

4. 事後調査の結果の概略

今回の工事は、整備中の三鷹都市計画道路 3・2・6 号調布保谷線の内、仮舗装により暫定解放 (2 車線) されていた区間の一部について、本供用に向け、全車線 (4 車線) で基層 (密粒アスファルト)、表層 (二層式低騒音舗装、交差点部は密粒舗装) を舗装するものである。

施工は、現道の仮舗装を路面切削機で切削 (舗装版とりこわし) し、ダンプトラックで搬出後、路面の清掃、乳剤等の散布を行い、基層舗装 (密粒舗装) 及び表層舗装 (交差点部以外は二層式低騒音舗装) としてアスファルト合材をアスファルトフィニッシャーで敷き均し、マカダムローラ、タイヤローラ等で転圧し完了となる。

調査結果の概要は以下のとおりである。

(1) 騒音 (建設機械の稼働に伴う建設作業騒音)

土工 [舗装版とりこわし] の騒音レベル (L_{A5}) の調査結果は、2 回実施した調査のいずれも最大 85dB と評価書の予測結果 (80dB) を上回った。予測結果を上回った理由として、予測時に想定していたコンクリート圧砕機及びダンプトラックではなく、路面切削機を使用したためと考えられる。

「都民の健康と安全を確保する環境に関する条例」 (以下、「環境確保条例」という。) に基づく「指定建設作業に適用する騒音の勧告基準」 (以下、「勧告基準」という。) では、切削機を用いる作業の基準は定められていないが、参考として、「工作物を解体し、又は破壊する作業」の基準値 (85dB 以下) と比較すると、事後調査結果はこれと同値であった。

舗装工 [敷均し・転圧] の騒音レベル (L_{A5}) の調査結果は、2 回実施した調査のいずれも最大 80dB と評価書の予測結果 (80dB) と同値であった。

また、評価の指標とした「環境確保条例」に基づく「勧告基準」 (80dB 以下) と同値であった。

なお、本工事の施行中、騒音に係る苦情はなかった。

(2) 振動 (建設機械の稼働に伴う建設作業振動)

土工 [舗装版とりこわし] の振動レベル (L_{10}) の調査結果は、1 回目が最大 59dB、2 回目が最大 60dB と評価書の予測結果 (56dB) を上回った。予測結果を上回った理由として、予測時に想定していたコンクリート圧砕機及びダンプトラックではなく、路面切削機を使用したためと考えられる。

「環境確保条例」に基づく「勧告基準」では、切削機を用いる作業の基準は定められていないが、参考として、「工作物を解体し、又は破壊する作業」の基準値 (75dB 以下) と比較すると、調査結果は約 15dB 程度下回っていた。

舗装工 [敷均し・転圧] の振動レベル (L_{10}) の調査結果は、1 回目が最大 53dB、2 回目が最大 56dB と評価書の予測結果 (53~66dB) を下回った。予測結果を下回った理由として、建設機械までの距離が予測時 (5m) に対し事後調査時は 10m 以上離れていた事が考えられる。

なお、本工事の施行中、振動に係る苦情はなかった。

(3) 環境保全のための措置の実施状況（大気汚染、土壌汚染、水文環境、史跡・文化財、その他）

大気汚染に係る環境保全のための措置としては、工事が計画区域内の全域で同時に行われないう、段階的に工事を行った。

今回の工事は舗装工事であり、既に土工事が実施された箇所であり、新たな土壌汚染、史跡・文化財は発見されなかった。

水文環境に係る環境保全のための措置として、二層式低騒音舗装施工に併せて「排水パイプ」を敷設し、既設雨水浸透ますに接続することにより、水文環境の保全に配慮した。

その他（廃棄物等）に係る環境保全のための措置の実施状況については、工事により発生する建設廃材（アスファルト）の再資源化を図るとともに、排出量の抑制に努めた。

なお、本工事の施行中、大気汚染、土壌汚染、水文環境、史跡・文化財、その他に係る苦情はなかった。