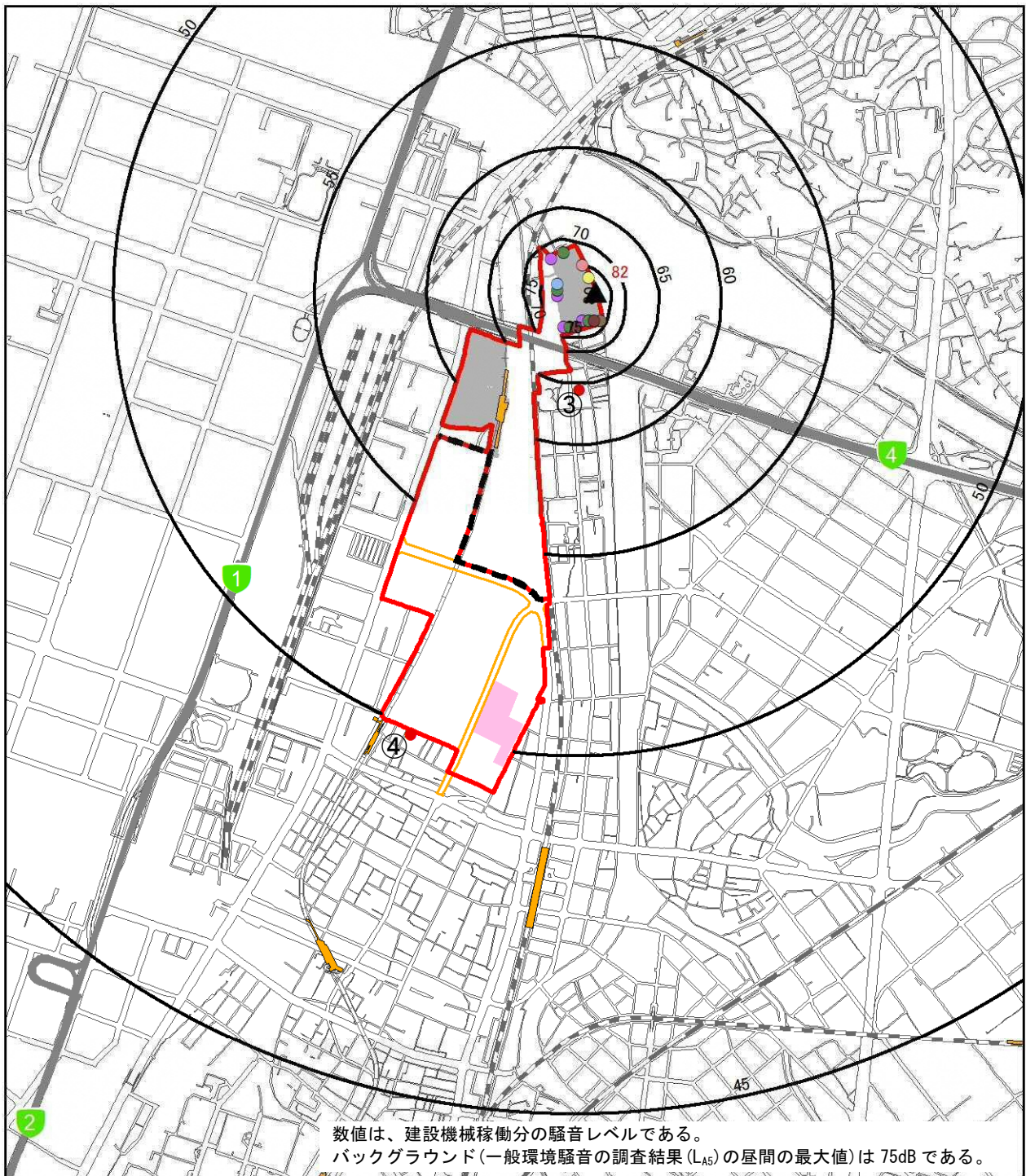


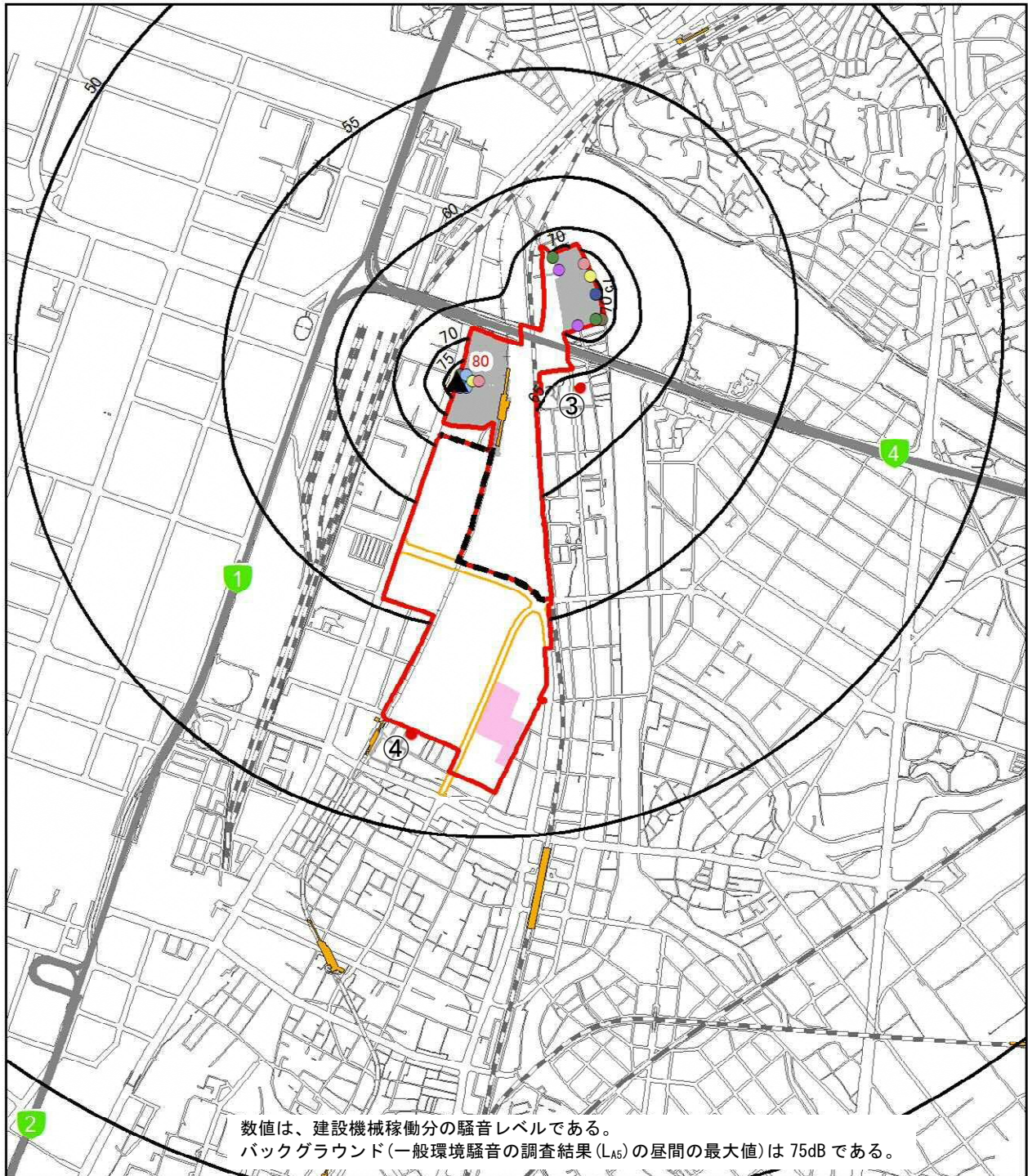
凡例 事業実施区域 北エリア・南エリア境界 福岡都市高速 都市計画道路(関連事業) 駅 JR 新幹線 私鉄 地下鉄		工区割り 近代建築物活用ゾーン 予測地点 施工区域 2026年度		1:20,000 	
		最大騒音レベル地点(赤字:騒音レベル) 2026年度騒音レベルLA5(dB)(規制基準は85dB)		機械種類 ダンプ トラッククレーン バックホウ ラフテレーンクレーン	

図 8.2-8(7) 工事の実施(造成工事の実施)による騒音レベルの予測結果：2026年度(2026年11月～12月)



凡例		工区割り		1:20,000	
	事業実施区域		近代建築物活用ゾーン	0 200 400 800 メートル	
	北エリア・南エリア境界		予測地点	▲ 最大騒音レベル地点(赤数字:騒音レベル)	
	福岡都市高速		施工区域		
	都市計画道路(関連事業)		2027年度	— 2027年度騒音レベルLA5(dB)(規制基準は85dB)	
	駅			機械種類	
	JR				タイヤローラー
	新幹線				ダンプ
	私鉄				バックホウ
	地下鉄				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

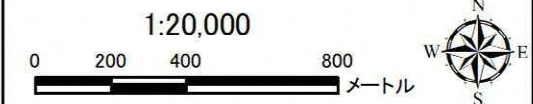
図 8.2-8(8) 工事の実施(造成工事の実施)による騒音レベルの予測結果：2027年度(2028年1月)



