

8.3.2 予 測

8.3.2.1 予測事項

(1) 工事の施行中

- ・建設機械の稼働に伴う騒音・振動
- ・工事用車両の走行に伴う騒音・振動

(2) 工事の完了後

- ・施設の稼働に伴う騒音・振動・低周波音
- ・ごみ収集車両等の走行に伴う騒音・振動

8.3.2.2 予測の対象時点

(1) 工事の施行中

ア 建設機械の稼働に伴う騒音・振動

(ア) 建設機械の稼働に伴う騒音

建設機械の稼働に伴う騒音の予測対象時点は、表 8.3-26 に示すとおりである。

建設機械の稼働に伴う騒音の予測の対象時点は、建設機械からの発生騒音レベルの合成値が最大となる月とし、工事開始から 15 か月目とした（資料編 p.83 参照）。

表 8.3-26 予測の対象時点

主な工種		経過月数
解体・土工・く体・プラント	解体、掘削、揚重運搬、建方・打設、整地	15 か月目

(イ) 建設機械の稼働に伴う振動

予測の対象時点は、表 8.3-27 に示すとおりである。

建設機械の稼働に伴う振動の予測の対象時点は、建設機械からの発生振動レベルの合成値が最大となる月とし、工事開始から 15 か月目とした（資料編 p.85 参照）。

表 8.3-27 予測の対象時点

主な工種		経過月数
解体・土工・く体・プラント	解体、掘削、揚重運搬、建方・打設、整地	15 か月目

8.3 騒音・振動

イ 工事用車両の走行に伴う騒音・振動

工事用車両の走行に伴う騒音・振動の予測の対象時点は、工事用車両（大型車）の1日あたりの走行台数が最大となる工事着工から16か月目とした（資料編 p.1～p.3 参照）。

(2) 工事の完了後

ア 施設の稼働に伴う騒音・振動・低周波音

施設の稼働が通常の状態に達した時点とした。

イ ごみ収集車両等の走行に伴う騒音・振動

施設の稼働が通常の状態に達した時点とした。

8.3.2.3 予測地域及び予測地点

(1) 工事の施行中

ア 建設機械の稼働に伴う騒音・振動

建設機械の稼働に伴う騒音・振動の予測地域は、計画地の敷地境界等から約200mまでの範囲とした。また、予測地点は、図8.3-4に示す計画地の敷地境界等の各辺における、最大値出現地点とした。

イ 工事用車両の走行に伴う騒音・振動

工事用車両の走行に伴う騒音・振動の予測地点は、図8.3-5に示すとおり、現況調査を実施した工事用車両の走行ルート沿いである道路端の4地点とした。なお、フェリーふ頭公園付近（地点4）は臨港道路南北線が供用されることにより、道路断面が現在のものと異なるため、「環境影響評価書－（仮称）東京港臨港道路南北線建設計画－」（平成28年2月、国土交通省 関東地方整備局）に示されている道路断面の位置において予測を実施した。

(2) 工事の完了後

ア 施設の稼働に伴う騒音・振動・低周波音

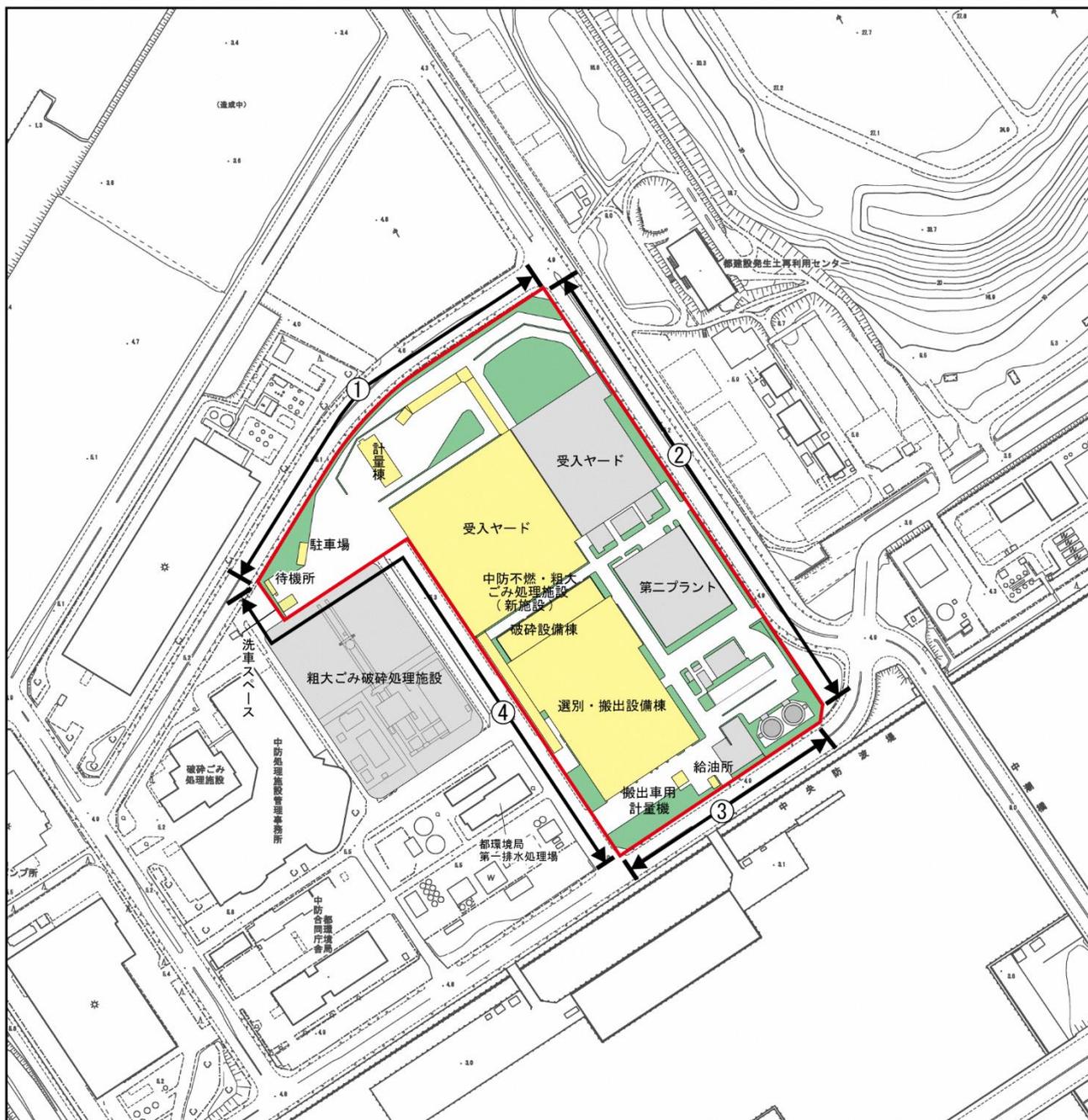
施設の稼働に伴う騒音・振動の予測地域は、計画地の敷地境界等から約200mまでの範囲とした。

