

4. 事後調査の結果の概略

令和元年度から令和2年度の工事の施行中における建設機械稼働に伴う騒音、振動の事後調査結果の概略は、表1-2に示すとおりである。

工事位置の概要図は図2-1(P.11)に、騒音・振動測定地点は図2-2(P.12)に示すとおりである。

表 1-2 事後調査結果の概略

予測項目	事後調査結果の概略
騒音	<p>道路用地境界における事後調査結果の騒音レベル（L_{A5}）の最大値は、84dBであり、「東京都環境確保条例」で規定する指定建設作業に係る騒音の勧告基準値（80dB）を上回った。</p> <p>評価書の予測結果と今回の事後調査結果を比較すると、事後調査結果の方が騒音レベルが高い結果となった。この理由としては、最大値を記録した14時台において、短時間ながら、バックホウのバケットで掘削した土砂の中にあった岩石を砕く作業が行われていたことがあげられる。</p> <p>また、他の時間帯においても、使用した建設機械の台数が多いことや、国道16号一般部からの道路交通騒音の影響を受けたこと、近接して周辺に住居が無いため仮囲いを設けずに作業を実施した影響等が考えられる（表2-12, P.23）。</p>
振動	<p>道路用地境界における事後調査結果の振動レベル（L_{10}）の最大値は、51dBであり、評価書の予測結果と事後調査結果を比較すると8dB下回った（表3-8, P.29）。</p> <p>また、「東京都環境確保条例」で規定する指定建設作業に係る振動の勧告基準値（70dB）を下回った。</p> <p>事後調査結果が予測結果を下回った要因は、振動抑制のための環境保全措置として建設機械の高負荷運転を極力避けるよう安全教育等を通じて周知したこと等によるものと考えられる。</p>