

資料編

参考資料：予測に用いた交通パターン

表-1 時間変動係数及び大型車混入率

単位：%

時間帯	2 板橋中央陸橋				3 練馬北町陸橋				平均	
	断面B		断面E		断面A		断面C		時間変動係数	大型車混入率
	時間変動係数	大型車混入率	時間変動係数	大型車混入率	時間変動係数	大型車混入率	時間変動係数	大型車混入率		
7:00- 8:00	5.19	17.38	5.27	19.60	5.39	16.38	5.36	18.05	5.30	17.85
8:00- 9:00	4.54	17.28	4.54	19.44	5.18	19.64	5.10	21.68	4.84	19.51
9:00-10:00	5.02	17.27	4.76	21.13	4.85	24.66	4.30	27.21	4.73	22.57
10:00-11:00	5.44	20.66	5.10	23.46	5.45	23.38	5.24	25.91	5.31	23.35
11:00-12:00	5.71	18.95	5.47	22.90	5.36	22.39	5.57	23.24	5.53	21.87
12:00-13:00	5.25	16.23	5.08	20.28	5.32	20.62	5.29	21.19	5.24	19.58
13:00-14:00	5.48	15.28	5.29	17.68	5.50	20.49	5.51	22.35	5.44	18.95
14:00-15:00	6.09	15.29	5.83	16.76	5.32	19.25	5.41	19.83	5.66	17.78
15:00-16:00	5.48	13.34	5.28	14.67	5.76	16.06	5.81	17.76	5.58	15.46
16:00-17:00	5.98	10.48	5.68	11.40	5.40	11.65	5.30	13.38	5.59	11.73
17:00-18:00	5.45	8.16	5.29	9.18	5.63	8.74	5.79	10.43	5.54	9.13
18:00-19:00	5.40	5.97	5.05	7.00	5.20	8.32	5.18	8.73	5.21	7.51
19:00-20:00	4.77	6.05	4.92	8.49	4.76	9.58	4.81	10.06	4.82	8.54
20:00-21:00	4.10	5.60	4.17	7.68	3.97	9.64	4.07	9.95	4.08	8.22
21:00-22:00	3.53	6.60	3.77	10.34	3.52	10.68	3.39	11.35	3.56	9.74
22:00-23:00	2.73	6.73	2.89	11.71	2.95	12.42	2.92	13.12	2.87	11.00
23:00-24:00	2.58	6.42	2.65	11.96	2.58	14.45	2.54	15.87	2.59	12.18
0:00- 1:00	2.72	5.74	2.89	11.42	2.45	15.13	2.45	17.05	2.63	12.33
1:00- 2:00	2.67	6.89	2.75	11.50	2.59	14.91	2.61	15.97	2.66	12.32
2:00- 3:00	2.19	10.22	2.38	16.68	1.92	19.23	1.94	23.99	2.11	17.53
3:00- 4:00	1.68	16.12	1.97	24.72	1.99	26.67	2.09	31.51	1.93	24.75
4:00- 5:00	1.65	24.13	1.90	32.56	1.95	37.54	2.11	43.70	1.90	34.48
5:00- 6:00	2.33	28.87	2.73	34.50	2.67	45.16	2.85	49.10	2.65	39.41
6:00- 7:00	4.02	21.81	4.33	25.66	4.28	28.82	4.36	31.95	4.25	27.06
24時間	—	13.39	—	16.56	—	18.08	—	19.85	—	16.97

