

### 11.2.3 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音

#### 1) 調査の結果

##### (1) 調査項目

調査項目は、以下に示すとおりとしました。

##### ① 騒音の状況

- ・騒音レベル（等価騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ））
- ・交通量

##### ② 沿道の状況

- ・工事用車両の運行が予想される道路の状況及び沿道の地表面の種類

##### (2) 調査手法

調査は、「第11章 11.2騒音 11.2.1自動車の走行に係る騒音 1) 調査の結果」に示す「騒音の状況」及び「沿道の状況」と同様の方法により行いました。

##### (3) 調査地域

調査地域は、「第11章 11.2 騒音 11.2.1 自動車の走行に係る騒音 1) 調査の結果」に示す調査地域と同様の地域としました。

##### (4) 調査地点

調査地点は、「第11章 11.2 騒音 11.2.1 自動車の走行に係る騒音 1) 調査の結果」に示す「騒音の状況」のうち、道路交通騒音と同様の地点としました。

##### (5) 調査期間等

現地調査の調査期間は、騒音が1年間を通じて平均的な状況を呈すると考えられる日の工事用車両の運行による環境影響の予測に必要な時間帯としました。

調査期間は、表 11.2.3-1 に示すとおりです。

表 11.2.3-1 現地調査の調査期間

番号	調査地点	調査期間
1	下関市伊崎町2丁目	令和3年11月16日(火)12:00~22:00 令和3年11月17日(水)6:00~12:00
2	下関市彦島迫町5丁目	令和3年11月16日(火)12:00~22:00 令和3年11月17日(水)6:00~12:00
3	下関市彦島迫町2丁目	令和3年11月16日(火)12:00~22:00 令和3年11月17日(水)6:00~12:00
4	下関市彦島福浦町1丁目	令和3年11月16日(火)12:00~22:00 令和3年11月17日(水)6:00~12:00
5	北九州市小倉北区西港町(1)	令和3年11月25日(木)12:00~22:00 令和3年11月26日(金)6:00~12:00
6	北九州市小倉北区西港町(2)	令和3年11月25日(木)12:00~22:00 令和3年11月26日(金)6:00~12:00

(6) 調査結果

① 騒音の状況

a) 騒音レベル（等価騒音レベル（ $L_{Aeq}$ ））

現地調査における騒音レベルの調査結果は、表 11.2.3-2 に示すとおりです。

表 11.2.3-2 騒音レベルの調査結果

[単位：dB]

騒音種別	番号	調査地点	既存道路	類型指定	区域区分	時間区分	測定結果 ( $L_{Aeq}$ )	環境基準	要請限度
道路交通騒音	1	下関市伊崎町 2 丁目	県道福浦港金比羅線	B 地域	b 区域	昼間	58	70	75
	2	下関市彦島迫町 5 丁目	市道宮の前線	A 地域	a 区域	昼間	59	60	70
	3	下関市彦島迫町 2 丁目	県道南風泊港線	B 地域	b 区域	昼間	67	70	75
	4	下関市彦島福浦町 1 丁目	福浦臨港道路	B 地域	b 区域	昼間	62	65	75
	5	北九州市小倉北区西港町(1)	市道西港町 1 号線	C 地域	c 区域	昼間	64	70	75
	6	北九州市小倉北区西港町(2)	一般国道 199 号	C 地域	c 区域	昼間	69	70	75

注 1) 昼間：6 時～22 時

注 2) A 地域：専ら住居の用に供される地域、B 地域：主として住居の用に供される地域、C 地域：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

注 3) a 区域：専ら住居の用に供される地域、b 区域：主として住居の用に供される地域、c 区域：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

注 4) 環境基準：「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、最終改正：平成 24 年 3 月 30 日環境省告示第 54 号）に基づく値

注 5) 要請限度：「騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」（平成 12 年 3 月 2 日総理府令第 15 号、最終改正：令和 2 年 3 月 30 日環境省令第 9 号）に基づく値

b) 交通量

現地調査における交通量の調査結果は、表 11.2.3-3 に示すとおりです。

表 11.2.3-3 交通量の調査結果

番号	調査地点	既存道路	時間区分	自動車交通量 (台/日)	大型車混入率 (%)	平均走行速度 (km/h)
1	下関市伊崎町 2 丁目	県道福浦港金比羅線	昼間	15,611	8.2	57
2	下関市彦島迫町 5 丁目	市道宮の前線	昼間	2,221	11.9	42
3	下関市彦島迫町 2 丁目	県道南風泊港線	昼間	5,710	13.9	51
4	下関市彦島福浦町 1 丁目	福浦臨港道路	昼間	2,316	7.7	42
5	北九州市小倉北区西港町(1)	市道西港町 1 号線	昼間	6,313	32.1	41
6	北九州市小倉北区西港町(2)	一般国道 199 号	昼間	28,470	17.3	38

