

## 4.2. 事後調査の結果

#### 4.2.1. 騒音

## 4.2. 事後調査の結果

### 4.2.1. 騒音

騒音について、工事の実施による影響（工事用車両の走行による騒音影響）を把握するために調査を実施した。

#### (1) 調査項目

- ・ 等価騒音レベル
- ・ 交通量（工事用車両を別途観測）

#### (2) 調査地点

図 4.2.2-1 に示す対象事業実施区域及びその周辺の 8 地点とした。

#### (3) 調査時期・頻度

調査は工事用車両の台数が最大となる時期に 1 回実施する。調査時期を表 4.2.1-1 に示す。

表 4.2.1-1 調査時期

調査項目	調査日	調査時間	天候
騒音  ・ 等価騒音レベル ・ 交通量（工事用車両を別途観測）	2019 年 12 月 23 日	0:00~24:00	曇り

#### (4) 調査方法

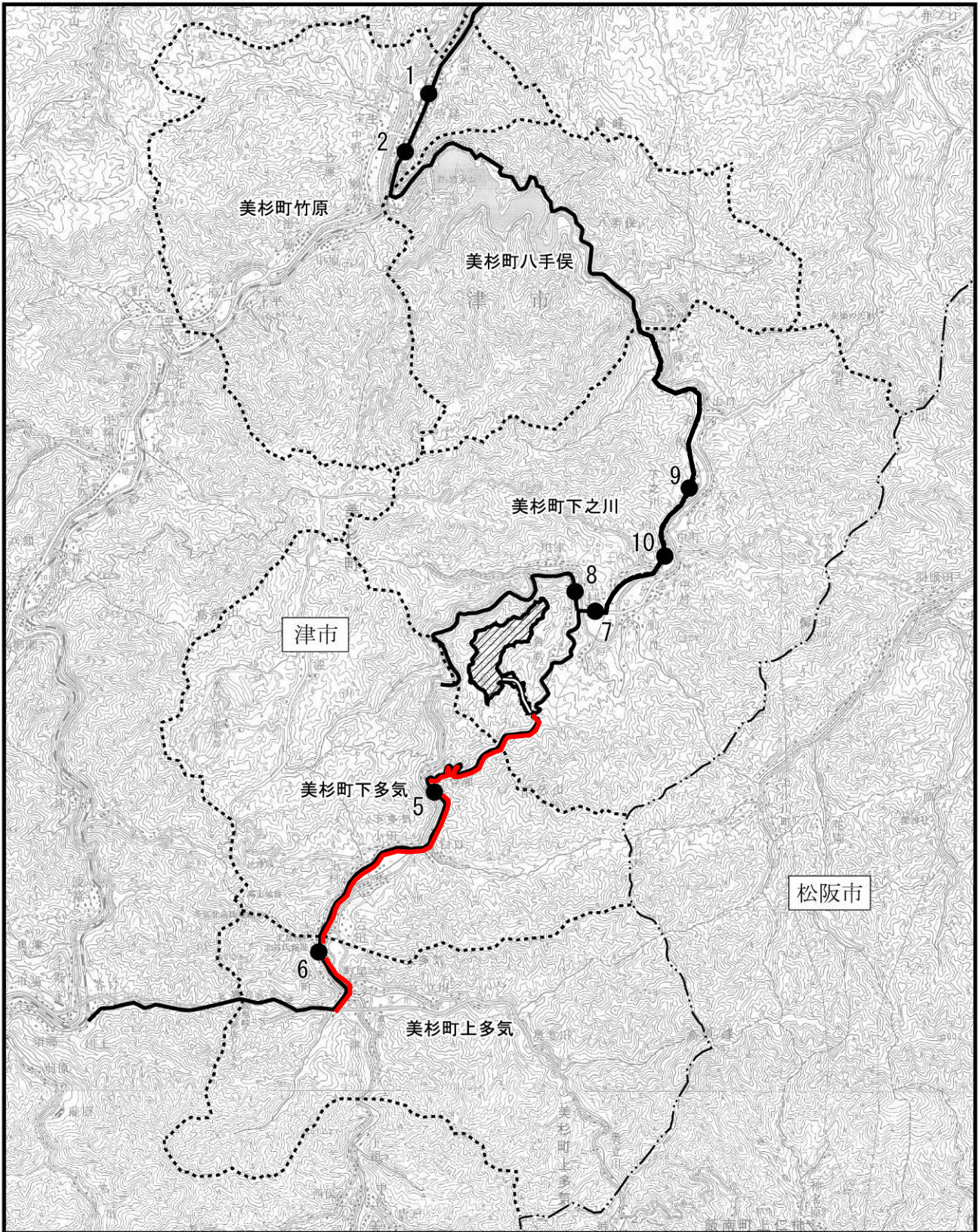
「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年、環境庁告示第 64 号）等に準拠して調査を行う。調査項目及び分析方法等を表 4.2.1-2 に示す。なお、交通量調査では、工事用車両としてコンクリート運搬に使用されるコンクリートミキサー車（図 4.2.1-1）を対象に観測を行った。