※調査日時：平成20年11月6日（木）7:00 ～ 11月7日（金）7:00

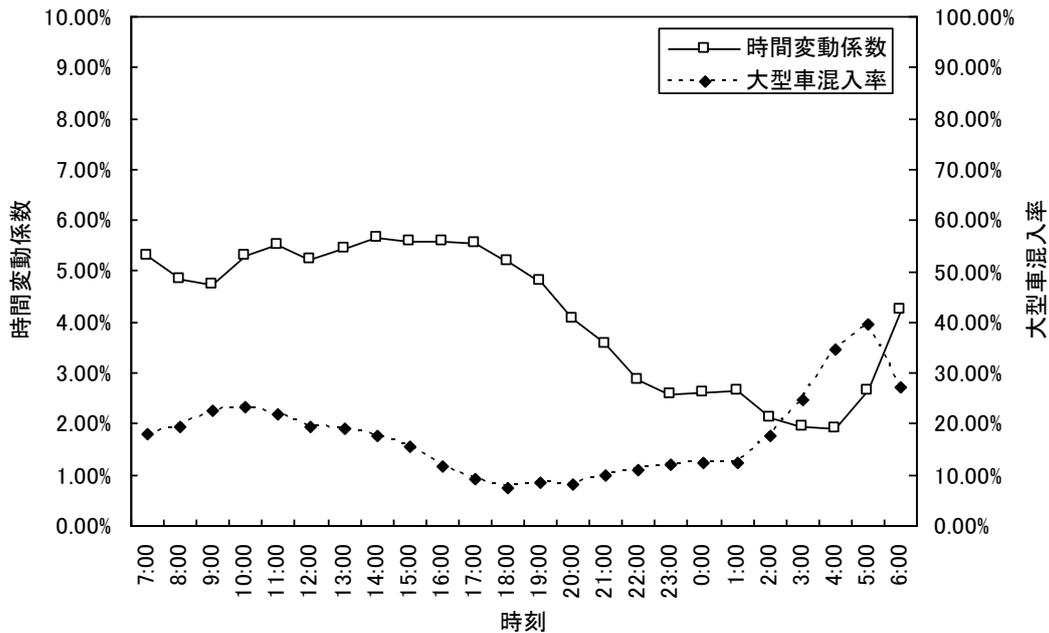


図-1 時間変動係数及び大型車混入率

表-2 練馬区練馬測定局における風向・風速の出現割合（平成30年度）

時刻	項目	有風時の出現状況															弱風時 出現 頻度(%)	
		N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW		NNW
1	出現頻度(%)	2.8	1.4	0.3	1.1	0.0	0.3	0.3	0.3	2.5	4.1	1.1	0.0	0.0	0.0	6.3	15.2	64.5
	平均風速(m/s)	1.2	1.2	1.3	1.5	0.0	1.3	1.5	3.5	1.5	1.7	1.8	0.0	0.0	0.0	1.8	1.9	
2	出現頻度(%)	1.7	1.4	0.6	0.0	0.6	0.6	0.3	0.3	1.4	4.4	1.7	0.0	0.0	0.0	6.9	18.2	62.3
	平均風速(m/s)	1.4	1.2	1.5	0.0	1.7	1.3	1.1	3.6	1.2	1.8	1.5	0.0	0.0	0.0	1.6	1.8	
3	出現頻度(%)	2.5	1.7	0.3	0.6	0.3	0.3	0.0	0.0	0.8	3.9	1.1	0.0	0.0	0.0	7.4	17.1	64.2
	平均風速(m/s)	1.5	1.3	1.2	1.5	1.7	1.1	0.0	0.0	1.7	1.6	1.7	0.0	0.0	0.0	1.9	1.7	
4	出現頻度(%)	3.0	0.8	0.6	0.6	0.3	0.0	0.3	0.0	1.1	4.4	0.3	0.3	0.0	0.3	6.6	16.5	65.0
	平均風速(m/s)	1.4	1.4	1.4	1.0	1.1	0.0	1.8	0.0	1.7	1.4	1.1	2.0	0.0	1.1	1.9	1.7	
5	出現頻度(%)	1.7	1.9	0.0	0.8	0.6	0.3	0.3	0.0	1.4	3.3	0.8	0.0	0.0	0.3	3.9	20.4	64.5
	平均風速(m/s)	1.3	1.3	0.0	1.3	1.2	1.0	1.2	0.0	1.6	1.4	1.4	0.0	0.0	1.0	1.5	1.8	
6	出現頻度(%)	3.3	1.7	0.3	0.3	0.3	0.0	0.6	1.9	3.0	0.3	0.0	0.0	0.0	6.1	16.3	65.8	
	平均風速(m/s)	1.3	1.1	1.1	1.7	1.7	1.3	0.0	1.1	1.4	1.6	1.1	0.0	0.0	2.0	1.8		
7	出現頻度(%)	2.2	2.2	0.3	0.6	0.6	0.3	0.0	0.3	1.4	4.4	0.3	0.0	0.0	0.3	8.5	17.1	61.7
	平均風速(m/s)	1.3	1.2	1.2	1.1	1.7	1.6	0.0	1.3	1.4	1.3	1.1	0.0	0.0	1.0	1.9	1.7	
8	出現頻度(%)	5.0	3.3	0.3	1.9	0.0	0.3	0.0	1.4	2.2	4.1	0.8	0.0	0.0	0.0	6.9	21.5	52.3
	平均風速(m/s)	1.3	1.3	1.2	1.3	0.0	1.5	0.0	1.3	1.5	1.6	1.2	0.0	0.0	0.0	1.9	1.8	
9	出現頻度(%)	5.5	2.2	1.7	0.8	0.3	0.0	0.8	1.1	0.6	5.5	1.4	0.0	0.0	0.3	7.2	20.4	52.3
	平均風速(m/s)	1.4	1.4	1.2	1.3	1.3	0.0	1.6	1.6	1.9	1.6	1.4	0.0	0.0	1.2	1.9	2.0	
10	出現頻度(%)	8.3	2.2	1.9	2.2	0.8	0.3	0.3	1.4	2.5	4.1	2.5	0.0	0.0	0.0	8.6	19.6	45.3
	平均風速(m/s)	1.5	1.4	1.1	1.3	1.3	1.1	1.7	1.5	1.4	1.7	1.5	0.0	0.0	0.0	2.0	2.0	
11	出現頻度(%)	9.4	2.5	1.1	1.9	0.8	1.1	1.4	3.3	4.1	5.5	1.9	0.0	0.0	0.0	5.8	18.0	43.1
	平均風速(m/s)	1.4	1.4	1.2	1.3	1.3	1.0	1.3	1.6	1.5	1.8	1.4	0.0	0.0	0.0	2.3	2.2	
12	出現頻度(%)	6.6	2.2	2.2	1.4	1.4	0.8	2.2	1.9	6.6	5.8	3.9	0.0	0.0	0.6	4.7	16.8	43.0
	平均風速(m/s)	1.7	1.3	1.3	1.4	1.3	1.2	1.5	1.5	1.6	1.7	1.7	0.0	0.0	2.6	2.0	2.3	
13	出現頻度(%)	4.1	3.0	1.7	1.1	1.4	1.7	1.9	4.7	8.0	7.7	3.9	0.0	0.0	0.0	5.0	14.3	41.6
	平均風速(m/s)	1.5	1.4	1.3	1.2	1.6	1.2	1.4	1.8	1.6	1.9	1.5	0.0	0.0	0.0	2.3	2.4	
14	出現頻度(%)	6.9	3.0	1.4	2.5	1.9	3.0	3.3	5.8	7.7	8.3	2.5	0.3	0.0	0.0	4.1	11.6	37.7
	平均風速(m/s)	1.7	1.4	1.3	1.4	1.5	1.3	1.4	1.6	1.7	1.8	1.9	1.1	0.0	0.0	2.2	2.6	
15	出現頻度(%)	2.7	2.7	1.1	1.9	4.4	0.8	4.4	6.3	8.0	12.4	1.4	0.0	0.0	0.3	1.9	14.8	36.8
	平均風速(m/s)	1.5	1.4	1.2	1.4	1.5	1.8	1.5	1.6	1.7	1.8	1.4	0.0	0.0	1.1	2.9	2.4	
16	出現頻度(%)	2.5	3.3	1.1	1.7	2.8	1.7	6.3	5.0	6.3	12.1	3.3	0.0	0.0	0.0	3.0	12.4	38.6
	平均風速(m/s)	1.7	1.5	1.1	1.4	1.5	1.4	1.7	1.5	1.6	1.8	1.5	0.0	0.0	0.0	2.0	2.5	
17	出現頻度(%)	2.8	1.7	0.3	2.5	3.9	1.9	5.2	4.1	7.4	12.9	3.0	0.0	0.0	0.0	4.7	11.3	38.3
	平均風速(m/s)	1.8	1.5	1.4	1.5	1.5	1.4	1.6	1.5	1.6	1.6	1.3	0.0	0.0	0.0	2.2	2.3	
18	出現頻度(%)	2.5	1.1	1.7	3.0	4.4	0.3	6.6	3.0	7.4	10.2	3.0	0.0	0.0	0.3	5.2	12.4	38.8
	平均風速(m/s)	1.9	1.5	1.7	1.3	1.6	1.7	1.5	1.6	1.7	1.5	1.3	0.0	0.0	1.1	1.9	2.1	
19	出現頻度(%)	1.1	1.4	0.6	3.0	5.0	0.3	4.7	4.4	8.8	6.9	2.8	0.0	0.0	0.0	7.4	11.8	41.9
	平均風速(m/s)	1.7	1.2	1.2	1.9	1.5	1.6	1.5	1.6	1.5	1.7	1.3	0.0	0.0	0.0	1.9	2.1	
20	出現頻度(%)	1.7	1.1	0.6	1.9	4.1	0.8	3.9	3.0	7.4	8.8	0.8	0.0	0.0	0.0	6.9	12.1	46.8
	平均風速(m/s)	1.4	1.2	1.1	1.5	1.7	1.6	1.3	1.6	1.5	1.7	1.4	0.0	0.0	0.0	1.8	2.0	
21	出現頻度(%)	0.8	0.6	1.1	0.8	3.9	1.4	1.9	1.9	5.0	9.9	0.6	0.0	0.0	0.0	8.0	13.8	50.4
	平均風速(m/s)	1.5	1.2	1.2	1.4	1.6	1.2	1.3	1.9	1.5	1.5	1.3	0.0	0.0	0.0	1.7	1.9	
22	出現頻度(%)	2.8	2.2	0.0	0.6	3.0	0.8	0.0	3.0	3.3	7.2	0.8	0.0	0.0	0.0	5.2	16.5	54.5
	平均風速(m/s)	1.7	1.2	0.0	1.5	1.6	1.1	0.0	1.8	1.4	1.6	1.2	0.0	0.0	0.0	1.7	1.9	
23	出現頻度(%)	3.3	2.5	1.4	0.8	0.8	0.3	0.3	1.9	1.9	7.2	1.1	0.0	0.0	0.0	6.9	15.4	56.2
	平均風速(m/s)	1.4	1.5	1.4	1.2	1.3	1.7	1.2	2.3	1.4	1.6	1.3	0.0	0.0	0.0	1.7	1.8	
24	出現頻度(%)	1.9	3.0	0.6	1.1	0.8	0.3	0.6	1.1	1.9	5.8	1.1	0.0	0.0	0.0	7.7	17.4	56.7
	平均風速(m/s)	1.5	1.3	1.3	1.2	1.3	2.5	1.0	2.2	1.9	1.5	1.4	0.0	0.0	0.0	1.6	1.8	
通年	出現頻度(%)	3.5	2.0	0.9	1.4	1.8	0.7	1.9	2.3	4.2	6.7	1.7	0.0	0.0	0.1	6.0	15.9	50.9
	平均風速(m/s)	1.5	1.3	1.3	1.4	1.5	1.4	1.5	1.7	1.6	1.7	1.5	1.6	0.0	1.5	1.9	2.0	

注1) 地上2m換算

注2) 有風時：風速1.0m/sを超える場合。弱風時：風速1.0m/s以下の場合。

参考資料：窒素酸化物（NO_x）濃度の変換式

・自動車排出ガスに起因する NO_x 濃度の変換式

予測した窒素酸化物（NO_x）濃度から二酸化窒素（NO₂）濃度を求める変換式は、東京都が管理している大気汚染常時監視測定局のデータのうち、平成 25 年度～平成 29 年度の 5 年間の測定値を用いて求めた。

NO_x 濃度と NO₂ 濃度の関係は図-2 に示すとおりで、変換式は以下に示すとおりである。

$$\text{変換式 } [\text{NO}_2] = 0.1577 \times [\text{NO}_x]^{0.775} \times (1 - [\text{NO}_x]_{\text{BG}} / [\text{NO}_x]_{\text{T}})^{0.144}$$

ここで、

[NO_x] : 窒素酸化物の対象道路の付加濃度 (ppm)