注) 昼間：6 時～22 時

② 沿道の状況

沿道の状況の調査結果は、「第 11 章 11.2 騒音 11.2.1 自動車の走行に係る騒音 1) 調査の結果」に示すとおりです。

## 2) 予測の結果

### (1) 予測項目

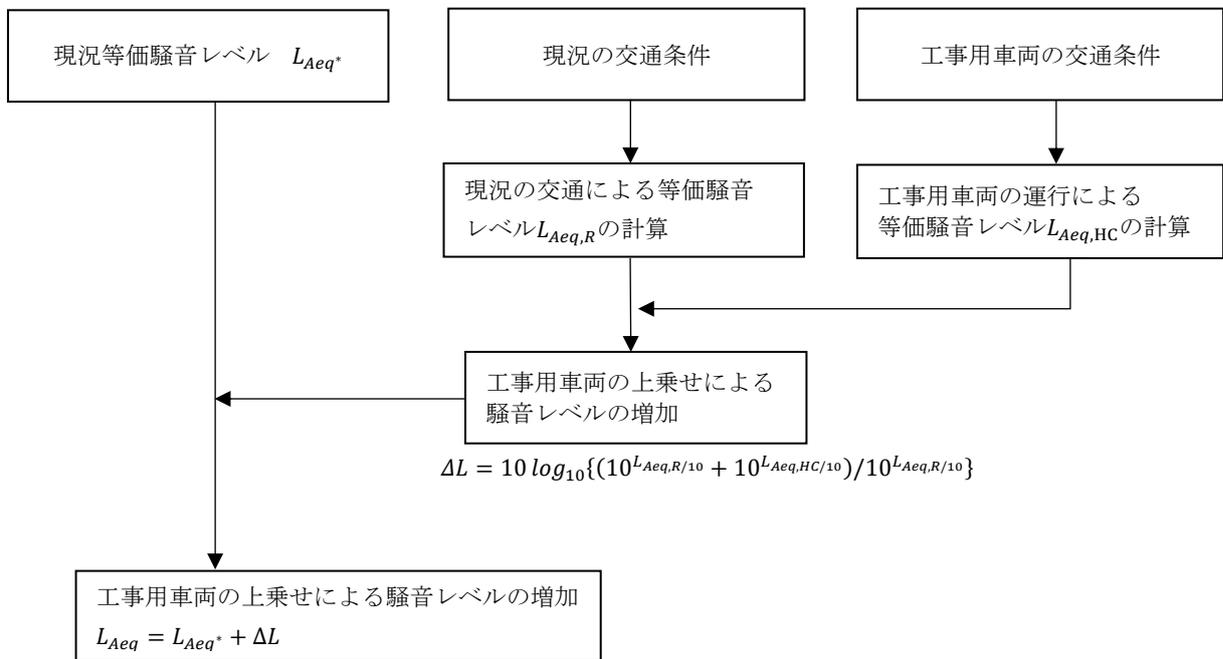
予測項目は、工事用車両の運行に伴い発生する騒音の等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) としました。

### (2) 予測手法

工事用車両の運行に係る騒音の予測は、「技術手法」(国総研資料第 714 号 4.3) に記載の式を用い、既存道路の現況の等価騒音レベルに工事用車両の影響を加味して、等価騒音レベル ( $L_{Aeq}$ ) を予測しました。

#### ① 予測手順

予測手順は、図 11.2.3-1 に示すとおりです。



注： $L_{Aeq,R}$ 、 $L_{Aeq,HC}$ は、日本音響学会の ASJ RTN-Model を用いて計算

出典：「道路環境影響評価の技術手法 国土技術政策総合研究所資料第 714 号 4.3」(平成 25 年 3 月 国土技術政策総合研究所)

図 11.2.3-1 工事用車両の運行に係る騒音の予測手順

## ② 予測式

予測は、既存道路の現況の等価騒音レベルに、工事用車両の影響を加味して行い、次に示す式を用いました。

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

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

ここで、

$L_{Aeq}$  : 等価騒音レベルの予測値 (dB)

$L_{Aeq*}$  : 現況の等価騒音レベル (dB)

$\Delta L$  : 工事用車両の上乗せによる等価騒音レベルの増加分 (dB)

$L_{Aeq,R}$  : 現況の交通量から (社) 日本音響学会の ASJ RTN-Model 2018 を用いて求められる等価騒音レベル (dB)

