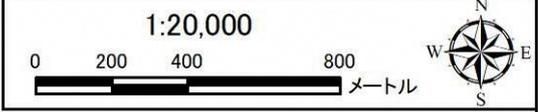


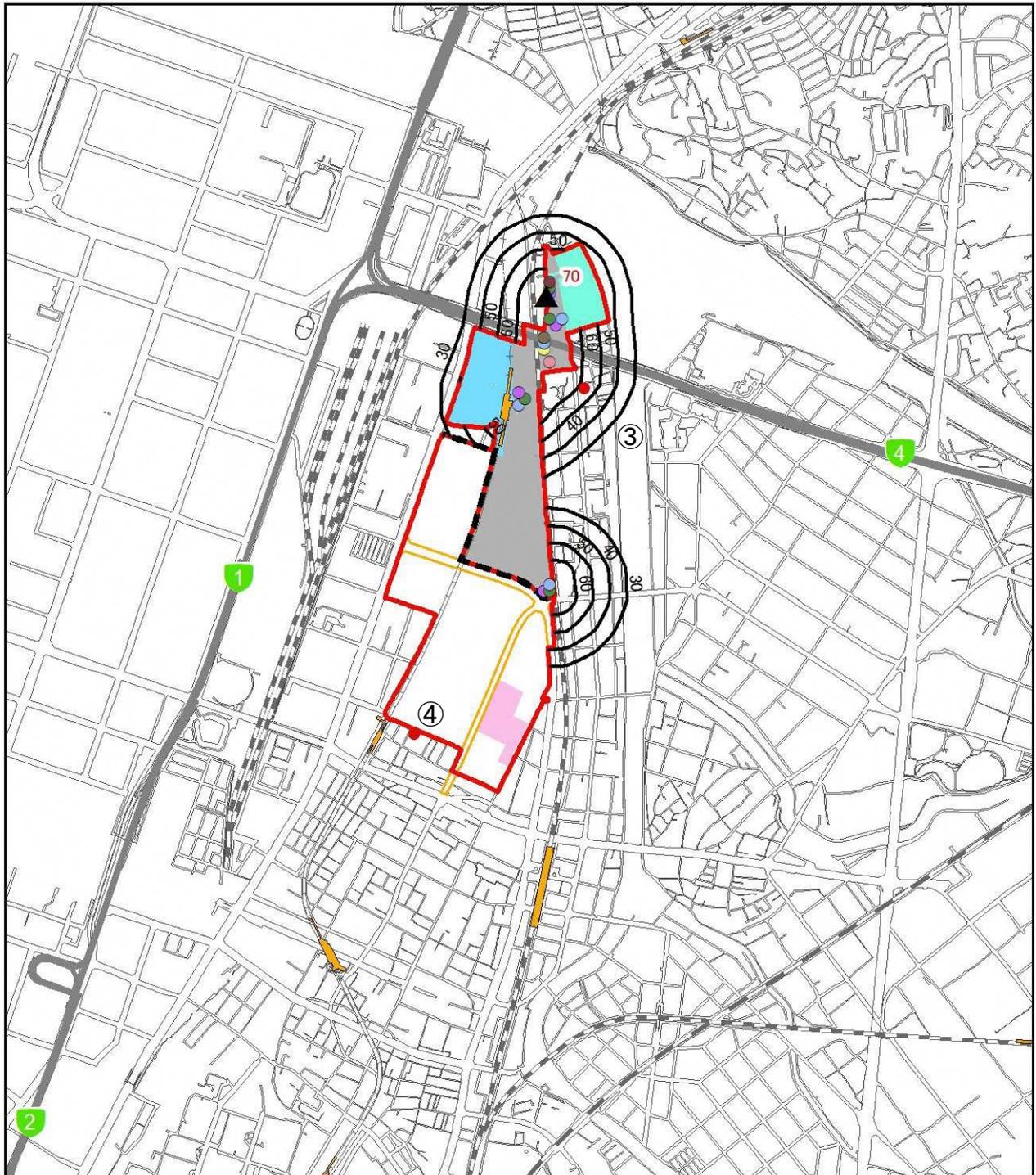
凡例

- | | |
|---|--|
| 事業実施区域 | 工区割り |
| 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 | ● 予測地点 |
| JR | ■ 2023年度 |
| 新幹線 | |
| 私鉄 | |
| 地下鉄 | |



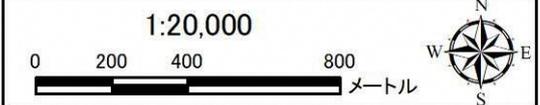
- ▲ 最大振動レベル地点 (赤数字: 振動レベル)
- 2023年度振動レベル(dB) (規制基準は 75dB)
- 機械種類
- ダンプ
 - トラッククレーン
 - バックホウ
 - ラフテレーンクレーン

図 8.3-5(4) 工事の実施(造成工事の実施)による振動レベルの予測結果: 2023年度 (2023年8月)



