

4.3 振動

4.3.1 現地調査

1) 調査項目

調査項目は表 4.3.1 に示すとおりである。

表 4.3.1 調査項目

項目		内容
一般環境振動	振動レベル	・時間率振動レベル(L ₁₀ 、L ₅₀ 、L ₉₀ 、L _{max})
自動車交通振動	振動レベル	・時間率振動レベル (L ₁₀ 、L ₅₀ 、L ₉₀) ・地盤卓越振動数
	交通量等	・時間別方向別交通量 (小型車、大型車、運搬車両) ・走行速度

2) 調査地点

調査地点は表 4.3.2 及び前記図 4.2.1 に示す地点とした。

一般環境振動の調査地点は、建設地の1地点とした。自動車交通振動の調査地点は、運搬車両が走行したルート沿道地点とした。

表 4.3.2 振動調査地点

項目	調査地点	備考	
振動	一般環境振動	SV. 1 建設地	
	自動車交通振動、地盤卓越振動数、交通量	SV. 2	搬入ルートとして想定 道道 75 号と道道 214 号交差点の西側
		SV. 3	搬入ルートとして想定 道道 75 号と道道 214 号交差点の東側、事業建設地の西側
		SV. 4	搬入ルートとして想定 道道 75 号沿い、事業建設地の東側
		SV. 5	搬入車両の退出ルートとして想定

3) 調査期間

調査期間は表 4.3.3 に示すとおりである。

調査は虫などの鳴き声による影響が少ない上、積雪前の秋季に実施した。

表 4.3.3 調査期間

項目	調査期間		備考	
振動	一般環境振動	SV. 1 令和 3 年 11 月 16 日(火)0 時~24 時	24 時間とした。	
	自動車交通振動、地盤卓越振動数、交通量	SV. 2	令和 3 年 11 月 16 日(火)0 時~24 時	搬入時間は日中 (8 時~17 時) となるので、自動車交通振動の調査期間は 7 時~19 時の 12 時間とした。なお、交通量は他の項目 (大気質) との関連もあるため 24 時間とした。
		SV. 3		
		SV. 4		
		SV. 5		

4) 調査方法

調査方法は表 4.3.4 に示すとおりである。

表 4.3.4 調査方法

項目	細項目	調査手法	備考
振動	振動レベル	測定位置の地表に振動計のピックアップを設置し、ピックアップと接続したケーブルを JIS C 1510 に定める振動計に接続し、データの記録を行う。測定時の周波数補正は Z (鉛直方向) とした。	「振動規制法施行規則」(昭和 51 年総理府令第 58 号) 及び「振動レベル測定方法」(JIS Z 8735) に規定した方法。
地盤卓越振動	地盤卓越振動数	ピックアップと接続したケーブルをデータレコーダに接続して、データの記録を行う。測定は、大型車の単独走行 10 台程度とした。記録したデータは、室内に持ち帰り、周波数分析を行う。	道路環境影響評価の技術手法 (平成 24 年度版) に示された方法。
交通量	交通量	上下車線別・車種別 (小型車類、大型車類、廃棄物運搬車両) の交通量について、マニュアルカウンターを用いて、調査員が目視により観測した方法とした。	—
	走行速度	一定区間を走行した車両の通過時間をストップウォッチを用いて測定して算出した。調査対象は、各時間 10 台程度とした。	—

5) 調査結果

① 一般環境振動

振動レベルの 80%レンジの上端値 (L_{10}) の調査結果は、表 4.3.5 に示すとおりである。

調査地点は振動規制法の規制地域に指定されていないが、参考として、特定工場等において発生する振動の規制に関する基準の第 2 種区域の規制値と比較した。調査結果は規制基準を満足した。

また、時間ごとの調査結果は、表 4.3.6 及び図 4.3.1 に示すとおりである。

表 4.3.5 一般環境振動の調査結果表 (振動規制法との比較)

単位 : dB

調査地点 \ 項目	時間区分	振動レベルの 80%レンジの上端値 (L_{10})	参考値 ^注
SV.1 (建設地)	昼間 (8 時~19 時)	28	65
	夜間 (19 時~8 時)	25	60

注) 建設地は振動規制法の規制地域に指定されていないが、参考として、特定工場等において発生する振動の規制に関する基準の第 2 種区域の規制値を示した。

表 4.3.6 一般環境振動調査結果 (SV.1)

時間帯	振動レベル			
	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L _{Max}
0:00	<25	<25	<25	37.6
1:00	<25	<25	<25	32.4
2:00	<25	<25	<25	28.1
3:00	<25	<25	<25	29.4
4:00	<25	<25	<25	34.3
5:00	26.0	<25	<25	32.8
6:00	26.3	<25	<25	34.1
7:00	27.4	<25	<25	36.9
8:00	28.3	25.0	<25	38.8
9:00	29.1	25.3	<25	36.3
10:00	29.6	26.1	<25	41.4
11:00	29.0	25.5	<25	41.6
12:00	28.5	<25	<25	37.4
13:00	29.6	25.8	<25	36.0
14:00	29.7	26.2	<25	38.8
15:00	29.5	26.0	<25	39.1
16:00	28.5	<25	<25	40.0
17:00	25.9	<25	<25	34.3
18:00	<25	<25	<25	37.7
19:00	<25	<25	<25	31.9
20:00	<25	<25	<25	29.4
21:00	<25	<25	<25	32.6
22:00	<25	<25	<25	30.2
23:00	<25	<25	<25	29.9

