

## 【表 4.2.13 の修正案に対する回答】

表 4.2.13 については、工事関係車両の計算値についても表中に示すよう修正案をいただいておりますが、本予測では、一般車両の計算値と工事関係車両の計算値を合成して予測値とするのではなく、将来の交通量を設定して「ASJ RTN-Model 2013 による予測式」により将来の交通（一般車両+工事関係車両）によって発生する自動車騒音を予測しているため、工事関係車両のみの計算値の欄は追加いたしません。

表 4.2.13 修正案

予測地点	現況の道路交通騒音の測定値	一般車両の計算値	工事関係車両の計算値	(一般車両の計算値+工事関係車両計算値)の予測値	環境基準
道路騒音 A			**		
道路騒音 B			**		
道路騒音 C			**		

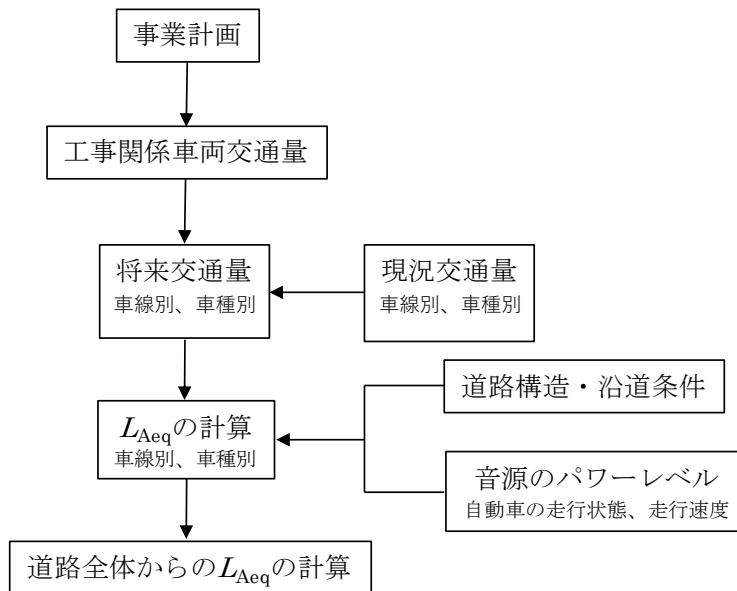


図 4.2.3 工事関係車両の走行に伴い発生する騒音の予測手順（準備書 P4-2-15）

【ASJ RTN-Model 2013 による予測式】（準備書 P4-2-13）

$$L_{Aeq,T} = 46.7 + 10\log_{10}(1 + 3.47q) - 10\log_{10} L + 20\log_{10} V + 10\log_{10} N_T + 10\log_{10} \frac{3.6}{2T}$$

ただし、 $L_{Aeq,T}$ ：予測地点での騒音レベル(dB)

T：対象とする時間(s)

q：大型車混入率

L：車線位置からの距離(m)

V：自動車の走行速度(km/h)

 $N_T$ ：T時間内の交通量（1hの交通量）（二輪車は含まない）

**【表 4.2.24 の修正案に対する回答】**

表 4.2.24 については、「ごみ搬入車両等の騒音レベルの予測結果 (②)」の欄を追加し、「現況の自動車騒音レベル (①)」と合計して「(①) + (②) による結果」を示すよう修正案をいただいております。本予測では将来のごみ搬入車両等の走行ルートに大きな変更はなく、通行台数についても現在と同程度またはやや減少することから、現況の自動車騒音レベル=予測値としておりますので、評価書での「ごみ搬入車両等の騒音レベルの予測結果 (②)」の欄は追加いたしません。

表 4. 2. 24 修正案

予測地点	現況の自動車騒音レベル (①)	ごみ搬入車両等の騒音レベルの予測結果 (②)	(①) + (②) による結果	環境基準
道路騒音 A		**		
道路騒音 B		**		
道路騒音 C		**		

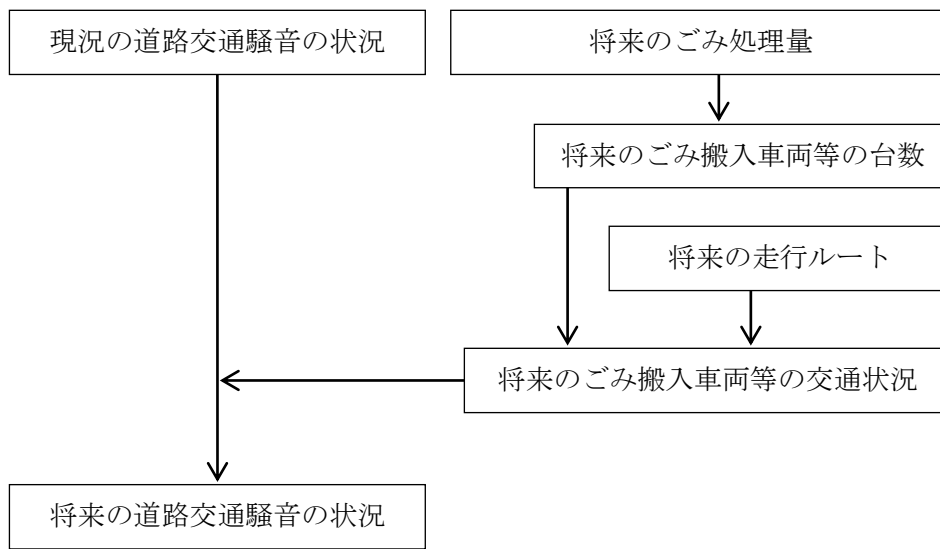


図 4.2.8 ごみ搬入車両等の走行に伴う騒音の予測手順 (準備書 P4-2-28)