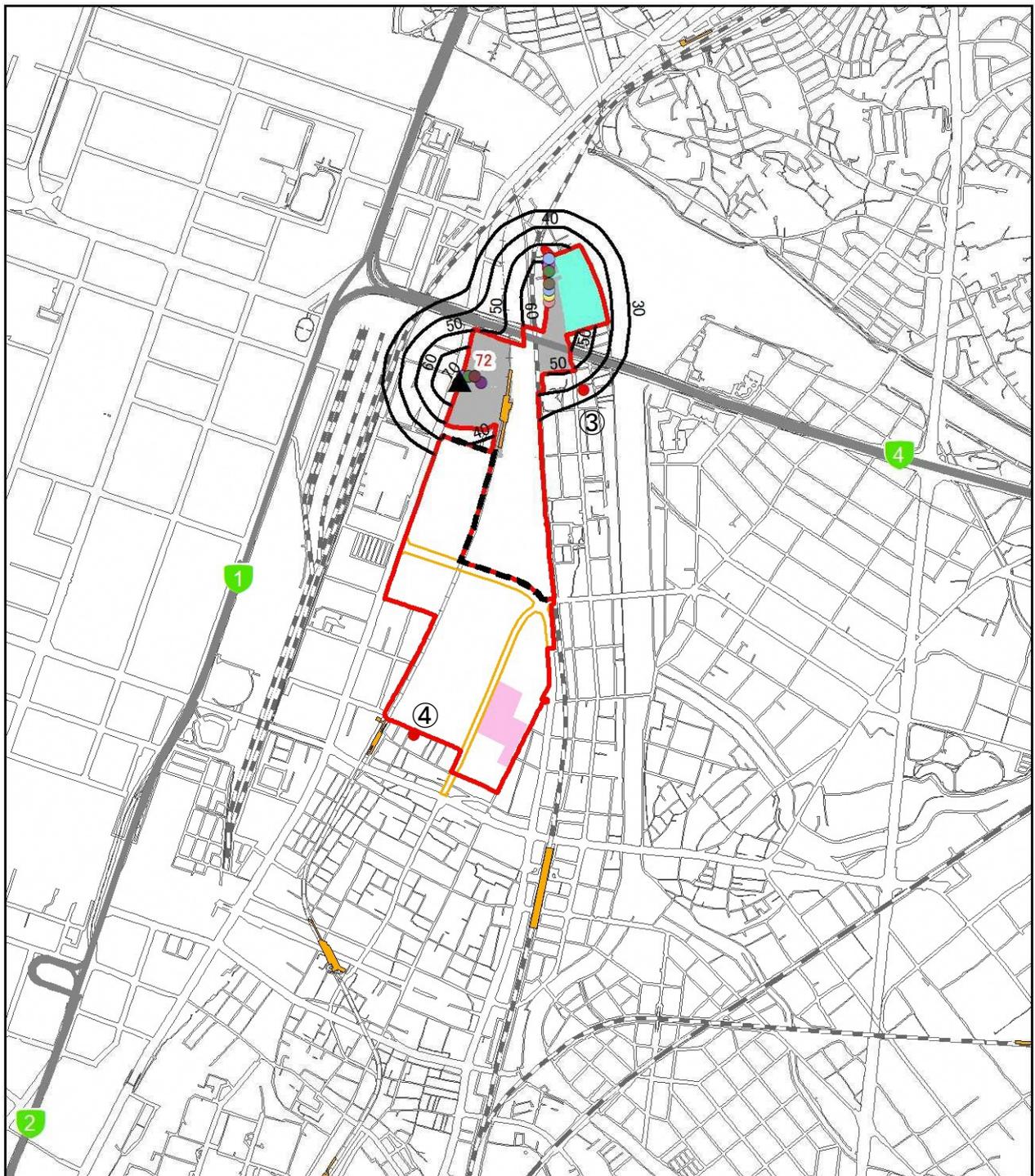
凡例

- | | |
|--|---|
| 事業実施区域 | 工区割り |
| 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 | ● 予測地点 |
| JR | 施工区域 |
| 新幹線 | 2024年度 |
| 私鉄 | |
| 地下鉄 | |



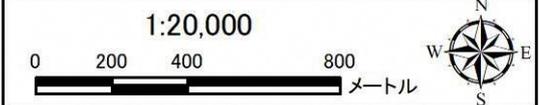
- ▲ 最大振動レベル地点(赤数字:振動レベル)
- 2024年度振動レベル(dB)(規制基準は75dB)
- 機械種類
- | | |
|---|--|
| ● タイヤローラー | ● バックホウ |
| ● ダンプ | ● プル |
| ● トラッククレーン | ● マカダムローラー |
| | ● モーターグレーダー |

図 8.3-5(5) 工事の実施(造成工事の実施)による振動レベルの予測結果:2024年度(2025年1月)