[NO₂] : 二酸化窒素の対象道路の付加濃度 (ppm)

[NO_x]_{BG} : 窒素酸化物のバックグラウンド濃度 (ppm)

[NO_x]_T : 窒素酸化物のバックグラウンド濃度と対象道路の付加濃度の合計値 (ppm)

$$([\text{NO}_x]_{\text{T}} = [\text{NO}_x] + [\text{NO}_x]_{\text{BG}})$$

相関係数 : 0.841

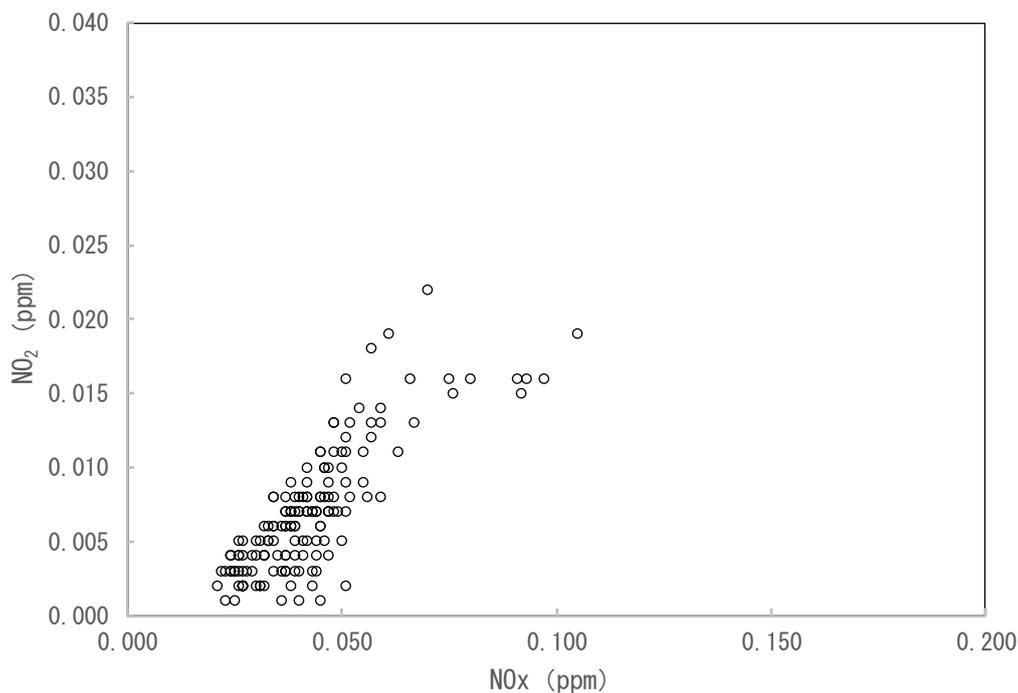


図-2 NO_x 濃度と NO₂ 濃度の関係（自動車排出ガスに起因する濃度）

参考資料：バックグラウンド濃度

計画地近傍の一般環境大気測定局（練馬区練馬測定局）における大気質の経年変化は、表-3(1)、(2)に示すとおりであり、若干減少傾向にある。したがって、将来もこのまま推移するものと考え、平成 29 年度の測定局の年平均値をバックグラウンド濃度とした。

表-3(1) 周辺の二酸化窒素(NO₂)濃度

測定局	二酸化窒素濃度 平均値(ppm)				
	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
練馬	0.016	0.016	0.016	0.014	0.015

表-3(2) 周辺の浮遊粒子状物質(SPM)濃度

測定局	浮遊粒子状物質濃度 平均値(mg/m ³)				
	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
練馬	0.021	0.020	0.020	0.018	0.018

参考資料：二酸化窒素（NO₂）濃度の日平均値の年間 98%値への変換式

評価は日平均値の年間 98%値で行うこととされているが、予測結果で示した将来濃度は年平均値であるため、年平均値と日平均値の年間 98%値の関係式を用いて年間 98%値に換算して評価した。

予測した二酸化窒素（NO₂）の年平均値から日平均値の年間 98%値に換算する式は、東京都が管理している一般環境大気測定局及び自動車排出ガス測定局の平成 25 年度～平成 29 年度の 5 年間の測定結果を用い、バックグラウンド濃度及び道路付加濃度に相当する値を算出し、回帰分析を行って求めた。

二酸化窒素（NO₂）の年平均値と日平均値の年間 98%値の関係は、図-3 に示すとおりである。また、換算式は次のとおりである。

$$[\text{年間 98\%値}] = a([\text{NO}_2]_{\text{BG}} + [\text{NO}_2]_{\text{R}}) + b \quad (\text{単位 : ppm})$$

$$a = 1.52 - 0.06 \times \exp(-[\text{NO}_2]_{\text{R}} / [\text{NO}_2]_{\text{BG}})$$

$$b = 0.0022 + 0.0084 \times \exp(-[\text{NO}_2]_{\text{R}} / [\text{NO}_2]_{\text{BG}})$$

ここで、

$[\text{NO}_2]_{\text{R}}$: 二酸化窒素の道路付加濃度の年平均値 (ppm)

$[\text{NO}_2]_{\text{BG}}$: 二酸化窒素のバックグラウンド濃度の年平均値 (ppm)

相関係数 : 0.959

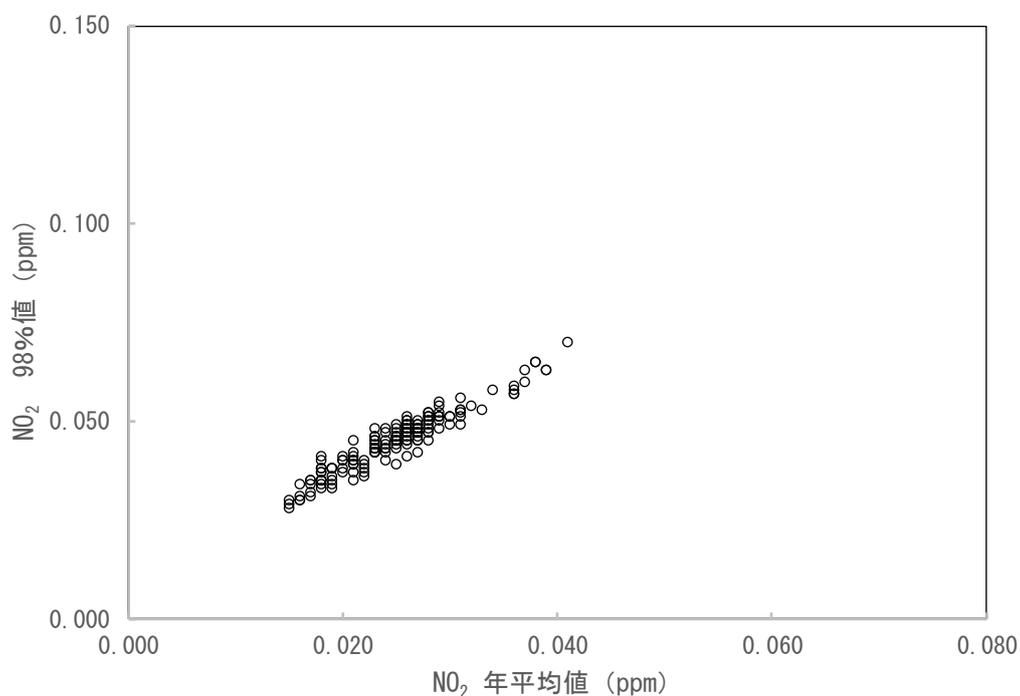


図-3 年平均値と日平均値の年間 98%値の関係（二酸化窒素（NO₂））

参考資料：浮遊粒子状物質（SPM）濃度の日平均値の年間2%除外値への変換式

評価は日平均値の年間2%除外値で行うこととされているが、予測結果で示した将来濃度は年平均値であるため、年平均値と日平均値の年間2%除外値の関係式を用いて年間2%除外値に換算して評価した。

予測した浮遊粒子状物質（SPM）の年平均値から日平均値の年間2%除外値に換算する式は、東京都が管理している一般環境大気測定局及び自動車排出ガス測定局の平成25年度から平成29年度までの測定結果を用い、バックグラウンド濃度及び道路付加濃度に相当する値を算出し、回帰分析を行って求めた。

