

8.6 騒音・振動

8.6.1 調査事項

調査事項は、表 8.6-1 に示すとおりである。

表 8.6-1 調査事項

区 分	調査事項
予測した事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音 ・ 工事用車両の走行に伴う道路交通振動
予測条件の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事用車両の状況(種類、台数、時間帯) ・ 一般車両の状況(種類、台数、時間帯)
ミティゲーションの実施状況	<p>[工事用車両に対するミティゲーション]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 規制速度を遵守する計画としている。 ・ 低公害型の工事用車両を極力採用し、適切なアイドリングストップ等のエコドライブ及び定期的な整備点検の実施を周知・徹底する。 ・ 資材の搬出入に際しては、走行ルートの検討、安全走行等により、騒音及び振動の低減に努める計画としている。 ・ 工事用車両の走行に当たっては、周辺道路の交通量等の状況に応じ、適切なルートを選択する計画としている。 ・ 施工業者に対する指導を徹底し、工事用車両の過積載を防止する計画としている。 ・ 工事用車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める計画としている。 ・ 工事作業員の通勤に際しては、公共交通機関を利用する等通勤車両の削減に努めるよう指導する計画としている。 ・ 同時期に同計画地内で実施される日本中央競馬会の恒久施設改修整備との情報共有を行い、特に大型の工事用車両の走行ルートや走行時間帯の平準化を図り、騒音及び振動の低減に努める計画としている。 <p>[建設機械に対するミティゲーション]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 低騒音型建設機械の採用に努める計画としている。 ・ 北エリアの管理センターの建設の際には、高さ1.5mの既存ブロック塀の上に高さ1.8mの防音シートを設置する計画としている。 ・ 北エリア及び南エリアの地下道スロープ施工の際には、高さ2.0mの防音シート付仮囲いを設置する計画である。 ・ 外周部の仮囲いには既存柵を利用し、一部ゲート周辺に鋼製仮囲い(高さ約3m)を設置するほか、解体工事及び建築工事を行う際には、工事範囲の周囲に養生シートを設置する計画としている。 ・ 建設機械の集中稼働を行わないよう、建設機械の効率的稼働に努める計画としている。 ・ 作業時間及び作業手順は、周辺に著しい影響を及ぼさないように、事前に工事工程を十分検討する計画としている。 ・ アイドリングストップの提示等を行い、不必要なアイドリングの防止を徹底する計画としている。 ・ 建設機械の稼働にあたっては、不必要な空ぶかし、急発進等の禁止を徹底させる計画としている。 ・ 建設機械は定期的に点検整備を行い、故障や異常の早期発見に努める計画としている。 ・ 騒音・振動の発生を極力少なくするよう、最新の低騒音型建設機械の採用及び低騒音・低振動な施工方法の採用に努める計画としている。 ・ 現場内のパトロールの中で、建設機械による影響を低減するようミティゲーションの実施状況の確認及び指導を行う計画としている。 ・ 解体及び建築工事に関する近隣からの相談窓口を設置し、住民からの問い合わせに対しては、迅速かつ適切な対応を行う計画としている。 ・ 上記のミティゲーションについては、その遂行を徹底するよう、施工業者に対して指導を行う計画としている。

8.6.2 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

8.6.3 調査手法

調査手法は、表 8.6-2 に示すとおりである。

表 8.6-2 調査手法

調査事項		工事用車両の走行に伴う道路交通騒音	工事用車両の走行に伴う道路交通振動
調査時点		工事用車両の走行台数が最大となる平成 30 年 12 月(恒久施設改修整備着工後 24 か月目、仮設施設整備着工後 2 か月目)とした。	
調査期間	予測した事項	平成 30 年 12 月 11 日の工事用車両の走行時間及びその前後 1 時間を含む時間帯(6 時~22 時)とした。	
	予測条件の状況	【工事用車両、一般車両の状況】 「予測した事項」と同時期とした。	
	ミティゲーションの実施状況	工事中の施工中の適宜とした。	
調査地点	予測した事項	工事用車両走行ルート上の 5 地点(図 8.1-1(p.50 参照)に示す地点 No.1~5)とした。	
	予測条件の状況	【工事用車両の状況】 工事用車両の出入口とした。 【一般車両の状況】 工事用車両走行ルート上の 5 地点(図 8.1-1(p.50 参照)に示す地点 No.1~5)とした。	
	ミティゲーションの実施状況	計画地及びその周辺とした。	
調査手法	予測した事項	「騒音に係る環境基準について」(平成 10 年 9 月環境庁告示第 64 号)に定める方法(JIS Z8731)に準拠し、騒音レベル(等価騒音レベル: L_{Aeq})を測定した。	「振動規制法施行規則」(昭和 51 年総務省令第 58 号)に定める測定方法(JIS Z8735)に準拠し、振動レベルの 80%レンジの上端値(L_{10})を測定した。
	予測条件の状況	【工事用車両、一般車両の状況】 ハンドカウンタによる計測(大型車、小型車の 2 車種分類)とした。	
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等)及び関連資料(建設作業日報等)の整理による方法とした。	