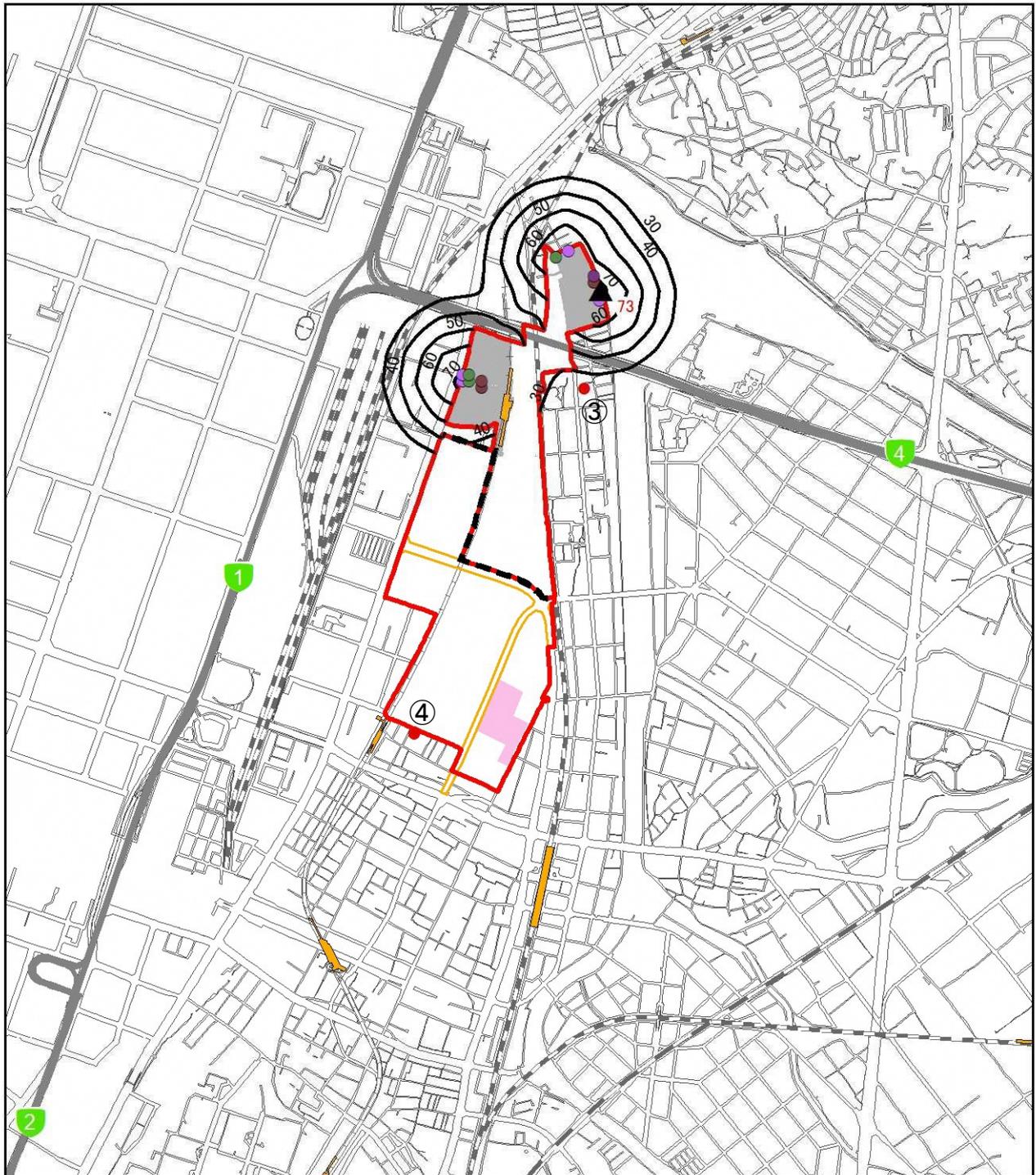
凡例

- | | |
|--|--|
| 事業実施区域 | 工区割り |
| 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) 施工区域 | ● 予測地点 |
| 駅 | 2025年度 |
| JR | |
| 新幹線 | |
| 私鉄 | |
| 地下鉄 | |



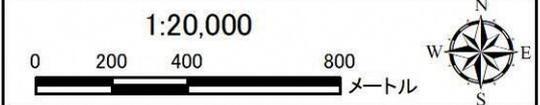
- ▲ 最大振動レベル地点 (赤数字: 振動レベル)
- 2025年度振動レベル(dB) (規制基準は 75dB)
- | | |
|---|--|
| 機械種類 | ● ブル |
| ● タイヤローラー | ● マカダムローラー |
| ● ダンプ | ● モーターグレーダー |
| ● トラッククレーン | ● ラフテレーンクレーン |
| ● バックホウ | |

図 8.3-5(6) 工事の実施(造成工事の実施)による振動レベルの予測結果: 2025年度 (2025年10月)



