

3.2 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音

1) 調査

(1) 調査の手法

① 調査した情報

a) 騒音の状況

等価騒音レベル (L_{Aeq}) を調査しました。

b) 沿道の状況

工事用車両の運行を予定している道路及び当該道路の併設道路の交通量、地表面の種類を調査しました。

② 調査手法

調査は、既存資料調査及び現地調査により行いました。調査手法は以下のとおりです。

a) 騒音の状況

「騒音に係る環境基準について」(平成 10 年環境庁告示第 64 号) に規定された騒音の測定方法 (JIS Z 8731) により行いました。測定は地上 1.2m で、24 時間連続して行いました。調査に使用した機器を表 8-3-17 に示します。

表 8-3-17 現地調査に使用した測定機器

調査項目	測定機器名	メーカー及び形式	測定範囲
等価騒音レベル (L_{Aeq})	計量法第 71 条の条件に合格した積分型普通騒音計	リオン(株) NL-21 又は NL-22	測定周波数範囲：20Hz～8kHz 測定範囲：28～130dB

b) 沿道の状況

工事用車両の運行を予定している道路及び当該道路の併設道路の交通量については、既存資料調査及び現地調査により行いました。

地表面の種類については、現地踏査による目視により行いました。

既存資料を表 8-3-18 に示します。

表 8-3-18 既存資料一覧

資料名	発行者	資料確認時点
平成 22 年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス) 一般交通量調査 集計表	国土交通省 (HP)	平成 25 年 4 月時点

③ 調査地域

(仮称)豊崎 IC 側の工事施工ヤード内外を往復する工事用車両は、施工ヤード内の工事用道路(工事用車両の通行帯)を走行し、淀川左岸線(地下式)又は大阪市道北区第 2009 号線を通行する計画としています。門真 JCT 側の工事施工ヤード内外を往復する工事用車両は、大阪市道鶴見区 9001 号線、主要地方道八尾茨木線及び主要地方道大阪中央環状線を通行する計画としています。

調査地域は、音の伝搬の特性を踏まえて、騒音に係る影響を受けるおそれがある地域として、工事用車両の運行を予定している既存道路周辺において、住居等の保全対象が存在する、あるいは将来の立地が見込まれる地域としました。

想定される主な工事用車両の運行ルート及び調査地域を表 8-3-19、表 8-3-20 及び図 8-3-9 に示します。なお、図 8-3-9 中の工事用車両の運行ルートは、主要な道路と交差・分岐する地点までを示しています。

④ 調査地点

調査地点は、音の伝搬の特性を踏まえて、調査地域における騒音に係る影響を予測及び評価するために必要な情報を適切かつ効果的に把握できる地点とし、工事用車両の運行を予定している道路において、調査地域を代表する騒音及び沿道の状況が得られる地点としました。騒音レベルは、道路の敷地の境界線で測定しました。

調査地点を表 8-3-19、表 8-3-20、図 8-3-9 及び図 8-3-10(1)～(2)に、騒音レベルの調査地点の横断図を図 8-3-11(1)～(3)に示します。

表 8-3-19 調査地域及び調査地点(等価騒音レベル(L_{Aeq})、地表面の状況)

調査区分	調査地域	調査地点番号	調査地点	用途地域	類型区分	調査対象道路	備考
現地調査 現地踏査	(仮称)豊崎 IC 周辺	①	大阪市北区長柄東 3 丁目	第一種住居地域	B	大阪市道北区第 2009 号線	幹線交通を担う道路に近接する空間以外の道路に面する地域
	(仮称)内環 IC 周辺	②	大阪市鶴見区浜 4 丁目	準住居地域	B	大阪市道鶴見区第 9001 号線	幹線交通を担う道路に近接する空間
	(仮称)門真西 IC・門真 JCT 周辺						

注1) 調査地点②は(仮称)内環 IC 周辺と(仮称)門真西 IC・門真 JCT 周辺の両地域を代表する調査地点として設定しました。

注2) 類型区分は「騒音に係る環境基準について」(平成10年環境省告示第64号)に示された地域の類型で以下を示します。

B:主として住居の用に供される地域

注3) 備考の「幹線交通を担う道路に近接する空間」とは、「騒音に係る環境基準について」(平成10年環境省告示第64号)に示された環境基準のうち、「幹線交通を担う道路に近接する空間」についての基準を適用する範囲として下記を示します。

2車線以下の車線を有する幹線交通を担う道路端から15m

2車線を超える車線を有する幹線交通を担う道路端から20m

表 8-3-20 調査地域及び調査地点（交通量）

調査区分	調査地域	調査地点 番号	調査地点	調査対象道路
現地調査	(仮称)豊崎 IC 周辺	①	大阪市北区長柄東 3 丁目	大阪市道 北区第 2009 号線
	(仮称)内環 IC 周辺	②	大阪市鶴見区浜 4 丁目	大阪市道 鶴見区第 9001 号線
	(仮称)門真 西 IC・門真 JCT 周辺	③	大阪市鶴見区茨田大宮 1 丁目	主要地方道 大阪中央環状線
既存資料調査		④	門真 JCT～大東鶴見 IC	近畿自動車道

注) 調査地点②は(仮称)内環 IC 周辺と(仮称)門真西 IC・門真 JCT 周辺の両地域を代表する調査地点として設定しました。

⑤ 調査期間等

現地調査の調査期間は、騒音が 1 年間を通じて平均的な状況であると考えられる日としました。

調査期間を表 8-3-21 及び表 8-3-22 に示します。なお、現地調査の期間中は悪天候等の調査に著しい影響を与える要因は確認されませんでした。

表 8-3-21 調査期間（等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）、地表面の種類）

調査区分	調査項目	調査期間
現地調査 現地踏査	等価騒音レベル（ L_{Aeq} ） 沿道の状況（地表面の 状況）	<調査地点①> 平成 25 年 11 月 21 日（木） 7 時～22 日（金） 7 時 <調査地点②、③> 平成 24 年 11 月 21 日（水） 12 時～22 日（木） 12 時

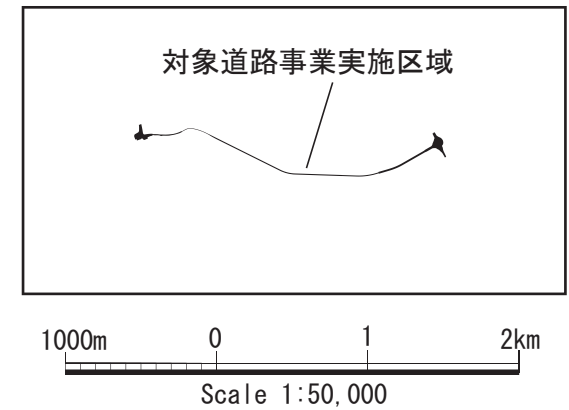
表 8-3-22 調査期間（交通量）

調査区分	調査項目	調査期間
現地調査	沿道の状況（交通量）	<調査地点①> 平成 25 年 11 月 21 日（木） 7 時～22 日（金） 7 時 <調査地点②、③> 平成 24 年 11 月 21 日（水） 12 時～22 日（木） 12 時
既存資料調査		<調査地点④> 平成 22 年 11 月 10 日（水）

注) 既存資料調査の調査時期は、既存資料に記載された調査が実施された日を示します。



凡 例				
記号	番号	名 称	騒音	交通量
○	①	大阪市北区長柄東3丁目	○	○
	②	大阪市鶴見区浜4丁目	○	○
	③	大阪市鶴見区茨田大宮1丁目	○	○
	④	門真 JCT ~ 大東鶴見 IC		○
—	工事用車両運行ルート			



