

注) 壁高欄は高さ1.0mとして予測しました。

図 10.2-3 騒音予測地点断面図

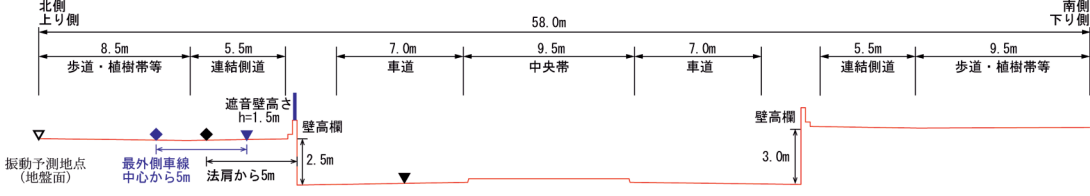
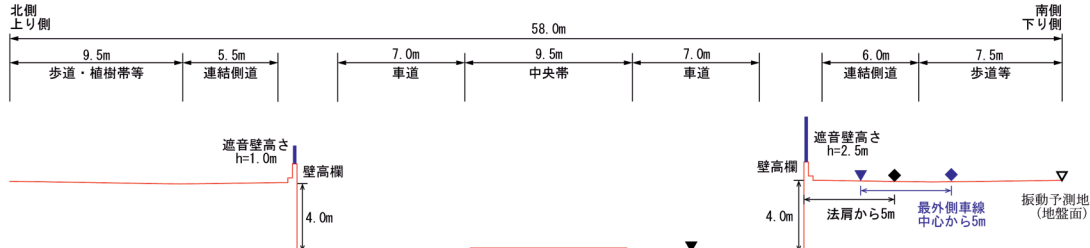
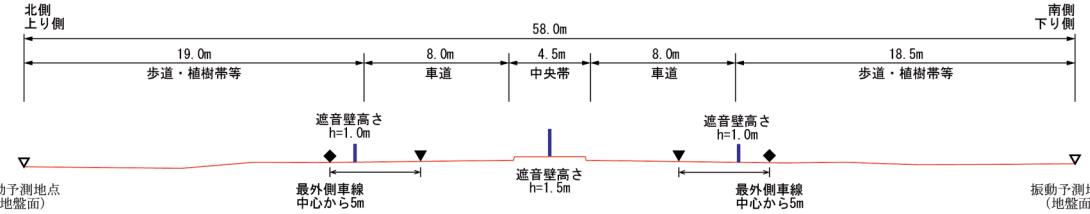
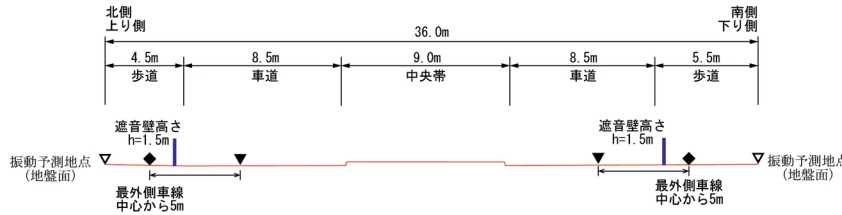
| 予測地点 | <p style="text-align: center;">予測断面 (▼振動の発生源、◆予測基準点、▽予測地点) 青色の▼◆は側道の発生源、予測基準点</p> |
|------------|---|
| ① 聖ヶ丘四丁目付近 | <p>トンネル等区間（坑口部 掘割構造）（予測方向：北側）</p>  |
| ② 長峰三丁目付近 | <p>トンネル等区間（坑口部 掘割構造）（予測方向：南側）</p>  |
| ③ 向陽台小学校付近 | <p>標準区間（平面構造）（予測方向：南北両側）</p>  |
| ④ 川北下付近 | <p>標準区間（平面構造）（予測方向：南北両側）</p>  <p>※ 中央帯には図3-3（6ページ参照）に示したとおり現況築堤を残す計画ですが、今後、関係機関との調整等により、形状等が変更となる場合もあることから、築堤は予測に反映していないため、本図では築堤を記載していません。</p> |