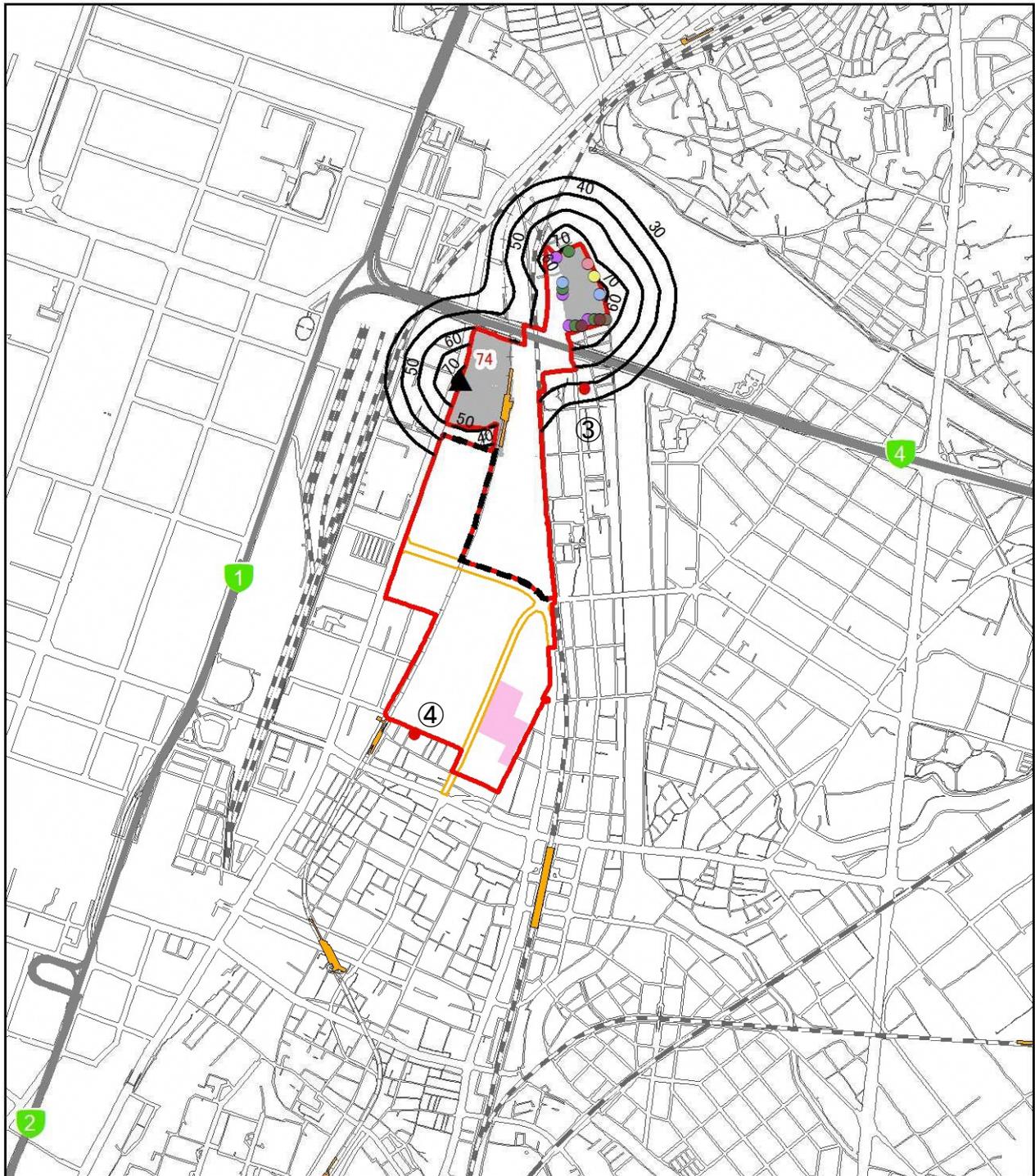
凡例

- | | |
|---|--|
| 事業実施区域 | 工区割り |
| 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 | ● 予測地点 |
| 都市計画道路(関連事業) | 施工区域 |
| 駅 | 2026年度 |
| JR | |
| 新幹線 | |
| 私鉄 | |
| 地下鉄 | |



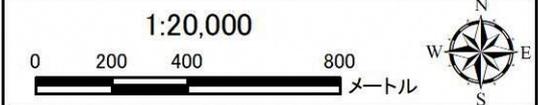
- ▲ 最大振動レベル地点 (赤数字: 振動レベル)
- 2026年度振動レベル(dB) (規制基準は 75dB)
- 機械種類
 - ダンプ
 - トラッククレーン
 - バックホウ
 - ラフテレーンクレーン

図 8.3-5(7) 工事の実施(造成工事の実施)による振動レベルの予測結果: 2026年度
(2026年11月~12月)