注) 「<25」は振動計の定量下限値未満を示す

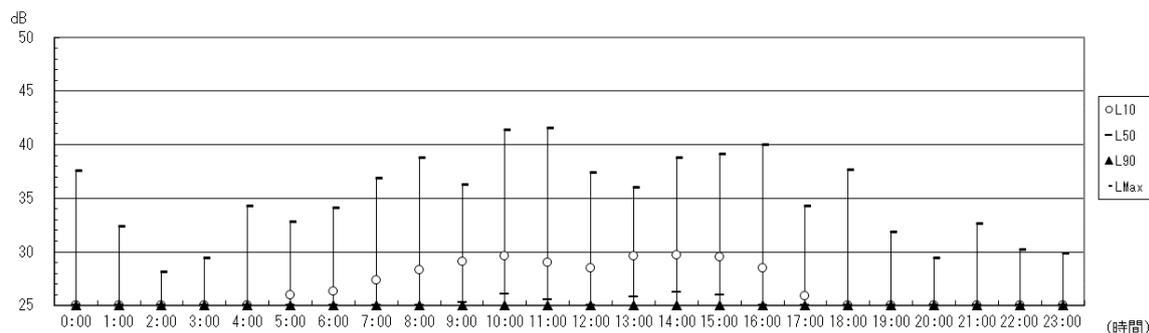


図 4.3.1 一般環境振動調査結果 (SV.1)

② 自動車交通振動

振動レベルの80%レンジの上端値（L₁₀）の調査結果は、表 4.3.7 に示すとおりである。
 調査地点は、いずれも振動規制法の規制地域の指定はないが、参考として振動規制法に基づく要請限度との比較を行った。

全ての調査地点において、調査結果は要請限度を満足した。

また、時間ごとの調査結果は、表 4.3.8 及び図 4.3.2 に示すとおりである。

表 4.3.7 自動車交通振動の調査結果表（要請限度との比較）

単位：dB

調査地点 \ 項目	時間区分	振動レベルの80%レンジの上端値 (L ₁₀)	参考値
SV. 2	昼間	51	70 以下
	夜間	33	65 以下
SV. 3	昼間	48	70 以下
	夜間	37	65 以下
SV. 4	昼間	57	70 以下
	夜間	52	65 以下
SV. 5	昼間	30	70 以下
	夜間	30	65 以下

注1) 時間区分は、昼間：8時～19時、夜間：19時～8時である。

表 4.3.8(1) 自動車交通振動調査結果 (SV.2)

単位：dB

時間帯	振動レベル			
	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L _{Max}
0:00	<25	<25	<25	68.5
1:00	<25	<25	<25	68.1
2:00	<25	<25	<25	65.9
3:00	<25	<25	<25	66.7
4:00	31.1	<25	<25	71.0
5:00	47.1	<25	<25	70.1
6:00	47.7	29.7	<25	70.5
7:00	50.7	36.7	<25	67.9
8:00	51.3	33.4	<25	72.6
9:00	52.1	32.8	<25	69.1
10:00	53.5	34.4	<25	71.9
11:00	53.1	33.1	<25	68.9
12:00	48.7	28.3	<25	69.8
13:00	53.5	34.0	<25	71.7
14:00	52.3	33.7	25.0	67.8
15:00	53.0	35.6	25.1	68.3
16:00	50.9	33.7	<25	68.4
17:00	46.3	30.5	<25	71.3
18:00	43.2	<25	<25	69.1
19:00	39.6	<25	<25	67.0
20:00	33.8	<25	<25	64.4
21:00	31.8	<25	<25	67.2
22:00	<25	<25	<25	66.5
23:00	<25	<25	<25	65.7

注) 「<25」は振動計の定量下限値未満を示す

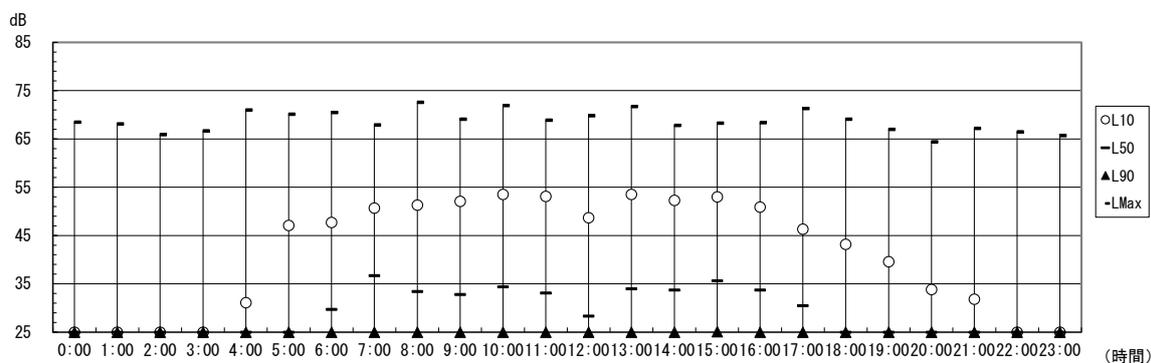


図 4.3.2(1) 自動車交通振動調査結果 (SV.2)