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
- 予測地点
- 施工区域
- 2028年度



- ▲ 最大騒音レベル地点(赤数字:騒音レベル)
- 2028年度騒音レベルLA5(dB)(規制基準は85dB)
- 機械種類
- バックホウ
- ブル
- アスファルトフィニッシャー
- マカダムローラー
- タイヤローラー
- モーターグレーダー
- ダンプ

図 8.2-8(9) 工事の実施(造成工事の実施)による騒音レベルの予測結果：2028年度
(2028年5月～6月)

(2) 工事の実施(資材等運搬車両の走行)による影響

1) 予測内容

工事中の資材等運搬車両の走行に伴い発生する自動車騒音レベル(等価騒音レベル： L_{Aeq})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、予測地点は資材等運搬車両の運行計画に基づき、図 8.2-2 に示した現地調査地点のうち、資材等運搬車両の走行が想定されている 4 地点(⑤～⑧地点)とした。

予測位置は官民境界(図 8.2-3(1)～(2)参照)とし、予測高さは地上 1.2m とした。

3) 予測時期

予測時期は、資材等運搬車両の走行台数が最大となる時期とし、図 1.4-12(1) 資材等運搬車両の台数の推移(全体)に示したとおり、2022年5月とした。

4) 予測方法

a) 予測手順

予測手順を図 8.2-9 に示す。

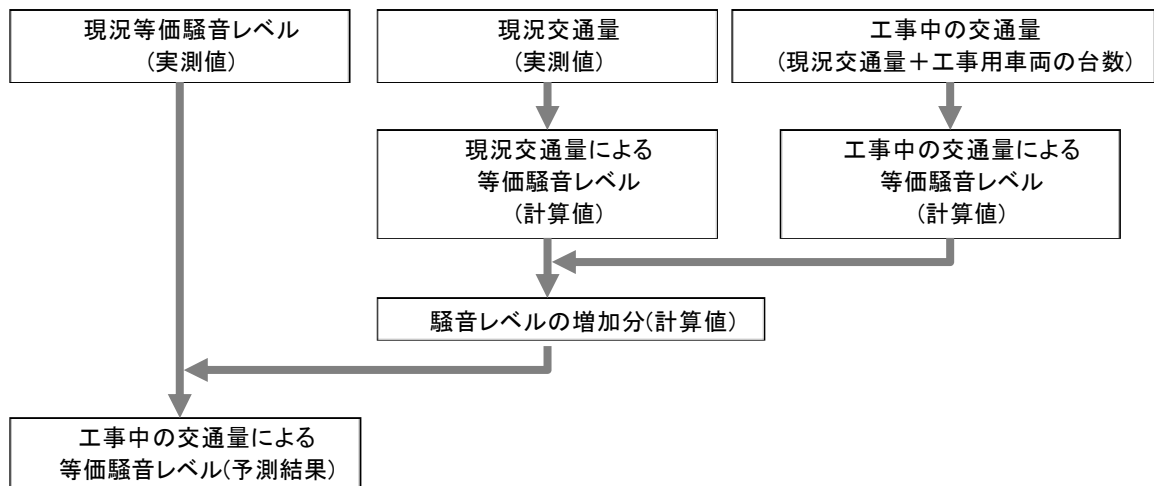


図 8.2-9 予測手順(工事の実施(資材等運搬車両の走行)による影響)

b) 予測式

予測式は、以下に示す「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)」(国土交通省 国土技術政策総合研究所 独立行政法人 土木研究所、平成 25 年 3 月)による予測式に準拠し、等価騒音レベル(L_{Aeq})を算出した。

予測は時間交通量を用いて 1 時間ごとに行い、昼間、夜間の時間の区分ごとに整理する方法とした。

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

$$\text{ここで、} \Delta L = 10 \cdot \log_{10} \left(\frac{10^{L_{Aeq,R/1}} + 10^{L_{Aeq,HC/1}}}{10^{L_{Aeq,R/1}}} \right)$$

L_{Aeq}^* : 現況の等価騒音レベル[dB]

$L_{Aeq,R}$: 現況の交通量から、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]

$L_{Aeq,HC}$: 工事中の交通量から、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]

なお、日本音響学会の ASJ RTN-Model の基本式を表 8.2-13 に示す。

表 8.2-13 騒音の予測式(工事の実施(資材等運搬車両の走行)による影響)