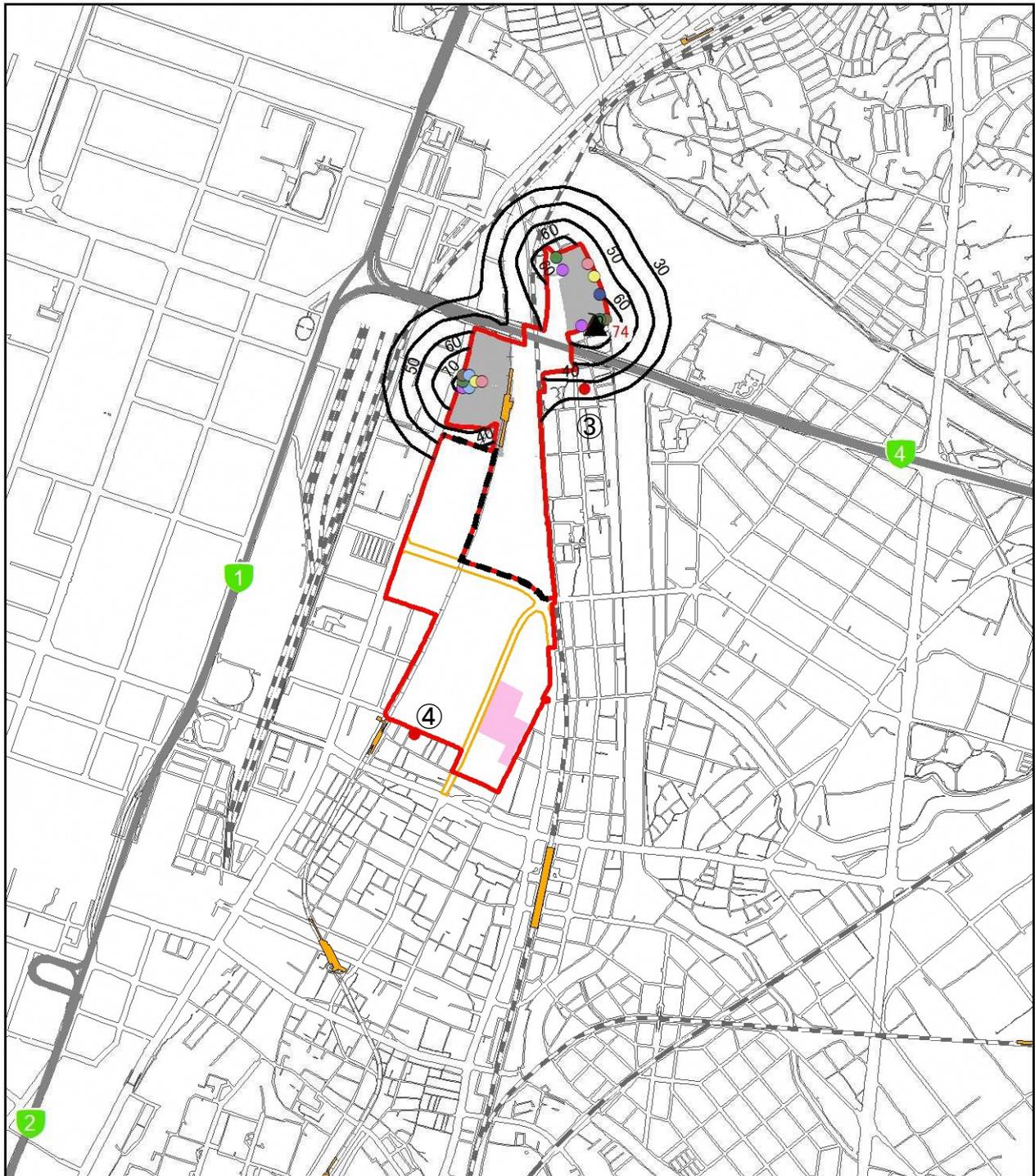
凡例

- | | |
|---|---|
| 事業実施区域 | 近代建築物活用ゾーン |
| 北エリア・南エリア境界 | ● 予測地点 |
| 福岡都市高速 | 施工区域 |
| 都市計画道路(関連事業) | 2027年度 |
| 駅 | |
| JR | |
| 新幹線 | |
| 私鉄 | |
| 地下鉄 | |



- ▲ 最大振動レベル地点 (赤数字: 振動レベル)
- 2027年度振動レベル(dB) (規制基準は 75dB)
- 機械種類
- | | |
|---|---|
| ● タイヤローラー | ● バックホウ |
| ● ダンプ | ● プル |
| ● 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 8.3-5(8) 工事の実施(造成工事の実施)による振動レベルの予測結果：2027年度 (2027年7月)



凡 例		工区割り	1:20,000	 メートル	
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 近代建築物活用ゾーン ● 予測地点 	<ul style="list-style-type: none"> 施工区域 2028年度 	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 最大振動レベル地点 (赤数字: 振動レベル) 2028年度振動レベル(dB) (規制基準は 75dB) 		

図 8.3-5 (9) 工事の実施(造成工事の実施)による振動レベルの予測結果 : 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道路交通振動レベル(80%レンジ上端値： L_{10})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 8.3-2 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、予測高さは地表面とした。