注1) 工事用車両運行ルートは、主要な道路と交差・分岐する地点までを示しています。
 注2) 破線はトンネル内を走行することを示します。

図名 図8-3-9 騒音及び交通量の調査地域・調査地点位置図

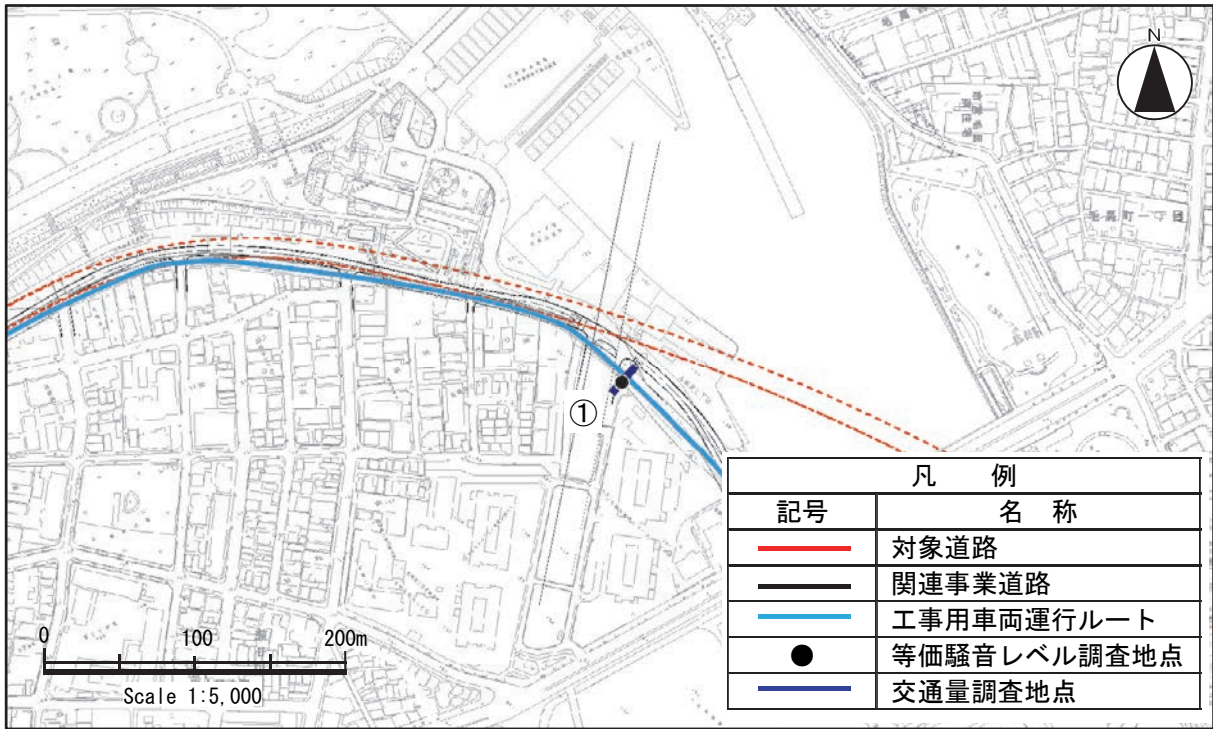


図 8-3-10(1) 調査地点詳細位置図

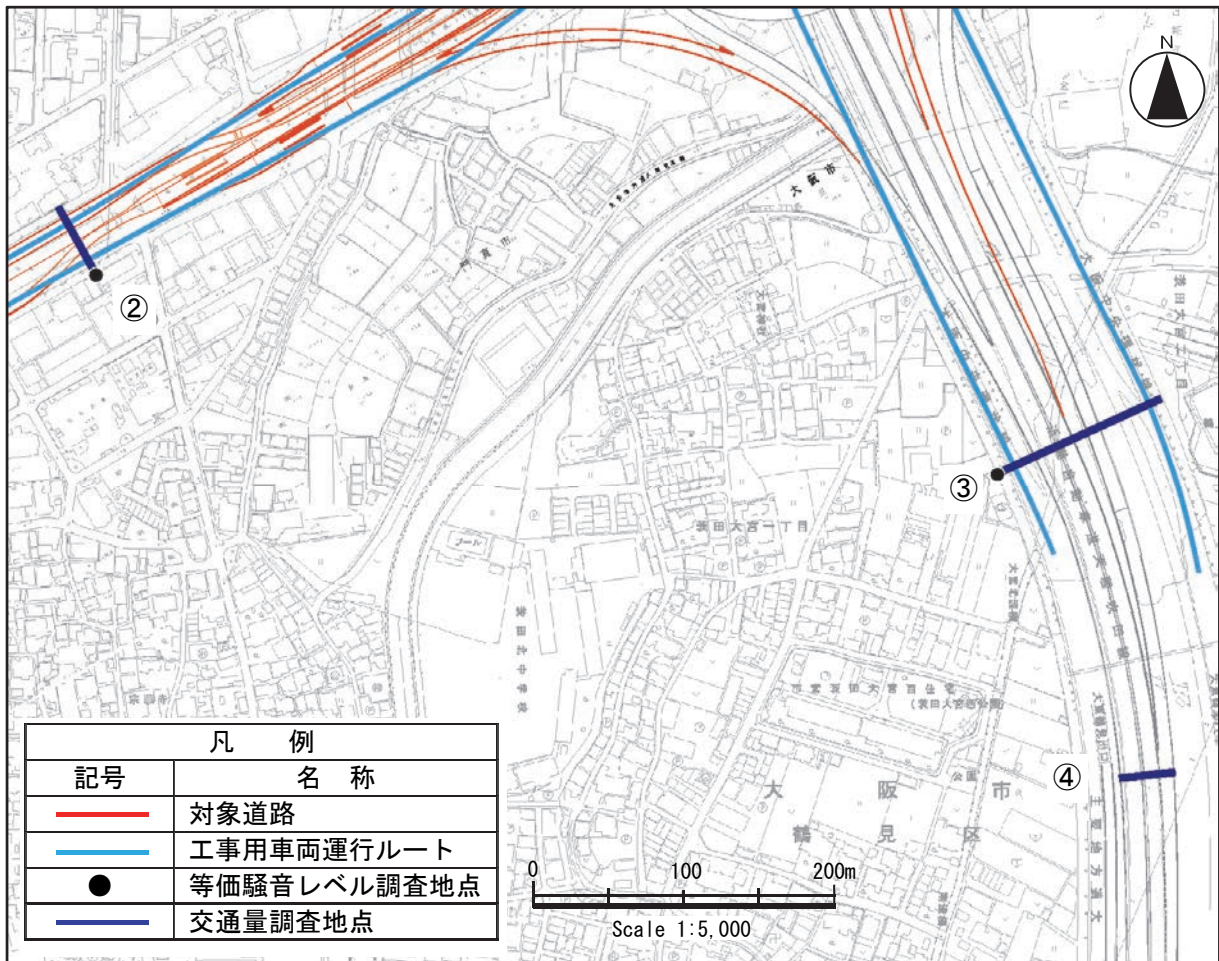


図 8-3-10(2) 調査地点詳細位置図

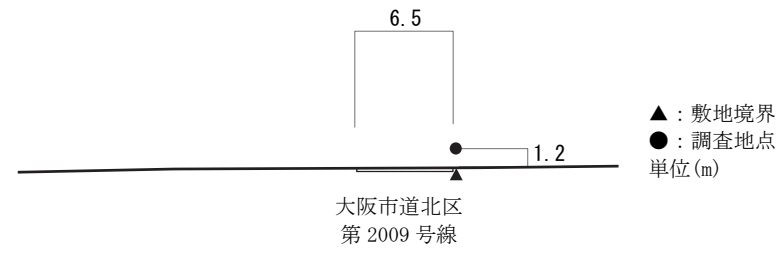


図 8-3-11(1) 騒音調査地点横断面図 (調査地点① 大阪市北区長柄東3丁目)

