

8.2 騷音

8.2 騒音

8.2.1 調査

(1) 調査項目

1) 既存資料調査

既存資料調査の調査項目は、以下に示すとおりとした。

- ・一般環境騒音
- ・自動車騒音
- ・交通量

2) 現地調査

現地調査の調査項目は、以下に示すとおりとした。

- ・一般環境騒音
- ・自動車騒音
- ・交通量
- ・鉄道騒音

また、以下の項目を方法書から追加した。

- ・仮設洗浄処理プラントからの騒音
(九州大学では、敷地内に設置した仮設洗浄処理プラントで、土壤汚染対策法に基づく基準値以内に洗浄する作業を行っている。このプラントの稼働中の騒音レベルを調査した。)

(2) 調査方法

1) 既存資料調査

「福岡市自動車騒音常時監視結果(自動車騒音・道路交通振動測定結果)」、「道路交通センサス一般交通量調査」等の情報を収集、整理した。

2) 現地調査

a) 一般環境騒音、自動車騒音、鉄道騒音、仮設洗浄処理プラントからの騒音

調査方法を表 8.2-1 に示す。

表 8.2-1 調査方法(一般環境騒音,自動車騒音,鉄道騒音,仮設洗浄処理プラントからの騒音)

調査項目	基本的な手法	測定高さ
一般環境騒音 自動車騒音 仮設洗浄処理プラントからの騒音	「騒音に係る環境基準について」(平成 10 年 9 月、環境庁告示第 64 号)に定める方法	地上 1.2m
鉄道騒音	「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」(平成 7 年 12 月環大―第 174 号)に準拠した「在来鉄道騒音測定マニュアル」(平成 27 年 10 月、環境省水・大気環境局)に定める方法	地上 1.2m

b) 交通量

調査方法を表 8.2-2 に示す。

表 8.2-2 調査方法(交通量)

調査項目	基本的な手法
交通量等	道路交通センサスに準じた方法

(3) 調査地域・調査期日等

1) 既存資料調査

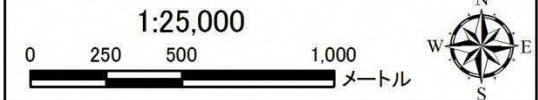
「福岡市自動車騒音常時監視結果(自動車騒音・道路交通振動測定結果)」で過去 5 年間に事業実施区域及びその周辺で測定されている地点とした。調査地点位置図を図 8.2-1 に示す。

なお、方法書において記載した地点は 7 地点であったが、その後、調査の蓄積があり、過去 5 年間に事業実施区域及びその周辺で測定されている地点としては 20 地点となっている。



凡例

- 事業実施区域
- 北エリア・南エリア境界
- 福岡都市高速
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般県道
- 幹線市道
- 駅
- JR
- 新幹線
- 私鉄
- 地下鉄
- 水域



● 騒音調査地点(既存資料)
 ※方法書において記載した地点は7地点であったが、その後、調査の蓄積があり、過去5年間に事業実施区域及びその周辺で測定されている地点としては20地点となっている。

出典：平成25年度 福岡市自動車騒音常時監視結果(自動車騒音・道路交通振動測定結果)(平成27年3月、福岡市環境局)
 平成26年度 福岡市自動車騒音常時監視結果(自動車騒音・道路交通振動測定結果)(平成28年1月、福岡市環境局)
 平成27年度 福岡市自動車騒音常時監視結果(自動車騒音・道路交通振動測定結果)(平成28年8月、福岡市環境局)
 平成28年度 福岡市自動車騒音常時監視結果(自動車騒音・道路交通振動測定結果)(平成29年11月、福岡市環境局)
 平成29年度 福岡市自動車騒音常時監視結果(自動車騒音・道路交通振動測定結果)(平成30年11月、福岡市環境局)

図 8.2-1 調査地点位置図(既存資料)

2) 現地調査

現地調査地点一覧を表 8.2-3 に、位置図を図 8.2-2 に示す。

調査地点は、事業実施区域及びその周囲の騒音の状況を代表とする箇所のうち、住居地域や学校等、特に保全すべき対象等及び土地利用等を考慮し、一般環境騒音 4 地点、自動車騒音 4 地点、鉄道騒音 2 地点とした。

また、仮設洗浄処理プラントからの騒音については、洗浄処理プラントから 1 m 及び洗浄処理プラント敷地境界に設置されている防音パネルの外 1 m の 2 地点とした。

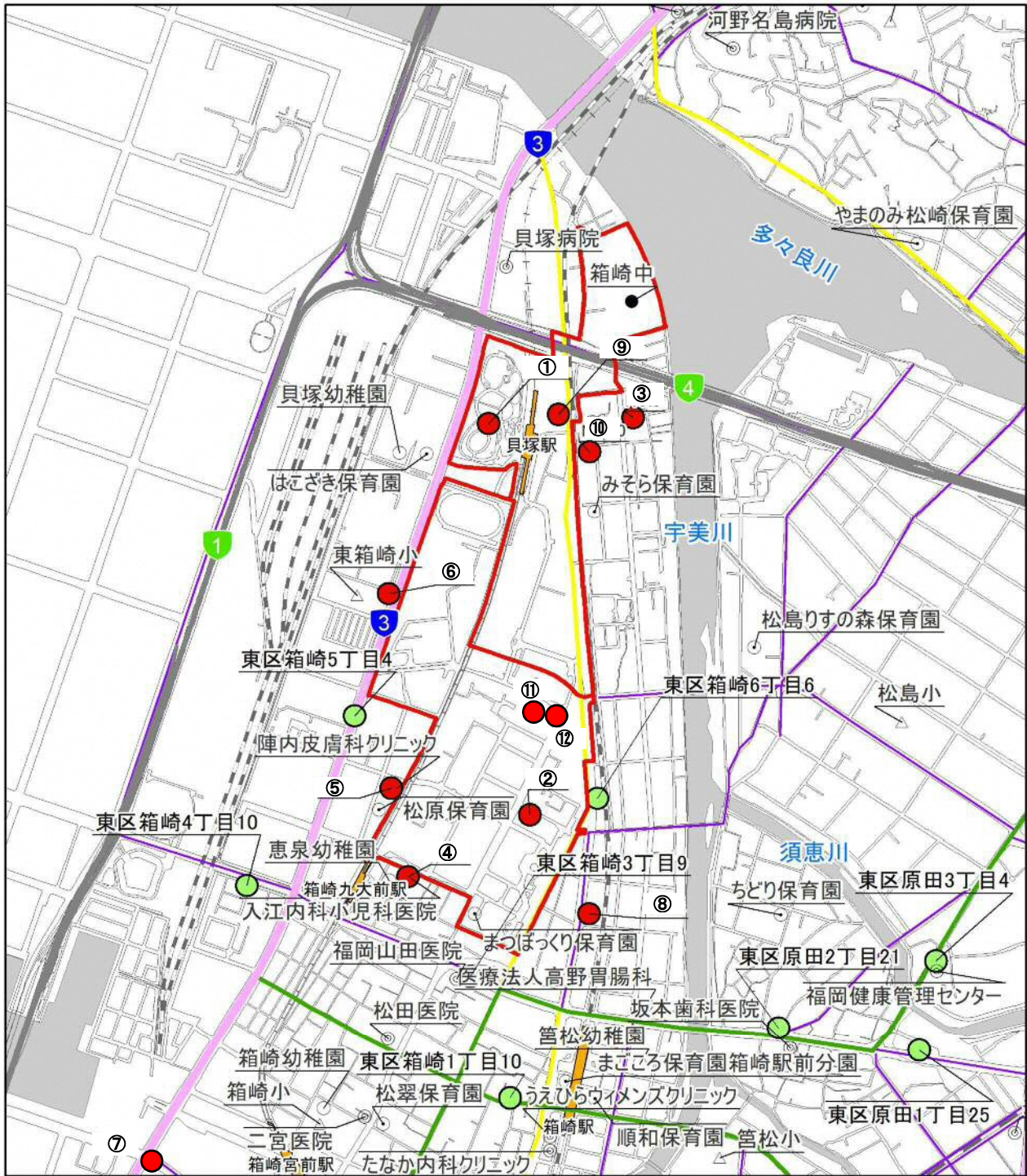
表 8.2-3 調査地点(現地調査)

種別	調査箇所	箇所名	住所等	用途地域
一般環境騒音	①	貝塚公園	箱崎7丁目8-35	第1種住居
	②	地蔵の森	九州大学箱崎キャンパス内	第1種住居
	③	東側境界	筥松4丁目9	第1種住居
	④	南側境界	箱崎3丁目30	第1種住居
自動車騒音	⑤	市道箱崎145号線	箱崎6丁目11-22(小松門付近)	第1種住居
	⑥	国道3号(箱崎5丁目)	箱崎5丁目11-1(東箱崎小)	準工業
	⑦	国道3号(馬出4丁目)	馬出4丁目8-14	準工業
	⑧	市道筥松線	箱崎6丁目1(東側集落)	第2種住居
鉄道騒音	⑨	JR鹿児島本線上り	箱崎7丁目1-158	第1種住居
	⑩	JR鹿児島本線下り	筥松4丁目8-32	第1種住居
仮設洗浄処理プラントからの騒音	⑪	洗浄処理プラントから1m	九州大学箱崎キャンパス内	第1種住居
	⑫	洗浄処理プラント敷地境界防音パネル外1m	九州大学箱崎キャンパス内	第1種住居

現地調査期間を表 8.2-4 に示す。

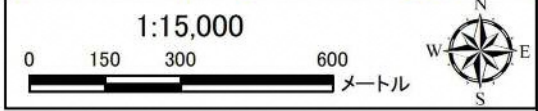
表 8.2-4 調査期間(現地調査)

調査項目	調査期間
一般環境騒音 自動車騒音 交通量	①,③,⑤～⑧地点 平日:平成29年11月28日(火)10時～29日(水)10時 (降雨による再測定:平成29年12月7日(木)3時～10時) 休日:平成29年12月9日(土)9時～10日(日)9時 ②,④地点 平日:平成29年11月28日(火)10時～29日(水)10時 休日:平成29年12月9日(土)17時～10日(日)17時 (降雨による再測定:平成29年12月23日(土)10時～17時)
鉄道騒音	⑨,⑩地点 平日:平成29年11月30日(木)12時～12月1日(金)12時
仮設洗浄処理プラントからの騒音	⑪,⑫地点 平日:平成30年5月20日(日)8時～12時



凡例

- | | | |
|---|---|---|
| 事業実施区域 | 駅 | 保育園 |
| 福岡都市高速 | JR | 幼稚園 |
| 一般国道 | 新幹線 | 小学校 |
| 主要地方道 | 私鉄 | 中学校 |
| 一般県道 | 地下鉄 | 病院 |
| 幹線市道 | 水域 | 騒音
(既存資料調査地点) |
| | | 騒音の現地調査地点 |
| | | ①～④：一般環境騒音 |
| | | ⑤～⑧：自動車騒音 |
| | | ⑨～⑩：鉄道騒音 |
| | | ⑪～⑫：仮設洗浄処理プラントからの騒音 |