$L_{Aeq,HC}$  : 工事量車両の交通量から (社) 日本音響学会の ASJ RTN-Model 2018 を用いて求められる等価騒音レベル (dB)

## (3) 予測地域

予測地域は、工事用道路の接続が予想される既存道路の影響範囲内において、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。

#### (4) 予測地点

予測地点は、工事用道路の接続が予想される既存道路の、工事用車両が既存交通に合流する地点の近傍で、当該既存道路の沿道の状況を勘案し設定した既存道路の代表的な断面において、予測地域の中から、環境影響の程度が最大となると想定される地点として、敷地の境界線に設定しました。予測高さは、地上 1.2m としました。

予測地点は表 11.2.3-4 に、予測地点の選定理由は表 11.2.3-5 に示すとおりです。また、各予測地点の位置は図 11.2.3-2 に、予測断面は図 11.2.3-3 に示すとおりです。

表 11.2.3-4 工事用車両の運行に係る騒音の予測地点

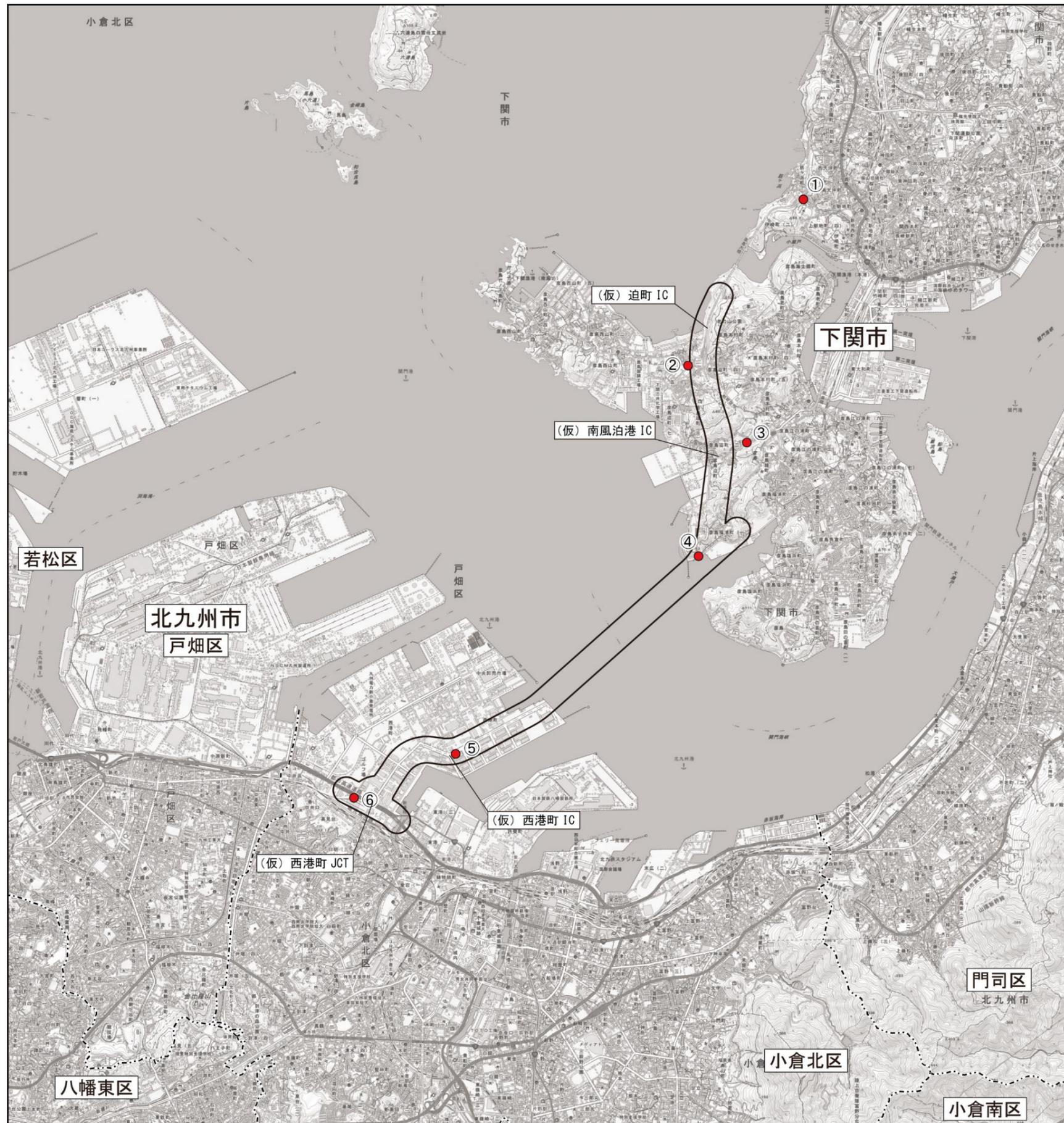
番号	予測地点	既存道路	道路構造	都市計画用途地域	類型指定	区域区分
①	下関市伊崎町 2 丁目	県道福浦港金比羅線	橋梁	第一種住居地域	B 地域	b 区域
②	下関市彦島迫町 5 丁目	市道宮の前線	平面	第二種中高層住居専用地域	A 地域	a 区域
③	下関市彦島迫町 2 丁目	県道南風泊港線	平面	第一種住居地域	B 地域	b 区域
④	下関市彦島福浦町 1 丁目	福浦臨港道路	平面	第一種住居地域	B 地域	b 区域
⑤	北九州市小倉北区西港町(1)	市道西港町 1 号線	平面	工業地域	C 地域	c 区域
⑥	北九州市小倉北区西港町(2)	一般国道 199 号	平面	準工業地域	C 地域	c 区域

