

4.2 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る振動

1) 調査

(1) 調査の手法

① 調査した情報

a) 振動の状況

振動レベルの80%レンジの上端値 (L_{10}) 及び交通量を調査しました。

b) 地盤の状況

地盤種別を調査しました。

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) 振動の状況

「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)に規定された振動の測定方法(JIS Z 8735)により行いました。測定は24時間連続して行いました。調査に使用した機器を表8-4-16に示します。

表 8-4-16 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
振動レベルの80%レンジの上端値 (L_{10})	「JIS C 1510」に定められた振動レベル計	リオン(株) VM-53A	測定周波数範囲：1～80Hz 測定範囲：25～120dB

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。

既存資料を表8-4-17に示します。

表 8-4-17 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

b) 地盤の状況

「第8章 第4節 4.1 建設機械の稼働に係る振動」の地盤の状況の調査手法と同様としました。

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、振動の伝搬の特性を踏まえて、振動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 8-4-18、表 8-4-19 及び図 8-4-6 に示します。なお、図 8-4-6 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、振動の伝搬の特性を踏まえて、調査地域における振動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振動及び地盤の状況が得られる地点としました。振動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 8-4-18、表 8-4-19、図 8-4-6 及び図 8-4-7(1)～(2)に、振動レベルの調査地点の横断図を図 8-4-8(1)～(3)に示します。

表 8-4-18 調査地域及び調査地点(振動レベルの 80%レンジの上端値(L_{10})、地盤の状況)

調査区分	調査地域	調査地点 番号	調査地点	用途地域	調査対象道路
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	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	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				

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。

表 8-4-19 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、振動が 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 8-4-20 及び表 8-4-21 に示します。なお、調査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 8-4-20 調査期間（振動レベルの 80%レンジの上端値（ L_{10} ）、地盤の状況）

調査区分	調査項目	調査期間
現地調査 現地踏査	振動の状況 (振動レベルの 80%レンジの上端値 (L_{10})) 地盤の状況	<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

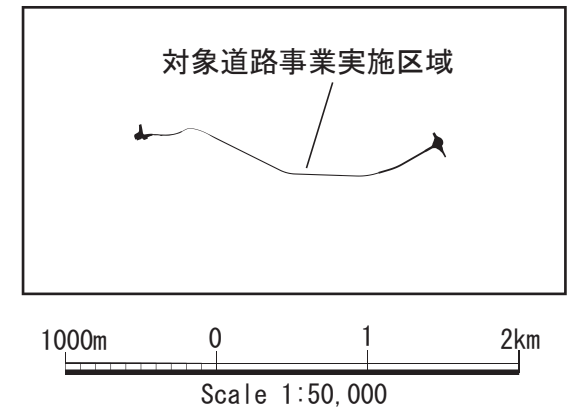
表 8-4-21 調査期間（交通量）

調査区分	調査項目	調査期間
現地調査	振動の状況 (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	振動	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8-4-6 振動及び交通量の調査地域・調査地点位置図