表 4.3.8(2) 自動車交通振動調査結果 (SV.3)

単位：dB

時間帯	振動レベル			
	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L _{Max}
0:00	25.9	<25	<25	63.6
1:00	27.0	<25	<25	60.4
2:00	28.3	<25	<25	62.7
3:00	30.7	<25	<25	61.0
4:00	41.6	<25	<25	61.4
5:00	50.1	30.4	<25	62.0
6:00	49.9	35.0	<25	61.6
7:00	51.4	41.2	27.4	61.1
8:00	50.9	39.3	<25	59.4
9:00	50.4	37.3	25.2	60.7
10:00	49.6	36.3	25.4	58.5
11:00	48.4	34.0	<25	62.1
12:00	46.8	30.5	<25	61.0
13:00	48.3	34.7	<25	58.9
14:00	48.7	35.8	25.3	58.2
15:00	49.2	37.0	26.2	58.0
16:00	49.2	37.6	<25	59.4
17:00	46.5	36.4	<25	61.3
18:00	43.4	32.2	<25	60.1
19:00	42.0	<25	<25	61.0
20:00	39.2	<25	<25	60.5
21:00	38.6	<25	<25	61.1
22:00	31.0	<25	<25	59.0
23:00	29.8	<25	<25	59.4

注) 「<25」は振動計の定量下限値未満を示す

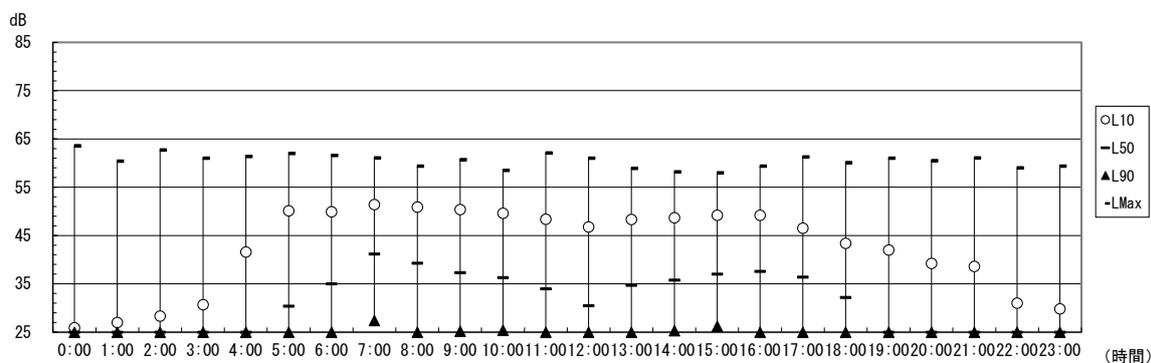


図 4.3.2(2) 自動車交通振動調査結果 (SV.3)

表 4.3.8(3) 自動車交通振動調査結果 (SV.4)

単位：dB

時間帯	振動レベル			
	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L _{Max}
0:00	52.8	52.1	51.7	80.4
1:00	52.1	51.9	50.7	71.0
2:00	50.5	50.0	49.4	68.1
3:00	50.1	49.2	47.0	69.5
4:00	48.5	45.7	45.2	69.9
5:00	55.5	45.8	45.4	71.9
6:00	55.9	47.5	45.9	70.3
7:00	58.6	51.2	47.9	69.0
8:00	58.1	45.9	29.0	72.1
9:00	58.8	44.0	26.5	71.9
10:00	58.3	42.7	26.4	72.3
11:00	56.7	41.2	25.7	70.4
12:00	55.5	38.0	<25	74.3
13:00	57.1	42.3	26.2	73.2
14:00	57.7	48.3	30.2	72.6
15:00	58.7	54.5	39.9	70.8
16:00	59.1	54.4	53.7	78.3
17:00	56.2	53.6	53.2	78.6
18:00	54.3	53.0	52.5	71.0
19:00	53.3	52.4	52.2	74.1
20:00	52.4	51.9	51.0	72.7
21:00	50.0	48.9	48.1	72.3
22:00	48.3	46.9	45.9	75.2
23:00	46.8	46.1	45.7	69.0

注) 「<25」は振動計の定量下限値未満を示す

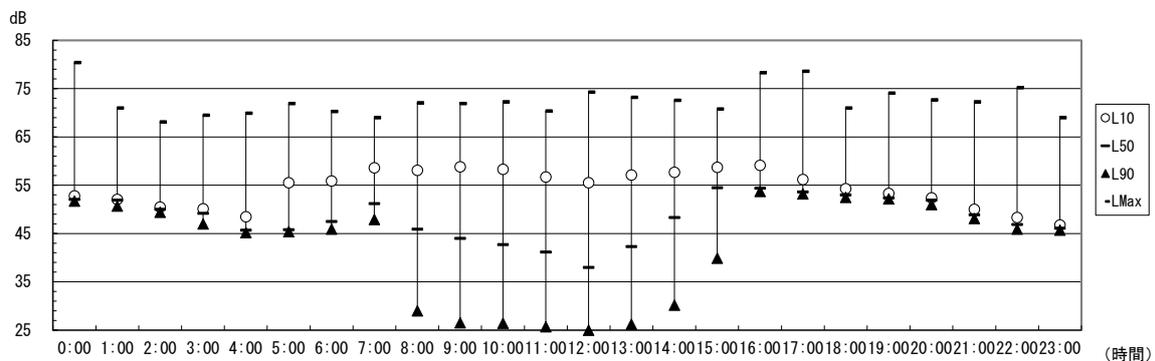


図 4.3.2(3) 自動車交通振動調査結果 (SV.4)