表 4.2.1-2 調査項目及び分析方法等

調査項目	分析方法等
等価騒音レベル 交通量（工事用車両を別途観測）	「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年、環境庁告示第 64 号）









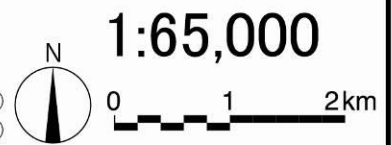
図 4.2.1-1 工事用車両



凡 例

図 4.2.1-2 騒音調査地点位置（工事用車両の走行による騒音影響）

- |   |            |   |               |   |                         |
|---|------------|---|---------------|---|-------------------------|
|  | : 対象事業実施区域 |  | : 工事用車両の走行ルート |  | : 騒音予測地点（工事用車両の走行による影響） |
|  | : 進入路      |   |               | 1. 竹原地区①  |                         |
|  | : 市 界      |   |               | 2. 竹原地区②  |                         |
|  | : 字 界      |   |               | 5. 下多気地区  |                         |
|   |            |   |               | 6. 多気診療所  |                         |
|   |            |   |               | 7. 下之川地区①   |                         |
|   |            |   |               | 8. 下之川地区②   |                         |
|   |            |   |               | 9. 下之川バイパス①   |                         |
|   |            |   |               | 10. 下之川バイパス②  |                         |



## (5) 調査結果

測定結果を表 4.2.1-3 に、等価騒音レベル及び交通量の経時変動を図 4.2.1-3 に示す。

なお、対象事業実施区域周辺は騒音の環境基準の類型指定は行われていないため、参考として「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年、環境庁告示第 64 号）に示された道路に面する地域（幹線交通を担う道路に近接する空間）の基準値を併記した。

調査の結果、工事用車両の走行ルート沿道（5. 下多気地区、6. 多気診療所）の現況の等価騒音レベルは昼間 57～58dB、夜間 43～47dB であり、参考として示した基準値を下回る結果であった。

また、等価騒音レベルの経時変動は交通量の変動と概ね一致しており、工事用車両の走行ルート沿道における工事用車両の混入率は 4.1%～7.4%であった。

表 4.2.1-3 騒音調査結果（工事用車両の走行による騒音影響）

調査項目	調査結果
等価騒音レベル	<ul style="list-style-type: none"><li>・工事用車両の走行ルート沿道の等価騒音レベルは昼間 57～58dB、夜間 43～47dB で推移していた。</li><li>・全地点において、評価書の予測値及び参考として示した基準値を下回っていた。</li></ul>
交通量（工事用車両を別途観測）	<ul style="list-style-type: none"><li>・交通量がピークとなる時間帯は地点によって様々であった。</li><li>・交通量のピークは、下多気地区では事前調査と概ね同程度であり、その他の地点では下回っていた。</li><li>・工事用車両の走行ルート沿道の現況交通量は 351～628 台/日であり、工事用車両の混入率は、4.1～7.4%であった。</li></ul>

注) 対象事業実施区域周辺は騒音の環境基準の類型指定は行われていないため、参考として「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年、環境庁告示第 64 号）に示された道路に面する地域（幹線交通を担う道路に近接する空間）の基準値を記載した。