8.6.4 調査結果

(1) 調査結果の内容

1) 予測した事項

ア. 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の調査結果は、表 8.6-3 に示すとおりである。

道路交通騒音は、No. 1 及び No. 2 は環境基準値を満足していたが、No. 3～No. 5 は超過していた。

表 8.6-3 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の調査結果

調査項目	調査地点	道路名 (通称名)	車線数	地域類型	等価騒音レベル(L _{Aeq}) (dB)		
					時間区分	調査結果 (dB)	環境基準値
						平日	
道路交通騒音	No. 1	主要地方道 3 号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区上用賀 4-35]	2	B (幹線交通)	昼間	70	70
	No. 2	主要地方道 3 号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区桜 3-15]	2	C (幹線交通)	昼間	67	70
	No. 3	特別区道 (馬事公苑通り) [世田谷区桜新町 2-29]	2	C (道路に面する地域)	昼間	66	65
	No. 4	特別区道 (用賀中町通り) [世田谷区上用賀 3-12]	2	A (道路に面する地域)	昼間	69	60
	No. 5	特別区道 (用賀七条通り) [世田谷区上用賀 3-18]	2	A (道路に面する地域)	昼間	67	60

注 1) 網掛けは環境基準を上回ることを示す。

2) 地域の類型の分類は次のとおり

A: 専ら住居の用に供される地域

B: 主として居住の用に供される地域

C: 相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

3) No. 1 及び No. 2 は、幹線交通を担う道路に近接する空間であることから、環境基準は「幹線交通近接空間に関する特例」を適用する。

4) No. 3～5 は、2 車線の車線を有する道路に面することから、環境基準は「道路に面する地域」を適用する。

5) 環境基準による時間区分 昼間 6:00～22:00、夜間 22:00～6:00

6) 調査地点は、図 8.1-1 (p. 50 参照) に対応する。

7) 時間帯ごとの詳細は、資料編 P. 11 に示すとおりである。

イ. 工事用車両の走行に伴う道路交通振動

工事用車両の走行に伴う道路交通振動の調査結果は、表 8.6-4 に示すとおりである。

道路交通振動は、いずれの地点においても規制基準値を満足していた。

表 8.6-4 工事用車両の走行に伴う道路交通振動の調査結果

調査項目	調査地点	道路名 (通称名)	車線数	区域の区分	振動レベル (L ₁₀) (dB)		規制基準値
					時間区分	調査結果 (dB) 平日	
道路交通振動	No. 1	主要地方道 3 号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区上用賀 4-35]	2	第一種	昼間	55	60
					夜間	55	55
	No. 2	主要地方道 3 号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区桜 3-15]	2	第二種	昼間	45	65
					夜間	45	60
	No. 3	特別区道 (馬事公苑通り) [世田谷区桜新町 2-29]	2	第二種	昼間	50	65
					夜間	45	60
	No. 4	特別区道 (用賀中町通り) [世田谷区上用賀 3-12]	2	第一種	昼間	53	60
					夜間	48	55
	No. 5	特別区道 (用賀七条通り) [世田谷区上用賀 3-18]	2	第一種	昼間	55	60
					夜間	54	55