表 4.3.8(4) 自動車交通振動調査結果 (SV.5)

単位：dB

時間帯	振動レベル			
	L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀	L _{Max}
0:00	<25	<25	<25	30.8
1:00	<25	<25	<25	30.0
2:00	<25	<25	<25	25.7
3:00	<25	<25	<25	26.7
4:00	<25	<25	<25	55.7
5:00	<25	<25	<25	59.2
6:00	25.3	<25	<25	64.0
7:00	45.5	<25	<25	66.5
8:00	40.8	<25	<25	72.2
9:00	28.6	<25	<25	75.6
10:00	29.6	25.4	<25	71.5
11:00	28.7	25.1	<25	70.2
12:00	29.6	<25	<25	74.5
13:00	30.6	25.8	<25	70.4
14:00	31.4	26.2	<25	71.7
15:00	30.6	25.5	<25	73.3
16:00	28.7	<25	<25	70.4
17:00	26.3	<25	<25	71.4
18:00	<25	<25	<25	64.7
19:00	<25	<25	<25	61.8
20:00	<25	<25	<25	66.9
21:00	<25	<25	<25	61.1
22:00	<25	<25	<25	26.3
23:00	<25	<25	<25	27.1

注) 「<25」は振動計の定量下限値未満を示す

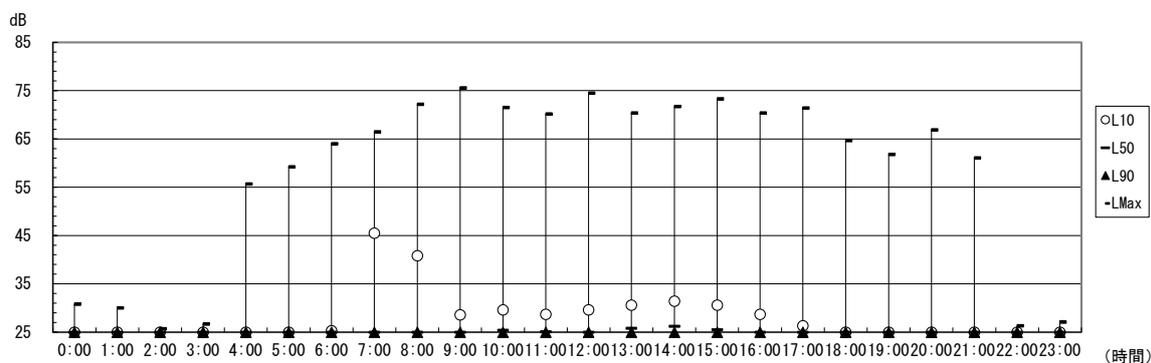


図 4.3.2(4) 自動車交通振動調査結果 (SV.5)

③ 地盤卓越振動数

地盤卓越振動数の調査結果（大型車 10 台の平均値）を表 4.3.9 に示す。

道路環境整備マニュアルでは、地盤卓越振動数が 15Hz 以下である場合に軟弱地盤と呼ぶこととされており、この定義に基づき、SV.4 は軟弱地盤であった。

表 4.3.9 地盤卓越振動数

単位：Hz

調査地点	地盤卓越振動数
SV.2	23.0
SV.3	80.0
SV.4	15.0
SV.5	51.3

④ 交通量

交通量調査結果は、「4.2 騒音 4.2.1 現地調査 5) 調査結果」に示すとおりである。

4.3.2 予測

振動の予測項目は、表 4.3.10 に示すとおりとした。

表 4.3.10 振動の予測項目

環境影響要因	予測項目
施設の稼働	・施設稼働（焼却処理施設及び大型・不燃ごみ処理施設）による振動の影響
廃棄物運搬車両の走行	・廃棄物運搬車両の走行による振動の影響
工事用車両の走行	・工事用車両の走行による振動の影響