図 10.2-4 振動予測地点断面図

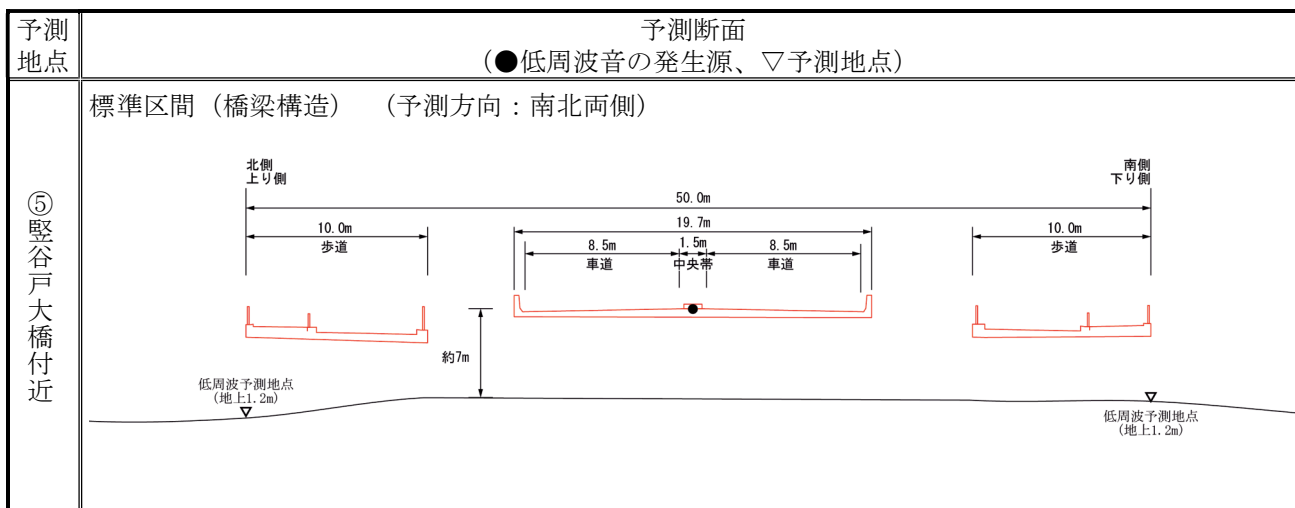


図 10.2-5 低周波音予測地点断面図

(4) 予測方法

ア 工事の施行中

a 予測方法

① 騒音

建設機械の稼動に伴う建設作業の騒音は、「道路環境影響評価の技術手法」に示されている予測式を用いて、各工種の作業内容ごとに主要な建設機械の騒音レベルを予測しました。

② 振動

建設機械の稼動に伴う建設作業の振動は、「道路環境影響評価の技術手法」に示されている予測式を用いて、各工種の作業内容ごとに主要な建設機械の振動レベルを予測しました。

b 予測条件

① 音源・振動の発生源の位置

各工種の音源・振動の発生源の位置は、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき、建設機械の作業半径、必要最低限の稼働スペース等を考慮して設定しました。

② 稼動台数

建設機械の稼動台数は、作業内容ごとに1箇所当たり1～3台としました(表 6.2-3(52～53 ページ)参照)。

③ 建設機械から r_0 (m) 離れた地点の騒音・振動レベル

建設機械から r_0 (m) 離れた地点の騒音・振動レベルは、「建設工事騒音の予測モデル“ASJ CN-Model 2007”」等から設定しました。

イ 工事の完了後

a 予測方法

①騒音

道路交通の騒音レベルの予測は、「道路交通騒音の予測モデル“ASJ RTN-Model 2013”」（平成 26 年 4 月 日本音響学会誌 70 巻 4 号）を用いました。