また、予測地点は、図8.3-4に示す計画地の敷地境界等の各辺における、最大値出現地点とした。

施設の稼働に伴う低周波音の予測地域は、計画地及びその周辺とした。

イ ごみ収集車両等の走行に伴う騒音・振動

ごみ収集車両等の走行に伴う騒音・振動の予測地点は、図8.3-6に示すとおり、現況調査を実施したごみ収集車両等の走行ルート沿いである道路端の4地点とした。なお、フェリーふ頭公園付近（地点4）は臨港道路南北線が供用されることにより、道路断面が現在のものと異なるため、「環境影響評価書－（仮称）東京港臨港道路南北線建設計画－」に示されている道路断面の位置において予測を実施した。



凡例

 : 計画地

 : 稼働施設

 : 休止施設

 : 緑地

 : 予測地点
敷地境界等の各辺(①~④)における最大値出現地点



1:5,000



図 8.3-4 建設機械の稼働及び施設の稼働に伴う騒音・振動予測地点

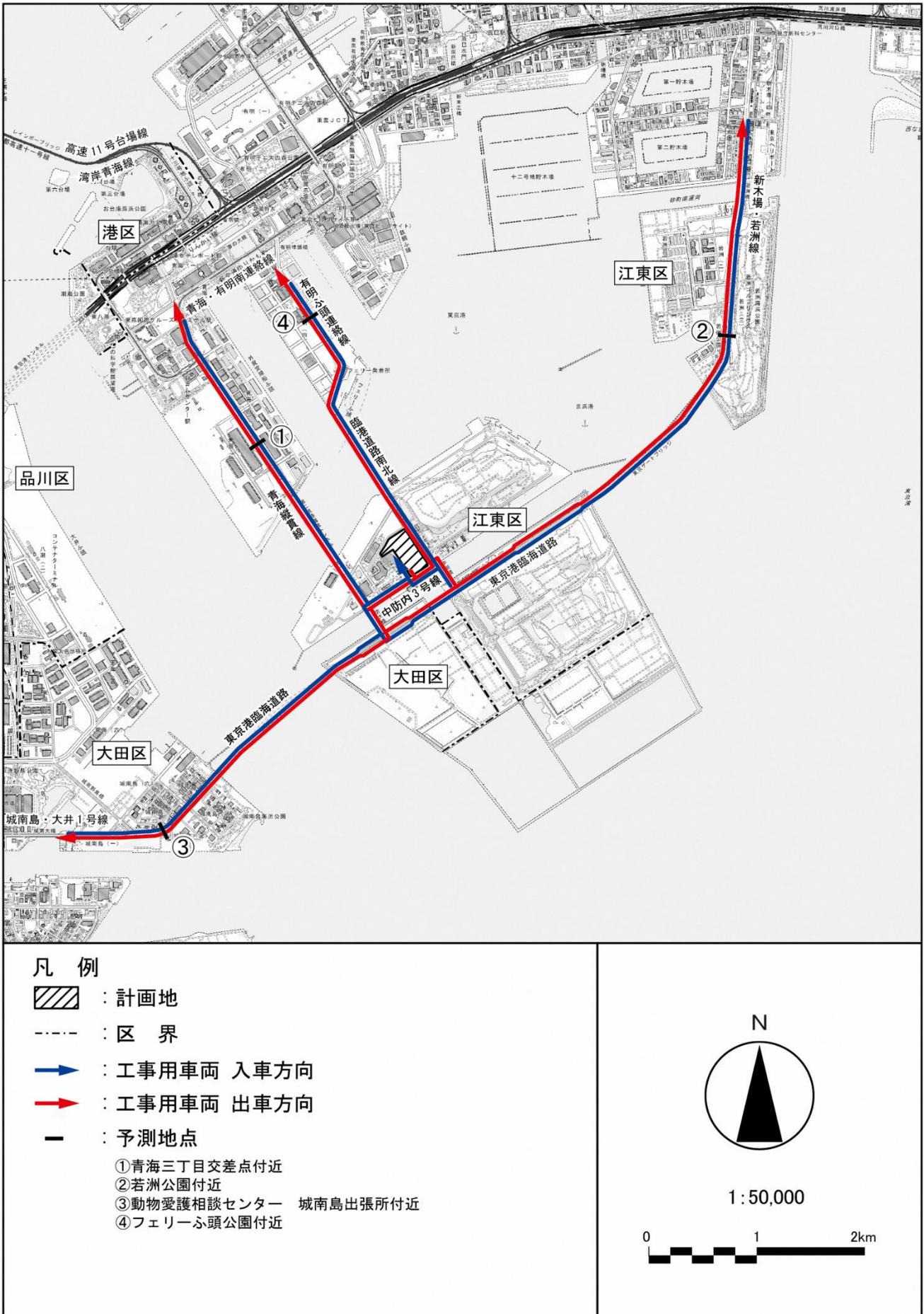


図 8.3-5 工事用車両の走行に伴う騒音・振動予測地点

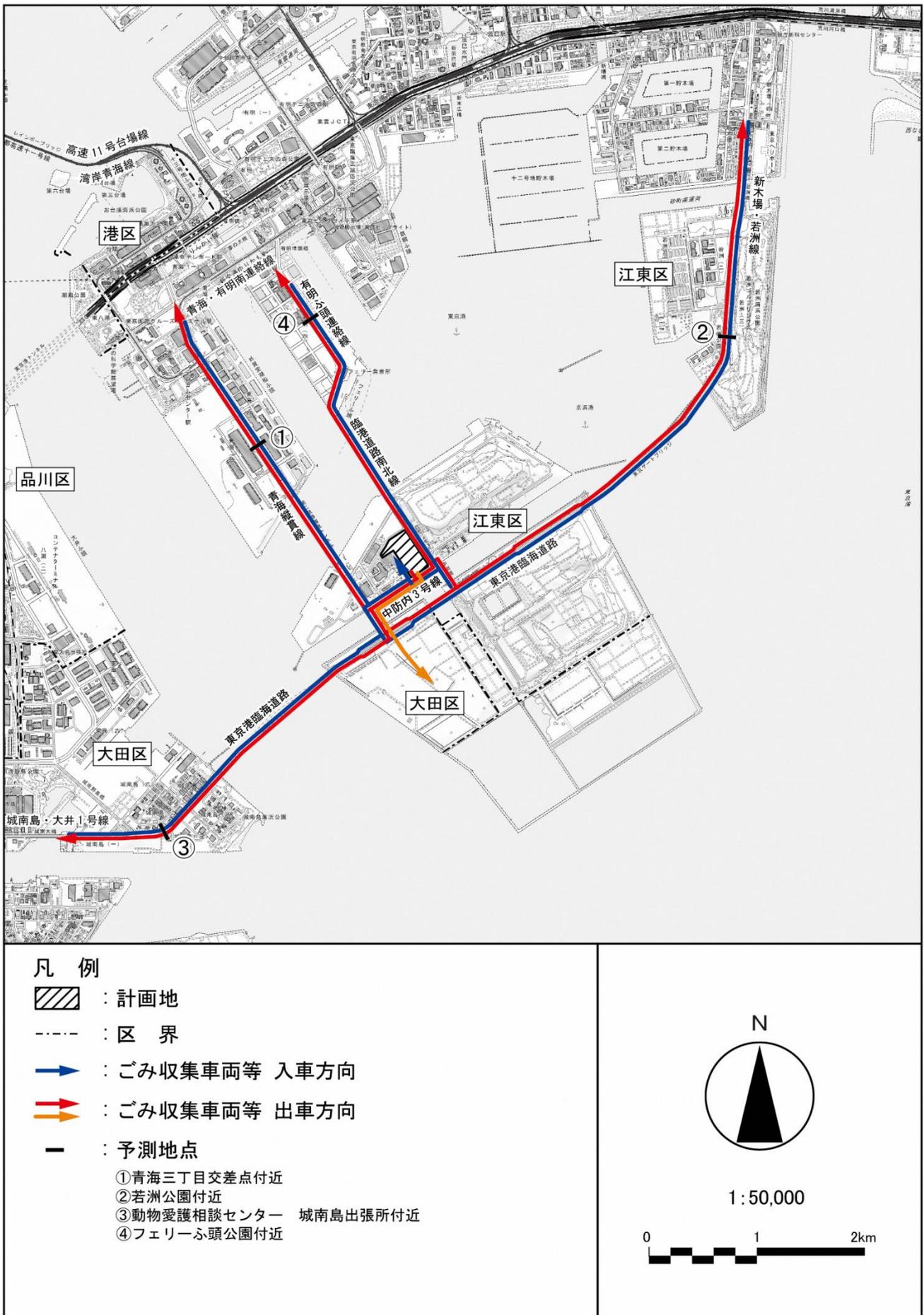


図 8.3-6 ごみ収集車両等の走行に伴う騒音・振動予測地点

8.3.2.4 予測方法

(1) 工事の施行中

ア 建設機械の稼働に伴う騒音・振動

(7) 建設機械の稼働に伴う騒音

a 予測手順

建設機械の稼働に伴う騒音の予測手順は、図 8.3-7 に示すとおりである。

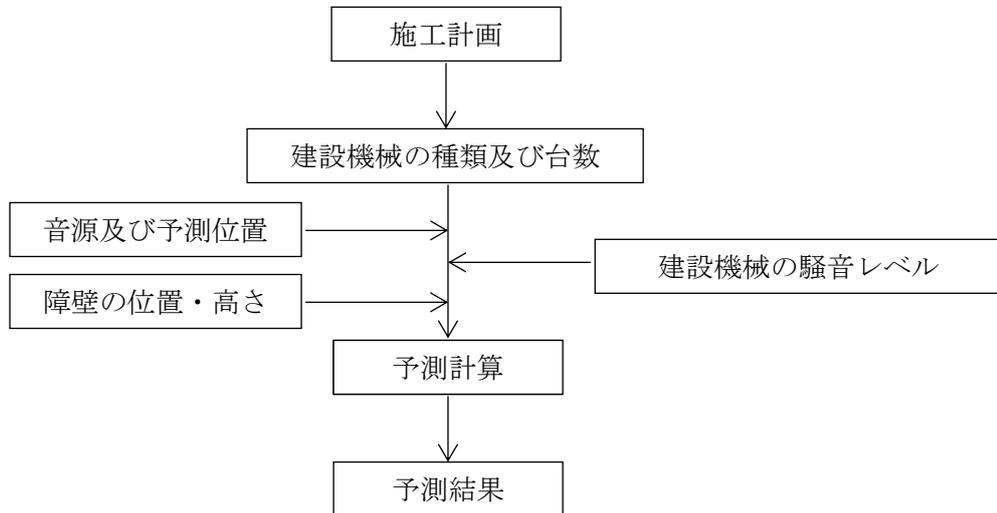


図 8.3-7 建設機械の稼働に伴う騒音予測フロー

b 予測式

建設機械の稼働に伴う騒音は、騒音レベルの 90%レンジ上端値 (L_{A5}) を予測した。

(a) 予測計算式

予測は日本音響学会が提案する建設工事騒音の予測計算モデル (ASJ CN-Model 2007) に基づいて、伝搬経路における点音源距離減衰式及び工事中用仮囲いによる回折減衰を考慮して計算した。

$$L_{A5,i} = L_{A5,10m,i} - 20 \log_{10}(r_i/10) + \Delta L_{dif,i}$$

$L_{A5,i}$: i 番目の建設機械による予測地点における騒音レベルの 90%レンジ上端値 (dB)

$L_{A5,10m,i}$: i 番目の建設機械の距離 10m における騒音レベルの 90%レンジ上端値 (dB)

r_i : i 番目の建設機械から予測地点までの距離 (m)