(1) 施設の稼働に伴う振動

1) 予測項目

振動の予測項目は、振動レベル (L_{10}) とした。

2) 予測地域及び予測地点

予測地域及び予測地点は、「4.2 騒音」と同地点とした。

3) 予測対象時期

予測対象時期は、「4.2 騒音」と同時期とした。

4) 予測手法

① 予測手順

施設の稼働に伴う振動レベルは、各設備機械から発生する振動レベルを求め、予測地点にて合成した。

予測の手順は図 4.3.3 に示すとおりである。

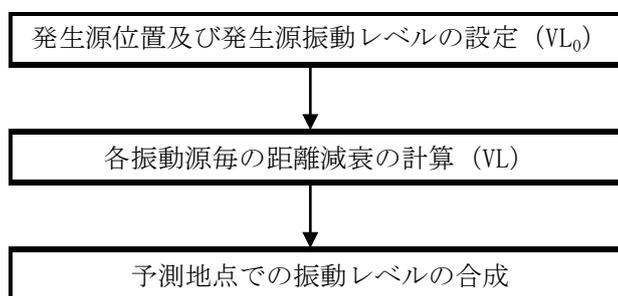


図 4.3.3 施設の稼働に伴う振動の予測手順

② 予測式

予測式は、振動の距離減衰式を用いた。

【振動の距離減衰式】

$$VL_i = VL_0 + 20 \log_{10}(r_0/r)^n + 8.68 \cdot (r_0 - r) \cdot \alpha$$

ここで、

- VL_i : 振動源から r m 離れた地点 (予測点) の振動レベル (dB)
- VL_0 : 振動源から r_0 m 離れた地点 (基準点) の振動レベル (dB)
- r : 振動源から予測点までの距離 (m)
- r_0 : 振動源から基準点までの距離 (m)
- n : 幾何減衰係数
(表面波と実体波の混在する場合に対応する $n=0.75$ とした)
- α : 内部摩擦係数 (未固結地盤に対応する $\alpha=0.01$ とした)

【振動レベルの合成式】

$$VL = 10 \log_{10} \left[\sum_{i=1}^n 10^{\frac{VL_i}{10}} \right]$$

ここで、

- VL : 受振点の合成振動レベル (dB)
- VL_i : 個別振動源による受振点での振動レベル (dB)
- n : 振動源の個数

【暗振動レベルとの合成式】

$$L_Y = 10 \log \left[10^{VL/10} + 10^{L_B/10} \right]$$

ここで、

- L_Y : 予測結果 (dB)
- VL : 施設の稼働による寄与値 (dB)
- L_B : 暗振動レベル (dB)

5) 予測条件

① 振動レベルの設定

各施設において稼働する機器のうち、大きな振動の発生源とその振動レベルは表 4.3.11 に示すとおりである。本予測ではこれらの機器が同時に稼働した場合について予測した。

表 4.3.11(1) 主な機器の振動レベル（焼却処理施設）

No.	主要機器	振動レベル (dB)	台数
1	機器冷却水給水ポンプ	65	2
2	混練機	60	1
3	脱気器給水ポンプ	60	4
4	燃焼装置駆動用油圧装置	60	2
5	誘引送風機	68	2

備考1) 振動レベル及び機器の位置は、メーカーヒアリング結果を参考に設定した。

備考2) 焼却処理施設の機器は24時間稼働とした。

表 4.3.11(2) 主な機器の振動レベル（大型・不燃ごみ処理施設）

No.	主要機器	振動レベル (dB)	台数
1	粗破碎機防爆用送風機	25	1
2	粗破碎物搬送コンベヤ	55	1
3	大型可燃ごみ受入供給コンベヤ	72	1
4	大型可燃ごみ破碎物搬送コンベヤ	55	1
5	大型不燃・不燃ごみ受入供給コンベヤ	72	1
6	不燃ごみ受入供給コンベヤ	72	1
7	高速回転破碎機	60	1
8	不燃ごみ粗破碎機※	95	1

備考1) 振動レベル及び機器の位置は、メーカーヒアリング結果を参考に設定した。

備考2) 大型・不燃ごみ処理施設の機器は、昼間の時間帯（8～19時）に稼働とした。

備考3) ※は、振動対策を実施した機器を示す。

② 暗振動

暗振動レベルは、表 4.3.12 に示す現地調査結果とした。

表 4.3.12 暗振動レベル

項目 地点	時間区分	振動レベル (L ₁₀)
	SV.1	昼間
	夜間	25.0dB

備考1) 時間区分は、昼間：8～19時、夜間：19～8時

備考2) 夜間は、定量限界値（25dB）以下であったため、定量限界値の25dBを暗振動レベルとした

6) 予測結果

施設稼働振動の予測結果を表 4.3.13 及び図 4.3.4 に示す。

予測結果は、直近民家 (No.1、No.2) において、昼間は 29.0～35.7dB で増加レベルは 0.8～7.5dB、夜間は 26.1～28.8dB で増加レベルは 1.1～3.8dB と予測された。また、敷地境界 (No.3、No.4) では、昼間は 49.7～54.7dB で増加レベルは 21.5～26.5dB、夜間は 32.2～35.8dB で増加レベルは 7.2～10.8dB と予測された。26.1～54.7dB と予測され、増加レベルは 0.8～26.5dB と予測された。

表 4.3.13 施設稼働振動の予測結果

単位：dB

予測地点		時間区分	施設の稼働による 寄与値	暗振動レベル (現況の振動レベル)	予測結果	増加レベル
No. 1	直近民家 (西側)	昼間	21.0	28.2	29.0	0.8
		夜間	19.5	25.0	26.1	1.1
No. 2	直近民家 (南側)	昼間	34.8	28.2	35.7	7.5
		夜間	26.4	25.0	28.8	3.8
No. 3	敷地境界 (南側)	昼間	54.7	28.2	54.7	26.5
		夜間	32.5	25.0	32.2	7.2
No. 4	敷地境界 (西側)	昼間	49.9	28.2	49.7	21.5
		夜間	35.4	25.0	35.8	10.8