区 分	予 測 式
予測基本式	<p>単発暴露騒音レベルの算出</p> $L_{AE} = 10 \log_{10} \left(\frac{1}{T_0} \sum_i 10^{L_{pA,i}/10} \cdot \Delta t_i \right)$ <p>音源から予測地点に伝搬するA特性騒音レベル</p> $L_{pA,i} = L_{WA,i} - 8 - 20 \log_{10} r_i + \Delta L_{d,i} + \Delta L_{g,i} + \Delta L_{a,i}$ <p>自動車走行騒音の音響パワーレベル (車種別、非定常走行 (10km/h ≤ V ≤ 60km/h))</p> <p>大型車類 : $L_{WA} = 88.8 + 10 \log_{10} V$ 小型車類 : $L_{WA} = 82.3 + 10 \log_{10} V$</p> <p>等価騒音レベルの算出</p> $L_{Aeq} = 10 \log_{10} \left(10^{L_{AE}/10} \frac{N_t}{3600} \right) = L_{AE} + 10 \log_{10} N_t - 35.6$ <p>予測地点における道路全体からの等価騒音レベル</p> $L_{Aeq,合成} = 10 \log_{10} \left(\sum 10^{L_{Aeq}/10} \right)$
記号説明	<p>L_{AE} : 単発暴露騒音レベル [dB]</p> <p>$L_{pA,i}$: 音源 (i) から予測地点に伝搬する騒音のA特性騒音レベル [dB]</p> <p>T_0 : 基準時間 [1s]</p> <p>Δt_i : $\Delta t L_i / V$ [s]</p> <p>$\Delta t L_i$: 離散的に設定した点音源の間隔 [m]</p> <p>V : 走行速度 [m/s]</p> <p>$L_{WA,i}$: 音源 (i) における自動車走行騒音のA特性音響パワーレベル [dB]</p> <p>r_i : 音源 (i) から予測地点までの直達距離 [m]</p> <p>$\Delta L_{d,i}$: 回折に伴う減衰に関する補正量 [dB] 音源から予測地点までの間に、遮音壁などの回折点は存在しないことから、0とした。</p> <p>$\Delta L_{g,i}$: 地表面効果による減衰に関する補正量 [dB] 地表面の種類は概ね舗装面 (アスファルト) であることから、0とした。</p> <p>$\Delta L_{a,i}$: 空気の音響吸収による減衰に関する補正量 [dB] 音源から予測地点までの距離が近いことから、0とした。</p> <p>L_{Aeq} : 予測地点における車線別・車種別の予測対象時間帯の等価騒音レベル [dB]</p> <p>N_t : 1時間当たりの交通量 [台]</p> <p>$L_{Aeq,合成}$: 予測地点における予測対象時間帯の等価騒音レベル [dB]</p>

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

5) 予測条件

a) 交通量

予測対象時点における資材等運搬車両の台数、工事中の基礎交通量、工事中の交通量は、「8.1 大気質 8.1.2 予測 (2) 工事の実施(資材等運搬車両の走行)による影響 5) 予測条件 a) 工事中の交通量」と同じとした。

b) 走行速度

走行速度は、「8.1 大気質 8.1.2 予測 (2) 工事の実施(資材等運搬車両の走行)による影響 5) 予測条件 b) 走行速度及び排出係数」と同じとした。

c) 道路条件

予測地点の道路条件は図 8.2-3(1)～(2)に示したとおり、現況と同じとした。

なお、音源位置は、道路上下車線の中央部に設定し、予測位置は、現地調査を行った側の官民境界とし、その高さは地上 1.2mとした。

d) 予測時間帯

資材等運搬車両の走行時間帯は原則として7時から19時を計画していることから、予測の時間帯は「騒音に係る環境基準について」における昼間の時間帯(6時～22時)とした。

6) 予測結果

予測結果(等価騒音レベル)を表 8.2-14 に示す。

工事中の等価騒音レベルは、61～72dB であり、等価騒音レベルの増加分は、⑤地点(市道箱崎 145 号線)は 2dB、⑧地点(市道菅松線)は 1dB、⑥、⑦地点(国道 3 号)は現況と同程度と予測する。

表 8.2-14 予測結果(等価騒音レベル)

(単位: dB)

予測地点	時間区分	現況等価騒音レベル(1)	騒音レベル予測結果	
			等価騒音レベルの増加分(2)	工事中の等価騒音レベル(3) =(1)+(2)
⑤ 市道箱崎145号線	昼間	59	2	61
⑥ 国道3号(箱崎5丁目)	昼間	72	0	72
⑦ 国道3号(馬出4丁目)	昼間	70	0	70
⑧ 市道菅松線	昼間	66	1	67

注) 時間区分 昼間は6:00～22:00、夜間は22:00～6:00

(3) 存在・供用(施設関連車両の走行)による影響

1) 予測内容

供用後の施設関連車両の走行に伴い発生する自動車騒音レベル(等価騒音レベル： L_{Aeq})とした。

なお、本事業は、基盤整備事業(「その他の土地の造成」及び「土地区画整理事業」)であり、供用後の施設関連車両としては、公共施設(都市計画道路、公園、箱崎中学校)の供用分のみであり、その後の土地利用に係る関連車両は含まれていない。