注1) 区域区分の分類は下記のとおり

第一種：第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、無指定地域

第二種：近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域

2) 昼夜の区分は、以下のとおり

第一種区域 昼間8:00～19:00、夜間19:00～8:00

第二種区域 昼間8:00～20:00、夜間20:00～8:00

3) 調査地点は、図 8.1-1 (p. 50参照) に対応する。

4) 調査結果は時間帯別振動レベル (L₁₀) の最大値である。

5) 時間帯ごとの詳細は、資料編P. 13に示すとおりである。

2) 予測条件の状況

ア. 工事用車両の状況

工事用車両の状況は、「8.1 大気等 8.1.4 調査結果 2) 予測条件の状況 ウ. 工事用車両の状況」(p. 52 参照) に示したとおりであり、大型車 317 台/日、小型車 363 台/日、合計 680 台/日であった。

イ. 一般車両の状況

一般車両の状況は、「8.1 大気等 8.1.4 調査結果 2) 予測条件の状況 エ. 一般車両の状況」(p. 56 参照) に示したとおりである。

3) ミティゲーションの実施状況

ミティゲーションの実施状況は、表 8.6-5 及び表 8.6-6 に示すとおりである。騒音・振動に関する苦情は、平成 30 年 4 月から平成 31 年 1 月までに作業に伴い発生するものに関し騒音に関するものが 2 件、振動に関するものが 5 件の計 7 件あったが、作業員に対する不必要なアイドリングの防止、急発進の禁止等、引き続きミティゲーションの実施を徹底させるとともに、工事期間及び作業内容を直接説明することにより理解を得られるよう努めている。

表 8.6-5 ミティゲーションの実施状況(工事用車両)

ミティゲーション	実施状況
・規制速度を遵守する計画としている。	運転教育等において、規制速度の厳守等指導を行っている。(写真8.6-1)
・低公害型の工事用車両を極力採用し、適切なアイドリングストップ等のエコドライブ及び定期的な整備点検の実施を周知・徹底する。	可能な限り最新の低公害型の工事用車両を採用するよう努めるとともに、良質な軽油・ガソリンの使用に努めている。朝礼等を通じてアイドリングストップの厳守等を周知・徹底し、アイドリングストップ厳守に関わる看板の掲示を行っている。(写真8.6-2) また、定期的な整備点検の実施を周知・徹底している。
・資材の搬出入に際しては、走行ルートの検討、安全走行等により、騒音及び振動の低減に努める計画としている。	運転者には、安全走行に関して事前指導している。また、事前に搬出入車両台数及び時間帯を確認・調整することにより車両の集中を避け、平準化を図るとともに、騒音及び振動の低減に努めている。
・工事用車両の走行に当たっては、周辺道路の交通量等の状況に応じ、適切なルートを選択する計画としている。	周辺の配慮すべき施設への対応として、特に特別区道(用賀中町通り)および特別区道(用賀七条通り)においては、事前に周辺インフラ工事や交通量等の状況を把握し、それに応じて交通整備員が適切なルートを選択し、工事車両による道路の渋滞を抑えるよう努めている。
・施工業者に対する指導を徹底し、工事用車両の過積載を防止する計画としている。	災害防止協議会において、工事用車両の過積載を防止するよう指導を行っている。(写真8.6-3)
・工事用車両が一時的に集中しないよう、計画的かつ効率的な運行管理に努める計画としている。	工事用車両(主にダンプトラック、生コンクリート車等)の総量を調整し、一時的な集中を避けている。
・工事作業員の通勤に際しては、公共交通機関を利用する等通勤車両の削減に努めるよう指導する計画としている。	災害防止協議会において、通勤や会議等で現場に来る際には、公共交通機関を利用するよう指導を行っている。(写真8.6-3)
・同時期に同計画地内で実施される日本中央競馬会の恒久施設改修整備との情報共有を行い、特に大型の工事用車両の走行ルートや走行時間帯の平準化を図り、騒音及び振動の低減に努める計画としている。	恒久施設改修整備の施工業者と仮施設整備の施工業者との合同会議において、作業計画等について情報共有を行い、コンクリート打設等の工事工程を平準化するほか、特に大型の工事用車両の走行ルートや走行時間帯の平準化を図るなど影響の低減に努めている(写真8.6-4)。

表 8.6-6 (1) ミティゲーションの実施状況(建設機械)

