

第2節 騒音

1 建設機械の稼動に係る騒音

1) 調査内容

騒音に係る現地調査の内容は、表7-2-1に示すとおりです。

表7-2-1 騒音調査項目

現地調査項目		
騒音	騒音の状況 自動車交通騒音、 環境騒音	等価騒音レベル
	土地利用の状況等	住居等の分布状況
	交通の状況	騒音測定時の交通量

2) 調査手法

(1) 調査地域

騒音の調査地域及び現地調査の調査地点は、図7-2-1及び表7-2-2に示すとおりです。

表7-2-2 騒音調査地点

調査内容	調査地点	対象となる道路
自動車交通騒音、 交通量	N	北9条線
	S	北8条通
	W	西2丁目線
	E	国道5号(創成川通)
環境騒音	C	—

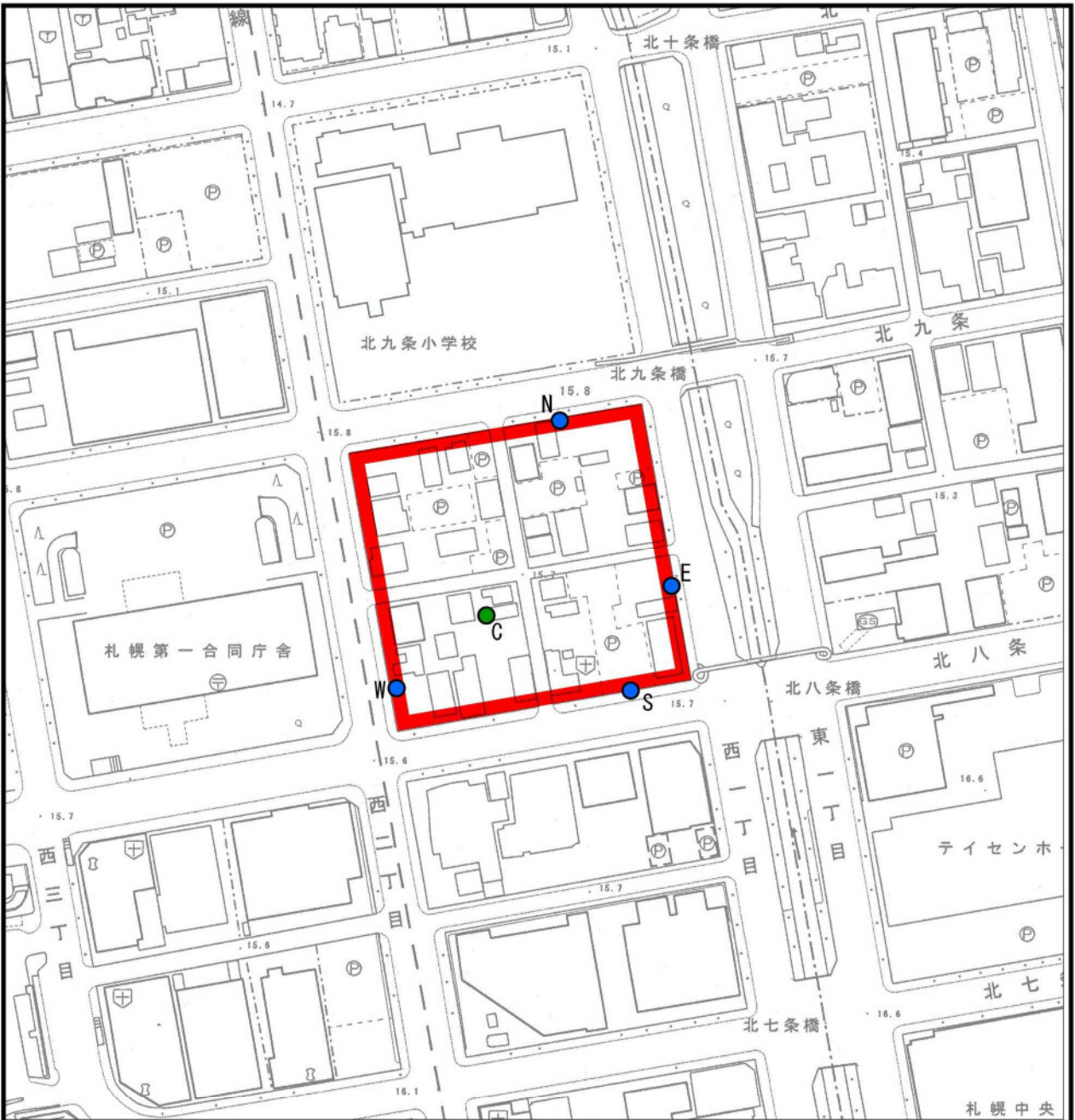
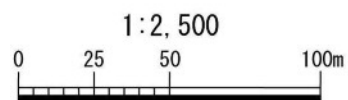


