

## 9.2 騒音

### 9.2.1 調査結果の概要

#### (1) 調査結果

##### ① 騒音の状況

対象事業実施区域及びその周辺における騒音の現地調査結果は、表 9.2-1 に示すとおりです。なお、調査地点は前掲図 8.2-2 (P.8-32) に示すとおりです。

表 9.2-1 環境騒音及び道路交通騒音の現地調査結果

単位：dB

区分	調査地点	区分	地域 類型	調査結果		環境基準	
				等価騒音レベル (L <sub>Aeq</sub> )		昼間	夜間
				昼間	夜間		
環境騒音	環境騒振 1	平日	B (一般)	47 (○)	48 (×)	55	45
		休日		45 (○)	46 (×)		
	環境騒振 2	平日	B (一般)	48 (○)	47 (×)	55	45
		休日		48 (○)	46 (×)		
	環境騒振 3	平日	A (一般)	44 (○)	42 (○)	55	45
		休日		45 (○)	42 (○)		
道路交通騒音	道路騒振 1	平日	幹線	66 (○)	62 (○)	70	65
		休日		63 (○)	60 (○)		
	道路騒振 2	平日	C (道路)	71 (×)	70 (×)	65	60
		休日		69 (×)	68 (×)		
	道路騒振 3	平日	C (道路)	73 (×)	72 (×)	65	60
		休日		72 (×)	70 (×)		
	道路騒振 4	平日	幹線	64 (○)	60 (○)	70	65
		休日		62 (○)	59 (○)		
	道路騒振 5	平日	A (道路)	67 (×)	60 (×)	60	55
		休日		66 (×)	59 (×)		
	道路騒振 6	平日	B (道路)	67 (×)	65 (×)	65	60
		休日		67 (×)	64 (×)		
	道路騒振 7	平日	A (道路)	60 (○)	50 (○)	60	55
		休日		58 (○)	52 (○)		

注：1. 調査地点の位置は、前掲図 8.2-2 (P.8-32) 参照。

2. 地域類型は、以下に示すとおりです。なお、横浜市は、「環境基本法に基づく騒音に係る環境基準の地域の類型を当てはめる地域の指定」(平成 24 年 3 月告示第 82 号)として、平成 24 年 4 月から下表に示すように定められています。

A：専ら住居の用に供される地域、B：主として住居の用に供される地域

C：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

(一般)：一般地域

(道路)：2車線以上の車線を有する道路 (Cについては車線を有する道路) に面する地域

幹線：幹線交通を担う道路に近接する空間に関する特例

地域の類型	該当地域
A	第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域 第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域
B	第一種住居地域、第二種住居地域 準住居地域 その他の地域
C	近隣商業地域、商業地域 準工業地域、工業地域

3. 昼間は 6：00～22：00、夜間は 22：00～翌 6：00 を示します。

4. ( ) 内の印は環境基準との比較した結果を示します。

○：環境基準を下回る、×：環境基準を上回ることを示します。

## 9.2.2 予測及び評価の結果

### 9.2.2-1 建設機械の稼働

#### (1) 予測

##### ① 予測結果

建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果は、表 9.2-2 及び図 9.2-1 に示すとおりです。  
最大値出現地点における騒音レベル ( $L_{A5}$ ) は 69dB です。