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、図 8.2-2 に示した現地調査地点のうち、施設関連車両の走行が想定されている3地点(⑥～⑧地点)とした。

予測位置は官民境界(図 8.2-3(1)～(2)参照)とし、予測高さは地上1.2mとした。

3) 予測時期

予測時期は、施設整備後の利用開始時とした。

4) 予測方法

a) 予測手順

予測手順を図 8.2-10 に示す。

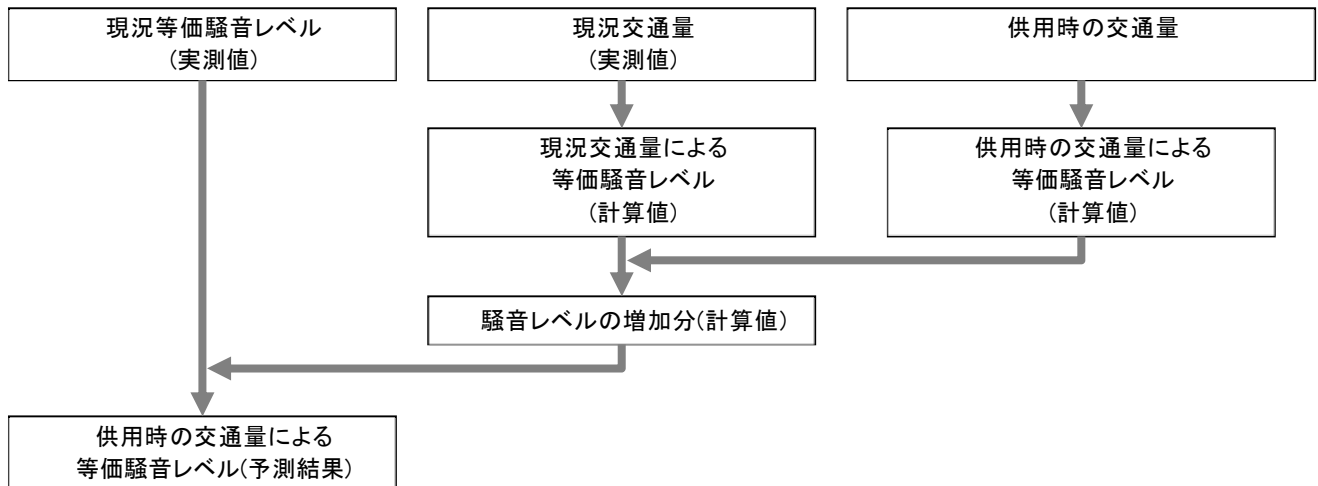


図 8.2-10 予測手順(存在・供用(施設関連車両の走行)による影響)

b) 予測式

予測式は、「(2)工事の実施(資材等運搬車両の走行)による影響 4)予測方法 b)予測式」と同じとし、以下のとおりとした。

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

$$\text{ここで、} \Delta L = 10 \cdot \log_{10}((10^{L_{Aeq,R}/10} + 10^{L_{Aeq,HC}/10}) / 10^{L_{Aeq,R}/10})$$

L_{Aeq}^* : 現況の等価騒音レベル[dB]

$L_{Aeq,R}$: 現況の交通量から、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]

$L_{Aeq,HC}$: 将来交通量から、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]

5) 予測条件

a) 交通量

予測対象時点における将来交通量は、「8.1 大気質 8.1.2 予測 (4)存在・供用(施設関連車両の走行)による影響 5)予測条件 a)将来交通量」と同じとした。

b) 走行速度

走行速度は、「8.1 大気質 8.1.2 予測 (4)存在・供用(施設関連車両の走行)による影響 5)予測条件 b)走行速度及び排出係数」と同じとした。

c) 道路条件

予測地点の道路条件は図 8.2-3(1)～(2)に示したとおり、現況と同じとした。

なお、音源位置は、道路上下車線の中央部に設定し、予測位置は、現地調査を行った側の官民境界とし、その高さは地上 1.2mとした。

6) 予測結果

予測結果(等価騒音レベル)を表 8.2-15 に示す。

存在・供用の等価騒音レベルは、昼間が 60～72dB、夜間が 55～67dB であり、⑥地点(国道 3 号(箱崎 5 丁目))は現況と同程度と予測する。

表 8.2-15 予測結果 (等価騒音レベル)

(単位: dB)

予測地点	時間区分	現況等価騒音レベル (1)	騒音レベル予測結果	
			等価騒音レベルの増減分 (2)	供用時の等価騒音レベル(3) =(1)+(2)
⑥ 国道3号(箱崎5丁目)	昼間	72	0	72
	夜間	67	0	67
⑦ 国道3号(馬出4丁目)	昼間	70	-1	69
	夜間	65	-1	64
⑧ 市道筥松線	昼間	66	-6	60
	夜間	61	-7	55