図7-2-1 騒音振動調査地位置図

凡 例	
●	環境騒音振動調査地
●	自動車騒音振動調査地
□	事業区域



この地図は「1:2,500 札幌市現況図（札幌市）」を使用した。

(2) 調査方法

調査方法は、環境基準などに示される方法を基本とし、表7-2-3に示すとおりです。

表7-2-3 騒音調査方法

現地調査項目	調査方法	調査方法の概要	測定高さ
騒音の状況 自動車交通騒音 環境騒音	「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日環境庁告示第64号)に規定する方法	計量法(平成4年法律第51号)第71条の条件に合格した騒音計(廃止されたJIS C 1502に規定する普通騒音計、又はJIS C 1509に規定するサウンドレベルメータ(騒音計))により測定し、等価騒音レベルにより整理	地上1.2m
土地利用の状況等 地表面及び住居等	現地踏査	地表面の状況、住居等の立地(分布)状況等を把握	—
交通の状況 自動車交通騒音の測定時	—	車種別交通量の観測	—

(3) 調査時期

調査時期は表7-2-4に示すとおりです。

表7-2-4 騒音調査時期

調査項目	調査日
騒音の状況	平成23年9月27日～平成23年9月28日

3) 調査結果

(1) 騒音の状況

A 自動車交通騒音

自動車交通騒音の調査結果は表7-2-5に示すとおりです。

調査結果を「幹線交通を担う道路に近接する空間」の環境基準と比較すると、調査地Eの夜間において66デシベルと基準を超過しますが、その他は基準を下回る結果となりました。

表7-2-5 騒音調査結果

(単位：デシベル)

調査項目	調査地	類型区分	時間区分	調査結果 [L_{eq}]	環境基準	評価
自動車交通騒音	N (北9条線)	幹線	昼間	64	70	○
			夜間	58	65	○
	S (北8条通)	幹線	昼間	65	70	○
			夜間	61	65	○
	W (西2丁目線)	幹線	昼間	63	70	○
			夜間	59	65	○
	E (国道5号(創成川通))	幹線	昼間	69	70	○
			夜間	66	65	▲

注) 1. 「幹線」は幹線交通を担う道路に近接する空間の基準が適用される地点であることを示します。
 2. 評価の○は調査結果が基準以下であることを、▲は調査結果が基準を超過することを示します。
 3. 時間帯の区分の昼間は午前6時～午後10時、夜間は午後10時～翌日午前6時を示します。

B 環境騒音

環境騒音の調査結果は表7-2-6に示すとおりです。

調査地Cの調査結果を、環境基準の一般地域のうちC類型の値と比較すると、基準を下回る結果となりました。

表7-2-6 騒音調査結果

(単位：デシベル)

調査項目	調査地	類型区分	時間区分	調査結果 [L_{eq}]	環境基準	評価
環境騒音	C	C類型 (一般)	昼間	49	60	○
			夜間	45	50	○

注) 1. 「C類型」は一般地域のC類型の基準が適用される地点であることを示します。
 2. 評価の○は基準以下であることを示します。
 3. 時間帯の区分の昼間は午前6時～午後10時、夜間は午後10時～翌日午前6時を示します。

(2) 土地利用の状況

「第3章 第2節社会的状況 1 土地利用の状況」に示すとおり、事業区域及びその周囲における土地利用は大部分が市街地であり、地表面は主にアスファルトなどにより舗装された状態となっています。

また、事業区域及びその周囲は全域が都市地域であり、市街化区域となっています。

(3) 交通の状況

騒音測定時に実施した交通量観測結果は、表7-2-7に示すとおりで、最も交通量が多かったのは国道5号に面した調査地Eで、その交通量は約44,000台/日です。次いで調査地Sの約18,000台/日、調査地Wの約9,000台/日と続き、最も少なかった調査地Nで約6,000台/日となっています。

表7-2-7 交通量観測結果

調査項目	調査地	交通量（台/日）		
		合計	小型車類	大型車類
交通量	N (北9条線)	5,832	5,544	288
	S (北8条通)	17,754	16,596	1,158
	W (西2丁目線)	9,210	8,628	582
	E (国道5号(創成川通))	44,034	41,904	2,130

注) 交通量観測は騒音の実測時間に合わせて実施した。上記はその交通量観測結果を時間交通量として補完した値です。

4) 予測手法

(1) 予測内容

建設機械の稼働に係る騒音の予測項目は、表7-2-8に示すとおりです。

表7-2-8 建設機械の稼働に係る騒音における予測対象項目

項 目		予測対象項目
騒音	建設機械の稼働に係る騒音	建設作業騒音

(2) 予測時期

予測時期は、表7-2-9に示すとおり、工事の実施時において稼働する建設機械の数が多く影響が大きいと考えられる「稼働台数が最大となる時期」としました(資料編資料2-1 参照)。