$\Delta L_{dif,i}$: i 番目の建設機械における回折に伴う減衰に関する補正量 (dB)

(資料編 p. 86 参照)

(b) 合成計算式

受音点の合成騒音レベル L_{A5} は、各音源からの騒音レベル $L_{A5,i}$ を以下の式を用いて合成することにより算出した。

$$L_{A5} = 10 \log_{10} \left(\sum_{i=1}^n 10^{L_{A5,i}/10} \right)$$

L_{A5} : 予測地点における騒音レベルの 90%レンジ上端値 (dB)

$L_{A5,i}$: i 番目の建設機械による予測地点における騒音レベルの 90%レンジ上端値 (dB)

n : 音源数

c 予測条件

各予測条件の設定方法は以下のとおりである。

(a) 建設機械の種類及び騒音レベル

各工種で使用する建設機械の種類及び騒音源の騒音レベルは、表 8.3-28 に示すとおりである。

(b) 建設機械の配置

建設機械の配置は、施工計画における建設機械の稼働台数を基に、建設機械の回転半径、効率的な稼働等を考慮して設定した。予測は各工種において、建設機械が全て同時に稼働していると想定して行った (資料編 p. 87 参照)。

(c) 予測位置

予測位置 (高さ) は、各地点で地上 1.2m とした。

(d) 工事中仮囲いの回折減衰による補正

工事にあたり、高さ 3m の仮囲いを設ける。予測に当たっては、工事中仮囲い等による騒音の遮蔽効果 (回折減衰) を考慮した (資料編 p. 86 参照)。

表 8.3-28 建設機械の種類及び騒音源の騒音レベル

工種		プラント・ 解体・建築		騒音源の 高さ(m)	距離10m における騒音 レベルの 90%レンジ 上端値 (dB)	出典
主な作業名		解体 掘削 揚重運搬 建方・打設 整地				
工事開始からの月数		15				
建設機械名		規格	稼働台数			
2	油圧圧砕機	0.7m ³	5	1.2	82	1
4		3.4m ³	2	1.2	82	1
5	ジャイアントブレーカー	—	2	1.2	95	1
6	バックホウ	0.4m ³	4	1.2	77	1
7		0.7m ³	8	1.2	77	1
10	杭打機	—	5	1.2	79	1
12	ラフテレーンクレーン	25t	2	2.2	74	1
13		50t	2	2.2	74	1
15	クローラークレーン	70t	2	2.2	73	1
20	コンクリートポンプ車	8t	4	1.2	79	2
21	トラックミキサー車	4.5m ³	4	1.2	71	2
22	ブルドーザー	6~11t	2	1.5	78	1
27	発電機	—	3	1.2	88	2