※方法書において、調査地点⑤、⑩及び小松門の位置に誤りがあったため、ここで修正する。
 仮設洗浄処理プラントからの騒音の調査地点⑪、⑫の位置の拡大図は、図 8.2-4 に示す。

図 8.2-2 調査地点位置図(現地調査)

(4) 調査結果

1) 既存資料調査

騒音については、「第2章 対象事業実施区域及びその周囲の概況 2.2 自然的状況 2.2.1 大気環境の状況 (3)騒音」に示したとおりである。また、交通量については、「第2章 対象事業実施区域及びその周囲の概況 2.3 社会的状況 2.3.3 社会資本整備等の状況 (1)道路交通網の状況」に示したとおりである。

2) 現地調査

a) 一般環境騒音

一般環境騒音の現地調査結果を表 8.2-5(1)～(2)に示す。なお、事業実施区域及びその周辺は頻繁に航空機が上空を通過している地域であることから、航空機騒音も含めて一般環境騒音として扱った。

一般環境騒音 (L_{Aeq}) は、①地点(貝塚公園)の平日が昼間 60dB、夜間 49dB、休日が昼間 59dB、夜間 50dB であった。②地点(地蔵の森)は、平日が昼間 65dB、夜間 44dB、休日が昼間 65dB、夜間 46dB であった。③地点(事業実施区域東側の境界付近)は、平日が昼間 59dB、夜間 51dB、休日が昼間 59dB、夜間 51dB であった。④地点(事業実施区域南側の境界付近)は、平日が昼間 66dB、夜間 53dB、休日が昼間 66dB、夜間 54dB であった。

また、 L_{A5} (平均値)は、①地点の平日が 52～67dB、休日が 53～67dB、②地点の平日は 47～71dB、休日が 49～71dB、③地点の平日は 54～65dB、休日が 54～65dB、④地点の平日は 48～73dB、休日が 53～74dB であった。

表 8.2-5(1) 一般環境騒音 (L_{Aeq}) の調査結果概要

[単位: dB]

地点番号	等価騒音レベル(L_{Aeq})						地域の類型	地点名
	平日		休日		環境基準			
	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間		
①	60(×)	49(×)	59(×)	50(×)	55	45	B 類型	貝塚公園
②	65(×)	44(○)	65(×)	46(×)	55	45	B 類型	地蔵の森
③	59(×)	51(×)	59(×)	51(×)	55	45	B 類型	東側境界
④	66(×)	53(×)	66(×)	54(×)	55	45	B 類型	南側境界

注 1) ○: 環境基準を満たす。 ×: 環境基準を満たさない。(昼間は航空機騒音を含むため、参考である。)

注 2) 昼間は 6:00～22:00、夜間は 22:00～6:00

表 8.2-5(2) 一般環境騒音 (L_{A5}) の調査結果概要

[単位: dB]

地点番号		時間率騒音レベル 90%レンジ上端値(L_{A5})							
		平日				休日			
		朝	昼間	夕	夜間	朝	昼間	夕	夜間
①	平均値	58	67	65	52	56	67	65	53
	最大値	59	69	68	54	57	68	68	56
②	平均値	56	71	67	47	54	71	67	49
	最大値	57	74	72	51	56	74	72	52
③	平均値	63	65	63	54	60	65	63	54
	最大値	65	67	64	59	63	66	65	57
④	平均値	64	73	70	48	56	74	71	53
	最大値	70	75	73	55	59	75	74	63

注 1) 時間区分: 朝 6:00～8:00、昼間 8:00～19:00、夕 19:00～23:00、夜間は 23:00～6:00

注 2) 平均値は算術平均

b) 自動車騒音

自動車騒音の現地調査結果は表 8.2-6 に、調査地点の道路断面図は図 8.2-3 に示すとおりである。調査地点の道路構造は、各地点とも平坦な道路である。

なお、本調査は自動車騒音を対象としていることから、航空機の騒音について計測値から除外している。

自動車騒音(L_{Aeq})は、⑤地点(市道箱崎 145 号線)の平日が昼間 59dB、夜間 50dB、休日が昼間 57dB、夜間 48dB であった。⑥地点(国道 3 号(箱崎 5 丁目))は、平日が昼間 72dB、夜間 67dB、休日が昼間 72dB、夜間 68dB であった。⑦地点(国道 3 号(馬出 4 丁目))は、平日が昼間 70dB、夜間 65dB、休日が昼間 70dB、夜間 66dB であった。⑧地点(市道筥松線)は、平日が昼間 66dB、夜間 61dB、休日が昼間 65dB、夜間 62dB であった。

⑥地点の平日・休日の昼間・夜間、⑦地点の休日の夜間が環境基準を満たさない。

表 8.2-6 自動車騒音の調査結果概要

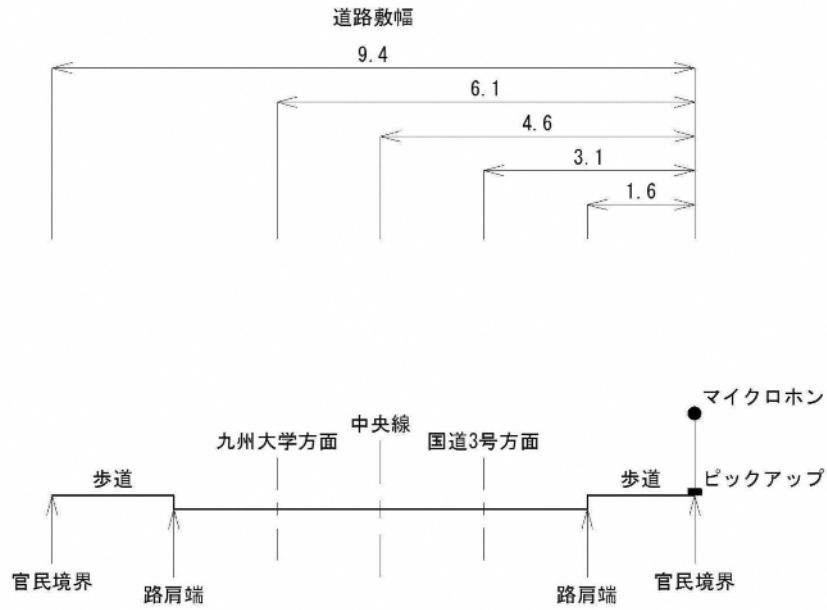
[単位: dB]

地点番号	等価騒音レベル(L_{Aeq})						路線名
	平日		休日		環境基準		
	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	
⑤	59(○)	50(○)	57(○)	48(○)	65	60	市道箱崎 145 号線
⑥	72(×)	67(×)	72(×)	68(×)	70	65	国道 3 号(箱崎 5 丁目)
⑦	70(○)	65(○)	70(○)	66(×)			国道 3 号(馬出 4 丁目)
⑧	66(○)	61(○)	65(○)	62(○)			市道筥松線

注 1)○:環境基準を満たす。×:環境基準を満たさない。

注 2)昼間は 6:00~22:00、夜間は 22:00~6:00

⑤地点(市道箱崎 145 号線)



⑥地点(国道 3 号(箱崎 5 丁目))

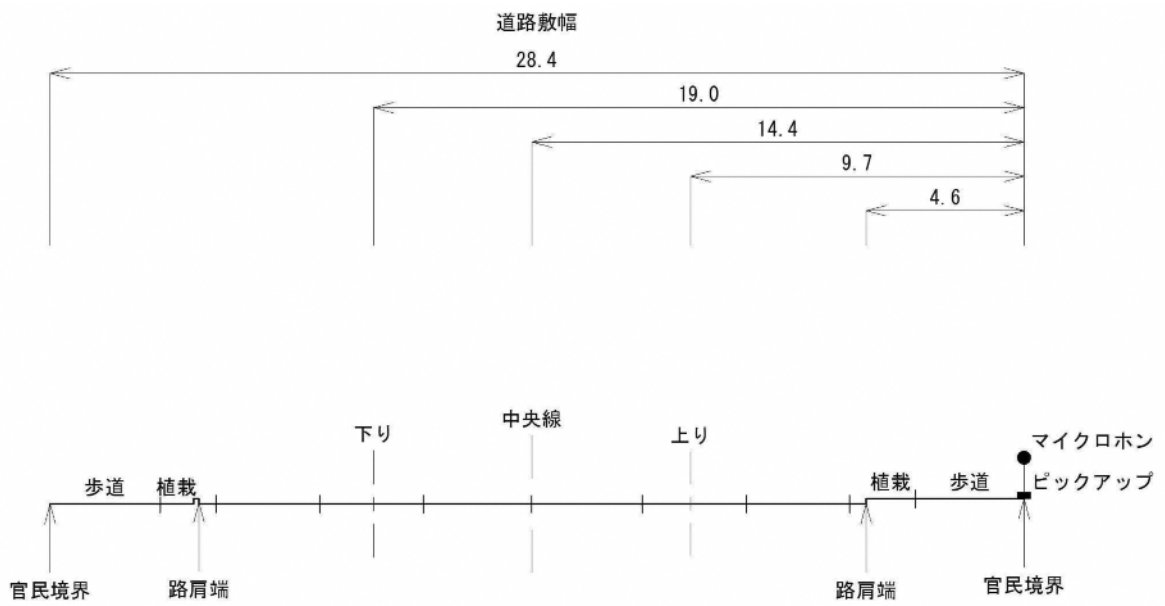
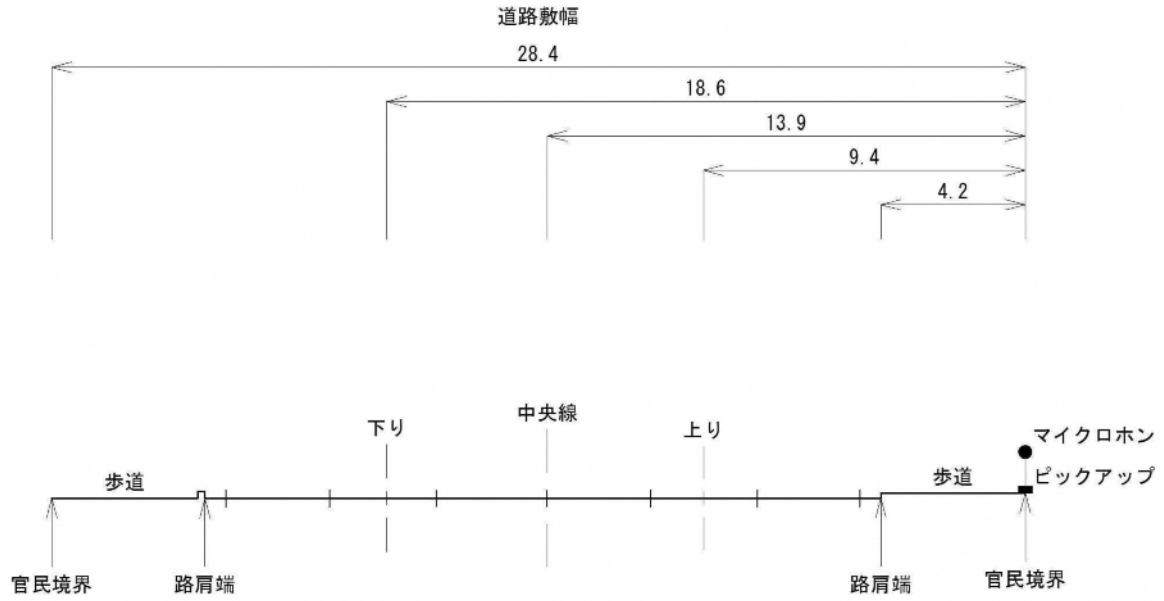