また、建設機械の稼働する時間帯は、8～12時、13～17時としました。

表7-2-9 建設機械の稼働に関する予測時期

項 目	工事工程
騒音の予測時期	稼働台数が最大となる時期

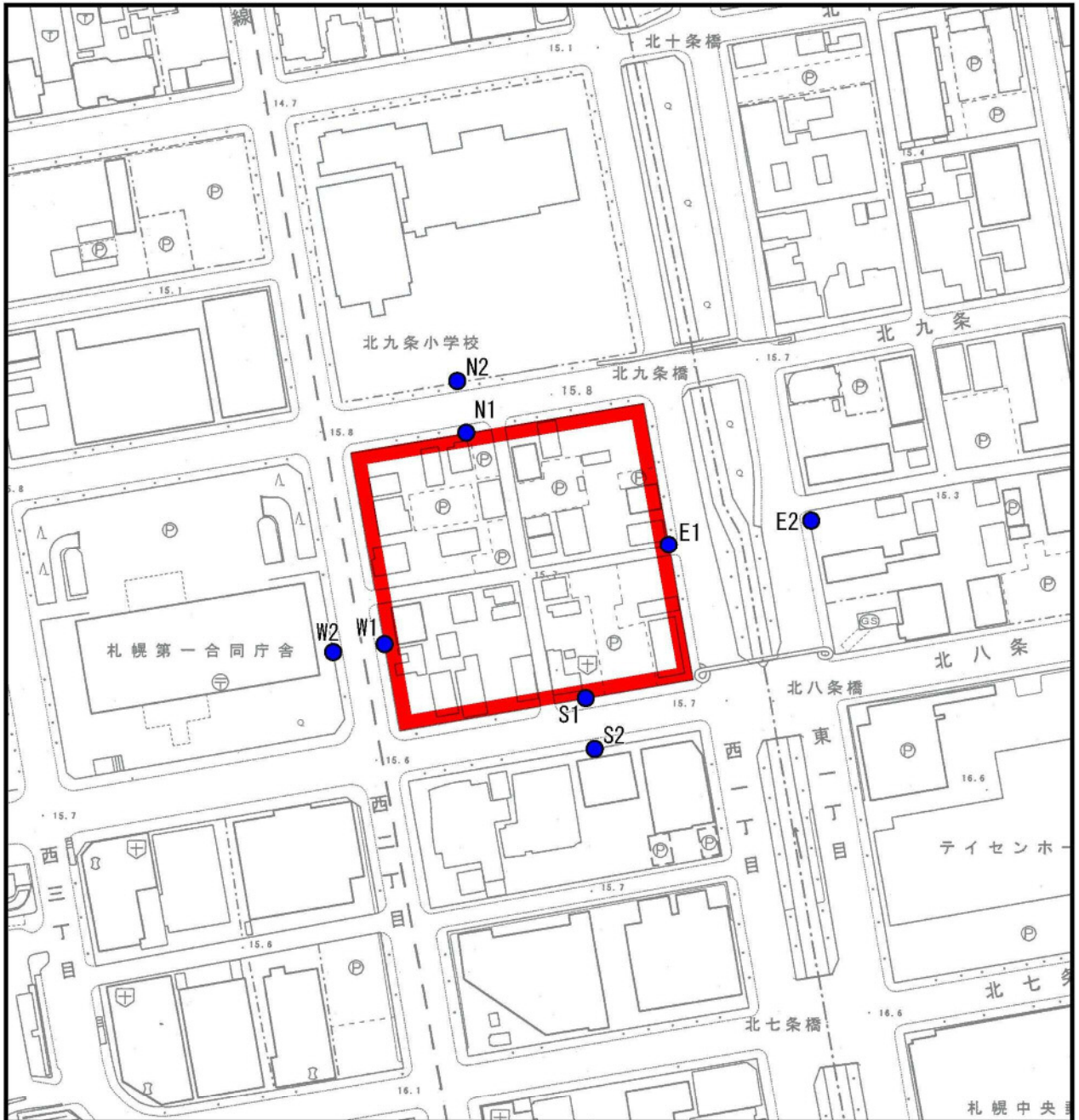
(3) 予測地域

予測地点は、事業区域の敷地境界の東西南北に各1点と、これらの予測地点と対面する地域の敷地境界にも各1地点の予測地点を設定することとしました。(図7-2-2及び表7-2-10参照) これは、工事現場の囲いによる回折効果のため、敷地境界よりも遠い箇所で騒音が最大となることが考えられるためです。

なお、予測点の地上高さは1.2mとしました。

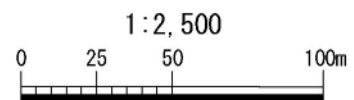
表7-2-10 建設機械の稼働に関する予測地点

番号	予測方向	予測地点	
		事業区域 敷地境界	対面地域 敷地境界
1	北 側	N1	N2
2	東 側	E1	E2
3	南 側	S1	S2
4	西 側	W1	W2