ミティゲーション	実施状況
<ul style="list-style-type: none"> 低騒音型建設機械の採用に努める計画としている。 	<p>建設機械の選定にあたっては、極力低騒音型建設機械の採用に努めている。(写真8.6-5、写真8.6-6)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 北エリアの管理センターの建設の際には、高さ1.5mの既存ブロック塀の上に高さ1.8mの防音シートを設置する計画としている。 	<p>北エリアの北側、西側、東側の一部、地下道スロープ施工範囲に鋼製仮囲い(高さ3m)を設置している。(写真8.6-7、真8.6-8)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 北エリア及び南エリアの地下道スロープ施工の際には、高さ2.0mの防音シート付仮囲いを設置する計画である。 	<p>南エリアの地下道スロープ施工範囲には2.0mの鋼製仮囲いを設置し、それ以外の箇所について防音シート付パネルを設置している。(写真8.6-9、写真8.6-10)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 外周部の仮囲いには既存柵を利用し、一部ゲート周辺に鋼製仮囲い(高さ約3m)を設置するほか、解体工事及び建築工事を行う際には、工事範囲の周囲に養生シートを設置する計画としている。 	<p>公和寮エリアには、防音シートを設置している。(写真8.6-11)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 建設機械の集中稼働を行わないよう、建設機械の効率的稼働に努める計画としている。 	<p>工事用車両(主にダンプトラック、生コンクリート車等)の総量を調整し、集中を避けることで、それらに連動する建設機械(バックホウ、クラムシェル、コンクリートポンプ車等)についても、集中稼働を避けている。</p> <p>揚重作業やコンクリート打設等の一部の作業については、作業時間をずらすことで建設機械の集中稼働を避け、平準化を図っている。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 作業時間及び作業手順は、周辺に著しい影響を及ぼさないように、事前に工事工程を十分検討する計画としている。 	<p>作業内容や手順については、事前に十分検討を行い、作業日や作業時間が集中することにより周辺に著しい影響を及ぼさないよう配慮している。</p>
<ul style="list-style-type: none"> アイドリングストップの掲示等を行い、不必要なアイドリングの防止を徹底する計画としている。 	<p>アイドリングストップの掲示を行い、運転者へ周知・徹底を図っている。(写真8.6-2)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 建設機械の稼働にあたっては、不必要な空ぶかし、急発進等の禁止を徹底させる計画としている。 	<p>不要な空ぶかしの禁止等、運転教育等の場で運転者へ周知・徹底を図っている。(写真8.6-1)。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 建設機械は定期的に点検整備を行い、故障や異常の早期発見に努める計画としている。 	<p>建設機械の持込み時の「重機受入検査」、毎日の始業前点検、毎週末の点検表ファイル確認、月例点検等を実施することにより、建設機械が適切に稼働するよう維持、管理に努めている。</p>
<ul style="list-style-type: none"> 騒音・振動の発生を極力少なくするよう、最新の低騒音型建設機械の採用及び低騒音・低振動な施工方法の採用に努める計画としている。 	<p>一部の建設機械については、超低騒音型建設機械を採用している。(写真8.6-12、写真8.6-13)</p> <p>騒音・振動の影響を極力低減するためサイレントパイラー工法を採用している。(写真8.6-14)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 現場内のパトロールの中で、建設機械による影響を低減するようミティゲーションの実施状況の確認及び指導を行う計画としている。 	<p>職長パトロールや全体パトロール等によって環境保全のための措置の実施状況の確認を行い、朝礼等を通じて指導を行っている。(写真8.6-15)</p>

表 8.6-6 (2) ミティゲーションの実施状況(建設機械)

ミティゲーション	実施状況
<ul style="list-style-type: none"> 解体及び建築工事に関する近隣からの相談窓口を設置し、住民からの問い合わせに対しては、迅速かつ適切な対応を行う計画としている。 	<p>近隣からの相談窓口を設置し、連絡先等を掲示している。苦情に対しては、引き続きミティゲーションの徹底を図るとともに、工事期間及び作業内容を説明することにより理解を得られるよう努めている。(写真8.6-16、写真8.6-17)</p>
<ul style="list-style-type: none"> 上記のミティゲーションについては、その遂行を徹底するよう、施工業者に対して指導を行う計画としている。 	<p>工程会議等でミティゲーションの徹底について指導を行っている。(写真8.6-17)</p>