浮遊粒子状物質（SPM）の年平均値と日平均値の年間2%除外値の関係は、図-4に示すとおりである。また、換算式は次のとおりである。

$$[\text{年間2\%除外値}] = a([\text{SPM}]_{\text{BG}} + [\text{SPM}]_{\text{R}}) + b \quad (\text{単位: mg/m}^3)$$

$$a = 1.92 + 1.72 \times \exp(-[\text{SPM}]_{\text{R}}/[\text{SPM}]_{\text{BG}})$$

$$b = 0.0005 - 0.0248 \times \exp(-[\text{SPM}]_{\text{R}}/[\text{SPM}]_{\text{BG}})$$

ここで、

$[\text{SPM}]_{\text{R}}$: 浮遊粒子状物質の道路付加濃度の年平均値 (mg/m³)

$[\text{SPM}]_{\text{BG}}$: 浮遊粒子状物質のバックグラウンド濃度の年平均値 (mg/m³)

相関係数 : 0.888

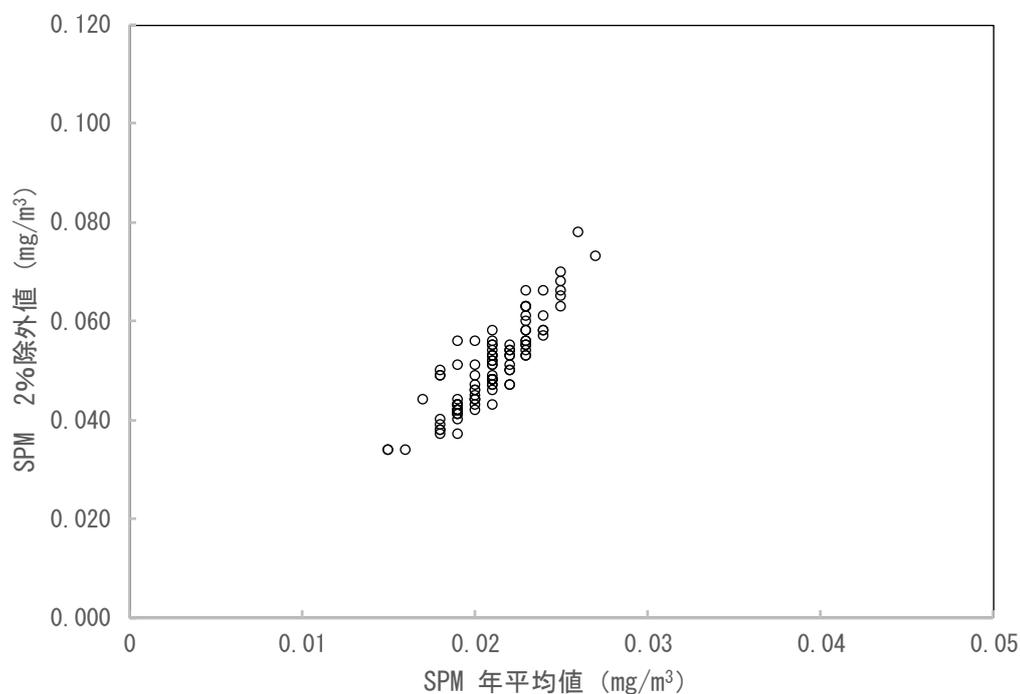
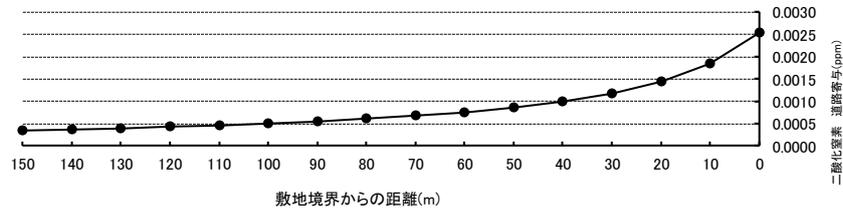


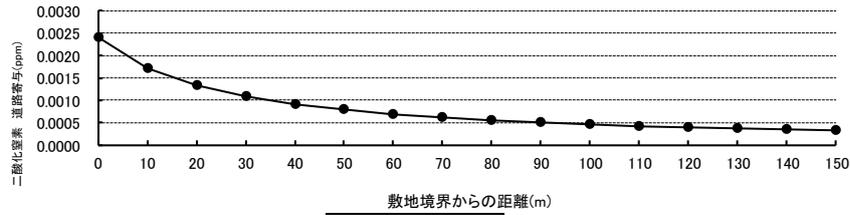
図-4 年平均値と日平均値の年間2%除外値の関係（浮遊粒子状物質（SPM））

参考資料：大気汚染負荷濃度の距離減衰図

南側

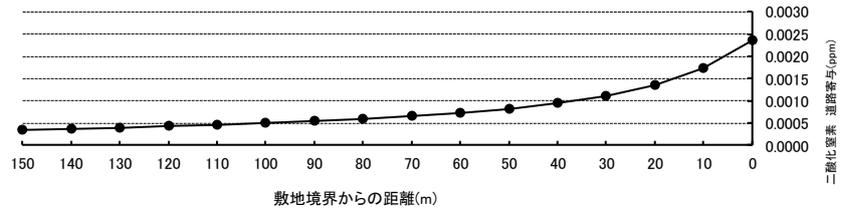


北側

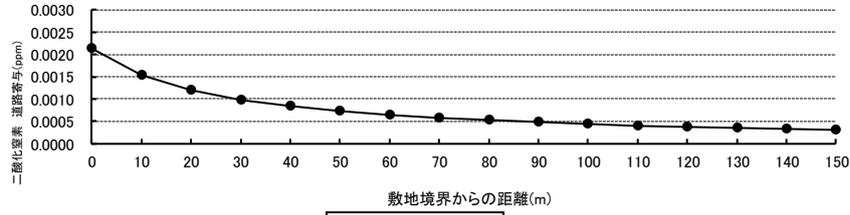


予測地点 No. 1

南側

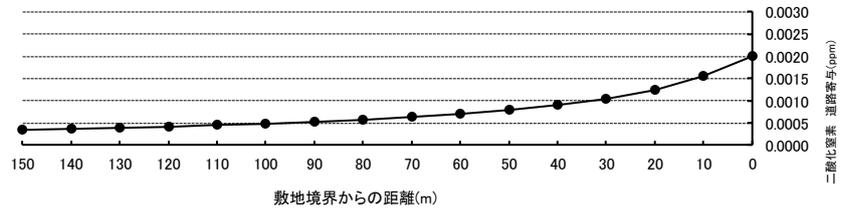


北側

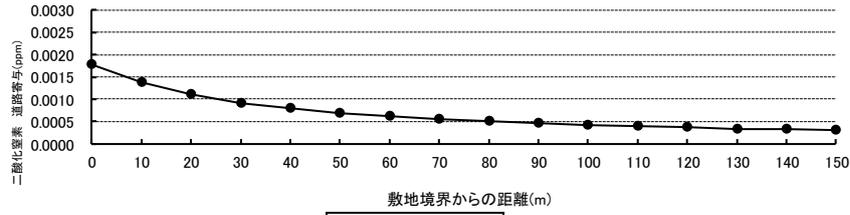


予測地点 No. 2

南側



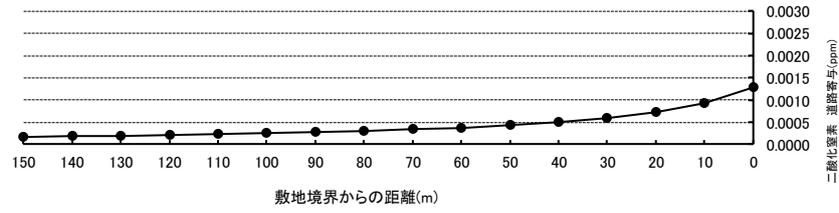
北側



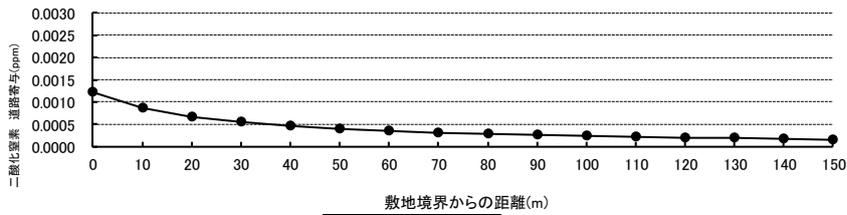
予測地点 No. 3

図-5 距離減衰図 ((二酸化窒素) の負荷濃度 (令和6年度(2024年))