凡 例	
●	予 測 地 点
■	事 業 区 域

図7-2-2 建設機械の稼働に係る騒音、振動予測地点位置図



この地図は「1:2,500 札幌市現況図（札幌市）」を使用した。

(4) 予測方法

予測方法は、建設工事騒音の予測モデルである「ASJ CN-MODEL 2007」に示される予測式を基本としました。

建設機械の作業による騒音レベルは、複数の建設機械の作業による影響を次式のように合成して算出し、各建設機械における影響は以下のように求めました。

$$L_{\text{Aeq},T,\text{con}} = 10 \cdot \log \frac{1}{T} \left(\sum_i T_i \cdot 10^{L_{\text{Aeff},i}/10} \right)$$

$$L_{\text{Aeff},i} = L_{W\text{Aeff},i} - 8 - 20 \cdot \log_{10} r_i + \Delta L_{d,i} + \Delta L_{g,i}$$

ここで、
 T : 評価時間[秒]
 T_i : i 番目の建設機械の騒音の継続時間[秒]
 $L_{\text{Aeff},i}$: i 番目の建設機械による予測点における実効騒音レベル[dB]
 $L_{W\text{Aeff},i}$: i 番目の建設機械の A 特性実効音響パワーレベル[dB]
 r_i : i 番目の建設機械の中心から予測地点までの距離[m]
 $\Delta L_{d,i}$: 回折に伴う減衰補正量[dB]
 $\Delta L_{g,i}$: 地表面の影響による減衰補正量[dB]

回折に伴う減衰補正量(回折減衰量: ΔL_d)及び地表面の影響による減衰補正量(地表面による減衰量: ΔL_g)は、次式により求めます。地表面の影響による減衰補正量については、地表面がコンクリート、アスファルト、岩等の場合には0としました。

$$\Delta L_d = \begin{cases} -18.4 - 10 \log_{10} \delta & , \delta \geq 1 \\ -5 \pm 15.2 \sinh^{-1}(|\delta|^{0.42}) & , -0.069 \leq \delta < 1 \\ 0 & , \delta < -0.069 \end{cases}$$

(±符号は、 $\delta > 0$ のとき「+」、 $\delta < 0$ のとき「-」です)

$$\Delta L_g = \begin{cases} -K \cdot \log_{10}(r/r_c) & , r \geq r_c \\ 0 & , r < r_c \end{cases}$$

- ここで、
 δ : 回折点により生じる行路差[m](見通せる場合は正の値)
 K : 超過減衰を与える係数[-](表 7-2-11 参照)
 r : 騒音源から予測地点までの距離[m]
 r_c : 超過減衰が生じ始める距離[m](表 7-2-11 参照)

表7-2-11 地表面の影響による減衰補正量の係数

区分			予測点の地上高さ H_r				
			2.2 m	4 m	7 m	22 m	
建設 機械 ・ ユニット	代表的な 騒音源の 地上高さ H_s	5 m	K	22.0	23.6	—	—
			r_c	237.0	465.0	—	—
		3 m	K	9.6	22.9	23.0	—
			r_c	70.6	262.0	486.0	—
	2.5 m	K	7.2	22.5	23.8	26.6	
		r_c	30.9	228.0	259.0	458.0	
	0 m	K	4.6	8.3	20.3	22.2	
		r_c	24.6	37.6	72.4	226.0	