②振動

道路交通の振動レベルの予測は、「道路環境影響評価の技術手法」に示されている道路交通振動予測式を用いました。

③低周波音

橋梁構造からの低周波音レベルの予測は、「道路環境影響評価の技術手法」に示されている低周波音圧レベルの予測式を用いました。

b 予測条件

①交通条件

i 日交通量

日交通量は表 10.2-7 に示すとおりです。

表 10.2-7 予測に用いた日交通量

(単位:台/日)

| 予測地点 | 計画道路の供用時 | 道路ネットワークの整備完了時 |
|-----------|--------------------------|--------------------------|
| ①聖ヶ丘四丁目付近 | 28,800 (内、連結側道 2,800) | 27,800 (内、連結側道 4,300) |
| ②長峰三丁目付近 | 32,600 (内、連結側道 6,600) | 30,000 (内、連結側道 6,500) |
| ③向陽台小学校付近 | 35,000 | 33,700 |
| ④川北下付近 | 25,400 | 29,800 |
| ⑤堅谷戸大橋付近 | 26,600 | 30,400 |

注) 予測地点は図 10.2-2 の表記に対応しています。

ii 交通量の時間変動及び車種構成

時間交通量の算出に必要な時間変動係数と大型車混入率は、「10.1 大気汚染」と同様としました。

iii 走行速度

走行速度は、計画道路の設計速度である本線 60km/h、連結側道 40km/h としました。

②地盤卓越振動数

地盤卓越振動数は、表層地質図(図 8.2-7(97 ページ)参照)及び現地調査結果(表 10.2-5 参照)を基に、表 10.2-8 に示すとおり設定しました。

表 10.2-8 地盤卓越振動数

| 予測地点 | 地盤卓越振動数 | 現地調査地点 (図 10.2-1 参照) |
|----------------|---------|-------------------------|
| ①聖ヶ丘四丁目付近(稲城層) | 23Hz | 3S(稲城層) |
| ②長峰三丁目付近(稲城層) | 23Hz | 3S(稲城層) |
| ③向陽台小学校付近(稲城層) | 23Hz | 3S(稲城層) |
| ④川北下付近(立川ローム層) | 21Hz | 6S(立川ローム層) |

③予測対象時間帯

予測対象時間帯は、騒音については環境基準に定める時間の区分ごと、振動については環境確保条例に基づく日常生活等に適用する振動の規制基準に定める時間の区分ごとに等価交通量*が最大となる時間帯、低周波音については大型車交通量が最大となる時間帯とし、表 10.2-9 に示すとおり設定しました。

表 10.2-9 予測対象時間帯

| 時間区分 | 予測対象時間帯 | | |
|------|---------|--------|--------|
| | 騒音 | 振動 | 低周波音 |
| 昼間 | 6時～22時 | 9時～10時 | 9時～10時 |
| 夜間 | 22時～6時 | 7時～8時 | |

注) 振動の予測対象時間帯は、時間の区分ごとに1車線当たりの等価交通量が最大となる時間帯としました。

④音源等の位置

騒音の音源位置は、「道路交通騒音の予測モデル"ASJ RTN-Model 2013"」(平成 26 年 4 月 日本音響学会誌 70 巻 4 号)に基づき、上下線ごとの車線中央に設定しました。

振動の発生源や予測基準点、低周波音の発生源の位置は「道路環境影響評価の技術手法」に基づいて設定しました。

(5) 予測結果

ア 工事の施行中

a 騒音

建設作業の騒音レベルの予測結果は、表 10.2-10 に示すとおりです。なお、予測結果は、同時に稼動する建設機械の騒音レベルを合成しました。

| トンネル等区間 | | 標準区間 |
|---|-----------|--|
| 【A案】既定都市計画案 | 【B案】南側変更案 | |
| 敷地境界における建設作業の騒音レベルの最大値はトンネル構造 72dB、平面構造 72dB と予測されます。 | | 敷地境界における建設作業の騒音レベルの最大値は、平面構造 72dB、橋梁構造 78dB と予測されます。 |