南側

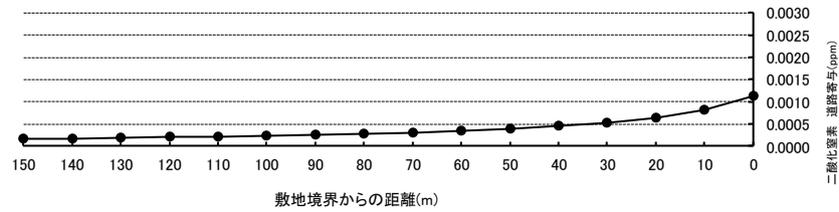


北側

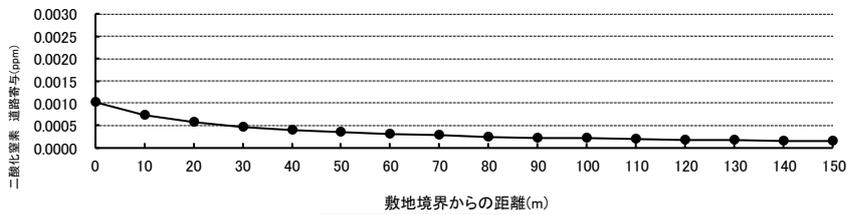


予測地点 No. 1

南側

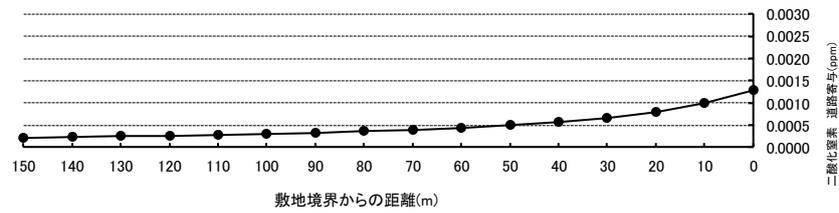


北側

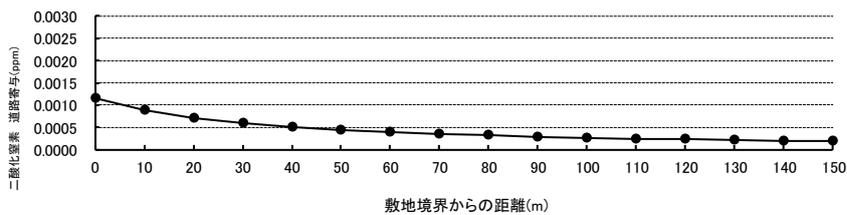


予測地点 No. 2

南側



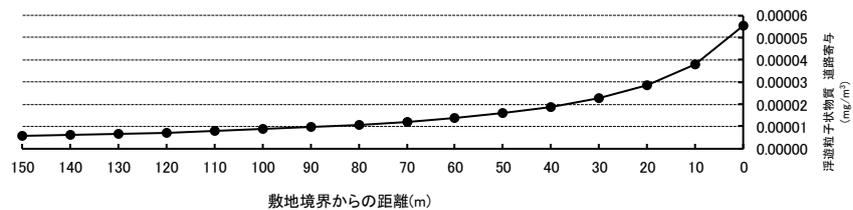
北側



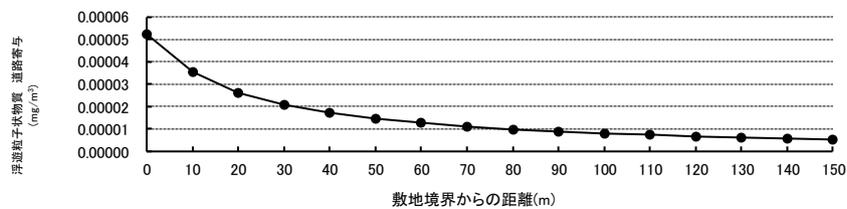
予測地点 No. 3

図-6 距離減衰図 ((二酸化窒素) の負荷濃度 (令和 18 年度 (2036 年))

南側

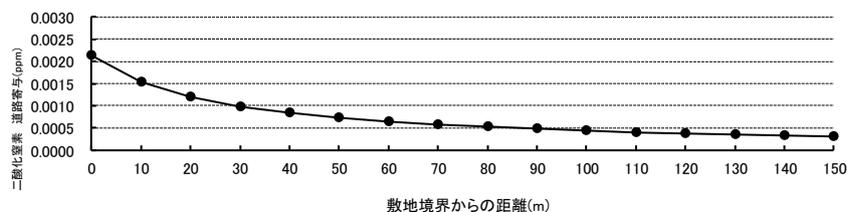


北側

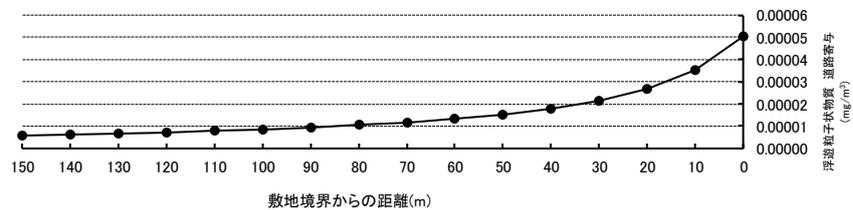


予測地点 No. 1

南側

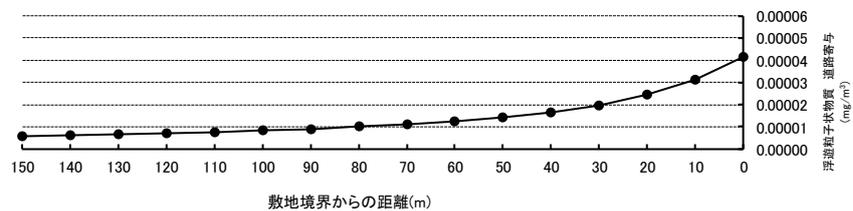


北側

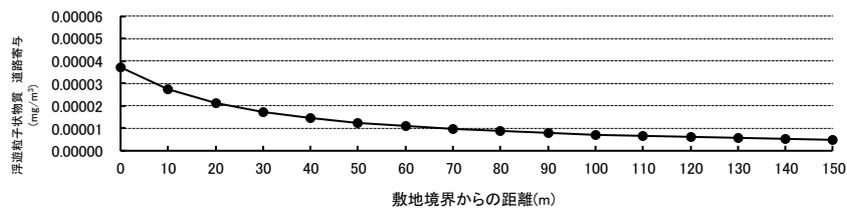


予測地点 No. 2

南側



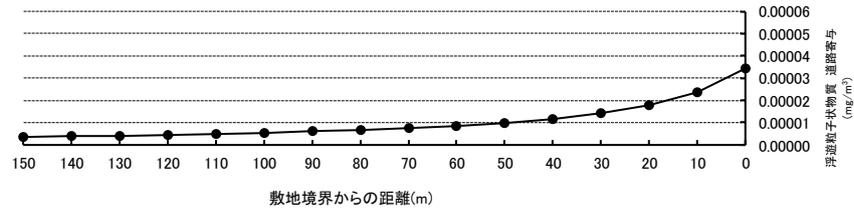
北側



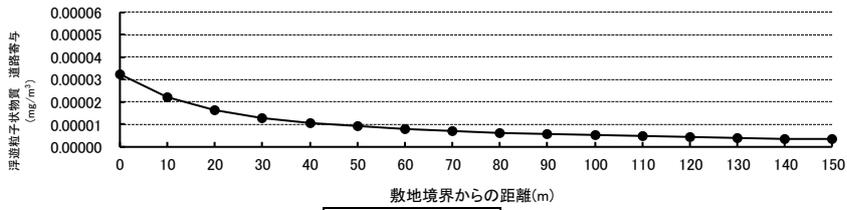
予測地点 No. 3

図-7 距離減衰図 ((浮遊粒子状物質) の負荷濃度 (令和 6 年度 (2024 年))