図 8.2-3(1) 調査地点道路断面図(単位 : m)

⑦地点(国道3号(馬出4丁目))



⑧地点(市道管松線)

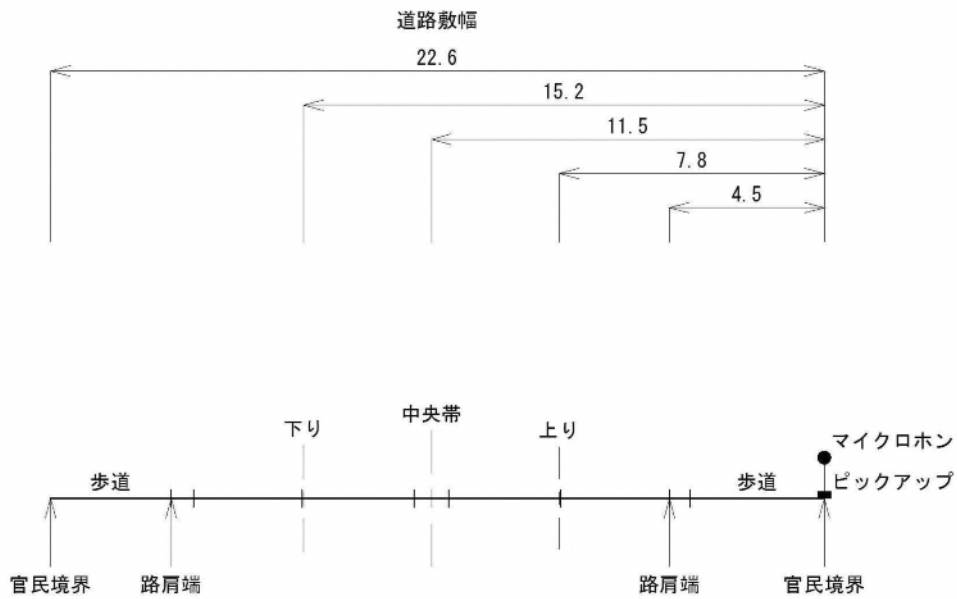


図 8.2-3(2) 調査地点道路断面図(単位 : m)

c) 交通量

自動車類交通量の調査結果を表 8. 2-7 に示す。

自動車類交通量は、⑥、⑦地点の国道 3 号で平日が 50, 830～55, 216 台/日、休日が 51, 076～56, 320 台/日であり、大型車混入率は、平日が 6. 2～6. 6%、休日が 3. 6～3. 8%であった。

表 8. 2-7 交通量の測定結果概要

(平日)

調査地点	大型車(台)			小型車 (台)	二輪車 (台)	自動車類計 (台)	大型車混入率 (%)	走行速度 (km/h)	
	工事用車両	大型車類	バス						
⑤	上り	24	32	27	775	61	858	9.7	16.5
	下り	24	33	21	560	34	638	12.2	16.8
	計	48	65	48	1,335	102	1,496	10.8	16.7
⑥	上り	-	1,362	346	25,966	1,290	27,674	6.2	46.1
	下り	-	1,265	381	21,510	1,110	24,266	6.8	50.0
	計	-	2,627	727	47,476	2,400	50,830	6.6	48.1
⑦	上り	-	1,418	358	26,408	1,310	29,494	6.0	46.7
	下り	-	1,267	402	25,363	1,269	27,032	6.2	48.9
	計	-	2,685	760	51,771	2,579	55,216	6.2	47.8
⑧	上り	-	172	9	6,108	360	6,289	2.9	51.6
	下り	-	248	14	7,568	380	7,830	3.3	51.3
	計	-	420	23	13,676	740	14,119	3.1	51.4

(休日)

調査地点	大型車(台)			小型車 (台)	二輪車 (台)	自動車類計 (台)	大型車混入率 (%)	走行速度 (km/h)	
	工事用車両	大型車類	バス						
⑤	上り	14	13	2	444	54	473	6.1	19.3
	下り	18	8	2	307	17	335	8.4	18.9
	計	32	21	4	751	71	808	7.1	19.1
⑥	上り	-	719	330	26,522	811	27,571	3.8	44.0
	下り	-	538	330	22,637	706	23,505	3.7	52.7
	計	-	1,257	660	49,159	1,517	51,076	3.8	48.3
⑦	上り	-	745	319	28,625	873	29,689	3.6	48.4
	下り	-	617	336	25,678	872	26,631	3.6	49.4
	計	-	1,362	655	54,303	1,745	56,320	3.6	48.9
⑧	上り	-	143	7	5,530	250	5,680	2.6	52.2
	下り	-	141	10	6,268	286	6,419	2.4	52.5
	計	-	284	17	11,798	536	12,099	2.5	52.3

d) 鉄道騒音

鉄道騒音の現地調査結果を表 8.2-8 に示す。

鉄道騒音 (L_{Aeq}) は、㊟地点 (JR 鹿児島本線 上り) が近接側軌道中心から 12.5m 地点で昼間 62dB、夜間 56dB、近接側軌道中心から 25m 地点で昼間 58dB、夜間 52dB であった。㊠地点 (JR 鹿児島本線 下り) が近接側軌道中心から 12.5m 地点で昼間 62dB、夜間 56dB、近接側軌道中心から 25m 地点で昼間 57dB、夜間 51dB であった。

表 8.2-8 鉄道騒音の調査結果概要

[単位: dB]

地点番号	等価騒音レベル(L_{Aeq})				備考
	R=12.5m		R=25m		
	昼間	夜間	昼間	夜間	
㊟	62	56	58	52	JR 鹿児島本線 上り
㊠	62	56	57	51	JR 鹿児島本線 下り

注 1) 昼間は 7:00~22:00、夜間は 22:00~7:00

e) 仮設洗浄処理プラントの騒音

九州大学では、敷地内に設置した仮設洗浄処理プラントで、土壤汚染対策法に基づく基準値以内に洗浄する作業を行っている。このプラントの稼働中の騒音レベルを表 8.2-9 に示す。なお、図 8.2-4 に示すとおり、地点⑪は洗浄処理プラントから 1 m の位置に、地点⑫は洗浄処理プラント敷地境界に設置されている防音パネルの外 1 m の位置であり、地点⑪と地点⑫は 63m 離れている。調査の結果、等価騒音レベルは、洗浄処理プラント近傍の地点⑪で 65.0dB~66.5dB、洗浄処理プラント敷地外の地点⑫で 48.9~49.9dB であり、地点⑫のほうが 16~17dB 低い値となっている。また、時間率騒音レベル 90%レンジ上端値(L₅)は、地点⑪が 67~69dB、地点⑫が 51~53dB となっている。

表 8.2-9 仮設洗浄処理プラント騒音測定結果(平成 30 年 5 月)

地点⑪ (SL)

No.	演算開始時刻	演算終了時刻	等価騒音レベル [dB]	最大値 [dB]	最小値 [dB]	時間率騒音レベル [dB]					除外時間
			L _{eq}	L _{max}	L _{min}	L ₅	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L ₉₅	
1	8:50:00	9:20:20	66.5	74.3	63.9	69	68	66	65	65	0:20:20
2	9:20:21	9:42:57	66.0	73.6	63.3	68	67	66	65	64	0:12:21
3	9:42:58	10:10:47	65.9	76.4	63.0	68	67	66	64	64	0:17:15
4	10:10:48	10:28:05	65.7	78.8	62.0	68	67	65	64	64	0:07:21
5	10:28:06	10:52:48	65.0	77.5	62.2	67	66	65	64	63	0:13:35
6	10:52:49	11:09:35	65.0	77.2	61.9	67	66	64	63	63	0:07:41
7	11:09:36	11:33:54	65.1	76.9	62.3	67	67	65	64	63	0:13:10

地点⑫ (SL)

No.	演算開始時刻	演算終了時刻	等価騒音レベル [dB]	最大値 [dB]	最小値 [dB]	時間率騒音レベル [dB]					除外時間
			L _{eq}	L _{max}	L _{min}	L ₅	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L ₉₅	
1	8:50:00	9:20:20	48.9	54.1	45.0	51	50	49	47	47	0:20:20
2	9:20:21	9:42:57	49.9	58.3	46.0	53	52	50	48	48	0:12:21
3	9:42:58	10:10:47	49.0	57.4	45.5	51	51	49	47	47	0:17:15
4	10:10:48	10:28:05	49.1	58.2	45.5	51	51	49	47	47	0:07:21
5	10:28:06	10:52:48	49.3	61.3	45.5	52	51	49	47	47	0:13:35
6	10:52:49	11:09:35	49.3	62.8	45.9	52	51	49	47	47	0:07:41
7	11:09:36	11:33:54	49.0	58.0	44.9	51	51	49	47	46	0:13:10



※地点①は洗浄処理プラントから1mの位置
 地点②は洗浄処理プラント敷地境界に設置されている防音パネルの外1mの位置
 地点①と地点②は63m離れている。

図 8.2-4 仮設洗浄処理プラント騒音調査地点

8.2.2 予測

(1) 工事の実施(造成工事の実施)による影響

1) 予測内容

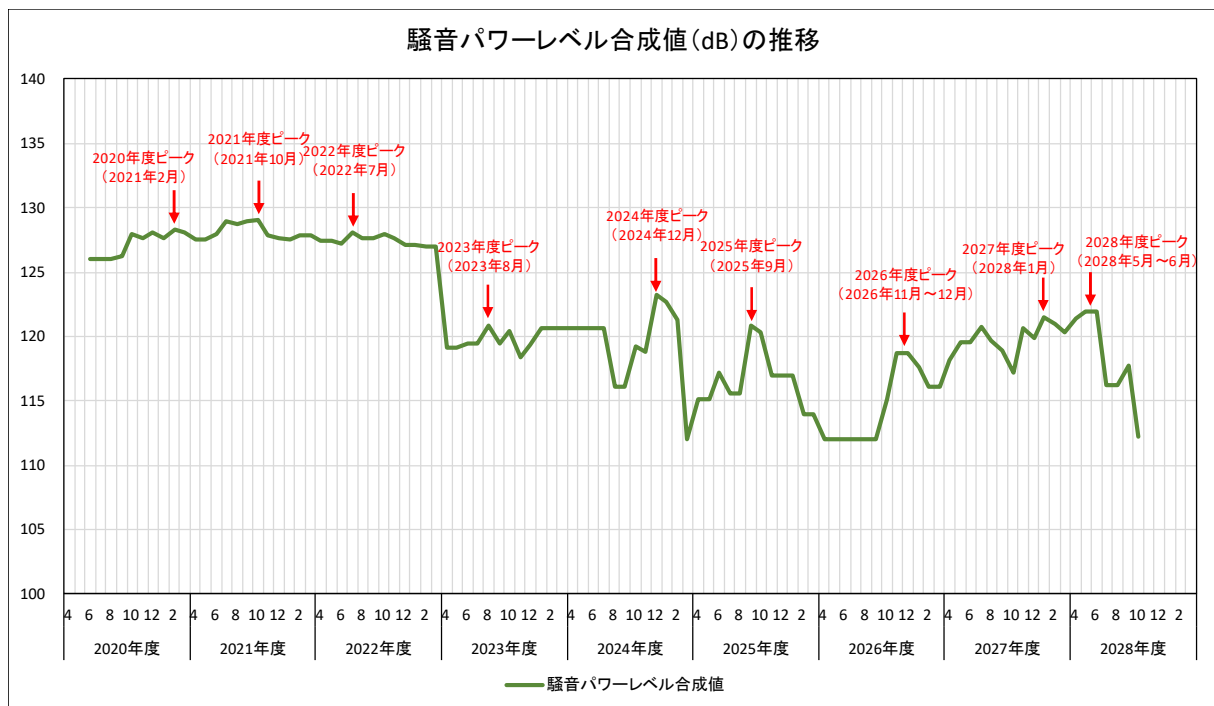
工事中の建設機械の稼働に伴う建設作業騒音レベル(90%レンジ上端値： L_{A5})とした。