表 10.2-10(1) 建設作業の騒音の予測結果(トンネル等区間：トンネル構造)

| 工種 | 作業内容 | 建設機械(規格) | 稼働台数(台) | 同時稼働(台) | 予測結果 L _{A5} (dB) | |
|-------|---------|------------------------------------|---------|---------|---------------------------|-----|
| | | | | | 合成前 | 合成後 |
| 坑口付け工 | 仮設土留め工 | ロータリーバックホウ(クローラ型)55kW級 | 1 | 2 | 61 | 70 |
| | | バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³) | 1 | | 69 | |
| 準備工 | 防音ハウス設置 | ラフテレーンクレーン(25t吊) | 1 | 2 | 71 | 72 |
| | | バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³) | 1 | | 64 | |

注) : 最大値を表します。

表 10.2-10(2) 建設作業の騒音の予測結果(トンネル等区間：平面構造)

| 工種 | 作業内容 | 建設機械(規格) | 稼働台数(台) | 同時稼働(台) | 予測結果 L _{A5} (dB) | | |
|---------|---------------|------------------------------------|-------------------------------------|---------|---------------------------|-----|----|
| | | | | | 合成前 | 合成後 | |
| 土工 | 掘削・締固め | バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³) | 1 | 2 | 64 | 71 | |
| | | ブルドーザ(15t) | 1 | | 70 | | |
| 擁壁工 | 仮設工 | アースオーガ併用油圧入杭打機 | 1 | 2 | 71 | 72 | |
| | | ラフテレーンクレーン(25t吊) | 1 | | 66 | | |
| | コンクリート擁壁工 | コンクリート打設 | コンクリートポンプ車(90~110m ³ /h) | 1 | 2 | 71 | 72 |
| | | | コンクリートミキサ車(10t) | 1 | | 66 | |
| 排水工・街築工 | 街渠、分離帯、植樹帯 | コンクリートミキサ車(10t) | 1 | 2 | 71 | 72 | |
| | | バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³) | 1 | | 64 | | |
| | 電線共同溝 | バックホウ(クローラ型)(平積0.2m ³) | バックホウ(クローラ型)(平積0.2m ³) | 1 | 2 | 64 | 72 |
| | | | ラフテレーンクレーン(25t吊) | 1 | | 71 | |
| 舗装工 | 路床・路盤(敷均し・転圧) | モータグレーダ(3.1m) | 1 | 3 | 70 | 71 | |
| | | ロードローラ(10~12t) | 1 | | 63 | | |
| | | タイヤローラ(8~20t) | 1 | | 63 | | |
| | 基層・表層(敷均し・転圧) | アスファルトフィニッシャ(2.4~6.0m) | アスファルトフィニッシャ(2.4~6.0m) | 1 | 3 | 69 | 71 |
| | | | ロードローラ(10~12t) | 1 | | 63 | |
| | | | タイヤローラ(8~20t) | 1 | | 63 | |

注) : 最大値を表します。

表 10.2-10(3) 建設作業の騒音の予測結果(標準区間：平面構造)

| 工種 | 作業内容 | 建設機械(規格) | 稼働台数(台) | 同時稼働(台) | 予測結果 L _{A5} (dB) | |
|-----------------|-------------------|------------------------------------|---------|---------|------------------------------|-----|
| | | | | | 合成前 | 合成後 |
| 土工 | 掘削・締固め | バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³) | 1 | 2 | 64 | 71 |
| | | ブルドーザ(15t) | 1 | | 70 | |
| 排水工 ・ 街築工 | 街渠、分離帯、植樹帯 | コンクリートミキサ車(10t) | 1 | 2 | 71 | 72 |
| | | バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³) | 1 | | 64 | |
| | 電線共同溝 | バックホウ(クローラ型)(平積0.2m ³) | 1 | 2 | 64 | 72 |
| | | ラフテレーンクレーン(25t吊) | 1 | | 71 | |
| 舗装工 | 路床・路盤 (敷均し・転圧) | モータグレーダ(3.1m) | 1 | 3 | 70 | 71 |
| | | ロードローラ(10~12t) | 1 | | 63 | |
| | | タイヤローラ(8~20t) | 1 | | 63 | |
| | 基層・表層 (敷均し・転圧) | アスファルトフィニッシャ(2.4~6.0m) | 1 | 3 | 69 | 71 |
| | | ロードローラ(10~12t) | 1 | | 63 | |
| | | タイヤローラ(8~20t) | 1 | | 63 | |