注) 時間区分 昼間は6:00～22:00、夜間は22:00～6:00

本事業は、基盤整備事業(「その他の土地の造成」及び「土地区画整理事業」)であり、供用後の施設関連車両としては、公共施設(都市計画道路、公園、箱崎中学校)の供用分のみであり、その後の土地利用に係る関連車両は含まれていない。

8.2.3 環境保全措置

(1) 工事の実施(造成工事の実施)による影響

予測結果を踏まえ、工事の実施(造成工事の実施)による影響を最小限度にすることを保全方針として、表 8.2-16 のとおり環境保全措置を設定し、効果を定性的に予測した。

表 8.2-16 工事の実施(造成工事の実施)による影響に対する環境保全措置

保全措置の種類	低減	低減	低減	低減	低減	低減
実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者
実施内容	建設機械は、低騒音型を使用するように努める。	計画的、かつ効率的な工事計画を検討し、建設機械の集中稼働を避けるように努める。	建設機械のアイドリングストップを徹底するように努める。	不要なクラクション、アイドリング等を行わないよう作業員に周知・徹底する。	建設機械の整備、点検を徹底するように努める。	建設機械の設置位置を民家等の保全対象から可能な限り離すように努めるとともに、必要に応じ、仮囲い等の防音対策を講じる。
実施時期	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中
効果	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の伝搬の低減が見込まれる。
効果の不確実性	なし	なし	なし	なし	なし	なし
他の環境への影響	なし	大気質、振動、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、温室効果ガス等の影響が緩和される。	なし	大気質、温室効果ガス等の影響が緩和される。	粉じん等の飛散の影響が緩和される。

(2) 工事の実施(資材等運搬車両の走行)による影響

予測結果を踏まえ、工事の実施(資材等運搬車両の走行)による影響を最小限度にすることを保全方針として、表 8.2-17 のとおり環境保全措置を設定し、効果を定性的に予測した。

表 8. 2-17 工事の実施(資材等運搬車両の走行)による影響に対する環境保全措置

保全措置の種類	低減	低減	低減	低減	低減	低減
実施主体	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者	事業者
実施内容	資材等運搬車両の計画的、かつ効率的な運行計画を検討し、車両による搬出入が一時的に集中しないように努める。	資材等運搬車両のアイドリングストップ等、エコドライブの励行を徹底するように努める。	不要なクラクションを鳴らさないよう徹底することに努める。	資材等運搬車両の整備、点検を徹底するように努める。	資材等運搬車両の運転者には走行速度の抑制、適正運転を徹底させるように努めるとともに、過積載を禁止する。	資材等運搬車両は、周辺道路での待機による渋滞を発生させないよう、事業実施区域内で待機させることに努める。
実施時期	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中	工事中
効果	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。
効果の不確実性	なし	なし	なし	なし	なし	なし
他の環境への影響	大気質、振動、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、温室効果ガス等の影響が緩和される。	なし	大気質、振動、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、振動、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、振動の影響が緩和される。

(3) 存在・供用(施設関連車両の走行)による影響

予測結果を踏まえ、存在・供用(施設関連車両の走行)による影響を最小限度にすることを保全方針として、表 8. 2-18 のとおり環境保全措置を設定し、効果を定性的に予測した。

表 8. 2-18 存在・供用(施設関連車両の走行)による影響に対する環境保全措置

保全措置の種類	低減	低減
実施主体	事業者	事業者
実施内容	必要に応じて事業実施区域内の道路に排水性舗装等の低騒音型舗装を採用する等、車両通行に伴う騒音の影響軽減への配慮に努める。	区域内道路を適切に整備することにより、車両通行による周辺地域への騒音の影響を軽減するよう努める。
実施時期	供用後	供用後
効果	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減が見込まれる。
効果の不確実性	なし。	なし。
他の環境への影響	なし。	大気質、振動の影響が緩和される。

8.2.4 事後調査

(1) 工事の実施(造成工事の実施)による影響

1) 事後調査の必要性

採用した予測手法は、その予測精度に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、予測の不確実性は小さい。また、採用した環境保全措置についても効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性はない。

しかし、事業実施区域及びその周辺が、現況で、航空機により騒音レベルが高いという地域特性を鑑み、状況把握のため、表 8.2-19 に示す事後調査を実施する。

表 8.2-19 事後調査の内容

調査項目	調査内容
工事の実施(造成工事の実施)による騒音	○調査時期 工事中の予測時点 ・2020年度:2021年2月 ・2021年度:2021年10月 ・2022年度:2022年7月 ・2023年度:2023年8月 ・2024年度:2024年12月 ・2025年度:2025年9月 ・2026年度:2026年11月～12月 ・2027年度:2028年1月 ・2028年度:2028年5月～6月 (なお、工事の進捗等により時期を変更する可能性がある。) ○調査地点 事業実施区域敷地境界(工事の進捗等により適宜設置) ○調査方法 「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)等に定める方法