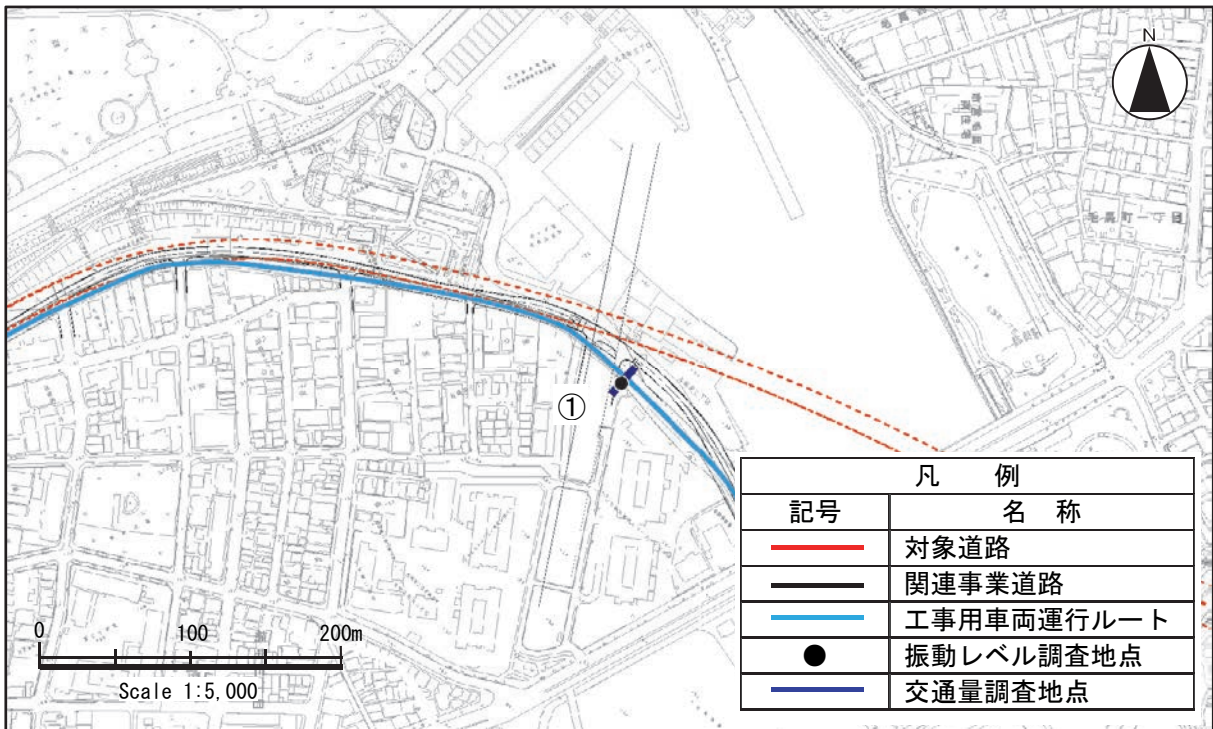


図 8-4-7(1) 調査地点詳細位置図

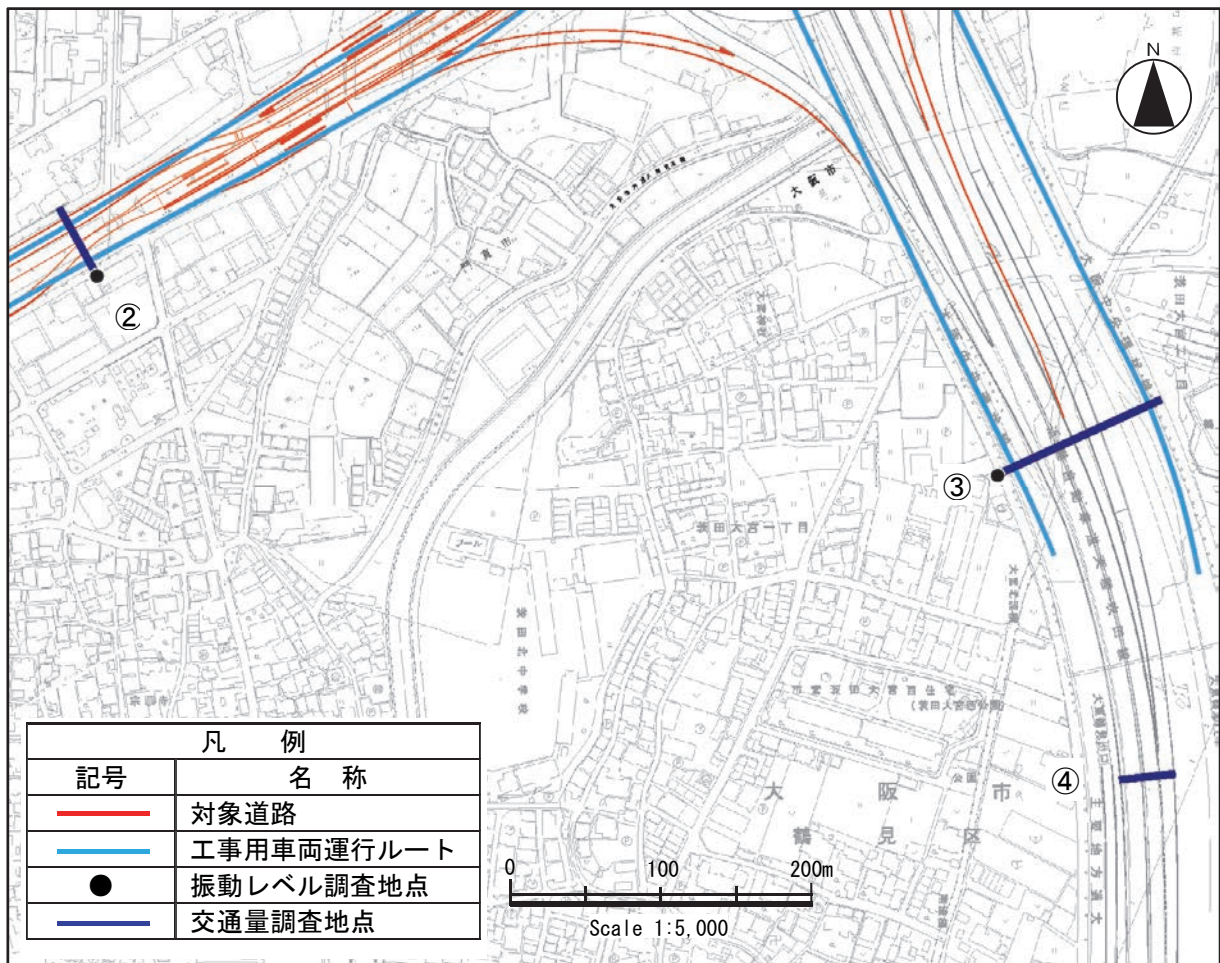


図 8-4-7(2) 調査地点詳細位置図

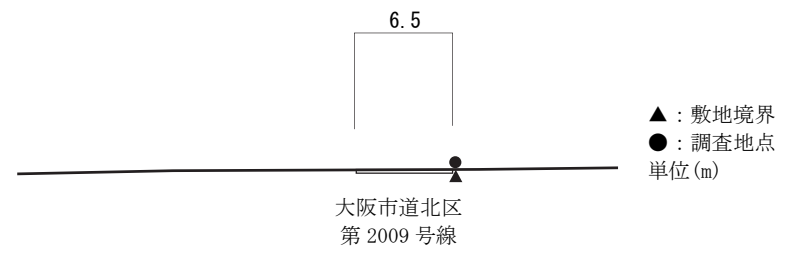


図 8-4-8(1) 振動調査地点横断面図 (調査地点① 大阪市北区長柄東3丁目)

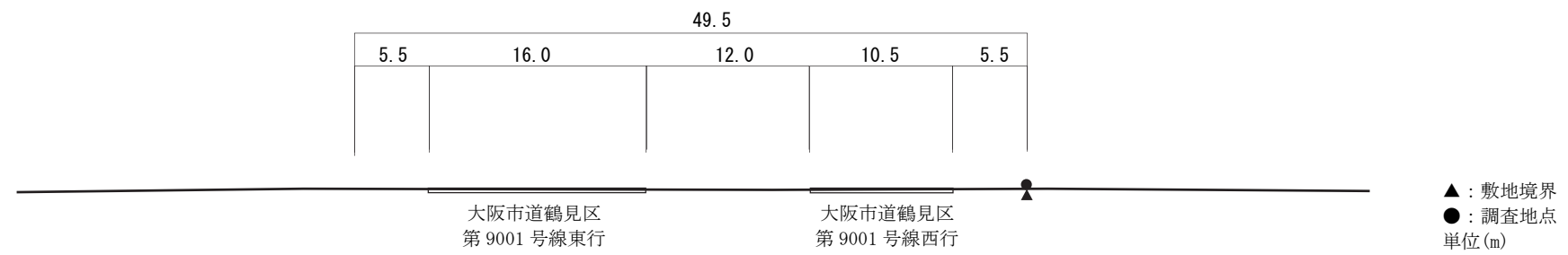


図 8-4-8(2) 振動調査地点横断面図 (調査地点② 大阪市鶴見区浜4丁目)