## 1) 等価騒音レベル

道路交通騒音の現地調査結果を表 4.2.1-4 に示す。

対象事業実施区域周辺は「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年、環境庁告示第 64 号）に基く類型指定は行われていないため、参考として道路に面する地域（幹線交通を担う道路に近接する空間）の基準値を併記した。

工事用車両の走行ルート沿道（5. 下多気地区、6. 多気診療所）の現況の等価騒音レベルは昼間 57～58dB、夜間 43～47dB であり、参考として示した基準値及び評価書調査時の予測値を下回っていた。

表 4.2.1-4 道路交通騒音の現地調査結果

単位：dB

調査地点	時期	時間帯	等価騒音 レベル	時間率騒音レベル			環境 基準 注 4)
				90%レンジ		中央値	
				上端値	下端値		
$L_{Aeq}$	$L_{A5}$	$L_{A95}$	$L_{A50}$	$L_{Aeq}$			
1. 竹原地区①	事前	昼間	66	73	40	53	70 以下
		夜間	57	54	39	40	65 以下
	事後	昼間	67	-	-	-	70 以下
		夜間	66	72	43	52	70 以下
2. 竹原地区②	事前	昼間	59	59	35	38	70 以下
		夜間	46	40	35	36	65 以下
	事後	昼間	63	-	-	-	70 以下
		夜間	61	61	41	45	70 以下
5. 下多気地区	事前	昼間	57	53	43	43	70 以下
		夜間	48	45	43	43	65 以下
	事後	昼間	61	-	-	-	70 以下
		夜間	57	55	44	45	70 以下
6. 多気診療所	事前	昼間	56	55	39	41	70 以下
		夜間	44	41	38	38	65 以下
	事後	昼間	59	-	-	-	70 以下
		夜間	58	57	40	42	70 以下
7. 下之川地区 ①	予測	昼間	65	-	-	-	70 以下
		夜間	45	41	38	38	65 以下
	事後	昼間	55	55	37	40	70 以下
		夜間	45	41	38	38	65 以下
8. 下之川地区 ②	予測	昼間	62	-	-	-	70 以下
		夜間	51	51	50	50	65 以下
	事後	昼間	56	54	49	50	70 以下
		夜間	51	51	50	50	65 以下
9. 下之川バイ パス①	予測	昼間	62	-	-	-	70 以下
		夜間	46	40	37	38	65 以下
	事後	昼間	57	56	36	39	70 以下
		夜間	46	40	37	38	65 以下
10. 下之川バイ パス②	予測	昼間	63	-	-	-	70 以下
		夜間	43	38	36	36	65 以下
	事後	昼間	55	54	34	37	70 以下
		夜間	43	38	36	36	65 以下

注 1) 昼間時間帯：6～22 時、夜間：22 時～6 時

注 2) 昼間平均、夜間平均は以下のとおりである。

等価騒音レベル：エネルギー平均値、時間率騒音レベル：算術平均値

注 3) 調査期間（1 日 24 時間連続）

事後：2019 年 12 月 23 日、事前：2010 年 11 月 17 日～11 月 18 日

注 4) 対象事業実施区域周辺は騒音の環境基準の類型指定は行われていないため、参考として「騒音に係る環境基準について」（平成 10 年、環境庁告示第 64 号）に示された道路に面する地域（幹線交通を担う道路に近接する空間）の基準値を記載した。

注 5) 予測値の出典：「津市新最終処分場等施設整備に係る環境影響評価書」（平成 25 年 3 月 津市）

注 6) 色塗りは、工事用車両の走行ルート沿いの地点を示す。

## 2) 交通量（工事用車両を別途観測）

道路交通量の現地調査結果を表 4.2.1-5 及び図 4.2.1-3 に示す。

工事用車両の走行ルート沿道（5. 下多気地区、6. 多気診療所）の現況交通量は 351～628 台/日であり、工事用車両の混入率は、4.1～7.4%であった。

また、交通量がピークとなる時間帯は地点によって様々であり、事前調査と比較すると 1. 竹原地区①を除いて事前調査と異なっていた。また、交通量のピークは、5. 下多気地区では事前調査と概ね同程度であり、その他の地点では下回っていた。