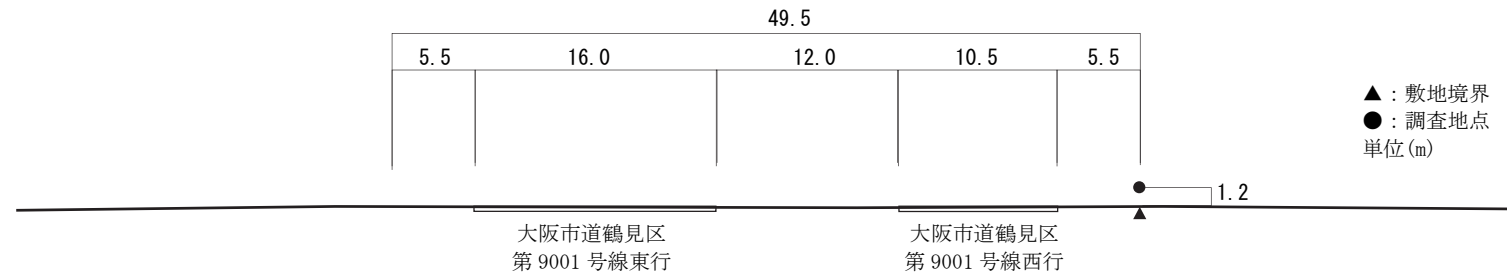


図 8-3-11(2) 騒音調査地点横断面図 (調査地点② 大阪市鶴見区浜4丁目)

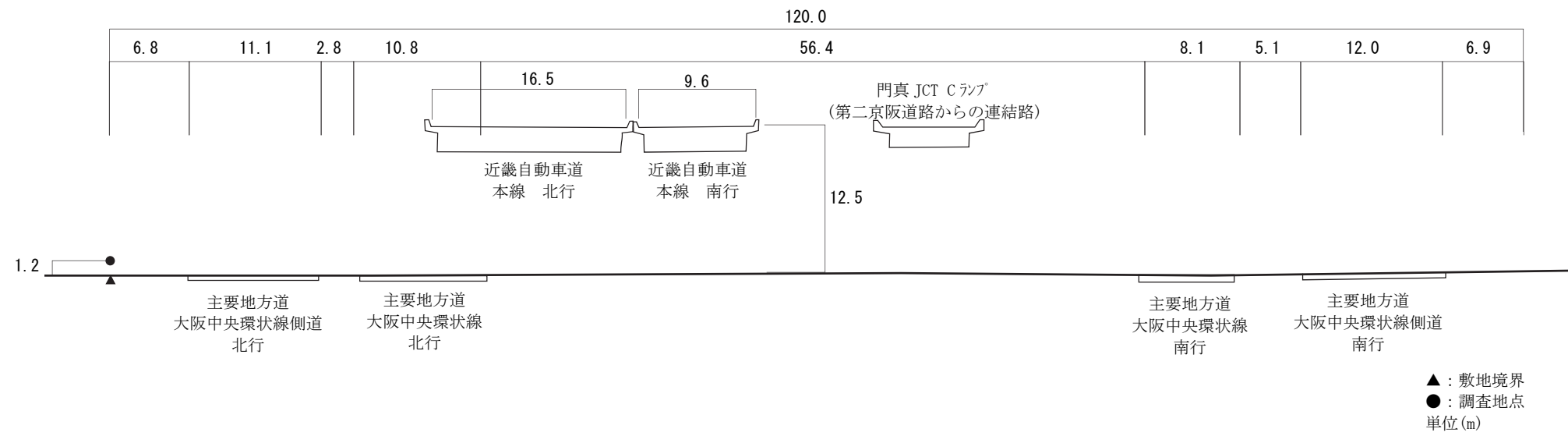


図 8-3-11(3) 騒音調査地点横断面図 (調査地点③ 大阪市鶴見区茨田大宮1丁目)

(2) 調査の結果

① 騒音の状況

騒音の状況を表 8-3-23 に示します。調査地点における等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、昼間で 64～67dB、夜間で 57～64dB の範囲にあります。

表 8-3-23 騒音の状況の調査結果（等価騒音レベル）

[単位：dB]

調査地域	調査地点番号	調査地点	調査対象道路	調査結果 (L_{Aeq})		環境基準	
				昼間	夜間	昼間	夜間
(仮称)豊崎 IC 周辺	①	大阪市北区 長柄東 3 丁目	大阪市道 北区第 2009 号線	64	57	65	60
(仮称)内環 IC 周辺	②	大阪市鶴見区 浜 4 丁目	大阪市道 鶴見区第 9001 号線	67	64	70	65
(仮称)門真西 IC・ 門真 JCT 周辺		③	大阪市鶴見区 茨田大宮 1 丁目	主要地方道大阪中央環状線 近畿自動車道	67	64	70

注) 表中の調査結果は、「騒音に係る環境基準について」(平成10年環境省告示第64号)に示された昼間(6時～22時)、夜間(22時～6時)の値です。

② 沿道の状況

調査地点における沿道の状況を表 8-3-24、表 8-3-25 に示します。

表 8-3-24 沿道の状況（地表面の種類）の調査結果

調査地域	調査地点番号	調査地点	地表面の種類
(仮称)豊崎 IC 周辺	①	大阪市北区 長柄東 3 丁目	コンクリート・アスファルトまたは固い地面
(仮称)内環 IC 周辺	②	大阪市鶴見区 浜 4 丁目	コンクリート・アスファルトまたは固い地面
(仮称)門真西 IC・ 門真 JCT 周辺		③	大阪市鶴見区 茨田大宮 1 丁目

表 8-3-25 沿道の状況（交通量）の調査結果

調査地域	調査地点番号	調査地点	調査対象道路	交通量(台/24時間)	
				大型車	小型車
(仮称)豊崎 IC 周辺	①	大阪市北区 長柄東 3 丁目	大阪市道北区 第 2009 号線	268	3,620
(仮称)内環 IC 周辺	②	大阪市鶴見区 浜 4 丁目	大阪市道鶴見区 第 9001 号線	4,362	26,955
(仮称)門真西 IC・ 門真 JCT 周辺		③	大阪市鶴見区 茨田大宮 1 丁目	主要地方道 大阪中央環状線(本線)	9,894
	主要地方道 大阪中央環状線(側道)			12,936	42,363
	④	門真 JCT ～大東鶴見 IC	近畿自動車道	13,378	49,847

注) 調査地点②は(仮称)内環 IC 周辺と(仮称)門真西 IC・門真 JCT 周辺の両地域を代表する調査地点として設定しました。

2) 予測

(1) 予測の手法

① 予測手法

工事用車両の運行に係る騒音の予測は、音の伝搬理論に基づく予測式として、日本音響学会の ASJ RTN-Model 2013 を用い、既存道路の現況の等価騒音レベルに工事用車両の上乗せによる等価騒音レベルの増加分を考慮した等価騒音レベル (L_{Aeq}) を求めることにより行いました。