表 9.2-2 建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果

単位：dB

地点名称	建設機械からの 騒音レベル ( $L_{A5}$ )
最大値出現地点	69

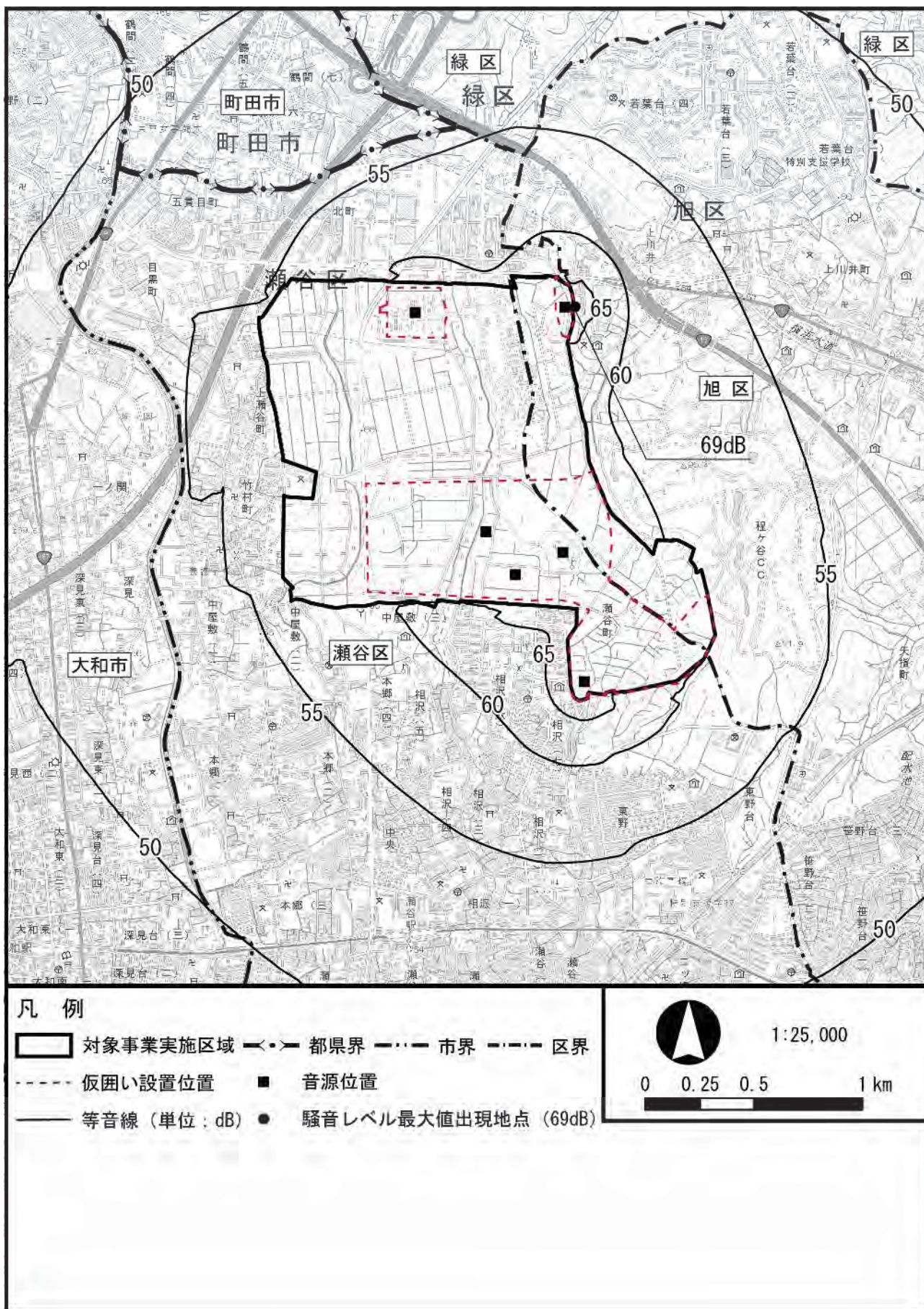


図 9.2-1 建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果

## (2) 環境保全措置の検討

### ① 環境保全措置の実施主体、内容、効果の不確実性、他への影響

表 9.2-3 に示すとおり、環境保全措置を実施します。

表 9.2-3 環境保全措置の実施の内容

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置			実施主体	効果の不確実性	他の環境への影響		
			内容	効果	区分					
工事の実施	建設機械の稼働	騒音の発生への影響	騒音発生源措置	発生源の低減	低騒音型建設機械の採用	低騒音型建設機械の採用により、騒音が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
					工事工程の平準化	工事工程の平準化を図り、建設機械の稼働時期の集中を回避し、騒音を抑制することにより、騒音が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
					アイドリングストップや過負荷運転の防止を徹底	建設機械のアイドリングストップや過負荷運転の防止を徹底することにより、騒音が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
					建設機械の点検、整備を徹底	建設機械の点検、整備を徹底し、性能を維持することで、騒音が低減されます。	低減	事業者	なし	なし

## (3) 評価

### ① 評価結果

#### ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

「(2)環境保全措置の検討」で示した環境保全措置を講じることから、事業者の実行可能な範囲内ではできる限り、環境影響の低減が図られているものと評価します。

#### イ. 国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価

建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果と規制基準との比較は、表 9.2-4 に示すとおりです。

建設機械の稼働に伴う騒音については、最大値出現地点における騒音レベル (L<sub>A5</sub>) は 69dB であり、「騒音規制法」に基づく特定建設作業に係る騒音の基準を下回ります。

したがって、建設機械の稼働に伴う騒音は、基準又は目標との整合が図られると評価します。

表 9.2-4 騒音の予測結果と基準との比較 (建設機械)