備考 1) 時間区分は、昼間：8～19時、夜間：19～8時

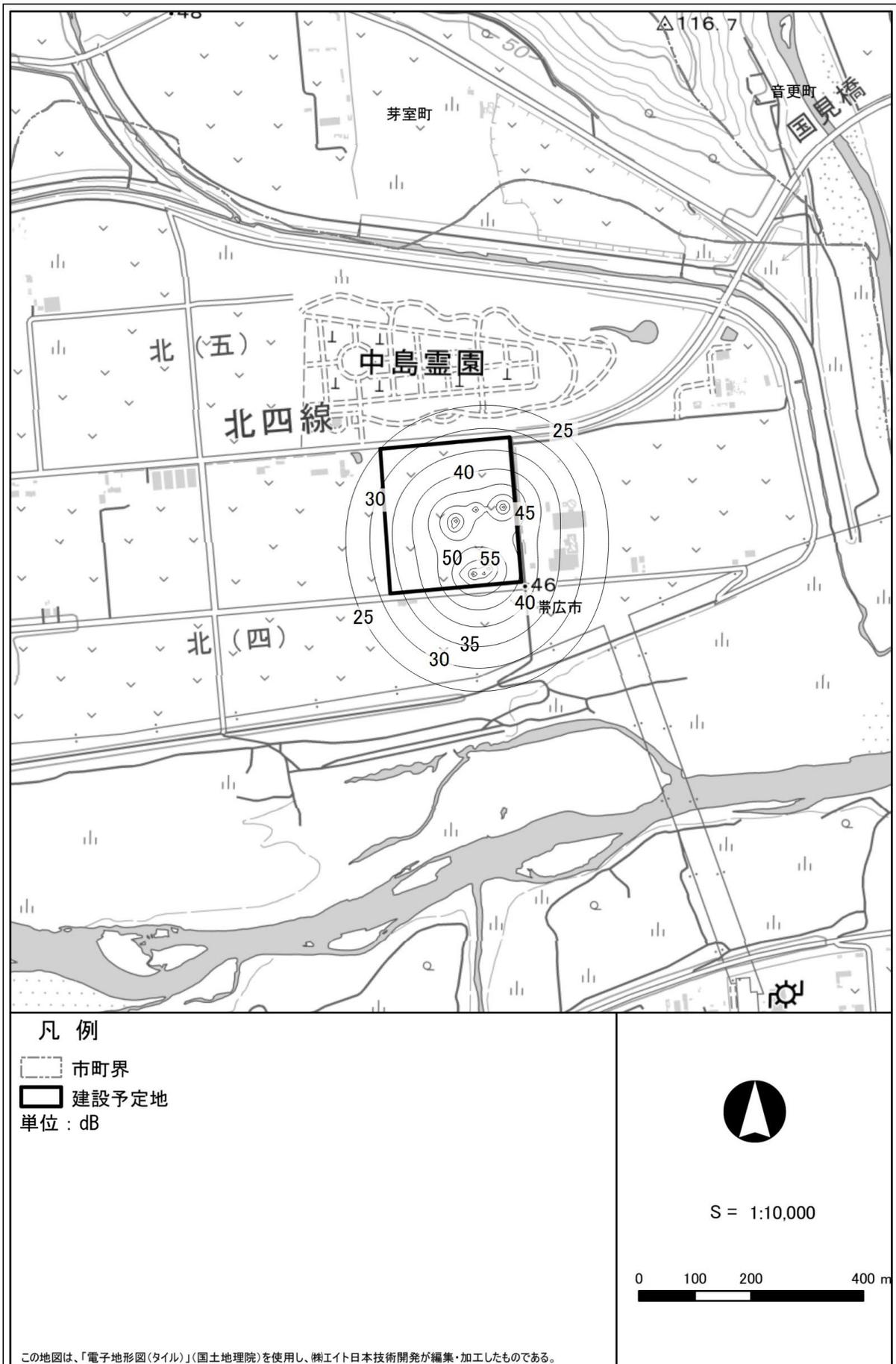


図 4.3.4(1) 施設の稼働による振動寄与値（昼間）

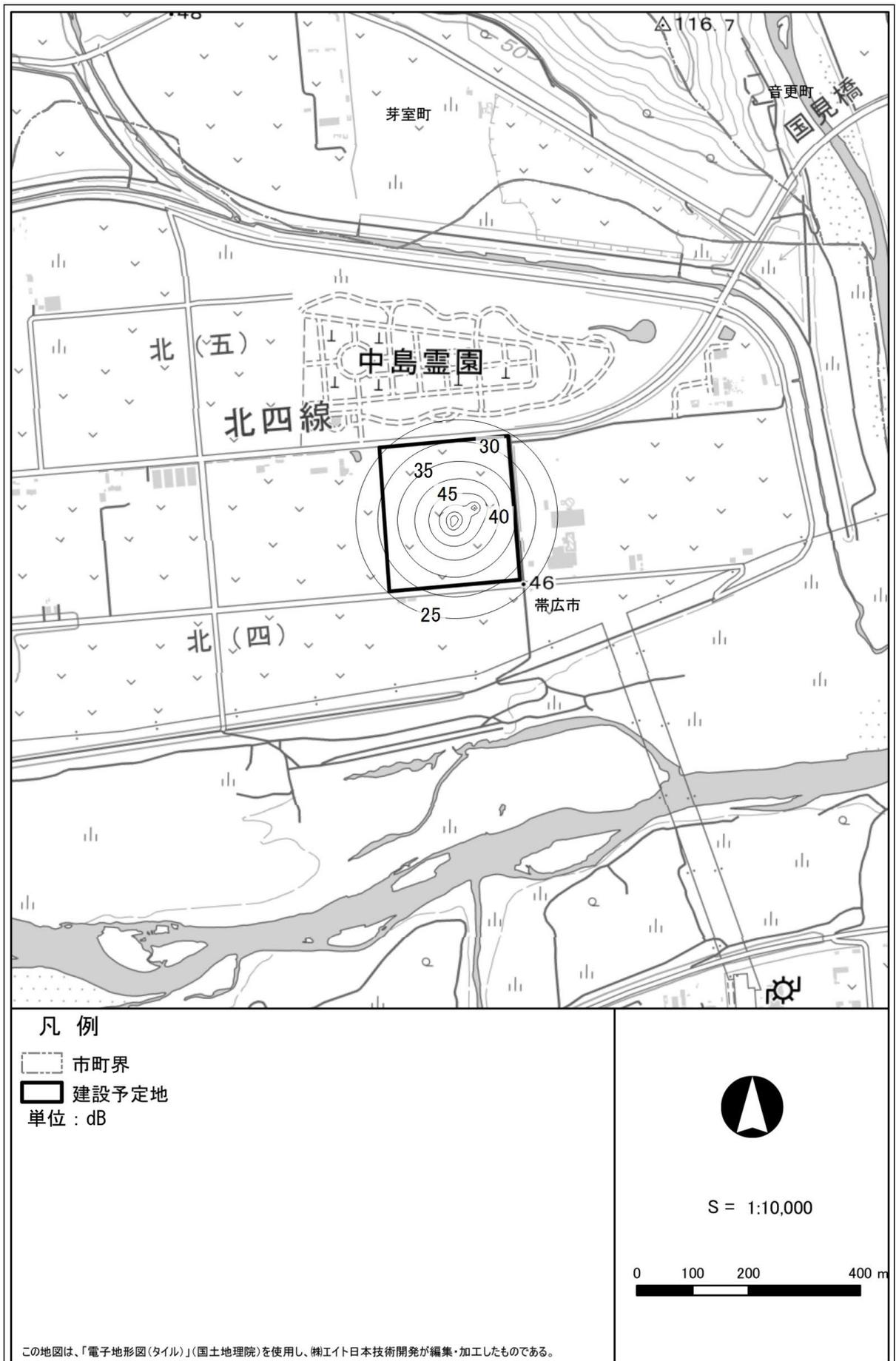


図 4.3.4(2) 施設の稼働による振動寄与値 (夜間)

(2) 廃棄物運搬車両の走行に伴う振動

1) 予測項目

振動の予測項目は、振動レベル (L_{10}) とした。

2) 予測地域及び予測地点

予測地域及び予測地点は、「4.2 騒音」と同地点とした。

3) 予測対象時期

予測対象時期は、「4.2 騒音」と同時期とした。

4) 予測手法

① 予測手順

廃棄物運搬車両の走行に伴う振動レベルは、「道路環境影響評価の技術手法 平成 24 年度版」(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、平成 25 年 3 月)に基づき、現況の振動レベルに廃棄物運搬車両による振動レベルを加味して予測した。