注) : 最大値を表します。

表 10.2-10(4) 建設作業の騒音の予測結果(標準区間：橋梁構造)

| 工種 | 作業内容 | 建設機械(規格) | 稼働台数(台) | 同時稼働(台) | 予測結果 L _{A5} (dB) | | |
|-----------------|-----------------|--------------------|-------------------------------------|---------|------------------------------|-----|----|
| | | | | | 合成前 | 合成後 | |
| 下部工 | 基礎工 | 振動型オールケーシング | 1 | 2 | 78 | 78 | |
| | | クローラークレーン(50~55t吊) | 1 | | 60 | | |
| | 橋脚工 ・ 橋台工 | 鉄筋組立・型枠設置 | ラフテレーンクレーン(16t吊) | 1 | 1 | 71 | 71 |
| | | コンクリート 打設 | コンクリートポンプ車(90~110m ³ /h) | 1 | 2 | 71 | 72 |
| コンクリートミキサ車(10t) | 1 | | 66 | | | | |
| 上部工 | 桁架設工 | 主桁架設 | トラッククレーン(100t吊) | 1 | 1 | 66 | 66 |
| | 床版工 | コンクリート 打設 | コンクリートポンプ車(90~110m ³ /h) | 1 | 2 | 71 | 72 |
| | | | コンクリートミキサ車(10t) | 1 | | 66 | |
| | 舗装工 | 基層・表層 (敷均し・転圧) | アスファルトフィニッシャ(2.4~6.0m) | 1 | 3 | 69 | 71 |
| | | | ロードローラ(10~12t) | 1 | | 63 | |
| タイヤローラ(8~20t) | | | 1 | 63 | | | |

注) : 最大値を表します。

b 振動

建設作業の振動レベルの予測結果は、表 10.2-11 に示すとおりです。なお、予測結果は、同時に稼動する建設機械の振動レベルを合成しました。

| トンネル等区間 | | 標準区間 |
|--|-----------|--|
| 【A案】既定都市計画案 | 【B案】南側変更案 | |
| 敷地境界における建設作業の振動レベルの最大値は、トンネル構造 65dB、平面構造 67dB と予測されます。 | | 敷地境界における建設作業の振動レベルの最大値は、平面構造 67dB、橋梁構造 67dB と予測されます。 |

表 10.2-11(1) 建設作業の振動の予測結果(トンネル等区間：トンネル構造)

| 工種 | 作業内容 | 建設機械(規格) | 稼働台数(台) | 同時稼働(台) | 予測結果 L ₁₀ (dB) | |
|-------|---------|------------------------------------|---------|---------|---------------------------|-----|
| | | | | | 合成前 | 合成後 |
| 坑口付け工 | 仮設土留め工 | ロータリーバックホウ(クローラ型)55kW級 | 1 | 2 | 64 | 65 |
| | | バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³) | 1 | | 57 | |
| 準備工 | 防音ハウス設置 | バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³) | 1 | 1 | 63 | 63 |

注) : 最大値を表します。

表 10.2-11(2) 建設作業の振動の予測結果(トンネル等区間：平面構造)