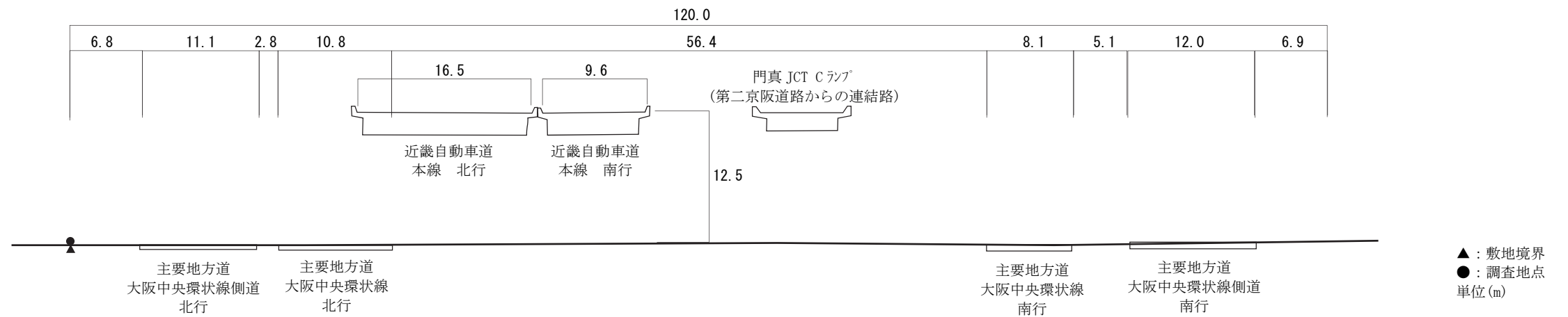


図 8-4-8(3) 振動調査地点横断面図 (調査地点③ 大阪市鶴見区茨田大宮1丁目)

(2) 調査の結果

① 振動の状況

振動の状況を表 8-4-22 に示します。調査地点における振動レベルの 80%レンジ上端値 (L_{10}) は、昼間で 37~45dB、夜間で 30~44dB の範囲にあります。

表 8-4-22 振動レベルの 80%レンジ上端値の調査結果

[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_{10})		要請限度	
				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	39	30	70	65
(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	37	30	65	60
(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	45	44	65	60

注1) 表中の調査結果は、「振動規制法施行規則別表第2備考1及び2に基づく区域及び時間」(昭和61年大阪市告示第253号)に示された昼間(6時~21時)、夜間(21時~6時)の時間区分別平均値を示します。

注2) 要請限度とは、「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)第十二条に基づく道路交通振動の限度のことを示します。

調査地点における交通量の調査結果を表 8-4-23 に示します。

表 8-4-23 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	34,208
			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 地盤の状況

地盤の状況を表 8-4-24 に示します。

表 8-4-24 地盤の状況の調査結果

調査地域	調査地点 番号	調査地点	地盤の状況
(仮称)豊崎 IC 周辺	①	大阪市北区長柄東 3 丁目	未固結地盤
(仮称)内環 IC 周辺	②	大阪市鶴見区浜 4 丁目	未固結地盤
(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	未固結地盤

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振動の予測は、旧建設省土木研究所の提案式を用い、既存道路の現況の振動レベルに工事用車両の上乗せによる振動レベルの増加分を考慮した振動レベルの80%レンジ上端値 (L_{10}) を求めることにより行いました。

予測手順を図 8-4-9 に示します。

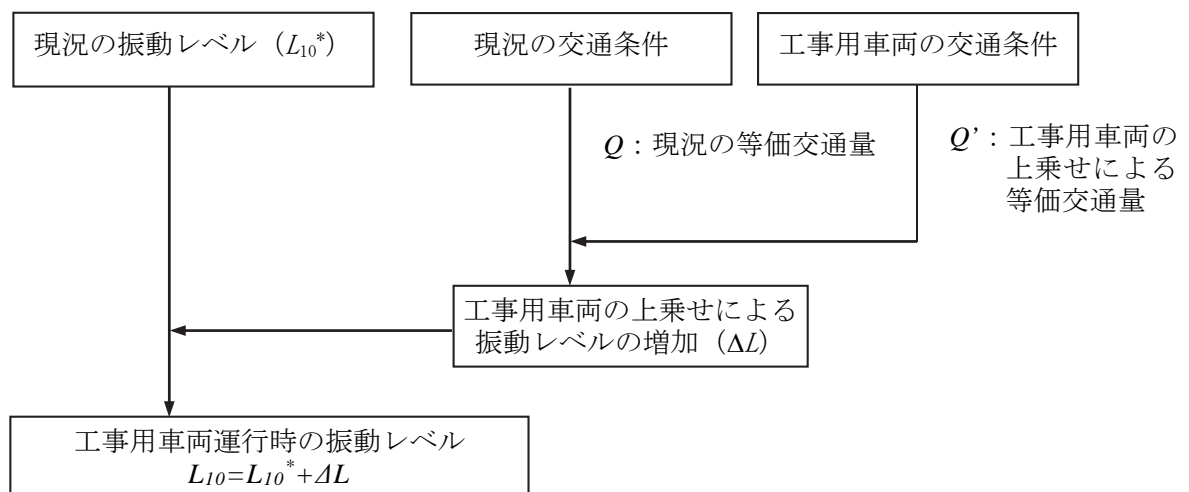


図 8-4-9 工事用車両の運行に係る振動の予測手順

予測式は、下記に示す旧建設省土木研究所の提案式を用いました。

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

ここで、

$$\Delta L=a\cdot\log_{10}(\log_{10}Q')-a\cdot\log_{10}(\log_{10}Q)$$

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 (現地調査結果) (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 車線あたりの等価交通量 (台/500 秒/車線)

$$= \frac{500}{3,600} \times \frac{1}{M} \times \{N_L + K(N_H + N_{HC})\}$$

Q : 現況の 500 秒間の 1 車線あたりの等価交通量 (台/500 秒/車線)

N_L : 現況の小型車類時間交通量 (台/時)

N_H : 現況の大型車類時間交通量 (台/時)

N_{HC} : 工事用車両台数 (台/時)

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

($100 < V \leq 140 \text{ km/h}$ のとき 14、 $V \leq 100 \text{ km/h}$ のとき 13)

V : 走行速度 (km/h)

a : 定数 ($a=47$)

② 予測地域

予測地域は、振動の伝搬の特性を踏まえて、工事用車両の運行に係る振動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 8-4-25 及び図 8-4-10 に示します。

③ 予測地点

予測地点は、振動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振動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としました。