予測の手順は図 4.3.5 に示すとおりである。

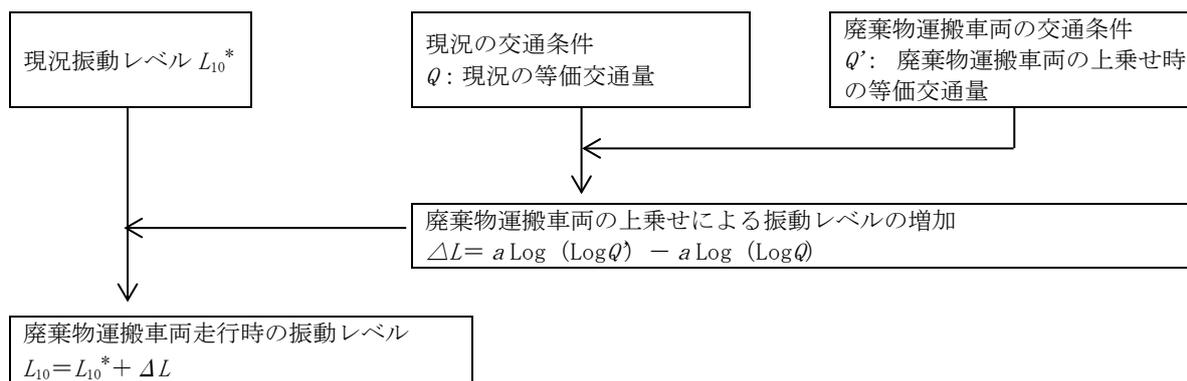


図 4.3.5 廃棄物運搬車両振動の予測手順

② 予測式

予測式は、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」に基づき次の式を使用した。

$$L_{10} = L_{10}^* + \Delta L$$

$$\Delta L = a \cdot \text{Log}(\text{Log} Q') - a \cdot \text{Log}(\text{Log} Q)$$

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 (dB)

ΔL : 工事用車両による振動レベルの増分 (dB)

Q' : 工事用車両の上乗せ時の500秒間の1車線当りの等価交通量 (台/500秒/車線)

$$Q' = 500/3600/M \times \{N_L + K(N_H + N_{HC})\}$$

N_L : 現況の小型車数時間交通量 (台/時)