| 工種 | 作業内容 | 建設機械(規格) | 稼働台数(台) | 同時稼働(台) | 予測結果 L ₁₀ (dB) | |
|----------|---------------|------------------------------------|---------|---------|---------------------------|-----|
| | | | | | 合成前 | 合成後 |
| 土工 | 掘削・締固め | バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³) | 1 | 2 | 57 | 67 |
| | | ブルドーザ(15t) | 1 | | 66 | |
| 擁壁工(仮設工) | 鋼矢板打設 | アースオーガ併用油圧入杭打機 | 1 | 1 | 46 | 46 |
| 排水工・街築工 | 街渠・分離帯・植樹帯 | バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³) | 1 | 1 | 63 | 63 |
| | 電線共同溝 | バックホウ(クローラ型)(平積0.2m ³) | 1 | 1 | 63 | 63 |
| 舗装工 | 路床・路盤(敷均し・転圧) | モータグレーダ(3.1m) | 1 | 3 | 51 | 65 |
| | | ロードローラ(10~12t) | 1 | | 64 | |
| | | タイヤローラ(8~20t) | 1 | | 54 | |
| | 基層・表層(敷均し・転圧) | アスファルトフィニッシャ(2.4~6.0m) | 1 | 3 | 66 | 67 |
| | | ロードローラ(10~12t) | 1 | | 59 | |
| | | タイヤローラ(8~20t) | 1 | | 54 | |

注) : 最大値を表します。

表 10.2-11(3) 建設作業の振動の予測結果(標準区間：平面構造)

| 工種 | 作業内容 | 建設機械(規格) | 稼働台数(台) | 同時稼働(台) | 予測結果 L ₁₀ (dB) | |
|-----------------|-------------------|------------------------------------|---------|---------|------------------------------|-----|
| | | | | | 合成前 | 合成後 |
| 土工 | 掘削・締固め | バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³) | 1 | 2 | 57 | 67 |
| | | ブルドーザ(15t) | 1 | | 66 | |
| 排水工 ・ 街築工 | 街渠、分離帯、植樹帯 | バックホウ(クローラ型)(平積0.6m ³) | 1 | 1 | 63 | 63 |
| | 電線共同溝 | バックホウ(クローラ型)(平積0.2m ³) | 1 | 1 | 63 | 63 |
| 舗装工 | 路床・路盤 (敷均し・転圧) | モータグレーダ(3.1m) | 1 | 3 | 51 | 65 |
| | | ロードローラ(10~12t) | 1 | | 64 | |
| | | タイヤローラ(8~20t) | 1 | | 54 | |
| | 基層・表層 (敷均し・転圧) | アスファルトフィニッシャ(2.4~6.0m) | 1 | 3 | 66 | 67 |
| | | ロードローラ(10~12t) | 1 | | 59 | |
| | | タイヤローラ(8~20t) | 1 | | 54 | |

注) : 最大値を表します。

表 10.2-11(4) 建設作業の振動の予測結果(標準区間：橋梁構造)

| 工種 | 作業内容 | 建設機械(規格) | 稼働台数(台) | 同時稼働(台) | 予測結果 L ₁₀ (dB) | |
|--------------|-------------------|------------------------|---------|---------|------------------------------|-----|
| | | | | | 合成前 | 合成後 |
| 下部工 (基礎工) | 基礎杭打設 | 振動型オールケーシング | 1 | 1 | 65 | 65 |
| 上部工 (舗装工) | 基層・表層 (敷均し・転圧) | アスファルトフィニッシャ(2.4~6.0m) | 1 | 3 | 66 | 67 |
| | | ロードローラ(10~12t) | 1 | | 59 | |
| | | タイヤローラ(8~20t) | 1 | | 54 | |

注) : 最大値を表します。

イ 工事の完了後

a 騒音

道路交通の騒音レベルの予測結果は、表 10.2-12 に示すとおりです。

| トンネル等区間 | | 標準区間 |
|---|---|---|
| 【A案】既定都市計画案 | 【B案】南側変更案 | |
| 道路端における道路交通の騒音レベルの最大値は、計画道路の供用時に昼間 59dB、夜間 54dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間 61dB、夜間 56dB と予測されます。 | 道路端における道路交通の騒音レベルの最大値は、計画道路の供用時に昼間 59dB、夜間 54dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間 61dB、夜間 56dB と予測されます。 | 道路端における道路交通の騒音レベルの最大値は、計画道路の供用時に昼間 66dB、夜間 61dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間 69dB、夜間 64dB と予測されます。 |