写真 8.6-1 運転教育



写真 8.6-2 アイドリングストップの掲示板



写真 8.6-3 災害防止協議会



写真 8.6-4 合同会議



写真 8.6-5 低騒音型建設機械



写真 8.6-6 低騒音型建設機械ステッカー



写真 8.6-7 北エリアにおける鋼製仮囲い (3m)



写真 8.6-8 北エリア地下道スロープ施工範囲における鋼製仮囲い (3m)



写真 8.6-9 南エリア地下道スロープ施工範囲における鋼製仮囲い (2m)



写真 8.6-10 パネル+防音シート



写真 8.6-11 防音シート



写真 8.6-12 超低騒音型建設機械



写真 8.6-13 超低騒音型建設機械ステッカー



写真 8.6-14 サイレントパイラー工法



写真 8.6-15 職長パトロール



写真 8.6-16 近隣窓口問い合わせ先掲示板

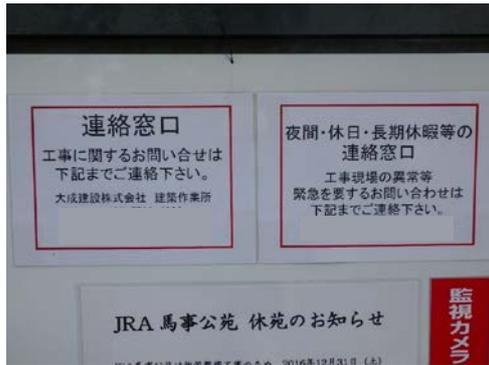


写真 8.6-17 近隣窓口問い合わせ先掲示板



写真 8.6-18 工程会議

(2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

1) 予測した事項

ア. 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音

工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の調査結果は、表 8.6-7 に示すとおりである。また、工事用車両及び一般車両の走行台数についての予測条件とフォローアップ調査結果との比較は、「8.1 大気等 (2) 予測結果とフォローアップ調査との比較検討」(p. 65 参照) に示したとおりである。

フォローアップ調査結果の等価騒音レベルについては、表 8.6-7 に示すとおり、No. 1 及び No. 5 は予測結果を 2dB 以上超過していたが、No. 2～No. 4 は予測結果と同程度であった。

No. 1 及び No. 2 は環境基準値を満足していたが、No. 3～No. 5 は超過していた。

一般車両も含めた大型車の断面交通量は、表 8.1-15 (p. 67 参照) に示すとおり、No. 1～No. 3 で予測条件より減少し、No. 4 及び No. 5 で予測条件より増加した。なお、表 8.1-16 (p. 67 参照) に示すとおり、計画地を出入りした工事用車両台数の調査結果から大型車は予測条件よりも十分少なく、各地点においても予測条件より増加していないものと推察される。

No. 1 及び No. 5 において、フォローアップ調査結果が予測結果を超過していた理由として、No. 1 においては、測定した車両台数や大型車の混入率からは原因を特定できなかったが、No. 5 においては、一般車両も含めた大型車の断面交通量が予測条件より増加したことが考えられる。

また、No. 3～No. 5 において、フォローアップ調査結果が環境基準値を超過したが、これらの地点は予測結果においても環境基準値を超過していた。

大型車の工事用車両台数に関しては、予測条件より減少しており、本事業の工事用車両による騒音レベルの寄与分は予測に比べ低減できていると考える。引き続き、恒久施設改修整備と仮施設設置整備との間で情報共有を行い工事工程を平準化するなど環境保全のための措置を徹底していく。

表 8.6-7 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音の調査結果

調査項目	調査地点	道路名 (通称名)	車線数	地域類型	等価騒音レベル(L _{Aeq}) (dB)			
					時間区分	予測結果	フォローアップ [※] 調査結果	環境基準値
道路交通騒音	No. 1	主要地方道 3 号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区上用賀 4-35]	2	B (幹線交通)	昼間	67	70	70
	No. 2	主要地方道 3 号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区桜 3-15]	2	C (幹線交通)	昼間	66	67	70
	No. 3	特別区道 (馬事公苑通り) [世田谷区桜新町 2-29]	2	C (道路に面する地域)	昼間	66	66	65
	No. 4	特別区道 (用賀中町通り) [世田谷区上用賀 3-12]	2	A (道路に面する地域)	昼間	68	69	60
	No. 5	特別区道 (用賀七条通り) [世田谷区上用賀 3-18]	2	A (道路に面する地域)	昼間	65	67	60