注 1) A 地域：専ら住居の用に供される地域、B 地域：主として住居の用に供される地域、C 地域：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

注 2) a 区域：専ら住居の用に供される地域、b 区域：主として住居の用に供される地域、c 区域：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

表 11.2.3-5 予測地点の選定理由

番号	予測地点	既存道路	選定理由
①	下関市伊崎町 2丁目	県道福浦港金比羅線	工事用道路の接続が予想される県道福浦港金比羅線を対象に、工事用車両が既存交通に合流する地点の近傍で、住居等の保全対象の立地等の沿道状況を考慮した代表的な断面において、予測地域の中から、環境影響の程度が最大となると想定される地点を選定した。
②	下関市彦島迫町 5丁目	市道宮の前線	工事用道路の接続が予想される市道宮の前線を対象に、工事用車両が既存交通に合流する地点の近傍で、住居等の保全対象の立地等の沿道状況を考慮した代表的な断面において、予測地域の中から、環境影響の程度が最大となると想定される地点を選定した。
③	下関市彦島迫町 2丁目	県道南風泊港線	工事用道路の接続が予想される県道南風泊港線を対象に、工事用車両が既存交通に合流する地点の近傍で、住居等の保全対象の立地等の沿道状況を考慮した代表的な断面において、予測地域の中から、環境影響の程度が最大となると想定される地点を選定した。
④	下関市彦島福浦町 1丁目	福浦臨港道路	工事用道路の接続が予想される福浦臨港道路を対象に、工事用車両が既存交通に合流する地点の近傍で、住居等の保全対象の立地等の沿道状況を考慮した代表的な断面において、予測地域の中から、環境影響の程度が最大となると想定される地点を選定した。
⑤	北九州市小倉北区 西港町(1)	市道西港町1号線	工事用道路の接続が予想される市道西港町1号線を対象に、工事用車両が既存交通に合流する地点の近傍で、住居等の保全対象の立地等の沿道状況を考慮した代表的な断面において、予測地域の中から、環境影響の程度が最大となると想定される地点を選定した。
⑥	北九州市小倉北区 西港町(2)	一般国道199号	工事用道路の接続が予想される一般国道199号を対象に、工事用車両が既存交通に合流する地点の近傍で、住居等の保全対象の立地等の沿道状況を考慮した代表的な断面において、予測地域の中から、環境影響の程度が最大となると想定される地点を選定した。



N

1:50,000

0 500 1000 2000m

記号	名称
○	対象道路事業実施区域
- - - - -	行政界

- 凡例
- 予測地点
  - ① 下関市伊崎町 2 丁目
  - ② 下関市彦島迫町 5 丁目
  - ③ 下関市彦島迫町 2 丁目
  - ④ 下関市彦島福浦町 1 丁目
  - ⑤ 北九州市小倉北区西港町 (1)
  - ⑥ 北九州市小倉北区西港町 (2)