N_H : 現況の大型車数時間交通量 (台/時)

N_{HC} : 廃棄物運搬車両台数 (台/時)

Q : 現況の500秒間の1車線当り等価交通量 (台/500秒/車線)

K : 大型車の小型車への換算係数

M : 上下車線合計の車線数 (2)

a : 定数

5) 予測条件

① 交通条件

予測に用いた交通量は、「4.2 騒音」と同様とした。

② 走行速度

予測に用いた走行速度は、「4.2 騒音」と同様とした。

③ 換算係数

大型車の小型車への換算係数は、道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）に基づき、 $K=13$ 、 $a=47$ とした。

6) 予測結果

廃棄物運搬車両の走行に伴う振動の予測結果を表4.3.14に示す。

予測結果は49.3～57.5dBの範囲であり、増加レベルは0.2～1.0dBと予測された。

表 4.3.14 廃棄物運搬車両振動の予測結果

地点	時間区分	現況値 (dB)	予測値 (dB)	増加レベル
SV.2	昼間	50.7	51.0	0.3
SV.3	昼間	48.3	49.3	1.0
SV.4	昼間	57.3	57.5	0.2

備考) 時間区分は、昼間：8時～19時

(3) 工事用車両の走行に伴う振動

1) 予測項目

振動の予測項目は、振動レベル (L₁₀) とした。

2) 予測地域及び予測地点

予測地域及び予測地点は、「4.2 騒音」と同地点とした。

3) 予測対象時期

予測対象時期は、「4.2 騒音」と同時期とした。

4) 予測手法

① 予測手順

廃棄物運搬車両の振動と同じとした。

② 予測式

廃棄物運搬車両の振動と同じとした。

5) 予測条件

① 交通条件

予測に用いた交通量は、「4.2 騒音」と同様とした。

② 走行速度

予測に用いた走行速度は、「4.2 騒音」と同様とした。

③ 換算係数

廃棄物運搬車両の振動と同じとした。

6) 予測結果

工事用車両振動の予測結果を表 4.3.15 に示す。

予測結果は 48.4～57.7dB の範囲であり、増加レベルは 0.1～0.8dB と予測された。

表 4.3.15 工事用車両振動の予測結果

時間区分	地点	工事用車両 (台/h)	現況値 (dB)	予測値 (dB)	増加 レベル
昼間	SV.2	50	50.7	50.9	0.2
	SV.3		48.3	48.4	0.1
	SV.4		57.3	57.4	0.1
昼間	SV.2	100	50.7	51.1	0.4
	SV.3		48.3	48.5	0.2
	SV.4		57.3	57.5	0.2
昼間	SV.2	200	50.7	51.5	0.8
	SV.3		48.3	48.7	0.4
	SV.4		57.3	57.7	0.4

備考) 時間区分は、昼間：8時～19時

4.3.4 影響の分析

1) 影響の回避または低減に係る分析

本事業においては、表 4.3.17 に示す環境保全対策を実施する計画であり、影響は低減されるものと評価する。

表 4.3.17 振動に係る環境保全対策

項目	環境保全対策
施設稼働振動	・ 主要な振動発生源には防振ゴム等による支持を行い、発生する振動を吸収する。
廃棄物運搬車両振動	・ 廃棄物運搬車両は、速度や積載量等の交通規制を遵守する。 ・ 廃棄物運搬車両が集中しないよう搬入時期、時間の分散化に努める。
工事用車両振動	・ 工事用車両は、速度や積載量等の交通規制を遵守する。 ・ 工事用車両が集中しないよう搬入時期、時間の分散化に努める。

2) 環境保全目標との整合性に係る分析

振動の予測結果は、表 4.3.18 に示すとおり、いずれも振動の環境保全に係る基準又は目標を下回っている。

以上のことから、環境保全に係る基準又は目標との整合性は図られているものと判断する。

表 4.3.18 環境保全目標との整合性に係る評価結果

単位：dB

項目	予測地点	時間区分	現況騒音	予測値	環境保全目標
施設稼働振動 (L ₁₀)	No.1 (直近民家 北側)	昼間	28	29	65 以下
		夜間	25	26	60 以下
	No.2 (直近民家 南側)	昼間	28	36	65 以下
		夜間	25	29	60 以下
施設稼働振動 (L ₁₀)	No.3 (敷地境界 南側)	昼間	28	55	60 以下
		夜間	25	32	60 以下
	No.4 (敷地境界 東側)	昼間	28	50	60 以下
		夜間	25	36	60 以下
廃棄物運搬車両 振動 (L ₁₀)	SV. 2	昼間	51	51	70 以下
	SV. 3	昼間	48	49	70 以下
	SV. 4	昼間	57	58	70 以下
工事用車両振動 (L ₁₀)	SV. 2	昼間	51	52	70 以下
	SV. 3	昼間	48	49	70 以下
	SV. 4	昼間	57	58	70 以下

備考) 工事用車両振動の予測値は 200 台のケースである。

3) 事後調査の必要性

予測手法は、科学的知見に基づき設定されたものであり、これまでの使用実績も豊富であることから、予測の不確実性は小さいものと考えられる。また、効果に係る知見が明確で実効性の高い環境保全対策を実施することから、事後調査は実施しないこととする。