

4.3 振動

自動車交通の発生に伴う振動の影響を把握するために道路交通の状況、環境の保全のための措置の実施状況の調査を実施した。

4.3.1 自動車交通の発生に伴う振動の影響

1) 調査項目

- (1) 道路交通の状況（自動車交通量）
- (2) 環境の保全のための措置の実施状況

2) 調査地点・地域

道路交通の状況の調査地点は図 4.3-1 に示すとおり、6 地点とした。

また、環境の保全のための措置の実施状況の調査地域は、計画地内とした。

3) 調査期間

道路交通の状況の調査期間は表 4.3-1 に示すとおり、令和 6 年 10 月 21 日（月）12：00 から 10 月 22 日（火）12：00 とした。

表 4.3-1 調査期間

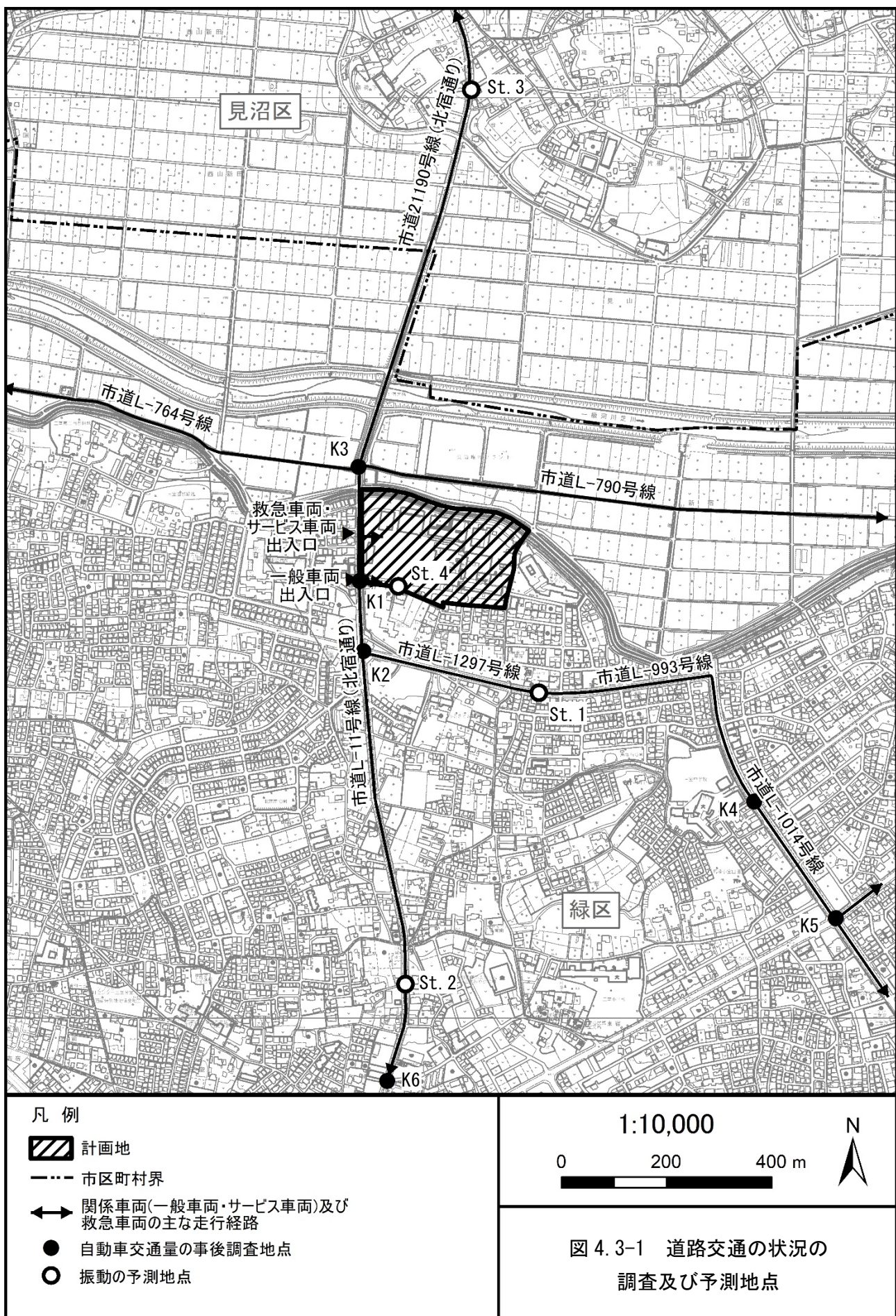
調査項目	調査期間
道路交通の状況	令和 6 年 10 月 21 日（月）12：00～10 月 22 日（火）12：00
環境の保全のための措置の実施状況	供用開始後、適宜実施した。