南側

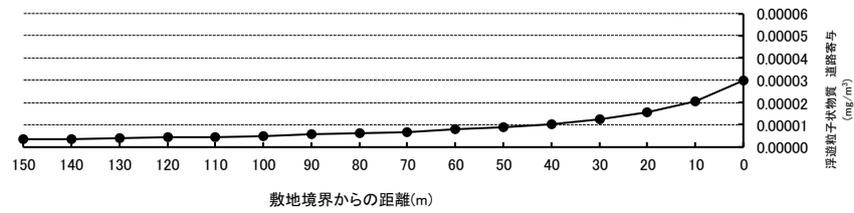


北側

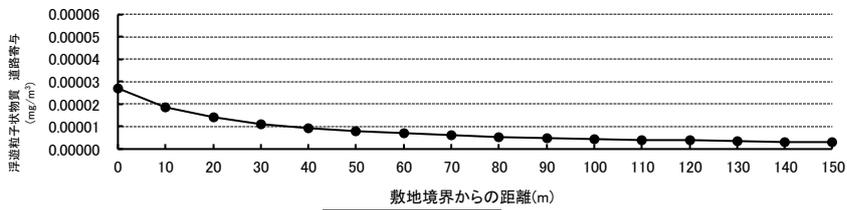


予測地点 No. 1

南側

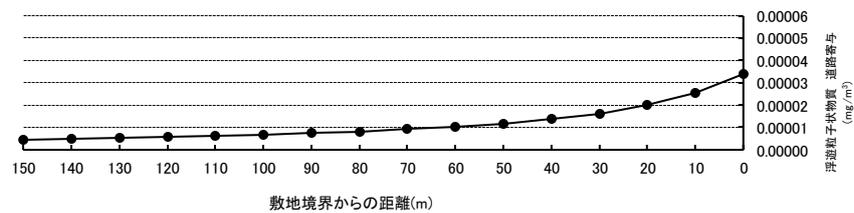


北側

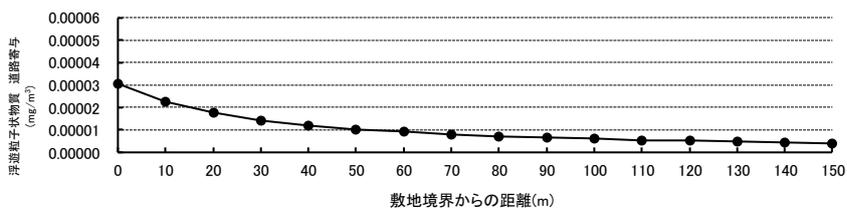


予測地点 No. 2

南側



北側



予測地点 No. 3

図-8 距離減衰図 ((浮遊粒子状物質) の負荷濃度 (令和 18 年度 (2036 年))

参考資料：背後地における騒音レベル予測結果

背後地の予測にあたっては、「ASJ-RTN Model 2008」に示される建物群背後における評価区間の平均的な等価騒音レベル $\overline{L_{Aeq}}$ *を求めることとした。

各予測地点における現況の建物立地状況を基に、計画道路両側の道路近接建物列の間隙率を求め、その大きい方の値を用いた。予測に用いた道路近接建物列の間隙率は表-4 に示すとおりである。

背後地（敷地境界から 20m地点）における道路交通の騒音レベルの予測結果は表-5 に示すとおりであり、環境基準を満足した。

表-4 道路近接建物列の間隙率

予測地点	評価区間長	近接建物列の建物間隔の和 Σgi	道路近接建物列の間隙率 α
No. 1	328m	154.6	0.47
No. 2	138m	34.6	0.25
No. 3	189m	56.5	0.30

表-5 道路交通騒音レベル予測結果と環境基準（背後地）（変更後）

単位：dB

予測地点	地域の類型	予測高さ (m)	予測結果 (L_{Aeq})				環境基準	
			令和 6 年度 (2024 年度)		令和 18 年度 (2036 年度)		昼間	夜間
			昼間	夜間	昼間	夜間		
No. 1	A 類型	南	4.0	55	52	54	60 以下	55 以下
			1.2	55	52	54		
		北	4.0	58	55	57		
			1.2	58	54	56		
No. 2	B 類型	南	4.0	52	49	51	65 以下	60 以下
			1.2	52	49	51		
		北	4.0	53	50	52		
			1.2	53	50	51		
No. 3	B 類型	南	4.0	56	53	56	65 以下	60 以下
			1.2	56	53	56		
		北	4.0	56	53	56		
			1.2	56	53	56		

背後地の予測地点及びその概要は表-6 に示すとおりである。

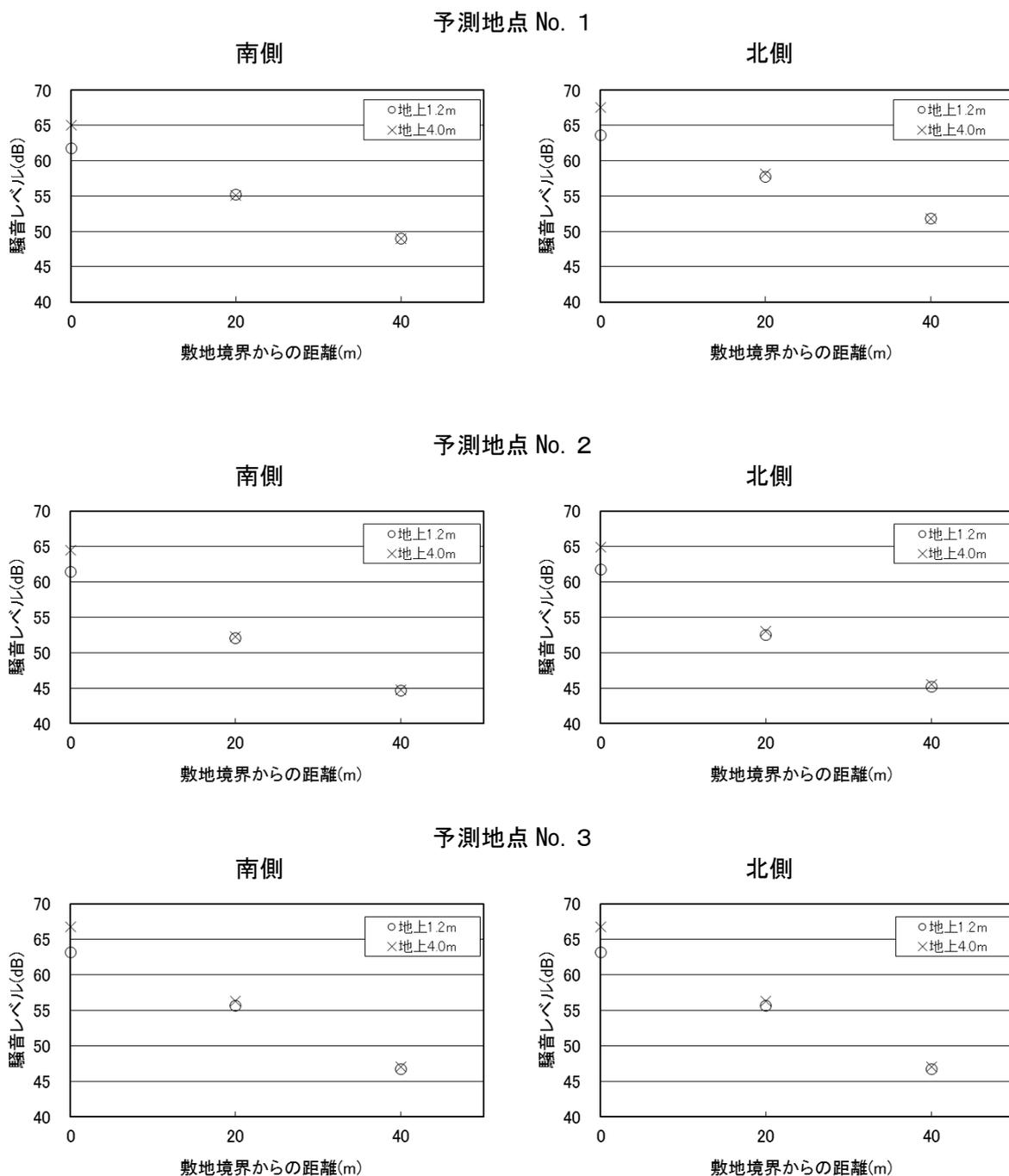
表-6 予測地点及びその概要（背後地）

予測地点			用途地域	予測地点の概要
No. 1	練馬区羽沢二丁目	平面部	第一種低層住居専用地域	低層住宅が存在します。
No. 2	練馬区氷川台四丁目 練馬区早宮一丁目	平面部	第一種住居地域	中・低層住宅が存在します。
No. 3	練馬区平和台三丁目 練馬区早宮二丁目	平面部	第一種住居地域	中・低層住宅が存在します。