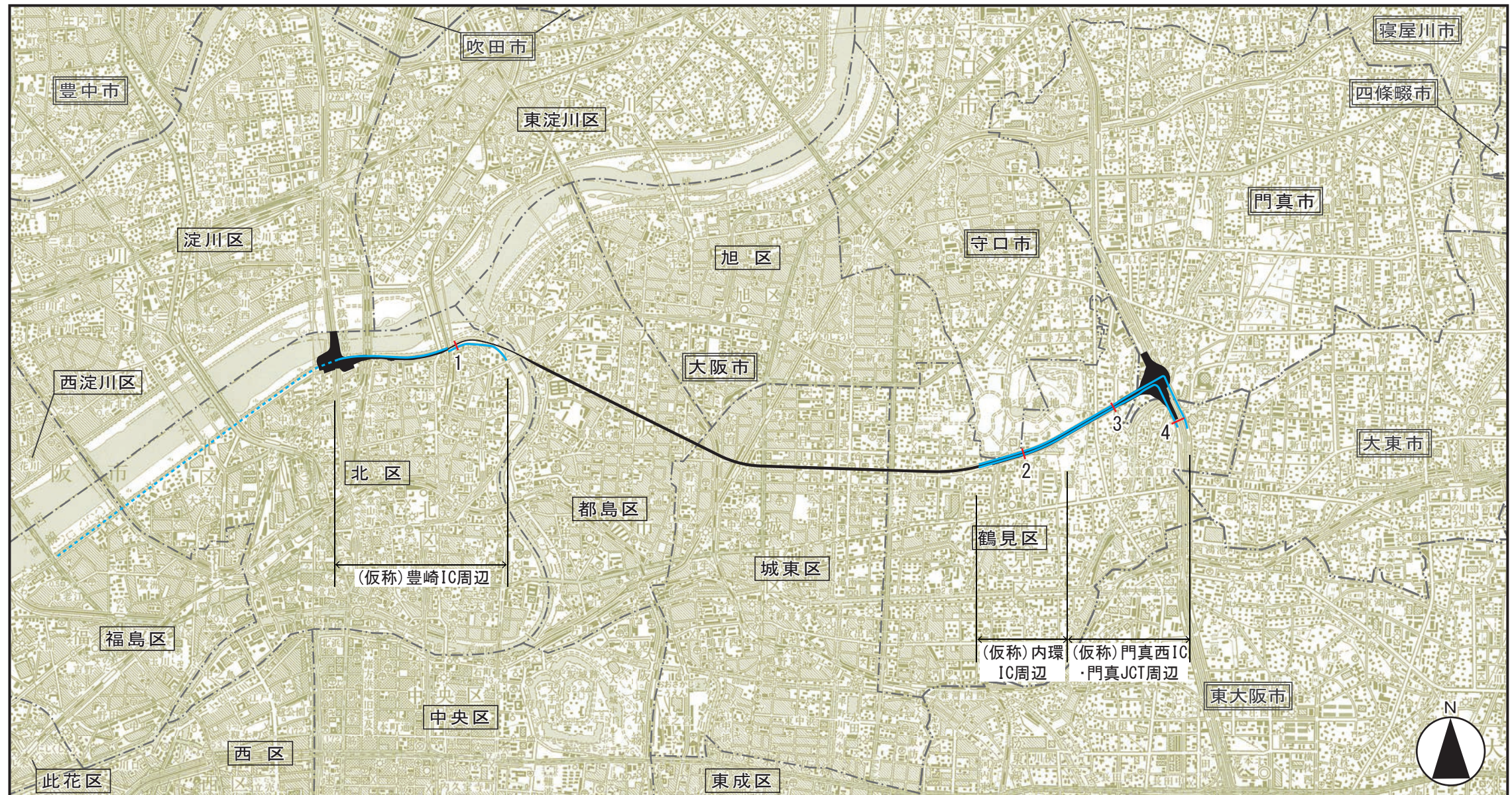
予測地点を表 8-4-25、図 8-4-10 及び図 8-4-11(1)～(4) に示します。

表 8-4-25 予測地域及び予測地点

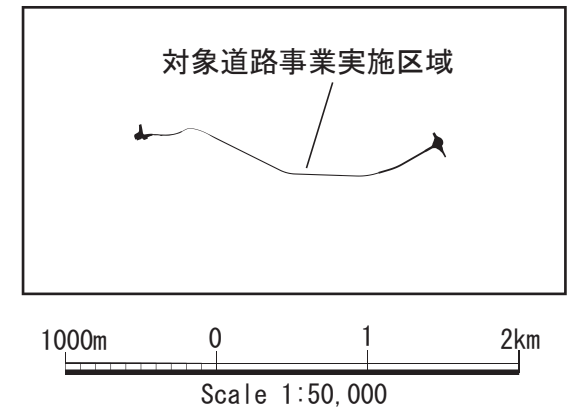
予測地域	予測地点番号	予測地点	用途地域	工事用車両の運行を予定している道路
(仮称) 豊崎 IC 周辺	1	大阪市北区 長柄西 2 丁目	準工業地域	大阪市道北区第 2009 号線
(仮称) 内環 IC 周辺	2	大阪市鶴見区 諸口 6 丁目	準住居地域	大阪市道鶴見区第 9001 号線
(仮称) 門真西 IC・門真 JCT 周辺	3	大阪市鶴見区 浜 4 丁目	準住居地域	大阪市道鶴見区第 9001 号線
	4	大阪市鶴見区 茨田大宮 1 丁目	準住居地域	主要地方道大阪中央環状線

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測される時期(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8-4-10 振動予測地域・予測地点位置図