(5) 予測手順

予測手順は図7-2-3に示すとおりです。

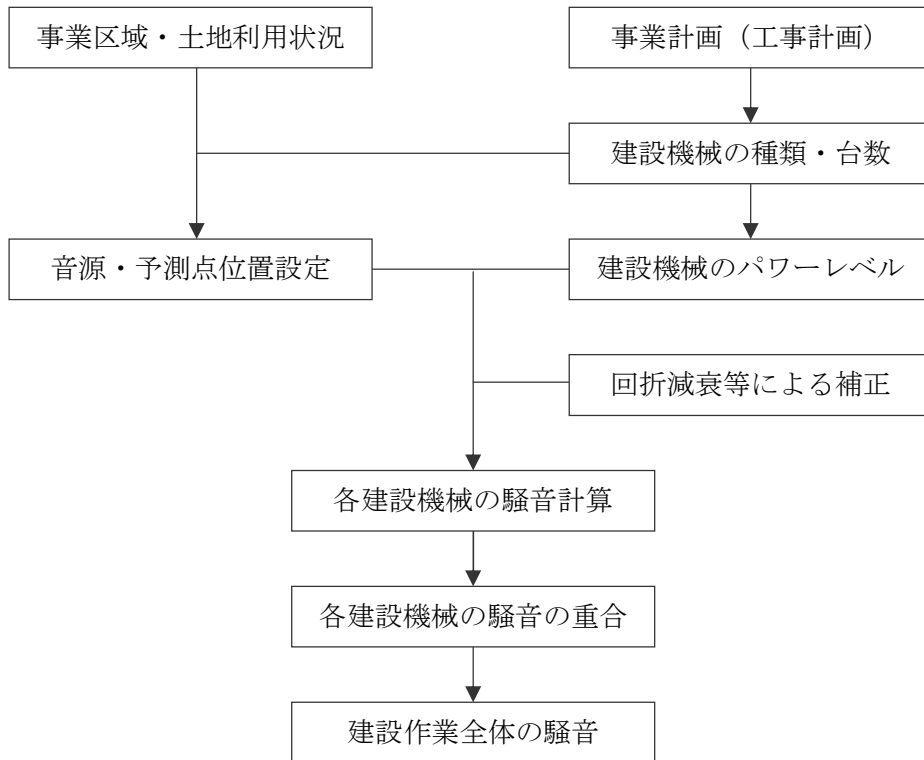


図7-2-3 建設機械の稼動に係る騒音の予測計算手順

(6) 予測条件

A 予測条件一覧

建設機械の稼動に係る騒音の予測条件(各種パラメータ等)は、表7-2-12に示すとおり設定しました。

予測対象工種については、想定される工種より、影響が最も大きいと考えられる工種を選定することとし、工事開始9ヶ月以降の土工事を対象とすることとしました。

また、予測対象工種における建設機械数(同時稼動する建設機械の組み合わせ)及び建設機械の配置は、現時点の工事計画から図7-2-4及び表7-2-13に示すとおり設定しました。

表7-2-12 建設機械の稼動に係る騒音の予測条件一覧

予 測 地 点	(1) 北側地点 N1, N2	(2) 東側地点 E1, E2	(3) 南側地点 S1, S2	(4) 西側地点 W1, W2
予 測 地 点 位 置	予測地点位置は図7-2-2に示すとおりです。 なお、予測地点は次のように配置しました。 予測地点： 事業区域の敷地境界及び対面する地域の敷地境界。 予測点の地上高さ1.2m。			
予 測 対 象 の 建 設 機 械	予測対象の建設機械の種類等は、表7-2-13に示すとおりです。 なお、建設機械の位置は図7-2-4に示すとおりです。			
パ ワ ー レ ベ ル の 設 定 等	パワーレベル及び騒音規制法に基づく評価量への補正值(ΔL)は、既存資料を基に、表7-2-13に示すとおり設定しました。 また、騒音源の高さは地上1.5mとし、音源(建設機械)の位置は各工区に代表的な位置を想定し、点音源として設定しました。			
遮 音 壁 等 の 回 折 減 衰	工事現場の囲いを高さ3mと想定し、その囲いを回折点として設定しました。			
地 表 面 に よ る 減 衰	予測地点の周辺の地表面は多くがアスファルト舗装されているため、 ΔL_g は0としました。			

表7-2-13 建設機械の種類及びパワーレベル

予測の対象時点	建設機械の種類	パワーレベル (dB)
工事開始 9ヶ月目	発電機 (450kVA)	103
	バックホウ (0.45m ³)	104
	クラムシエル (0.8m ³)	105
	クローラークレーン (50 t)	104
	ラフタークレーン (20~60 t)	104
	コンクリートポンプ車 (80m ³ /h)	111
計		—

注) パワーレベルは、低騒音型建設機械の値を設定しました。

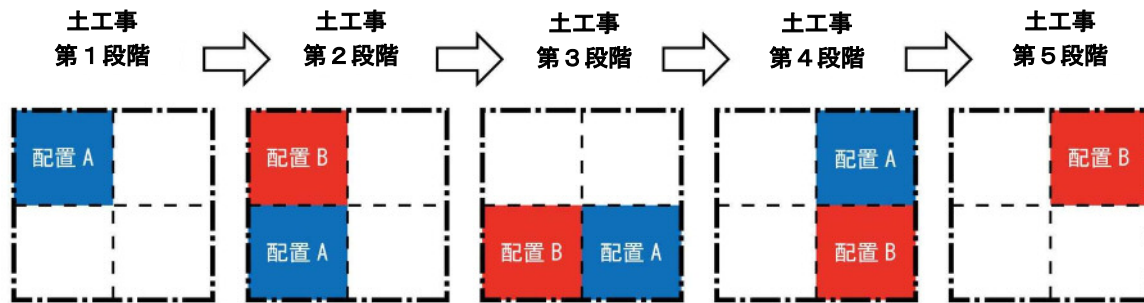
出典：「地域の音環境計画」(1997年4月(社)日本騒音制御工学会編)

