

6.8.5 騒音・振動

(1) 調査事項

調査事項は、表 6.8.5-1 に示すとおりである。

表6.8.5-1 調査事項

区 分	調査事項
予測した事項※	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

※騒音・振動は、評価書に基づくフォローアップ調査対象項目ではないが、仮設施設に係る計画変更に伴う予測・評価及びフォローアップ計画の見直しに基づき、予測条件とした大会時関連工事等の車両台数について調査したものである。なお、フォローアップ計画の見直しは、資料編「5. フォローアップ計画の見直し」(p. 資料編 23 参照) に示したとおりである。

(2) 調査地域

調査地域は、計画地及びその周辺とした。

(3) 調査手法

調査手法は、表 6.8.5-2 に示すとおりである。

表6.8.5-2 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・振動	
調査時点※	工事用車両の走行台数が最大となると想定された 2019 年 1 月とした。	
調査期間※	予測条件の状況	2019 年 1 月 22 日 (火) の工事用車両の走行時間を含む時間帯 (6 時～22 時) とした。
	ミティゲーションの実施状況	工事中の適宜とし、2018 年 1 月から 2019 年 12 月末とした。
調査地点	予測条件の状況	【工事用車両の状況】工事用車両の出入口の 2 地点(図 6.8.1-1 (p. 42 参照) に示す地点 No. A 及び No. B) 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 6.8.1-1 (p. 42 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	予測条件の状況	ハンドカウンタによる計測 (大型車、小型車の 2 車種分類) によった。
	ミティゲーションの実施状況	現地調査(写真撮影等) 及び関連資料の整理による方法とした。

※ミティゲーションの実施状況は、「大会開催前その 1」(平成 30 年 4 月公表) の報告後の 2018 年 1 月から 2019 年 12 月末までの期間とした。

(4) 調査結果

1) 調査結果の内容

ア. 予測した事項

(ア) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動

工事用車両の走行台数は、表 6.8.1-3 に示すとおりである。(p.43~44 参照)

工事用車両の走行は、6時から19時までの時間帯であった。調査期間内の代表的な一日と考えられる日の工事用車両台数は、No.Aにおいては、入場車両は大型428台、小型60台、合計488台、出場車両は大型351台、小型82台、合計433台、No.Bにおいては、入場車両は大型11台、小型39台、合計50台、出場車両は大型14台、小型34台、合計48台が出入りしていた。

イ. ミティゲーションの実施状況

工事用車両の走行に当たっては、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を周知・徹底するほか、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た。

騒音・振動に関する問合せはなかった。

2) 予測結果とフォローアップ調査結果との比較検討

ア. 予測した事項

(ア) 工事用車両の走行に伴う道路交通騒音・振動

工事用車両の走行に係る騒音・振動については、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成27年12月 東京都）では予測・評価を実施していないが、市街地再開発事業において「環境影響評価書（仮称）晴海五丁目西地区開発計画」（平成27年12月 東京都）又は「施工計画の変更について（仮称）晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業」（平成29年1月 東京都・三井不動産レジデンシャル(株)）として予測・評価を実施している。市街地再開発事業の予測・評価では、全ての予測地点において騒音の環境基準値及び振動の規制基準値を下回り、工事用車両の走行による寄与率も小さいとしている。

また、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」（平成30年12月25日）において、仮設施設に係る計画の更新に伴い、大会時関連工事等に係る工事用車両が加わるが、大会時関連工事等着工後の工事用車両台数（大会時関連工事等及び恒久施設整備の合計台数）は、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会実施段階環境影響評価書（選手村）」（平成27年12月 東京都）において予測・評価を実施した周辺道路断面における工事用車両台数を下回るとしている。

工事用車両台数が最大となると想定された代表的な1日における、工事用車両の予測条件（評価書）とフォローアップ調査結果との比較は、表6.8.1-6（p.49参照）に示すとおりであり、大型車、小型車ともに、市街地再開発事業の予測・評価時の工事用車両台数を下回った。

断面交通量の予測結果（評価書）とフォローアップ調査結果との比較は、表6.8.1-7（p.49参照）に示すとおりであり、1地点を除き予測結果を下回った。また、断面交通量のうち工事用車両については、全ての地点で予測結果を下回った。

以上のことから、「選手村の事業計画の更新及び予測・評価の見直しについて」（平成30年12月25日）における予測結果に対しフォローアップ調査結果は概ね一致していると考ええる。

なお、フォローアップ調査では、工事用車両の多くが東京都都市計画道路幹線街路環状第二号線を利用し、湾岸道路方向へ走行したものと考えられるが、工事用車両の走行に当たっては、適切なアイドリングストップ等のエコドライブや定期的な整備点検等を行うよう周知・徹底を図った。