資料) 1. 「建設工事騒音の騒音予測モデル“ASJ CN-Model 2007”」(参考資料)(日本音響学会誌64巻4(2008))

2. 「建設工事に伴う騒音・振動対策ハンドブック(第3版)」(平成13年(社)日本建設機械化協会)

注) 表中の番号は、資料編図8.3-4(p.87参照)の番号に対応する。

(イ) 建設機械の稼働に伴う振動

a 予測手順

建設機械の稼働に伴う振動の予測手順は、図 8.3-8 に示すとおりである。

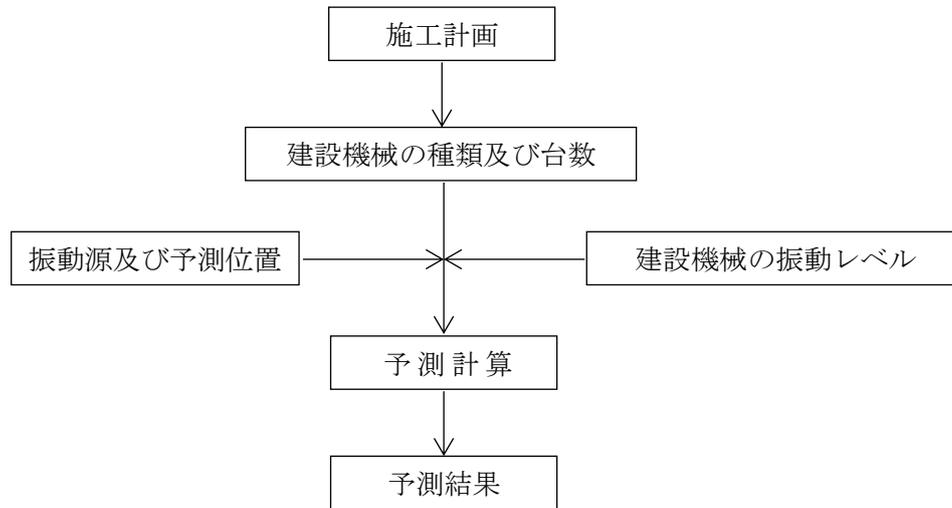


図 8.3-8 建設機械の稼働に伴う振動予測フロー

b 予測式

(a) 予測計算式

建設機械の稼働に伴う振動の予測は、建設機械から発生する振動レベルのエネルギー伝搬予測方法を用いた。

振動源から地盤に伝わる振動の距離による減衰は、以下の距離減衰式を用いた。

$$VL_i = VL_{0,i} + 20 \cdot \log_{10}(r_{0,i}/r_i)^n + 20 \cdot \log_{10}e \cdot (r_{0,i} - r_i) \alpha$$

VL_i : i 番目の振動源による予測点の振動レベル(dB)

$VL_{0,i}$: i 番目の振動源から r_0 (m)離れた地点(基準点)の振動レベル(dB)

r_i : i 番目の振動源から予測点までの距離(m)

$r_{0,i}$: i 番目の振動源から基準点までの距離(m)

n : 幾何減衰定数(振動は全て減衰の小さい表面波とみなし、 $n=0.5$ とした。)

α : 地盤減衰定数(砂れき層に相当する $\alpha=0.01$ とした。)

(b) 合成計算式

受振点の合成振動レベル VL は、各振動源からの振動レベル VL_i を以下の式を用いて合成することにより算出した。

$$VL = 10 \cdot \log_{10} \left\{ \sum_{i=1}^n 10^{(VL_i/10)} \right\}$$

VL	:	受振点の合成レベル(dB)
VL _i	:	受振点における i 番目の振動源からの振動レベル(dB)
n	:	振動源の数

c 予測条件

各予測条件の設定方法は以下のとおりである。

(a) 建設機械の種類及び振動レベル

各工種で使用する建設機械の種類及び基準点での振動レベルは、表 8.3-29 に示すとおりである。

(b) 建設機械の配置

建設機械の配置は、施工計画における建設機械の稼働台数を基に、建設機械の回転半径、効率的な稼働等を考慮して設定した。予測は各工種において、建設機械が全て同時に稼働していると想定して行った（資料編 p. 88 参照）。

表 8.3-29 建設機械の種類及び基準点での振動レベル

工種		プラント・ 解体・建築		基準点 (5m)での振動レベル (dB)	出典
主な作業名		解体 掘削 揚重 運搬 建方・打設 整地			
工事開始からの月数		15			
建設機械名		規格	稼働台数		
2	油圧圧砕機	0.7m ³	5	54	1
4		3.4m ³	2	54	1
5	ジャイアントブレーカー	—	2	73	1
6	バックホウ	0.4m ³	4	72	1
7		0.7m ³	8	72	1
10	杭打機	—	5	56	2
12	ラフテレーンクレーン	25t	2	52	4
13		50t	2	52	4
15	クローラークレーン	70t	2	52	4
20	コンクリートポンプ車	8t	4	63	4
21	ブルドーザー	6~11t	2	75	1

- 資料) 1. 「建設工事に伴う騒音・振動対策ハンドブック(第3版)」(平成13年2月(社)日本建設機械化協会)
 2. 「建設工事騒音・振動・大気質の予測に関する研究(第3報)」(平成18年 土木研究所資料)
 3. 「建設騒音及び振動の防止並びに排除に関する調査試験報告書」(昭和54年 建設省土木研究所)
 4. 「建設工事に伴う騒音・振動の分析結果」(平成22年度 都土木技術支援・人材育成センター年報)
 5. 「建設作業振動対策マニュアル」(平成6年 環境庁監修、(社)日本建設機械化協会)

注) 表中の番号は、資料編図8.3-5(資料編p.88)の番号に対応する。

イ 工事用車両の走行に伴う騒音・振動

(7) 工事用車両の走行に伴う騒音

a 予測手順

工事用車両の走行に伴う騒音については、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」（平成25年、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）の予測手順に準じて、図8.3-9に示すとおりとした。