■工区の分割と、工事期間の考え方

土工事の際、事業区域を、漢字の「田」の字のように、4つのブロックに分割。

上図の左下に位置するブロックから着手される土工事第1段階から始まり、第5段階で終了。

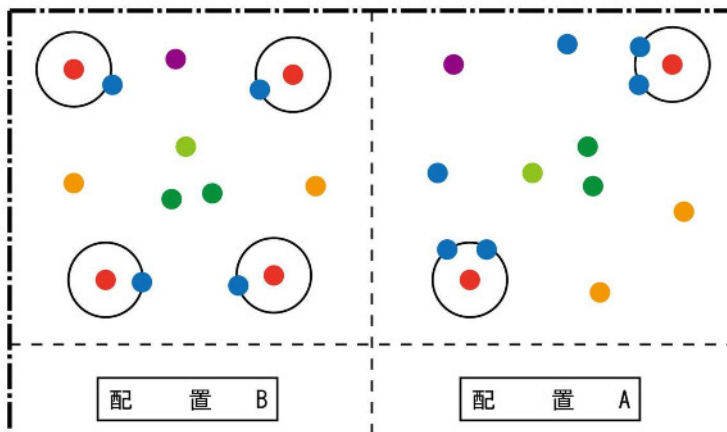
- ・土工事第1段階では、左上のブロックのみで、配置Aの機械が稼動。
- ・土工事第2段階では、左上、左下のブロックで、配置A、Bの機械が稼動。
- ・土工事第3段階では、右下、左下のブロックで、配置A、Bの機械が稼動。
- ・土工事第4段階では、右上、右下のブロックで、配置A、Bの機械が稼動。
- ・土工事第5段階では、右上のブロックのみで、配置Bの機械が稼動。



■建設機械のモデル配置

音源となる建設機械の配置は、上記の「配置A」「配置B」についてモデル化して設定した。

「配置A」「配置B」の具体的なモデル設定は、土工事第3段階を例にとると下図のとおりです。



凡 例			
建設機械の種類	総台数 (台/日)	台数(台/日)	
		配置A	配置B
● 発電機 (450 kVA)	4	2	2
● バックホウ (0.45 m)	10	6	4
● クラムシエル (0.8 m)	6	2	4
● クローラクレーン (50t)	4	2	2
● ラフタークレーン (20~60t)	2	1	1
● コンクリートポンプ車 (80 m ³ /h)	2	1	1
合 計	28	14	14

図7-2-4 騒音・振動予測における建設機械の配置の考え方

5) 予測結果

予測結果は表7-2-14に示すとおりです。

建設機械の稼動に係る騒音の最大値は対面地域の敷地境界で出現し、その値は63～67デシベルであると予測されます。

表7-2-14 建設機械の稼動に係る騒音の予測結果

工事	建設機械の稼動に係る騒音レベル[dB]							
	北側		東側		南側		西側	
	N1	N2	E1	E2	S1	S2	W1	W2
第1段階	64	65	—	—	—	—	—	—
第2段階	64	66	—	—	—	—	63	67
第3段階	—	—	—	—	66	67	—	—
第4段階	64	66	63	63	—	—	—	—
第5段階	63	65	—	—	—	—	—	—

注) —は予測箇所と建設機械が近接していないため、比較的騒音が小さい事を示します。

6) 環境保全措置の検討

事業者の実行可能な範囲内で騒音への環境影響をできる限り回避し、又は低減することを目的として、事業内容の決定に際し、環境保全措置の段階的な検討を行いました。

事業計画の立案に際しては、低騒音型の建設機械の採用や低騒音工法の選択などの検討を行っています。（「第2章 対象事業の目的及び内容」をご参照下さい。）

このほか、今後の詳細な設計の段階又は工事の実施段階において、予測し得ない影響がみられた場合は、必要に応じて、現地確認を行い、さらなる騒音への影響の回避・低減を図る計画です。

7) 事後調査

予測は、科学的知見に基づいて設定された手法により実施しており、その使用実績や予測精度に関する知見が十分に蓄積されていると判断できることから、予測の不確実性は小さいと考えられます。

このことから、事後調査は実施しないものとします。

8) 評価

(1) 回避又は低減に係る評価

事業計画では、環境の自然的構成要素の良好な状態の保持の観点から、回避・低減に係る段階的な環境保全措置の検討を行い、低騒音型の建設機械を採用するなど、環境影響の程度を極力抑える計画となっています。

このことから、騒音への影響は事業者の実施可能な範囲内で回避・低減されているものと評価します。

(2) 基準又は目標との整合性

整合を図るべき基準又は目標は表7-2-15に示すとおりであり、騒音規制法の特定建設作業に関する騒音の規制基準より設定しました。

表7-2-16に示すとおり、建設機械の稼動に係る騒音は63～67デシベルと、整合を図るべき基準又は目標を下回ります。このことから、基準又は目標との整合は図られるものと考えられます。

表7-2-15 整合を図るべき基準又は目標

区 分	整合を図るべき基準又は目標	基準値
特定建設作業に関する騒音の規制基準	特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準 (昭和43年11月27日 厚生省・建設省告示第1号)	85デシベル