単位：dB

予測地点	予測結果	基準
	建設機械からの騒音レベル (L <sub>A5</sub> )	特定建設作業 (L <sub>A5</sub> )
最大値出現地点	69	85

#### (4) 事後調査

本予測項目で採用した予測手法は、予測精度に係る知見が蓄積されており、予測の不確実性は小さいものと考えます。また、本予測項目で採用した環境保全措置についても、効果に係る知見が蓄積されているものと考えます。

したがって、本予測項目について、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しません。

### 9.2.2-2 工事用車両の運行

#### (1) 予測

##### ① 予測結果

工事用車両の運行に伴う騒音の各予測断面道路端における予測結果は、表 9.2-5 に示すとおりです。(予測地点は前掲図 9.1-3 (P.9.1-13) に示す工事用車両の主な運行ルートに沿道4地点としました。)

表 9.2-5 工事用車両の運行に伴う騒音の予測結果

単位：dB

予測時間帯	予測地点	道路名	方向	道路交通騒音レベル (L <sub>Aeq</sub> ) (予測値)		工事用車両による増加分 B-A
				将来一般交通量 A	工事中交通量 B	
昼間	No. 1	環状4号線	東側	65.7	65.9	0.2
			西側	66.7	66.9	0.2
	No. 2	八王子街道	北側	71.9	72.0	0.1
			南側	71.0	71.1	0.1
	No. 3	八王子街道	南側	72.7	73.5	0.8
			北側	72.6	73.4	0.8
	No. 4	環状4号線	西側	69.7	71.6	1.9
			東側	69.8	71.7	1.9

注：予測時間帯は、環境基準に準拠し、昼間6～22時としました。

#### (2) 環境保全措置の検討

表 9.2-6 に示すとおり、環境保全措置を実施します。

表 9.2-6 環境保全措置の実施の内容

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置			実施主体	効果の不確実性	他の環境への影響	
			内容	効果	区分				
工事の実施	工事用車両の運行	騒音の発生への影響	道路騒音の低減	工事工程の平準化	工事工程の平準化を図り、工事用車両の走行時間帯の集中を回避することにより、騒音が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				アイドリングストップや過負荷運転の防止を徹底	工事用車両のアイドリングストップや過負荷運転の防止を徹底することにより、騒音が低減されます。	低減	事業者	なし	なし

### (3) 評価

#### ① 評価結果

##### ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

「(2) 環境保全措置の検討」で示した環境保全措置を講じることから、事業者の実行可能な範囲内ではできる限り、環境影響の低減が図られていると評価します。

##### イ. 国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価

工事用車両の運行に伴う騒音の予測結果と環境基準との比較は、表 9.2-7 に示すとおりです。

道路端における騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) の予測結果は、65.9~73.5dB であり、No. 2、3、4 の地点で環境基準を超過します。なお、No. 2、3 については将来一般交通量による騒音レベルで環境基準を超過していますが、工事用車両による騒音レベルの増加分は 1 dB 未満となっています。No. 4 については、将来一般交通量では環境基準値を下回っていますが、工事中交通量では環境基準を超過します。

以上のことから、工事用車両の運行に伴う騒音は、No. 1 については環境基準との整合が図られます。No. 2、3、4 については、工事用車両による増加分は 0.1~1.9dB ですが環境基準を上回ることから、工事の実施にあたっては、安全走行、規制速度の厳守、運行ルート及び運行時間の限定、不必要な空ぶかしの禁止等を工事業者へ指導・徹底し、可能な限り騒音の低減に努めます。

表 9.2-7 工事用車両の運行に伴う騒音の予測結果と環境基準との比較

単位：dB

予測 時間帯	予測 地点	道路名	方向	予測結果			環境基準	
				将来一般 交通量	工事中 交通量	工事用車 両による 増加分	環境 基準	地域 類型
				A	B	B-A		
昼間	No. 1	環状4号線	東側	65.7 (○)	65.9 (○)	0.2	70 以下	幹線
			西側	66.7 (○)	66.9 (○)	0.2	70 以下	幹線
	No. 2	八王子街道	北側	71.9 (×)	72.0 (×)	0.1	65 以下	C (道路)
			南側	71.0 (×)	71.1 (×)	0.1	65 以下	C (道路)
	No. 3	八王子街道	南側	72.7 (×)	73.5 (×)	0.8	65 以下	C (道路)
			北側	72.6 (×)	73.4 (×)	0.8	65 以下	C (道路)
	No. 4	環状4号線	西側	69.7 (○)	71.6 (×)	1.9	70 以下	幹線
			東側	69.8 (○)	71.7 (×)	1.9	70 以下	幹線