表 4.2.1-5 (1) 道路交通量の現地調査結果

調査地点	道路名称	時期・区分	交通量（台）※上下計			工事用車両混入率（%）	大型車混入率（%）	
			大型車	小型車	合計			
1. 竹原地区①	主要地方道 久居美杉線	事前	昼間（7～19 時）計	368	3,760	4,128	-	8.9
			夜間（19～7 時）計	34	697	731	-	4.7
			24 時間計	402	4,457	4,859	-	8.3
			ピーク時間（7～8 時）	26	497	523	-	5.0
		事後	昼間（7～19 時）計	318	3,080	3,398	0.0	9.4
			夜間（19～7 時）計	29	476	505	0.0	5.7
			24 時間計	347	3,556	3,903	0.0	8.9
			ピーク時間（7～8 時）	28	374	402	0.0	7.0
2. 竹原地区②	主要地方道 松阪青山線	事前	昼間（7～19 時）計	134	655	789	-	17.0
			夜間（19～7 時）計	6	103	109	-	5.5
			24 時間計	140	758	898	-	15.6
			ピーク時間（14～15 時）	25	71	96	-	26.0
		事後	昼間（7～19 時）計	175	379	554	0.0	31.6
			夜間（19～7 時）計	2	46	48	0.0	4.2
			24 時間計	177	425	602	0.0	29.4
			ピーク時間（16～17 時）	15	53	68	0.0	22.1
5. 下多気地区	主要地方道 一志美杉線	事前	昼間（7～19 時）計	51	257	308	-	16.6
			夜間（19～7 時）計	2	38	40	-	5.0
			24 時間計	53	295	348	-	15.2
			ピーク時間（13～14 時）	4	32	36	-	11.1
		事後	昼間（7～19 時）計	58	262	320	8.1	18.1
			夜間（19～7 時）計	1	30	31	0.0	3.2
			24 時間計	59	292	351	7.4	16.8
			ピーク時間（8～9 時）	6	29	35	8.6	17.1
6. 多気診療所	主要地方道 嬉野美杉線	事前	昼間（7～19 時）計	60	621	681	-	8.8
			夜間（19～7 時）計	1	53	54	-	1.9
			24 時間計	61	674	735	-	8.3
			ピーク時間（13～14 時）	7	72	79	-	8.9
		事後	昼間（7～19 時）計	69	520	589	4.4	11.7
			夜間（19～7 時）計	1	38	39	0.0	2.6
			24 時間計	70	558	628	4.1	11.1
			ピーク時間（10～11 時）	9	61	70	5.7	12.9