2) 予測地域及び予測地点

予測地域は事業実施区域及びその周辺とし、予測地点は事業実施区域の敷地境界及び現地調査地点2地点(一般環境騒音調査地点のうち、事業実施区域外に位置する③、④地点)とした。また、予測高さは地上1.2mとした。

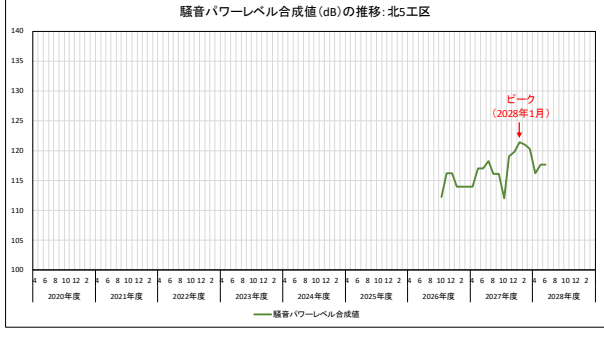
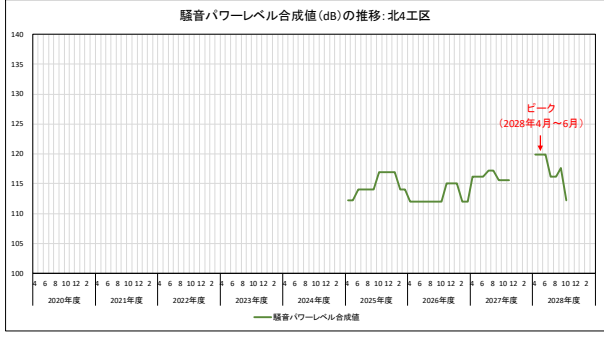
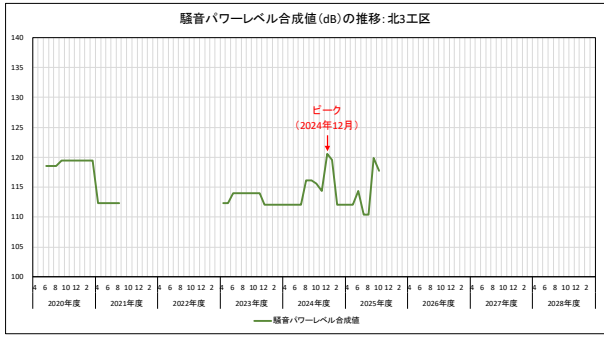
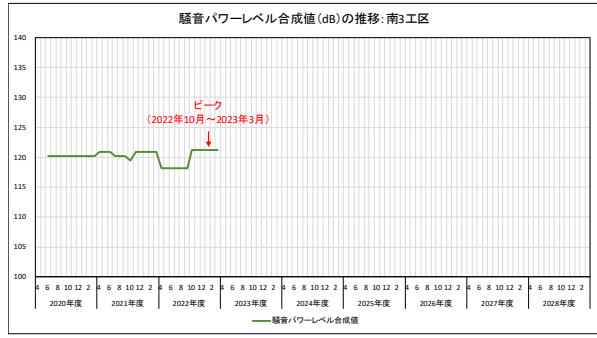
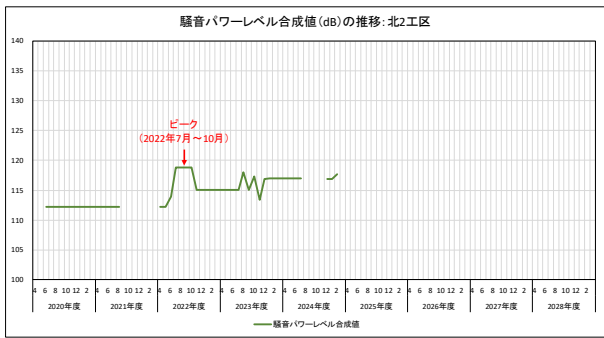
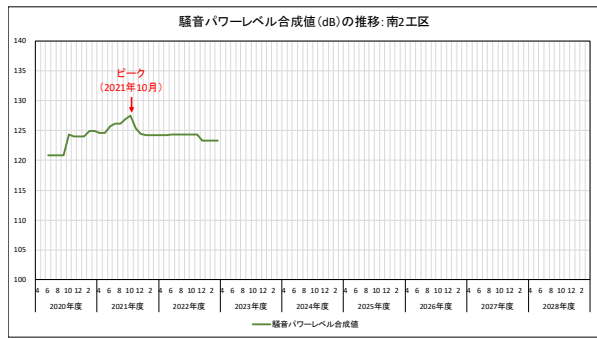
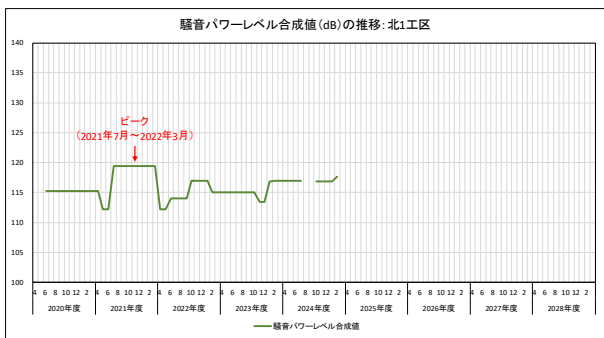
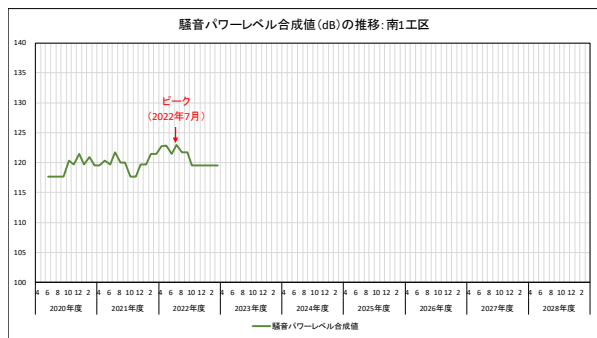
3) 予測時期

予測時期は、建設機械の稼働に伴う騒音レベルが最大となる時期として、図8.2-5(1)～(2)に示すとおり、年度ごとに騒音パワーレベル合成値が最大となる月とした。



※建設機械の稼働台数、資材等運搬車両の台数及び音響パワーレベルに基づき、騒音パワーレベル合成値を算出している。

図8.2-5(1) 予測時期の設定(騒音パワーレベル合成値の推移)



※建設機械の稼働台数、資材等運搬車両の台数及び音響パワーレベルに基づき、騒音パワーレベル合成値を算出している。

図 8.2-5(2) 予測時期の設定(騒音パワーレベル合成値の推移(工区別))

4) 予測方法

a) 予測手順

予測手順を図 8.2-6 に示す。

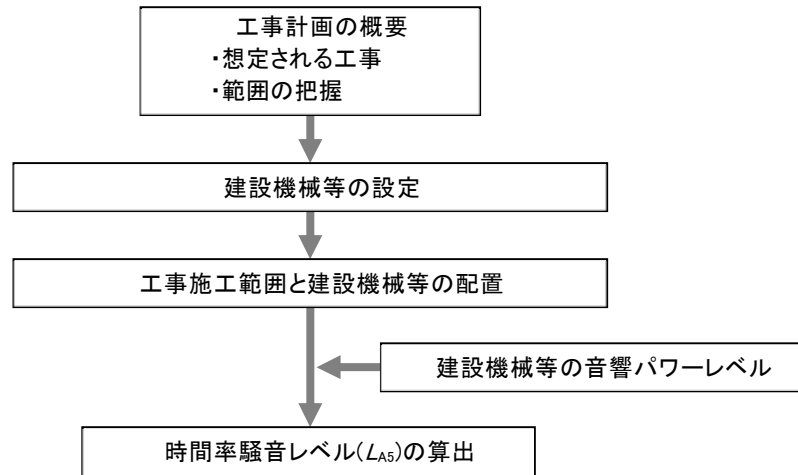


図 8.2-6 予測手順(工事の実施(造成工事の実施)による影響)

b) 予測式

予測式は、表 8.2-10 に示す日本音響学会の提案する「ASJ CN-Model 2007」に準拠して、建設機械の稼働に伴う騒音レベルを予測した。

表 8.2-10 予測式(工事の実施(造成工事の実施)による影響)

区分	予測式
騒音レベル	$L_{A,X} = L_{A,emission} - 8 - 20 \log_{10} r + \Delta L_{cor}$
記号説明	$L_{A,X}$: 予測点における騒音評価量(騒音レベルの 90%レンジ上端値)[dB] $L_{A,emission}$: 音源の騒音発生量[dB] r : 音源から予測点までの距離[m] ΔL_{cor} : 伝搬に影響を与える各種要因の補正量[dB](なお、 $\Delta L_{cor} = 0$ とした。)

出典:「ASJ CN-Model 2007」(日本音響学会、平成 20 年 4 月)