4) 調査方法

調査方法は、表 4.3-2 に示すとおりである。

表 4.3-2 調査方法

調査項目	調査方法
道路交通の状況	ハンドカウンターを用いて走行台数を方向別、時間帯別及び車種別に記録する方法とした。
環境の保全のための措置の実施状況	写真撮影等による現地確認及び関係資料の整理による方法とした。



5) 調査結果

(1) 道路交通の状況（自動車交通量）

交通量の調査結果は表 4.3-3 に示すとおりである。

交通量は評価書において、図 4.3-1 に示す 4 地点で予測されている。事後調査においては、調査地点 K1～K6 の交通量から St.1～St.4 における交通量を推計した（推計方法については巻末資料を参照）。

予測地点における交通量は、大型車は 585～1,421 台/日であり、小型車は 2,997～9,581 台/日であった。

交通量は表 4.3-4 に示す予測条件（供用後の将来交通量）に比べ、St.1 では事後調査結果が上回っていたが、St.3 では同程度、St.2 及び St.4 では下回っていた。

表 4.3-3 交通量の調査結果（事後調査）

予測地点	車種別交通量※		
	大型車	小型車	合計
St.1	585	7,164	7,748
St.2	1,421	9,581	11,002
St.3	775	7,578	8,353
St.4	873	2,997	3,870

※最寄りの調査地点から予測地点の交通量を推計した。St.1 については K2 及び K4 の平均を、St.2 については K6 を、St.3 については K3 を、St.4 については K1 を採用した。推計方法の詳細は巻末資料に記載した。

表 4.3-4 供用後の将来交通量（評価書）

予測地点	車種別交通量		
	大型車	小型車	合計
St.1	469	5,142	5,611
St.2	1,486	11,050	12,536
St.3	751	7,191	7,942
St.4	1,095	3,945	5,040

(2) 環境の保全のための措置の実施状況

供用後における環境の保全のための措置の実施状況について、表 4.3-5 に示した。

表 4.3-5 供用後における環境の保全のための措置の実施状況

影 響	検討の 視点	評価書に記載した環境の 保全のための措置	環境の保全のための措置の実施状況
振動の 発生	発生源 対策	・ 駐車場を利用する車両 については、アイドリ ングストップの励行を 徹底する。	・ 駐車場内にアイドリングストップの看板を設 置し、駐車場を利用する車両に対して励行を 徹底している（図 4.3-2）。 ・ 写真 1～2 は、駐車場内に設置されているアイ ドリングストップ等の看板の設置状況。
		・ 病院が管理する関連車 両の不必要な空ぶかし は行わない。	・ 指導により、関連車両の不要な空ぶかしは行 わないように徹底を図っている（図 4.3-2）。 ・ 写真 3 は、病院が管理する関連車両に対する 空ぶかし等の指導状況。
		・ 病院が管理する関連車 両の整備、点検を徹底 する。	・ 点検表を用いて、車両の整備・点検の徹底を 図っている（図 4.3-2）。 ・ 資料 1 は車両の日常点検表。
		・ 駐車場を利用する車両 に対し、アイドリング ストップの周知を徹底 する。	・ 駐車場内にアイドリングストップの看板を設 置し、駐車場を利用する車両に対して周知し ている（図 4.3-2）。 ・ 写真 1～2 は、駐車場内に設置されているアイ ドリングストップ等の看板の設置状況。