2) 事後調査の結果により環境影響の程度が著しいことが判明した場合の対応

事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じた場合は、事業者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて追加調査等適切な措置を講じる。

(2) 工事の実施(資材等運搬車両の走行)による影響

1) 事後調査の必要性

採用した予測手法は、その予測精度に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、予測の不確実性は小さい。また、採用した環境保全措置についても効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性はない。

したがって、事後調査は行わないこととした。

(3) 存在・供用(施設関連車両の走行)による影響

1) 事後調査の必要性

採用した予測手法は、その予測精度に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、予測の不確実性は小さい。また、採用した環境保全措置についても効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性はない。

したがって、事後調査は行わないこととした。

8.2.5 評価

(1) 工事の実施(造成工事の実施)による影響

1) 評価の方法

a) 回避・低減に係る評価

予測結果を踏まえ、工事の実施(造成工事の実施)による騒音の影響が、工事手法、保全対策等により、実行可能な範囲で回避・低減が図られているか否かを判断する。

b) 基準や目標との整合性に係る評価

敷地境界における騒音の予測結果(90%レンジ上端値)について、表 8.2-20 に示す基準や目標と整合が図られているかを判断する。

表 8.2-20 整合を図るべき基準や目標

項目	整合を図るべき基準や目標
騒音	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(規制基準) (昭和 43 年 11 月 27 日 厚生省・建設省告示第 1 号)

2) 評価の結果

a) 回避・低減に係る評価

予測の結果、工事の実施(造成工事の実施)に伴う騒音により、周辺環境(騒音)への影響が考えられるが、表 8.2-16 に示す環境保全措置を講ずることで、騒音の発生の抑制に努めていく。

このことから、工事の実施(造成工事の実施)による騒音の影響は、実行可能な範囲で低減が図られているものと評価する。

b) 基準や目標との整合性に係る評価

建設機械の稼働に伴う騒音レベル(L_{A5} : 90%レンジ上端値)の予測結果(建設機械の稼働分)は、表 8.2-21 に示すとおり、敷地境界において 75~82dB、③地点で 60~68dB、④地点で 48~77dB であり、整合を図るべき基準や目標を満たしている。

このことから、工事の実施(造成工事の実施)による騒音の影響は、整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。

表 8. 2-21 工事の実施(造成工事の実施)による騒音の評価

単位: dB

年次	建設機械の稼働に伴う 騒音レベル (L _{A5})			規制基準
	最大騒音 レベル地点	予測地点③	予測地点④	
2020年度(2021年2月)	79	66	70	85
2021年度(2021年10月)	80	65	69	
2022年度(2022年7月)	81	66	77	
2023年度(2023年8月)	76	68	52	
2024年度(2024年12月)	79	68	55	
2025年度(2025年9月)	76	61	50	
2026年度(2026年11月~12月)	75	60	48	
2027年度(2028年1月)	82	64	50	
2028年度(2028年5月~6月)	79	64	52	

(2) 工事の実施(資材等運搬車両の走行)による影響

1) 評価の方法

a) 回避・低減に係る評価

予測結果を踏まえ、工事の実施(資材等運搬車両の走行)による騒音の影響が、工事手法、保全対策等により、実行可能な範囲で回避・低減が図られているか否かを判断する。

b) 基準や目標との整合性に係る評価

騒音の予測結果(等価騒音レベル)について、表 8. 2-22 に示す基準や目標と整合が図られているかを判断する。

表 8. 2-22 整合を図るべき基準や目標

項目	整合を図るべき基準や目標
騒音	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) 騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令(平成 12 年 3 月 2 日 総理府令第 15 号):自動車騒音の要請限度

2) 評価の結果

a) 回避・低減に係る評価

予測の結果、工事の実施(資材等運搬車両の走行)に伴う騒音により、道路沿道(騒音)への影響が考えられるが、表 8.2-17 に示す環境保全措置を講ずることで、騒音の発生の抑制に努めていく。

このことから、工事の実施(資材等運搬車両の走行)による騒音の影響は、実行可能な範囲で回避・低減が図られているものと評価する。

b) 基準や目標との整合性に係る評価

工事の実施(資材等運搬車両の走行)による騒音の予測結果(等価騒音レベル)を表 8.2-23 に示す。

⑤地点(市道箱崎145号線)の騒音レベルが61dB、⑦地点(国道3号(馬出4丁目))の騒音レベルが70dB、⑧地点(市道菅松線)の騒音レベルが67dBであり、いずれも整合を図るべき基準や目標である環境基準を満たし、自動車騒音の要請限度を下回っている。