5) 予測条件

a) 建設機械及び資材等運搬車両の騒音源データ

本事業で稼働する建設機械及び資材等運搬車両の騒音源データを表 8.2-11 に示す。

表 8.2-11 建設機械及び資材等運搬車両の騒音源データ

工 種	建設機械及び 資材等運搬車両	規格	音響パワーレベル	出典
			(dB)	
関連工事	圧砕機	0.7 m ³	107	①
	アースオーガ	90 kw	112	①
	バックホウ	0.6 m ³	112	①
	ダンプ	10 t	100	②
	モーターグレーダー	3.1 m	109	①
	アスファルトフィニッシャ	2.4~6.0 m	109	①
	タイヤローラー	8~20 t	107	①
	マカダムローラー	10~20 t	106	①
	基盤整備工事	バックホウ	0.6 m ³	112
バックホウ		0.35 m ³	110	①
ダンプ		10 t	100	②
トラッククレーン		4.9 t	107	①
ラフテレーンクレーン		16 t	105	①
モーターグレーダー		3.1 m	109	①
ブル		21 t	115	①
タイヤローラー		8~20 t	107	①
アスファルトフィニッシャ		2.4~6.0 m	109	①
マカダムローラー		10~20 t	106	①
クローラ式アースオーガ		90 kw	107	①
クローラクレーン		80 t	106	①
コンクリートポンプ車		90~110 m ³	112	①
生コン車		5 m ³	100	②

出典：①「地域の音環境計画」(1997年4月 (社)日本騒音制御工学会)

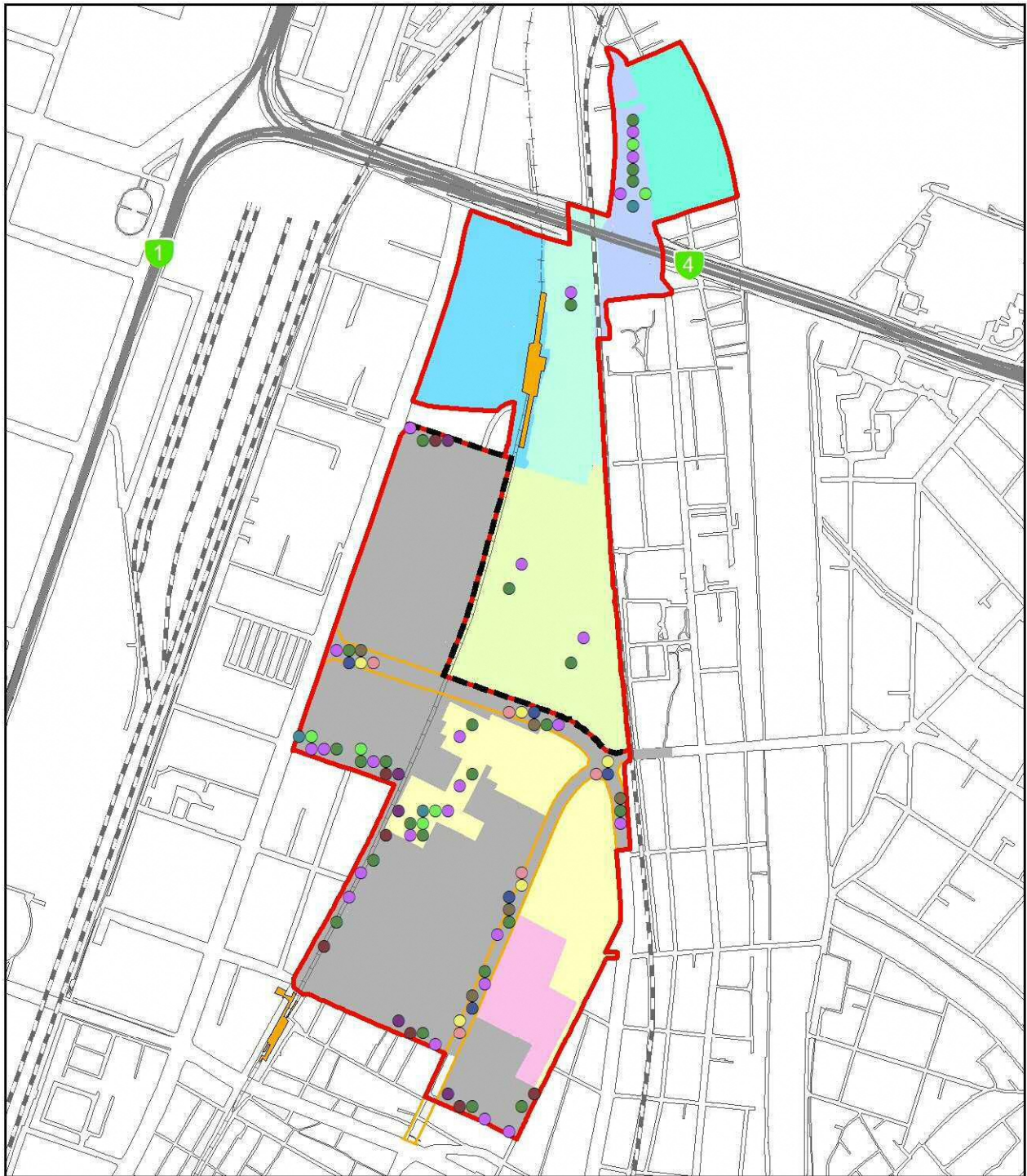
②「ASJ RTN-Model 2013」(日本音響学会、平成26年4月)

b) 音源位置

音源の位置は、図 8.2-7(1)~(9)に示すとおり、年度(2020年度~2028年度)ごとに施工内容を踏まえ、想定される施工位置に配置した。また、音源高さは、建設機械のエンジン音等の発生位置を考慮して、地上1.5mとした。なお、敷地内に設置した仮設洗浄処理プラントについては、表 8.2-9 に示したとおり、洗浄処理プラント近傍(地点⑩：洗浄処理プラントから1mの位置)において等価騒音レベルで65.0dB~66.5dB、時間率騒音レベル90%レンジ上端値(L₅)で67~69dB、地点⑩から63m離れた地点⑪において等価騒音レベルで48.9~49.9dB、時間率騒音レベル90%レンジ上端値(L₅)で51~53dBであり、表 8.2-11 に示した本事業で稼働する建設機械等と比べ騒音レベルが小さいことから、音源の対象から除外した。

c) 将来の保全対象の状況

保全対象となる学校・病院等の立地状況は、「第2章 対象事業実施区域及びその周囲の概況 2.3 社会的状況 2.3.3 社会資本整備等の状況 (3)学校・病院等」に示したとおりであり、将来的にも同様な立地であることが想定される。



凡例

- 事業実施区域
- 北エリア・南エリア境界
- 福岡都市高速
- 都市計画道路(関連事業)
- 駅
- JR
- 新幹線
- 私鉄
- 地下鉄

工区割り

- 北1工区
- 北2工区
- 北3工区
- 北4工区
- 北5工区
- 南3工区
- 近代建築物活用ゾーン
- 施工区域
- 2020年度

機械種類

- アスファルトフィニッシャー
- アースオーガ
- タイヤローラー
- ダンプ
- トラッククレーン
- バックホウ
- マカダムローラー
- モーターグレーダー
- ラフテレーンクレーン
- 圧碎機

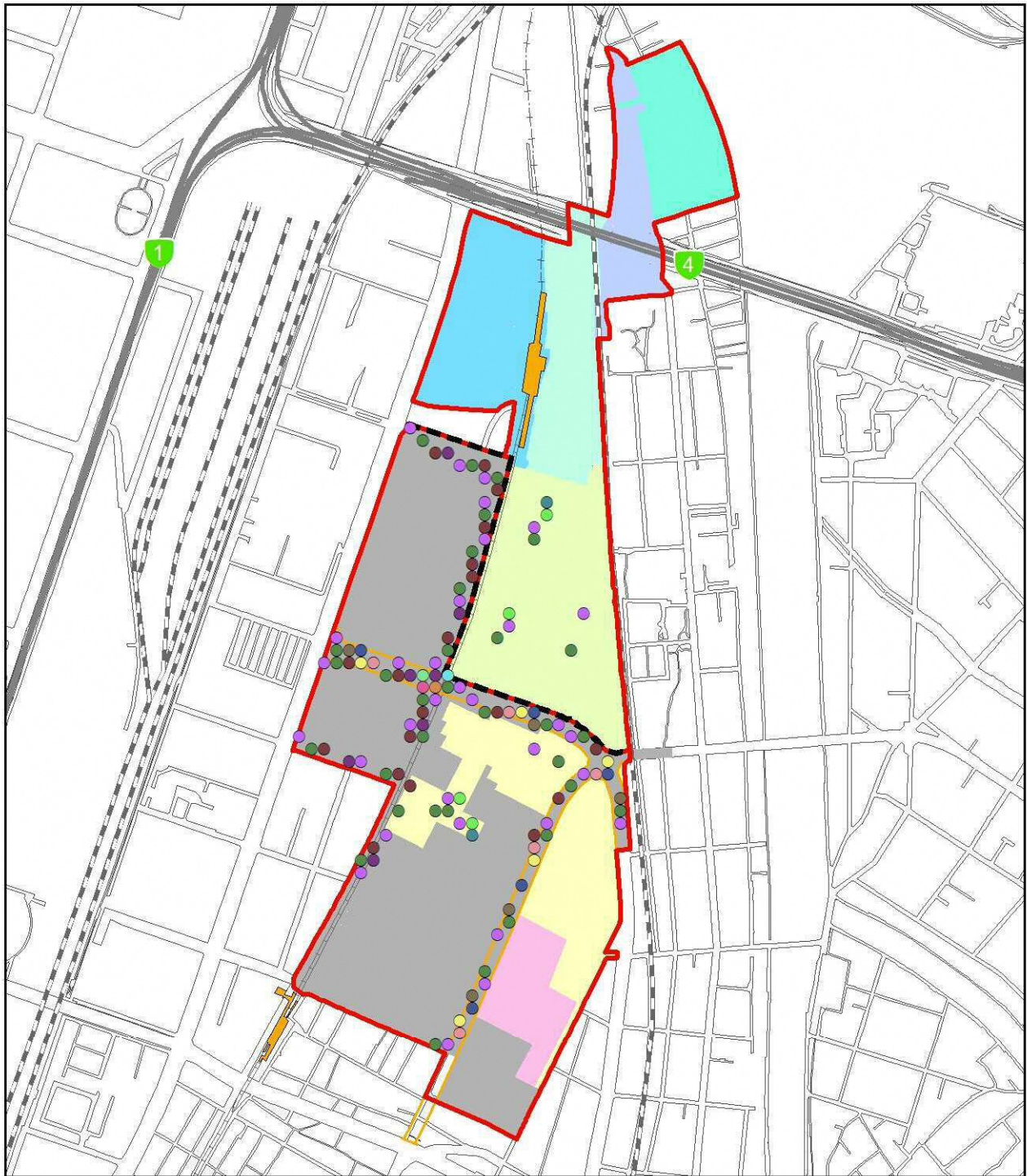
1:10,000

0 100 200 400 メートル



※施工区域外の建設機械は、関連工事で稼働する建設機械である。

図 8.2-7(1) 音源(建設機械)の配置: 2020年度(2021年2月)



凡例

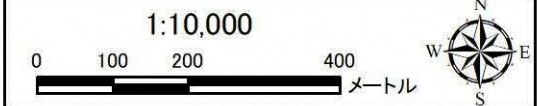
- 事業実施区域
- 北エリア・南エリア境界
- 福岡都市高速
- 都市計画道路(関連事業)
- 駅
- JR
- 新幹線
- 私鉄
- 地下鉄