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、「8.2 騒音 8.2.2 予測(2)工事の実施(資材等運搬車両の走行)による影響 3)予測時期」と同じとした。

4) 予測方法

a) 予測手順

予測手順を図 8.3-6 に示す。

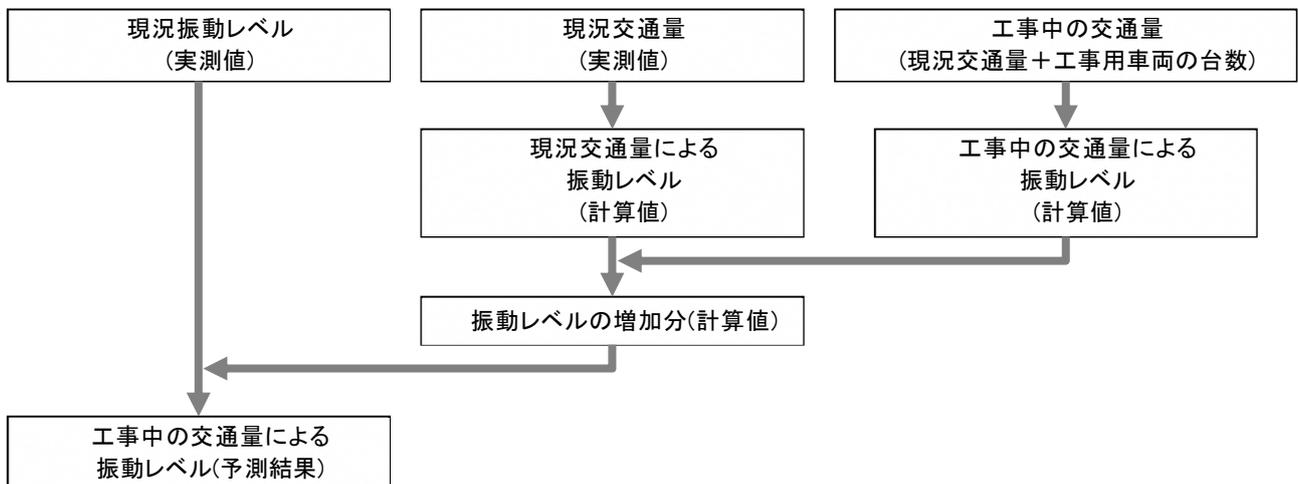


図 8.3-6 予測手順(工事の実施(資材等運搬車両の走行)による影響)

b) 予測式

予測式は、表 8.3-12 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)に基づく振動の伝搬理論式を用いて行った。

表 8.3-12 振動の予測式(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	$L_{10} = L_{10*} + \Delta L$ $\Delta L = a \log_{10}(\log_{10} Q') - a \log_{10}(\log_{10} Q)$
記号説明	L_{10} : 振動レベルの 80%レンジ上端値の予測値 [dB] L_{10*} : 現況の振動レベルの 80%レンジ上端値 [dB] ΔL : 資材等運搬車両による振動レベルの増分 [dB] Q' : 資材等運搬車両の上乗せ時の 500 秒間の 1 車線当たりの等価交通量 [台 / 500 秒 / 車線] $Q' = \frac{500}{3,600} \times \frac{1}{M} \times (Q_1 + Q_1' + K(Q_2 + Q_2'))$ Q_1 : 現況の小型車類時間交通量 [台 / 時] Q_2 : 現況の大型車類時間交通量 [台 / 時] Q_1' : 小型車の資材等運搬車両の時間交通量 [台 / 時] Q_2' : 大型車の資材等運搬車両の時間交通量 [台 / 時] K : 大型車の小型車への換算係数 (K=13) M : 上下車線合計の車線数 Q : 現況の 500 秒間の 1 車線当たりの等価交通量 [台 / 500 秒 / 車線] a : 定数(ここでは平たん道路に適用される a=47 とした)

出典: 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)

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、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、地表面とした。

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、予測の時間帯は振動規制法における昼間(8 時～19 時)及び夜間(19 時～8 時)の時間帯とした。

6) 予測結果

予測結果(80%レンジ上端値)を表 8. 3-13 に示す。

工事中の振動レベルは昼間が 39～49dB、夜間が 32～43dB と予測する。

表 8. 3-13 予測結果 (80%レンジ上端値)

(単位: dB)

予測地点	時間区分	現況振動レベル (1)	振動レベル予測結果	
			振動レベルの 増加分 (2)	工事中の 振動レベル(3) =(1)+(2)
⑤ 市道箱崎145号線	昼間	41	7	48
	夜間	31	1	32
⑥ 国道3号(箱崎5丁目)	昼間	49	0	49
	夜間	43	0	43
⑦ 国道3号(馬出4丁目)	昼間	41	0	41
	夜間	36	0	36
⑧ 市道筥松線	昼間	37	2	39
	夜間	33	0	33