予測手順を図 8-3-12 に示します。

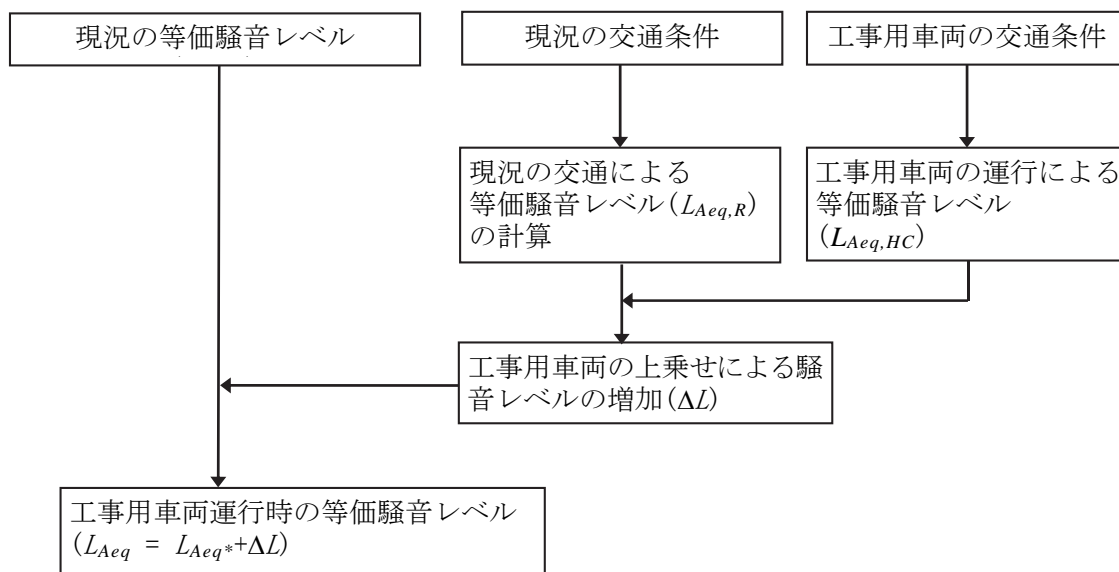


図 8-3-12 工事用車両の運行に係る騒音の予測手順

予測式は、次式を用いました。

$$L_{Aeq} = L_{Aeq*} + \Delta L$$
$$\Delta L = 10 \log_{10} \left\{ (10^{L_{Aeq,R}/10} + 10^{L_{Aeq,HC}/10}) / 10^{L_{Aeq,R}/10} \right\}$$

ここで、

L_{Aeq} : 等価騒音レベルの予測値 (dB)

L_{Aeq*} : 現況の等価騒音レベル (現地調査結果) (dB)

ΔL : 工事用車両の上乗せによる等価騒音レベルの増加分 (dB)

$L_{Aeq,R}$: 現況の交通量から、日本音響学会の ASJ RTN-Model 2013 を用いて求められる等価騒音レベル (dB)

$L_{Aeq,HC}$: 工事用車両の交通量から、日本音響学会の ASJ RTN-Model 2013 を用いて求められる等価騒音レベル (dB)

ASJ RTN-Model 2013 は「第 8 章 第 3 節 3.3 自動車の走行に係る騒音 2) (1) ① 予測手法」に掲載しました。

② 予測地域

予測地域は、音の伝搬の特性を踏まえて、工事用車両の運行に係る騒音の影響を受けるおそれがある地域として、工事用車両の運行を予定している既存道路周辺において、住居等の保全対象が存在する、あるいは将来の立地が見込まれる地域としました。

予測地域を表 8-3-26 及び図 8-3-13 に示します。

③ 予測地点

予測地点は、音の伝搬の特性を踏まえて、予測地域における工事用車両の運行に係る騒音の影響を的確に把握できる地点として、工事用車両の運行を予定している既存道路の官民境界における地上 1.2m としました。

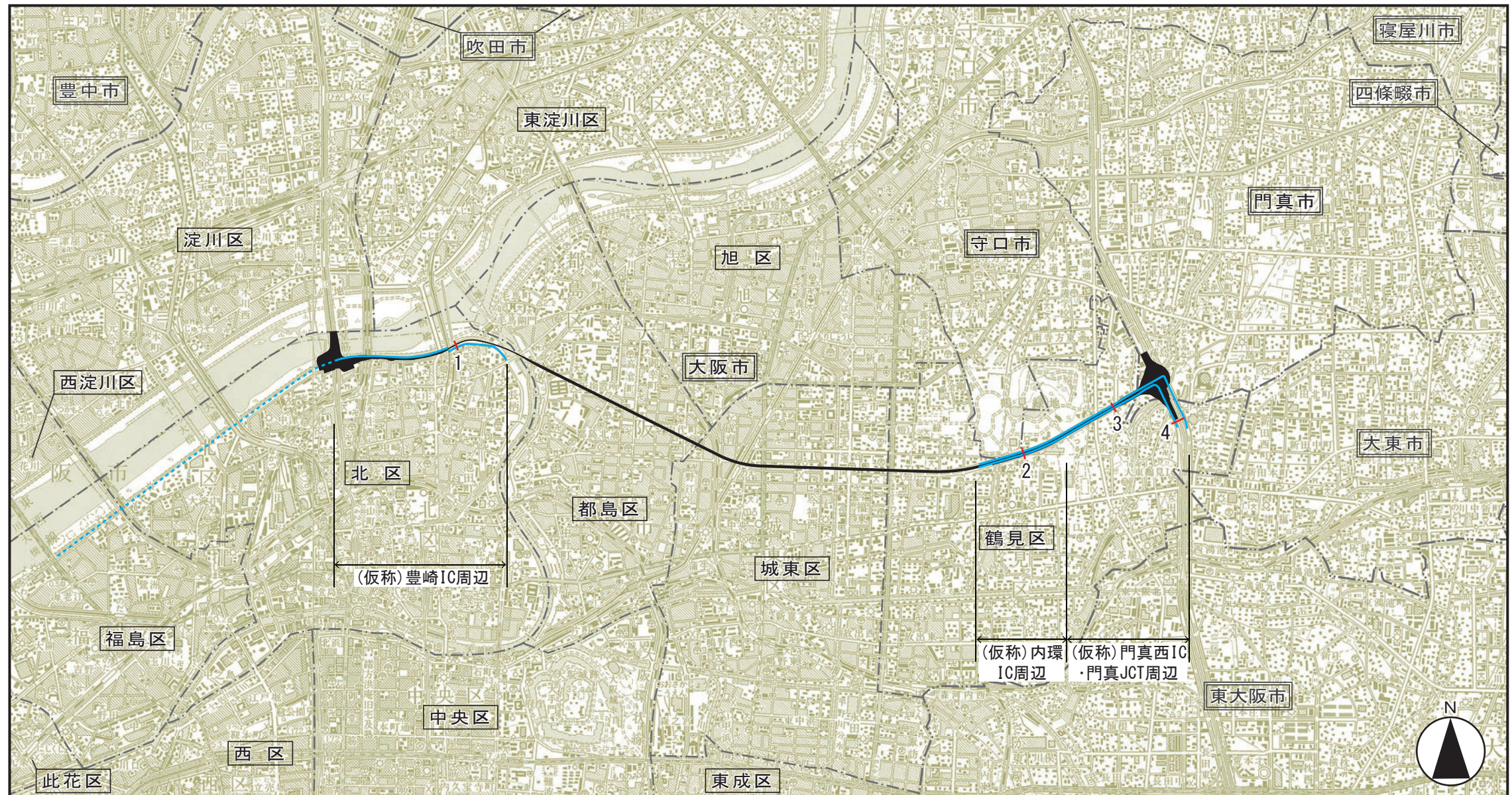
予測地点を表 8-3-26、図 8-3-13 及び図 8-3-14(1)～(4)に示します。

表 8-3-26 予測地域及び予測地点

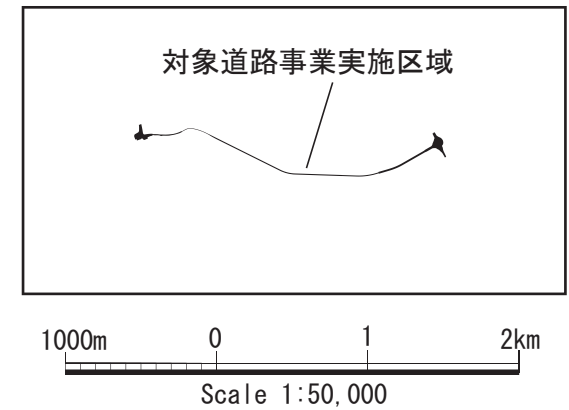
予測地域	予測地点番号	予測地点	用途地域	工事用車両の運行を予定している道路
(仮称)豊崎 IC 周辺	1	大阪市北区 長柄西 2 丁目	準工業地域	大阪市道北区第 2009 号線
(仮称)内環 IC 周辺	2	大阪市鶴見区 諸口 6 丁目	準住居地域	大阪市道鶴見区第 9001 号線
(仮称)門真西 IC・門真 JCT 周辺	3	大阪市鶴見区 浜 4 丁目	準住居地域	大阪市道鶴見区第 9001 号線
	4	大阪市鶴見区 茨田大宮 1 丁目	準住居地域	主要地方道大阪中央環状線