工区割り

- 北1工区
- 北2工区
- 北3工区
- 北4工区
- 北5工区
- 南3工区
- 近代建築物活用ゾーン
- 施工区域
- 2021年度

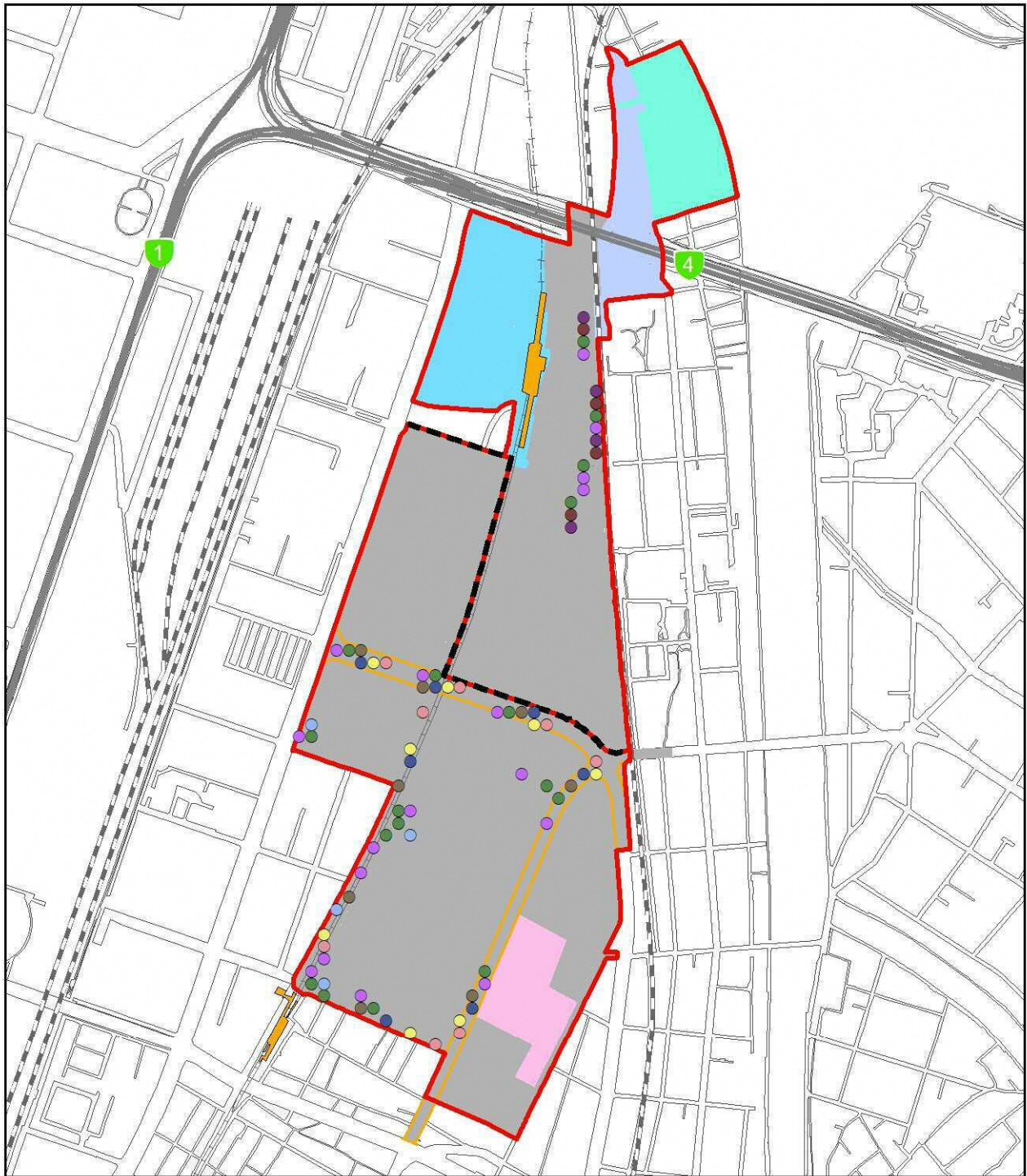
機械種類

- アスファルトフィニッシャー
- アースオーガ
- クローラークレーン
- クローラ式アースオーガ
- コンクリートポンプ車
- タイヤローラー
- ダンプ
- トラッククレーン
- バックホウ
- マカダムローラー
- モーターグレーダー
- ラフテレーンクレーン
- 圧碎機
- 生コン車



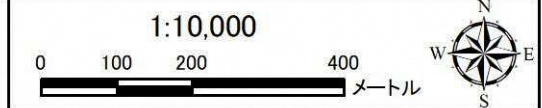
※施工区域外の建設機械は、関連工事で稼働する建設機械である。

図 8.2-7(2) 音源(建設機械)の配置: 2021年度(2021年10月)



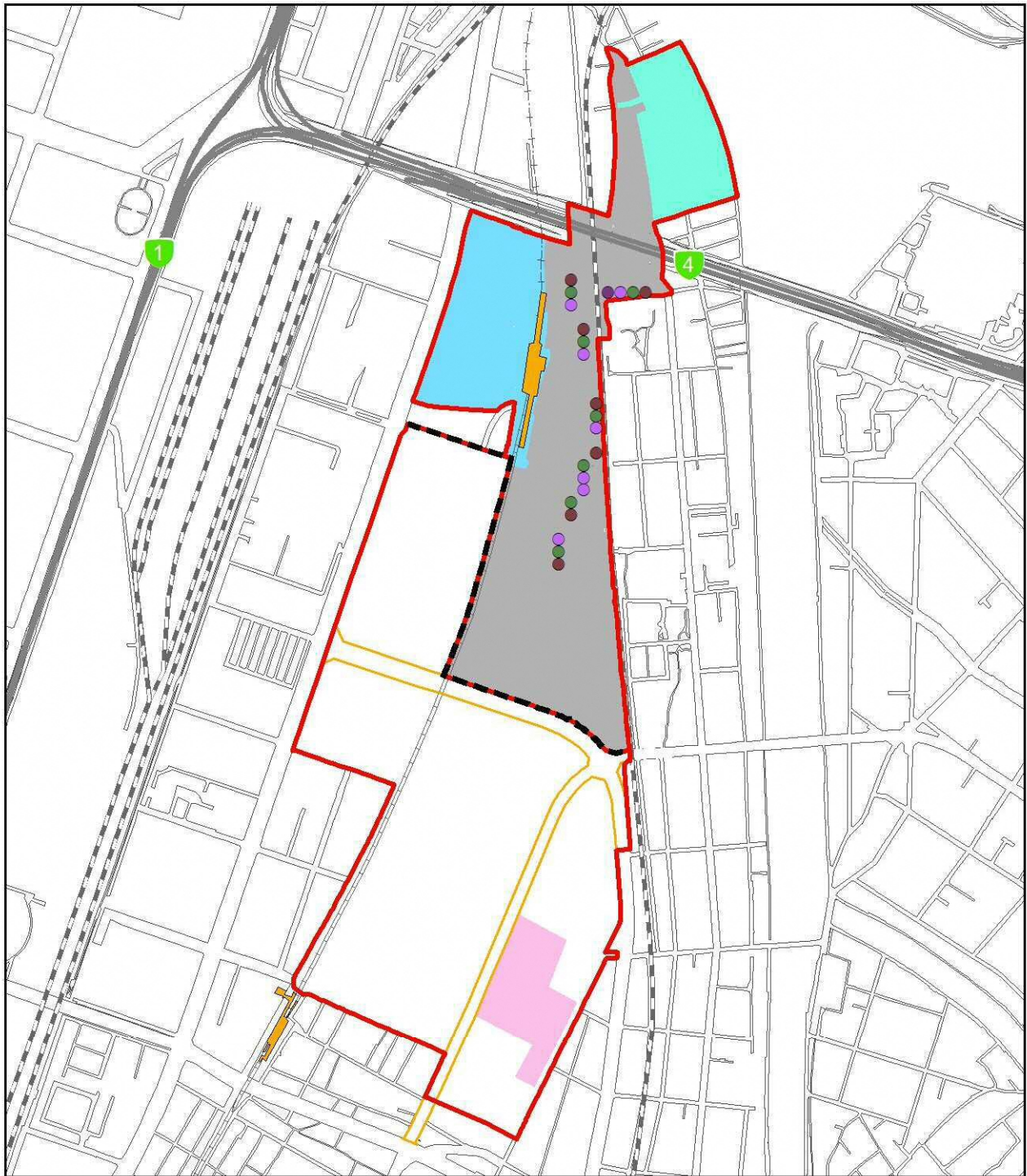
凡例

- | | |
|--------------|------------|
| 事業実施区域 | 北3工区 |
| 北エリア・南エリア境界 | 北4工区 |
| 福岡都市高速 | 北5工区 |
| 都市計画道路(関連事業) | 近代建築物活用ゾーン |
| 駅 | 施工区域 |
| JR | 2022年度 |
| 新幹線 | |
| 私鉄 | |
| 地下鉄 | |



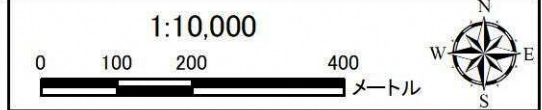
- 機械種類
- | | |
|---------------|------------|
| アスファルトフィニッシャー | バックホウ |
| タイヤローラー | ブル |
| ダンプ | マカダムローラー |
| トラッククレーン | モーターグレーダー |
| | ラフテレーンクレーン |

図 8.2-7(3) 音源(建設機械)の配置 : 2022 年度(2022 年 7 月)