注) 時間区分 昼間は8:00～19:00、夜間は19:00～8:00

(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う道路交通振動レベル(80%レンジ上端値： L_{10})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 8.3-2 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、予測高さは地表面とした。

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 8.3-7 に示す。

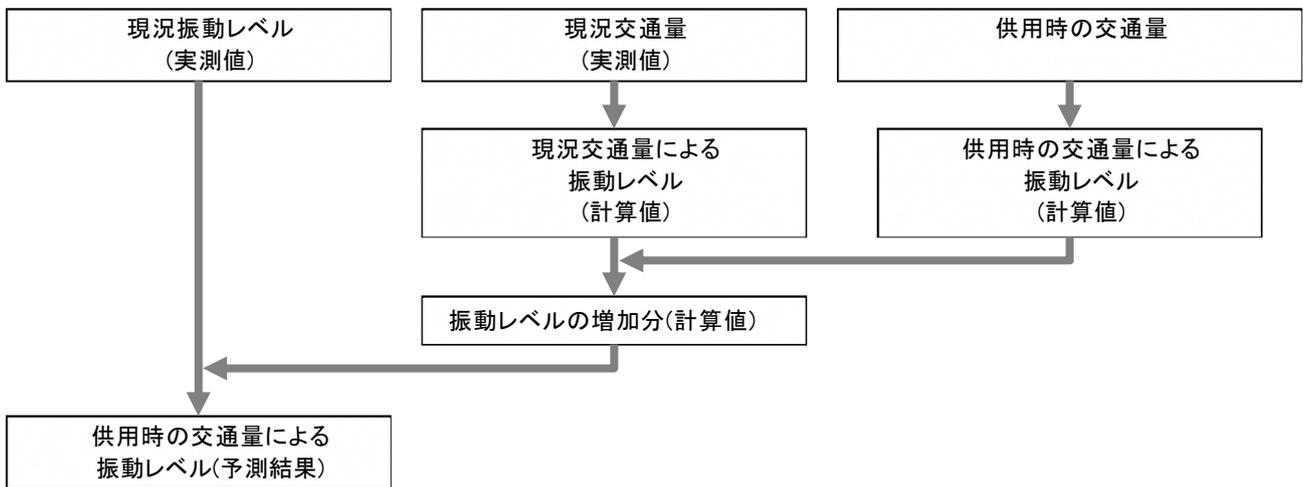


図 8.3-7 予測手順(存在・供用(施設関連車両の走行)による影響)

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」と同じとした。

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、予測位置は、現地調査を行った側の官民境界とし、その高さは地表面とした。

6) 予測結果

予測結果(80%レンジ上端値)を表 8.3-14 に示す。
存在・供用時の振動レベルは、昼間が 27～49dB、夜間が 25dB 未満～43dB と予測する。

表 8.3-14 予測結果 (80%レンジ上端値)

予測地点		時間区分	現況振動レベル(1)	振動レベル予測結果	
				振動レベルの増減分(2)	供用後の振動レベル(3) =(1)+(2)
⑥	国道3号(箱崎5丁目)	昼間	49	0	49
		夜間	43	0	43
⑦	国道3号(馬出4丁目)	昼間	41	-1	40
		夜間	36	-1	35
⑧	市道筥松線	昼間	37	-10	27
		夜間	33	-10	25未満

注) 時間区分 昼間は 8:00～19:00、夜間は 19:00～8:00

⑧市道筥松線の夜間の供用後の振動レベルは、計算上 23dB となるが、振動レベル計の測定下限値が 25dB であることから、「25 未満」と表示した。
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。

8.3.3 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 8.3-15 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 8.3-15 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
実施主体	事業者	事業者
実施内容	建設機械は、低振動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。
実施時期	工事中	工事中
効果	振動の発生の低減が見込まれる。	振動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、騒音、温室効果ガス等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 8.3-16 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 8.3-16 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
実施主体	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
効果	振動の発生の低減が見込まれる。	振動の発生の低減が見込まれる。	振動の発生の低減が見込まれる。	振動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
他の環境への影響	大気質、騒音、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、騒音、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、騒音、温室効果ガス等の影響が緩和される。	大気質、騒音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 8.3-17 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 8.3-17 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	事業実施区域内の道路の整備にあたっては、路面の平坦性の確保やマンホール等の構造物と舗装面に段差が生じないようにする等、車両通行に伴う振動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振動の影響を軽減するよう努める。
実施時期 実施時期	供用後	供用後
効果	振動の発生の低減が見込まれる。	振動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、騒音の影響が緩和される。

8.3.4 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、予測結果は、後述する評価の指標(振動規制法施行規則による特定建設作業の規制に関する基準(規制基準)75dB)と同程度であることから、状況把握のため、表 8.3-18 に示す事後調査を実施する。

表 8.3-18 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)による振動	○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:2025年1月 ・2025年度:2025年10月 ・2026年度:2026年11月～12月 ・2027年度:2027年7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 「振動規制法施行規則」(昭和51年11月、総理府令第58号)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。