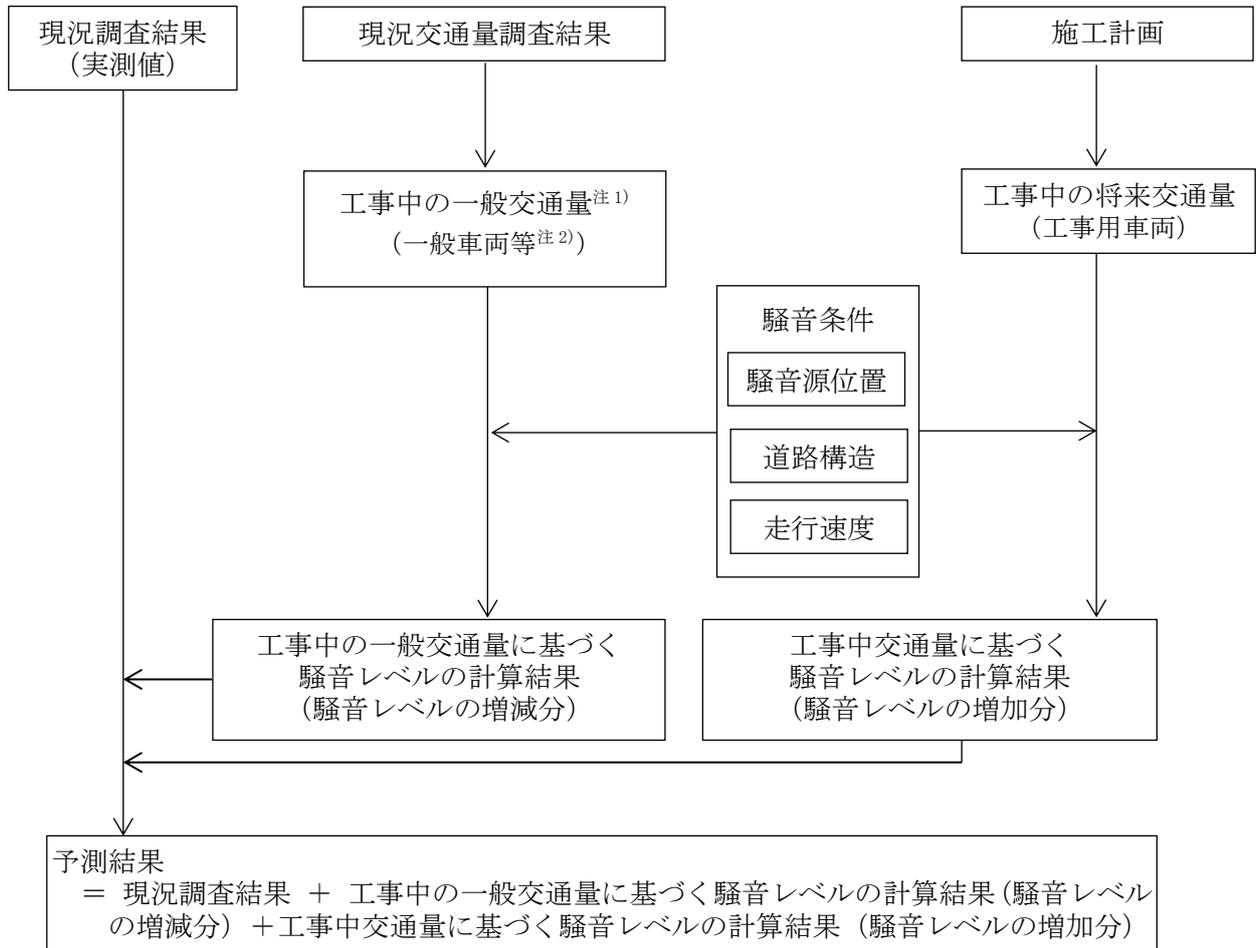


図 8.3-9 工事用車両の走行に伴う騒音予測フロー

注1) 工事中の一般交通量は、現地調査結果、「環境影響評価書 - (仮称) 東京港臨港道路南北線建設計画-」及び「東京港第8次改訂港湾計画」に基づいて推計した（資料編p.11参照）。
 注2) 「一般車両等」は、一般の車両と、既存の中防不燃ごみ処理センター及び粗大ごみ破碎処理施設に搬出入するごみ収集車両等を合わせたものとした。

b 予測式

予測に用いた計算式は、“ASJ RTN-Model 2013”（日本音響学会）とし、等価騒音レベル (L_{Aeq}) を予測した。

等価騒音レベルの予測に際しては、対象とする道路上を1台の自動車が走行した時の予測地点における騒音レベルの時間的变化（ユニットパターン）及びその時間積分値を求めることを基本とした。等価騒音レベルの予測手順は、図 8.3-10 に示すとおりとする。

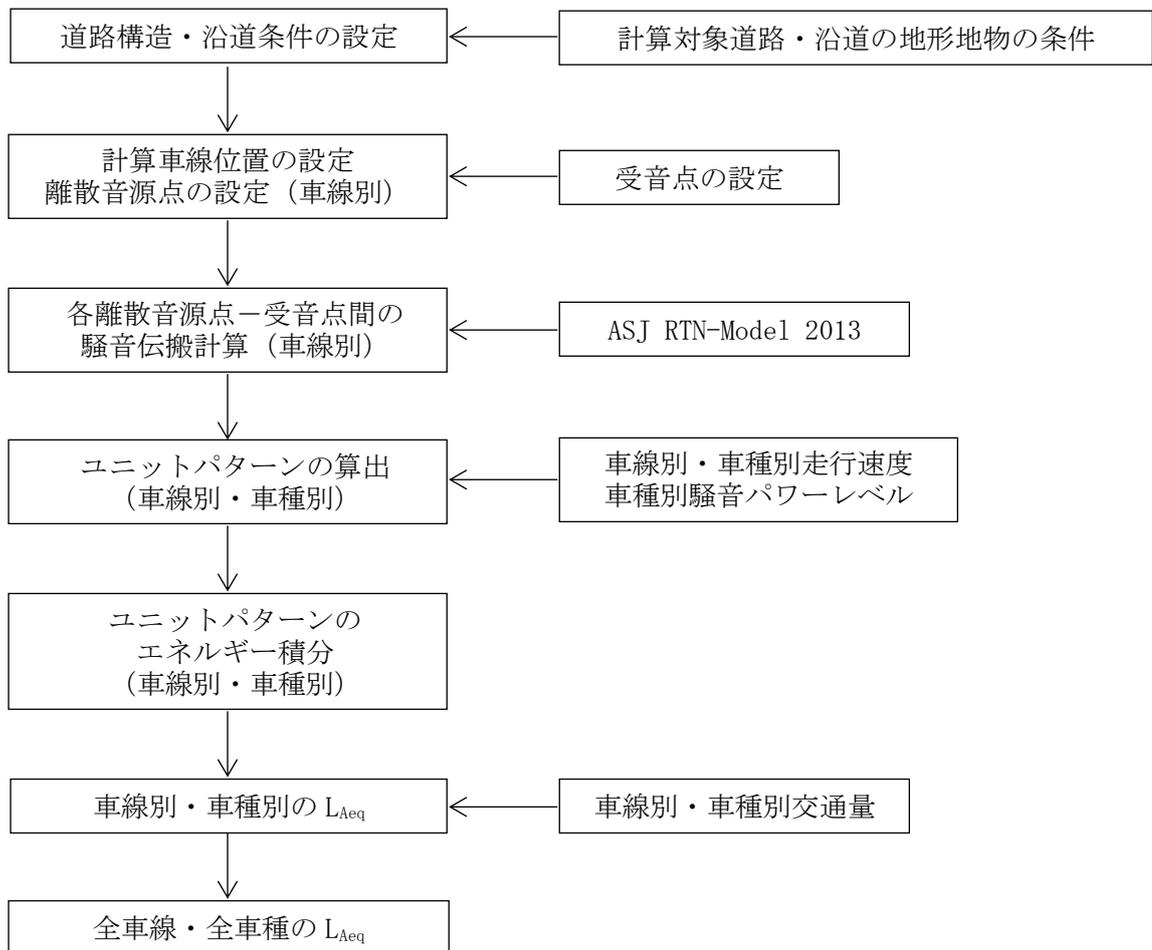


図 8.3-10 等価騒音レベルの予測手順

(a) ユニットパターンの基本計算式

ユニットパターンの基本計算式は、以下に示す“ASJ RTN-Model 2013”の式を用いるものとした。

$$L_A = L_{WA} - 8 - 20 \cdot \log_{10} r + \Delta L_{dif} + \Delta L_{grnd} + \Delta L_{air}$$