④ 予測対象時期等

工事用車両の運行による環境影響が最も大きくなることが予想される時期（断面ごとに工事用車両の平均日交通量が最大となる時期）としました。



凡 例		
記号	番号	名 称
	1	大阪市北区長柄西
	2	大阪市鶴見区諸口6丁目
	3	大阪市鶴見区浜4丁目
	4	大阪市鶴見区茨田大宮1丁目
--- ---		工事用車両運行ルート



注1) 工事用車両運行ルートは、主要な道路と交差・分岐する地点までを示しています。
 注2) 破線はトンネル内を走行することを示します。

図名 図8-3-13 騒音予測地域・予測地点位置図

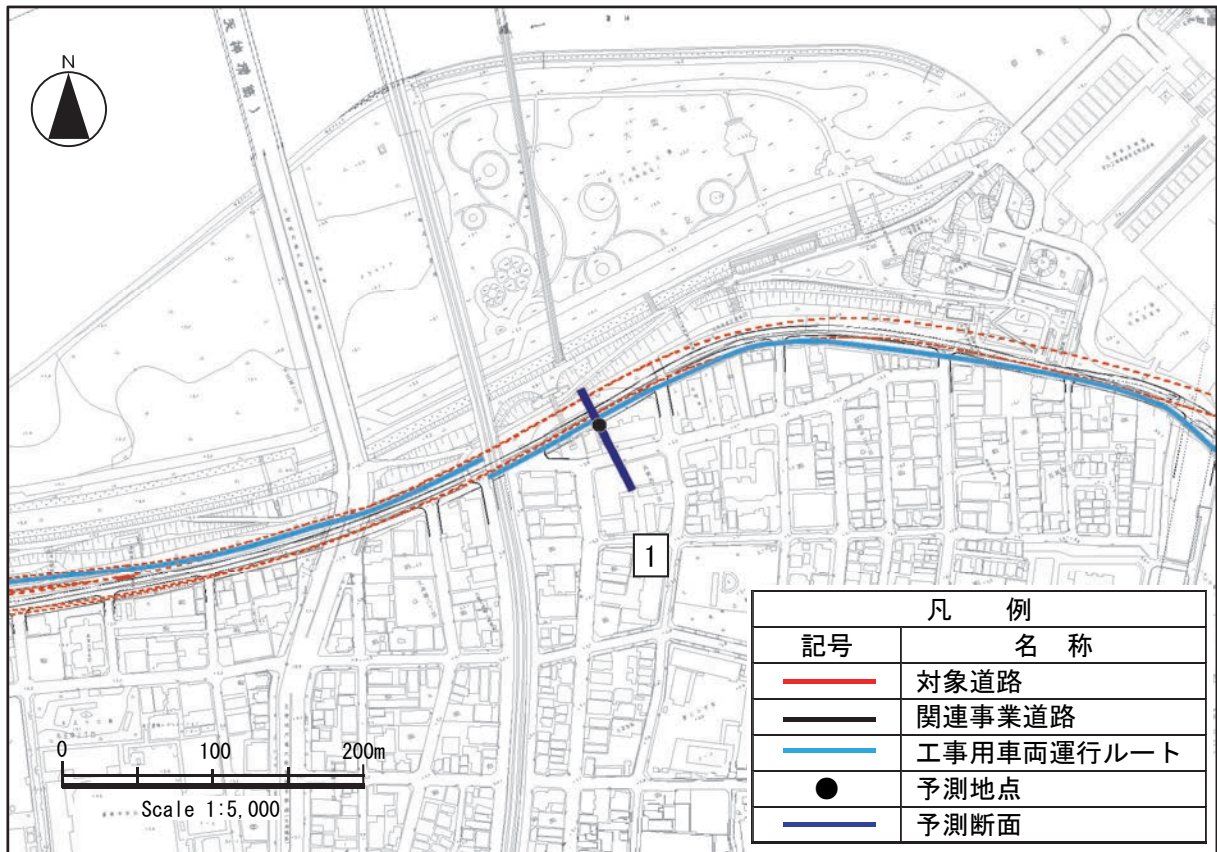


図 8-3-14(1) 予測地点詳細位置図

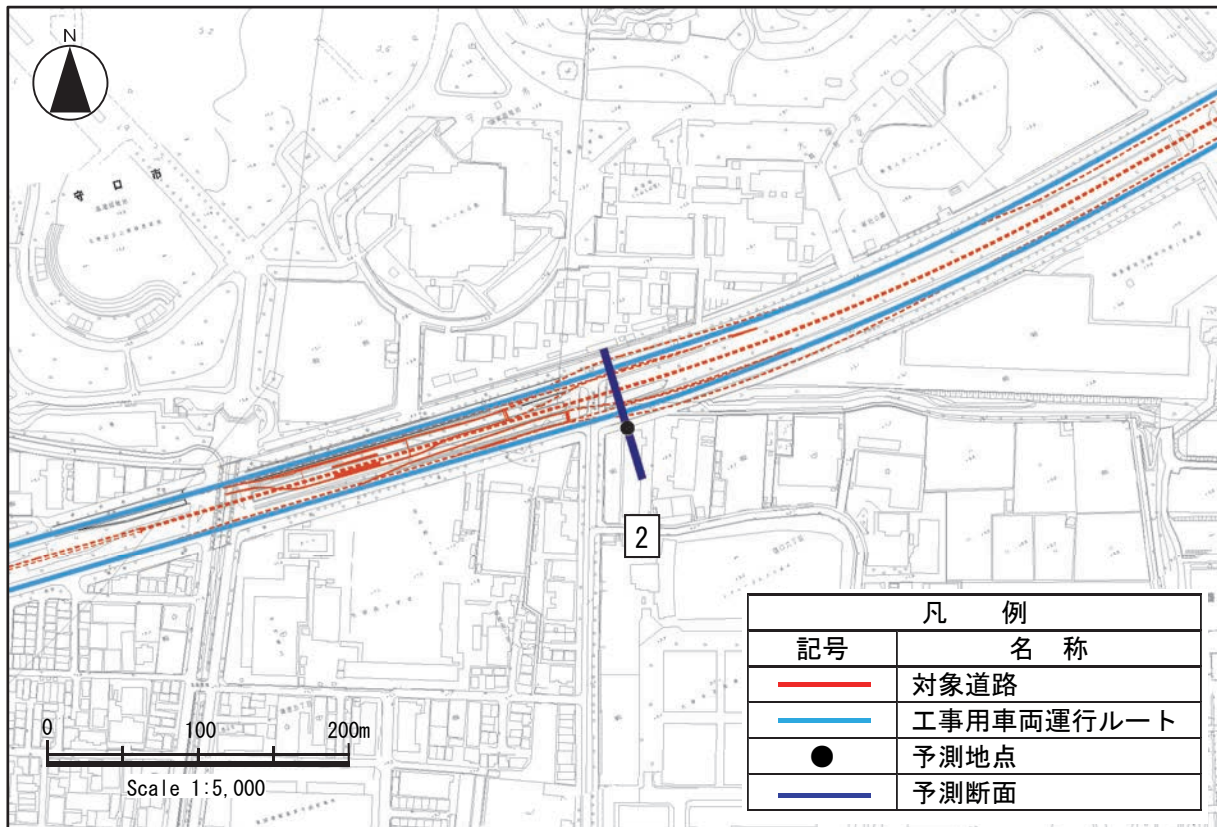