8.3.5 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)による振動の影響が、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

敷地境界における振動の予測結果(80%レンジ上端値)について、表 8.3-19 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 8.3-19 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
振動	振動規制法施行規則(昭和 51 年 11 月 10 日 総理府令第 58 号)による特定建設作業の規制に関する基準(規制基準)

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)に伴う振動により、周辺環境(振動)への影響が考えられるが、表 8.3-15 に示す環境保全措置を講ずることで、振動の発生の抑制に努める。

このことから、工事の実施(造成工事の実施)による振動の影響は、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振動レベル(L₁₀:80%レンジ上端値)の予測結果は、表 8.3-20 に示す通り、敷地境界において 70~75dB、③地点で 25dB 未満~57dB、④地点で 25dB 未満~71dB 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)による振動の影響は、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 8.3-20 工事の実施(造成工事の実施)による振動の評価

単位: dB

年次	造成工事の実施に伴う 振動レベル (L ₁₀)			規制基準
	最大振動 レベル地点	予測地点③	予測地点④	
2020年度(2021年2月)	75	39	53	75
2021年度(2021年10月)	75	25未満	47	
2022年度(2022年7月)	75	45	71	
2023年度(2023年8月)	72	55	25未満	
2024年度(2025年1月)	70	57	25未満	
2025年度(2025年10月)	71	36	25未満	
2026年度(2026年11月～12月)	74	25未満	25未満	
2027年度(2027年7月)	74	37	25未満	
2028年度(2028年5月～6月)	74	36	25未満	

注) 振動レベル計の測定下限値が 25dB であることから、25dB 未満の予測結果については、「25 未満」と表示した。

(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)による振動の影響が、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

振動の予測結果(80%レンジ上端値)について、表 8.3-21 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 8.3-21 整合を図るべき基準

項 目	整合を図るべき基準
振動 (資材等運搬車 両の走行)	「振動の予測結果(80%レンジ上端値)」 振動規制法施行規則(昭和 51 年 11 月 10 日 総理府令第 58 号)による道路交通振動の 限度(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)に伴う振動により、道路沿道(振動)への影響が考えられるが、表 8.3-16 に示す環境保全措置を講ずることで、振動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)による振動の影響は、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)による振動の予測結果(80%レンジ上端値)を表 8.3-22 に示す。予測結果は昼間が 39~49dB、夜間が 32~43dB であり、いずれも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(資材等運搬車両の走行)による振動の影響は、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 8.3-22 工事の実施(資材等運搬車両の走行)による振動の評価

(単位: dB)

予測地点	時間区分	現況振動レベル (1)	振動レベル予測結果		要請限度
			振動レベルの増加分 (2)	工事中の振動レベル(3) =(1)+(2)	
⑤ 市道箱崎145号線	昼間	41	7	48	65
	夜間	31	1	32	60
⑥ 国道3号(箱崎5丁目)	昼間	49	0	49	70
	夜間	43	0	43	65
⑦ 国道3号(馬出4丁目)	昼間	41	0	41	70
	夜間	36	0	36	65
⑧ 市道菅松線	昼間	37	2	39	65
	夜間	33	0	33	60

注) 時間区分 昼間は8:00~19:00、夜間は19:00~8:00

(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)による振動の影響が、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

振動の予測結果(80%レンジ上端値)について、表 8.3-23 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 8.3-23 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
振動 (施設関連車両 の走行)	「振動の予測結果(80%レンジ上端値)」 振動規制法施行規則(昭和51年11月10日 総理府令第58号)による道路交通振動の限度(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(振動)への影響が考えられるが、表 8.3-17 に示す環境保全措置を講ずることで振動の発生抑制に努めている。

このことから、存在・供用(施設関連車両の走行)による振動の影響は、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)による振動の予測結果(80%レンジ上端値)を表 8.3-24 に示す。予測結果は昼間が 27~49dB、夜間が 25dB 未満~43dB であり、いずれも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、存在・供用(施設関連車両の走行)による振動の影響は、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 8.3-24 存在・供用(施設関連車両の走行)による振動の評価

(単位: dB)

予測地点	時間区分	現況振動レベル (1)	振動レベル予測結果		要請限度
			振動レベルの増減分 (2)	供用後の振動レベル(3) (1)+(2)	
⑥ 国道3号(箱崎5丁目)	昼間	49	0	49	70
	夜間	43	0	43	65
⑦ 国道3号(馬出4丁目)	昼間	41	-1	40	70
	夜間	36	-1	35	65
⑧ 市道筥松線	昼間	37	-10	27	65
	夜間	33	-10	25未満	60

注) 時間区分 昼間は 8:00~19:00、夜間は 19:00~8:00

⑧市道筥松線の夜間の供用後の振動レベルは、計算上 23dB となるが、振動レベル計の測定下限値が 25dB であることから、「25 未満」と表示した。

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。