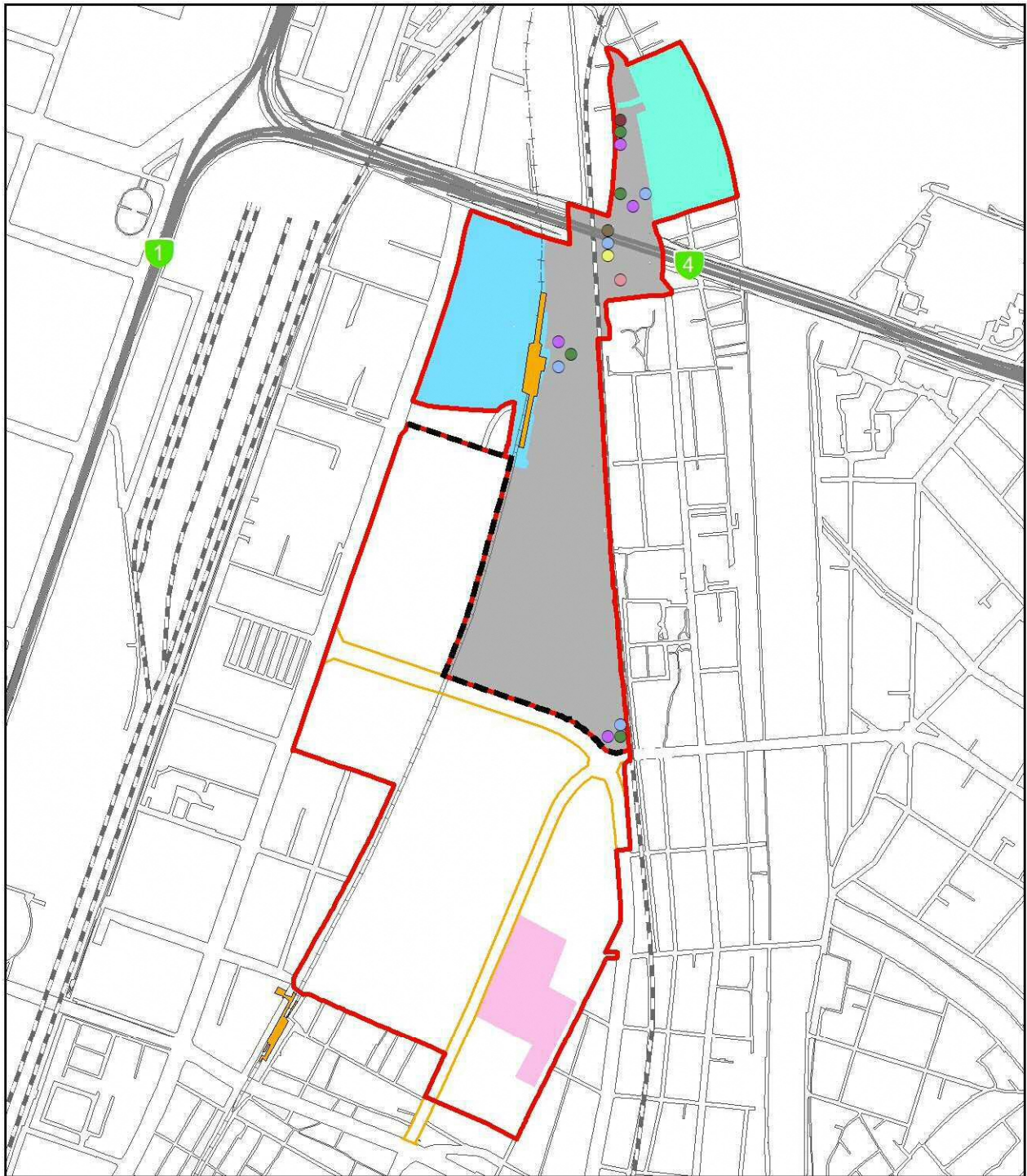
凡例

- | | |
|--------------|------------|
| 事業実施区域 | 北4工区 |
| 北エリア・南エリア境界 | 北5工区 |
| 福岡都市高速 | 近代建築物活用ゾーン |
| 都市計画道路(関連事業) | 2023年度 |
| 駅 | ダンプ |
| JR | トラッククレーン |
| 新幹線 | バックホウ |
| 私鉄 | ラフテレンクレーン |
| 地下鉄 | |



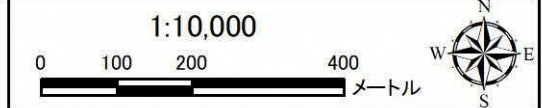
- 機械種類
- ダンプ
 - トラッククレーン
 - バックホウ
 - ラフテレンクレーン

図 8.2-7(4) 音源(建設機械)の配置: 2023年度(2023年8月)



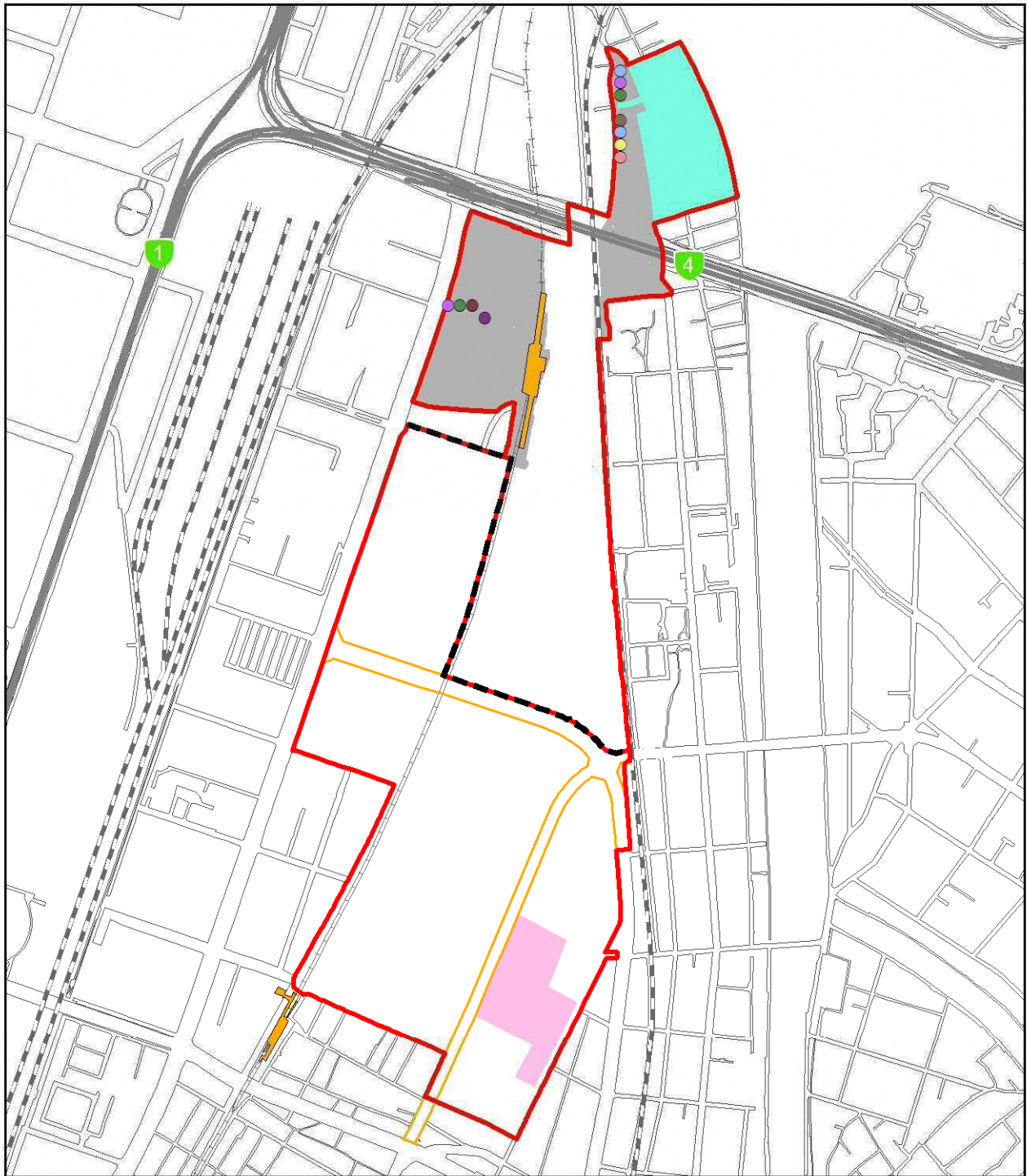
凡例

- | | |
|--------------|------------|
| 事業実施区域 | 北4工区 |
| 北エリア・南エリア境界 | 北5工区 |
| 福岡都市高速 | 近代建築物活用ゾーン |
| 都市計画道路(関連事業) | 2024年度 |
| 駅 | |
| JR | |
| 新幹線 | |
| 私鉄 | |
| 地下鉄 | |



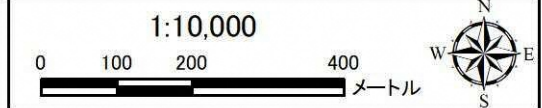
- | | |
|----------|-----------|
| タイヤローラー | バックホウ |
| ダンプ | ブル |
| トラッククレーン | マカダムローラー |
| | モーターグレーダー |

図 8.2-7(5) 音源(建設機械)の配置 : 2024 年度(2024 年 12 月)



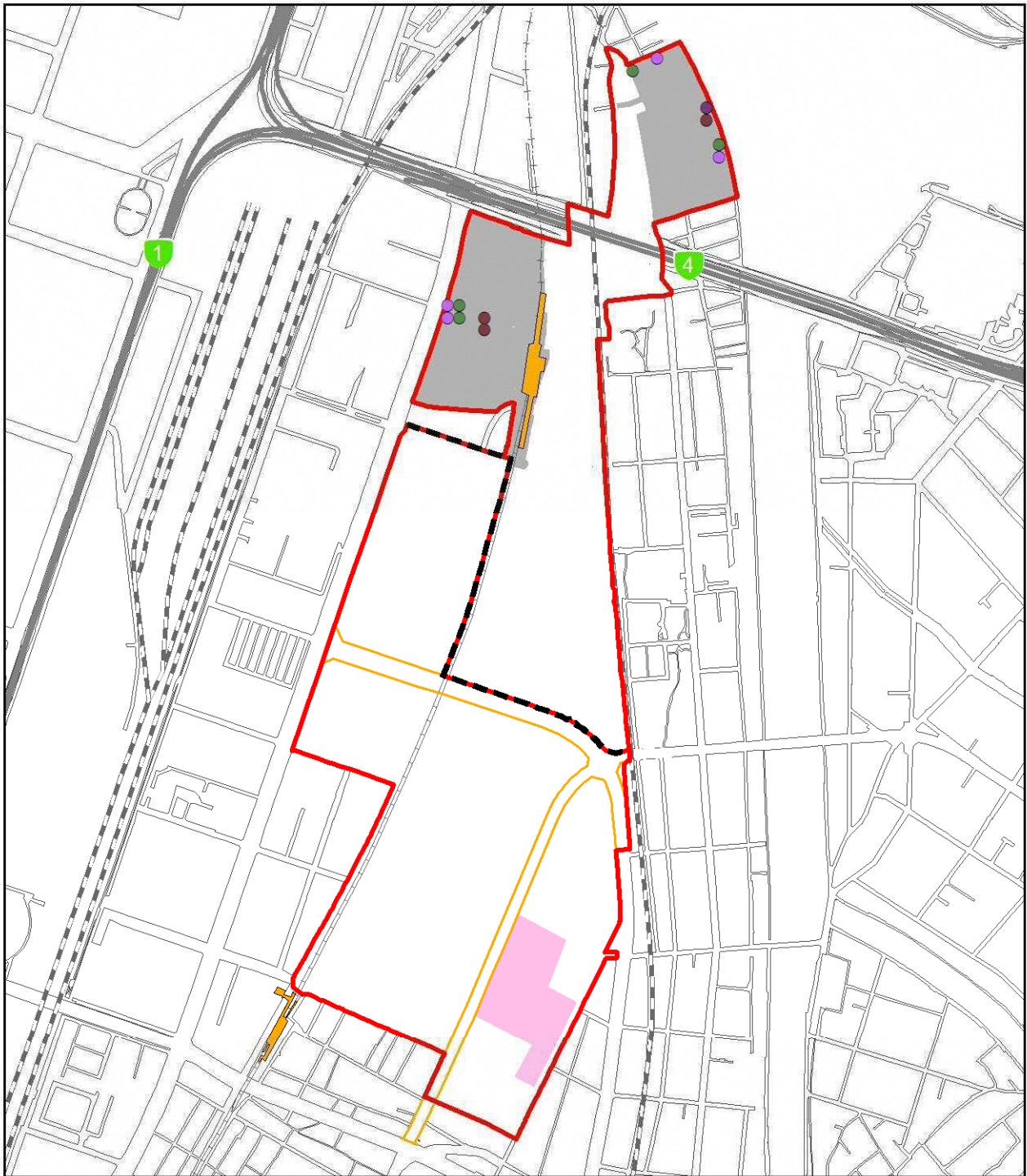
凡例

- | | |
|--------------|------------|
| 事業実施区域 | 北5工区 |
| 北エリア・南エリア境界 | 近代建築物活用ゾーン |
| 福岡都市高速 | 施工区域 |
| 都市計画道路(関連事業) | 2025年度 |
| 駅 | |
| JR | |
| 新幹線 | |
| 私鉄 | |
| 地下鉄 | |