また、⑥地点(国道3号(箱崎5丁目))については、騒音レベルが72dBであり、整合を図るべき基準や目標である自動車騒音の要請限度を下回っているが、環境基準を満たしていない。なお、⑥地点は、現況も72dBで環境基準を満たしておらず、資材等運搬車両の走行に伴う騒音レベルは現況と同程度である。

さらに、表 8.2-17 に示した環境保全措置を講ずることで、騒音の発生の抑制に努めていく。

これらのことから、工事の実施(資材等運搬車両の走行)による騒音の影響は、整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する。

表 8.2-23 工事の実施(資材等運搬車両の走行)による騒音の評価

(単位: dB)

予測地点	時間区分	現況等価騒音レベル(1)	騒音レベル予測結果		環境基準	自動車騒音の要請限度
			等価騒音レベルの増加分(2)	工事中の等価騒音レベル(3) =(1)+(2)		
⑤ 市道箱崎145号線	昼間	59	2	61	65	75
⑥ 国道3号(箱崎5丁目)	昼間	72	0	72	70	75
⑦ 国道3号(馬出4丁目)	昼間	70	0	70	70	75
⑧ 市道菅松線	昼間	66	1	67	70	75

注) 時間区分 昼間は6:00~22:00、夜間は22:00~6:00

■は、環境基準を満たしていないことを示す。

(3) 存在・供用(施設関連車両の走行)による影響

1) 評価の方法

a) 回避・低減に係る評価

予測結果を踏まえ、存在・供用(施設関連車両の走行)による騒音の影響が、保全対策等により、実行可能な範囲で回避・低減が図られているか否かを判断する。

b) 基準や目標との整合性に係る評価

騒音の予測結果(等価騒音レベル)について、表 8.2-24 に示す基準や目標と整合が図られているかを判断する。

表 8.2-24 整合を図るべき基準や目標

項目	整合を図るべき基準や目標
騒音	「騒音の予測結果(等価騒音レベル)」 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) 騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令(平成 12 年 3 月 2 日 総理府令第 15 号):自動車騒音の要請限度

2) 評価の結果

a) 回避・低減に係る評価

予測の結果、存在・供用(施設関連車両の走行)に伴い、道路沿道(騒音)への影響が考えられるが、表 8.2-18 に示す環境保全措置を講ずることで騒音の発生抑制に努める。

このことから、存在・供用(施設関連車両の走行)による騒音の影響は、実行可能な範囲で回避・低減が図られているものと評価する。

b) 基準や目標との整合性に係る評価

存在・供用(施設関連車両の走行)による騒音の予測結果(等価騒音レベル)を表 8.2-25 に示す。

⑦地点(国道 3 号(馬出 4 丁目))の騒音レベルが昼間 69dB、夜間 64dB、⑧地点(市道宮松線)の騒音レベルが昼間 60dB、夜間 55dB であり、いずれも整合を図るべき基準や目標である環境基準を満たし、自動車騒音の要請限度を下回っている。

また、⑥地点(国道 3 号(箱崎 5 丁目))については、騒音レベルが昼間 72dB、夜間 67dB であり、整合を図るべき基準や目標である自動車騒音の要請限度を下回っているが、環境基準を満たしていない。なお、⑥地点は、現況も昼間 72dB、夜間 67dB で環境基準を満たしておらず、施設関連車両の走行に伴う騒音レベルは現況と同程度である。

さらに表 8.2-18 に示した環境保全措置を講ずることで、騒音の発生抑制に努める。

これらのことから、存在・供用(施設関連車両の走行)による騒音の影響は、整合を図るべき基準や目標との整合が図られているものと評価する

表 8.2-25 存在・供用(施設関連車両の走行)による騒音の評価

(単位: dB)

予測地点	時間区分	現況等価騒音レベル(1)	騒音レベル予測結果		環境基準	自動車騒音の要請限度
			等価騒音レベルの増減分(2)	供用時の等価騒音レベル(3) =(1)+(2)		
⑥ 国道3号(箱崎5丁目)	昼間	72	0	72	70	75
	夜間	67	0	67	65	70
⑦ 国道3号(馬出4丁目)	昼間	70	-1	69	70	75
	夜間	65	-1	64	65	70
⑧ 市道筥松線	昼間	66	-6	60	70	75
	夜間	61	-7	55	65	70

注) 時間区分 昼間は6:00~22:00、夜間は22:00~6:00

は、環境基準を満たしていないことを示す。

本事業は、基盤整備事業(「その他の土地の造成」及び「土地区画整理事業」)であり、供用後の施設関連車両としては、公共施設(都市計画道路、公園、箱崎中学校)の供用分のみであり、その後の土地利用に係る関連車両は含まれていない。