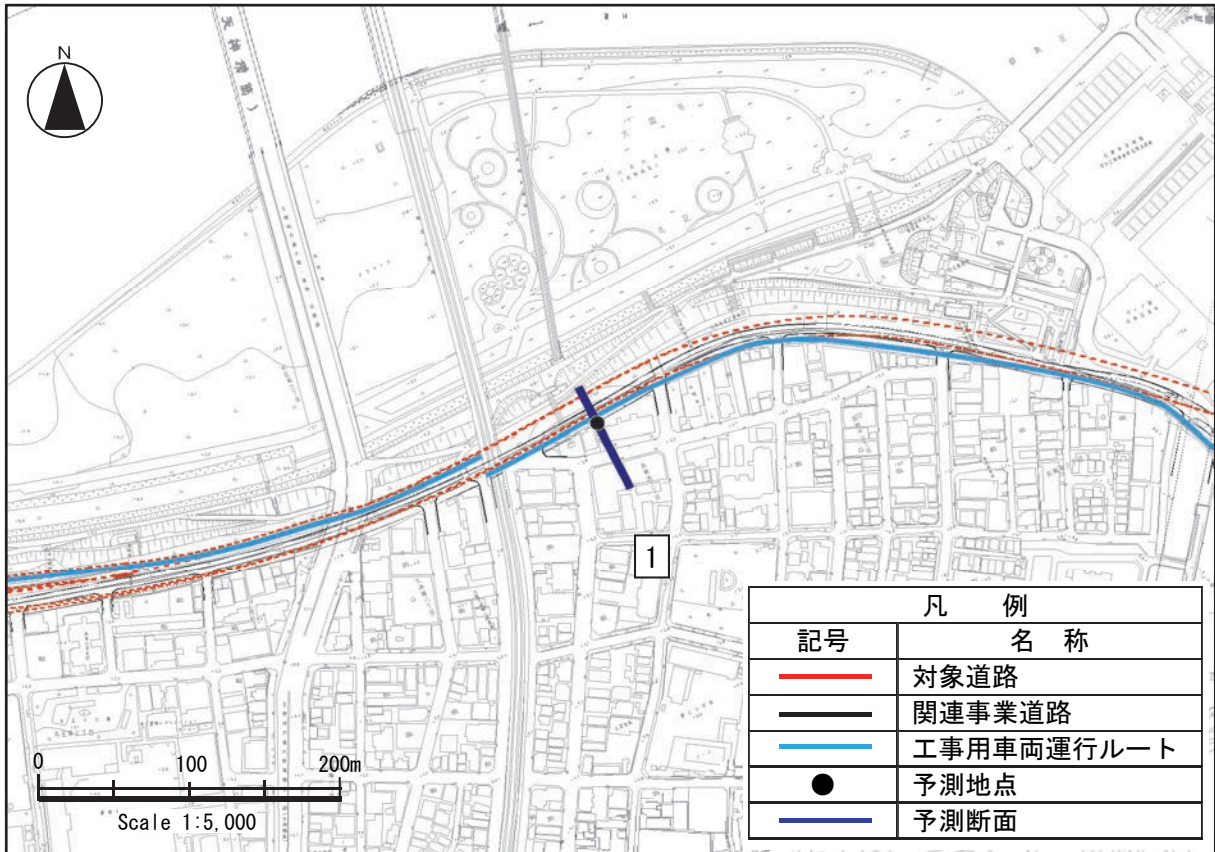


図 8-4-11 (1) 予測地点詳細位置図

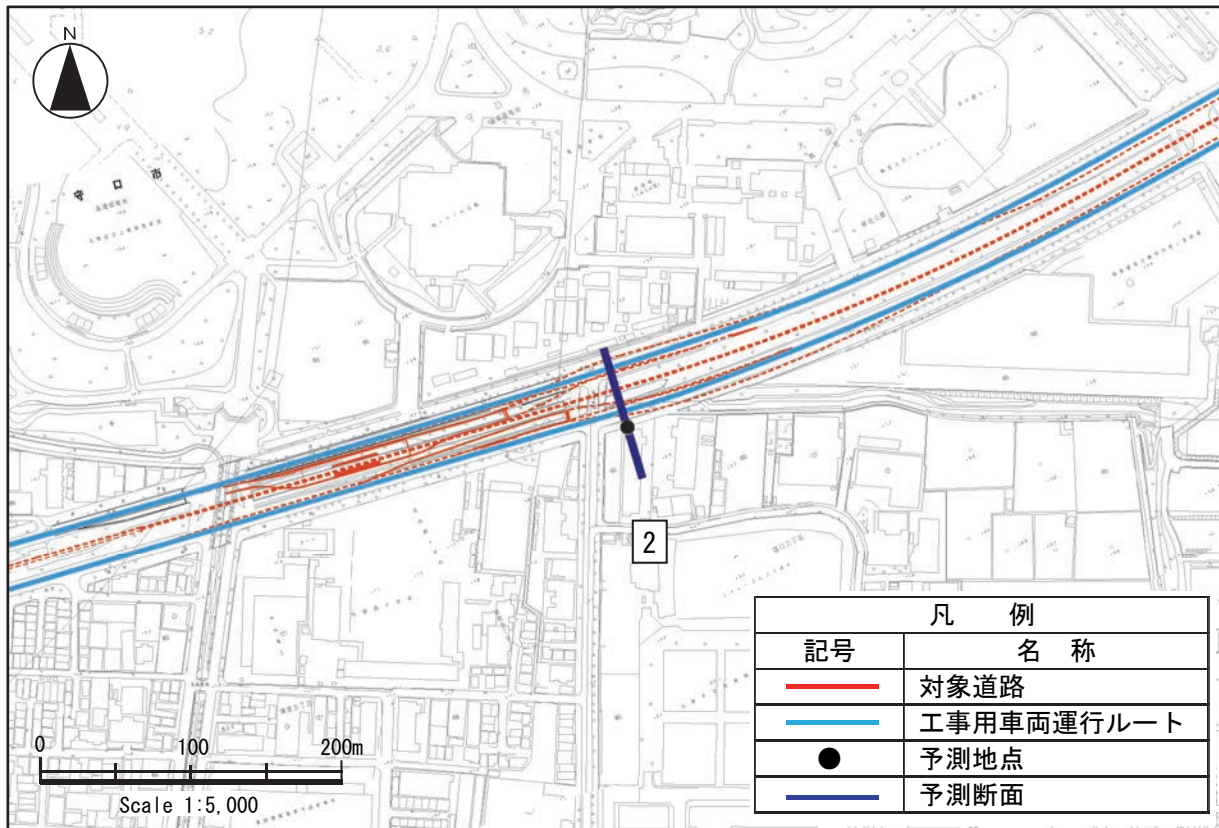


図 8-4-11 (2) 予測地点詳細位置図

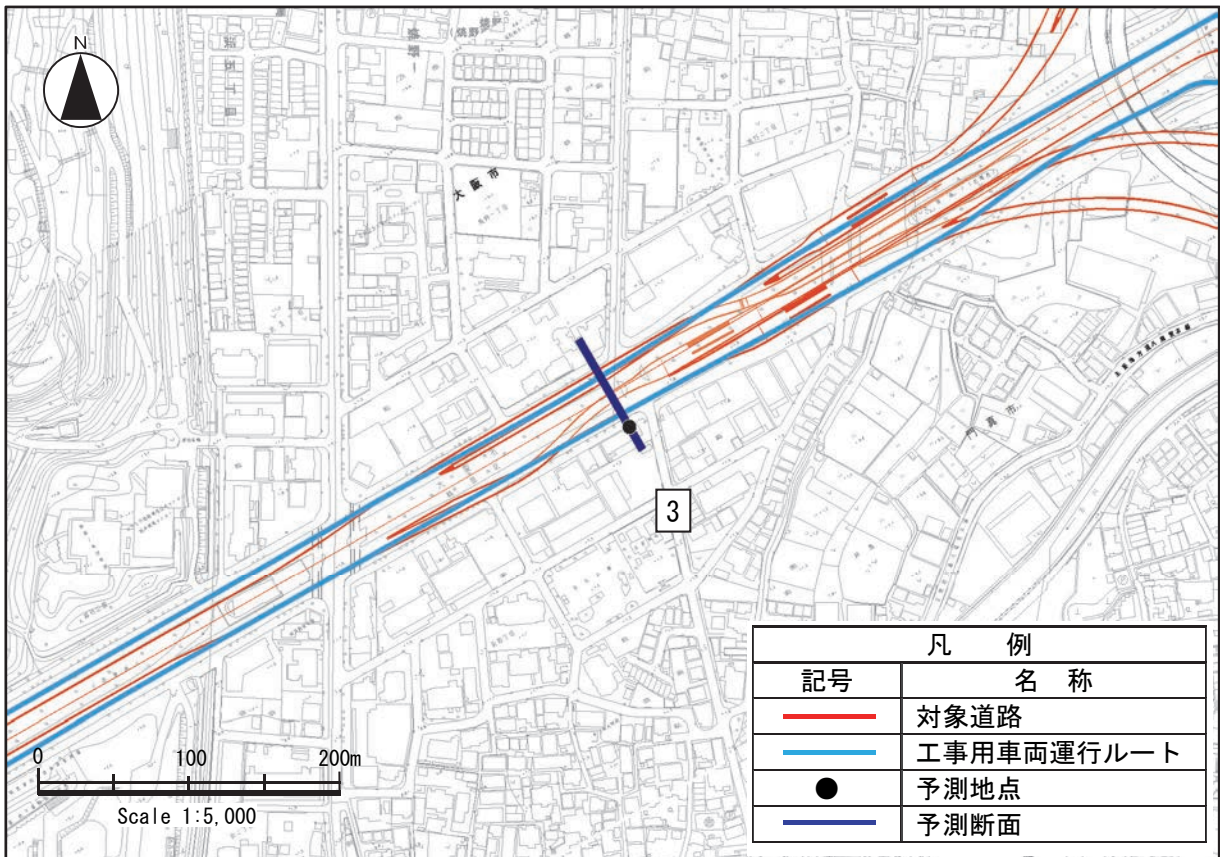


図 8-4-11 (3) 予測地点詳細位置図

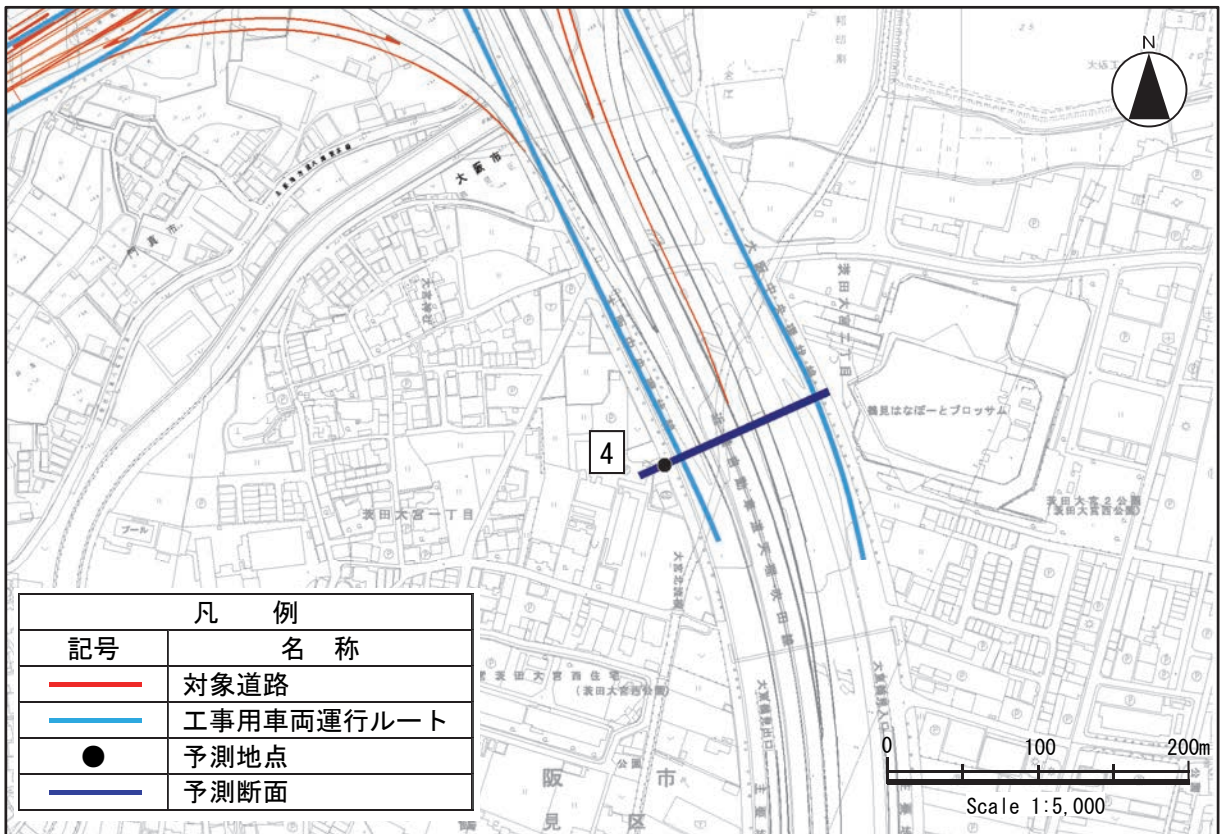


図 8-4-11 (4) 予測地点詳細位置図

⑤ 予測条件

a) 予測対象時間帯

予測対象時間帯は、「振動規制法施行規則別表第2備考1及び2に基づく区域及び時間」（昭和61年大阪市告示第253号）規定に基づく時間の区分の昼間6時から21時のうち、工事用車両を運行する時間帯である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8-4-12(1)～(4)に示します。