- | | |
|----------|------------|
| 機械種類 | ブル |
| タイヤローラー | マカダムローラー |
| ダンプ | モーターグレーダー |
| トラッククレーン | ラフテレーンクレーン |
| バックホウ | |

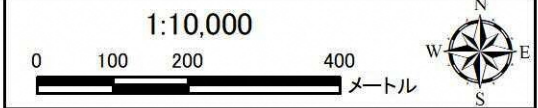
図 8.2-7(6) 音源(建設機械)の配置 : 2025年度(2025年9月)



凡例

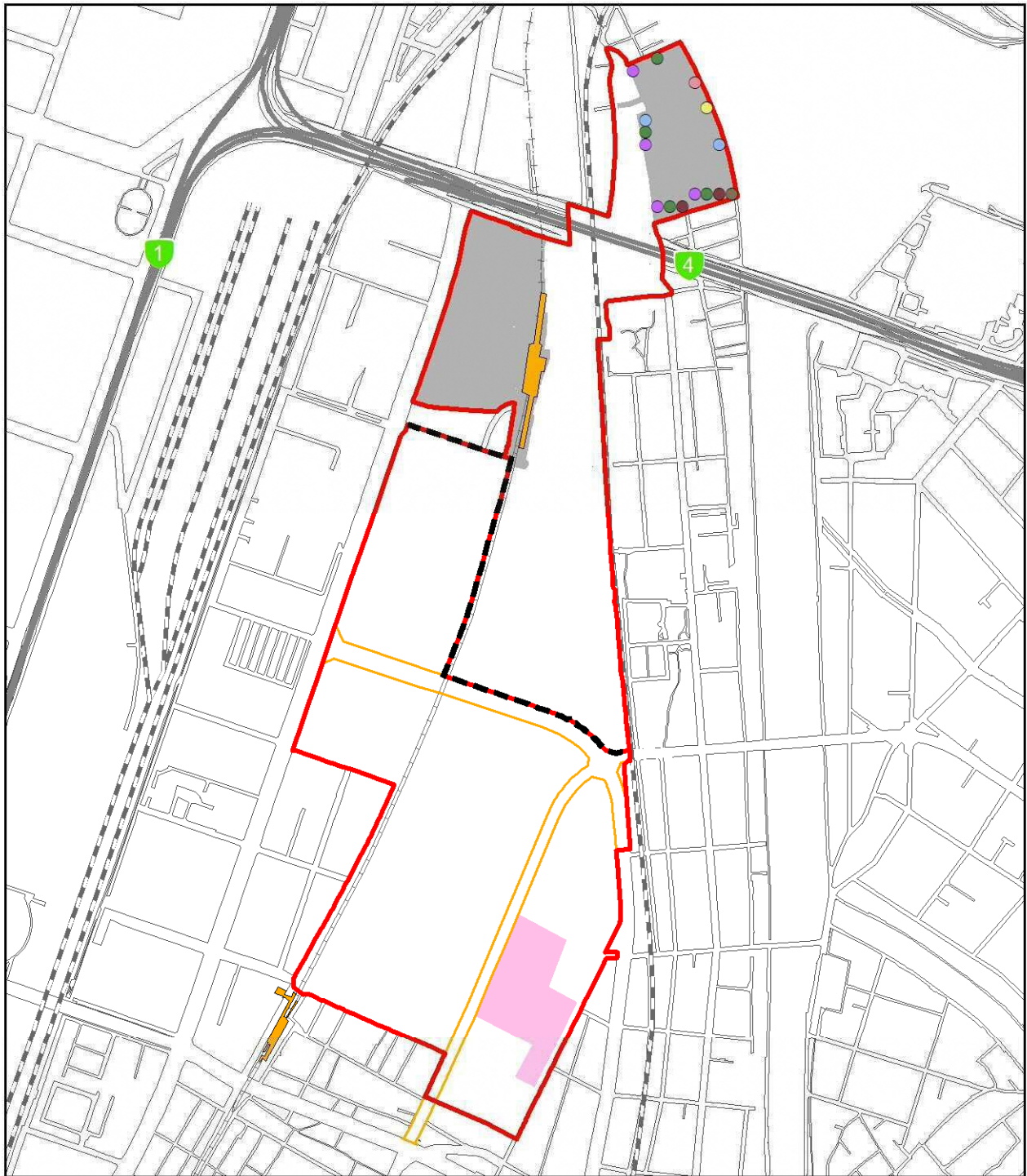
- 事業実施区域
- 北エリア・南エリア境界
- 福岡都市高速
- 都市計画道路(関連事業)
- 駅
- JR
- 新幹線
- 私鉄
- 地下鉄

- 工区割り
- 近代建築物活用ゾーン
- 施工区域
- 2026年度



- 機械種類
- ダンプ
- トラッククレーン
- バックホウ
- ラフテレーンクレーン

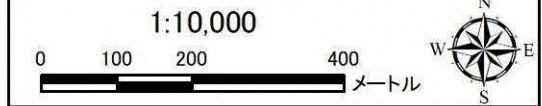
図 8.2-7(7) 音源(建設機械)の配置 : 2026年度(2026年11月~12月)



凡例

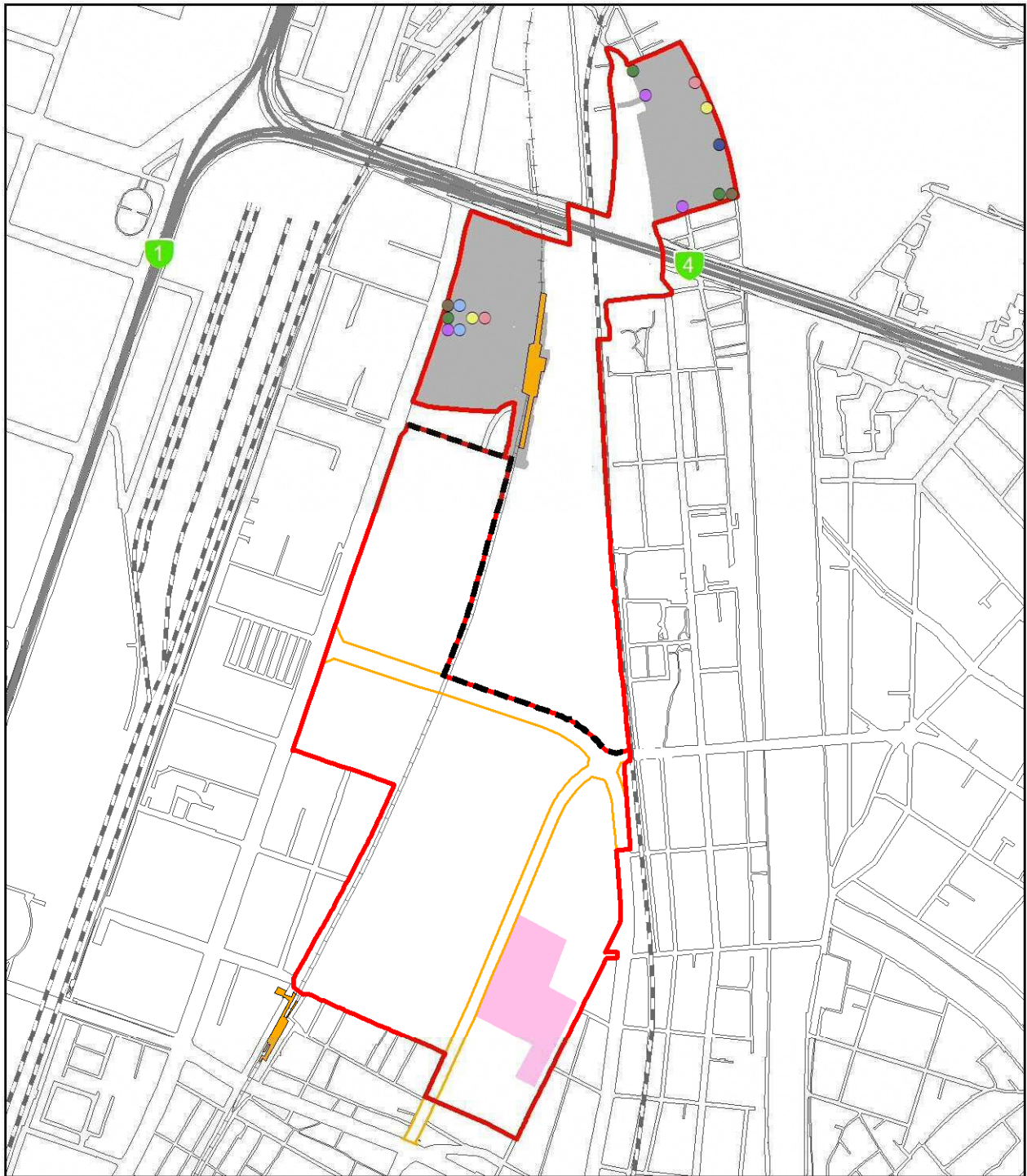
- 事業実施区域
- 北エリア・南エリア境界
- 福岡都市高速
- 都市計画道路(関連事業)
- 駅
- JR
- 新幹線
- 私鉄
- 地下鉄

- 工区割り
- 近代建築物活用ゾーン
- 施工区域
- 2027年度



- 機械種類
- タイヤローラー
- ダンプ
- バックホウ
- ブル
- マカダムローラー
- トラッククレーン
- モーターグレーダー

図 8.2-7(8) 音源(建設機械)の配置 : 2027年度(2028年1月)



凡例

事業実施区域

北エリア・南エリア境界

福岡都市高速

都市計画道路(関連事業)

駅

JR

新幹線

私鉄

地下鉄

工区割り

近代建築物活用ゾーン

施工区域

2028年度

1:10,000



機械種類

アスファルトフィニッシャー

タイヤローラー

ダンプ

バックホウ

ブル

マカダムローラー

モーターグレーダー

図 8.2-7(9) 音源(建設機械)の配置 : 2028 年度(2028 年 5 月~6 月)