注：1. 予測時間帯は、環境基準に準拠し、昼間6~22時としました。

2. 環境基準の地域類型は、以下に示すとおりです。

幹線：幹線交通を担う道路に近接する空間に関する特例

B (道路)：主として住居の用に供される地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域

C (道路)：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域のうち車線を有する道路に面する地域

3. ( ) 内の印は環境基準との比較した結果を示しています。

○：環境基準を下回る、×：環境基準を上回る

#### (4) 事後調査

本予測項目で採用した予測手法は、予測精度に係る知見が蓄積されており、予測の不確実性は小さいものと考えます。また、本予測項目で採用した環境保全措置についても、効果に係る知見が蓄積されているものと考えます。

したがって、本予測項目について、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しません。

一方、一部地点で環境基準を超過していることから、後掲表 11-1 (1) (P. 11-2) に示すとおりモニタリングを行います。

#### 9.2.2-3 関係車両の走行

##### (1) 予測

##### ① 予測結果

交通の集中に伴う騒音の各予測断面道路端における予測結果は、表 9.2-8 に示すとおりです。(予測地点は前掲図 9.1-4 (P. 9.1-19) に示す関係車両の主な走行ルートに沿道 7 地点としました。)

表 9.2-8 交通の集中に伴う騒音の予測結果

単位：dB

予測 時間帯	予測 地点	道路名	方向	道路交通騒音レベル (L <sub>Aeq</sub> )
				将来交通量
昼間	No. 1	環状 4 号線	東側／西側	65.9 / 67.3
	No. 2	八王子街道	北側／南側	72.7 / 72.6
	No. 3	八王子街道	南側／北側	71.9 / 72.9
	No. 4	環状 4 号線	西側／東側	70.9 / 71.2
	No. 5	深見 第 228 号線	南側／北側	67.2 / 66.8
	No. 6	環状 4 号線	西側／東側	66.3 / 64.6
	No. 7	上瀬谷 第 172 号線	西側／東側	65.4 / 64.7
夜間	No. 1	環状 4 号線	東側／西側	68.7 / 69.7
	No. 2	八王子街道	北側／南側	72.8 / 72.9
	No. 3	八王子街道	南側／北側	68.1 / 69.5
	No. 4	環状 4 号線	西側／東側	65.2 / 65.1
	No. 5	深見 第 228 号線	南側／北側	57.9 / 58.1
	No. 6	環状 4 号線	西側／東側	64.1 / 62.1
	No. 7	上瀬谷 第 172 号線	西側／東側	58.1 / 58.0

注：予測時間帯は、環境基準に準拠し、昼間 6～22 時、夜間 22～6 時としました。

## (2) 環境保全措置の検討

表 9.2-9 に示すとおり、環境保全措置を実施します。

表 9.2-9 環境保全措置の実施の内容

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置			実施主体	効果の不確実性	他の環境への影響	
			内容	効果	区分				
土地又は工作物の存在及び供用	関係車両の走行	騒音の発生への影響	道路騒音の低減	公共交通機関の利用促進	自動車集中交通量を減らすことにより、騒音が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				車両の効率的な利用促進	自動車集中交通量を減らすこと、走行時間帯の集中回避により、騒音が低減されます。	低減	事業者	なし	なし

## (3) 評価

### ① 評価結果

#### ア. 環境影響の回避、低減に係る評価

「(2)環境保全措置の検討」で示した環境保全措置を講じることから、事業者の実行可能な範囲内ではできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。

#### イ. 国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価

交通の集中に伴う騒音の予測結果と環境基準との比較は、表 9.2-10 に示すとおりです。道路端における騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) の予測結果は、昼間 64.6~72.9dB、夜間 57.9~72.9dB であり、No. 2、3、5、6、7は、昼間と夜間、No. 1は夜間、No. 4は昼間において評価の指標を上回ります。

予測結果が環境基準を上回った地点の中で、No. 2、3、5、6は、現地調査の段階で既に環境基準を上回っており、都市計画対象事業による影響はそれほど大きくないと考えます。一方、No. 1、4、7は、現地調査の段階では環境基準を下回っていましたが、予測結果では環境基準を上回りました。特に No. 7は、現地調査結果から、昼間は約 7 dB、夜間は約 8 dB 大きくなると予測されます。

評価の指標を上回った全地点において、関係車両について公共交通機関の利用を促す等により騒音の発生を抑制するほか、関係行政と協議して交通の集中に伴う負荷の低減に努めます。