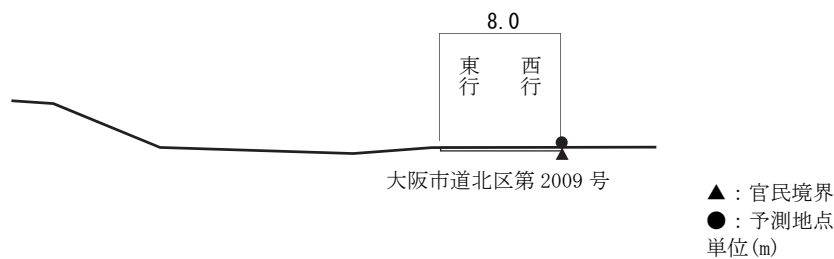


図 8-4-12(1) 予測断面図（予測地点 1 大阪市北区長柄西 2 丁目）

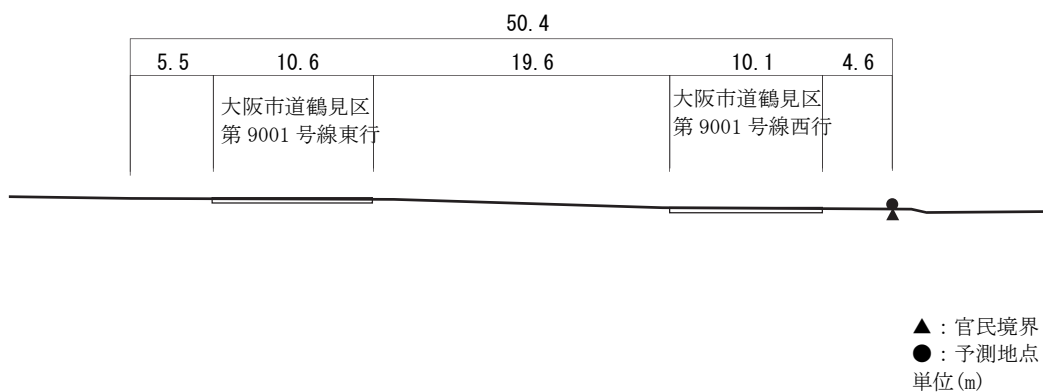


図 8-4-12(2) 予測断面図（予測地点 2 大阪市鶴見区諸口 6 丁目）

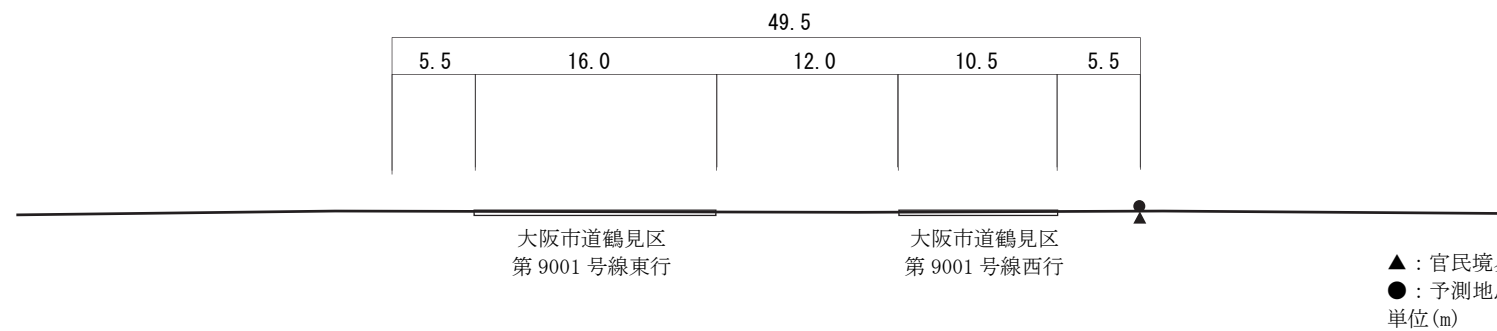


図 8-4-12(3) 予測断面図 (予測地点 3 大阪市鶴見区浜 4 丁目)

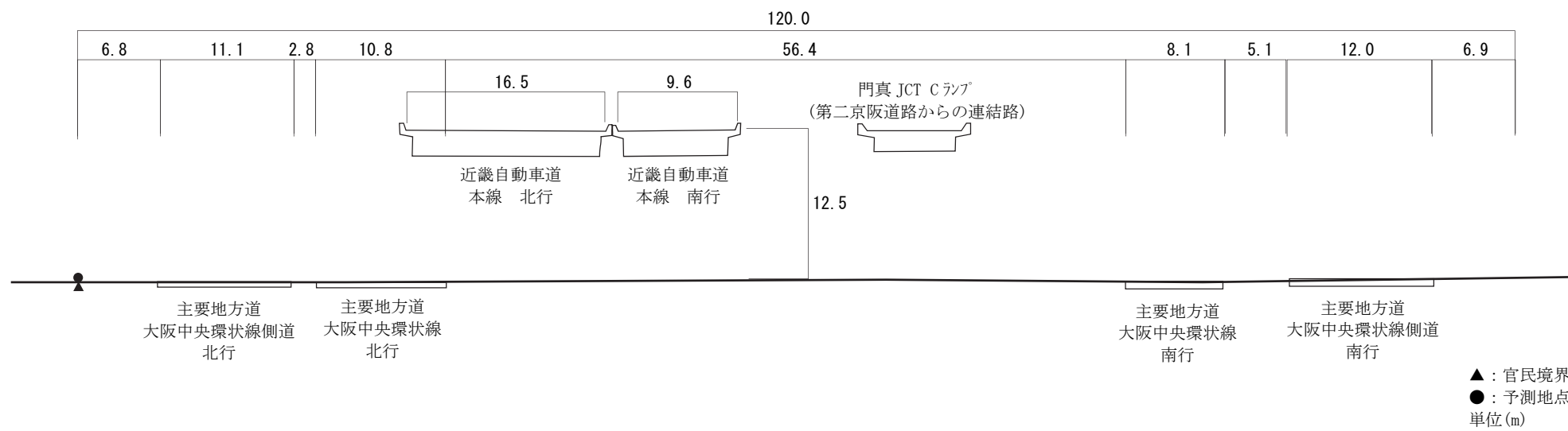


図 8-4-12(4) 予測断面図 (予測地点 4 大阪市鶴見区茨田大宮 1 丁目)

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。

現況交通量及び走行速度を表 8-4-26 に示します。

表 8-4-26 現況交通の交通条件

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/15時間)		現況交通量 (台/時)		走行速度 (km/h)
					大型車	小型車	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	247	3,286	21	255	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	3,808	23,383	373	1,542	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	3,808	23,383	373	1,542	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)	7,928	28,999	576	1,871	60
				主要地方道大阪中央環状線(側道)	10,269	36,579	628	2,313	50
④	近畿自動車道	9,795	45,019	676	2,448	80			

注1) 表中の現況交通量(台/15時間)は、「振動規制法施行規則別表第2備考1及び2に基づく区域及び時間」(昭和61年大阪市告示第253号)規定に基づく時間の区分の昼間6時から21時における交通量を示します。