注 1) 調査期間（1 日 24 時間連続）

事後：2019 年 12 月 23 日、事前：2010 年 11 月 17 日～11 月 18 日

※道路交通騒音と同時に測定した。

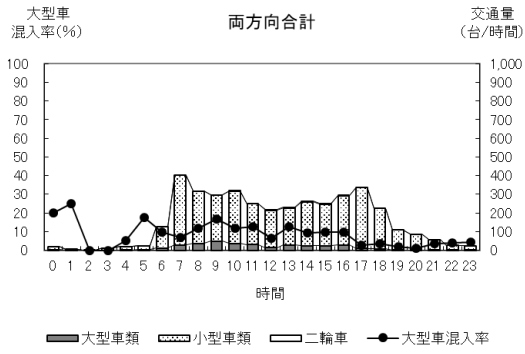
注 2) 色塗りは、工事用車両の走行ルート沿いの地点を示す。

表 4.2.1-5 (2) 道路交通量の現地調査結果

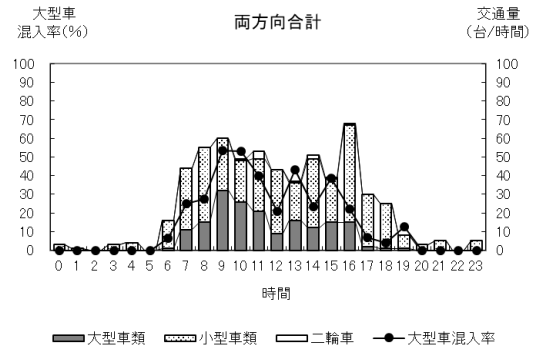
調査地点	道路名称	時期・区分	交通量(台) ※上下計			工事用 車両 混入率 (%)	大型車 混入率 (%)	
			大型車	小型車	合計			
7. 下之川地区 ①	主要地方道 一志美杉線	事後	昼間(7~19時)計	33	388	421	0.0	7.8
			夜間(19~7時)計	1	38	39	0.0	2.6
			24時間計	34	426	460	0.0	7.4
			ピーク時間(8~9時)	4	42	46	0.0	8.7
8. 下之川地区 ②	主要地方道 一志美杉線	事後	昼間(7~19時)計	26	237	263	0.0	9.9
			夜間(19~7時)計	0	24	24	0.0	0.0
			24時間計	26	261	287	0.0	9.1
			ピーク時間(11~12時)	1	30	31	0.0	3.2
9. 下之川バイ パス①	下之川バイ パス	事後	昼間(7~19時)計	22	386	408	0.0	5.4
			夜間(19~7時)計	3	39	42	0.0	7.1
			24時間計	25	425	450	0.0	5.6
			ピーク時間(7~8時)	4	42	46	0.0	8.7
10. 下之川バ イ パス②	下之川バイ パス	事後	昼間(7~19時)計	26	395	421	0.0	6.2
			夜間(19~7時)計	3	38	41	0.0	7.3
			24時間計	29	433	462	0.0	6.3
			ピーク時間(16~17時)	1	48	49	0.0	2.0

注) 調査期間 (1日24時間連続)  
事後: 2019年12月23日  
※道路交通騒音と同時に測定した。

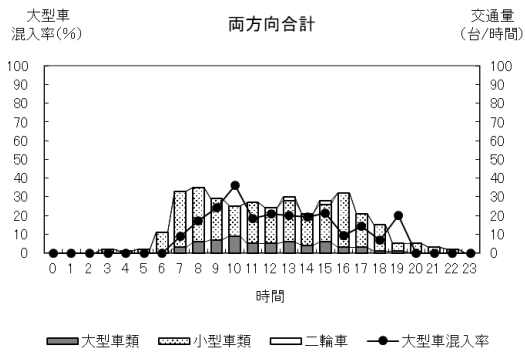




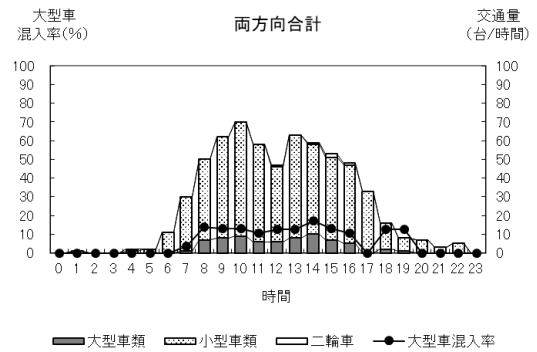
[1. 竹原地区①]



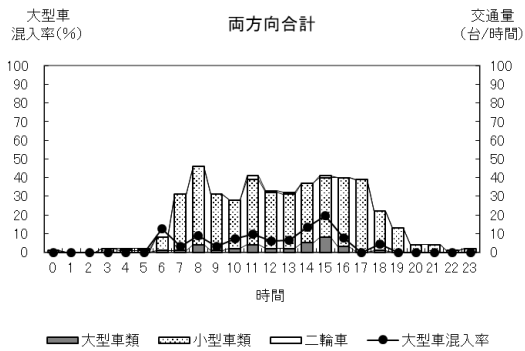
[2. 竹原地区②]



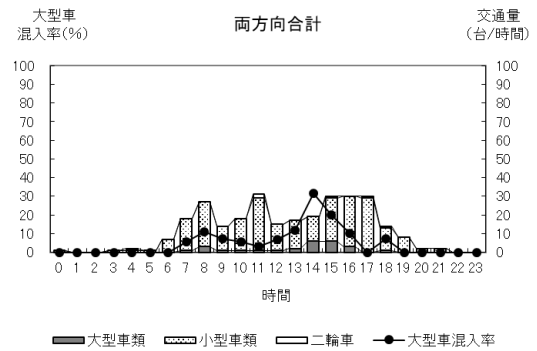
[5. 下多気地区]