表 10.2-12(1) 道路交通の騒音の予測結果(トンネル等区間)

| 予測地点 | 時間区分 | 予測高さ | 計画道路の供用時(L _{Aeq}) (dB) | | | | 道路ネットワークの整備完了時(L _{Aeq}) (dB) | | | |
|------------|------|---------|----------------------------------|----|------|----|--|----|------|----|
| | | | 【A案】 | | 【B案】 | | 【A案】 | | 【B案】 | |
| | | | 北側 | 南側 | 北側 | 南側 | 北側 | 南側 | 北側 | 南側 |
| ① 聖ヶ丘四丁目付近 | 昼間 | 地上 4.0m | 58 | - | 58 | - | 61 | - | 61 | - |
| | | 地上 1.2m | 57 | - | 57 | - | 60 | - | 60 | - |
| | 夜間 | 地上 4.0m | 54 | - | 54 | - | 56 | - | 56 | - |
| | | 地上 1.2m | 52 | - | 52 | - | 55 | - | 55 | - |
| ② 長峰三丁目付近 | 昼間 | 地上 4.0m | - | 59 | - | 59 | - | 61 | - | 61 |
| | | 地上 1.2m | - | 58 | - | 58 | - | 61 | - | 61 |
| | 夜間 | 地上 4.0m | - | 54 | - | 54 | - | 56 | - | 56 |
| | | 地上 1.2m | - | 54 | - | 54 | - | 56 | - | 56 |

注) : 区間及び事業計画案中の昼間、夜間別最大値を表します。

表 10.2-12(2) 道路交通の騒音の予測結果(標準区間)

| 予測地点 | 時間区分 | 予測高さ | 計画道路の供用時(L _{Aeq}) (dB) | | 道路ネットワークの整備完了時(L _{Aeq}) (dB) | |
|------------|------|---------|----------------------------------|----|--|----|
| | | | 北側 | 南側 | 北側 | 南側 |
| ③ 向陽台小学校付近 | 昼間 | 地上 4.0m | 59 | 59 | 61 | 61 |
| | | 地上 1.2m | 59 | 59 | 61 | 61 |
| | 夜間 | 地上 4.0m | 55 | 55 | 56 | 56 |
| | | 地上 1.2m | 54 | 54 | 56 | 56 |
| ④ 川北下付近 | 昼間 | 地上 4.0m | 66 | 64 | 69 | 68 |
| | | 地上 1.2m | 58 | 58 | 61 | 61 |
| | 夜間 | 地上 4.0m | 61 | 59 | 64 | 63 |
| | | 地上 1.2m | 53 | 53 | 56 | 56 |

注) : 区間の昼間、夜間別最大値を表します。

b 振動

道路交通の振動レベルの予測結果は、表 10.2-13 に示すとおりです。

| トンネル等区間 | | 標準区間 |
|---|-----------|---|
| 【A案】既定都市計画案 | 【B案】南側変更案 | |
| 道路端における道路交通の振動レベルの最大値は、計画道路の供用時に昼間 45dB、夜間 45dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間 45dB、夜間 45dB と予測されます。 | | 道路端における道路交通の振動レベルの最大値は、計画道路の供用時に昼間 50dB、夜間 50dB、道路ネットワークの整備完了時に昼間 50dB、夜間 50dB と予測されます。 |

表 10.2-13(1) 道路交通の振動の予測結果(トンネル等区間)

| 予測地点 | 時間区分 (括弧内は 予測時間帯) | 計画道路の供用時(L ₁₀) (dB) | | 道路ネットワークの 整備完了時(L ₁₀) (dB) | |
|-------------------|-------------------------|------------------------------------|----|---|----|
| | | 北側 | 南側 | 北側 | 南側 |
| ① 聖ヶ丘四丁目 付近 | 昼間(9-10時) | 45 | - | 45 | - |
| | 夜間(7-8時) | 45 | - | 45 | - |
| ② 長峰三丁目 付近 | 昼間(9-10時) | - | 43 | - | 43 |
| | 夜間(7-8時) | - | 43 | - | 43 |