- L_A : A特性音圧レベル(dB)
 L_{WA} : 自動車走行騒音のA特性パワーレベル(1台当たり)(dB)
 r : 音源から予測地点までの距離(m)
 ΔL_{dif} : 回折効果による補正量(dB)(平面道路: $\Delta L_{dif}=0$)
 ΔL_{grnd} : 地表面減衰による補正量(dB)
 (アスファルト・コンクリート: $\Delta L_{grnd}=0$)
 ΔL_{air} : 空気の音響吸収による補正量(dB)
 (大気の状態を気温20°C、相対湿度60%、1気圧と想定。)
 (道路と予測点の最短距離が100m以下: $\Delta L_{air}=0$)

なお、自動車走行騒音のA特性パワーレベル(1台当たり)は、次式によって計算するものとした。

$$\text{大型車: } L_{WA} = 88.8 + 10 \cdot \log_{10} V + C$$

$$\text{小型車: } L_{WA} = 82.3 + 10 \cdot \log_{10} V + C$$

V : 走行速度(km/h)

$$C = \Delta L_{surf} + \Delta L_{grad} + \Delta L_{dir} + \Delta L_{etc}$$

- ΔL_{surf} : 排水性舗装路面に関する補正量(dB)(密粒アスファルト: $\Delta L_{surf}=0$)
 ΔL_{grad} : 縦断勾配に関する補正量(dB)(非定常走行: $\Delta L_{grad}=0$)
 ΔL_{dir} : 指向性に関する補正量(dB)(高架裏面反射音等がない: $\Delta L_{dir}=0$)
 ΔL_{etc} : その他の要因に関する補正量(dB)($\Delta L_{etc}=0$)

(b) ユニットパターンのエネルギー積分と L_{Aeq} の計算

等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、次式に示すように、ユニットパターンのエネルギーの時間積分値 (L_{AE}) を計算し、その結果に対象とする 1 時間当たりの交通量を考慮し、その時間のエネルギー平均レベルを求めることにより算出した。

$$L_{AE} = 10 \cdot \log_{10} \left(\frac{1}{T_0} \sum_i 10^{L_{A,i}/10} \cdot \Delta t_i \right)$$

L_{AE} : ユニットパターンのエネルギーの時間積分値 (dB)

$L_{A,i}$: i 番目の A 特性音圧レベル (dB)

Δt_i : 音源が i 番目の区間に存在する時間 (s)

T_0 : 基礎時間 (1 s)

$$L_{Aeq} = 10 \cdot \log_{10} \left(10^{L_{AE}/10} \frac{N}{3600} \right) = L_{AE} + 10 \cdot \log_{10}(N) - 35.6$$

L_{Aeq} : 等価騒音レベル (dB)

N : 1 時間当たりの交通量 (台/h)

(c) 受音点における全車線・全車種からの L_{Aeq} の算出

車線別・車種別に算出した等価騒音レベル ($L_{Aeq,j}$) の合成値を以下の式より算出し、予測地点における道路全体からの等価騒音レベル (L_{Aeq}) とした。

$$L_{Aeq} = 10 \cdot \log_{10} \left\{ \sum_{j=1}^n 10^{L_{Aeq,j}/10} \right\}$$

L_{Aeq} : 道路全体からの等価騒音レベル (dB)

$L_{Aeq,j}$: j 番目の車線別・車種別の等価騒音レベル (dB)

n : 合成する車線・車種の総数

c 予測条件

(a) 予測時間帯

工事用車両の走行を含む昼間の時間帯（6時～22時）とした。

(b) 交通条件

予測地点の工事用車両の交通量及び走行速度は表 8.3-30 に、走行ルートは図 8.3-5 (p. 180 参照) に示すとおりである。

予測に用いた工事用車両台数は予測地点の計画台数とし、走行速度は予測地点毎の規制速度とした。

表 8.3-30 工事用車両の交通量及び走行速度

予測地点	交通量 (台)						走行速度 (km/h)	車線数
	一般車両等		工事用車両		断面合計			
	大型	小型	大型	小型	大型	小型		
① 青海三丁目交差点付近	15,374	6,380	124	14	15,498	6,394	50	8
② 若州公園付近	21,342	12,515	124	14	21,466	12,529	60	7
③ 動物愛護相談センター 城南島出張所付近	20,212	10,128	120	14	20,332	10,142	50	6
④ フェリーふ頭公園付近	18,512	8,811	124	16	18,636	8,827	60	6

注1) 表中の交通量は、「環境基本法」に基づく騒音に係る環境基準による昼間の時間区分（6時～22時）の台数を示す。

注2) 「一般車両等」は、一般の車両と、既存の中防不燃ごみ処理センター及び粗大ごみ破碎処理施設に搬出入するごみ収集車両等を合わせたものとした。

注3) 「一般車両等」は、現地調査結果、「環境影響評価書 - (仮称) 東京港臨港道路南北線建設計画 -」及び「東京港第8次改訂港湾計画」に基づいて推計した（資料編p. 11参照）。