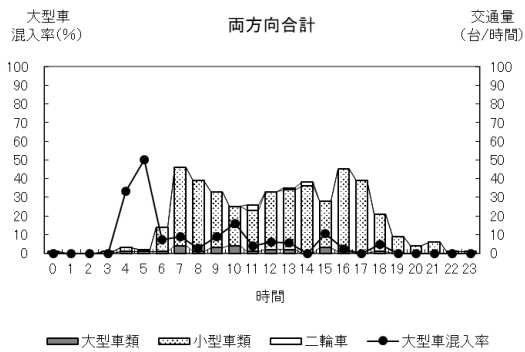
[6. 多気診療所]



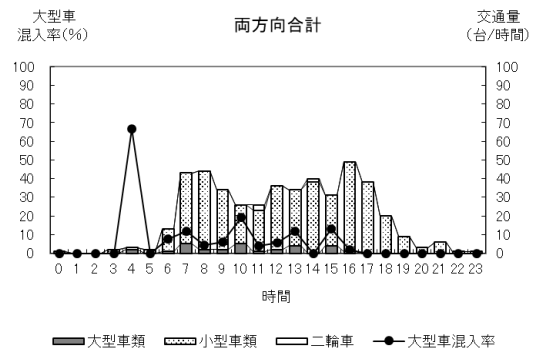
[7. 下之川地区①]



[8. 下之川地区②]



[9. 下之川バイパス①]



[10. 下之川バイパス②]

図 4.2.1-3 道路交通量の経時変動 (2019年12月23日)

## (6) 事後調査の結果の検討

### a) 検討内容

事後調査の結果の検討は、評価書における予測値等との比較により行う。

### b) 検討結果

#### ① 評価書等との比較

##### 【工事用車両の走行による騒音影響】

今年度の事後調査（2019年度事後調査）の結果と評価書における予測値等との比較を表4.2.1-6に示す。

評価書における予測は、工事用車両が走行する昼間を対象に行われており、事後調査結果のうち、昼間の等価騒音レベルを用いて比較を行った。なお、評価書時と工事車両の走行ルートが変わっており、事後調査地点のうち、工事車両が走行した地点は、5. 下多気地区、6. 多気診療所の2地点である。

今年度の事後調査の結果、上記2地点を含む全地点において、等価騒音レベルは予測値を下回っていた。

表 4.2.1-6 騒音調査結果と評価書における予測値等との対比 (L<sub>Aeq</sub> : 昼間)

地点	工事前調査の結果	予測値	2019年度事後調査結果	環境基準 <sup>注1)</sup>
1. 竹原地区①	66	67	66	70 以下
2. 竹原地区②	59	63	61	
5. 下多気地区	53	61	57	
6. 多気診療所	56	59	58	
7. 下之川地区①	-	65	55	
8. 下之川地区②	-	62	56	
9. 下之川バイパス①	-	62	57	
10. 下之川バイパス②	-	63	55	

注1) 対象事業実施区域周辺は騒音の環境基準の類型指定は行われていないため、参考として「騒音に係る環境基準について」（平成10年、環境庁告示第64号）に示された道路に面する地域（幹線交通を担う道路に近接する空間）の基準値を記載した。

注2) 騒音の予測は、工事用車両が通行する昼間を対象に行われている。

注3) 下之川地区①・②、下之川バイパス①・②では、工事前調査を実施していない。

注4) 色塗りは、工事用車両の走行ルート沿いの地点を示す。

#### ② 考 察

##### 【工事用車両の走行による騒音影響】

2016年度より第1期工事で完成した施設の一部供用を開始しているが、第2期工事については延期により工事を中断している。第2期工事は予定地の掘削後に中断されているが、安全性の問題から埋め戻し作業が行われている。これに伴ってコンクリートの搬入及び打設が行われているため、上記の工事用車両の台数が最大となる時期に騒音測定を行い、工事影響を把握した。

今年度の事後調査では、予測を行ったすべての地点において、予測値を下回っていた。

また、評価書時の計画と異なり、上記のコンクリート打設に使用するコンクリートは、対象事業実施区域の南側ルートのみを使用して搬入されている。

以上のことから、工事車両の走行による騒音の影響はほとんどないものと考えられる。