図 8-3-14(2) 予測地点詳細位置図

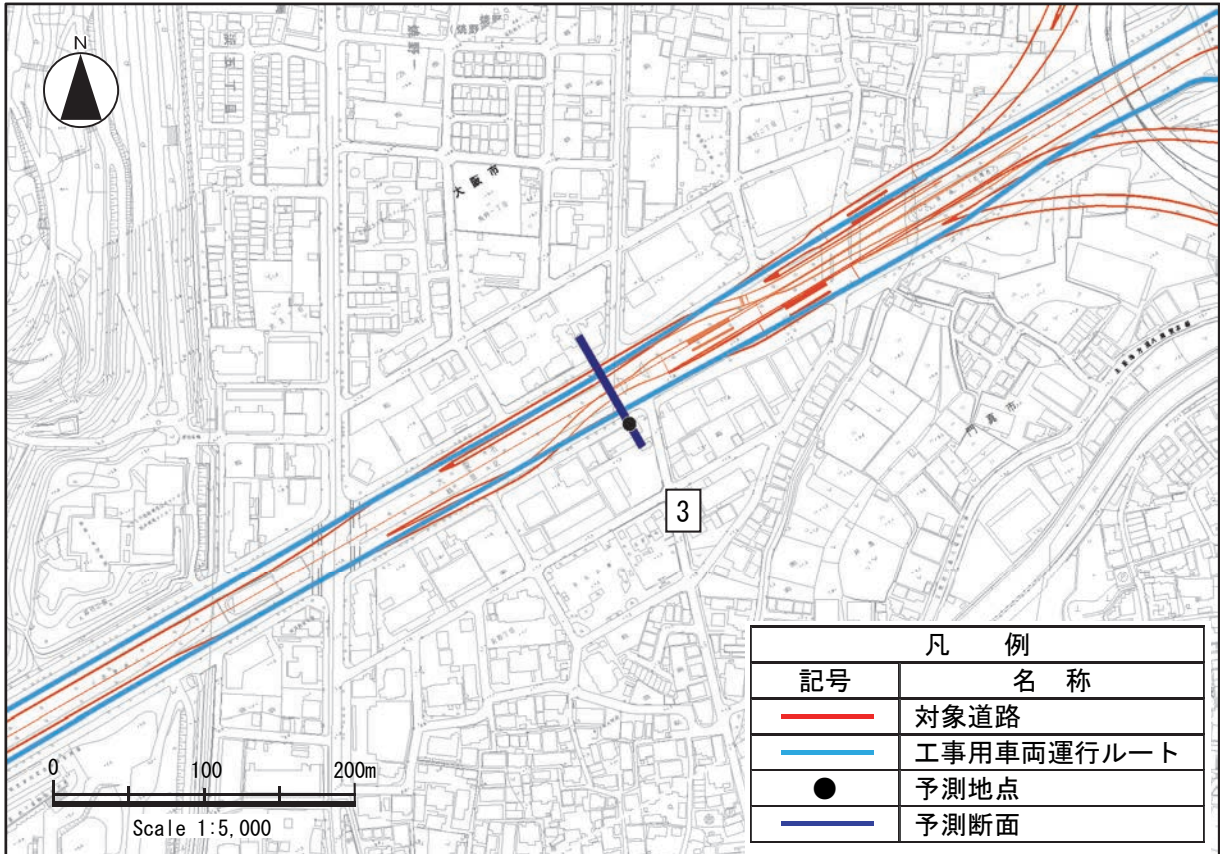


図 8-3-14 (3) 予測地点詳細位置図

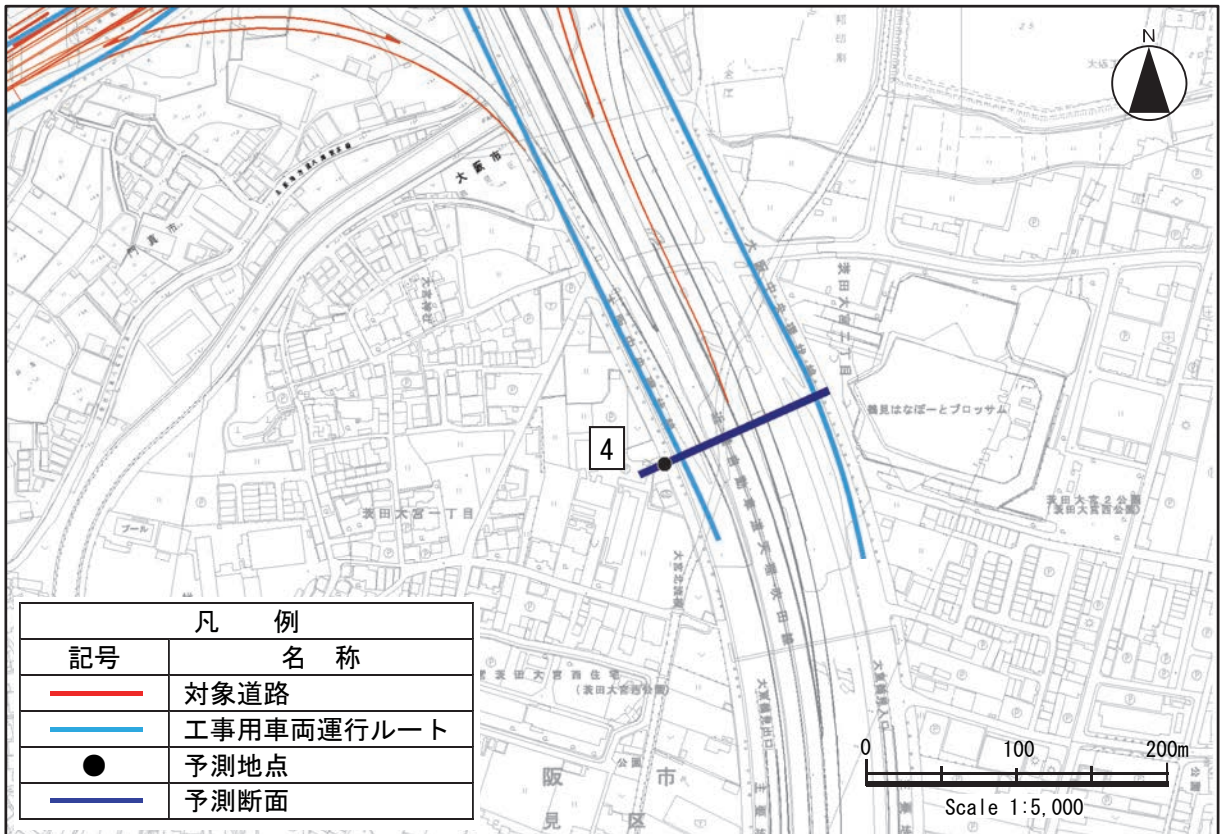


図 8-3-14 (4) 予測地点詳細位置図

⑤ 予測条件

a) 予測対象時間帯

予測対象時間帯は、「騒音に係る環境基準について」(平成10年環境庁告示第64号)に記載の昼間(6時から22時)としました。

なお、工事用車両を運行する時間帯は8時から17時(12時から13時を除きます)としました。

b) 予測断面

予測地点の断面図を図8-3-15(1)～(4)に示します。

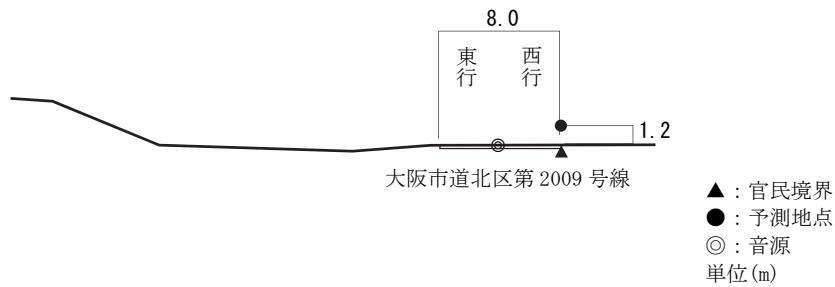


図8-3-15(1) 予測断面図(予測地点1 大阪市北区長柄西2丁目)