図 11.2.3-2 工事用車両の運行に係る騒音の予測地点位置図

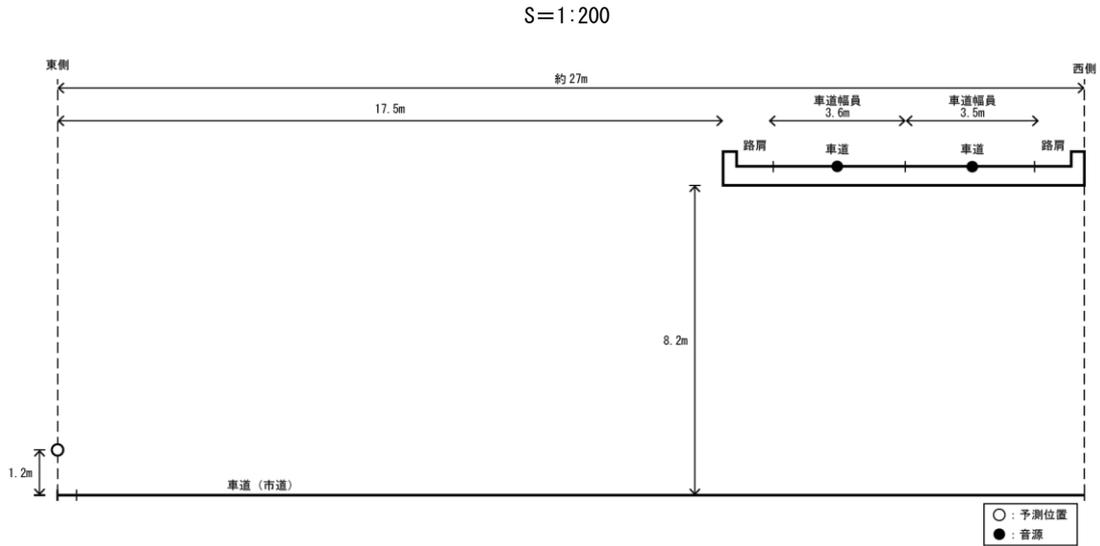


図 11.2.3-3(1) 予測断面図(①)下関市伊崎町2丁目：県道福浦港金比羅線

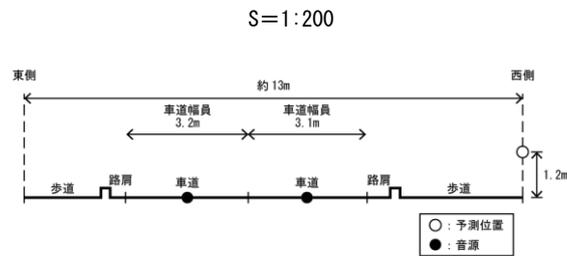


図 11.2.3-3(2) 予測断面図(②)下関市彦島迫町5丁目：市道宮の前線

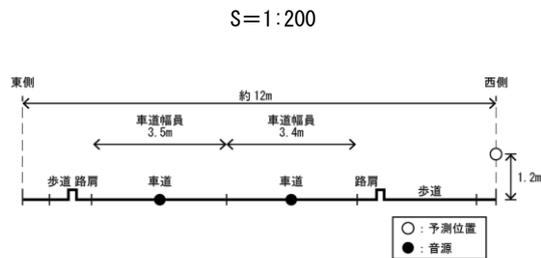


図 11.2.3-3(3) 予測断面図(③)下関市彦島迫町2丁目：県道南風泊港線

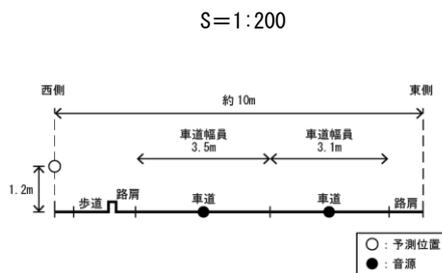


図 11.2.3-3(4) 予測断面図(④)下関市彦島福浦町1丁目：福浦臨港道路

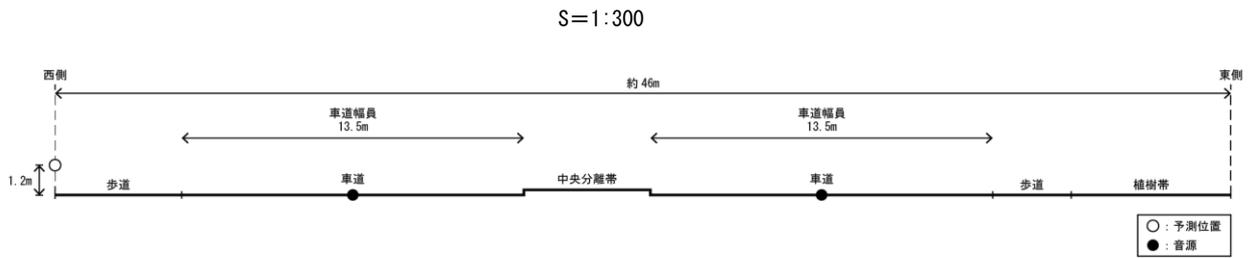


図 11.2.3-3(5) 予測断面図 (⑤北九州市小倉北区西港町(1) : 市道西港町1号線)