写真1:アイドリングストップ等の周知状況

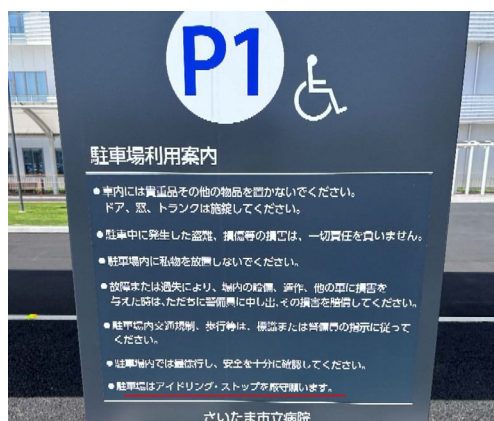


写真2：アイドリングストップ等の周知状況



写真3：空ぶかし等の指導状況



資料 1：車両の日常点検表

日常点検表(年 月)

使用車両名		登録番号		判 定		異常なしの場合		異常ありの場合		車両管理者等	
						○		×			

点検箇所	点検内容	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1 タイヤ	タイヤの空気圧が適当であること (タイヤ接地部のうみ等で判断)																															
	亀裂及び隆起がないこと																															
2 ブレーキ	異状な摩擦がないこと																															
	ブレーキペダルの踏みしめ方が適当で、ブレーキのきまりが分るること																															
3 ブレーキ	駐車ブレーキレバーの引きしろ（踏みしろ）が適当であること																															
	ブレーキの減速が適当であること																															
3 灯火装置及び方向指示器	点灯又は点滅具合が不良でなく、汚れ及び損傷がないこと																															
4 運行において認められた異常があるら	運行中に異常があった場合は車両管理者に報告すること																															
5 車の整備	乗車前後、車に揺や凹みがない確認し、あった場合は車両管理者に報告すること																															
6 乗物の有効期間	乗車前、有効期日や有効証書により乗物の有効期限内であることを確認すること																															
運転毎に必ず各項目を確認し、記入を行うこと。																																

*以下は自動車の走行距離、運行時の状況等から判断した適切な時間に行うこと。

点検箇所	点検内容	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1 タイヤ	道の深さが十分であること																															
2 バッテリー	液量が適当であること																															
3 バッテリー	冷却水の量が適当であること																															
	ファンベルトの張り具合が適当であり、損傷がないこと																															
3 原動機	エンジンオイルの量が適当であること																															
	原動機の回り具合が不良でなく、かつ、異音がないこと																															
4 クラッチ・ブレーキ・アクセル・ギア	クラッチ・ブレーキの減速が適当であること																															
	クラッチ・ブレーキの減速が適当であり、燃料状態が不良でないこと																															
4 クラッチ・ブレーキ・アクセル・ギア	ワイパーの作動状態が不良でないこと																															

*以下はエアブレーキ・低載車両のみ行うこと。

点検箇所	点検内容	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1 ブレーキ	足踏りの力の上り下りが正常でないこと																															
1 ブレーキ	ブレーキペダルを踏み込んだ後放した際、ブレーキペダル																															

図 4.3-2 供用後における環境の保全のための措置の実施状況写真・資料等

6) 予測・評価結果と事後調査結果の比較及びその考察

自動車交通量の予測結果及び事後調査結果の比較は、表 4.3-6 及び図 4.3-3 に示すとおりである。予測結果に比べ、St.1 を除き同程度または下回っていた。

St.1 において自動車交通量が予測条件を上回ったのは、予測時点において確認できなかった市道 L-1297 号線が開通し（図 4.3-3 参照）、新たに供用を開始したことによる交通量増加が、主要な要因であると考えられる。

さらに、St.4 は病院駐車場に続く病院施設内の道路であり病院関係車両のみが通る道路となっていること、そしてこの St.4 においては、事後調査結果が予測条件を下回っていることなどを考慮すると、St.1 の交通量増加は、本事業による影響ではないものと推定される。

これらのことから、自動車交通の発生に伴う振動の影響は、評価書において予測された結果の範囲内であるものと推定される。

また、計画した環境の保全のための措置はすべて実施していることから、自動車交通の発生に伴う振動の影響は、事業者により実行可能な範囲でできる限り低減が図られたと評価する。

表 4.3-6 自動車交通量の予測結果及び事後調査結果の比較

予測地点	自動車交通量	
	予測結果	事後調査結果
St.1	5,611	7,748
St.2	12,536	11,002
St.3	7,942	8,353
St.4	5,040	3,870

※予測結果に比べ事後調査結果の交通量が多い場合は網掛け、同程度または少ない場合は網掛けで示す。