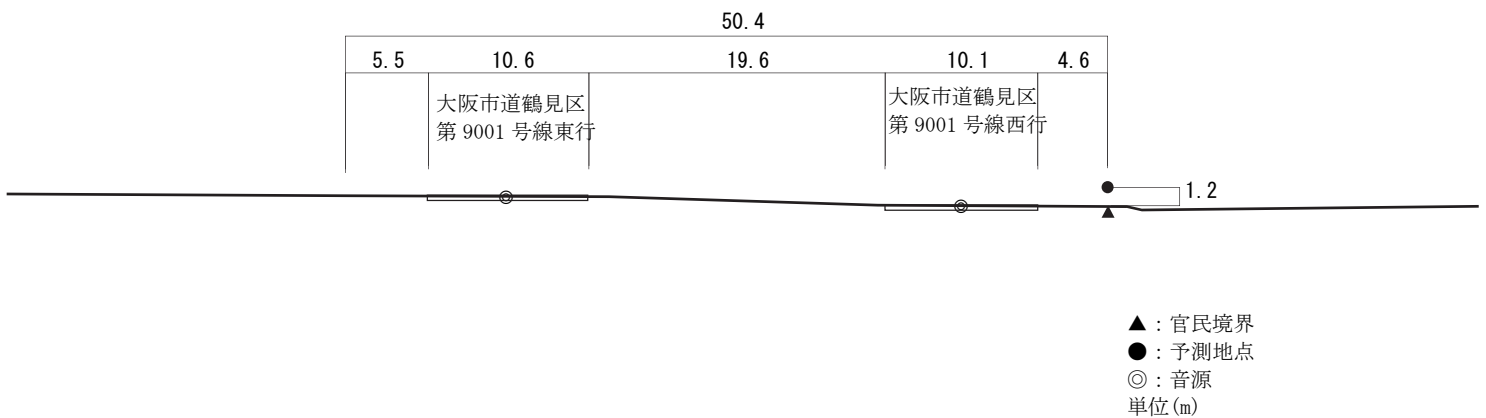


図8-3-15(2) 予測断面図(予測地点2 大阪市鶴見区諸口6丁目)

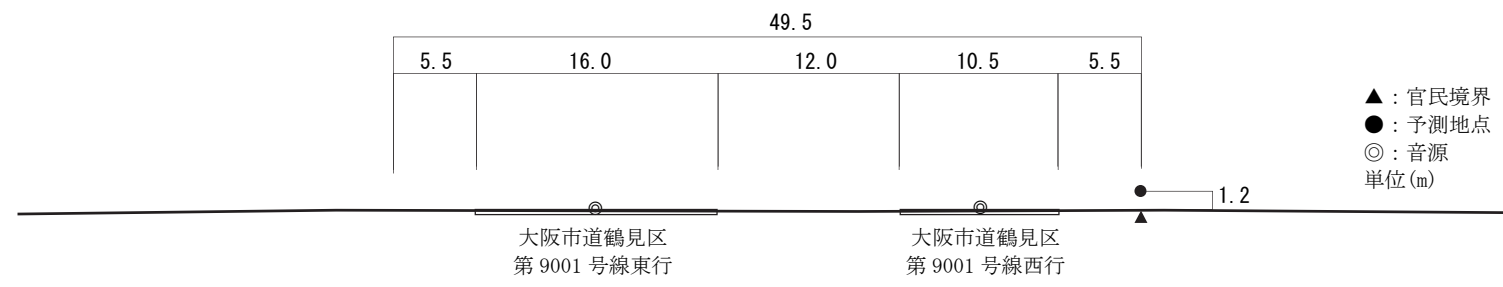
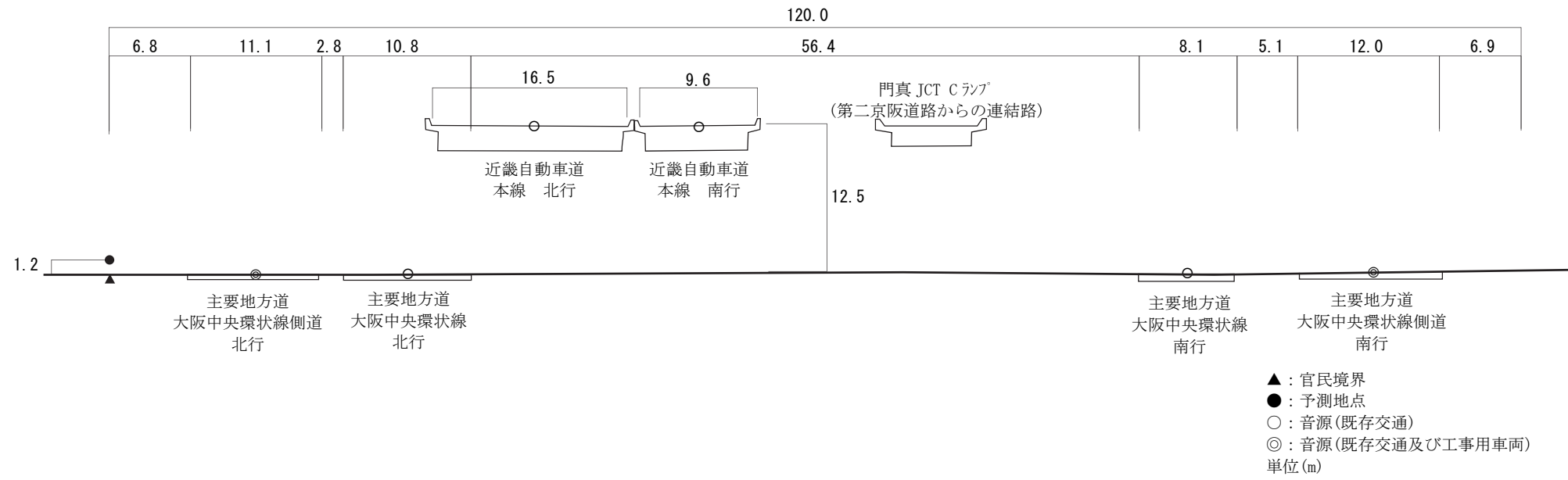


図 8-3-15(3) 予測断面図 (予測地点 3 大阪市鶴見区浜 4 丁目)



注) 門真 JCTC ランプの交通量は近畿自動車道南行の交通量と併せて近畿自動車道南行上に煙源を設定しました。

図 8-3-15(4) 予測断面図 (予測地点 4 大阪市鶴見区茨田大宮 1 丁目)

c) 交通条件

(a) 現況交通の交通条件

既存道路の現況交通量は、予測地点と類似の交通状況を有する現地調査及び既存資料調査地点の現況交通量を用いました。走行速度は各道路の規制速度としました。

予測対象時間帯における現況交通量及び走行速度を表 8-3-27 に示します。

表 8-3-27 現況交通量と走行速度

予測地域	予測地点番号	予測地点	調査地点番号	調査対象道路	現況交通量 (台/16時間)		走行速度 (km/h)
					大型車	小型車	
(仮称)豊崎 IC 周辺	1	大阪市北区 長柄西 2 丁目	①	大阪市道北区 第 2009 号線	251	3,366	30
(仮称)内環 IC 周辺	2	大阪市鶴見区 諸口 6 丁目	②	大阪市道鶴見区 第 9001 号線	3,878	24,271	50
(仮称)門真西 IC・ 門真 JCT 周辺	3	大阪市鶴見区 浜 4 丁目	②	大阪市道鶴見区 第 9001 号線	3,878	24,271	50
	4	大阪市鶴見区 茨田大宮 1 丁目	③	主要地方道大阪中央 環状線(本線)	8,161	30,291	60
				主要地方道大阪中央 環状線(側道)	10,540	38,078	50
			④	近畿自動車道	10,159	46,173	80