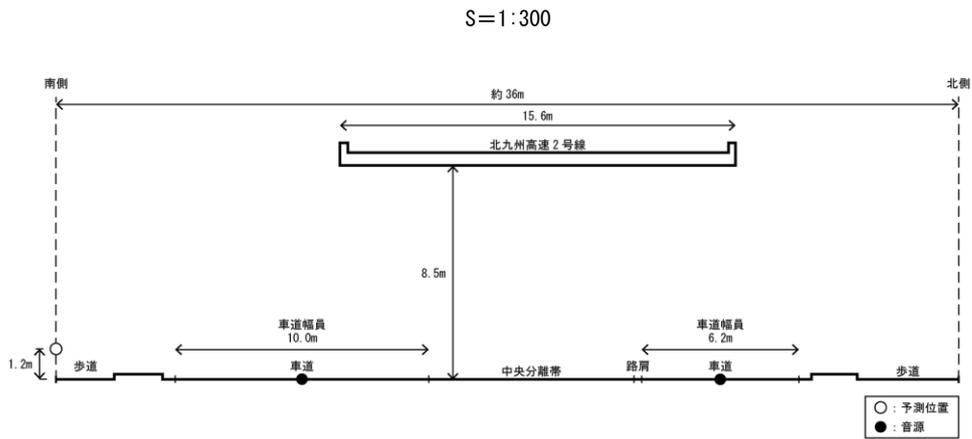


図 11.2.3-3(6) 予測断面図 (⑥北九州市小倉北区西港町(2) : 一般国道199号)

(5) 予測対象時期等

予測対象時期は、工事用車両の平均日交通量が最大になると予想される時期としました。

## (6) 予測条件

### ① 現況交通量、工事用車両の平均日交通量及び走行速度

既存道路の現況交通量は、現地調査結果の現況交通量を用いました。工事用車両の平均日交通量及び走行速度は、「第 11 章 11.1 大気質 11.1.3 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る粉じん等」と同様としました。

予測に用いた現況交通量、工事用車両台数及び走行速度は、表 11.2.3-6 に示すとおりです。

表 11.2.3-6 予測に用いた交通量及び走行速度

番号	予測地点	既存道路	時間区分	現況交通量		工事用車両	
				自動車交通量(台/日)	大型車混入率(%)	交通量(台/日)	走行速度(km/h)
①	下関市伊崎町 2 丁目	県道福浦港金比羅線	昼間	15,611	8.2	410	60
②	下関市彦島迫町 5 丁目	市道宮の前線	昼間	2,221	11.9	600	40
③	下関市彦島迫町 2 丁目	県道南風泊港線	昼間	5,710	13.9	960	50
④	下関市彦島福浦町 1 丁目	福浦臨港道路	昼間	2,316	7.7	470	40
⑤	北九州市小倉北区西港町(1)	市道西港町 1 号線	昼間	6,313	32.1	550	60
⑥	北九州市小倉北区西港町(2)	一般国道 199 号	昼間	28,470	17.3	1,750	50

注 1) 昼間：6 時～22 時

注 2) 工事用車両交通量は昼間の 8:00～12:00、13:00～17:00 の 8 時間における運行台数を示す。なお、全ての工事用車両は、予測地点を往復路とも通過するとし、予測には往復の台数を用いた。

### ② 工事用車両の運行時間

工事用車両の運行時間は、「第 11 章 11.1 大気質 11.1.3 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る粉じん等」と同様としました。

## (7) 予測結果

工事用車両の運行に係る騒音の予測結果は、表 11.2.3-7 に示すとおりです。

工事用車両の運行に伴う騒音による影響について、全ての予測地点で「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、最終改正：平成 24 年 3 月 30 日環境省告示第 54 号）により定められた環境基準及び「騒音規制法」（昭和 43 年 6 月 10 日法律第 98 号、最終改正：令和 4 年 6 月 17 日法律第 68 号）第 3 条第 1 項及び第 17 条第 1 項に基づき定められた自動車騒音の限度（要請限度）以下と予測されます。

表 11.2.3-7 工事用車両の運行に係る騒音の予測結果

[単位：dB]

番号	予測地点	既存道路	道路構造	類型指定	区域区分	時間区分	現況値	予測結果		環境基準	要請限度
								$\Delta L$	予測値		
①	下関市伊崎町 2 丁目	県道福浦港金比羅線	橋梁	B 地域	b 区域	昼間	58	0	58	70	75
②	下関市彦島迫町 5 丁目	市道宮の前線	平面	A 地域	a 区域	昼間	59	1	60	60	70
③	下関市彦島迫町 2 丁目	県道南風泊港線	平面	B 地域	b 区域	昼間	67	2	69	70	75
④	下関市彦島福浦町 1 丁目	福浦臨港道路	平面	B 地域	b 区域	昼間	62	2	64	65	75
⑤	北九州市小倉北区 西港町(1)	市道西港町 1 号線	平面	C 地域	c 区域	昼間	64	1	65	70	75
⑥	北九州市小倉北区 西港町(2)	一般国道 199 号	平面	C 地域	c 区域	昼間	69	1	70	70	75