注 1) 網掛けは環境基準値を上回ることを示す。

2) 地域の類型の分類は次のとおり

A: 専ら住居の用に供される地域

B: 主として居住の用に供される地域

C: 相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

3) No. 1 及び No. 2 は、幹線交通を担う道路に近接する空間であることから、環境基準は「幹線交通近接空間に関する特例」を適用する。

4) No. 3~5 は、2 車線の車線を有する道路に面することから、環境基準は「道路に面する地域」を適用する。

5) 環境基準による時間区分 昼間 6:00~22:00、夜間 22:00~6:00

6) 調査地点は、図 8.1-1 (p. 50 参照) に対応する。

イ. 工事用車両の走行に伴う道路交通振動

工事用車両の走行に伴う道路交通振動の調査結果は、表 8.6-8 に示すとおりである。また、工事用車両及び一般車両の走行台数についての予測条件とフォローアップ調査結果との比較は、「8.1 大気等 (2) 予測結果とフォローアップ調査との比較検討」(p.65 参照) に示したとおりである。

フォローアップ調査結果の昼間の振動レベルについて、No.1 及び No.3 は予測結果を超過していたが、No.2 及び No.4 は予測結果と同程度であり、No.5 は予測結果を下回っていた。

フォローアップ調査結果の夜間の振動レベルについて、No.1～No.3 は予測結果を超過していたが、No.5 は予測結果と同程度であり、No.4 は予測結果を下回っていた。

いずれの時間帯区分、地点においても、フォローアップ調査結果は規制基準値を下回っていた。

一般車両も含めた大型車の断面交通量は、表 8.1-15 (p.67 参照) に示すとおり、No.1～No.3 で予測条件より減少し、No.4 及び No.5 で予測条件より増加した。なお、表 8.1-16 (p.67 参照) に示すとおり、計画地を出入りした工事用車両台数の調査結果から大型車は予測条件よりも十分少なく、各地点においても予測条件より増加していないものと推察される。

No.1 の昼間及び夜間、No.2 の夜間、No.3 の昼間及び夜間のフォローアップ調査結果が予測結果を超過していたが、測定した車両台数や大型車の混入率からは原因を特定することができなかった。

大型車の工事用車両台数に関しては、予測条件より減少しており、本事業の工事用車両による振動レベルの寄与分は低減できていると考える。

表 8.6-8 工事用車両の走行に伴う道路交通振動の調査結果

調査項目	調査地点	道路名 (通称名)	車線数	区域の区分	振動レベル (L ₁₀) (dB)			
					時間区分	予測結果	フォローアップ ^ア 調査結果	規制基準値
道路交通振動	No. 1	主要地方道 3 号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区上用賀 4-35]	2	第一種	昼間	50	55	60
					夜間	51	55	55
	No. 2	主要地方道 3 号世田谷・町田線 (世田谷通り) [世田谷区桜 3-15]	2	第二種	昼間	45	45	65
					夜間	42	45	60
	No. 3	特別区道 (馬事公苑通り) [世田谷区桜新町 2-29]	2	第二種	昼間	45	50	65
					夜間	40	45	60
	No. 4	特別区道 (用賀中町通り) [世田谷区上用賀 3-12]	2	第一種	昼間	53	53	60
					夜間	50	48	55
	No. 5	特別区道 (用賀七条通り) [世田谷区上用賀 3-18]	2	第一種	昼間	58	55	60
					夜間	53	54	55

注1) 区域区分の分類は下記のとおり

第一種：第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、無指定地域

第二種：近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域

2) 昼夜の区分は、以下のとおり

第一種区域 昼間8:00～19:00、夜間19:00～8:00

第二種区域 昼間8:00～20:00、夜間20:00～8:00

3) 調査地点は、図 8.1-1 (p. 50参照) に対応する。

4) 調査結果は時間帯別振動レベル (L₁₀) の最大値である。