注) : 区間の昼間、夜間別最大値を表します。

表 10.2-13(2) 道路交通の振動の予測結果(標準区間)

| 予測地点 | 時間区分 (括弧内は 予測時間帯) | 計画道路の供用時(L ₁₀) (dB) | | 道路ネットワークの 整備完了時(L ₁₀) (dB) | |
|-------------------|-------------------------|------------------------------------|----|---|----|
| | | 北側 | 南側 | 北側 | 南側 |
| ③ 向陽台小学校 付近 | 昼間(9-10時) | 45 | 45 | 45 | 45 |
| | 夜間(7-8時) | 45 | 45 | 45 | 45 |
| ④ 川北下付近 | 昼間(9-10時) | 50 | 50 | 50 | 50 |
| | 夜間(7-8時) | 50 | 50 | 50 | 50 |

注) : 区間の昼間、夜間別最大値を表します。

c 低周波音

橋梁構造からの低周波音圧レベルの予測結果は、表 10.2-14 に示すとおりです。

| 標準区間(橋梁構造) | |
|---|--|
| 計画道路の道路端における橋梁構造からの低周波音圧レベルは、計画道路の供用時に 68dB(L ₅₀)、77dB(L ₆₅)、道路ネットワークの整備完了時に 69dB(L ₅₀)、78dB(L ₆₅) と予測されます。 | |

表 10.2-14 橋梁構造からの低周波音の予測結果

| 予測地点 | | 計画道路の供用時 (dB) | | 道路ネットワークの 整備完了時 (dB) | |
|------------------|-----------------|------------------|----|-------------------------|----|
| | | 北側 | 南側 | 北側 | 南側 |
| ⑤ 堅谷戸 大橋付近 | L ₅₀ | 68 | 68 | 69 | 69 |
| | L ₆₅ | 77 | 77 | 78 | 78 |

10.2.3 環境保全のための措置

(1) 工事の施行中

工事の施行中における、騒音・振動の影響を最小限にとどめるため、以下に示す環境保全措置を講じることにします。

【予測に反映した措置】

- ・建設機械については、「低騒音・低振動型建設機械の指定に関する規程」（平成9年建設省告示第1536号）に基づいて指定された低騒音・低振動型建設機械を採用し、騒音・振動の低減に努めます。
- ・騒音について、工種・作業内容等を検討し、必要に応じて仮囲いを設置する等、騒音の低減を図ります。
- ・振動について、「建設工事に伴う騒音振動対策技術指針」（昭和62年4月 建設省建関技第103号）に基づき、住居に近接して工事を実施する場合には、極力振動の少ない工法を採用する等、環境の保全に努めます。

【予測に反映しなかった措置】

- ・作業手順・工程の調整を図ることにより、周辺地域の環境保全に努めます。
- ・工事の平準化を図り、工事用車両の極端な集中を回避します。
- ・夜間工事を実施する際には、事前に工事実施日や実施時間をお知らせする等の措置を講じます。
- ・トンネル工事を実施する際は、仮囲い、防音ハウス等を設置し、騒音の低減を図ります。

(2) 工事の完了後

工事の完了後における、騒音・振動の影響を最小限にとどめるため、以下に示す環境保全措置を講じることにします。

【予測に反映した措置】

- ・トンネル坑口、平面構造及び橋梁構造は、沿道から車道までの離隔を確保し、距離減衰の効果によって、騒音・振動の低減を図ります。
- ・平面構造は、低騒音舗装を採用し、騒音の低減に努めます。
- ・必要に応じて遮音壁を設置し、騒音の低減に努めます。
- ・トンネル東側坑口のトンネル取付部には、北側の側壁に吸音対策を実施し、騒音の低減に努めます。

【予測に反映しなかった措置】

- ・平面構造の車道の両側又は中央帯に植樹帯を設置します。