注 1) 予測結果は、道路敷地境界の地上 1.2m における値である。

注 2)  $\Delta L$  は、工事用車両による騒音レベルの増分を示す。

注 3) 昼間：6 時～22 時

注 4) A 地域：専ら住居の用に供される地域、B 地域：主として住居の用に供される地域、C 地域：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

注 5) a 区域：専ら住居の用に供される地域、b 区域：主として住居の用に供される地域、c 区域：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

注 6) 環境基準：「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、最終改正：平成 24 年 3 月 30 日環境省告示第 54 号）に基づく値

注 7) 要請限度：「騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」（平成 12 年 3 月 2 日総理府令第 15 号、最終改正：令和 2 年 3 月 30 日環境省令第 9 号）に基づく値

### 3) 環境保全のための措置

#### (1) 環境保全措置の検討状況

予測の結果から、工事用車両の運行に伴う騒音による影響について、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、環境保全措置の検討を行いました。

環境保全措置の検討の状況は、表 11.2.3-8 に示すとおりです。

表 11.2.3-8 環境保全措置の検討の状況

環境保全措置	効果の内容	環境保全措置の検討	他の環境への影響
既存道路の交通量等を考慮した運行ルートを選定	騒音の発生の低減が見込まれる。	騒音の発生の低減効果が見込める環境保全措置である。	大気質、振動の影響の低減が見込まれる。
工事用車両の出入口の分散	騒音の発生の低減が見込まれる。	工事を平準化し、特定の時期、場所に集中しないよう実施することにより騒音の発生の低減が見込める環境保全措置である。	大気質、振動の影響の低減が見込まれる。
工事用車両の運行方法に対する指導	騒音の発生の低減が見込まれる。	工事用車両は点検整備を行い、性能を維持し、運行時には無駄な空ぶかしを行わないこと等により騒音の発生の低減が見込める環境保全措置である。	大気質、振動の影響の低減が見込まれる。

#### (2) 環境保全措置の検討結果

##### ① 環境保全措置の内容

環境保全措置の検討にあたっては、複数案の検討を行い、効果の確実性及び他の環境への影響等を検討した結果、「既存道路の交通量等を考慮した運行ルートを選定」、「工事用車両の出入口の分散」、「工事用車両の運行方法に対する指導」を採用することとしました。

##### ② 環境保全措置の妥当性

環境保全措置の検討結果については、表 11.2.3-9 に示すとおりです。

なお、環境保全措置の実施主体は、事業者です。

表 11.2.3-9(1) 環境保全措置の検討結果

実施内容	種類	既存道路の交通量等を考慮した運行ルートを選定
	位置	工事用道路
保全措置の効果		騒音の発生の低減が見込まれる。
効果の不確実性		なし
他の環境への影響		大気質、振動の影響の低減が見込まれる。

注) 環境保全措置の具体化の検討時期は、工事の詳細な施工計画段階とし、最新の技術指針等を踏まえて決定する。

表 11.2.3-9(2) 環境保全措置の検討結果

実施内容	種類	工事用車両の出入口の分散
	位置	工事実施区域全体
保全措置の効果		騒音の発生の低減が見込まれる。
効果の不確実性		なし
他の環境への影響		大気質、振動の影響の低減が見込まれる。

注) 環境保全措置の具体化の検討時期は、工事の詳細な施工計画段階とし、最新の技術指針等を踏まえて決定する。

表 11.2.3-9(3) 環境保全措置の検討結果

実施内容	種類	工事用車両の運行方法に対する指導
	位置	工事実施区域全体
保全措置の効果		騒音の発生の低減が見込まれる。
効果の不確実性		なし
他の環境への影響		大気質、振動の影響の低減が見込まれる。

注) 環境保全措置の具体化の検討時期は、工事の詳細な施工計画段階とし、最新の技術指針等を踏まえて決定する。

#### 4) 事後調査

予測の手法は、科学的知見に基づくものであり、予測の不確実性は小さいと考えられます。また、採用した環境保全措置についても効果に係る知見が十分に蓄積されていると判断でき、効果の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は行わないものとします。