注2) 表中の現況交通量(台/時)は、予測対象時間帯のうち予測の結果振動レベルが最大となる時間帯における時間交通量を示します。

(b) 工事中車両の交通条件

工事中車両の運行を予定している道路の時間交通量は、工事計画を基に設定した工事中車両日交通量を、工事中車両を運行する時間帯の8時間で除して設定しました。走行速度は各道路の規制速度としました。なお、工事中車両は大型車を想定しました。

工事中車両台数及び走行速度を表 8-4-27 に示します。

表 8-4-27 工事中車両の交通条件

予測地域	予測地点番号	予測地点	工事中車両の運行を 予定している道路	工事中車両台数		走行速度 (km/h)
				日交通量 (台/日)	時間交通量 (台/時)	
(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	17	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	74	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	74	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	74	50

注1) 工事中車両の日交通量は、8時～12時、13時～17時の往復台数を示します。

注2) 工事中車両の時間交通量は、日交通量を8時間で除した値を整数に切り上げました。

注3) 工事中車両は、断面ごとに工事中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4) 工事中車両には、工事業者の通勤車両は含みません。

d) 予測に用いた現況の振動レベル

予測に用いた現況の振動レベルは、予測地点と類似の交通状況及び地盤状況を有する現地調査地点の調査結果を用いました。予測地点1及び予測地点2は、調査地点①及び調査地点②と離隔がありますが、「表層地質図 大阪西北部・大阪東北部」(昭和53年3月、大阪府) (「第4章 第1節 1.4 地形及び地質の状況 2) 地質の区分及び分布状況」) に示す図4-1-10) によれば表層地質が「砂」又は「泥」の未固結地盤であり、表8-4-24に示す調査地点①及び調査地点②における地盤の状況と一致します。予測に用いた現況の振動レベルを表8-4-28に示します。

表8-4-28 予測に用いた現況の振動レベル (L_{10})

[単位: dB]

予測地域	予測地点番号	調査地点	調査地点番号	現況値 (L_{10})
(仮称) 豊崎 IC 周辺	1	大阪市北区 長柄東3丁目	①	41
(仮称) 内環 IC 周辺	2	大阪市鶴見区 浜4丁目	②	40
(仮称) 門真西 IC ・門真 JCT 周辺	3	大阪市鶴見区 浜4丁目	②	40
	4	大阪市鶴見区 茨田大宮1丁目	③	47

注) 表中の現況値は、予測対象時間帯における振動レベルを示します。

(2) 予測の結果

予測対象時間帯のうち振動レベルが最も高い時間帯の値を表8-4-29に示します。

予測の結果、工事用車両の運行に係る振動レベル (L_{10}) は、41~47dB となります。

すべての地点において、予測結果は、「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号) 第12条に基づく道路交通振動の限度 (65dB 又は 70dB) 以下になると予測されます。

表8-4-29 振動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 (L_{10})	基準
(仮称) 豊崎 IC 周辺	1	大阪市北区 長柄西2丁目	41	2	43	70
(仮称) 内環 IC 周辺	2	大阪市鶴見区 諸口6丁目	40	1	41	65
(仮称) 門真西 IC・門真 JCT 周辺	3	大阪市鶴見区 浜4丁目	40	1	41	65
	4	大阪市鶴見区 茨田大宮1丁目	47	0	47	65

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、「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号) 第12条に基づき、各予測地点の区域の区分に応じて設定された要請限度を示します。

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振動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 8-4-30 に示すとおり、環境保全措置の検討を行いました。

表 8-4-30 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、振動の集中的な発生が抑制が見込まれます。
作業員に対する工事用車両の運行の指導	適	法定速度の遵守等を作業員に徹底させることにより、振動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 8-4-31(1)～(2)に示します。

表 8-4-31(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实施区域周辺
保全措置の効果	工事用車両を分散させることにより、振動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、大気質及び騒音への影響が緩和されます。	

表 8-4-31(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实施区域周辺
保全措置の効果	法定速度の遵守等を作業員に徹底させ、運行時の不要なエンジン稼働を避けること等により、振動の発生が低減されます。	
他の環境への影響	法定速度の遵守等を作業員に徹底させ、運行時の不要なエンジン稼働を避けること等により、大気質及び騒音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振動の評価は、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振動の結果について、表 8-4-32 に示す基準又は目標と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 8-4-32 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
振動レベルの80%レンジの上端値 (L_{10})	「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)第十二条に基づく道路交通振動の限度	第1種区域	昼間	65 デシベル以下
		第2種区域	昼間	70 デシベル以下

注1) 第1種区域とは、良好な住居の環境を保全するため、静穏の保持を必要とする区域及び住居のように供されているため、静穏の保持を必要とする区域です。

注2) 第2種区域とは、住居の用に併せて商業、工業等の用に供される区域であって、その区域内の住民の生活環境を保全するため、振動の発生を防止する必要がある区域及び主として工業等の用に供される区域であって、その区域内の住民の生活環境を悪化させないため、著しい振動の発生を防止する必要がある区域です。

注3) 表中の時間区分は、「振動規制法施行規則別表第2備考1及び2に基づく区域及び時間」(昭和61年大阪市告示第253号)に示された昼間(6時~21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 8-4-31 (1)～(2)に示す「工事用車両の分散」及び「作業者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振動に関する影響は、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 8-4-33 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振動の予測結果 (L_{10}) は 41～47dB となり、表 8-4-32 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 8-4-33 整合を図る基準又は目標との整合性に係る評価結果

[単位：dB]

予測地域	予測地点番号	予測地点	現況値	予測結果 (L_{10})	基準又は目標	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	41	43	70	○
(仮称) 内環 IC 周辺	2	大阪市鶴見区 諸口 6 丁目	40	41	65	○
(仮称) 門真西 IC・門真 JCT 周辺	3	大阪市鶴見区 浜 4 丁目	40	41	65	○
	4	大阪市鶴見区 茨田大宮 1 丁目	47	47	65	○

注1) 表中の予測結果は、「振動規制法施行規則別表第2備考1及び2に基づく区域及び時間」(昭和61年大阪市告示第253号)に示された昼間6時から21時のうち、予測の結果振動レベルが最も高い時間帯の値です。

注2) 表中の現況値は、予測結果を示した時間帯の値です。

注3) 表中の基準又は目標は、「振動規制法施行規則」(昭和51年総理府令第58号)第12条に基づき、各予測地点の区域の区分に応じて設定された要請限度を示します。