注4) 走行速度は、規制速度の値を示す。

注5) フェリーふ頭公園付近は東京港臨港道路南北線が供用されると6車線になる。

(c) 予測位置

予測位置（高さ）は、地上 1.2m とした。

(d) 道路条件

道路条件として、道路構造は平面とし、地表面の状況はアスファルト・コンクリート舗装とした。また、車線数は、表 8.3-30 に示すとおりである。

(e) 音源位置

音源位置は、車道部の中心にあるものと仮定した。

道路断面及び仮想音源位置は、図 8.3-11 に示すとおりである。

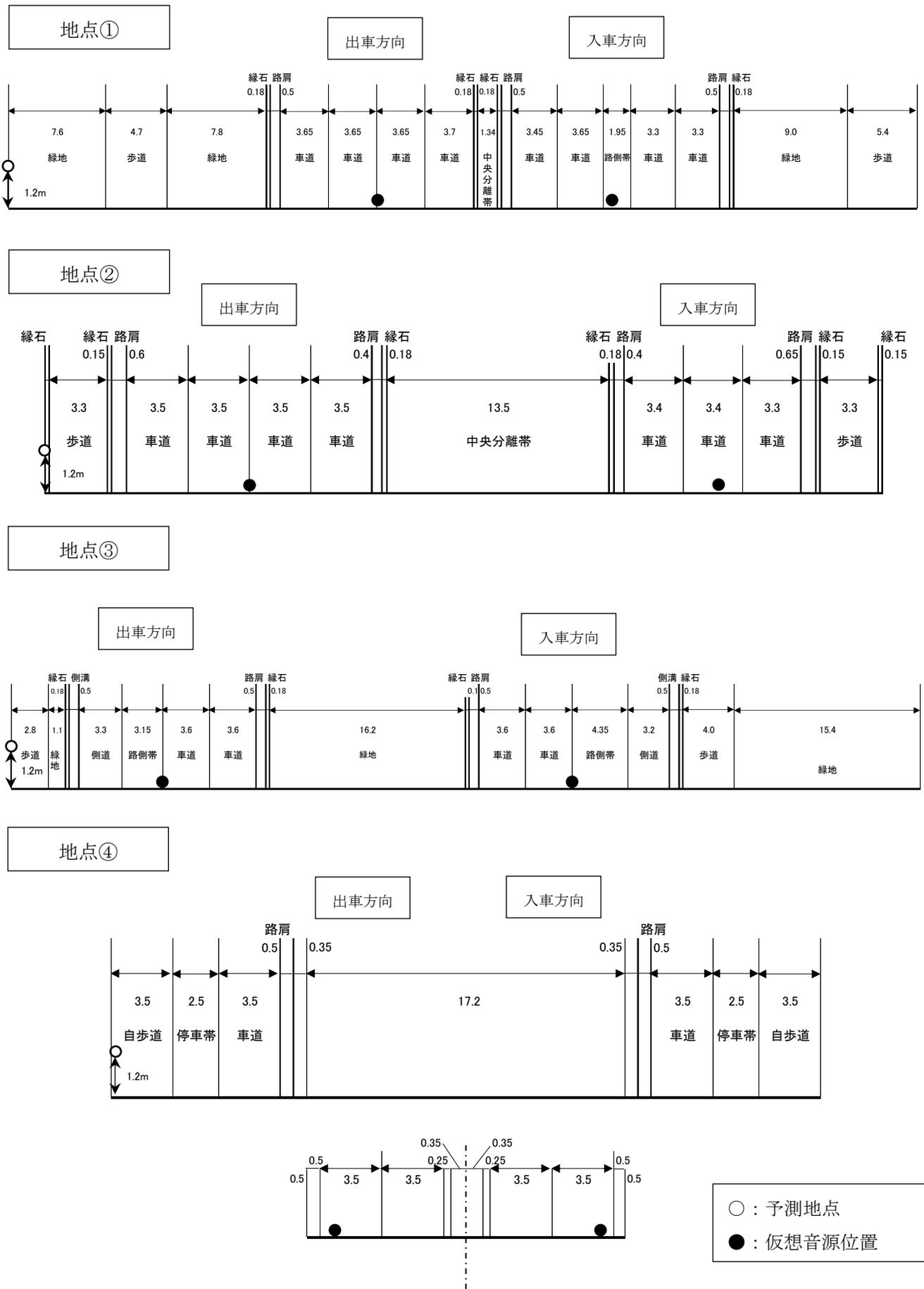


図 8.3-11 道路断面及び仮想音源位置

(イ) 工事用車両の走行に伴う振動

a 予測手順

工事用車両の走行に伴う振動については、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」の予測手順により、図8.3-12に示すとおりとした。

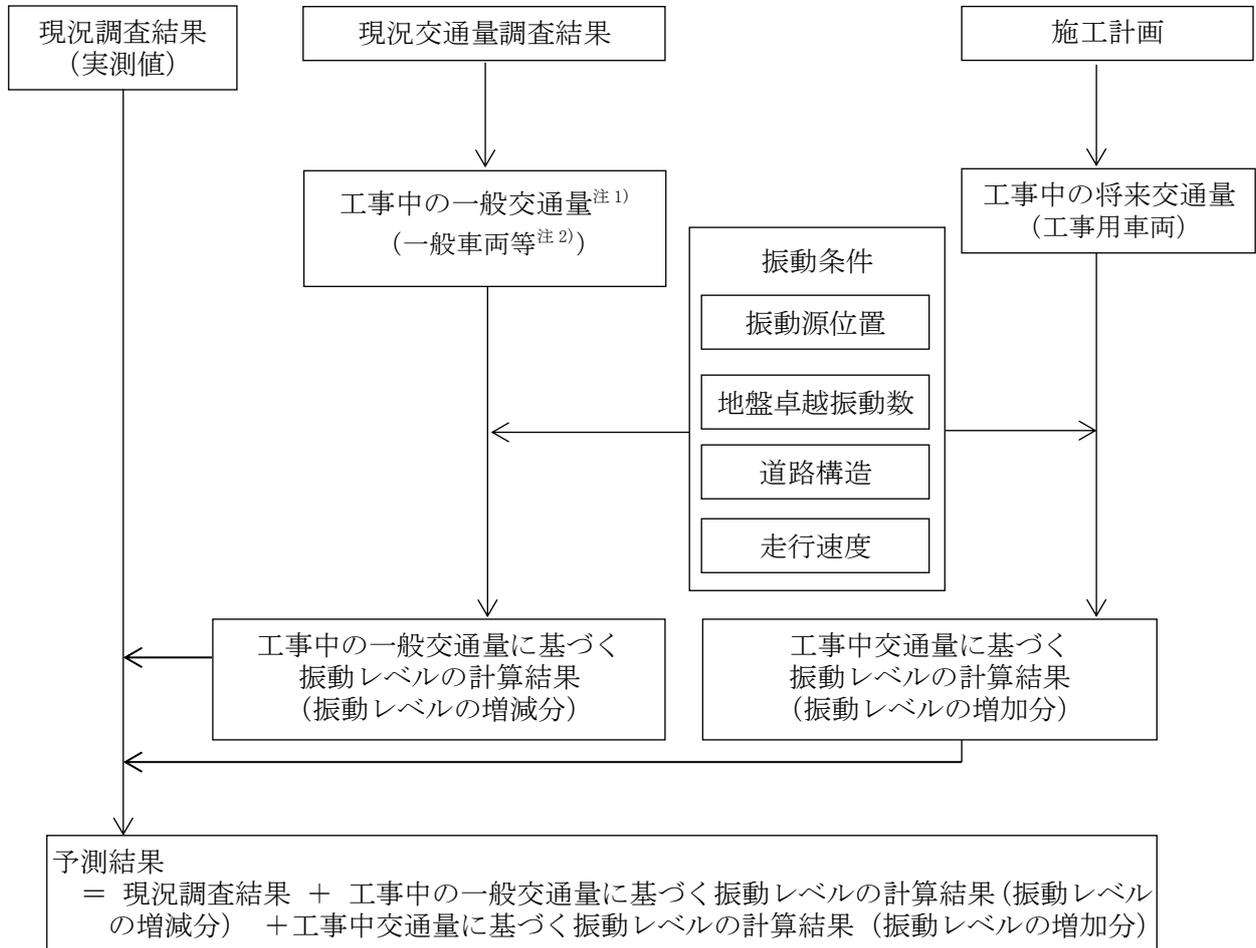


図 8.3-12 工事用車両の走行に伴う振動予測フロー

注1) 工事中の一般交通量は、現地調査結果、「環境影響評価書 - (仮称) 東京港臨港道路南北線建設計画 -」及び「東京港第8次改訂港湾計画」に基づいて推計した(資料編p.11参照)。