## 5) 評価の結果

### (1) 評価手法

#### ① 回避又は低減に係る評価

回避又は低減に係る評価については、工事用車両の運行に係る騒音の予測結果並びに環境保全措置の検討結果を踏まえ、環境要素に及ぶおそれがある影響が、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評価しました。

#### ② 基準又は目標との整合性に係る評価

基準又は目標との整合性に係る評価については、予測結果を「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、最終改正：平成 24 年 3 月 30 日環境省告示第 54 号）により定められた環境基準及び「騒音規制法」（昭和 43 年 6 月 10 日法律第 98 号、最終改正：令和 4 年 6 月 17 日法律第 68 号）第 3 条第 1 項及び第 17 条第 1 項に基づき定められた自動車騒音の限度（要請限度）と比較することにより行いました。

整合を図るべき基準又は目標は、表 11.2.3-10 に示すとおりです。

表 11.2.3-10 整合を図るべき基準又は目標

項目	整合を図るべき基準又は目標	地域の区分	基準
等価騒音 レベル ( $L_{Aeq}$ )	「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、最終改正：平成 24 年 3 月 30 日環境省告示第 54 号）  「騒音規制法第 17 条第 1 項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」（平成 12 年 3 月 2 日総理府令第 15 号、最終改正：令和 2 年 3 月 30 日環境省令第 9 号）	幹線交通を担う道路に近接する空間	昼間：70dB 以下
		A 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	昼間：60dB 以下
		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及び C 地域のうち車線を有する道路に面する地域	昼間：65dB 以下
		幹線交通を担う道路に近接する区域	昼間：75dB 以下
		a 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	昼間：70dB 以下
		b 区域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する区域及び c 区域のうち車線を有する道路に面する区域	昼間：75dB 以下

注 1) 昼間：6 時～22 時

注 2) A 地域：専ら住居の用に供される地域、B 地域：主として住居の用に供される地域、C 地域：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

注 3) a 区域：専ら住居の用に供される地域、b 区域：主として住居の用に供される地域、c 区域：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

## (2) 評価結果

### ① 回避又は低減に係る評価

工事用車両の運行に伴い騒音が新たに発生しますが、対象道路は位置及び基本構造の検討段階から、住居等の保全対象への影響に配慮して、できる限り市街地・集落の通過を避けるとともに、工事用車両の運行ルートは既存道路を極力利用し、環境影響を回避又は低減させた計画としています。

さらに、環境影響をできる限り回避又は低減するための環境保全措置として、「既存道路の交通量等を考慮した運行ルートの選定」、「工事用車両の出入口の分散」、「工事用車両の運行方法に対する指導」を、事業実施段階において現地条件等を勘案し必要に応じて実施します。

したがって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価しました。

### ② 基準又は評価との整合性に係る評価

整合を図るべき基準又は目標との整合性に係る評価の結果は、表 11.2.3-11 に示すとおりです。

工事用車両の運行に係る騒音は、全ての予測地点で整合を図るべき基準又は目標との整合が図られているものと評価しました。

表 11.2.3-11 工事用車両の運行に係る騒音の評価結果

[単位：dB]

番号	予測地点	既存道路	道路構造	類型指定	区域区分	時間区分	現況値	予測結果	環境基準	要請限度	評価
①	下関市伊崎町2丁目	県道福浦港金比羅線	橋梁	B地域	b区域	昼間	58	58	70	75	基準又は目標との整合が図られている。
②	下関市彦島迫町5丁目	市道宮の前線	平面	A地域	a区域	昼間	59	60	60	70	
③	下関市彦島迫町2丁目	県道南風泊港線	平面	B地域	b区域	昼間	67	69	70	75	
④	下関市彦島福浦町1丁目	福浦臨港道路	平面	B地域	b区域	昼間	62	64	65	75	
⑤	北九州市小倉北区西港町(1)	市道西港町1号線	平面	C地域	c区域	昼間	64	65	70	75	
⑥	北九州市小倉北区西港町(2)	一般国道199号	平面	C地域	c区域	昼間	69	70	70	75	

注1) 予測結果は、道路敷地境界の地上1.2mにおける値である。

注2) 昼間：6時～22時

注3) A地域：専ら住居の用に供される地域、B地域：主として住居の用に供される地域、C地域：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

注4) a区域：専ら住居の用に供される地域、b区域：主として住居の用に供される地域、c区域：相当数の住居と併せて商業、工業等の用に供される地域

注5) 環境基準：「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、最終改正：平成24年3月30日環境省告示第54号）に基づく値である。

注6) 要請限度：「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」（平成12年3月2日総理府令第15号、最終改正：令和2年3月30日環境省令第9号）に基づく値である。