**【表 4.3.11 の修正案に対する回答】**

表 4.3.11 については、工事関係車両の計算値についても表中に示すよう修正案をいただいておりますが、本予測では、一般車両の計算値と工事関係車両の計算値を合成して予測値とするのではなく、将来の交通量を設定して「建設省土木研究所の提案式」により将来の交通 (一般車両+工事関係車両) によって発生する自動車振動を予測しているため、工事関係車両のみの計算値の欄は追加いたしません。

表 4. 3. 11 修正案

予測地点	時間帯	現況振動 レベル	一般車両	工事関係車両の 計算値)	一般車両＋ 工事関係車両	要請限度
道路振動A				**		
道路振動B				**		
道路振動C				**		

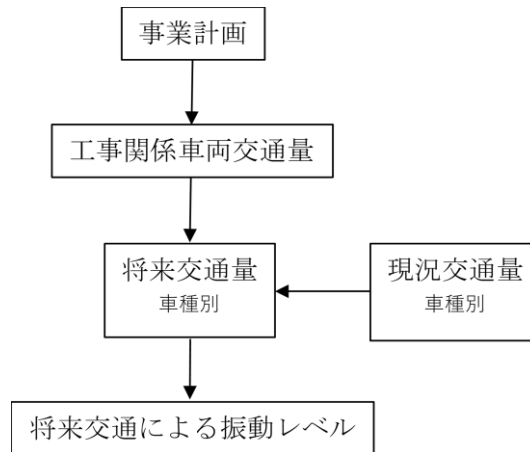


図 4.3.2 工事関係車両の走行に伴い発生する振動の予測手順（準備書 P4-3-9）

【建設省土木研究所の提案式】（準備書 P4.3.10）

$$L_{10} = L_{10}^* + \alpha_l$$

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

$L_{10}$  : 振動レベルの 80%レンジの上端値の予測値(dB)

$L_{10}^*$  : 現況の振動レベルの 80%レンジの上端値の予測値(dB)

$Q^*$  : 廃棄物運搬車両の上乗せ時の 500 秒間の 1 車線当たり等価交通量  
(台/500 秒/車線)

$$Q^* = \frac{500}{3,600} \cdot \frac{1}{M} \cdot (Q_1 + KQ_2)$$

$Q_1$  : 現況の小型車類の時間交通量 (台/時)

$Q_2$  : 現況の大型車類の時間交通量 (台/時)

$V$  : 平均走行速度(km/h)

$M$  : 上下車線合計の車線数

$K$  : 大型車の小型車への換算係数

$\alpha_\sigma$  : 路面の平坦性による補正值(dB)

$\alpha_f$  : 地盤卓越振動数による補正值(dB)

$\alpha_s$  : 道路構造による補正值(dB)

$\alpha_l$  : 距離減衰値(dB)

a,b,c,d : 定数 (a=47、b=12、c=3.5、d=27.3)

**【表 4.3.22 の修正案に対する回答】**

表 4.3.22 については、「ごみ搬入車両等の計算値」の欄を追加し、「現況の道路交通振動の測定値）」と合計して予測値を示すよう修正案をいただいております。本予測では将来のごみ搬入車両等の走行ルートに大きな変更はなく、通行台数についても現在と同程度またはやや減少することから、現況の道路交通振動レベル=予測値としておりますので、評価書での「ごみ搬入車両等の計算値」の欄は追加いたしません。

表 4. 3. 22 修正案

予測地点	現況の道路交通振動の測定値	ごみ搬入車両等の計算値	(現況の道路交通振動の測定値+ごみ搬入車両等の計算値)による予測値	要請限度
道路振動A		**		
道路振動B		**		
道路振動C		**		

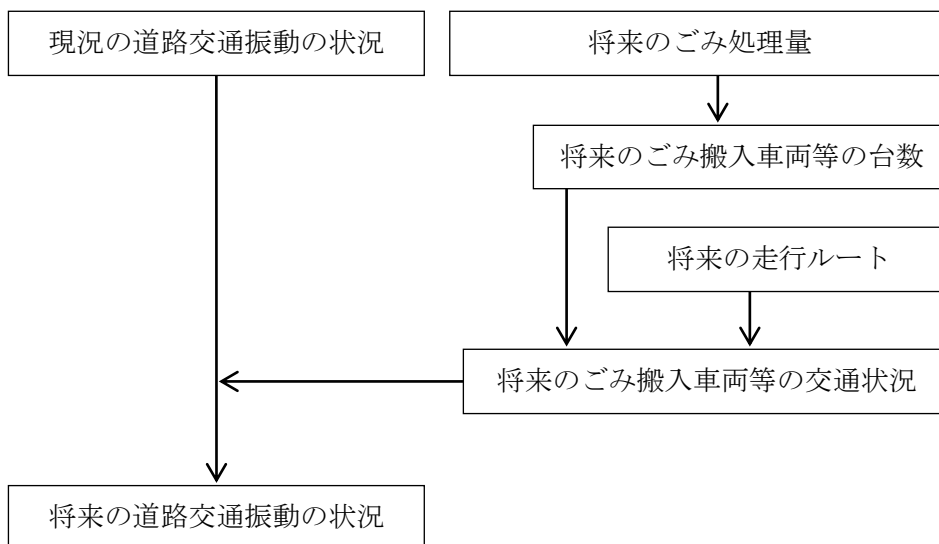


図 4.3.5 ごみ搬入車両等の走行に伴う振動の予測手順（準備書 P4-3-21）