注) 表中の現況交通量(台/16時間)は、昼間(6時~22時)の時間帯を集計した値です。

(b) 工事用車両の交通条件

工事用車両の運行を予定している道路の交通量は、工事計画を基に設定した工事用車両日交通量を用いました。走行速度は各道路の規制速度としました。なお、工事用車両は大型車を想定しました。

工事用車両日交通量及び走行速度を表 8-3-28 に示します。

表 8-3-28 工事用車両の交通条件

予測地域	予測地点番号	予測地点	工事用車両の運行を 予定している道路	工事用車両 交通量 (台/日)	走行 速度 (km/h)
(仮称)豊崎 IC 周辺	1	大阪市北区 長柄西 2 丁目	大阪市道北区第 2009 号線	130	30
(仮称)内環 IC 周辺	2	大阪市鶴見区 諸口 6 丁目	大阪市道鶴見区第 9001 号線	590	50
(仮称)門真西 IC・ 門真 JCT 周辺	3	大阪市鶴見区 浜 4 丁目	大阪市道鶴見区第 9001 号線	590	50
	4	大阪市鶴見区 茨田大宮 1 丁目	主要地方道大阪中央環状線(側道)	590	50

注1) 工事用車両交通量は、8時~12時、13時~17時の往復台数を示します。

注2) 工事用車両は、断面ごとに工事用車両の平均日交通量が最大となる時期を対象としています。

注3) 工事用車両には、工事業者の通勤車両は含みません。

d) 音源の位置

音源の位置は、工事用車両の運行ルートの中線中央とし、道路面に配置しました。

e) 予測に用いた現況の等価騒音レベル

予測に用いた現況の等価騒音レベルは、予測地点と類似の交通状況を有する現地調査地点の調査結果を用いました。予測に用いた現況の等価騒音レベルを表 8-3-29 に示します。

表 8-3-29 予測に用いた現況の等価騒音レベル

[単位：dB]

予測地域	予測地点番号	予測地点	調査地点番号	現況値 (L_{Aeq})
(仮称)豊崎 IC 周辺	1	大阪市北区長柄東 3 丁目	①	64
(仮称)内環 IC 周辺	2	大阪市鶴見区浜 4 丁目	②	67
(仮称)門真西 IC・門真 JCT 周辺	3	大阪市鶴見区浜 4 丁目	②	67
	4	大阪市鶴見区茨田大宮 1 丁目	③	67

注) 表中の現況値は、「騒音に係る環境基準について」(平成10年環境庁告示第64号)に示された昼間(6時～22時)の値です。

(2) 予測の結果

各予測地点における予測結果を表 8-3-30 に示します。

予測の結果、工事用車両の運行に係る等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、64～67dB となります。

すべての地点において、騒音に係る環境基準を下回ると予測されます。

表 8-3-30 等価騒音レベルの現況値と予測結果

[単位：dB]

予測地域	予測地点番号	予測地点	現況値	ΔL	予測結果	基準
(仮称)豊崎 IC 周辺	1	大阪市北区長柄西 2 丁目	64	0	64	65
(仮称)内環 IC 周辺	2	大阪市鶴見区諸口 6 丁目	67	0	67	70
(仮称)門真西 IC・門真 JCT 周辺	3	大阪市鶴見区浜 4 丁目	67	0	67	70
	4	大阪市鶴見区茨田大宮 1 丁目	67	0	67	70

注1) 表中の0は、小数第1位を四捨五入し0となることを示します。

注2) 表中の基準は、「騒音に係る環境基準について」(平成10年環境庁告示第64号)に基づき、各予測地点の地域の区分等に応じて設定された基準値を示します。

3) 環境保全措置の検討

(1) 環境保全措置の検討の状況

工事用車両の運行に係る騒音に関する影響について、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として、表 8-3-31 に示すとおり、環境保全措置の検討を行いました。

表 8-3-31 環境保全措置の検討の状況

環境保全措置	実施の 適 否	適否の理由
工事用車両の分散	適	一定の期間及び地域での工事の集中を避けることにより、騒音の集中的な発生が見込まれます。
作業員に対する工事用車両の運行の指導	適	アイドリングストップの励行や法定速度の遵守等作業員に徹底させることにより、騒音の発生が低減が見込まれます。

(2) 環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容

環境保全措置としては、「工事用車両の分散」及び「作業員に対する工事用車両の運行の指導」を実施します。

環境保全措置の実施主体は事業者です。環境保全措置の実施内容等の検討結果を表 8-3-32(1)～(2)に示します。

表 8-3-32(1) 環境保全措置の検討結果

実施内容	種類	工事用車両の分散
	位置	保全対象に近接する工事実施区域周辺
保全措置の効果		工事用車両を分散させることにより、騒音の集中的な発生が抑制されます。
他の環境への影響		工事用車両を分散させることにより、大気質及び振動への影響が緩和されます。

表 8-3-32(2) 環境保全措置の検討結果

実施内容	種類	作業員に対する工事用車両の運行の指導
	位置	保全対象に近接する工事実施区域周辺
保全措置の効果		運行時の不要なエンジン稼働を避けること等により、騒音の発生が低減されます。
他の環境への影響		運行時の不要なエンジン稼働を避けること等により、大気質及び振動への影響が緩和されます。

4) 評価

(1) 評価の手法

① 回避又は低減に係る評価

工事用車両の運行に係る騒音の評価は、事業の実施による影響が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより行いました。

② 基準又は目標との整合性の検討

予測により求めた工事用車両の運行に係る騒音の結果について、表 8-3-33 に示す基準又は目標との整合が図られているかどうかについて評価を行いました。

表 8-3-33 整合を図る基準又は目標

項目	整合を図る基準又は目標	基準		
		地域の区分	時間区分	基準値
等価騒音レベル (L_{Aeq})	「騒音に係る環境基準について」(平成 10 年環境庁告示第 64 号)	幹線交通を担う道路に近接する空間	昼間	70dB 以下
		B 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及び C 地域のうち車線を有する道路に面する地域の基準値	昼間	65dB 以下
	大阪府環境保全目標	「騒音に係る環境基準について」(平成 10 年環境庁告示第 64 号) に同じ		

注 1) B 地域とは、主として住居の用に供される地域です。

注 2) C 地域とは、相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域です。

注 3) 表中の「昼間」の時間区分は、「騒音に係る環境基準について」に示された昼間(6 時～22 時)を示します。

(2) 評価の結果

① 回避又は低減に係る評価

工事用車両の運行ルートは、高速道路及び対象道路の敷地内を極力利用し、一般道路の利用を極力避けることにより、住居等の近傍の通過を可能な限り避けた計画としています。

さらに、環境保全措置として、表 8-3-32(1)～(2)に示す「工事用車両の分散」及び「作業員に対する工事用車両の運行の指導」を実施します。

これらのことから、工事用車両の運行に係る騒音に関する影響は、事業者により実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減されていると評価します。

② 基準又は目標との整合性の検討

整合を図る基準又は目標との整合性に係る評価結果を表 8-3-34 に示します。

各予測地点における工事用車両の運行に係る騒音の予測結果 (L_{Aeq}) は 64～67dB となり、表 8-3-33 に示す基準又は目標との整合が図られていると評価します。

表 8-3-34 整合を図る基準又は目標との整合性に係る評価結果

予測地域	予測地点番号	予測地点	現況値 (dB)	予測結果 (dB)	基準又は目標 (dB)	基準又は目標との整合状況
(仮称)豊崎 IC 周辺	1	大阪市北区 長柄西 2 丁目	64	64	65	○
(仮称)内環 IC 周辺	2	大阪市鶴見区 諸口 6 丁目	67	67	70	○
(仮称)門真西 IC・門真 JCT 周辺	3	大阪市鶴見区 浜 4 丁目	67	67	70	○
	4	大阪市鶴見区 茨田大宮 1 丁目	67	67	70	○

注) 表中の基準又は目標は、「騒音に係る環境基準について」(平成10年環境庁告示第64号)に基づき、各予測地点の地域の区分等に応じて設定された基準値を示します。