注2) 「一般車両等」は、一般の車両と、中防不燃ごみ処理センター及び粗大ごみ破碎処理施設に搬出入するごみ収集車両等を合わせたものとした。

b 予測式

工事用車両の走行に係る道路交通振動の予測は、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」により行った。

$$L_{10} = L_{10}^* - \alpha_1$$

$$L_{10}^* = a \cdot \log_{10}(\log_{10}Q^*) + b \cdot \log_{10}V + c \cdot \log_{10}M + d + \alpha_\sigma + \alpha_f + \alpha_s$$

L_{10} : 振動レベルの80%レンジの上端値の予測値(dB)

L_{10}^* : 基準点における振動レベルの80%レンジの上端値の予測値(dB)

Q^* : 500秒間の1車線当たり等価交通量(台/500秒/車線)

$$Q^* = (Q_1 + eQ_2) \times 500 / 3600 \times 1/M$$

Q_1 : 小型車時間交通量(台/h)

Q_2 : 大型車時間交通量(台/h)

V : 平均走行速度(km/h)

M : 予測道路の上下線合計の車線数

α_σ : 路面の平坦性標準偏差による補正值(dB)

α_f : 地盤卓越振動数による補正值(dB)

α_s : 道路構造による補正值(dB) (平面道路: $\alpha_s=0$)

α_1 : 距離減衰値(dB)

a、b、c、d: 定数 (平面道路の場合 a=47、b=12、c=3.5、d=27.3)

e: 等価交通量換算係数(e=13)

このうち、路面の平坦性による補正值は、平面道路のアスファルト舗装の条件より次の式を用いて算出した。

$$\alpha_\sigma = 8.2 \cdot \log_{10} \sigma$$

σ : 3mプロファイルメータによる路面凹凸の標準偏差(mm)

(交通量の多い一般道路で4.0~5.0、

縦断方向の路面凹凸が最大となる5.0と設定)

また、地盤卓越振動数による補正值については、表8.3-13(p.164参照)に示す各地点の地盤卓越振動数の調査結果を用いて算出した。

$$f \geq 8 \text{ のとき } \alpha_f = -17.3 \cdot \log_{10} f$$

$$f < 8 \text{ のとき } \alpha_f = -9.2 \cdot \log_{10} f - 7.3$$

f : 地盤卓越振動数(Hz)

距離減衰値は、予測基準点から予測地点までの距離等から次の式を用いて算出した。 β については砂地盤と粘土地盤の2式があるが、予測地点の地盤卓越振動数から、粘土地盤を採用した。

$$\alpha_1 = \beta \log_{10}(r/5+1) / \log_{10} 2$$

r : 基準点から予測地点までの距離(m)

$$\beta = 0.068L_{10}^* - 2.0$$

c 予測条件

(a) 予測時間帯

工事用車両の走行の時間帯（7時～19時）とした。

(b) 交通条件

予測地点の工事用車両の交通量及び走行速度は、表 8.3-31 に示すとおりである。一般車両及び工事用車両の時間別交通量は、資料編（p. 18～p. 21 参照）に示すとおりである。

予測に用いた工事用車両台数は予測地点の計画台数とし、走行速度は予測地点毎の規制速度とした。

表 8.3-31 工事用車両の交通量及び走行速度

予測地点	時間区分	交通量（台）						走行速度（km/h）
		一般車両等		工事用車両		合計		
		大型	小型	大型	小型	大型	小型	
① 青海三丁目交差点付近	昼間	14,084	5,203	123	13	14,207	5,216	50
	夜間	2,608	1,843	1	1	2,609	1,844	
	合計	16,692	7,046	124	14	16,816	7,060	
② 若州公園付近	昼間	17,841	9,136	123	13	17,964	9,149	60
	夜間	7,323	5,395	1	1	7,324	5,396	
	合計	25,164	14,531	124	14	25,288	14,545	
③ 動物愛護相談センター 城南島出張所付近	昼間	17,522	7,769	120	13	17,642	7,782	50
	夜間	5,519	3,680	0	1	5,519	3,681	
	合計	23,041	11,449	120	14	23,161	11,463	
④ フェリーふ頭公園付近	昼間	16,262	7,297	123	14	16,385	7,311	60
	夜間	4,081	2,213	1	2	4,082	2,215	
	合計	20,343	9,510	124	16	20,467	9,526	

注1) 表中の交通量は、「東京都環境確保条例」に定める日常生活等に適用する規制基準の時間区分（昼間：8時～20時、夜間：20時～8時）の台数を示す。

注2) 「一般車両等」は、一般の車両と、中防不燃ごみ処理センター及び粗大ごみ破碎処理施設に搬出入するごみ収集車両等を合わせたものとした。

注3) 「一般車両等」は、現地調査結果、「環境影響評価書 - (仮称) 東京港臨港道路南北線建設計画 -」及び「東京港第8次改訂港湾計画」に基づいて推計した（資料編p. 11参照）。

注4) 走行速度は規制速度の値を示す。

(c) 道路条件

道路条件として、道路構造は平面とし、地表面の状況はアスファルト・コンクリート舗装とした。また、車線数は、表 8.3-30 (p. 192 参照) に示すとおりである。

(d) 予測基準点

予測基準点は、図 8.3-13 に示すとおり、最外側車線の中心より 5 m の地点とした。

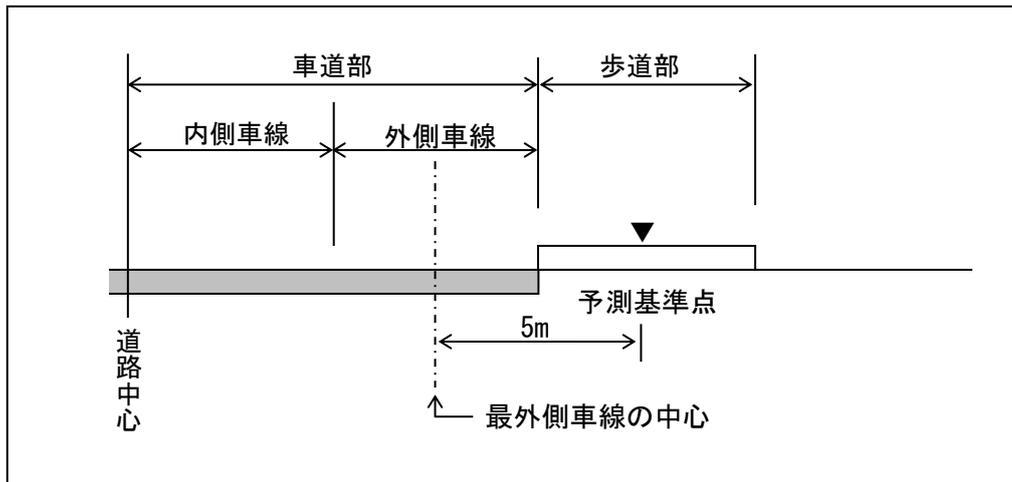


図 8.3-13 予測基準点の位置