表7-2-16 建設機械の稼動に係る騒音の評価結果

工事	建設機械の稼動に係る騒音レベル[dB]								基準 又は 目標	評価
	北側		東側		南側		西側			
	N1	N2	E1	E2	S1	S2	W1	W2		
第1段階	64	65	—	—	—	—	—	—	85	○
第2段階	64	66	—	—	—	—	63	67		○
第3段階	—	—	—	—	66	67	—	—		○
第4段階	64	66	63	63	—	—	—	—		○
第5段階	63	65	—	—	—	—	—	—		○

注) —は予測箇所と建設機械が近接していないため、比較的騒音が小さい事を示します。
評価の○は、いずれの騒音レベルも目標の値を下回っていることを示します。

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) 調査内容

調査内容は、「建設機械の稼働に係る騒音」における調査内容（p. 7-2-1）と同じ項目としました。

2) 調査手法

調査手法は、「建設機械の稼働に係る騒音」における調査手法（p. 7-2-1）と同様としました。

3) 調査結果

騒音の調査結果は、「建設機械の稼働に係る騒音」（p. 7-2-4～6）に示すとおりです。

4) 予測手法

(1) 予測内容

予測は、表7-2-17に示すとおり、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音を対象としました。

表7-2-17 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音の予測対象項目

項 目		予測対象項目
騒音	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音レベル

(2) 予測時期

予測時期は、表7-2-18に示すとおり、工事の実施時において稼働する工事車両の数が多く影響が大きいと考えられる時期を対象としました(資料編 資料2-1 参照)。

表7-2-18 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音の予測時期

項 目	工事工程
資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音の予測時期	工事車両の数が多く影響が大きいと考えられる時期

(3) 予測地域

予測地点は、「第2節大気質 2 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る大気質」と同様に資材及び機械の運搬に用いると考えられる事業区域の周辺における道路の敷地境界としました。この予測地点の設定位置は図7-1-11及び表7-2-19に示すとおりです。

表7-2-19 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音の予測地点

番号	予測地点	対象道路
1	事業区域北側	北9条線
2	事業区域東側	国道5号(創成川通)
3	事業区域南側	北8条通
4	事業区域西側	西2丁目線

(4) 予測方法

予測手法は、日本音響学会の道路交通騒音予測式「ASJ RTN-Model 2008」を基本とし、車両の走行が想定される道路の現況の等価騒音レベルに、車両の運行に伴う騒音レベルの増加分を付加する方法により算出しました。

予測計算は次式により行います。

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

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

- ここで、 L_{Aeq} : 工事实施時の等価騒音レベル[dB]
 L_{Aeq}^* : 現況の等価騒音レベル[dB]
 ΔL : 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う等価騒音レベル増加分(予測計算値)[dB]
 $L_{Aeq,R}$: 現況の交通による等価騒音レベル(予測値)[dB]
 $L_{Aeq,HC}$: 工事用車両の交通による等価騒音レベル(予測値)[dB]

出典：「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)

