存を促します。また、商業施設等の契約に際しては、商業施設等の従業員に対し、通勤時や業務の移動等において可能な限り公共交通機関の利用を促すよう、重要事項説明書を用いて十分説明し、関係車両の走行に伴う道路交通騒音の影響の一層の低減に努めます。