なお、No.7を通過する関係車両は、上物事業による関係車両以外の一般車両の交通量が多くを占めることから、本区画整理事業では対応が困難なところもありますので、横浜市として対応をしていくこととします。評価書に記載した予測結果については、関係部局に引き継いでいくとともに、供用時におけるモニタリングの実施を検討していきます。



表 9.2-10 現地調査結果と交通の集中に伴う騒音の予測結果及び環境基準との比較

単位：dB

予測 時間帯	予測 地点	道路名	方向	現地調査結果		予測結果	環境基準	
				平日	休日	将来交通量	環境 基準	地域 類型
昼間	No. 1	環状4号線	東側	66 (○)	63 (○)	65.9 (○)	70 以下	幹線
			西側	—	—	67.3 (○)	70 以下	幹線
	No. 2	八王子街道	北側	—	—	72.7 (×)	70 以下	幹線
			南側	71 (×)	69 (×)	72.6 (×)	70 以下	幹線
	No. 3	八王子街道	南側	—	—	71.9 (×)	70 以下	幹線
			北側	73 (×)	72 (×)	72.9 (×)	70 以下	幹線
	No. 4	環状4号線	西側	64 (○)	62 (○)	70.9 (×)	70 以下	幹線
			東側	—	—	71.2 (×)	70 以下	幹線
	No. 5	深見 第228号線	南側	67 (×)	66 (×)	67.2 (×)	60 以下	A (道路)
			北側	—	—	66.8 (×)	60 以下	A (道路)
	No. 6	環状4号線	西側	67 (×)	67 (×)	66.3 (×)	65 以下	B (道路)
			東側	—	—	64.6 (○)	65 以下	B (道路)
	No. 7	上瀬谷 第172号線	西側	—	—	65.4 (×)	60 以下	A (道路)
			東側	60 (○)	58 (○)	64.7 (×)	60 以下	A (道路)
夜間	No. 1	環状4号線	東側	62 (○)	60 (○)	68.7 (×)	65 以下	幹線
			西側	—	—	69.7 (×)	65 以下	幹線
	No. 2	八王子街道	北側	—	—	72.8 (×)	65 以下	幹線
			南側	70 (×)	68 (×)	72.9 (×)	65 以下	幹線
	No. 3	八王子街道	南側	—	—	68.1 (×)	65 以下	幹線
			北側	72 (×)	70 (×)	69.5 (×)	65 以下	幹線
	No. 4	環状4号線	西側	60 (○)	59 (○)	65.2 (○)	65 以下	幹線
			東側	—	—	65.1 (○)	65 以下	幹線
	No. 5	深見 第228号線	南側	60 (×)	59 (×)	57.9 (×)	55 以下	A (道路)
			北側	—	—	58.1 (×)	55 以下	A (道路)
	No. 6	環状4号線	西側	65 (×)	64 (×)	64.1 (×)	60 以下	B (道路)
			東側	—	—	62.1 (×)	60 以下	B (道路)
	No. 7	上瀬谷 第172号線	西側	50 (○)	52 (○)	58.1 (×)	55 以下	A (道路)
			東側	—	—	58.0 (×)	55 以下	A (道路)

注：1. 予測時間帯は、環境基準に準拠し、昼間6～22時、夜間22～6時としました。

2. 環境基準の地域類型は、以下に示すとおりです。

幹線：幹線交通を担う道路に近接する空間に関する特例

A (道路)：専ら住居の用に供される地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域

B (道路)：主として住居の用に供される地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域

C (道路)：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域のうち車線を有する道路に面する地域

3. No. 2、No. 3は、4車線の道路になりますので、環境基準の当てはめは“幹線”としました。

しかし、No. 2とNo. 3の現地調査結果の欄は、現地調査結果の時の環境基準との比較としています。

4. ( ) 内の印は環境基準との比較した結果を示しています。

○：環境基準を下回る、×：環境基準を上回る

なお、環境基準と比較を行う際には、「騒音に係る環境基準の評価マニュアル (道路に面する地域編)」(平成27年10月、環境省)に準拠し、整数化した騒音レベルが基準値を超過しない場合は「○」、超過する場合は「×」としました。

5. 現地調査結果の“—”は、騒音測定用のマイクを置いていないので調査結果がないことを示します。

#### (4) 事後調査

本予測項目で採用した予測手法は、予測精度に係る知見が蓄積されており、予測の不確実性は小さいものと考えます。また、本予測項目で採用した環境保全措置についても、効果に係る知見が蓄積されているものと考えます。

したがって、本予測項目について、環境影響評価法に基づく事後調査は実施しません。