(5) 予測手順

予測計算における主な手順は、図7-2-5に示すとおりです。

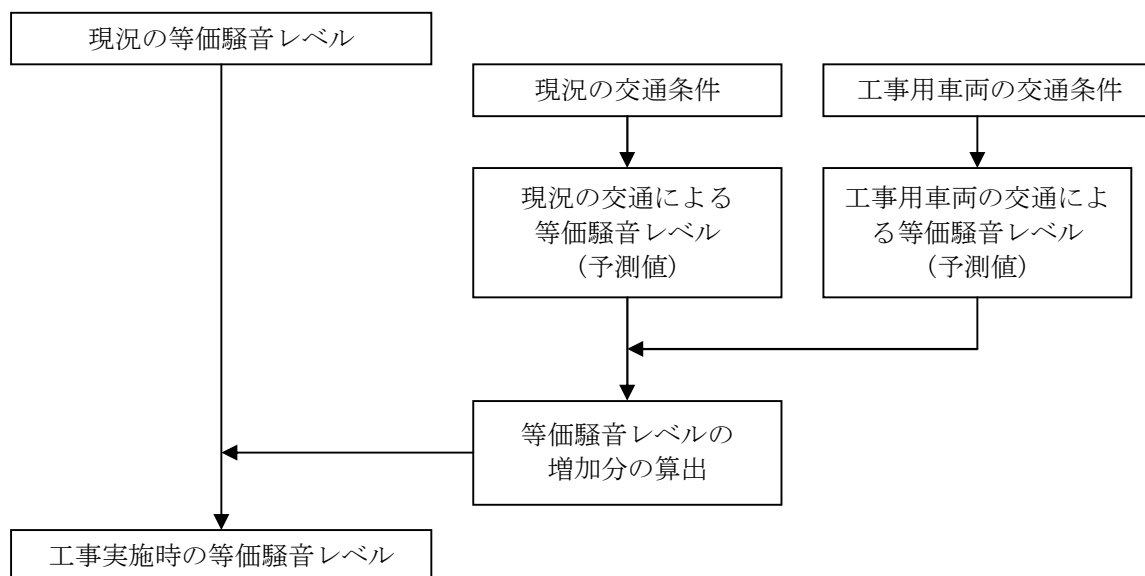


図7-2-5 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音の予測計算手順

(6) 予測条件

A 交通量

「第7章 第1節大気質 2 4) (6)予測条件 (p. 7-1-35)」に示すとおりです。

B 走行速度

「第7章 第1節大気質 2 4) (6)予測条件 (p. 7-1-35)」に示すとおりです。

C 道路条件

「第7章 第1節大気質 2 4) (6)予測条件 (p. 7-1-35)」に示すとおりです。

5) 予測結果

予測結果は表7-2-20に示すとおりです。

工事用車両の運行に係る等価騒音の最大値は道路の敷地境界で出現し、その値は63～69デシベル、増加分は0.1～0.4デシベルであると予測されます。

表7-2-20 工事用車両の運行に係る騒音の予測結果

番号	予測地点	対象道路	等価騒音レベル(昼間) [dB]		
			現況	増加分	予測結果
1	事業区域北側	北9条線	64	+0.1	64 (64.1)
2	事業区域東側	国道5号(創成川通)	69	+0.3	69 (69.3)
3	事業区域南側	北8条通	65	+0.4	65 (65.4)
4	事業区域西側	西2丁目線	63	+0.3	63 (63.3)

注) 1. 予測結果は、各予測地点での現地調査地点と一致する地点(道路敷地境界、地上高さ1.2m)における値を示しています。

2. 時間帯の区分の昼間は午前6時～午後10時を示します。

3. ()内は、小数第1位まで表示した値です。

6) 環境保全措置の検討

事業者の実行可能な範囲内で騒音への環境影響をできる限り回避し、又は低減することを目的として、事業内容の決定に際し、環境保全措置の段階的な検討を行いました。

事業計画では、工事用車両に対して所定の走行ルートのお知らせを徹底するとともに、計画的な運行により、騒音の影響の低減を図る計画としています。（「第2章 対象事業の目的及び内容」をご参照下さい。）

このほか、今後の詳細な設計の段階又は工事の実施段階において、必要に応じて、現地確認を行い、さらなる騒音への影響の回避・低減を図る計画です。

7) 事後調査

予測は、科学的知見に基づいて設定された手法により実施しており、その使用実績や予測精度に関する知見が十分に蓄積されていると判断できることから、予測の不確実性は小さいと考えられます。

このことから、事後調査は実施しないものとします。

8) 評価

(1) 回避又は低減に係る評価

事業計画では、環境の自然的構成要素の良好な状態の保持の観点から、回避・低減に係る段階的な環境保全措置の検討を行い、工事用車両に対して所定の走行ルートのお知らせを徹底するとともに、計画的な運行により、騒音の影響の低減を図る等、環境影響の程度を極力抑える計画となっています。

このことから、騒音への影響は事業者の実行可能な範囲内で回避・低減されているものと評価します。

(2) 基準又は目標との整合性

整合を図るべき基準又は目標は表7-2-21に示すとおりであり、騒音の環境基準より設定しました。

表7-2-22に示すとおり、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音は、幹線交通を担う道路に近接する空間において63～69デシベルと、整合を図るべき基準又は目標以下となります。このことから、基準又は目標との整合は図られるものと考えられます。

表7-2-21 整合を図るべき基準又は目標

区 分	整合を図るべき基準又は目標	地域の 類型	基 準 値	
			昼 間	夜 間
資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音	騒音に係る環境基準について (平成20年9月30日環告64号) の道路に面する地域の基準	幹線	70[dB]	65[dB]
		A	60[dB]	55[dB]
		B C	65[dB]	60[dB]

注) 1. 類型の欄中、「幹線」は幹線交通を担う道路に近接する空間を、「A」及び「B」はA地域及び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を、「C」はC地域のうち車線を有する道路に面する地域を示します。

2. 時間帯の区分の昼間は午前6時～午後10時、夜間は午後10時～翌日午前6時を示します。

表7-2-22 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音の評価結果

番号	予測地点		地域の 類型	時間帯 の区分	等価騒音レベル [dB]		評価 結果
					予測結果	整合を図る べき基準 又は目標	
1	事業区域北側	北9条線	幹線	昼間	64	70	○
2	事業区域東側	国道5号 (創成川通)	幹線	昼間	69	70	○
3	事業区域南側	北8条通	幹線	昼間	65	70	○
4	事業区域西側	西2丁目線	幹線	昼間	63	70	○

注) 1. 時間帯の区分の欄中、昼間は午前6時～午後10時を示します。

2. 地域の類型の、C地域のうち車線を有する道路に面する地域、幹線は幹線交通を担う道路に近接する空間であることを示します。

3. 評価結果の欄中、○印は、基準又は目標との整合が図られることを、△は基準又は目標を予測結果が上回ることを意味します。