* $\overline{L_{Aeq}}$: 道路からの距離が一定の評価区間における等価騒音レベルのエネルギー平均値

b. 距離減衰の状況

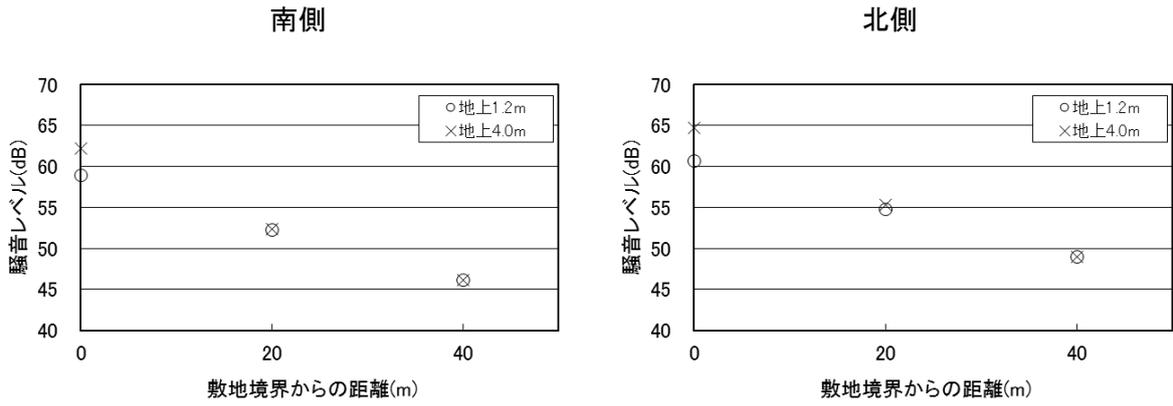
各予測地点における道路交通の騒音レベルの距離減衰の状況は、図-9(1)～(4)に示すとおりである。敷地境界からの距離 20m及び 40mにおける予測値は、敷地境界からそれぞれの距離までの間に存在する建物群の影響を考慮した、評価区間の平均的な等価騒音レベル $\overline{L_{Aeq}}$ である。また、これらの図は計画道路の交通による騒音のみの予測値が、当該地域における一般環境騒音と概ね同等となる距離まで示した。



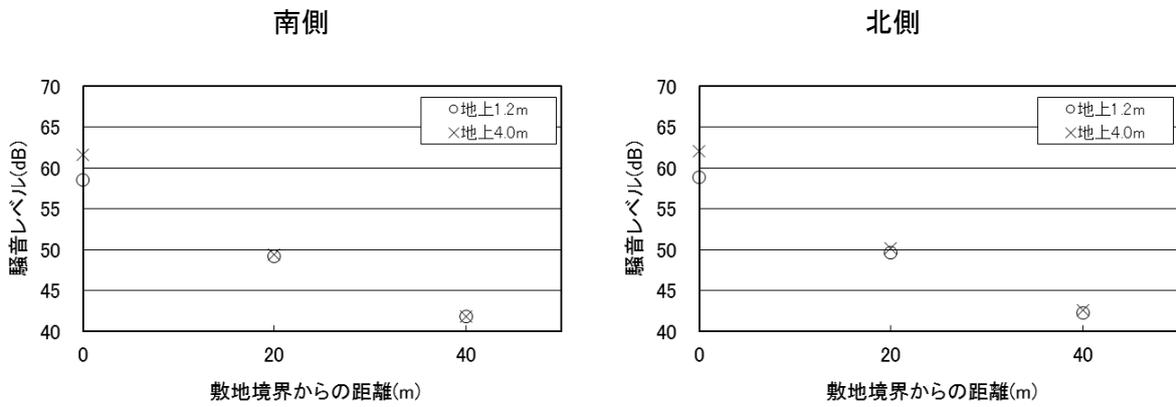
注) 計画道路の交通による騒音のみの予測値が、一般環境騒音と概ね同等となる距離まで示した。

図-9(1) 騒音レベルの距離減衰 (令和6年度(2024年度) 昼間)

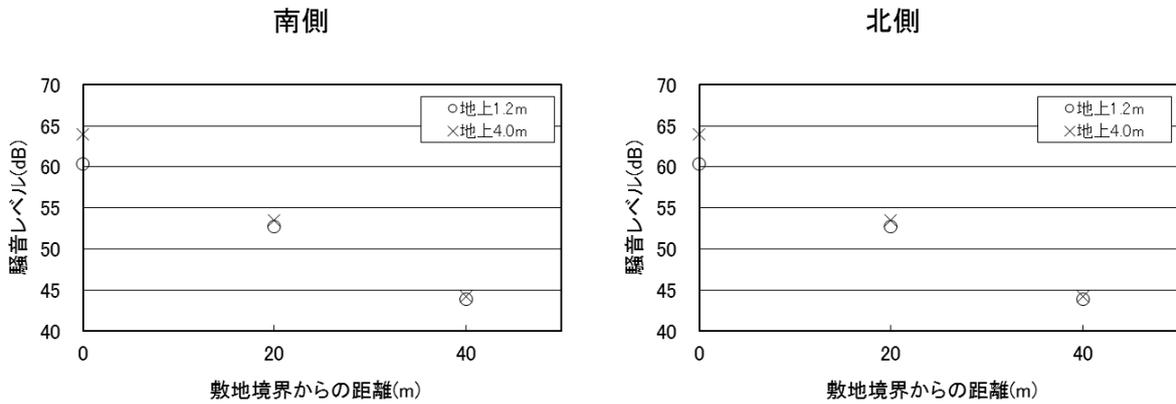
予測地点 No. 1



予測地点 No. 2



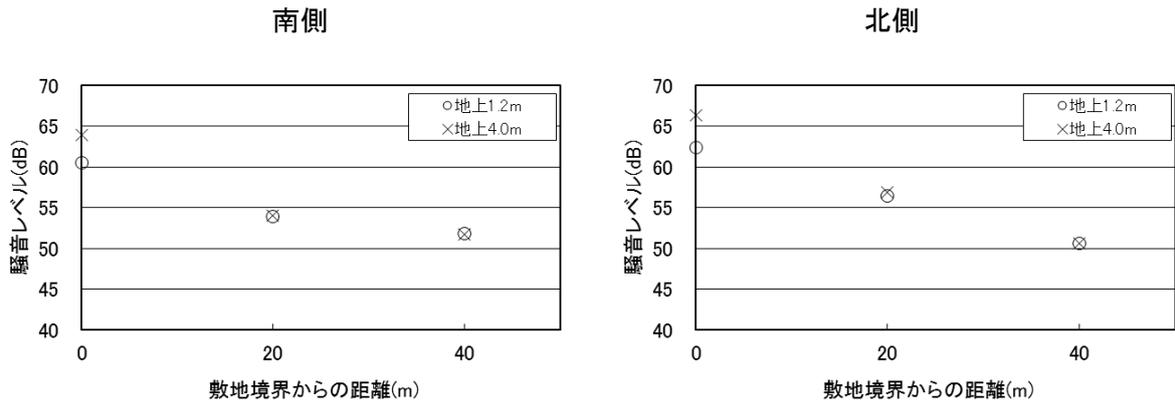
予測地点 No. 3



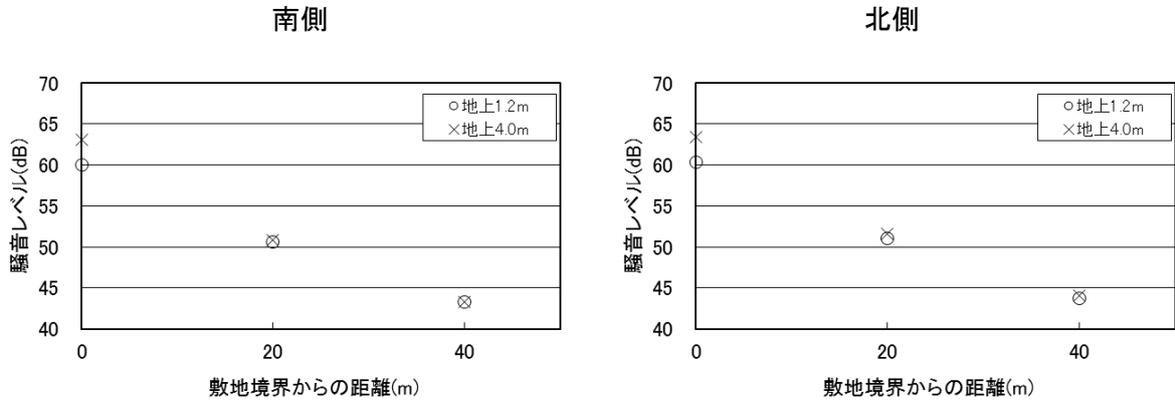
注) 計画道路の交通による騒音のみの予測値が、一般環境騒音と概ね同等となる距離まで示した。

図-9(2) 騒音レベルの距離減衰 (令和6年度(2024年度) 夜間)

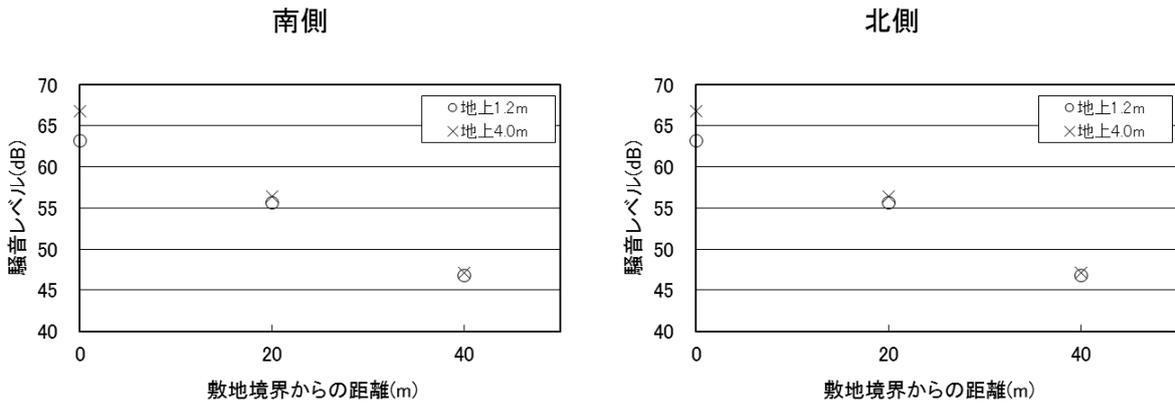
予測地点 No. 1



予測地点 No. 2



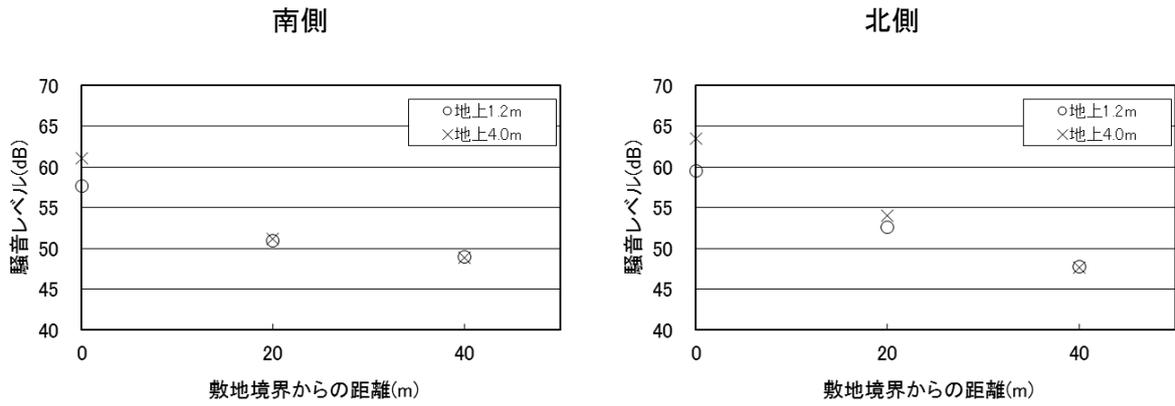
予測地点 No. 3



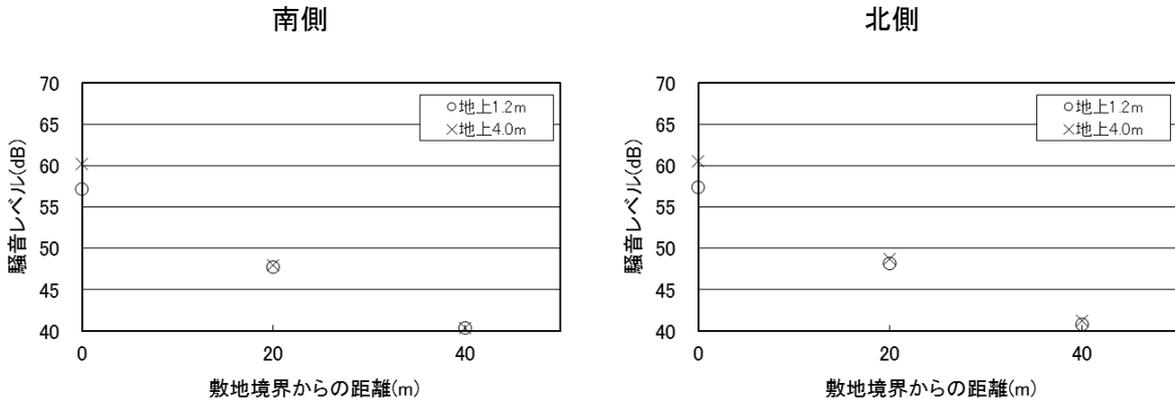
注) 計画道路の交通による騒音のみの予測値が、一般環境騒音と概ね同等となる距離まで示した。

図-9(3) 騒音レベルの距離減衰 (令和 18 年度 (2036 年度) 昼間)

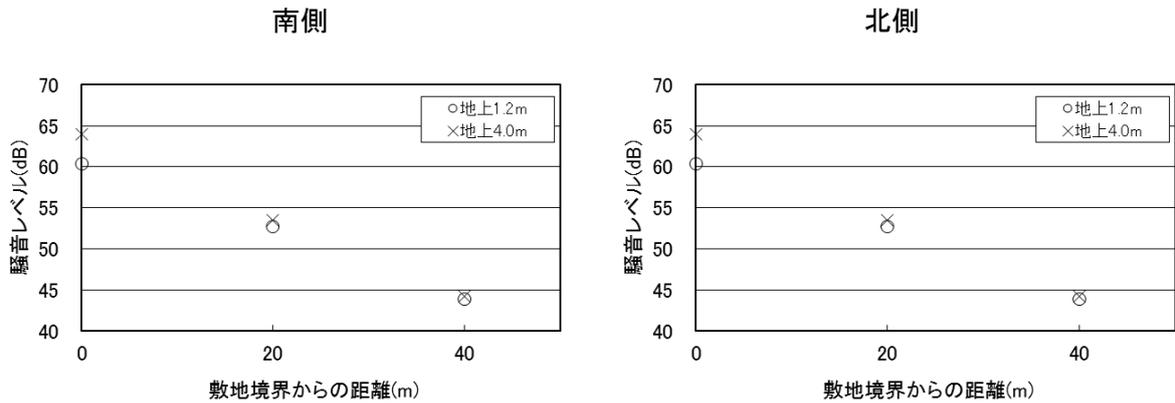
予測地点 No. 1



予測地点 No. 2



予測地点 No. 3



注) 計画道路の交通による騒音のみの予測値が、一般環境騒音と概ね同等となる距離まで示した。

図-9(4) 騒音レベルの距離減衰 (令和 18 年度 (2036 年度) 夜間)